

福岡空港の総合的な調査に係る P I（ステップ 4）に
寄せられたご意見

平成 20 年 12 月

福岡空港調査連絡調整会議

はじめに

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

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

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

今回の P I（ステップ 4）は、当調査の最終ステップとして、平成 20 年 9 月 29 日から「将来対応方策の比較評価」「方向性（案）」について情報を提供し、意見収集を開始しました。この P I では、これまでにいただいたご意見などを踏まえて、従来の取り組みに加え、市民意見交換会といった新たな取り組みを実施しました。その結果、12 月 2 日までに 5,482 人の方から 20,219 件のご意見が寄せられました。

この度、福岡空港調査 P I（ステップ 4）実施計画に基づき、寄せられたご意見を集約しましたので公表します。

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

ご意見をお寄せいただいた方法

P I（ステップ4）については、平成20年9月29日から情報を提供し、同年12月2日までに、5,482人の方からご意見が寄せられました。

今回実施したP Iの概要

手法		実施回数 実施箇所	実施場所・実施日	参加者又は 資料配布数
周知 広報	新聞広告	2回	2紙 毎日、日本経済 半5段広告(9/20) 各紙1回	—
	ラジオ広告	79回	1局 LOVE-FM ・40秒×46本(9/22～10/1) 日本語+英語、日本語+中国語、日本語+韓国語 ・20秒×30本(10/19～10/25) 日本語 ・120秒×3本(10/21～10/23) 英語、中国語、韓国語	—
	ラジオ放送	1回	1局 FM福岡(10/2 福岡県広報番組「福岡県だより」内でのお知らせ)	—
	テレビ広告	67回	3局 RKB(10/5～11、11/2～8) 15秒スポット×21本 FBS(10/5～11、11/2～8) 15秒スポット×28本 KBC(10/5～11、11/2～8) 15秒スポット×18本 合計67本	—
	テレビ番組	4回	4局 RKB「ふくおか見聞録」 (10/25 11:25～11:30) 5分 FBS「金曜テレビアン」番組内告知 (10/10 9:55～10:50) 40秒 KBC「FOR YOU」番組内告知 (11/4 13:55～14:00) 60秒 RKB「宣伝上手」番組内告知 (11/4 10:50～11:00) 30秒	—
	チラシ配布	—	・23ヶ所(福岡空港や福岡県内及び県外(佐賀県)の主要駅等)での街頭配布(9/20～9/26) ・県内市町村、中学校・高等学校・大学等に配布	100,000部
	ポスター配布	—	・県内市町村、中学校・高等学校・大学等に配布	1,100部
	行政だより 配布等	—	・福岡県だより2回(9/1、11/1 発行) ・福岡県メールマガジン「めるふく」(10/3 発行) ・ふくおか市政だより2回(9/15、10/15 発行) ・J:COM 福岡、FCV 10分広報番組 (10/31～11/6) 3回/日×7日間×2局	福岡県だより: 約200万部 めるふく: 約5,000件 市政だより: 約74万部 J:COM、FCV: 約58万世帯
供・意見 収集	国際交流 機関広報誌	—	・こくさいひろば((財)福岡県国際交流センター) 1回(8月発行) ・レインボー((財)福岡国際交流協会) 1回(英語版:9月号 中国語版、韓国語版:9・10月号)	こくさいひろば: 英語 4,500部 レインボー: 英語 5,000部、 中国語 1,700部、韓国語 1,700部
	PIレポート	—	・23ヶ所(福岡空港や福岡県内及び県外(佐賀県)の主要駅等)での街頭配布(9/29～10/11、11/13～29) ・県内市町村、中学校・高等学校・大学等に配布 ・インフォメーションコーナーや公共機関の情報提供窓口等への設置 ・ホームページ掲載(9/29～)	100,000部
	インフォメーションコーナー	4ヶ所	○福岡空港(9/29～) ○福岡県庁(9/29～) ○福岡市役所(9/29～) ○九州地方整備局 博多港湾・空港整備事務所(9/29～)	2,558人 (福岡空港 H20/9/29～H20/12/2)

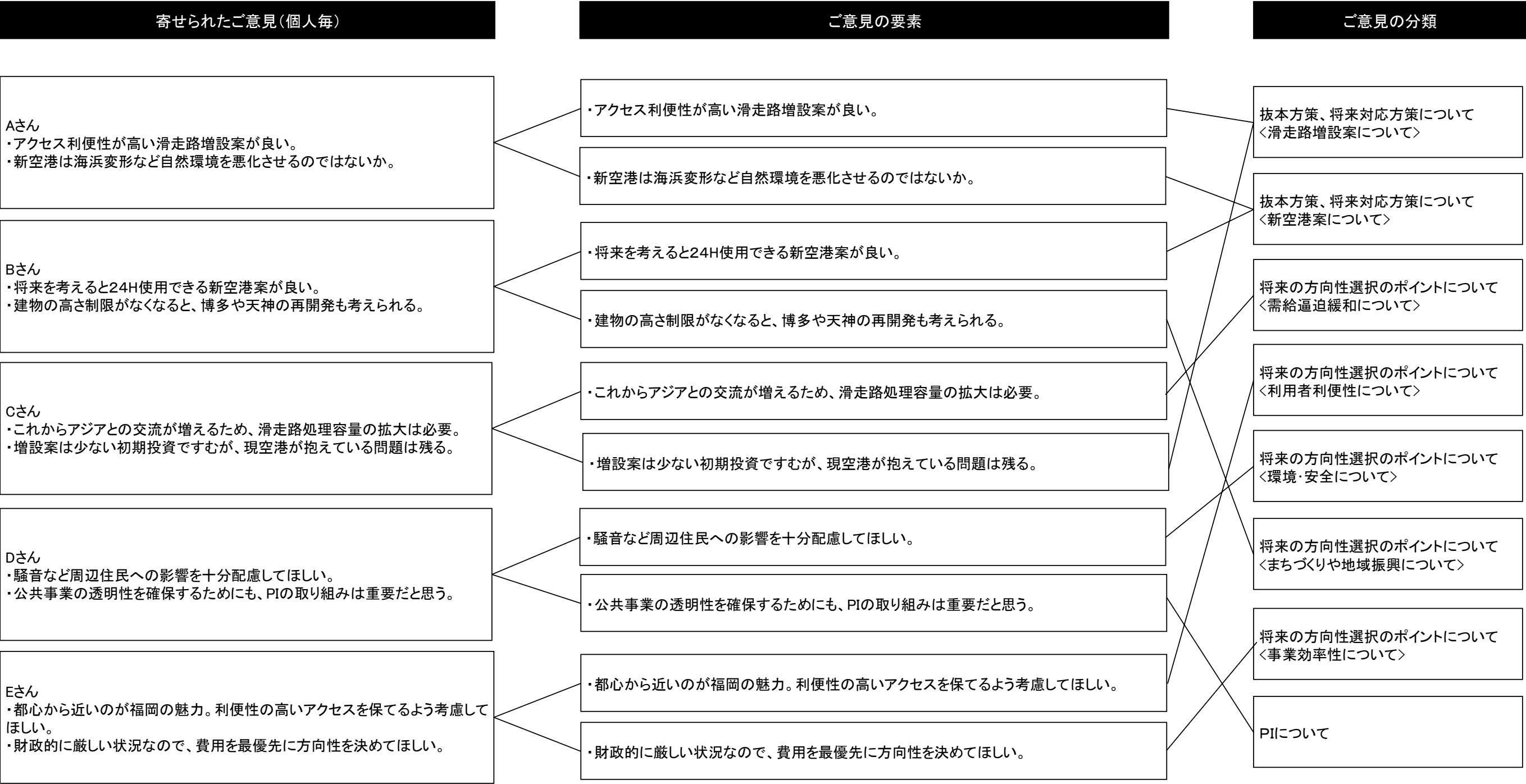
手法		実施回数 実施箇所	実施場所・実施日	参加者又は 資料配布数
PIレポートに関する情報提供・意見収集	ホームページ	—	・PI(ステップ4)の周知広報開始(9/29～) ・検索キーワード連動型広告への登録(Yahoo Overture、Google Adwords)(9/22～)	9,265 アクセス (H20/9/29～H20/12/2)
	説明会	5 回	[福岡市内] 福岡市役所 15 階講堂(10/6)	77 人
			[筑後地区] 久留米市役所くろみホール(10/10)	20 人
			[北九州地区] 北九州国際会議場 21 会議室(10/17)	40 人
			[筑豊地区] のがみプレジデントホテル(10/22)	26 人
			[福岡地区] 大野城まどかびあ 大会議室(10/29)	46 人
	出前説明会	55 回	○学校等 33 回、2,180 人 ○一般市民・自治体等 16 回、693 人 ○企業・経済団体等 6 回、248 人	55 回、3,121 人 (H20/9/29～H20/12/2)
	懇談会	12 回	○空港関連事業者、空港利用企業・団体 第 1 回(10/8 福岡市役所) 11 団体、12 名 第 2 回(10/9 空港ビル待合室) 7 団体、10 名 第 3 回(10/9 空港ビル待合室) 9 団体、13 名 第 4 回(10/10 福岡市役所) 6 団体、8 名 第 5 回(10/15 福岡市役所) 5 団体、8 名 第 6 回(10/22 福岡市役所) 6 団体、7 名 ○空港周辺住民等 第 1 回(10/6 福岡空港事務所) 19 名 第 2 回(10/7 下臼井町会館) 14 名 第 3 回(10/14 席田会館) 24 名 第 4 回(10/20 ニュー堅粕団地 3 棟集会所) 27 名 ○空港周辺自治体(10/15 福岡市役所) 9 団体、12 名 ○市民団体・NPO(10/21 吉塚合同庁舎) 7 団体、12 名	166 人
	オープンハウス	10 ヶ所 (2 日/ヶ所)	[福岡市内] ○三越ライオン広場 (10/10～10/11、福岡市中央区) ○ショッパーズモールマリナタウン (10/25～10/26、福岡市西区) ○イオン福岡伊都ショッピングセンター (11/1～11/2、福岡市西区) ○イオン香椎浜ショッピングセンター (11/8～11/9、福岡市東区)	来場者 826 人 配布数 1,500 部 来場者 656 人 配布数 1,274 部 来場者 487 人 配布数 1,579 部 来場者 1,004 人 配布数 1,454 部
			[福岡地区] ○THE MALL 春日 (11/15～11/16、春日市春日) ○福岡東サティ (11/22～11/23、糟屋郡志免町)	来場者 384 人 配布数 1,210 部 来場者 341 人 配布数 1,099 部
			[北九州地区] ○リバーウォーク北九州 (10/25～10/26、北九州市小倉北区)	来場者 299 人 配布数 1,573 部
			[筑豊地区] ○イオンショッピングタウン穂波 (10/18～10/19、飯塚市枝国)	来場者 457 人 配布数 1,526 部
			[筑後地区] ○ゆめタウン久留米 (10/12～10/13、久留米市新合川)	来場者 739 人 配布数 1,830 部
			[その他の地区] ○ゆめタウン佐賀 (11/2～11/3、佐賀県佐賀市兵庫町)	来場者 441 人 配布数 1,389 部
	市民意見 交換会	1 回	○天神クリスタルビル(11/4)	114 名 (うち一般入場者 96 名)

手法		実施回数 実施箇所	実施場所・実施日	参加者又は 資料配布数
	パネル等 展示	7ヶ所	○福岡市早良区役所(9/29～10/3) ○福岡市東区役所(10/6～10/10) ○福岡市西区役所(10/14～10/17) ○福岡市中央区役所(10/20～10/24) ○福岡市博多区役所(10/27～10/31) ○福岡市南区役所(11/4～11/7) ○福岡市城南区役所(11/10～11/21)	—

寄せられたご意見・・・5, 482人
〔うち記述意見の数 20, 219件〕

寄せられたご意見のとりまとめ方法（例）

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



①意見記入はがき「滑走路増設案について」欄に寄せられたご意見

意見分類		件数	割合(%)
抜本方策、将来対応方策について	滑走路増設案について	5,825	94.8%
	新空港案について	124	2.0%
	将来対応方策全般	90	1.5%
将来の方向性選択のポイントについて		9	0.1%
PIについて		75	1.2%
平行誘導路二重化について		15	0.2%
その他		9	0.1%
合計		6,147	100.0%

②意見記入はがき「新空港案について」欄に寄せられたご意見

意見分類		件数	割合(%)
抜本方策、将来対応方策について	滑走路増設案について	61	0.9%
	新空港案について	6,361	96.2%
	将来対応方策全般	123	1.9%
将来の方向性選択のポイントについて		16	0.2%
PIについて		52	0.8%
平行誘導路二重化について		0	0.0%
その他		2	0.0%
合計		6,615	100.0%

③意見記入はがき「将来の方向性選択のポイントについて」欄に寄せられたご意見

意見分類		件数	割合(%)
抜本方策、将来対応方策について	滑走路増設案について	202	4.8%
	新空港案について	185	4.4%
	将来対応方策全般	324	7.7%
将来の方向性選択のポイントについて		3,264	77.6%
PIについて		175	4.2%
平行誘導路二重化について		7	0.2%
その他		47	1.1%
合計		4,204	100.0%

④意見記入はがき「その他」欄に寄せられたご意見

意見分類		件数	割合(%)
抜本方策、将来対応方策について	滑走路増設案について	262	10.6%
	新空港案について	412	16.7%
	将来対応方策全般	261	10.6%
将来の方向性選択のポイントについて		1,027	41.5%
PIについて		348	14.1%
平行誘導路二重化について		12	0.5%
その他		150	6.1%
合計		2,472	100.0%

⑤他のご意見や感想(自由な様式で寄せられたご意見、説明会等での発言により寄せられたご意見など)

意見分類		件数	割合(%)
抜本方策、将来対応方策について	滑走路増設案について	156	20.0%
	新空港案について	358	45.8%
	将来対応方策全般	57	7.3%
将来の方向性選択のポイントについて		135	17.3%
PIについて		63	8.1%
平行誘導路二重化について		8	1.0%
その他		4	0.5%
合計		781	100.0%

ご意見(①～⑤)の合計

意見分類		件数	割合(%)
抜本方策、将来対応方策について	滑走路増設案について	6,506	32.2%
	新空港案について	7,440	36.8%
	将来対応方策全般	855	4.2%
将来の方向性選択のポイントについて		4,451	22.0%
PIについて		713	3.5%
平行誘導路二重化について		42	0.2%
その他		212	1.0%
合計		20,219	100.0%

①意見記入はがき等により、「滑走路増設案」について寄せられたご意見

意見分類		寄せられたご意見
抜本方策、将来対応方策について	滑走路増設案について	① 代表案の選出について 168 件 西側配置で良い。 これからの福岡を考えると、都心部から近い大型空港は魅力だと思うので、こちらを推します。ただ、東側増設案との比較がなく残念でした。確かに経費、時間共にかかるかもしれないけど、その先を見たときに、それ以上がない西側案より、東側のほうが良かったと考えるかもしれない。東側の比較も教えてください 西側拡張の間隔300m案では、都市高速道路の移設が必要になります。仮設の切り回しも困難と考えられるため、工事期間中は通行止めとなるでしょう。また、移設後も高速道路には線形や縦断勾配が極めて悪くなるでしょう。これでは交通管理者が許可するはずがありません。西側拡張の間隔210m案では、増設する西側の滑走路では計器着陸ができないため、既存滑走路を着陸用にするのが基本となるでしょうが、これでは割合の多い国内線の離陸機は、東側の国内線ターミナルから滑走路2本を横断して、増設する西側滑走路に向かう必要があります。ただでさえ離着陸で混雑する中、地上では鈍重な航空機が滑走路2本を横断するのはトラフィックの多い空港では問題があります。ターミナルが片側に集中する那覇空港のクロスバール間隔210m案でも、平行誘導路の二重化と併せても、処理容量は現在の1.3倍にしかならないと報告されています(現行の時間当たりの処理容量も福岡より1回多い)。ターミナルが両側に別れ、なおかつ国内線離陸機が滑走路2本を横断する世界でも例を見ない運用形態になる福岡では、新聞報道されているように、処理容量は1.1倍程度にしかならないでしょう。これでは混雑解消にはなりません。以上のように、西側拡張案には問題が多く、解決策にはなりえないと考えられます。東側に拡張する案もあります。単純に空港として考えると、ターミナルが西側に統合されるので、理想的です。地下鉄を西側ターミナルまで伸ばす必要がありますが、アクセスも今の利便性を維持できます。しかし、ターミナルが西側のみになるということは、空港東側は滑走路があるだけで人は来なくなり、単にうるさくなるだけです。また、東側で駐車場や広告収入を得ている人たち(その多くは借地料収入も得ている地権者)は、到底納得しないでしょう。事業費も7500億円にもなり、年間100億円を超える借地料+環境対策費を加えると、新空港建設よりはるかに高くなります。よって、東側拡張は現実的ではありません。 前回のステップには無かった西側配置改良案が作られ、現段階では、様々な意見を受け入れていることが分かった。 ①建物の老朽化(特に1,2ビル)、②工事のやり易さ、③取付道路の現状から判断すると、東側に滑走路増設が良いと思います。西側の二案は、都市高速の付け替えにしても、乗客の安心感ほもたせれない。少し上昇・降下のズレで衝突する事は「あり得る事は必ず起こる」という失敗学から明らか。滑走路の重上げの話もあるが、これも危険を増やすだけ。本場に7000億もかかるの？ 西側配置改良案が現状としては最良と思いますが、お金が必要ですが個人的には東側配置を一番と考えていました。国内線ターミナルの老朽化が進んでいるように見え、国内の他のターミナルと比較しても、デザイン、機能性がいいからです。 210m案についてスタガー解消により利便性が上がることは理解できるが、原案や新空港案のように滑走路が300mに対し、本案が210m滑走路を採用している。この210m間隔での安全性については、さっぱりわからない。また、スタガー解消、210m案、高速の変更はなくなったようだが、安全性についてはわからない。 利用者としては、東側配置案がベストの方策である。貨物と乗客の輸送分離及び国内～国際のアクセスの良さは我々のような年間100フライトを超える出張族にとってこの上ない魅力である。 南東側丘陵地を除去して拡張する案など具体性があり納得できる。私は空港東に不動産を所持しておりますので、過密化による事故を恐れています。が、利用する立場としては、増設が望ましいと思います。旅行の際とても便利だから。 代表案は反対だ。210m間隔では相互離発着は難しいのではないかと？1兆、2兆を惜みず、東側配置を行う方がまだいい。 ケースAとケースCとで発着回数が4年後で5%、9年後で9%ぶれるのに処理能力が18.8万回の差(2.7%)は有意ではない。ならば安価な西側配置がbetter。 ＞西側300メートル増設案18万3000-19万6000回 ＞西側210メートル増設新案18万3000-19万7000回 これはどう考えてもおかしいと思う。大型機が平行滑走路の間にある誘導路にいる場合、滑走路の運用が複雑になるのに210m案の方が 制限の無い300m案よりも離着陸回数が多いのはおかしい。あと 福岡空港PIステップ3詳細版には210m滑走路のおかしな使い方が書いてある ＞東側配置2は、空港西側に国内線・国際線ターミナルを一体化する案であり、＞非精密の増設滑走路を出発専用とする場合には、＞すべての出発航空機の滑走路横断が必要となります。＞ 一方、滑走路間隔が同じ210mの西側配置3において、非精密の増設滑走路を ＞出発専用とする場合には、国内線の出発航空機が滑走路横断するだけとなり、＞東側配置2は西側配置3よりも、非精密増設滑走路に対する出発機の滑走路横断が ＞増えるため、滑走路運用での制約が大きくなると考えられます。 http://www.fukuokakuko-chosa.org/info3/step03/s_50-51.html これってどう考えても運用的におかしいでしょ？ 現滑走路の方が新滑走路よりも長いのに新滑走路を離陸に使うとか、国内線の便数が国際線よりもはるかに多いのに 国際線ターミナル側の新滑走路を離陸に使うとか。普通、クロスバール滑走路はターミナルに近い側を離陸に使うから 国内線側を離陸、国際線側を着陸に使うのが自然。こんな変則的な運用で大丈夫なのか？ 新空港または東側拡張案では、ターミナルが1つにまとまっているため、ターミナルに近い方の滑走路が離陸用、ターミナルに遠い方の滑走路が着陸用という、通常のクロスバール空港で行われているシンプルな運用ができます。しかし、西側拡張案では、ターミナルが現在と同じく滑走路の両側に別れるため、国内線または国際線のどちらかの離陸機は、2本の滑走路を横断して、離陸開始位置まで移動しなくてはなりません。地上では象のように鈍い航空機が2本の滑走路を横断するのは大変です。この横断時間中は離着陸ができないのは言うまでもありません。滑走路が1本だけなら、ターミナルが両側に別れるのは発着能力には何ら影響ませんが、滑走路2本になると、ターミナルが滑走路の両側に別れた配置は大きな不利を被ります。特に、西側210m案では、圧倒的に多い国内線の離陸機が2本の滑走路を横断することになります。このため、発着能力はかなり劣るはずです。これは、嵩上げにより後方乱気流の影響を回避しても当然変わらない欠点です。なお、新聞を読んだ感想ですが、国交省は、嵩上げにより乱気流を回避できると 鬼の首を取ったかのように自慢しているように思えますが、離陸用の滑走路長が着陸用より短いことを自慢しているようで滑稽です。東側拡張案では、滑走路の長さが違うため、どうしても後方乱気流の影響が出ます。しかし、新空港であれば、滑走路の長さや両端の位置を揃えることのできることで、このような後方乱気流の影響は考える必要はありません。よって、同じクロスバール滑走路でも、新空港と滑走路の増設案とでは、発着能力はかなり違ってくるはずです。 西側配置がBetterと考える。 西側配置210m改良案を現滑走路90m東側に付け替え、国内線を国際線と併用する東側案とし、地下鉄分岐すれば良い。アクセスと国内・国外の利便性が向上する。 西側配置(210m)改良案の改良案(300m)。 現行の状況を見ると、この案がベストの様に思う。 東側配置案がベストと思う。交通の便もよく国際・国内線ターミナル一帯、他の利便性よし、都心より近く交通アクセス最高空港である。 国内線第1ターミナルは、かなり老朽化しており近い。将来建て直しが必要。第2ターミナルは中途半端な大きさで不足分を第3ターミナルでおぎなっているのが現状。福岡空港の利点は市街地より近いという事だし、東側配置が良いと考ます。 将来の発展を考え東側が有利。用地確保については急ぐことなく、充分な説明で理解を得てほしい。時代は変化している。需給予測も今後大きく変わるはず。 西側配置改良案で行くべき。 西側配置(滑走路間隔210m)改良案が良い。 増設案としては、西側改良案がよい。 東側配置案に賛成。 西側配置改良案が良いと思われる。 東側配置がよい。国内ターミナルも新しくなり、福岡市のイメージアップにつながる。 西側配置(滑走路間隔210m)改良案がベストと思います。 航空機の将来形態がまだ決められていない。財政負担の比較的小さい案を選択するのは当然と思う。西側配置(間隔210m)改良案が両滑走路間の安全運用上の条件を満たすならば、これでよいと思う。 東側案を再検討。南側への延伸、延長、横断道路を地下式(トンネル)にする。 利便性向上の東側300m案が最もよい。 ・西側の拡充の方が現実的と思われます。飛行機の需要も大都市への(首都圏の)集中が増すと地方一地方の方が減り、飛ばす必要もなくなると思います。 よい案だと思います。 この案はすばらしい。 西側配置で上等である。 西側配置が有効。 西側配置案に賛成。 西側配置(滑走路間隔210m)改良案が増設案の中では最も良いと思う。 将来の発着回数が微増もしくは現状と同等なら増設がいいと思います。但し、レーダー誘導ができない等の制限が多いので、課題は多いと思います。 西側配置案。

意見分類				寄せられたご意見
				西側配置(滑走路間隔300m)。
				増設の場合、ターミナルを国際線の方へ移動した方が、将来的にはより使いやすくなる気がする。(盛り土をして増設はムリがある気が・・・)
				西側配置改良案に賛成。
				現空港で最大の拡張(東側間隔300m)を目指すべきである。現空港のアクセスの良さは絶対にゆずれない。しかし、他2案 西側300と西側210mの拡張は効果が乏しい。将来的にも国内国際ビルの一体化は必要である。
				・西側配置(滑走路間隔210m)改良案に賛同する。
				ターミナル:国際線、貨物を東側に移設し、一体化させた方がよい。
				増設が必要であれば、西側配置改良案が良い。
				あらゆる諸条件からみて、西側配置が適当ではないかと思うが自然環境等、特に埋めたて等による生物や水質等に充分なる配慮が必要である。
				210m間隔で十分なのか、210m、300m間隔の根拠、当否が我々門外漢には判らない。現空港に無理に押し込むようで反対。危険度、騒音もふえる。(意見の詳細は、別途地元の連絡調整会議(福岡県)に直接提出済み)
				東側配置案が費用はかかるが望ましい。
				東側を拡張すると山を削らないといけないし、西側を拡張すると都市高速を付け替えしなければならず、お金がかかるということが分かった。ただし、拡張規模を小さくすると西側を拡張することは可能であるということもわかり、比較が大変わかりやすかった。
				西側配置改良案が最適。各案共に滑走路処理容量は変わらないうえで、西側配置案が近隣に対する影響最小でコストも最も低い。
				西側配置(滑走路間隔210m)改良案を支持します。現実的に一番早く完了出来そうだから。
				3つの案を検討した結果「西側配置(滑走路間隔210m)改良に優位性があり、代表案となったことはよくわかりました。
				西側配置210mの案が良い。
				西側配置改良案は、移設が必要な物件が5件と最も少なく、最良だと感じました。
				西側配置(滑走路間隔210m)改良案が最も良いと考える。
				西側配置改良案が最適と思う。
				西側配置改良案は、現状の施設を活用出来るので、これが現実的かつ経済的な案だと思う。
				西側配置210m改良案。
				増設滑走路が「非精密」である理由が理解できなかったが、西側配置改良案という現実的なプランが提案されているので、少々安心した。
				金額など総合的に見て、西側配置210mがよいと思う。
				西側配置改良案が妥当である。同時に西および東に向け、少しでも拡張を行い。(継続的に敷地確保を行い将来にもそなえる)
				最後に提案された盛土をして都市高速の付け替えをなくした案が最も良いと思う。
				東側配置案がベストと判断する。増設費用は若干かさむが、国内線・国際線のターミナルを一体化することで、より利便性が高まる。
				西側配置(滑走路間隔210m)改良案を良しとします。
				西側配置改良案に賛成。ターミナルの分離(私案として西側に統一案あり)は、両者の往復をもっと便利にしてほしい。例えば地下鉄、地下道をつくるなど(質問、精密進入とはILSのことですか?)この案を代表案とすることに賛成ですが、誘導路のカサあげは大丈夫ですか。
				東側配置の国内・国際の合体と、西側配置が地下鉄の工事はあるが、利便性が大幅に上がり、国外へ出る人も増える。移動のコストや対応もなくなる。東側の山のけずりをより深くかんがえてほしい。
				西側配置(210m)改良案でよい。建設費用が最も安く、効果がある程度みられるため。
				滑走路間隔210m案が費用も少なく優位とあるが、素人故なのか300m案より間隔が狭い分だけ危険性が高いように思えます。
				基本は今ある福岡空港に北九州・佐賀空港の協力という方法がベストであるが、どうしても空港特別会計を使って、公共事業をしたいならば西側配置(間隔210m)案ではないかと思う。
				福岡空港の発着能力を拡大すべきと考えます。「西側配置(滑走路間隔210m)改良案」に賛成です。
				西側配置210m改良案にての進行を。
				西側配置210m改良案支持。
				西側配置改良案210m支持します。
				西側配置210m改良案を支持します。
				西側配置(滑走路間隔210m)改良案良いと思う。
				風向きや費用、耐用年数など様々な要素を含めて西側配置が良いと思う。
				西側配置改良案が良いことはわかるんですが、苦情などがない場合はわざわざしないでいいと思う。今のままでも十分。
				中なかよいあんだと思った。
				どの案もメリット・デメリットがあり難しいと思います。まずはこの3つの中から1つだけをしぼっていかねばならないと思います。私は西側配置の300mが一番良いかなと思っています。なぜならば時間もお金もかかるが、精密ということもあり確実だと思います。又、210mも300mも長い目でみるとそんなに変わらないのではないかと思います。高速の問題はありますが・・・
				西側配置(滑走路間隔210m)改良案いいと思います。
				山を削ったり、高速を移動したりすることは、あまりにも大きなことなので、西側配置(210m)が一番良いと思う。
				3案を比較し、西側配置210m案をもっとも優位としたプロセスが情報提供されていない。
				周辺の影響や工期の観点で、具体的に何が何ポイント高いか比較した項目の重みづけなどないのか。
				詳しくは解りませんが、東側増設が住宅等の移転が発生しないので良いと思います。(移転が絡むと費用が当初より大幅にupする)
				滑走路を増設するにしてもいろいろな案があり、かかる費用にも大きく幅があるとは驚きだった。
				西側配置(210m)で賛成です。
				西側配置案が良い。
				西側旧案の記載は不要。混乱するだけ。
				この案だけの比較であれば、西側配置改良案が良いと思う。
				増設は必要。現空港の増設。西側配置改良
				西側配置改良案で良いのでは
				・精密と非精密の違いが良くわかりませんでした。都市高速の付け替えは、費用・期間・交通への影響が大きいためやめてほしい
				・西側配置改良案が現況では一番良い。
				今回の説明で、都市高速や、山をけずらないといけないと初めて知りました。
				・東側配置がよい(国内線ターミナルの老朽化もあるので、西側配置にしても国内ターミナルも改築する必要があるはず)
				住民の移設、丘陵地の除去など(が気になる)。
				西側配置の北側スタガーを解消することで、用地拡張面積や滑走路間隔(210m)は変わるのですか。
				東側配置と比べてコストからみても西側に配置する案の方がコストからみて抑えられるので良いと思う。
				周辺への影響及び事業費・工期の観点からは西側配置改良案が最も優位であることから西側配置を以降行う「将来対応方策比較評価」の滑走路増設代表案とはよく分かりませんでした。
				西側配置改良案でいいと思います。
				西側配置(滑走路210m)案が良い。
				210m改良案で良いのでは。
				210m改良案で良いと思います。
				210m改良案でいいと思う。
				国際線ターミナルを壊す滑走路増設案に反対です。国際線ターミナルが便利になる新空港案に賛成です。
				ステップ1～3をふまえるが、いずれも過大評価と感じている。その上で考えてみると、示された案がベストだと思う。
				西側配置改良案。現在地でOK
				西側配置(滑走路間隔210m)改良案で宜しいのでは? 管制官(?)が完備されていたら宜しいのでは?
				滑走路210m改良案が良い

意見分類				寄せられたご意見
				西側で「OK」 西側設置(210m案)賛成 改良案で良いと思う。 東京～福岡間は企業出張も多い為、満席のことも多く、滑走路が増設されるのは良い。 アクセス道路からすれば東側配置が国際国内ターミナルも利用出来るし、事業費がかかっても将来性からすれば、優位と思われる。 東側配置が妥当。しかし、騒音を低減させて実施。 西側配置210m案を支持します。 西側配置が費用の期間が最も良いのではと思う。 無駄にお金をかけて行うより、環境等の面を重視した改良が望ましい。 賛成。理由 費用が新空港をつくるよりも安い。 新空港案よりは良いと思います。 賛成です。 旅行者の利便性を考えると、東側配置が良いが、費用面等を考慮し、かつ周辺住民のことを考え、提案されたと思っています。 工夫して使って増設程度でいいと思う。 東側配置案に賛成です 対比がされている内容が分かりやすかった。 西側配置210mが良い。 小手先案を考えるな！ あまり変化がないので、抜本的な改革ではないと思います。 滑走路をもう一つ作った方が良いと思った。 説明でもあったが西側配置(滑走路間隔210m)が、一番良いのではないかと思います。 いろいろな組み方で、費用や期間や手間もちがうのだなあと思いました。 PIレポートで「滑走路増設案」の長所と短所をおおむね理解できたと思います。 滑走路処理容量では3案とも大差はないが、費用の面でみると西側配置の改良案が一番コストをおさえているので一番良いと思った。 滑走路増設案は賛成だと思う。しかし、どの場所に配置するかによって、それぞれの様々な問題があるので大変だと思う。その地域に適した場所に配置してほしいと思う。 現在考えられている「改良案」が一番よいと思います。その他交通機関の移動をするのは二重の時間がかかると思いました。 滑走路増設において、東側と西側配置を見てみると、どちらにおいても人々に影響を与えてしまうが、西側に増設する方が、費用も安くなり、拡張面積もそれほどないので、西側につくった方がよいと思った。 西側配置改良案でまちがいないと思います。 最もいいが西エプロンから出る機は、一旦東エプロンに行かなくてはならない。逆に東エプロンに影響が出るのではないかな？ 概算事業費が300mと210mでは全く金額が違う。 西側配置案が費用が比較的に低いですが、国内線と国際線が別々のターミナルになっているので、不便です。東側配置がベストだと思います。 現空港における滑走路増設の西側配置改良案が良いと思います。 西側配置(210m)改良案に賛成 東側配置で、国内線・国際線一体化が良いと思います。 西側配置(滑走路間隔210m)で改良案 現行案210m改良でOKと思う 西側配置改良案に賛成です この案が現時点では最適な案だと思う。今までの調査で利用者の満足度が高いと分かったのだから、わざわざ移転する必要もない。もうじき九州内は新幹線も完成し、観光等でも燃料代の高い飛行機より、陸路の利用が増えるはず。西側増設はコストとしても優れており、コスト高の新空港よりも優れている。 西側改良案がベターだと思う。建設費の内、用地費900億円がよくわからない。 西側配置の改良案に賛成します 嵩上げ案はコロンブスの卵、素晴らしい発想です。新空港案を打ちのめす逆転ホームラン。それにしてもどうしてこの案がもっと早い段階で出て来なかったのだろう。 現空港の立地、利便性は非常に良く、最大限に活用すべきである。東側配置(300m)案は費用、期間は掛かるものの、将来へ向けての拡張の可能性が最も大きく好ましい。 西側配置(210m)案が有力ですが、長期的に考えれば(300m)案も良いのではないかと思います。 滑走路増設案よりも新空港案に賛成です。もし滑走路増設案ならば、やはり改良案である西側配置が良いと思います。お金は少なく済みますが、後々また問題がでると思います。 ・賛成 ・西側配置が良い 4つの案の中では、西側配置改良案が一番良いかと思います。最低限の工事で、滑走路処理能力を上げていく方向性でお願いしたいです。 滑走路増設方策の代表案である西側配置(滑走路間隔210m)改良案が、諸側面(利用者の利便性など)からみてベストの案だと思います。形影相ともなうのが余の常ですが、この西側配置改良案が各側面でのメリットを一番集めていると思います。 PIレポート3も読んでいたのですが、西側配置改良案 すごくいいなと思います。今の福岡空港にも愛着があるのと同じくらい、福岡都市高速やいまのこの辺りの景観にも愛着があります。今と一番変化無く空港能力がアップするので、うれしいです。 改良案でよいと思う。無理のない拡張の方が、問題は少ないと思う。 西側配置改良案が一番現実的と考える 現状でできる範囲での改良案で良い。 西側配置(滑走路間隔210m)改良案は、都市高速道路や主要道路に影響しないとのこと、よいと思います。事業費の比較もされており、住民も納得できるプランだと思います。 ステップ1～3の結果、西側配置案が出てきた事は良かったと思う。なぜ、この案が早く出てこなかったのか不思議。費用も一番少なくて済むし、最良の案だと思う。 現状においては増設案が一番妥当ように見える。西側配置が良い。 西側配置改良案を支持します。 2滑走路あれば十分です。 西側配置改良案に賛成。 西側への拡張は更に都市に近くなり、危険度が増す。本当に現地調査した上での計画なのか、新空港ありきの視線であると思えます。増設するなら東側、あるいは現状維持が最適であると思います。 西側に賛成します 西側拡張を賛成します ・三案とも滑走路処理容量では大差なし ・周辺への影響、特に事業費は西側配置(間隔210m)改良案が良い ・良好な空港アクセス 現在の場所のままであれば、合理的な西側配置改良案が最も良い。個人的にはこの案が良いと思います。 西側滑走路増設案を是非お願いします 西側配置改良案及び増設案に支持します。 西側配置改良案が一番現実的であるように思います。航空会社にしても行政にしても、負担の大きな事は避けたいし、利用者はなおの事。
② 代表案の内容について				
114 件				
				西側配置210m案の説明内容には無理なものが多いと思います。

意見分類			寄せられたご意見
			駐機スポットの増設をしなければ、滑走路処理容量が増えてもスポットが対応できなくなる。スポットが増えると国内線側平行誘導路は1本しかないから誘導路で遅延が発生します。スポットを増やすには国内線ターミナル南側に増設するしかなくなるが、平行誘導路の二重化は国内線ターミナル前しか検討していない。これではRwy34の処理能力が劣ることと同様の事態がRwy16でも発生することになる。 用地拡張のうち、滑走路部とエプロン部の拡張面積はそれぞれ何haか？20haでは、あまりにも拡張面積が少な過ぎると思います。現状で施設面積が足りないSTEP1で述べてあったのに、20haでは滑走路増設分にも満たないと思います。 Rwy34運用時に国内線側にある離陸機は滑走路を横断して増設滑走路を横断することになりますが、その横断の際に着陸機の後方乱気流の影響を受け易いのではないかと？特に大型機が着陸直後に小型機や自家用機が滑走路を横断する際には残留する大型機の後方乱気流を横切ることになるように思いますが、垂直尾翼が損傷したり自家用機が横転したりすることはないのでしょうか？ 西側配置改良案でも、滑走路全体を嵩上げしない限り国際線ターミナルビルが高さ制限に抵触するという結論がH19年度福岡空港能力向上抜本方策検討調査で示されていましたが、今回のレポートにはそのことが記載されていないがどうなっているのでしょうか？ 離陸のために滑走路の横断が必要。滑走路と滑走路の間に大型機は待機できない。大型機が滑走路間にあるときには両滑走路共に使用不能。滑走路の長さは異なる。滑走路の一部を嵩上げ。どう考えても不自然な運用であり不自然な滑走路の配置だと思います。 滑走路をかさ上げすると、滑走路間の誘導路の勾配が急になります。滑走路横断後に離陸しなければならない状況で、雨天や降雪時に問題が起きるのではないかと？ ICAO基準「コードF」では滑走路と誘導路の間隔が190m。滑走路と滑走路の間が210mで大丈夫なのか？滑走路間隔210mは、ICAO基準「コードF」に対応しているのか？ 国内線は離陸時に滑走路の横断が必要になる。国際線も離陸滑走路長の問題で滑走路の横断が必要になる場合がある。場合によっては、現在でも行われているRwy16運用時にRwy34離陸をリクエストする便もあると考えられます。便数が多い空港でこれだけ複雑な運用を行うのは、リスクが大き過ぎると思います。 拡張面積の根拠が不明(特に改良案)。駐機スペース(PBB)、貨物ヤードは足りるのか。徒歩・バス、移動前提ではサービス不足。 近年、異常気象により短時間に記録的大雨が降ることが日本各地で起きている。福岡空港で滑走路の増設を行った場合、既存の排水設備では対応できないのではないか。また、地下にタンクを埋設するにはレポート試算とは別に事業費や用地買収・埋蔵文化財調査期間などがかかる。滑走路をかさ上げるのも、大雨や積雪への備えに乏しい福岡空港では問題になるのではないかと。 国内線のスポット数は足りるのでしょうか？国内線のスポットを増やすには、ターミナルの南側にスポットを増設するぐらいかなさそうですが、そうすると国内線ターミナルも南側に増築するのでしょうか？オープンスポットでは不便です。 ①拡張の方が安い ②拡張の方が早くできる ③総合的にみて拡張の方が現実的 と思われていますが、実際はそうではありません。①については、30年くらいで考えれば、拡張の方が安いかもしれませんが、50年以上で考えたら逆転します。②については、拡張の工期は最長8年と書かれていますが、これはあくまで工事だけに要する期間」であり、当然ながら用地確保が済まなければ工事に入れません。拡張範囲の用地を確保した後、自衛隊や貨物ターミナルを移設して、自衛隊や貨物ターミナルがあったところに滑走路を増設する、という具合です。この用地確保は何十年もかかるでしょう。外環状道路が未だに全線開通できていないことなどからも明らかです。③については、拡張では最も安い(2500億円)しか現実味がありません。高い案(5000億円、7500億円)では借地料などを加味すると新空港より高くなります。この最も安い案は、肝心の滑走路処理容量が増えません。西日本新聞にも出てたように、おそらく現空港の1割程度しか増えないでしょう。伊丹空港の処理容量や那覇空港の拡張案の検討結果と比較しても、1割程度と推測されます。しかし、この処理容量については、未だ公表されていません。公表されていないというより、公表できないほど処理容量が低いのでは、とも邪推されます。仮に処理容量自体は2～3割増やせるとしても、それに応じて駐機場や貨物ターミナルなどを増やすだけの面積が取れません。そもそも、現空港に30ha足すだけでは話になりません。現空港353ha+30ha=383haですが、新空港案は約530haです。これで同じ機能が確保されるはずがありません。もし拡張案でも十分な機能があるのなら、新空港は無駄に面積が大きいうことになります。 PI案での拡張は西側配置の例からも分かるように 駐機スポットの増設については何ら考慮されていません。(国内線ターミナル側の拡張が無い。) 滑走路の処理容量が現状の1.3倍になるのに 駐機スポットが増設されなければ意味がありません。PI案での新空港案と拡張案は 時間当たりの離着陸回数がほぼ同じ(210m案は離着陸回数がほとんど増えないので無視)なのに、空港の敷地面積が違い過ぎるのは 拡張案の増設滑走路の長さが2,500mであることを考慮してもおかしいです。駐機スポットなども含めて拡張することを考えれば 規模は新空港案と同程度になると考えられます。新空港案は530ha。現空港は353ha。仮に滑走路が2,500mであることを考慮して 拡張後の空港面積を503haとすると 拡張面積は150ha。この場合の事業費は単純計算で1兆2500億円になります。 拡張案は奇妙すぎる！ 滑走路の間隔を210mなり300mなり取って増設するのに、なんで拡張面積が30～60～90haしかないんだ？ 滑走路長は2500mだが前後の緩衝帯もあるから長辺を3500mとしても 210mまたは300m×3500m=73.5～105haは拡張が必要なはず。空港面積は実質縮小されるってことか？ 滑走路だけを増やせば他は削ってもいいのか？ 一方で新空港案は面積530ha 新空港案が無駄に広すぎるのか、拡張案が狭すぎるのか、のどっちかだが、自衛隊・米軍の施設も含んでの面積ということと考えれば、間違いない後者だろう。 ・R/Wの中心間隔210mは航空法等に遵守しているのか。 ・敷地的に狭隘となれば、自衛隊の敷地も利用可能ではないか。 ・福岡のような混雑した空港で間隔210mの2本の滑走路は危険ではないが、管制のミスで事故が起きるのでは。 改良案(滑走路間隔210m)の間隔210mと狭くしても大丈夫なのか不安。事故が増えそうな感じで安全性が不安。 お金をもってつきたいと思う。もって滑走路は長くても、もう一本たしかにつくこと。 滑走路間隔210m案に賛成。但し、210m間隔では滑走路で大型機が待機できない制約があるにもかかわらず、300m間隔の場合と空港能力が同じなのはなぜか？(→これがスタガー解消の事?)大型機とはどのクラスを意味するのか不明。2500mでは航空機の制約を受けないのか？ 滑走路を増やすのは解るが、駐機場の確保や機体の誘導等にかなり配慮が必要な気がする。新空港案までであるのであれば、いっそ東平尾公園及びその周辺を買収して、そちらにもう1本 滑走路を設けた方がよいような気がする。 ついでに滑走路地下に東西に走るトンネルを2～3本通し、交通渋滞緩和も行う。 【「増設新案」が改善策にはならない理由】①エプロン(スポット)が増やせない＝容量は増えない 貨物ターミナルが消滅する いくら滑走路処理容量を増やせても、それに見合うエプロンがなければ容量は増えません。今の福岡空港でエプロンに余裕があるなら話は別ですが、実際は逆で、今の福岡空港では、滑走路の容量以前にエプロンが絶対的に不足しています。拡張面積が30ha程度、ましてや新聞記事にあるように30haよりさらに小さいようでは、間違いないくエプロンを増やす余地はありません。現空港の長辺は約3500mあり、新たに滑走路を210m間隔で配置するなら、それだけで3500m×210m=73.5haは増えます。増設滑走路は2500mであることを考慮しても、最低でも65haは必要でしょう。なのに、全体の用地面積が30haも増えないとは、つじつまが合いません。現滑走路の中心線と国際線ターミナルビルとの間隔は約500m。この隙間に増設滑走路と平行誘導路を配置するわけですが、平行誘導路は増設滑走路の着陸帯(幅150m)のさらに西側になるので、平行誘導路は貨物ターミナル地区のド真ん中、および防衛施設の目の前を通ります。ということは、用地が拡張されるのは、平行滑走路が通る空港北西側(福山通運の並び)およびセッターバックする防衛施設の西側でしょう。航空写真で見ても、ちょうど30ha未満になります。どう考えても、エプロンは国際線ターミナルの北側に少しだけ増やせるくらいです。貨物ターミナルは行き場がありません。一体どうするつもりでしょうか？ このように、「滑走路処理容量」は増やせたとしても、「エプロン(スポット)」は増えない」「貨物ターミナルは消滅する」では話になりません。改悪です。 【「増設新案」が改善策にはならない理由】②滑走路の長さが今より短縮する 記事にはなっていますが、ステップ3によると、西側配置滑走路間隔210m案で増設される滑走路は「非精密」です。つまり、着陸用の電波による誘導施設が設置されません。ということは、「精密」進入が可能な現滑走路が着陸用となり、たった2500mの増設滑走路が離陸用になります。ご存知のように、一般的には大量の燃料を積んで重い離陸の方が、より長い滑走路を必要とします。今は2800mの滑走路で離陸しているのに、「改良有力案」では2500mに「改悪」されます。滑走路が短くなると、貨物を満載できなくなるなど航空会社にとっては販売機会の喪失になり、路線の収益悪化、ひいては路線存続の足かせになります。また、オーバラン時など安全性も劣り、市街地空港では危険です。 【「増設新案」が改善策にはならない理由】③運用が変則となり、本当に容量が確保されるか怪しい クロスパラレルで2本の滑走路の外側にターミナルが分離するのは、運用上極めて不利です。2本の滑走路を独立運用できないクロスパラレルでは、滑走路をそれぞれ離陸用・着陸用に分けなければなりません。ということは、必ず離陸機の滑走路横断が発生します。しかも、着陸用の電波(ローカライザー、グライドスローブ)を邪魔しないよう、反対側の平行誘導路まで2本の滑走路を横断しなければなりません。航空機は地上では象のように動きは鈍いものです。鈍い航空機が2本の滑走路を横断して向こう側まで移動するのは時間もかかり、その間の離陸・着陸はできなくなります。管制はかなりの緊張を強いられることでしょう。本当に大丈夫なのでしょうか？ 増設では容量は増えません。「滑走路」の容量は増えるかもしれませんが、「エプロン(スポット)」を増やせる余地がありません。今でさえエプロンは不足しているのに、滑走路だけを増やしても意味はありません。 福岡空港の総合的な調査ステップ3詳細版において 現空港における滑走路の増設案は『規模に見合う用地確保』という文言が一切無いです。PIレポート(ステップ3)詳細版 http://www.fukuokakuko-chosa.org/info3/pi_step3.html 新空港案の前提条件には『規模に見合う用地確保』という文言が 繰り返し使われているけれど、現空港では容量を増えない。『滑走路』の増設案には『詳細検討の参考としました。』とあるだけで、『規模に見合う用地確保』という文言が一切無い以上『規模に見合う用地確保』をしているかどうかは非常に疑わしいですね。『規模に見合う用地確保』という文言が一切無いのは 意図的だと思います。 那覇空港の210m案でのピーク時発着可能回数は42回。「施策なし」では33回であり、これは福岡空港の32回の1回増しです。ということは、福岡空港では42－1＝41回になりそうですが、国内線と国際線のターミナルが滑走路の両側に分かれた福岡空港では、国内線が国際線どちらかの離陸機が2本の滑走路を横断するので、これよりも少なくなるはず。特に、福岡空港の210m案では、西側の滑走路で計器進入ができないため、西側の滑走路が離陸用になるはず。する

意見分類				寄せられたご意見
				と、割合の大きい(9:1程度?)の国内線の離陸機が滑走路を2本横断することになるので、発着可能回数は大きく減るはずです。滑走路の嵩上げによる後方乱気流の回避が可能になったとしても、国内線出発機の滑走路2本横断という爆弾を抱える福岡空港の210m案では、那覇空港の210m案からそのまま持ってきたピーク時発着可能回数41回を大きく下回るはずです。レポートではピーク時発着可能回数40回となっていますが、那覇空港の事例と福岡の特性を勘案すると、大きく下がるように思えます。
				「滑走路増設による物理的な拡張面積」を計算しました。・現在の滑走路・新設滑走路との間隔が210m・現在の滑走路・西側平行誘導路間隔が184m・計器進入ではない場合の滑走路・西側平行誘導路間隔が109m・現在の滑走路末端―南北敷地境界までの最短距離が約300m これらより、「滑走路増設による物理的な拡張面積」は、 $[210-(184-109)] \times (2500+300 \times 2) = 41.85\text{ha} \rightarrow 42\text{ha}$ となります。どう考えても、210m新案の拡張面積20haなど、おかしいとしか言いようがありません。容量増加に伴い他の部分も増強されるところか、どこかが減らされてしまうようです。必要エプロン面積や貨物ターミナル面積が福岡より小さいはずの那覇でさえ90haの用地拡張面積が積み上げられているのに、福岡では20ha未満など、ありません。もし、210m新案が事業化された場合、実際是那覇を上回る面積が必要になるのでしょうか。その場合、本当の事業費はいくらになるのでしょうか？ ステップ3では、・東側300m案＝用地拡張面積約90ha、事業費約7500億円・西側300m案＝用地拡張面積約60ha、事業費約5000億円・西側210m案＝用地拡張面積約30ha、事業費約2500億円 となっています。用地拡張面積が那覇空港を超える規模になった場合は、実際には7500億円に近い額が必要になるかもしれません。これに加え、年間約150億円にも及ぶ借地料や環境対策費が引き続き加算されます。30年分だけでも4500億円になります。7500億円+4500億円＝1兆2000億円 これでは新空港よりも高くなります。しかも、前例のない市街地の大規模な用地買収であり、何十年になるのか分かったものではありません。騒音の問題もさらに大きくなります。拡張など、所詮、発着回数は増やせないから、騒音も大して増えないかと思っていましたが、年間18.3万回もの容量が確保できると言い切るのなら、その分影響は大きいはずですが。騒音は今以上に酷くなり、訴訟にまで発展することは明らかでしょう。やはり、現空港の拡張など、非現実的ではないのでしょうか？
				210m新案の場合、どういった空港の姿になるのか、航空写真をプリントして、・現在の滑走路・新設滑走路との間隔が210m・現在の滑走路・西側平行誘導路間隔が184m・計器進入ではない場合の滑走路・西側平行誘導路間隔が109m・現在の滑走路末端―南北敷地境界までの最短距離が約300m という条件で、絵を描いてみました。新設滑走路が、現在の西側平行誘導路の付近を通り、西側にずれる平行滑走路は、貨物ターミナルを貫通し、防衛関係施設の目の前または施設そのものに当たる位置にきます。防衛関係施設が国道いつばいまで移設されるでしょう。これによって東那珂2丁目辺りの国道と空港に挟まれた住宅地約5haが全滅です。北西側では、福山通運、西鉄運輸、九州産交の並び、および西鉄と九州産交のひと皮裏まで、約15haも買収となるでしょう。現在の貨物ターミナルは、完全に誘導路の真ん中になるのか、これも移設となるでしょうが、貨物ターミナルだけで現在でも10ha以上はありそうなので、拡張面積を30ha未満にするには、貨物ターミナルの行き場がありません。貨物ターミナルも同規模で北西側に移設すると、合計で約30haとなり、ステップ3での西側210m案にかなり近くなります。エプロン(スポット)については、国際線ターミナル北ウイングをさらに北に伸ばした場所(今の貨物ターミナル)しか増やす場所がなさそうです。エプロンもほとんど増やせません。住宅地を潰し、貨物ターミナルは大幅縮小、エプロンもほぼ現状維持では、滑走路を増やす意味はあるのでしょうか？
				那覇空港の報告書をよく読むと、以下のようにはっきりと記述されています。(最終ページ) 当面は、滑走路増設にかかわらず既存施設の狭隘化解消のため、ターミナル地区を現国内線ターミナルビルの北側へ展開します。手順としては、新しい貨物ターミナルビルを整備し、その後旧貨物ターミナル地区へ国際線旅客ターミナルビルを移転、さらにその跡地へ国内線旅客ターミナルビルを拡張します。しかしながら、滑走路増設後の需要に対応するため更なる拡張を行う必要があり、今後のターミナルの展開については、現在の旅客ターミナルビルの隣接地への展開や、ターミナルの一部を沖合に展開する場合等について検討・調整を行い、増設滑走路の配置や運用を踏まえ、利用者の視点に立ったターミナルの配置を検討していく必要があります。
				http://www.pref.okinawa.jp/koutsuu/nahakuukou/pdf/report3/report3_4.pdf はっきりと、「滑走路増設後の需要に対応するため更なる拡張を行う必要がある」と記載されています。純粋な民間空港としての面積は現在では両空港ともほぼ同じ、一方、旅客数・貨物量・民間機の発着回数は、現状・将来予測値とも、福岡空港の方が多くなっています。那覇空港で滑走路増設後の需要に対応するため更なる拡張を行う必要があるのなら、福岡空港でも同等以上に滑走路の増設に伴いターミナルの拡張を行う必要があるはずですが。これを行うには、拡張面積20haでは絶対に不可能です。
				福岡空港のスポットは、発着回数に比して明らかに少なすぎます。滑走路の容量も限界に近づいてはいますが、実際は、スポットは既に満杯状態で空港容量を制約している状態です。なのに、滑走路だけ増やして全体面積は20haも増えないなど、著しく合理性を欠くと言わざるを得ません。
				拡張は、エプロン・ターミナルがまるで足りないのに、論外だと思えます。
				滑走路増設改良案の拡張面積は約20ha！ 一体どんな空港になるのでしょうか？ これでは、機能向上どころか機能低下でしょう。どう考えても、何かが足りない空港にしかありません。おそらく、航空貨物ターミナルが大幅縮小なのでしょう。今でも面積が足りないというのに・・・滑走路処理容量も・滑走路増設改良案＝40回/時・新空港建設案＝43回/時 エプロンの必要(適正)面積は、ピーク時間帯での、国内線・国際線別、機材別の発着回数の設計値で決まります。エプロン面積だけの数値は分かりませんが、空港全体の面積では、・今の空港のまま＝32回/時で353ha(河川区域や調整池も含む)・滑走路増設改良案＝40回/時で373ha(河川区域や調整池も含む)・新空港建設案＝43回/時で510ha 今の空港に滑走路を増設すると、滑走路処理容量は上がるが、面積は微増。なのに新空港だと、滑走路処理容量は滑走路増設と大差ないのに、全体面積ははるかに大きい。滑走路増設が狭すぎるか、新空港が広すぎるかのどちらかですが、ともに3500mの滑走路1本の海上空港である関空1期が510ha、中部が470haであることを考えると、新空港案でさえ狭いくらいでしょう。明らかに滑走路増設案は狭すぎです。滑走路増設は2800mと2500mで間隔210m、新空港は3000mの2本で間隔300mですが、現空港は滑走路前後に幹線道路があり長辺は3500mほどあるので、滑走路部分だけの面積の差は、 $3500\text{m} \times 300\text{m} - 3500\text{m} \times 210\text{m} = 3.15\text{ha}$ しかありません。国交省は、一体どう説明するのでしょうか？
				実際の地形写真の上に重ねるなどの工夫がなければ、「300m」「210m」等の長さの間隔がわかりません。(p15の上の図がわかりやすい)
				応急的な措置としての滑走路増設はいいが、長い目でみてどうだろう。市街地空港として問題は多い。出来るだけ増設は控え、最小限にとどめたほうがいいのではないか。
				着陸滑走路と離陸滑走路に分け、国際便と国内便の滑走路を分けて増設してはどうでしょうか。
				(2)2000mで充分。(8割の機種は離着陸可能)
				都市高速を地下鉄へ入れ、滑走路増設する。
				空港の滑走路の延長線上、或いはそれに沿って民有地があり、うまく買収して滑走路の整備が急務。
				現在の福岡空港は土地的にせまいので心配です。
				上空待機、天候不良による待機が少なくなる方向での滑走路増設を。
				土地の区画が整理など必要ないでしょうか。
				又、現在の状況を再度見直す必要性など、さまざまな点から見て、いろんな意見が必要とされるのではないのでしょうか。
				国内線ターミナルを廃して地下化し、滑走路を東に半分づつ、ずらす案もあると思う。
				滑走路増設だけでは離着陸回数増加にはつながらないと思われる。駐機場、誘導路などの付随して整備が必要。
				そもそも需要予測の根拠が全くわからない。そもそも需要予測はむしろ減ると思われる。まず、人口が減る。国際線を減便している。現行のタキシングできる誘導路を平行とすれば、将来的に全く問題ない。この程度ならば税金投入も納得する。
				各地に空港が続々と開港しているが、どこも行き当たりばったりで機能していない。福岡も処理能力の限界に近いとは言われているが、ここ数年利用者数は減っているように思う。こんな状況下で新空港建設案を出すこと自体疑問だ。増設で十分対応できると考えられる。
				現実的な案で良いと思う。
				貨物、国際線、自衛隊等を他の空港へ移した方が良い。
				まず前提として「将来の航空需要の予測がありますが、3つのケースを予測されていることは一定の評価ができますが、ケースCにも届かない可能性があります。海外利用客を増加するのですが、国内利用客は、人口減により減少せざるを得ないでしょう。しかし現状の滑走路処理容量は逼迫しており、個人的な観として西側配置(滑走路間隔210m)改良案を推奨します。場合によってはそれ以下の縮小案でも良いと考えます。
				西側配置改良案について
				工事期間、投資額、周辺への影響を考慮すれば、妥当な策と言える。
				210m、300m間隔で処理容量が同じ理由は？210mのデメリットを言っていないのではないかと(表現が小さい)
				現滑走路を東へ50mくらい移動すればよい。
				平行誘導路が全て2重化されなければ、スポットは滑走路南端まで配置されることになるので rwy34運用時と同じ理由でrwy16運用時も着陸機が国内線誘導路に回避する時間が長くなり処理容量が減ると思います。
				スペースがとれれば西側配置の案がよいと思われる(と理解する)。
				滑走路増設案は、明らかに無理がある。福岡の旅客・貨物の実績・予測値は、那覇の旅客・貨物の実績・予測値よりはるかに大きい。那覇空港の間隔210m拡張案では、滑走路増設に伴う物理的な拡張面積40ha、滑走路増設に伴うエプロン・ターミナル拡張用地50ha、合計で90haの面積増。福岡空港の間隔210m拡張案では、滑走路増設に伴う物理的な拡張面積40ha?以上 滑走路増設に伴うエプロン・ターミナル拡張用地-20ha以上 合計で20aの面積増。福岡では、滑走路を増設すると、その他の面積は減られるようです。鉄道駅で例えると、九州新幹線が博多駅に乗り入れると、博多駅のホームを増設する必要があるのに、その分、コンコースや改札、店舗スペース等を減らす、というようなもの。国は福岡をバカにしていると思えません。

意見分類			寄せられたご意見
			くたつた20haしか増えない滑走路増設など、話になりません> 滑走路を増やす以上、長辺3000m以上にわたって、210m間隔で滑走路に挟まれた部分が新たにでてくるはずであり、非計器進入だから滑走路－誘導路の間隔が狭くてできるとしても、40ha以上は物理的に面積を増やさざるをえないはず。なのに、拡張面積が20haでは、実質的に面積減であり、必要なスポットなどが確保されないのは明白。今でもスポットなどが思いっきり余ってはいればいいが、実際は滑走路処理容量以前にスポット容量が足りず、福岡空港の能力を制約している状態。滑走路を増やす前にスポットを増やす方が先、スポットを増やせないなら滑走路を増やしてもムダ。このことは、新規参入を防ぎ運賃を吊り上げ、アクセスのいい現空港で楽に商売をしたいがために、新空港に反対しているはずの上層部の意向を知らなかったのか、JALオペレーションが本当のことを正直に書いてくれている。 空港論 ― 国際空港を中心に (株)日本航空インターナショナル オペレーション業務部 マネジャー 村島 昭平 空港容量(Capacity)の面からもSpot数は重要である。空港容量はターミナルCapacity(取扱貨客数)、RunWay Capacity/ATC Capacity(発着回数)ならびにSpot Capacity(駐機能力)の3要素からなるが、Spot数の制約のため、全体的Capacityに制約がある例としては、ロンドン・ヒースロー、パリ・シャルル・ド・ゴール、名古屋、福岡等多くにもぼる。 http://www.jal-foundation.or.jp/015tokur/001tokurap/Newairport.pdf 滑走路増設の場合の滑走路処理容量に疑問を感じますので、滑走路増設には反対です。 那覇空港の総合的な調査 http://www.pref.okinawa.jp/koutsuu/nahakuukou/pdf/report3/report3.4.pdf の12ページ目には「日発着回数は、離着陸が交互に行われるとの運用形態のもと、管制上の制約がないなど多くの仮定に基づき算定した試算値で、実際の日発着回数はこの試算値を下回る可能性があります。」という注意書きがある。「離着陸が交互に行われる」場合が最も発着回数を稼げます。ですが、当然ながら、常時離着陸が交互に行われるわけではなく、離陸の連続や着陸の連続は多々あります。よって、那覇空港のレポートに記載されているピーク時の発着可能回数はmaxでよいでしょう。だからこそ、「実際の日発着回数はこの試算値を下回る可能性があります」という注意書きがあります。 那覇空港の210m案でのピーク時発着可能回数は42回。「施策なし」では33回であり、これは福岡空港の32回の1回増しです。ということは、福岡空港では42－1＝41回になりそうですが、国内線と国際線のターミナルが滑走路の両側に分かれた福岡空港では、国内線が国際線どちらかの離陸機が2本の滑走路を横断するので、これよりも少なくなるはず。特に、福岡空港の210m西側改良案では、西側の滑走路で計器進入ができないため、西側の滑走路が離陸用になるはず。すると、割合の大きい(8:2程度?)の国内線の離陸機が滑走路を2本横断することになるので、発着可能回数は大きく減るはず。滑走路の嵩上げによる後方乱気流の回避が可能になったとしても、国内線出発機の滑走路2本横断という爆弾を抱える福岡空港の210m案では、那覇空港の210m案からそのまま持ってきたピーク時発着可能回数41回を大きく下回るはず。福岡空港の滑走路増設改良案の1時間当たりの処理容量40回は、那覇空港の事例と福岡の特性を勘案すると、大きすぎるように思えます。確実に容量が増える新空港にすべきです。 滑走路増設には反対！ 滑走路増設では、「発着回数に見合う規模」が確保されません。 那覇空港のPIレポートをよく読むと、福岡空港の滑走路増設案と違うところが多数見つかります。 那覇空港の210m案では、用地拡張面積が約90ha」となっています。ところが、福岡空港210m改良案の拡張面積は約20haです。 那覇空港と福岡空港の、防衛省所管用地や調整池など民間航空機の運用に全く必要のない部分を除いた「純粋な民間空港としての面積」は、両者とも325ha程度でほぼ同じです。増設滑走路の長さは福岡空港2500m、那覇空港3000mですが、那覇空港は沖合いの埋立なので滑走路両端のバッファが短く、福岡では両側に道路があるため長めのバッファを必要とするので、拡張面積に与える影響はほとんどないはず。ピーク時発着可能回数は、那覇210m案では42回、福岡210m改良案では40回です。両案とも、発着回数の将来予測値は容量を超えると想定されるので、エプロン(スポット)を設計する際には、ピーク時発着可能回数をそのまま基にすると考えられます。一見、那覇空港の方が容量は大きいように見えますが、実は民間航空機だけに限っては、福岡の方が多くなります。この場合のエプロン(スポット)は民間機が使うものであり、エプロン(スポット)の必要面積・数は、「民間機だけ」のピーク時間当たりの国内国際別・機材別の数を基準に決めるべきもので。 那覇空港では1日平均84回もの民間機以外の発着が記載されています。民間機以外の発着は民間機同様、深夜早朝は少ないことから、仮に12時間で割ると、1時間当たりの回数は84÷12＝7回となります。少なめに見積もって6回とすると、42－6＝36回が民間機のためのピーク時発着回数となります。一方、福岡空港では、民間機以外の発着回数は年間7000回程度です。ということは1日当たり20回程度、15時間で割ると1時間当たり1回ちょっとです。よって、民間機のためのピーク時発着回数は40－1＝39回となります。福岡空港の方が、那覇空港よりも大きなエプロン面積・スポット数を必要とするはず。航空貨物についても、福岡空港よりも福岡空港の方が現状でも多く、将来予測値でも大きくなっており、福岡空港の方が、より大きな貨物ターミナル面積を必要とするはず。なのに、拡張面積は那覇空港90ha、福岡空港20haとは、理屈が通りません。 那覇のPIレポートを見ると、滑走路増設によって物理的に必要となる埋立部分に加え、「展開用地」というものがあります。空港の容量が大きくなるのですから、滑走路以外の部分でもより大きな面積を必要とするのは当然であり、那覇の考え方が正しいはずですが、福岡の増設案には「展開用地」が全くないようです。福岡の新空港は面積が約510haとなっています。滑走路増設の場合に比べ、新空港ならば民間機の需要が大きく増えるとか、大きな機材が使われるという理由もないはず。必要なエプロンや貨物ターミナルなどを確保すれば、当然これくらいの面積が必要であることの証なのでしょう。福岡空港の滑走路増設210m改良案とは、物理的に滑走路を1本増やしただけで、何も考えていない案＝欠陥案ではないでしょうか？ こんな滑走路増設案には反対です。 滑走路増設案は、明らかに愚案・改悪であり、止めたほうがいいでしょう。 滑走路増設210m改良案の場合、どういう空港の姿になるのか、道路地図から、・現在の滑走路－新設滑走路との間隔が210m ・新設滑走路－西側平行誘導路間隔が109m ・現在の滑走路末端－南北敷地境界までの最短距離が約300m という条件で、実際に絵を描いてみました。 新設滑走路は現在の西側平行誘導路の付近を通り、西側にずれる平行滑走路は貨物ターミナルを貫通し防衛関係施設の目の前または施設そのものに当たる位置にきます。ということは、防衛関係施設が国道いっぱいまで移設されるでしょう。これによって東那珂2丁目や西月隈2丁目辺りの国道と空港に挟まれた住宅地約5haが全滅です。 北西側では、福山通運、西鉄運輸、九州産交の並び、および西鉄と九州産交のひと皮裏まで、約15haも買収となるでしょう。現在の航空貨物ターミナルは、完全に平行誘導路の真ん中になるので、これも移設となるでしょうが、貨物ターミナルだけで現在でも10ha以上はありそうなので、拡張面積を20haにするには、航空貨物ターミナルの面積が減りそうです。 航空貨物ターミナルも同規模で北西側に移設するとしたら、合計で約30haとなり、ステップ3での西側210m案にかなり近くなりますが、どう考えても20haでは収まりません。貨物ターミナルは現在でも手狭で、こんごも増えるはずですが、航空貨物ターミナルはどうなるのでしょうか？ スポットについては、国際線ターミナル北ウイングをさらに北に伸ばした場所(今の貨物ターミナル)しか増やす場所がなさそう、ほとんど増やせません。 このように、住宅地を潰し、貨物ターミナルは大幅縮小、スポットもほぼ現状維持という、まちを破壊し、空港としての機能を犠牲にしてまで、滑走路を増やす意味はあるのでしょうか？ 全然ダメ、話にならない。空港面積が狭すぎる。これではまともな空港とは言えない。 たった20haの拡張面積では、合計で373haにしかならない。しかも、河川や調整池など空港に無関係な面積も含めた数字。こんなに狭くては、固定スポットや貨物地区が不足するのは明らか。 現空港に対してこのような事が出来るという案が出たのに驚いた。また、専門的な言葉や内容等で分かりにくい部分もあつた。 滑走路増設案など、全然ダメです。もう、検討する価値もなくなつたままにと言つても過言ではなさそうです。 滑走路増設西側配置210m改良案の処理容量は、間違いないく水増しされています。「那覇空港技術検討委員会」や、那覇空港PIの資料を読めば読むほど、そう思わざるを得ません。 ◎那覇空港の滑走路処理容量(着陸割合40～65%) ・現状： 最大値＝36回/時 最小値＝33回/時(＝代表値) ・誘導路二重化： 最大値＝37回/時 最小値＝34回/時(＝代表値) ・2700m滑走路増設間隔210m(誘導路二重化込み)： 最大値＝36回/時 最小値＝33回/時 なんと、滑走路を増設しても、滑走路末端のずれ＝スタガーの影響によって、容量は減ります。 ならば、福岡の西側配置間隔210m改良案と同様にスタガーを解消すべきなのですが、なぜか同じ大坂航空局は、滑走路長が短くターミナルから遠い側の滑走路を離陸用・滑走路長が長く近い側を着陸用とする、アブノーマルな運用によってスタガーを解消する方法を採用していません。 福岡の滑走路増設では、「滑走路の嵩上げによってスタガーを解消して容量を増やした」と鬼の首を取ったかのように自画自賛し、国会議員やマスコミに滑走路増設案のメリットを言いふらしていたらしい大阪航空局が、那覇では福岡と同じ運用方法によってスタガーを解消できることを思いつかなかったとは、100%考えられません。 つまり、スタガーの影響よりも、アブノーマルな運用の方がマイナスは大きいのです。 アブノーマルな運用では、容量は、最大値＝36回/時、最小値(代表値)＝33回/時を超えられないということで間違いないでしょう。 ということは、発着回数の約8割を占める国内線ターミナルから遠い側の滑走路が離陸用・近い側が着陸用になるアブノーマルな運用に近い福岡の西側配置間隔210m改良案も、 ・最大値＝36回/時、最小値(代表値)＝33回/時 ぐらいなのでしょう。 ステップ4のレポートに記載されている最大値＝40回/時などありません。 福岡空港PIステップ1より、 ◎福岡空港の処理容量(着陸割合33～67%の場合) ・現状： 最大値＝35回/時 最小値＝32回/時(＝代表値) ・誘導路二重化： 最大値＝36回/時 最小値＝34回/時(＝代表値) となっています。 つまり、西側配置間隔210m改良案の処理容 滑走路を増やしたところで、駐機場が少ないので、特に増便は難しいのではないかと。滑走路の前に駐機場の増設や整備、または誘導路の増設が先だと思います。 専門的な詳細な検討が行はれてベストな案だと思う。滑走路を2m嵩上げて制限表面を広げるとは、革新的な思い付きであり、これで都市高速道路などには影響がなく、経済的な立派な案と思う。 前述の滑走路処理容量の検討において、西側配置の北側スタガーを解消することにより、滑走路処理容量が向上し、かつ用地拡張面積の縮小が可能となることが分かった。 山を削ったり、高速を移動したりすることは、あまりにも大きなことなので、西側配置(210m)が一番良いと思う。 陸地や高速道路を除去、付け替えしないかわりに、増設滑走路が非精密なのは仕方がないことですか。どうせなら精密でそろえた方がいい。 西側配置の北側スタガーの解消は、用地拡張面積の縮小ができた。これを用いることによって再整理された改良案は将来のためにあったと思います。 24時間運用されている空港である福岡空港で空港能力を維持したまま滑走路を造ることができるのかどうか甚だ疑問です。 空港敷地内にも埋蔵文化財があると考えられているのに調査期間や調査費を 示していないのはおかしい。 管制機器なども整備すれば滑走路間隔は210mでも充分だと思ふ。 ・滑走路増設案は『規模に見合う用地確保』をしていない可能性のある件について。(福岡空港PIステップ3 PIレポート詳細版の59ページより) 新空港の前提条件には『規模に見合う用地確保』という言葉が何度も出てきます。(福岡空港PIステップ3 PIレポート詳細版の45ページより) しかし、現空港における滑走路の増設案の施設規模については、『規模に見合う用地確保』という言葉は一言もありません。滑走路の間隔が210mとなるように滑走路を増設する場合、ごく普通に考えれば全拡

意見分類			寄せられたご意見
			張面積は 全拡張面積＝滑走路に関する拡張面積＋駐機場に関する拡張面積 の式で現わされることになり、現空港の滑走路に関する面積と駐機場に関する面積の両方を減らさない場合、滑走路に関する拡張面積＝(滑走路長＋オーバーランなどに対応する長さ)×滑走路の間＝(2,500m＋500m)×210m＝630,000m²＝63ha 駐機場に関する拡張面積＝滑走路処理容量増加分に対応できるエプロン面積＝約30ha (183,000回－145,000回＝約4万回相当分の面積) 故に 全拡張面積＝滑走路に関する拡張面積＋駐機場に関する拡張面積＝63ha＋30ha＝90ha となり、現空港の滑走路に関する面積と駐機場に関する面積のどちらかあるいは両方を減らさなければ 拡張面積を20haに抑えることはできないと考えられます。福岡空港PIステップ1ではPIレポート詳細版の138ページなどでスポット数やスポット配置例がありますが、福岡空港PIステップ4では何故かPIレポートの詳細版にもスポット数やスポット配置例が無く、滑走路に関する拡張面積と駐機場に関する拡張面積がそれぞれ何haなのかについても一切記述が無いので、『規模に見合う用地確保』されているのかどうか確認する方法がありません。以上のことから、滑走路増設案は『規模に見合う用地確保』をしていない可能性も考えられます。 http://fukuoka-airport.sakura.ne.jp/web/img/pi-step4b.pdf もう増設案が規模に見合う用地確保をしていないのは明らか過ぎるので 滑走路増設案には反対です。 6) 事業採択されない可能性がある問題。・滑走路増設案は一般空港の整備指針(案)を満たしていません。現在、調査が先行している那覇空港は、総合的な調査から構想段階へ進んでいます。構想段階PI実施計画案 http://www.dc.ogb.go.jp/Kyoku/information/nahakuukou/10_kyougikai/06.pdf の3ページ目に一般空港の整備指針(案)を基に作業を進める旨が書いてあります。一般空港の整備指針(案)＞2-3.計画の妥当性 ＞①空港計画 ＞事業の必要性を構成する内容等に照らして施設の規模・配置が適切であり、所要の ＞空域及び飛行経路の設定、適正な就航率の確保が可能と見込まれる等適切な空港計画 >であること。また、将来の拡張性について配慮されていること。福岡空港PIステップ4 PIレポートの15ページには『更なる拡張は周辺への影響が極めて大きく、現実的には困難』とあることから、将来の拡張性について配慮されていません。＞2-4.事業の実現性 ＞① 用地確保 >空港整備に必要となる用地について確保の見極めができること。＜説明会(10/6)での質疑応答(回答者は大阪航空局)> Q 名古屋空港や石垣空港は、拡張をせず新空港を建設することになりましたが、レポートにはそれよりも周辺の 市街地化が進んでいる福岡空港で用地買収が可能であるかのような記載になっています。それでは、用地買収が可能である面積の基準は何haで、戸数は何戸かについて教えて下さい？ A 具体的基準はありません。少なくとも20haの用地が買収できない場合には、増設案は無理になります。以上の回答から、空港整備に必要となる用地について確保の見極めはできていないと考えられます。構想段階PI実施計画案には、『整備指針(案)が満たされなければ事業採択されない』とあり、滑走路増設案が整備指針(案)を満たす可能性は極めて低いため、滑走路増設案を選択しても事業採択されない可能性があると考えられます。 http://fukuoka-airport.sakura.ne.jp/web/img/pi-step4b.pdf どうしてこのような事業が実施可能かどうかについての重大な問題が一切レポートに載っていないのは疑問で仕方ありません。低レベルな調査会社には怒りを感じますし、低レベルな調査会社に発注した国には怒りを通り越して呆れ果てるばかりです。しかも担当者は低レベルな調査内容をそのままレポートにまともてしまうなどもはや職務怠慢としか言いようがありません。さらに福岡県や福岡市の福岡空港調査連絡調整会議担当者は 国から詳細な調査内容は知らされていないそうですから もはや犯罪レベルです。事業採択されない滑走路増設案では全く意味が無いので反対です。 盛土は危険ではないのか？ 反対。 新空港案よりこちらを押します。元々九州自体が大きな地域でないのと、東京から離れているのをふまえて、あまり都会化しなくてもいいと思うため。周辺地域の住民への理解を得るのは大変かもしれないが、こちらで。 住民の移設、丘陵地の除去など(が気になる)。 西側配置の北側スタガーを解消することで、用地拡張面積や滑走路間隔(210m)は変わるのですか。 ただやはり狭かったり、騒音の問題もあると思います。 滑走路増設案は国内線側も拡張しないと以下の内容からスポットが足りないの反対です。4) 空港施設の問題 ・空港敷地が狭隘である。＜説明会(10/6)での質疑応答(回答者は大阪航空局)> Q 福岡空港PIステップ4 PIレポート5,6ページの滑走路処理容量について、増設案は国内線側の 平行誘導路の二重化を前提としているのでしょうか？ A 二重化を前提にしています。(福岡空港PIステップ1 PIレポート詳細版の138ページ『平行誘導路二重化による便数増大に 対応したエプロンスポートが空港用地内で確保できるかの検討より) 上図は滑走路増設前なので、滑走路増設後はさらに国内線側・国際線側ともにスポットが大幅に増加すると考えられます。＜説明会(10/6)での質疑応答(回答者は九州地方整備局)> Q 西側配置(滑走路間隔210m)改良案の場合、拡張(用地買収)するのはどこになるのでしょうか？ A 空港西側の国際線ターミナル周辺になります。(空港東側は拡張しません) http://fukuoka-airport.sakura.ne.jp/web/img/pi-step4b.pdf 以上のような面積が不十分な滑走路増設案と異なり新空港案は充分に広いので賛成です。 滑走路増設案は以下の事実から規模に見合う用地確保をしていないことが明らかなので反対です。4) 空港施設の問題 ・滑走路増設案は『規模に見合う用地確保』をしていない可能性がある件について。(福岡空港PIステップ3 PIレポート詳細版の59ページより) 新空港の前提条件には『規模に見合う用地確保』という言葉が何度も出てきます。(福岡空港PIステップ3 PIレポート詳細版の45ページより) しかし、現空港における滑走路の増設案の施設規模については、『規模に見合う用地確保』という言葉は一言もありません。滑走路の間隔が210mとなるように滑走路を増設する場合、ごく普通に考えれば全拡張面積は 全拡張面積＝滑走路に関する拡張面積＋駐機場に関する拡張面積 の式で現わされることになり、現空港の滑走路に関する面積と駐機場に関する面積の両方を減らさない場合、滑走路に関する拡張面積＝(滑走路長＋オーバーランなどに対応する長さ)×滑走路の間隔＝約30ha (183,000回－145,000回＝約4万回相当分の面積) 故に 全拡張面積＝滑走路に関する拡張面積＋駐機場に関する拡張面積＝63ha＋30ha＝90ha となり、現空港の滑走路に関する面積と駐機場に関する面積のどちらかあるいは両方を減らさなければ 拡張面積を20haに抑えることはできないと考えられます。福岡空港PIステップ1ではPIレポート詳細版の138ページなどでスポット数やスポット配置例がありますが、福岡空港PIステップ4では何故かPIレポートの詳細版にもスポット数やスポット配置例が無く、滑走路に関する拡張面積と駐機場に関する拡張面積がそれぞれ何haなのかについても一切記述が無いので、『規模に見合う用地確保』されているのかどうか確認する方法がありません。以上のことから、滑走路増設案は『規模に見合う用地確保』をしていない可能性も考えられます。 http://fukuoka-airport.sakura.ne.jp/web/img/pi-step4b.pdf 新空港案は以上から規模に見合う用地確保をしているので賛成です。 増設案を支持します。できるだけ費用を安く、買収面積も少なくして欲しい。地主さんも協力すべき。 滑走路増設案は、以下の条件を満たしていないので事業採択されない可能性が高いので反対です。6) 事業採択されない可能性がある問題。・滑走路増設案は一般空港の整備指針(案)を満たしていません。現在、調査が先行している那覇空港は、総合的な調査から構想段階へ進んでいます。構想段階PI実施計画案 http://www.dc.ogb.go.jp/Kyoku/information/nahakuukou/10_kyougikai/06.pdf の3ページ目に一般空港の整備指針(案)を基に作業を進める旨が書いてあります。一般空港の整備指針(案)＞2-3.計画の妥当性 ＞①空港計画 ＞事業の必要性を構成する内容等に照らして施設の規模・配置が適切であり、所要の ＞空域及び飛行経路の設定、適正な就航率の確保が可能と見込まれる等適切な空港計画 >であること。また、将来の拡張性について配慮されていること。福岡空港PIステップ4 PIレポートの15ページには『更なる拡張は周辺への影響が極めて大きく、現実的には困難』とあることから、将来の拡張性について配慮されていません。 http://fukuoka-airport.sakura.ne.jp/web/img/pi-step4b.pdf 新空港案は、以上の条件を満たせるので賛成です。 以下のことから規模に見合う用地確保すらしていない滑走路増設案には反対です。現空港における滑走路の増設案(西側配置(滑走路間隔210m)改良案)について 4) 空港施設の問題 ・空港敷地が狭隘です。・滑走路増設案は『規模に見合う用地確保』をしていない可能性があります。 http://fukuoka-airport.sakura.ne.jp/web/img/pi-step4.pdf 以上のことから規模に見合う用地確保をしている新空港案に賛成です。 西側配置(RWY210m)改良案が優位とされていることに安心しております。ニッポンで最も利便性が高く、就航率が高い上に、空港敷地の地盤、気象条件においてもニッポンであることは事実です。工期を短く、事業費を低く設定することが第一です。現空港を運営しながら、現空港敷地内で短期間で物理的な形状を変えることは地域住民の了承を得るには長期間の時を要するととも解決できないことも予想されます。静岡空港のようなずさんな計画で実行すべきでないと考えます。ターミナルを挟んだ滑走路を2本にすれば、滑走路処理容量は上がるものの、周辺地域の空域の問題や騒音を考慮した離着陸コースの設定如何では必ずしも計画通りに容量値は上がらないと考えます。昭和47年に返還されるまで踏切を設置して滑走路を3000mで使っていたが、問題となっている進入表面直下の南側の道路を地下にして空港用地を拡大する計画はないのでしょうか。地上支援作業車両、スポット用地なども確保できるのではないのでしょうか。夏場の気温が上昇した際に、貨物専用機が2800mでは離陸出来ないこともあります。周辺住民の了承が得られるかどうかはあります。アジア・ゲートウェイ構想などに左右されずに現在の空港敷地を有効利用することで検討すべきです。新幹線は時間が短縮されているが、飛行機は逆に時間がかかるようになっていきます。羽田空港も沖合に展開して地上走行に要する時間がかかり結果として総合的に時間を要しているのです。リニアモーターカーが東京と名古屋間に開通すれば羽田－伊丹の利用は無くなるでしょう。福岡空港への影響も考えるべきだと思います。前後しますが、国内線地区と国際線地区とのアクセスを検討すれば、東西に地下通路を計画し、西側に小型機のハンガーを移設すれば、東側のうなぎの寝床のようにになっているスポット配置も解消され、スポットアウト、インが効率的になるので発着がスムーズに流れる結果に結びつくと思われます。増設案については評価しておりますのでこの案で整理願いたい。増設と直接関係はありませんが、福岡空港の離陸時間帯ですが、現在午前7時からとなっています。この時刻ですが、周辺住民の了解が必要ですが、低騒音機材を使用する条件で羽田空港を目的地とする場合に限定して午前6時半からの離陸とすればビジネス客にとっては効果が大きいと考えます。 方向はともかく将来を見据えた長さにしてもらいたい。出来ないなら移転もやむなし。 改良案が非常に優れていると感じた。しかし、こんなに良い案をこれまで出していなかったのが不思議。他案に比べ良さげないか？ まず、地主から買取る。 将来的には、現在の空港を維持する方が良い。増設して離陸・着陸滑走路を分けるのは良い案だと思う。 滑走路間隔が210mとせまく、滑走路も2500m2800mと短く、パイロットの高度なテクニックが必要。又周辺の建造物もかざられてくる。 p8に小さな文字で「・・・ターミナル地域の施設規模・・・変更となる場合があります。」とあるが、これらは当然ある程度利便性維持を含め達成できる見込みがあるもの

意見分類			寄せられたご意見
			と思われる。まさか今後の検討で、スポット不足、貨物ヤード不足、PBB不足でバス移動など、あてはならない。でももしかするといろいろ対応していくと2000億ではできないのではないか。やはり公共事業の見込みはあてにならない。 現空港は国内線と国際線の両ターミナル間は直線にして約1.5～2キロと思うが、この間に滑走路と誘導路をもう1つ作れるか問題である。 国からの増設案について、より詳しく、調査をすべきだと思います。国からも調査する指示が出されているはずです。 私はこちらを希望します。 こっちの方が良いと思います。 確かに様々な問題はありますが、自分個人の意見としては、こちらに賛成です。 西側改良案の配置なら十分増設しても良いと思う。 増設のためのメリット、デメリットがよくわかった。 いいと思ふ。 現在ある空港のデータをもとに案を作成してあるので、まだ説得力ありますし、利用者もある程度の具体的なイメージもつかめると思います。 西側配置改良案はよく検討されており、今の景気が10から5年低迷する中で、利用する人が伸び悩む。反対に国際線に降り立つ外国人が増えるか。 自衛隊や貨物を、佐賀・北九州へ追いやれば、西側210m案→300m案近くに広げられるのでは？特に自衛隊は県内にいくつ基地を持っている。ステップ3までの考案があるが、この立地に空港があるから、特に国内線での利用者が多いと思う。 滑走路増設に反対です。 なぜなら、滑走路増設西側改良案の滑走路処理容量の水増しされているからです。 発表されたPIレポートでは、滑走路増設西側改良案の滑走路処理容量の1時間値は、最大40回となっています。 しかし、福岡空港と同様に現在検討されている「那覇空港技術検討委員会」の資料から、この処理容量に対する疑問が浮かんできました。 以下、やや専門的になりますが、水増しであると考える理由を解説します。 昨年那覇空港PIステップ3では、那覇空港で滑走路を増設した場合(3000m×2本)、処理容量は最大42回/時となっていました。 http://www.dc.ogb.go.jp/Kyoku/information/nahakuukou/pdf/houkokusho/step3-gaiyou.pdf そして、最近公開された「那覇空港技術検討委員会」の資料では、ターミナルから遠い側に間隔210mで2700mの滑走路を増設する案の処理容量が示されています。 http://www.dc.ogb.go.jp/Kyoku/information/nahakuukou/11_gijutukai/gijutukai_1/05.pdf 滑走路の運用は、ターミナルに近い側の現滑走路(3000m)を離陸用・ターミナルから遠い側の増設滑走路(2700m)を着陸用とする、教科書どおりの運用が想定されています。 この運用方法だと、着陸用滑走路が離陸用滑走路の内側に入るので、スタガー(滑走路末端のずれ)による後方乱気流の影響があり、滑走路が2本になるにもかかわらず(那覇の現行の容量は33回/時、誘導路を二重化した場合は34回/時)、処理容量の最大値は、わずか『36回/時』と示されています。 つまり、スタガーの影響により、処理容量は6回/時ほど減ることになります。 スタガーの影響でこんなに処理容量が小さくなるのなら、福岡の西側改良案のように滑走路長の短い(2700m)ターミナルから遠い側の滑走路を離陸用にしてスタガーの影響を回避すればいいと考えられます。 しかし、それをしないということは、スタガーの影響による処理容量のマイナスよりも、ターミナルから遠い側を離陸用・近い側を着陸用にする歪な運用の方が、より大きなマイナスが発生するという何よりの証拠です。 少なくとも、那覇ではターミナルから遠い側を離陸用・近い側を着陸用にする運用では、処理容量の最大値は36回/時を超えないわけです。 福岡では、国際線ターミナルは滑走路長の短い離陸用の増設滑走路側にあるので、全ての離陸機がターミナルから遠い側の滑走路を使うわけではありませんが、発着のほとんど(約8割?)は国内線です。 那覇の現行の処理容量は33回/時、福岡は32回/時と那覇の方が大きいことを勘案すると、那覇の間隔210m・2700m滑走路増設案と同様、福岡の西側改良案の処理容量も最大36回/時ぐらいいろいこととなります。 次に、逆に言えば、もし仮に福岡の西側改良案が最大40回/時もあるのなら、那覇の間隔210m・2700m滑走路増設案でも、ターミナルから遠い側の増設滑走路を離陸用とすることでスタガーの影響を回避し、40回/時程度の容量を確保できるはずです。 以上のように、同時に、同じ大阪航空局が検討中の那覇と福岡で、正反対のことが示されています。 どちらかがウソなのですが、福岡では、新空港でも最大43回/時なのに西側改良案では40～42回/時と、両者にあまり差がないことを考えると、福岡の西側改良案の処理容量が水増しされていると断言できそうです。 西側配置間隔210m案の滑走路処理容量は40回/時、新空港は43回/時など、到底納得できません。 離陸機が合間を縫って滑走路2本を横断するのは大変です。 福岡では、国内線・国際線でターミナルが別れているので、どちらの滑走路がターミナルから近い・遠いとは一概に言えませんが、発着のほとんどは国内線です。 滑走路2本を横断している時間は、離着陸に制約を与えます。 そして、その時間は、滑走路2本を横断する航空機が多くなればなるほど、長くなります。 西側配置間隔210m案の1時間当りの発着回数は、40回(34運用)となっています。 離着陸同数、国内線:国際線＝8:2とすると、何と1時間に16機が滑走路2本を横断することになります。 滑走路2本を横断する時間は1分とすると、この16機が横断時間は合計16分/時、控えめに考えて、その半分が離着陸に制約を与えるとすると、8分/時。 1時間のうちに8分も、このような離着陸に制約を与える時間が発生します。 新空港の発着回数の最大値は43回/時なので、新空港で発着1回当たりに要する時間は、3600秒÷43回＝83.7秒/回。 8分もあれば、新空港ならば、8×60秒÷83.7秒/回＝5.7回の発着を稼げます。 つまり、控えめに考えても、西側配置間隔210m案の1時間当りの処理容量は、新空港よりも6回/時は少ないはずですが、もともとエプロン・ターミナル面積が不足している中で、適正な面積を確保するためには、エプロン・ターミナル面積は+30haでは済みません。 中部空港は年間発着回数13万回に対応でエプロン面積は約80ha、一方、現福岡空港のエプロン面積は約60haです。 よって、今でも20ha以上は不足しています。 これらから考えられることは、滑走路増設で適正な面積を確保し、新空港と同程度の空港能力を備えるためには、エプロン・ターミナル地域として50ha以上、滑走路・誘導路拡張用地として40ha以上、合計で最低でも100ha程度は拡張用地を確保する必要があることとなります。 滑走路増設案には欠陥があるので反対です。 新空港で、クロスバ паралレルをセミオープンにする場合は、もともとクロスバ паралレルとして適正な面積を確保してあるはずですが、これをセミオープンにすると年間処理容量が約4万回増えるために、エプロン・ターミナル地域として、さらに30haが必要になると福岡市役所での説明会で回答がありました。 しかし、新空港での滑走路増設の場合、もともと現空港ではエプロン・ターミナル面積が不足しています。 滑走路増設で年間処理容量が約4万回増えたとしたら30haが必要になるのは同じですが、もともとエプロン・ターミナル面積が不足している中で、適正な面積を確保するためには、エプロン・ターミナル面積は+30haでは済みません。 中部空港は年間発着回数13万回に対応でエプロン面積は約80ha、一方、現福岡空港のエプロン面積は約60haです。 よって、今でも20ha以上は不足しています。 これらから考えられることは、滑走路増設で適正な面積を確保し、新空港と同程度の空港能力を備えるためには、エプロン・ターミナル地域として50ha以上、滑走路・誘導路拡張用地として40ha以上、合計で最低でも100ha程度は拡張用地を確保する必要があることとなります。 滑走路増設案は拡張面積が不足しており、案として欠陥があります。 よって、強く反対します。 ◆滑走路増設の容量＝年間約18万回 ◆新空港の容量＝年間約21万回、早期深夜を除けば約20万回 と、容量はほとんど変わらないと書いてあるのに、 空港面積については、 ◆滑走路増設の空港面積＝約373ha(河川や調整池も含む) ◆新空港の空港面積＝約510ha(河川や調整池はない) と大きく違うことに気付きもしないで滑走路増設案に疑問を持たない人はおかしいです。 滑走路増設案に賛成している人は、本質を見抜く能力が不足している人たちです。 滑走路増設案に賛成。建設費が安い。東側に国際線と国内線のターミナルを再検討すべき。 西側増設210m案 ・ピーク時以外の滑走路処理容量にあまり意味はないと思う ・1.26倍～1.36倍容量が増えても、スポットが不足または押し止めスポット等により、利便性は上がらず、遅延の解消にはつながらないのでは 基本的にこの案に賛成。ただし、恒久的に現空港を利用するのであれば、国内線ターミナルの利用しにくさ(第1、第2、第3)と国際線ターミナル一体化も検討に入れて欲しい。 「西側配置」という案は、中でも良い案ではあるが、非精密で離陸占用という点は非常に厳しい 非精密の滑走路における視界不良という状況はどのくらいの頻度で起こるのかわからなかった。少しでも用地買収のコストを下げようとする210m案は抜本的解決となるのが不安。 滑走路増設後の空港面積は、20haの拡張なので373ha。新空港の510haと比較してあまりにも狭すぎませんか？ しかも、現空港敷地内には調整池など空港に何ら関係なく新空港では必要のないものまであります。さらに、現空港は市街地に隣接しているので、バッファゾーン(緩衝帯)も空港敷地に含んでいます(空港を一步出ると市街地)。大阪(伊丹)空港は、空港敷地の外にバッファゾーン(緩衝帯)が多く存在し、しかも空港を囲むように大きな河川があり、これがバッファになっています。見かけ上は大阪空港は狭いですが、バッファゾーン(緩衝帯)が空港の外にたくさんあるので、空港敷地は必要最低限に収まっています。 たったの373haで、新空港と比較して遜色のない空港機能が確保されとは考えられません。 こんな狭い空港で最低限の機能が確保されると言い張るなら、なぜ新空港と比較してこんなに面積が違うのか、きちんと説明していただきたい。 たった20haの拡張で大丈夫なわけがない。なんで滑走路増設は353ha+20ha＝373haで、新空港は510haなんですか？ こんなに面積が違えば、空港としての能力には大きな差があるはずですが？ 差がないというなら、新空港はもっと小さな面積にすべきです。 滑走路が2本あるのにたった373haの空港など、論外ですね。 福岡空港PIステップ1とステップ4では滑走路処理容量の算出の考え方が異なります。 ステップ1の考え方「安定的に処理できる回数」＝代表値＝32回/時(現滑走路) ステップ4の考え方「机上の計算で最大限処理できる回数」＝最大値＝40回/時(西側配置(滑走路間隔210m)改良案) いったいどういうことでしょうか？ 都合のよい解釈をしすぎでしょう。 ステップ1とステップ4の詳細版を読むと、滑走路増設(西側210m改良案)では、滑走路処理容量が1割しか増えないのが分かります。 国は現空港で「安定的に処理できる回数」＝代表値 と、滑走路増設で「机上の計算で最大限処理できる回数」＝最大値 とを比較して、滑走路増設は現空港の1.26倍になるなどと無茶苦茶

意見分類		寄せられたご意見
		を書いています。しかし、こんなまやかしは通用しません。もう、滑走路増設案は諦めるべきでしょう。 利用予測を綿密に行い、最適な規模を検討して欲しい。平行滑走路の間隔を210mで、平行滑走路を最大限活用できるのか？（安全面より） ・北側からだけでも増設滑走路を精密進入にすれば良いのではないのでしょうか ・都市高速には影響しないとなっていますが、安全性はどれ位あるのか不明 ・安全性の中身が分からない
		③ その他 15 件
		滑走路の運用方法を210m案と同じようにすれば滑走路間300m案も離着陸回数を増やせるのでは？ まあクロスパラレル滑走路の普通の運用よりも変な運用をした方が離着陸回数能力が多いというのは重大な見落としがあるのではないかと思います。 増設滑走路＋現滑走路移設は考えられなかったのか。高速道路のつけ替えや拡張規模の縮小につながらないのか。 滑走路が短いための事故が前例であるため、増設した方が良いと思う。 滑走路が本当に2本要するののかは疑問だが便利の良い今の空港を残す事には賛成。新空港は不要。 現時点では適切な案だと思われる。しかし、今後飛行便数が増える可能性のある路線を考えると、後述した国際線の乗り継ぎを前提とした名古屋便とソウル便程度。乗り継ぎの利便性を考えると、中小型機によるシャトル運航でことが足りる。 その他国内線も幹線以外は搭乗率を上げるために小型化している。こうした現状を考えると、滑走路も大型機用と中小型機用に分けると合理的で、2500mよりも短い滑走路でもいいのではないかと思います。 滑走路を2本で長くしたほうが良いと思う。 2本案OK。 大型機発着が無理なので発展のためにはもう少し長いほうがよい。 滑走路が短く、ヨーロッパ、アメリカ大陸迄直接飛ばない。途中国内有力空港かカンコク(韓国)等で給油しなければダメ。 滑走路の短い滑走路増設案に反対です。滑走路の長い新空港案に賛成です。 滑走路長の異なる滑走路増設案に反対です。滑走路長が同じ新空港案に賛成です。 現在の福岡空港に増滑走路を作るべきであり、他地への増滑走路必要としない。 利用アクセス手段が変わらないこと、初期投資が新空港案より安いのは大きなメリットだと思う。しかし、周辺の整備や騒音を考えると、どうかと思う。また、滑走路の距離もそれほど長くはとれないと思うので大型機が飛べるかどうかの問題も考えるべきだと思う。 西側配置案にある都市高速の付け替えが、都市高速の計画段階で、調整できればよかったのにと、残念に思いました。 福岡空港の拡張をしたらどうかという意見もあります。まず、福岡空港の容量を増すために滑走路を1本増設する場合、どの程度の面積を拡張する必要があるのでしょうか？ 空港を作る場合、空港施設に関する基準があります。福岡空港は、B747型機(ジャンボ機)に対応する基準ICAO CodeEを満たしています。が、今度エアバス社からB747型機よりもさらに大きいエアバスA380型機が就航することになりました。エアバス社によると、今後A380型機が就航する可能性のある空港として福岡空港も挙げられており、国土交通省も国内主要空港(新千歳、成田、羽田、中部、伊丹、関西、福岡、那覇)については 基準ICAO CodeF (A380対象)への適合状況の検討が必要と言っています。よって基準ICAO CodeF (A380対象)対応で考えてみます。ICAO CodeF (A380対象) ICAO CodeE (B747対象) 福岡空港 必要滑走路長 3500m 3500m 2800m (B747・A380クラスの長距離国際線の運航不可) 滑走路幅 60m 45m 60m 誘導路幅 25m 23m 30m(?) (滑走路-誘導路間隔が狭いので誘導路を曲がることができない 可能性有り) 滑走路-誘導路間隔 190m 182.5m 184m (A380クラスの運航不可) 誘導路-誘導路間隔 97.5m 80m 80m(?) (国際線ターミナルビル前の誘導路) (A380クラスの運航不可) ICAO CodeF (A380対象)と福岡空港の現状の値を比較すると満たしていない項目が何箇所もあり、それらについても工事が必要になります。 ※必要滑走路長については、国内線や近距離国際線に限れば運航可能と考えられます。滑走路と滑走路の間隔は、最小で300mと考えられます。(新千歳空港と同じです。) 現状と仮に300m間隔で滑走路を新設した場合を比較すると・・・ 福岡空港(現状) 滑走路の西側300mに滑走路を増設した場合。赤線:増設滑走路 黄緑線:新設誘導路 黄線:国際線ターミナル オレンジ線:買収が必要と思われるエリア 国際線ターミナルビル、貨物ターミナルビル、米軍、自衛隊、海上保安庁、その他施設の移転が必要になります。買収が必要になる面積もかなり広いと考えられます。福岡都市高速の移転もしくは地下化が必要になります。滑走路進入時に高さ制限に抵触する建物の撤去もしくは切断が必要になります。滑走路の東側300mに滑走路を増設した場合。赤線:増設滑走路 黄緑線:新設誘導路 黄線:国内線ターミナル オレンジ線:買収が必要と思われるエリア 国内線ターミナルビル、その他施設の移転が必要になります。買収が必要になる面積もかなり広いと考えられます。東平尾公園周辺の山の斜面の撤去が必要になります。滑走路進入時に高さ制限に抵触する建物の撤去もしくは切断が必要になります。福岡市地下鉄福岡空港駅が使用不能になる為、地下鉄の延伸が必要になります。 http://fukuoka-airport.sakura.ne.jp/web/rjff-2.shtml
		① 発着需要への対応について 456 件
		210m案の滑走路と滑走路の間に大型機が待機できないことは 滑走路処理容量にどのように考慮したのか？ 原油高騰などの問題もあり今後の飛行機運行数の減少も予測され、また国家全体の予算規模の縮小傾向の中、もっとも現実的な方法である事がよく分かった。 滑走路の処理容量は制約が無いなどの計算上有利な条件になっています。また、安全面などから運用を変えることもあるということは、滑走路の処理能力は算定結果よりも減少する可能性が高いと思います。そうすると、需要予測値に対し滑走路処理容量が少なくなり対応できなくなる可能性もあります。そうすると滑走路増設案は単なる一時凌ぎでしかなく抜本的対策が再度必要になることになります。 安全面、騒音問題、借地料による貧富の格差問題、地域コミュニティへの悪影響、交通分断による東西道路網への悪影響、将来需要に対する処理容量の少なさ、将来拡張性の無さ、など問題点が多過ぎる。 ステップ1において滑走路処理容量以外にも施設面で能力が不足していることが詳細に検討してあったにもかかわらず滑走路増設だけの拡張面積しか考慮していないのは何故か？単純に考えて滑走路の処理能力は増えても施設の能力が足りないので、実質的に滑走路の処理能力は増えないことになるが？ ・費用も新空港案より安価であり、工期も短く発着回数も増える。 ○悪い点 ・滑走路が1本しかなく、既に能力的に限界であり、ピーク時での増便ができない状態 ・騒音の問題から、将来拡張できる可能性は極めて低い ・仮に拡張できても、空港能力の大幅な向上は望めない ・増便もできないような状況では、福岡のさらなる発展にも限界がある ・需要に応じた増便ができないと、競争原理が働かず航空運賃の値上がりが予想される ・敷地が手狭なため、スポットや貨物取扱スペースなどが慢性的に不足状態 ・限界状態での運用により、離陸待ちや着陸後のスポット待ちなど遅れが頻発 ・国内線と国際線のターミナルが分かれており、乗り継ぎが不便 ・空港周辺の渋滞が酷い ・空港が市街地を分断しており、空港を挟んだ東西方向の移動が不便 ・航空法の高さ制限により高層建築ができず、高度な土地利用、自由な建築設計を阻害 ・空港周辺のネオンサインが見苦しく、福岡の恥 ・「受忍の限度を超える」との最高裁判決を受けるほど、騒音が酷い(今では日本一) ・騒音により住居は移転せざるをえず、まちが崩壊してしまっている ・騒音のため24時間化できず、深夜貨物専用便が就航できない(昼間は混雑のため貨物専用便の就航は困難) ・貨物専用便の就航が困難なため、高度な貨物輸送サービスが提供されず、付加価値の高い産業が育たない ・市街地に立地するため、万が一の事故の場合、第三者が巻き込まれる危険性が高い ・借地料として年間約84億円、騒音対策費として年間約60億円もの支出がある ○悪い点 ・滑走路が1本しかなく、既に能力的に限界であり、ピーク時での増便ができない状態 ・騒音の問題から、将来拡張できる可能性は極めて低い ・仮に拡張できても、空港能力の大幅な向上は望めない ・増便もできないような状況では、福岡のさらなる発展にも限界がある ・需要に応じた増便ができないと、競争原理が働かず航空運賃の値上がりが予想される ・敷地が手狭なため、スポットや貨物取扱スペースなどが慢性的に不足状態 ・限界状態での運用により、離陸待ちや着陸後のスポット待ちなど遅れが頻発 ・国内線と国際線のターミナルが分かれており、乗り継ぎが不便 ・空港周辺の渋滞が酷い ・空港が市街地を分断しており、空港を挟んだ東西方向の移動が不便 ・航空法の高さ制限により高層建築ができず、高度な土地利用、自由な建築設計を阻害 ・空港周辺のネオンサインが見苦しく、福岡の恥 ・「受忍の限度を超える」との最高裁判決を受けるほど、騒音が酷い(今では日本一) ・騒音により住居は移転せざるをえず、まちが崩壊してしまっている ・騒音のため24時間化できず、深夜貨物専用便が就航できない(昼間は混雑のため貨物専用便の就航は困難) ・貨物専用便の就航が困難なため、高度な貨物輸送サービスが提供されず、付加価値の高い産業が育たない ・市街地に立地するため、万が一の事故の場合、第三者が巻き込まれる危険性が高い ・借地料として年間約84億円、騒音対策費として年間約60億円もの支出がある ○悪い点 ・滑走路が2本しかなく、既に能力的に限界であり、ピーク時での増便ができない状態 ○悪い点 ・仮に拡張できても、空港能力の大幅な向上は望めない ・増便もできないような状況では、福岡のさらなる発展にも限界がある ○悪い点 ・需要に応じた増便ができないと、競争原理が働かず航空運賃の値上がりが予想される ①拡張の方が安い ②拡張の方が早くできる ③総合的にみて拡張の方が現実的 と思われていますが、実際はそうではありません。①については、30年くらいで考えれば、拡張の方が安いかもしれませんが、50年以上で考えたら逆転します。②については、拡張の工期は最短8年と書かれていますが、これはあくまで工事だけに要する期間であり、当然ながら用地確保が済まなければ工事に入れません。拡張範囲の用地を確保した後、自衛隊や貨物ターミナルを移設して、自衛隊や貨物ターミナルがあったところに滑走路を増設する、という具合です。この用地確保は何十年もかかるでしょう。外環状道路が未だに全線開通できていないことなどからも明らかです。③については、拡張では最も安い(2500億円)しか現実味がありません。高い案(5000億円、7500億円)では借地料などを加味すると

意見分類			寄せられたご意見
			新空港より高くなります。この最も安い案は、肝心の滑走路処理容量が増えません。西日本新聞にも出てたように、おそらく現空港の1割程度しか増えないでしょう。伊丹空港の処理容量や那覇空港の拡張案の検討結果と比較しても、1割程度と推測されます。しかし、この処理容量については、未だ公表されていません。公表されていないというより、公表できないほど処理容量が低いのでは、とも邪推されます。仮に処理容量自体は2～3割増やせるとしても、それに応じて駐機場や貨物ターミナルなどを増やすだけの面積が取れません。そもそも、現空港に30ha足すだけでは話になりません。現空港353ha+30ha＝383haですが、新空港案は約530haです。これで同じ機能が確保されるはずがありません。もし拡張案でも十分な機能があるのなら、新空港は無駄に面積が大きいということになります。 西側拡張の間隔300m案では、都市高速道路の移設が必要になります。仮設の切り直しも困難と考えられるため、工事期間中は通行止めとなるでしょう。また、移設後も高速道路には線形や縦断勾配が極めて悪くなるでしょう。これでは交通管理者が許可するはずがありません。西側拡張の間隔210m案では、増設する西側の滑走路では計器着陸ができないため、既存滑走路を着陸用にするのが基本となるでしょうが、これでは割合の多い国内線の離陸機は、東側の国内線ターミナルから滑走路2本を横断して、増設する西側滑走路に向かう必要があります。ただでさえ離着陸で混雑する中、地上では鈍重な航空機が滑走路2本を横断するのはトラフィックの多い空港では問題があります。ターミナルが片側に集中する那覇空港のクロスバラル間隔210m案でも、平行誘導路の二重化と併せても、処理容量は現在の1.3倍にしかならないと報告されています(現行の時間当たりの処理容量も福岡より1回多い)。ターミナルが両側に別れ、なおかつ国内線離陸機が滑走路2本を横断する世界でも例を見ない運用形態になる福岡では、新聞報道されているように、処理容量は1.1倍程度にしかならないでしょう。これでは混雑解消にはなりません。以上のように、西側拡張案には問題が多く、解決策には見えないと考えられます。東側に拡張する案もあります。単純に空港として考えると、ターミナルが西側に統合されるので、理想的です。地下鉄を西側ターミナルまで伸ばす必要がありますが、アクセスも今の利便性を維持できます。しかし、ターミナルが西側のみになるということは、空港東側は滑走路があるだけで人は来なくなり、単にうるさくなるだけです。また、東側に駐車場や広告収入を得ている人たち(その多くは借地料収入も得ている地権者)は、到底納得しないでしょう。事業費も7500億円にもなり、年間100億円を超える借地料+環境対策費を加えると、新空港建設よりはるかに高くなります。よって、東側拡張は現実的ではありません。 増設滑走路を離陸専用とする案がありますが、現状では季節(風向きの変化)によりRW16とRW34の離陸方向が異なります。季節によっては、増設滑走路の価値が激減することを記載する必要があるのではないのでしょうか。 ○悪い点 ・滑走路が1本しかなく、既に能力的に限界であり、ピーク時の増便ができない 定期的航空ダイヤ延滞は全国国内便機材運用にも悪影響を与えている ○悪い点 ・騒音上の問題から、将来拡張できる可能性は極めて低い 民有地を買収する 拡張費用や期間はどれだけかかるか不透明。・仮に拡張できても、空港能力の大幅な向上は望めない。拡張3案のうち 唯一実現可能性のある西側2500m滑走路平行210m以内配置案であるが管制上の問題から、待機航空機の干渉も発生。処理能力は大きく劣ると既に判明。(僅か1割程度の増に留まる) ○悪い点・増便もできないような状況では、福岡のさらなる発展にも限界がある ○悪い点 ・需要に応じた増便ができないと、競争原理が働かず航空運賃の値上がりが予想される 年間発着回数への予測結果について、数値の中味がどうか。少子高齢化が進む中に本当に予測通りに伸びるかどうか。一例として、道路交通に対して考えてみると、殆ど全くと言って良い位、予測が当たらなかった。もちろん、空は世界との問題ではあるが、輸出入(観光も含めて)が増加するとは思わない。 ・もう少し我慢すれば人口が減って、増設もいらなにかもしれない。 数年以内にパンクすることが事実なら、福岡空港ましてや日本の発展の為に増設案に賛成する。 将来需要増は見込めない。ありえない。しかし、とりえず増設案に対応すること。 少子高齢化の時代であり、滑走路増設案に賛成であります。 これ以上の福岡空港の拡張は反対です。利用客数の見込みが他の空港建設を進めた時と同じでシミュレーションが「建設をすすめる」モードになっているので、もっと冷静な分析の必要性有。現在の飛行便の空席数なども考慮に入ると、便数のみの分析では不足。 鉄道との競争に於いて、数年前の試算(アンケート)通り需要が伸びるとは思えない。(他地方空港と違い、福岡の利便性は非常にあるため減ることはないと思うが) 滑走路増設が難しい、増設してもあまり変わらないから無駄だというのはわかった。 滑走路の処理能力も18.8万回が限度であり、需要予測ケースA.Bを考えると限界を遙かにオーバーしている。さらに運航制限表面、社会環境上も騒音対策等、環境対策費、土地の買収、補償、土地借料も必要で支出が大きい。工事期間だけを考えても西側改良案でも約7年、東側の場合は実に13年と長期が予想される。さらに移転対象物件も多く、移転補償に要する難問や長期化も十分予想される。 需要予測がこのレポートとおりであれば必要。 西側配置(滑走路間隔210m)改良案に賛同します。概算事業費が最も少なく、現在の空港能力を有る程度改善できる。 賛成する。不況が続く状況で、新空港を作ることはない。また、九州全体で(山口も含む)、海外旅行者が増加するとは思えない。 日本の人口増なし。旅客数あまり伸びない。航空会社は大きな飛行機を入れない傾向あり。飛行機の性能upで短距離から離発着可。 アクセスを含め既存ストックを活用し、事業費を抑えられる点は長所だが、増設滑走路を離陸用に使用するには、2500mでは制限も多く不十分であるし、着陸用に使用するとしても非精密進入では機能が不十分である。また滑走路間隔が210mも制約が多い。事業費を安く抑えても、その後も環境・騒音対策や借地料を支払い続けることを考えると費用対効果も疑問である。ターミナル及び貨物地区の拡張余地も無い。「滑走路増設案」は一見良く見えるがメリットは少ない。 抜本的解決にならないのではないかと思います。 現那覇空港の滑走路処理容量は 1時間当たり最大33回、1日当たりでは370～380回 となっています。一方、現福岡空港の滑走路処理容量は 1時間当たり最大32回と那覇より少ないにもかかわらず、1日当たりでは398回となっています。機材などの関係で、那覇の方が本当は多くの発着回数を稼げるのに、1日当たりでは福岡の方がより多くの発着回数を稼げることになっています。那覇は24時間空港、福岡は15時間なの、です。さらに、福岡での軍用機等の発着回数は年間3,000回程度であるのに対し、那覇では軍用機等が年間約24,000回もあります。福岡の方が圧倒的に逼迫しています。福岡の方が1日当たりの容量を多く見積もられている(厳しくなっている) 逆に言えば、那覇は容量を小さく見込んでいること、那覇では民航機の発着回数が福岡よりむしろ少ないこと、などから、福岡がこんな不十分な拡張案で大丈夫という判断がなされるなら、那覇は何もしなくてもいいということになります。 【「増設新案」が改善策にはならない理由】③運用が変則となり、本当に容量が確保されるか怪しい クロスバラルで2本の滑走路の外側にターミナルが分離するのは、運用上極めて不利です。2本の滑走路を独立運用できないクロスバラルでは、滑走路をそれぞれ離陸用・着陸用に分けなければなりません。ということは、必ず離陸機の滑走路横断が発生します。しかも、着陸用の電波(ローカライザー、グライドスロープ)を邪魔しないよう、反対側の平行誘導路まで2本の滑走路を横断しなければなりません。航空機は地上では象のように動きは鈍いものです。鈍い航空機が2本の滑走路を横断して向こう側まで移動するのには時間もかかり、その間の離陸・着陸はできなくなります。管制はかなりの緊張を強いられることでしょう。本当に大丈夫なのでしょう？ 那覇空港の210m案でのピーク時発着可能回数は42回。「施策なし」では33回であり、これは福岡空港の32回の1回増しです。ということは、福岡空港では42－1＝41回になりそうだが、国内線と国際線のターミナルが滑走路の両側に分かれた福岡空港では、国内線か国際線どちらかの離陸機が2本の滑走路を横断するので、これよりも少なくなるはず。特に、福岡空港の210m案では、西側の滑走路で計器進入ができないため、西側の滑走路が離陸用になるはず。すると、割合の大きい(9:1程度?)の国内線の離陸機が滑走路を2本横断することになるので、発着可能回数は大きく減るはず。滑走路の嵩上げによる後方乱気流の回避が可能になったとしても、国内線出発機の滑走路2本横断という爆弾を抱える福岡空港の210m案では、那覇空港の210m案からそのまま持ってきたピーク時発着可能回数41回を 大きく下回るはず。レポートではピーク時発着可能回数40回となっていますが、那覇空港の事例と福岡の特性を勘案すると、大きくさがるように思えます。 「滑走路増設による物理的な拡張面積」を計算しました。・現在の滑走路－新設滑走路との間隔が210m・現在の滑走路－西側平行誘導路間隔が184m・計器進入ではない場合の滑走路－西側平行誘導路間隔が109m・現在の滑走路末端－南北数地境界までの最短距離が約300m これらより、「滑走路増設による物理的な拡張面積」は、[210－(184－109)]×(2500+300×2)＝41.85ha→42ha となります。どう考えても、210m新案の拡張面積20haなど、おかしいしと言いようがありません。容量増加に伴い他の部分も増強されるところか、どこかが減らされてしまうようです。必要エプロン面積や貨物ターミナル面積が福岡より小さいはずの那覇でさえ 90haの用地拡張面積が積み上げられているのに、福岡では20ha未満など、ありえません。もし、210m新案が事業化された場合、実際是那覇を上回る面積が必要になることでしょう。その場合、本当の事業費はいくらになるのでしょうか？ ステップ3では、・東側300m案＝用地拡張面積約90ha、事業費約7500億円・西側300m案＝用地拡張面積約60ha、事業費約5000億円・西側210m案＝用地拡張面積約30ha、事業費約2500億円 となっています。用地拡張面積が那覇空港を超える規模になった場合は、実際には7500億円に近い額が必要になるかもしれません。これに加え、年間約150億円にも及ぶ借地料や環境対策費が引き続き加算されます。30年分だけでも4500億円になります。7500億円+4500億円＝1兆2000億円 これでは新空港よりも高くなります。しかも、前例のない市街地の大規模な用地買収であり、何十年かかるか分かったものではありません。騒音の問題もさらに大きくなります。拡張など、所詮、発着回数は増やせないから、騒音も大して増えないかと思っていましたが、年間18.3万回もの容量が確保できると言い切るのなら、その分影響は大きいはず。騒音は今以上に酷くなり、訴訟にまで発展することは明らかでしょう。やはり、現空港の拡張など、非現実的ではないのでしょうか？ 那覇空港の報告書をよく読むと、以下のようにはっきりと記述されています。(最終ページ) 当面は、滑走路増設にかかわらず既存施設の狭隘化解消のため、ターミナル地区を現国内線ターミナルビルの北側へ展開します。手順としては、新しい貨物ターミナルビルを整備し、その後旧貨物ターミナル地区へ国際線旅客ターミナルビルを移転、さらにその跡地へ国内線旅客ターミナルビルを拡張します。しかしながら、滑走路増設後の需要に対応するため更なる拡張を行う必要があり、今後のターミナルの展開については、現在の旅客ターミナルビルの隣接地への展開やターミナルの一部を沖合に展開する場合等について検討・調整を行い、増設

意見分類		寄せられたご意見
		滑走路の配置や運用を踏まえ 利用者の視点に立ったターミナルの配置を検討していく必要があります。 http://www.pref.okinawa.jp/koutsuu/nahakuukou/pdf/report3/report3_4.pdf はっきりと、「滑走路増設後の需要に対応するため更なる拡張を行う必要がある」と記載されています。純粋な民間空港としての面積は現在では両空港ともほぼ同じ、一方、旅客数・貨物量・民間機の発着回数は、現状・将来予測値とも、福岡空港の方が多くなっています。那覇空港で滑走路増設後の需要に対応するため更なる拡張を行う必要があるのなら、福岡空港でも同等以上に滑走路の増設に伴いたーミナルの拡張も行う必要があるはずです。これを行うには、拡張面積20haでは絶対に不可能です。 滑走路増設など、あまりにも問題が大きく、不可能です。②滑走路処理容量が増えない（せいぜい1割程度の増加、乱気流の影響を回避できても別に増える訳ではない） 需要予測がいかげんな空港が問題になっているが、この計画の予測の妥当性、将来いかげんだったことがうたがわれる状況になった時の責任がどうなるか。不安。開発優先にしかみえない。 現状の離着陸回数がさらに増えることがあるのか疑問です。国際線の路線も減っている様でし、とりえず現状で十分だと思います。福岡⇄他の地方都市の路線もこれから拡大することはないと思います。 ・日本(福岡)の人口の将来を考慮した検討をお願いしたい。 ・将来の輸送量の試算は増えているが、本当か？ 現在、私も定期的に利用しているが、空港への交通アクセスは日本国内では一番良いと思われる。しかし、需要の対応に事業の経済性を考えれば、この案が良いが空港周辺の住宅等への影響(騒音・落下物)の不安が消えない。 増設案・新設案共通であるが、現状が続く、又は、より混雑するという根拠が書かれていない。人口も、観光資源も、ビジネスチャンスも、自然発生的に増える事を前提に考えるのは時代錯誤と言われても仕方がないのでは？ これ以上の需要増があるとは、全く考えられないので、この案に賛成！利便性に勝るものはないと考える。 工夫次第で費用はカットできると思える。譲歩しての増設案賛成である。 ・需要予想をもっときびしく正確に。例えば60代の人たちの高齢化による需要減少。 既存の地下鉄、国際線ターミナルが引き続き使用できる西側配置改良案が望ましい。 将来的な利用者は新空港が必要なほどまで増大しないと思う。理由はIT化の進展、地方分権による東京一局集中の低下、福岡がハブ空港になることはないため。 現空港拡張案は、・容量はほとんど増えない・百歩譲って容量が増えたとしたら、騒音が増える・騒音が増えれば、多額の対策費がかかる・そもそも、用地確保の目処がたない・20haの拡張では狭すぎて何もできない、逆に空港能力が下がる・結局、100ha程度は買収が必要となり、多額の費用と膨大な時間がかかるという、あまりにもお粗末な案です。ですが、残念なことに、素人は「新空港は高い、遠い」と言われれば簡単に騙されてしまいます。この辺は、マスコミが正しい情報を提供するなどして、市民が正しい認識を持てるようにすべきでしょう。 今の空港の問題(空港能力不足、騒音被害、事故の危険性、市街地の破壊)が解決しないばかりか、副作用まで伴う(用地買収、騒音悪化、事故の危険性増大、さらなる市街地の破壊が進行)ので、大反対。そもそも、実現性がない。検討案の俎上に載ることさえおかしい話。 この案では滑走路処理容量が増えない。反対です。 滑走路増設案では空港としての機能は低いまま。反対。 空港利用者が増え続ける事を前提にするなら(これが根本的に間違っていると思う！)この滑走路増設案が最良であり、これしか希望しない。工事費用、利用者のアクセス、便利性の点からも滑走路増設案が最適。戦後よりの歩み、進歩をそのまま通用すると、施設だけが拡張され、人口、交流は右肩上がりとは云えなくなるだろう。24時間空港の必要性全くなし！ メリットは処理能力はアップのみで、デメリットは環境対策費及び土地借上費の増大や発着回数の増加による周辺地域の安全度の低下。福岡都市部の建物に対する高さ制限が永久的に続き、今後の再開発の大きな障害となるので増設案には賛成しかねる。 資金を考えれば、負担が少く理想です。非精密になることで生じるデメリットは、年間日数or時期など、どのくらいが想定されるのか不明。また、発着便の増加による手荷物検査やカウンターなどの混雑には対応できるのでしょうか。これまでのレポートを見てないため、既に議論されてたら申し訳ありません。 本当に拡張が実現すると考えてる方々。滑走路処理能力が国が示した通りになると思いますか？ 国にだまされてはいけません。 新空港は景気調整期を経て、国内だけでなく近隣諸国や経済圏など大航空時代を迎え 将来増大が予想される航空需要などにも、余裕で対応可能になるでしょう。拡張案ではそれらの効果も限られ、眼界があります。他の効果を見て 拡張案は効果が限定的。そもそも現空港の拡張工事自体が、騒音対策や 勝てる見込みの無い訴訟、ステップ4にも記載されたように、用地買収の難航 可能性や、埋没遺跡の保護なども加わります。しかもこれらは現空港用地で 航空機の運用を行いながらの工事をする事になる。空港長期運用コストが新空港より割高になる事も、民有地代。対策費の 継続から間違いありません。処理能力向上に関する疑問も取り沙汰され、十分なスポット数整備や 国内外ターミナル統合も無理。 そのように実現に関して疑問視される状況では、拡張案の選択は問題外ではないでしょうか。 可能なかぎり、増設で対応すべきだと思います。便数の大幅な増加はのぞめないかもしれませんが、利便性が大きいので、福岡市でのビジネスの発展には絶対に有利だと思います。 少しはマシンになるだろうけど、逆に空港ターミナル内が混雑しそう。 その場しのぎの感があります。 将来も客況は大幅増とは思われない。本増設案で充分だ。増設案で進めてもらいたい。 基本的に増設で良いと思うが、これから増設さえ必要なのかどうかという話が出るような気がする。 空港の能力の向上は県の発展に欠かせないものであるが、増設案は能力の向上が限定的なので反対。 ・将来の利用客の伸びは？それに対して増設案の空港の キャパシティは？ パラダイムシフトが始まっている現在、予算規模が最も少ない方法が望ましい。また今後の利用人口予測など再精査とその根拠を広く広報してほしい。その上で選べるものとして、現空港の改善改良をベースに検討することが、現実的ではないか。 福岡空港利用が減っている現在、税金を投入するしかないのなら、今のままが全てです。全国の利用者もアクセスを先ず一番に挙げていることもあり、わざわざ一番の魅力を捨ててまで新設するのは可笑しい。これより先、世界は拡大の方向へはゼツタイに行きません。国土交通省の数値にも不信がありますし、そのまま信じてはいけないと思います。新設はゼツタイに反対です。地元経済界の意向など関係ありません。住民の意思が一番です。税金は私たちが払っているもの。私たちの望みはこれ以上の税金の負担は 嫌と言うことです。 口新設案よりベター。あるいは増設なしで現行どおりの運用で良いかも知れない。少子高齢化、人口減が目前であり、これ以上増便のニーズはないだろう。 福岡空港の滑走路増設案である既存滑走路と新設滑走路との高低差を付けることは、それぞれが別の機能を持つこととなり、発着便数の増大への対応は可能となるとともに、建設費用も圧縮できる。 大枠は賛成であるが、果たして今後現実的に現在以上に利用者は増えるのか？さらに増えたとしても、福岡空港ではなく佐賀空港を使うなど既存のシステムを使う方がいいのでは？自己中心的な試算への疑問は拭えない。 ある程度までは需要増に対応できることが確認できた。利便性は当然以前と変わらず良好である。個人的に国内線しか使用しないので、国際線への乗り継ぎは考慮しないし、利用者全体の内、どの程度(%)が必要としているのかわからない。 お金もかからないし、これから人口が減っていくわけだから、増設で十分だと思います。新空港を作ったら、国際線に乗る人は、大幅に減って、国際線は、つぶれると思います。新空港を作ったら、私は、便利な新幹線を使用します。増設して、人口も減っていくわけだし、北九州空港や新幹線と共存しながら、うまくやっていけばいいと思います。地下鉄を造ったことを無駄にしないでほしいと思います。 最近の新聞報道による将来の発着予測や現在の空港の利便性の高さを考慮すると、増設案が最も良いと思われる。日本の空港で最も都心に近く、交通手段が充実している現在の空港の最大の利点維持され、その上で、発着回数が増強されるからだ。少子高齢化による日本経済の縮小は確実なので、現在の空港を増強するという手段が最も合理的である。 滑走路増設案では騒音の問題、安全性の問題は確に残るのは仕方ないと思う。高さ制限の問題については、経済効果の面にはマイナスかもしれないが、都市景観という哲学的な観点からは高さ制限がある方が、高層ビルが乱立するよりははるかにましであると考え。京都やバリは中心街の建物の高さを制限しているために美しい街並みを維持できている。また、高層ビルが乱立すれば、ビル風の問題や、逆に博多湾からの風が遮られるために福岡市の南東方向のヒートアイランド化が進む可能性もある(東京駅のビルが東京湾からの風を遮る役目を果たしてしまい、東京都心部のヒートアイランド化が進んだとの指摘もある)。需要逼迫緩和はこの程度で十分と思う。世界的な原油高や地球温暖化の問題を考えると、数年前よりは、それほど大きな需要増は考えにくくなっているのではないかと。 発着枠、スポットの混雑を考えると、現状のままでは飽和状態であろうと思われる。 近隣住民の方には申し訳ないが、現空港での増設に期待します。 将来的にはそこまで増えないのではないかと。 ・キャバの問題があるが。 発着回数の限界を前提に対応するのであれば、この増設案を採用すべきと考える。 交通の便等考え、又、利用者が急増する事は考えにくい。

意見分類				寄せられたご意見
				西側配置案が良いと思う。 ②処理能力、工事期間が他を抜いている。 利用者の利便性と現在の経済状況と財政面からみて、将来の発着需要に対応できれば、約1/4の建設費の点からも当案に賛成する。 現空港で利用できる範囲でかわまない。 利用が増大するといってもあふれたものを福岡市・県でどうにかする発想はやめてほしい。増大の数値がやすいい。 増設すれば現状より円滑な滑走を約束されると思うが、現状のままでも良いのでは？今や燃油高にともない、航空業界は岐路に立っている。飛行機の燃料も研究が重ねられている。今は現状を注視し、動向をしっかり察する時だと思う。早急な実施は避けた方がよいと思う。 需要から考えて西側配置（滑走路間隔210m）で充分対応可能。万一不足しても、北部（北九州・佐賀）の空港で対応可。 2000年以降、年間発着回数がほとんど増えていないことから、将来に向けても需要予測通り増えないと思います。 燃料高騰に伴う運賃上昇により、赤字路線が増え、便数の減少、発着回数の減少になることも考えられます。全体の見直しが必要では？ 将来の発展を考え東側が有利。用地確保については急ぐことなく、充分な説明で理解を得てほしい。時代は変化している。需給予測も今後大きく変わるはず。 事業費が最も安い。滑走路処理容量も確保。積極案で進めるしかない。 仮に実現するのであれば、まあ現実的。ただし、需要予測が甘いと思う。 増設案は、3案の中の間隔210mを有力案とされているが、拡張規模が小さいように思われる。また、騒音の拡大する可能性は小さいとあるが、果たしてどうか？更に都市の建物の高さ制限も続けられる。要は、夜間飛行ができないのが致命的。 当面の施策として賛成。 世界有数の便利な空港を維持でき、東京をはじめ各地のビジネス客にとって大きなメリット。増設後便数増も期待でき、乗客の利便性一層増す。 投資額がはるかに少なく、土地取得・騒音対策が比較的容易、空港内の航空機の混雑さけられる。 当面能力に十分。今後の東南アジアの旅客増に十分対応できる。 将来の需要が増大しないことを想定した場合、一番現実的な選択肢だと考えます。今後、経済的な成長は大きく伸びるとは思えず、高齢化が進む中で航空機利用への需要の推移を考えると縮小するのではないかと思います。 賛成。現在の飛行機の交通量の多さ、将来性を考えれば増設と思う。博多からのアクセスの良さはとてもいいもの。 日本全国どこをさがしても交通の便がこんなに良い空港はない。 「新空港案」よりでしたが、需要激減しているのにする必要があるのか微妙だと考える。 滑走路増設で済む話ではない。それに付随する施設や自衛隊、米軍、海上保安庁の運用も絡むのでは？ 滑走路の話だけでなく、空港の運用を含めた総合的な判断が必要。離発着回数だけで判断を求めるのは安直すぎる。施設規模の拡大が全く考慮されていないのには呆れました。 滑走路の案ばかりが強調され、ターミナルビルやエプロンについて説明が少なすぎる。便数が増えたら現在の旅客ターミナルビルやエプロンは狭すぎになります。 増設案の空港面積は異常に狭いに対応できるのか疑問。 国内線、国際線ターミナルと貨物ターミナルの規模を検討していないが、ステップ1と2の検討結果から考えると対応できなくなります。エプロンの拡張についても検討してありません。滑走路を増やせば空港能力が上がるという単純な考えで検討していますが、スポット数が増えなければ滑走路を増やしても便数は増やせません。検討不足もいところです。 ・少子化で「需要」が伸びると考えられない。道路新幹線の例を考えよう。 増設案も新空港案も将来必ずどちらかが必要との前提で議論が進んでいるが、はたして正しいであろうか。もっと、将来の予測を精密に立ててみるべきである。私は今の経済指標その他からして現体制で需要は充分まかなえると思う。 現状が過密化の影響でダイヤがパンクしかけているので、早急に滑走路の増設に賛成です。 現空港は、天神から17分と市民にとって、とても便利な空港として親しんで来ましたが、今後の空路発展を考えますと、現地でも滑走路増設は賛成しかねますし、無理と思います。このまま九州地区のみの空港として残しては？ 将来の需要への対応が困難とのことであるが、どこまで発着回数が増加するのか、具体的増設便が不明。 発着時間の調整で何とかならないものか、と、いうよりアクセス利便性が最も優れているため、“現状増設！”に賛成。 離発着回数の予測、再審議？ 将来の需要増を具体。 滑走路処理能力の算出根拠が不明。ちなみに現在の管制要領は、欧米のものと比較すると、かなりの差があると思われる。（公務員と民間）欧米並みの管制を行えば処理能力はもっと向上すると思われる。（スタガーも風の方によってはその影響もすくなくなくなると思われる。） (1)南側(34側)からの北側(16側)への離陸(40回/時間)で資産しているが、逆方向が7割を占めるので、年5000回増加する。 2032年の需要容量に対する表現が偏っていると思います。「将来需要に概ね対応可能」と「20年後には、需要が逼迫の可能性が生じる」同じことでもずいぶん感じが違います。20年、30年後に需要が逼迫するような空港整備はおかしい。 増設滑走路がどの航空機に対応できるのかが、分からない。平行滑走路は離着陸に時間を要したりするのではないかな？ 増設工事期間によるデメリットについて明記して頂きたかった。滑走路を増設しても非精密進入方式では効果は少ないと思う。土地買収は難航して現実性がない。 滑走路処理容量は、今より1割しか増えないだろう。いや、スポットの制約から、実際の発着回数は、1割も増えないだろう。空港能力が低すぎる。複数滑走路を持つ400ha未満の空港など、無理があり過ぎる。 いくら検討を深めても、無理なものは無理、無理があり過ぎる。スタガーの影響を解消しても、処理容量が増えるわけではない。減らずに済むだけ。 無理だ。狭い敷地、歪な敷地形状、取り囲む市街地、強欲でやかましい地主、このような環境下で、能力を高めることは不可能。 ・将来の需要見透しが計画通りいくのか。 費用、工期(？)(時間)面で、より評価はできる。 しかし、本来的には下記のように将来見通し及び運用で解決し、建設は不要なのは？ 増設が必要なのは分かるが、現在考えている増設案で将来の利用増加分はカバーできるのか。 必要だとは思いますが、原油高で発着回数が減っている中で、現在(10年くらいは)必要ないのでは？ 現在の利用数や状況、景気の動きなどみると、新空港を作るよりも増設して様子をみたほうが、リスクが少ないように思える。(色々和良好的以外にも不便な事などで問題はありそうだが) 将来予測(国交省の木端役人の見積りは信用出来ない)から、本案に賛成する。 便数も伸びて無いので良いと思います。 将来の需要は、そこまで伸びるとは思えないため、2案を比べると、断然こっちが良い。 需要増に今後も対応が本当に可能かどうかが不安です。 今のままで良いと思う。将来人口が少なくなるので。 利用便の混雑が多いので、滑走路増設案においては良い事だと思います。 燃料代の高騰等で便をへらしている航空会社が増えているので、新規に空港を建設するよりはこちらの方が良いと思う。 将来的な人口減少が一番大きな点であり、滑走路増設案の利点で充分カバー出来る。 利用数が増えて良い。 ・人口も減るので増設でいいと思う。 今後、増便がどこまで進むか分からないが、新しい空港をつくるより、増設案の方がよいと思った。 滑走路増設だけでは離着陸回数増加にはつながらないと思われる。駐機場、誘導路などの付随して整備が必要。 工事期間は7年～13年となっているが、現地着手にかかる時間が多くなることが予測される。当面の整備と考えがちであるが、事実上整備ができなくなる恐れがある。 仮に、長い期間をかけて関係者のコンセンサスが得られても、航空需要に柔軟に対応できる空港でなく、他のアジア地域の競争に乗り遅れる恐れが多い。 航空需要の予測に変化があっても、この案なら対応可能。費用も少なくとも現実的。 西側配置(210m)案。人口減、経済収縮など拡大方向は小。 西側配置改良案が最適。各案共に滑走路処理容量は変わらないうえて、西側配置案が近隣に対する影響最小でコストも最も低い。 ・単純な見解ですが、道路の増設と同様に車数も増えるのであれば、空港内混雑はまめがれないのでは。 20年後、またパンクするのでは？需要に概ね対応可能ではなくて別の表現ではないかな？ 需要予測ほど多くなる事はないと思います。P2について少し疑問もあります。将来飛行機の性能、滑走路距離が短いタイプも出てくると思います。北九州空港の需要予測も違ったと思います。

意見分類				寄せられたご意見
				福岡に空港は必要であり、需要の見通しを考えると、滑走路の増設は必要だと思います。 現況下において、将来に於いても必要なのか。疑問である。 現状のままで何が問題なのか、将来の見通しについての議論がなく、増設案ありきである。地球環境問題の成り行き、日本の人口減少傾向、経済拡大路線の見なおしなど、将来予測はこれまでの延長でなく、全く新しい見方で行うべきである。 また、昨今の急速な景気悪化により、一般の利用者・貨物とも、これまでの増加予測を下回る形で推移してゆく気がします。 国内人口の減少、小型機の台頭、から現在の空港拡張で十分である 減便・原油高・利用客減を考慮すれば、現行のままでも良いのでは。 今後、日本の人口は減少し、高齢化が進み、旅行客は減少する。現状の滑走路1本で十分。 滑走路増設処理容量の早期拡大、新空港に比べて、小さい初期投資で需要増加に対応するのであれば、滑走路増設案は優位な方策ではありますが、これから将来容量が増え続けた場合は、やはり新空港案が必要になるのではないのでしょうか。 需要と供給の問題ではあるが、このまま需要が伸びていくかどうか、航空会社の経営状況、現在の世界情勢から見ても疑問。しばらく様子を見るというのも手。仮に増設するにしても、もともと空港が先にあったことから、しかも周辺は会社等が多いことから理解も得やすいのではないと思う。 もう少し都心から離れていればよいのだが。増設では騒音の問題が拡大する。敷地の面積が絶対的に狭いのが致命的。借地料、騒音対策費を考えると新空港建設が経済的。貨物の処理が間に合わず、他の空港へ流れている状況は変わらない。この場合には建物の高さ制限と運用時間の制限緩和が必要。 滑走路を増設することは空港自体の処理容量を増加させることにはなるが、福岡空港周辺の人・物両方の流れを考慮すると、その点が限定要因になると考えられる。 現在の発着需要回数の限界の理由付けがはっきりしない。経済が縮小している中で必ずしも限界が来るとは思えません。 安全性、将来を見越した事で必要性は理解出来る。但し、増設しても思ったより収容量が上がりませんと感じられる。 燃料高騰、人口減から必要なし 一番現実合致した案と思う。 理由1)経済の発展が続くとは思えない。 一番現実合致した案と思う。 理由2)人口が増える事はない。外国人を日本で働かせる事の合意が出来てない。従って、人の交流がより多くなると云う事は希望的観測でしかない。 今後の人口の減少、及び近隣空港の存在を考慮すれば、せいぜい滑走路増設で十分。 将来の見通しというのが、今の世の中をみていると予想通りにいかは不安です。だから増設案を望みます。 現状、空港がどの程度混雑しているのかもっと知りたかった。 利用者が増加し、重要がのびる可能性があれば増設ということで良いと考えます。 確実に利用が増えるともいえないし、漁業補償など大変なので、こちらの方がベターだと思う。既に空港のキャパは限界寸前なので、できるだけ早く増設する方がよいのでは。 ・需要予測に対し滑走路容量をみても、滑走路増設で十分だ。財政難のなか、国や地方の財政に負担をかけてまで新空港にする必要性はない。増設が早くて安上がり。 福岡空港の発着能力を拡大すべきと考えます。「西側配置(滑走路間隔210m)改良案」に賛成です。 私は日本の主要空港はすべて利用しましたが、福岡空港の利便性(アクセス時間の短さ・確実さ・価格の安さ等)は、全国1と判断している者です。現利用拡大推計であるなら、上記案です。 今回の「年間発着回数の予測」が正しいとすれば増設案で対応するのが良い。将来の子供たちへの負担を最小限にとどめるべき。 どうしても搭乗客が増えるんでしたら賛成します。 現空港を活用してもらいたい。搭乗代金が千円くらいまでしたら負担してでも(地権者に迷惑をかけてるんだから騒音対策費として・・・) 福岡市の将来を考えた場合、利便性・輸送量の増大を図るのであれば、課題が残ると思います。 国際線ターミナルが出来た時から比べ、運行している便は確実に減ってきていると思います。(貨物については知りませんが)いつ行っても閑散としており(お盆、GW、年末は除く)、こんなに立派なターミナルが必要なのか。十分利用・活用しているのか、疑問に思うこともあります。国内線は混んでる(時間帯で)こともあります。 ・九州全体から利用のある福岡空港は、九州の交通の中心である博多駅から近距離にあるほうが良いと思います。容量的に見ても拡張で十分対応可能です。新空港は必要ありません。 実現可能性が極めて低いので反対です。 本当に空港能力が高まり、騒音などに対する周辺住民の理解を得ることができ、用地買収も速やかにできるのなら賛成しますが、それは無理です。もう諦めたほうが良いと思います。 無理です。もう、諦めるべきです。 容量は1割しか増えないし、悪影響も大きい。 正々堂々と騒音コンターを提示すべき。 ステップ1の詳細版とステップ4の詳細版から、西側210m改良案の滑走路処理容量が1割しか増えないことが明らかになったので、反対です。【1時間当たりの滑走路処理容量】 ◆最大値：現状＝36回 滑走路増設改良案＝40回(現状の1.111倍) ◆代表値(着陸割合67%以下の最小値)：現状＝32回 滑走路増設改良案＝36回(現状の1.125倍) 前提の「将来の航空需要の予測」に大いに疑問があるが、予測がほぼ当たるとしたらこの案しかないと考える ②滑走路処理容量が増えない(せいぜい1割程度の増加、乱気流の影響を回避できても別に増える訳ではない) ⑤アセスを突破しても、エプロンや航空貨物ターミナルは増えず、空港能力は向上しない(滑走路だけ増やしても意味はなく、肝心のエプロンや貨物ターミナルを減らすなど愚行) 面積不足の滑走路増設では欠陥空港のまま、絶対反対。那覇空港のステップ3報告書をよく読むと、以下のようにはっきりと記述されています。(最終ページ)当方は、滑走路増設にかかわらず既存施設の狭隘化解消のため、ターミナル地区を現国内線ターミナルビルの北側へ展開します。手順としては、新しい貨物ターミナルビルを整備し、その後旧貨物ターミナル地区へ国際線旅客ターミナルビルを移転、さらにその跡地へ国内線旅客ターミナルビルを拡張します。しかしながら、滑走路増設後の需要に対応するため更なる拡張を行う必要があり、今後のターミナルの展開については、現在の旅客ターミナルビルの隣接地への展開やターミナルの一部を沖合に展開する場合等について検討・調整を行い、増設滑走路の配置や運用を踏まえ利用者の視点に立ったターミナルの配置を検討していく必要があります。http://www.pref.okinawa.jp/koutsuu/nahakuukou/pdf/report3/report3_4.pdf はっきりと、「滑走路増設後の需要に対応するため更なる拡張を行う必要がある」と記載されています。純粋な民間空港としての面積は現在では両空港ともほぼ同じですが、一方、旅客数・貨物量・民間機の発着回数は、現状・将来予測値とも、福岡空港の方が多くなっています。那覇空港で滑走路増設後の需要に対応するため更なる拡張を行う必要があるのなら、福岡空港でも同等以上に滑走路の増設に伴いターミナルの拡張も行う必要があるはずですが。これを行うには、拡張面積20haでは絶対に不可能です。滑走路増設案は欠陥があることは明らかであり、絶対に反対です。素直に新空港にすべきです。 空港能力が向上しない現空港での滑走路増設には反対です。空港能力＝滑走路処理容量ではありません。空港能力とは、滑走路処理容量以外にも、・滑走路延長・誘導路・エプロン・旅客ターミナル・貨物ターミナル・駐車場・運用時間・ウインドカバレッジ・空域・アクセス・カーブサイド長などを含んだ総合的なものだと思います。これらがどうなるのか、をきちんとレポートに書くべきですが、空港面積に余裕のない滑走路増設に都合が悪いのか、まるで記載されていません。空港能力とは滑走路処理容量だけではないことは、以前、国交省自らがHPで発表しているのですが、いつの間にか葬り去られたようです。余程、滑走路増設に都合が悪いのでしょう。http://www.fukuokakuko-chosa.org/confe/pdf/15k-1.pdf http://www.pref.okinawa.jp/koutsuu/nahakuukou/src/kaigi.html 新空港を選択し、「本当の空港能力」を高めるべきです。 滑走路増設の場合の滑走路処理容量に疑問を感じますので、滑走路増設には反対です。那覇空港の総合的な調査http://www.pref.okinawa.jp/koutsuu/nahakuukou/pdf/report3/report3_4.pdf の12ページ目には「日発着回数は、離着陸が交互に行われるとの運用形態のもと、管制上の制約がないなど多くの仮定に基づき算定した試算値で、実際の日発着回数はこの試算値を下回る可能性があります。」という注意書きがある。「離着陸が交互に行われる」場合が最も発着回数を稼げます。ですが、当然ながら、常時離着陸が交互に行われるわけではなく、離陸の連続や着陸の連続は多々あります。よって、那覇空港のレポートに記載されているピーク時の発着可能回数はmaxでしょう。だからこそ、「実際の日発着回数はこの試算値を下回る可能性があります」という注意書きがあります。那覇空港の210m案でのピーク時発着可能回数は42回。「施策なし」では33回であり、これは福岡空港の32回の1回増しです。ということは、福岡空港では42－1＝41回になりそうですが、国内線と国際線のターミナルが滑走路の両側に分かれた福岡空港では、国内線が国際線どちらかの離陸機が2本の滑走路を横断するので、これよりも少なくなるはずですが。特に、福岡空港の210m西側改良案では、西側の滑走路で計器進入ができないため、西側の滑走路が離陸用になるはずですが。すると、割合の大きい(8:2程度?)の国内線の離陸機が滑走路を2本横断することになるので、発着可能回数は大きく減るはずですが。滑走路の嵩上げによる後方乱気流の回避が可能になったとしても、国内線出発機の滑走路2本横断という爆弾を抱える福岡空港の210m案では、那覇空港の210m案からそのまま持ってきたピーク時発着可能回数41回を大きく下回るはずですが。福岡空港の滑走路増設改良案の1時間当たりの処理容量40回は、那覇空港の事例と福岡の特性を勘案すると、大きすぎるように思えます。確実に容量が増える新空港にすべきです。

意見分類				寄せられたご意見
				滑走路増設には反対！ 滑走路増設では、「発着回数に見合う規模」が確保されません。那覇空港のPIレポートをよく読むと、福岡空港の滑走路増設案と違うところが多数見つかります。那覇空港の210m案では、用地拡張面積が約「90ha」となっています。ところが、福岡空港210m改良案の拡張面積は約「20ha」です。那覇空港と福岡空港の、防衛省所管用地や調整池など民間航空機の運用に全く必要のない部分を除いた「純粋な民間空港としての面積」は、両者とも325ha程度でほぼ同じです。増設滑走路の長さは福岡空港2500m、那覇空港3000mですが、那覇空港は沖合いの埋立なので滑走路両端のバフファが短く、福岡では両側に道路があるため長めのバフファを必要とするので、拡張面積に与える影響はほとんどないはずです。ピーク時発着可能回数は、那覇210m案では42回、福岡210m改良案では40回です。両案とも、発着回数の将来予測値は容量を超える想定されるので、エプロン(スポット)を設計する際には、ピーク時発着可能回数をそのまま基にすると考えられます。一見、那覇空港の方が容量は大きいように見えますが、実は民間航空機だけに限っては、福岡の方が多くなります。この場合のエプロン(スポット)は民間機が使うものであり、エプロン(スポット)の必要面積・数は、「民間機だけ」のピーク時間当たりの国内国際別・機材別の数を基準に決めるべきものです。那覇空港では1日平均84回もの民間機以外の発着があると記載されています。民間機以外の発着は民間機同様、深夜早朝は少ないことから、仮に12時間で割ると、1時間当たりの回数は84÷12＝7回となります。少なめに見積もると6回とすると、42－6＝36回が民間機のためのピーク時発着回数となります。一方、福岡空港では、民間機以外の発着回数は年間7000回程度です。ということは1日当たり20回程度、15時間で割ると1時間当たり1回ちょっとです。よって、民間機のためのピーク時発着回数は40－1＝39回となります。福岡空港の方が、那覇空港よりも大きなエプロン面積・スポット数を必要とするはずで、航空貨物についても、那覇空港よりも福岡空港の方が現状でも多く、将来予測値でも大きくなっており、福岡空港の方が、より大きな貨物ターミナル面積を必要とするはずで、なにも、拡張面積は那覇空港90ha、福岡空港20haとは、理屈が通りません。那覇のPIレポートを見ると、滑走路増設によって物理的に必要となる埋立部分に加え、「展開用地」というものがあります。空港の容量が大きくなるのですから、滑走路以外の部分もより大きな面積を必要とするのは当然であり、那覇の考え方が正しいはずですが、福岡の増設案には「展開用地」が全くないようです。福岡の新空港は面積が約510haとなっています。滑走路増設の場合に比べ、新空港ならば民間機の需要が大きく増えるとか、大きな機材が使われるという理由もないはずで、必要なエプロンや貨物ターミナルなどを確保すれば、当然これくらいの面積が必要であることの証なのでしょう。福岡空港の滑走路増設210m改良案とは、物理的に滑走路を1本増やしただけで、何も考えていない案＝欠陥案ではないでしょうか？ こんな滑走路増設案には反対です。 滑走路増設では、容量がたったの1割しか増えないことがよく分かった。これじゃ全然ダメですな。 詳細版から、滑走路増設案の処理容量が1割しか増えないことが明らかになりました。 マスコミはこのことに気づいていないようです。 滑走路増設など無理、諦めなさい。 ①滑走路処理容量が1割程度しか増えない 滑走路増設など無理、諦めなさい。 ⑥工事が完了しても、エプロン面積が大幅に不足し、滑走路処理容量の増加を活かせない 滑走路増設案など、全然ダメです。もう、検討する価値もなくなってしまったと言っても過言ではなさそうです。滑走路増設西側配置210m改良案の処理容量は、間違いない水増しされています。「那覇空港技術検討委員会」や、那覇空港PIの資料を読めば読むほど、そう思わざるを得ません。 ◎那覇空港の滑走路処理容量(着陸割合40～65%) ・現状： 最大値＝36回/時 最小値＝33回/時(＝代表値) ・誘導路二重化： 最大値＝37回/時 最小値＝34回/時(＝代表値) ・2700m滑走路増設間隔210m(誘導路二重化込み)： 最大値＝36回/時 最小値＝33回/時 なんと、滑走路を増設しても、滑走路末端のずれ＝スタガーの影響によって、容量は減ります。 ならば、福岡の西側配置間隔210m改良案と同様にスタガーを解消すべきなのですが、なぜか同じ大阪航空局は、滑走路長が短くターミナルから遠い側の滑走路を離陸用・滑走路長が長く近い側を着陸用とする、アブノーマルな運用によってスタガーを解消する方法を採用していません。 福岡の滑走路増設では、「滑走路の嵩上げによってスタガーを解消して容量を増やした」と鬼の首を取ったかのように自画自賛し、国会議員やマスコミに滑走路増設案のメリットを言いふらしていたらしい大阪航空局が、那覇では福岡と同じ運用方法によってスタガーを解消できることを思いつかなかったとは、100%考えられません。 つまり、スタガーの影響よりも、アブノーマルな運用の方がマイナスは大きいのです。アブノーマルな運用では、容量は、最大値＝36回/時、最小値(代表値)＝33回/時を超えられないということで間違いないでしょう。 ということは、発着回数の約8割を占める国内線ターミナルから遠い側の滑走路が離陸用・近い側が着陸用になるアブノーマルな運用に近い福岡の西側配置間隔210m改良案も、 ・最大値＝36回/時、最小値(代表値)＝33回/時 ぐらいなのでしょう。 ステップ4のレポートに記載されている最大値＝40回/時などありません。 福岡空港PIステップ1より、 ◎福岡空港の処理容量(着陸割合33～67%の場合) ・現状： 最大値＝35回/時 最小値＝32回/時(＝代表値) ・誘導路二重化： 最大値＝36回/時 最小値＝34回/時(＝代表値) となっています。 つまり、西側配置間隔210m改良案の処理容 滑走路増設は空港能力が低いから絶対反対！！ ■滑走路増設(西側配置210m間隔改良案)の『空港能力』 上記の滑走路処理容量の比較を踏まえ、実際の空港能力について、考察してみます。 ◎滑走路増設でも「滑走路処理容量」は1割程度しか増えない ステップ1、4の詳細版から、現状、誘導路二重化、滑走路増設の滑走路処理容量を見ると、やはり、経済界が指摘していたように、滑走路増設(西側配置210m間隔改良案)では、容量は1.13～1.15倍(離着陸同数～着陸割合67%以下)しか増えないことが明らかになりました。 ◎「滑走路増設だけ」では、2～3回/時しか増えない しかも、容量が増える分の半分近くは、前提となっている誘導路二重化の効果であり、純粋な滑走路増設による増分は、2～3回/時程度しかありません。 容量が「たったの2～3回/時しか増えないのに、事業費2000億円、既存施設の更新費用、騒音被害の拡大＝騒音対策費の増額、事故の危険性の増大という副作用を及ぼすのなら、止めたほうが良いのではないのでしょうか? ◎「2～3回/時増える」さへ疑わしい しかも、西側配置210m間隔改良案の容量は、那覇空港の2700m滑走路増設210m間隔案との比較から、そもそも水増しされている可能性が非常に高いと考えられます。実際は、誘導路二重化と比較して、ほとんど増えないと疑われます。 ◎実際の『空港能力』はほとんど向上しない さらに、仮に滑走路処理容量は詳細版記載の通りになるとしても、肝心のエプロン面積(スポット数)は、誘導路二重化でも現状より2スポット程度しか増やせません(ステップ1詳細版より)。 滑走路増設(西側配置210m間隔改良案)も、拡張面積がたったの20haしかないの、ほとんどスポットを増やせないと考えられます。なぜなら、ステップ1詳細版でスポットを増やせるとしていた西側ターミナルオープンスポットの2つは滑走路増設の場合は平行誘導路がくるので増やせず、増やせるのは現貨物ターミナルの場所ぐらしかありません。つまり、滑走路増設でもスポット数は現状ほとんど変わらないので、シミュレーション上の「滑走路処理容量」が増えても、『スポット容量』が増えないので、実際の空港能力はまるで向上しない可能性すらあります。 コストを最小限におさえつつ、増設案の中で、処理容量を東側増設案に近づく方策を検討できたことは大きな成果であると思う。 需要が増えるというのは、今の人口を前提としてしか考えていないのでは？ 今のままでよい。将来需要の予測が甘すぎる。既に2008年の発着回数が前年割れしている。金融危機、燃料高騰、人口減少などで大きな伸びは期待できない。 今後の需要予想が想定より増大しないと考え、増設案に賛成。 経済の悪化・将来の人口減等を考えると、右肩上がりは到底望めない。データを見ると2000年から2007年は、ほぼ横ばい状態。あとしばらく様子を見た方が良いのではないか。もしかしら現状のままでやっていけるかもしれない。 又、不要な路線の整理は終わったのでしょうか。そういった努力を行ってから能力増強を行うべきと考えます。2,000億円も投資するのはその後。 にわか、滑走路を作っても、直ぐ限界が来る。(私は滑走路間隔は、事故が、必ず起きる。)反対。 地域の住民の方に十分理解して頂けるよう努めた上で、増設できるのであれば需要を考えると必要だと思う。 基本的にこれからの日本が拡大の方向に進むとは思いがたく、できるかぎり負担は少なくしていく事が望ましいと思います。 原油が上がり、少なくなって来ているし、国民人口が少なくなっていること。 増設しても処理容量が大きく変化するとは思えない。中央区に現在住んでいるが、飛行機の騒音がたまらない事が度々ある。近辺の住民の対策が大変だろうし、事故時の危険度が増す。 将来的な需要増加に対応不可とのことだが、本当に需要が順調に増加をし続けるのか疑問。 また、原油高で、各航空会社が、路線縮小などを図っている中で、これ以上の増便が、これから先何十年も見込めるかも疑問である。 アクセス性、経済性の面から、又将来人口が減少していく中で、航空機の需要が増加すると考えにくいので現空港を整備する方がよいと思う。 また、発着回数からみると少ないが、日本の人口を考えると、この案で良いと考える。 2008年度の発着回数は、当初予定よりかなり少なくなっている。14.5万回をはるかに下まわっている。増設案についても慎重に検討すべき。 今ある福岡空港に滑走路増設することにより理容量が向上し、用地拡張面積の縮小が可能になるのならこの案は良いと思う。 将来の需要拡大に対比していくことができるのかがとても心配。 需要に対応していけるか不安。 私は良いと思います。国内で唯一一本の滑走路で混雑している福岡空港。自分的にも混雑しているよりは一本増やして余裕をもたしたほうが安心できる。 発着回数に限界があるので、滑走路増設案はいいと思う。 石油高騰などから、関空ー福岡などの便を減らす予定の中で、発着回数の予測結果に疑問を持った。 初期投資は少ないかもしれないけれど、これから先の将来的に需要が確実に増えると思うので、これから先の需要増加にしっかり対応する工夫があればいいと思う。 足りないのであれば増設したらいい。無理もなくていい。 本案でも既に将来需要増にまに合わないようだが、どうするのか。2017需要を見てもオーバーフロー。 平行誘導路二重化は大した能力アップにならないと聞く。(1万回未満) 現空港には借地料や騒音対策などの費用がかかり、将来的には拡張も新空港もトータルコストは変わらないという意見がある。しかし、借地料や騒音対策費用の支

意見分類				寄せられたご意見
				出は空港特会から出される。その点地方財政には全く影響を及ぼさない。ところが建設費は、空港整備法によると3分の1の地元負担がある。この地元負担は新空港の方が圧倒的に多額である。地方財政への影響は非常に大きく、滑走路容量的に全く問題のない滑走路増設案を実行すべきである。 増設案が妥当だと思います。確かに近年バンク状態な空港の意見を聞きますが、現在の国際空港の利用状況はデーター程に利用頻度は無いと感じていますが・・・ 空港能力の強化は必要不可欠だが、しかしそれが周辺住民の生活環境に悪影響を与えてはならない。 西側配置改良案が最適 <理由> 3.空港機能も他と比較して大差ないこと。 今年離発着回数も減少に転じてより現空港増設が良いと思う。 増設しないといけない程、過密状態であるなら仕方がないと思う。増設の方がかかる費用も少なくすみますよね。 新空港設置を考えるより、こちらの方が、良案だと思います。地域住民に配慮した最善の案であれば、専門的な事はよくわかりません。 増設案では環境基準と需要予測値が満たせない。安全性も疑問。反対です。 増設案では旅客需要の増加に対応できないし騒音も残り安全性も非常に不安。増設案には反対です。 市民意見交換会の資料で昼間時間帯の有効活用ができないことや 滑走路処理能力が意図的に加算されていて実際は大幅に処理能力が小さいことが よく理解できた。需要予測にも対応できず騒音も拡大し安全性も低下し 用地買収などに半世紀もかかる増設案は対応方策として全く不適当 だと思います。 将来のエネルギー事情や安定な社会構造を考えると、発着回数がそれほど増えるとは考えられないので、増設案で十分である。 新空港を作るよりは現実的だが、本当に必要だろうか。 増設で対応できそうなら、費用や工事期間を考えれば文句なくその方がよい。 将来予測について、H20年の経済状況からみて、ケースCが続くものと推測されます。従って税金を使つての事業であり、事業費を抑えて効率のよい工法が望まれる。 空港利用数が拡大する事を前提とした計画であるが、拡大する一案に、JR利用する者を飛行機利用に変える者を入れての計画のようである。その場合JRの利用減に対して、行政側の考えが判らず利用者のとりあいをした計画では、莫大な事業費を使うメリットがないと思う。 増設しても処理容量はあまり変わらないので反対！ 利用者の数が増える。 混雑が少なくなり費用もいちばんおさえられるのはいいが、住民問題が大きくなると思う。 が、発着便が多く過密しているのも理解はできます。 「滑走路増設案」に賛成。現空港は市街地に近く、日本一便利な機能(時間的・経済的)をな備えています。現在確かに空港の活用度は、ピークに近いとは言われていますが、それは「新空港」ありきの誘導的な情報であって、これから人口減少が明らかな中で空港の利用頻度は必ず低下の一途をたどるはずで 手狭な現空港に滑走路を増設してもダメ。『スタガー』があろうがなかろうが関係ない。 イギリス第4の空港「マンチェスター空港」は、3000m滑走路2本、クロスパ ラレルで『スタガー』があります。 旅客数は年間約2200万人、発着回数は年間約23万回の大空港です。 小型機が多いとはいえ、『スタガー』があってもこれだけの空 港能力を誇ります。 これを可能にしているのは、広大なエプロンと多数の固定スポット、大きな旅客ターミナルです。 マンチェスター空港が教えてくれています。 ス タガーなどあろうがなかろうが、空港能力には大した影響はない。 空港能力を左右するのは、エプロン、固定スポット、旅客ターミナル、ひいては空港面積です。 狭 苦しい現空港にただ滑走路を増やしても何の意味もありません。 滑走路を増やして空港能力を向上させたいなら、それに見合う空港面積は不可欠です。 高齢化により地方財政の必要経費が年々増している。福岡県も収支が赤字になるのを歳出カットなどで辛うじて逃れている状況である。そう言う厳しい財政状況の中 で、新空港は地方財政に過度な負担を迫ることになる。地方負担の少ない滑走路増設を支持する。現状を考えれば滑走路容量的にも全く問題はない。 滑走路容量の意図的な水増しなどがあり 増設案では対応できないことが明らかなので反対です。 滑走路処理容量が需要に対応できないので反対です。 国内線がこれから増えていくことは期待できないと思う。実際ANA便などの減便も起こっているし。費用などのことを考えても新しい空港を造る費用対効果は無いので はないかと思うので、現在の空港に滑走路を増設することが一番現実的だと思う あの狭い場所で本当に能力アップができるのか疑問です。完成してもすぐに満杯なんてことになるんじゃないでしょうか。 ・滑走路を増やしても、駐機場、その他の管理施設の増設が必要となるため、それらの スペースの確保ができるのか疑問である。 どうして福岡県や福岡市の調査会職員にすら増設案の詳細調査資料が見せられないのか？国の態度を非常に怪しく感じます。能力的に対応できないのは明らかな ので増設案には反対です。 増設案では施設が足りないので反対です。 滑走路の増設は非常に有効な手段だと感じましたが、将来的にはまたきつくなっていく感じはします。 空港能力が低いままの滑走路増設案には反対。スタガーがあってもなくても、空港能力にはさほど影響しないはず。アトランタやロサンゼルスはクロスパ ラレルでスタガーの影響があるが、日本の空港では考えられないほどの離着陸を削いでいる。スタガーの影響で滑走路処理容量が落ちているとは考えにくい。 滑走路増設案には反対です。 なぜならば、滑走路増設西側改良案の滑走路処理容量は水増しされているからです。発表されたPILレポートでは、滑走路増設西側改 良案の滑走路処理容量の1時間値は、最大40回となっています。しかし、福岡空港と同様に現在検討されている「那覇空港技術検討委員会」の資料から、この処理 容量に対する疑問が浮かんできました。以下、やや専門的になりますが、水増しであると考える理由を解説します。 昨年の那覇空港PIステップ3では、那覇空港で滑 走路を増設した場合(3000m×2本)、処理容量は最大42回/時となっていました。 http://www.dc.ogb.go.jp/Kyoku/information/nahakuukou/pdf/houkukusho/step3-gaiyou.pdf そして、最近公開された「那覇空港技術検討委員会」の資料では、ターミ ナルから遠い側に間隔210mで2700mの滑走路を増設する案の処理容量が示されています。 http://www.dc.ogb.go.jp/Kyoku/information/nahakuukou/11_gijutukai/gijutukai_1/05.pdf 滑走路の運用は、ターミナルに近い側の現滑走路(3000m)を離陸用・ターミ ナルから遠い側の増設滑走路(2700m)を着陸用とする、教科書どおりの運用が想定されています。 この運用方法と、着陸用滑走路が離陸用滑走路の内側にいるので、スタガー(滑走路末端のずれ)による後方乱気流の影響があり、滑走路が2本になるにもか かわらず(那覇の現行の容量は33回/時、誘導路を二重化した場合は34回/時)、処理容量の最大値は、わずか『36回/時』と示されています。つまり、スタガーの影 響により、処理容量は6回/時ほど減ることになります。 スタガーの影響でこんなに処理容量が小さくなるのなら、福岡の西側改良案のように滑走路長の短い (2700m)ターミナルから遠い側の滑走路を離陸用にしてスタガーの影響を回避すればいいと考えられます。しかし、それをしないということは、スタガーの影響による 処理容量のマイナスよりも、ターミナルから遠い側を離陸用・近い側を着陸用にする至な運用の方が、より大きなマイナスが発生するという何よりの証拠です。少なく とも、那覇ではターミナルから遠い側を離陸用・近い側を着陸用にする運用では、処理容量の最大値は36回/時を超えないわけです。福岡では、国際線ターミナルは滑 走路長の短い離陸用の増設滑走路側にあるので、全ての離陸機がターミナルから遠い側の滑走路を使うわけではありませんが、発着のほとんど(約8割?)は国内 線です。 那覇の現行の処理容量は33回/時、福岡は32回/時と那覇の方が大きいことを勘案すると、那覇の間隔210m・2700m滑走路増設案と同様、福岡の西側 改良案の処理容量も最大36回/時ぐらいいということになります。逆に言えば、最小値福岡の西側改良案が最大40回/時もあるのなら、那覇の間隔210m・2700m滑 走路増設案でも、ターミナルから遠い側の増設滑走路を離陸用とすることでスタガーの影響を回避し、40回/時程度の容量を確保できるはずで 以上のように、同 時に、同じ大阪航空局が検討中の那覇と福岡で、正反対のことが示されています。 どちらかがウソなのですが、福岡では、新空港でも最大43回/時なのに西側改良 案では40～42回/時と、両者にあまり差がないことを考えると、福岡の西側改良案の処理容量が水増しされていると断言できそうです。 滑走路増設案には反対です。 なぜなら、滑走路増設西側配置210m改良案の処理容量は、間違いなく水増しされていると思われるからです。 「那覇空港技術検 討委員会」や、那覇空港PIの資料を読めば読むほど、そう思わざるを得ません。 ◎那覇空港の滑走路処理容量(着陸割合40～65%)・現状: 最大値＝36回/ 時 最小値＝33回/時(＝代表値) ・誘導路二重化: 最大値＝37回/時 最小値＝34回/時(＝代表値) ・2700m滑走路増設間隔210m(誘導路二重化込み): 最大値＝36回/時 最小値＝33回/時 なんと、滑走路を増設しても、滑走路末端のずれ＝スタガーの影響によって、容量は減ります。 ならば、福岡の西側配置 間隔210m改良案と同様にスタガーを解消すべきなのですが、なぜか同じ大阪航空局は、滑走路長が短くターミナルから遠い側の滑走路を離陸用・滑走路長が長く近 い側を着陸用とする、アブノーマルな運用によってスタガーを解消する方法を採用していません。 福岡の滑走路増設では、「滑走路の嵩上げによってスタガーを解 消して容量を増やした」と鬼の首を取ったかのように自画自賛し、国会議員やマスコミに滑走路増設案のメリットを言いふらしていたらしい大阪航空局が、那覇では福 岡と同じ運用方法によってスタガーを解消できることを思いつかかなかつたとは、100%考えられません。 つまり、スタガーの影響よりも、アブノーマルな運用の方が マイナスは大きいのです。 アブノーマルな運用では、容量は、最大値＝36回/時、最小値(代表値)＝33回/時を超えないということで間違いないでしょう。 ということは、発着回数の約8割を占める国内線ターミナルから遠い側の滑走路が離陸用・近い側が着陸用になるアブノーマルな運用に近い福岡の西側配置間隔 210m改良案も、 ・最大値＝36回/時、最小値(代表値)＝33回/時 ぐらいいなのでしょう。 ステップ4のレポートに記載されている最大値＝40回/時などありえま せん。 福岡空港PIステップ1より、 ◎福岡空港の処理容量(着陸割合33～67%の場合) ・現状: 最大値＝35回/時 最小値＝32回/時(＝代表値) ・誘導 路二重化: 最大値＝36回/時 最小値＝34回/時(＝代表値) となっています。 つまり、西側配置間隔210m改良案の処理容量は、滑走路を2本に増やしても、 1本のま 4) 空港施設の問題 ・空港敷地が狭隘である。<説明会(10/6)での質疑応答(回答者は九州地方整備局)> Q 福岡空港PIステップ4 PILレポート11ページの新空港案 のところでセミ・オープンパ ラレルの場合は、「ターミナル地域の用地は滑走路処理容量に見合っているかなどの詳細な検討が必要」と書いてありますが、 処理容量 がクロスパ ラレル(21.3万回/年)の1.2倍、年間で25万回程度になる場合 (つまり年間処理容量が約4万回増える場合)には、どれくらい空港用地を増やす必要

意見分類			寄せられたご意見
			があるのでしょうか？ A（年間処理容量が約4万回増える場合に駐機場に関する拡張面積は）30haは必要です。西側配置（滑走路間隔210m）改良案の場合、全拡張面積は 全拡張面積＝滑走路に関する拡張面積＋駐機場に関する拡張面積＝20ha になります。拡張面積が20haでは将来的に駐機スペースが足りなくなる可能性もあるかもしれません。滑走路の間隔が210mとなるように滑走路を増設する場合、ごく普通に考えれば全拡張面積は 全拡張面積＝滑走路に関する拡張面積＋駐機場に関する拡張面積 の式で現わされることになり、現空港の滑走路に関する面積と駐機場に関する面積の両方を減らさない場合、滑走路に関する拡張面積＝（滑走路長＋オーバーランなどに対応する長さ）×滑走路の間隔 ＝（2、500m＋500m）×210m＝630、000m²＝63ha 駐機場に関する拡張面積＝滑走路処理容量増加分に対応できるエプロン面積 ＝約30ha（183、000回－145、000回＝約4万回相当分の面積）故に 全拡張面積＝滑走路に関する拡張面積＋駐機場に関する拡張面積＝63ha＋30ha＝90ha となり、現空港の滑走路に関する面積と駐機場に関する面積のどちらかかあるいは両方を減らさなければ 拡張面積を20haに抑えることはできないと考えられます。http://fukuoka-airport.sakura.ne.jp/web/img/pi-step4b.pdf 客観的事実からも増設案の拡張面積が少な過ぎるのは明らかです。もはやレポートの増設案は犯罪に近い内容だと思えます。このような増設案では対応できないのは明らかなので絶対に反対です。 予算から見ても、将来予測から見ても増設案で十分と思われる、この世界一の交通アクセスの良さをいかすべきだ、欠点を補うに十分である 発着回数は、少子化のためあまり多くならないと思う。 4) 空港施設の問題・空港敷地が狭隘である。〈説明会(10/6)での質疑応答(回答者は九州地方整備局)〉Q 福岡空港PIステップ4 Pレポート11ページの新空港案のところでセ・オープンパラルレルの場合は、「ターミナル地域の用地は滑走路処理容量に見合っているかなどの詳細な検討が必要」と書いてありますが、処理容量がクロスパラルレル(21.3万回/年)の1.2倍、年間で25万回程度になる場合（つまり年間処理容量が約4万回増える場合）には、どれくらい空港用地を増やす必要があるのでしょうか？ A（年間処理容量が約4万回増える場合に駐機場に関する拡張面積は）30haは必要です。西側配置（滑走路間隔210m）改良案の場合、全拡張面積は 全拡張面積＝滑走路に関する拡張面積＋駐機場に関する拡張面積＝20ha になります。拡張面積が20haでは将来的に駐機スペースが足りなくなる可能性もあるかもしれません。http://fukuoka-airport.sakura.ne.jp/web/img/pi-step4b.pdf 何で約4万回滑走路処理容量が増えるときに新空港ではエプロン面積だけで約30ha 拡張する必要があるのに 増設案では滑走路とエプロンの合計で20haで済むのか？ いいかげんなPレポートしか作れない調査会社には今後調査をさせないようしてほしいです。そしていいかげんな調査を見過ごした国にも怒りを感じます。増設案の拡張面積が足りないことを国が認めたわけですから 適正な拡張面積を改めて示すことを求めます。当然増設案では需要に対応できないですから反対です。 〈説明会(10/6)での質疑応答(回答者は大阪航空局)〉Q 福岡空港PIステップ4 Pレポート5、6ページの滑走路処理容量について、増設案は国内線側の 平行誘導路の二重化を前提としているのでしょうか？ A 二重化を前提にしています。（福岡空港PIステップ1 Pレポート詳細版の138ページ「平行誘導路二重化による便数増大に対応したエプロンスポットが空港用地内で確保できるかの検討」より）上図は滑走路増設前なので、滑走路増設後はさらに国内線側・国際線側ともにスポットが大幅に増加すると考えられます。〈説明会(10/6)での質疑応答(回答者は九州地方整備局)〉Q 西側配置（滑走路間隔210m）改良案の場合、拡張(用地買収)するのはどこになるのでしょうか？ A 空港西側の国際線ターミナル周辺になります。（空港東側は拡張しません） http://fukuoka-airport.sakura.ne.jp/web/img/pi-step4b.pdf 平行誘導路二重化の段階で国内線側にスポットを増設できそうな場所が無くなるのに 滑走路を二重化してしかも空港東側を拡張せずにスポットを増設できるとはとても思えません。ステップ1では有効活用後のスポット配置を示したのに ステップ4では一切示さないのに 悪意を感じます。福岡県や福岡市の調査会関係者もスポット配置や拡張後の空港配置図を国から見せてもらえないという事実からもレポートの内容に非常に不信感があります。増設案はスポットの増設が不可能だと思えますので反対です。 ・滑走路増設案は『規模に見合う用地確保』をしていない可能性がある件について。（福岡空港PIステップ3 Pレポート詳細版の59ページより）新空港の前提条件には『規模に見合う用地確保』という言葉が何度も出てきます。（福岡空港PIステップ3 Pレポート詳細版の45ページより）しかし、現空港における滑走路の増設案の施設規模については、『規模に見合う用地確保』という言葉は一言もありません。滑走路の間隔が210mとなるように滑走路を増設する場合、ごく普通に考えれば全拡張面積は 全拡張面積＝滑走路に関する拡張面積＋駐機場に関する拡張面積 の式で現わされることになり、現空港の滑走路に関する面積と駐機場に関する面積の両方を減らさない場合、滑走路に関する拡張面積＝（滑走路長＋オーバーランなどに対応する長さ）×滑走路の間隔 ＝（2、500m＋500m）×210m＝630、000m²＝63ha 駐機場に関する拡張面積＝滑走路処理容量増加分に対応できるエプロン面積 ＝約30ha（183、000回－145、000回＝約4万回相当分の面積）故に 全拡張面積＝滑走路に関する拡張面積＋駐機場に関する拡張面積＝63ha＋30ha＝90ha となり、現空港の滑走路に関する面積と駐機場に関する面積のどちらかかあるいは両方を減らさなければ 拡張面積を20haに抑えることはできないと考えられます。福岡空港PIステップ1ではPレポート詳細版の138ページなどでスポット数やスポット配置例がありますが、福岡空港PIステップ4では何故かPレポートの詳細版にもスポット数やスポット配置例が無く、滑走路に関する拡張面積と駐機場に関する拡張面積がそれぞれ何haなのかについても一切記述が無いので、『規模に見合う用地確保』されているのかどうか確認する方法がありません。以上のことから、滑走路増設案は『規模に見合う用地確保』をしていない可能性も考えられます。http://fukuoka-airport.sakura.ne.jp/web/img/pi-step4b.pdf もう増設案が規模に見合う用地確保をしていないのは明らか過ぎるので 滑走路増設案には反対です。 5) 滑走路処理容量が減少する問題。・滑走路処理容量は、空域上の制約が無いなど最も理想的な状態で計算されているので、安全性を考慮した運用を行う場合、滑走路処理容量が減少することが考えられます。（福岡空港PIステップ4 Pレポート詳細版の23ページより）・昼間時間帯の有効活用（福岡空港PIステップ4 Pレポート詳細版の22ページ）を行うことはできません。過密時間が連続すると、一度発生した遅延の影響が後の時間帯まで伝播する可能性が高くなります。全国的な航空ネットワークを有する福岡空港において混雑が原因で遅延が生じると、その影響は後続の便、ひいては全国の空港に波及する懸念があります。（福岡空港PIステップ1 Pレポート詳細版の128ページより）〈説明会(10/6)での質疑応答(回答者は大阪航空局)〉Q 滑走路処理容量でM字型の昼間部分も使用した回数も計算されていますが、福岡空港PIステップ1において 遅延が他の時間に伝搬するので昼間時間帯の有効活用は無理であるようなことが記載してあり マスコミ関係者にもそのように説明していましたが、滑走路増設案では利用時間の制限があるので 遅延が発生すると22時までに離着陸が終わらないことになるのではないのでしょうか？ A 遅延は伝搬しますので、その可能性はあります。http://fukuoka-airport.sakura.ne.jp/web/img/pi-step4b.pdf ただでさえ処理容量が少ないのにレポートよりも処理容量が減ることが確実では 再度逼迫状態になる可能性が高いので滑走路増設案には反対です。 ・滑走路処理容量の計算の考え方に間違いがあるので、滑走路処理容量が減少することが考えられます。〈滑走路処理容量の計算の考え方の検討〉仮に現空港と全く同じ条件の滑走路が同時離着陸が可能なオープンパラルレルで配置することができた場合、滑走路の処理能力が同じで滑走路本数が2本なので、滑走路処理能力は滑走路1本の時の2倍になります。福岡空港PIステップ1 Pレポート詳細版の122～123ページより ステップ1で公表された値から滑走路本数が2本になった場合の滑走路処理能力を計算すると 福岡空港PIステップ4 Pレポート詳細版の22ページにある差分方式で計算すると滑走路処理容量が2倍になりません。上記の表とグラフを見れば一目瞭然で滑走路が2倍に増えれば各時間帯の滑走路処理能力は当然2倍(比例方式)になり 滑走路1本のときのピーク時間帯値からの差分をそのまま滑走路2本の時のピーク値から引いて求めたら(差分方式) 滑走路処理容量は過大に算出されることになります。尚、福岡空港PIステップ1とステップ4では滑走路処理容量の算出の考え方が異なります。ステップ1の考え方「安定的に処理できる回数」＝代表値＝32回/時（現滑走路）ステップ4の考え方「机上の計算で最大限処理できる回数」＝最大値＝40回/時（西側配置（滑走路間隔210m）改良案） http://fukuoka-airport.sakura.ne.jp/web/img/pi-step4b.pdf このような中学生の数学レベルでも分かるような間違いをするような 調査会社は今後福岡空港の調査から一切外して下さい。調査会社のレベルが低すぎます。「机上の計算で最大限処理できる回数」など 意図的に滑走路処理容量を増殖したことが明白なので 滑走路処理容量が少ない滑走路増設案に反対です。 今年の1～8月航空発着が昨年に比べ5千回減とのこと、原油高騰、赤字路線廃止、減便、又国内線の航空機小型化、福岡市の景気も後退、新幹線の鹿児島・長崎の開通等、今後の発展にも疑問がある。地元費用の少ない西側210m改良案で十分と考える。 急激な乗客増は考えられない。 現、福岡空港の利便性をそのまま残せ、かつある程度の処理能力を見込める案であるが、周辺の理解を得、かつ用地買収をはたして円滑に行えるか疑問である。どちらかと云うと賛成。③発着便数は今後増加の必要なし(少子化により人口は減る) 将来発着回数の考察等、世界的な経済状況の激変や、これに伴う航空業界の再編、日本人の貧富格差の増大等を鑑みると、今後の福岡空港の利用予想は現実的でないと思う。それでも増設をするのであれば、最低額の案を採用すべき。 滑走路を増設しても拡張面積が少な過ぎて十分な能力を発揮することはできないので 滑走路増設案に反対です。新空港案であれば十分に広く拡張も可能なので能力をいかに発揮できる新空港案に賛成です。 滑走路処理容量が4割増えるからといって スポット数も4割増やせばいいというものではない。現状で不足していることを考えると 現状の2倍くらいは必要である。拡張が20haではまるで足りないのに滑走路増設案には反対です。新空港案であれば空港島の面積が滑走路増設案よりも140ha以上広いので賛成です。 滑走路増設案では運用が複雑になり滑走路処理容量がほとんど増えないので反対です。新空港案であれば運用がシンプルなので滑走路処理容量が増えるので賛成です。 空港能力が小さい滑走路増設案に反対です。空港能力が小さくない新空港案に賛成です。 空港の発着需要予想についてもどの程度実現するか分らないし、また都市からのアクセスの良さは福岡空港の他の空港にはなかなかない利点なので維持してほしいと思います。 滑走路処理容量そのものが信用出来ません。佐賀、北九州及び今迄新しく出来た空港の予測はほとんど実際とはかけ離れた数字ではないですか。利用者数も減少していて、今後日本は少子高齢化で、今から人口も減少して行き、20年後には1億人を切ると言われている。空港利用数が増加することは絶対考えられませんか。 ・人口が減少している現在、飛行機需要がそんなに伸び続けるとは思わないので、滑走路処理容量はこの程度で良いと思う。 賛成。将来は人口も横ばいから減少になり、それほど需要は増えない。

意見分類				寄せられたご意見
				初期投資額も小さく、25年間も対応できるので、この案に賛成する。福岡県及び国にも金が無いときに大きな買い物をする必要は無く、投資金額を償却した後に必要であれば見直せばよい。現在の財政状態で多額の投資をするのは、軽自動車しか買えない家計でベンツが欲しいと言うのと同じだと考える。 将来の航空需要は、右肩上がりが増加するとは考えられず新設空港の必要は対費用効果を考慮すれば付加と思われる。(将来需要予想は高速道路等の調査例を見れば課題になる傾向がある。又、現在の発着容量についても「英国の例をみればまだ余裕がある。) 滑走路増設案の中では、間隔210m改良案がベストだと思います。理由は、事業費も低く設定出ていますし、処理容量も十分ではないでしょうか。 ①需要予測そのものが疑わしい。空港拡大ありきではないのか。航空会社は不採算路線も無理して維持している現状ではないか。 増設が必要な程 需要が見込めるのか。現在の経済の見通しでは疑問が残る 増設してもあまり能力が変わらないのであればあまり増設する意味が無いのではないかとと思う。 将来的な燃料費の高騰を考えると、航空機の需要についても増加は疑問があるので、当面は増設でも良いのでは。 賛成！！これから人口が減っていくので。 需要予測そのものに疑問を感じる。佐賀や北九州の予測は正確だったのか。 これから人口も減るし、高齢化も進む。経済も右肩上がりに上がると思えないし、むしろ福岡だけの発展を望む考え方に賛同できない。現状でよい。 需要の見込みが多すぎる。一本で十分。 将来を考えた場合、増設案よりも新空港案の方が良いと思う。その場合将来の見通しを誤ることのない調査が必要であるが。 速さや現在の人口増加率、経済面から考えて、こちらの方が良いのではないかとと思われる。 将来的にどのくらいの年月まで実際にものかの問題が残ります。 人の減少問題で、増設で先々対応できるのであれば増設もいいのでは…と思います。ですが額の大きい賃貸料はひっかかります。 ・処理能力に関する概算の根拠について疑問点を抱かざるをえない。 将来の需要を考えても、増設案で十分対応できる。 都心から近いというのが最大のメリットだと思うけど、増やしたところで更に足りなくなるかもしれない、というのをきいて単純にこちらが良いと選択できるものではないのだと思いました。 福岡空港の発着が多いのは以前から知っていた。増設は必要と思う。現空港に増設した方が効率が良いと思う。 将来の運行見込の見積りを確実な形にしないと中途な形となる。 滑走路増設も増しても貨物便が増して、必ずオーバーになると思います。 賛成します。着陸する回数等を考えると有効と思われます。 又、発着回数が将来的に足りなくなると言うが、減便・路線の廃止も起こっているの、計画通りに伸びるとは思えない。 あまり抜本的な対策とは思えない。(その場のぎのぎ) これからの需要・経済状況・福岡の規模から増設が良いと思いました。 そこまで利用が増えると思えないので増設案でよいと思う。 さらに必要になれば、またそのとき考えればよい。 長期的な需要増に対応できないならダメだと思う。 実際、現在の空港付近で工事行っている混雑をまわいたり、その後の成果も新空港案に劣るのであまりよくないと思う。 将来の需要増加の見込みをどのように考えていますか。 今を考えるなら、十分これに対応できると思う。 空港の需要増を見越して空港のキャパシティを増やすのは理に適っていると思う。 拡大する可能性が小さいのは離発着の便が増えた時どうするのか気になりますが、主要道路へ影響が少ないのは良いと思います。 福岡空港がこんなにもパンク状態だとは実感していませんでした。できるだけ早く滑走路の増設を開始してほしいと思います。 将来の需要に対する柔軟性の小ささや、安全面を考慮すると望ましい案とは思えない。 ただ、現在の空港の処理能力の限界は本当に早期に問題となるのでしょうか。 現在の福岡空港が日本で最も忙しい空港であり、処理容量もほぼ限界に近づいているので早急に対策が必要だという意味では増設案にすべきだと思います。 日本の人口が減ったり、燃料が高くなったりしていることを踏まえると、そんなに需要は増えていかないのではないかと思った。 2032年以降、更に需要が伸びるかは疑問なので、このくらいで丁度いいのではないかと。 初期投資が少ない。空港アクセスが良好なまま維持できるのはいいと思いますが、将来的にまた空港の容量がたりなくなるのではないかとします。 滑走路が一つしかないけど多くの旅客、貨物の運搬を行っているため、増設する必要はないと思う。 でももっと多くの利用者を求めたいのなら「新空港案」より、「滑走路増設案」を支持します。 現在の福岡空港では、滑走路が全く足りていないことが分かった。福岡の発展にも良いと思う。 新空港案よりも滑走路増設案に賛成する。自然を壊すこともなく、安く、早く作れるし、住民との対立もないと思う。 新空港に比べて機能は劣るかもしれないが、マイナス面はより少ないと思う。 2032年頃まで需要に概ね対応でき、現在の予測どおりに需要が増すことに疑問が残るため、この案を進めてほしいと考える。 初期投資が新空港に比べ小さくて済み、需要の増加に繋がる点で評価します。 滑走路を増設することにより、より多くの便が運行することが出来、福岡空港のそして福岡という都市の発展につながると思うので、良い説案であると思う。 他の案と比べて現実味が少し上回っている計画だととらえることができた。 人口の減少、燃料の高騰、地域住民の対応がプラスの方向で改善、もしくはクリアーできるならば有効な手段だと感じた。 ・そもそも将来の需要予測は適切なものなのか？羽田・伊丹などの幹線のみ需要が増える場合、離発着枠の問題なども考慮しているのか？ 非精密な滑走路増設を増設するとしてもそれで十分でしょうし、用地買収の問題等がありますが、代替案の一つとして良い案だと思います。 現在の世界経済も見通しが不透明なため、しばらく様子を見た方がいいのではないかとと思う。 将来的にそれほど需要が高まるとは思えないため、滑走路増設で十分対応できると思う。 福岡空港の、その世界でもまれな都心へのアクセス性を保ったまま、近い将来への需要は対応できるが、環境など考慮する点が多い。 これから国際貿易や国際旅行などでの航空機の利用が今より何倍も増えると思います。滑走路増設について良いと思います。 滑走路増設の方策がいいと思います。今、現状をみると、滑走路増設は各方面(金、利用率、新空港建設時間)が有利になります。 滑走路増設は、あまりしても意味がないような気がした。現状維持されるだけで、費用よりも需要の方が少なくなると思う。 今の滑走路があんなに時間待ちなどでこむようなことがあるなんて知らなかった。増設の必要性を感じた。 環境意識の高まりなどにより、JRの利用も増えていると聞いた。もしこれからJRへの移行が進んでいけば、少し航空機の需要は緩和するのではないか。なので、もし増加するにせよ、費用のかからない増設案がよいと思う。 小さな初期投資費用で需要増に対応できるが、限界がある。 賛成です。埋め立てをして新空港を作るよりもよっぽど環境に優しいと思うし、2032年頃までの需要に対応できるのなら増設程度で十分だと思う。 映像を観て、待機している飛行機が目立ちました。私は増設案に賛成します。 ・絶対的な敷地面積が狭く都心部に近いので抜本的な解決は不可能だと思います。 この案で機能向上が出来るのであれば、最適と思う。今の経済状況を勘案すれば、当然「増設案」になるのではないかと。 滑走路増設案の滑走路処理容量は、平行誘導路の二重化が前提らしいですが、平行誘導路の二重化さえ実現困難なのではないでしょうか？ 周回道路が確保できないようでは、あまりにも問題があります。誘導路の二重化ができない場合、滑走路増設案の滑走路処理容量はかなり小さくなりますね。やはり、滑走路増設案は実現性が低く、やめた方がよいでしょう。 拡張面積が少な過ぎることが下記に書いてあるとおり説明会で明らかになった滑走路増設案では 空港能力が全く足りないのでは反対です。4) 空港施設の問題 ・空港敷地が狭隘である。〈説明会(10/6)での質疑応答(回答者は九州地方整備局)〉Q 福岡空港PIステップ4 PIレポート11ページの新空港案のところでセミ・オープンパールの場合は、「ターミナル地域の用地は滑走路処理容量に見合っているかなどの詳細な検討が必要」と書いてありますが、 処理容量がクロスパラル(21.3万回/年)の1.2倍、年間で25万回程度になる場合 (つまり年間処理容量が約4万回増える場合)には、どれくらい空港用地を増やす必要があるのでしょうか？ A (年間処理容量が約4万回増える場合に駐機場に関する拡張面積は)30haは必要です。西側配置(滑走路間隔210m)改良案の場合、全拡張面積は 全拡張面積＝滑走路に関する拡張面積＋駐機場に関する拡張面積＝20ha になります。 拡張面積が20haでは将来的に駐機スペースが足りなくなる可能性もあるかもしれません。 http://fukuoka-airport.sakura.ne.jp/web/img/pi-step4b.pdf 空港面積が広く拡張も可能な新空港案に賛成です。 滑走路増設案は国内線側も拡張しないと以下の内容からスポットが足りないのでは反対です。4) 空港施設の問題 ・空港敷地が狭隘である。〈説明会(10/6)での質

意見分類				寄せられたご意見
				疑応答(回答者は大阪航空局)> Q 福岡空港PIステップ4 PILEポート5、6ページの滑走路処理容量について、増設案は国内線側の 平行誘導路の二重化を前提としているのでしょうか？ A 二重化を前提にしています。(福岡空港PIステップ1 PILEポート詳細版の138ページ「平行誘導路二重化による便数増大に 対応したエプロンスポットが空港用地内で確保できるかの検討」より) 上図は滑走路増設前なので、滑走路増設後はさらに国内線側・国際線側ともにスポットが大幅に増加すると考えられます。<説明会(10/6)での質疑応答(回答者は九州地方整備局)> Q 西側配置(滑走路間隔210m)改良案の場合、拡張(用地買収)するのはどこになるのでしょうか？ A 空港西側の国際線ターミナル周辺になります。(空港東側は拡張しません) http://fukuoka-airport.sakura.ne.jp/web/img/pi-step4b.pdf 以上のような面積が不十分な滑走路増設案と異なり新空港案は充分に広いので賛成です。 滑走路増設案は以下の事実から規模に見合う用地確保をしていないことが明らかなので反対です。4) 空港施設の問題 ・滑走路増設案は『規模に見合う用地確保』をしていない可能性がある件について。(福岡空港PIステップ3 PILEポート詳細版の59ページより) 新空港の前提条件には『規模に見合う用地確保』という言葉が何度もうてきます。(福岡空港PIステップ3 PILEポート詳細版の45ページより) しかし、現空港における滑走路の増設案の施設規模については、『規模に見合う用地確保』という言葉は一言もありません。滑走路の間隔が210mとなるように滑走路を増設する場合、ごく普通に考えれば全拡張面積は 全拡張面積＝滑走路に関する拡張面積＋駐機場に関する拡張面積 の式で現わされることになり、現空港の滑走路に関する面積と駐機場に関する面積の両方を減らさない場合、滑走路に関する拡張面積＝(滑走路長＋オーバーランなどに対応する長さ)×滑走路の間隔 $= (2,500\text{m} + 500\text{m}) \times 210\text{m} = 630,000\text{m}^2 = 63\text{ha}$ 駐機場に関する拡張面積＝滑走路処理容量増加分に対応できるエプロン面積 $= \text{約}30\text{ha} \quad (183,000\text{回} - 145,000\text{回} = \text{約}4\text{万回相当分の面積})$ 故に 全拡張面積＝滑走路に関する拡張面積＋駐機場に関する拡張面積＝63ha＋30ha＝90ha となり、現空港の滑走路に関する面積と駐機場に関する面積のどちらにかかあるいは両方を減らさなければ 拡張面積を20haに抑えることはできないと考えられます。福岡空港PIステップ1ではPILEポート詳細版の138ページなどでスポット数やスポット配置例がありますが、福岡空港PIステップ4では何故かPILEポートの詳細版にもスポット数やスポット配置例が無く、滑走路に関する拡張面積と駐機場に関する拡張面積がそれぞれhaなのかについても一切記述が無いので、『規模に見合う用地確保』されているのかどうか確認する方法がありません。以上のことから、滑走路増設案は『規模に見合う用地確保』をしていない可能性も考えられます。 http://fukuoka-airport.sakura.ne.jp/web/img/pi-step4b.pdf 新空港案は以上から規模に見合う用地確保をしているので賛成です。 滑走路増設案は、ただでさえ滑走路処理容量が必要予測値に不足しているのに さらに下記により滑走路処理容量が減るので反対です。5) 滑走路処理容量が減少する問題。・滑走路処理容量は、空域上の制約が無いなど最も理想的な状態で計算されているので、安全性を考慮した運用を行う場合、滑走路処理容量が減少することが考えられます。(福岡空港PIステップ4 PILEポート詳細版の23ページより) http://fukuoka-airport.sakura.ne.jp/web/img/pi-step4b.pdf 新空港案は、滑走路処理容量が必要予測値に対応しているので上記のように 滑走路処理容量が減っても対応できるので賛成です。 滑走路増設案は、下記から滑走路処理容量が全く足りないことが明らかなので反対です。5) 滑走路処理容量が減少する問題。・昼間時間帯の有効活用(福岡空港PIステップ4 PILEポート詳細版の22ページ)を行うことはできません。過密時間が連続すると、一度発生した遅延の影響が後の時間帯まで伝播する可能性が高くなります。全国的な航空ネットワークを有する福岡空港において混雑が原因で遅延が生じると、その影響は後続の便、ひいては全国の空港に波及する懸念があります。(福岡空港PIステップ1 PILEポート詳細版の128ページより) http://fukuoka-airport.sakura.ne.jp/web/img/pi-step4b.pdf 新空港案は、上記の昼間時間帯の有効活用をしなくても必要予測値に対応できるので賛成です。 以下の内容から、ステップ1で昼間時間帯の有効活用できないことをマスコミに言っておきながら 昼間時間帯の有効活用を行った数値を出すことに呆れるとともに 昼間時間帯の有効活用をしないと滑走路処理容量が必要予測値に対応できないのに 国土交通省の意図を感じるので、滑走路増設案に反対です。5) 滑走路処理容量が減少する問題。・昼間時間帯の有効活用(福岡空港PIステップ4 PILEポート詳細版の22ページ)を行うことはできません。過密時間が連続すると、一度発生した遅延の影響が後の時間帯まで伝播する可能性が高くなります。全国的な航空ネットワークを有する福岡空港において混雑が原因で遅延が生じると、その影響は後続の便、ひいては全国の空港に波及する懸念があります。(福岡空港PIステップ1 PILEポート詳細版の128ページより) <説明会(10/6)での質疑応答(回答者は大阪航空局)> Q 滑走路処理容量でM字型の昼間部分も使用した回数も計算されていますが、福岡空港PIステップ1において 遅延が他の時間に伝播するので昼間時間帯の有効活用は無理であるようなことが記載しており マスコミ関係者にもそのように説明していましたが、滑走路増設案では利用時間の制限があるので 遅延が発生すると22時までに離着陸が終わらないことになるのではないのでしょうか？ A 遅延は伝播しますので、その可能性はあります。http://fukuoka-airport.sakura.ne.jp/web/img/pi-step4b.pdf 以上の内容から、ステップ1で昼間時間帯の有効活用できないことをマスコミに言っておきながら 昼間時間帯の有効活用を行った数値を出すことに呆れるとともに 昼間時間帯の有効活用をしなくても滑走路処理容量が必要予測値に対応できる 新空港案に賛成です。 滑走路増設案は、ただでさえ滑走路処理容量が必要予測値に足りないのに さらに以下の客観的事実から滑走路処理能力が大幅に減るので滑走路増設案に反対です。5) 滑走路処理容量が減少する問題。・滑走路処理容量の計算の考え方に間違いがあるので、滑走路処理容量が減少することが考えられます。<滑走路処理容量の計算の考え方の検討> 仮に現空港と全く同じ条件の滑走路が同時離着陸が可能なオープンパラレルで配置することができた場合、滑走路の処理能力が同じで滑走路本数が2本なので、滑走路処理能力は滑走路1本の時の2倍になります。福岡空港PIステップ1 PILEポート詳細版の122～123ページより ステップ1で公表された値から滑走路本数が2本になった場合の滑走路処理能力を計算すると 福岡空港PIステップ4 PILEポート詳細版の22ページにある差分方式で計算すると滑走路処理容量が2倍になりません。上記の表とグラフを見れば一目瞭然で滑走路が2倍に増えれば各時間帯の滑走路処理能力は当然2倍(比例方式)になり 滑走路1本のときのピーク時間帯値からの差分をそのまま滑走路2本のときのピーク値から引いて求めたら(差分方式) 滑走路処理容量は過大に算出されることになります。尚、福岡空港PIステップ1とステップ4では滑走路処理容量の算出の考え方が異なります ステップ1の考え方「安定的に処理できる回数」＝代表値＝32回/時(現滑走路) ステップ4の考え方「机上の計算で最大限処理できる回数」＝最大値＝40回/時 (西側配置(滑走路間隔210m)改良案) http://fukuoka-airport.sakura.ne.jp/web/img/pi-step4b.pdf 新空港案ならば、以上のことから滑走路処理能力が減ってもオープンパラレルにするなどの対応策があるので、新空港案に賛成です。 増設案の方が現実的だと思う。極端に利用客が増える分ではないし、アクセスの良さなど、どこにもない空港だと思う。 需給ひびく緩和に不安である上、航空の自由化を考えるとよくない。 まずは、北九州空港・佐賀空港と連携し、それでも滑走路の増設が必要であれば、増設案に賛成ですが、この点も将来の少子高齢化、飛行機ではなくテレビ電話での会議やカーボン・オフセットなど、地球規模の変化で、本当に乗客数が増えるのか心配である。 増設が必要であるなら賛成します。 ・2032年頃までの需要には対応は無理と判断する。 一時的な解決のような感じが大きく、将来性を考えると、新空港案がよいように思われる。 当面の対策としては判るが、いずれ限界がくる。 滑走路増設案では将来の需要に対応できないから反対する。原油価格が急落している。おまけに円高ドル安が進んでいる。したがって、航空燃油価格も円建てでは大きく下落しており、これは航空運賃に反映されるはずである。これまでの航空燃油価格の高騰で航空会社は打撃を被ったが、その分体質強化は進んでいるはずであり、この危機を乗り越えた会社は強い。よって、日本の航空業界はもっと発展し、航空需要は伸びる。航空需要予測は上方修正すべきだ。 滑走路処理容量の計算を間違える調査会社は恥ずかしいの一言。ただでさえ少ない滑走路処理容量が以下からさらに減ってしまうことになるので 滑走路増設案に反対です。現空港における滑走路の増設案(西側配置(滑走路間隔210m)改良案)について 5) 滑走路処理容量が減少する問題 ・滑走路処理容量は理想的な状態での計算なので安全性を考慮した運用を行う場合、滑走路処理容量が減少する可能性があります。・昼間時間帯の有効活用を行うと遅延が発生した際に他の時間帯に伝播するため実施することはできません。・滑走路処理容量の計算の考え方に間違いがあるので、滑走路処理容量が減少することが考えられます。 http://fukuoka-airport.sakura.ne.jp/web/img/pi-step4.pdf 滑走路処理能力が多い新空港案であれば以上のようなことがあっても対応できるので賛成です。 将来の処理容量が増大した場合、対応できなくなるのではないか。借地料、環境対策費等の費用を考えた場合及びしない中心部の開発(建物の高さ制限)、騒音問題、事故発生の危険性で問題が残る。 空港能力が足りない滑走路増設案に反対です。 空港能力が足りる新空港案に賛成です。 福岡空港の発着数は近年では頭打ちになっており、空港の近隣の方々のご理解さえいただければ、最善の案と思います。 板付空港だった昭和の当時も、個人問題と生活問題と県行政問題は有った。年々増大するだけの問題や縮小できる問題が有った。けれど限界問題は無かった。平成20年の福岡空港は限界問題を抱えている。自由度が減っている。滑走路増設案は不愉快ではない。ところで滑走路増設案という名称は、100億円程度の工事を印象させてしまい、好くない。2000億円かかるなら板付空港大幅拡張工事とも呼ぶべきだ。 利用者にとって重要なのは「利便性」であり、納税者にとって重要なのは「費用負担の少ない」ことでもあります。その点で、『滑走路増設案』を支持します。現在の経済好況及び、新幹線網の整備・高速化により、航空需要は、レポートの予測ほど伸びないと思われます。 西側配置の場合、国際線ターミナル前の平行誘導路は1重になるのだろうが、この影響でタキシングルートが輻輳するのではないかと懸念がある。いっそのこと空港東側にも拡張用地を確保し、内際のターミナルを東にまとめた上で、現国際線ターミナル移転跡地に貨物をもってれば、利便性もあるしよいのではないかと思います。 都心へのアクセスが良いし、環境にやさしく予算も少なく将来の利用が原油価格の高騰により、少なくなった場合対応が出来ると思います。 ステップ2、3は見えていない。今回初めてステップ4を見たが、世界経済の変革期に入った今、航空需要の予測は見直す必要がある。需要が増大するとのABの予測が間違っていた場合には、真空中は無駄な投資となり大きな損失となる。 事業費の少なさはメリットであるが、将来のアジアに向けたハブ空港として離着陸回数も極端に増えず、あまりにも既存の考え方に固執し、将来展望がない。

意見分類				寄せられたご意見
				将来そんなに需要増加があるかが分からない。なぜなら若い人が増えないし、今の人は、年を取るばかりで、経済的に余裕が無くなり、利用したくても利用できなくなるから。「今と将来は違う」と言う事を行政はいつも忘れていてとんでもない金額を提示している。 既存の空港を増設し事業費も安く抑えることができ良いと思うが、まず航空需要の予測の時点での増加予測に対する疑問が大きく感じてしまう。もっと以前のステップでの段階に戻して検討を重ねてほしい。 現空港を利用していくことは処理能力に限界があり、都市施設基盤の整備の面からも移設を検討するのが望ましい。 西側配置で充分と思われる。 ほんとうに増設が必要？ 利便性の高い、現空港は残してもらいたい。出張して、1杯飲んで、東京etc...に当日中に戻れる空港は他にはナイでしょ！ 利用する側から言うと、今のまま増やさなくて良いのでは？と思う。羽田のようになってしまおうと便利なようで不便、広すぎ！！多少便が少ないくらいでよいのでは？九州には他にも空港がある中、どの県に行く時も私は福岡に降ります。(今まで、いつも)便の多さだけでなく、この場所だからこそ、九州の玄関口として私は利用しているのです。もし、博田から遠くなれば九州に行くときには他の空港を利用するでしょう。 ただ乗り継ぎのための空港にしたいのなら、引っ越せばよいと思います。 ・こちらがBetterと思う ・需要予測をどう策定するかが重要(概して過大な評価が多い)(政治家、建設業者等自らの利益になる方向での) 出発時に長時間待たされたりすると、滑走路が1本である事を思い知らされるので、今のままではいけないと思う。 本当に増設が必要なのか要検討 新空港案よりまだまし。本当に必要か教えて欲しい。10年後今のような利用者が確保できるか？九州新幹線もある(鹿児島、大阪、宮崎などの利用者が減ると思う) 安全と騒音を考えると、解消できない。又、あまり回数が増えない。 昨今の環境問題、化石燃料の将来を考えると、滑走路処理能力(現在、提示されている)、年間発着回数の予測は信じられない。(本当にずっと右肩上がり?) 日本一の利便性を誇る現空港の増設で充分である。 この案で対応できる範囲で、飛行場を運営すればいいだけで、バンクしても問題ないと思います。 よく考えられていると思います。週末は混雑することが多いので、少しでも解消されることを期待します。 容量が満杯であるため、増設案に賛成。 アクセス利便性が非常に良い。 増設しないと足りないなら、やむを得ず。 本当は現状維持で充分だと思います。もしどうしても必要なら増設案に賛成です。 空港滑走路の必要性については良くわかりました。でも環境対策や音の対策などはいかがですか？ 環境の視点において「騒音区域の拡大の可能性」を述べているが、環境影響を評価する基本は現況非悪化であり、空港能力推計等で仮定した条件を用いて、騒音コンターを作成し、現況のコンターと比較するなどしないと評価ができない。現在の騒音コンターは約30年前に設定されたもので、飛行機の技術進歩により、当時より影響が小さくなっているはずである。騒音問題や用地買収で相当の時間を要すると考えられ、P19特徴整理の新空港に比べて供用までの期間が比較的小さいというの、おかしいのではないか。 増設案は、空港西側の狭いエリアにスポット、ターミナル、貨物地区が集中するため、利便性がかなり悪くなるのではないか。能力試算のため、ターミナルやスポットの配置等を想定していると思うのでこれを示して欲しい。 将来の需要数値は高く予想されすぎで、増設案で十分だと考える。何よりも建設費が新空港案に比して少なくて良い。利用者の利便性からも申し分ない。 増設しても処理能力が大幅に改善されるとは思えない。むしろ、都市部を通過する安全性が気になる。 今後の需要に正確性の根拠が不透明なため、関西(伊丹、関西、神戸)のような無駄な空港建設とならないように現状を基本とするほうがベスト。従って、増設案が一番良い。 景気後退して今これ以上本数が増すか不透明であり、今隣の北九州、佐賀、熊本の空港を利用するならば足りると思われる。道州制が導入され州都が福岡以外になればその時検討すれば良いのではないか。 本体工事費が少なくて住む利点 閑空程、維持管理が不要 便数が充分耐えられる 利用(一般)について、地下鉄一本で、それも短い時間で天神、博多に行ける事は助かる。ただ将来性について、規模が小さいのが、今後の福岡の街を盛り上げるには難しい状況 今ある場所がとても便利なので増設は良いと思うが、増設してもすぐに同じような問題が出てくると思う。 博多駅から空港までのアクセスが整っており、利便性が高いということを崩さない為、利用者としては一番有難いと思うが、今後の需要増のことを考えると、増設案では対応できないと思い、新空港案の方が妥当だと思った。 周辺住民の方々に対しての対応が気になる場所である。また、24時間営業でもなく離発着時のピーク解消に関しても一時的なものであるため、長続きするのだろうか。 今の福岡空港の場所はとても良い立地条件だと思うので、(博多や天神に近かったり...)これはいい案だと思うけれど、将来的に見ると新空港案に劣ることと、利用時間が短いことは気になる点だと思いました。 滑走路を増設することで、これからの需要に本対応することができるのか、少子・高齢化等の人口の問題や海外との玄関口としての役割以外の面からも検討が必要ではないかと思った。 新空港を建設するよりもコストは低く、現在より高いアクセスを維持するとあるが、需要を考えると、やや便利だと思う。 これは年々忙しくなっていて、高いアクセス利便性をはかるために必要だと思いました。 滑走路の増設は飛行機がスムーズに循環できるようになると思うのでいいことだと思う。 新空港に比べ将来の発着回数に対応が十分にできるか少し心配な所がある。しかし安全面はいままでと変わらないし、自然環境の影響もそこまでなさそうな気がする。いいと思う。 新空港より将来の発着回数の対応に十分に出来るかどうか少し不安です。 利用者がそんなに多しなら滑走路を増設するべきだと思う。安全ならそれでいい。 今よりもっと滑走路が増えることによって、混雑も少なくなるから良いと思った。 確かに福岡空港は滑走路一本だときついと思うので増設していいと思う。 双方の利便性は理解できた。滑走路を増設するにしても空港が小さいので、ラッシュ時はスゴい事になるのではないだろうか。そう考えると新空港の良い気がする。 発着需要が増えるから良いと思う。 滑走路は増やした方が良くと思う。1本だと不便。 滑走路ぐらいなら増やしても問題ないと思うが、地域の人と話もちゃんと聞いてするべきだと思う。 福岡にカジノが出来るという話があり、もし実現すれば、国内・国外から多くの観光客が訪れる。その時におそらく滑走路の限界が生じると思う。また利用時間や騒音を考えると適しているとは思わない。 福岡空港の滑走路が1つということを知った。又、ビデオを見て、離発着が多いことから増設した方が良くと思う。 今はだんだん便利な世の中になっているので、滑走路増設をしなければ今後の需要に対応しきれなくなってしまう。 福岡空港は混雑しているので、増設するのいいと思う。 即対応できるというメリットは評価出来るものの長期的な需要に対応できないのでは？と言う疑問も。とは言え、利用者としての視点から考えると、交通の便の良さと景観の良さから現空港の方がいいなあというミクロな感想も。 「滑走路増設案」は工事期間は7年ですが、工事の他に周辺の環境影響が極めて大きくて、将来の経済発展に応じて利用者の需要に対応できないかもしれないでしょう。 西側配置改良案はよく検討されており、今の景気が10から5年低迷する中で、利用する人が伸び悩む。反対に国際線に降り立つ外国人が増えるか。 最近発着回数が前年割れの状況下で、将来的に発着回数が右肩上がり増加するのか？ バンクする前に増設する事が望ましい 現空港の利便性を引き継ぐ事が出来る。現空港の需要が逼迫すると言う、需要予測の問題点もあり 賛成 1.利便性 2.経済効果

意見分類				寄せられたご意見
				3.経済の停滞 4.利用者の減少 同案に賛成します。航空便の増加は、現在の社会情勢を勘案すると急激な増加が認められず、費用対効果から見て、同案が適していると存じます。 ①利便性を引き継ぐ事が出来る ②建設費に大きく差がある ③増設しても新設と発着回数の差はなし 建設費用が低く抑えられていて許容範囲だと思います。賛成です。利用者数も落ち込んでいるようですし、滑走路容量的に見てもまったく問題ないと思います。用地買収を問題視する人もいますが、新空港に関しても鉄道や道路を延ばせば、滑走路増設以上に厳しいと思います。漁業補償交渉も必要です。 滑走路増設に反対です。 なぜなら、滑走路増設西側改良案の滑走路処理容量の水増しされているからです。 発表されたPIレポートでは、滑走路増設西側改良案の滑走路処理容量の1時間値は、最大40回となっています。 しかし、福岡空港と同様に現在検討されている「那覇空港技術検討委員会」の資料から、この処理容量に対する疑問が浮かんできました。 以下、やや専門的になりますが、水増しであると考え理由を解説します。 昨年、那覇空港PIステップ3では、那覇空港で滑走路を増設した場合(3000m×2本)、処理容量は最大42回/時となっていました。 http://www.dc.ogb.go.jp/Kyoku/information/nahakuukou/pdf.houkukusho/step3-gaiyou.pdf そして、最近公開された「那覇空港技術検討委員会」の資料では、ターミナルから遠い側に間隔210mで2700mの滑走路を増設する案の処理容量が示されています。 http://www.dc.ogb.go.jp/Kyoku/information/nahakuukou/11_gijutukai/gijutukai_1/05.pdf 滑走路の運用は、ターミナルに近い側の現滑走路(3000m)を離陸用・ターミナルから遠い側の増設滑走路(2700m)を着陸用とする、教科書どおりの運用が想定されています。 この運用方法だと、着陸用滑走路が離陸用滑走路の内側に入るので、スタガー(滑走路末端のずれ)による後方乱気流の影響があり、滑走路が2本になるにもかかわらず(那覇の現行の処理容量は33回/時、誘導路を二重化した場合は34回/時)、わずかに『36回/時』と示されています。 つまり、スタガーの影響により、処理容量は6回/時ほど減ることになります。 スタガーの影響でこんなに処理容量が小さくなるのならば、福岡の西側改良案のように滑走路長の短い(2700m)ターミナルから遠い側の滑走路を離陸用にしてスタガーの影響を回避すればいいと考えられます。 しかし、それをしないということは、スタガーの影響による処理容量のマイナスよりも、ターミナルから遠い側を離陸用・近い側を着陸用にする歪な運用の方が、より大きなマイナスが発生するという何よりの証拠です。 少なくとも、那覇ではターミナルから遠い側を離陸用・近い側を着陸用にする運用では、処理容量の最大値は36回/時を超えないわけです。 福岡では、国際線ターミナルは滑走路長の短い離陸用の増設滑走路側にあるので、全ての離陸機がターミナルから遠い側の滑走路を使うわけではありませんが、発着のほとんど(約8割?)は国内線です。 那覇の現行の処理容量は33回/時、福岡は32回/時と那覇の方が大きいことを勘案すると、那覇の間隔210m・2700m滑走路増設案と同様、福岡の西側改良案の処理容量も最大36回/時ぐらいということになります。 逆に言えば、もし仮に福岡の西側改良案が最大40回/時もあるのなら、那覇の間隔210m・2700m滑走路増設案でも、ターミナルから遠い側の増設滑走路を離陸用することでスタガーの影響を回避し、40回/時程度の容量を確保できるはずですが。 以上のように、同時に、同じ大阪航空局が検討中の那覇と福岡で、正反対のことが示されています。どちらかがウソなのですが、福岡では、新空港でも最大43回/時なのに西側改良案では40～42回/時と、両者にあまり差がないことを考えると、福岡の西側改良案の処理容量が水増しされていると断言できそうです。 西側配置間隔210m案の滑走路処理容量は40回/時、新空港は43回/時など、到底納得できません。 離陸機が合間を縫って滑走路2本を横断するのは大変です。 福岡では、国内線・国際線でターミナルが別れているので、どちらの滑走路がターミナルから近い・遠いとは一概に言えませんが、発着のほとんどは国内線です。 滑走路2本を横断している時間は、離着陸に制約を与えます。 そして、その時間は、滑走路2本を横断する航空機が多くなればなるほど、長くなります。 西側配置間隔210m案の1時間の発着回数は、40回(34運用)となっています。 離着陸回数、国内線:国際線＝8:2とすると、何と1時間に16機が滑走路2本を横断することになります。 滑走路2本を横断する時間は1分とすると、この16機が横断時間は合計16分/時、控えめに考えて、その半分が離着陸に制約を与えるとすると、8分/時。 1時間のうちに8分も、このような離着陸に制約を与える時間が発生します。 新空港の発着回数の最大値は43回/時なので、新空港で発着1回当たりに要する時間は、3600秒÷43回＝83.7秒/回。 8分もあれば、新空港ならば、8×60秒÷83.7秒/回＝5.7回の発着を稼げます。 つまり、控えめに考えても、西側配置間隔210m案の時間当たりの処理容量は、新空港よりも6回/時は少ないはずです。 次に、逆に発着1回当たりの所要時間から追って考えてみます。 新空港の発着回数の最大値は43回/時なので、新空港で発着1回当たりに要する時間は、3600秒÷43回＝83.7秒/回。 西側配置間隔210m案の16運用の場合の時間当たりの処理容量は42回、34運用の場合は40回なので、平均41回/時と、発着1回当たりに要する時間が新空港と同じ83.7秒/回/回だとすると、西側配置間隔210m案の41回に要する時間は、83.7秒/回×41回＝3431.7秒。 1時間の残りの秒数は、3600－3431.7＝168.3秒。 この168.3秒は、1時間当たり16回程度の滑走路横断によって離着陸に支障となる時間とすると、滑走路横断1回当たりの離着陸に支障となる時間は、168.3秒÷16回＝10.5秒/回。 地上では純重なる航空機が東西の平行誘導路間約500mを横断しても、たったの10.5秒/回しか離着陸の支障とはならないなど、考えられません。 滑走路増設の欠陥を隠そうと必死なようですが、騙されませんよ。 ○処理容量がたったの1割しか増えない ○容量が増えると主張すれば、騒音問題が大きくなる ○騒音問題を解決(アセスを突破)するためには、多額の補償費が必要 ○用地買収に何十年もかかる(南東側誘導路直線化でさえ、買収に7年もかかっている) ○仮に用地買収が出来ても、たった20haの拡張では空港能力は向上しない ○20haをはるかに超える買収を行うためには、さらに何十年もの歳月が必要 滑走路増設など、もう、諦めなさい。 滑走路増設など論外である。ステップ1とステップ4の詳細版を読むと、滑走路増設では滑走路処理容量は1割ちよっとなら増えないと書いてある。現状の14.5万回と比べて126倍など、一般市民、素人を騙そうという魂胆が見え見え。新空港を選択すべき。 現在の混雑そしてこれから充分に空港として円滑な状態になるという事が想像できた 新空港の増設で充分まかなえる 現在全世界の経済状況の悪化を考慮すべき。今後数年間は航空需要予測は悪化するものと思われる。西側配置210m改良案に賛成する。 ・新空港もL.S等も滑走路の両側に整備され、従来のように天候に左右されずこともなくなっている ・現在の状況ではそんなに需要が多くなると考えない 将来の発着回数が増える事を想定しているが、100年に一度の大好況が来る前に予想された事ではないのですか。新空港案か増設案しかないのなら、当然増設案です。 新空港の利便性が続く コストが大幅に安い 新空港の需要が逼迫すると言う予測はあてにならない 新空港の利便性を引き継ぐ事が出来る。少ない財政負担で実施できる。今後の人口減の中、将来の需要はさほど増えないので、滑走路増設案で十分対応できる。 賛成です。 今言われている需要が限界に地下下しているという予測はあてにならない「新空港ありきでは？」と思う。また、この様な状況で多額の初期投資をして、新空港を建設する必要があるのか？誰が費用を負担するのか？誰が得をするのか？ 賛成！！需要予測はあてにならない！！ 概ね賛成です。 この案が十分需要に対応出来ると思う。しかしながら需要予測自体疑う余地がある。九州新幹線全線開通で九州各地への便が減少する事は間違いない。ここ10年空港利用客は減少していることも、十分検討しなければならない。四国、東北への便も減便している現状も考慮しなければならない。 利便性を引き継げる コストが安く一定の容量アップが図れる。 工夫して現在の条件で安く容量アップしているのが感じられる。 新空港の利便性を今後とも生かす。 将来の需要予測は右上がりで、考えられない予測で、現状を見て予測すると増設案が良いと思う。 11月9日の「福岡空港・・・」出前説明会に参加して空しさを覚えた。前回も参加し、かなりの意見が出されたが何一つ反映されていない。前回は、今ある施設(佐賀空港等)の利活用と福岡空港との連携を図る計画でなければ国の財源の無駄使いとして国(県)民の賛同は得られない意見であったはず。 既に道州制が議論され「九州は一つ」と言われる中、福岡一極集中では平成合併の二の舞(地域間格差)は必至。私も今回の意見募集に投稿するが、11月9日に出た意見や他地区で出た意見は全て公表(インターネット等)して、このことも審議しないと全く意味がない。 意見1、需要予測について ①人口減少に対応する需要予測と高齢者の需要予測をどう捉えているか。 ②鉄道利用との需要予測はどうか。 (特にリニアの予測は立てているか) ③国際線は増設滑走路で対応する等前提で算定されているか。 意見2、他空港との連携について ①新空港及び現空港案を実行した場合の他空港への影響はどうか。

意見分類				寄せられたご意見
				②他空港の整備環境について(新空港及び現空港増設案の差額7千億円を他空港のアクセス費用に投入すれば、他空港の利用は増え、共存出来ると考える。 意見3、国交省内の調整について 意見1、2は鉄道局、道路局との関連と思うが、特に、道路財源が問われる中、地域間格差は正のため九州管内に道路財源として7千億円が投入されたら、福岡空港建設は評価され、空港建設はスムーズに実行できると考える。国交省に頂いた国民の税金を、国民のためどう使ったら有効であるか考えてほしい。 ・福岡空港は利便性に富んだ福岡県の財産だ。 ・新空港建設に比べ、コストが大幅に安くて済む。 ・新空港建設は税金の無駄遣いだ。県・市の大きな負担になる。 ・新空港建設を切望している。財界人は、自分達のメリットしか考えていない。 ・現空港の需要が逼迫するという需要予測は全くあてにならない。 ・現空港の賃貸料は、土地を奪われた私達の大事な生活給です。 ・福岡空港は利便性に富んでいる ・新空港に比べて建設コストが安い ・現空港の需要予測はあてにならない この案が一番現実的であると思う。新空港案はレポートに載っている需要予測の根拠が示されていないというのと(もっと詳しい内容載せるべき)、財源の確保をどうい風にするのかの検討がされていない。満足性の高い空港をわざわざ潰す必要が感じられない。 香港の空港が市街地に引っ越して世界一便利な空港である福岡空港を残すべきである。なぜなら、ヨーロッパ、アジアに旅をしてこんなに市街地が近く地下鉄で数分の空港はない。そして大阪、東京の旅行者が便利、便利だと絶賛していた。もし、仮に需要予測がある程度あたっていても、それに対応するには滑走路増設案で対応できる。需要予測はあてにならない 最近の原油高や少子化傾向から現空港における増設案の方が好ましく思いました。ですが、そもそも空港の需給は本当に増加しているのでしょうか。今後もするのでしょうか。近隣空港との連携は努力されているのでしょうか。福岡市の赤字をこれ以上増やさないで下さい。 現実的ではあるが、将来の需要や役割を考えるとやや心配になる この「滑走路増設案」に賛成したい。その理由は大きく次の2点だ。1つは、滑走路処理容量が14.5万回という数字の信頼度が不明だ。この数字は誰が算出したのか、その算出の妥当性をどう証明できるのか、もっと言えば、新空港建設を誘導するための数字ではないのか。もう1つは、現在の日本及び特に東アジア世界の経済状況をふまえて、処理量の大幅増を予測しているが、現下の金融危機とそれ起因する不況などを考慮すると、処理量の大幅増はありえない、あるいは考えにくいのが実情だ。これらの2点の理由だけでも、膨大な費用をかけて、「新空港」を、玄界灘の貴重な事前生態を破壊しつつ建設する必要は全く無い。 増設でも十分間に合うと思う。新空港に比べてコストも安く済むので、その面では良いと思う。 どうしても発着回数を増やしたいのであれば、この滑走路増設案で充分。利用者の利便性も良く、建設費も少なくて済む。国や県、市の税金を無駄に使うべきでない。もう将来に負債を残す政治は改めるべし。 反対です。 ・環境対策費・土地借料の支払いが掛かる ・空港の利用時間が制限される(15時間/日) ・航空機騒音、ビル等の高さが制限される ・将来の発着回数を長期的に見ると心配 航空機利用は増加傾向であろうが、現況の3割増程度でよいと思うので、財政、少子化等も考慮して210m西側配置改良案が良い たくさんの方がいて混雑している空港なのだから2つ以上あってもいいなと思った。 コストも増設する時間も少なくていいと思います。滑走路増設をして今の数以上利用数が増えたらまた増設しなければならなくなって、今の場所だけではたりなくなりそうだなと思いました。 安全性や早期性、利便性を考えるとこちらの案の方が良いのではないかと考えた。しかし、今から25年後頃に完成するとすると、25年後の需要が分からないので、もしかしたら新空港の方が良いのではないかも思う。 福岡に滑走路が1つしかないのにはびっくりしました。あと1〜2つあったらいいなと思いました。 より混雑せずにスムーズになるので良いと思います。 滑走路がとても混んでいることがムービーを見て良く分かった。西側配置(滑走路間隔210m)改良案がいいと思う。早期にできるところや資金が少なく済むところが魅力的だ。 福岡空港は羽田空港に続き多く利用されていて重要なのに、滑走路が1つしかないというのは少し驚いた。ビデオをみても混雑していたので、増やした方がいいのではないかと考えた。 空港を利用して、飛行機の到着が遅れて出発が遅れたり、混雑して遅れたりがあったので、滑走路増設案は良いと思います。 需給逼迫緩和の視点が良いと思う。 滑走路を利用することによって、離着陸が異なる滑走路で行え、事故や混雑を防ぐことができるのは大きな利点だと思った。 レポートには2032年頃までの需要には概ね対応可能と書かれているが、レポートP2の図を見ると、ケースBにも対応できていないのではないかと考えた。また、もし増設期間が延びしまった場合、将来を見込むと割りに合わない感じがした。 新空港案と比べて安い工事費ですむのは大きなメリットだと思うが、滑走路間の距離を短くして、安全性に問題がないか、数十年後の需要に応えられるのかの疑問が残る 滑走路を増設するのは、ある程度利用者がいるというのを前提に進めなければいけないと思う。もしも、今の現状で限界なら増設はいい案だと思う。 利用者も増えると思うし、今の遅延問題が解消するのではと思います。 これから少子化を迎える日本で、レポートにあるような大幅な利用増があるかどうかは夢物語ではないか？国内への海外観光客を含めた誘致一つとっても、今年のリーマンショック以降の円高も絡み、激減。成田の低落・羽田発の海外便の再検討、関西三空港の一体運営の不調など、他の地域の例を踏まえて考えるのであれば、なおさら。それよりも、ターミナルの改善に伴う、利便性の向上、もしくは、地下鉄の延伸により、(恒例ではないが)羽田のように両ターミナルに電車で行ける、あるいは、シンガポールの用に、両ターミナル間を無料で結ぶ、等の改善が必要。 1.交通の便良好、新幹線と競合せず共生すれば発着が数余るのではないか 鳥栖空港、鹿児島、長崎、北九州 2.地権者、片寄りあり、相続時検討すべき、戦後は終わった 現在より航空需要が増の見込みというのはあまりにデータ不足 一部に昼間の時間帯を活用することは遅延を常態化させるので不可能という意見があるが、混雑時間帯に遅延が発生しないようにエプロンなどを整えておけば問題はない。滑走路増設で十分対応できる。 予算を踏まえた上で、可能性としては高いと思う。しかし20〜30年後、キャパオーバーの可能性があるのであれば、今後の調査次第ではないかと思う。 現状の空港と制約条件については、ほとんど変化はないが、少子高齢化のことを考えると、10年、20年先は利用者も減少することが考えられ、増設による発着回数増で充分だと思います。増設について補えない分は近隣の空港と補完し合えば問題ないと考えます。 やはりこの位にしておかないと、今から便が減ることも予測しないと、賢い行政とは言えないだろう 現在の福岡空港の最大の長所である都心からの利便性を損なうことがなく、財政負担も軽いのでも最適な案だと考える。将来的にさらに受容が増えた場合に対応が困難とされるが、将来的には日本の人口が減少することや、現在の世界同時不況に示されるように日本経済が世界経済が必ずしも順調に発展するとは限らず、将来の発着回数がむしろ減少する可能性も視野に入れなければならない、新空港案はリスクが大きい。現実に中部国際空港では貨物便は開港当初より大幅に減少し、利用者数も減少傾向にある。 早期かつ当面の解決策としては、有効であると思う。但し、将来的な需要増加や環境対策費を永久に抛出つづければいけないことを考えるとやや疑問が残る。 現存する空港の容量を大きくするのは、地域住民の反対もあると思いますが、これから空港利用者が10年後、20年後と増える見込みはないと思う。北九州空港、佐賀空港の二の舞になると強く感じているが、滑走路程度なら景観はすぐに取り戻せると思う。 ①滑走路を増設する必要がありません。理由は現実の利用状況と世界恐慌状態からして需要がその容量を超える程には伸びないからです。 ②エネルギー効率が悪く、派生陸上交通(空港へのアクセス)による資源の浪費を招くことになります。航空・空港需要は空港存在そのものによって創出されるものであって、大量のエネルギーを使用し続けることになる需要喚起と増設は不要であり、悪弊と化します。 ③航空機被害(騒音・落下)が増大します。 先日道路需要が5年前から減少しているとの公式発表があった。行政が発表する数字は意図的に遅らせるし、隠蔽する。地下鉄七隈線の需要予測も水増しであったことが既に広く知られている。右肩上がりでないこの時期、需要が増加することは100%ない。むしろ現状をどうして維持するか考えるべき。 騒音対策費のうち移転補償費用は対策区域や移転の意志のある世帯がほぼ決まっているので、補償費用全体もほぼ決まっている。移転補償費が永久に続くような

意見分類		寄せられたご意見
		ことはない。また、防音工事費もひととおり工事が終われば、後は維持更新費だけになる。福岡でも入札制がスタートしており、費用は格段に減るものと思われる。現空港は利便性の非常に高い空港だと思う。この利便性を維持するには、滑走路増設しか考えられない。新空港では航空路線の撤退が相次ぐだろう。離着陸や乗降客の扱い容量に余裕のある空港とすべくため、基本的には反対。新たな空域確保のため、建築物の補償や騒音対策に補償が伴い、合意にも時間を要する。空港管理が永遠に、地主組合の言いたい放題のまま、不労所得の場になるかも？（パブルの影響もなく、周辺の土地使用料より高いのではないか？）。それにしても、滑走路増設改良案の拡張面積は約20ha！ 一体どんな空港になるのでしょうか？ これでは、機能向上どころか機能低下でしょう。どう考えても、何かが足りない空港にしかありません。おそらく、航空貨物ターミナルが大幅縮小なのでしょ。今でも面積が足りないというのに・・・滑走路処理容量も書いてあります。・滑走路増設改良案＝40回/時・新空港建設案＝43回/時 エプロンの必要（適正）面積は、ピーク時間帯での、国内線・国際線別、機材別の発着回数の設計値で決まります。エプロン面積だけの数値は分かりませんが、空港全体の面積では、・今の空港のまま＝32回/時で353ha（河川区域や調整池も含む）・滑走路増設改良案＝40回/時で373ha（河川区域や調整池も含む）・新空港建設案＝43回/時で510ha 今の空港に滑走路を増設すると、滑走路処理容量は上がるが、面積は微増。なのに新空港だと、滑走路処理容量は滑走路増設と大差ないのに、全体面積ははるかに大きい。滑走路増設が狭すぎるか、新空港が広すぎるかのどちらかですが、ともに3500mの滑走路1本の海上空港である関空1期が510ha、中部が470haであることを考えると、新空港案でさえ狭いくらいでしょう。明らかに滑走路増設案は狭すぎです。滑走路増設は2800mと2500mで間隔210m、新空港は3000mの2本で間隔300mですが、現空港は滑走路前後に幹線道路があり長辺は3500mほどあるので、滑走路部分だけの面積の差は、3500m×300m－3500m×210m＝3.15haしかありません。国交省は、一体どう説明するのでしょうか？
	② 事業期間について 195 件	環境アセスメント、用地買収、埋蔵文化財調査などの期間はおおよそ何年か？ 空港周辺における工事の事例から類推は可能のはず。この期間を示さずに市民に意見を求めるのはおかしい。 ・費用も新空港案より安価であり、工期も短く発着回数も増える。 投資額と実現期間に於いて滑走路増設案を望む。 費用面、時間（完成までの）面は、有利だが抜本的な解決、将来性はあまりないなと感じた。福岡は大会なのにも高層ビルが中心部（天神・博多駅）建築できないのは、土地の有効利用からも多大な損失だと思う。 アクセスの良さ、時間的問題、又ターミナルも充実していると思われます（今のところ）。滑走路増設した方が良いと思われます。高齢者の時代が過ぎれば人口も少子化で減ります。あわてなくて、じっくり考えるべきです。 1. 工期が短く早く完成するのが良い。 早期に整備は出来るし投資も少なく済む合理的な考え方ではある。しかし、現存の空港は周辺を含めて色々問題実が多い。 ・費用や工事期間等を含めて、改良案はよいと思う。 西側配置（滑走路間隔210m）改良案が最適と思う。 工事期間も概算事業費も一番安く、早い事業期間の改良案が一番良い。 事業費や工期の点で優れた案だと考えます。既存の施設を有効に利用することが、これからの社会では大事であると考えます。 3. 増設の工期が比較的短い 以上の事から増設案に賛成 国土交通省が具体的な事業期間を示さないの代わりに計算をします。過去の事例から考えると 用地買収期間の具体的事例 福岡空港の南端の東側誘導路の直線化工事の際30,000m²（＝3ha）の用地取得に平成6年から平成12年の6年かかっています。よって20ha用地買収するのに 6年×20ha÷3ha＝40年 埋蔵文化財調査期間の具体的事例 下月隈遺跡は福岡空港の滑走路南端部分に広がっており、洪水対策の調整池建設に伴い10年近くを費やして大規模な調査が行われた。調査区域は約7.6ha程度と考えられるので、20ha埋蔵文化財調査するのに 10年×20ha÷7.6ha≒27年 40年+27年＝67年 これに工期の7年を含めて事業期間は74年。海上空港の関空や中部や神戸や羽田D滑走路は アクセスなども含めて20年以内だと思いますが、どのような計算をすれば増設案の方が新空港案よりも事業期間が短くなるのでしょうか？ インターネットで大量の情報が瞬時に調べられる時代に 増設案の方が新空港案よりも事業期間が短くなるなどというミスリードをしようとしても通用しませんよ。 ・もう少し工期を短く出来るのではないかと。 ・アセス、埋文調査の時間は、他事例から試算できるはず。試算を公表すべき。用買はむづかしいかもしれないが。 空港施設の周囲には文化財産の出土が多い。埋蔵文化財調査費や埋蔵文化財調査期間が全く示されておらず 本当に短期間で増設工事ができるのか疑問。ズバリ、根拠を示せ！！！！ よし。安く早く済む方が県民のためだと思います。工事の間は今以上に月隈、百年橋付近が渋滞するでしょうから、その辺をしっかりと計画して欲しい。あの場所にあるから助かっている。移す必要なし。 西側配置改良案は、工事期間、コスト削減が図られ、なおかつ既存の交通メリットを生かすことができ納得できる。 西側配置案が良いと思う。 ②処理能力、工事期間が他を抜いている。 地下鉄で天神・博多駅からすぐ行けるという利便性がいい。交通費が安くすむ。速効性！ 西側配置改良案のほうが工事期間も少なくあまり税金をかけなくてすむのでこちらのほうがよいと思う。 西側配置（210m）案の方がコストも安く、工事期間も短く、交通機関も従来どおりで済む為、この案が望ましいと思う。 どうしても何らかの工事が必要であるならば、滑走路増設案が適切だと思います。良好なアクセス面、工事期間が新空港案にくらべ早いところや、初期投資はかなりこちらが少ないですし、新空港を建てる建設期間や費用、周りへの騒音問題、環境破壊、アクセス面等を考えますとあきらかに滑走路増設案が適切と考えます。まずは滑走路を増設し、様子を見る。それでも将来的な需給面で問題が出てきたら 改めて新空港案を考えるべきであると思います。 西側配置改良案、工期も短く、費用も安い（他に比べ）ので、最良の案だと思う。 増設案の東側配置が将来に渡り一番良い案と思われる。（希望としては） 西側配置210m改良案は、工期等を見ると選ばれたのは良いと思う。 (4)工期は7年もかからない。3～5年。 アクセス利便性が保たれることが何より期待しています。工期が短いことも魅力的です。 騒音コンター図が無い。事業期間の具体的期間が示されていないのに 何故か増設案の方が新空港案よりも短期間でできるようなことが書いてある。用地買収が可能であるように書いてあるが、その根拠は不明。必要なことが何にも書かれていない。何にもない何にもない全く何にもない 最低のレポートでは。 増設工事期間によるデメリットについて明記して頂きたかった。滑走路を増設しても非精密進入方式では効果は少ないと思う。土地買収は難航して現実性がない。年数がかからなくて、お金もかからない。この増設案が良い、と思う。 費用、工期（？）（時間）面で、より評価はできる。 しかし、本来的には下記のように将来見通し及び運用で解決し、建設は不要なのでは？ 時間とお金が少なくてすむので良いと思います。 利便性・コスト面において当然賛成。 ただし、滑走路拡張工事が7年かかる為、地域住民の感情面も考慮しなければならない。 西側配置改良案に賛成。ただ、工事期間について約7年はギモン？→約7年の内訳を知りたい。 西側配置改良案がよい。 理由 1.工期が約7年で適切である見込みがある。 費用、工事ともに少なく、他のインフラに影響が出ないのがよい。 工事期間は7年～13年となっているが、現地着手にかかる時間が多くなることが予測される。当面の整備と考えがちであるが、事実上整備ができなくなる恐れがある。仮に、長い期間をかけて関係者のコンセンサスが得られても、航空需要に柔軟に対応できる空港でなく、他のアジア地域の競争に乗り遅れる恐れが多い。 工期、事業費等で利点があるが、将来の市、九州全体の事を考えると問題である。 利便性、工期、費用の面から見て増設案がよいように思える。便数増が前提になっているが、この一年は減便している。 短期でできるのも利点だと思いました。 工事期間が新空港案に対し、みじかく、かつ安上がりで賛成します。 国内線だけでも、かなりの離着陸があり、ピストン輸送で遅れる事も多いし、危険度も高くなるので増設は必要だが、現状の景気からも費用はかからず短期で完成するのが望ましい。間隔210mで安全であるのなら・・・

意見分類				寄せられたご意見
				何かとって付けたような変則な滑走路建設は問題多いのではないかとと思う。(将来に禍根を残す、オーバーラン等の安全性)2000億・7年もかかるなら、新空港を作る方がよい。(当面のつなぎとして、費用と時間をかけずに増設案を検討する、という位置づけであるべき。例えば1000億以内・3年以内という感覚です。) 現空港を活用し、改良を進める「滑走路増設案」が費用面、工期面を考えても最適と考えられる。 西側配置改良案(間隔210m) 処理量は一寸考えるけど、利便性、建設に要する期間・費用もこの案がよい。 滑走路増設案はすぐにできる可能性はあるが、その場しのぎにしかならないように感じた。 周辺への影響や事業費・工期の面で良いものと思いました。 費用や工事期間ですすぐれていますが、将来さらに需要が増えると少々難しいと思います。 早期に整備ができる点と建設費が余分にかからない点が最大の魅力だと思いました。 すぐに対応そうでよいと思う。 安く、はやくできるという意味では非常に利点が多いけれど、周囲の騒音問題も考えると実現するのはむずかしいと思う。 工事期間も新空港案よりも短く、事業費の面から見ても新空港案に比べて、長い目で見なければ増設案が有効であると思われる。 滑走路増設処理容量の早期拡大、新空港に比べて、小さい初期投資で需要増加に対応するのであれば、滑走路増設案は優位な方策ではありますが、これから将来容量が増え続けた場合は、やはり新空港案が必要になるのではないのでしょうか。 新空港建設により、今すぐ対応可能でありますが、土地利用のことが問題になる可能性があると思う。 西側配置210m改良案はとてもいい案だと思う。工事期間も減るし、コスト削減にもつながる。 西側改良案が工事費も安く、工期も短い。何よりも時間を優先すべきと思われる。空港拡張の時期が遅い。既に手遅れに近いので、工期を優先すべき。その上で移転も少なく、費用も安いというのであれば、他の案は無視しても良い。 事業費、工事期間のことを考えるとこの案が最も現実的で良い案だと思う。 工事期間も短期間で費用も他に比べてかからない点がよい。 新空港案より費用が安く、完成する日も早いので、一見とても良いと思いました。 配置案3案より西側配置(滑走路間隔210m)改良案になった件は、私もこの案がよいと思います。「早く、安く」できるのはやはり魅力的です。 賛成です。早く安く。 また、工事期間も短く、活用が早く出来ると思う。 滑走路増設など、あまりにも問題が大きく、ほぼ不可能です。 ①用地確保に何十年もかかる(土地を売る愚かな地主はいない、早く確保できるとしたら借地、収用は不可能) 滑走路増設には反対。滑走路増設の方が新空港より早くできる、などありえない。滑走路増設の場合の市街地で広大な用地を確保することの方が圧倒的に長期間を要するのは火を見るより明らか。関西空港や中部空港の事例では、漁業補償は2年程度で済んだが、市街地の何十ヘクタール単位の用地確保など数十年はかかる。市街地では道路整備が用地買収の遅れにより遅々として進まないことは周知の事実であり、落花生畑しかない場所に建設された成田空港でさえ開港から30年経っても未だに用地買収が完了していない。ましてや、まさに福岡空港での用地買収の事例で、南東側の誘導路直線化事業では、わずか3ha弱、対象物件10数件程度の買収に7ヵ年を要している。滑走路増設の場合は用地確保ができないと何もできない。一方、新空港の場合のアクセス整備は、漁業補償と同時に着手できる。関西空港では軟弱地盤対策で遅れが生じたが、漁業補償やアクセス整備が原因で大きく遅れた事例などない。よって、増設の方が新空港よりはるかに時間がかかる、が正解。 滑走路増設など無理、諦めなさい。 ⑤もし用地買収ができて、埋蔵文化財調査に相当の年月を要し、工事に10年以上はかかる 滑走路増設など無理、諦めなさい。 ⑦エプロンを拡張するためには、さらに何十年もの歳月を要する 西側配置(滑走路間隔210m)改良案が工事期間が短く、概算事業費が一番安価で良いと思います。 西側配置(間隔210m)改良案に賛成します。期間も7年と短期で済み、騒音区域が拡大する可能性も小さく、工事費用も少なくて済むのですから。 工期が短かく、投資額も小さく、現状の利便性の高いアクセス性を維持できる点が非常に評価できる。 ・2012年には15万回の離着の需要予測が出ているので、新空港よりも早期に完成するのではないかと。 工期も短い方がよい。 増設案については、費用面や利便性、完成までの時間が短い。 早急に対応しやすい。 福岡空港の発着便が多いのが分かり、増設する方が今後良いかと思うが、将来のことなど誰にも分からないので、低コストで早く工事が終わるのが良いと思うので、西側配置(改良案)がベストだと思った。 西側配置改良案は期間もコストも他の案と比べて低いので良いと思う。 長い月日が必要。 現在の空港はアクセス利便性がいいし、早期に拡大できるのがいいと思う。 西側配置改良案が工期・事業費・利便性等全て満足出来る。 西側配置(滑走路間隔) 改良案に賛成です。経費が安くて工事期間も短く、県民に負担をかけないのが、最良の方法と思います。現在アメリカ経済の不況を考慮すると、一番安価な滑走路増設を選択するのが常識です。日本の経済大国は何時迄も続くとは思えません。 西側配置改良案が最適 <理由> 2.建設に関しても工期も短く、工事費用も少なくて済む。 即応性があり費用投下も少なくて効果的である 周辺住宅の理解等が必要であるが 保障 移転案など多種多様の理解案の提示と 該当住民の要望を取り込んだ解決委員会の設置も必要と思われる 空港整備はスピード感が大切。新空港のように時間も金もかかるようでは、現在のスピードについて行けない。特に発展を続けるアジアを視野に入れるなら、誘導路二重化や滑走路を増設するなど素早く対応してほしい。 増設で対応できそうなら、費用や工事期間を考えれば文句なくその方がよい。 費用が安く工事も短いので増設でいいと思います。 空港へ行くのも今まで通りでいいし、交通の便もいいので。 短期で工事をすましてほしい。 手取早い。 滑走路増設案に私は同意します。国内線・国際線ターミナルの西側につくことで、飛行機を利用されるお客様にとって、最もわかりやすく、他の増設案よりも短期間でできるので、とても便利だと思う。 費用面、着工期間で優れている。 増設案では事業期間が新空港よりも長いので反対です。 埋蔵文化財調査期間に何年かかるか分からないような 増設案には反対です。 3案の比較の結果、工期、費用、騒音等の問題からも西側改良案が優位であると思う。 安いし早いし良いと思う。 福岡県、福岡市としての立場からは、需要の中味が変わらないと考えるのは普通の判断と思う。それならば、早期に増設するのが妥当と思う。 改良案について進めたほうがよい。費用も期間ももっと検討するとよい方向に進むと思う。 工事期間が短く、事業費の安い西側(210m)改良案がベスト。 滑走路増設案では工事中に長期間利用者や航空会社社に不便を強いるので反対です。新空港案では工事中に利用者や航空会社社に不便を強いることはないので賛成です。 ・精密と非精密の違いが良くわかりませんが、都市高速の付け替えは、費用・期間・交通への影響が大きいためやめてほしい ・他家より安く短期間で出来る。 こちらの案が費用や期間のことを考えるといいのだが、騒音や市街地の離発着の時のことがまだ残る。 速さや現在の人口増加率、経済面から考えて、こちらの方が良いのではないかとと思われる。

意見分類				寄せられたご意見
				今の空港で不便は感じてないが、増設が必要なら工事期間、費用を考えると増設案がいいと考えます。 短期間で増設が望ましい為。 どうしても滑走路を増やさなければならないのなら、こちらに賛成です。費用も少なく短期間でできるものがこの不況の中では一番重要なことだと思います。 一番手早い方法ではないかと思うが、工事に13年もかかるのであれば、2012年のneedsに間に合わないとも考える。 コストの面や工期などの面での利点はいくつかあるようだが、あまり賛成できない。 新空港案より早く需要増加への対応が可能ではあるが、長期的な目で見ると、将来の大幅な需要増加には対応できないとあり、これでは初期投資が小さくても将来にまた対応策が必要となってくるため、この案ではすこし物足りないと感じる。 事業費の面、早急な需要対応の面、交通アクセス、博多・天神に近いことを考えると、増設案が一番の対策だと思う。 新空港案よりも滑走路増設案に賛成する。自然を壊すこともなく、安く、早く作れるし、住民との対立もないと思う。 新空港に比べて機能は劣るかもしれないが、マイナス面はより少ないと思う。 具体的にはどの程度の費用や期間を要するのかというのが知りたい。 今から新しい空港を建設するくらいなら増設案を採用すべきである。 早急な利用拡大をすることができる点では有効であるが、箱崎での授業中、騒音が大きかったのが問題だと思いました。しかし、今は交通アクセスが良いので、今の場所に増設することは有効だと感じました。 アクセスの維持ができる点、初期投資が小さく、需要増加への早めな対応が可能な点は良いと思います。 滑走路増設の方策が良いと思います。今、現状をみると、滑走路増設は各方面(金、利用率、新空港建設時間)が有利になります。 今ある場所に建設されるようなので、建設に時間もかからず、早く利用できそうですが、せっかくつくるのであれば将来の大幅な需要増加に対応した方がいいと思いました。 早期の対応が出来るという点では望ましいけれど、空港として大きな拠点の1つであるので将来に向けて新空港を作った方が良いと思います。 滑走路増設案は下記に加えて夜間に埋蔵文化財調査を行うしかないので埋蔵文化財調査期間の長期化が避けられないので反対です。〈埋蔵文化財調査期間の具体的事例〉>下月隈C遺跡は福岡空港の滑走路南端部分に広がっており、>洪水対策の調整池建設に伴い10年近くを費やして >大規模な調査が行われた(福岡市埋蔵文化財センターより) http://www.city.fukuoka.lg.jp/maibun/hozon/2005.html 該当区域の面積は 360m×210m＝75、600m2≒7.6haになります。西側配置(滑走路間隔210m)改良案の場合 10年×20ha÷7.6ha≒26年 埋蔵文化財調査に26年かかる計算になります。なお現空港敷地内にも埋蔵文化財の包蔵地エリアが存在するので、さらに埋蔵文化財の調査に 時間がかかる可能性もあります。(福岡空港PIステップ4 P1レポート詳細版の72ページ「現福岡空港場内及び周辺の埋蔵文化財の分布状況」より) http://fukuoka-airport.sakura.ne.jp/web/img/pi-step4b.pdf 新空港案は上記のような埋蔵文化財調査が無いので賛成です。 安価で工期が短い案が最適と思われる。 210m改良案が良い。安価で工期が短い。 今現在の利便性の確保の必要性、安価な工事、短い工期を考えると210m改良案しかない。 増設する工事に7年もかかるくらいなら、新しい空港を9年かけて作る方が良い。 工期が短く費用も安価な西側配置(210m)改良案が最良であると分かった。 下記の事実から滑走路増設案は長期間かかることが確実なので反対です。現空港における滑走路の増設案(西側配置(滑走路間隔210m)改良案)について 3) 事業期間が長くなる問題 ・用地買収期間を過去の事例から算出すると40年かかる計算になります。 ・埋蔵文化財調査期間を過去の事例から算出すると26年かかる計算になります。 ・他の国内空港において用地買収が難航したり新空港を選択した事例が多数あります。 http://fukuoka-airport.sakura.ne.jp/web/img/pi-step4.pdf 上記の事実から、用地買収や埋蔵文化財調査の無い新空港案に賛成です。 賛成。コスト・工事着手からの時間を考えても最適。何よりも、福岡の特徴のひとつである中心部からのアクセスの利便性を失わない。利便性の良さは計り知れない経済効果を生み出していることをもう少し考慮すべきである。近年アジア近隣国からの観光客が、東京・大阪の中継点として福岡に滞在するケースが増えている。これも商業中心部へのアクセスの良さが大きく関与していることを議論から外してはならない。 増設案の良い点は、建設費用・期間とアクセスの良さに尽きると思います。しかし、近隣住民の方々への配慮や建物の高さ制限など、たとえ増設したとしてもそれ以上のことは出来ないように思います。(さらに増設など) どの配置案も事業費と工事期間に年数が懸かりますが、特に事業費の返済方法が不明です。 事業期間が長い滑走路増設案に反対です。事業期間が短い新空港案に賛成です。 短期間で増設が出来るのであれば、現在の空港を利用し増設することが望ましいと思う。新しく増設する案が良い。 まず費用が安くて済む。 人口増が将来的にあるかどうか、乗客数がへれば便数もへるのではないかとと思うので今の空港が良い。都心部からのアクセスがいいのでこの空港が良い。但し周辺住民の理解を得る必要がある。 ・滑走路処理容量では大差ない。 ・周辺への影響、特に事業費、工期の点から西側配置(滑走路間隔210m)改良案が良い。 ・良好な空港アクセス 予算が安いし、短期間でできる 費用も期間もそこまで掛からないので良いと思う。 空港をあまり利用しないので、そういった人からみれば、空港を増設しても、今までと変わりなく、騒音問題だけが残ると思う。高さ制限もあることで建物も建てられない。 現在の立地が交通アクセスが良い。今のままで、コストの掛からない(少ない)改善案でよいのではないかと。 現状維持で、工事期間も短く、費用も安く出来る方が良いと思う。騒音や安全面では良くないが、現状より悪くない事はないため、利便性から現状維持が良い。 賛成である。現空港を利用する方が、コスト、時間が短縮できる。 空港アクセスも現空港の方が福岡発展の為になる。 時間の節約になり良いと思う。 環境の視点において「騒音区域の拡大の可能性」を述べているが、環境影響を評価する基本は現況非悪化であり、空港能力推計等で仮定した条件を用いて、騒音コンターを作成し、現況のコンターと比較するなどしないと評価ができない。現在の騒音コンターは約30年前に設定されたもので、飛行機の技術進歩により、当時より影響が小さくなっているはずである。騒音問題や用地買収で相当の時間を要すると考えられ、P19特徴整理の新空港に比べて供用までの期間が比較的短いというのは、おかしいのではないかと。 増設案は、空港西側の狭いエリアにスポット、ターミナル、貨物地区が集中するため、利便性がかなり悪くなるのではないかと。能力試算のため、ターミナルやスポットの配置等を想定していると思うのでこれを示して欲しい。 すぐ取りかかるべき 増設のほうが早く対応できる 混雑して困っているのであれば、すぐ対応できる増設する案にしたら言いと思う 工事が少なく、工期も短い本案で進めてもらいたい。下空港のアクセスの良さは日本一であり、この特徴を前面に出して進めるべき。アクセスの悪さは、今後の展開・競争で致命的な欠点となる。 新空港案に比べて短期的に行えるのでいいと思いました。 でも、増築しなければならないことがあった時を考えると絶対とは言えないように感じました。 良好な空港アクセスを維持できる点、早く需要増加への対応が可能な点、を重視するべきだと思う。また、利用時間の制限が継続する点も重視するべきだと思う。 新空港案に比べると工事期間が短く、費用が安くすむ点ではよいと思う。しかし、滑走路処理容量が18.3万回とケースAの経済成長を見込んだ場合に100%対応できなくなり、またすぐに増設することになり、費用が余計にかかってしまうのではないかと感じた。 このような検討をされているのは、市民の需要があるからだと思うので、早期にできる点では良いと思う。しかし、将来の発展に関しては、福岡と空港両方に妨げになるのではないかと。福岡→建物の高さ制限、空港→これ以上の変化は望めない。(場所がないなど) 安全性は現状で同じとのことなので良いと思う。 費用や時間もかからないので良いと思う。 少ない投資で早期に解決できるのは良い。場所も変わらないので、交通の便が良いので、利用しやすいと思う。 今の時点で滑走路は重要ではないと思います。どう考えても滑走路増設が新空港案よりいいと思われるのは費用しかないです。空港というのは1年～2年の短い間使うものじゃなくて何十年も使われるものですから、工事期間2年の差はないと思うほうが良いと思います。 やはり、コストとしても新空港案に比べて安くなる点では魅力的で、期間としても短く、いち早くアジアに外交の幅が広がることのできる。

意見分類				寄せられたご意見
				具体的に完全につくれるまでの費用と年数は決まっているのか。 将来の需要に早期対応が可能で現状の便利な交通アクセスの活用はいいと思います。 金額も低コストで新空港設置よりも環境負荷が少ないのは大切なポイントだと思います。 新空港よりも早く需要増加に対応できることや、小さい初期投資で需要増に対応できることはよいと思った。 良好なアクセスを維持できるが、騒音の点で時間制限が継続することがマイナスであるが、投資資金が小さく期間が短いのがやはりいいと思う。 周辺への影響及び事業費・工期の観点からは、西側配置改良案が最も優位なら、それでいいと思う。 この案については、長期的な視点で考えると新空港案には劣るかもしれないが、比較的安い費用で実現できること、短期間で実現可能なのは非常に魅力的だといえる。低コスト、低リスクな上に、実現した後でまた他に良い案が生まれてくる可能性もあるので良い案だと思う。 空港へのアクセスが維持できるという面では良いと思う。それに供用までの時間が比較的短い面も良いと思う。しかし、騒音区域が拡大するかもしれないというのがどうかと思う。 事業費が新空港案より安く抑えることが大きな魅力だと思う。現在であるが、今住んでいる所から近いので便利である。それに供用までの期間が比較的短いため、それも魅力的の1つだと思う。 今ある滑走路を増設することから早期に対応が出来ることは良い点であると感じました。しかし、今後増え続けると考えたとき、増設には限界があるので、あまり参せいは出さないと感じました。 早急に対処できる点がいいと思うが、3本目が必要になった場合、対処できなくなる可能性がある。 短期で実現できる上に便益の合計が2032年次で610億円になる。現実的なので、出資者の信用は得やすい。 早期に拡大できるのは良いことだと思う。 予算、工事期間等またその効果(結果)とか考えれば西側210mが考えられる。どの案については私たちの時代ではなく次世代の問題である。 費用、工期、利便性、福岡県、福岡市の財政を合わせて考えると増設案が現実的であると考えられる。しかしながら、市内に空港があることから、航空法による建造物の高さ制限が他の都市に比べて極めて厳しく、これが福岡市の都市化の大きな足かせになっている事は間違い無いと考えられる。将来の空港需要の増加と共に、運ばれてくるヒト・モノを受け入れる都市が作れないのでは空港を強化する意味は弱まってしまふ。滑走路増設と共に、航空法規制緩和(少なくとも、博多駅周辺で100m級の高層ビルが建設できる程度)も合わせて議論するべきであると考えられる。 処理容量の増強に対し、投資額、利便性および事業期間などで、西側配置(210m)の優位性は明らかだと思います。 改良案が一番安く短期で出来るので良いと思う。 現空港はほぼ飽和状態であり、アジアの玄関口としてスロット増設を希望されている中で、短期内で対応可能な滑走路増設案は有効だと思います。 ただし貨物輸送等24時間オペレーションが必要であるところは、北九州空港など旅客と貨物を分業させる案も考えられるのでは？ 新空港移転案より、早く需要増加への対応が可能である。また、新空港に比べ、初期投資が小さい。現状の良好な空港アクセスを維持することが可能であり、現在の空港を活かせる。外国人の方にも分かりやすく、都心にすぐ行ける。 概算費用もかからないし、今のままがアクセスもしやすく良いと思います。また、利用者も減ることはないと思いますし、滑走路は現時点で一本あるので工事期間もかからなくて良いと思う。 早期改善を求めるならこちらがいいと思いますが、長い目で見たら新空港の方がいいのかと思います。しかし新たな混乱ややはり利便性から考えるとこちらの方がいいと思います。比較的新しい建物などでなくすのはもったいない。 新空港移転案より早く需要増加への対応が可能。現在の空港をいかにせる。新空港に比べ、初期投資が小さい。などの利益がある。 周辺の影響及び事業費、工期の観点からは西側配置改良案が最も優位 工事期間が最も短く、事業費も最も低い上に、今の空港の利便性も、そのまま言う事で納得できる案だと思います。 西側配置改良案は、移転対象が比較的少なく、他の増設案より比較的短期で出来、建設事業費他案より安く、またアクセス利便性も非常に良いと思います。 西側配置(滑走路間隔210m)に賛成します。工事期間が短い。工事費が安い。後世に多額の借金を残したくないから。 西側配置(滑走路210m)改良案に賛成します。初期投資が少なく、工事期間が短いから。 西側配置(滑走路間隔210m)改良案が良いと思います。今の福岡空港の現状を短期間でコストも抑えて処理容量、社会環境をクリアするので。 この案では非進んで欲しい！福岡空港の最大の特徴(現在の)は利便性。この特徴を失ってしまうのは、多大な空港利用の現象となる。費用面、期間面でもこちらの案の方が最適なので、ぜひこの滑走路増設案を決定すべき！！ 出来る限り低い予算でかつ工期の短い案として賛成できる いろんな評価の視点からみると、滑走路増設案は今の土地に増設するので、短い期間、低いコストで建設できるというのは、よいメリットだった。空港の利用する立場からみると、滑走路増設案のほうがいいと思った。 コストも増設する時間も少なくいいと思います。滑走路増設をして今の数以上利用数が増えたらまた増設しなければならなくなって、今の場所だけではたりなくなりそうだと思います。 安全性や早期性、利便性を考えるとこちらの案の方が良いのではないかと思います。しかし、今から25年後頃に完成するとすると、25年後の需要が分からないので、もしかしたら新空港の方が良いのではないかも思う。 滑走路がとても混んでいることがムービーを見て良く分かった。西側配置(滑走路間隔210m)改良案がいいと思う。早期にできるところや資金が少なく済むところが魅力的だ。 初期投資が小さく、供用までの期間が短いので、良いと思う。 滑走路処理容量を早期に拡大することを考えれば、滑走路増設案がいいと思うが、市街地に近接しているのが気になる。 滑走路増設案では工事中に長期間利用者や航空会社にも不便を強いるので反対ですが、アンケートの『滑走路増設案の長所、短所など、その特徴はわかりましたか』で『わからなかった』に回答したのは、PIレポートの16ページの「新空港案のところに『滑走路増設案より長期間を要することが想定される』と書いてある以上、工事期間を含めた全事業期間が推定できなければ滑走路増設案と新空港案のどちらが長期間かかるか分からないのに、用地買収・埋蔵文化財調査などの期間がPIレポートに記されておらず、説明会(10/6)での質疑応答で「名古屋空港や石垣空港は、拡張をせず新空港を建設することになりましたが、レポートにはそれよりも周辺の市街地化が進んでいる福岡空港で用地買収が可能であるような記載になっていますが、それでは、用地買収が可能である面積の基準は何haで、戸数は何戸か?」という質問に対する回答が「具体的な数字はありません。少なくとも20haの用地が買収できない場合には、増設案は無理になります。」という回答で「事業期間の具体的な数字が分からないければ、新空港案の方が長期間かかるとは言えないはずだが、具体的に事業期間は増設案・新空港案それぞれ何年か?」という質問に対する回答が「具体的な事業期間は不明です。」ということで、事業期間の具体的な数字が分からないのに何故か滑走路増設案よりも新空港案の方が事業期間が長期間かかるという意味不明な内容のレポートになっていることが明らかになったことと、個人のホームページにおいて用地買収・埋蔵文化財調査などの期間を具体的な根拠から試算しているhttp://fukuoka-airport.sakura.ne.jp/web/img/pi-step4b.pdfの、実際には用地買収・埋蔵文化財調査などの期間は試算可能であることが分かったので、調査会自ら試算することを求めるために『わからなかった』に回答しました。 新空港案では工事中に利用者や航空会社にも不便を強いることはないので賛成ですが、アンケートの『新空港案の長所、短所など、その特徴はわかりましたか』で『あまりわからなかった』に回答したのは、PIレポートの16ページの「新空港案のところに『滑走路増設案より長期間を要することが想定される』と書いてある以上、工事期間を含めた全事業期間が推定できなければ滑走路増設案と新空港案のどちらが長期間かかるか分からないのに、環境影響調査・漁業補償などの期間がPIレポートに記されていないですが、個人のホームページにおいて環境影響調査・漁業補償などの期間を他の国内海上空港の事例からどの程度の事業期間が必要か考察してあるhttp://fukuoka-airport.sakura.ne.jp/web/img/pi-step4b.pdfの、調査会自らそれらの考察をすることを求めるために『あまりわからなかった』に回答しました。 建設費用が安く江危機感が少ないのが良い 現在の利便性が最大の長所。事業費も少なく、新空港案に比し、事業機関のズレも少ないと思われる。 今まで通りの高いアクセスの利便性で、利用率も上がり、滑走路増設の工事費用も少なく、すぐ利用できるのも、早期解決への一番の近道では？ 急速に発展を続けるアジアを視野に入れるなら、すぐにできる滑走路増設をし、競争力を保つことが重要だと思う。新空港では時間がかかり、取り残される可能性が大いにあると考えられる。九州新幹線も2012年に開業する。空港は新幹線博多駅からすぐの位置にあることで大きな力を発揮するだろう。 支持する。費用・交通アクセス・工期に於いて、新空港案よりも優れている。 土地借料について書く一方、新空港案で空港(海上構築物)維持・管理費について書かないのは意図的である。 建設費、工期、交通アクセスの面から見ても増設案に支持。 1. 工事期間が7年は長すぎる 2. 新空港案に比較(費用)するなら、現状の土地借用や補償費の比較が不明 3. 処理容量が1.26倍では根本対策とはならない 費用が安く上がり、短期間で済む 費用が安く上がり、短期間で済む

意見分類		寄せられたご意見
		西側配置(210m)改良案が最良の案と考えられる。都市高速道路や主要道路に影響がなく、工事期間が最短の7年、建設費用が最小の2,000億円で済む。
		西側配置改良案が建設費が少なくて済むし、工事着工期間も短くて良いのではないかな。
		用地取得・工事期間・費用・関連工事が少なく、処理容量の大きい西側配置210m案が最も良い。空港の地下に施設を収容できないだろうか。
		将来に向かっての滑走路処理容量の増大に対処する方策としては、新空港案と比較しても最も適切な案であると思う。工期・利便性、特に費用面においては比較にならない。
		③ 将来の拡張性について
		107 件
		安全面、騒音問題、借地料による貧富の格差問題、地域コミュニティへの悪影響、交通分断による東西道路網への悪影響、将来需要に対する処理容量の少なさ、将来拡張性の無さ、など問題点が多過ぎる。
		2032年の需要には概ね対応可能とありますが、25年後には容量限界になります。将来需要には対応出来るような印象を持ちましたが、実は、わずか25年後に再度需要が逼迫することを説明すべきではないでしょうか？
		P15には将来の拡張性は現実的に困難とあるが、滑走路増設でも拡張はするわけですから、どのような根拠から滑走路増設はできても将来の拡張は困難と判断したのか。滑走路増設案段階でも拡張は困難だと思う。
		費用面、時間(完成までの)面は、有利だが抜本的な解決、将来性はあまりないなと感じた。福岡は大会なのに高層ビルが中心部(天神・博多駅)建築できないのは、土地の有効利用からも多大な損失だと思う。
		○悪い点・騒音上の問題から、将来拡張できる可能性は極めて低い 民有地を買収する 拡張費用や期間はどれだけかかるか不透明。・仮に拡張できても、空港能力の大幅な向上は望めない。拡張3案のうち 唯一実現可能性のある西側2500m滑走路平行210m以内配置案であるが管制上の問題から、待機航空機の干渉も発生。処理能力は大きく劣ると既に判明。(僅か1割程度の増に留まる)
		その場限りの対策にすぎない。ムダであり、役人のせまい視野でしかない。
		現状を見るだけで(詳しいことはわからなくても)無理だと思います。将来性もなく、用途を別に広げる事もできないはず(地球規模でみた場合、何がおこるかわからない)。反対する人の本心にせまる必要あり。
		1. 反対である。将来性がない。良いのは利便性だけ。
		将来の拡張性は困難とあるが、これからは以前の様な高度成長や人口増も考えられないので、今以上に大きくする必要はないと思いました。
		アクセスを含め既存ストックを活用し、事業費を抑えられる点は長所だが、増設滑走路を離陸用には、2500mでは制限も多く不十分であるし、着陸用に使用するとしても非精密進入では機能が不十分である。また滑走路間隔が210mも制約が多い。事業費を安く抑えても、その後も環境・騒音対策や借地料を支払い続けることを考えると費用対効果も疑問である。ターミナル及び貨物地区の拡張余地も無い。「滑走路増設案」は一見良く見えるがメリットは少ない。
		空港拡張の必要性がどれだけ高いのか分かりませんが、今のままではそんなに不便なのですか？拡張できるだけ拡張して、それを維持するのでも良いのではと思えてしまいます。(↑将来の拡張性が困難とありましたので)
		先日観光で行った台北の空港の広さに驚いた。空の玄関 口としての空港の整備、整美は、福岡の将来を左右するもの。現空港の拡張ではとても対応できない。
		4. 将来再拡張ができないのも困るが、総論賛成。
		短期の活用には良いが、長期の活用には疑わしい。
		天神・博多駅からのアクセスの良さが維持されるのはかなり魅力だが、利用時間に制限あることと、将来の拡張性困難であることはマイナス要素。今後、福岡の発展を望む者としては遠い未来を考えて、新空港案に賛成。
		わかりやすく、検討項目も問題ないと思う。新空港案にある「滑走路処理容量の向上方策について」の項目があるがこちらにはこの案に対する向上方策を示してほしい(なければないと書いてほしい)。
		西側配置改良案が妥当である。同時に西および東に向け、少しでも拡張を行い。(継続的に敷地確保を行い将来にもそなえる)
		1時間における離発着数を増やすことができ、コストも低い。しかし、更なる拡張が困難なので、将来的なことを考えると、やめておいたほうがよいと思う。
		どちらかというとPIレポートを見るかぎり、「新空港」の案の方が魅力的だと思った。「滑走路増設案」を採用して事業を開始した場合、また滑走路処理容量が足らなくなった場合はどのような対策を取るのかわからなかった。
		すでにある交通機関を使えるなど便利ではあるけれど将来さらに増設が必要となった時に対応できないと思った。
		増設後の更なる拡張は困難だと、何十年後には今と同じ問題が起こるとマズイ。
		高さ制限や利用時間などが今後も問題として続くし、拡張用地も必要となるけど、こっちの案の方がいいのかなと率直な意見をだすとそう思った。
		かかる経費が安いということに魅力を感じていた。TV番組でこのことを知ったが、初めとても良い案だと思っていたが、将来性に関すれば少し疑問が残った。
		増設だけだと、またそのうちにバンク状態になりそう。
		現福岡空港の立地については各地の主要都市の中でも秀逸で、無理なく滑走路の増設が叶うのであれば合理的である。しかし、現実には決して広くはない敷地に滑走路の増設を行うのは無理があり、またその後の拡張性についても絶望的である。更に、非常に市街地に近い離着陸路エリアでは、増便による騒音被害についても気掛かりである。
		2032年頃まではいいかも知れないが、その後どう対応するのかわからない。
		しかし、私は将来性についてが大切なのだと思う。この先、増設案でいったとしても同じ問題に直面した場合、また多額の費用や時間が委する。
		やはり長い目から見るとその場しのぎ的なイメージがある。
		騒音の問題などはあるが、交通の利便性、環境への影響が小さい面を考えると将来的な増便への対応は困難だが、個人的には増設案に賛成。
		滑走路を増設しても、さらに拡張が必要になったときに対応できないと思う。
		滑走路増設は新空港案に比べ費用は安くなるかもしれないが、将来的に様々な問題に柔軟に対応できる新空港案の方が個人的に良いと思った。
		増設案は一時的な方法だと思う。増設したとしてもいずれは現在と同じようになってしまうのではないかな。
		その場しのぎで将来的にまた同じ状況になるのではないですか？
		・今後の拡張は不可能で、将来に向けた根本的解決策とはならない。
		今後のことを考えると、このまま滑走路を増設したとしても数年後には同様の問題が生じると思われます。経済状況から考えても新しく作る分が良いのでは？
		西側への滑走路拡張であれば初期費用なども抑えられ将来性、利便性も残ります。
		6) 事業採択されない可能性がある問題。・滑走路増設案は一般空港の整備指針(案)を満たしていません。現在、調査が先行している那覇空港は、総合的な調査から構想段階へ進んでいます。構想段階PI実施計画案 http://www.dc.ogb.go.jp/Kyoku/information/nahakuukou/10_kyougikai/06.pdf の3ページ目に一般空港の整備指針(案)を基に作業を進める旨が書いてあります。一般空港の整備指針(案) >2-3.計画の妥当性 >①空港計画 >事業の必要性を構成する内容等に照らして施設の規模・配置が適切であり、所要の >空域及び飛行経路の設定、適正な就航率の確保が可能と見込まれる等適切な空港計画 >であること。また、将来の拡張性について配慮されていること。福岡空港PIステップ4 PIレポートの15ページには『更なる拡張は周辺への影響が極めて大きく、現実的には困難』とあることから、将来の拡張性について配慮されていません。>2-4.事業の実現性 >①用地確保 >空港整備に必要な用地について確保の見極めができること。<説明会(10/6)での質疑応答(回答者は大阪航空局)> Q 名古屋空港や石垣空港は、拡張をせず新空港を建設することになりましたが、レポートにはそれよりも周辺の市街地化が進んでいる福岡空港で用地買収が可能であるかのような記載になっています。それでは、用地買収が可能である面積の基準は何haで、戸数は何戸かについて教えてください？ A 具体的基準はありません。少なくとも20haの用地が買収できない場合には、増設案は無理になります。以上の回答から、空港整備に必要な用地について確保の見極めはできていないと考えられます。構想段階PI実施計画案には、『整備指針(案)が満たされなければ事業採択されない』とあり、滑走路増設案が整備指針(案)を満たす可能性は極めて低いため、滑走路増設案を選択しても事業採択されない可能性があると考えられます。
		http://fukuoka-airport.sakura.ne.jp/web/img/pi-step4b.pdf どうしてこのような事業が実施可能かどうかについての重大な問題が一切レポートに載っていないのか疑問で仕方ありません。低レベルな調査会社には怒りを感じますし、低レベルな調査会社に発注した国には
		・離発着の回数が伸び経費がかからない部分は評価するが、将来性に乏しく、且つ現空港の欠陥は全く解消されない。
		安全性、将来性に問題がある。増設案には反対である。
		増設では将来の限界がある。
		滑走路増設案では将来再び満杯になるので反対です。将来再び満杯になっても拡張が可能な新空港案の方が 問題にならないので新空港案に賛成です。
		滑走路増設案は将来拡張ができないので反対です。新空港案は将来拡張ができるので賛成です。
		短期的な視野の解決にはなると思うが、長期(2035年以降)を考えると、また同じ問題が発生し、更に投資額がかかるので心配。(市民税が多くとられそう)
		今後増設の余地がないところに出資しないほうがよい。それよりも子供のための遊園地にした方がよい。
		増設は費用は安くすみそうだが、限度があると思います。
		・将来の再拡張は実質不可能

意見分類				寄せられたご意見
				増設にも限度があるのでは？それ以上増設できないので“目先”だけのことを考えている案では？？
				反対です。長い目で見て同じ問題がのちのち発生すると思う。
				最初は増設案がよいと思いましたが、今後増設する場所がないということだったら新空港がよいと思いました。
				そこまで利用が増えると思えないので増設案でよいと思う。
				さらに必要になれば、またそのとき考えればよい。
				長期的な需要増に対応できないならダメだと思う。
				「需給逼迫緩和の視点」について、更なる拡張の困難性が挙げられているが、この点を欠点として挙げたということは、更なる拡張という可能性が相等程度高いというわけなのか？
				将来の拡張性が困難であり、空港の寿命等を考慮した上で、寿命をまっとうすれば損にはならないんですが。
				拡張性がなくても今回の増設のみで利益は回収できるのですか。
				ただ、もしそれ以上の需要増が見込まれた時対応できないのは問題だと思う。
				将来的に、また増設の問題が浮上するのではないかと思う。
				現場所から動かないということに関しては利便性から言うとういが、将来性を考えるとどうしてもその場しのぎの案でしかない気がしました。
				けれど土地などが決められているので将来を考えると「新空港案」の方が良いと思う。
				新空港案より早く需要増加への対応が可能ではあるが、長期的な目で見ると、将来の大幅な需要増加には対応できないとあり、これでは初期投資が小さくても将来にまた対応策が必要となってくるため、この案ではすこし物足りないと感じる。
				何よりも利便性の事を考えると良いが将来性に欠ける。
				費用は新空港より少なくて済むが、工事に制約がかかるし、それにより工期も長くなってしまふ。また、新に問題が発生した場合にこれ以上の増設や拡張が困難であるように思う。
				空港というのは、やはり地域の発展に欠かせないと思うので、将来拡張の可能性が残せない案はやめた方がいいと思う。
				現状の良い点を全て引き継げるのでいいと思うが、将来的に更なる需要に対応できないのは不安である。今、需要増加に対応するために滑走路増設か新空港かと考えているのに、将来また同じような状況にならないとも限らない。そうなった場合はもうどうしようもないので、将来的なことを考えるとあまり賛成できない。
				現在の空港の立地・場所でのメリットは、福岡市中心街や市街地へのアクセスの良さ、交通網の利便性があるので増設案に賛成です。将来的な増設に対応できないのが難点だと思います。
				今ある場所に建設されるようなので、建設に時間もかからず、早く利用できそうですが、せっかくなのであれば将来の大幅な需要増加に対応した方がいいと思いました。
				しかし将来性を考えるとこの案では不安である。今後、便を増やし、さらに活せい化させていくなればこれではいけないと感じる。
				現空港のいいところは、アクセス利便性だと思います。
				将来空港需要が増えることを考えると、現空港では厳しいのかなと思いました。
				近い将来に対応できることは判ります。でもいづれ対応できなくなる時が来るのでは？
				騒音対策についても疑わしい点があります。
				現在の能力を高める為だけに費用は少ない方が良いが、安全性、将来性に増設の検討は内容がメリットを感じない。
				滑走路増設案は、以下の条件を満たしていないので事業採択されない可能性が高いので反対です。6) 事業採択されない可能性がある問題。・滑走路増設案は一般空港の整備指針(案)を満たしていません。現在、調査が先行している那覇空港は、総合的な調査から構想段階へ進んでいます。構想段階PI実施計画案 http://www.dc.ogb.go.jp/Kyoku/information/nahakuukou/10_kyougikai/06.pdf の3ページ目に一般空港の整備指針(案)を基に作業を進める旨が書いてあります。一般空港の整備指針(案) >2-3.計画の妥当性 >①空港計画 >事業の必要性を構成する内容等に照らして施設の規模・配置が適切であり、所要の >空域及び飛行経路の設定、適正な就航率の確保が可能と見込まれる等適切な空港計画 >であること。また、将来の拡張性について配慮されていること。福岡空港PIステップ4 PIレポートの15ページには『更なる拡張は周辺への影響が極めて大きく、現実的には困難』とあることから、将来の拡張性について配慮されていません。
				http://fukuoka-airport.sakura.ne.jp/web/img/pi-step4b.pdf 新空港案は、以上の条件を満たせるので賛成です。
				滑走路増設案は、以下のように将来の拡張はおろか用地確保の目途すら立たないので反対です。6) 事業採択されない可能性がある問題。・滑走路増設案は一般空港の整備指針(案)を満たしていません。一般空港の整備指針(案) >2-4.事業の実現性 >① 用地確保 >空港整備に必要となる用地について確保の見極めができること。〈説明会(10/6)での質疑応答(回答者は大阪航空局)〉Q 名古屋空港や石垣空港は、拡張をせず新空港を建設することになりましたが、レポートにはそれよりも周辺の 市街地化が進んでいる福岡空港で用地買収が可能であるかのような記載になっています。それでは、用地買収が可能である面積の基準は何haで、戸数は何戸かについて教えてください？ A 具体的基準はありません。少なくとも20haの用地が買収できない場合には、増設案は無理になります。以上の回答から、空港整備に必要となる用地について確保の見極めはできていないと考えられます。構想段階PI実施計画案には、『整備指針(案)が満たされなければ事業採択されない』とあり、滑走路増設案が整備指針(案)を満たす可能性は極めて低いため、滑走路増設案を選択しても事業採択されない可能性があると考えられます。
				http://fukuoka-airport.sakura.ne.jp/web/img/pi-step4b.pdf 新福岡空港案は、以上のようなことがなく将来の拡張性もあり用地確保も目途が立つので賛成です。
				増設案の良い点は、建設費用・期間とアクセスの良さに尽きと思います。しかし、近隣住民の方々への配慮や建物の高さ制限など、たとえ増設したとしてもそれ以上のことは出来ないように思えます。(さらに増設など)
				発着需要への対応が(ケースC)対応であり、将来の更なる発展に対応できないのであれば、心配。
				将来性の無い滑走路増設案に反対です。将来性のある新空港案に賛成です。
				現状が無理になる日が必ず来るので新空港を作った方がいいと思います。
				仮に増設したとしても話題性はない。費用や期間のことを考えると問題はないが、長い目で見ると、その後の発展はあまり期待できないのでは…と思う。
				騒音の問題も機になる。私は近隣住民ではないが、会社から飛行機の離陸が見え、気分は良いが、ほどよく空港から離れているにもかかわらず音が気になる。
				利便性を考えるといいのだが、借地料、将来の対応を考えると不安。
				処理容量にもやはり限界があり、将来の拡張性と困難が伴う。空港の利用時間も15時間という制限がある。環境、安全という視点も現状のままであり、特に離着時の安全性は周辺の市街地を考えると、大いに危険を伴う。
				更に増設に伴う用地買収や環境対策費、借地料がこれからも続く等のデメリットがある。
				この案のほうが優れていると思われる。市内からのアクセス利便性を重視すべき。現空港でも発着需要には応えられる他、将来の拡張性が本当に必要なのか精査すべき。
				周辺の騒音問題と安全性がそのままで残る。夜間の発着が出来ない等を考えると、工事費が少なくて済む、アクセスが便利といわれても、地域の発展性・将来性から考えると物足りない気持ちがある。
				新空港案に比べて短期的に行えるのでいいと思いました。
				でも、増築しなければならなくなった時を考えると絶対とは言えないように感じました。
				やはり、高いアクセス利便性は福岡空港の売りでもあると思いますが、近隣への影響等を考えると新空港案の方が優れているように思います。長い目で見て考えた場合、増設したとしても限界が来るのではないだろうかと思ったのですが、どうなのでしょう？
				将来的にアジアとのつながりを強くしていくとするならば、増設した後も問題が出てくるのではないかと思います。
				今の福岡空港の場所がとても便利だけど、これから福岡空港の需要の増加を考えると、また何十年後とかに同じ問題がでてくると思う。環境対応費、借地料は福岡空港が栄えれば便利さの代償として仕方ないと思う。個人的には今の場所のままだいいです。
				滑走路を増設する場合は、将来の大幅な需要増加に対応できないことが問題となるが、今の空港は利便性もよく、環境に関しても現状維持ということで、実際に行動に移す際にはやりやすいと思う。
				新空港案に比べると工事期間が短く、費用が安くすむ点ではよいと思う。しかし、滑走路処理容量が18.3万回とケースAの経済成長を見込んだ場合に100%対応できなくなり、またすぐに増設することになり、費用が余計にかかってしまうのではないかと感じた。
				このような検討をされているのは、市民の需要があるからだと思うので、早期にできる点では良いと思う。しかし、将来の発展に関しては、福岡と空港両方に妨げになるのではないかと。福岡→建物の高さ制限、空港→これ以上の変化は望めない。(場所がないなど)
				2032年頃までの需要には対応してるが、更なる拡張に対しては困難とあるから将来のことを考えるとあまり望ましくないように思える。
				せっかく2000億円かけて増設したとしても、ケースAのように発着回数が増えた時に対応できなくなってしまうので、その点が少し不安である。増設したとして、また対応できなくなってしまった場合は、どうするのか考えてあるのですか？
				私はこの案には反対です。将来的に滑走路増設で満たすことができなくなった場合に新空港をつくらざるを得ない可能性があるのでは滑走路増設は無駄になってしまう。
				今ある滑走路を増設することから早期に対応出来ることは良い点であると感じました。しかし、今後増え続けると考えたとき、増設には限界があるので、あまり参

意見分類			寄せられたご意見
			いは出きないと感じました。 早急に対処できる点はいいと思うが、3本目が必要になった場合、対処できなくなる可能性がある。 建設費が低いけど滑走路増設には限界があるのは将来的のことを考えるとだめ。 市内に空港があるメリットは大きいと思いますが、対する騒音や事故等(による被害の拡大)、マイナスの点も多くあり、ある意味では「満足と我慢」の限界案だと思います。仮にこの案に決定されても、発着の限界を迎える時期にどのような方向で対処していくかの案が示されるべきと考えます。 将来的に更なる増設ができないところが気になった。 私たち利用者にとっては利便性がたもたれる面で、こちらの案に賛成していたのですが、ここに住んでいらっしゃる方のこと、将来のことを考えると、新空港の方がいいと思うようになりました。 増設費用と効果のバランスが良い案。早く効果が出ることも良い。増設後需要に処理能力が追いつかなくなったら、他近隣空港との連携や機能分担を考えれば良い。 この案は、空港の場所が変わらないため、利便性は維持出来る。しかし、さらなる将来、増設など、何かの案が出た時に対応しきれないと思うし、高さ制限、騒音問題がもっと深刻化するのではないと思う。これから福岡に活気がつくとはなかなか思えない。 個人的にはこちらの案に賛成です。将来的に更に需要が増えた場合には確かに難しい(対応が)とは思いますが、アクセスの利便性は重要だと思います。 新しく滑走路をつくったところで、それ以上の拡張が困難であるようなら、つくらなくて良いと思う。 都市からのアクセスは良いが、将来を考えると需要増加の対応が困難であるから、あまり良いとは思わない。飛行機を利用する機会はこれから多くなる為、よりスムーズな利用ができた方が良い。 利用客が増えすぎた場合どういう対策がとれますか。 滑走路を増設しても、処理容量は大きくなってでも更なる拡張性がないため、さらに航空利用の需要が増えることで対応できなくなり、一時しのぎでしかないのでは？ 将来的に更に増えた場合、増設のみでは対応できない。騒音等が更に大きくなる可能性もあり、街の発展としてはよくない。 現状を維持したままでの対応が可能であるため、短期的に考えた場合コストの低さが魅力に感じた。しかし長期的視点で考えると空港の拡張には限界があるので、現実的でないように思える。 将来の拡張性、周辺市街地への影響、東南アジアへの玄関口としての役割を担うことに不安がある、などが問題と感じた。 将来の対応として、滑走路を3本とれる様に色々と計画制限(建物)しては。 アクセスが良いのと経費が少なくて済むのは、ひとまず良いと思うが、将来的に再度拡張などの検討をしなければならなくなるならば、もったいないと思う。
	3. 利用者利便性の視点について	① アクセス利便性について 1191 件	今の利便性が継続するメリット。今後開通する九州からの新幹線を利用して来るにも便利であろう。もちろん、空港から市内への地下鉄も今のままで便利です。今のところ日本一便利な空港だと思っています。伊丹空港が騒音問題を抱えていても利用者が減らないのはなぜでしょうか。便利だからです。減便もされません。将来人口が減っても縮小は容易ではないですか？ 工事費も安価で現実的だと思う。アクセスのよさが何といってもメリット。福岡の都市評価が高い理由のひとつであるので、わざわざ新しい空港を作る必要に意義を感じない。ただ、都市計画(高さ制限など)の制限と安全面の不安が問題点。 現在の日本一便利な空港を維持する工夫がみられた。(費用もかからずに済むし) ・高いアクセス利便性が維持される。 私は県営名古屋空港の近くに住んでいます。飛行機が飛びかう生活があたりまえでした。とても便利でしたが、今はセントレアを利用しています。便が増えて福岡へ来やすいのはいいのですが、福岡空港が遠くなるのはイヤです。 事業費、自然環境への影響度合及び現状の利便性からこの案を支持いたします。 利便性、経済性から増設案が最良と思う。国交省も良い対策を出したと思う。 経済的にも良いと思う。又、現状地下鉄で天神・博多駅に直結しており便利である。 今の場所は便利でアクセスも良いので、増設できるならば、今の場所で残してほしい。 利便性からすると、現空港滑走路増設が最適と思う。又、費用も安上り。 1. 朝倉市よりの距離は近。また公の交通機関も整備される。 国内でまれに見るアクセスの良い空港なので個人的にはこの案がいいのだが、将来性を考えれば新空港案もやむなしか。 交通アクセス面で現在大変利便で是非現空港増設を。 ・高いアクセス利便性は、すべてのがよい。 現在地にある福岡空港は、利便性、スピーディさにおいて、世界的も自慢できるものです。福岡の財産であり大きな強みとなっています。是非この強みを強化する方向で進めていただきたい。 現空港の利便性、費用対効果から最良の案である。 これからの福岡を考えると、都心部から近い大型空港は魅力だと思うので、こちらを推します。ただ、東側増設案との比較がなく残念でした。確かに経費、時間共にかかるかもしれないけど、その先を見たときに、それ以上がない西側案より、東側のほうが良かったと考えるかもしれない。東側の比較も教えてください ○良い点 ・空港まで近くて便利(日本一) ・その近さ、便利さ故、航空網が発達し福岡の発展を支えてきた 西側拡張の間隔300m案では、都市高速道路の移設が必要になります。仮設の切り回しも困難と考えられるため、工事期間中は通行止めとなるでしょう。また、移設後も高速道路にとしては線形や縦断勾配が極めて悪くなるでしょう。これでは交通管理者が許可するはずがありません。西側拡張の間隔210m案では、増設する西側の滑走路では計器着陸ができないため、既存滑走路を着陸用にするのが基本となるでしょうが、これでは割合の多い国内線の離陸機は、東側の国内線ターミナルから滑走路2本を横断して、増設する西側滑走路に向かう必要があります。ただでさえ離着陸で混雑する中、地上では鈍重な航空機が滑走路2本を横断するのはトラフィックの多い空港では問題があります。ターミナルが片側に集中する那覇空港のクロスバラレル間隔210m案でも、平行誘導路の二重化と併せても、処理容量は現在の1.3倍にしかならないと報告されています(現行の時間当たりの処理容量も福岡より1回多い)。ターミナルが両側に別れ、なおかつ国内線離陸機が滑走路2本を横断する世界でも例を見ない運用形態になる福岡では、新聞報道されているように、処理容量は1.1倍程度にしかならないでしょう。これでは混雑解消にはなりません。以上のように、西側拡張案には問題が多く、解決策にはなりえないと考えられます。東側に拡張する案もあります。単純に空港として考えると、ターミナルが西側に統合されるので、理想的です。地下鉄を西側ターミナルまで伸ばす必要がありますが、アクセスも今の利便性を維持できます。しかし、ターミナルが西側のみになるということは、空港東側は滑走路があるだけで人は来なくなり、単にうるさくなるだけです。また、東側で駐車場や広告収入を得ている人たち(その多くは借地料収入も得ている地権者)は、到底納得しないでしょう。事業費も7500億円にもなり、年間100億円を超える借地料+環境対策費を加えると、新空港建設よりはるかに高くなります。よって、東側拡張は現実的ではありません。 「アクセス利便性」「費用」だけしか『新空港案』に勝るものはないという考えです。 現在ある空港の機能を高める施策は、もっとも適切であると考え。福岡空港は、国際的にみてもtop5に入る利便性の高い空港である。その活用を主軸で考えることが賢い。経済面や環境面から見ても、もっともすぐれた施策である。人口が減少し、空港も多数あることから考えても、右肩上がりの需要増はありえない。その点からも、現在空港の活用がもっとも適切であり、将来に負担を残さない。 滑走路を前後にずらすことにより、周囲の建設物に障害が無く簡単にコストも低いと考える。騒音については今始まったことではなく苦痛ではない。福岡は立地の良さで利用者が多いと思う。地下鉄での直結があり便利。また、ビジネスマンも福岡の都心を出発ぎりぎりまで利用できるのは、この場所であるからと思う。関西や佐賀、北九州など新設された空港が今、予想通りの利用率かと思うとそうではない。空港の活性化はその都市の活性化に一番つながる。利着率も大事だが実際の利用者のことを考えてほしい。そのため何とかこの地で、空港を維持してほしい。 ・都市型空港として今後も十分期待できる。(関空等は完全に失敗と思う) これが最も現実的であると思います。現福岡空港が活況なのはその利便性にある。それが新宮沖などに移転した場合は、関西国際空港と同様になっていくものと考ええる。 【現空港・拡張案】○良い点 ・空港まで近くて便利(日本一) 【現空港・拡張案】 ・その近さ、便利さ故、空港が米軍払い下げ発足から一定期間まだまばらだった都心や周辺市街地環境下で発達し、それなりに福岡の発展を支えてきた 西側増設がもっとも現実的で利便性も良いので賛成。必要ならば現国際線のターミナルを現在の駐車場にセットバックさせ駐車場はターミナルの地下に造る。又、道路(都市高等)もなるべく地下に造り直す。 現空港を増設する方が良い。交通機関等の利便性が良い。 利便性が福岡空港の特徴なので、この案で良い。 交通アクセスに変化がなく、財源や周囲への影響がまだ計算できる点では評価できる。

意見分類				寄せられたご意見
				現状のアクセス利便性を考えると、これほど便利な空港は世界的に見ても珍しいと思います。その利点を最大限に活かしてほしいと考えています。ところで、空港には時間制約がありますが、あの時間を少しでも延長する事はできないのか、と思いました。「地域の発展のために住民が協力する」という考えは、現実的ではないでしょうが。 利便性、経済性が一番と思います。 アクセスの良さ、時間的問題、又ターミナルも充実していると思われます(今のところ)。滑走路増設の方が良いと思われます。高齢者の時代が過ぎれば人口も少子化で減ります。あわてないで、じっくり考えるべきです。 アクセスが重要です。北九州からの利用なので、アクセスが悪い場合は北九州を利用します。 アクセスが良いので、福岡空港を利用しているので、この案を支持する。 費用対効果の面で優れている交通の利便性も良い。 利便性のことを考えると、現空港での滑走路増設が良いと思う。今よりも遠隔地になれば空港利用を控え、特に国内の移動に関しては、新幹線等を利用する可能性が高くなると思う。空港に行くまでの交通機関の乗り換え回数が増えることは、空港の利用頻度を下げることになる。 3. 交通の便利が世界一、利用者に喜ばれています。以上の3点が大きな理由である。 1. 反対である。将来性がない。良いのは利便性だけ。 アクセス等のインフラを考えれば現空港の滑走路増設がベストではないか？ 福岡空港の最大の魅力は「市内へのアクセスのよさ」です。この良さをなくしてしまわないためには、増設案が最良だと思います。 地域環境等を考慮すれば、この案が一番。空港利用者はアクセスの利便性を重要視する。 大賛成です。日本で一番便利ですから。新空港はアクセスが良くない。不便になるから反対です。 利便性からいうと、こちらの案に賛成。土地の借上でなく取得はできないのだろうか。 こちらの方に賛成です。何より今の交通利便性。又、せっかく今ある施設ももったいないし。新空港にする為の自然破壊を考えると、利用時間帯の不便などは比較にならないと思います。 利便性からして、本件を是非採用していただきたい。 かなり頻繁に利用するものにとって、増設案は魅力的です。アクセスの良さはゆずれない。 街に近い分アクセスはいいが、危険と騒音も解消されないし、地代を払い続けなくてはいけないのであまり賛成できない。 福岡空港は、利便性の高い立地であることが、経済活動などにおいて最も重要だと思います。現状の福岡空港の処理能力を上げつつ、近隣空港との連携を図ることによって、福岡を中心として北部九州全体の活性化が期待できると思います。 利便性も考えるとこれが理想！！ 南東側丘陵地を除去して拡張する案など具体性があり納得できる。私は空港東に不動産を所持しておりますので、過密化による事故を恐れています。が、利用する立場としては、増設が望ましいと思います。旅行の際とても便利だから。 地下鉄との接続上利点はある。 良ければ改善して増設してほしい。アクセスが大変現在は良いので変えないでほしい。 ・交通アクセスが良い。 現実的だと思う。空港利用者にとっては、今までと使い勝手が変わらないため、ありがたい。 都心に近い利便性。遠くなる分、時間も価格もかかり、陸の交通を選択することになると思います。増設案の方が価格も安くすみ、その分他へまわせると思います。 手軽に実現できるし、今までの交通アクセスなので難難。第2ターミナルの改装も進んでいるのでいいが、将来的にはすこし不安。 アクセスが良いのが一番なので、増設案に賛成する。費用も少なくて済む。 私はこちらがわの意見の方がよいと思う。資金面の調達のほうが難しいし、何よりも交通の利便性を考えると断然こちらの方がよい。しかし、祖父の家がとても近いので祖父の家が遠くなったり、なくなったりしたらこまるなとも思う。 折角、地下鉄が整備され、国内で利便性の高い空港との位置にあるのだから、現在の空港を活かした滑走路増設案が良いと思う。 西側増設が望ましい。日本一便利な空港、世界でもR/W 1本しかない空港で欠航が少ないなど、利用するお客の立場では便利で欠航が無いなどが理由です。 投資の少ない改良案が良いと思います。又、毎月利用しています。市内で便利が良いのが一番の理由です。 費用も安く、利便性も高い。この案で良いと思った。 アクセスを含め既存ストックを活用し、事業費を抑えられる点は長所だが、増設滑走路を離陸用には、2500mでは制限も多く不十分であるし、着陸用に使用するとしても非精密進入では機能が不十分である。また滑走路間隔が210mも制約が多い。事業費を安く抑えても、その後も環境・騒音対策や借地料を支払い続けることを考えると費用対効果も疑問である。ターミナル及び貨物地区の拡張余地も無い。「滑走路増設案」は一見良く見えるがメリットは少ない。 この案は、利便性、事業費でベストではあるが、将来的に不安を感じる。 利用するものとしては、利便性を重視してしまうため、位置的に現空港がベストだと思う。ただ、近隣住民等への騒音や安全性等をどうしていくのかという問題はなくなるだろう。 2. 都市部からの利便性 以上の事から増設案に賛成 2500メートル滑走路で既存滑走路の間隔を詰めれば都市高速に抵触せずに滑走路の増設が可能というのは意外だった。しかしこのプランは現状の高い利便性が維持される反面、増設滑走路は地方空港並みの2500メートルな上に非精密着陸となることによる運用の制限が心配。 現空港の利便性が継続され、発着便数を増やすことができる案でよい。現状の位置は移設すべきではない。 今の空港を活用して安全で、利便性のある空港に改修すべき。そうするなら税金を払ってもいいと思う。 現在、私も定期的に利用しているが、空港への交通アクセスは日本国内では一番良いと思われる。しかし、需要の対応に事業の経済性を考えれば、この案が良いが空港周辺の住宅等への影響(騒音・落下物)の不安が消えない。 ・都心から近い空港は海外も含めて貴重な財産である。地下鉄などアクセスもよく既存のインフラを有効活用し続けて欲しい。 増設案を支持する。可能な限りコストをおさえるべきで、これ以上の財政負担を市民に背負わせるべきでない。地下鉄で行ける日本一利便性の良い福岡空港を移転させる理由はない。 絶対「増設案」で実現すべき。 一番妥当な案と思う。今後の少子高齢化社会がより進む中、利用者の便を考えると、新空港案は利用者無視と思うため、増設案に賛成します。 これ以上の需要増があるとは、全く考えられないので、この案に賛成！利便性に勝るものはないと考える。 工夫次第で費用はカットできると思える。譲歩しての増設案賛成である。 ①アクセス 利便性について 福岡市の中心地域である天神地区からのアクセスを外しているのはどうかと思う。 この案が実施に現実的であり、利便性を考えても現状と差異がなく、選択すべきものと思います。 何れの案でも対応可能というのは理解できました。現空港をそのまま使うにせよ、ターミナルの一体化、地下鉄の延伸、つけかえは最低限必要と思う。田舎の一日数便しか飛ばない空港についての議論ではない。日本3位、4位の都市圏の空港である。あまり恥ずかしい施設にはしてほしくない。 アクセス利便性は大変評価するが、生活環境への影響は大きい。 賛成です。アクセス利便性の面、コストの面からも有効と思えます。市内等の建物の高さ制限に対する負の要素はあるが、オフィスビル、マンションも現状の高さで充分であり、高層化の必要は認められないと思います。 燃料高騰や株価下落など今後の経済が見通せないなか、九州経済の発展の為にも福岡・佐賀・大分・長崎からアクセスの良い現在の位置に増設することを推奨します。財政難が今後継続される可能性が高い中、高額な出費は控えたほうが良いと思います。 福岡空港は、日本一便利な空港である。だから利用者も多いので、このまま増設することが一番望ましいと思える。 交通の便利さ、地下鉄を利用して行けるので、時間的にも今の場所で増設をしていただければ一番よい。 春日市の住民であり、日頃の騒音は悩ましい問題とは感じますが、一方で飛行機を利用することも多く、アクセスの面の良さは捨て切れません。住人の立退き問題等は、きちっとやってほしいですが、本案が妥当と考えます。 市中心に近く、地下鉄の終点、国内最良の空港だ。USAサンディエゴに匹敵する良港。 空港利用者が増え続ける事を前提にするなら(これが根本的に間違っていると思う！)この滑走路増設案が最良であり、これしか希望しない。工事費用、利用者のア

意見分類				寄せられたご意見
				クセス、利便性の点からも滑走路増設案が最適。戦後よりの歩み、進歩をそのまま通用すると、施設だけが拡張され、人口、交流は右肩上がりとは云えなくなるだろう。24時間空港の必要性全くなし！ 現行福岡空港程アクセスの良い空港はありません。この特徴を維持すべきです。 国内線は、旧空港を存置することが市民にとって利便性からも必要と考える。 今の空港の利便性がいいので是非増設して下さい。 交通、予算面で有利。 福岡空港の最大の長所である市街地からの距離及び他の交通機関とのアクセスを考えると、増設案が一番望ましいと思う。また、他県からの利用者の事を考えても、移転させるべきではない。 こちらが現実的。まず、24時間である必要はない。あくまでも中心は東京。世界のハブ空港になりたいなら空港利用税をどうにかするべき。当面は無理だから。こちらの案のほうが良い。世界の人の認知：福岡空港＝傘をささずに素早く会議に行ける。最大の売りでは？ 便利な空港でも生活環境に悪影響があるのは問題。 費用圧縮する案として検討された西側配置改良案が好ましいと思う。現在の場所は利便性高く、本案としてももらいたい。 可能ながざり、増設で対応すべきだと思います。便数の大幅な増加はのぞめないかもしれませんが、利便性が大きいので、福岡市でのビジネスの発展には絶対に有利と思います。 賛成。現在福岡の発展を支えたものとして、利便性の高い空港は、その存在をなくして語れない要因である。 2032、9200億円に見合う便益は本当に得られるのか。確実な投資を選択すべきである。 一番、今、福岡空港が好かれている。 理由、便利が良い！！をこわさずにできるので、市民からの理解は得られる。 アクセスが便利なので増設でよいと思う。¥も安くすむし、あえて新設しなくてもよいのでは？ コスト利便性等から見て、リーズナブルな案だと思う。 利便性を重視するならこの方向がベスト。大いに賛成。（中部もこうすれば良かった） 現滑走路増設では、確かに離着発拡大はできるでしょう。しかし、安全面、継続コスト(借地料・防音対策等)は拡大する。交通の便も確かに良いが、市街地に近すぎて市の発展を妨げている。(高さ制限) 現滑走路増設ではなく、長い目で見て、海上空港とすべきではないか？ 新空港絶対反対！！今ある空港を存続希望。便利です。博多からも・・・ 環境のために国民の経済のため(お金は余っていない)にも、これ以上無理はしないでほしい。 現空港をそのままにして、滑走路が増設可能ならば、それが最も現実的と考えられる。閑空やセントレア等の例はあるが、主要都市からのアクセスに新たな負担が生ずる。福岡空港は大都市だけでなく、日本の空港の中で最も都市に近い。これは、この空港の最も大きな利点であり、将来の福岡というしの位置づけをアジアの主要としという点に求めた倍、これは余り数字には表れない大きなメリットであるといえる。 このようなメリットを失うべきではない。経済性だけでなく、政治性・社会性の観点から考えるべきである。そうすると、どこにでもある海上空港など何の魅力もない。現在の位置で知恵を絞って、改良を重ねてくれることを希望します。 アクセス良好であることは重要なポイントだと思います。 賛成。都心(天神)よりこんなに近い距離に空港があるのは福岡県だけだと思います。どこの都道府県にない、本県の大きな特色です。これを活かした街づくりが進めば良いと考えます。節約は、今後も大切にしたいもの。共生です。 福岡空港利用が減っている現在、税金を投入するしかないのなら、今のままが全てです。全国の利用者もアクセスを先ず一番に挙げていることもあり、わざわざ一番の魅力を手放してまで新設するのは可笑しい。これより先、世界は拡大の方向へはゼツタイに行きません。国土交通省の数値にも不信がありますし、そのまま信じてはいけないと思います。新設はゼツタイに反対です。地元経済界の意向など関係ありません。住民の意思が一番です。税金は私たちが払っているもの。私たちの望みはこれ以上の税金の負担は 嫌と言うことです。 アクセスを考えると 空港の場所は変えてほしくないで、増設希望。 金銭的にも増設案を支持。 新空港案には反対。どうしても必要であれば、増設案に賛成。交通利便性、自然環境の保護、費用の面からも増設案の方がマシ。ただ、この不景気の時期に誰が負担するのか。福岡市民は既に一人200万円の借金をかかえており、破産状態である。周辺の空港との連携をもっと図るべき。佐賀、北九州空港は、今の利用状況ではもったいなさ過ぎる。 アクセスの良さを生かすべきだと思う。予算の面でも適切だと思う。 空港を利用する人にとって、利便性というのはとても大事だが、騒音により空港周辺住民が被害を被っていることは それ以上に問題である。 利便性のことを考えるのも重要ですが、 空港周辺の生活環境を破壊しては意味が無いと思う。 ・現在の空港は150万都市の中心部からの利便性が非常に高く、その利便性は九州はもとより全国でも一二を争う空港になっていると思います。近くに北九州空港・佐賀空港等が出来ても福岡の方が利便性が高いため利用客が増加していると思います。従って近隣の空港の利便性が上がって、より近い空港を利用する様になると福岡空港の利用客の増加数は下がってくるかもしれません。また、24時間空港は北九州・佐賀にお願いしてもなんら問題ないと思います。従って現在の滑走路増設案は経済的で一番現実的だと思います。 高いアクセス利便性は維持してもらいたい ある程度までは需要増に対応できることが確認できた。 利便性は当然以前と変わらず良好である。 個人的に国内線しか使用しないので、国際線への乗り継ぎは考慮しないし、利用者全体の内、どの程度(%)が必要としているのかわからない。 お金もかからないし、これから人口が減っていくわけだから、増設で十分だと思います。新空港を作ったら、国際線に乗る人は、大幅に減って、国際線は、つぶれると思います。新空港を作ったら、私は、便利な新幹線を使用します。増設して、人口も減っていくわけだし、北九州空港や新幹線と共存しながら、うまくやっていけばいいと思います。地下鉄を造ったことを無駄にしないでほしいと思います。 最近の新聞報道による将来の発着予測や現在の空港の利便性の高さを考慮すると、増設案が最も良いと思われる。日本の空港で最も都心に近く、交通手段が充実している現在の空港の最大の利点が維持され、その上で、発着回数が増強されるからだ。 少子高齢化による日本経済の縮小は確実なので、現在の空港を増強するという手段が最も合理的である。 「世界一便利な空港」をセールスポイントとした福岡市および空港周辺の都市計画、地域振興を考えるべきである。 福岡空港は全国でも優良な都市部への利便性を持っており、その優位性は確保すべき。 西側配置改良案は、工事期間、コスト削減が図られ、なおかつ既存の交通メリットを生かすことができ納得できる。 コストが安く、都心に近くて便利。 利便性、予算から見てこの案が最良。 現在の滑走路がある為、交通アクセス面、費用面を考えると増設案に賛成したい。 地下鉄で天神・博多駅からすぐ行けるという利便性が高い。交通費が安くすむ。速効性！ 現空港の高い利便性が維持されることが、建設費用が低いことが最大のメリットなるも、50年～100年先の福岡市のことを考えれば、中途半端の案である。 利用者の利便性と現在の経済状況と財政面からみて、将来の発着需要に対応できれば、約1/4の建設費の点からも当案に賛成する。 アクセス利便性は国内最高の条件と考えられ、増設案が望まれる。 賛成。アクセスの良さは何ものにもかえがたい福岡の資産です。ビジネスにも観光にとってもアクセスが悪くなると他県や他の都市に対し、福岡の地位が低下することでしょう。関西に行ったとき、大阪空港からの京都・奈良への便利の悪さに驚くとともに、二度と飛行機で大阪に行かないと思いました。余談ですが。 現空港は第一に利便性がよいため利用者等が多い。現時点では一番よいと考える。 妥当な選択だと思う。アクセスの良さ、大きくすれば良いものではない。 1. 福岡市周辺市町からすればアクセスは最高です。(ドーナツ形空港) 東側配置案がベストと思う。交通の便もよく国際・国内線ターミナル一帯、他の利便性よし、都心より近く交通アクセス最高空港である。 国内線第1ターミナルは、かなり老朽化しており近い。将来建て直しが必要。第2ターミナルは中途半端な大きさで不足分を第3ターミナルでおぎなっているのが現状。 福岡空港の利点は市街地より近いという事だし、東側配置が良いと考えます。 賛成。西側配置が現実的で費用も少なくて良い。交通の利便性も良い。 福岡空港に関しては、他県の人から「便利で助かる」との話を聞く事が多く、今の場所から移設するのはどうかと思う。 事業費が最も安い点、及び日本一便利な空港を維持できるので大変いい案と思われます。 利便性を考えて、現空港における滑走路増設案に賛成です。 新空港案に比べて事業費が格段に安く、現在の空港施設、地下鉄などの交通機関をそのまま活用できるのは大変現実的な案だと思う。市の中心部や博多駅へのア

意見分類			寄せられたご意見
			クセスの利便性などは、現空港は日本一の空港だと思う。 費用対効果に関しては西側配置（既）が良いし、利便性をそこなわないと思われる。 賛成。地下鉄やバス、福岡県外からも交通アクセスが良く、必要であれば滑走路を増設すればよい。国際線は成田をはじめ、他にあるのでそちらを利用すれば足りる。 既存の空港を絶対に継続してほしいので滑走路増設にて対応してほしい。福岡空港の立地条件は日本一です。 成田ー羽田、名古屋ーセントレアのように両方いいところがあるが、都市に近い方が需要がある。鉄道駅から遠いと利用はへるから増設案が現状でよい。 滑走路増設案が良い。 JR博多駅（九州新幹線が2011年全通する）に近く、福岡以外の他県の人も利用が可。 アクセス面ではよいが、安全第一を考えるとかなり問題がある。世界の傾向として海上に新設されている方が多いことも安全面優先ではないか。その点、増設による危険性は現在よりも増すと思われる。 増設しても誘導路の増設も平行で実施しなければ発着能力は解消しない。良好な空港アクセスの確保の観点は重要である。 精密進入2本にこだわるべきである。合わせて平行誘導路、もしくは待機場所を作り、誘導効率を上げるべき。 西側配置改良案が良いと思う。環境整備に大きなお金をかけずに利便性はそのままで機能アップすることができるので。 p7～p8まで目を通しましたが、もっと誰にでも分かるよう簡単に記載して欲しかったです。私は大野城市に住んでいるので、『断然、滑走路増設案』に一票です！！福岡都心部に便利なのが一番なので、このままでもいい……。いや、戦後今までがそうなので今さら場所を変えるだなんて考えられません！！ ・現在の空港は近くて便利ですが、これ以上の増便には何かと無理があるように思います。 天神・博多駅からのアクセスの良さが維持されるのはかなり魅力だが、利用時間に制限あることと、将来の拡張性困難であることはマイナス要素。今後、福岡の発展を望む者としては遠い未来を考えて、新空港案に賛成。 西側配置の改良案が良いと思います。利便性と建設費用を考えれば、これが一番良い。利便性は市民にも産業発展にも大きな位置を占めると思います。 価格が安い。交通の便がよい。今までどおりの利便性がありよい。 今の場所だから価値がある。 現在の福岡空港への道路整備・地下鉄乗り入れ等が充実しているので滑走路増設案に賛成します。 現空港のロケーションは世界でも稀で移転は望ましくないと思う。 国内線・国際線を一体にし、乗り継ぎ客にも便利だし、旅客を増やすべきではないのか。 幹線の空港にしてはターミナルも貧弱ではないか。 福岡空港の良いところ、又、利用者が多いのは、やはりアクセスの利便性が良いところだと思います。街中にあり、すぐれた利便性で現在の様な利用客増加となっている為、こちらでお願い致します。 都心に近く「滑走路増設」が良い。 当面の施策として賛成。 世界有数の便利な空港を維持でき、東京をはじめ各地のビジネス客にとって大きなメリット。増設後便数増も期待でき、乗客の利便性一層増す。 投資額がはるかに少なく、土地取得・騒音対策が比較的容易、空港内の航空機の混雑させられる。 当面能力的に十分。今後の東南アジアの旅客増に十分対応できる。 現状の利便性と費用を考えると増設案に賛成する。 賛成である。費用が抑えられ、かつ交通の利便性は新空港の比較にならない。都心部の高さ制限にも大賛成である。 現時点では最も妥当な案件。土地借料については法律の運用で解決できる部分があるのではないかと 地下鉄については国際線迄延伸し、利便性の向上を期して欲しい。 賛成です。コストも安く利便性も高い。 賛成。現在の飛行機の交通量の多さ、将来性を考えれば増設と思う。博多からのアクセスの良さはとてもいいもの。 日本全国どこをさがしても交通の便がこんなに良い空港はない。 福岡空港は日本でも最も便利な空港と思うので、その視点は重視してほしいし、継続すべきである。 空港アクセスが良好な現状を利用するため、ここがよいと思う。 市街地に近く、交通アクセスも便利な福岡空港は増設案がベストと考えられる。 騒音や安全性についての検討結果には呆れました。騒音がひどくなり安全性が低くなるのは便数が増えることから明らかです。利便性にばかり重きを置かなくてもいいと思います。 生活環境をこわしてまで、利便性を追求する必要はないと思います。 どうしても何らかの工事が必要であるならば、滑走路増設案が適切だと思います。良好なアクセス面、工事期間が新空港案に比べ早いところや、初期投資はかなりこちらが少ないですし、新空港を建てる建設期間や費用、周りへの騒音問題、環境破壊、アクセス面等を考えますとあきらかに滑走路増設案が適切だと考えます。まずは滑走路を増設し、様子を見る。それでも将来的な需給面で問題が出てきたら改めて新空港案を考えるべきであると思います。 利便性は気になるが、騒音問題が解決しないことは大きな問題だと思う。 西側210案は事業費コストも少なく、他の案と同等の利便性があり、評価できる。 費用もさほどかからないし、アクセスが何といても近いし便利である。 福岡空港は、やはりこの交通の便利な所、福岡都市圏からこれだけ近いのが県民（市民）からすると自慢です。1番の特徴であり長所です。なので増設案に賛成します。 ・今の便利さがガマンしよう。 現地での空港を望んでいます。金額面から西側配置（滑走路間隔210m）改良案だと今の空港を活かしながら、都市高速や他のハードも活かします。多少の不便は感じながらも交通手段や中心部へのアクセス等を考えると、これくらいが丁度いいです。 アクセスがいいことで福岡は発展していると思う。 現在の位置にあると利用しやすい。 今の利便性を活かしてもらいたい。全国の空港で福岡だけがストレスなく飛行機を使用できます。このままでもなんとか増設案をお願いします。 利便は良いが、市街地空港の危険がある。長い将来を考えると、再び移転論議が起こると思われる。 一番現実的に近い方法ではないかと思いますが。アクセスは申し分なしですし、余り費用もかからない方法だと思います。 しかし、騒音を考えると新空港案もよいと思う。 東区に住んでいて、騒音は慣れているため気にしていないので、現状の良好なアクセスがなくなると困る。国内有数のアクセスのよさは本当に便利。 一番合理的。市街に近く大変便利。 福岡市（周辺地域を含む）のような大規模な都市で、これほどアクセスの良い空港は世界でも例がないのではないかと。 空港アクセスの利便性を維持してもらいたい。保安検査場の混雑を解消してもらいたい。 現状の利便性が生かされる。建設費が安く、利用者の負担が軽減される。 将来への需要対応については、周辺空港との協調をとりながら解決してもよい。 将来の需要への対応が困難とのことであるが、どこまで発着回数が増加するのか、具体的増設便が不明。 発着時間の調整で何とかならないものか、と、いうよりアクセス利便性が最も優れているため、“現状増設！”に賛成。 ・仕事、買物、スポーツなど、どれをとってもアクセスがよく便利。 ・福岡空港ほど便利な空港はないと思う。 利用者の利便性では他に類を見ないすぐれた点があり、捨て難いものである。なお当節の経済上の混乱で将来予測も立ち難い時にあたり、少ない経費ですむことは利点がある。もちろん欠点も多い。 多少不便でも、充分日本で一番便利な空港にはちがいない。 アクセス利便性が保たれることが何より期待しています。工期が短いことも魅力的です。 増設することで利便性は維持できるが、騒音問題は何ら解決しない。これは環境基準の可及的速やかに騒音レベルをクリアするという文章と相容れないと思う。 場所を変えると、また空港までの交通の便を考えると大変。 利便性がとてもよい。 市街地から近いので空港までの時間がだいたいわかります。できれば近くにあった方がよいと思う。

意見分類				寄せられたご意見
				交通便が良い。
				今の場所がOK。
				利便性の面でこちらの方がよさそう。
				現在のところ、アクセスがとても良いし、設置費(コスト)も安いので、できればこの案が良さそうだ。
				自分が空港を使う時には、1分1秒を争うことはないので、アクセスにかかる時間は20分かかっててもかまわないと思う。
				空港の利用時間に制限があることの方が、利用しにくいように感じる。
				便利がいい。地下鉄で行けるから。
				福岡市に近いので、増設案はいいと思う。
				新空港よりも滑走路増設案が費用が少なく便利がいいように思ふ。
				費用が安くて便利な所にある。
				今の住まいが近いので便利がいいので、最初のうちは騒音を気にしていたのですが、今は利便性の方がいいので。
				賛成。利用しやすい。
				アクセスに便利なので増設が好ましいです。
				賛成。予算的に押さえてできることと、便利であることが大きな理由です。
				賛成です。佐賀からですので、アクセス面で現在の空港増設案まで良いと思います。
				今の空港のアクセスの方が便利です。
				③自宅に近い(車で約30分)し、天神や博多へも近いのでいい。
				よく出張する私としては、滑走路増設案に大賛成です。私の知人も福岡市内(市街地)に空港があるので利用すると言われています。市街地から離れたところに空港ができて現在の利用率が保てると思いますか？費用的にも増設案がBestと思います。
				現在の場所は全国の空港と比較して見ますとすごく便利な場所にあり、すぐ利用しやすいです。又、増設にあたりさまざまな問題点もいくつかあるかと思っています。今後検討が必要ではないかとも思われます。さまざまな部分でよりいっそう増設案に向けて進めていってもらいたいと思います。
				今の場所が利用するにあたって、すごく便利だと思う。
				賛成。都心から非常にアクセスが日本一良いと思うので増設案に大賛成。
				滑走路増設にあたってのデメリットの部分を考えても、新空港建設するよりもずいぶんメリットがあるだろうと思います。現在ある空港周辺の理解をえるための努力も大変かと思いますが、滑走路が1つ増える事で今以上の(たとえば騒音など)住民への負担が増えるという感覚はあまりないと思う。それよりも新空港の場所にうつる事の方がマイナスにとる人が多いのでは・・・？今の場所はとても特利なので、少々高くても飛行機を利用していますが、空港に行くまでの過程がめんどになると、移動時間が多くても別の交通機関をつかうと思います。
				将来に不産を残し、目先の利便性考えたら大変かもしれない。
				交通の便から新設でなく増設に希望する。
				既存の空港が便利である。将来的には新空港の必要も出てくると思うが、財政上は今のままが良いと思う。
				現在の場所の方が便利で良い。
				初期投資が少なく済みそうなのと、やはり現空港の利便の良さが一番の魅力です。板付にあるので、私は利用しております。
				地域住民の方の安全性の確保は必要ですが。
				現在使用している立場としては、今の場所増設する案がアクセス利便性では良いと思います。
				2030年まであと20年。単純に200億円／年の費用で費用対効果がでるのか。建設にも時間がかかるため有効期間がへるのでは。
				ただし、現在のメリットである都心部から近いという点が残るため、現位置での増設に賛成。
				空港迄来るのに今の現在の場所が個人的にはいいです。近くに住んでいらっしゃる方には大変迷惑でしょうけれども。
				賛成です。利便性優先。
				便利が良く安く上がる。
				アクセス利便性を考えると増設が望ましい。
				こちらが便利だから。
				今の利便性をのこして現在地をできるだけ整備してほしい。
				賛成です。今の利便性は羽田・成田と比べ市内に近く、渋滞中を比較的通らずにすみずみ。
				やはり利便性は魅力的です。日本で駅から数分で利用できるのは、ほこれることだと思う。
				【賛成】私は県南に住んでいるのですが、現在の空港であれば高速バス1本で利用できます。なので利便性が高い。もし、新宮に移るのであれば県南の人は佐賀空港の方が使いやすくなるのでは・・・
				一番安く、利便性も良いんだらうけど、空港周辺だけでなく、市内の飛行機の騒音等がひどくなるんだらうし、移転がいいのかな。
				利便性でいえば世界一利用しやすい国際空港だと思う。
				利便性や費用面などからも妥当と思われる。
				最も重要な点は交通アクセスである。その点で増設は優れている。
				滑走路がふえると音のことなどがいろいろ困ることがあるのでちょっと反対かと思う。でも交通はこっちのほうがいいので、あまりわからないです。
				便利がよい。
				現在の位置で良いと思います。交通も充実しており便利ですからです。
				アクセス利便性の維持はしてほしい。
				県南地域からのアクセスを考えると増設に賛成。
				久留米からのアクセスなのでこちら。
				現空港のアクセスは非常に便利が良いので現状に1本の増設は大変好まれます。
				アクセスの利便性から見たら今の場所がいいと思うけど、安全面から見たら不安が残ります。
				私個人の意見としてはこちらの案がいいです。利便性を考えますので。
				やはり現空港の方が利用する時に交通の便がいいのがいいと思います。
				今後、便の量も減る方向であれば事業費の少ない増設案の方をとっていただきたいと思います。
				現空港の利便性を考えると、こちらの案の方が県民・利用者に受け入れられやすいと思います。
				他空港に対して、福岡空港は市街地にあるのでよいということを県外でもよく耳にしますので、このままの位置はできるだけ維持してほしいな一と思っています。
				交通アクセスを考えると非常に便利なので、できれば今の場所のままにしてほしい。公共機関と直決しているので、時間の予測もつきやすいので。
				毎年、税金を納めなくちゃいけない事がデメリットだと思います。
				でも利用者としては便利かなと思います。
				利便性・コスト面において当然賛成。
				ただし、滑走路拡張工事が7年かかる為、地域住民の感情面も考慮しなければならない。
				昔からある場所で、交通面等がわかりやすい。
				従来のアクセスラインが使用できることを考えると現状の維持・発展型である。つまりリスクの回避というメリットを有する。今後、福岡がアジアの拠点となり得ない場合、最も手堅い案。
				利便性を考えた場合、こちらの方がいい。
				現在の空港は便利がいいので極力増設でしのいでほしい。
				利用者の利便性、自然環境への影響を考えると、やはり増設案がよいと思います。
				近くて便利。
				元々、増設案に賛成だったこともあり、やはり少ないお金で現在必要な分だけの利便性が得られる方が良く感じた。
				アクセスは今まででよい。
				久留米に住んでいる者にとっては、今の空港の方が便利なので、増設案に賛成します。
				今の方が便利で使いやすい。
				駐車料金が高すぎる。

意見分類				寄せられたご意見
				近くて便利。
				賛成。費用も安く、場所も変わらないので、良いと思う。
				賛成。今の空港へのアクセスの利便性が良い。
				現在、福岡空港は中心市街地までのアクセスにおいて、日本有数の利便性を有しているので。その利便性を今後とも活かすという観点からすれば、現在の場所で行き続き存続してほしい。
				現空港で最大の拡張（東側間隔300m）を目指すべきである。現空港のアクセスの良さは絶対にゆずれない。しかし、他2案 西側300と西側210mの拡張は効果が乏しい。将来的にも国内国際ビルの一体化は必要である。
				現役時代、月・水・金と週3回始発便―最終便で東京往復する生活を長く続けたことがあります。（原子力発電所設計の通産省・科学技術庁による安全審査義務）福岡空港の利便性は日本一とも言われます。是非この利便性を継続してほしい。
				基本的に210m案を支持します。やはり現福岡空港のアクセスの良さは日本一だと思います。それに工事費用。将来の需要も予想通りになるかどうか。問題は環境対策費等です。特に土地借料はなんとかならないのでしょうか。この費用が将来もずっとかかるとなると海上案が…。ただ、それでも210m案がよいです。世界に誇れる空港を残してください。
				増設可能であれば現在はアクセス、財政面考えると増設で十分(?)と思います。
				今の空港の場所だと地下鉄などにより利便性が良いのいいと思う。
				利便性、経済的(費用9にも現空港を生かす方式が良い。(前回もアンケートに投稿しましたが結果が発表されていない。明らかにするべきです。))
				福岡市の特徴は空港が他の都市と比べても中心部に近いという事、便利であるという事。この条件を生かす事がベスト。ベターではなくベスト。福岡が発展した理由としては、新幹線の終着地であり九州各地への玄関口である事と、空港が市街地に近いという事だと思う。空港のみの話ではなく福岡市及び九州全体を考えれば現空港拡張がベストです。また、将来新幹線が九州各地へ延伸される事を考慮すれば尚更空港を遠くに設けるのは良い考えではない。今話題になっている、伊丹空港と関西空港の利用状況を見れば明白な事実。空港までのアクセス時間が今よりも長くなるなら、新幹線の方が便利になる。
				私は、滑走路増設案に賛成です。なぜなら、新空港案に対して経費の面に大きな開きがあることです。福岡市の税金の問題を考えたときに、滑走路増設案のほうが良いと考えたからです。また交通の便に対しても、現在、地下鉄や博多駅に近いというところ です。新空港を新たに作るとなると、われわれの税金のムラ図解となるのではないのでしょうか
				利便性は重要であるが、そのために空港周辺住民が さらに長期にわたり騒音に苦しめられるのは許されない。
				騒音や安全性の問題があるのに、利便性だけで物事を考えてはいけない。
				時間的制約があるかもしれないが、近い方が良い。
				アクセスの利便性が高いことがとても良い。久留米から空港にいくときに電車から地下鉄にのりかえてすぐいけることがとてもうれしい。また、費用があまりかからない点も良いと思う。
				都心へのアクセスや利便性は、増設が望ましいのは当然ですが、騒音など住環境を考えれば難しいと思います。仕事でよく利用して便利なのですが、以前春日や野間に住んでいた時の騒音には閉口しました。
				交通の便からして現状の場所を維持し、滑走路を横に追加すべき。
				この案が良いと考える。市内からのアクセス、建設費の安さであり、今のインフラを最大限活用可能。市内から最も近い空港の位置は捨てない方がよい。地方からの利用者も博多駅から10分で地下鉄で行けるため、九州新幹線開通後は九州全域より人が集まる。
				市内から10分の距離は何ものにも変えがたい。利便性は他に類を見ない、又利用者の多くが福岡市内ではなおさらだ。
				空港を利用するには、今の場所がよいと思うので、こちらの案がよいのかなあと思っている。
				費用、利便性の上から考えるとこの案を実行すべきである。
				2. 利便性も維持できる・・・大阪空港のように新空港が出来たら現在の空港の利便性を残したい意見が出るのでは!? 無いでしょうか
				生活環境を大切にしてもらいたい。そのためには少しの不便は我慢する。
				利便性も大切だが、そのために生活環境を破壊することは許されない。
				①保障等の問題があるが、いづれの評価でも、「日本で一番アクセスがよい」という利点は守るべきで。→これが、地方空港一番の利用者につながっている。
				現在の空港は、戦前からの空港で福岡都市に有り、交通の便が大変良い。県民としては愛着が有り、現状をたもちながら滑走路を維持管理し、増設の建設を希望する。
				今回絞り込まれた「西側配置改良案」はコストパフォーマンスが極めて高く、最も魅力的かつ現実的である。用地費を除けば事業費はわずか1,100万円であり、工事に伴う環境負荷・破壊(エネルギー等の資源の消費/CO2排出/土木工事に伴う自然破壊等)も僅かであると想像される。アクセスも従来どおりのため、人と貨物の輸送コストとこれに伴う環境負荷もほとんど増加しないと思われる。問題となっている環境対策費と土地借料は利便性の対価としてある程度やむをえない。借料については積極的な用地買収によって徐々に解決すればいい(資産として残るものであるから税金の無駄遣いにはならない)。また、これらの費用は環境負荷・破壊には直接結びつかない。
				今の状態での対応が無理なら増設で対応してほしいです。乗りかえの必要があまりなく、とても便利なので、利用しやすいので。
				西側配置の改良案が私は良いと思う。ターミナル等は現状と同じでも現に使用しているので問題はないと思う。
				アクセスにしても現空港のもとと整備をして来てるのを移転によるアクセス等の整備がなされないままとなると問題山積で滑走路増設していただきたい方が良いと私は考えます。
				現在の利便性を考えると、滑走路増設案の方がよいと思う。事業費も少なくともすむので。
				いいと思います。
				めったに使いませんが、他県に行くと、バカみたいに空港が遠く、時間がムダになっているので、福岡空港はほこりにしています。
				利便性が確保でき賛成。
				都心にあるため利便性は高いが、事故時の危険性も高い。
				西側配置(滑走路間隔210m)改良案に賛成です。羽田空港や伊丹空港などのように都市内空港として利便性が高い。建設事業費も安い。
				利便を考えると、他に考えられない。
				いいと思います。
				でも国内線はそのままにしてほしいです。地下鉄から直接行けて、利便性がいい。だから福岡に越してきたのです。国内線が移動するなら福岡に住む意味がありません。国際線、国内線、自衛隊、3本が共有するのは、多すぎるので増設には条件付きで賛成です。
				利便性、工期、費用の面から見て増設案がよいように思える。便数増が前提になっているが、この一年は減便している。
				現行のアクセスが保てて、増便可能とのことによいと思う。
				経費が安く、しかも空港まで交通の便がよいので、仮に増設されるなら、この案を支持 する。
				用地買収など周辺地域の理解を得られるのは大変だと思うが、利便性が最も重要視されるべきであり、その点から見ても増設は理想的だと思います 空港の利用時間制限は、北九州空港の失敗をみてもわかるように特に大した損害はないと思われます。国内線に限ってはですが。
				現福岡空港を活用することには賛成。国内線と国際線ターミナルが離れて不便と書いてあることには、一言言いたい。もともと、第3ビルに国際線があり便利だったのを、わざわざ、不便な場所に移設したのは国の仕事ではなかったのか、国が自ら決めて実施した事業を、その国の報告書で不便で現空港の欠点と書くのは変だと思いませんか。
				空港を利用する側としては使いやすさを求めるのは当然ですが、 だからといって周辺住民に悪影響を与えて良いということにはならない。政治は、市民の生命財産を守ることが一番大事です。市民の生命財産に損害を与える可能性が高い増設案は、 その点で重大な欠陥がある。
				利便性のよさは、他の地域に勝るものはないと思います。地下鉄を降りると、閑空のように他のコソ通機関に乗り換えることなく、空港ロビーに直結しているので便利です。発着回数などを考えると、滑走路が1本というのは少し危険なのかもしれませんが、増設案に賛成です。
				現在地はアクセスが良いし、費用も新空港に比べるとはるかに少なく、良い方法だと思う。
				役に立つ意見ではないのですが、自宅からのアクセスを考えると、現在地での増設案を対応方策としていたきたいと思います。
				西側配置(滑走路間隔210m)。交通アクセスに最高の利便性があり、現在地が最も適した空港と思われる。
				コスト的なこと、利便性など、今までという点では使い易さにはいいが、将来的には発展性はとばしい気がする。
				今の時点で考えられる最も妥当な案だと思う。福岡空港のアクセスの良さは、利用者に多くの便宜をあたえている。p17の利用者便益の数字以上のものがあるのではないかと考える。
				現況の利便性は、他県に住む友人などからも高い評価です。「24時間」なら「北九州」を利用すればすむ事です。これを活かすことでビジネスに役立っています。
				福岡空港のメリットは都心に近いことが最大であるので、アクセスのよさは持続すべき。
				福岡空港の最大の長所は利便性の良さだと思うので、その利便性を損なわずに、なおかつ周囲への影響も最小限におさえられているこの案はとても良いと感じまし

意見分類				寄せられたご意見
				た。 国内外の出張が多いのですが、福岡空港のロケーションはすごく便利だと思います。また、東京でも成田より羽田になっているように便利な方に空港はシフトしようとしてます。増設がよいと思います。 土地建物などの賃料収入についても記入して欲しかった。長所より短所が目立つ書き方のように思う。例えば、高速道路のアクセスは、太宰府インターからの方が近いのにもかかわらず、福岡インターからの時間のみ書かれている。 ・総工費が安く、利便性からもベストな案。 増設案に賛成する。中でも西側配置とすることで、コストを抑制するべき。理由は以下の通り。 1)近距離小型機には短滑走路で充分可能。 2)空港の価値は利便性にあり。特に空港内部の設備でなく、アクセス上のそれが重要。 西側配置改良案(間隔210m) 処理量は一寸考えるけど、利便性、建設に要する期間・費用もこの案がよい。 市内とのアクセスの点、初期投資費用などの面で大きなメリットがあると感じた。 用地買収等、いろんな問題があると思うが、今の場所にあるほうが利用者側の立場から見たら利便がよいのでこちらのほうがよい。 JR、地下鉄との利便性。 西側配置案が良い。他、海上に新設するには、費用の増大(空港までの交通機関の整備等でも)現在の位置から比較すれば利便性等、格段の相違である) 利便性は良い。私の住んでいる場所からは現空港が良い。 予算、利便性で賛成です。 福岡空港は他空港に比較して都心部からのアクセスの良さが一番のメリットであり、ぜひ増設で対応してほしい。 海上空港にした場合、これまでにすでに建設されている空港をみても、都心からのアクセスの悪さから、それまでの利用はみこめず、逆に財政的な負担のみ将来へ残るのではないか。 賛成。博多駅から近い。 便利だから。 現空港はアクセスが良い。 月4回程度利用の為、利便性を考えれば、増設対応が良いのではないかと。 アクセスの良さは維持され、環境への負担も少ないと思え、どちらかと言えば、この増設案が良いのではと考えます。 用地の借入れ、移転補償などの費用をみたとしても、現在の場所にあることのメリットは大きいと思います。 滑走路増設案に大賛成です。交通の便がいいし、福岡の財政を考えてもお金(税金の使用)が少ない方が絶対いいです。今の空港で満足しています。 大都市で空港に行くのにこんなに近いところは他にはないのでこの立地を手放したらダメです(もったいないです)。 都心からの利便性をもっとアピールすべきだと思う。是非、この案にしてもらいたい。(借地料・環境対策費の減額に努力して下さい) 最も現実的な案と思う。個人的には都市高速を付け替えて、滑走路300m(p8左側案)が一番いいと思うが、現在の福岡空港は便利のよさ、うけている。 天神・博多に近く、交通アクセスが良い。 現在の利便性をずっと続けていただきたいと思います。こんなにアクセスのよい空港はありません！ ・利便性が大切だと思うので、今の方が便利だと思う。 ・お客様の利便性を考えると現空港の方が良い。 支出やアクセスなどの要素を考慮すれば、滑走路の増設が現実的な選択。処理容量に差がないのであれば、支出の少ない西側配置(滑走路間隔210m)改良案がよいのでは。 現在、2ヶ月に1回程度利用しているが、大変便利が良い位置にある長所を活かして増設すべきである。 環境対策費が62億かかったとしても、現在見込まれている需要の下方修正が必ずやってくる。(人口減) 賛成。利便性、アクセス文句なしだから。 福岡空港は世界でNo.1といっているほど便利な空港なので、新空港を作るのではなくて、増設にしてほしいです。お願いします。 発着回数が増える点と交通の便が良い点では共感する。 都心部に近いめいろいろと便利。 利便性が良いので賛成。 主にp19～20を見て判断しましたが、私は増設案の方が良いと思います。私は空港まで地下鉄を利用して行くのですが、新空港案では利便性に欠けており、発着数が増加しても利用者は減少してしまうと考えます。国際線ターミナルは確かに少し距離がありますが、疲れるほどでもないですし、閑空など国内で乗り継いで行くことも、国内線を増便することで、より便利になると思います。西側配置改良案なら市民の理解も得られると思います。 世界的に見ても、非常にアクセスの良い空港でもあるので、増設案が良いと思います。 増設で対応できるのであれば、こちらの方を望む。毎年数回国際線を利用しているが、中心地から近く、地下鉄でこんなに簡単にアクセスできる空港は、他には無いと思う。ただ、国内線ターミナルから国際線ターミナルへのバスでの移動が、結構時間もかかり不便さを感じるので、地下鉄を延長させ、国際線ターミナルまでそのまま行けるようになれば最高！ 多少利便性が悪くなくても空港周辺への環境への影響の方が重要だと思うので 反対です。 費用も安いし、交通の便がよいので、こっちのほうがいいと思う。 利用時間の制限と騒音の問題が確かに気になる面がある。しかし、現状のアクセスを有効に使えることは利便性がいいと思う。 私は滑走路増設の案の方が良いと考えます。確かに工事とかさねて事業を進めることや、周辺の土地の収用は大変かと思いますが、実際に滑走路が増設された方が利便性が良い福岡空港は有利と思います。 アクセスの利便性が高くて良いと思うが、利用時間に制限され、騒音が気になる。 交通の便が良いので、それを生かせることは良い。 すでにある交通機関を使えるなど便利ではあるけれど将来さらに増設が必要となった時に対応できないと思った。 確かに周囲の土地買収は難しいと思う。都市からの利便性については現状の方がいいと思う。 交通がすでに整備されていること、個人的に近いことから増設案がいいと思う。 バス、地下鉄、車と都心部から短時間でアクセスできる福岡空港の利便性は非常に高いので、そのまま増設することによって、もっと便利な空港になるのが一番ではないかと思う。 容量不足の危惧は分かるが、高いアクセス利便性はアジアゲートウェイ構想のうえからも必要なものと考えます。他の空港を利用してみての感想ですが、あまりに拠点地まで時間がかかると興ざめしてしまいます。 福岡の為には良くない。事故、土地借料、高さ制限等、交通のアクセスが便利位でしかない。 現在と同様に利便性がよいので、需要が減少することはないと思う。なので、こちらの案の方がよいと思う。 福岡空港は他県の空港と比べて比較的に都市に近いので利便性に優れていて、そこがウリにもなっていると思うから、滑走路増設の方がいいと思う。 私はアクセス時間や利便性を重視したいと思っているので、増設案もいいと思っています。今より不便になって、単純に移転と聞いただけだったら不満に思う人もいるかもしれないと思います。 現在の空港の場所については、利便性に優れていると思うが、発着回数の多さを見て、いつ事故が起きてもおかしくないと思うので、周辺の住民の安全を考えるとこの「増設案」は適当だとは思えない。 空港の利便性を考えると有利。事故の重大性や、環境等の費用負担がどうなのか。 アクセスという面だけではこの案はいいと思われるが、将来ということになれば、不安が多い。 高さ制限については、空港があることで定められているのか。防音が課題であるがそれをふまえて増設すれば、地域住民は不満は増大するばかり。理解してもらえないように何も知らない私たちにもドンドン利便性を教え広げていくべき。 建設費がおさえられるので良いと思う。また、福岡空港がある場所は交通アクセスがよいのでいいと思う。 日本で一番便利の良い空港です。今の空港をうまく使う。これから少子化、景気もよくない。 ・日本一利便性の良い空港であり、新たな環境問題等を引き起こすことが少ない。 都市部に近いため便利なので場所を維持しつつ増設したら利用客が増えそう。 第4ターミナル(国際線ターミナル)を造った場所が良くない。増設の話があるのなら、駐車場側にターミナルを作るべきだった。

意見分類				寄せられたご意見
				天神・博多駅までのアクセス利便性が保たれるのがよい。
				利用者としてはアクセス利便性が高い方がありがたい。
				博多駅が近いという利便をいかにせる点では、とても良いと思う。そこが強みであると思うので、こちらの案が良いと思う。
				経費が約2,000億円でおさまる点とアクセスが便利な点を生活者の視点から重視したい。
				近隣の問題等あるかも知れませんが、福岡空港の第一の「売り」は、都心（並びに九州諸都市）へのアクセスの便利さで、この快適さは世界でもちょっと例がない程です。国際線が大量利用されることは、関空もあり、名古屋・成田もありで、将来のかなり不確かな「実」を見こんで、現在の空港がもつユニークな利便性を捨てるのは下策と思います。
				アクセス利便性は維持されるが、環境対策費の62億が大きい。（借地料等）
				現状の世界有数のアクセスの良いことを維持する為にも、滑走路増設案が望ましいと思う。
				経費の面、利便性の面、環境への影響の大きさを考えると、この案がよいと思う。
				騒音、時間的制約、交通渋滞等、40年後50年後に汚点を残さない様、東京の様に羽田、成田等で分散。
				(例) 国外(アジア近隣) 国内線で、遠いヨーロッパ、アメリカ、中南米、オセアニア等で考えたらどうですか。
				現在地で滑走路を増設した方がよい。博多駅から近いのが最高です。交通の便がよいから・・・将来的に北九州・佐賀とハイウェイでリムジンで結ぶとさらに便利！
				・アクセス→問題なし(世界最高)
				利便性が確保でき、滑走路容量も問題ない。建設費も安く、財政への負担も少ない。拡張案を支持する。
				滑走路増設の案について賛成です。コスト面にしても利便性についてもこの案しか無いと思います。地下鉄が通っていて日本のどの空港よりも利便性が高い。だから、利用者も多いと思います。
				もし、空港が遠くになれば間違いなく新幹線の方に乗客をうばわれてしまいます。観光客も減少するでしょう。福岡にとって良いことは、ありません。
				東側配置の国内・国際の合体と、西側配置が地下鉄の工事はあるが、利便性が大幅に上がり、国外へと出る人も増える。移動のコストや対応もなくなる。東側の山のけずりをより深くかんがえてほしい。
				これ程アクセスの利便性が高い空港はありません。可能な限り、増設で対応して限界を超える分については、北九州・佐賀と分担して行くべきと思います。
				また世界一といわれるアクセスのよさは空港の売りでもあるので、ぜひこのままで。
				現在のアクセス利便性は維持していくべし。
				利便性が高い。
				Yes どこよりも便利。
				アクセス便利が良い。
				地権者との合意に時間がかかるとは思うが、利便性を考えると、同地での増設を希望します。中心地までの時間は魅力を感じる。
				・アクセスが良い。
				空港へのアクセスを考えると、便利である点が良いが、安全性がどうか疑問である。
				・地理的条件から増設案は賛成です。
				利便性を考えると増設案が望ましい。
				空港迄の渋滞が増加するのが心配である。
				福岡空港ほど便利な空港は海外にもない。
				今までの空港が便利なので、その点では増設案に賛成。
				空港アクセスがよいので、こちらを支持。
				今の場所は地下鉄直結で非常に便利でいいと思います。
				利便性が今はよい。
				コスト・利便性を考えるとメリットは大きいと思います。
				アクセス便利。
				福岡市内とのアクセスを考えると、利用者としては絶対にこちらに賛成である。大都市にありながら、こんなに便利な空港はないと思います。
				現空港の交通の利便性があり、増設したほうが金額もおさえられる。利用者の便利もあると思っています。
				都心に空港が近い方がいい。今の場所は非常に便利。
				現在の空港のポイントが交通アクセスが最高であり、現在の空港の増設が良いと思っています。
				便利(近い)。
				べんりがいいので私にとってはいいような気がします。
				アクセスの良さというのは、やはり最大の魅力なので、重視して欲しい。
				費用面と利便性で拡張案がベター。
				賛成に近い。住民は大変かもしれないが、都心近くべんりがよい。
				利便性が第一優先。現状増設がベスト。
				便利だから。
				今の空港は交通が便利。
				現在の利便性を継続してほしいので望ましい。
				現空港が交通が便利で良い。
				賛成です。現空港の方が私達にとっても便利ですし、他県の方々にとっても分かりやすいと思います。もったいないです。
				場所も近いし、交通面で考えるといいと思います。
				利便性も良い環境なので。
				現在の空港へのアクセスを考えると、非常に便利な場所にあり、地下鉄、バスですぐに空港に行ける。新しく別の場所に移設すると、地下鉄(道路の整備)etc、今の分がもったいない。
				滑走路増設に今までは賛成の方でしたが、現在の空港の場所において、他県にない交通の利便性においてなど、良い立地にあると思っていましたが、空港周辺の騒音問題や将来的に起こりうる人的ウイルス問題、電磁波の問題等を考えると新空港増設案の方に賛成です。現空港に滑走路増設した方が福岡の都市発展にはつながると思いますが、お金より福岡住民への人的環境を考えると新空港案の方が・・・私は電磁波に弱く、そのような体質の人達が空港周辺にはたくさんいると思いますが、その体の異常に気付いてない方々もたくさんいると思います。そういう影響も考えて頂けたらいいと思います。
				アクセス利便性を考えると、増設は良いと思います。
				利便性を重視すれば大賛成。
				福岡空港の最大の利点は天神・博多へのアクセスの良さです。これは他の空港と比べ極めて優れています。
				交通アクセスを優先していただきたい。
				個人的にはこの案を支持します。現在の空港のアクセスの良さは全国的・世界的にも例をみない貴重なものだと感じているからです。
				コスト、利便性による従来のしやすさはいい。福岡空港利用者にはこっちの方が分があるが、長期的(2032以降)のことを考えるとと思います。
				アクセス的には、この場所にあったほうがよいと思う。
				賛成(アクセス良好)
				福岡空港は毎週利用しているが、これほど市街地からアクセスの良い空港は他にはなく、福岡の強みだと思う。
				福岡のメリットとして空港アクセスの良さが、これがなくなると都市の魅力が半減すると思います。新空港にすると新幹線へ客が移動して、ますます採算が悪くなると思う。
				交通の利便性がいいので増設案がいい。
				市内に居ると増設の方が便利だけど借地料をずっと払いつづけてはいけないのはどうか？！と思う。
				今まで通り便利なので増設してほしい。
				お金もかからず利便性を考えたら、今のままで増設でよいと思う。
				現状でとても便利なので、増設程度で十分だと思う。
				交通の便が非常に良い。福岡の得点だと思います。是非現在の空港であります様に！
				日本の中で都心に一番近い場所を長所に思います。

意見分類			寄せられたご意見
			こちらの方が利便性の点からうれしい。 交通の便もよいので増設に賛成です。今まで利用しやすかったし、これからも利用したいです。問題点は今まで我慢してきたから今さらだし、さらに便利くなるから絶対にこちらがいい。 増設案に賛成です。今の空港の場所がとても利便性がよく、東京からの通勤族ですが、羽田に比べると、とてもいい場所にあるので移転には反対です。 地下鉄の利便性を活かすためにも本案が有力と考える。 アクセスがよい。 増設案で事業計画を検討していただきたい。空港と天神・博多の経済の中心地に近いことが福岡の経済の活性化に不可欠だと考えている。 土地買収の方が新設よりも安価なので新空港案は反対。 アクセス、税(新設時のコスト)を考えると増設がベスト。 利:便利がいい方がよい。 ・交通アクセスが日本一良いと思う。 今の場所はとても便利だと思う。 ・現在は「福岡空港」という駅がある通り、地域の人からみるとかなり今の位置で定着し、便利だと感じています。 問題は多いが、場所が良いので、今の所で良い。 騒音に関しては、昔からある場所でも地域の住民は選んでその場所に住んでいるので問題はないと思う。今のまま深夜のみ使用しないという考えでよいと思う。 利便性の良い現空港の有効活用、費用面での優位性から現実的な案だと思います。成田や関空を一度でも利用した人は、その不便さや移動交通費の高さに泣かれます。飛行機を利用する人は時間が早いから利用するのです。それがすなわち「利便性」です。 福岡空港は、利便性に富んだ福岡の財産。 (賛成)・利便性が維持出来る 市中心から近く便利。 これに賛同する。国内線ターミナルの利便性改善と、国際線との接続やアクセス改善もこの機に！ まちづくりや地域振興について、ご承知のように空港周辺には騒音のための移転跡地が多数あり、空港によって分断された、都市の中の過疎のまちと言われております。空港が発展すればするほど空港周辺は益々過疎化が進むでしょう。今日まで空港の為に迷惑を受けている人たち、負担をしている人たち、協力している人たちに、福岡空港の成り立ち、利便性、経済効果の点から、どれだけ利益還元を行うか、痛みをどれだけ和らげるかが行政の責務だと思います。この点からも、評価内容に加え、空港周辺のまちづくりについて(移転跡地の有効活用等)、方向性でも示し説明会を開催して頂き、その上で最終的な決定をされることを要望いたします。 西側改良案に賛成します。今の福岡の発展を支えているのは、今の立地あつてのものです。多少お金がかかっても、増設案が妥当だと考えます。 ・福岡空港は離島便も多く、お年寄りの利用も多い。また、九州全体を見ても高齢化が全国平均を上回る。高齢者が安心して空港を利用出来るようにするには、利便性の良さは欠かせない。対策をとるとすれば拡張をすべき。 ・滑走路増設と新空港では、建設費が違いすぎる。旅客から見ても現空港の利便性は維持されるべき。滑走路増設案を推進した方がよい。新空港は費用も莫大で、利便性も低下する。 ・空港問題で一番重要なのは空港利用者の視点。旅客の立場で言うと、現空港の利便性は維持されるべきだと思う。もう一つの利用者である航空会社は、現在新幹線との競合区間で苦戦しており、新空港になればさらに厳しくなる。レポートにも5%も旅客が減ると予測されている。以上のことから利用者側の利益を考え、現空港を拡張する方向で進めてほしい。 福岡空港は首都圏からのアクセスの良さなどから評価を受けてる筈である。今現在の空港を拡張する事が可能であれば新設などを考えずに実行に移すべきではないかと。拡張でもかなりの費用が掛かる筈なのに新設となれば格調の数倍もの予算が必要になると思う。福岡県が赤字自治体でなきゃ問題はないと思うが世の中の全てが金融危機などで瀕死の状況の中で新しい空港に莫大な予算を計上する事を考える事ほど愚かな事は無い。空港の施設使用料だって払わされてるしその上に税金を投入は如何なものかな？ 市内に住んでいる人間として、現在の便利なアクセスは捨てがたいので、基本的にはこちらの方がありがたい。 アクセスからみると賛成。 現状の立地条件は非常に便利ですが、借地費用は継続的に存続することを改めて認識しました。 利便性は一番だということがわかった。 私は日本の主要空港はすべて利用しましたが、福岡空港の利便性(アクセス時間の短さ・確実さ・価格の安さ等)は、全国1と判断している者です。現利用拡大推計であるなら、上記案です。 福岡空港は全国で一番便利がいい空港。(近くの空港がいい)北九州空港などは町から遠いからふえない。 福岡市の将来を考えた場合、利便性・輸送量の増大を図るのであれば、課題が残ると思います。 利便性より安全性の確保がより重要と考える。 ・九州全体から利用のある福岡空港は、九州の交通の中心である博多駅から至近距離にあるほうがよいと思います。容量的に見ても拡張で十分対応可能です。新空港は必要ありません。 強く支持します。アクセスがいいことが、現在繁盛している要因のひとつでは。今あるものを有効活用することが、財政的にエコ、環境的にエコだと思います。北九州空港も有効活用すればいいと思います。 用地買収は大変だと思うが新設より資金は少なくて済むと思う アクセスが良い、慣れているのが良い 慣れているし、便利な空港です 用地買収のほうが新設より資金が少なくて済む それに空港が市街地に近いことがとても売리になると思う。 福岡空港の一番の売りは、その立地上の優位さで博多駅が近く、車込んでいても30分位で行くことができるため、滑走路増築案に賛成です。 基本的に賛成します。まず、現状のアクセスを考えると一番ベターな滑走路増設案と想われます。世界経済の混沌とした状態で、新空港を設置する方が無謀だと考えます。 現空港の利便性を引き継ぐ。 現在、新幹線南線と地下鉄を利用し、20分程度で(那珂珂から)活用できる。空港が増設されることの案について賛成です。 他の空港に比べ、福岡空港は町民にとって利便性もよいので、現在の空港滑走路増設案が望ましいと考えるが、課題は借地料と騒音問題と思うが、科学技術の進歩で少しでも解消されることを望みます。 利便性・事業費を考えても、現空港増設案に賛成です。 近隣住民への対策は充分して下さい。 ・福岡空港のいい所は街から近いことだから。 日本一便利な現在の空港の位置を変更せずにすむ。名古屋・大阪(伊丹)に行く場合も飛行機を選ぶ。 お金が一番かからない、アクセスが現状のままのこの案しかないと思う。 経済的に安価であり、アクセスも地下鉄があり、優れている。 福岡の都市の魅力は空港が近いこと。 利便性が良く、国内でも都心に近い空港で乗降客も多い。 アクセスの利便性と建設費が少なくてすむこと。 羽田、成田の例でわかるように、利便性重視が一番ではないでしょうか？ 滑走路増設案に賛成です。費用も移転と比べ格段に安くすみ、福岡空港の最大の良さである利便性も損なわずにすむからです。福岡在住、東京在住の友人たち全員が滑走路増設で対応して欲しいとの事でした。 福岡空港は利便性がいいから良いんであって、新空港になると使わないよ。 ↓ 福岡-伊丹-関西⇒新幹線 利便性を保ちつつ、コストパフォーマンスや周辺住民の反発等が少ない面を考えると、こちらの案がいいと思う。 現在のアクセスのよさが維持でき、投資額も少なくてすむので、こちらの案がよい。 基本的には、増設案を支持します。よく福岡空港を利用しますが、他の空港に比べて、目的地までに移動距離が短いことは、大きな強みと考えます。空港は、移動する際の起点であって、そこからさらに移動が始まる訳で、今の立地は重要なポイントです。 工期が短かく、投資額も小さく、現状の利便性の高いアクセス性を維持できる点が非常に評価できる。 ・現空港の利便性を高く評価すべき。 ・現在の利便性を継続できる。

意見分類		寄せられたご意見
		那珂川からのアクセス利便性から有利。 アクセス性、経済性の面から、又将来人口が減少していく中で、航空機の需要が増加すると考えにくいので現空港を整備する方がよいと思う。 前原市より地下鉄利用によるアクセスの良さは、他に類をみない空港だと思います。周辺住民にとっては、必ずしもいいことばかりではないと思いますが、私は新空港案よりも滑走路増設案に希望をもっています。 現在の空港は日本でも優秀な成績であると思う。 市内からのアクセス便利がよく地下鉄乗り入れており、これが他の飛行場で新空港が出来ても●●●●減ることは間違いなし。 利便性が高く、少ない予算で対応できるのは、利用者としては助かると思う。 糸島に住む私たちにとってはものすごく便利で良いが、周辺地域の人達はどうかと思う。 小さくすることによって利用者の移動が楽になったりできるのはとてもよいと思います。 増設案については、費用面や利便性、完成までの時間が短い。 福岡空港としてみると良いと思うけど、滑走路がふえても、空港までのきよりがどうにもならないから、びみょう。 借地コストが今後ともかかり、周辺とのかかわりが難しいけれど、交通面では博多駅からすぐなので利用者としてはいい。 滑走路増設についての利便性や費用が分かりやすくなかったです。 騒音の問題などはあるが、交通の利便性、環境への影響が小さい面を考えると将来的な増便への対応は困難だが、個人的には増設案に賛成。 現在ある空港はとても利便性が良いので、この現状はぜひ維持していただきたいです。 博多駅から近かったので利用するのはとても便利だった。できれば今の場所でどうにかならないかと思う。 私はアクセスが良いので滑走路増設案は良いと思う。博多駅から近いし、地元からも直行バスが出ているので今の場所がとても便利。だから今の場所のままで良いと思う。 空港の場所は今と変わってほしくないなのでこの案のほうが良いと思います。 空港へのアクセスが増えて、ますます周辺地域の交通渋滞の問題もでる。これにはあまり賛成はできない。 費用が比較的少なく、現段階での高いアクセス利便性が維持されるところが良いと思った。 駅からの面からは同意できる。 現在の空港はアクセス利便性がいいし、早期に拡大できるのがいいと思う。 アクセス利便性を考えると、やはり増設の方がいいと思います。今の場所が便利だと思うからです。 ・場所が変わらないので、交通は行きやすそう。 利便性、費用すべてにおいてすぐれている。 福岡空港の最大の特徴である「市街地に近い」は残してもらいたい。 西側配置改良案が工期・事業費・利便性等全て満足出来る。 全国の交通利便性を尊重して増設案に対応するのがベターである。 増設案は賛成です。税金の使い道も明確であり、アクセスも維持できるため。 どうしても必要なら、この案件は賛成します。 地下鉄など無駄にならない様、福岡の都市に近くて便利の良い窓口は移転すべきでないと思う。 利便性はほぼ変わらず、事業費も抑えられていて、最も現実的な案と考えられる。 現空港には借地料や騒音対策などの費用がかかるが、その支出は空港特会からである。空港特会の収入の性質からその8割は、旅客が支出したものである。特会収入の多くを負担する旅客が現空港の利便性を求めている以上、滑走路増設案を採用することが望ましいと思います。 アクセスの利便性に優れるのが福岡空港の最大の特徴。これが維持できることが今後の需要の伸びの大前提でもある。福岡都心からのアクセスのみならず、博多駅と地下鉄で直結していることは今後の新幹線利用客が増えることを考えると、その効果は莫大である。是非この案で進めて欲しい。 福岡空港は街の中にある為アクセスが便利でとても良いと思います。 コスト的に考えて 妥当かと思う。いまの 博多都心部へのアクセスのよさは 魅力的。 福岡空港は都心に近く、アクセスの利便性は全国に類を見ない。又、今後九州新幹線の導入により、圏内の乗継もよくなる。 今の福岡空港は大変便利なのでこの案を押ししたい。 現空港にての増設が便利で必要だ。 1.福岡市中心部から近く便利であるが、過去には九州大学への落下、又、ガルーダ航空機の離陸失敗事故や、部品の落下等の事故も発生している。危険度が高い。 福岡空港発着旅客の出発地と目的地が一番多いのが博多駅地区、ついで天神地区。このことを考えれば、両者と地下鉄1本でつながっている福岡空港の利便性は非常に高い。新空港では天神地区からは定時運行が難しいバスになる。電車であれば博多駅乗り換えとなり、利便性は著しく低下する。滑走路増設のほうが市民は受け入れると思う。 この滑走路増設案が現在の日本を取巻く経済状況からして最適と考えます。但し将来、2025年位になって空港利用状況から新空港の建設案を検討すれば良いと考える。頻繁に飛行機を利用する者から見れば中心部から地下鉄で利用できる優れた利便性は国内どの空港より優れている。 便利性、コスト面を考慮して最善策だと思います。将来の税負担を次ぎやその次の世代負担させるのは問題である。ましてこれからの年金、医療費、将来の税負担を抱える国民にとって、市民税や県税のアップは考えられない。 今の場所はアクセスが便利で移転しない方が良いと思う。 現在の利便性は何ものにもかえ難い。(地下鉄で天神まで10分?) 詳しい事は専門家に任せて、その結果の数値から考えると増設に賛成です。結果に大した違いがなければ、新しく作る必要はない。今の便利な空港を使っていくのがよいでしょう。 西区の田舎に住んでいるので、増設で進めてほしいです。時間がかかっても今の場所はアクセスが便利です。 安く済み、現在の便利な空港をそのまま利用できるのが一番です。 多少金がかかるとしても福岡の将来を考えるなら改良案をぜひとりいれるべきと思う。場所の良さをいかして欲しい。 空港への交通の利便性は非常に良いが、将来的に長い目で見た場合、利用時間の制限があること、空港周辺の騒音問題が残ること、建物の高さ制限が残ることなど、問題が継続する点が多い。 新空港も作るより費用がかからないし、今まで通りなので、アクセスも今まで通りしやすい。 アクセスも今まで通りしやすいかと思います。 騒音問題が気になります。騒音問題対策に力を入れていただけると利便性から考えれば、新空港より良いと思います。 音の問題もあるでしょうが、今まで利用しやすかった事から増設の方がいいと思う。 あえて言えば、便利な増設がよい。 空港へのアクセスが便利なので魅力的。 費用の面、利便性の点で有利。 費用が安く工事も短いので増設でいいと思います。 空港へ行くのも今まで通りでいいし、交通の便もいいので。 福岡空港としてのアクセスの利便性はそのままが良い。 近くて便利。久留米、佐賀からも便利。 佐賀空港があっても福岡空港を使っています。 現在の交通の便、都市からの近さから考えると、増設案に賛成です。近隣に住んでいないので、騒音の問題等は別として・・・。 あとは飛行機見学に行った時、下からかっこよく見えるから。 増設案が望ましい。佐賀からも短いし便利が良い。 交通アクセスが良いので、増設案が便利だと思う。 増設には反対ではない。今の場所が便利だと思うので。 都市部にあるため、増設したとしても安全性の問題が残るのでは？確かに国内の他空港と比べて中心部からの交通アクセスは便利であるが、それを優先させるより、安全第一であるべきだと思う。 交通の便が良い。 一番現実的に思う。便利だが街が近くて危険は多いとは思う。

意見分類				寄せられたご意見
				仕事でつかったりすると便利なので増設がよい。 アクセス利便性がよい方がよいので、滑走路増設がよいと思います。 交通の便でいくと増設の方が良いと思う。 利便性、経済性を考えると増設案が良い。 アクセスの短さは非常に魅力的である。 個人的には空港までのアクセスの良さ等があるので、滑走路増設してもらう方が助かります。 賛成：公共事業費は、今の国の財政事情を考えれば、抑制されるべきで現在のところに増設した方がコストもおさえられ、また利便性も失われない。 賛成：福岡のように都市部と空港に近い都市は他の地域にはみられない魅力です。 現状の立地条件が良い。 市街地に近いので非常に使いやすい。 国内線と国際線が分離してないというのも利便性を考えると良い気がします。(単なる私の感覚なので実際はどうでしょう？混雑するでしょうか・・・？) 近いので(便利) 今の場所はしないからの交通の便もいいから今の場所がいい。 便利になってよいと思う。 アクセスが遠くなるので今までに続けてほしい。 アクセス利便性を重視します。 ・利便性にいいと思う。 西側配置改良案が一番良い。事業費と利便性を考えた場合。 福岡空港の魅力はアクセスの利便性、日本のどこからでも福岡都市圏へ速く、安く快適に、そして確実に移動できる、それが福岡の発展になくはならない物だと思っています。九州の玄関口としても福岡空港のはたしている役割は多大で、高速道路、JRへのアクセスも良好で利用者には失いたくない立地条件です。 利便性が良いと思う。 現状、近くて便利なので増設を望む。 近くて便利なので今の所がいい。 交通の便を考えると現空港に増設した方がよい。 交通の便が良い為、利用される方も多いですので、今のままで行った方がいいと思いますが、近辺の方々は事故などの心配もあり、より安全にして頂きたいと思います。 増設案に賛成。費用の面、利便性の面より。 博多駅から5分で利便性がよい。特に他県から来る場合、すでに汽車等に乗ってつかれているので増設案がよい。 増設案の方が自宅から近いので良い。 ラジオで拝聴しました。年間を通して10回ぐらい空港を利用していますが、今の位置は非常に利用しやすく、都心の天神よりすぐに行けるので、仕事帰りにも利用しやすいです。ぜひ「滑走路増設案」をとおして頂きたいです。 交通のアクセスが良い為、今の所が望ましいので増設が良いと思う。 交通の便が良いので、今のままがいい。 便利さが重要なので必要ならする。 アクセスが良い。便利。 現在の利便性のよさは、世界的に見ても特筆すべきもので、今後も活かした方がよいと思われる。 ・足の便利大 今までの場所が非常に便利だと思う。 便利さから考えると今の場所が利用しやすい。都心からのアクセスも新宮だと遠すぎる。 今の近さ、便利さからすると増設案がいいようではあるが、費用等を考えるとどちらとも決めかねてしまう。 交通アクセスが良い。 便利がよいので場所的おいしい。 交通の便が良好なのでこの案が良い。 第一に利用しやすいです。 今ある空港は使いやすい。(建物など) 交通の利便性 西側配置改良案が最も妥当かと思われる。 利用者の利便性は全国一の空港を維持してほしい。 増設が良い。便利で慣れ親しんでいる。 こんなに空港に近い都市はない。この利便性を失わせないでほしい。 賛成。地下鉄の面に関して今まででいいと思う。 空港勤務者として通勤が便利なのはとても助かります。 こちらのほうが良いです。利便さ。 空港は誰のためにあるものか。それは利用者のためにあるものだろう。であれば利用者便益が大きい方策を採用するのは当たり前だと思う。増設案なら現在の利便性は維持され、利用者だけでなく、航空会社にとっても他交通機関との競争にとって有利だと考える。 現在の交通の利便性をもっとも活かせるのがすばらしい。 増設案では渋滞が発生し空港が大混雑になるので反対です。 西側への滑走路拡張であれば初期費用なども抑えられ将来性、利便性も残ります。 私は博多区内の高校だったので空港に近いことで制限はありましたが、騒音もさほど気にはなりません。都心からこれだけ近く利便性に優れた空港は他県にはなく、福岡空港・福岡県のアピールポイントであると思います。滑走路増設の際には近隣の道路整備、立ち退きなどもあり、住民の方との協議が必要になるかと思いますが、市民の税金を多く使わずにすみ、且つ利便性は保てるなどのメリットを伝え、もちろん住民の方が納得した上で進めていただきたいと思っています。個人的な意見ですが、両案にメリットがありますが滑走路増設案のメリットの方が福岡県にとって大きいのではないかと思います。 予算から見ても、将来予測から見ても増設案で十分と思われる、この世界一の交通アクセスの良さをいかすべきだ、欠点を補うに十分である 賛成 便利が良い コストが安上がりになる。 非常に妥当な検討だと感じた。現状に則した案であると思う。都市密着型の空港としてのアドバンテージを活かしつつ現実的な構想である。更に周辺空港(新北九州・佐賀)との連携・相互アクセスの改善・役割の分担なども 構想に盛り込むべきだ。福岡空港単体で考えるのは現在のインフラを有効利用できないと 感じる。その点で足りないと感じた。 どうしても現在の空港では手狭というなら、アクセスや費用面から考えてベストではないか。 久留米から利用するので現在の空港は便利が良いです。増設もかなり予算がかかるので 反対ですが、新空港になると久留米から遠すぎるので、この案も有りと思いますが 費用がかからないのが良いと思います。現在のままでは駄目なのではないでしょうか？ 日本の中で之れ程都市に近く便利の空港はありません。 利便性あり。 国の空港なのだから国が調査をきちんと示すべき。利用側、サービス側、両方とも十分対応できるのか。駐車場～ビルまでバス移動を強いられるのではないのか。 現、福岡空港の利便性をそのまま残せ、かつある程度の処理能力を見込める案であるが、周辺の理解を得、かつ用地買収をはたして円滑に行えるか疑問である。 もしもこの案が実現するとしたら、その方が良くないかと思いました。経済的に、また利便性に関しても。 週2～3回、東京ー福岡を往復しておりますが、便利な反面、上空待機の間も増え危険性を痛感しています。 今の場所はすごく便利だと思う。 福岡空港は現空港を使用すべきです。収益性・利便性により滑走路を増設して使用すべきです。現在の福岡の発展は、現空港の利便性にあります。 どちらかと云うと賛成。②交通の便が良い 現在困っていること、不便さを早急に実施するには早く増設した方がよい。

意見分類			寄せられたご意見
			地主・周辺住民等の合意を協力得ながら、安全で利用しやすい福岡空港を造ってもらいたい。 福岡の中心部からの至近距離にあり、利便性が最高である。現空港を有効利用することを考慮すべき。 増設してください。福岡の空港は市内から近い為、ビジネスに使いやすいたず。市内から遠くなれば、ビジネス客は新幹線を選びます。閑空をみればわかるはず。 西側配置改良案は優れていると思う。低いコストで能力もすぐれ、利便性を損なわず、これに決定すべきである。 現状空港の利便性を考えること、となると増設、又は現空港の能力を最大限に引き出すことを第一に考えるべき。 ・現空港の利便性は何ものにも替えがたい。 利権者の意見が多く市民は利便性のみに眼が行き本質がみにくいと思います。現空港は限界でしょう。 交通アクセスが現状のままです利用しやすいが(地下鉄がそのまま利用できるのがメリット)、まわりの騒音がひどくなるのがねんされる。 空港の発着需要予想についてもどの程度実現するか分からないし、また都市からのアクセスの良さは福岡空港の他の空港にはなかなかない利点なので維持してほしいと思います。 良い。今の空港アクセスの利便性を継続して頂きたいをお願いします。 増設案に賛成。建設費用の比較、アクセス利便性の優位性。断然、増設暗にメリットあり。 ・福岡空港の「売り」は、アクセス利便性の高さ。 ・利便性のみを考えないでほしい 賛成します。今、日本でいちばん便利な空港であるから。 今、日本で一番便利な空港である。 移転による空港の利便性の大幅な低下を避ける事ができるのでやるのであればしかたないのではないのでしょうか。 アクセス面では利便性が高く評価できるが環境面や安全面では影響がある。総合的に空港移設が望ましい。 費用的に安価なのでいいと思う。やはり、全国どこの空港よりも都心に近いのは将来的強みになるのでは。 国交省がいつているコンパクトシティでもあるのではないのでしょうか。 現空港の利便性を優先させたいので、増設が良い アクセス、事業費 考慮すると、滑走路増設等に落ち着くべきだと考えます。現段階では財政はなるべく緊縮すべき、国・地方区別なく地方空港を増やすような財政出動は控えるべき このままの状況でしてほしい 利便性というところから。 交通の便利性の面から賛成 現在のアクセスの利便性を考えると、増設の方が福岡・九州の為になると思う。 現在地での増設の方が近いので良い 賛成 近所だから 今のアクセスの良さは非常に便利なので、できれば滑走路増設が望ましい 利便性や費用面では良いと思う。 増設できると良いと思います。利便性が向上できるから。 OK。利便性などを見れば現空港が最高 増設を希望する アクセスに便利なので増設がよい 賛成。実家から近いから便利がいい。 交通の便がいため、今の場所が良いと思っていたが、それだけで考えてはいけないと思った。 いいとは思いますが増やす程飛行機は飛ぶのか？最近では航空会社も減便しているのて滑走路を増やさなくてもいいのでは？？ 海外線も減ったし…。 将来の利用客数を考えても利便性を重視すると、増設で対応できると思う。 新空港を作るよりは現実的だと思う。やはり現空港の方が立地の面で利用しやすいので改良して使った方が良い。 空港が一番便利な所にあるので、このままの状態て滑走路増設というのが理想だと思いました。お金もこちらの方がかからないし。 コスト面を考えると、増設の方が望ましいと思います。 今の交通手段が使えるから。 交通の便が良い点では、滑走路増設案がいいと思います。 財政赤字が問題となっている中で、利便性とこれからの福祉などにお金を使ってほしいとの希望を含め、増設の方がいいのでは？ 賛成。大変交通の便が良い為。 空港がとどく時間があくせすになるので滑走路増設にさんせいする。 便利な空港であるが、事故が起きてしまったときのことを考えると心配である。 賛成。利便性 便利確実な運行が出来る。 都心に近い現在の利便性に慣れている為移転をのぞまない。 工事費が安くて福岡市内からの利用が便利 市街地から近いのでいまの場所のままがよい。 日本で一番都市圏に近く便利である事はいいのですが、これ以上滑走路を増やして混雑(離着回数)を増やす事はさけた方がよい。国際空港の移転も考えて。 県外の方も福岡空港はアクセスが良いと言っているのてぜひこの案でやって欲しい。 今の便利などところにしてほしい。 便利になってもう少し利用できたらうれしいです。 新空港よりアクセスが便利なので賛成です。 交通の利便性が非常に良い。 現空港の利便性が保てる。 経費についてはこちらが希望。私共の自宅から近いという点。 現空港の利便性をそのまま活用したほうが良いので賛成 現空港は利便性がよいのでこのままの位置がいい。 便利がいいので、このまま増設案が進んでもよいのかと思う。 現空港がアクセスが良いので増設案がよい アクセスの利便性はいい。 最も現実的な案だと思う。都心にも近い空港というのはメリットが大きいのではないか。 資金面、利便性がよい 賛成。利便性がよい。費用が少ない。 費用。利便。 今の空港を中心に交通網が発達しているし、余計な費用がかからないですむのならこの案に賛成する。 今のアクセスがすごくいいと思います。 都心から近いというのが最大のメリットだと思うけど、増やしたところで更に足りなくなるかもしれない、というのをきいて単純にこちらが良いと選択できるものではないのだなと思いました。 現在のアクセスは魅力的。 現在のアクセス利便性を活かしていく事は大きなメリットと思う。 全国でもめずらしい利便性の継続は魅力的でこの案に望むところは大きい。 福岡空港のよさは都市に近い事なのでそれが保てて良いと思う。 利便性(アクセス)面から増設案が良いと思う。 今までと変わらないアクセスなので、あまり生活に変化がなく良いと思う。

意見分類				寄せられたご意見
				交通の便がよいことで増設案がよい。 交通便利性を考えると、是非増設をお願いしたい。 賛成です。現在地の利便性に勝るものは無いと思いますが、24時間空港もしくは22:00～24:00までの延長等を実施出来るかが残ります。 アクセスがよいので賛成。 現在空港の建物や設備、また周辺の交通の利便性などの面で滑走路を増やしたほうがよいと思います。(安くてすむ) アクセスがよいのが一番。 突然遠方に急いでいかないといけないときは誰にも起きうが都市部ゆえの時間の問題は手痛いと思う。 交通の便も良いが、住民の毎日の生活、音が、頭が痛い日々が続きました。 アクセス面で便利で増設がよいのでは。 現在の空港の利便性を活かした対応をお願いしたい。 現空港の長所は全国的に見ても交通アクセスが大変優れているところである。よって、その長所を生かすためにも場所を移さず、滑走路を増設した方がよいかと考える。 市街地から近くて、今の便利さが期待できるのは良いと思います。 利便性 利用には便利 現状、福岡空港の容量がいっぱいになっていることは良くわかります。全国の空港の中で、これ程アクセスの良い空港は他にありません。これを十分活かすべきだと考えます。 交通の便が良いため。 街に近くて便利。 増設費用が安くてすむ。 利用者にとっては便利だと思いますが、近くの住民の方々のことを考えるとむずかしいのかな・・・ 現在のアクセス利便性に満足しているので、この案に賛成。 私の大学は空港の近くにあるため日々騒音の被害にあっています。しかし空港までのアクセスの便を考えると、この騒音を我慢してまでも今の場所にあってほしいと思います。 私は現状の空港の良好なアクセスに魅力を感じています。東区在住で騒音も多少気になりますが、空港を利用する際、荷物が多い時など、アクセスが便利であることは非常に良いことだと思います。滑走路増設方策代表案に賛成します。 交通アクセスがよい点が魅力。 現在の福岡空港がとても便利なので、できればこのまま利用したい。 現在の空港はアクセスが良いので新空港になると少しもったいない気がする。 アクセスの良さが変わらないという点は良いと思うが、結局騒音などの問題が解消されないで、あまり良いとは思わない。 市街地へのアクセスは良いが危険性が残るので、その点が不安である。 アクセスが良いので今の立地は捨て難い。 早良区の人間としては、空港が北に移るのは時間的な利便性としてマイナス。 博多、天神にすぐに出来ることは大きなメリットだと思う。 初期投資が小さいこと、アクセス利便性を維持できることは、いいことだと思う。 現空港は都心部に近いので、非常に交通の便が良い。拡張に問題があるが、もうすぐ新幹線が福岡から鹿児島までつながるので福岡だけでなく九州全体で見ると、アクセスのしやすい点で現空港をできる限り拡張させた方がよいと思う。 今の所は非常にアクセスがよいので、その点でいえば、滑走路増設には賛成です。 現場所から動かないということに関しては利便性から言うとういが、将来性を考えるとどうしてもその場しのぎの案でしかない気がしました。 今の空港は便利な場所にあり、地下鉄ですぐ行けるので、その利便性はとても大事だと思う。 今と同じような感じで利用できるのも良いと思うが、現空港の抱える課題を解決するのが難しいと思う。 費用を抑えることができ、中心地に近く利用しやすいが、周囲に住む人々のことを考えると、あまり前向きに検討しにくい。 費用を抑えて現在の良好なアクセスを保って問題を解決できることは何より魅力を感じるが騒音や高さ制限の問題が残るというのはかなりマイナスに感じる。 都心部へのアクセスを考えるとこれがいいと思う。 国内のことだけを考えるならこちらが時間においても、お金においても良いのではないかと。 利便性の良さは他の都市には負けないと思う。 何よりも利便性の事を考えると良いが将来性に欠ける。 新空港を建設するとアクセス時間が長くなると考えると増設案に利がある。しかし、騒音問題や建物の高さ規制があるため、私自身の意見としては、新空港案に賛成したい。 博多駅からの驚くほどの近さと利便性が福岡空港の良さだと思う。しかし安全が第一であるため、そこが最重要視されるべきだと思う。 地下鉄などの交通アクセスも充実しており、私はこちらの方がいいと思う。 この案が良いと思う。現状の良好な空港アクセスや、初期投資が小さいことなどが重視されるべきだと考えた。 都心部での高さ制限や利用時間の制限といった問題はありますが、少ない資金で実現可能な点や、利便性の高さは魅力的だと思います。 利用者としては、やはりアクセス利便性を重視するので、できればこちらの方がいいと思った。 福岡都市高速道路の接触の可能性や、改築時の混雑が大きくなるので、完成までの計画が大変なのは？？と思いました。しかし、費用面、アクセス利便性を考えると、利点の方が大きいと思う。 地下鉄で直通していることなどの有効的な利便性が維持できて良い。 初期投資が少ない。空港アクセスが良好なまま維持できるのはいいと思いますが、将来的にまた空港の容量がたりなくなるのではないかと思います。 地下鉄一本で行ける利便性は他の空港より優れていると思うので、そういう点では増設案に賛成です。ただ、用地買収は困難だと思うので、早期解決は考えにくいのではないかと。 事業費の面、早急な需要対応の面、交通アクセス、博多・天神に近いことを考えると、増設案が一番の対策だと思う。 現空港へのアクセスが非常に良いので、どちらかと言えばこちらの案に賛成。ただし騒音の問題や建造物の高さ制限についての欠点はかなり気になる点ではある。 配置案の表が大変見比べやすかった。滑走路増設は空港へのアクセス手段が変わらないので便利だが、騒音や工事におけるクレームが多くなるように思われる。 早急な利用拡大をすることができる点では有効であるが、箱崎での授業中、騒音が大きかったのが問題だと思いました。しかし、今は交通アクセスが良いので、今の場所に増設することは有効だと感じました。 良好なアクセスを活かすべき。 空港が都心部の近くにあるというのは良いと思います。 こちらの案の方が利用者便益が大きかったので、利用者(一般者)にとっては、こちらがよいのかなと思いました。 現在の空港は都市圏に近いということもあり、やはりこの利便性は捨て難いと考えられる。 アクセスの維持ができる点、初期投資が小さく、需要増加への早めな対応が可能なのは良いと思います。 現在の福岡都市圏の魅力として、空港や港、鉄道等の交通拠点と、天神・中央・博多を中心とする商業圏が非常に近いエリアでコンパクトにまとまっている事が挙げられると思う。これは東京や大阪にはない大きな魅力であるだろう。是非現在の立地を活かしてほしい。 この案をぜひ推進していただきたいと思います。アクセスの良さが福岡空港のアイデンティティーだと思いますし、初期コスト面や少子高齢化、九州新幹線の全通など、様々な要因に対して有利だと思います。 地下鉄もやっと整備され、鉄道・交通の中心である博多駅にもアクセスが便利のため、現空港の土地を活かす滑走路増設案は有効だと思う。 福岡空港は非常にアクセスしやすく、利用者も多いと思うので、利便性を向上させることはとてもいいと思う。 アクセスの良さや投資額をできるだけおさえることを考えると、滑走路を増設することがベストであると思う。 新空港ができるとなると私たちにとっては、現在よりかなり遠くなるように思われるため、場所は今のままがよい。 福岡空港の、その世界でもまれな都心へのアクセス性を保ったまま、近い将来への需要は対応できるが、環境など考慮する点が多い。 私は留学生でおもに国際線を利用します。住んでいる所から近い所にあったほうが便利です。

意見分類				寄せられたご意見
				交通アクセスの利便性が他の空港と比べても高いので、そこをいかすべきではないかと思う。
				現在の高いアクセス利便性を維持する、というメリットがある分、法律に反しないようにするという注意力が求められていると思う。
				今の場所を活かせるのだから増設の方が良い。
				国際線はあまり利用したことがないので分からないけど、場所的には今の方が行きやすいので増設の方が良い。
				現在の福岡空港の交通アクセスの利便性が高く、利用しやすい環境であるため、できるだけ現状を維持していただきたい。
				一番効率が良いと思います。福岡空港の素晴らしいはそのアクセスの利便性です。世界に誇る利便性を活かしつつ、更なる案を検討すべきです。
				利用者の利便性の視点から、空港アクセスが良好な面では新空港案よりも良いと思われるが、利用時間の方が重要であると思う。
				今の福岡空港は利便性が一番の魅力だと思っています。新空港となると、大きな荷物を持って電車移動しなければならないので、都心に近くあってほしいです。
				やはり世界一の利便性の高い空港を発展させることは、将来の福岡の発展につながると思います。
				現状の空港アクセスが良いので、そのまま維持してほしいと思いました。
				現空港は博多へのアクセスがとても便利なので、滑走路増設案の方が今までどおりやりやすいと思う。
				賛成です。公共機関が西鉄しか使えないので、空港の場所を変えられるとアクセスがかなり悪くなるからです。
				現福岡空港はとても立地がいいのが特徴だと思う。だから新空港を作っても立地が良好な方に乗客は行くと思います。
				個人的には家から地下鉄に乗り、直接福岡空港に行けるので、利便性は最高であるが、やはり将来的に安全面や経済発展のため長期的な視点で考えると移転したほうがよいと思う。
				よく空港を利用するので、アクセス利便性は魅力的です。
				現福岡空港は都心部にあるので、地下鉄とも直結しており、利便性もとてもよいので、今の場所のままで滑走路を増設した方がよいと思います。
				福岡空港はアクセスが良好だと思うし、場所に慣れてしまっている人は現空港のままがいいと思う。
				現在の空港の立地・場所でのメリットは、福岡市中心街や市街地へのアクセスの良さ、交通網の利便性があるので増設案に賛成です。将来的な増設に対応できないのが難点だと思いました。
				今のアクセスの良さは大変魅力的である。
				また、今までであったものであるため、住民への説得が多少スムーズにいくと思う。
				アクセス利便性や費用面を考えると、私はこちらに賛成です。
				福岡空港の他の空港との違いで、一番よいことは空港へのアクセスが便利なことだと思います。福岡空港までは地下鉄も通っていて、すぐ利用しやすいと思います。利便性の良さは大事だと思いました。
				福岡空港の良い点は、アクセスがしやすい点だと思う。天神・博多などの都市に近い空港はなかなかないので、新空港でアクセス時間が長くなるのは福岡空港の長所がなくなってしまうので、場所を移動するのはやめてほしい。
				現在の空港に地下鉄1本でアクセスできるので増設案の方が私はいいと思います。
				現空港のいいところは、アクセス利便性だと思います。
				将来空港需要が増えることを考えると、現空港では厳しいのかなと思いました。
				好アクセスを維持できるので賛成。
				現空港は利便性は世界でトップクラスなので、世界を見据えた都市となるためにも、現在の位置で増設して欲しい。
				滑走路増設はアプローチを含め急務であり、将来の福岡空港像の全てである。そもそも空港立地の観点から言えば現在のターミナルの位置こそが間違いで、加えて東側配置案にも示されている様に地下鉄をリンクさせる事は当然であり、延綿して東平尾一帯のグラウンド他施設群、志免、宇美などのベッドタウンとのリンク、尚且つ東西分断された道路を滑走路下にトンネル(開渠でも可)を作って繋ぐべきである。こんな事は常識の範囲であり何故進めないのか理解に苦しむ。
				空港へのアクセスは現状最高ですが、市街地に近く、ガルーダ航空のような事故の場合はあってはならない事です、かなりの予算も必要性ですし、増設案は反対です。
				増設案の方が現実的だと思う。極端に利用客が増える分ではないし、アクセスの良さなど、どこにもない空港だと思う。
				今現在の利便性の確保の必要性、安価な工事、短い工期を考えると210m改良しかない。
				一番は現在の高いアクセスの利便性を第一に考えて欲しい。東京に35年住んで飛行機利用して来たが、乗り合わせる人(外国人も含め)、利便性の良さを何回も聞かされた。
				利用する者としては大変便利。
				滑走路が市内近くにあるのは便利ですが、安全性や環境を考えると違う場所に新設の方がよいと思っています。
				〔賛成〕今の空港が便利なので今のままがいい。
				便利ではあるが、安全性に問題があると思う。
				利便性が良い。
				夜間の利用制限や空港周辺の環境・安全面に問題が残りますが、空港アクセスの利便性、また増設に伴う費用が新空港建設に比べて少なくて済むので良いと思う。
				現空港の利便性を考えると、現在地がもっとも良いと思います。移転には絶対反対です。
				私はこの案に賛成である。アクセス利便性は重要であるし、今の場所にあるからこそ利用客が増えているのではないかと思う。資金も少なくてすむので。
				世界主要国の国際空港は、滑走路が複数あるはあたりまえですが、滑走路間隔もかなり広くとられているように感じています。現福岡空港の敷地内で2本の滑走路を検討すること自体、意味がないと思いますが、無論、新空港案と比較評価を行えば、現空港の利便性は他と比べものにならないでしょう。しかし、その反面、空港が都心部に存在することによる危険性の方が重要な比較要素ではないでしょうか。
				今の福岡のことを考えると少しでも費用を抑えるべきであり、その点においてこの案のほうが賛成しやすい。また今の公共交通機関の利便性に慣れてしまっている以上増設のほうが望ましい。
				賛成。コスト・工事着手からの時間を考えても最適。何よりも、福岡の特徴のひとつである中心部からのアクセスの利便性を失わない。利便性の良さは計り知れない経済効果を生み出していることをもう少し考慮すべきである。近年アジア近隣国からの観光客が、東京・大阪の中継点として福岡に滞在するケースが増えている。これも商業中心部へのアクセスの良さが大きく関与していることを議論から外してはならない。
				増設案の良い点は、建設費用・期間とアクセスの良さに尽きると思います。しかし、近隣住民の方々への配慮や建物の高さ制限など、たとえ増設したとしてもそれ以上のことは出来ないように思います。(さらに増設など)
				交通の利便性を担保し、且つ経済的な案で良く工夫された考えだと思う。
				鹿児島本線から直通できない滑走路増設案に反対です。鹿児島本線から直通できる新空港案に賛成です。
				利用者にとって重要なのは「利便性」であり、納税者にとって重要なのは「費用負担の少ない」ことであります。その点で、『滑走路増設案』を支持します。現在の経済好況及び、新幹線網の整備・高速化により、航空需要は、レポートの予測ほど伸びないと思われます。
				西側配置の場合、国際線ターミナル前の平行誘導路は1重になるのだろうが、この影響でタキシングルートが輻輳するのではないかと懸念がある。いっそのこと空港東側にとも拡張用地を確保し、内際のターミナルを東にまとめた上で、現国際線ターミナル移転跡地に貨物をもってれば、利便性もあがるしよいのではないかと思います。
				旅客や航空会社にとって利便性は何よりも大切です。博多駅から5分、帰りはタクシーで自宅に帰っても大きな出費にならない現空港の利便性は維持してほしい。新空港になればタクシーなど高すぎて使えなくなる。滑走路増設案をお願いします。
				大都市都心にある現在の利便性は日本一といってよく、活用したい。
				増設できれば増設した方がよい。この世界的にも有数な利便性のある空港はあまり無い。時間の節約にもなる。小型機を別滑走路に廻せば十分対応できる。小型関連機の離着が多すぎる。よく空港に遊びに行き食事しながらラウンジで飛行機をながめているので。
				都心へのアクセスが良いし、環境にやさしく予算も少なく将来の利用が原油価格の高騰により、少なくなった場合対応が出来ると思います。
				事業費が少なくてすむのは良いことではないでしょうか。アクセスしやすさが良い点で移転して欲しくない。移転後の空港跡地はどうなるのか？ また、関連各社企業も移転、建設費用がかかる。
				都心部から近いのが最大のメリットではあるが、地域住民の騒音被害はどうなのか？ 補助金をもらってでも板付でいいのなら増設した方が利用する側から見ればありがたい。
				・博多駅や天神からのアクセスの良さを維持すべき
				・210m案を支持。
				利便、経費とも最高
				利便性を考えるといいのだが、借地料、将来の対応を考えると不安。

意見分類			寄せられたご意見
			日本でも1番の空港から中心部へのアクセスは非常に大きな利点であり、現行の福岡空港を拡張することはいまのところ最良であると思う。 福岡市を訪れる誰からも利便性についてほめられる空港であるが、住民にとっては交通網、騒音等の不満があるのは否めない。しかし、元々空港のある町で育った住民であるので、現在の位置にあっても良いと思う。 福岡空港のアクセス利便性は東京、関西を含む他県にない最大の魅力なので、滑走路増設で問題点が解消できるなら滑走路増設で是非対応して欲しい。 ・滑走路処理容量では大差ない。 ・周辺への影響、特に事業費、工期の点から西側配置(滑走路間隔210m)改良案が良い。 ・良好な空港アクセス 利便性、経費共最高 現状の利便性が確保でき好ましい。 現空港はアクセスが便利。将来の大幅な需要増加のため現空港では対応出来ないことは分かったけど多額の借金をしてまでも新空港を作ることは理解できない。現空港の周りには未だ使われていない土地(空港のもの)がたくさんあるので増設案には賛成します。 ほんとうに増設が必要？ 利便性の高い、現空港は残してもらいたい。出張して、1杯飲んで、東京etc...に当日中に戻れる空港は他にはナイでしょ！ 利用する側から言うと、今のまま増やさなくて良いのでは？と思う。羽田のようになってしまうと便利なようで不便、広すぎ！！多少便が少ないくらいでよいのでは？九州には他にも空港がある中、どの県に行く時も私は福岡に降ります。(今まで、いつも)便の多さだけでなく、この場所だからこそ、九州の玄関口として私は利用しているのです。もし、博田から遠くなれば九州に行くときには他の空港を利用するでしょう。 ただ乗り継ぎのための空港にしたいのなら、引っ越せばよいと思います。 当面の交通アクセス等利便性を確保する上で現実的であると思う。将来的な増便に対しては既にある北九州空港に機能を分割する事により対応できるのではないかな？ 賛成 アクセス、事業費、利便性、安全などを考えると増設案がいい 便利さを考えてくださって良かったと思います 便利さが損なわれないという意味で増設案の方に賛成である。 賛成です。理由 ①交通の便利が一番です ②人口の減少 ③経済・景気の落ち込み等 今後の明るい見通しは望めません。無理をしなくて良いと思います。 滑走路増設を希望します。やはり、利便性が一番です。24時間の運営は、羽田なら分かるが、果たして福岡で可能なのか、疑問です。 月に1〜2回羽田⇄福岡を往復しています。きれいな設備の新しい空港はどこにでも有りますが、やはり福岡空港の一番良い所は利便性です。 この「滑走路増設案」に賛成です。会社の同僚、関東居住者及び出張での来福岡関係者は一同にして、こんな便利な空港はどこにも無い、絶対なくしてはならん！と言っております。北九州空港・佐賀空港の活用も含めて再検討をしてください。 昨今の環境問題、化石燃料の将来を考えると、滑走路処理能力(現在、提示されている)、年間発着回数の予測は信じられない。(本当にずっと右肩上がり?) 日本一の利便性を誇る現空港の増設で充分である。 福岡駅より近いので利便性を残した方がよろしいです。投資が一番安いので、将来を見据えた上では西側拡張にした方が良いかと。 福岡空港の良さは誰に聞いても市街地から地下鉄で10分ぐらいでいける便益性であることを上げる。これまで防音対策等つぎ込みながら、維持してきたのだから、それを無駄にすることなく、今後も整備していくことが福岡の個性になる。 賛成である。現空港を利用する方が、コスト、時間が短縮できる。 空港アクセスも現空港の方が福岡発展の為になる。 この案のほうが優れていると思われる。市内からのアクセス利便性を重視すべき。現空港でも発着需要には応えられる他、将来の拡張性が本当に必要なのか精査すべき。 利便性が最優先される。 都心までの交通アクセス(地下鉄、バス)の良さを考えると、今の場所で増設する案が利用者にとって最も利便性が高いと思います。 街に近くて交通の便もよく、利用しやすいので、結果、活性化につながると思う。 騒音は、昔から承知の上で住んでいると思うので、問題はないと思うし、新空港案で新たな地を作る方が不満の声が住民から上がりやすい！ 今ある空港内にて増設する方がコスト的、利便性ともよいのではないかな。 他と比べて利便性の良さが福岡の売りだと思うので、新空港だと利用しにくい。 賛成。理由:交通の便がよいので。 費用の点、又は利便性において良い案だと思います。 他の案よりも費用がかからなく、利便性が高いので、比較して良いと思われる。 容量が満杯であるため、増設案に賛成。 アクセス利便性が非常に良い。 街に近い為。 交通アクセスが非常に便利で、増設案に賛成。 どちらの面でも税金が投入される訳で、市民の利便性を考えても維持が賛成。 アクセスが良い現在地が望ましい。 日本で一番交通便利が良い。滑走路増設案に賛成です。 費用が割安でいいと思うし、交通便がいいので、この案がいいです。 今、空港をよく利用しています。利用者側からすると、今の現空港がやはり便利なので、国内いろんな所に行く時は必ず飛行機を使います。 もし新空港になったら、私は新幹線を使う回数が増えると思います。 近いため、今の空港が便利。 増設を希望致します。利便性などを考えますと、今の場所に増設していただきたいです。 利便性が高い。 今後、日本国内の他地域からだけでなく、東アジアなど海外から訪れる人々が増えるのなら、都市に近い高い交通利便性は維持された方がよいと思う。 今の場所は使用上便利が良い。 現状の最大のMeritである都心までの「アクセス」の良さを残すべき。 県南部の人々の利便性を考えると現空港が良い。 将来の需要数値は高く予想されすぎで、増設案で十分だと考える。何よりも建設費が新空港案に比して少なくて良い。利用者の利便性からも申し分ない。 費用負担の低さは重要なポイント。現空港が持つ利便性を最大限活用できる。北九州空港との役割分担も引き続き検討する必要がある。ターミナルを建設する必要はないのか、現空港の魅力を更に引き出す視点が欠けている。ハブ空港との接続について検討すべき。成田ー福岡線の国際線化。 目先の増設案に賛成できない。利便性が高いが故に危険性が高い。 博多駅まで地下鉄で1分です。このまま残すべき。どうしても必要なら増設で。 空港周辺の人口増を考えると、アクセスの利便さはあるが騒音や渋滞が更に増え、現実的ではないと思われる。 滑走路増設案に賛成 ・空港アクセスの利便性が良いこと 工事が少なく、工期も短い本案で進めてもらいたい。下空港のアクセスの良さは日本一であり、この特徴を前面に出して進めるべき。アクセスの悪さは、今後の展開・競争で致命的な欠点となる。 用地買収などの点もあるが、今の現状の空港のままでいて欲しいと思う。こんなに空港から都心へ向かうための交通アクセスが豊富にあるのはなかなかないと思うからだ。 一番はやはり利便性だと思いました 良好な空港アクセスを維持できる点、早く需要増加への対応が可能な点、を重視するべきだと思う。また、利用時間の制限が継続する点も重視すべきだと思う。 2分間弱で離発着するビデオを見て、窮屈で危険な感じがしました。なので安全面と利便性も考えないと必要だと思いました。 滑走路増設案に賛成します。現在住んでいる所が空港の近くなのですが、騒音に関してはほぼ問題ないし、防音窓によって大分違います。また、幼い頃から住んでいるので慣れてという面もあります。現在の空港の方が、利用しやすいし、交通の便も優れているので新空港案については、反対です。 今の増設をしていない状況でも飛行機の騒音が気になることが度々あります。なので、滑走路が増設された際に、今以上に騒音がひどくなるのではないかなという心配

意見分類				寄せられたご意見
				があります。ただ、交通の便利さは一番だと思うので、今の福岡空港をなくしてしまうのは惜しいです。 今ある場所がとても便利なので増設は良いと思うが、増設してもすぐに同じような問題が出てくると思う。 説明の中で、現在の福岡空港に対する周りの交通アクセスが日本でもトップクラスで充実していることを知ったので、私はこちらの意見にやや賛成です。しかし、空港の周りに住んでおられる住民の方々の意見もしっかりと取り入れつつ、慎重に話を進めていく必要性も感じた。 博多駅から空港までのアクセスが整っており、利便性が高いということを崩さない為、利用者としては一番有難いと思うが、今後の需要増のことを考えると、増設案では対応できないと思い、新空港案の方が妥当だと思った。 私は滑走路増設案に賛成です。新空港をつくるより、せっかく博多駅から近いところに空港があるので、そこに滑走路を増やすのが。 空港までの交通アクセスをそのまま利用できるので良いと思う。 私は滑走路増設案の方に賛成です。やはり元々空港がある所に増設の方が利便性も良いと思います。 私はこちらの方が良いと思います。日本で一番便利の良い空港をこれからも活かしていくべきだと思うからです。 近隣の理解が必要ですが、新空港案より費用もかからず、アクセスもよいので、私自身はアクセスのよい方が利用しやすいです。 今の場所で滑走路が増えるという事は、とても便利なことと感じました。なぜなら今の福岡空港が便利なところにあるので、1本から2本に増えるという事は利便も増えるのではないかと感じました。 高さ制限や空港の利用時間については、個人的にあまり問題がないように思える。福岡県民の私としては、慣れ親しんだ場所に空港があるのが好ましいと思うし、空港が近くにあるから、その近くに移り住んだ家や会社の方もいると思う。市街地に近接していることで、今まで多くの方が空港を利用しているのだから、そのまま滑走路増設案が好ましいと考えます。 利便性や地域の影響などが現在とあまり変わらないこと、初期投資が小さいことがいいですね。 今住んでいる場所が空港に近いので、交通の便を考えると増設案の方が理想的ではあるが、反面騒音についてははなくなればいいなとも思う。 滑走路を増設する場合は、将来の大幅な需要増加に対応できないことが問題となるが、今の空港は利便性もよく、環境に関しても現状維持ということで、実際に行動に移す際にはやりやすいと思う。 アクセスしやすい面は良いと思います。増設する際に市街地に影響しないように配慮してほしいです。 私の住んでいる所は、飛行機が真上を飛ぶので騒音がすごいです。特に夏は網戸にしますので、テレビの音や会話が全く聞こえなくなります。これ以上便が増えるとともに騒音が増してしまいます。しかし、アクセス利便性が良いのは魅力的です。 アクセス利便性から考えると、この案は良いと思います。近隣住民にとっては少し迷惑かもしれませんが、新しく空港を作るよりは負担が少ないように思いました。 今の福岡空港の場所はとても良い立地条件だと思うので、(博多や天神に近かったり...)これはいい案だと思うけれど、将来的に見ると新空港案に劣ること、利用時間が短いことは気になる点だと思いました。 滑走路が増設されても時間制限は全く同じなのでしょう。車で現空港に行くのに更に時間が必要になったりしませんよね。私が利用するのは国内線ばかりで、東平尾公園と空港の間の道を車で通っているのが気になりました。 私の意見としては、滑走路増設増設案の方が、どちらかというと最適だと考える。今あるアクセス状況や設備、お金の問題等を考えると無難だと思う。 少ない投資で早期に解決できるのは良い。場所も変わらないので、交通の便が良いので、利用しやすいと思う。 新空港案のほうが将来的に期待できると思いますが、海等の環境に与えるであろう影響や費用額などを考えれば、先に滑走路増設案を採決すべきと思います。特にアクセス時間の大幅な変化は利用者数に大きく作用すると考えられるのではないのでしょうか。 どちらの案にもマイナス面はあるけど、こちらの案はマイナスというより継続することの方が多し、博多駅から近いのがかなり大きいので、こっちの案がいいです。 JR、西鉄と協力すれば、もっとスムーズに滑走路増設が可能になるんじゃないのか。 私はこちらの方を支持するが、騒音などの対策はしっかり取ってもらいたい。他の空港と比べてアクセスが良くてこんな便利な空港はないと思う。 これは年々忙しくなっていて、高いアクセス利便性をはかるために必要だと思いたい。 資金があまりかからないようなので、1番好ましいと思う。また、博多や天神に近い点も評価できる。 滑走路の増設による騒音はどうなるのか。 こちらの方が近いので乗るときには便利。 福岡空港がこんなにも利用されているとは知らなかった。今の福岡空港は、博多などの都心に近く、交通のアクセスも整っているので、新空港を作るよりは滑走路を増設する方がいいと思う。 将来の需要に早期対応が可能で現状の便利な交通アクセスの活用はいいと思います。 金額も低コストで新空港設置よりも環境負荷が少ないのは大切なポイントだと思います。 需要についてはわかりかねますが、良好なアクセスの維持ができ、費用も抑えられる点は良いと思います。ただ騒音や土地確保などの問題が残る点では、周辺地域の方々の声を重視し、検討する必要があると思います。 現在の空港は福岡市のほぼ中心に位置しているので、増設の方がいいと思います。 正直、この案がいいと思った。このアクセスの良さは最高なのではないかと思います。これが維持できることはよいことである。 今の空港をつかるのはいい。聞いた限り、現状の空港の利便性ははまだ高いのでこちらでも良い。 資金面、利便性を考えれば、かなりいい案だと思う。 良好なアクセスを維持できるが、騒音の点で時間制限が継続することがマイナスであるが、投資資金が小さく期間が短いのがやはりいいと思う。 滑走路増設案については、自宅から電車一本で空港までいけるというのはとても便利なので、正直自分はあまり移動してほしくないと思ってます。 やはり現在の場所が利便性がよいために、なるべくなら増設してほしいです。 新空港案だとまた無駄金が使われたりするのではないか。今の福岡空港をどうするかも分からないので…。今の場所だと離発着が目の前で見れて、それ目当ての方も多いのでは？ アクセスがいいので、いいと思います。具体的に滑走路が増えることによって、僕の生活にどう影響するのかが想像できませんでした。 PIを読んだ、話を聞いた中では、増設は何かと面倒そうだし、東平尾公園を削るとなると、更なる費用がかかるのではないかと思います。あまり空港を利用しないので、いざ使う時にやはり近い方がいいとは思いますが。 空港へのアクセスが維持できるという面では良いと思う。それに供用までの時間が比較的短い面も良いと思う。しかし、騒音区域が拡大するかもしれないというのがどう思うかと思う。 福岡空港は車や地下鉄のアクセスに便利な場所にあるので、滑走路が増設されて便が増えれば、福岡空港を頻繁に使う人にとっては、より利用しやすくなると思う。 アクセス利便性の良さは利用する側としてはとても大切なことなので、増設の方がありがたいです。 滑走路を増設するにあたって、今更高速の制限緩和を行うとしても建て直すのには時間もかかるし、アクセスの利便性を生かした方が良いと思う。また、現在の空港、北九州や佐賀空港との連携をとれば良いと思う。 空港アクセスが良好であったり、初期投資も小さく、地域住民への安全性は変わらないので、滑走路増設案に賛成です。 利便性も損なわれないのでいいと思います。 交通アクセスが便利な点が魅力的。 現空港は福岡市から近く、アクセス方法もたくさんあり、利便性が高いと思う。しかし、国際線が遠く不便である点もあると思う。 地下鉄で行けるので、この場所のまががいいと思う。 即対応できるというメリットは評価出来るものの長期的な需要に対応できないのでは？と言う疑問も。とは言え、利用者としての視点から考えると、交通の便の良さと景観の良さから現空港の方がいいなというミクロな感想も。 交通のアクセスや時間を重視するので、滑走路増設に関心があります。また、周辺の環境や博多の森などの施設もあり、交通の面では特に利便性に優れているので、今の位置は維持してもらいたい。 アクセス利便性などを重視した場合、こちらの案が良いと思います。 利用アクセス手段が変わらないこと、初期投資が新空港案より安いのは大きなメリットだと思う。しかし、周辺の整備や騒音を考えると、どうかと思う。また、滑走路の距離もそれほど長くはとれないと思うので大型機が飛べるかどうかの問題も考えるべきだと思う。 最も現状にあった案だと思いました。現在の福岡空港の利便性の高さは維持すべきだし、かかる費用を考えても、この案が一番良いと考えます。 滑走路増設案の最大の利点は、やはり事業費の安さであると思う。また日本一と言っても過言ではないアクセスの利便性を維持できるという点も評価できる。しかし元々なかった所に無理矢理滑走路増設を新設するとすると、様々な困難があると考えられ、予想外の事態が起こらないとも言いきれない。また将来的に再び限界が訪れ、同じ問題が発生することも考えられる。 費用が少なくて済み、アクセス利便性が高い所が良いと思った。

意見分類				寄せられたご意見
				アクセスの利便性がよかったですので賛成です。
				福岡空港は他の空港と比べて都心部に近く、そこが一つの利点だと思うので、滑走路増設の方が良いと思う。
				アクセス面も良く、費用が少なくて良いと思う。しかし借地料などの点が問題。
				アクセス利便性、初期投資の低さなど、利点がよく分かった。
				市内に空港があるメリットは大きいと思いますが、対する騒音や事故等(による被害の拡大)、マイナスの点も多くあり、ある意味では「満足と我慢」の限界案だと思います。仮にこの案に決定されても、発着の限界を迎える時期にどのような方向で対処していくかの案が示されるべきと考えます。
				賛成である。とにかく近いのが良い。
				世界的に見てもこれほどアクセス利便性の高い空港はないと思います。また、麻生県知事が「これほど福岡県が発展できた大きな要因が2つあり、1つは九州大学が福岡県にあったこと、空港の利便性が高いこと」と知事が認める利便性を更に活かす増設案は非常に有効だと思います。
				自衛隊や貨物を、佐賀・北九州へ追いやれば、西側210m案→300m案近くに広げられるのでは？特に自衛隊は県内にいくつ基地を持っている。ステップ3までの考案があるが、この立地に空港があるから、特に国内線での利用者が多いと思う。
				利用者としては今の空港の便を捨てるのは惜しい
				「滑走路増設案」に賛成します。都会の真ん中にある福岡空港の利便性は、他にない市民の財産である。
				現空港の利便性を引き継ぐ事が出来る。現空港の需要が逼迫すると言う、需要予測の問題点もあり
				現空港の利便性を引き継ぐ事が出来る。新空港建設に比べ大幅に安くすむ
				賛成
				1.利便性
				2.経済効果
				3.経済の停滞
				4.利用者の減少
				賛成 利便性からOK
				①利便性を引き継ぐ事が出来る
				②建設費に大きく差がある
				③増設しても新設と発着回数の差はなし
				財政、利便性の事を考え、滑走路増設案を支持します
				・福岡空港は利便性にとんだ福岡の財産です
				・福岡空港は新しい空港を作る必要はありません
				・新空港建設は自然を破壊する
				・福岡空港は利便性にとんだ福岡の財産だ
				・新空港建設に比べコストが大幅に安くてすむ
				私は小都市に住んでいます。娘夫婦(横浜市在住)のところにょ行ったり、旅行時に利用する機会が多いです。現状の良好な空港アクセスを維持することができれば今のままで良いと思われます。マイカー、バス等ともに非常に便利で助かっています。
				費用、工期、利便性、福岡県、福岡市の財政を合わせて考えると増設案が現実的であると考えられる。しかしながら、市内に空港があることから、航空法による建造物の高さ制限が他の都市に比べて極めて厳しく、これが福岡市の都市化の大きな足かせになっている事は間違い無いと考えられる。将来の空港需要の増加と共に、運ばれてくるヒト・モノを受け入れる都市が作れないのでは空港を強化する意味は弱まってしまふ。滑走路増設と共に、航空法規制緩和(少なくとも、博多駅周辺で100m級の高層ビルが建設できる程度)も合わせて議論するべきであると考えられる。
				最善策ではないと思われるが、現空港のアクセスの利便性を鑑みると現空港のロケーションを担保するためには次善策として有力と考える。
				処理容量の増強に対し、投資額、利便性および事業期間などで、西側配置(210m)の優位性は明らかだと思います。
				滑走路増設については今まで通り空港への行き来は、今まで通りでとても便利だと思います。又、費用も新しく充てるよりかはまだおさえられるので増設案の方もいい案だと思います。
				アクセスがそのまま良い。
				賛成 利便性を求めてしまうことと、福岡以外からの方も利便性が高い。
				とても便利な空港なので、この場所で滑走路増設を希望します。工事費を考えても、この案に期待します。
				新空港移転案より、早く需要増加への対応が可能である。また、新空港に比べ、初期投資が小さい。現状の良好な空港アクセスを維持することが可能であり、現在の空港を活かせる。外国人の方にも分かりやすく、都心にすぐ行ける。
				私たち利用者が1番問題が出てくるのは交通アクセスや費用ですが、都心から近いので便利。
				新しい空港を作るより、滑走路を作った方がいいと思う。都心から近いのは、やっぱり便利だし費用も低いからです。
				利便性がとてもいいので、移ってほしくない。防音などでコストがかかるなど、いろいろな問題があるから新空港案が出ているわけだから、ちゃんといろいろな世代の人の話を聞いて決定してもらいたい。
				新しい空港をつくるより、費用が安いので滑走路増設案の方がいいと思います。また交通の便がいますごく良いので、今のままの空港がいいと思います。
				概算費用もかからないし、今のままがアクセスもしやすく良いと思います。また、利用者も減ることはないと思いますし、滑走路は現時点で一本あるので工事期間もかからなくて良いと思う。
				・交通の便利さが変わらないところはいい
				・騒音はなくなる
				都市部に近い。
				増設できる土地があるかどうか、問題のような気がいたしました。今の福岡空港がとても利便性が高いので、滑走路増設案に賛成なのですが…。やはり騒音問題が個人的に気になります。
				今の福岡空港の利便性の良さは、他の空港に比べてとても良く、利用者にとっても使いやすい空港だと思います。増設案の方が利用者の混乱も少なく済むので、こちらの案の方がいいと思います。
				現空港のアクセス利便性は他の空港に比べ、非常に高いため(将来的な起こりうる問題点は別として)増設が望ましい。
				増設した方が今の空港も活用できるし、利便性もあるのでよいと思う。
				福岡の中心部からアクセスが便利。
				今の空港を利用するので、アクセスが便利であると思う。費用が新空港案よりも安く済む。
				今の場所は便利な所にある。高さ制限がある。ウインドカバレッジが安定。
				現在の福岡空港は交通の利便性がとても良いので空港の位置はそのままで、滑走路を増やす案の方が良いと思います。
				早期改善を求めるならこちらが良いと思いますが、長い目で見たら新空港の方がいいのかと思います。しかし新たな混乱ややはり利便性から考えるとこちらの方がいいと思います。比較的新しい建物などでなくすのはもったいない。
				現在都心部にあるのでアクセスの利便性がとても良いので、新空港が建設されて遠くなることを考えると今のままが良いと思った。今の空港に慣れているのに変わると不便になると思う。
				滑走路を増設できるのなら増設したほうが良いと感じました。現在の空港は交通の便がものすごく良く、利用しやすいから。
				利便性においては、場所はそのままの方が良いと思う。
				私は滑走路増設案に賛成です。都心部に近いし、便利なことが多いからです。
				現空港の利便性を引き継ぐ事が出来ます。新空港建設に比べ、コストが大幅に安くてすむ。
				工事期間が最も短く、事業費も最も低い上に、今の空港の利便性も、そのまま言う事で納得できる案だと思います。
				利便性からいって、この案が良いと思われますが、騒音被害に悩んでいる住民の事を考えると、海上案の検討も必要だろうと思います。
				経済面や利便性を考えると、地域の経済発展に結びつくと思う。増設案を強力に推進して下さい。
				滑走路増設案に賛成します。
				・現空港の利便性を引き継げる
				・新空港建設は税金のムダ使いだ
				利便性やコストが大幅に安くてすむということで、増設案が良いと思います。
				YES！

意見分類				寄せられたご意見
				・福岡空港は利便性にとんだ理想的な空港で、福岡の財産だ ・増設案はコストが大幅に安くてすむし、税負担が少なくてすむ 現空港は利便性があり、新空港建設に比べコストが大幅に安い 西側配置改良案は、移転対象が比較的少なく、他の増設案より比較的短期で出来、建設事業費他案より安く、またアクセス利便性も非常に良いと思います。 現空港は利便性を引き継ぐ事が出来る。現空港の賃貸料は土地を奪われた私たちの大事な生活給です。 ・市街地より近く便利。福岡の財産だ。 ・新空港建設に比べ、コストが大幅に安くてすむ ・現空港の例便製を告ぐ事が出来る ・福岡空港は利便性にとんだ福岡の財産だ 現空港の利便性が続く コストが大幅に安い 現空港の需要が逼迫すると言う予測はあてにならない 現空港の利便性を引き継ぐ事が出来る(とにかく現空港は便が良い) ・利便性から現状増設案しかない ・事業費も現在の社会情勢からこれが限界 ・借地料等、事業継続には必要経費 現空港の利便性を引き継ぐ事が出来る。少ない財政負担で実施できる。今後の人口減の中、将来の需要はさほど増えないので、滑走路増設案で十分対応できる。 賛成 ・現在の利便性が活かされる ・投資資金が少なくてすむ ・近隣空港との協調性も検討 現空港の利便性を引き継ぐ事が出来る。新空港建設よりコストが大幅に安くてすむ ・利便性が良いため、ビジネスが活性化される ・逼迫した財政の中、新空港に投資するより前に市民の生活を安心したものにしてからでも遅くはない 利便性の面から増設案が望ましい。ただ改良案でも都市高速道路との位置関係に不安がある。事故は必ず想定外のところで発生する。 ・今まで通り利便性が高い ・離発着が今以上に増えるかどうか疑問である ・佐賀、北九州等の近隣空港との連携を図れば十分である ・賃貸料は今の私たちにとって生活の全てです 子達が千葉の方で暮らしておりますので利便性がよい現空港が私的には都合がいい これだけ不安定な現在、初期投資は小さい方が良いと感じる。日本中、世界中を探してもこんなにアクセスの良い空港はないなか、現状を最大限活かすのが当然ではないか。 福岡空港は利便性に富んだ福岡の財産だ。 新空港建設は逼迫した地方財政に大きな負担になる 現空港の利便性を引き継ぐことができる 利便性を引き継げる コストが安く一定の容量アップが図れる。 工夫して現在の条件で安く容量アップしているのが感じられる。 年に数回里帰りに空港を利用しています。現在の空港のアクセス利便性を考えても他の新空港にはこれだけの利便性はありえないと思います。滑走路増設で現空港ですすめて下さい。 利便性から考えて妥当な案と考える 現空港の高いアクセス利便性を引き継ぐことができる 福岡空港は利便性に富んだ福岡の財産だ。 現空港の利便性を今後とも生かす。 将来の需要予測は右上がり、考えられない予測で、現状を見て予測すると増設案が良いと思う。 YES！ ・福岡空港は利便性にとんだ福岡の財産だ ・現空港の賃貸料は、土地を奪われた私たちの大事な生活給です。 増設以外ありません。環境、利便性、コスト、財政、等の理由から 現空港は利便性に富んだ空港だ 近隣空港との連携をもっと図れば新空港はいらない。 現空港の賃貸料は土地を奪われた私たちの大事な生活のかてです。 利便性に富んでいて新空港建設は税金のムダ使いだ。新空港の場所などで自然環境の破壊につながりかねない。静岡空港の問題など、旅行会社の計画なども新幹線などが増えている。 滑走路増設案に賛成(利便性) 交通の利便性を考えれば、増設案が良いと思われる 福岡空港は利便性は日本一。増設は大幅に安くて済みます。 現空港の利便性は、引き継ぐべきものだと思います。滑走路増設案に賛成です。 ・福岡空港は利便性に富んだ福岡県の財産だ。 ・新空港建設に比べ、コストが大幅に安くて済む。 ・新空港建設は税金の無駄遣いだ。県・市の大きな負担になる。 ・新空港建設を切望している。財界人は、自分達のメリットしか考えていない。 ・現空港の需要が逼迫するという需要予測は全くあてにならない。 ・現空港の賃貸料は、土地を奪われた私達の大事な生活給です。 ・福岡空港は利便性に富んだ福岡の財産だと思う。 ・利便性とコストが安くてすむ YES 利便性がある ・YES ・賛成です ・現空港の利便性を引き継ぐことができる ・福岡空港は利便性に富んだ福岡の財産だ ・福岡空港は利便性に富んでいる ・新空港に比べて建設コストが安い ・現空港の需要予測はあてにならない 今まで私たちは福岡空港と他空港を比較して総てのことでまず町の中にあること、早く言えば自宅から近い事に非常に利便性が良いと考えていました。P13～14に書いてあるように私もほぼ同感です。 現空港は利便性に富んだ空港だ。 ・新空港建設に比べ、コストが大幅に安くてすむ ・現空港の利便性を引き継ぐ事が出来る ・近隣空港との連携をもっと図れば新空港はいらない

意見分類				寄せられたご意見
				滑走路建設案に賛成(利便性)
				利便性、経済的に有利
				・現福岡空港の利便性は高く評価される。現空港を継続使用すべきだ
				・小さい初期投資で需要増に対応できる
				・現空港に滑走路を増設し、現空港の有効活用を図るべきである
				いろいろな問題はあると思うけれども便利が一番いい
				・現空港は大変便利がよく、工事費も安く、騒音対策もかなり整備されており、現空港の滑走路増設がベストである
				福岡空港は利便性に富んだ福岡の財産です。現空港の利便性を引き継ぐことが大切な事です。
				福岡空港は利便性でも福岡の財産です。現空港を引き継ぐことが一番です。
				現在、福岡市がこのように発展したのは日本一と言っても過言ではない利便性の良い場所に空港があるからこそではないのかと考えられます。現在の空港を移転させることは、福岡市、福岡県にとって重大な損失になると思います。
				利便性、コスト面、市民及び国民に考慮した最も適した案であり、期待している。佐賀、北九州空港近隣空港を少しでも赤字を少しでも減少する事、考えるべきである。
				香港の空港が市街地に引っ越して世界一便利な空港である福岡空港を残すべきである。なぜなら、ヨーロッパ、アジアに旅をしてこんなに市街地が近く地下鉄で数分の空港はない。そして大阪、東京の旅行者が便利、便利だと絶賛していた。もし、仮に需要予測がある程度あっているとしても、それに対応するには滑走路増設案で対応できる。需要予測はあてにならない
				都心からのアクセスの良さから滑走路の増設案が良いと思われる
				現空港のアクセス利便性は大きく評価できる。費用が新設空港に比べると少なくとも
				現空港の利便性
				アクセス利便性を維持できる。移転した場合の跡地利用がわからない
				この案に賛成します
				理由
				・福岡空港はとても便利だから
				・賃賃料は大切だから
				過去20年間の議論を聞いていると、こちらの案がより現実的だと考える。他の空港を見ても、「アクセスの良さは空港の財産である」ということを改めて実感する
				利便性がよい
				利便性が高い。コストの面で非常に理解できる
				現空港の滑走路増設案を支持します。交通アクセスが非常に良い。工事費用が少なくすむ
				新空港建設に比べコストが大幅に安い。現空港の利便性を引き継ぐことができる。
				立地が便利なのでこの案を推します。「国内専用」
				新空港よりも滑走路増設による空港整備を計るべき。コスト、利便性、全てにおいて、現在の空港ロケーションはgood。周辺の騒音については問題あるが、方法論で解決。
				費用、利便性の面から現実的と思える
				増設案、新空港案とも一長一短。遠隔地の利用者である者にとっては、市内に近い現空港の滑走路増設案がベター。この不況下費用も少なくて済む。しかし墜ちた場合の危険性は甚大となるというマイナス。高い建物が建てられないというマイナスも。
				現在の空港を増設が良いと思う。アクセスが出来上がってる。
				賛成です。現空港の最大のメリットは交通アクセスにあり、現空港の滑走路増設に賛成です。
				福岡空港の最大の長所は何と言っても市街地への近さであり、そのおかげで様々なイベントを引っ張ってこれた実績もある。自然保護の点からも、滑走路増設の方向でいって欲しい。
				現在の福岡が発展したのは、高い利便性のある福岡空港のおかげだと思います。出来る事ならば、現在の空港を拡大するのが、最高の策だと思います。
				現空港の立地、利便性は非常に良く、最大限に活用すべきである。東側配置(300m)案は費用、期間は掛かるものの、将来へ向けての拡張の可能性が最も大きく好ましい。
				どうしても発着回数を増やしたいのであれば、この滑走路増設案で充分。利用者の利便性も良く、建設費も少なくて済む。国や県、市の税金を無駄に使うべきでない。もう将来に負債を残す政治は改めるべし。
				この案で是非進めて欲しい！福岡空港の最大の特徴(現在の)は利便性。この特徴を失くしてしまうのは、多大な空港利用の現象となる。費用面、期間面でもこちらの案の方が最適なので、ぜひこの滑走路増設案で決定すべき！！
				私自身、増設案に賛成です。世界有数のアクセスの良い国際空港を増設して、近郊の空港と連携して、着陸回数など分けてやって欲しい。
				・現在の利用者の利便性が維持される点を評価致します
				・投資額もなるべく少なくすべきと考えますので、この点も評価致します。
				博多駅から近くて便利だし、お金もあまりかからないから良い方法だと思いました。
				駅から近いし、空港は今のままでいいと思います。
				個人的にはこちらの案に賛成です。将来的に更に需要が増えた場合には確かに難しい(対応が)とは思いますが、アクセスの利便性は重要だと思います。滑走路増設案は、今の交通の利便性が維持されるので、私は増設案の方がいいかなと思います。また、資金も少なくて良いと思います。
				都市部にある利便性に甘え、ありがたく使っています。この状況が続くことを願っています。事故の問題、借地料のこと、いろいろありますが、身の丈に合った生活にはあの場所が良いと思います。
				安全性や早期性、利便性を考えるとこちらの案の方が良いのではないかと思います。しかし、今から25年後頃に完成するとすると、25年後の需要が分からないので、もしかしたら新空港の方が良いのではないかと思います。
				現空港に滑走路を増設するに賛成です。なぜなら交通の利便性から考えて。
				今現在の空港に慣れているため、こちらの案を望みます。ただし、周りの住民の方の思いなどを考えると、強くこちらがいいとは言えない。
				どちらかといえばこちらを推せます。少ない費用で少ない支障でなと思います。また、駅から近い事が便利。
				都市中心部には地下鉄が通っているので新空港よりは良いと思う。天神、博多には地下鉄が通っており、そこからさらに西鉄電車、JR、西鉄バスが九州各地域に広がっている。
				今の状態で利便性が非常に良いので市街地の問題さえなんとかなれば、いい案だと思う。
				増設案は長い目で見たとき、利点は初期投資が少ないこととアクセスがいいことだけなので、お金の問題を別にした場合アクセスを重きに置かかポイントと思われる。
				現在、福岡空港をよく利用しているので、場所が移動しないことはうれしい。
				現空港をそのまま使うので、博多駅から近鉄一本でいけるのは、どの空港から見てもすごいことだと思っています。これからのことを考えると、新空港のほうがいいのかもかもしれませんが、私はこちら側がいいと思います。
				借地料など費用がたくさんかかるので大変だと思いますアクセスは便利ですが用地買収など問題があり新空港の方がよいかもしれませんが今までの土地がもったいないので間も利用した方がいいです。
				福岡の主要都市に短時間で移動できる事が何よりの魅力！！
				今のままが良いです。アクセスも簡単で建物もまだまだ使えるのだから、滑走路増設の方向で考えていただきたいです。
				利便性を考えると、市内に近いので観光の面でも活性化すると思う。国際線もまだ新しいのでもったいないと思った。
				交通(アクセス)が便利なので今の場所を変えないで頂きたいです
				現状の良好な空港アクセスを維持する事が出来、滑走路を増やすことで、より利用しやすくなるので良いと思います
				現状の良好な空港アクセスを残すために今のままが良いと思います。
				私は個人的には滑走路増設案に賛成です。今まで長い間その土地でやってきたため、場所が変わってしまうと、空港へのアクセスの方法が変わってしまつて、慣れるまで大変かなと思いました。
				便利なのでいいと思うが、やはり高さ制限などの問題がある。
				今まで通り、博多駅に近く、便利だと思います。

意見分類				寄せられたご意見
				・JALの中部線が段階的に縮小廃止される。一因に新幹線との競合がある。大阪線や名古屋線は空港が現在地にあるからこそ、新幹線に対抗できる。新空港になればどちらも大幅な減便は避けられず、旅客も不便を被ることになる。滑走路増設案にすべきである。 新空港を作るよりか安くすむし今の空港は、都心に近くて便利だから滑走路増設案が良いのではないのか 賛成、反対という事でしょうか？私は現状で滑走の増設案に賛成です。アジアへの入口として、また中心市街地からの利便性など考慮した場合、増設が最良の選択筋でないでしょうか？建設費も安価でし、何よりも既得権があるという点ではアドバンテージがあると思う。 この案がベストである。初期投資を抑える事は民間企業では至上命令です。景気の先行きも不透明であり、借財は避けるべきである。新空港案のアクセス所要時間20分は無理があるのでは。現在のアクセス利便性を高く評価する。 今の空港は、地下鉄1本で利用出来、地下鉄空港線の利用率が高いことにつながっていると思う。とてもべんりなのでアクセス利便性の維持の為、空港は移らないで欲しい。空港が移転すると、博多から空港方面への人の動きは止まると思う。需要が多く現状の空港での対応が難しい場合は、路線の縮小も視野に入れつつ、北九州の空港でカバーして欲しい。 現状の交通アクセスの利便性と増設費用が比較的安い点が良いと思います。 空港を増設すると、また騒音が気になります。博多と天神から近いので、その点はすごく良いと思います。でも良い点よりもビルの高さのこと、騒音のこのの方が問題として目立つ気がします。あまり利用しない人はともかく、利用する人や近隣の人のことを考えてほしいです。 私は空港側で育ち今も離着旋回かに済んでいます。車の騒音だと思えば、苦にもなりません。 福岡のように、空港が近く便利ってありがたいので、私はこの案に大賛成です。 現在の利便性が最大の長所。事業費も少なく。新空港案に比し、事業機関のズレも少ないと思われる。 あまり空港は使わないが、やっぱり近い方がいいので、新空港より滑走路案の方が良いと思う。 近くて便利が良いと思います。 利便性、初期投資が少ない。 福岡現在の空港の位置が物流面等でもアクセスがよく、中心部への輸送等も効率が良いと思う為。 利便性の面から、経済的理由でもっとも良いのでは。 日本一都心より交通のアクセスが良い空港で増設案支持。 利便性や事業費を考えると増設案の方が良いように思えるが(人口増加も考えると)、借地料や環境対策、長い将来を考えれば、疑問が残る。 市内中心部にあり、交通アクセスも良い。音等は(NHK)割り引きもある。 今の所が出来たらいいです。便利だし近いし。 福岡空港の良い点は、市政へのアクセスの良さであり、他に例をみないので是非この点を残して欲しいと思います。 賛成です。 日本の中で端っこにある福岡も空港の便が良いので、日本各地、世界への距離が縮まっていると思います。足りない分は北九州空港、佐賀空港で補えば充分だと思います。 今の空港の利便性を維持すべき、これ以上の空港能力は必要ない。強いて選ぶなら、西側配置改良案 賛成。予算的にも安くつくし、借金額を考えると妥当だと思う。博多・天神からのアクセスも良いし ・現状の高度に良好な空港アクセスのメリットを活かせるので、ぜひとも採用して欲しい ・高さ制限については、百道、香椎浜等には高層ビルも建っており、必ずしも天神、博多地区に高層ビルが必要とは思わない ・現在の利便性を維持するための費用負担との兼ね合いは悩ましい ・空港近隣の住民の騒音や危険負担を考慮すると、新空港案も致し方ない気がするが、空港周辺の人口も減ってゆくのでは？ 利用者の利便性を考えると最適と思う 今の場所での増設に賛成です。(西側210m) 場所を変えず、出来る範囲でやれば良いと思います。便利な場所にあるため、時間が読めるのです。遠くなる分、ロスな時間が増えるので、鉄道の方が便利なきもある。 今まで通りの高いアクセスの利便性で、利用率も上がり、滑走路増設の工事費用も少なく、すぐ利用できるので、早期解決への一番の近道では？ 現状、九州各地を結ぶ高速バスが空港を経由したり、鉄道を利用することなどで九州各地から利用しやすいメリットがある。九州各地からのアクセスのしやすさによる経済表が十分に出来ておらず十分かと思われる。 福岡空港は離島便が多く年配者の利用も多い。九州全体を見ても高齢化が全国平均を上回る状況になっている。高齢者にやさしい空港作りをするには、利便性の良さは欠かせない。空港についてさらに20分ではきついだらうと思う。現空港を有効活用したほうがよい。滑走路増設がよい。 福岡がここまで発展してこれたのは、福岡空港が大変便利な場所にあったから。博多駅から5分という他都市には見られない利便性のよさである。この利便性のよさを維持するには滑走路増設しかないと考える。新空港では時間も費用も今より多くかかり、利用者としては評価できない。 空港は利用者や就航する航空会社の利益を考えて整備すべきだと思う。であればすばらしいアクセス条件を備え、新幹線との競争のも耐えうる現空港の 滑走路増設案を進めるべきだと思う。 福岡空港は九州山口全体からの利用があるので現在の位置が非常に便利でいい。 対策を採るなら滑走路を増設すればいい。 現在の福岡空港の最大の長所である都心からの利便性を損なうことなく、財政負担も軽いのでも最適な案だと考える。将来的にさらに受容が増えた場合に対応が困難とされるが、将来的には日本の人口が減少することや、現在の世界同時不況に示されすように日本経済が世界経済が必ずしも順調に発展するとは限らず、将来の発着回数がむしろ減少する可能性も視野に入れなければならない、新空港案はリスクが大きい。現実中部国際空港では貨物便は開港当初より大幅に減少し、利用者数も減少傾向にある。 今の場所は福岡中心部へのアクセスがとてもよいので、この案でいいほしい。 周辺の方には騒音でご迷惑をかけますが、高齢者の私は交通の便のよい今の場所がいいです。 今ある空港をうまく利用してほしい。交通の便がよく、満足している。 現実的な提案だと思います。現空港の交通の便の良さ、多額の投入による負債とならない点、将来日本の人口減による利用者減などを考えると最良の案だと思います。 アクセスしかメリットがない現空港を存続させれば、福岡はいつまでも欠陥空港を使い続けなければならない。 現行の空港の利便性を考えれば、今の位置での滑走路増設が望ましい。 比較費用も少なくて済む。 都心部に近く、立地条件が最適である。コストの面でも安価に増設が出来、益々都市機能と空港の機能の緊密化を図ることが出来る。福岡の流通(人的・物的)の良さを滑走路増設により、活かすように是非願います。 福岡空港は利便性に富んだ福岡の財産だ。 賛成です！世界中で最も便利な立地で、且つ利用者のアクセス料も安くあげられ、これ程気軽にビジネスや九州観光を出来る空港はないと思う！“時は金なり”といいますが、時間的な観点から言うと、現在の空港のおかげで、他の何倍もの時間を有効に使って、グルメの街福岡を堪能する事が可能であり、その事が十分に現在、更に将来的な九州・福岡の発展につながっている事は間違いない事であり、これこそ文化であり、宝であると考えます。 支持する。費用・交通アクセス・工期に於いて、新空港案よりも優れている。 土地借料について書く一方、新空港案で空港(海上構築物)維持・管理費について書かないのは意図的である。 コストの面、都心との近さによる利便性を考えると最適である。空港が近くにある利点を福岡は維持すべきである。 ・現空港の需要が逼迫するという需要予測はあてにならない。(平成20年10月西日本新聞にH20年の離発着回数5,000回減となっております) ・利便性の良い現空港の拡張増設が良いと思う。 アクセスが良いのと経費が少なくて済むのは、ひとまず良いと思うが、将来的に再度拡張などの検討をしなければならないならば、もったいないと思う。 賛成です。交通の便も良いし、土地もまだ使用できる所があるのでは？ 空港はアクセスが重要と思います。また地下鉄の駅もさびれる可能性があることから滑走路増設案に賛成です。 ・日本全空港で利便性が最も高い。 ・近隣空港との連携することが不可欠である。 ・需要が逼迫するかどうかは、きめ細かい科学的実態調査の分析が不可欠。 ・増設コストが大幅に安くすむ。 ・借地権・跡地など地主への保障など。 福岡空港は利便性に富んだ福岡の財産だと思います。 利便性・コスト面から考えても滑走路増設案に大賛成です。現在の福岡空港を基盤に今まで構築されてきた企業・交通網・人の流れや生活を尊重すべきであり、これからの福岡の経済を考えても現空港地がベストであると考えます。

意見分類				寄せられたご意見
				今のままの交通手段で慣れているのでよい。 コストが抑えられるのでよい。 ・日本全空港で利便性が最も高い。 ・近隣空港との連携することが不可欠である。 ・需要が逼迫するかどうかは、きめ細かい科学的実態調査の分析が不可欠。 ・増設コストが大幅に安くすむ。 ・借地権・跡地など地主への保障など。
				滑走路増設案に賛成です。空港へのアクセスがとてもよいし、国内線と国際線の乗り継ぎを利用することはそんなないので、今の空港で充分です。事業費が安いのがよい。
				建設コストと利便性から考えると増設案が良いです。
				利便性の良い現空港の拡張が一番良い。
				建設費、工期、交通アクセスの面から見ても増設案に支持。
				「滑走路増設案」を支持します ・現空港は大変便利が良い ・税金のムダ使いは許せない
				低コスト、利便性全てにおいて、賛成
				・日本全空港で利便性に最も高い ・近隣空港との連携することが不可欠である ・需要が逼迫するかどうかは、きめ細かい科学的実態調査の分析が不可欠 ・建設(増設)コストが大幅に安くて済む ・借地権、跡地など地主への補償など
				市内に住んでいるので空港は近くにある方が便利です
				賛成 1. アクセス利便性(新空港への交通費も大) 2. 市民のみならず、国民としての財政負担 3. 先ず、北九州、佐賀空港の活用を考える 4. 将来の需要予測に疑問視(少子高齢化、新幹線のスピード化、マスメディアの発達等)
				利便性に富んだ福岡の空港を是非守って欲しい。自慢できる財産だと思います。
				現空港の利便性を引き継ぐ事が出来る
				利便性が第一。航空機は時間当たりの移動距離が売り物。利用者にはアクセスの良い当案が最良。
				・日本全空港で利便性に最も高い ・近隣空港との連携することが不可欠である ・需要が逼迫するかどうかは、きめ細かい科学的実態調査の分析が不可欠 ・増設コストが大幅に安くて済む ・借地権、跡地など地主への補償など
				新空港建設案に比べて、コストが大幅に安くてすむし、アクセス利便性を維持できるので、増設案に賛成です。
				現空港の利便性の継続。新空港建設に比べコストが大幅安。地方財政逼迫した今日、新空港建設は反対。
				・新空港建設に比べ、コストが大幅に安価 ・税金の無駄遣い(新空港) ・現空港の賃貸料は、土地を奪われた私達の大事な生活給だ！ ・現空港は利便性が良い！
				よくは分からないが、現空港でやって欲しい。世界で一番便利の良い空港だ。
				賛成。現空港の利便性を引き継げるし、コストも安くて済む。
				都市中心部への利便性と初期投資を考えると、一番良い案だと思います。
				・三案とも滑走路処理容量では大差なし ・周辺への影響、特に事業費は西側配置(間隔210m)改良案が良い ・良好な空港アクセス
				福岡空港の一番のメリットは、都市部からの利便性。ただ環境問題と、現空港があることによる慢性的な近郊の道路渋滞がデメリット。
				滑走路増設案が最もBestだと思います。現空港の最大のメリットは、立地によるアクセスの良さです！世界でも稀にみるこの素晴らしい条件の空港の移転等考えられない事であり、移転は九州福岡にとって大きな損失です。税金の無駄をなくす意味でも、現敷地内でいくらかでも改良案を練って、将来の需要に対応できる策があるはずだし、益々の空港の発展実現は可能だと思います。
				この案に賛成です。大都市の空港で、これほど利便性に富んだ空港はないと思います。地下鉄まで作って置いて、今更移転する必要性は全く感じません。
				以下の点について比較評価したい 1.事業費が少なくて済む 2.土地借地料、環境対策費が継続的に必要である 3.利便性で、特にアクセスが新空港より優れている
				現空港は利便性が良く、建設コストも安い
				都心に近くアクセス利便が良い
				当案が最も望ましいと考えます。世界一利便性に優れている現空港を、より発展させるべく方策で推進すべきと考えます。
				現在の理想的な交通アクセス、利便性を享受でき、また投資費用も少なく、賛成である。
				現在の空港は、新空港に比較して交通の便が良く、旅行社にしても博多駅に近く、乗客も新空港に対し利用者が多くなる。
				・現空港の利便性を引き継ぐことができる。 ・新空港建設に比べコストが大幅に安くてすむ。
				福岡空港は利便性に富んで、新空港建設に比べ、コストが大幅に安い。近隣空港との連携をもっと図れば新空港はいらない。
				福岡空港は私ら先祖から受け継いだ大きな財産です。移転は絶対反対。現空港の利便性に富んだ福岡の外にはないと思う。
				空港の利便性を最重要視されるべきであり、それによる解決策として滑走路増設案に賛成である。
				・新空港に比べてコストが大幅に安い。 ・現空港は世界まれにみる利便性がある。
				・福岡空港は利便性に富んでいる。 ・新空港建設に比べ、コストが大幅に安い。 ・新空港建設は税金のムダ使い。 ・近隣空港との連携をもっと図れば新空港はいらない。 ・現空港の賃借料は、大事な生活給です。
				現空港は利便性に富んでいます。
				今後人口の減少で労働力不足が起き、3大都市圏への集中がますます進むと考えられる。福岡がこれに対抗するには、空港を遠い場所に持って行くことではない。世界一といわれる便利な空港を活用することが福岡の大きな力となりうる。経済面での格差が3大都市圏との間で広がり、航空面でもビジネス需要は望めない。観光需要を喚起するには空港は便利な場所になければならない。アジアに地理的に近いだけでなく交通の結節点(博多駅)から近くなければならない。旅客が利便さを感じなければ、観光客も逃げてしまう。経済的縮小を合わせて考えると、滑走路増設が適当だと考える。
				住民としては利便性も良く、こちらの案で良いと思う。
				近県からのアクセスを考えると、現空港は非常にたすかっている。現在、便数などに特には不便を感じていない。
				現状と同じアクセス利便性が保たれる。

意見分類			寄せられたご意見
			立地が良い。=交通アクセスの良さが日本一である。この魅力がなくなる(新空港案)と利用客が減少するのではないかな。 賛成。特に西側配置改良案(210m)が良いと考える。都心に近い利便性を今後も活用すべき。 利用する側からは、こちらの方が利用しやすい。 約20年後の2032年時点で、利用者便益は現行のアクセス利便性を維持することが可能と示されており、増設案で十分と思う。 新空港には絶対に反対です。こんな便利な空港はないし、JR・バス・地下鉄に交通の便がいいし、増設して下さい。富士空港みたいに失敗する可能性がある。 将来に向かっての滑走路処理容量の増大に対処する方策としては、新空港案と比較しても最も適切な案であると思う。工期・利便性、特に費用面においては比較にならない。 西側配置案が良いと思う。経費が少なく、利便性が向上すると思われる。 交通の利便性を考えて、こちらの案に賛成します。 空港能力を拡充しなければならないとしても、交通の便等、総合的に判断した場合、現地が最も良く、この程度の増設案が現在の金融・経済状況を勘案した場合、最もベストと思われる。 ・むりやり感がいねない。 ・現状の利便性確保は必要。 空港へのアクセス等の利便性や経済性を考慮すると、現実的な提案であると考えます。必要用地の確保など不安定な問題はありますが、公共施設としての必要性から土地収用などの手法を駆使し、確実な整備を行うことで、時間的にもスムーズに拡張できるのではないかと期待します。
			② 乗り継ぎ利便性について(ターミナル配置、設備含む) 55 件 ○悪い点 ・滑走路が1本しかなく、既に能力的に限界であり、ピーク時での増便ができない状態 ・騒音の問題から、将来拡張できる可能性は極めて低い ・仮に拡張できても、空港能力の大幅な向上は望めない ・増便もできないような状況では、福岡のさらなる発展にも限界がある ・需要に応じた増便ができないと、競争原理が働かず航空運賃の値上がりが予想される ・敷地が手狭なため、スポットや貨物取扱スペースなどが慢性的に不足状態 ・限界状態での運用により、離陸待ちや着陸後のスポット待ちなど遅れが頻発 ・国内線と国際線のターミナルが分かれており、乗り継ぎが不便 ・空港周辺の渋滞が酷い ・空港が市街地を分断しており、空港を挟んだ東西方向の移動が不便 ・航空法の高さ制限により高層建築ができず、高度な土地利用、自由な建築設計を阻害 ・空港周辺のネオンサインが見苦しく、福岡の恥 ・受忍の限度を超える」との最高裁判決を受けるほど、騒音が酷い(今では日本一) ・騒音により住居は移転せざるをえず、まちが崩壊してしまっている ・騒音のため24時間化できず、深夜貨物専用便が就航できない(昼間は混雑のため貨物専用便の就航は困難) ・貨物専用便の就航が困難なため、高度な貨物輸送サービスが提供されず、付加価値の高い産業が育たない ・市街地に立地するため、万が一の事故の場合、第三者が巻き込まれる危険性が高い ・借地料として年間約84億円、騒音対策費として年間約60億円もの支出がある ○悪い点 ・敷地が手狭なため、スポットや貨物取扱スペースなどが慢性的に不足状態 ・限界状態での運用により、離陸待ちや着陸後のスポット待ちなど遅れが頻発 ・国内線と国際線のターミナルが分かれており、乗り継ぎが不便 ・空港周辺の渋滞が酷い ○悪い点 ・国内線と国際線のターミナルが分かれており、乗り継ぎが不便 ・空港周辺の交通渋滞が酷い 何れの案でも対応可能というのは理解できました。現空港をそのまま使うにせよ、ターミナルの一体化、地下鉄の延伸、つけかえは最低限必要と思う。田舎の一日数便しか飛ばない空港についての議論ではない。日本3位、4位の都市圏の空港である。あまり恥ずかしい施設にはしてほしくない。 新空港は景気調整期を経て、国内だけでなく近隣諸国や経済圏など大航空時代を迎え 将来増大が予想される航空需要などにも、余裕で対応可能になるでしょう。拡張案ではそれらの効果も限られ、限界があります。他の効果を見ても 拡張案は効果が限定的。そもそも現空港の拡張工事自体が、騒音対策や 勝てる見込みの無い訴訟、ステップ4にも記載されたように、用地買収の難航 可能性や、埋没遺跡の保護なども加わります。しかもこれらは現空港用地で 航空機の運用を行いながらの工事をする事になる。空港長期運用コストが新空港より割高になる事も、民有地代。対策費の 継続から間違いありません。処理能力向上に関する疑問も取り沙汰され、十分なスポット整備や 国内外ターミナル統合も無理。 そのように実現に関して疑問視される状況では、拡張案の選択は問題外ではないでしょうか。 東側配置案がベストと思う。交通の便もよく国際・国内線ターミナル一帯、他の利便性よし、都心より近く交通アクセス最高空港である。 賛成。地下鉄やバス、福岡県外からも交通アクセスが良く、必要であれば滑走路を増設すればよい。国際線は成田をはじめ、他にあるのでそちらを利用すれば足りる。 ・国際線と国内線の乗り継ぎはあまりない。(成田や関空とはりあってムリ) 現空港のロケーションは世界でも稀で移転は望ましくないと思う。 国内線・国際線を一体にし、乗り継ぎ客にも便利だし、旅客を増やすべきではないのか。 幹線の空港にしてはターミナルも貧弱ではないか。 乗り継ぎ利便性について、現在のバス使用を前提としているようだが、地下をトラム等を通せば問題なくできるはず。 町づくりの項で、天神地区高さ制限が記されているが、法律の適用を緩和してもらう等の努力が必要では？ 現空港で最大の拡張(東側間隔300m)を目指すべきである。現空港のアクセスの良さは絶対にゆずれない。しかし、他2案 西側300と西側210mの拡張は効果が乏しい。将来的にも国内国際ビルの一体化は必要である。 代表案が最適と考える。国内→国際については新空港を考えるくらいなら、いくらでも方法はある。 現福岡空港を活用することには賛成。国内線と国際線ターミナルが離れて不便と書いてあることには、一言言いたい。もともと、第3ビルに国際線があり便利だったのを、わざわざ、不便な場所に移設したのは国の仕事ではなかったのか、国が自ら決めて実施した事業を、その国の報告書で不便で現空港の欠点と書くのは変だと思いませんか。 国内線と国際線ターミナルが分離していて不便とあるが、福岡で乗り継ぎをする人は、ごくわずかではないかと思った。 滑走路2本になると、発着回数が増加し、国内線・国際線が分離したままだと空港内が相当混乱し、移動がスムーズにならないと思います。 国内線・国際線は分離しないで、一体化が望ましいです。 ・国際線・国内線間は新たなアクセス手段を作成したら良いのでは(工費も小さい) 西側配置改良案はよく工夫されている。国内ターミナルと国際ターミナルが別になっているのは、ほとんどの国で見られることであり、福岡空港のデメリットといえない。 国内線と国際線に分かれていてもそれほど不便には感じていません。とにかく借金は少ない方がいいです。 国内線ターミナルと国際線ターミナルが離れているのが不便。地下鉄を延伸するか、専用の地下道を使ったら。 主にp19～20を見て判断しましたが、私は増設案の方が良いと思います。私は空港まで地下鉄を利用して行くのですが、新空港案では利便性に欠けており、発着数が増加しても利用者は減少してしまうと考えます。国際線ターミナルは確かに少し距離がありますが、疲れるほどでもないですし、関空など国内で乗り継いで行くことも、国内線を増便することで、より便利になると思います。西側配置改良案なら市民の理解も得られると思います。 増設で対応できるのであれば、こちらの方を望む。毎年数回国際線を利用しているが、中心地から近く、地下鉄でこんなに簡単にアクセスできる空港は、他には無いと思う。ただ、国内線ターミナルから国際線ターミナルへのバスでの移動が、結構時間もかかり不便さを感じるので、地下鉄を延長させ、国際線ターミナルまでそのまま行けるようになれば最高！ 東側配置案がベストと判断する。増設費用は若干かさむが、国内線・国際線のターミナルを一体化することで、より利便性が高まる。 西側配置改良案に賛成。ターミナルの分離(私案として西側に統一案あり)は、両者の往復をもっと便利にしてほしい。例えば地下鉄、地下道をつくるなど(質問、精密進入とはILSのことですか?)この案を代表案とすることに賛成ですが、誘導路のカサあげは大丈夫ですか。 現時点では適切な案だと思われる。しかし、今後飛行便数が増える可能性のある路線を考えると、後述したが国際線の乗り継ぎを前提とした名古屋便とソウル便程度。乗り継ぎの利便性を考えると、中小型機によるシャトル運航でことが足りる。 その他国内線も幹線以外は搭乗率を上げるために小型化している。こうした現状を考えると、滑走路も大型機用と中小型機用に分けると合理的で、2500mよりも短い滑走路でもいいのではないかと思われる。 東側配置の国内・国際の合体と、西側配置が地下鉄の工事はあるが、利便性が大幅に上がり、国外へと出る人も増える。移動のコストや対応もなくなる。東側の山のけずりをより深くかんがえてほしい。 これに賛同する。国内線ターミナルの利便性改善と、国際線との接続やアクセス改善もこの機に！ 滑走路処理容量を改善させるだけでなく、国際線ターミナル利用条件改善のため、国際線ターミナルへ地下鉄等のアクセスを向上させて欲しいです。 このままでは、利用者が増えても、中途半端であり、内際乗り継ぎは不便なままではないでしょうか？利用者増が期待される案であれば、内際乗り継ぎも考慮すべきではないですか？ 国内線と国際線が分離してないというのも利便性を考えると良い気がします。(単なる私の感覚なので実際はどうでしょう？混雑するでしょうか・・・?) 滑走路増設案に私は同意します。国内線・国際線ターミナルの西側につくことで、飛行機を利用されるお客様にとって、最もわかりやすく、他の増設案よりも短期間でできるので、とても便利だと思う。

意見分類			寄せられたご意見
			自衛隊地区等のセットバックが必要であれば、国際線と国内線のターミナルを一体化し、自衛隊地区等を現国内線ターミナル地区に移動できないものではないでしょうか？（地下鉄の分岐等もあり、無理とは思いますが・・・） 国内ターミナルと国際ターミナルの間の連絡間を改善しようとする案はないのでしょうか？ なぜ210m案に国内・国際ターミナル間の連絡改善案(トンネルなどによる連絡etc)がないのか？ いどうしなくていいけど乗りかえがめんどくさい。 混雑緩和の検討案としては良く考えてあり現実的であるように思えます。 但し、ターミナルの運用なども検討する必要があると思えます。 周辺ターミナル道路は地下に入、立体的に考える。 空港ターミナルビルが複雑な滑走路増設案に反対です。 空港ターミナルビルが複雑ではない新空港案に賛成です。 国際線と国内線で分けた方が良い。 なぜ国際線と国内線のターミナルを統合しようとしないのかの説明がほしい。せっかくの機会なので統合する方が利便性の向上につながるのではないだろうか。 現空港の増設だと国内線・国際線は離れたままとのことですが、そのことについての現利用者の意見はどうなのでしょう？ 私個人的に国際線を使うとき、非常に不便です。 国際線・国内線が同一ターミナルになるのは理想だが、費用面で考えて西側配置案が良いかと思います。 利用する側から言うと、今のまま増やさなくて良いのでは？と思う。羽田のようになってしまふと便利なようで不便、広すぎ！！ 多少便が少ないくらいでよいのでは？ 九州には他にも空港がある中、どの県に行く時も私は福岡に降ります。(今まで、いつも) 便の多さだけでなく、この場所だからこそ、九州の玄関口として私は利用しているのです。もし、博田から遠くなれば九州に行くときには他の空港を利用するでしょう。 ただ乗り継ぎのための空港にしたいのなら、引っ越せばよいと思います。 時代の流れ、その他から「増設」で行くべきと思う。 国際線への移動は、バスをやめ、地下鉄道、動く歩道形式にする必要がある。逆に言えば、これだけで十分！！ 利便性(国際線ターミナルから市街地へのアクセス)の優位を第一に考える。コスト等は気にならない。 費用負担の低さは重要なポイント。現空港が持つ利便性を最大限活用できる。北九州空港との役割分担も引き続き検討する必要がある。ターミナルを建設する必要はないのか、現空港の魅力を更に引き出す視点が欠けている。ハブ空港との接続について検討すべき。成田・福岡線の国際線化。 現空港は福岡市から近く、アクセス方法もたくさんあり、利便性が高いと思う。しかし、国際線が遠く不便である点もあると思う。 あまり空港を利用しないので、混雑についてはよくわかりませんが、国際線と一緒にしてほしいです。 西側配置案が費用が比較的に低いですが、国内線と国際線が別々のターミナルになっているので、不便です。東側配置がベストだと思います。 東側配置で、国内線・国際線一体化が良いと思います。 基本的にこの案に賛成。ただし、恒久的に現空港を利用するのであれば、国内線ターミナルの利用しにくさ(第1、第2、第3)と国際線ターミナル一体化も検討に入れて欲しい。 これから少子化を迎える日本で、レポートにあるような大幅な利用増があるかどうかは夢物語ではないか？ 国内への海外観光客を含めた誘致一つとっても、今年のリーマンショック以降の円高も絡み、激減。成田の低落・羽田発の海外便の再検討、関西三空港の一体運営の不調など、他の地域の例を踏まえて考えるのであれば、なおさら。 それよりも、ターミナルの改善に伴う、利便性の向上、もしくは、地下鉄の延伸により、(恒例ではないが)羽田のように両ターミナルに電車で行ける、あるいは、シンガポールの用に、両ターミナル間を無料で結ぶ、等の改善が必要。 公共交通機関による各ターミナル(国際線含む)への利便性を充分考慮頂きたい。 滑走路増設案に賛成です。空港へのアクセスがとてもよいし、国内線と国際線の乗り継ぎを利用することはそんなにないので、今の空港で充分です。事業費が安いのがよい。 国際線と国内線が分離していることや、利用時間の制限があること、九州を代表する空港の割には使いづらい点がいくつかある。増設は、近隣住人の理解が必要不可欠な上、今後の発展には繋がりにくいと思う。 代表案について、国内線ターミナル、国際線ターミナルを連絡する手段(鉄道等)を検討に加えては、と思います 国内線、国際線ターミナルが一体化し、利便性が向上して頂きたい。
			③ 利用時間について
			107 件
			○悪い点 ・騒音のため24時間化できず、深夜貨物専用便が就航できない(昼間は混雑のため貨物専用便の就航は困難)
			1時間利用時間をのぼすだけで、2000億円の効果がでるのでは。
			現状のアクセス利便性を考えると、これほど便利な空港は世界的に見ても珍しいと思います。その利点を最大限に活かしてほしいと考えています。ところで、空港には時間制約がありますが、あの時間を少しでも延長する事はできないのか、と思いました。「地域の発展のために住民が協力する」という考えは、現実的ではないでしょうか。
			24時間は使用できない
			増設については反対であります。空港の利用時間が24時間となると、それだけ都心部に心配をかけるのではないかと思います。事故はつきものなのです。
			現実問題として、実効性が高く、利用時間等の制限はあるものの、こちらの方が良いと思う。
			こちらの方に賛成です。何より今の交通利便性。又、せっかく今ある施設ももったいないし。新空港にする為の自然破壊を考えると、利用時間帯の不便などは比較にならないと思います。
			滑走路増設案はコストの面では良いが本来の福岡市における建物の高さの基準、それとRun Way34を使用した場合の騒音や安全の問題が残るのではないだろうか？ それに伴い深夜の離発着は望めそうにない。特に夜22時以降着陸予定の羽田発便は疑問がある。
			空港利用者が増え続ける事を前提にするなら(これが根本的に間違っていると思う！)この滑走路増設案が最良であり、これしか希望しない。工事費用、利用者のアクセス、便利性の点からも滑走路増設案が最適。戦後よりの歩み、進歩をそのまま通用すると、施設だけが拡張され、人口、交流は右肩上がりとは云えなくなるだろう。24時間空港の必要性全くなし！
			こちらが現実的。まず、24時間である必要はない。あくまでも中心は東京。世界のハブ空港になりたいなら空港利用税をどうにかするべき。当面は無理だから。こちらの案のほうが良い。世界の人の認知：福岡空港＝傘をささずに素早く会議に行ける。最大の売りでは？
			現空港は容量限界の問題だけでなく、これからの都市間競争に勝ち抜いて いくために様々な問題(欠陥)を抱えた空港だということです。 実際、貨物便を飛ばしたいのに10時までという制限があるために仕方なく 閑空を使っているという話があります。要するに需要はあるのに セーブしているということです。
			この案は、そもそも抜本的方策になっていないのでは？市街地空港の騒音問題、離着陸時の事故の危険性は、かえって増大すると思う。利用時間の制限もそのまま、アクセス利便性の継続の他はメリットが少ない。
			・現在の空港は150万都市の中心部からの利便性が非常に高く、その利便性は九州はもとより全国でも一・二を争う空港になっていると思います。近くに北九州空港・佐賀空港等が出て来ても福岡の方が利便性が良いため利用客が増加していると思います。従って近隣の空港の利便性が上がって、より近い空港を利用する様になると福岡空港の利用客の増加数は下がってくるかもしれません。また、24時間空港は北九州・佐賀にお願いしてもなんら問題ないと思います。従って現在の滑走路増設案は経済的で一番現実的だと思います。
			ただ、深夜便が少ないのはつらい。
			24時間の利用が出来ない点が今後の福岡・九州の発展のためには致命傷。
			増設案は、3案の中の間隔210mを有力案とされているが、拡張規模が小さいように思われる。また、騒音の拡大する可能性は小さいとあるが、果たしてどうか？更に都市の建物の高さ制限も続けられる。要は、夜間飛行ができないのが致命的。
			天神・博多駅からのアクセスの良さが維持されるのはかなり魅力だが、利用時間に制限あることと、将来の拡張性困難であることはマイナス要素。今後、福岡の発展を望む者としては遠い未来を考えて、新空港案に賛成。
			・航空機事故など空港周辺住民や空港近くの航空路の安全については、さらに危険度が増すことが危惧される。
			・空港の利用時間が変わらないのは不便。
			自分が空港を使う時には、1分1秒を争うことはないので、アクセスにかかる時間は20分かかってもかまわないと思う。
			空港の利用時間に制限があることの方が、利用しにくいように感じる。
			増設で対応可能かもしれないが、将来的に夜間発着、貨物便の増加を考えるとどうかと思う。
			24時間利用の必要性があるかどうか。
			・今後24時間使用する必要はない。
			可能であれば、増設して頂けると助かります。(夜遅い便があれば助かります)
			この案に基本的に賛成ですが24時間ハブ空港にはならないので飛躍的に福岡が活性化するととは思えない。アジアの玄関口として機能性に富んだ空港にして欲しい

意見分類				寄せられたご意見
				い。 時間的制約があるかもしれないが、近い方が良い。 用地買収など周辺地域の理解を得られるのは大変だと思うが、利便性が最も重要視されるべきであり、その点から見ても増設は理想的だと思います 空港の利用時間制限は、北九州空港の失敗をみてもわかるように特に大した損害はないと思われます。国内線に限ってはですが。 利用時間に制限がある。 利用時間の制限と騒音の問題が確かに気になる面がある。しかし、現状のアクセスを有効に使えることは利便性がいいと思う。 利用時間の制限が継続されるのが残念。 アクセスの利便性が高くても良いと思うが、利用時間に制限され、騒音が気になる。 いま国際的に空港は24時間の利用時間が求められており、深夜・早朝に使用できないのはいたい所である。 15hの利用時間があれば、そんなに不自由が目立たないのではないかとと思うので、十分ではないのでしょうか。 事故が起きた場合の被害の大きさ、騒音、夜間の利用制限など現在の福岡空港の問題点が解決されません。 しかし、利用時間帯が制限されるなどの問題が残る。 もう少し都心から離れていればよいのだが。増設では騒音の問題が拡大する。敷地の面積が絶対的に狭いのが致命的。借地料、騒音対策費を考えると新空港建設が経済的。貨物の処理が間に合わず、他の空港へ流れている状況は変わらない。この場合には建物の高さ制限と運用時間の制限緩和が必要。 高さ制限や利用時間などが今後問題として続き、拡張用地も必要となるけど、こっこの案の方がいいのかなと率直な意見をだすと思う。 便数が増加するでしょうが、運用時間の問題が残る、これが解決されないかぎりあまりメリットがない。 考えが甘い。言ってみれば箱物行政そのもの。飛行機を飛ばすのは企業。空港は行政。航空会社の運営内容は勝手にやらせ、競争をあおり、便の増加。空席率から便の制限が出来る。また時代の変化を考えると、ゴールデンタイムの深夜化により、飛行時間の延長、少子化による今後のニーズの低下、ITによる効率化によって、飛行機利用の削減が考えられる。さらに今後は飛行機技術の向上により、短い滑走路への発着も可能となりうる。さらにさらに今後の税收減が間違いない中、お金を使い環境を破壊する事は、今後さらに時代への逆行にほかならない。北九州空港や佐賀空港にはまだ余力があり、自分達の住む地域だけを考える時代はとっくに終わっている。 騒音、時間的制約、交通渋滞等、40年後50年後に汚点を残さない様、東京の様に羽田、成田等で分散。 (例)国外(アジア近隣)国内線で、遠いヨーロッパ、アメリカ、中南米、オセアニア等で考えたらどうですか。 利用時間などの制約は、今のままでいいと思います。今現在時間制約があるのに利用者が増加しているのですから。問題はありません。 しかし福岡の将来的には経済的効果を考えてどうしても24時間空港にはなれない事が問題だと思う。 発着回数がわずかに増加するだけで、騒音問題や24時間運用の解決にならないため、あまりメリットはないのではと思います。 事業費の考え方が新と対等ではない。 ②騒音の特にひどい土地も全て買上げる などの費用も含めて新と比較すべき。②が実現すれば、24時間化ができるかもしれない。 できればPM11時くらいまで使えるように。 問題は多いが、場所が良いので、今の所で良い。 騒音に関しては、昔からある場所で地域の住民は選んでその場所に住んでいるので問題はないと思う。今のまま深夜のみ使用しないという考えでよいと思う。 理解できる。利用時間の制限が短所のように書かれているが、問題ではない。 この方法がベストであると考える。アジアの玄関口として発展して行くと思うが24時間空港が必要なのか疑問である。荷物便などは佐賀空港の活用で十分である。 北九州空港が新設され、24時間稼働をアピールしてましたが、結果はかんばしくないようです。それでも投資額が福岡新空港と比べ多くありません。現在の空港に増設されるのに、賛成です。 時間が市街地などの高さや騒音など長期的にみたら悪いと思。 6:30～10:30にしたら1時間増える！！ 利用時間が制限されているので、なにかと不便なので反対。 現在の空港を壊すことなく、使用することができるが、24時間の使用が無理なことと、周辺の住民への配慮が必要となるので難しいのではないかとと思う。 板付空港の地権は今迄通り地代を借地料として年間80億円近い金を受取られ、今の滑走路増設賛成でしよが、二本の滑走路を作っても24時間体制の飛行場即ちハブ空港とは言えない。 3.福岡市の建築物の高さ制限等、空港利用時間に制限がある。(不可) 空港への交通の利便性は非常に良いが、将来的に長い目で見た場合、利用時間の制限があること、空港周辺の騒音問題が残ること、建物の高さ制限が残ることなど、問題が継続する点が多い。 時間が決まっているからふん。 建設費が安くすむが、借地料と空港利用の時間があるので、新空港案も検討必要か。 増設案では24時間利用できないので反対です。 騒音問題で24時間の利用ができない滑走路増設案では グローバル社会の競争に置いて行かれるので反対です。新空港案であれば24時間利用可能なのでそのようなことはないで 新空港案に賛成です。 諸問題が残る ④使用時間が短い、不効率 深夜・早朝便が制限されるとのことですが、他の空港や交通機関などの利用でまかなえる部分も多く、どうしてもなければならないというものではないと思います。 ・24時間操業できない 増設案では危険性が増え、騒音問題、地代、使用時間制限などの根本的問題が残る。 騒音が増えるし、利用時間の制限もある。 夜間の利用が不便です。 24h openが出来るのか？ 賛成です。現在地の利便性に勝るものは無いと思いますが、24時間空港もしくは22:00～24:00までの延長等を実施出来るかが残ります。 建設費用が安く済むので良いと思うが、時間等に制限があるので将来的にどうかと思う。 利用時間に制限はあるものの現状で不満は感じていないので問題ではない。 滑走路増設による高さ制限や時間制限については、今までとそう変わらない程度であるなら住民の理解は得られると思います。 都心部での高さ制限や利用時間の制限といった問題はありますが、少ない資金で実現可能な点や、利便性の高さは魅力的だと思います。 利用者の利便性の視点から、空港アクセスが良好な面では新空港案よりも良いと思われるが、利用時間の方が重要であると思う。 ・運用時間の制限は国際便の乗り入れに対応できず欠陥空港のレッテルが貼られます。 ただ、24時間稼働できないのは、残念であるが、今に始まった事ではないし、夜中中飛び回るのは北九州に任せておけば良いと思う。 〔賛成〕 24時間の利用は必要ない。だから「滑走路増設案」がいい。 夜間の利用制限や空港周辺の環境・安全面に問題が残りますが、空港アクセスの利便性、また増設に伴う費用が新空港建設に比べて少なくて済むので良いと思う。 ・都心部の建物の高度制限と運用時間の制限は致命的。 ・利用時間制限が解消されない。 ・滑走路を西側に増設し、都市高速道路を移設することになるが、福岡市の道路ネットワーク(地上)に対する考察は？ 今後の航空機エンジンの低騒音化が図られるとしても騒音対象エリアが拡大する。 ・利用者の視点だけでなく、騒音下の生活者の視点も必要。 確かにコスト的には最も合理的であるが、運用上の問題点が生じないかが心配。また、24時間使えないという利便性が問題。 24時間利用できない滑走路増設案に反対です。 24時間利用できる新空港案に賛成です。 西側配置(RWY210m)改良案が優位とされていることに安心しております。ニッポンで最も利便性が高く、就航率が高い上に、空港敷地の地盤、気象条件においてもニッポンであることは事実です。工期を短く、事業費を低く設定することが第一です。現空港を運営しながら、現空港敷地内で短期間で物理的な形状を変えることは地域住民の了承を得るには長期間の時を要するとともに解決できないことも予想されます。静岡空港のようなずさんな計画で実行すべきでないと考えます。ターミナルを挟んだ滑走路を2本にすれば、滑走路処理容量は上がるものの、周辺地域の空域の問題や騒音を考慮した離着陸コースの設定如何では必ずしも計画通りに容量値

意見分類			寄せられたご意見
			は上がらないと考えます。昭和47年に返還されるまで踏切を設置して滑走路を3000mで使っていたが、問題となっている進入表面直下の南側の道路を地下にして空港用地を拡大する計画はないのでしょうか。地上支援作業車両、スポット用地なども確保できるのではないのでしょうか。夏場の気温が上昇した際に、貨物専用機が2800mでは離陸出来ないこともあります。周辺住民の了承が得られるかどうかはあります。アジア・ゲートウェイ構想などに左右されずに現在の空港敷地を有効利用することで検討すべきです。新幹線は時間が短縮されているが、飛行機は逆に時間がかかるようになっていきます。羽田空港も沖合に展開して地上走行に要する時間がかかり結果として総合的に時間を要しているのです。リニアモーターカーが東京と名古屋間に開通すれば羽田ー伊丹の利用は無くなるでしょう。福岡空港への影響も考えるべきだと思います。前後しますが、国内線地区と国際線地区とのアクセスを検討すれば、東西に地下通路を計画し、西側に小型機のハンガーを移設すれば、東側のうなぎの寝床のようにになっているスポット配置も解消され、スポットアウト、インが効率的になるので発着がスムーズに流れる結果に結びつくと思われます。増設案については評価しておりますのでこの案で整理願いたい。増設と直接関係はありませんが、福岡空港の離陸時間帯ですが、現在午前7時からとなっています。この時刻ですが、周辺住民の了解が必要ですが、低騒音機材を使用する条件で羽田空港を目的地とする場合に限定して午前6時半からの離陸とすればビジネス客にとっては効果が大きいと考えます。 現空港の滑走路増設で対応するのであれば、滑走路間隔210mの代表案で十分です。但し、運用期間をせめて成田並みで検討すべきと考えます。またCIQの早期対応（現状は7:00～8:30頃までの対応なし）も考えるべきです。 国内線メインであれば現状でいいが、国際線を考えると24時間空港が必要 滑走路増設を希望します。やはり、利便性が一番です。24時間の運営は、羽田なら分かるが、果たして福岡で可能なのか、疑問です。 月に1～2回羽田⇄福岡を往復しています。きれいな設備の新しい空港はどこにでも有りますが、やはり福岡空港の一番良い所は利便性です。 処理容量にもやはり限界があり、将来の拡張性と困難が伴う。空港の利用時間も15時間という制限がある。環境、安全という視点も現状のままであり、特に離着時の安全性は周辺の市街地を考えると、大いに危険を伴う。 更に増設に伴う用地買収や環境対策費、借地料がこれからも続く等のデメリットがある。 利用時間に制限がある。 事故等の不安はあるが、ターミナル等もまだまだ使用できるので、もったいない。増設案に賛成。 時間制限はあるが、pm10時までで充分と思う。 周辺の騒音問題と安全性がそのまま残る。夜間の発着が出来ない等を考えると、工事費が少なくて済む、アクセスが便利といわれても、地域の発展性・将来性から考えると物足りない気持がする。 良好な空港アクセスを維持できる点、早く需要増加への対応が可能な点、を重視するべきだと思う。また、利用時間の制限が継続する点も重視するべきだと思う。 国際線のターミナル時間を24hにして滑走路増設したらいいと思いました。 何故利用時間の制限が継続するんですか？ 高さ制限や空港の利用時間については、個人的にあまり問題がないように思える。福岡県民の私としては、慣れ親しんだ場所に空港があるのが好ましいと思うし、空港が近くにあるから、その近くに移り住んだ家や会社の方もいると思う。市街地に近接していることで、今まで多くの方が空港を利用しているのだから、そのまま滑走路増設案が好ましいと考えます。 滑走路を増設しても利用時間が今までと同じなら、あまり意味はないと思う。 利用時間制限があることで、どのくらいの人が不便を感じているのか、制限がなくなるとどのくらいのメリットがあるのか疑問に思いました。 今の福岡空港の場所はとても良い立地条件だと思うので、(博多や天神に近かったり・・・)これはいい案だと思うけれど、将来的に見ると新空港案に劣ることと、利用時間が短いことは気になる点だと思いました。 滑走路が増設されても時間制限は全く同じなのでしょうか。車で現空港に行くのに更に時間が必要になったりしませんよね。私が利用するのは国内線ばかりで、東平尾公園と空港の間の道を車で通っているので気になりました。 ・利用時間が今までよりも余裕ができたと思った。 ・安全性は変わらないけど、騒音は現在空港のある地域周辺の人たちは変わらない。 良好なアクセスを維持できるが、騒音の点で時間制限が継続することがマイナスであるが、投資資金が小さく期間が短いのがやはりいいと思う。 この案に私は反対です。こちらの案は「新空港案」に比べてより可能性が拓かれていないと感じるからです。24時間での離発着は無理であるし、周囲への騒音も反対する利用の一つです。やはり更なる可能性を感じられる「新空港案」を私は支持します。 福岡にカジノが出来るという話があり、もし実現すれば、国内・国外から多くの観光客が訪れる。その時におそらく滑走路の限界が生じると思う。また利用時間や騒音を考えると適しているとは思わない。 あまり賛成ではない。グローバルな社会になって24時間対応でないのがいい。 現空港はほぼ飽和状態であり、アジアの玄関口としてスロット増設を希望されている中で、短期内で対応可能な滑走路増設案は有効だと思います。 ただし貨物輸送等24時間オペレーションが必要であるところは、北九州空港など旅客と貨物を分業させる案も考えられるのでは？ 反対です。 ・環境対策費・土地借料の支払いが掛かる ・空港の利用時間が制限される(15時間/日) ・航空機騒音、ビル等の高さが制限される ・将来の発着回数を長期的に見ると心配 利用時間の制限はある程度あった方がいいと思う。利用者の求めるサービスが大きくなる可能性があるから。 必要であることは理解できるが、用地など利用時間と投資面だけでは利便性が上がるのかわからない。 トータルコストを考えるのも大切だと思うが、新空港はいらないと思う。 24h対応しなくても現状でOK。 国際線と国内線が分離していることや、利用時間の制限があること、九州を代表する空港の割には使いづらい点がいくつかある。増設は、近隣住人の理解が必要不可欠な上、今後の発展には繋がりにくいと思う。
		④ 運輸等の確実性について	
	45 件		スタガーを考慮したとしても、滑走路の特異な運用(滑走路の両側にターミナルがある)、増設滑走路が離陸用で現滑走路が着陸用である世界にも類を見ない運用、国際線などの長距離便は着陸用滑走路から離陸する必要があるが変則的な運用、滑走路と滑走路の間に大型機が待機できない管制官に混乱を招く恐れが高い運用、などを考慮すると、210メートル間隔案の離着陸回数1時間当たり最大値40回/時は無理であると思います。 悪天候時に現滑走路が閉鎖された場合には、どのように対応するのか？ STEP1で福岡空港の滑走路処理能力は離着陸の傾向や他の時間への遅延伝達などを考慮してM字型になるという検討と計算結果が出されていたが、昼間時間帯も全て最大限活用すると遅延が伝達するので、これは無理ではないか？明らかにSTEP1の検討結果を無視しているようにしか見えないが？ 増設案だと、同じ平行滑走路を持つ新千歳空港の例とは逆にならざるを得ず、ターミナルから離陸滑走路へ向かうと、着陸滑走路を越えた先にあるということで、さらなる遅延の可能性＋安全性の潜在的な危険があるように思われる。特に低視程下において、着陸機の間を縫って着陸用滑走路を跨いで離陸滑走路へいくのは、管制通信のお粗末な外航機がいるような空港(福岡もそれにあたる)では、非常に危険である。 ○悪い点 ・敷地が手狭なため、スポットや貨物取扱スペースなどが慢性的に不足状態 ・限界状態での運用により、離陸待ちや着陸後のスポット待ちなど遅れが頻発 ・国内線と国際線のターミナルが分かれており、乗り継ぎが不便 ・空港周辺の渋滞が酷い 西側拡張の間隔300m案では、都市高速道路の移設が必要になります。仮設の切り直しも困難と考えられるため、工事期間中は通行止めとなるでしょう。また、移設後も高速道路には線形や縦断勾配が極めて悪くなるでしょう。これでは交通管理者が許可するはずがありません。西側拡張の間隔210m案では、増設する西側の滑走路では計器着陸ができないため、既存滑走路を着陸用にするのが基本となるでしょうが、これでは割合の多い国内線の離陸機は、東側の国内線ターミナルから滑走路2本を横断して、増設する西側滑走路に向かう必要があります。ただでさえ離着陸で混雑する中、地上では鈍重な航空機が滑走路2本を横断するのはトラフィックの多い空港では問題があります。ターミナルが片側に集中する那覇空港のクロスバレル間隔210m案でも、平行誘導路の二重化と併せても、処理容量は現在の1.3倍にしかならないと報告されています(現行の時間当たりの処理容量も福岡より1回多い)。ターミナルが両側に別れ、なおかつ国内線離陸機が滑走路2本を横断する世界でも例を見ない運用形態になる福岡では、新聞報道されているように、処理容量は1.1倍程度にしかならないでしょう。これでは混雑解消にはなりません。以上のように、西側拡張案には問題が多く、解決策にはならないと考えられます。東側に拡張する案もあります。単純に空港として考えると、ターミナルが西側に統合されるので、理想的です。地下鉄を西側ターミナルまで伸ばす必要がありますが、アクセスも今の利便性を維持できます。しかし、ターミナルが西側のみになるということは、空港東側は滑走路があるだけで人は来なくなり、単にうるさくなるだけです。また、東側に駐車場や広告収入を得ている人たち(その多くは借地料収入も得ている地権者)は、到底納得しないでしょう。事業費も7500億円にもなり、年間100億円を超える借地料＋環境対策費を加えると、新空港建設よりはるかに高くなります。よって、東側拡張は現実的ではありません。

意見分類				寄せられたご意見
				○悪い点 ・敷地が手狭なため、スポットや貨物取扱スペースなどが慢性的に不足状態 ・限界状態での運用により、離陸待ちや着陸後のスポット待ちなど遅れが頻発 非精密は悪天候で着陸できないとあるが、そのとき欠航が増えるのではないか。現状と大きくよくなるようには思えない。ただ、建設費が大幅に安いのはいいと思う。 西側増設が望ましい。日本一便利な空港、世界でもR/W 1本しかない空港で欠航が少ないなど、利用するお客の立場では便利で欠航が無いなどが理由です。 アクセスを含め既存ストックを活用し、事業費を抑えられる点は長所だが、増設滑走路を離陸用にするには、2500mでは制限も多く不十分であるし、着陸用を使用するとしても非精密進入では機能が不十分である。また滑走路間隔が210mも制約が多い。事業費を安く抑えても、その後も環境・騒音対策や借地料を支払い続けることを考えると費用対効果も疑問である。ターミナル及び貨物地区の拡張余地も無い。「滑走路増設案」は一見良く見えるがメリットは少ない。 2500メートル滑走路で既存滑走路の間隔を詰めれば都市高速に抵触せずに滑走路の増設が可能というのは意外だった。しかしこのプランは現状の高い利便性が維持される反面、増設滑走路は地方空港並みの2500メートルな上に非精密着陸となることによる運用の制限が心配。 ・誘導路で混雑すると今と同じである。(この案自体無駄) 資金を考えれば、負担が少なく理想です。非精密になることで生じるデメリットは、年間日数or時期など、どのくらいが想定されるのか不明。また、発着便の増加による手荷物検査やカウンターなどの混雑には対応できるのでしょうか。これまでのレポートを見てないため、既に議論されてたら申し訳ありません。 是非増設し、待ち時間のないように願いたい。 工事期間中の発着制限の情報がない。 精密進入を行えない事が悪天候時に着陸できない事につながり、不便を感じました。 天候の変化で使えなくなるのは不便。 間隔300mの案は、費用、面積の点よりあまり良いとは思えなかったが、210m改良案は、費用も少なくて面積も拡大せずに済み、とてもいいと思った。しかし、非精密と言われると、少し不安に感じるかなと思った・・・ 機能はあまり変わらないのに、費用が2分の1以下で済む西側配置の改良案はとても画期的だと思います。しかし費精密の滑走路で、何かしらの問題が新たに出現するのではないかとはいっています。 羽田や福岡で遅れが出やすいので、滑走路やスポットなど充分な施設にして下さい。 新たな土地買収費用が発生するが、売るより貸す方が利がありそうな現状を考えると、新たに借地が発生すると考えられる。これについての試算はどうなっているのか。1本が精密進入不可となる案だが、過去の事例、他空港における事例を踏まえて問題なければ、福岡空港においても問題は無いものと考えられる。逆もまた真だが、 利用する側の私にとってはより便利なることは嬉しいことです。 このような馬鹿な運用はやめたほうがいい。増設改良案では離陸機がいつまでたっても離陸しないので、空港内での遅延の影響が拡大する。 さらに滑走路が増えると待ち時間も増えそう。 現在の滑走路は、飛行機が飛ぶまでに待ち時間があるので、増設した方が時間の短縮できていいと思うが、同じ場所に密集すると事故などの危険性が増えるので、それがこわい。 2) 安全性が低下する問題 ・運航便数が増加するので、航空機が市街地に墜落する可能性が増加します。 ・空港内の運用が複雑になり安全性が低下すると考えられます。 <空港内の複雑な運用の一例> 国内線の離陸機は、グライドパスが発する電波への影響を避けるため、滑走路端部の誘導路を利用できず 迂回して滑走路2本を一度横断してから滑走路端部まで行き増設滑走路(黄線)に入り離陸することになります。(福岡空港PIステップ4 PIRレポート詳細版の21ページより) http://fukuoka-airport.sakura.ne.jp/web/img/pi-step4b.pdf このような事実はレポートに書かれないと一般市民には分からないのに 何故このような重大な事実を分かるように書かないのか？ レポートの作成に悪意を感じます。 安全性が悪くなることは明らかなので増設案には反対です。 便利確実な運行が出来る。 西側配置改良案の非精密滑走路の利用頻度がどの程度か知りたい。 非常にいいと思うが効果は感じられそうになさそうだ。どの場合もそうだが、滑走路などが変わり、客が混雑する。 この案については、円滑な飛行機の発着を可能にするため賛同したい。 風向きもいいのだというなら、増設案の方が費用も少なくてすむ。 風の面でもうまくいっているなら、現状をよりよい方向に持っていった方がいいと思います。 滑走路増設案は、以下の条件を満たしていないので事業採択されない可能性が高いので反対です。 6) 事業採択されない可能性がある問題。 ・滑走路増設案は一般空港の整備指針(案)を満たしていません。 現在、調査が先行している那覇空港は、総合的な調査から構想段階へ進んでいます。 構想段階PI実施計画案 http://www.dc.ogb.go.jp/Kyoku/information/nahakuukou/10_kyougikai/06.pdf の3ページ目に一般空港の整備指針(案)を基に作業を進める旨が書いてあります。 一般空港の整備指針(案) >2-3.計画の妥当性 >①空港計画 >事業の必要性を構成する内容等に照らして施設の規模・配置が適切であり、所要の >空域及び飛行経路の設定、適正な就航率の確保が可能と見込まれる等適切な空港計画 >であること。また、将来の拡張性について配慮されていること。 福岡空港PIステップ4 PIRレポートの15ページには『更なる拡張は周辺への影響が極めて大きく、現実的には困難』とあることから、将来の拡張性について配慮されていません。 http://fukuoka-airport.sakura.ne.jp/web/img/pi-step4b.pdf 新空港案は、以上の条件を満たせるので賛成です。 確かにコスト的には最も合理的であるが、運用上の問題点が生じないかが心配。また、24時間使えないという利便性が問題。 増設滑走路が非精密で常時使用できるか分からない点において、不満を感じます。900億円を投じ、時間をかけて建設する割りに、利益が低いと思いました。 増設に賛成です。私は年に何回か福岡空港を利用しますが、搭乗から離陸までの時間が少し長いことが気になっていました。もう少しスムーズに離発着できるよう、滑走路を増やして欲しいです。 せっかく高いお金を出して増設するならば、いいものを作ってもらいたいと思います。西側のものに赤わくがしてあって、増設される分が「非精密」になっているのですが、大丈夫ですか？ 滑走路は増設しても別にかまわないと思う。飛行機がスムーズに流れるので、時間が早くなると思う。 滑走路を増設することによってスムーズに行き来出し、コストもあまりかからないので良いと思う。 風が関係していることが分かった。 飛行機の離着がよりスムーズに行くと思うのでいいと思う。 今の場所では便利な所にある。高さ制限がある。ウインドカバレッジが安定。 ・現空港もI.L.S等も滑走路の両側に整備され、従来のように天候に左右されずこともなくなっている ・現在の状況ではそんなに需要が多くなると考えない 滑走路増設によって、処理能力が向上し、遅延等の解消が見込まれることには大いに期待できるが、回数だけでなく、気象条件も十分に考慮された結果での非精密滑走路で良いという結論なのか疑問が残る。まして、国際線側を非精密では、不慣れな外国人が使いこなせるか？である。 また、今後の需要においては人口の減少・経済の発展・新幹線の台頭などにより、空港需要が伸び続けていくという根拠には厳しいものがある。遅延発生が発生することは利用客が不満を抱くところであるが、どの時間帯でも発生しているのか、ずっと遅れっぱなしなのか。それとも、定時で運行しているほうが比率が高いのか、その分析がなされていないように見受けられる。対応能力が向上することは、福岡の発展に期待できることは、十分理解できるが個人としては、拙速な印象を持った。 むやみな増設には反対。離発着がスムーズになるならば賛成。
			⑤ 航空路線・便数の拡充について	
			59 件	○悪い点 ・滑走路が1本しかなく、既に能力的に限界であり、ピーク時での増便ができない状態 ・騒音の問題から、将来拡張できる可能性は極めて低い ・仮に拡張できても、空港能力の大幅な向上は望めない ・増便もできないような状況では、福岡のさらなる発展にも限界がある ・需要に応じた増便ができないと、競争原理が働かず航空運賃の値上がりが見込まれる ・敷地が手狭なため、スポットや貨物取扱スペースなどが慢性的に不足状態 ・限界状態での運用により、離陸待ちや着陸後のスポット待ちなど遅れが頻発 ・国内線と国際線のターミナルが分かれており、乗り継ぎが不便 ・空港周辺の渋滞が酷い ・空港が市街地を分断しており、空港を挟んだ東西方向の移動が不便 ・航空法の高さ制限により高層建築ができず、高度な土地利用、自由な建築設計を阻害 ・空港周辺のネオンサインが見苦しく、福岡の恥 ・「受忍の限度を超える」との最高裁判決を受けるほど、騒音が酷い(今では日本一) ・騒音により住居は移転せざるをえず、まちが崩壊してしまっている ・騒音のため24時間化できず、深夜貨物専用便が就航できない(昼間は混雑のため貨物専用便の就航は困難) ・貨物専用便の就航が困難なため、高度な貨物輸送サービスが提供されず、付加価値の高い産業が育たない ・市街地に立地するため、万が一の事故の場合、第三者が巻き込まれる危険性が高い ・借地料として年間約84億円、騒音対策費として年間約60億円もの支出がある ○悪い点 ・滑走路が1本しかなく、既に能力的に限界であり、ピーク時での増便ができない状態 ・騒音の問題から、将来拡張できる可能性は極めて低い ・仮に拡張できても、空港能力の大幅な向上は望めない ・増便もできないような状況では、福岡のさらなる発展にも限界がある ・需要に応じた増便ができないと、競争原理が働かず航空運賃の値上がりが見込まれる ・敷地が手狭なため、スポットや貨物取扱スペースなどが慢性的に不足状態 ・限界状態での運用により、離陸待ちや着陸後のスポット待ちなど遅れが頻発 ・国内線と国際線のターミナルが分かれており、乗り継ぎが不便 ・空港周辺の渋滞が酷い ・空港が市街地を分断しており、空港を挟

意見分類				寄せられたご意見
				んだ東西方向の移動が不便 ・航空法の高さ制限により高層建築ができず、高度な土地利用、自由な建築設計を阻害 ・空港周辺のネオンサインが見苦しく、福岡の恥 ・「受忍の限度を超える」との最高裁判決を受けるほど、騒音が酷い(今では日本一) ・騒音により住居は移転せざるをえず、まちが崩壊してしまっている ・騒音のため24時間化できず、深夜貨物専用便が就航できない(昼間は混雑のため貨物専用便の就航は困難) ・貨物専用便の就航が困難なため、高度な貨物輸送サービスが提供されず、付加価値の高い産業が育たない ・市街地に立地するため、万が一の事故の場合、第三者が巻き込まれる危険性が高い ・借地料として年間約84億円、騒音対策費として年間約60億円もの支出がある ○悪い点 ・滑走路が2本しかなく、既に能力的に限界であり、ピーク時での増便ができない状態 現空港の利便性が継続され、発着便数を増やすことができる案でよい。現状の位置は移設すべきではない。 最近の新聞報道による将来の発着予測や現在の空港の利便性の高さを考慮すると、増設案が最も良いと思われる。日本の空港で最も都心に近く、交通手段が充実している現在の空港の最大の利点が維持され、その上で、発着回数が増強されるからだ。 少子高齢化による日本経済の縮小は確実なので、現在の空港を増強するという手段が最も合理的である。 便数が増える事については賛成です。 ・現在の空港は近くて便利ですが、これ以上の増便には何かと無理があるように思います。 当面の施策として賛成。 世界有数の便利な空港を維持でき、東京をはじめ各地のビジネス客にとって大きなメリット。増設後便数増も期待でき、乗客の利便性一層増す。 投資額がはるかに少なく、土地取得・騒音対策が比較的容易、空港内の航空機の混雑さけられる。 当面能力的に十分。今後の東南アジアの旅客増に十分対応できる。 増設で対応可能かもしれないが、将来的に夜間発着、貨物便の増加を考えるとどうかと思う。 増設する場合は一長一短があると思われるが、国際線の離発着等が増えるので増設案も一案ありと思いますが、騒音・環境問題等がクリアできればいいと思う。 可能であれば、増設して頂けると助かります。(夜遅い便があれば助かります) 本数が増えるのは便利かもしれないが、本当に必要どうかギモンである。 オイルの問題もあって大型化より中型小型化の傾向にある点も考慮する必要がある。 現行のアクセスが保てて、増便可能とのことでよいと思う。 回数が少し増えるだけである。 発着回数が増える点と交通の便が良い点では共感する。 しかし、発着回数が少ししか上がらないので問題だと思う。 便が増えると思うので増設はした方がいい。 韓国への空路に力を入れるようにご検討いただきたい。 増便になり、今より便利になっていいと思う。 増えていく発着回数に対応するには増設していただいて、北九州空港等とあわせて対応していければいいと思います。 発着回数がわずかに増加するだけで、騒音問題や24時間運用の解決にならないため、あまりメリットはないのではと思います。 増えたら便の数も増えるのでいいと思う。 滑走路増設案は発着枠を将来的に広げるには柔軟性が利かない気がします。 成田空港では滑走路を増設したものの制限があり発着枠に限界があつて いまでは海上に建設した羽田空港が国際線拡大で成田を大きく引き離していると 聞きました。やはり市街地にある空港は限界があるのではないですか。 賛成。増便しない事が前提。 路線にもよる。 ・便数が多い。 1) 騒音問題 ・増設案の場合、騒音の影響が将来的に続くことになり、騒音区域が広がる可能性もあります。 ・航空機騒音に係る環境基準を全く満たすことができません。 ・福岡空港騒音公害訴訟において「受忍の限度を超え、人格権が侵害されている。」として住民の請求が一部認められました。(福岡空港PIステップ4 PIレポート詳細版の15ページより) ・滑走路を増設した場合、再び福岡空港騒音公害訴訟が起こされる可能性があります。 その場合、大阪国際空港(伊丹空港)と同様の運航制限が課せられる可能性もあります。 <大阪国際空港(伊丹空港)における運用上の制限> ・使用機種の制限(3発機以上の離着陸禁止) ・利用時間は7時から21時までの門限制(21時から翌7時までの離着陸禁止) ・一日の離着陸回数が370回までに制限(ジェット機枠200回、プロペラ機枠170回) 離着陸可能回数は約13.5万回/年。 http://fukuoka-airport.sakura.ne.jp/web/img/pi-step4b.pdf 滑走路を増やせば滑走路処理容量が増えるという前提が、騒音問題で運航を制限されて滑走路処理容量が増えない可能性が極めて高いという事実によって 崩れてしまいました。 滑走路処理容量が制限されては滑走路を増設しても無意味なので滑走路増設案に反対です。 1) 騒音問題 ・増設案の場合、騒音の影響が将来的に続くことになり、騒音区域が広がる可能性もあります。 ・航空機騒音に係る環境基準を全く満たすことができません。 ・福岡空港騒音公害訴訟において「受忍の限度を超え、人格権が侵害されている。」として住民の請求が一部認められました。(福岡空港PIステップ4 PIレポート詳細版の15ページより) ・滑走路を増設した場合、再び福岡空港騒音公害訴訟が起こされる可能性があります。 その場合、大阪国際空港(伊丹空港)と同様の運航制限が課せられる可能性もあります。 <大阪国際空港(伊丹空港)における運用上の制限> ・使用機種の制限(3発機以上の離着陸禁止) ・利用時間は7時から21時までの門限制(21時から翌7時までの離着陸禁止) ・一日の離着陸回数が370回までに制限(ジェット機枠200回、プロペラ機枠170回) 離着陸可能回数は約13.5万回/年。 http://fukuoka-airport.sakura.ne.jp/web/img/pi-step4b.pdf 現在では過去の騒音問題の反省や用地買収の困難さから 海上新空港が主流でありこの流れに逆行する滑走路増設案には反対です。 1) 騒音問題 ・増設案の場合、騒音の影響が将来的に続くことになり、騒音区域が広がる可能性もあります。 ・航空機騒音に係る環境基準を全く満たすことができません。 ・福岡空港騒音公害訴訟において「受忍の限度を超え、人格権が侵害されている。」として住民の請求が一部認められました。(福岡空港PIステップ4 PIレポート詳細版の15ページより) ・滑走路を増設した場合、再び福岡空港騒音公害訴訟が起こされる可能性があります。 その場合、大阪国際空港(伊丹空港)と同様の運航制限が課せられる可能性もあります。 <大阪国際空港(伊丹空港)における運用上の制限> ・使用機種の制限(3発機以上の離着陸禁止) ・利用時間は7時から21時までの門限制(21時から翌7時までの離着陸禁止) ・一日の離着陸回数が370回までに制限(ジェット機枠200回、プロペラ機枠170回) 離着陸可能回数は約13.5万回/年。 http://fukuoka-airport.sakura.ne.jp/web/img/pi-step4b.pdf 航空機騒音に係る環境基準を守ろうと考えたり 福岡空港騒音公害訴訟の反省を考えれば当然滑走路増設案には反対です。 ・離発着の回数が伸び経費がかからない部分は評価するが、将来性に乏しく、且つ現空港の欠陥は全く解消されない。 便の拡充について 貨物専用便を佐賀や北九州空港かえられるのでは そもそも今の状態で、誰が不便なのか分からない。何のための増便か。増便ありきで話が進んでいるが、別に増便がなく、現状維持でいいのでは。 日本で一番都市圏に近く便利である事はいいのですが、これ以上滑走路を増やして混雑(離着回数)を増やす事はさけた方がよい。国際空港の移転も考えて。 国内線中心に活用すべき。 この案に賛成。但し、国際線、国内遠距離、中距離、近距離と全てを福岡空港が引き受ける必要はない。中、近距離について離島を除いた地域へは鉄道と役割を分担すればよい。又当初の目論見通りには需要が伸びず苦労している北九州空港、佐賀空港のことも考えれば福岡空港調査連絡調整会議の今回の調査も新空港建設へ誘導するための調査のように感じられた。 国内線メインであれば現状でいいが、国際線を考えると24時間空港が必要 新空港案よりは良いと思います。 飛行回数が増え、利便性がよく需要がより増えると思います。 様々な問題を抱えているが、実現できるのならとても便利になると思う。 飛行機の便が増えたりと、より多くの利用者がきてくれると思う。 今の場所で滑走路が増えるという事は、とても便利なことと感じました。なぜなら今の福岡空港が便利なところにあるので、1本から2本に増えるという事は利便も増えるのではないかと感じました。 滑走路を増設する事で今の福岡空港を基に利便性が増すという点は良いと思う。 滑走路を増設する事によって国際線を福岡空港から多く飛ばす事が出来るならば積極的に行ってほしいです。 増やすことで便利になるのなら増設してほしい。 よく空港は利用したことがあり、今回は地方にも何回か利用して行きましたが、少ないところもあり、時間的にちょうどいいのがなかったりと不便な点もあったので、滑走路は増やしたほうがいいと思います。 福岡空港は羽田空港とも大きな関係があり、アジアに行くのにも一番近い空港であるので滑走路増設をしたほうがいいと思いました。 福岡県だけではなく、全国各地で交流を結んで誰もが乗りやすく不便のない空港にしてほしい。

意見分類		寄せられたご意見
		周辺住民の方とよく話し合ってきめていかないといけないと思います。滑走路を増やせば便利になると思います。 良い案だと思います。より便利になるのではないかと思います。 私はとても良いことだと思います。利用者も便利になりますし、多くの方に喜ばれることだと思います。 滑走路増設について、国際線に路線が増え、アジアに行く人が増えて、国際国流が出来て良いと思う 滑走路を増設することにより、混雑がなくなり便数が増えるので良いと思います 現状の良好な空港アクセスを維持する事が出来、滑走路を増やすことで、より利用しやすくなるので良いと思います 騒音区域ではないがそれに近い場所に住んでいる者であるが、騒音より都市の魅力・利便性を重視している。騒音はその代償だと思っている。そもそも都市型公害というものは都市生活にはつきものだ。生活環境の全てを好条件にすることなど出来ない。滑走路増設により福岡空港がさらに便利になることを願う。 同時に滑走路の延長も必要だと思う。欧米へのノンストップ便や貨物便の増便も視野に入れて欲しい。 有望です。是非実現してほしい。便数が減少するのではないのでしょうか・・・ 近県からのアクセスを考えると、現空港は非常にたすかっている。現在、便数などに特には不便を感じていない。 まさかのJAL中部線の撤退。大阪方面も新幹線との競合に負け小型機ばかりが飛んでいる。このうえ新空港になり利便性が低下し、着陸料が上がったら ますます航空機の競争力が落ちていく。新空港より滑走路増設を推進すべきと考える。
4. 環境・安全の視点について	① 生活環境への影響について 585 件	騒音エリアが広がらないとは信じられない。 滑走路間隔が210mである以上、騒音も210m幅で広がるはず。騒音が広がらないのはおかしい。 便数が増えると騒音が増えて飛行機が落ちる可能性も増えるので反対です。 安全面、騒音問題、借地料による貧富の格差問題、地域コミュニティへの悪影響、交通分断による東西道路網への悪影響、将来需要に対する処理容量の少なさ、将来拡張性の無さ、など問題点が多過ぎる。 東区住民。断固反対。空港の増設は賛成だが、現在の空港を活用するには市街地を通行する安全性の確保及び騒音の拡大が問題。旧香港の空港が街中を通っていたが、乗客の立場から見ても危ないと感じた。現在の福岡空港も見て全く同じように感じる。一旦ことあれば住民を巻き込む重大事故の危険あり。騒音については現在でも窓をあければテレビの音も聞きづらくなるさい。これ以上増加すると日常の生活に支障をきたす。 便数が増えて離着陸経路が210m広がるのに何故騒音の影響が広がらないのか？運航を工夫しても便数が増えて離着陸経路が210m広がるという客観的事実を無視しているとしたか思えない。 滑走路が増えて便数が増えるのに騒音が広がらないとか安全性が現状と変わらないというのはおかしい。滑走路が増えればその分騒音は広がるし便数が増えるならば安全性は低くなると思います。滑走路の運用方法も通常とは異なり滑走路間隔も大型機が待機できないなどの特殊な運用になるので安全性が低くなるのは明らか。 騒音コンター図が示されていない。現滑走路と新滑走路それぞれの騒音コンター図を当然示すべき。騒音が酷くならないというの信じられない。 環境基準では騒音をWECPNL70以下とするように定められているので、WECPNL70以上の範囲がどこになるのか図で示してほしい。 現滑走路については許容しても、想定外の増設滑走路分の飛行機騒音を許容したことは無い。 1コスト、2利益、3住民の配慮 この3つが達成できるなら賛成。 思っていたよりも周辺への影響は少ない様なので、影響を受ける方にも納得出来る方向性を示せるのではないかと思います。 現状の利便性を考慮し、費用対効果面では、検討していると思うが、付近住民の騒音など忍耐許容度がぼかしてあるのが気になった。しかし、新設よりも良いアイデアであると思うし、既存設備の有効利用面でかさ上げ案は良いと思った。また、周辺の空港関係(輸送関係)者も現状位置維持を望んでいるのではないかと思います。借地に対する支払い費用もあるが、全コストでいつまで現状で待つのか検討課題としてほしい。最終メリットがどの案にあるか。 ○悪い点 ・滑走路が1本しかなく、既に能力的に限界であり、ピーク時での増便ができない状態 ・騒音の問題から、将来拡張できる可能性は極めて低い ・仮に拡張できても、空港能力の大幅な向上は望めない ・増便もできないような状況では、福岡のさらなる発展にも限界がある ・需要に応じた増便ができないと、競争原理が働かず航空運賃の値上がりが見込まれる ・敷地が手狭なため、スポットや貨物取扱スペースなどが慢性的に不足状態 ・境界状態での運用により、離陸待ちや着陸後のスポット待ちなど遅れが頻発 ・国内線と国際線のターミナルが分かれており、乗り継ぎが不便 ・空港周辺の渋滞が酷い ・空港が市街地を分断しており、空港を挟んだ東西方向の移動が不便 ・航空法の高さ制限により高層建築ができず、高度な土地利用、自由な建築設計を阻害 ・空港周辺のネオンサインが見苦しく、福岡の恥 ・「受忍の限度を超える」との最高裁判決を受けるほど、騒音が酷い(今では日本一) ・騒音により住居は移転せざるをえず、まちが崩壊してしまっている ・騒音のため24時間化できず、深夜貨物専用便が就航できない(昼間は混雑のため貨物専用便の就航は困難) ・貨物専用便の就航が困難なため、高度な貨物輸送サービスが提供されず、付加価値の高い産業が育たない ・市街地に立地するため、万が一の事故の場合、第三者が巻き込まれる危険性が高い ・借地料として年間約84億円、騒音対策費として年間約60億円もの支出がある ○悪い点 ・滑走路が1本しかなく、既に能力的に限界であり、ピーク時での増便ができない状態 ・騒音の問題から、将来拡張できる可能性は極めて低い ・仮に拡張できても、空港能力の大幅な向上は望めない ・増便もできないような状況では、福岡のさらなる発展にも限界がある ・需要に応じた増便ができないと、競争原理が働かず航空運賃の値上がりが見込まれる ・敷地が手狭なため、スポットや貨物取扱スペースなどが慢性的に不足状態 ・境界状態での運用により、離陸待ちや着陸後のスポット待ちなど遅れが頻発 ・国内線と国際線のターミナルが分かれており、乗り継ぎが不便 ・空港周辺の渋滞が酷い ・空港が市街地を分断しており、空港を挟んだ東西方向の移動が不便 ・航空法の高さ制限により高層建築ができず、高度な土地利用、自由な建築設計を阻害 ・空港周辺のネオンサインが見苦しく、福岡の恥 ・「受忍の限度を超える」との最高裁判決を受けるほど、騒音が酷い(今では日本一) ・騒音により住居は移転せざるをえず、まちが崩壊してしまっている ・騒音のため24時間化できず、深夜貨物専用便が就航できない(昼間は混雑のため貨物専用便の就航は困難) ・貨物専用便の就航が困難なため、高度な貨物輸送サービスが提供されず、付加価値の高い産業が育たない ・市街地に立地するため、万が一の事故の場合、第三者が巻き込まれる危険性が高い ・借地料として年間約84億円、騒音対策費として年間約60億円もの支出がある ○悪い点 ・「受忍の限度を超える」との最高裁判決を受けるほど、騒音が酷い(今では日本一) ○悪い点 ・騒音により住居は移転せざるをえず、まちが崩壊してしまっている 西側210m間隔案では、空港口交差点の東側(野球場入口付近)の真上が飛行ルートになる。しかもPI案では滑走路の北側の端が現滑走路よりも100m北側にズレるから、恐ろしく低いところを飛行することになる。騒音に関しては、吉塚など空港北西側の地区では、現在位置から単純に滑走路と直交する方向に210m、滑走路と平行に空港より100mだけ 平行移動した場所と同等の騒音に晒されることになる。例えば、吉塚中学校の騒音レベルは、滑走路と直交する側に210m、滑走路と平行に空港より100mだけ平行移動した場所と同等になるので、現在の初村第一倉庫あたりとほぼ同レベルになる。吉塚中学校の周辺にはマンションも多く、これらは西側増設滑走路により酷い騒音に晒され、資産価値が大きく下落することは明らか。よって、マンション数件が移転補償の対象となるだろう。もちろん戸建て住宅もたくさんあり、これらも補償しなければならぬ。補償しない、などと国が言い出せば間違いなく裁判沙汰になるだろう。これらを勧誘すると、拡張など実現不可能、あり得ない。 騒音コンター設置できないで拡張など出来ない。WECPNL 70以上の影響範囲が 大幅に拡大するので騒音コンターのことは国は触れた発言はしない。騒音対策費だけでなくかなりの税金が投入される。拡張、用地買収だけで何十年かかるか。成田の落花生畑を買収するのは 次元が違う。都心に近接した空港の拡張などナンセンス、そんなことしたら ほんとに、笑われる。 過去に最高裁判決で国は負けている なのに拡張などしてマンション立ち並ぶ地区にまで騒音被害を拡げようものなら再度負けることは間違いなからう 最高裁判決を冒険しすぎ 国交省の役人はきちんと認識しているのだろうか？ 今日も天神や博多都心では、数分おきに上空まじか轟音と共にその巨体が迫り飛来しています。この数分おきに上空に迫りくる緊迫感は今後も絶えることはありません。空港との距離が近いだけの地点と上空を飛来する飛行機との距離が近い地点では全く異質の環境下にあります。私はこの巨体が上空を通過するたびに、いつまでもこの空港問題を解決できない行政の無気力さ、政治の無関心さを嘆くと同時に、市民の空港移転に対する民意の低さを憂えています。ビジネスマンの一部単身赴任の方や出張で来られた遠方の方は現空港の利便性を重要視されます。しかし私達はここを生活の拠点としており、都市問題を含め明らかに彼らとは温度差があります。天神や博多駅前の都心上空以外に飛行ルートがとれない今の現状を放置していいとも思いません。また、いつまでも福岡市の都心がべちゃんこのままでもいいと思いません。福岡市・福岡都市圏再開発情報のスレでも取り上げられていましたが、国土交通省(旧建設省含む)も移転後の都心開発のメリットを公表されておられるそうです。鳥栖周辺の陸上が利便性や飛行ルート、補償問題で難しいのなら、海上空港を建設してでも早期に移転してもらいたいと思います。参照 需要頻度の比較 福岡空港 滑走路一本の発着回数は時間当たり 25.6回 東京国際空港 滑走路一本の発着回数は時間当たり 10.8回 ※東京国際空港では現在さらにもう一本の滑走路を建設中。 滑走路を前後にずらすことにより、周囲の建設物に障害が無く簡単にコストも低いと考える。騒音については今始まったことではなく苦痛ではない。福岡は立地の良さで利用者が多いと思う。地下鉄での直結があり便利。また、ビジネスマンも福岡の都心を出発ぎりぎりまで利用できるのは、この場所であるからと思う。関西や佐賀、北九州など新設された空港が今、予想通りの利用率かと思うとそうではない。空港の活性化はその都市の活性化に一番つながる。利着率も大事だが実際の利用者のことを考えてほしい。そのため何とかこの地で、空港を維持してほしい。

意見分類				寄せられたご意見
				○悪い点・騒音上の問題から、将来拡張できる可能性は極めて低い 民有地を買収する 拡張費用や期間はどれだけかかるか不透明。・仮に拡張できても、空港能力の大幅な向上は望めない。拡張3案のうち 唯一実現可能性のある西側2500m滑走路平行210m以内配置案であるが管制上の問題から、待機航空機の干渉も発生。処理能力は大きく劣ると既に判明。(僅か1割程度の増に留まる) 私は空港に私有地を賃している親戚を持っていますが、拡張はないと言ってます。 マンション取り壊しても騒音の区域が拡大しますし、第一、月隈ランプから月隈ジャンクションまで都市高速を移設しないと いけないです。福重から月隈ジャンクションまでは西九州自動車道の一部分です。それを容量も大して増えない空港拡張のために壊す、新たに土地を買収して移設(西側へ)なんてしませんが 現滑走路を着陸専用に使えば、需要の大部分を占める国内線がターミナルから滑走路1本を迂回して西側増設滑走路に向かわないといけなので 効率的ではありませんし、これをもし実現させれば福岡空港は全世界の笑いのものになるでしょう。安く建設できる具体的な案がでて肅々と新空港が建設されることを願うばかりです。 【現空港の拡張が無理な理由】・騒音で裁判沙汰必至 最高裁判決で国は負けているのに、 さらに騒音が酷くなる拡張など、最高裁判決を冒流する行為。 【現空港の拡張が無理な理由】・騒音は現在でも環境基準をクリアしていない。 だから環境アセスメントをクリアできず、事業化できっこない。 【現空港の拡張が無理な理由】・新たな移転補償が発生する これまでの田んぼや戸建てが中心の補償ではなく、マンションまで対象となる。 いったいいくらかかるのか？ 方策全体を勘案しての意見ではなく、あくまでも自身への影響の観点での 意見であると前置きさせて頂いた上で、最も関心がある点は騒音問題である。資料上では、増設案において、“騒音対策は拡大する可能性は小さい”とある。この点に関して、何を持って拡大する可能性が小さいのか理解できない。東側(筑紫地区方面)からの着陸については、特に着陸ルートとなる下位ヶ所においては、現状においても騒音がひどい状況が見受けられる(小学校、中学校、いずれも授業中にはまったく教師の話が聞こえない状況。住宅では、TVの音声がまったく聞こえない状態)。現行において相当数の着陸が繰り返される状況での我慢の領域も、滑走路の増設案が選択されたことにより、発着回数が増大することで、精神的な我慢の許容量を超えてしまうことは充分に考えられる。この意味では、決して”拡大する可能性が小さい”とは、現状を正確に捉えて いないし、増設時の影響は当然正確に捉えていない。発着回数の増大による影響の観点を、現状を正確に把握し再考察頂きたい。 周辺地域が更に騒音に悩むでしょうね。空港を職業にしている方に残念だが、毎日おだやかに人間暮せないから・・・ 安価で便利だが、常に航空機事故による被害及び騒音問題、それと近郊建築物の高さ制限は解決されない。 近隣の住民だけでなく、春日市や博多区の上空では騒音の被害がある。これ以上増えるのは迷惑である。 2. 住居地域にあり、騒音の問題、危険(10年前、ガルーダ機の事故、3人の犠牲、パイロットの話、何とか住宅街に落ちない様にしたかったとのこと)。現飛行場での増設案には賛成出来ない。 街に近いアクセスはいいが、危険と騒音も解消されないし、地代を払い続けなくてはいけないのであまり賛成できない。 滑走路の処理能力も18万回が限度であり、需要予測ケースA.Bを考えると限界を遙かにオーバーしている。さらに運航制限表面、社会環境上も騒音対策等、環境対策費、土地の買収、補償、土地借料も必要で支出が大き。工事期間だけを考えると西側改良案でも約7年、東側の場合は実に13年と長期が予想される。さらに移転対象物件も多く、移転補償に要する難問や長期化も十分予想される。 コスト面では210m間隔が一番良いと思われるが、安全性と対地域住民への騒音面は増す事となると思われる。 建設費コストは安価であるが、空港周辺には市街地が広がっており、環境上好ましくない。 空港側での騒音は減るのだろうか？ 継ぎ足しと補償、騒音被害、規制の長期化を更に拡幅するもの。解消されるランニングコストを考えるより、都心に残された現空港に増設は現在県民生活の貧困化から来る賛同と思料される。用地費は新空港埋立と比較にならぬ節約で賛成したくもあるが、効果に疑問点が残る。 利用するものとしては、利便性を重視してしまうため、位置的に現空港がベストだと思う。ただ、近隣住民等への騒音や安全性等をどうしていくのかという問題はなくならないだろう。 ①騒音被害の拡大 今の空港でさえ、環境基準を満たしてません。なのに、横に滑走路を増やすのですから、騒音対策が行われてきた(現滑走路での飛行ルート真下)以外の場所にも 騒音が広がります。先日の普天間騒音訴訟でも、WECPNL値75以上は受忍の限度を超えとの判決が出ました。現空港で滑走路を横に増やす以上、新たにW値75以上の地区は間違いなく出てきます。 ②環境アセスメントを突破できない ①騒音被害の拡大と同じことですが、環境アセスメントでは、環境基準を満たす、または環境を悪化させない対策が求められます。しかし、今でも環境基準を満たしておらず、これが悪化することは明かです。アセスを突破するには2つの方法しか思いつきません。1つは、環境基準を満たさない地区全体を移転補償対象区域にすること。しかし、これは莫大な費用と時間がかかります。区分所有権が設定されているマンションを移転させるのは大変です。もう1つは、航空機の発着回数や機材に規制をかけること。アセスの突破には有用ですが、これでは滑走路を増やす意味がありません。 滑走路増設案はコストの面では良いが本来の福岡市における建物の高さの基準、それとRun Way34を使用した場合の騒音や安全の問題が残るのではないだろうか？ それに伴い深夜の離発着は望めそうにない。特に夜22時以降着陸予定の羽田発便は疑問がある。 「滑走路増設による物理的な拡張面積」を計算しました。・現在の滑走路－新設滑走路との間隔が210m・現在の滑走路－西側平行誘導路間隔が184m・計器進入ではない場合の滑走路－西側平行誘導路間隔が109m・現在の滑走路末端－南北敷地境界までの最短距離が約300m これらより、「滑走路増設による物理的な拡張面積」は、$[210 - (184 - 109)] \times (2500 + 300 \times 2) = 41.85\text{ha} \rightarrow 42\text{ha}$ となります。どう考えても、210m新案の拡張面積20haなど、おかしいとか言いようがありません。容量増加に伴い他の部分も増強されどころか、どこかが減らされてしまうようです。必要エプロン面積や貨物ターミナル面積が福岡より小さいはずの那覇でさえ 90haの用地拡張面積が積み上げられているのに、福岡では20ha未満など、ありえません。もし、210m新案が事業化された場合、実際是那覇を上回る面積が必要になることでしょう。その場合、本当の事業費はいくらになるのでしょうか？ ステップ3では、・東側300m案＝用地拡張面積約90ha、事業費約7500億円・西側300m案＝用地拡張面積約60ha、事業費約5000億円・西側210m案＝用地拡張面積約30ha、事業費約2500億円 となっています。用地拡張面積が那覇空港を超える規模になった場合は、実際には7500億円に近い額が必要になるかもしれず。これに加え、年間約150億円にも及ぶ借地料や環境対策費が引き続き加算されます。30年分だけでも4500億円になります。7500億円＋4500億円＝1兆2000億円 これは新空港よりも高くなります。しかも、前例のない市街地の大規模な用地買収であり、何十年かかるか分かったものではありません。騒音の問題もさらに大きくなります。拡張など、所詮、発着回数は増やせないから、騒音も大して増えないかと思っていましたが、年間18.3万回もの容量が確保できると言い切るのなら、その分影響は大きいはず。騒音は今以上に酷くなり、訴訟にまで発展することは明らかでしょう。やはり、現空港の拡張など、非現実的ではないでしょうか？ 国交省がステップ4で 騒音コンターを出さなかったら、完全な詐欺。PIの精神に反する。騒音コンターのない空港計画など、先進国ではありえない。いくら増設でやっつけてしまいたくても、市街地空港では騒音の問題は避けて通れない。ましてや、過去に最高裁判決で負け、現在でも騒音は環境基準をクリアできていない空港。そんな空港で滑走路を増設し、容量も増えると言い張るなら、騒音はどうなるのか？どう問題をクリアするのか？ について、きちんと見通しを示す義務がある。 滑走路増設など、あまりにも問題が大きく、不可能です。③滑走路処理容量が増えると言い張ると、騒音問題が浮上する (騒音を基準以下に抑え、アセスを突破できる有効手段はない) 滑走路増設など、あまりにも問題が大きく、不可能です。④騒音がアセスを突破するには、多額の対策費が必要 (吉塚辺りなどではマンションも増えており、移転補償には莫大な費用が必要) 現在、私も定期的に利用しているが、空港への交通アクセスは日本国内では一番良いと思われる。しかし、需要の対応に事業の経済性を考えれば、この案が良いが空港周辺の住宅等への影響(騒音・落下物)の不安が消えない。 アクセス利便性は大変評価するが、生活環境への影響は大きい。 空港の存在による騒音問題、そして市街地内に立地している故に存在する、大事故の危険性は 場合によっては生存権をも脅かしかねません。 現空港拡張案は、・容量はほとんど増えない・百歩譲って容量が増えたとしたら、騒音が増える・騒音が増えれば、多額の対策費がかかる・そもそも、用地確保の目処がたない・20haの拡張では狭すぎて何もできない、逆に空港能力が下がる・結局、100ha程度は買収が必要となり、多額の費用と膨大な時間がかかる という、あまりにもお粗末な案です。ですが、残念なことに、素人は「新空港は高い、遠い」と言われれば簡単に騙されてしまいます。この辺は、マスコミが正しい情報を提供するなどで、市民が正しい認識を持てるようにすべきでしょう。 今の空港の問題(空港能力不足、騒音被害、事故の危険性、市街地の破壊)が解決しないばかりか、副作用まで伴う(用地買収、騒音悪化、事故の危険性増大、さらなる市街地の破壊が進行)ので、大反対。そもそも、実現性がない。検討案の俎上に載ることさえおかしな話。 周辺に新しく住み着いた人たちは、今の空港、今の騒音レベルを前提に住み着いたはず。過去に最高裁で敗訴しているのに、拡張するなど予見できるわけがありません。新しい住民が訴えたら、国は勝てないでしょう。昔からの住民も、昔に比べれば静かになったとはいえ、やつのことで勝訴するのに、拡張で再び騒音被害が拡大する可能性が高いとなると、やはり、訴えられたら国は勝てないでしょう。そもそも、拡張など、最高裁、司法を冒流する行為です。 春日市の住民であり、日頃の騒音は悩ましい問題とは感じますが、一方で飛行機を利用することも多く、アクセスの面の良さは捨て切れません。住人の立退き問題等は、きちんとやってほしいですが、本案が妥当と考えます。 騒音コンターについては国は何も言ってない(言えない)。 WECPNL70以上の騒音区域は増設新案の場合どのくらいの範囲まで広がるのでしょうか？

意見分類			寄せられたご意見
			増設滑走路は今まで存在しなかったから 現在の騒音エリア内に収まらうが収まるまいが 増設滑走路だけの騒音コンターを作って その範囲内にある物件には環境対策を行わないとおかしい。現滑走路分の騒音は許容するが、増設滑走路を利用する航空機から発生した分の騒音については 補償しろと騒音訴訟を起こされたら 国が負けるのは目に見えている。 本質的な問題は、「騒音対策区域」が拡がるか否か、ではありません。昔の騒音と将来の騒音とを比較しても意味がありません。比較すべきは、「今の実際の騒音」と「将来の騒音」です。空港周辺の新住民は、今の騒音を前提にマンションを購入したりしています。滑走路増設によって、今より騒音が酷くなるなら、補償を求めて当然です。以前騒音訴訟で負けている国が滑走路を増設するなど、想定外です。国はまず勝てないでしょう。 新空港は景気調整期を経て、国内だけでなく近隣諸国や経済圏など大航空時代を迎え 将来増大が予想される航空需要などにも、余裕で対応可能になるでしょう。拡張案ではそれらの効果も限られ、限界があります。他の効果を見ても 拡張案は効果が限定的。そもそも現空港の拡張工事自体が、騒音対策や 勝てる見込みの無い訴訟、ステップ4にも記載されたように、用地買収の難航 可能性や、埋没遺跡の保護なども加わります。しかもこれらは現空港用地で 航空機の運用を行っていないの工事をやる事になる。 空港長期運用コストが新空港より割高になる事も、民有地代。対策費の 継続から間違いありません。処理能力向上に関する疑問も取り沙汰され、十分なスポット数整備や 国内外ターミナル統合も無理。 そのように実現に関して疑問視される状況では、拡張案の選択は問題外ではないでしょうか。 生活環境への配慮が重要と考える。 騒音の無い生活環境を優先すべき。 便利な空港でも生活環境に悪影響があるのは問題。 周囲の人々への影響を考えると反対。 周囲の住民・住宅などに多大な影響や被害など反対意見なども考慮せねばならない。 この案は、そもそも抜本的方策になっていないのでは？市街地空港の騒音問題、離着陸時の事故の危険性は、かえって増大すると思う。利用時間の制限もそのまま、アクセス利便性の継続の他はメリットが少ない。 増設しても騒音がふえるばかり」との意見は多く出てくると思う。永い目でみると新空港(案)がよい。 現状での大事故の可能性は消えてません。又、騒音対策工事は充分やっていますが、それは居住者対象であります。土地所有者は相場の何倍かの借料が安定して入り、良いでしょうが、その周辺の屋外での色々な騒音で迷惑かかっている事は、特定の人には分かっております。排ガス、CO2、オゾン層破壊etc。環境面から市民(大野大宰府迄含め)大局的に考えるべきであります。 安全性や周辺住民の安心が損なわれないならば、増設の方がいいと思います。今ある所を生かすのは基本です。エコで便利で今の場所がいいです。安く済むし、早くできるし、言うことないと思います。 ・近隣住民には苦痛、空港の南北東西で、最低4回地元説明会をきちんとやるべき。事業化決定して大反対は成田の二の舞になる。 当面の応急策にしかならずない。離発着処理は若干ふえるが、現空港が抱える騒音危険性及び莫大な借地料、環境対策費は永久に続く。人口密集地で、墜落事故が起ったとき、いったいだれが責任をとるのか？ 騒音問題が重視されているので生活環境については細かく考えていきたい。 既に空港周辺は市街地化が進んでいて用地買収は困難である。生活環境を重視すべきであることから騒音が開港直前と直後を比較したら騒音がひどくなるのは明らか。 将来に向けて空港能力の拡大は必要ではあるが、生活環境の悪化を考慮すると増設案は問題が大きいと思います。 福岡空港の環境問題は深刻だから反対。 3つの案の増設滑走路案のメリット・デメリットについてよくまとめられているが、将来を考えると新空港案が良いと考える。借地料や環境対策費が残るだけでなく、騒音による生活環境への悪影響や 墜落可能性が増えることによる安全性の問題は生命・財産にかかわります。 空港能力が高まることは利便性、経済効果の面から福岡に住む者としては大切なことだと思う。しかし、空港周辺的生活環境、社会環境への影響には気がかりな点がある。 空港拡張による周辺への騒音の影響が懸念される。現在でも騒音被害を訴える者がいる事実を重視するべき。 ・公共投資に対し県民あるいは国民の恩恵として経済効果は？・福岡空港の騒音問題はとりわけ福岡市にとって解決すべき重要事項では？ 拡張するにあたって、生活環境への影響は避けられない。生活が一番。生活環境を悪化することは止めた方がいい。 生活環境を悪化させる案は断固として反対。 空港で以前仕事をしていましたが、飛行機の離着陸時の騒音がすごいので(おそらく空港ターミナルビル内にはそれは分からない)、増設は厳しいと思う。 音の影響の範囲が示されておらず分かりませんでした。増設前と増設後では騒音がひどくなるのは明らか。おかしいと思います。 便利になるが、生活環境への騒音の影響が大き過ぎるのでは。騒音訴訟が起れば運航に制限がかけられる可能性もある。 空港を利用する人にとって、利便性というのはとても大事だが、騒音により空港周辺住民が被害を被っていることはそれ以上に問題である。 騒音等、周辺環境に与える影響を自然環境より重視すべきである。(都市部の空港において) 生活環境に配慮していない点が重大な問題と思う。 福岡空港は国内において主要な空港であるが、安全性からも騒音問題からも滑走路の増設は問題があると思います。とにかく生活環境破壊だけは少なくしてほしい。 利便性のことを考えるのも重要ですが、空港周辺的生活環境を破壊しては意味が無いと思う。 早朝から夜間まで離陸の飛行機がひっきりなしでとにかくうるさい。生まれつき住んでいる私でさえそう感じる。筑紫野市の天拝山の頂上から離発着の状況を見てみれば、いかに、住宅密集地等危険な場所を飛行機が離発着しているかよくわかる。福岡市から大野城市にかけての住宅地を飛行機が旋回していること自体が通常では考えられないこと。墜落すれば何百人という住民の死傷者を出すことだろう。増設は反対。 住民のことを考えると、やはり騒音問題が気になる。住み 良い環境があつての経済効果や利便性だと思うから。 住民への騒音の影響が心配。 拡張の必要性は理解できなくもないが、それを実現するためには 住民の理解が必要である。しかし、福岡空港騒音訴訟で負けていることを考えると、住民の理解を得られるとはとても思えない。 地域住民の騒音への不満の声や安全性への不安、国際的な視野で考えると増設は好ましいとは言えない。 人間の生活環境への影響を重要とするのは自明の理。現在の騒音が残る、あるいは現状以上にひどくなる増設には絶対反対。 利便性よりも生活環境、地域コミュニティへの影響を重視すべきと考える。両方を悪化させる増設案は問題がある。 環境問題になっているのに利便性のために空港能力を高めようとしているのはどうかと思う。 便利はいいが、生活環境が今以上に悪化するので反対の住民が多いのではないか。 生活環境悪化が心配。 滑走路増設案では騒音の問題、安全性の問題は確に残るのは仕方ないと思う。高さ制限の問題については、経済効果の面にはマイナスかもしれないが、都市景観という哲学的な観点からは高さに制限がある方が、高層ビルが乱立するよりははるかにましであると考ええる。京都やバリは中心街の建物の高さ制限しているために美しい街並みを維持できている。また、高層ビルが乱立すれば、ビル風の問題や、逆に博多湾からの風が遮られるために福岡市の南東方向のヒートアイランド化が進む可能性もある(東京駅のビルが東京湾からの風を遮る役目を果たしてしまい、東京都心部のヒートアイランド化が進んだとの指摘もある)。需要逼迫緩和はこの程度で十分と思う。世界的な原油高や地球温暖化の問題を考えると、数年前よりは、それほど大きな需要増は考えにくくなっているのではないか。 現状の拡大は問題が多すぎる。 (1)騒音防止が絶対できない。 (2)騒音防止設備に費用が増大する。 (3)メンテナンスの費用増大する。 現状の拡大は問題が多すぎる。 (4)交通量がふえ、排気ガスの問題が多発 また生活環境の問題もこる 増設案は、3案の中の間隔210mを有力案とされているが、拡張規模が小さいように思われる。また、騒音の拡大する可能性は小さいとあるが、果たしてどうか？更に都市の建物の高さ制限も続けられる。要は、夜間飛行ができないのが致命的。 ・周辺の交通混雑にもつながりますので私は反対です。 ・昔と比べて騒音は減っている。 当面の施策として賛成。 世界有数の便利な空港を維持でき、東京をはじめ各地のビジネス客にとって大きなメリット。増設後便数増も期待でき、乗客の利便性一層増す。 投資額がはるかに少なく、土地取得・騒音対策が比較の容易、空港内の航空機の混雑させられる。

意見分類				寄せられたご意見
				当面能力的に十分。今後の東南アジアの旅客増に十分対応できる。
				事業費は新空港案に比べ少なくてすむが環境(騒音・危険等)によくない。
				・将来、環境(騒音)や都市計画に悪影響を及ぼす恐れがある。
				周辺民家への影響を考えると、厳しいのではないかと。
				住居環境への負荷が一番問題ではないかと思います。騒音がひどくならないという検討はおかしい。開港前数日と開港後数日で比較すれば 機種が劇的に変わるわけではないので便数の増加と 滑走路の間隔分騒音がひどくなるはず。現在の騒音と比較するのはナンセンス。
				騒音や安全性についての検討結果には呆れました。騒音がひどくなり安全性が低くなるのは便数が増えることから明らかです。利便性にばかり重きを置かなくてもいいと思います。
				生活環境を第一にするべき。福岡空港騒音訴訟の結果を一体なんだと考えているのか？
				生活環境への影響を最重要点とすべき。
				空港の拡張工事も大事だが、生活環境への影響をまずき ちゃんと調査分析するべき。過去に裁判まで起こされていることを どう考えているのか？
				福岡空港は過去に騒音訴訟が起こされている。生活環境破壊につながる様な工事はしてほしくない。
				住居環境は、切っても切れる問題ではない。つねに社会と向き合わなければならない！
				生活環境をこわしてまで、利便性を追求する必要はないと思います。
				まず生活環境がいちばんです。騒音問題が残ったままでは将来に禍根を残すことになります。
				用地買収や騒音問題を考えると現空港の滑走路増設の実現性に疑問。
				どうしても何らかの工事が必要であるならば、滑走路増設案が適切だと思います。良好なアクセス面、工事期間が新空港案にくらべ早いところや、初期投資はかなりこちらが少ないですし、新空港を建てる建設期間や費用、周りへの騒音問題、環境破壊、アクセス面等を 考えますとあきらかに滑走路増設案が適切だと考えます。まずは滑走路を増設し、様子を見る。それでも将来的な需給面で問題が出てきたら 改めて新空港案を考えるべきであると思います。
				生活環境問題(騒音)は重要。騒音が今のままだからいいということにはならない。
				騒音問題を早急に改善しなければならないと思う。増設は環境基準にも逆行する行為ではないでしょうか？ 可及的速やかに騒音を減らさないといけないのでは？
				周辺区域は過去に騒音訴訟を起こしています。今度訴訟を起こされたら大阪国際空港なみの制限を課せられるのではないのでしょうか？
				安全・安心そして騒音の無い交通・運輸体系を整備して下さい
				現在生活している人々の安全や騒音を考慮すると反対。
				利便性は気になるが、騒音問題が解決しないことは大きな問題だと思う。
				一番現実的に近い方法ではないかと思えます。アクセスは申し分なしですし、余り費用もかからない方法だと思います。
				しかし、騒音を考えると新空港案もよいと思う。
				東区に住んでいて、騒音は慣れているため気にしていないので、現状の良好なアクセスがなくなると困る。国内有数のアクセスのよさは本当に便利。
				現在の空港では、将来不足するであろう点を、補う必要があると思います。安全面も生活環境も現状よりも良くなることは最低でも必要な条件であると思います。
				騒音被害にあっている人達の意見を一番に考えて欲しいと思います。
				滑走路が一つしかないというのは能力的に低いということは理解できます。しかし、滑走路を増やすなら生活環境への悪影響が出るのは避けられない。他に対応策があるのであればそちらにするべき。
				騒音コンター図が無い。事業期間の具体的期間が示されていないのに 何故か増設案の方が新空港案よりも短期間でできるようなことが書いてある。用地買収が可能であるように書いてあるが、その根拠は不明。必要なことが何にも書かれていない。何にもない何にもない全く何にもない 最低のレポートでは。
				現段階において増設案は反対です。騒音を減少させる姿勢が全く見られない。今の騒音区域内に騒音が収まればいいという問題ではない。
				滑走路増設には反対。環境対策を全く考慮していない。現状より騒音区域を減らすような対策を取るのが当然なのに 現状と同じか広がるような対策をとうとうするのには信じられない。
				増設することで利便性は維持できるが、騒音問題は何ら解決しない。これは環境基準の可及的速やかに騒音レベルをクリアするという 文章と相容れないと思う。
				生活環境に対する配慮を願う。
				騒音訴訟が全国の空港で行われていて国側が敗訴する事例が近年多々あります。もっと騒音問題を解決する方向で進めないのでしょうか？
				事故や生活環境への影響を考慮してほしい。
				生活環境へ影響を現状よりも大幅に減らす方法でやってほしい。
				効果が小さい、しかも実現性がない。処理容量はスポット不足などからレポート通りには増えない、用地買収難航、騒音アップ、危険性アップ、etc
				騒音が迷惑。
				今の住まいが近いので便利がいいので、最初のうちは騒音を気にしていたのですが、今は利便性の方がいいので。
				増設する場合は一長一短があると思われるが、国際線の離発着等が増えるので増設案も一案ありと思いますが、騒音・環境問題等がクリアできればいいと思う。
				①騒音がひどくなる(自宅でのテレビの音が今より聞こえなくなる)
				滑走路増設にあたってのデメリットの部分を考えても、新空港建設するよりもずっといぶんメリットがあるだろうと思います。現在ある空港周辺の理解をえるための努力も大変かと思いますが、滑走路が1つ増える事で今以上の(たとえば騒音など)住民への負担が増えるという感覚はあまりないと思う。それよりも新空港の場所にうつる事がマイナスにとる人が多いのでは・・・？今の場所はとても特利なので、少々高くても飛行機を利用していますが、空港に行くまでの過程がめんどいとなると、移動時間が多くても別の交通機関をつかうと思います。
				増設については周囲の方の騒音が気の毒である。
				周りの方への影響を考えると色々大変な事がわかりました。
				・近くに住んでいるが騒音がウルサイ。
				今の場所が便利で良いと思う。但し、騒音問題を解決すれば、あとは借地料の問題、今は不景気なので新空港は必要ない。
				一番安く、利便性も良いんだろうけど、空港周辺だけでなく、市内の飛行機の騒音等がひどくなるんだろうし、移転がいいのかな。
				地元の人のストレスが大きくなりそう。
				現実的で良く、cost performanceには優れていると思う。
				ただ騒音対策と今後の福岡市の都市としての発展に関しては限定的となり夢は無い。
				滑走路がふえると音のことなどがいろいろ困ることがあるのでちょっと反対かと思う。でも交通はこっちのほうがいいので、あまりわかりません。
				滑走路が増えることによって今の空港が利用できるのであれば一番いいかなと思いますが、空港の近くに住んでる方たちの騒音等はかなりのものだと思いますのでどうなんだろうかとともに思います。
				騒音問題が課題。
				夜間の騒音が心配。第二次的な被害が多い。
				福岡市に住んでいるのですが、くもりの日などは、下の方を飛行機が飛んでいるので、騒音がひどいです。滑走路が増えるという事は、飛行機の便数も増え、騒音が増えるという事につながると思うと段賛成ではありません。
				予算面では現実的かもしれないが、周辺の環境を考えると一概に良いとも言えない。
				現空港地で騒音や高層ビルの建設、便数に関してクレーム等がないのであれば、増設すべき。
				騒音も今後中型機やプロペラ機が見直され、緩和されていくと考えられる。
				いくら滑走路を増設しても、市内への影響は増える一方だと思う。電波障害や、高層ビルが建設できないなど、都市として不愉快な点が出てくる。増設したら、規制がもっと厳しくなるみたいなので、福岡市が将来に期待が持てなくなる。
				空港周辺地域への騒音を減らす考えは無いということですか？
				騒音が与える生活環境への影響が心配です。
				住み慣れた土地を接収され騒音による苦痛を受けた住民のことは考慮しないのですか？
				騒音で長い間苦しんできた住民の生の声を聞いて欲しい。
				これ以上騒音を酷くして生活を壊さないで欲しい。
				生活環境に影響があるので絶対に反対です。
				住民は国に騒音軽減を求め裁判を起こしたが 滑走路増設による航空機増で 騒音がさらにひどくなることについて考えたことはあるのか？
				利便性は重要であるが、そのために空港周辺住民が さらに長期にわたり騒音に苦しめられるのは許されない。
				地域住民として騒音で生活環境が悪化する案は 絶対に容認できないと考えます。

意見分類			寄せられたご意見
			騒音や安全性の問題があるのに、利便性だけで物事を考えてはいけない。 都心へのアクセスや利便性は、増設が望ましいのは当然ですが、騒音など住環境を考えれば難しいと思います。仕事でよく利用して便利なのですが、以前春日や野間に住んでいた時の騒音には閉口しました。 無理。航空機が福岡市上空(住宅地)を飛行する自体、問題がある。 環境問題及び安全面から増設はすべきでない。(金より安全が優先)アジアの入口でもある大都市「福岡」のビルの低さに伴い狭い土地が有効活用されていない。街全体が貧弱に見える。用地買収は困難と思われる。 生活環境を大切にもらいたい。そのためには少しの不便は我慢する。 騒音で生活を壊すのは嫌だ。 騒音による周辺環境への影響を考えると 増設は止めた方がよい。 増設するには必ず騒音による環境の悪化と便数が増えることによる 安全性の低下が発生する。 騒音による周辺の環境への影響が心配。裁判を起こされたらどうするのか？ 現在でも騒音対策でお金がかかっているのに さらに騒音を続けるつもりなのか？ 生活環境は守らないといけな。生活環境が現状と同等か悪化するようでは話になりません。 生活環境が壊されていくことは嫌なので、反対です。 騒音による周辺住民への悪影響や地域コミュニティの破壊は深刻なので 反対です。 現空港に滑走路を増設するのは、今までの関空や中部といった 動きと逆行します。騒音を減らす考えは無いのでしょうか？ 利便性も大切だが、そのために生活環境を破壊することは許されない。 騒音による生活環境への悪影響が現在でも続いていることは無視するのですか？ 騒音による周辺住民の生活環境への悪影響が大と思う。 生活環境への配慮が全く感じられないが騒音問題はどうか考えているのか？ 騒音被害を残したままで現空港を拡張する意味が あるのかと考えると、疑問が残る。 騒音による生活環境への影響は大変な問題だと思う。 生活環境への配慮が一番大事だと思うが、どの辺に配慮してあるのかが分からない。騒音被害は減らすのが当然であって騒音エリアが広がらないからいいなどという ふざけた結論はやめてほしい。 空港能力の向上のために周辺の生活環境を破壊することは 本末転倒であり許されない。 空港周辺の環境に配慮していないのは問題外ではないでしょうか。 周辺環境への影響が残るのは大きな問題です。 現空港のデメリットの表現が少なすぎる。 例:騒音が残る→今よりもひどくなる(増便の結果) 都心部の高さ問題→今後福岡都心では高層建物がたてられない。 吉塚・箱崎の騒音問題がひどくなる事が何もふれていない。 諸案は返って騒音問題が発生し、返って逆効果。 社会環境を無視するわけですね？ 生活環境に配慮して下さい。 生活環境への影響が大きい。安全面からも住宅地に航空機が墜落したら、とり返しがつかない事態になる。 増設案は生活環境への悪影響が大きい。 生活環境への影響が懸念される。生活環境を破壊しては元も子もない。 騒音の周辺環境への影響を考えると騒音区域が広がる可能性すらある 増設案は選択肢としてあり得ないと思います。 騒音による環境への影響が大きいと思います。 騒音による生活環境への影響が心配。 生活環境が重要なのに改善する気が無いとは思えません。 ・騒音対策に対する考え方が甘い。現在の騒音対策区域内を想定しているのが甘い。区域は広がるはずだと思います。 住民に迷惑かけている騒音問題、危険性がまったく解決されない。その人達を犠牲にして回数だけ増すのは基本的に解決策にならない。 騒音問題もさして問題ないのではないか。福岡市民は飛行機と共生していると思う。とても、飛行機を身近に感じていると思います。 ②騒音、高さ制限、借地料等、の問題点がある。 ・騒音が今以上に増える。 現在の近隣住民に対する騒音対策がどのようになっているか知らないが、いっそうの対策が必要。 騒音による環境問題は避けられない重大事項なのに何ら対策が示されていないのはどういうことでしょうか？ 空港能力の向上には必要だが、騒音で環境を悪化させることは許されない。 生活環境破壊には抵抗がある。 騒音による環境への悪影響や借地料を得ている人と得ていない人との 感情的しりからくる地域コミュニティへの悪影響が続くことは許されない。 生活環境を考えると増設案には反対。 騒音反対！ 空港周辺地域への騒音を考慮すると生活環境への悪影響は避けられない。 福岡空港の能力拡充は必要だが、便数増による周辺への騒音の影響や安全性の低下は避けたいので 増設には反対です。 生活環境に配慮しているとはとても思えない酷い内容。 周辺の環境対策を行っているぐらいなのに さらに騒音が増える可能性すらあるような施策をするとは 信じられません。 多少利便性が悪くなくても空港周辺の環境への影響の方が重要だと思うので 反対です。 環境問題が重要です。 周辺の生活環境への影響が大きいので、拡張は慎重に進める必要がある。 利用時間の制限と騒音の問題が確かに気になる面がある。しかし、現状のアクセスを有効に使えることは利便性がいいと思う。 騒音問題など、しっかりと解決すべきだと思った。 騒音が残ることが一番の問題点だと思う。 予算も少なく、早い段階で実行可能だが、近隣の市街への配慮や安全問題にしばられ、フルに活動できない可能性があると思う。 周辺への影響や事業費・工期の面で良いものと思いました。 アクセスの利便性が高くて良いと思うが、利用時間に制限され、騒音が気になる。 安く、はやくできるという意味では非常に利点が多いけれど、周囲の騒音問題も考えると実現するのはむずかしいと思う。 西側配置改良案で良いと思うが、騒音運航制限は解消されず、今後の発展には限定される。 費用が「新空港案」と比べて少ないのは良いが、周辺に住む人々などに影響が出るのが問題だと思う。私はこの案はいいと思うが、近隣の住民は反対と思うのでそれはどう解決するのだろうか。 騒音問題は多いであろうが、裁判問題に発展した場合、どのぐらいの額を近隣住民に支払う必要があるのか。 ・環境破壊を生じる。 現在、飛行路の直下に住んでいるので、やかましくてかわない。又、落下(墜落)するのではないかと心配している。 万が一周辺国で戦争(事変)でも起きたら、騒音で眠れなくなる。 事故が起きた場合の被害の大きさ、騒音、夜間の利用制限など現在の福岡空港の問題点が解決されません。 もう少し都心から離れていればよいのだが。増設では騒音の問題が拡大する。敷地の面積が絶対的に狭いのが致命的。借地料、騒音対策費を考えると新空港建設が経済的。貨物の処理が間に合わず、他の空港へ流れている状況は変わらない。この場合には建物の高さ制限と運用時間の制限緩和が必要。 空港の利便性を考えると有利。事故の重大性や、環境等の費用負担がどうなのか。 騒音問題が増すことになり、住民の意見を取り入れて行うことが重要。 高さ制限については、空港があることで定められているのか。防音が課題であるがそれをふまえ増設すれば、地域住民は不満は増大するばかり。理解してもらえよ

意見分類			寄せられたご意見
			うに何も知らない私たちにもドンドン利便性を教え上げていくべき。
			・日本一利便性の良い空港であり、新たな環境問題等を引き起こすことが少ない。
			・現空港周辺地の騒音対策での状況がもっと詳しく知りたかった。(観測地点周辺部です)
			騒音、時間的制約、交通渋滞等、40年後50年後に汚点を残さない様、東京の様に羽田、成田等で分散。
			(例) 国外(アジア近隣) 国内線で、遠いヨーロッパ、アメリカ、中南米、オセアニア等で考えたらどうですか。
			騒音対策をすればいいと思います。
			かつ走路を増設したら、そう音問題が今まで以上大きくなるので、安全面を考えたりするのもふくめたら、あまりよくないと思います。
			滑走路増設に今までは賛成の方でしたが、現在の空港の場所において、他県にない交通の便利性においてなど、良い立地にあると思っていましたが、空港周辺の騒音問題や将来の起こりうる人的ウイルス問題、電磁波の問題等を考えると新空港増設案の方に賛成です。現空港に滑走路増設した方が福岡の都市発展にはつながると思いますが、お金より福岡住民への人的環境を考えると新空港案の方が・・・私は電磁波に弱く、そのような体質の人達が空港周辺にはたくさんいると思いますが、その体の異常に気付いてない方々もたくさんいると思います。そういう影響も考えて頂けたらいいと思います。
			欠: 騒音を考えると・・・
			発着回数がわずかに増加するだけで、騒音問題や24時間運用の解決にならないため、あまりメリットはないのではと思います。
			事業費の考え方が新と対等ではない。
			②騒音の特にひどい土地も全て買上げる
			などの費用も含めて新と比較すべき。②が実現すれば、24時間化ができるかもしれない。
			・ある程度の制約は必要だと思います。近隣のためにも。
			近隣のには現在とさほど変わらないので、適当にあしろう。
			問題は多いが、場所が良いので、今の所で良い。
			騒音に関しては、昔からある場所で地域の住民は選んでその場所に住んでいるので問題はないと思う。今のまま深夜のみ使用しないという考えでよいと思う。
			まちづくりや地域振興について、ご承知のように空港周辺には騒音のための移転跡地が多数あり、空港によって分断された、都市の中の過疎のまちと言われております。空港が発展すればするほど空港周辺は益々過疎化が進むでしょう。今日まで空港の為に迷惑を受けている人たち、負担をしている人たち、協力している人たちに、福岡空港の成り立ち、利便性、経済効果の点から、どれだけ利益還元を行うか、痛みをどれだけ和らげるかが行政の責務だと思います。この点からも、評価内容に加え、空港周辺のまちづくりについて(移転跡地の有効活用等)、方向性でも示し説明会を開催して頂き、その上で最終的な決定をされることを要望いたします。
			どうしても搭乗客が増えるんでしたら賛成します。
			現空港を活用してもらいたい。搭乗代金が千円くらいまででしたら負担してでも(地権者に迷惑をかけてるんだから騒音対策費として・・・)
			増設案のメリットはわかるのですが、今より更に増便になるのなら騒音問題が もっと深刻になると思います。今でさえ住民は我慢を強いられているのに これ以上発着が増えれば耐えられないと思う人も多いと思います。 実際私は住み替えを考えたりしていますが、家庭の事情でそう簡単にはいきません。 個人の事情を考えてたらきりがなくと切り捨てられるのでしょうか？ こんなに都市部と接近している空港は世界でも少ないのですから 騒音問題は絶対考えてほしいです。住民の生活のことも考えてください。 それと、今までの何度かの事故は幸い人命にかかわる大事故には繋がっていません。 でもこれほどビルや住宅スレスレに毎日多数便が行き来する今の状態は いくつか大事故が起きるかヒヤヒヤしています。 校庭に部品落下の件といい、このまま増便にしたら安全面でも大きな問題を抱えることになりませんか？ 起きてしまってからでは遅いです。 費用の面やアクセス面はメリットかもしれませんが一番大事な安全面や住民の生活面等は十分に考慮して検討されるべきだと思います。
			実現可能性が極めて低いので反対です。 本当に空港能力が高まり、騒音などに対する周辺住民の理解を得ることができ、用地買収も速やかにできるのなら賛成しますが、それは無理です。 もう諦めたほうがいいと思います。
			無理です。 もう、諦めるべきです。 容量は1割しか増えないし、悪影響も大きい。 正々堂々と騒音コンターを提示すべき。
			【現空港の滑走路増設が絶対に無理な理由】
			・騒音で裁判沙汰必至、最高裁判決で国は負けている。なのに、さらに騒音が酷くなる拡張など最高裁を冒涇する行為。
			・騒音は現在でも環境基準をクリアしていない。だから環境アセスメントをクリアでず、事業化できない。
			・そもそも用地買収が何十年かかるか見当もつかない。落花生畑の成田でさえ、建設決定から40年以上経っているが、未だに用地買収が完了していない。市街地の福岡ではもっと無理。現に、福岡空港の南東側誘導路直線化事業では、買収面積3ha弱、補償対象物件10数件しかなかったにもかかわらず、用地買収に7か年もかかっている。
			・マンションが制限表面に抵触する 「あなたのマンションは飛行機の運航の邪魔になっちゃいます」なんてマンション住民に説明できるか？
			・新たな移転補償が発生する。これまでの田んぼや戸建ての補償ではなく、マンションまで対象となる。いったいいらかかるのやら？
			・移転補償で、さらに市街地が壊される 市街地の真ん中に使えない広大な空地ができる。これでは都市計画もヘツタクレもない。
			・航空機事故の確率がさらに高まる 今でも数十年に一度の確率なのに、これが発着回数の増加率だけアップする。
			③滑走路処理容量が増えると言い張ると、騒音問題が浮上する (騒音を基準以下に抑え、アセスを突破できる有効な手段はなく、ひたすら補償するしかない)
			検討する価値なし！ 用地買収できないくせに。おまけに騒音は増える、論外！！
			滑走路増設など無理、実現不可能。滑走路増設に不利になるから、わざと記述していないのだろうが、滑走路増設するには、用地確保と騒音被害拡大という極めて大きな壁が立ち塞がる。市街地の何十ヘクタールの土地を短期間で買収した事例など民主主義国家ではどこにもないだろう。道路整備の事例からも明らか。騒音被害拡大については裁判沙汰になることは避けられない。空港では飛行ルートが少しでも横にずれると、吉塚など必ずマンションも林立する住宅密集地の上空を飛行することになる。一方、海上空港がアクセス施設の用地確保や裁判で実現できなかったなどの事例はない。
			滑走路増設は実現性がない。 空港計画の基本中の基本である『騒音コンター』が出されていない。滑走路増設は騒音の影響が広がるが、どこにどのくらい拡大するかが全く示されていない。正確な情報が示されたら被害が拡大する住民は納得しないだろう。騒音コンターという基本情報を提供せずして、滑走路増設に決めるなど、決して許されない。
			絶対反対。騒音コンターを示すこともできない案など話にならない。市街地空港を語る上で騒音コンターを示さないなど、先進国ではあり得ないこと。
			滑走路増設など無理、諦めなさい。
			②滑走路処理容量はもっと増えると言い張ると、騒音の影響が拡大しないと言い張れなくなる。
			③騒音の影響が拡大すると、環境アセスメントを突破するため、多額の補償費を想定せざるをえなくなる。
			滑走路増設は空港能力が低いから絶対反対！！ ■滑走路増設(西側配置210m間隔改良案)の『空港能力』 上記の滑走路処理容量の比較を踏まえ、実際の空港能力について、考察してみます。 ◎滑走路増設でも『滑走路処理容量』は1割程度しか増えない ステップ1、4の詳細版から、現状、誘導路二重化、滑走路増設の滑走路処理容量を見ると、やはり、経済界が指摘していたように、滑走路増設(西側配置210m間隔改良案)では、容量は1.13～1.15倍(離着陸同数～着陸割合67%以下)しか増えないことが明らかになりました。 ◎「滑走路増設だけ」では、2～3回/時しか増えない しかも、容量が増える分の半分近くは、前提となっていた誘導路二重化の効果であり、純粋な滑走路増設による増分は、2～3回/時程度しかありません。 容量がたったの2～3回/時しか増えないのに、事業費2000億円、既存施設の更新費用、騒音被害の拡大＝騒音対策費の増額、事故の危険性の増大という副作用を及ぼすのなら、止めたほうが良いのではないのでしょうか？ ◎「2～3回/時増える」さへ疑わしい しかも、西側配置210m間隔改良案の容量は、那覇空港の2700m滑走路増設210m間隔案との比較から、そもそも水増しされている可能性が非常に高いと考えられます。 実際は、誘導路二重化と比較して、ほとんど増えないと疑われます。 ◎実際の『空港能力』はほとんど向上しない さらに、仮に滑走路処理容量は詳細版記載の通りになるとしても、肝心のエプロン面積(スポット数)は、誘導路二重化でも現状より2スポット程度しか増やせません(ステップ1詳細版より)。 滑走路増設(西側配置210m間隔改良案)も、拡張面積がたったの20haしかないのに、ほとんどスポットを増やせないと考えられます。 なぜなら、ステップ1詳細版でスポットを増やせるとしていた西側ターミナルオープンスポットの2つは滑走路増設の場合は平行誘導路がくるので増やせず、増やせるのは現実物ターミナルの場所ぐらいしかありません。 つまり、滑走路増設でもスポット数は現状とほとんど変わらないので、シミュレーション上の「滑走路処理容量」が増えても、『スポット容量』が増えないので、実際の空港能力はまるで向上しない可能性すらあります。
			現福岡空港の立地については各地の主要都市の中でも秀逸で、無理なく滑走路の増設が叶うのであれば合理的である。しかし、現実には決して広くはない敷地に滑走路の増設を行うのは無理があり、またその後の拡張性についても絶望的である。更に、非常に市街地に近い離着陸航路エリアでは、増便による騒音被害についても気掛かりである。
			現在、博多区に住んでいるが、空港が近いため騒音等は致し方ないことと思っている。今あるものを活用していくことの方が問題も少ないと思う。
			反対、③近距離の空港としてのメリットはあるが、地域の住環境を全く無視したものである。増設賛成者は、地域住民の毎日の騒音を聞いてみることだ。経済的にはメリットがあるのは理解できるが、住環境を最善なものにすることが施政の基本である。
			改良案の航空機騒音が「拡大する可能性は小さい」と報告されていますが、航空機上昇域の空域幅が広がること、又、機数が増加することで、WECPL増加地域が多くなると思います。又、最近では運航方法の工夫による騒音低域が遵守されていない様に思われる。テレビ音の中断が多くなった。
			他の空港に比べ、福岡空港は町民にとって利便性もよいので、現在の空港滑走路増設案が望ましいと考えるが、課題は惜地料と騒音問題と思うが、科学技術の進

意見分類				寄せられたご意見
				歩で少しでも解消されることを望みます。 利便性・事業費を考えても、現空港増設案に賛成です。 近隣住民への対策は充分して下さい。 改良するなら西側配置210m案。しかし箱崎地区の騒音対策が問題である。 ・我が家のある春日の騒音がますますひどくなるので反対。TVは聞こえず、目は覚める。 『航空機騒音の影響区域が拡大する可能性は小さい』と、あいまいな表現であるが、騒音評価WECPNLは機数の定数があるので、拡大することは確かです。拡大エリアなどを記載すべきと思います。 西側配置(間隔210m)改良案に賛成します。期間も7年と短期で済み、騒音区域が拡大する可能性も小さく、工事費用も少なくて済むのですから。 周辺の迷惑を考えるべき。 いろんな問題があるが、この案が良いと思う。(特に借地料と環境問題を除けば) 増設しても処理容量が大きく変化するとは思えない。中央区に現在住んでいるが、飛行機の騒音がたまらない事が度々ある。近辺の住民の対策が大変だろうし、事故時の危険度が増す。 増設に関しては行った方がいいと考えますが、しかし離発着の騒音を考えたと近隣住民にとって今以上の騒音が増えることはストレスになることは間違いないと思います。 地権者等の意見の尊重とあるが、空港周辺居住者は、無料の健康診断などの面において優遇されており、空港の公用性を考えた際には少々の反対は仕方ないと思う。 うるさそう。 滑走路付近に住んでないので騒音問題とかはよくわからないが別に増設してもよいと思う。 自分は現在の空港の近くに住んでいて、家の上を飛行機が飛んでいてたびたび騒音でなやんでいるので、あまり行われてほしいとは思わない。 地域住民の事を第一に考えて改良などをくわえて欲しいです。 私はこの案に賛成です。騒音はあまり変わらないが、環境破壊は少ないと思う。 時間が市街地などの高さや騒音など長期的にみたら悪いと思。 用地買収、騒音問題、現空港周辺の高さ制限の問題があり将来性も期待できない。 周りの住民に迷惑がかけられないのなりたいと思う。 滑走路を増設することによって、一度に多くの飛行機が使用できるのはいいが、騒音影響が拡大すると思うのに、可能性は小さいと書いているのはどういう検査を行ってそのような結論がでたのか気になる。 騒音の問題などはあるが、交通の利便性、環境への影響が小さい面を考えると将来的な増便への対応は困難だが、個人的には増設案に賛成。 航空機騒音は私だけでなく他の人たちも気になることだと思うので、その点は問題だと思います。 より騒音が増えるのは周辺住民に迷惑だと思う。 空港近辺に住んでいる人とか滑走路増設のために立退きをしてもらうことになるので、それが一番気になることです。 やはり街中であるため様々な建物が移設しなければならないことがあるため、すべての人の幸せを考えるとあまり理想的ではないが、西側配置(210m間隔)では約5件と被害が少なく良い計画だと思いました。 住宅を取り除くことは、住む人に迷惑がかかると思った。 でも空港周辺に住んでる人は困るな一と思った。 増やすのは近所の家などを取りこわさないといけないのでやめた方がいいと思う。 周囲の状態からはあまり同意できない。 私は増設には反対です。近くには博多の森陸上競技場があり、ひんばんに大会も行われます。現段階においても騒音によりスタートがずれたり、そのおかげで集中力も切れたりするので、これ以上の離発着の回数が増えると騒音の回数も増えてしまうので、移転に賛成します。 とてもべんりになるが、生活環境や自然環境の事を配慮しなければいけないと思った。 東アジアとの結びつきが強まるなど外交がすすむことはいい事だと思うが、騒音が残ったり、環境・安全の視点から見たら問題が残ると思う。 ・ただでさえ空港騒音の問題が騒がれている中、増設案で他に対策はないの？ 現在の空港を壊すことなく、使用することができるが、24時間の使用が無理なことと、周辺の住民への配慮が必要となるので難しいのではないかと思う。 最も安価だが、安全性や騒音問題が改善されない。 借地である以上、また周辺環境等に永遠に地主の調整が必要であり、継続的な人的、物的コストを考える必要がある。 問題は騒音と発着陸の事故。この辺は頑張って頂きたいです。 増設は周辺への騒音の影響が大きいので反対。 未来ある子どもたちに騒音や航空機墜落のリスクを残しておいて良いとは思わない。 空港による地域の分断や騒音による生活への悪影響は大きい。将来も騒音が続くなど許されない。 生活環境への影響が一番大きい。 騒音に苦しんでいる住民への配慮は無視ですか？ 周辺の生活環境を考えると増設案は支持できない。 騒音問題はとても大きな問題。 空港能力の強化は必要不可欠だが、しかしそれが周辺住民の生活環境に悪影響を与えてはならない。 生活環境への配慮が必要だが、全く考慮されていないように思えます。 生活環境に悪影響があることを分かりながら滑走路を増設する必要があるのか？ 滑走路を増設することによってさらに騒音の悪化や地域コミュニティの崩壊、安全性の低下などが危惧されるので絶対に反対です。 現状では十分機能が果たせないの何らかの対応策は必要だが 騒音がひどくなり環境を破壊することは反対。 西側配置改良案が最適 <理由> 1.社会環境に与える影響が少ない。 但し、現在でも周辺地域は航空機騒音等に悩む人達も多い。滑走路が増設され発着回数が多くなれば、低騒音機の導入でも騒音被害は避けられない。 社会環境に対する抜本策(騒音対策・環境整備・移転補償・借地料等)の見直しが必要である。 ※滑走路増設方策代表案は良いと思います。 三、騒音が第一の問題点 即応性があり費用投下も少なく効果的である 周辺住宅の理解等が必要であるが 保障 移転案など多種多様の理解案の提示と 該当住民の要望を取り込んだ解決委員会の設置も必要と思われる ・借地料、環境対策費が継続し10年で200億以上が必要となり、安全面、環境面での リスクも増大する。 現空港の抱えている問題点(騒音、安全対策、高さ制限による街づくりへの制約等)の根本解決につながらない。 増設案では環境基準や需要予測値が満たせない。安全性も疑問。反対です。 騒音による周辺環境への影響が現状でも大きいのにさらに拡大するつもりでしょうか？ 騒音が減らない限り反対。 人間が生きていく以上、生活環境を重視する必要がある。生活環境を悪化させる増設案には絶対に反対です。 騒音が生活環境に対して与える影響についてもっと詳しく調査して示してもらいたい。騒音が現状と同じかそれ以上に増えるのであれば反対です。 増設案では旅客需要の増加に対応できないし騒音も残り安全性も非常に不安。増設案には反対です。 環境基準をいつ達成するつもりなのか？ 増設にしたら永久的に環境基準達成は困難であり、そんなフザケタ話は無いと思いますが。 騒音がひどくなると思うが心配なのか。騒音がひどくなるのなら、受益者負担として利用者・航空会社から一定の費用をとるべき。 空港への交通の利便性は非常に良いが、将来的に長い目で見た場合、利用時間の制限があること、空港周辺の騒音問題が残ること、建物の高さ制限が残ることなど、問題が継続する点が多い。 騒音問題が気になります。騒音問題対策に力を入れていただけると利便性から考えれば、新空港より良いと思います。 音の問題もあるでしょうが、今まで利用しやすかった事から増設の方がいいと思う。 滑走路を作るとおそらく近隣の方からの苦情、もしかすると反対運動などがおこる恐れがあるので、それが心配ですね。 問題点も軽視できないようなことばかりで、周辺住民への配慮等が必要なんだと改めてわかった。

意見分類				寄せられたご意見
				現在の交通の便、都市からの近さから考えると、増設案に賛成です。近隣に住んでいないので、騒音の問題等は別として・・・。 あとは飛行機見学に行った時、下からかっこよく見えるから。 便利だと思うが、騒音問題や安全性の問題があるので必要性を感じない。 近くの住民、市民の理解があれば、増設した方が良いのでは。 騒音問題はそ地域の方でないとわからないところもあるが、現状とあまり変わらないのであれば。 周辺住民を含めて生活環境へのマイナス面を考慮されて、増設案が実現へとむかわれることを希望します。 近所への迷惑を配慮してあれば良いと思います。 ・住環境の問題点がある。 周りの住民に対する音がやっぱり1番気になります。 混雑が少なくなり費用もいばんおさえられるのはいいが、住民問題が大きくなると思う。 周辺の人に騒音があるというのは少し考えますが、コストの面では滑走路がもう1つあった方が便利だと思います。 騒音が続き生活環境が悪化するので増設は反対です。 周辺住民の生活環境を考慮しない増設案には反対です。 増設案は騒音の影響が大きいので反対です。 私は博多区内の高校だったので空港に近いことで制限はありましたが、騒音もさほど気にはなりませんでした。都心からこれだけ近く利便性に優れた空港は他県にはなく、福岡空港・福岡県のアピールポイントであると思います。滑走路増設の際には近隣の道路整備、立ち退きなどもあり、住民の方との協議が必要になるかと思いますが、市民の税金を多く使わずにすみ、且つ利便性は保てるなどのメリットを伝え、もちろん住民の方が納得した上で進めていただきたいと思います。個人的な意見ですが、両案にメリットがありますが滑走路増設案のメリットの方が福岡県にとって大きいのではないかと思います。 ・依然として市街地にあるため、周辺地域の騒音、事故のリスク、高層建築の制約など マイナスの面が解決されない。 生活環境に配慮しない増設案には反対です。 反対。騒音コンターも示せないとは、国自らが問題があると認めているようなもの。 ・増設案の場合、騒音の影響が将来的に続くことになり、騒音区域が広がる可能性もあります。1) 騒音問題 ・航空機騒音に係る環境基準を全く満たすことができません。・福岡空港騒音公害訴訟において「受認の限度を超え、人格権が侵害されている。」として住民の請求が一部認められました。（福岡空港PIステップ4 PILレポート詳細版の15ページより） ・滑走路を増設した場合、再び福岡空港騒音公害訴訟が起こされる可能性があります。その場合、大阪国際空港（伊丹空港）と同様の運航制限が課せられる可能性もあります。〈大阪国際空港（伊丹空港）における運用上の制限〉 ・使用機種の種類（3発機以上の離着陸禁止） ・利用時間は7時から21時までの門限（21時から翌7時までの離着陸禁止） ・一日の離着陸回数が370回までに制限（ジェット機枠200回、プロペラ機枠170回） 離着陸可能回数は約13.5万回/年。 http://fukuoka-airport.sakura.ne.jp/web/img/pi-step4b.pdf 増設案を実施しても運航制限される可能性が極めて高い事実を公表していないのは レポート製作者の悪意を感じます。増設案を実施しても離着陸回数は増えないので 増設案には反対です。 3案の比較の結果、工期、費用、騒音等の問題からも西側改良案が優位であると思う。 1) 騒音問題 ・増設案の場合、騒音の影響が将来的に続くことになり、騒音区域が広がる可能性もあります。 ・航空機騒音に係る環境基準を全く満たすことができません。 ・福岡空港騒音公害訴訟において「受認の限度を超え、人格権が侵害されている。」として住民の請求が一部認められました。（福岡空港PIステップ4 PILレポート詳細版の15ページより） ・滑走路を増設した場合、再び福岡空港騒音公害訴訟が起こされる可能性があります。その場合、大阪国際空港（伊丹空港）と同様の運航制限が課せられる可能性もあります。〈大阪国際空港（伊丹空港）における運用上の制限〉 ・使用機種の種類（3発機以上の離着陸禁止） ・利用時間は7時から21時までの門限（21時から翌7時までの離着陸禁止） ・一日の離着陸回数が370回までに制限（ジェット機枠200回、プロペラ機枠170回） 離着陸可能回数は約13.5万回/年。 http://fukuoka-airport.sakura.ne.jp/web/img/pi-step4b.pdf 滑走路を増やせば滑走路処理容量が増えるという前提が、騒音問題で運航を制限されて滑走路処理容量が増えない可能性が極めて高いという事実によって 崩れてしまいました。滑走路処理容量が制限されては滑走路を増設しても無意味なので滑走路増設案に反対です。 1) 騒音問題 ・増設案の場合、騒音の影響が将来的に続くことになり、騒音区域が広がる可能性もあります。 ・航空機騒音に係る環境基準を全く満たすことができません。 ・福岡空港騒音公害訴訟において「受認の限度を超え、人格権が侵害されている。」として住民の請求が一部認められました。（福岡空港PIステップ4 PILレポート詳細版の15ページより） ・滑走路を増設した場合、再び福岡空港騒音公害訴訟が起こされる可能性があります。その場合、大阪国際空港（伊丹空港）と同様の運航制限が課せられる可能性もあります。〈大阪国際空港（伊丹空港）における運用上の制限〉 ・使用機種の種類（3発機以上の離着陸禁止） ・利用時間は7時から21時までの門限（21時から翌7時までの離着陸禁止） ・一日の離着陸回数が370回までに制限（ジェット機枠200回、プロペラ機枠170回） 離着陸可能回数は約13.5万回/年。 http://fukuoka-airport.sakura.ne.jp/web/img/pi-step4b.pdf 現在では過去の騒音問題の反省や用地買収の困難から 海上新空港が主流でありこの流れに逆行する滑走路増設案には反対です。 1) 騒音問題 ・増設案の場合、騒音の影響が将来的に続くことになり、騒音区域が広がる可能性もあります。 ・航空機騒音に係る環境基準を全く満たすことができません。 ・福岡空港騒音公害訴訟において「受認の限度を超え、人格権が侵害されている。」として住民の請求が一部認められました。（福岡空港PIステップ4 PILレポート詳細版の15ページより） ・滑走路を増設した場合、再び福岡空港騒音公害訴訟が起こされる可能性があります。その場合、大阪国際空港（伊丹空港）と同様の運航制限が課せられる可能性もあります。〈大阪国際空港（伊丹空港）における運用上の制限〉 ・使用機種の種類（3発機以上の離着陸禁止） ・利用時間は7時から21時までの門限（21時から翌7時までの離着陸禁止） ・一日の離着陸回数が370回までに制限（ジェット機枠200回、プロペラ機枠170回） 離着陸可能回数は約13.5万回/年。 http://fukuoka-airport.sakura.ne.jp/web/img/pi-step4b.pdf 航空機騒音に係る環境基準を守ろうと考えたり 福岡空港騒音公害訴訟の反省を考えれば 当然滑走路増設案には反対です。 騒音問題の拡大を招く滑走路増設案には反対。騒音コンターをきちんと示して、周辺住民の合意を取り付けることが必要だが、それは無理。だからこそ、今回騒音コンターを示せないのだろう。 滑走路増設は、国の環境基準に反しているのだから滑走路増設案に反対です。 人間の生活環境を改善することが優先されるので 滑走路増設案に反対です。 現在まで騒音問題が一向に解決していないのに さらに騒音問題を酷くさせる滑走路増設案に反対です。 現空港があることにより騒音で周辺住民や学校は多大な悪影響を受けています。滑走路増設案ではさらに悪影響が酷くなるので反対です。 過去に騒音訴訟の裁判で負けている事実は重いです。裁判の結果を尊重するのが当然ですので滑走路増設案には反対です。裁判の結果を尊重し住民への騒音問題を解決するためにも新空港案に賛成です。 騒音コンターも示さない滑走路増設案では騒音がどこまで広がるかすら分からないので反対です。騒音コンターが無くても騒音の影響が無いことが予想できる新空港案に賛成です。 騒音問題と安全問題を解決できない滑走路増設案には反対です。騒音問題と安全問題を解決できる新空港案には賛成です。 ・安全性環境を守るコスト、トラブル発生等 絶対ダメ 安全性に問題あり。騒音等生活に問題がある。 滑走路増設案では騒音訴訟を起こされます。現空港は過去に騒音訴訟に負けていて近年の他の空港騒音訴訟でも 国側敗訴の判決が出ています。だから滑走路増設案に反対です。新空港案であれば騒音訴訟は起きないので新空港案に賛成です。 騒音が西側に広がるため、吉塚辺りの新しいマンション住民の理解が得られないと思います。したがって、滑走路増設案は実施困難であると予想されます。 諸問題が残る ③騒音問題 交通アクセスが現状のままでも利用しやすいが(地下鉄がそのまま利用できるのがメリット)、まわりの騒音がひどくなるのがねえなされる。 騒音の問題はあるとは思いますが、自然環境への影響が最も少ないので増設案が良いと思います。 航空機騒音について、西側配置改良案では騒音対策区域は拡大する可能性は小さいとありますが、現在騒音に悩まされている私達の負担がさらに増える事になるのでしょうか。発着回数が増えて区域が拡大しないとの事であれば、益々の苦痛が増えるという事。これ以上の騒音を一部の住民だけに押し付けるのは反対です。 都市型空港ゆえの危険性、空港対策費がひき続き発生するという観点から滑走路増設案は反対です。 ・騒音問題、対策費用が必要 増設案では危険性が増え、騒音問題、地代、使用時間制限などの根本的問題が残る。 新空港より安価で出来るようだが、事故の危険性、騒音問題は解決されず、環境対策費、借地料ともに増額が予想されると思う。 騒音が解決されない 反対です。騒音が大変です。 ・航空機騒音がひどい 滑走路増設案では市街地での工事になり周辺に迷惑なので反対です。新空港案は大半が空港島での工事なので賛成です。

意見分類			寄せられたご意見
			滑走路増設案は生活環境を悪化させるので反対です。新空港案は生活環境を改善させるので賛成です。
			滑走路増設案は街中を深夜に数万台に及ぶ工事車両が行き来することになるので反対です。新空港案は昼間に工事車両が行き来するので賛成です。
			積極的に生活環境の悪化を増進する滑走路増設案に反対です。積極的に生活環境の改善を増進する新空港案に賛成です。
			過去に裁判で負けているので以下のように騒音が続いたり騒音区域が広がる可能性のある滑走路増設案に反対します。1) 騒音問題・増設案の場合、騒音の影響が将来的に続くことになり、騒音区域が広がる可能性もあります。http://fukuoka-airport.sakura.ne.jp/web/img/pi-step4b.pdf 以上の理由から騒音が続いたり騒音区域が広がる可能性の無い新空港案に賛成します。
			国が決めた環境基準を以下のように全く満たすことができない滑走路増設案は 恥ずかしくて恥ずかしくて反対です。1) 騒音問題・航空機騒音に係る環境基準を全く満たすことができません。http://fukuoka-airport.sakura.ne.jp/web/img/pi-step4b.pdf 上記のような国が決めた環境基準を満たすことができる新空港案は 時代にマッチした環境対応型空港として賛成です。
			滑走路増設案は下記の判決を踏みにじる行為であるので反対です。1) 騒音問題・福岡空港騒音公害訴訟において「受認の限度を超え、人格権が侵害されている。」として住民の請求が一部認められました。(福岡空港PIステップ4 PILレポート詳細版の15ページより) http://fukuoka-airport.sakura.ne.jp/web/img/pi-step4b.pdf 新空港案は上記の判決を尊重し騒音問題を解決する唯一の方策なので賛成です。
			下記のような運航制限をされるような滑走路増設案には意味が無いので反対です。・滑走路を増設した場合、再び福岡空港騒音公害訴訟が起こされる可能性があります。その場合、大阪国際空港(伊丹空港)と同様の運航制限が課せられる可能性もあります。〈大阪国際空港(伊丹空港)における運用上の制限〉・使用機種別の制限(3発機以上の離着陸禁止)・利用時間は7時から21時までの門限制(21時から翌7時までの離着陸禁止)・一日の離着陸回数が370回までに制限(ジェット機枠200回、プロペラ機枠170回) 離着陸可能回数は約13.5万回/年。http://fukuoka-airport.sakura.ne.jp/web/img/pi-step4b.pdf 上記のような運航制限をされる事態は起きない新空港案に賛成です。
			増設の必要無し、地域住民の迷惑で福岡は今のままでよい！
			アクセス面では利便性が高く評価できるが環境面や安全面では影響がある。総合的に空港移設が望ましい。
			春日市に住んでいるのですが、現在でも騒音に困っています。特に窓を開ける季節には、テレビはもちろん、電話の声も聞こえない時があります。これ以上の騒音はいやです。そのうえ、自宅の真上を飛行機が低空飛行するので、万が一事故が起こったら大惨事になるのではと危惧しています。
			騒音が軽減するような設計になってるって知りませんでした。
			騒音などの問題もあるので、こちらが良いとはいえないところもあります。
			騒音が増えるし、利用時間の制限もある。
			家が今飛行機の騒音がすごいので、これ以上の騒音はさけてほしいです。
			家が飛行機の空路の真下なので、増設による増便はさけて欲しい。
			現在の空港について意見
			3.騒音の害が大きい。
			こちらの案が費用や期間のことを考えるといいのだが、騒音や市街地の離発着の時のことがまだ残る。
			騒音拡大のため反対します。
			住宅地の上を飛び飛行機がさらに増えると騒音に悩む人が増えるので好ましくないと思います。
			増設はコストは確かに安くて良いが、環境(住)を考えた場合では、空港は移設した方が良いと考える。
			騒音問題、毎年の民間土地の賃貸料が引き続き必要になる点は、解決できないのか。
			・市街地分断、都市部高々制限、航空機騒音など解消されず、福岡都市部の発展は望めない。
			増設するにしても環境や周辺住民との合意、説明会の開催等、公害による補償を多いにこしたことはありません。国の英断を望みます。
			周囲の買取りは仕方ないが、出て行くことになる人の事も十分考慮に入れるべきかと思う。
			東比恵に住んでいましたので、騒音は朝、夕すごいです。
			交通の便も良いが、住民の毎日の生活、音が、頭が痛い日々が続きました。
			利用者にとっては便利だと思いますが、近くの住民の方々のことを考えるとむずかしいのかな・・・
			安全性、騒音。
			私の大学は空港の近くにあるため日々騒音の被害にあっています。しかし空港までのアクセスの便を考えると、この騒音を我慢してまでも今の場所にあってほしいと思います。
			私は現状の空港の良好なアクセスに魅力を感じています。東区在住で騒音も多少気になりますが、空港を利用する際、荷物が多い時など、アクセスが便利であることは非常に良いことだと思います。滑走路増設方策代表案に賛成します。
			費用としては、新空港建設よりも安いのが、安全面や騒音等の問題は現況と変わらないので、あまり意味がないと思います。空港の利用客より安全面への心配や騒音等に悩まされている人々は圧倒的に多いので、この案には賛成できません。
			現在の土地に増設すると、騒音の頻度が多くなりそうです。
			アクセスの良さが変わらないという点は良いと思うが、結局騒音などの問題が解消されないで、あまり良いとは思わない。
			東区でも騒音は大きいので(特に夜)、本数が増えるなら何らかの騒音対策があってほしい。
			滑走路増設案についても3つの案が検討されていたことがわかりました。やはり空港と騒音の問題は切っても切り離せないのだと感じました。
			飛行機の容量が足りなくなるようなら増やしてもいいと思うが、高校、大学での騒音には迷惑しているから、あまりうれしいとは思わない。
			新型飛行機の開発等のイノベーションを期待したいが、大学の移転もあるものの騒音に対する意見はますます増加するはずです。
			滑走路を増設して今まで以上に離発着が増えて騒音の問題が悪化すると思う。
			箱崎で講義を受けていた時があったが、航空機の音がうるさくてイライラしていた。
			費用を抑えることができ、中心地に近く利用しやすいが、周囲に住む人々のことを考えると、あまり前向きに検討しにくい。
			費用を抑えて現在の良好なアクセスを保って問題を解決できることは何より魅力を感じるが騒音や高々制限の問題が残るというのはかなりマイナスに感じる。
			現在、やはり箱崎付近へ行くと飛行機の騒音が気になります。近隣住民のことを考えるとやはり増設案は、あまりよくないと感じた。
			新空港を建設するとアクセス時間が長くなると考えると増設案に利がある。しかし、騒音問題や建物の高さ規制があるため、私自身の意見としては、新空港案に賛成したい。
			僕はこちらの方が賛成です。周辺地域の理解や、制約等は努力でどうにかできる気がします。
			現空港へのアクセスが非常に良いので、どちらかと言えばこちらの案に賛成。ただし騒音の問題や建造物の高さ制限についての欠点はかなり気になる点ではある。
			配置案の表が大変見やすかった。滑走路増設は空港へのアクセス手段が変わらないので便利だが、騒音や工事におけるクレームが多くなるように思われる。
			早急な利用拡大をすることができる点では有効であるが、箱崎での授業中、騒音が大きかったのが問題だと思いました。しかし、今は交通アクセスが良いので、今の場所に増設することは有効だと感じました。
			他の案と比べて現実味が少し上回っている計画だととらえることができた。
			人口の減少、燃料の高騰、地域住民の対応がプラスの方向で改善、もしくはクリアーできるならば有効な手段だと感じた。
			増設工事が周辺住民に迷惑にならないようにすべき。
			・夜間工事などの場合、周辺住民などへの影響評価はどのように考えているのか？
			空港周辺は、騒音がひどいので、滑走路が増設されて便が増えたら、近隣住民はつらいと思いました。
			なぜ西側配置改良だと騒音の拡大の可能性が小さいと言えるのか？なぜ拡張規模が縮小すると言えるのか？そこはよくわからなかったが、合意に至った経緯が非常にはっきりしており、よかったと思う。
			現在の騒音問題については、今のレベルでこれ以上の対策はないのでしょうか？現状とこれから滑走路が増設した場合の差は具体的にどれくらいあるのでしょうか。
			西側配置で滑走路間隔210mの案ではなぜ騒音が拡大する可能性は小さいのでしょうか。
			騒音区域の広がりにについて考慮されていますが、音の大きさそのものの増大に関して考慮する必要があるのではないのでしょうか。
			福岡空港の、その世界でもまれな都心へのアクセス性を保ったまま、近い将来への需要に対応できるが、環境など考慮する点が多い。
			実家が空港から近いので、どう影響するかが気になった。
			飛行機を利用する際は、福岡空港を利用するので、空港の滑走路が増設され、便利になるのは、とても嬉しいことなのですが、空港周辺地域の騒音や混雑が心配です。
			今のままの場所だと騒音対策など周辺の配慮が大切だと思います。
			ただ、空港周辺への支障が増えてくると思うので、そこをもっと考慮した方がよいと思います。

意見分類				寄せられたご意見
				都市部に立地しているということもあり、騒音や借地料などの問題もありますが、新空港を作るよりもこの増設案のほうが良いと思います。 そう音が気になる。 ただやはり狭かったり、騒音の問題もあると思います。 ・現在地での容量増大となると騒音の苦情が増加することになり大きな問題を抱えることになります。 航空機の性能向上により、数十年前の告示で定められた騒音対策区域は現状に合っていないと考えられるので、仮にこの方策でいくのならば、併せて見直しを図るべき。必要以上に対応するのはムダ。 近い将来に対応できることは判ります。でもいずれ対応できなくなる時が来るのでは？ 騒音対策についても疑わしい点があります。 約20haの面的買収が必要となるが、可能なか疑問。 騒音拡大の可能性は少ないとされているが、便数増加による心理的な圧迫感、不安は当然に高まる。以上の課題が解決する有効な対策があるならば、増設案に賛成。（積極的な賛成ではないが・・・） 滑走路が市内近くにあるのは便利ですが、安全性や環境を考えると違う場所に新設する方がよいと思っています。 夜間の利用制限や空港周辺の環境・安全面に問題が残りますが、空港アクセスの利便性、また増設に伴う費用が新空港建設に比べて少なくて済むので良いと思う。 ・騒音が拡大一発着回数の増加に比例し悪化。 年に仕事とプライベートで10回程度しか利用していない者にとっては、騒音が非常に気になる(かなりうるさい、大野城市下大利在住である)騒音対策の区域外のためか、賃貸マンションには何も対策が講じられていない状況である。現状はかなり騒音があり、利便性より迷惑のほうが大きい！引越しを考えるほどである。 以下の問題を解決できる見込みがない滑走路増設案に反対です。現空港における滑走路の増設案(西側配置(滑走路間隔210m)改良案)について 1) 騒音問題・騒音の影響が将来も続くこととなります。・航空機騒音に係る環境基準を満たすことが全くできません。・福岡空港騒音公害訴訟において国が敗訴しています。・再度福岡空港騒音公害訴訟を起こされた場合、敗訴する可能性が極めて高く、大阪国際空港(伊丹空港)と同様の運航の制限が課せられる可能性があります。・大阪国際空港(伊丹空港)における運用上の制限・使用機種の制限(3発機以上の離着陸禁止)・利用時間は7時から21時までの門限制(21時から翌7時までの離着陸禁止)・一日の離着陸回数が370回までに制限(ジェット機枠200回、プロペラ機枠170回)離着陸可能回数は約13.5万回/年。 http://fukuoka-airport.sakura.ne.jp/web/img/pi-step4.pdf 以上の問題を解決できる新空港案に賛成です。 将来の処理容量が増大した場合、対応できなくなるのではないかと。借地料、環境対策費等の費用を考えた場合及びしない中心部の開発(建物の高さ制限)、騒音問題、事故発生の危険性で問題が残る。 ・利用時間制限が解消されない。 ・滑走路を西側に増設し、都市高速道路を移設することになるが、福岡市の道路ネットワーク(地上)に対する考察は？ 今後の航空機エンジンの低騒音化が図られるとしても騒音対象エリアが拡大する。 ・利用者の視点だけでなく、騒音下の生活者の視点も必要。 増設案の良い点は、建設費用・期間とアクセスの良さに尽きると思います。しかし、近隣住民の方々への配慮や建物の高さ制限など、たとえ増設したとしてもそれ以上のことは出来ないように思います。(さらに増設など) 事業費は安いけれど、騒音に対する対策はどうなるのか？ 航空機事故の不安もあります。(以前航空機の部品が街中に降ってきたことなど) 騒音公害空港の滑走路増設案に反対です。騒音公害のない空港の新空港案に賛成です。 仮に増設したとしても話題性はない。費用や期間のことを考えると問題はないが、長い目で見ると、その後の発展はあまり期待できないのでは…と思う。 騒音の問題も機になる。私は近隣住民ではないが、会社から飛行機の離陸が見え、気分は良いが、ほどよく空港から離れているにもかかわらず音が気になる。 都心部から近いのが最大のメリットではあるが、地域住民の騒音被害はどうなのか？ 補助金をもらってでも板付でいいのなら増設の方が利用する側から見ればありがたい。 福岡市を訪れる誰からも利便性についてほめられる空港であるが、住民にとっては交通網、騒音等の不満があるのは否めない。しかし、元々空港のある町で育った住民であるので、現在の位置にあっても良いと思う。 ・滑走路処理容量では大差ない。 ・周辺への影響、特に事業費、工期の点から西側配置(滑走路間隔210m)改良案が良い。 ・良好な空港アクセス 費用も期間もそこまで掛からないので良いと思う。 空港をあまり利用しないので、そういった人からみれば、空港を増設しても、今までと変わりなく、騒音問題だけが残ると思う。高さ制限もあることで建物も建てられない。 住宅等の移設は直接生活に影響を与えることなので、工事期間、概算事業費よりも最優先に考えるべきである。現状では5件の移設はややむを得ない。 現状維持で、工事期間も短く、費用も安く出来る方が良いと思う。騒音や安全面では良くないが、現状より悪くない事はないため、利便性から現状維持が良い。 安全と騒音を考えると、解消できない。又、あまり回数が増えない。 処理容量にもやはり限界があり、将来の拡張性と困難に伴う。空港の利用時間も15時間という制限がある。環境、安全という視点も現状のままであり、特に離着時の安全性は周辺の市街地を考えると、大いに危険を伴う。 更に増設に伴う用地買収や環境対策費、借地料がこれからも続く等のデメリットがある。 東側配置が妥当。しかし、騒音を低減させて実施。 たしかに騒音問題が大変と思われるが、新空港建設よりは現実的である。 正直なところ、私達の税金を使うのですから、少しでも安くできればと思います。それと移転される方も住み慣れた所から移転しなくてすむなら尚いいと思います。 街に近くて交通の便もよく、利用しやすいので、結果、活性化につながると思う。 騒音は、昔から承知の上で住んでいると思うので、問題はないと思うし、新空港案で新たな地を作る方が不満の声が住民から上がりやすい！ 大野城市に住んでいるので騒音が気になる。今でも大変うるさい。 土地の収用は周辺の人が大変なので必要ないと思う。 住民への危険性と騒音増となる。 安全性と騒音に関しては、あまり不満・不安がないので、そがいういんではない。 空港滑走路の必要性については良くわかりました。でも環境対策や音の対策などはいかがですか？ 賛成。今ある設備を有効に活用でき、お金が比較的かからないので。 但し、騒音対策は今以上に徹底して必要。 環境の視点において「騒音区域の拡大の可能性」を述べているが、環境影響を評価する基本は現況非悪化であり、空港能力推計等で仮定した条件を用いて、騒音コンターを作成し、現況のコンターと比較するなどしないと評価ができない。現在の騒音コンターは約30年前に設定されたもので、飛行機の技術進歩により、当時より影響が小さくなっているはずである。騒音問題や用地買収で相当の時間を要すると考えられ、P19特徴整理の新空港に比べて供用までの期間が比較的短いというの、おかしいのではないかと。 増設案は、空港西側の狭いエリアにスポット、ターミナル、貨物地区が集中するため、利便性がかなり悪くなるのではないかと。能力試算のため、ターミナルやスポットの配置等を想定していると思うのでこれを示して欲しい。 騒音が激しいし、説明会(10/6)での質疑応答で『P1レポート5、6ページの滑走路処理容量について、増設案は国内線側の平行誘導路の二重化を前提としているのでしょうか？』という質問に対して『二重化を前提にしています。』と国土交通省の人が回答していましたが、元福岡空港次長は『福岡県警から周回道路を必ず設置するように指導されているので周回道路は必ず設置している状態にしないとイケないです。』とのことなので、現状でターミナル前が4車線で周回道路が2車線の合計6車線は無いと車やバスなどの状況から対応困難であるのに合計6車線を確保することができない平行誘導路の二重化を行うことは現空港敷地内だけでは不可能であることは明らかであるhttp://www.fukuokakuko-chosha.org/info1/step01/step01/pi_step01_4-3b.htmlので実現性の無い滑走路増設案に反対です。騒音が無いし、他の国内海上空港の建設事例と比較して事業費や規模なども特に過大であるとは言えず、また、事業期間(工事期間を含む)は他の事例から推測して20年以内での開港も可能であると考えられるhttp://fukuoka-airport.sakura.ne.jp/web/img/pi-step4b.pdf新空港案に賛成です。 現空港に近くに住民として、騒音の問題等クリアすべき点が多く、難しいかも？ 空港周辺の人口増を考えると、アクセスの利便さはあるが騒音や渋滞が更に増え、現実的ではないと思われる。 周辺の騒音問題と安全性がそのまま残る。夜間の発着が出来ない等を考えると、工事費が少なくて済む、アクセスが便利といわれても、地域の発展性・将来性から考えると物足りない気持ちがある。 現状を変える意味では良。多だし地元対策に重要

意見分類				寄せられたご意見
				今の空港はとてもうるさいです。前から新空港を作ると言っていたのに、増設するという考え方はおかしいと思います。騒音は永久になくならないのは困ります。
				やはり、高いアクセス利便性は福岡空港の売りでもあると思いますが、近隣への影響等を考えると新空港案の方が優れているように思います。長い目で見て考えた場合、増設したとしても限界が来るのではないだろうかと考えたのですが、どうなのでしょう？
				滑走路増設案に賛成します。現在住んでいる所が空港の近くなのですが、騒音に関してはほぼ問題ないし、防音窓によって大分違います。また、幼い頃から住んでいるのでなれたという面もあります。現在の空港の方が、利用しやすいし、交通の便も優れているので新空港案については、反対です。
				騒音問題は気になります。
				すでに空港の周辺住民に悪影響が見られる状況みたいなので、滑走路増設となるとまたその工事などで、周辺住民とのトラブルになりかねないため、私は増設案については、あまり賛成ではない。
				今の増設をしていない状況でも飛行機の騒音が気になることが度々あります。なので、滑走路が増設された際に、今以上に騒音がひどくなるのではないかという心配があります。ただ、交通の利便さは一番だと思うので、今の福岡空港をなくしてしまうのは惜しいです。
				現在の福岡空港は、市街地の近くに立地しており、騒音問題などもあるので増設するのであればその点にも配慮してもらいたいと思う。
				家が近いので騒音が増えないか心配です。
				空港周辺には騒音が残るが、利用時間が決まっており、安全性は変わらないため、このまま維持した方が良いと思います。
				今住んでいる場所が空港に近いので、交通の便を考えると増設案の方が理想的ではあるが、反面騒音についてはなくなればいいなとも思う。
				滑走路を増設する場合は、将来の大幅な需要増加に対応できないことが問題となるが、今の空港は利便性もよく、環境に関して現状維持ということで、実際に行動に移す際にはやりやすいと思う。
				アクセスしやすい面は良いと思います。増設する際に市街地に影響しないように配慮してほしいです。
				今でも騒音が大きいのに、これ以上増えたら人とか音とか周辺に与える影響が大きくなることが心配です。
				私の住んでいる所は、飛行機が真上を飛ぶので騒音がすごいです。特に夏は網戸にするので、テレビの音や会話が全く聞こえなくなります。これ以上便が増えたら騒音が増してしまいます。しかし、アクセス利便性が良いのは魅力的です。
				一番は騒音問題。初めて福岡に来たときの飛行機の近さと音の大きさにはびっくりしました。さらに本数が増えることによってアクセスも集中しやすくなると思うので、空港周辺の交通整備が求められると思った。
				やはり騒音の問題は気になります。いま住んでいるところは空港の近くで、騒音は結構ひどく感じますが、これ以上滑走路増えていたら、もっと多くの人に悩ませるのではないのでしょうか。
				賛成ではないです。今の空港は市街地なので、騒音などで問題があると思うからです。騒音のことについて問題が解消すれば良いと思います。
				私はこちらの方を支持するが、騒音などの対策はしっかり取ってもらいたい。他の空港と比べてアクセスが良くてこんな便利な空港はないと思う。
				滑走路増設方は、その他の人達のそう音とかをさらにひろげるだけだから反対です。
				これは反対です。今のままでも周りのクリアランスがギリギリだと思うので、新しい空港を人工島などに作った方がいいと思います。
				滑走路の増設による騒音はどうなるのか。
				こちらの方が近いので乗るときには便利。
				博多や天神などの都心部からもすごく近いといった利便さはそのままに、飛行機の本数が増えるのは良いことだが、それだけ飛行機の騒音も増えるから、近隣住民には迷惑がかかる。なので反対。
				・利用時間が今までよりも余裕ができると思った。
				・安全性は変わらないけど、騒音は現在空港のある地域周辺の人たちは変わらない。
				新しく滑走路増設について投資金は安いなど利点はあるけど跡地の利用や騒音問題などのデメリットの方が多い気がしました。
				増設した際、騒音の影響は前と変わらないということでしたが、もし騒音の影響がひどくなった時の対応はどのように考えていますか。
				需要についてはわかりかねますが、良好なアクセスの維持ができ、費用も抑えられる点は良いと思います。ただ騒音や土地確保などの問題が残る点では、周辺地域の方々の声を重視し、検討する必要があると思います。
				滑走路を増やすことによって、もっともっと利用が多くなるわけだから、もしもの事故の率が上がるんじゃないか？と思う。それに騒音も増えると思う。私は住が近いので騒音が増えると困る。
				良好なアクセスを維持できるが、騒音の点で時間制限が継続することがマイナスであるが、投資資金が小さく期間が短いのがやはりいいと思う。
				この案に私は反対です。こちらの案は「新空港案」に比べてより可能性が拓かれていないと感じるからです。24時間での離発着は無理であるし、周囲への騒音も反対する利用の一つです。やはり更なる可能性を感じられる「新空港案」を私は支持します。
				コスト・自然環境の面で言うと、「新空港案」よりは適切ではないかと思う。ただ空港周辺の騒音は気になる所である。
				新空港案に比べ、滑走路増設案の方が理解できる。地域住民の環境、騒音等を慎重に配慮する必要がある。
				滑走路ぐらいなら増やしても問題ないと思うが、地域の人の話もちゃんと聞いてするべきだと思う。
				福岡にカジノが出来るという話があり、もし実現すれば、国内・国外から多くの観光客が訪れる。その時におそらく滑走路の限界が生じると思う。また利用時間や騒音を考えると適しているとは思わない。
				空港へのアクセスが維持できるという面では良いと思う。それに供用までの時間が比較的短い面も良いと思う。しかし、騒音区域が拡大するかもしれないというのがどう思うかと思う。
				近隣住民のためにもあまりいい案とは思わない。環境被害（今現在発生しているもの）を出すべき。それを市民にきくとよい。
				周辺に与える影響が大きいと思う。
				利用アクセス手段が変わらないこと、初期投資が新空港案より安いのは大きなメリットだと思う。しかし、周辺の整備や騒音を考えると、どうかと思う。また、滑走路の距離もそれほど長くはとれないと思うので大型機が飛べるかどうかの問題も考えるべきだと思う。
				「滑走路増設案」は工事期間は7年ですが、工事の他に周辺の環境影響が極めて大きくて、将来の経済発展に応じて利用者の需要に対応できないかもしれないでしょう。
				個人的には「新空港案」よりこちらの案の方が現実的で、経済的だと感じました。また、周囲に与える影響、公害に関しても比較的少なく、経済的な効果についても割りに合っていると思います。
				市内に空港があるメリットは大きいと思いますが、対する騒音や事故等(による被害の拡大)、マイナスの点も多くあり、ある意味では「満足と我慢」の限界案と思います。仮にこの案に決定されても、発着の限界を迎える時期にどのような方向で対処していくかの案が示されるべきと考えます。
				・滑走路間隔210mでは、いつか事故が起きるのではないか
				・騒音問題が軽視されすぎ(騒音に慣れている子供がかわいそう)
				滑走路増設案は、騒音が増えるし北九州空港の利用者がますます減るので反対です。新空港案は、騒音が減るし北九州空港の利用者が増えるので賛成です。
				北九州空港の利用者が減るし騒音が酷いので滑走路増設案に反対です。北九州空港の利用者が増えるし騒音が無いので新空港案に賛成です。
				佐賀空港の利用者が減るし騒音が酷いので滑走路増設案に反対です。佐賀空港の利用者が増えるし騒音が無いので新空港案に賛成です。
				滑走路増設には反対。現空港が都心に近いことを盲目的に評価する向きが多いが、本当に評価すべきことだろうか？ 東京や大阪で、もし仮に、都心に近い場所、例えば、品川や新大阪辺りに、安く、早く空港を造ることができたとしたら、住民や企業、行政などは諸手を挙げて賛成するだろうか？ もちろん、都心に近い場所に空港ができれば、空港利用者は便利である。しかし、都心に近い場所に数百ヘクタール規模の空間が出現し、これによって市街地が分断され空港を挟んだ地区間の行き来は不便になる。そして、空港近辺や飛行ルート直下の市街地では航空機騒音の影響により住宅系の土地利用に支障となるとともに、航空法による高さ制限によって土地の高度利用もできなくなる。さらに、市街地上空を航空機が飛行するため、事故が起こった場合は関係のない人までもが巻き添えに遭う大惨事となる。このように考えれば、都心に近い場所に空港が立地するのは明らかに問題であり、諸手を挙げて賛成する人などいないだろう。つまり、空港とは、そもそも都心に近い場所に立地すべきではなく、都心からは一定の離隔を必要とする施設である。福岡空港の移転に反対する人は、昔から都心近くに空港があるのでこれが普通だとも思っているのか、騒音に苦しむ一部の住民のことなど思いやる気持ちもないのか、あるいは都市づくりと空港との関係を深く考えていないのか、他都市の状況などまるで知らないのか、事実に基づいた客観的で合理的な分析・判断ができないようだ。
				滑走路増設の欠陥を隠そうと必死なのですが、騙されませんよ。 ○処理容量がたったの1割しか増えない ○容量が増えると主張すれば、騒音問題が大きくなる ○騒音問題を解決(アセスを突破)するためには、多額の補償費が必要 ○用地買収に何十年もかかる(南東側誘導路直線化でさえ、買収に7年もかかっている) ○仮に用地買収が出来ても、たった20haの拡張では空港能力は向上しない ○20haをはるかに超える買収を行うためには、さらに何十年もの歳月が必要 滑走路増設など、もう、諦めなさい。
				騒音コンターを示す勇氣も出ないような案は論外。滑走路増設などあり得ない。新空港を選択すべきだ。
				今の空港は、これまでの福岡の発展を支えてきたと思いますが、市街地の拡大で、街に取り囲まれてしまいました。そのため、騒音や危険性、建築物の高さ制限などの問題があり、移転すべき時期にきたと思います。増設案はすべきでないと考えます。

意見分類			寄せられたご意見
			費用での面と環境負荷を少しでも少なくする方法として、増設案のほうに賛成。しかし近隣住民への騒音問題や事故に対する不安を、できるだけ少なくするための対策をしっかりと考えなくてはいけないと思う。住民とも膝を交えた対話を何度もすることが大事。行政のいつもの一方的な対話ではゆるされない。 滑走路を増設することにより、投資の問題やアクセスの良さが新空港案よりも魅力的だと感じたが、やはり新しく空港を開設の方が将来性があると思うし、周りの人々(騒音問題etc)にとっても良いと思う。 騒音などは、仕方のないことだと思う。 ・交通の便利さが変わらないところはいい ・騒音はなくなる 私たち利用者にとっては利便性がたもたれる面で、こちらの案に賛成していたのですが、ここに住んでいらっしゃる方のこと、将来のことを考えると、新空港の方がいいと思うようになりました。 増設できる土地があるかどうか、問題のような気がいたしました。今の福岡空港がとても利便性が高いので、滑走路増設案に賛成なのですが…。やはり騒音問題が個人的に気になります。 騒音区域は今までと変わらず迷惑がかかる。 周辺の影響及び事業費、工期の観点からは西側配置改良案が最も優位 利便性からいって、この案が良いと思われませんが、騒音被害に悩んでいる住民の事を考えると、海上案の検討も必要だろうと思います。 西側配置改良案は、移転対象が比較的少なく、他の増設案より比較的短期で出来、建設事業費他案より安く、またアクセス利便性も非常に良いと思います。 ・現空港は大変便利がよく、工事費も安く、騒音対策もかなり整備されており、現空港の滑走路増設がベストである 西側配置(滑走路間隔210m)改良案が良いと思います。今の福岡空港の現状を短期間でコストも抑えて処理容量、社会環境をクリアするので。 空港の近くに住んでいます。うるさいです 生活環境及び安全性の問題から、住宅密集地中の現空港滑走路増設案については、反対です。 新空港よりも滑走路増設による空港整備を計るべき。コスト、利便性、全てにおいて、現在の空港ロケーションはgood。周辺の騒音については問題あるが、方法論で解決。 この案は、空港の場所が変わらないため、利便性は維持出来る。しかし、さらなる将来、増設など、何かの案が出た時に対応しきれないと思うし、高さ制限、騒音問題がもっと深刻化するのではないかと思います。これから福岡に活気がつくとは思えなかなかなと思います。 反対です。 ・環境対策費・土地借料の支払いが掛かる ・空港の利用時間が制限される(15時間/日) ・航空機騒音、ビル等の高さが制限される ・将来の発着回数を長期的に見ると心配 滑走路増設案は現在ある福岡空港の増設で、場所もとるし、福岡空港近ペンに住んでいる方にとってはあまり良くないと思います。 あまり増設で変化がでるとは思わなかったけど、費用も地球環境面でも少しは有利なのかなあと思った。もし近くに家とかあった場合の対処法はあるのかと思った。 今現在の空港に慣れているため、こちらの案を望みます。ただし、周りの住民の方の思いなどを考えると、強くこちらがいいとは言えない。 滑走路増設案について、まず滑走路をつくるまえに増やそうと思っている場所に下見にいき、そこにどれくらいの距離が必要なのか、費用はどれくらいか、そこに増やして住民に苦情は言われるのだろうか、事故などは起きたりしないだろうか。予想のできないことがおこったりなどしたら等の対策も考えておくべきだと思います。 費用が新空港よりかからない所がいいと思いました。騒音が新空港より激しそうな気がします。 滑走路を増やす事はいい事だけど騒音が気になる。 コストがあまりかからなくて良いという面と社会環境において現状とあまり変化が起こらないことから、良い案だと思います。 事故が起きてからでは遅いと思うし、騒音等が残って、かつ市街地が分断されている状況は良くない。周辺住民の事を考えれば増設は本末転倒であると思う。 騒音に関していまよりどのように変化するか、変化があるなら教えて欲しいです。 現在の空港周辺に居住している人たちが負担と思っているのであればこの案は避けるべきかもしれないが、そのいけんが少数であれば、この案がベストだと思う。 騒音公害が増えてしまうのが問題だと思う。 将来的に更に増えた場合、増設のみでは対応できない。騒音等が更に大きくなる可能性もあり、街の発展としてはよくない。 環境問題について考えると滑走路増設で良いと思うが、騒音問題はなくなって欲しいとも思う。 近年航空機材も技術革新が進み、騒音も小さくなっている。今後とも航空機の更新や小型化がいつそう進むことから、騒音が増すようなことはないのではないかな。 複雑な配置になり、かえって事故が起きやすいのではないかな。騒音問題や事故の不安が解消できるとは思えない。 現在の状況を考えてスペース、騒音、安全性にむりがある。唯一利点は金と思える(安い?)。売却益のほうが利点大きい。 都市型弊害が心配 空港を増設すると、また騒音が気になります。博多と天神から近いので、その点はすごく良いと思います。でも良い点よりもビルの高さのこと、騒音のこのの方が問題として目立つ気がします。あまり利用しない人はともかく、利用する人や近隣の人のことを考えてほしいです。 私は空港側で育ち今も離着旋回かに済んでいます。車の騒音だと思えば、苦にもなりません。 福岡のように、空港が近く便利ってありがたいので、私はこの案に大賛成です。 騒音区域ではないがそれに近い場所に住んでいる者であるが、騒音より都市の魅力・利便性を重視している。騒音はその代償だと思っている。そもそも都市型公害というものは都市生活にはつきものだ。生活環境の全てを好条件にすることなど出来ない。滑走路増設により福岡空港がさらに便利になることを願う。 周りのその音などで増設は難しい。 ・現在の利便性を維持するための費用負担との兼ね合いは悩ましい ・空港近隣の住民の騒音や危険負担を考慮すると、新空港案も致し方ない気がするが、空港周辺の人口も減ってゆくのでは？ ①滑走路を増設する必要がありません。理由は現実の利用状況と世界恐慌状態からして需要がその容量を超える程には伸びないからです。 ②エネルギー効率が悪く、派生陸上交通(空港へのアクセス)による資源の浪費を招くことになります。航空・空港需要は空港存在そのものによって創出されるものであって、大量のエネルギーを使用し続けることになる需要喚起と増設は不要であり、悪弊と化します。 ③航空機被害(騒音・落下)が増大します。 周辺の方には騒音で迷惑をかけますが、高齢者の私は交通の便のよい今の場所がいいです。 なぜ騒音コンターがないのか？騒音コンターを見せられない、これは滑走路増設案が非現実的であることの証明である。 問題が多すぎるので反対！ 1. 滑走路処理容量が増えない、 2. 騒音が悪化する(滑走路処理容量が本当に増えれば)、 3. 事故の危険性が高まる(滑走路処理容量が本当に増えれば)、 4. 市街地をズタズタに破壊する、 5. 用地買収が難航するのは必至、 6. 空港面積が絶対的に不足 増設案だと都心部の高さ制限、環境対策が継続される為、将来性はない。 空港周辺の騒音が続く事や、何よりも安全性に問題がある。ガルルダ機の事故を思い出す。安全性や、借地料等の負担から考えれば増設すべきでない。 騒音が解決されないの良くない 将来において無駄な公共投資であったと非難されるであろう。何故ならば、根本的な問題点である航空機騒音や、航空機事故の危険性等が何の解決をせぬまま、将来に引き継がれるためである。 滑走路西側配置を210m改良案に賛成しますが、騒音問題が新たに出てくると思われるので、飛行機で消音に研究してほしい ・反対である。九州の玄関口、アジアのゲートウェイの発展なし。 ・新たな用地確保、転移表面や進入表面の拡大により相当な建築物等の撤去や上部カットに伴い、補償に不測の時間と資金を要し、短期での実現は難しい。 ・進入表面下の住民は永遠に騒音被害のまま。 西側配置の改良案にて賛成致します。福岡県・市・博多区は、空港・博多駅を中心に町が出来上がっています。騒音対策についても殆ど出来上がっているし、私達も慣れてきました。財政的にも負担がかかりすぎるのは私は反対です。 既に市街地が進んでいる現空港と違い、新空港候補地周辺はいわゆるベッドタウンで、都心を離れた静かな環境を求め暮らしている人たちが多く。新空港建設は、そういう静かな住宅街周辺に空港に通じる鉄道や高速道路、幹線道路、物流団地ができ、生活環境を一変させてしまう。現空港は騒音がある、墜落の危険があるという人がいるが、新空港になれば、周辺の交通量は増大し、バスや大型貨物トラックなども頻繁に通るようになる。静かな環境は、騒音、振動、交通事故の危険性の増大に苦しむことになる。新空港は非現実的で、滑走路増設を推進すべきだと思う。
②	自然環境への影響について	94件	

意見分類			寄せられたご意見
			事業費、自然環境への影響度合及び現状の利便性からこの案を支持いたします。 ○悪い点 ・滑走路が1本しかなく、既に能力的に限界であり、ピーク時での増便ができない状態 ・騒音の問題から、将来拡張できる可能性は極めて低い ・仮に拡張できても、空港能力の大幅な向上は望めない ・増便もできないような状況では、福岡のさらなる発展にも限界がある ・需要に応じた増便ができないと、競争原理が働かず航空運賃の値上がりが予想される ・敷地が手狭なため、スポットや貨物取扱スペースなどが慢性的に不足状態 ・限界状態での運用により、離陸待ちや着陸後のスポット待ちなど遅れが頻発 ・国内線と国際線のターミナルが分かれており、乗り継ぎが不便 ・空港周辺の渋滞が酷い ・空港が市街地を分断しており、空港を挟んだ東西方向の移動が不便 ・航空法の高さ制限により高層建築ができず、高度な土地利用、自由な建築設計を阻害 ・空港周辺のネオンサインが見苦しく、福岡の恥 ・「受忍の限度を超える」との最高裁判決を受けるほど、騒音が酷い(今では日本一) ・騒音により住居は移転せざるをえず、まちが崩壊してしまっている ・騒音のため24時間化できず、深夜貨物専用便が就航できない(昼間は混雑のため貨物専用便の就航は困難) ・貨物専用便の就航が困難なため、高度な貨物輸送サービスが提供されず、付加価値の高い産業が育たない ・市街地に立地するため、万が一の事故の場合、第三者が巻き込まれる危険性が高い ・借地料として年間約84億円、騒音対策費として年間約60億円の支出がある 地盤を上げることによる大雨時の周辺市街地への雨水流出が心配です。雨水流出係数が上がることによる周辺市街地への影響も試算しないといけませんね。 新空港は景気調整期を経て、国内だけでなく近隣諸国や経済圏など大航空時代を迎え 将来増大が予想される航空需要などにも、余裕で対応可能になるでしょう。拡張案ではそれらの効果も限られ、限界があります。他の効果を見ても 拡張案は効果が限定的。そもそも現空港の拡張工事自体が、騒音対策や 勝てる見込みの無い訴訟、ステップ4にも記載されたように、用地買収の難航 可能性や、埋没遺跡の保護なども加わります。しかもこれらは現空港用地で 航空機の運用を行いながらの工事をする事になる。空港長期運用コストが新空港より割高になる事も、民有地代。対策費の 継続から間違いありません。処理能力向上に関する疑問も取り沙汰され、十分なスポット数整備や 国内外ターミナル統合も無理。 そのように実現に関して疑問視される状況では、拡張案の選択は問題外ではないでしょうか。 新空港案には反対。どうしても必要であれば、増設案に賛成。交通便利性、自然環境の保護、費用の面からも増設案の方がマシ。ただ、この不景気の時期に誰が負担するのか。福岡市民は既に一人200万円の借金をかかえており、破産状態である。周辺の空港との連携をもっと図るべき。佐賀、北九州空港は、今の利用状況ではもったいなさ過ぎる。 滑走路増設案では騒音の問題、安全性の問題は確かに残るのは仕方ないと思う。高さ制限の問題については、経済効果の面にはマイナスかもしれないが、都市景観という哲学的な観点からは高さに制限がある方が、高層ビルが乱立するよりはるかにましであると考えます。京都やパリは中心街の建物の高さの制限しているために無い訴訟、ステップ4にも記載されたように、用地買収の難航 可能性や、埋没遺跡の保護なども加わります。しかもこれらは現空港用地で 航空機の運用を行いながらの工事をする事になる。空港長期運用コストが新空港より割高になる事も、民有地代。対策費の 継続から間違いありません。処理能力向上に関する疑問も取り沙汰され、十分なスポット数整備や 国内外ターミナル統合も無理。 そのように実現に関して疑問視される状況では、拡張案の選択は問題外ではないでしょうか。 現状の拡大は問題が多すぎる。 (4)交通量がふえ、排気ガスの問題が多発 増設案がベストだと思う。 環境(海) なにより自然を守ることが出来る。 どうしても何らかの工事が必要であるならば、滑走路増設案が適切だと思います。良好なアクセス面、工事期間が新空港案に比べ早いところや、初期投資はかりこちらが少ないですし、新空港を建てる建設期間や費用、周りへの騒音問題、環境破壊、アクセス面等を 考えますとあきらかに滑走路増設案が適切だと考えます。まずは滑走路を増設し、様子を見る。それでも将来的な需給面で問題が出てきたら 改めて新空港案を考えるべきであると思います。 地球温暖化の面も含めて航空機は増やすのは問題。 増設する場合は一長一短があると思われるが、国際線の離発着等が増えるので増設案も一案ありと思いますが、騒音・環境問題等がクリアできればいいと思う。 利用者の利便性、自然環境への影響を考えると、やはり増設案がよいと思います。 予算面では現実的かもしれないが、周辺の環境を考えると一概に良いとも言えない。 あらゆる諸条件からみて、西側配置が適当ではないかと思うが自然環境等、特に埋めたて等による生物や水質等に充分なる配慮が必要である。 海を埋め立てず、環境破壊の少ない増設案は、理解しやすい。福岡を「観光都市」としてがんばっている方々に対して、増設案は追い風になるものと思う。オール九州で今後発展していくことを考えると、地理的に九州の北へ玄関口が移動するのは、ビジョンとしておかしいように思える。 今回絞り込まれた「西側配置改良案」はコストパフォーマンスが極めて高く、最も魅力的かつ現実的である。用地費を除けば事業費はわずか1,100万円であり、工事に伴う環境負荷・破壊(エネルギー等の資源の消費/CO2排出/土木工事に伴う自然破壊等)も僅かであると想像される。アクセスも従来どおりのため、人と貨物の輸送コストとこれに伴う環境負荷もほとんど増加しないと思われる。問題となっている環境対策費と土地借料は利便性の対価としてある程度やむをえない。借料については積極的な用地買収によって徐々に解決すればいい(資産として残るものであるから税金の無駄遣いにはならない)。また、これらの費用は環境負荷・破壊には直接結びつかない。 環境問題 アクセスの良さは維持され、環境への負担も少ないと思え、どちらかと言えば、この増設案が良いのではと考えます。 移転対象物件が少なく、新空港案と違って海域の環境への悪影響がないとなると、確かに「西側配置(滑走路間隔210m)改良案」が一番効率的だというのがわかりました。 環境問題が重要です。 ・環境破壊を生じる。 ・日本一利便性の良い空港であり、新たな環境問題等を引き起こすことが少ない。 考えが甘い。言ってみれば箱物行政そのもの。飛行機を飛ばすのは企業。空港は行政。航空会社の運営内容は勝手にやらせ、競争をあおり、便の増加。空席率から便の制限が出る。また時代の変化を考えると、ゴールデンタイムの深夜化により、飛行時間の延長、少子化による今後のニーズの低下、ITによる効率化によって、飛行機利用の削減が考えられる。さらに今後は飛行機技術の向上により、短い滑走路への発着も可能となりうる。さらにさらに今後の税收減が間違いない中、お金を使い環境を破壊する事は、今後さらに時代への逆行にほかならない。北九州空港や佐賀空港にはまだ余力があり、自分達の住む地域だけを考える時代はとっくに終わっている。 経費の面、利便性の面、環境への影響の大きさを考えると、この案がよいと思う。 自然環境の影響が少ないのがいい。 現空港西側の拡張用地内に生息している「ニッポンバラタナゴ」は絶滅危惧種。滑走路増設は自然環境への影響という点でも問題が多い。やはり、滑走路増設など実現不可能。もう、諦めた方がいい。 ・もともとあった所に増設する方が、コストもかからないし、自然を守れるのでいい！ いろんな問題があるが、この案が良いと思う。(特に借地料と環境問題を除けば) 私はこの案に賛成です。騒音はあまり変わらないが、環境破壊は少ないと思う。 環境にはまだよいが、発展がなくなってしまうと考える。 騒音の問題などはあるが、交通の利便性、環境への影響が小さい面を考えると将来的な増便への対応は困難だが、個人的には増設案に賛成。 現在の空港を拡大した方がいいと思います。なぜなら新しく違う場所に移すとその分お金もかかるし、更なる環境破壊にもつながると思います。今のままでも十分だと思います。(場所) 現在の環境のままで良いとは思いますが。 とてもべんりになるが、生活環境や自然環境の事を配慮しなければいけないと思った。 滑走路増設案はお金もかからないし、環境にもやさしいのでよいと思います。 東アジアとの結びつきが強まるなど外交がすすむことはいい事だと思うが、騒音が残ったり、環境・安全の視点から見たら問題が残ると思う。 してもいいと思うけど、海が汚くならないようにできるならしてほしい。 無理な環境破壊や用地買収などが無く、現状を有効利用していて、費用も少なく済む点が良いと思います。 現状では十分機能が果たせないで何らかの対応策は必要だが 騒音がひどくなり環境を破壊することは反対。 ※滑走路増設方策代表案は良いと思います。 一. 環境に安全(工事中) ※滑走路増設方策代表案は良いと思います。 二. 三苦地域埋立 何でも増設。新しいものが好きですね。本当に。私は海を愛しています。だから口だけではなく守っています。 今後の福岡市の財政面、自然保護を考えて増設案に賛成します。

意見分類			寄せられたご意見
			<埋蔵文化財調査期間の具体的事例>>下月限C遺跡は福岡空港の滑走路南端部分に広がっており、>洪水対策の調整池建設に伴い10年近くを費やして >大規模な調査が行われた（福岡市埋蔵文化財センターより） http://www.city.fukuoka.lg.jp/maibun/hozon/2005.html 該当区域の面積は 360m×210m＝75、600m2≒7.6haになります。 西側配置（滑走路間隔210m）改良案の場合 10年×20ha÷7.6ha≒26年 埋蔵文化財調査に26年かかる計算になります。なお現空港敷地内にも埋蔵文化財の包蔵地エリアが 存在するので、さらに埋蔵文化財の調査に 時間がかかる可能性もあります。（福岡空港PIステップ4 PILレポート詳細版の72ページ「現福岡空港場内及び周辺の埋蔵文化財の分布状況」より） http://fukuoka-airport.sakura.ne.jp/web/img/pi-step4b.pdf 埋蔵文化財調査に26年かかるのでは 全く話になりません。 埋蔵文化財調査に26年かかる増設案には反対です。 また、新しく空港を造るとなると、費用のかかるし潮の流れなども変わると思うので、費用も少なく空港の場所も変わらない滑走路増設案がいいと思います。 地球環境を真剣に考えた上での対策であれば反対はしない。 私は増設する方が良いと思う。税金を使うのも無駄だと思うし、自然を壊してまで新空港を作らなくても良いと思う。 騒音の問題はあると思いますが、自然環境への影響が最も少ないので増設案が良いと思います。 国が決めた環境基準を以下のように全く満たすことができない滑走路増設案は 恥ずかしくて恥ずかしくて反対です。 1) 騒音問題 ・航空機騒音に係る環境基準を全く満たすことができません。 http://fukuoka-airport.sakura.ne.jp/web/img/pi-step4b.pdf 上記のような国が決めた環境基準を満たすことができる新空港案は 時代にマッチした環境対応型空港として賛成です。 賛成 新空港案だと費用の問題、環境問題いろいろと問題が多い 環境面、コスト面からは、増設案がよいと思います。 資金的な面、自然のことを考えると増設案がいいと思う。 環境に配慮すれば増設の方がデメリットよりメリットが多いと考えます。 環境の面や住民の人たちの理解面などを考えると増設案のほうが望ましい。 新空港案に比べて自然環境への影響が少ないため、その点はよかったが、増設の際、住民の理解が得られないだろうと思った。 周辺への影響や事業費などからは西側の改良案がよいと思うが、滑走路が非精密なため天候に左右されやすく、安全性の問題もあると思う。 新空港案よりも滑走路増設案に賛成する。自然を壊すこともなく、安く、早く作れるし、住民との対立もないと思う。 新空港に比べて機能は劣るかもしれないが、マイナス面はより少ないと思う。 自然環境や費用のことを考えると、この増設案は良いのではないかと考える。 賛成です。埋め立てをして新空港を作るよりもよっぽど環境に優しいと思うし、2032年頃までの需要に対応できるのなら増設程度で十分だと思う。 都心へのアクセスが良好し、環境にやさしく予算も少なく将来の利用が原油価格の高騰により、少なくなった場合対応が出来ると思います。 環境面を優先して考えれば、滑走路増設案しかない。安全性についても、新空港の場合、海風、陸風が複雑化した海上は操縦が困難で、もし日本海に墜落した場合、民家は免れても、多くの自然を破壊する事を考えれば「滑走路増設案」の方が適していると考ええる。 地球環境にやさしく。 西側配置が費用の期間が最も良いのではと思う。 無駄にお金をかけて行うより、環境等の面を重視した改良が望ましい。 もし新空港が増設されるなら私は増設される方がいいと思います。どうしても環境的な面を考えてしまうため。 新空港案のほうが将来的に期待できると思いますが、海等の環境に与えるであろう影響や費用額などを考えれば、先に滑走路増設案を採決すべきと思います。 特にアクセス時間の大幅な変化は利用者数に大きく作用すると考えられるのではないのでしょうか。 海に作るより環境にいいと思うので、いいと思います。 将来の需要に早期対応が可能で現状の便利な交通アクセスの活用はいいと思います。 金額も低コストで新空港設置よりも環境負荷が少ないのは大切なポイントだと思います。 新空港に比べ将来の発着回数に対応が十分にできるか少し心配な所がある。しかし安全面はいままでと変わらないし、自然環境の影響もそこまでなさそうな気がする。いいと思う。 環境や安全の視点の重要さがわかった。 コスト・自然環境の面で言うと、「新空港案」よりは適切ではないかと思う。ただ空港周辺の騒音は気になる所である。 私はこちらの意見の方がいいと思いました。確かに利用時間の制約や都心部への高さ制限、騒音などの問題が残ることにはなりますが、今の経済の状況などを考えると、新空港案よりは金銭的、または自然環境的にもこっちの方がリスクは少ないと思います。 海への影響等を考えると滑走路増設の方がいい。 ・福岡空港は利便性にとんだ福岡の財産です ・福岡空港は新しい空港を作る必要はありません ・新空港建設は自然を破壊する 滑走路増設に反対、新空港に賛成。 詳細版の26ページに、滑走路増設工事の工程表がありますが、この中には、埋蔵文化財調査が入っていません。 現空港内でも、埋蔵文化財調査は必ずあります。 全体の工程はこうなるはずです。 ①拡張用地を買収、買収完了地点から順次埋蔵文化財調査 ②西側拡張用地で河川の付け替え、調整池の移設 ③米軍施設や貨物ターミナルなどをセットバック ④西側新誘導路部分の埋蔵文化財調査 ⑤西側新誘導路を整備し、現西側誘導路から付け替え ⑥西側新滑走路（現西側誘導路）部分の埋蔵文化財調査 ⑦西側新滑走路を整備 拡張用地内は買収次第、順次やるからいいとしても、④、⑥の埋蔵文化財調査の分が完全に抜けています。 工事期間も、あと2～3年は長くなるでしょう。 トータルの工事期間は10年程度になりそうです。 費用での面と環境負荷を少しでも少なくする方法として、増設案のほうに賛成。しかし近隣住民への騒音問題や事故に対する不安を、できるだけ少なくするための対策をしっかりと考えなくてははいけないと思う。住民とも膝を交えた対話を何度もすることが大事。行政のいつもの一方的な対話ではゆるされない。 増設以外ありません。環境、利便性、コスト、財政、等の理由から 利便性に富んでいて新空港建設は税金のムダ使いだ。新空港の場所などで自然環境の破壊につながりかねない。静岡空港の問題など、旅行会社の計画なども新幹線などが増えている。 こんにちの様な不況時、まして少子化の時代、未来の事はわかりませんが、自然環境を破壊しない事が大切です。現空港の拡張に大賛成です。 新空港建設は自然環境破壊は最小にするほうが良いとする。税金は大切に。負担は最小に。滑走路増設案にYES この「滑走路増設案」に賛成したい。その理由は大きく次の2点だ。1つは、滑走路処理容量が14.5万回という数字の信頼度が不明だ。この数字は誰が算出したのか、その算出の妥当性をどう証明できるのか、もっと言えば、新空港建設を誘導するための数字ではないのか。もう1つは、現在の日本及び特に東アジア世界の経済状況をふまえて、処理量の大幅増を予測しているが、現下の金融危機とそれに起因する不況などを考慮すると、処理量の大幅増はありえない、あるいは考えにくいのが実情だ。これらの2点の理由だから、膨大な費用をかけて、「新空港」を、玄界灘の貴重な事前生態を破壊しつつ建設する必要は全く無い。 福岡空港の最大の長所は何と言っても市街地への近さであり、そのおかげで様々なイベントを引っ張ってこれた実績もある。自然保護の点からも、滑走路増設の方向でいって欲しい。 人口減、新幹線も速くなり(エコ)少し矛盾する。過去10年間にどれだけ支出した？人間は少なくなっているのに、空港ばかり作らないで欲しい。 あまり増設で変化がでるとは思わなかったけど、費用も地球環境面でも少しは有利なのかなあと思った。もし近くに家とかあった場合の対処法はあるのかと思った。 初期投資や環境の面から考えて、滑走路増設案の方が利益があると思う 滑走路増設をした場合には、用地買収や環境対策についてはこれからどうしていくのですか 環境問題について考えると滑走路増設で良いと思うが、騒音問題はなくなって欲しいとも思う。 費用や環境への負担も含め、こちらの案が良いと思います。 私は滑走路増設の方が環境にもやさしく、費用も掛からないので良いと思う ①滑走路を増設する必要がありません。理由は現実の利用状況と世界恐慌状態からして需要がその容量を超える程には伸びないからです。 ②エネルギー効率が悪く、派生陸上交通(空港へのアクセス)による資源の浪費を招くことになります。航空・空港需要は空港存在そのものによって創出されるものであって、大量のエネルギーを使用し続けることになる需要喚起と増設は不要であり、悪弊と化します。 ③航空機被害(騒音・落下)が増大します。 このような不況下、日本国民の少子化等々、予想は当たらないことが多い。地球環境の悪化(自然破壊、温暖化等)を現空港拡張が最適と考えます。 新空港建設に比べコストが大幅に安い。新空港建設は自然環境を破壊する 福岡空港の一番のメリットは、都市部からの利便性。ただ環境問題と、現空港があることによる慢性的な近郊の道路渋滞がデメリット。 山をけずるのは大変な工事業であり意味がない。自然破壊にもつながりやめるべき。
		③ 安全性の確保について	
		380 件	

意見分類			寄せられたご意見
			そもそも百里基地は誘導路の一部が買収できず”への字”状態だったため、その状態を改善するために別に滑走路を造り、片方の滑走路を誘導路代わりに使う計画です。それなのに、福岡空港や那覇空港のように便数が多い空港で210m間隔の平行滑走路を造るのは安全上からも問題があり許容されるべきではありません。便数が増えると騒音が増えて飛行機が落ちる可能性も増えるので反対です。 工事費も安価で現実的だと思う。アクセスのよさが何といてもメリット。福岡の都市評価が高い理由のひとつであるので、わざわざ新しい空港を作る必要に意義を感じない。ただ、都市計画(高さ制限など)の制限と安全面の不安が問題点。 安全面、騒音問題、借地料による貧富の格差問題、地域コミュニティへの悪影響、交通分断による東西道路網への悪影響、将来需要に対する処理容量の少なさ、将来拡張性の無さ、など問題点が多過ぎる。 東区住民。断固反対。空港の増設は賛成だが、現在の空港を活用するには市街地を通行する安全性の確保及び騒音の拡大が問題。旧香港の空港が街中を通っていたが、乗客の立場から見ても危ないと感じた。現在の福岡空港も見て全く同じように感じる。一旦ことあれば住民を巻き込む重大事故の危険あり。騒音については現在でも窓をあければテレビの音も聞こえる。これ以上増加すると日常の生活に支障をきたす。 滑走路が増えて便数が増えるのに騒音が広がらないとか安全性が現状と変わらないというのはおかしい。滑走路が増えればその分騒音は広がるし便数が増えるならば安全性は低くなると思います。滑走路の運用方法も通常とは異なり滑走路間隔も大型機が待機できないなどの特殊な運用になるので安全性が低くなるのは明らか。 離着陸回数が増えて滑走路間隔も短く特殊な運用を強いられるのでは、事故が起きるのではないかと不安。伊丹や新千歳などのクロスパラレル滑走路を備えた空港でインシデントが頻発している。福岡市街地に近く危ない。 滑走路間隔が210mしかなく大型機が待機できないとか滑走路の長さがそろっていないとか滑走路を一部2.6mもかさ上げするとか平行誘導路も二重化されていないとか、こんな不自然な空港は世界中のどこにもないのでは？運航の安全を考えてもこんな不自然な空港では危険だと思います。 増設案だと、同じ平行滑走路を持つ新千歳空港の例とは逆にならざるを得ず、ターミナルから離陸滑走路へ向かうと、着陸滑走路を越えた先にあるということで、さらなる遅延の可能性+安全性の潜在的な危険があるように思われる。特に低視程下において、着陸機の間を縫って着陸用滑走路を跨いで離陸滑走路へいくのは、管制通信のお粗末な外航機がいるような空港(福岡もそれにあたる)では、非常に危険である。 安全第一に考え、計画が立てば良いと思う。 1コスト、2利益、3住民の配慮 この3つが達成できるなら賛成。 かなり無理矢理に計画したような感じがします。数か月前福岡空港でヘリコプターとアジアナ機が衝突しそうになりましたが、この計画では運用が複雑で安全性に疑問と不安を感じます。 ○悪い点・市街地に立地するため、万が一の事故の場合、第三者が巻き込まれる危険性が高い 福岡空港、15年に一度事故が起こっているから、もうそろそろ起こるかもね。オレの家の上に落ちませんように。早く移転して欲しい。 西側拡張滑走路間隔300m案だと、空港口交差点の東側(野球場入口付近)の真上が飛行ルートになります。西側拡張滑走路間隔210m案だと、空港口交差点の西側(ライカビル付近)の真上が飛行ルートになります。想像すると空恐ろしいとしか言いようがありません。 西側210m間隔案では、空港口交差点の東側(野球場入口付近)の真上が飛行ルートになる。しかもPI案では滑走路の北側の端が現滑走路よりも100m北側にズレるから、恐ろしく低いところを飛行することになる。騒音に関しては、吉塚など空港北西側の地区では、現在位置から単純に滑走路と直交する方向に210m、滑走路と平行に空港より1100mだけ 平行移動した場所と同等の騒音に晒されることになる。例えば、吉塚中学校の騒音レベルは、滑走路と直交する側に210m、滑走路と平行に空港より1100mだけ平行移動した場所と同等になるので、現在の初村第一倉庫あたりとほぼ同レベルになる。吉塚中学校の周辺にはマンションも多く、これらは西側増設滑走路により酷い騒音に晒され、資産価値が大きく下落することは明らか。よって、マンション数件が移転補償の対象となるだろう。もちろん戸建て住宅もたくさんあり、これらも補償しなければならない。補償しない、などと国が言い出せば間違いなく裁判沙汰になるだろう。これらを勧案すると、拡張など実現不可能、あり得ない。 今日も天神や博多都区では、数分おきに上空まじか轟音と共にその巨体が迫り飛来しています。この数分おきに上空に迫りくる緊迫感は今後も絶えることはありません。空港との距離が近いだけの地点と上空を飛来する飛行機との距離が近い地点では全く異質の環境下にあります。私はこの巨体が上空を通過するたびに、いつまでもこの空港問題を解決できない行政の無気力さ、政治の無関心さを嘆くと同時に、市民の空港移転に対する民意の低さを憂えています。ビジネスマンの一部身軀赴任の方や出張で来られた遠方の方は現空港の利便性を重要視されます。しかし私達はここを生活の拠点としており、都市問題を含め明らかに彼らとは温度差があります。天神や博多駅前の都心上空以外に飛行ルートがとれない今の現状を放置していいとも思いません。また、いつまでも福岡市の都心がべちゃんこのままでいいとも思いません。福岡市・福岡都市圏再開発情報のスレでも取り上げられていましたが、国土交通省(旧建設省含む)も移転後の都心開発のメリットを公表されておられるそうです。鳥栖周辺の陸上が利便性や飛行ルート、補償問題で難しいのなら、海上空港を建設してでも早期に移転してもらいたいです。参照 需要頻度の比較 福岡空港 滑走路一本の発着回数は時間当たり 25.6回 東京国際空港 滑走路一本の発着回数は時間当たり 10.8回 ※東京国際空港では現在さらにもう一本の滑走路を建設中。 【現空港の拡張が無理な理由】・マンションが制限表面に抵触する 「あなたのマンションは飛行機の運航の邪魔になっちゃいます」なんてマンション住民に説明できない 【市街地に立地する空港の拡張など無理】・航空機事故の確率がさらに高まる 今でも数十年に一度の確率なのに、発着回数の増加率だけさらに確率はアップする。 ・福岡のような混雑した空港で間隔210mの2本の滑走路は危険ではないが、管制のミスで事故が起きるのでは。 安価で便利だが、常に航空機事故による被害及び騒音問題、それと近郊建築物の高さ制限は解決されない。 改良案(滑走路間隔210m)の間隔210mと狭くしても大丈夫なのかな不安。事故が増えそうな感じで安全性が不安。 増設については反対であります。空港の利用時間が24時間となると、それだけ都心部に心配をかけるのではないかと思います。事故はつきものなのです。 2. 住居地域にあり、騒音の問題、危険(10年位前、ガルーダ機の事故、3人の犠牲、パイロットの話、何とか住宅街に落ちない様にしたかったとのこと)。現飛行場での増設案には賛成出来ない。 210m案についてスタガー解消により利便性が上がることは理解できるが、原案や新空港案のように滑走路が300mに対し、本案が210m滑走路を採用している。この210m間隔での安全性などについては、さっぱりわからない。また、スタガー解消、210m案、高速の変更はなくなったようだが、安全性についてはわからない。 街に近い分アクセスはいいが、危険と騒音も解消されないし、地代を払い続けなくてはいけないのであまり賛成できない。 南東側丘陵地を除去して拡張する案など具体性があり納得できる。私は空港東に不動産を所持しておりますので、過密化による事故を恐れています。が、利用する立場としては、増設が望ましいと思います。旅行の際とても便利だから。 コスト面では210m間隔が一番良いと思われるが、安全性と対地域住民への騒音面は増す事と思われる。 短期的な設備投資額だけに捉われている感が否めない。継続的に支払が続く土地の賃料。安全性が全く考慮されていません。 利用するものとしては、利便性を重視してしまうため、位置的に現空港がベストだと思う。ただ、近隣住民等への騒音や安全性等をどうしていくのかという問題はなくならないだろう。 滑走路増設案はコストの面では良いが本来の福岡市における建物の高さの基準、それとRun Way34を使用した場合の騒音や安全の問題が残るのではないだろうか？ それに伴い深夜の離発着は望めそうにない。特に夜22時以降着陸予定の羽田発便は疑問がある。 【「増設新案」が改善策にはならない理由】②滑走路の長さが今より短縮する 記事にはなっていませんが、ステップ3によると、西側配置滑走路間隔210m案で増設される滑走路は「非精密」です。つまり、着陸用の電波による誘導施設が設置されません。ということは、「精密」進入が可能な現滑走路が着陸用となり、たった2500mの増設滑走路が離陸用になります。ご存知のように、一般的には大量の燃料を積んで重い離陸の方が、より長い滑走路を必要とします。今は2800mの滑走路で離陸しているのに、「改良有力案」では2500mに「改悪」されます。滑走路が短くなると、貨物を満載できなくなるなど航空会社にとっては販売機会の喪失になり、路線の収益悪化、ひいては路線存続の足かせになります。また、オーバーラン時など安全性も劣り、市街地空港では危険です。 【「増設新案」が改善策にはならない理由】④事故の危険性が増す 航空機事故の約8割は離陸時・着陸時に起きます。国内での航空機事故も、離着陸時以外の事故といえ85年の御巣鷹山の日航機墜落事故くらいで、82年の羽田空港での福岡発日航機墜落、94年の名古屋空港での中華航空、96年の福岡でのガルーダなど、やはり離着陸時がほとんどです。海外でも、今年起きたマレーシアやブラジルでの事故は離着陸時のものです。航空機事故の8割を占める離着陸時に、市街地の上を飛んでいるか、海上を飛んでいるかで、乗員乗客以外の「第三者」に及ぼす影響はまるで違ってきます。ちなみに、航空機事故の確率を安全側に見て100万回に0.34回、その8割が離着陸時に起きるとすると、福岡空港の年間離着陸回数は約14万回ですから、0.34÷100万÷2×0.8×14万＝0.019回/年となり、52年に1回は福岡空港周辺で航空機事故が起こり得る確率となります。「安全側に見て」と書いてありますが、この計算式が正しいとすると、拡張により発着回数が18万回/年になった場合、福岡空港周辺で航空機事故が起こり得る確率は0.34÷100万÷2×0.8×18万＝0.024回/、40年に1回となり、かなり大きくなります。今の空港を活用して安全で、利便性のある空港に改修すべき。そうするなら税金を払ってもいいと思う。 現在、私も定期的に利用しているが、空港への交通アクセスは日本国内では一番良いと思われる。しかし、需要の対応に事業の経済性を考えれば、この案が良いが空港周辺の住宅等への影響(騒音・落下物)の不安が消えない。

意見分類			寄せられたご意見
			費用に対しての効果を考えれば、嵩上げ増設が一番良いのではないかと思う。危険性を言い出したら車にも乗れない。 空港の存在による騒音問題、そして市街地内に立地しているが故に存在する。大事故の危険性は 場合によっては生存権をも脅かしかねません。 今の空港の問題(空港能力不足、騒音被害、事故の危険性、市街地の破壊)が解決しないばかりか、副作用まで伴う(用地買収、騒音悪化、事故の危険性増大、さらなる市街地の破壊が進行)ので、大反対。そもそも、実現性がない。検討案の俎上に載ることさえおかしな話。 安全性が第一で反対する。(1度事故が発生すれば、工事費差額なんかふっとんでしまう。) メリットは処理能力はアップのみで、デメリットは環境対策費及び土地借上費の増大や発着回数の増加による周辺地域の安全度の低下。福岡都市部の建物に対する高さ制限が永久的に続き、今後の再開発の大きな障害となるので増設案には賛成しかねる。 増設改良案で、実際の航空機の運用が可能なのか、甚だ疑問である。机上の空論だと思う。航空機の運用にかなり制約を受けるので、管制が複雑になり、ヒューマンエラーによる事故が増える可能性があると思う。 周囲の住民・住宅などに多大な影響や被害など反対意見なども考慮せねばならない。
			又、テロなどの危険を考えると万一、街中に大きな飛行機物体などが、何らかの要因で落下した場合など、被害がとても想像できかねない位ありそうだから、反対。 この案は、そもそも抜本的方策になっていないのでは？市街地空港の騒音問題、離着陸時の事故の危険性は、かえって増大すると思う。利用時間の制限もそのままで、アクセス利便性の継続の他はメリットが少ない。 現状での大事故の可能性は消えてません。又、騒音対策工事は充分やっていますが、それは居住者対象であります。土地所有者は相場の何倍かの借料が安定して入り、良いでしょうが、その周辺の屋外での色々な騒音で迷惑かかっている事は、特定の人には分かっておりません。排ガス、CO2、オゾン層破壊etc。環境面から市民(大野大宰府迄含め)大局的に考えるべきであります。 安全性や周辺住民の安心が損なわれなければ、増設の方がいいと思います。今ある所を生かすのは基本です。エコで便利で今の場所がいいです。安く済むし、早くできるし、言うことないと思います。 安全であれば仕方ないと思います。住宅地に部品等おちてこなければ。 現滑走路増設では、確かに離発着拡大はできるでしょう。しかし、安全面、継続コスト(借地料・防音対策等)は拡大する。交通の便も確かに良いが、市街地に近すぎて市の発展を妨げている。(高さ制限) 現滑走路増設ではなく、長い目で見て、海上空港とすべきではないか？ 当面の応急策にしかすぎない。離発着処理は若干ふえるが、現空港が抱える騒音危険性及び莫大な借地料、環境対策費は永久に続く。人口密集地で、墜落事故が起こったとき、いったいだれが責任をとるのか？ 空港の最優先条件は安全性と思うが、市街地にあり、便数が増えて、空港内でも世界に類を見ない運用を行う増設新案は 安全性に問題がある。 3つの案の増設滑走路案のメリット・デメリットについてよく まとめられているが、将来を考えると新空港案が良いと考える。借地料や環境対策費が残るだけでなく、騒音による生活環境への悪影響や 墜落可能性が増えることによる安全性の問題は生命・財産にかかわります。 福岡空港は国内において主要な空港であるが、安全性からも騒音問題からも滑走路の増設は問題があると思います。とにかく生活環境破壊だけは少なくしてほしい。 早朝から夜間まで離陸の飛行機がひっきりなしでとにかくうるさい。生まれつき住んでいる私でさえそう感じる。筑紫野市の天拝山の頂上から離発着の状況を見てみれば、いかに、住宅密集地等危険な場所を飛行機が離発着しているかよくわかる。福岡市から大野城市にかけての住宅地を飛行機が旋回していること自体が通常では考えられないこと。墜落すれば何百人という住民の死傷者を出すことだろう。増設は反対。 地域住民の騒音への不満の声や安全性への不安、国際的な視野で考えると増設は好ましいとは言えない。 滑走路増設案では騒音の問題、安全性の問題は確かに残るのは仕方ないと思う。高さ制限の問題については、経済効果の面にはマイナスかもしれないが、都市景観という哲学的な観点からは高さに制限がある方が、高層ビルが乱立するよりははるかにましであると考えます。京都やバリは中心街の建物の高さを制限しているために美しい街並みを維持できている。また、高層ビルが乱立すれば、ビル風の問題や、逆に博多湾からの風が遮られるために福岡市の南東方向のヒートアイランド化が進む可能性もある(東京駅のビルが東京湾からの風を遮る役目を果たしてしまい、東京都心部のヒートアイランド化が進んだとの指摘もある)。需要逼迫緩和はこの程度で十分と思う。世界的な原油高や地球温暖化の問題を考えると、数年前よりは、それほど大きな需要増は考えにくくなっているのではないかと。 ・安全(周囲)の問題があるが アクセス利便性を保つ為に、現行の中で滑走路を増設されるなら安全性を第一義に考えて、その後費用対効果を検討すべきである。 西側配置改良案は、滑走路間隔が狭く安全性にやや疑問があるが、安全上の問題をクリアして実現してもらいたい。費用が安くつくのがとても魅力的だ。 アクセス面ではよいが、安全第一を考えるとかなり問題がある。世界の傾向として海上に新設されている方が多いことも安全面優先ではないか。その点、増設による危険性は現在よりも増すと思われる。 西側配置(滑走路間隔210m)改良案はスタガーを解消することになるが、増設滑走路2500mは非精密になるのは、(運航上離着陸において)危険性を伴うことがなければいい案と思います。多少の不便はしかたないと思います。 市街地を通過することによる危険性にあまり触れていない？ 事業費は新空港案に比べ少なくてすむが環境(騒音・危険等)によくない。 ・航空機事故など空港周辺住民や空港近くの航空路の安全については、さらに危険度が増すことが危惧される。 ・空港の利用時間が変わらないのは不便。 騒音や安全性についての検討結果には呆れました。騒音がひどくなり安全性が低くなるのは便数が増えることから明らかです。利便性にばかり重きを置かなくてもいいと思います。 どうしても何らかの工事が必要であるならば、滑走路増設案が適切だと思います。良好なアクセス面、工事期間が新空港案にくらべ早いところや、初期投資はかなりこちらが少ないですし、新空港を建てる建設期間や費用、周りへの騒音問題、環境破壊、アクセス面等を考えますとあきらかに滑走路増設案が適切だと考えます。まずは滑走路を増設し、様子を見る。それでも将来的な需給面で問題が出てきたら改めて新空港案を考えるべきであると思います。 那覇空港で起きた中華航空の事故が福岡空港で起きた時、住宅地に囲まれた福岡空港では大いに不安です。 安全・安心そして騒音の無い交通・運輸体系を整備して下さい 現在生活している人々の安全や騒音を考慮すると反対。 今の場所ではいつか大事故が起こると考える。 利便は良いが、市街地空港の危険がある。長い将来を考えると、再び移転論議が起こると思われる。 西側配置改良案が良いと思う。滑走路間隔が210mで安全性は問題ないのでしょうか。 市民・県民の多数が賛成ならば、西側配置改良案が良いと考えるが、福岡都市高速道路の多少の変更は行って、安全性を少しでも確保する方が良いと思われる。 現在の空港では、将来不足するであろう点を、補う必要があると思います。安全面も生活環境も現状よりも良くなることは最低でも必要な条件であると思います。 事故や生活環境への影響を考慮してほしい。 効果が小さい、しかも実現性がない。処理容量はスポット不足などからレポート通りには増えない、用地買収難航、騒音アップ、危険性アップ、etc 住宅地の上を通過するので、もっと広い場所が良いと思います。 反対。都市部ではキケン。 ②もしも飛行機が墜落した時大惨事になる。 初期投資が少なくてすみそうなのと、やはり現空港の利便の良さが一番の魅力です。板付にあるので、私は利用しております。 地域住民の方の安全性の確保は必要ですが。 ・安全性が問題。ミスがあった時が。 安全性に疑問が残るのでダメだと思う。 安全(人間)な方法で使用されるように。 概ねわかりまして、思惑も大事だと思いました。 事故がおこってはおそいと感じました。 アクセスの利便性から見たら今の場所がいいと思うけど、安全面から見たら不安が残ります。 限られた土地での増設なので、安全性に少し不安を覚えました。 安全性、優先！！ 中華航空の事故が福岡空港で起きていたらと思うとゾッとする。安全性の面からも反対。 騒音や安全性の問題があるのに、利便性だけで物事を考えてはいけけない。 無理。航空機が福岡市上空(住宅地)を飛行する自体、問題が有る。

意見分類				寄せられたご意見
				環境問題及び安全面から増設はすべきでない。(金より安全が優先)アジアの入口でもある大都市「福岡」のビルの低さに伴い狭い土地が有効活用されていない。街全体が貧弱に見える。用地買収は困難と思われる。 安全性の面からも、増設案は止めた方がいい。 増設するには必ず騒音による環境の悪化と便数が増えることによる 安全性の低下が発生する。 安全性が疑問。 工事が難工事になるとしますし、用地買収の問題もありおそらくオープンするまで長期間を要するでしょう。できてからの運用も難しいのではないのでしょうか。工事中、オープン後も安全性の面で大変問題が多い案だと思います。 八尾空港で起きたような墜落事故が民間定期便で起きて住民に被害が出た場合に どう責任を取るつもりでしょうか？ 都心にあるため利便性は高いが、事故時の危険性も高い。 航空土地賃借料の永久的支払い、近隣建物の活用制限、何よりも事故なしは不可能で都市部への災害の大きさは予測事態である。 事業を開始するには、地権者100%の賛成の確約がないと進めるべきではない。最も中途半端に思える。こんな狭い空港で危険度が高まるため反対です。 ・安全性の軸線をもっと力点を置くことが必要。どこの空港も安全な空港であることは否定しないが、事故は必ず起るもの。その場合、現在の空港では問題です。 空港を利用する側としては使いやすさを求めるのは当然ですが、だからといって周辺住民に悪影響を与えて良いということにはならない。政治は、市民の生命財産を守ることが一番大事です。市民の生命財産に損害を与える可能性が高い増設案は、その点で重大な欠陥がある。 生活環境への影響が大きい。安全面からも住宅地に航空機が墜落したら、とり返しがつかない事態になる。 利便性のよさは、他の地域に勝るものはないと思います。地下鉄を降りると、閑空のように他のコソ通機関に乗り換えることなく、空港ロビーに直結しているので便利です。発着回数などを考えると、滑走路が1本というのは少し危険なのかもしれませんので、増設案に賛成です。 国内線だけでも、かなりの離着陸があり、ピストン輸送で遅れる事も多いし、危険度も高くなるので増設は必要だが、現状の景気からも費用はかからず短期で完成するのが望ましい。間隔210mで安全であるのなら・・・ 何かとって付けたような変則な滑走路建設は問題多いのではないと思う。(将来に禍根を残す、オーバーラン等の安全性)2000億・7年もかかるなら、新空港を作る方が良い。(当面のつなぎとして、費用と時間をかけずに増設案を検討する、という位置づけであるべき。例えば1000億以内・3年以内という感覚です。) 住民に迷惑かけている騒音問題、危険性がまったく解決されない。その人達を犠牲にして回数だけ増すのは基本的に解決策にならない。 市街地だけに危険度が安全性の面で厳しいのでは。 望ましい(案)である。安全性が悪くなることもないと思われる。 利便性の点から、滑走路増設に賛成です。安全性の問題ですが、福岡空港に於いて、米軍機が九大到墜落した事故と、10年前のガルーダ機が思い起こされますが、全体的にみれば、安全が確保されていると思う。 滑走路間隔210mは、誤認等への安全性への問題は生じないのか。 事故が起こった場合を考えると不安。 福岡空港の能力拡充は必要だが、便数増による周辺への騒音の影響や安全性の低下は避けたいので 増設には反対です。 予算も少なく、早い段階で実行可能だが、近隣の市街への配慮や安全問題にしばられ、フルに活動できない可能性があると思う。 滑走路を街の中に作るのだから、安全性が悪くなるのでわないかと思った。 p19の環境安全の視点について。離着陸が増えるはずなので、安全性は現状より悪くなると思うのですが、なぜ、安全性は現状と変わらないのですか？ 現在、飛行路の直下に住んでいるので、やかましくてかなわない。又、落下(墜落)するのではないかと心配している。 万が一周辺国で戦争(事変)でも起きたら、騒音で眠れなくなる。 福岡の為には良くない。事故、土地借料、高さ制限等、交通のアクセスが便利位でしかない。 飛行場の近所を車でよく動きますが、着陸する飛行機が高速道路にひっかからないかと毎日しんばいしています。 事故が起きた場合の被害の大きさ、騒音、夜間の利用制限など現在の福岡空港の問題点が解決されません。 現在の空港の場所については、利便性に優れていると思うが、発着回数の多さを見て、いつ事故が起きてもおかしくないと思うので、周辺の住民の安全を考えるとこの「増設案」は適当だとは思えない。 空港の利便性を考えると有利。事故の重大性や、環境等の費用負担がどうなのか。 滑走路が短いため事故が前例であるため、増設した方が良いと思う。 安全性、将来を見越した事で必要性は理解出来る。但し、増設しても思ったより収容量が上がりませんと感ぜられる。 事故が起きた場合被害が甚大になる可能性がある。そのときは誰が責任をとるのか。この案に賛成している人は責任をとる覚悟を持っておくべきである。 ・安全性について、現状においても市街地を巻き込む大事故の不安がある。万が一のリスク想定も行うべきである。 空港へのアクセスを考えると、便利である点が良いが、安全性がどうか疑問である。 市街地空港の危険性と空港対策費等がひき続き発生するので反対です。 街中なので、リスクが高い。お金はかかるけど、現空港では限界があるような気がする。過密化をこれ以上ふやすと危険度が増す。 かつ走路を増設したら、そ音問題が今まで以上大きくなるので、安全面を考えたりするのもふくめたら、あまりよくないと思います。 現滑走路を使用しながらの増設は安全面で心配です。 お金はかからない様ですが、安全面とかでどうかと思います。 便利よりも安全を優先すべきだ。 滑走路間隔210m案が費用も少なく優位とあるが、素人故なのか300m案より間隔が狭い分だけ危険性が高いように思えます。 もっと頭を使って、日本又は世界的にすばらしい空港(安全性及び)をもうけただけでなく全員で作って下さい。 危険。万に一つ落ちたら・・・こんな危険な所にいつまでも空港を設けていた事が必ず非難される。 利便性より安全性の確保がより重要と考える。 増設案のメリットはわかるのですが、今より更に増便になるのなら騒音問題が もっと深刻になると思います。今でさえ住民は我慢を強いられているのに これ以上発着が増えれば耐えられないと思う人も多いと思います。 実際私は住み替えを考えたりしていますが、家庭の事情でそう簡単にはいきません。個人の事情を考えてたらくりがなく切り捨てられるのでしょうか？ こんなに都市部と接近している空港は世界でも少ないのですから 騒音問題は絶対考えてほしいです。住民の生活のことも考えてください。 それと、今までの何度かの事故は幸い人命にかかわる大事故には繋がっていません。 でもこれほどビルや住宅ストレスに毎日多数便が行き来してる今の状態は いつ大事故が起きるかヒヤヒヤしています。校庭に部品落下の件といい、このまま増便になってしまったら安全面でも大きな問題を抱えることになりませんか？ 起きてしまってからでは遅いです。費用の面やアクセス面はメリットかもしれませんが一番大事な安全面や住民の生活面等は十分に考慮して検討されるべきだと思います。 【現空港の滑走路増設が絶対に無理な理由】 ・騒音で裁判沙汰必至、最高裁判決で国は負けている。なのに、さらに騒音が酷くなる拡張など最高裁を冒涇する行為。 ・騒音は現在でも環境基準をクリアしていない。だから環境アセスメントをクリアできず、事業化できない。 ・そもそも用地買収が何十年かかるか見当もつかない。落花生畑の成田でさえ、建設決定から40年以上経っているが、未だに用地買収が完了していない。市街地の福岡ではもっと無理。現に、福岡空港の南東側誘導路直線化事業では、買収面積3ha弱、補償対象物件10数件しかなかったにもかかわらず、用地買収に7か年もかかっている。 ・マンションが制限表面に抵触する 「あなたのマンションは飛行機の運航の邪魔になっちゃいます」なんてマンション住民に説明できるか？ ・新たな移転補償が発生する。これまでの田んぼや戸建ての補償ではなく、マンションまで対象となる。いったいいくらかかるのやら？ ・移転補償で、さらに市街地が壊される 市街地の真中に使えない広大な空地ができる。これでは都市計画もヘツクレもない。 ・航空機事故の確率がさらに高まる 今でも数十年に一度の確率なのに、これが発着回数の増加率だけアップする。 現空港での滑走路増設には反対です。 国交省の道路畑からの個人的な意見を述べます。 現在、国道3号では、航空機の進入灯の関係から、空港口交差点から大井1丁目交差点の間には道路照明灯が設置されていないが、こうなっているのは、交差点ではない箇所であり、沿道にも明るい店舗などがいないから交通安全上の問題は少なく、国道ができる前から空港があったからである。しかし、現滑走路から210m西側にもう1本滑走路を増設することは、空港口交差点の真上(野球場入口付近)を航空機が飛行することになる。これによって、交通量の多い幹線道路同士の交差点部分に道路照明灯が設置されないとすれば、交通安全上大問題だ。 空港口交差点のような大きな交差点で道路照明灯が設置されないような事態は、交通管理者である警察も認めないだろうし、道路管理者である国土交通省道路局としても認められないだろう。 危険な空港に滑走路を増設するなど、論外。絶対に反対。 このところ、長崎・八尾・マドリード・キルギス・ロシアと、空港周辺での航空機の墜落事故が頻発している。長崎の事故は海上空港の安全性の高さを、八尾では市街地空港の危険性を思い知らせてくれた。 そこで、福岡空港周辺では、航空機事故がどのくらいの頻度で起こりうるか、計算してみよう。最新の航空機事故の確率は、100万フライト当たり1回程度。そのうち、離陸時あるいは着陸時の事故は約8割程度。福岡

意見分類				寄せられたご意見
				空港の年間離着陸回数は約14万回。これから、1年間に事故が起こる確率を計算すると、$P=1 \div 100万 \times 0.8 \div 2 \times 14万回/年 = 0.056回/年$ あな恐ろしや、1年間に福岡空港近辺で事故が起こる確率は5.6% 18年間に1回は起こることになる。あまりに怖すぎる計算結果なので、日本の航空会社は安全ということにして、福岡には悪名高き中華航空や中国のエアラインも就航しているのは無視して、全世界の事故発生確率の半分ということで計算すると、1年間に福岡空港近辺で事故が起こる確率は2.8% 36年間に1回は起こることになる。しかし、滑走路増設なんかして、年間離着陸回数18万回になると、1年間に福岡空港近辺で事故が起こる確率は3.6% 28年間に1回は起こることになり、確率は思いっきり高くなる。 滑走路増設は空港能力が低いから絶対反対！！ ■滑走路増設(西側配置210m間隔改良案)の『空港能力』 上記の滑走路処理容量の比較を踏まえ、実際の空港能力について、考察してみます。 ◎滑走路増設でも「滑走路処理容量」は1割程度しか増えない ステップ1、4の詳細版から、現状、誘導路二重化、滑走路増設の滑走路処理容量を見ると、やはり、経済界が指摘していたように、滑走路増設(西側配置210m間隔改良案)では、容量は1.13～1.15倍(離着陸同数～着陸割合67%以下)しか増えないことが明らかになりました。 ◎「滑走路増設だけ」では、2～3回/時しか増えない しかも、容量が増える分の半分近くは、前提となっている誘導路二重化の効果であり、純粋な滑走路増設による増分は、2～3回/時程度しかありません。 容量がたったの2～3回/時しか増えないのに、事業費2000億円、既存施設の更新費用、騒音被害の拡大＝騒音対策費の増額、事故の危険性の増大という副作用を及ぼすのなら、止めたほうが良いのではないのでしょうか? ◎「2～3回/時増える」さえ疑わしい しかも、西側配置210m間隔改良案の容量は、那覇空港の2700m滑走路増設210m間隔案との比較から、そもそも水増しされている可能性が非常に高いと考えられます。 実際は、誘導路二重化と比較して、ほとんど増えないと疑われます。 ◎実際の『空港能力』はほとんど向上しない さらに、仮に滑走路処理容量は詳細版記載の通りになるとしても、肝心のエプロン面積(スポット数)は、誘導路二重化でも現状より2スポット程度しか増やせません(ステップ1詳細版より)。 滑走路増設(西側配置210m間隔改良案)も、拡張面積がたったの20haしかないで、ほとんどスポットを増やせないと考えられます。 なぜなら、ステップ1詳細版でスポットを増やせるとしていた西側ターミナルオープンスポットの2つは滑走路増設の場合は平行誘導路がくるので増やせず、増やせるのは現貨物ターミナルの場所ぐらいしかありません。 つまり、滑走路増設でもスポット数は現状とほとんど変わらないので、シミュレーション上の「滑走路処理容量」が増えても、『スポット容量』が増えないので、実際の空港能力はまるで向上しない可能性すらあります。 反対、①防災上、人口過密地帯の上空を飛行することの危険性、海外でも離陸、着陸時の災害が多発している。空を飛ぶ以上墜落の可能性は必然であり、其の時の責任は誰が 取ることが出来るのか。滑走路の増設は事故の可能性を無視したものであり、行政の上ではあまりにも無責任すぎる。安全性に対しては危険性増大する。防音費・借地料により福岡空港が赤字であること等、市、県は市民に説明する義務がある。そして更に費用が嵩む事も。これらが2000億円に含まれていないことも市民に説明すべきである。メディアも費用面から増設案へ誘導している。 ・安全面に不安 にわか、滑走路を作っても、直ぐ限界が来る。(私は滑走路間隔は、事故が、必ず起きる。)反対。 増設しても処理容量が大きく変化するとは思えない。中央区に現在住んでいるが、飛行機の騒音がたまらない事が度々ある。近辺の住民の対策が大変だろうし、事故時の危険度が増す。 事故がなかった(人身事故)から増設案が有力(声が高くなりそう)になったようだが・・・もし・・・人の命はどうなる。 しかし災害が起きた場合、一気に機能不全の陥る危険性がある。 東アジアとの結びつきが強まるなど外交がすすむことはいい事だと思うが、騒音が残ったり、環境・安全の視点から見たら問題が残ると思う。 最も安価だが、安全性や騒音問題が改善されない。 問題は騒音と発着陸の事故。この辺は頑張って頂きたいです。 未来ある子どもたちに騒音や航空機墜落のリスクを残しておいて良いとは思わない。 滑走路を増設することによってさらに騒音の悪化や地域コミュニティの崩壊、安全性の低下などが危惧されるので絶対に反対です。 ※滑走路増設方策代表案は良いと思います。 一、環境に安全(工事中) 1.福岡市中心部から近く便利であるが、過去には九州大学への落下、又、ガルーダ航空機の離陸失敗事故や、部品の落下等の事故も発生している。危険度が高い。 ・借地料、環境対策費が継続し10年で200億以上が必要となり、安全面、環境面での リスクも増大する。 現空港の抱えている問題点(騒音、安全対策、高さ制限による街づくりへの制約等)の根本解決につながらない。 増設案では環境基準や需要予測値が満たせない。安全性も疑問。反対です。 増設案では旅客需要の増加に対応できないし騒音も残り安全性も非常に不安。増設案には反対です。 今もたくさんの飛行機が飛んでいるので、安全な方が良いと思います。 街中にあり危険 便利だと思うが、騒音問題や安全性の問題があるので必要性を感じない。 都市部にあるため、増設したとしても安全性の問題が残るのでは?確かに国内の他空港と比べて中心部からの交通アクセスは便利であるが、それを優先させるより、安全第一であるべきだと思う。 現在の滑走路は、飛行機が飛ぶまでに待ち時間があるので、増設した方が時間の短縮できていいと思うが、同じ場所に密集すると事故などの危険性が増えるので、それがこわい。 一番現実的に思う。便利だが街が近くて危険は多いとは思う。 ・事故の時の被害が大きくなりそう。 3月頃北海道旅行の際、他の滑走路より入って来る飛行機が来てヒヤッとしましたので増設案に賛成したい。 交通の便が良い為、利用される方も多いですので、今のままで行った方がいいと思いますが、近辺の方々は事故などの心配もあり、より安全にして頂きたいと思います。 事故防止の為に必要だと思います。 ※ビルの多さに危険性大きな 事故が必ず起きる。 滑走路増設は危ないと思いますので反対。 航空機の住宅地への墜落リスクの高い増設案には反対です。 ・依然として市街地にあるため、周辺地域の騒音、事故のリスク、高層建築の制約など マイナスの面が解決されない。 現状で安全性に疑問があるのにさらに安全性を低下させる増設案には絶対に反対です。 人間の生命財産を守ることを第一に考えない増設案には反対です。 2) 安全性が低下する問題・運航便数が増加するので、航空機が市街地に墜落する可能性が増加します。・空港内の運用が複雑になり安全性が低下すると考えられます。〈空港内の複雑な運用の一例〉国内線の離陸機は、グライドパスが発する電波への影響を避けるため、滑走路端部の誘導路を利用できず 迂回して滑走路2本を一度横断してから滑走路端部まで行き増設滑走路(黄線)に入り離陸することになります。(福岡空港PIステップ4 PILレポート詳細版の21ページより) http://fukuoka-airport.sakura.ne.jp/web/img/pi-step4b.pdf このような事実がレポートに書かれないと一般市民には分からないのに 何故このような重大な事実を分かるように書かないのか? レポートの作成に悪意を感じます。安全性が悪くなることは明らかなので増設案には反対です。 過去に4回事故が起きているので滑走路増設案に反対です。市街地に墜落する可能性の低い新空港案に賛成です。 騒音問題と安全問題を解決できない滑走路増設案には反対です。騒音問題と安全問題を解決できる新空港案には賛成です。 事故の不安が大きいです。確率が自動車事故の方が高いなどと言う人がいますが、そういう問題ではない。起きた時の被害の大きさが違います。 市街地内で増便となり、安全性に問題有り。反対である。 危険である。反対。 都市高速(高架)が近くにあり、かさ上げしても安全とは思えない。 ガルーダの事故は大変でした。 ・将来を考えた場合、大都市・市街中にある空港の危険性解消を最優先に考慮するべきものとする。 危険だ。 2分間で着陸は心配です。 福岡は外の空港に負けます。 安全性に疑問が残った。 ・やはり安全面で不安が残る・ ・安全性環境を守るコスト、トラブル発生等 絶対ダメ また航空事故発生時の被害が甚大になるであろうことは容易に想像できる。 非常に危険である。

意見分類		寄せられたご意見
		週2〜3回、東京ー福岡を往復しておりますが、便利な反面、上空待機の機会も増え危険性を痛感しています。 安全性、将来性に問題がある。増設案には反対である。 嵩上げ、パイロットの錯綜が心配。住宅地が密集して居りこれ以上やめよ。 盛土は危険ではないのか？ 反対。 大変危険である。反対。 安全性に問題あり。騒音等生活に問題がある。 かなり無理があると思われる。ガルーダ事故が又起きると心配です。 確かに危険な面はある。 地主・周辺住民等の合意を協力得ながら、安全で利用しやすい福岡空港を造ってもらいたい。 何も知らない人達に安全性についての説明が必要であると考えています。 現在、危険度の高い空港をさらに危険度を高める気がする。 課題はやはり安全性ではないかと思う。 反対、危険です。 危険である。 福岡空港はせまいのに増設するのは心配です。ガルーダ事故を近くで見ました。 ・安全面から考えると3000mの滑走路が必要と思うが確保出来ない。 4回事故を起こしエンジン爆発で住民にけがや損害を与えるような空港の滑走路を増設するなど 許されない話なので滑走路増設案には反対です。事故が起きても住民への被害はほばないと考えられる新空港案に賛成です。 周辺住民の生命財産に危険を及ぼす滑走路増設案に反対です。 周辺住民の生命財産に危険を及ぼさない新空港案に賛成です。 滑走路増設案は危険なので反対。 新空港案は危険ではないので賛成。 危険すぎだと思います。 危険性が大きく増設案には反対である。 増設には危険性をさらに伴う。 諸問題が残る ②都心部空港の危険性が大きい ・2分間に1回の回数は危険である。 ・ガルーダ航空の事故が思い出される 現在の空港は便利だがとても危険性を感じる 都市型空港ゆへの危険性、空港対策費がひき続き発生するという観点から滑走路増設案は反対です。 ・回りが都市化で危険 増設案では危険性が増え、騒音問題、地代、使用時間制限などの根本的問題が残る。 周囲の住民に危険をもたらす。現空港を使い続けるべきでない。 パイロットが危ない空港の一つになっているのに回数が増えるのは問題である。事故は空港近くで80%以上おきている。地元に住んでいて心配。 新空港より安価で出来るようだが、事故の危険性、騒音問題は解決されず、環境対策費、借地料ともに増額が予想されると思う。 滑走路増設案は、滑走路長が異なる・滑走路と滑走路の間に大型機が待機できない・一部滑走路を嵩上げする など無理やり感が強く安全性に疑問なので反対です。 設備的に自然で無理のない新空港案に賛成です。 便数増加と複雑な運用により安全性の低下を積極的に増進する滑走路増設案には反対です。自然な運用と余裕のある空港能力により安全性の向上を積極的に増進する新空港案に賛成です。 福岡空港は現在でも市街地に航空機が墜落する心配が大きいのに 下記のように運航便数が増えたらますます心配が大きくなるので 滑走路増設案に反対です。 2) 安全性が低下する問題 ・運航便数が増加するので、航空機が市街地に墜落する可能性が増加します。 http://fukuoka-airport.sakura.ne.jp/web/img/pi-step4b.pdf 上記のようなリスクを激減させる新空港案に賛成です。 ・滑走路感覚が300mの場合と210mの場合の2案があるが、210mになることで何らかのリスクが生じる可能性はあるのでしょうか？ アクセス面では利便性が高く評価できるが環境面や安全面では影響がある。総合的に空港移設が望ましい。 無理している。安全性第一で考えてほしい。危険性の増大間違いないし。 ①「墜落などの重大事故は、空港だけでなく都市機能 春日市に住んでいるのですが、現在でも騒音に困っています。特に窓を開ける季節には、テレビはもちろん、電話の声も聞こえない時があります。これ以上の騒音はいやです。そのうえ、自宅の真上を飛行機が低空飛行するので、万が一事故が起こったら大惨事になるのではと危惧しています。 着陸寸前になると民家、ビルも多くあり、危機感はある。 狭い中で2本の滑走路の安全性。 ただ、高い建物が建てられないとか、(住民(周りの))の家の真上を通ったりとで不安な面も聞くのでどうした方が、今後福岡にとってよいのか。 現在の空港について意見 2街の真中すぎる。もし事故があった場合街の中におきた場合、人身事故が大きすぎる。飛行機は人間が作ったもの。事故がないとは云えない。 こちらの案が費用や期間のことを考えるといいのだが、騒音や市街地の離発着の時のことがまだ残る。 便利な空港であるが、事故が起きてしまったことを考えると心配である。 市街地にこれ以上運行が増えるのは安全面では不安。 費用が小さくてすむとは思いますが、市街地に近く万が一の事故も考えるべきと思う。 現状の場所で増設できる案はいいと思う。 しかしガルーダ機の事故のようなこと、以上のことも考えると将来をかけ、少しづつ、周りの建物、土地を買収していったらいいと思う。 福岡市内上空を飛行する事を考えると金額面が安いからという理由での増設は賛成できない。 安全性を重視すれば新空港が望ましいと思う。 安全面で不安を感じる。 安全性、騒音。 費用としては、新空港建設よりも安いですが、安全面や騒音等の問題は現状と変わらないので、あまり意味がないと思います。空港の利用客より安全面への心配や騒音等に悩まされている人々は圧倒的に多いので、この案には賛成できません。 西側の滑走路の幅が210mでも安全なのですか？ 市街地へのアクセスは良いが危険性があるので、その点が不安である。 周辺への影響や事業費などからは西側の改良案がよいと思うが、滑走路が非精密なため天候に左右されやすく、安全性の問題もあると思う。 安全性や今後の福岡を考えると増設ではイミがないのではないかと思います。 将来の需要に対する柔軟性の小ささや、安全面を考慮すると望ましい案とは思えない。 博多駅からの驚くほどの近さと便利さが福岡空港の良さだと思う。しかし安全が第一であるため、そこが最重要視されるべきだと思う。 滑走路増設案については、改良案が最も良いと思われるが、非精密進入用であり、住宅街近接の空港であるので、事故が起これば大惨事となるが、安全性は変わらないのか？ 安全性が気になる。 個人的には家から地下鉄に乗り、直接福岡空港に行けるので、利便性は最高であるが、やはり将来的に安全面や経済発展のため長期的な視点で考えると移転したほうがよいと思う。 危険性が更なる需要に対応するためには不向きだと思う。 以下のような複雑な運用をする滑走路増設案は危険であり遅延が頻発するのが目に見えているので反対です。 2) 安全性が低下する問題 ・空港内の運用が複雑になり安全性が低下すると考えられます。〈空港内の複雑な運用の一例〉国内線の離陸機は、グライドパスが発する電波への影響を避けるため、滑走路端部の誘導路を利用できず 迂回して滑走路2本を一度横断してから滑走路端部まで行き増設滑走路(黄線)に入り離陸することになります。(福岡空港PIステップ4 P1レポート詳細版の21ページより) http://fukuoka-airport.sakura.ne.jp/web/img/pi-step4b.pdf 以上のような複雑な運用をしない新空港案は安全なので賛成です。

意見分類				寄せられたご意見
				危険負担を含め、長期的展望にたたない案と考えます。 空港へのアクセスは現状最高ですが、市街地に近く、ガルーダ航空のような事故の場合はあってはならない事です、かなりの予算も必要性ですし、増設案は反対です。 滑走路が市内近くにあるのは便利ですが、安全性や環境を考えると違う場所に新設する方がよいと思っています。 ・現空港では「事故の危険性」が大と考える。市街地を離陸するのは外国の例からみても例外である。 現在の能力を高める為だけに費用は少ない方が良いが、安全性、将来性に増設の検討は内容がメリットを感じない。 便利ではあるが、安全性に問題があると思う。 増設案はあり得ない。一步間違えば地上の我々までまきぞえになってしまう。 将来に向け増設案は賛成しない。便利の裏には危険がひそんでいる。 夜間の利用制限や空港周辺の環境・安全面に問題が残りますが、空港アクセスの利便性、また増設に伴う費用が新空港建設に比べて少なくて済むので良いと思う。 世界主要国の国際空港は、滑走路が複数あるはあたりまえですが、滑走路間隔もかなり広くとられているように感じています。現福岡空港の敷地内で2本の滑走路を検討すること自体、意味がないと思いますが、無論、新空港案と比較評価を行えば、現空港の利便性は他と比べものにならないでしょう。しかし、その反面、空港が都心部に存在することによる危険性の方が重要な比較要素ではないでしょうか。 下記の事実により滑走路増設案は安全性に問題があるので反対です。 現空港における滑走路の増設案(西側配置(滑走路間隔210m)改良案)について 2) 安全性が低下する問題 ・運航便数が増加するので、航空機が市街地に墜落する可能性が増加します。 ・空港内の運用が複雑になり安全性が低下すると考えられます。 http://fukuoka-airport.sakura.ne.jp/web/img/pi-step4.pdf 上記の事実により市街地空港の危険性が実感できるとともに 海上に造る新空港案の安全性に安心するとともに新空港案に賛成です。 将来の処理容量が増大した場合、対応できなくなるのではないか。借地料、環境対策費等の費用を考えた場合及びしない中心部の開発(建物の高さ制限)、騒音問題、事故発生時の危険性で問題が残る。 事業費は安いけれど、騒音に対する対策はどうなのか？ 航空機事故の不安もあります。(以前航空機の部品が街中に降ってきたことなど) 環境・用地等解決しなければならない点が多い。街中を飛行しているので怖く感じられる。 低安全性空港の滑走路増設案に反対です。 高安全性空港の新空港案に賛成です。 反対です。都市の真中に位置する板付空港は常に大惨事と隣り合わせです。何よりも人命が大切と判断すべきです。 予め滑走路増設暗については博多に住む人間としては考えられないのであります。都会天神の真上を飛行すること事態常識では考えられない。ハイジャック故障により天神上空で飛行機が墜落すれば天神はまたたく間に火の海と化しますのであります。理性的認識として増設すれば済むという正確のものではないのです。 危険性と福岡の都市としての規模拡大(容積率up)のためには賛成できない。 反対。危険。 反対。あぶない。補償金の増大。 反対。危険が増す。 反対。危険。補償費用の増大。 反対。危険である。 反対。危険である。 危険がますます増大する。絶対反対。 あぶない。反対。補償費用の増大。 ・絶対反対 ・福岡市の発展はない ・周辺があぶない 賛成 アクセス、事業費、利便性、安全などを考えると増設案がいい 都市型空港の危険性は近隣の住民としては従来より気になっていました。板付きの空港としての役割は終わったと思う。 現状維持で、工事期間も短く、費用も安く出来る方がよいと思う。騒音や安全面では良くないが、現状より悪くない事はないため、利便性から現状維持が良い。 環境面を優先して考えれば、滑走路増設案しかない。安全性についても、新空港の場合、海風、陸風が複雑化した海上は操縦が困難で、もし日本海に墜落した場合、民家は免れても、多くの自然を破壊する事を考えれば「滑走路増設案」の方が適していると考ええる。 安全と騒音を考えると、解消できない。又、あまり回数が増えない。 増設しても住民の安全性は確保されない。理由は、現在世界各国から福岡で離発着する訳ですが、パイロットの訓練も違う、市街地に墜落した場合想像もつかないような被害が発生する。 処理容量にもやはり限界があり、将来の拡張性と困難に伴う。空港の利用時間も15時間という制限がある。環境、安全という視点も現状のままであり、特に離着時の安全性は周辺の市街地を考えると、大いに危険を伴う。 更に増設に伴う用地買収や環境対策費、借地料がこれからも続く等のデメリットがある。 安全性の確保 現状と同じの現状とは？今のところ事故が起きてない？という事でしょいか。 増設案は危険は増すだけと思う。 ・抜本的方策にはならない(課題の先送り) ・市街地の飛行機事故の危険性大 ・福岡市内に高さ規制があるので、有効利用に障害がある。 将来の方向性選択にありますよう、用地買収等、又騒音、環境問題で、先ずは安全第一だと思います。(否) 今の空港は市街地の中にある、一度事故が起こると取り返しのつかないことになる。国は福岡市民の生命、財産を守るために、今の空港は移転させるべき。 住民への危険性と騒音増となろう。 安全性と騒音に関しては、あまり不満・不安がないので、そがよいいんではない。 事故等の不安はあるが、ターミナル等もまだまだ使用できるので、もったいない。増設案に賛成。 時間制限はあるが、pm10時までで充分と思う。 増設しても処理能力が大幅に改善されるとは思えない。むしろ、都市部を通過する安全性が気になる。 目先の増設案に賛成できない。利便性が高いが故に危険性が高い。 危険性と無理があると思う 周辺の騒音問題と安全性がそのままで残る。夜間の発着が出来ない等を考えると、工事費が少なくて済む、アクセスが便利といわれても、地域の発展性・将来性から考えると物足りない気持ちがある。 どうしても街の中に空港があるのは、危険な感じがします。早く今の空港は移転して欲しいと思います。 ・住宅街に飛行機が間近で飛んでいると不安になる。 2分間弱で離発着するビデオを見て、窮屈で危険な感じがしました。なので安全面と利便性も考えると必要だと思いました。 賛成である。ここまで今の空港(福岡)がいっぱいいっぱいのトコロまでできていると、いつか事故がおこったりしてもおかしくない。ある程度のよゆうはいると思う。 安全性は現状で同じとのことなので良いと思う。 費用や時間もかからないので良いと思う。 全国でも滑走路の短い空港なのにさらに短い空港で安全なのか心配。離陸のときにかかるGは大きくなるのだろうか。 これは反対です。今のままでも周りとのクリアランスがギリギリだと思うので、新しい空港を人工島などに作った方がよいと思います。 新空港に比べ将来の発着回数に対応が十分にできるか少し心配な所がある。しかし安全面はいままでと変わらないし、自然環境の影響もそこまでなさそうな気がする。いいと思う。 利用者がそんなに多いなら滑走路を増設するべきだと思う。安全ならそれでいい。 環境や安全の視点の重要性がわかった。 増すことにより、事故などがなく、安全であるのならいいと思います。 滑走路を増やすことによって、もっともっと利用が多くなるわけだから、もしもの事故の率が上がるんじゃないか？と思う。それに騒音も増えると思う。私は住が近いの

意見分類				寄せられたご意見
				で騒音が増えると困る。
				利用者としての感覚なんですが、同じ場所で空港が大きく増設された方が、福岡はすごいという地元愛が発生しやすく、活気が出てくると思う。絶対災害は起こさないでほしい。
				現在の利便性もそのままで、費用も安くすむので良いと思うが、拡張のスペースが考えられていた空港ではないので、滑走路を増設した場合、滑走路の感覚などから考えて、安全に離着陸できるのか疑問が残った。
				空港アクセスが良好であったり、初期投資も小さく、地域住民への安全性は変わらないので、滑走路増設案に賛成です。
				無理な増設で飛行機のしょうとつなど起きないように、よく検討してください。
				危険性について
				・増設することによる危険性の増加はないという説明であったが、少なくとも住宅地において発着回数が増加することに伴う危険性の増加、増設滑走路の延長線上にある住宅等の危険性の増加はあるはずである。飛行機は一定の確率で必ず落ちるという前提になった検討が必要である。
				・クロスパラレルでターミナルが両側に分かれている場合の発着運用においては、離陸機は滑走路上で待機し、着陸した航空機が十分減速した時点で離陸機は離陸を開始することになるが、着陸機の操縦士のヒューマンエラーにより離陸機のある滑走路側に離脱する可能性がきわめて高くなるのではないかと（たとえば10万回に1回とか）。ターミナルが片側であればヒューマンエラーの生じる可能性は低くなる。
				・ちなみに、クロスパラレルで滑走路の両側にターミナルがあるような民間空港はあるのかお尋ねします。
				危険性の点からも滑走路増設はダメ。 航空機事故の場所ごとの発生確率を示す「リスクコンター」は、騒音コンターと同じような分布を示す。つまり、航空機事故の発生確率が高い場所は、滑走路延長方向、飛行ルート直下である。 また、当然ながら滑走路に近い場所ほど確率は高くなる。
				http://future.stanstedairport.com/main/assets/pdf/generation1/Environmental-Statement-Vol-12-Third-Party-Risk.pdf 離着陸時には必ず市街地上空を航空機が飛行する現福岡空港は、危険性が高いと認めざるを得ないはず。
				現空港は危険。滑走路増設はもっと危険になる。関係のない人が航空機事故の巻き添えになり、命や財産が失われる可能性が高い。この危険性を放置すべきではない。だから、滑走路増設には反対。
				現空港は危険。 滑走路を増設すると、さらに危険。 その他にも理由はあるが、危険だから反対です。
				反対。今でさえ、30年に一度は事故が起きるほどの危険性があるのに、さらに滑走路を増やすなど、愚の骨頂。
				市内に空港があるメリットは大きいと思いますが、対する騒音や事故等(による被害の拡大)、マイナスの点も多くあり、ある意味では「満足と我慢」の限界案と思います。仮にこの案に決定されても、発着の限界を迎える時期にどのような方向で対処していくかの案が示されるべきと考えます。
				・永続的に借地料が掛かる事が問題です。
				・航空機事故があった場合、市街地への影響が心配です。
				大変危険
				長期な視点で捉えると増設費用が無駄だと思う。また、非常に危ないと思う。
				・滑走路間隔210mでは、いつか事故が起きるのではないかと
				・騒音問題が軽視されすぎ(騒音に慣れている子供がかわいそう)
				非常に危ないと思います
				滑走路増設案に反対なのは安全性が悪くなるからです。新空港案に賛成なのは安全性が良くなるからです。
				滑走路増設には反対。現空港が都心に近いことを盲目的に評価する向きが多いが、本当に評価すべきことだろうか？ 東京や大阪で、もし仮に、都心に近い場所、例えば、品川や新大阪辺りに、安く、早く空港を造ることができたとしたら、住民や企業、行政などは諸手を挙げて賛成するだろうか？ もちろん、都心に近い場所に空港ができれば、空港利用者は便利である。しかし、都心に近い場所に数百ヘクタール規模の空間が出現し、これによって市街地が分断され空港を挟んだ地区間の行き来は不便になる。そして、空港近辺や飛行ルート直下の市街地では航空機騒音の影響により住宅系の土地利用に支障となるとともに、航空法による高さ制限によって土地の高度利用もできなくなる。さらに、市街地上空を航空機が飛行するため、事故が起こった場合は関係のない人までもが巻き添えに遭う大惨事となる。このように考えれば、都心に近い場所に空港が立地するのは明らかに問題であり、諸手を挙げて賛成する人などいないだろう。つまり、空港とは、そもそも都心に近い場所に立地すべきではなく、都心からは一定の離隔を必要とする施設である。福岡空港の移転に反対する人は、昔から都心近くに空港があるのでこれが普通だとも思っているのか、騒音に苦しむ一部の住民のことなど思いやる気持ちもないのか、あるいは都市づくりと空港との関係を深く考えていないのか、他都市の状況などまるで知らないのか、事実に基づいた客観的で合理的な分析・判断ができないようだ。
				今の空港は、これまでの福岡の発展を支えてきたと思いますが、市街地の拡大で、街に取り囲まれてしまいました。そのため、騒音や危険性、建築物の高さ制限などの問題があり、移転すべき時期にきたと思います。増設案はすべきでないと考えます。
				費用での面と環境負荷を少しでも少なくする方法として、増設案のほうに賛成。しかし近隣住民への騒音問題や事故に対する不安を、できるだけ少なくするための対策をしっかりと考えなくてはいけないと思う。住民とも膝を交えた対話を何度もすることが大事。行政のいつもの一方的な対話ではゆるされない。
				建設費を抑えられるという面以外に、メリットを感じない。借地料も継続するし、家屋の上を大型旅客機が飛び交う現状は代わらない。同じく都市部にあった香港国際空港は移転している。安全面からも「滑走路増設案」には疑問を感じる。
				利便性の面から増設案が望ましい。ただ改良案でも都市高速道路との位置関係に不安がある。事故は必ず想定外のところで発生する。
				危険率を考慮すべき
				いずれ大きな事故が起きてからでは遅い
				増設案は危険である
				無理、危険。止めた方がよい
				今の空港も危険性が高いと聞きました
				増資は危険である
				増設案は危険である
				生活環境及び安全性の問題から、住宅密集地中の現空港滑走路増設案については、反対です。
				増設案、新空港案とも一長一短。遠隔地の利用者である者にとっては、市内に近い現空港の滑走路増設案がベター。この不況下費用も少なくて済む。しかし墜ちた場合の危険性は甚大となるというマイナス。高い建物が建てられないというマイナスも。
				無理して増設しても危険じゃないですか？
				計画的に無理があり、危険である
				非常に危険である
				都市型空港の危険性が増し、空港対策費も増額になる増設案は反対です。
				ガルダ航空の離陸失敗事故、エンジン部品の落下事故といった危険性について、記載が充分でない
				必要なし。危険性が増す。
				非常に危ない
				危険性と年間支出144億円を考えると推進に賛成しかねる
				高さ制限で危険などあるならやめた方がいいと思う。
				都市部にある利便性に甘え、ありがたく使っています。この状況が続くことを願っています。事故の問題、借地料のこと、いろいろありますが、身の丈に合った生活にはあな場所が良いと思います。
				安全性や早期性、利便性を考えるとこちらの案の方が良いのではないかと考えた。しかし、今から25年後頃に完成するとすると、25年後の需要が分からないので、もしかししたら新空港の方が良いのではないかも思う。
				滑走路増設案について、まず滑走路をつくるまえに増やそうと思っている場所に下見にいき、そこにどれくらいの距離が必要なのか、費用はどれくらいか、そこに増やして住民に苦情は言われるのだろうか、事故などは起きたりしないだろうか。予想のできないことがおこったりなどしたら等の対策も考えておくべきだと思います。
				滑走路を利用することによって、離着陸が異なる滑走路で行え、事故や混雑を防ぐことができるのは大きな利点だと思った。
				新空港案と比べて安い工事費ですむのは大きなメリットだと思うが、滑走路間の距離を短くして、安全性に問題がないか、数十年後の需要に応えられるのかの疑問が残る
				増設中の安全性や利用者の不利益はあるのか？
				事故が起きてからでは遅いと思うし、騒音等が残って、かつ市街地が分断されている状況は良くない。周辺住民の事を考えれば増設は本末転倒であると思う。
				安価ですむ西側配置を採用するのがいいと思う。しかし、増設する滑走路は非精密となっているので、安全性に気をつけ旅客に安全であることをわかってもらう必要がある。
				滑走路間隔210mの改良案では飛行機の離着陸に安全性があるのか。

意見分類		寄せられたご意見
		私はこちらの案の方に賛成します。でも、居住地が近隣なことや、滑走路増設などによる事故の面において不安な面があります。 もう墜落事故が起きたときに、被害が大きと思うか、新空港をつくるほうがいいと思う。 複雑な配置になり、かえて事故が起きやすいのではないか。騒音問題や事故の不安が解消できるとは思えない。 現在の状況を考えるとスペース、騒音、安全性にむりがある。唯一利点は金と思える(安い?)。売却益のほうが利点大きい。 環境対策費、借地料、近隣住民の不安等をかかえたままの滑走路増設については理解できません。(安全重視が基本だと思う) 借地料や環境対策にお金が必要 都市高速とのかねがいがあり、危険度が大きい 増設は危険である 拡幅は駄目。危険。 ・現在の利便性を維持するための費用負担との兼ね合いは悩ましい ・空港近隣の住民の騒音や危険負担を考慮すると、新空港案も致し方ない気がするが、空港周辺の人口も減ってゆくのでは? 市街地空港は危険極まりない。関係ない人が巻き添えに遭う。 問題が多すぎるので反対！ 1. 滑走路処理容量が増えない、 2. 騒音が悪化する(滑走路処理容量が本当に増えれば)、 3. 事故の危険性が高まる(滑走路処理容量が本当に増えれば)、 4. 市街地をスタスタに破壊する、 5. 用地買収が難航するのは必至、 6. 空港面積が絶対的に不足 増設案は以下の理由で反対する。 ①増設し発着回数が増える分だけ周辺市街地の危険性が大きくなる。特に狭いスペースの中での増設案は不安が増大する。 ②現時点では借地料は永久に必要であり、85年経て新空港建設費と同程度の負担になる。9200億(84億×85年+2000億) 新空港案よりコストはおさえられるが、安全性や将来の街づくりなどを考えると新空港案の方が良いと思う。 利用予測を綿密に行い、最適な規模を検討して欲しい。平行滑走路の間隔を210mで、平行滑走路を最大限活用できるのか?(安全面より) ・北側からだけでも増設滑走路を精密進入にすれば良いのではないのでしょうか ・都市高速には影響しないとなっていますが、安全性はどれ位あるのか不明 ・安全性の中身が分からない 西側への拡張は更に都市に近くなり、危険度が増す。本当に現地調査した上での計画なのか、新空港ありきの視線であると思えます。増設するなら東側、あるいは現状維持が最適であると思います。 空港周辺の騒音が続く事や、何よりも安全性に問題がある。ガルーダ機の事故を思い出す。安全性や、借地料等の負担から考えれば増設すべきでない。 将来において無駄な公共投資であったと非難されるであろう。何故ならば、根本的な問題点である航空機騒音や、航空機事故の危険性等が何の解決をせぬまま、将来に引き継がれるためである。 限界が予想されるのにお金を使う必要はない。正直離着陸の際に市街地がとても近いにおどろいている。安全面からも移転のほうが良い。
5. まちづくりや地域振興の視点について	① まちづくりへの影響について 177件	工事費も安価で現実的だと思う。アクセスのよさが何といってもメリット。福岡の都市評価が高い理由のひとつであるので、わざわざ新しい空港を作る必要に意義を感じない。ただ、都市計画(高さ制限など)の制限と安全面の不安が問題点。 安全面、騒音問題、借地料による貧富の格差問題、地域コミュニティへの悪影響、交通分断による東西道路網への悪影響、将来需要に対する処理容量の少なさ、将来拡張性の無さ、など問題点が多過ぎる。 費用面、時間(完成までの)面は、有利だが抜本的な解決、将来性はあまりないと感じた。福岡は大会なのに高層ビルが中心部(天神・博多駅)建築できないのは、土地の有効利用からも多大な損失だと思う。 ○悪い点 ・滑走路が1本しかなく、既に能力的に限界であり、ピーク時での増便ができない状態 ・騒音の問題から、将来拡張できる可能性は極めて低い ・仮に拡張できても、空港能力の大幅な向上は望めない ・増便もできないような状況では、福岡のさらなる発展にも限界がある ・需要に応じた増便ができないと、競争原理が働かず航空運賃の値上がりが見込まれる ・敷地が手狭なため、スポットや貨物取扱スペースなどが慢性的に不足状態 ・限界状態での運用により、離陸待ちや着陸後のスポット待ちなど遅れが頻発 ・国内線と国際線のターミナルが分かれており、乗り継ぎが不便 ・空港周辺の渋滞が酷い ・空港が市街地を分断しており、空港を挟んだ東西方向の移動が不便 ・航空法の高さ制限により高層建築ができず、高度な土地利用、自由な建築設計を阻害 ・空港周辺のネオンサインが見苦しく、福岡の恥 ・「受忍の限度を超える」との最高裁判決を受けるほど、騒音が酷い(今では日本一) ・騒音により住居は移転せざるをえず、まちが崩壊してしまっている ・騒音のため24時間化できず、深夜貨物専用便が就航できない(昼間は混雑のため貨物専用便の就航は困難) ・貨物専用便の就航が困難なため、高度な貨物輸送サービスが提供されず、付加価値の高い産業が育たない ・市街地に立地するため、万が一の事故の場合、第三者が巻き込まれる危険性が高い ・借地料として年間約84億円、騒音対策費として年間約60億円もの支出がある ○悪い点 ・滑走路が1本しかなく、既に能力的に限界であり、ピーク時での増便ができない状態 ・騒音の問題から、将来拡張できる可能性は極めて低い ・仮に拡張できても、空港能力の大幅な向上は望めない ・増便もできないような状況では、福岡のさらなる発展にも限界がある ・需要に応じた増便ができないと、競争原理が働かず航空運賃の値上がりが見込まれる ・敷地が手狭なため、スポットや貨物取扱スペースなどが慢性的に不足状態 ・限界状態での運用により、離陸待ちや着陸後のスポット待ちなど遅れが頻発 ・国内線と国際線のターミナルが分かれており、乗り継ぎが不便 ・空港周辺の渋滞が酷い ・空港が市街地を分断しており、空港を挟んだ東西方向の移動が不便 ・航空法の高さ制限により高層建築ができず、高度な土地利用、自由な建築設計を阻害 ・空港周辺のネオンサインが見苦しく、福岡の恥 ・「受忍の限度を超える」との最高裁判決を受けるほど、騒音が酷い(今では日本一) ・騒音により住居は移転せざるをえず、まちが崩壊してしまっている ・騒音のため24時間化できず、深夜貨物専用便が就航できない(昼間は混雑のため貨物専用便の就航は困難) ・貨物専用便の就航が困難なため、高度な貨物輸送サービスが提供されず、付加価値の高い産業が育たない ・市街地に立地するため、万が一の事故の場合、第三者が巻き込まれる危険性が高い ・借地料として年間約84億円、騒音対策費として年間約60億円もの支出がある ○悪い点 ・空港が市街地を分断しており、空港を挟んだ東西方向の移動が不便 ○悪い点 ・航空法の高さ制限により高層建築ができず、高度な土地利用、自由な建築設計を阻害 ・空港周辺のネオンサインが見苦しく、福岡の恥 今日も天神や博多駅心では、数分おきに上空まじか轟音と共にその巨体が迫り飛来しています。この数分おきに上空に迫りくる緊迫感は今後も絶えることはありません。空港との距離が近いだけの地点と上空を飛来する飛行機との距離が近い地点では全く異質の環境下にあります。私はこの巨体が上空を通過するたびに、いつまでもこの空港問題を解決できない行政の無気力さ、政治の無関心さを嘆くと同時に、市民の空港移転に対する民意の低さを憂えています。ビジネスマンの一部単身赴任の方や出張で来られた遠方の方は現空港の利便性を重要視されます。しかし私達はここを生活の拠点としており、都市問題を含め明らかに彼らとは温度差があります。天神や博多駅前の都心上空以外に飛行ルートがとれない今の現状を放置していいとも思いません。また、いつまでも福岡市の都心がべちゃんこのままでいいとも思いません。福岡市・福岡都市圏再開発情報のスレでも取り上げられていましたが、国土交通省(旧建設省含む)も移転後の都心開発のメリットを公表されておられるそうです。鳥栖周辺の陸上が利便性や飛行ルート、補償問題で難しいのなら、海上空港を建設してでも早期に移転してもらいたいです。参照 需要頻度の比較 福岡空港 滑走路一本の発着回数は時間当たり 25.6回 東京国際空港 滑走路一本の発着回数は時間当たり 10.8回 ※東京国際空港では現在さらにもう一本の滑走路を建設中。 【市街地に立地する空港の拡張など無理】 先進国には例がなく、また、市街地の真ん中に空港があることはあまりにも弊害が大きい。立花寺や仲畑、月隈、大井、社領辺りを歩いてみればすぐに分かる。 【現空港の拡張が無理な理由】・移転補償で、さらに市街地が壊される 市街地の真ん中に使えない広大な空地ができる。 これでは都市計画もヘッタクレもない。 福岡都市圏の街づくりの視点から都市部に近い反面、上空制限などの今後の発展に支障が出ることも記述すべきではないか？ 安価で便利だが、常に航空機事故による被害及び騒音問題、それと近郊建築物の高さ制限は解決されない。 九州の玄関口としては増設が必至と考えます。 滑走路の処理能力も18万回が限度であり、需要予測ケースA.Bを考えると限界を遙かにオーバーしている。さらに運航制限表面、社会環境上も騒音対策等、環境対策費、土地の買収、補償、土地借料も必要で支出が大きい。工事期間だけを考えても西側改良案でも約7年、東側の場合は実に13年と長期が予想される。さらに移転対象物件も多く、移転補償に要する難問や長期化も十分予想される。 建物の高さ制限のどこが悪いのでしょうか？高層ビルというものがもろくて、実は不便なものだということは2001.9.11テロでわかっているはず。 増設はいいのですが、周囲の建物の高さ等制限を受けるため、都市計画・整備において、将来問題がでてくるのではないかと。 反対。航空法で高層建造物が建てられない。 滑走路増設案はコストの面では良いが本来の福岡市における建物の高さの基準、それとRun Way34を使用した場合の騒音や安全の問題が残るのではないだろうか？ それに伴い深夜の離発着は望めそうにない。特に夜22時以降着陸予定の羽田発便は疑問がある。 賛成です。アクセス利便性の面、コストの面からも有効と思えます。市内等の建物の高さ制限に対する負の要素はあるが、オフィスビル、マンションも現状の高さで充

意見分類			寄せられたご意見
			分であり、高層化の必要は認められないと思います。 今の空港の問題(空港能力不足、騒音被害、事故の危険性、市街地の破壊)が解決しないばかりか、副作用まで伴う(用地買収、騒音悪化、事故の危険性増大、さらなる市街地の破壊が進行)ので、大反対。そもそも、実現性がない。検討案の俎上に載ることさえおかしな話。 過剰な金銭的負担を強いる「新空港」より圧倒的にこの案を支持する。 人口が減少していく日本にあって、これ以上の住宅供給や都市部の高さ制限解除等、が必要なのか。(市街地の分断や道路網のデメリットを記載しているが) メリットは処理能力はアップのみで、デメリットは環境対策費及び土地借上費の増大や発着回数の増加による周辺地域の安全度の低下。福岡都市部の建物に対する高さ制限が永久的に続き、今後の再開発の大きな障害となるので増設案には賛成しかねる。 将来性を考えると無理と思われる。 賛成。都心(天神)よりこんなに近い距離に空港があるのは福岡県だけだと思います。どこの都道府県にない、本県の大きな特色です。これを活かした街づくりが進めば良いと考えます。節約は、今後も大切にいかしたいもの。共生です。 滑走路増設案では騒音の問題、安全性の問題は確かに残るのは仕方ないと思う。高さ制限の問題については、経済効果の面にはマイナスかもしれないが、都市景観という哲学的な観点からは高さに制限がある方が、高層ビルが乱立するよりははるかにましであると考える。京都やバリは中心街の建物の高さを制限しているために美しい街並みを維持できている。また、高層ビルが乱立すれば、ビル風の問題や、逆に博多湾からの風が遮られるために福岡市の南東方向のヒートアイランド化が進む可能性もある(東京駅のビルが東京湾からの風を遮る役目を果たしてしまい、東京都心部のヒートアイランド化が進んだとの指摘もある)。需要逼迫緩和はこの程度で十分と思う。世界的な原油高や地球温暖化の問題を考えると、数年前よりは、それほど大きな需要増は考えにくくなっているのではないかと。 福岡市の今後の都市発展のためには増設案は反対します。 3. 空港周辺の高さ制限で高層化できないのが難点。 反対です！！福岡空港のよさが消えると思いますし、美しき福岡の街をそこねると思います。だから空港の建設をやめていただきたいです。 その場限りの対策であり、将来を見ずえたものではない。絶対反対。 周辺に都市高速等が走っているので増設案にも反対。 増設案は、3案の中の間隔210mを有力案とされているが、拡張規模が小さいように思われる。また、騒音の拡大する可能性は小さいとあるが、果たしてどうか？更に都市の建物の高さ制限も続けられる。要は、夜間飛行ができないのが致命的。 ・将来、環境(騒音)や都市計画に悪影響を及ぼす恐れがある。 賛成である。費用が抑えられ、かつ交通の利便性は新空港の比較にならない。都心部の高さ制限にも大賛成である。 乗り継ぎ利便性について、現在のバス使用を前提としているようだが、地下をトラム等を通せば問題なくできるはず。 町づくりの項で、天神地区高さ制限が記されているが、法律の適用を緩和してもらう等の努力が必要では？ 現実的で良く、cost performanceには優れていると思う。 ただ騒音対策と今後の福岡市の都市としての発展に関しては限定的となり夢は無い。 既存空港は都心に近すぎる。 都心に近い。 現空港地で騒音や高層ビルの建設、便数に関してクレーム等がないのであれば、増設すべき。 都心部の高さ制限も問題ではない。どのように発展させようかというアイデアが足りないのである。高層ビルありきは時代遅れの考え。 いくら滑走路を増設しても、市内への影響は増える一方だと思う。電波障害や、高層ビルが建設できないなど、都市として不愉快な点が出てくる。増設したら、規制がもっと厳しくなるみたいなので、福岡市が将来に期待が持てなくなる。 海を埋め立てず、環境破壊の少ない増設案は、理解しやすい。福岡を「観光都市」としてがんばっている方々に対して、増設案は追い風になるものと思う。オール九州で今後発展していくことを考えると、地理的に九州の北へ玄関口が移動するのは、ビジョンとしておかしいように思える。 環境問題及び安全面から増設はすべきでない。(金より安全が優先)アジアの入口でもある大都市「福岡」のビルの低さに伴い狭い土地が有効活用されていない。街全体が貧弱に見える。用地買収は国難と思われる。 突然出された案ではあるが、従来の増設案に比べると、経費面等有利と考える。ただし、後述するが、処理容量を増やすのに、増設しかないのかという疑問は残る。例えば誘導路の増設、着陸機の滑走路からの早めの離脱(この方式は現在ICAO等でも検討されているはず)等で対応可能な部分があると考えられる。また、都心部での高さ制限等については、飛行場標点を動かすことで、変わってくる部分があると思っている。 3. 都心部の高さ制限・・・福岡の街は未だ拡大できる、都心部だけが発展しても都市のバランスは保てない・・・上空へ広げるより面での都市拡大の方が街割りに望ましい(車の渋滞緩和なども進められる)と思います 騒音による周辺住民への悪影響や地域コミュニティの破壊は深刻なので 反対です。 ただ、市街地に空港があるため、高層ビルなどの建設ができないので、福岡の経済発展を考えると、新空港がよいのかと思う・・・が。 現空港のデメリットの表現が少なすぎる。 例・騒音が残る→今よりもひどくなる(増便の結果) 都心部の高さ問題→今後福岡都心では高層建物がたてられない。 航空土地賃借料の永久的支払い、近隣建物の活用制限、何よりも事故なしは不可能で都市部への災害の大きさは予測事態である。 また、都心部の高さ制限が継続することは決して悪いことではない。初めて福岡にきたとき街全体の高さが統一され、空が広く感じた。とてもいい印象が残っているからだ。福岡には東京ようになってほしくない。福岡は福岡なりの良さを追求してほしい。 ビルの高さ制限も今更、超高層ビルを建てても利用者がいるのでしょうか？ ②騒音、高さ制限、借地料等、の問題点がある。 都心部であるにもかかわらず、高さ制限があるのはその分、経済効果も少なくなっていると思うので、高さ制限がなくなった場合についても評価していくべきと思う。 アジア発展との関連性や福岡の都市の発展を考えると規制が多いように感じた。 福岡の為には良くない。事故、土地借料、高さ制限等、交通のアクセスが便利位でしかない。 もう少し都心から離れていればよいのだが。増設では騒音の問題が拡大する。敷地の面積が絶対的に狭いのが致命的。借地料、騒音対策費を考えると新空港建設が経済的。貨物の処理が間に合わず、他の空港へ流れている状況は変わらない。この場合には建物の高さ制限と運用時間の制限緩和が必要。 滑走路を増設することは空港自体の処理容量を増加させることにはなるが、福岡空港周辺の人・物両方の流れを考慮すると、その点が限定要因になると考えられる。 高さ制限や利用時間などが今後も問題として続き、拡張用地も必要となるけど、こっちの案の方がいいのかなと率直な意見をだすとそう思った。 新空港建設により、今すぐ対応可能ですが、土地利用のことが問題になる可能性があると思う。 将来を見てありえない。 ・福岡都市圏の開発膨張に歯止めが必要。 ・現空港の増設には、今後、遠い将来のことを思うと限界があると思う。 ・現状維持、低成長思考の案である。グローバル化の中で、福岡・九州地区の地盤沈下を危惧する福岡市街地の発展が阻害されている分析も必要である。 ・高さ制限→これまでとかわらず。 基本的にこちらに賛成。都市の規模に合った開発をすべき。 ただ近い為、博多駅周辺、天神周辺に超高層ビルが建設出来ないというデメリットあり。 滑走路増設に今までは賛成の方でしたが、現在の空港の場所において、他県にない交通の利便性においてなど、良い立地にあると思っていましたが、空港周辺の騒音問題や将来的に起こりうる人的ウィルス問題、電磁波の問題等を考えると新空港増設案の方に賛成です。現空港に滑走路増設の方が福岡の都市発展にはつながると思いますが、お金より福岡住民への人的環境を考えると新空港案の方が・・・私は電磁波に弱く、そのような体質の人達が空港周辺にはたくさんいると思いますが、その体の異常に気付いてない方々もたくさんいると思います。そういう影響も考えて頂けたらいいと思います。 (賛成)・跡地の利用が考えなくて良い まちづくりや地域振興について、ご承知のように空港周辺には騒音のための移転跡地が多数あり、空港によって分断された、都市の中の過疎のまちと言われております。空港が発展すればするほど空港周辺は益々過疎化が進むでしょう。今日まで空港の為に迷惑を受けている人たち、負担をしている人たち、協力している人たちに、福岡空港の成り立ち、利便性、経済効果の点から、どれだけ利益還元を行うか、痛みをどれだけ和らげるかが行政の責務だと思います。この点からも、評価内容に加え、空港周辺のまちづくりについて(移転跡地の有効活用等)、方向性でも示し説明会を開催して頂き、その上で最終的な決定をされることを要望いたします。 また、移転してしまった場合の跡地の開発などの問題もある。市内は九大の跡地など今後も大きな開発が予想される為、空港跡地までどこまで開発が進むかが疑問。 また、都市の発展の点からも進入制限の解除による建築物の容積率の増大が必要かと思います。

意見分類			寄せられたご意見
			一見、短期的な見方で見ると増設案は良いように感じる。しかし、長期的に見ると増設案は良くないと感じる。 高さ制限があると書いてあるが、別に高いビルが必要ではないので、問題にならないと思う。地下を充実させればよいこと。 【現空港の滑走路増設が絶対に無理な理由】 ・騒音で裁判沙汰必至、最高裁判決で国は負けている。なのに、さらに騒音が酷くなる拡張など最高裁を冒涇する行為。 ・騒音は現在でも環境基準をクリアしていない。だから環境アセスメントをクリアできず、事業化できない。 ・そもそも用地買収が何十年かかるか見当もつかない。落花生畑の成田でさえ、建設決定から40年以上経っているが、未だに用地買収が完了していない。市街地の福岡ではもっと無理。現に、福岡空港の南東側誘導路直線化事業では、買収面積3ha弱、補償対象物件10数件しかなかったにもかかわらず、用地買収に7か年もかかっている。 ・マンションが制限表面に抵触する 「あなたのマンションは飛行機の運航の邪魔になっちゃいます」なんてマンション住民に説明できるか？ ・新たな移転補償が発生する。これまでの田んぼや戸建ての補償ではなく、マンションまで対象となる。いったいいくらかかるのやら？ ・移転補償で、さらに市街地が壊される 市街地の真ん中に使えない広大な空地ができる。これでは都市計画もヘタクレもない。 ・航空機事故の確率がさらに高まる 今でも数十年に一度の確率なのに、これが発着回数の増加率だけアップする。 反対、②福岡は高層ビルが建てられず、地域の経済を担う都市としてはお粗末であり、行政の貧困さを露呈している。 時間が市街地などの高さや騒音など長期的にみたら悪いと思。 環境にはまだよいが、発展がなくなってしまうと考える。 用地買収、騒音問題、現空港周辺の高さ制限の問題があり将来性も期待できない。 ぜひ進めてほしい。都市の発達に空港が悪影響を与えているのならば、なおさら福岡らしい発展をすすめてほしい。 高層都市が近代的で良いとはいえない。 まちづくりの福岡都市部の高さ制限はどれくらいに制限されているのかと考えた。 すでに交通網のじゃまになっているのに、さらに増設したら、さらにじゃまであろうし、たちのきもしないといけなないので、あまりいいとは思わない。 福岡市発展のためにもあまり良くないと思う。 市街地が発展しない気がする。 新空港建設になっても跡地整備に多額の負担が強いられる。現空港の活用が適切である。
			3.福岡市の建築物の高さ制限等、空港利用時間に制限がある。(不可) ・高さ制限が残り、まちづくりなど、福岡の将来の発展に支障となる可能性が高い。 現空港の抱えている問題点(騒音、安全対策、高さ制限による街づくりへの制約等)の根本解決につながらない。 空港への交通の利便性は非常に良いが、将来的に長い目で見た場合、利用時間の制限があること、空港周辺の騒音問題が残ること、建物の高さ制限が残ることなど、問題が継続する点が多い。 都市構造に壁として存在するため現時点で悪影響を与えているので 増設には反対です。 ・依然として市街地にあるため、周辺地域の騒音、事故のリスク、高層建築の制約など マイナスの面が解決されない。 非常に妥当な検討だと感じた。現状に則した案であると思う。都市密着型の空港としてのアドバンテージを活かしつつ現実的な構想である。更に周辺空港(新北九州・佐賀)との連携・相互アクセスの改善・役割の分担なども 構想に盛り込むべきだ。福岡空港単体で考えるのは現在のインフラを有効利用できないと 感じる。その点で足りないと感じた。 騒音対策区域の用地買収は活用がほとんどできない無駄な土地なので、土地の有効活用という視点からも滑走路増設案に反対です。 ・都市過密地区にあるというのはダメ！ カサ上げというアイデアで建設費を大幅に下げた点は評価するが、現在地では空港周辺を巻きこんだ新しい経済発展への展望がない。ゆえにここに資本投下することには反対。 都市の発展性を阻害している現空港の拡張には反対です。 滑走路増設案では滑走路を増設するだけなので反対です。新空港案では跡地開発や高層化など経済発展への効果が大きいので賛成です。 ・精密と非精密の違いが良くわかりませんが、都市高速の付け替えは、費用・期間・交通への影響が大きいためやめてほしい 借地料・高さ制限の問題はあるが新空港の投資は大きすぎるので次世代への負担をかけたくない。 移転後の土地の利用もはつきりしてないので増設案に賛成します。 周辺住民への負担や今後の経済を考えると、交通アクセスの利便性よりも天神・博多地区ビルの高層化を考えた方がいいのではないかとと思われる。 ただ、高い建物が建てられないとか、(住民(周りの))の家の真上を通ったりと不安な面も聞くのでどうした方が、今後福岡にとってよいのか。 現在の空港について意見 1.空港が小さすぎる(福岡市に合わない(将来)) 賛成、現空港周辺の再開発が必要。 ・福岡市及び周辺市町村の都市計画及び発展に総合的には不利。 ・市街地分断、都市部高さ制限、航空機騒音など解消されず、福岡都市部の発展は望めない。 ・世界中の空港を見れば判ることだが、空港周辺は発展していないで、都市からは離れた場所にある。福岡都市部の発展を望まないのであれば税金のむだ使いである。長期的展望が必要である。目先ではダメだ。 福岡市はただでさえ込み合っていて、滑走路増設についてはギモン。 ビルは高くなっていいです。 費用を抑えて現在の良好なアクセスを保って問題を解決できることは何より魅力を感じるが騒音や高さ制限の問題が残るといのはかなりマイナスに感じる。 滑走路増設による高さ制限や時間制限については、今までとそう変わらない程度であるなら住民の理解は得られると思います。 新空港を建設するとアクセス時間が長くなると考えると増設案に利がある。しかし、騒音問題や建物の高さ規制があるため、私自身の意見としては、新空港案に賛成したい。 都心部での高さ制限や利用時間の制限といった問題はありますが、少ない資金で実現可能な点や、利便性の高さは魅力的だと思います。 現空港へのアクセスが非常に良いので、どちらかと言えばこちらの案に賛成。ただし騒音の問題や建造物の高さ制限についての欠点はかなり気になる点ではある。 福岡空港周辺の土地開発を視野に入れた大々的滑走路増設案を模索できないものだろうか。また、滑走路増設に対して現空港の周辺の人々の反応はどうなのか。 ビルの高さ制限による経済影響についても説明を行ってほしい。 増設の際には、できるだけ住民の立ち退きがないように選んでほしいと思います。 ただ、建物の高さ制限がなくならない点は都市の発展に影響を与える。 ・都心部の建築物の高度制限は都市の発展にとって致命的です。 滑走路増設はアプローチ含め急務であり、将来の福岡空港像の全てである。そもそも空港立地の観点から言えば現在のターミナルの位置こそが間違いで、加えて東側配置案にも示されている様に地下鉄をリンクさせる事は当然であり、延線して東平尾一帯のグラウンド他施設群、志免、宇美などのベッドタウンとのリンク、尚且つ東西分断された道路を滑走路下にトンネル(開渠でも可)を作って繋ぐべきである。こんな事は常識の範囲であり何故進めないのか理解に苦しむ。 ・都心部の建物の高度制限と運用時間の制限は致命的。 将来の処理容量が増大した場合、対応できなくなるのではないかと。借地料、環境対策費等の費用を考えた場合及びしない中心部の開発(建物の高さ制限)、騒音問題、事故発生危険性の危険性で問題が残る。 投資の割合には効果が薄い気がする。都心部の土地の高度利用を考えればあまり感心できない。 短期的な対策案であり将来の福岡のまちづくりを考慮していない。 増設案の良い点は、建設費用・期間とアクセスの良さに尽きると思います。しかし、近隣住民の方々への配慮や建物の高さ制限など、たとえ増設したとしてもそれ以上のことは出来ないように思います。(さらに増設など) 福岡の都市計画の為に反対。 高層ビルが建てられないので滑走路増設案に反対です。高層ビルが建てられるので新空港案に賛成です。 危険性と福岡の都市としての規模拡大(容積率up)のためには賛成できない。 現空港を利用していくことは処理能力に限界があり、都市施設基盤の整備の面からも移設を検討するのが望ましい。 これ以上増設反対。危険

意見分類				寄せられたご意見
				費用も期間もそこまで掛からないので良いと思う。 空港をあまり利用しないので、そういった人からみれば、空港を増設しても、今までと変わりなく、騒音問題だけが残ると思う。高さ制限もあることで建物も建てられない。
				・抜本的方策にはならない(課題の先送り) ・市街地の飛行機事故の危険性大 ・福岡市内に高さ規制があるので、有効利用に障害がある。
				福岡市の都心部が高さ制限で高い建物が建てられないのは、私権を制限していることになる。好ましいことではない。ビルが隙間なく建て込んで圧迫感があり、景観も悪い。今の空港は早く移転して都心部の高度利用をもっと進めていくべき。
				滑走路間隔が210mとせまく、滑走路も2500m2800mと短く、パイロットの高度なテクニックが必要。又周辺の建造物もかざられてくる。
				福岡の世界的な立地、今後の九州のためにも、都市型空港の形態を継続すべきと思う。その上で一部エリアは容積率の緩和をすべきと思う。
				高さ制限や空港の利用時間については、個人的にあまり問題がないように思える。福岡県民の私としては、慣れ親しんだ場所に空港があるのが好ましいと思うし、空港が近くにあるから、その近くに移り住んだ家や会社の方もいると思う。市街地に近接していることで、今まで多くの方が空港を利用しているのだから、そのまま滑走路増設案が好ましいと考えます。
				学校や教育施設への影響はどれくらいあるのか。一拡大増設地区にはどれくらいの人口、住居、施設があるのか。
				このような検討をされているのは、市民の需要があるからだと思うので、早期にできる点では良いと思う。しかし、将来の発展に関しては、福岡と空港両方に妨げになるのではないと思う。福岡一建物の高さ制限、空港→これ以上の変化は望めない。(場所がないなど)
				一番は騒音問題。初めて福岡に来たときの飛行機の近さと音の大きさにはびっくりしました。さらに本数が増えることによってアクセスも集中しやすくなると思うので、空港周辺の交通整備が求められると思った。
				私の意見としては、まちづくりや地域振興の視点で、東アジアとの関係や結びつきが強まり、更に交流が進んで行くと思う。
				資料を読んで増設は都市高速や主要道路には影響はないけど、住宅、事業所の移設に関しては別の場所に移設すればいいので増設案は賛成です。
				空港の近くって減多に通らないので、増設するにあたってどういった類の土地が滑走路になるのかが明確ではなかった。消える(削る)土地の内容で大きく変わらと思う。
				競技場はどうなるのか。
				利用者としての感覚なんですが、同じ場所で空港が大きく増設された方が、福岡はすごい という地元愛が発生しやすく、活気が出てくると思う。絶対災害は起こさないでほしい。
				用地買収や高さ制限は近隣住民に理解されなければどうするのか、またどのように理解してもらうのか聞きたい。
				空港周辺の土地利用するのが大変そうと思った。
				高さ制限などの規制が継続するのは反対です。
				滑走路を増設するということは、地域住民の理解が必要だし、ある例をとり上げるとしたら、「湯布院」という温泉が大分の方にあり有名であるが、財界の偉い人が東京からやってきて、リゾート地を作るように要請命令がありました。これはバブル期のことですが、今は不景気であるため、町を活性化するためには重要な要素であるのは確かだと思います。
				市街地の空港は長期的に望ましくないと考える。ただし、伊丹のように跡地利用の問題を事前に同時に検討しておかなければ問題を残すことになる。
				ターミナル内の混雑や周辺の交通機関の混雑が気になった。
				山を削った場合、平尾公園はどうなるのか。
				これは自分としてはやらないかな高さ制限がいたい。
				滑走路増設には絶対反対。滑走路を増設すると、移転補償跡地がさらに多く発生し、地区の崩壊がさらに進む。しかも、空港がある以上、移転補償跡地は有効活用もできない。公園・緑地にすくらしいしかないが、人が住んでもいないところに街区公園などを今以上に整備しても意味はなく、人気のない公園など犯罪の温床になるだけである。実際に、2004年1月18日の早朝、空港そばの大井北公園で、通勤途中の若い女性が殺されるという、痛ましい殺人事件が発生している。このように、今の福岡空港で滑走路を増設すれば、今以上に住環境の悪化を招き、周辺地区ではマイナスの影響が大きいことを正しく認識すべきである。
				事業としての費用は安価となるが、福岡都心部の高度利用に制限が残るなど、地域の総合的な発展を考えると良いと思えない。
				費用、工期、利便性、福岡県、福岡市の財政を合わせて考えると増設案が現実的であると考えられる。しかしながら、市内に空港があることから、航空法による建造物の高さ制限が他の都市に比べて極めて厳しく、これが福岡市の都市化の大きな足かせになっている事は間違い無いと考えられる。将来の空港需要の増加と共に、運ばれてくるヒト・モノを受け入れる都市が作れないのでは空港を強化する意味は弱まってしまふ。滑走路増設と共に、航空法規制緩和(少なくとも、博多駅周辺で100m級の高層ビルが建設できる程度)も合わせて議論するべきであると考えられる。
				滑走路増設には反対。現空港が都心に近いことを盲目的に評価する向きが多いが、本当に評価すべきことだろうか？ 東京や大阪で、もし仮に、都心に近い場所、例えば、品川や新大阪辺りに、安く、早く空港を造ることができたとしたら、住民や企業、行政などは諸手を挙げて賛成するだろうか？ もちろん、都心に近い場所に空港ができれば、空港利用者は便利である。しかし、都心に近い場所に数百ヘクタール規模の空間が出現し、これによって市街地が分断され空港を挟んだ地区間の行き来は不便になる。そして、空港近辺や飛行ルート直下の市街地では航空機騒音の影響により住宅系の土地利用に支障となるとともに、航空法による高さ制限によって土地の高度利用もできなくなる。さらに、市街地上空を航空機が飛行するため、事故が起こった場合は関係のない人までもが巻き添えに遭う大惨事となる。このように考えれば、都心に近い場所に空港が立地するのは明らかに問題であり、諸手を挙げて賛成する人などいないだろう。つまり、空港とは、そもそも都心に近い場所に立地すべきではなく、都心からは一定の離隔を必要とする施設である。福岡空港の移転に反対する人は、昔から都心近くに空港があるのでこれが普通だとも思っているのか、騒音に苦む一部の住民のことなど思いやる気持ちもないのか、あるいは都市づくりと空港との関係を深く考えていないのか、他都市の状況などまるで知らないのか、事実に基づいた客観的で合理的な分析・判断ができないようだ。
				今の空港は、これまでの福岡の発展を支えてきたと思いますが、市街地の拡大で、街に取り囲まれてしまいました。そのため、騒音や危険性、建築物の高さ制限などの問題があり、移転すべき時期に来たと思います。増設案はすべきでないと考えます。
				今の場所では便利な所にある。高さ制限がある。ウインドカバレッジが安定。
				アクセス利便性を維持できる。移転した場合の跡地利用がわからない
				増設案、新空港案とも一長一短。遠隔地の利用者である者にとっては、市内に近い現空港の滑走路増設案がベター。この不況下費用も少なくて済む。しかし墜ちた場合の危険性は甚大となるというマイナス。高い建物が建てられないというマイナスも。
				この案は、空港の場所が変わらないため、利便性は維持出来る。しかし、さらなる将来、増設など、何かの案が出た時に対応しきれないと思うし、高さ制限、騒音問題がもっと深刻化するのではないと思う。これから福岡に活気がつくとはなかなか思えない。
				反対です。 ・環境対策費・土地借料の支払いが掛かる ・空港の利用時間が制限される(15時間/日) ・航空機騒音、ビル等の高さが制限される ・将来の発着回数を長期的に見ると心配
				高さ制限で危険などあるならやめた方がいいと思う。
				都市のこれからの発展という観点では高層ビルを建築できないということは非常に都市としてハンデを背負っていると言わざるを得ない。例えそれが良いアクセスを維持できないとしてもである。地域成長としてはマイナス面が目立つのではないのか。
				事故が起きてからは遅いと思うし、騒音等が残って、かつ市街地が分断されている状況は良くない。周辺住民の事を考えれば増設は本末転倒であると思う。
				便利なのでいいと思うが、やはり高さ制限などの問題がある。
				空港を増設すると、また騒音が気になります。博多と天神から近いので、その点はすごく良いと思います。でも良い点よりもビルの高さのこと、騒音のことの方が問題として目立つ気がします。あまり利用しない人はともかく、利用する人や近隣の人のことを考えてほしいです。
				現空港は高さ制限があるので新空港がよいという意見を耳にするが、高さ制限がなくなったとしてどの程度有効利用が進むのだろうか。新空港が建設されても、出来るまでには20年近くかかる。福岡でも人口が減少しており、高齢化も進んでいる。働く人の数も大きく減っていく。そのような環境の中で空間だけが確保されても、有効利用は望めないと思う。事業費用が安く、費用対効果も大きい滑走路増設案を進めるべき。
				・現状の高度に良好な空港アクセスのメリットを活かせるので、ぜひとも採用して欲しい ・高さ制限については、百道、香椎浜等には高層ビルも建っており、必ずしも天神、博多地区に高層ビルが必要とは思わない
				問題が多すぎるので反対！ 1. 滑走路処理容量が増えない、 2. 騒音が悪化する(滑走路処理容量が本当に増えれば)、 3. 事故の危険性が高まる(滑走路処理容量が本当に増えれば)、 4. 市街地をズタズタに破壊する、 5. 用地買収が難航するのは必至、 6. 空港面積が絶対的に不足
				将来の拡張性、周辺市街地への影響、東南アジアへの玄関口としての役割を担うことに不安がある、などが問題と感じた。

意見分類			寄せられたご意見
			増設案だと都心部の高さ制限、環境対策が継続される為、将来性はない。
			新空港案よりコストはおさえられるが、安全性や将来の街づくりなどを考えると新空港案の方が良いと思う。
			増設案は確かに経費が安くなると思いますが、福岡市の将来を考えた場合、この案以上の発着回数増は無理であり、問題点として残ると思う。また、空港が都市圏に近接しているため、高層ビルの建築ができなく、福岡市の発展に支障をきたすと考えます。
			福岡空港の一番のメリットは、都市部からの利便性。ただ環境問題と、現空港があることによる慢性的な近郊の道路渋滞がデメリット。
			福岡市の発展、高層建築を建てるためには、増設案には反対
			榎田一丁目・二丁目や県道112号線付近まで拡張して、都市高速2号線や福岡南バイパス(国道3号線)の付替等をおこない、博多区内の都市計画の変更・区画整理等も考慮できる。
			西側配置の改良案にて賛成致します。福岡県・市・博多区は、空港・博多駅を中心に町が出来上がっています。騒音対策についても殆ど出来上がっているし、私達も慣れてきました。財政的に負担がかりすぎるのは私は反対です。
			② 福岡・九州にもたらす影響について
			88 件
			福岡圏の経済規模とマッチした一番現実的な案である。
			3案の中では最良と思う。空港能力増による経済効果の比較がないのが疑問。
			滑走路処理容量、建設費に拘りすぎる。物流・人流を支える空港のあり方を説き・問うべき。
			○悪い点 ・滑走路が1本しかなく、既に能力的に限界であり、ピーク時での増便ができない状態 ・騒音の問題から、将来拡張できる可能性は極めて低い ・仮に拡張できても、空港能力の大幅な向上は望めない ・増便もできないような状況では、福岡のさらなる発展にも限界がある ・需要に応じた増便ができないと、競争原理が働かず航空運賃の値上がりが予想される ・敷地が手狭なため、スポットや貨物取扱スペースなどが慢性的に不足状態 ・限界状態での運用により、離陸待ちや着陸後のスポット待ちなど遅れが頻発 ・国内線と国際線のターミナルが分かれており、乗り継ぎが不便 ・空港周辺の渋滞が酷い ・空港が市街地を分断しており、空港を挟んだ東西方向の移動が不便 ・航空法の高さ制限により高層建築ができず、高度な土地利用、自由な建築設計を阻害 ・空港周辺のネオンサインが見苦しく、福岡の恥 ・受忍の限度を超える」との最高裁判決を受けるほど、騒音が酷い(今では日本一) ・騒音により住居は移転せざるをえず、まちが崩壊してしまっている ・騒音のため24時間化できず、深夜貨物専用便が就航できない(昼間は混雑のため貨物専用便の就航は困難) ・貨物専用便の就航が困難なため、高度な貨物輸送サービスが提供されず、付加価値の高い産業が育たない ・市街地に立地するため、万が一の事故の場合、第三者が巻き込まれる危険性が高い ・借地料として年間約84億円、騒音対策費として年間約60億円もの支出がある
			○悪い点 ・仮に拡張できても、空港能力の大幅な向上は望めない ・増便もできないような状況では、福岡のさらなる発展にも限界がある
			○悪い点 ・需要に応じた増便ができないと、競争原理が働かず航空運賃の値上がりが予想される
			○悪い点 ・貨物専用便の就航が困難なため、高度な貨物輸送サービスが提供されず、付加価値の高い産業が育たない
			国内外とのフェイストウエイズの商談・会議が容易に行える環境を整備すること、つまり、移動コストの安い地域となることが、企業の生産性の向上や企業立地の促進に寄与し、地域経済の活性化の鍵になるのなら、現在の福岡空港では問題があります。なぜなら、容量限界により、今以上の航空ネットワークの充実是不可能です。需要に応じてネットワークが拡大できるだけの余裕を持っていなければなりません。空港とは、地域の発展の足枷になってはならず、地域の発展を支える基盤である必要があります。だからこそ、欧米諸国や新興国では、空港整備に重点を置いています。
			昭和40年代前半に玄界灘に国際空港するという構想が出てから40年が経ちます。今度、もし拡張なんて結末を迎えたら、恥ずかしくて、それに時代に取り残されますね。
			東側拡張なんてどうしたらそんな発想が出るんだろ？ 西側拡張にしても、吉塚中学校周辺のマンション取り壊したり、南側の都市高速 ジャンクションが高さ制限に抵触すれば、あれを壊して別に取りつけれたりとか 悪いけど正気の沙汰じゃない。空港が都心に近くて便利だから、感覚がマヒじゃないけど 固まっている。空港＝都心から10分とかさ、現空港が福岡の発展に大いに寄与したことは 誰もが認めるけど、まさか拡張案が出るほどとは、福岡の成長を制限するようになる、というか 既に影響が出てきてるんじゃないの？ 国はどこまで認識してるか分かんないけど。
			○悪い点・増便もできないような状況では、福岡のさらなる発展にも限界がある
			福岡県の発展を考えるとよいとは思えない。
			賛成。現在福岡の発展を支えたものとして、利便性の高い空港は、その存在をなくして語れない要因である。
			2032、9200億円に見合う便益は本当に得られるのか。確実な投資を選択すべきである。
			福岡を国際都市にするなら不可欠と思う。
			建設費が安いのは何といっても最大の魅力。しかし、将来の福岡の発展、空港の発展を考えるとあまりに欠点が多い。将来のための多額の投資を市民が受け取ってくれるかどうかポイント。
			現空港をそのままにして、滑走路が増設可能ならば、それが最も現実的と考えられる。関空やセントレア等の例はあるが、主要都市からのアクセスに新たな負担が生ずる。福岡空港は大都市だけでなく、日本の空港の中で最も都市に近い。これは、この空港の最も大きな利点であり、将来の福岡というしの位置づけをアジアの主要点という点に求めた倍、これは余り数字には表れない大きなメリットであるといえる。
			このようなメリットを失うべきではない。経済性だけでなく、政治性・社会性の観点から考えるべきである。そうすると、どこにでもある海上空港など何の魅力もない。現在の位置で知恵を絞って、改良を重ねてくれることを希望します。
			空港の能力の向上は県の発展に欠かせないものであるが、増設案は能力の向上が限定的なので反対。
			空港能力が高まることは利便性、経済効果の面から福岡に住む者としては大切なことだと思う。しかし、空港周辺的生活環境、社会環境への影響には気がかりな点がある。
			・公共投資に対し県民あるいは国民の恩恵として経済効果は？ ・福岡空港の騒音問題はとりわけ福岡市にとって解決すべき重要事項では？
			地域住民の騒音への不満の声や安全性への不安、国際的な視野で考えると増設は好ましいとは言えない。
			福岡の発展のためには空港拡張開発等は必須であるが、住民への負担を重くしてまで拡張するべきではないと思う。
			現空港の高い利便性が維持されることと、建設費用が低いことが最大のメリットなるも、50年～100年先の福岡市のことを考えれば、中途半端の案である。
			必要ならば作ればよい。しかし前もって作る事に反対。この話、バブル時よりあったが、なぜ佐賀空港、北九州空港を活用しないのか？なぜ福岡市民が佐賀県民や北九州市民のために犠牲にならないといけないのか。地主として一石を投じたい。
			24時間の利用が出来ない点が今後の福岡・九州の発展のためには致命傷。
			天神・博多駅からのアクセスの良さが維持されるのはかなり魅力だが、利用時間に制限あることと、将来の拡張性困難であることはマイナス要素。今後、福岡の発展を望む者としては遠い未来を考えて、新空港案に賛成。
			東側配置がよい。国内ターミナルも新しくなり、福岡市のイメージアップにつながる。
			ベター。一定の改善をするので良い。大きな見とおしは考えるなら福岡県だけでなく、九州又はアジアで考えるべき。
			現時点で短期的、当面に対応するには、これが現実的だと思うが、この施設の性格からすれば、戦略的(全国レベル)、長期的視点での検討が必要と考える。
			この案に基本的に賛成ですが24時間ハブ空港にはならないので飛躍的に福岡が活性化するとは思えない。アジアの玄関口として機能性に富んだ空港にして欲しい。
			福岡市の特徴は空港が他の都市と比べても中心部に近いという事、便利であるという事。この条件を生かす事がベスト。ベターではなくベスト。福岡が発展した理由としては、新幹線の終着地であり九州各地への玄関口である事と、空港が市街地に近いという事だと思う。空港のみの話ではなく福岡市及び九州全体を考えれば現空港拡張がベストです。また、将来新幹線が九州各地へ延伸される事を考慮すれば尚更空港を遠くに設けるのは良い考えではない。今話題になっている、伊丹空港と関西空港の利用状況を見れば明白な事実。空港までのアクセス時間が今よりも長くなるなら、新幹線の方が便利になる。
			海を埋め立てず、環境破壊の少ない増設案は、理解しやすい。福岡を「観光都市」としてがんばっている方々に対して、増設案は追い風になるものと思う。オール九州で今後発展していくことを考えると、地理的に九州の北へ玄関口が移動するのは、ビジョンとしておかしいように思える。
			工期、事業費等で利点があるが、将来の市、九州全体の事を考えると問題である。
			①20～30年後のアジア国際空港としての機能が危ぶまれる。
			アジアのハブ空港という位置づけは、到底困難であろうが、滑走路増設案で北九州空港との連携で必要不可欠なものを位置づけ、構想をまとめるぐらいの提案が望まれる。九州という視点で考えると、熊本の立地は今後どのようになるのか関心がある。
			アジア発展との関連性や福岡の都市の発展を考えると規制が多いように感じた。
			福岡の為には良くない。事故、土地借料、高さ制限等、交通のアクセスが便利位でしかない。
			抜本的解決とならず、福岡や日本の国際競争力の維持・向上につながるがめま、かなりの出資を要する内容と考える。
			反対！！北九州・佐賀空港と役割分担すべき。外国航路は北九州・佐賀へ移行する。福岡は国内専用とする。福岡市一極集中を避けることも可能なり。各地域(計画案にある新宮町、福岡市東区等)の公民館、集会所等で地元の意見を聞くこと！

意見分類		寄せられたご意見
の効 視 率 点 性	① 費用と効果について 1062 件	・現状維持、低成長思考の案である。グローバル化の中で、福岡・九州地区の地盤沈下を危惧する福岡市街地の発展が阻害されている分析も必要である。
		増設案で事業計画を検討していただきたい。空港と天神・博多の経済の中心地に近いことが福岡の経済の活性化に不可欠だと考えている。
		本当に増やすことで現在以上の経済効果などが見込むことができる核心などがあればつくればよい。
		この方法がベストであるとする。アジアの玄関口として発展して行くと思うが24時間空港が必要なのか疑問である。荷物便などは佐賀空港の活用で十分である。
		賛成。経済がよくなるからである。
		東アジアとの結びつきが強まるなど外交がすすむことはいい事だと思うが、騒音が残ったり、環境・安全の視点から見たら問題が残ると思う。
		絶対反対。
		・福岡都市圏のためには是非必要。
		多少金がかかるとしても福岡の将来を考えるなら改良案をぜひとりいれるべきと思う。場所の良さをいかして欲しい。
		・福岡市の都市としての発展など将来ビジョンはどうなるのでしょうか？
		福岡空港の将来性を考えると、増設は必要だと思います。
		福岡空港の魅力はアクセスの利便性、日本のどこからでも福岡都市圏へ速く、安く快適に、そして確実に移動できる、それが福岡の発展になくてはならない物だと思います。九州の玄関口としても福岡空港のはたしている役割は多岐で、高速道路、JRへのアクセスも良好で利用者には失いたくない立地条件です。
		また、今の福岡空港に滑走路をつくることで、町の活性化にもつながると思う。
		是非とり組んでもらいたい。
		福岡空港を国際的な九州の窓口として重責を担うためにもアメリカへの定期路線が必要(アジアだけでなく)。そのためにも増設を。
		2分間で着陸は心配です。
		福岡は外の空港に負けず。
		福岡空港は現空港を使用すべきです。収益性・利便性により滑走路を増設して使用すべきです。現在の福岡の発展は、現空港の利便性にあります。
		福岡は将来どうなるの。羽田は金を落とし地方にはどうでもよい。大極でみると反対。
		10年、20年先をみすえているのか疑問が残った。
		将来の国際化を考えれば増設はありえない。
		カサ上げというアイデアで建設費を大幅に下げた点は評価するが、現在地では空港周辺を巻きこんだ新しい経済発展への展望がない。ゆえにここに資本投下することには反対。
		現在のアクセスの利便性を考えると、増設の方が福岡・九州の為に必要と思う。
		ただ、高い建物が建てられないとか、(住民(周りの))の家の真上を通ったりとで不安な面も聞くのでどうした方が、今後福岡にとってよいのか。
		・市街地分断、都市部高制限、航空機騒音など解消されず、福岡都市部の発展は望めない。
		・世界中の空港を見れば判ることだが、空港周辺は発展していないで、都市からは離れた場所にある。福岡都市部の発展を望まないのであれば税金のむだ使いである。長期的展望が必要である。目先ではダメだ。
		安全性や今後の福岡を考えると増設ではイミがないのではないかなと思う。
		現在の空港が、より、はん雑になり、福岡県全体の利益になるとは思えない。
		滑走路を増設することにより、より多くの便が運行することが出来、福岡空港のそして福岡という都市の発展につながると思うので、良い説案であると思う。
		東アジアとの結びつきが強まる、というところが、これからもっと福岡が国際化していくためにいいと思いました。
		賛成です。最初は「滑走路増設案」も「新空港案」も反対でしたが、福岡空港がもたらす経済効果等を考えれば何らかの対策が必要であると感じ、費用等が少ない「滑走路増設案」には期待が持てるからです。
		個人的には家から地下鉄に乗り、直接福岡空港に行けるので、利便性は最高であるが、やはり将来的に安全面や経済発展のため長期的な視点で考えると移転したほうがよいと思う。
		賛成。コスト・工事着手からの時間を考えても最適。何よりも、福岡の特徴のひとつである中心部からのアクセスの利便性を失わない。利便性の良さは計り知れない経済効果を生み出していることをもう少し考慮すべきである。近年アジア近隣国からの観光客が、東京・大阪の中継点として福岡に滞在するケースが増えている。これも商業中心部へのアクセスの良さが大きく関与していることを議論から外してはならない。
		市街地から近い事は、大変ありがたいが、長期で見ても、現価値でよいかどうか
		現空港は、再開発すべき
		・絶対反対
		・福岡市の発展はない
		・周辺があぶない
		賛成です。理由 ①交通の便利が一番です ②人口の減少 ③経済・景気の落ち込み等 今後の明るい見通しは望めません。無理をしなくて良いと思います。
		周辺の騒音問題と安全性がそのまま残る。夜間の発着が出来ない等を考えると、工事費が少なくて済む、アクセスが便利といわれても、地域の発展性・将来性から考えると物足りない気持ちがある。
		利用(一般)について、地下鉄一本で、それも短い時間で天神、博多に行ける事は助かる。ただ将来性について、規模が小さいのが、今後の福岡の街を盛り上げるには難しい状況
		福岡の世界的な立地、今後の九州のためにも、都市型空港の形態を継続すべきと思う。その上で一部エリアは容積率の緩和をすべきと思う。
		私の意見としては、まちづくりや地域振興の視点で、東アジアとの関係や結びつきが強まり、更に交流が進んで行くと思う。
		現在景気が悪くなって、経済に大きなダメージがある時代だから、これから先の事も考えたら滑走路を増設する事は日本の景気を良くするには必要な事だと思う。
		これから福岡をアジアの拠点として発展させたいのなら増設は必要なのかもしれないと思った。
		賛成
		1.利便性
		2.経済効果
		3.経済の停滞
		4.利用者の減少
		経済面や利便性を考えると、地域の経済発展に結びつくと思う。増設案を強力に推進して下さい。
		現在、福岡市がこのような発展したのは日本一と言っても過言ではない利便性の良い場所に空港があるからこそではないのかと考えられます。現在の空港を移転させることは、福岡市、福岡県にとって重大な損失になると思います。
		用地費etcの算出根拠を示さないで後々めんどうくさいことになると思います。ゲートウェイ構想とかは10年以上前に研究室で扱っていたので今さら？って感じです。
		この案は、空港の場所が変わらないため、利便性は維持出来る。しかし、さらなる将来、増設など、何かの案が出た時に対応しきれないと思うし、高さ制限、騒音問題がもっと深刻化するのではないかなと思う。これから福岡に活気がつくとはなかなか思えない。
		都市のこれからの発展という観点では高層ビルを建築できないということは非常に都市としてハンデを背負っていると言わざるを得ない。例えばそれが良いアクセスを維持できないとしてもである。地域成長としてはマイナス面が目立つのではないかな。
		利便性を考えると、市内に近いので観光の面でも活性化すると思う。国際線もまだ新しいのでもったいないと思った。
		将来の拡張性、周辺市街地への影響、東南アジアへの玄関口としての役割を担うことに不安がある、などが問題と感じた。
		利便性・コスト面から考えても滑走路増設案に大賛成です。現在の福岡空港を基盤に今まで構築されてきた企業・交通網・人の流れや生活を尊重すべきであり、これからの福岡の経済を考えても現空港地がベストであると考えます。
		国際線と国内線が分離していることや、利用時間の制限があること、九州を代表する空港の割には使いづらい点がいくつかある。増設は、近隣住人の理解が必要不可欠な上、今後の発展には繋がりにくいと思う。
		・反対である。九州の玄関口、アジアのゲートウェイの発展なし。
		・新たな用地確保、転移表面や進入表面の拡大により相当な建築物等の撤去や上部カットが伴い、補償に不測の時間と資金を要し、短期での実現は難しい。
		・進入表面下の住民は永遠に騒音被害のまま。
		① 費用と効果について
		1062 件
		埋蔵文化財調査費用はいくらか？ 周辺で調査をやっているのでも概算費用ぐらいは示せるはずだが、何故示さないのか？
		工事費も安価で現実的だと思う。アクセスのよさが何といってもメリット。福岡の都市評価が高い理由のひとつであるので、わざわざ新しい空港を作る必要に意義を感じ

意見分類				寄せられたご意見
				じない。ただ、都市計画(高さ制限など)の制限と安全面の不安が問題点。 現在の日本一便利な空港を維持する工夫がみられた。(費用もかからずに済むし) ・費用も新空港案より安価であり、工期も短く発着回数も増える。 事業費、自然環境への影響度合及び現状の利便性からこの案を支持いたします。 投資額と実現期間に於いて滑走路増設案を望む。 利便性、経済性から増設案が最良と思う。国交省も良い対策を出したと思う。 経済的にも良いと思う。又、現状地下鉄で天神・博多駅に直結しており便利である。 予算規模から考えて現実的な対策と思う。 利便性からすると、現空港滑走路増設が最適と思う。又、費用も安上り。 2. 東アジア中心の発展が考えられるが、将来の人口減から、また設備投資の額も少なく建設可能。 20年後程度までは本案で対応可能な案となっており、費用も新設案と比較にならないほど安価であり、利用者便益も格段に優れており、当面は増設案で行くべきである。 経費負担が少なく、もし増設するのであればこのプランがよい。 自治体の財政を考えた時には、一番妥当な案と思う。まず、財政、財務ありきで考えるのが市県民の負担をふやさない為に必須だろう。無責任なお役所仕事、ハコモノ行政、土建とのゆ着はやめてほしい。 費用面、時間(完成までの)面は、有利だが抜本的な解決、将来性はあまりないなと感じた。福岡は大会なのにも高層ビルが中心部(天神・博多駅)建築できないのは、土地の有効利用からも多大な損失だと思う。 1コスト、2利益、3住民の配慮 この3つが達成できるなら賛成。 ・小さい初期投資は魅力。 現状の利便性を考慮し、費用対効果面では、検討していると思うが、付近住民の騒音など忍耐許容度がぼかしてあるのが気になった。しかし、新設よりも良いアイデアであると思うし、既存設備の有効利用面でかさ上げ案は良いと思った。また、周辺の空港関係(輸送関係)者も現状位置維持を望んでいるのではないかとも思う。 借地に対する支払い費用もあるが、全コストでいつまで現状で持つかも検討課題としてほしい。最終メリットがどの案にあるか。 現空港の利便性、費用対効果から最良の案である。 ○悪い点 ・滑走路が1本しかなく、既に能力的に限界であり、ピーク時での増便ができない状態 ・騒音の問題から、将来拡張できる可能性は極めて低い ・仮に拡張できても、空港能力の大幅な向上は望めない ・増便もできないような状況では、福岡のさらなる発展にも限界がある ・需要に応じた増便ができないと、競争原理が働かず航空運賃の値上がりが予想される ・敷地が手狭なため、スポットや貨物取扱スペースなどが慢性的に不足状態 ・限界状態での運用により、離陸待ちや着陸後のスポット待ちなど遅れが頻発 ・国内線と国際線のターミナルが分かれており、乗り継ぎが不便 ・空港周辺の渋滞が酷い ・空港が市街地を分断しており、空港を挟んだ東西方向の移動が不便 ・航空法の高さ制限により高層建築ができず、高度な土地利用、自由な建築設計を阻害 ・空港周辺のネオンサインが見苦しく、福岡の恥 ・「受忍の限度を超える」との最高裁判決を受けるほど、騒音が酷い(今では日本一) ・騒音により住居は移転せざるをえず、まちが崩壊してしまっている ・騒音のため24時間化できず、深夜貨物専用便が就航できない(昼間は混雑のため貨物専用便の就航は困難) ・貨物専用便の就航が困難なため、高度な貨物輸送サービスが提供されず、付加価値の高い産業が育たない ・市街地に立地するため、万が一の事故の場合、第三者が巻き込まれる危険性が高い ・借地料として年間約84億円、騒音対策費として年間約60億円もの支出がある ○悪い点 ・借地料として年間約84億円、騒音対策費として年間約60億円もの支出がある 現空港に滑走路を増設する整備・維持のコスト(人件費等は除く) ※最も安い西側配置滑走路間隔210mを対象 借地料＝約84億円／年 騒音対策費(現空港分)＝約60億円／年 (84+60)億円／年×30年＝約4320億円 騒音対策費(移転補償事業費)の増加分 対象区域面積の増加＝[5000m(長辺)－2000m(空港用地内)]×210m×0.8(民地比率)＝50ha 過去の移転補償事業は15億円/ha程度と推測され、新たに騒音区域に加わる地区には事業所やマンションが多いことを勘案して 単価を20億円/ha程度とすると、 50ha×20億円/ha＝約1000億円 滑走路増設事業費＝約2500億円 このうち、ターミナル施設については民間事業と考えられるので その分を控除する必要がありますが、数百億円もしないと考えられます。一方で、既に使用している管制無線施設、管制塔やCIC施設など 既存施設の更新費を加える必要があるので、±0と仮定します。以上、 4320億円+1000億円+2500億円＝約7820億円 ①拡張の方が安い ②拡張の方が早くできる ③総合的にみて拡張の方が現実的 と思われていますが、実際はそうではありません。①については、30年くらいで考えれば、拡張の方が安いかもしれませんが、50年以上で考えたら逆転します。②については、拡張の工期は最短8年と書かれていますが、これはあくまで工事だけに要する期間であり、当然ながら用地確保が済まなければ工事に入れません。拡張範囲の用地を確保した後、自衛隊や貨物ターミナルを移設して、自衛隊や貨物ターミナルがあったところに滑走路を増設する、という具合です。この用地確保は何十年もかかるでしょう。外環状道路が未だに全線開通できていないことなどからも明らかです。③については、拡張では最も安い(2500億円)しか現実味がありません。高い案(5000億円、7500億円)では借地料などを加味すると新空港より高くなります。この最も安い案は、肝心の滑走路処理容量が増えません。西日本新聞にも出たように、おそらく現空港の1割程度しか増えないでしょう。伊丹空港の処理容量や那覇空港の拡張案の検討結果と比較しても、1割程度と推測されます。しかし、この処理容量については、未だ公表されていません。公表されていないというより、公表できないほど処理容量が低いのでは、とも那推されます。仮に処理容量自体は2～3割増やせるとしても、それに応じて駐機場や貨物ターミナルなどを増やすだけの面積が取れません。そもそも、現空港に30ha足すだけでは話になりません。現空港353ha+30ha＝383haですが、新空港案は約530haです。これで同じ機能が確保されるはずがありません。もし拡張案でも十分な機能があるのなら、新空港は無駄に面積が大きいうことになります。 西側拡張の間隔300m案では、都市高速道路の移設が必要になります。仮設の切り回しも困難と考えられるため、工事期間中は通行止めとなるでしょう。また、移設後も高速道路にとしては線形や縦断勾配が極めて悪くなるでしょう。これでは交通管理者が許可するはずがありません。西側拡張の間隔210m案では、増設する西側の滑走路では計器着陸ができないため、既存滑走路を着陸用にするのが基本となるでしょうが、これでは割合の多い国内線の離陸機は、東側の国内線ターミナルから滑走路2本を横断して、増設する西側滑走路に向かう必要があります。ただでさえ離着陸で混雑する中、地上では鈍重な航空機が滑走路2本を横断するのはトラフィックの多い空港では問題があります。ターミナルが片側に集中する那覇空港のクロスバール間隔210m案でも、平行誘導路の二重化と併せても、処理容量は現在の1.3倍にしかならないと報告されています(現行の時間当たりの処理容量も福岡より1回多い)。ターミナルが両側に別れ、なおかつ国内線離陸機が滑走路2本を横断する世界でも例を見ない運用形態になる福岡では、新聞報道されているように、処理容量は1.1倍程度にしかならないでしょう。これでは混雑解消にはなりません。以上のように、西側拡張案には問題が多く、解決策にはなりえないと考えられます。東側に拡張する案もあります。単純に空港として考えると、ターミナルが西側に統合されるので、理想的です。地下鉄を西側ターミナルまで伸ばす必要がありますが、アクセスも今の利便性を維持できます。しかし、ターミナルが西側のみになるということは、空港東側は滑走路があるだけで人は来なくなり、単にうるさくなるだけです。また、東側に駐車場や広告収入を得ている人たち(その多くは借地料収入も得ている地権者)は、到底納得しないでしょう。事業費も7500億円にもなり、年間100億円を超える借地料+環境対策費を加えると、新空港建設よりはるかに高くなります。よって、東側拡張は現実的ではありません。 騒音コンター設置できないで拡張など出来ない。WECPNL 70以上の影響範囲が 大幅に拡大するので騒音コンターのことは国は触れた発言はしない。騒音対策費だけでもかなりの税金が投入される。拡張、用地買収だけで何十年かかるか。成田の落花生畑を買収するのは 次元が違う。都心に近接した空港の拡張などナンセンス、そんなことしたら ほんとに、笑われる。 「アクセス利便性」「費用」だけじゃ『新空港案』に勝るものはないという考えです。 すべて資料等に沿わない私見ですが、滑走路増設は可能ですよね? 近くをよく通りますが可能としか思えないです。安くあがるのならそれに越したことはナイト思います。 現状では妥当な案と考えます。工事費についても着工しても大幅な増額になる要因が無い。 是非この方法または現行空港を利用する方向で進めて欲しいですね 都市高速を移動させてもまだ新空港建設より安く上がると思います 滑走路を前後にずらすことにより、周囲の建設物に障害が無く簡単にコストも低いと考える。騒音については今始まったことではなく苦痛ではない。福岡は立地の良さで利用者が多いと思う。地下鉄での直結があり便利。また、ビジネスマンも福岡の都心を出発ぎりぎりまで利用できるのは、この場所であるからと思う。関西や佐賀、北九州など新設された空港が今、予想通りの利用率かと思うとそうではない。空港の活性化はその都市の活性化に一番つながる。利着率も大事だが実際の利用者のことを考えてほしい。そのため何とかこの地で、空港を維持してほしい。 西側配置改良案が現実的。現在の費用を考えるとそれがよいのでは? 国際線は、人も少ないし、縮小してもいいのでは? この増設案は、あくまでも現状緩和にすぎず、投資するなら処理容量から見た費用対効果の高い案を選択すべきであります。従って、西側配置(210m)改良案で行くべきと思います。 交通アクセスに変化がなく、財源や周囲への影響がまだ計算できる点では評価できる。 県内に空港を3つも必要ない。費用的には増設案に賛同する。これ以上税金を使い空港を造る必要なし。 新たに新空港をつくるよりも、現在の場所を有効活用する方が予算面で有益であると思う。滑走路増設案に賛成したい。 お金をもっとつかっていいと思う。もっと滑走路は長くて、もう一本たしかにつくこと。 利便性、経済性が一番と思います。

意見分類				寄せられたご意見
				処理容量に差が無いならば、安い案が良い。
				費用対効果の面で優れている交通の利便性も良い。
				・私たちの血税だからなるべく支出は少なくてほしい。住民税が高くなるような工事はごめんだ。なるべく安くしてほしい。新空港より増設に賛成だ。
				私はこの案に賛成です。新空港案については多額のお金が必要です。どこから捻出するのか？赤字の予算の中、お金がかからないようにするべき。
				現実問題として、実効性が高く、利用時間等の制限はあるものの、こちらの方が良いと思う。
				2. 設備投資が安上がりである。
				・概算事業費(注6)340億円はその他施設整備等を含めて表現しないと誤解を生じる。
				・工事実施に制約がかかる為の費用は算定されているか。
				費用の少ない(西側配置)で充分、技術(航空)向上に努めれば良いと思う。
				早期に整備は出来るし投資も少なくて済む合理的な考え方ではある。しかし、現存の空港は周辺を含めて色々と問題実が多い。
				将来的には新空港整備で進めるべきと思うので、増設してまで多額の事業費を組むべきでない。また、借地料が多額であり、将来的に継続すべきでない。
				利便性からいうと、こちらの案に賛成。土地の借上でなく取得はできないのだろうか。
				エアチケットの予約をするとき、未だに「板付」と答えてしまうほど、現福岡空港に対し、その優位性を感じている。ベストの方法などないのだから、国の財政、人口減少、経済状況からしてベターな案と思う。
				地下鉄ですぐで現空港は便利だが、移転補償、借地料等多くの費用がかかっているのを知った。多少、多くの建設費がかかっても一回きりの(当然管理費は必要だが)新空港の建設の方が良いと思う。
				・費用や工事期間等を含めて、改良案はよいと思う。
				・問題は借地料だと考えられ、地主も改良案を望む者が多い・・・。
				・条件として借地の買収をしては。
				街に近いアクセスはいいが、危険と騒音も解消されないし、地代を払い続けなくてはいけないのであまり賛成できない。
				滑走路の処理能力も18:8万回が限度であり、需要予測ケースA.Bを考えると限界を遙かにオーバーしている。さらに運航制限表面、社会環境上も騒音対策等、環境対策費、土地の買収、補償、土地借料も必要で支出が大きい。工事期間だけを考えても西側改良案でも約7年、東側の場合は実に13年と長期が予想される。さらに移転対象物件も多く、移転補償に要する難問や長期化も十分予想される。
				非精密は悪天候で着陸できないとあるが、そのとき欠航が増えるのではないか。現状と大きくよくなるようには思えない。ただ、建設費が大幅に安いのはいいと思う。
				西側配置(滑走路間隔210m)改良案に賛同します。概算事業費が最も少なく、現在の空港能力を有る程度改善できる。
				・必要とされる事業費が少なくて良い。
				コスト面では210m間隔が一番良いと思われるが、安全性と対地域住民への騒音面は増す事となると思われる。
				都心に近い利便性。遠くなる分、時間も価格もかかり、陸の交通を選択することになると思います。増設案の方が価格も安くすみ、その分他へまわさせると思います。
				アクセスが良いのが一番なので、増設案に賛成する。費用も少なくて済む。
				私はこちらがわの意見の方がよいと思う。資金面の調達のほうが難しいし、何よりも交通の利便性を考えると断然こちらの方がよい。しかし、祖父の家がとても近いので祖父の家が遠くなったり、なくなったりしたらこまるなとも思う。
				短期的な設備投資額だけに捉われている感が否めない。継続的に支払が続く土地の賃料。安全性が全く考慮されていません。
				建設費コストは安価であるが、空港周辺には市街地が広がっており、環境上好ましくない。
				西側配置(滑走路間隔210m)改良案が最適と思う。
				工事期間も概算事業費も一番安く、早い事業期間の改良案が一番良い。
				賛成する。不況が続く状況で、新空港を作ることは無い。また、九州全体で(山口も含む)、海外旅行者が増加するとは考えられない。
				投資の少ない改良案が良いと思います。又、毎月利用しています。市内で便利が良いのが一番の理由です。
				継ぎ足しと補償、騒音被害、規制の長期化を更に拡幅するもの。解消されるランニングコストを考えると、都心に残された現空港に増設は現在県民生活の貧困化から来る賛同と思料される。用地費は新空港埋立と比較にならぬ節約で賛成したくもあるが、効果に疑問点が残る。
				費用も安く、利便性も高い。この案で良いと思った。
				アクセスを含め既存ストックを活用し、事業費を抑えられる点は長所だが、増設滑走路を離陸用使用するには、2500mでは制限も多く不十分であるし、着陸用を使用するとしても非精密進入では機能が不十分である。また滑走路間隔が210mも制約が多い。事業費を安く抑えても、その後も環境・騒音対策や借地料を支払い続けることを考えると費用対効果も疑問である。ターミナル及び貨物地区の拡張余地も無い。「滑走路増設案」は一見良く見えるがメリットは少ない。
				景気が悪いので、新宮沖や宗像沖案は無理だと思う。現在の滑走路を増設した方が現実的だと思う。
				この案は、利便性、事業費でベストではあるが、将来的に不安を感じる。
				ケースAとケースCとで発着回数が4年後で5%、9年後で9%ぶれるのに処理能力が18.8万回の差(2.7%)は有意ではない。ならば安価な西側配置がbetter。
				事業費や工期の点で優れた案だと考えます。既存の施設を有効に利用することが、これからの社会では大事であると考えます。
				4. 費用的にもかなり抑えられる 以上の事から増設案に賛成
				滑走路増設案はコストの面では良いが本来の福岡市における建物の高さの基準、それとRun Way34を使用した場合の騒音や安全の問題が残るのではないだろうか？ それに伴い深夜の離発着は望めそうにない。特に夜22時以降着陸予定の羽田発便は疑問がある。
				西側配置210m案を推奨する。予算を掛けずに福祉等に金をつぎ込むことを優先しましょう。
				「滑走路増設による物理的な拡張面積」を計算しました。・現在の滑走路―新設滑走路との間隔が210m・現在の滑走路―西側平行誘導路間隔が184m・計器進入ではない場合の滑走路―西側平行誘導路間隔が109m・現在の滑走路末端―南北敷地境界までの最短距離が約300m これらより、「滑走路増設による物理的な拡張面積」は、 $[210-(184-109)] \times (2500+300 \times 2) = 41.85\text{ha} \rightarrow 42\text{ha}$ となります。どう考えても、210m新案の拡張面積20haなど、おかしいとしか言いようがありません。容量増加に伴い他の部分も増強されるどころか、どこかが減らされてしまうようです。必要エプロン面積や貨物ターミナル面積が福岡より小さいはずの那覇でさえ90haの用地拡張面積が積み上げられているのに、福岡では20ha未満など、ありません。もし、210m新案が事業化された場合、実際是那覇を上回る面積が必要になることでしょう。その場合、本当の事業費はいくらになるのでしょうか？ ステップ3では、・東側300m案＝用地拡張面積約90ha、事業費約7500億円・西側300m案＝用地拡張面積約60ha、事業費約5000億円・西側210m案＝用地拡張面積約30ha、事業費約2500億円 となっています。用地拡張面積が那覇空港を超える規模になった場合は、実際には7500億円に近い額が必要になるかもしれません。これに加え、年間約150億円にも及ぶ借地料や環境対策費が引き続き加算されます。30年分だけでも4500億円になります。7500億円+4500億円＝1兆2000億円 これでは新空港よりも高くなります。しかも、前例のない市街地の大規模な用地買収であり、何十年かかるか分かったものではありません。騒音の問題もさらに大きくなります。拡張など、所詮、発着回数は増やせないから、騒音も大して増えないかと思っていましたが、年間18.3万回もの容量が確保できると言い切るのなら、その分影響は大きいはず。騒音は今以上に酷くなり、訴訟にまで発展することは明らかでしょう。やはり、現空港の拡張など、非現実的ではないでしょうか？
				滑走路増設など、あまりにも問題が大きく、不可能です。⑥結局、多額の補償費や那覇空港並み(約100ha)の拡張面積により、新空港より大幅に高くなる(「建設費」が仮に新空港より安くとも、借地料と環境対策費は継続または増額)⑧ 航空写真で見ても、ちょうど30ha未満になります。どう考えて
				経済的、コスト的にはこちらが圧倒的に有利な案だと考えます。
				・費用に見合った効果が得られるのか？
				現在、私も定期的に利用しているが、空港への交通アクセスは日本国内では一番良いと思われる。しかし、需要の対応に事業の経済性を考えれば、この案が良いが空港周辺の住宅等への影響(騒音・落下物)の不安が消えない。
				・借地料を是非下げて欲しい。地権者の既得権となっている。
				増設案を支持する。可能な限りコストをおさえるべきで、これ以上の財政負担を市民に背負わせるべきでない。地下鉄で行ける日本一利便性の良い福岡空港を移転させる理由はない。
				絶対「増設案」で実現すべき。
				これ以上の需要増があるとは、全く考えられないので、この案に賛成！利便性に勝るものはないと考える。
				工夫次第で費用はカットできると思える。譲歩しての増設案賛成である。
				将来の機能としては、現在までの都市計画や実施(既に地下鉄施設など)いいと思うが、余りにも民有地市有地の割合多く、将来的にも拡張だけでは対応(用地費)が多額(累積も含めて)になる。
				増設でスムーズに行くのであれば、それでよいのではと思う。大切な財政をよりよく使うことを忘れてもらわなければよい。

意見分類				寄せられたご意見
				賛成です。アクセス利便性の面、コストの面からも有効と思えます。市内等の建物の高さ制限に対する負の要素はあるが、オフィスビル、マンションも現状の高さで充分であり、高層化の必要は認められないと思います。
				西側への増設が費用も比較的安くすみ、現実的だと思われる。
				投資額、利用者の立場において非常に現実的。政治的な圧力が大きければ断念せざるを得ないだろうが、是非実現してほしい。
				燃料高騰や株価下落など今後の経済が見通せないなか、九州経済の発展の為に福岡・佐賀・大分・長崎からアクセスの良い現在の位置に増設することを推奨します。財政難が今後継続される可能性が高い中、高額な出費は控えたほうが良いと思います。
				費用に対しての効果を考えれば、嵩上げ増設が一番良いのではないかと思う。危険性を言い出したら車にも乗れない。
				事業費の大部分を土木工事に使用するって ある意味もったいないね。海上ではないからダンプで土砂を運ぶのは 大変な作業だね。空港南側の調整池工事でダンプ100ー150台くらい集結 していたからね。2000億丸々土建屋に消えて賃貸料変わらず、資産も増えないか。。 嫌だねえ。。
				最小経費で改良を行い、能力最大まで処理容量が到達するまでに将来を見越した新空港を建設する。それまでに費用を捻出する。例。建設費として空港使用料として徴収など。
				反対。但し、お金がないならやむなし。
				当面、設備投資の負担が軽い点で、西側設置(滑走路間隔210m)改良案が現実的だと思います。
				空港利用者が増え続ける事を前提にするなら(これが根本的に間違っていると思う！)この滑走路増設案が最良であり、これしか希望しない。工事費用、利用者のアクセス、利便性の点からも滑走路増設案が最適。戦後よりの歩み、進歩をそのまま通用すると、施設だけが拡張され、人口、交流は右肩上がりとは云えなくなるだろう。24時間空港の必要性全くなし！
				過剰な金銭的負担を強いる「新空港」より圧倒的にこの案を支持する。
				人口が減少していく日本にあって、これ以上の住宅供給や都市部の高さ制限解除等、が必要なのか。(市街地の分断や道路網のデメリットを記載しているが)
				公共事業をなすべくスリムにするという観点から西側配置改良案の選択は正しいと思う。
				メリットは処理能力はアップのみで、デメリットは環境対策費及び土地借上費の増大や発着回数の増加による周辺地域の安全度の低下。福岡都市部の建物に対する高さ制限が永久的に続き、今後の再開発の大きな障害となるので増設案には賛成しかねる。
				資金を考えれば、負担が少なく理想です。非精密になることで生じるデメリットは、年間日数or時期など、どのくらいが想定されるのか不明。また、発着便の増加による手荷物検査やカウンターなどの混雑には対応できるのでしょうか。これまでのレポートを見てないため、既に議論されてたら申し訳ありません。
				交通、予算面で有利。
				新空港は景気調整期を経て、国内だけでなく近隣諸国や経済圏など大航空時代を迎え 将来増大が予想される航空需要などにも、余裕で対応可能になるでしょう。
				拡張案ではそれらの効果も限られ、限界があります。他の効果を見ても 拡張案は効果が限定的。そもそも現空港の拡張工事自体が、騒音対策や 勝てる見込みの無い訴訟、ステップ4にも記載されたように、用地買収の難航 可能性や、埋没遺跡の保護なども加わります。しかもこれらは現空港用地で 航空機の運用を行いながらの工事をする事になる。 空港長期運用コストが新空港より割高になる事も、民有地代。対策費の 継続から間違いありません。 処理能力向上に関する疑問も取り沙汰され、十分なスポット数整備や 国内外ターミナル統合も無理。 そのように実現に関して疑問視される状況では、拡張案の選択は問題外ではないでしょうか。
				費用圧縮する案として検討された西側配置改良案が好ましいと思う。現在の場所は利便性高く、本案としてもraitいたい。
				現時点では最適案と思えます。年間約144億円かかるのはやむを得ないと存じます。
				アクセスが便利なので増設でよいと思う。¥も安くすむし、あえて新設しなくてもよいのでは？
				ムダはやめてください。
				コスト利便性等から見て、リーズナブルな案だと思う。
				建設費が安いのは何といっても最大の魅力。しかし、将来の福岡の発展、空港の発展を考えるとあまりに欠点が多い。将来のための多額の投資を市民が受け取ってくれるかどうかポイント。
				賛成。2000億で増設できればよいと思います。(滑走路間隔210m改良案)但し、将来借地料を払い続け、20年、30年間の支払い総額は数千億円になるのであれば・・・と・・・悩ましい所です。
				現滑走路増設では、確かに離発着拡大はできるでしょう。しかし、安全面、継続コスト(借地料・防音対策等)は拡大する。交通の便も確かに良いが、市街地に近すぎて市の発展を妨げている。(高さ制限)
				現滑走路増設ではなく、長い目で見て、海上空港とすべきではないか？
				お金のムダ遣いです。
				当面の応急策にしかなすぎない。離発着処理は若干ふえるが、現空港が抱える騒音危険性及び莫大な借地料、環境対策費は永久に続く。人口密集地で、墜落事故が起ったとき、いったいだれが責任をとるのか？
				賛成。都心(天神)よりこんなに近い距離に空港があるのは福岡県だけだと思います。どこの都道府県にない、本県の大きな特色です。これを活かした街づくりが進めば良いと考えます。節約は、今後も大切にいかしたいもの。共生です。
				3つの案の増設滑走路案のメリット・デメリットについてよく まとめられているが、将来を考えるときと新空港案が良いと考える。 借地料や環境対策費が残るだけでなく、騒音による生活環境への悪影響や 墜落可能性が増えることによる安全性の問題は生命・財産にかかわります。
				パラダイムシフトが始まっている現在、予算規模が最も少ない方法が望ましい。 また今後の利用人口予測など再精査とその根拠を広く広報してほしい。 その上で選択できるものとして、現空港の改善改良をベースに検討することが、現実的ではないか。
				福岡空港利用が減っている現在、税金を投入するしかないのなら、今のままが全てです。全国の利用者もアクセスを先ず一番に挙げていることもあり、わざわざ一番の魅力を手放してまで新設するのは可笑しい。これより先、世界は拡大の方向へはゼツタイに行きません。国土交通省の数値にも不信がありますし、そのまま信じてはいけません。新設はゼツタイに反対です。地元経済界の意向など関係ありません。住民の意思が一番です。税金は私たちが払っているもの。私たちの望みはこれ以上の税金の負担は 嫌と言うことです。
				アクセスを考えると 空港の場所は変えてほしくないで、増設希望。 金額的にも増設案を支持。
				新空港案には反対。どうしても必要であれば、増設案に賛成。交通便利性、自然環境の保護、費用の面からも増設案の方がマシ。ただ、この不景気の時期に誰が負担するのか。福岡市民は既に一人200万円の借金をかかえており、破産状態である。周辺の空港との連携をもっと図るべき。佐賀、北九州空港は、今の利用状況ではもったいないさ過ぎる。
				建設費用および現空港施設の活用の観点から、増設案を採用すべき。
				アクセスの良さを生かすべきだと思う。予算の面でも適切だと思う。
				今の空港の増設は賛成。新空港を作れば、必ず新北九州空港と共倒れします。しかも、財政から言うと福岡県、福岡市とも借金で倒産することは火を見るより明らかだ。「入るをもって出づるを制する」という諺を堅持してほしい。金のない貧乏人が何をほしがるのか。身分不相応だ。県民の一人として声を大にしてい。これ以上無駄な公共物建設で後世に、子孫に借金を残さないでほしい。箱物建設はムダ、ムリ。少子高齢化で人口減少するのに、今更なぞ新空港が必要か理解できない。九州新幹線も人口減少で無駄になることは目に見えている。
				福岡空港の滑走路増設案である既存滑走路と新設滑走路との高低差を付けることは、それぞれが別の機能を持つこととなり、発着便数の増大への対応は可能となるとともに、建設費用も圧縮できる。
				・現在の空港は150万都市の中心部からの利便性が非常に高く、その利便性は九州はもとより全国でも一二を争う空港になっていると思います。近くに北九州空港・佐賀空港等が出て来ても福岡の方が利便性が良いため利用客が増加していると思います。従って近隣の空港の利便性が上がって、より近い空港を利用する様になると福岡空港の利用客の増加数は下がってくるかもしれません。また、24時間空港は北九州・佐賀にお願いしてもなんら問題ないと思います。従って現在の滑走路増設案は経済的で一番現実的だと思います。
				よし。安く早く済む方が県民のためだと思います。工事の間は今以上に月隈、百年橋付近が渋滞するでしょうから、その辺をしっかりと計画して欲しい。あの場所にあるから助かっている。移す必要なし。
				福岡の発展のためには空港拡張開発等は必須であるが、住民への負担を重くしてまで拡張するべきではないと思う。
				お金もかからないし、これから人口が減っていくわけだから、増設で十分だと思います。新空港を作ったら、国際線に乗る人は、大幅に減って、国際線は、つぶれると思います。新空港を作ったら、私は、便利な新幹線を使用します。増設して、人口も減っていくわけだし、北九州空港や新幹線と共存しながら、うまくやっていけばいいと思います。地下鉄を造ったことを無駄にしないでほしいと思います。
				将来にわたり借地料の支払いが残ることに問題がある。
				借地している土地をまず買取できないのか。そうすれば、今後のランニングコストは減少するはずである。
				実施するのであれば、増設案がベターだと思う。
				西側配置改良案は、工事期間、コスト削減が図られ、なおかつ既存の交通メリットを生かすことができ納得できる。
				コストが安く、都心に近くて便利。

意見分類				寄せられたご意見
				利便性、予算から見てこの案が最良。 現在の滑走路がある為、交通アクセス面、費用面を考えると増設案に賛成したい。 西側配置案が良いと思う。 ①事業費の安さ(これ以上福岡市の借金を増やすことにも多いに反対) アクセス利便性を保つ為に、現行の中で滑走路を増設されるなら安全性を第一義に考えて、その後費用対効果を検討すべきである。 現空港の高い利便性が維持されることが、建設費用が低いことが最大のメリットなるも、50年～100年先の福岡市のことを考えれば、中途半端の案である。 現実的である。地主に対し買い取り。(強制も含め) 2. 借地料の84億円／年は誰が負担するかが不明です。長期間間の負担であれば問題。空港会社なら可とする。 5. 建設費の格安も最良。 現状の拡大は問題が多すぎる。 (1)騒音防止が絶対できない。 (2)騒音防止設備に費用が増大する。 (3)メンテナンスの費用増大する。 賛成。西側配置が現実的で費用も少なく良い。交通の利便性も良い。 西側配置改良案は、滑走路間隔が狭く安全性にやや疑問があるが、安全上の問題をクリアーして実現してもらいたい。費用が安くつくのがとても魅力的だ。 私は増設には反対です。これ以上増設しても将来赤字になる(空港が多すぎる)全国的に見て！ 事業費が最も安い点、及び日本一便利な空港を維持できるので大変いい案と思われます。 新空港案に比べて事業費が格段に安く、現在の空港施設、地下鉄などの交通機関をそのまま活用できるのは大変現実的な案だと思う。市の中心部や博多駅へのアクセスの利便性などは、現空港は日本一の空港だと思う。 費用対効果に関しては西側配置(既)が良いし、利便性をそこなわないと思われる。 西側配置(210m)改良案が最も好ましい。何故なら経費の面、空港新設案の熟成はまだ先のこと。早急の対策には安価な手立てとして、順当。公共工事の減少などで土建屋の利権・利益が目的なら新空港案だろうが、今の経済環境で市民のコンセンサスはむずかしいのでは？ 現状及び将来予測を考えても増設案が好ましい。又、投資対効果の点から言ってもより良い方向であると言える。 コストのかからない方法で増設して欲しい。 西側配置改良案のほうが工事期間も少なくあまり税金をかけなくてすむのでこちらのほうがよいと思う。 事業費が最も安い。滑走路処理容量も確保。積極案で進めるしかない。 色々問題はある様ですが、増加案が一番将来にむけて問題が少なく、最終的な費用も少なくすむと思われます。 西側配置改良案が良いと思う。環境整備に大きなお金をかけずに利便性はそのままで機能アップすることができるので。 西側配置の改良案が良いと思います。利便性と建設費用を考えれば、これが一番良い。利便性は市民にも産業発展にも大きな位置を占めると思います。 西側配置(210m)案の方がコストも安く、工事期間も短く、交通機関も従来どおりで済む為、この案が望ましいと思う。 価格が安い。交通の便がよい。今までどおりの利便性がありよい。 年間144億の地元対策費がかかっているので、増設案は建設費以上にかかる。これがなくなる限り、負担が多いので、新空港を早期に造るべきである。 増設案がベストだと思う。 経費 当面の施策として賛成。 世界有数の便利な空港を維持でき、東京をはじめ各地のビジネス客にとって大きなメリット。増設後便数増も期待でき、乗客の利便性一層増す。 投資額がはるかに少なく、土地取得・騒音対策が比較的容易、空港内の航空機の混雑さけられる。 当面能力的に十分。今後の東南アジアの旅客増に十分対応できる。 事業費は新空港案に比べ少なくてすむが環境(騒音・危険等)によくない。 ・借地料、環境コスト(騒音対策など)が長期間にわたってかかり、総体としてコスト高になる恐れが強い。 現空港を西側へ拡張し、経費を最小限に押さえるべきである。又、自衛隊が利用が少なく困っている佐賀空港へ移転させるべきである。レポートでは、2032年には空港利用が更に増加するように書いてあるが、現在の日本の人口構成を見れば、これは矛盾している。何時ものことではありますが、このような計画では見通しを右肩上がりと考えてあるが、そのようなことはない。それは過去の大きな事業を見て解るはず。 人口が少なくなるのに今より利用が増加するとは思われないのに多額な金額を使って滑走路を増設する必要はないと思います。 現状の利便性と費用を考えると増設案に賛成する。 賛成である。費用が抑えられ、かつ交通の利便性は新空港の比較にならない。都心部の高さ制限にも大賛成である。 現時点では最も妥当な案件。土地借料については法律の運用で解決できる部分があるのではないかと？ 地下鉄については国際線延伸し、利便性の向上を期して欲しい。 賛成です。コストも安く利便性も高い。 事業費や増設計画も適切であり賛成です。 航空機の将来形態がまだ決められていない。財政負担の比較的小さい案を選択するのは当然と思う。西側配置(間隔210m)改良案が両滑走路間の安全運用上の条件を満たすならば、これでよいと思う。 経済的なもので考えると、費用の少ないこちらの案が良いと思う。 現在の福岡の財政で大きな事業は望ましいとは思わず、効果的に問題がないとすれば増設代表案が良いと思う。 経済変動に対応すべく、お金をかけない方策でいくべきと考える。 どうしても何らかの工事が必要であるならば、滑走路増設案が適切だと思います。良好なアクセス面、工事期間が新空港案に比べ早いところや、初期投資はかなりこちらが少ないですし、新空港を建てる建設期間や費用、周りへの騒音問題、環境破壊、アクセス面等を考えますとあきらかに滑走路増設案が適切だと考えます。まずは滑走路を増設し、様子を見る。それでも将来的な需給面で問題が出てきたら改めて新空港案を考えるべきであると思います。 現在の状況では空港能力の不足がかなり重大な問題。高額な事業費がかかるのに空港能力の増加はほとんど期待できない増設案では税金の無駄遣いだと思います。 西側210案は事業費コストも少なく、他の案と同等の利便性があり、評価できる。 費用もさほどかからないし、アクセスが何ととっても近いし便利である。 現地での空港を望んでいます。金額面から西側配置(滑走路間隔210m)改良案だと今の空港を活かしながら、都市高速や他のハードも活かします。多少の不便は感じながらも交通手段や中心部へのアクセス等を考えると、これくらいが丁度いいです。 今の空港に増設するだけで十分だと思う。人も少なくなっていくし、むだな税金を使うのはやめて！ 建設費が安いとは言え、現状のままでよい。2000億はむだである。 西側配置改良案、工期も短く、費用も安い(他に比べ)ので、最良の案だと思う。 一番現実的に近い方法ではないかと思います。アクセスは申し分なしですし、余り費用もかからない方法だと思います。 しかし、騒音を考えると新空港案もよいと思う。 西側配置案が建設費等を考えても有利であることが理解できた。 反対。古いものに金を中途半端にかけるのではなく新しいものへ投資すべき。「安物買いの銭失い」になる。 借金返済(誰がどのように負担するのか)の説明がない。 同様の環境にある(大阪伊丹)との比較は？ 関空・神戸が出来ても伊丹は残る一市街地にあるから！ 現状の利便性が生かされる。建設費が安く、利用者の負担が軽減される。 将来への需要対応については、周辺空港との協調をとりながら解決してもよい。 少ない経費で行え、将来の人口減などを考えると、この案で十分であると考えられる。パイロットの人の話でも福岡空港は風の影響も少なく着陸しやすい空港だそうです。 利用者の利便性では他に類を見ないすぐれた点があり、捨て難いものである。なお当節の経済上の混乱で将来予測も立ち難い時にあたり、少ない経費ですむことは利点がある。もちろん欠点も多い。

意見分類				寄せられたご意見
				費用対効果が重要。 (3)拡張面積20haなら、用地費、移転補償費合計で300～500億円で済む。(900億円の過大見積り) 原則として増設案西側配置(210m)に賛成であるが、年間用地補償費8000万円／haは高過ぎるし、国交省以外の方々による用地取得をもっと大胆に推進するべきであると考えます。 効果が小さい、しかも実現性がない。処理容量はスポット不足などからレポート通りには増えない、用地買収難航、騒音アップ、危険性アップ、etc 現在のところ、アクセスがとても良いし、設置費(コスト)も安いので、できればこの案が良さそう。 コスト的にはこちらが良い。 無駄な税金投入反対。増設経費少。 新空港よりも滑走路増設案が費用が少なく便利がいいように思ふ。 観光立国を考えているが、金をつかうより現在生きている人をお金がえよ。借金が多すぎる。立地場所が悪すぎる。 費用が安くて便利な所にある。 賛成。予算的に押さえてできることと、便利であることが大きな理由です。 よく出張する私としては、滑走路増設案に大賛成です。私の知人も福岡市内(市街地)に空港があるので利用すると言われています。市街地から離れたところに空港ができて現在の利用率が保てると思いますか？費用的にも増設案がBestと思います。 年数がかからなくて、お金もかからない。この増設案が良い、と思う。 現状の施設の拡大が良い。新空港への投資額に見合う採算が期待できない。 費用、工期(？)(時間)面で、より評価はできる。 しかし、本来的には下記のように将来見通し及び運用で解決し、建設は不要なのでは？ 金額の安い経済性を考えるべき。 既存の空港が便利である。将来的には新空港の必要も出てくると思うが、財政上は今のままが良いと思う。 初期投資が少なくてすみそうなのと、やはり現空港の利便の良さが一番の魅力です。板付にあるので、私は利用しております。 地域住民の方の安全性の確保は必要ですが、 2030年まであと20年。単純に200億円／年の費用で費用対効果がでるのか。建設にも時間がかかるため有効期間がへるのでは。 ただし、現在のメリットである都心部から近いという点は残るため、現位置での増設に賛成。 経済状況下、現状維持で便数とか考慮すればよい。 要は、13年間土建屋達の利益の為に国民の金を無駄使いしようとしている案である。 便利が良く安く上がる。 増設案が経費的にも良い。 費用がかかりすぎる→住民税が増えるのでは？ 今の場所が便利で良いと思う。但し、騒音問題を解決すれば、あとは借地料の問題、今は不景気なので新空港は必要ない。 お金をかけなかったたので、こちらの意見を持っていました。 一番安く、利便性も良いんだろうけど、空港周辺だけでなく、市内の飛行機の騒音等がひどくなるんだろうし、移転がいいのかな。 現実的で良く、cost performanceには優れていると思う。 ただ騒音対策と今後の福岡市の都市としての発展に関しては限定的となり夢は無い。 利便性や費用面などからも妥当と思われる。 時間とお金が少なくてすむので良いと思います。 やはり現空港の方が利用する時に交通の便がいいのがいいと思います。 今後、便の量も減る方向であれば事業費の少ない増設案の方をとっていただきたいと思います。 なるべく経費が掛からない形で… 毎年、税金を納めなくちゃいけない事がデメリットだと思います。 でも利用者としては便利かなと思います。 利便性・コスト面において当然賛成。 ただし、滑走路拡張工事が7年かかる為、地域住民の感情面も考慮しなければならない。 従来のアクセスラインが使用できることを考えると現状の維持・発展型である。つまりリスクの回避というメリットを有する。今後、福岡がアジアの拠点となり得ない場合、最も手堅い案。 元々、増設案に賛成だったこともあり、やはり少ないお金で現在必要なだけの利便性が得られる方が良いと感じた。 建設費を安く押さえるのには最適で良いのではないかな。 コストが低くて済むので良い。 資金的な面を考えてもこちらを優先したいと思う。近隣の市民への協力がえられればだが。 賛成。費用も安く、場所も変わらないので、良いと思う。 基本的に210m案を支持します。やはり現福岡空港のアクセスの良さは日本一だと思います。それに工事費用。将来の需要も予想通りになるかどうか。問題は環境対策費等です。特に土地借料はなんとかならないのでしょうか。この費用が将来もずっとかかるとなると海上案が…。ただ、それでも210m案がよいです。世界に誇れる空港を残してください。 増設可能であれば現在はアクセス、財政面考えると増設で十分(？)と思います。 西側配置改良案がよい。 理由 2.概算事業費が他の事業費より安い分後の経済成長率から考えて行けば他の案より優位である。 費用、工事ともに少なく、他のインフラに影響が出ないのがよい。 利便性、経済的(費用9)にも現空港を生かす方式が良い。(前回もアンケートに投稿しましたが結果が発表されていない。明らかにするべきです。) 今や新たに多額の投資をする時代ではない。とすれば増設案しかないと考えられます。 限られた予算では、この案しかないと思う。 私は、滑走路増設案に賛成です。なぜなら、新空港案に対して経費の面に大きな開きがあることです。福岡市の税金の問題を考えたときに、滑走路増設案のほうが良いと考えたからです。また交通の便に対しても、現在、地下鉄や博多駅に近いということです。新空港を新たに作るとなると、われわれの税金のムラ図解となるのではないのでしょうか 航空需要の予測に変化があっても、この案なら対応可能。費用も少なくとも現実的。 この案が良いと考える。市内からのアクセス、建設費の安さであり、今のインフラを最大限活用可能。市内から最も近い空港の位置は捨てない方がよい。地方からの利用者も博多駅から10分で地下鉄で行けるため、九州新幹線開通後は九州全域より人が集まる。 資源エネルギーの高騰による物流流通の経済性も同じ。バブル崩壊以来十分立ち直っていない中で再び世界恐慌と騒いでいるとき、投資は少ないほうがよい。 工期、事業費等で利点があるが、将来の市、九州全体の事を考えると問題である。 費用、利便性の上から考えるとこの案を実行すべきである。 突然出された案ではあるが、従来の増設案に比べると、経費面等有利と考える。ただし、後述するが、処理容量を増やすのに、増設しかないのかという疑問は残る。 例えば誘導路の増設、着陸機の滑走路からの早めの離脱(この方式は現在ICAO等でも検討されているはず)等で対応可能な部分があると考える。また、都心部での高さ制限等については、飛行機標点を動かすことで、変わってくる部分があると思っている。 1. 初期投資が少ない・・・県民・市民の税負担が少なくて済む、国の借金が膨大でありその上県民・市民の負担を増加させることは有っては成らないと思います ②建設費が新空港に比べて、大幅に低いので、将来の借金返済が楽である。 まずは増設案に賛成です。近くには新北空港もあります。あるものを最大限に使う。現空港だから福岡に良いイメージをもってられる方も多いです。 なにより費用面を考えても現空港の増設案を第一に全てを進めるべきです。全国の整備事業を見ても新空港なんて考えるべきではない。 現地の状況から改良案がベストだと思う。安価である。 近隣の空港(佐賀・北九州)をもっと効果的に利用すべきだ。増設の必要を考えるのはまだ時期が早い。 だいたい税金のムダ使いをなぜまだしようと考えているのか。血税ですよ？！

意見分類			寄せられたご意見
			今回絞り込まれた「西側配置改良案」はコストパフォーマンスが極めて高く、最も魅力的かつ現実的である。用地費を除けば事業費はわずか1,100万円であり、工事に伴う環境負荷・破壊(エネルギー等の資源の消費/CO2排出/土木工事に伴う自然破壊等)も僅かであると想像される。アクセスも従来どおりのため、人と貨物の輸送コストとこれに伴う環境負荷もほとんど増加しないと思われる。問題となっている環境対策費と土地借料は利便性の対価としてある程度やむをえない。借料については積極的な用地買収によって徐々に解決すればいい(資産として残るものであるから税金の無駄遣いにはならない)。また、これらの費用は環境負荷・破壊には直接結びつかない。 ・コスト減で今の福岡空港の中に入っている従業員への移動(新空港への交通費など)費用も考えれば、負担も少なくてすむ。 現在の利便性を考えると、滑走路増設案の方がよいと思う。事業費も少なくてすむので。 建設費用等から考えても増設案が一番よい。 今後のおしおきは暗い。財政難の中で増設により経費節減すべきである。賛成。 新空港より安いコストでできることは理解できた。 技術的な事項は検討出来ませんが、事業費2000億円の効果の検討もしてほしいと思います。 西側配置(滑走路間隔210m)改良案に賛成です。羽田空港や伊丹空港などのように都市内空港として利便性が高い。建設事業費も安い。 何よりも費用を低く設定できるところが良い。 利便性、工期、費用の面から見て増設案がよいように思える。便数増が前提になっているが、この一年は減便している。 航空土地賃借料の永久的支払い、近隣建物の活用制限、何よりも事故なしは不可能で都市部への災害の大きさは予測事態である。 事業費が他の案より安くできるのが利点だと思いました。 もししたら増設しても滑走路が不足するのであれば始めから新空港にすればと思うが、お金が以前から有る方が安いのであれば、それとも思う。だが長い目で見たら新空港の方が利点は多いと思う。 工事期間が新空港案に対し、みじかく、かつ安上がりで賛成します。 ・環境対策費等、良く理解出来ない。保証費等も。 経費が安く、しかも空港まで交通の便がよいので、仮に増設されるなら、この案を支持 する。 現在地はアクセスが良好し、費用も新空港に比べるとはるかに少なく、良い方法だと思う。 国内線だけでも、かなりの離着陸があり、ピストン輸送で遅れる事も多いし、危険度も高くなるので増設は必要だが、現状の景気からも費用はかからず短期で完成するのが望ましい。間隔210mで安全であるのなら・・・ 新空港案よりは支持するが、建設費をもっと縮小できないか？経済状況も不安定で先行きの見通しがわからなくなってきた。一度白紙に戻してはどうか？ 何かとって付けたような変則な滑走路建設は問題多いのではないと思う。(将来に禍根を残す、オーバーラン等の安全性)2000億・7年もかかるなら、新空港を作る方がよい。(当面のつなぎとして、費用と時間をかけずに増設案を検討する、という位置づけであるべき。例えば1000億以内・3年以内という感覚です。) コスト的なこと、利便性など、今までという点では使い易さにはいいが、将来的には発展性ははとほしい気がする。 既存のインフラの活用、低予算内での拡充という面で、「西側配置改良案」が最もよい。 工事費が安く出来るのは理解できる。 新空港よりは良い。しかし、滑走路増設案でも、費用は巨額すぎる。こういったものよりも福祉・医療などを重点的にすべきだ。 今の時点で考えられる最も妥当な案だと思う。福岡空港のアクセスの良さは、利用者にも多くの便宜をあたえている。p17の利用者便益の数字以上のものがあるのではないかと考える。 今の空港に増設する方が市民への負担は少ないし、何よりも新しく空港を作るのは借金を増やすだけだ 借地の賃貸料も新空港建設と比べると、問題になる額ではないと思う。 土地建物などの賃料収入についても記入して欲しかった。長所より短所が目立つ書き方のように思う。例えば、高速道路のアクセスは、太宰府インターからの方が近いのにもかかわらず、福岡インターからの時間のみ書かれている。 ・総工費が安く、利便性からもベストな案。 増設案に賛成する。中でも西側配置とすることで、コストを抑制するべき。理由は以下の通り。 1)近距離小型機には短滑走路で充分可能。 2)空港の価値は利便性にあり。特に空港内部の設備でなく、アクセス上のそれが重要。 西側配置改良案(間隔210m) 処理量は一寸考えるけど、利便性、建設に要する期間・費用もこの案がよい。 市内とのアクセスの点、初期投資費用などの面で大きなメリットがあると感じた。 西側配置案が良い。他、海上に新設するには、費用の増大(空港までの交通機関の整備等でも)現在の位置から比較すれば便利さ等、格段の相違である) 税金のむだ使いをしないで今の場所で良い。 予算、利便性で賛成です。 海上空港にした場合、これまでにすでに建設されている空港をみても、都心からのアクセスの悪さから、それまでの利用はみこめず、逆に財政的な負担のみ将来へ残るのではないか。 税金をあまり使わないでほしい。 住民の方に理解をいただくのは時間がかかるであろうが、お金があまりかからずに対応ができるのならこちらの方がいいと思う。 用地の借入れ、移転補償などの費用をみたとしても、現在の場所にあることのメリットは大きいと思います。 予算、需要と供給のバランス(今後増える要素は少ない) 現状のプランの中で、妥当な案の様な気がします。 滑走路、処理容量等の問題がありますが、予算も新空港案より、低予算でよいので、なるべくなら、この案を発展させて頂きたいです。 財政面から現実的な案と考える。 滑走路増設案に大賛成です。交通の便がいいし、福岡の財政を考えてもお金(税金の使用)が少ない方が絶対いいです。今の空港で満足しています。 国内線と国際線に分かれていてもそれほど不便には感じていません。とにかく借金は少ない方がいいです。 ②騒音、高さ制限、借地料等、の問題点がある。 ・費用が少なくてすむからいいと思う。 ・低コストで運営するなら現空港でも良い。 ・借地料が高くなる。 支出やアクセスなどの要素を考慮すれば、滑走路の増設が現実的な選択。処理容量に差がないのであれば、支出の少ない西側配置(滑走路間隔210m)改良案がよいのでは。 財政面を考えると市の当初案よりかなり安く上がる増設案は非常に評価出来る。逆に新空港案の為に高い増設案を作ったのではないかとさえ思われて残念。 増設コスト・発着回数ともにコストに似合う案だと思います。特に地下鉄・都市高速など工事が必要にならないものが妥当と感じます。 投資が小さくて済むのは、とても良いことだと思う。 費用も安いし、交通の便がよいので、こっちのほうがいいと思う。 周辺への影響や事業費・工期の面で良いものと思いました。 費用や工事期間ですぐれていますが、将来さらに需要が増えると少々難しいと思います。 リスクは小さいけど利益も少ない、安定しているが将来の事を考えると、また何か対策を考える必要が出てくると考えられる。 大きなコストはかからないが、あまり変わらないのではないかと印象をうけました。 税金を使うならば事業費を安くおさえてほしい。 早期に整備ができる点と建設費が余分にかからない点が最大の魅力だと思いました。 税金がかからないので住民への理解をすすめることが最重要だと思う。 安く、はやくできるという意味では非常に利点が多いけれど、周囲の騒音問題も考えると実現するのはむずかしいと思う。 費用が「新空港案」と比べて少ないのは良いが、周辺に住む人々などに影響が出るのが問題だと思う。私はこの案はいいと思うが、近隣の住民は反対すると思うのでそれはどう解決するのだろうか。 間隔300mの案は、費用、面積の点よりあまり良いとは思わなかったが、210m改良案は、費用も少なく面積も拡大せずに済み、とてもいいと思った。しかし、非精密と言われると、少し不安に感じるかなと思った・・・

意見分類				寄せられたご意見
				・費用が掛かり過ぎる。 推進する。(負担少ない) 福岡の為には良くない。事故、土地借料、高さ制限等、交通のアクセスが便利位でしかない。 工事期間も新空港案よりも短く、事業費の面から見ても新空港案に比べて、長い目で見なければ増設案が有効であると思われる。 滑走路増設処理容量の早期拡大、新空港に比べて、小さい初期投資で需要増加に対応するのであれば、滑走路増設案は優位な方策ではありますが、これから将来容量が増え続けた場合は、やはり新空港案が必要になるのではないのでしょうか。 機能はあまり変わらないのに、費用が2分の1以下で済む西側配置の改良案はとても画期的だと思います。しかし費精密の滑走路で、何かしらの問題が新たに起こるのではないかとはいっています。 もう少し都心から離れていけばよいのだが。増設では騒音の問題が拡大する。敷地の面積が絶対的に狭いのが致命的。借地料、騒音対策費を考えると新空港建設が経済的。貨物の処理が間に合わず、他の空港へ流れている状況は変わらない。この場合には建物の高さ制限と運用時間の制限緩和が必要。 同じ増設案においても3つの案をこの案が最も現実的で適切なものだと思います。この程度の財政負担であれば実現可能ではないでしょうか。必要であれば南側の道路(板付―月隈間)は地下化することなどはあっているのではないのでしょうか。 空港の利便性を考えると有利。事故の重大性や、環境等の費用負担がどうなのか。 現実的で、しかも、費用が安くつくため、最良案と考えられる。滑走路は完全平行で、離着陸が同時に行なえる配置が当然だと思う。 高いと思った。 西側配置210m改良案はとてもいい案だと思う。工事期間も減るし、コスト削減にもつながる。 高いと思う。(事業費が) 建設費がおさえられるので良いと思う。また、福岡空港がある場所は交通アクセスがよいのでいいと思う。 西側改良案が工事費も安く、工期も短い。何よりも時間を優先すべきと思われる。空港拡張の時期が遅い。既に手遅れに近いので、工期を優先すべき。その上で移転も少なく、費用も安いというのであれば、他の案は無視しても良い。 抜本的解決とならず、福岡や日本の国際競争力の維持・向上につながるまま、かなりの出資を要する内容と考える。 環境対策費を40年支払っても600億円を超えることがない、とわかった。つまり、今後のコストなど含めても新空港案の3分の1の費用で済む、ということで断然、こちらの方が良い。 事業費、工事期間のことを考えるとこの案が最も現実的で良い案だと思う。 経費が約2,000億円でおさまる点とアクセスが利便な点を生活者の視点から重視したい。 考えが甘い。言ってみれば箱物行政そのもの。飛行機を飛ばすのは企業。空港は行政。航空会社の運営内容は勝手にやらせ、競争をあり、便の増加。空席率から便の制限が出来る。また時代の変化を考えると、ゴールデンタイムの深夜化により、飛行時間の延長、少子化による今後のニーズの低下、ITによる効率化によって、飛行機利用の削減が考えられる。さらに今後は飛行機技術の向上により、短い滑走路への発着も可能となりうる。さらにさらに今後の税収減が間違いない中、お金を使い環境を破壊する事は、今後さらに時代への逆行にほかならない。北九州空港や佐賀空港にはまだ余力があり、自分達の住む地域だけを考える時代はとつくに終わっている。 アクセス利便性は維持されるが、環境対策費の62億が大きい。(借地料等) 借地解消の方策はないのか？ 経費の面、利便性の面、環境への影響の大きさを考えると、この案がよいと思う。 900億+600億+500億=2000億。 現在の経済状況を考慮すると難しいのでは？ ・資金→比較的小額でOK。 増設に賛成です。土地ばいしゅうに費用がかからない様にして欲しいです。 利便性が確保でき、滑走路容量も問題ない。建設費も安く、財政への負担も少ない。拡張案を支持する。 滑走路増設の案について賛成です。コスト面にしても利便性についてもこの案しか無いと思います。地下鉄が通っていて日本のどの空港よりも利便性が良い。だから、利用者も多いと思います。 増設するならコストが一番低いものがよい。 工事期間も短期間で費用も他に比べてかからない点がよい。 今後の借地料の件は、買いとりができないのか？買いとりしたとしての新空港案との金額の比較は？ 概算事業費の算出根拠は大変とばしい。が、新設と比較した場合、事業費は格段に安価となる点が重要である。ただし、土地借料が年82億円も必要という。一般人には信じられない金額への切りこみが全くない点に疑問を抱く。3案のうち2案は事業費と比べメリットがあまりに少なく、単なるあだ花ではないか。 費用的には安価で良いと思う。 投資額が少なくて済む。 コスト面現状拡張。 ・予算的にも良い。 お金がかからないから、すごくいいと思った。 ・予算(費用等)から増設案は賛成です。 事業費がかかり過ぎる点で絶対に反対。 良いと思うが毎年の借地料を聞くと考えてしまいます。 新空港案より費用が安いので、まだ良いと思います。 市街地空港の危険性と空港対策費等がひき続き発生するので反対です。 コスト・利便性を考えるとメリットは大きいと思います。 現空港の交通の利便性があり、増設したほうが金額もおさえられる。利用者の便利もあると思っています。 できるだけ事業費がかからないようにしてほしい。 乗客の将来増加は上昇ばかりでなく費用等を考えるとOK。 経費が最小。 費用面と利便性で拡張案がベター。 借地権等はこれから買上等、対策はあると思う。 新空港案より費用が安く、完成する日も早いので、一見とても良いと思いました。 費用等を考えるともっとも良いと思う。 ※もし必要ならば増設案が良いと思う！ 増設案に賛成です。建設コストも低くおさえることができ、空港能力も増加することができ、効果的です。 増設して便利になるなら、その方がよい。新空港より費用が安そう。 コスト、利便性による従来のしやすさはいい。福岡空港利用者にはこっちの方が分があるが、長期的(2032以降)のことを考えるとと思います。 配置案3案より西側配置(滑走路間隔210m)改良案になった件は、私もこの案がよいと思います。「早く、安く」できるのはやはり魅力的です。 この方法が私としては費用の面からいいと思います。 かかる経費が安いということに魅力を感じていた。TV番組でこのことを知ったが、初めとても良い案だと思っていたが、将来性に関すれば少し疑問が残った。 福岡のメリットとして空港アクセスの良さがあり、これがなくなると都市の魅力が半減すると思います。新空港にすると新幹線へ客が移動して、ますます採算が悪くなると思う。 現状の福岡の財務能力から考えても滑走路増設は充分かつ必要性なものと考えます。増便されるのは都市に向けてのもの。ものが中心で収益性の低い地方が削減されていることから、現在の能力を少し高める案が良いと思います。 市内に居ると増設の方が便利だけど借地料をずっと払いつづけないのはどうか？！と思う。 お金もかからず利便性を考えたら、今のままで増設でよいと思う。 増設案の方が税金があまり使われないので賛成。 安いのでよい。 ただ借地代が高すぎる。そこの話し合いが必要。値下げなど。

意見分類				寄せられたご意見
				お金はかからない様ですが、安全面とかでどうかと思います。 土地買収の方が新設よりも安価なので新空港案は反対。 アクセス、税(新設時のコスト)を考えると増設がベスト。 費用面に優れているのでよい。 事業費の考え方が新と対等ではない。 ①現空港の民有地を全て買上げる 事業費の考え方が新と対等ではない。 ②騒音の特にひどい土地も全て買上げる などの費用も含めて新と比較すべき。②が実現すれば、24時間化ができるかもしれない。 税金のムダにならないように。 賛成です。早く安く。 賛成します。景気が悪化する中で、税金はできるだけ無駄使いたくないで欲しいので。 ・上の2項目を踏まえると需要を増大させるためには無駄なコストを使わず、ただ増設だけをしてほしいです。 現在の空港が借地というのを知らなかった。それに年間80億も支払っているのであれば、滑走路を増設しても費用は新空港をつくる方策よりも多くなる。 新空港案に比べると良い。(コストがかかるから)(あるものを使うので) 利便性の良い現空港の有効活用、費用面での優位性から現実的な案だと思います。成田や関空を一度でも利用した人は、その不便さや移動交通費の高さに泣かされます。飛行機を利用する人は時間が早いから利用するのです。それがすなわち「利便性」です。 ・空港の現在ある施設は今後も長年にわたって使える物が多い。誘導路の二重化も行うのであれば、増設案にしなければ施設はムダになってしまう。財政が非常の厳しい中、現在あるものをきちんと使うことは非常に大切なこと。 (賛成)・建設コストが安上がり 新しい空港を作るより費用がずいぶん安くついてこちらに賛成！！ 西側配置(210m)改良案でよい。建設費用が最も安く、効果がある程度みられるため。 将来の少子化を考えれば、コストを掛けるべきで無いから西側配置で良いと思う。 増設するには賛成だが、増設に当たって、今の空港を拡張する必要があるとすれば、周辺の土地買収にかかる費用を最小限に抑えるべきだと思う。昨今の財政難にもかかわらず、土地誘致者に年間、莫大な金を支払っていることを思うと、これ以上の出費は避けるべきだ。空港は県や国にとって必要不可欠な施設なのだから、行政的手段を使っても、土地所有者から、半強制的に土地を買い上げるべきだと思う。 西側配置(滑走路210メートル)改良案でいいと思う。建設費を一番抑えられるし、道州制導入を進めてる県知事は(会長)は増設案と北九州市長(新北九州空港)や佐賀市長(佐賀空港)が要望している様に近隣空港と連携を図れば必要ない。 ・滑走路増設と新空港では、建設費が違いすぎる。旅客から見ても現空港の利便性は維持されるべき。滑走路増設案を推進した方がよい。新空港は費用も莫大で、利便性も低下する。 福岡空港は首都圏からのアクセスの良さなどから評価を受けてる筈である。今現在の空港を拡張する事が可能であれば新設などを考えずに実行に移すべきではないかと。拡張でもかなりの費用が掛かる筈なのに新設となれば格調の数倍もの予算が必要になると思う。福岡県が赤字自治体でなきゃ問題はないと思うが世の中の全てが金融危機などで瀕死の状況の中で新しい空港に莫大な予算を計上する事を考える事ほど愚かな事は無い。空港の施設使用料だって払わされてるしその上に税金を投入は如何なものかな？ 現実的な案であり、事業費も妥当な範囲と考える。九州は一割経済であり、人口などからも国の予算を使う事業として国会審議での賛同も得やすいと考える。 借地については公共のためのだから、相続税の免除などの特例を考えながら、徐々に買上げていけば良いのではないかと。 現状の立地条件は非常に便利ですが、借地費用は継続的に存続することを改めて認識しました。 今回の「年間発着回数予測」が正しいとすれば増設案に対応するのが良い。将来の子供たちへの負担を最小限にとどめるべき。 どうしても搭乗客が増えるんでしたら賛成します。 現空港を活用してもらいたい。搭乗代金が千円くらいまででしたら負担してでも(地権者に迷惑をかけてるんだから騒音対策費として・・・) かつ、現在支払っている地代等が将来も残る事になり、非常に違和感を覚える。よって反対。 費用等を考えると、新空港案より良いと思う。 現在かかっている環境対策費・借地料について(年間)、増設からの環境対策費・借地料について(年間) などの記載もあるとよいのでは。 コスト対効果は、一番高いと思う。 新空港を新設する金があれば、国内・国際線ビルのアクセス手段など幾らでも作れる。 強く支持します。アクセスがよいことが、現在繁盛している要因のひとつでは。 今あるものを有効活用することが、財政的にエコだと思います。北九州空港も有効活用すればいいと思います。 新たな土地買収費用が発生するが、売るより貸す方が利がありそうな現状を考えると、新たに借地が発生すると考えられる。これについての試算はどうなっているのか。1本が精密進入不可となる案だが、過去の事例、他空港における事例を踏まえて問題なければ、福岡空港においても問題はないものと考えられる。逆もまた真だが。 滑走路増設案に賛成です。現在の県の財政収支は赤字で、健康保険料も全国平均より高く徴収されており、新空港建設では更に県の財政負担が大きくなり、県民に税の負担を 科す事になります。 新空港建設案については反対です。 用地買収は大変だと思うが新設より資金は少なくて済むと思う アクセスが良い、慣れているのが良い 慣れているし、便利な空港です 用地買収のほうが新設より資金が少なくて済む 税金の無駄遣い ④騒音がアセスを突破するには、多額の対策費が必要 (吉塚辺りなどではマンションも増えており、移転補償には莫大な費用が必要) ⑥結局、多額の補償費が必要になり、またエプロンや貨物ターミナルに必要な面積を確保せざるをえず、新空港より大幅に高くなる (見かけの「建設費」が仮に新空港より安くとも、借地料と環境対策費は継続または増額でトータルでは新空港より高額、また今後は既存施設の更新費用も発生) 滑走路増設など無理、諦めなさい。 ②滑走路処理容量はもっと増えると言い張ると、騒音の影響が拡大しないと言い張れなくなる。 ③騒音の影響が拡大すると、環境アセスメントを突破するため、多額の補償費を想定せざるをえなくなる。 安全性に対しては危険性増大する。防音費・借地料により福岡空港が赤字であること等、市、県は市民に説明する義務がある。そして更に費用が嵩む事も。これらが2000億円に含まれていないことも市民に説明すべきである。メディアも費用面から増設案へ誘導している。 西側配置(滑走路間隔210m)改良案が工事期間が短く、概算事業費が一番安価で良いと思います。 工事費大幅に安くなる。 地方財政に大きな負担になる。 又、西鉄運輸、福山運輸等接收、移転費等があっても大幅に安くなる。 賃貸料が毎年発生しているとは知らなかった。 賛成です。多額の税金投入は絶対反対の為。 他の空港に比べ、福岡空港は町民にとって利便性もよいので、現在の空港滑走路増設案が望ましいと考えるが、課題は借地料と騒音問題と思うが、科学技術の進歩で少しでも解消されることを望みます。 利便性・事業費を考えても、現空港増設案に賛成です。 近隣住民への対策は充分して下さい。 ・もともとあった所に増設する方が、コストもかからないし、自然を守るのでもいい！ コストを最小限におさえつつ、増設案の中で、処理容量を東側増設案に近づく方策を検討できたことは大きな成果であると思う。 お金が一番かからない、アクセスが現状のままのこの案しかないと思う。 改良するなら西側配置210m案。しかし箱崎地区の騒音対策が問題である。 経済的に安価であり、アクセスも地下鉄があり、優れている。 事業費最小・効果最大の策を講じるべき。西側配置改良案を支持したい。 都市高速等の周辺事業や、全体的なコストの面からも西側配置(210m)改良案がよいと思う。しかし、空港西側には倉庫等が多くあり、予想以上に開発コストがかかるのではないかと？

意見分類				寄せられたご意見
				又、不要な路線の整理は終わったのでしょうか。そういった努力を行ってから能力増強を行うべきと考えます。2,000億円も投資するのはその後。
				費用負担の少ない西側配置でよいと思います。
				別途支出の環境対策費・土地借料の説明があまりにも少なく、分かりにくい。わざと説明をぼかしている様にも思える。
				専門的な詳細な検討が行はれてベストな案だと思う。滑走路を2m嵩上げて制限表面を広げることは、革新的な思い付きであり、これで都市高速道路などには影響がなく、経済的な立派な案と思う。
				西側配置(間隔210m)改良案に賛成します。期間も7年と短期で済み、騒音区域が拡大する可能性も小さく、工事費用も少なく済みからです。
				基本的にこれからの日本が拡大の方向に進むとは思いがたく、できるかぎり負担は少なくしていく事が望ましいと思います。
				アクセスの利便性と建設費が少なくてすむこと。
				まず税金のむだづかいを少なく。
				借地料=国が買上げる。(毎年84億は大きすぎる)
				増設案に賛成です。ただでさえ福岡は税金が高いのに、膨大な資金をつぎ込んで新空港を造るのは、反対です。
				滑走路増設案に賛成です。費用も移転と比べ格段に安くすみ、福岡空港の最大の良さである利便性も損なわずにすむからです。福岡在住、東京在住の友人たち全員が滑走路増設で対応して欲しいとの事でした。
				利便性を保ちつつ、コストパフォーマンスや周辺住民の反発等が少ない面を考えると、こちらの案がいいと思う。
				現在のアクセスのよさが維持でき、投資額も少なくてすむので、こちらの案がよい。
				借地料などのランニングコストは必要とはいえ、初期の投資が少なく、現状より改善ができるのであれば、それでよいと考えます
				工期が短かく、投資額も小さく、現状の利便性の高いアクセス性を維持できる点が非常に評価できる。
				滑走路増設案は、既存の施設を有効利用するという面において費用対効果が期待できる。
				事業費が少なくてよい。
				・現空港の効率的な使用方法を検討し、継続的に使用出来るようにする事。
				・将来の事を考慮すると、事業費は極力少なくする事。
				・費用(建設)が安くできる。
				事業効率性からよい。
				アクセス性、経済性の面から、又将来人口が減少していく中で、航空機の需要が増加すると考えにくいので現空港を整備する方がよいと思う。
				建設費には当然税の負担もあると考えるので、費用の面からみても、増設案が良い。
				工事費が新規につくのに比べ安い方がよい。
				利便性が高く、少ない予算で対応できるのは、利用者としては助かると思う。
				新しく作ると費用がかかるので、増設案で考えてもらいたい。
				どこからその資金をだすのか？
				西側配置(210m)改良案が比較的安く出来るのでいいと思います。
				初期投資が小さい点は評価できる。
				増設案については、費用面や利便性、完成までの時間が短い。
				しかし、私は将来性についてが大切なのだと思う。この先、増設案でいったとしても同じ問題に直面した場合、また多額の費用や時間が委する。
				増設案は費用が少なくていいとは思うが、どうせかえるなら他の点もかいぜんできる新空港案のほうがいいと思った。
				費用は安くすむ。
				借地コストが今後ともかり、周辺とのかかわりが難しいけれど、交通面では博多駅からすぐなので利用者としてはいい。
				滑走路増設についての利便性と費用が分かりやすくなったです。
				現在の空港を拡大した方がいいと思います。なぜなら新しく違う場所に移すとその分お金もかかるし、更なる環境破壊にもつながると思います。今のままでも十分だと思います。(場所)
				初期投資はこちらの方が少なくて、より良いと私は思いました。
				お金がかからない方がいいので、こっちがいいです。
				コストが新空港建設に比べてだいぶかからないので、こちらの方が有利だと思う。
				滑走路増設は新空港案に比べ費用は安くなるかもしれないが、将来的に様々な問題に柔軟に対応できる新空港案の方が個人的に良いと思った。
				費用が比較的少なく、現段階での高いアクセス利便性が維持されるところが良いと思った。
				新空港案よりは安価で済むが、航空会社窓口が混雑など、又新たな問題が発生するので新空港の方がいいと思う。
				福岡空港の発着便が多いのが分かり、増設する方が今後良いかと思うが、将来のことなど誰にも分からないので、低コストで早く工事が終わるのが良いと思うので、西側配置(改良案)がベストだと思った。
				西側配置改良案は期間もコストも他の案と比べて低いので良いと思う。
				初期投資は少ないかもしれないけれど、これから先の将来的は需要が確実に増えると思うので、これから先の需要増加にしっかり対応する工夫があればいいと思う。
				滑走路増設案はお金もかからないし、環境にもやさしいのでよいと思います。
				コストが低くてすむので市民の負担が軽くなった分、ほかにお金が使える。
				概算費用をもっと詳しく知りたい。
				利便性、費用すべてにおいてすぐれている。
				西側配置改良案が工期・事業費・利便性等全て満足出来る。
				増設案は賛成です。税金の使い道も明確であり、アクセスも維持できるため。
				最も安価だが、安全性や騒音問題が改善されない。
				利便性はほぼ変わらず、事業費も抑えられていて、最も現実的な案と考えられる。
				無理な環境破壊や用地買収などが無く、現状を有効利用していて、費用も少なくて済む点が良いと思います。
				板付空港の地権は今迄通り地代を借地料として年間80億円近い金を受取られ、今の滑走路増設賛成でしょが、二本の滑走路を作っても24時間体制の飛行場即ちハブ空港とは言えない。
				西側配置(滑走路間隔)
				改良案に賛成です。経費が安くて工事期間も短く、県民に負担をかけないのが、最良の方法と思います。現在アメリカ経済の不況を考慮すると、一番安価な滑走路増設を選択するのが常識です。日本の経済大国は何時迄も続くとは思えません。
				新空港建設に比べコストが大幅に安く済むので良い。
				借地である以上、また周辺環境等に永遠に地主の調整が必要であり、継続的な人的、物的コストを考える必要がある。
				現空港には借地料や騒音対策などの費用がかかるが、その支出は空港特会からである。空港特会の収入の性質からその8割は、旅客が支出したものである。特会収入の多くを負担する旅客が現空港の利便性を求めている以上、滑走路増設案を採用することが望ましいと思います。
				現空港には借地料や騒音対策などの費用がかかり、将来的には拡張も新空港もトータルコストは変わらないという意見がある。しかし、借地料や騒音対策費用の支出は空港特会から出される。その点地方財政には全く影響を及ぼさない。ところが建設費は、空港整備法によると3分の1の地元負担がある。この地元負担は新空港の方が圧倒的に多額である。地方財政への影響は非常に大きく、滑走路容量的にも全く問題のない滑走路増設案を実行すべきである。
				現空港に費やされている環境対策費のうち大部分を占める移転補償費用は、希望者の移転が終われば必要がなくなる。未来永劫に続くわけではなく、拡張案が財政的に見てもいばんよい選択肢だと考える。
				建設費の点でも次の世代にツケを回さない点でもっとも優れている。
				現在の空港でかまわないが、どうでもつくらなければならない資金が少なくてすむこちらがよい。
				コスト的に考えて 妥当かと思う。いまの 博多都心部へのアクセスのよさは 魅力的。
				西側配置改良案が最適 <理由>
				2.建設に関しても工期も短く、工事費用も少なくて済み。
				詳しくは解りませんが、東側増設が住宅等の移転が発生しないので良いと思います。(移転が絡むと費用が当初より大幅にupする)
				絶対反対。
				・地代、環境騒音対策費が莫大にため赤字プロジェクトは廃止した方がよい。

意見分類			寄せられたご意見
			増設しないといけない程、過密状態であるなら仕方がないと思う。増設の方がかかる費用も少なくすみますよね。 新空港設置を考えるより、こちらの方が、良案だと思います。地域住民に配慮した最善の案であれば、専門的な事はよくわかりません。 事業費を考える場合、恒常的に発生する空港対策費などをなくす(最小限に抑える)対策を考えてほしい。 ランニングコストが抑えられないならば、対策を打っても意味がないと思う。 2.現空港は民間借地料や騒音対策等の維持費が巨額である。 即応性があり費用投下も少なくて効果的である 周辺住宅の理解等が必要であるが 保障 移転案など多種多様の理解案の提示と 該当住民の要望を取り込んだ解決委員会の設置も必要と思われる 建設コスト面で有利であることは理解できたが、用地を買収するなり、もしくはさらに借地が増える場合、地権者との交渉が困難であると思われる。永久的に環境対策費や借地料を支払うことは、逆に未来に対して負の財産を残すこととなる。 ・借地料、環境対策費が継続し10年で200億以上が必要となり、安全面、環境面での リスクも増大する。 便利性、コスト面を考慮して最善策だと思います。将来の税負担を次ぎやその次の世代負担させるのは問題である。ましてこれからの年金、医療費、将来の税負担を抱える国民にとって、市民税や県税のアップは考えられない。 増設で対応できそうなら、費用や工事期間を考えれば文句なくその方がよい。 将来予測について、H20年の経済状況からみて、ケースCが続くものと推測されます。従って税金を使つての事業であり、事業費を抑えて効率のよい工法が望まれる。 安く済み、現在の便利な空港をそのまま利用できるのが一番です。 できるだけ現況での利用を検討し、建設ありきの案については廃案で進めてほしい。すべて国民の負担にはねかえってくるので不安である。 多少金がかかるとしても福岡の将来を考えるなら改良案をぜひとりいれるべきと思う。場所の良さをいかして欲しい。 騒音がひどくなると思うが心配なのか。騒音がひどくなるのなら、受益者負担として利用者・航空会社から一定の費用をとるべき。 新空港も作るより費用がかからないし、今まで通りなので、アクセスも今まで通りしやすい。 新空港を作るより費用がかからない。 費用の面、利便性の点で有利。 費用が安く工事も短いので増設でいいと思います。 空港へ行くのも今まで通りでいいし、交通の便もいいので。 又、費用がかからない方がよい。 ・借地料もつたいない。 利便性、経済性を考えると増設案が良い。 工事費から見れば明らかですが・・・？地元の経済会を納得させて予算の少ない方を選択するには難しいかも・・・。 賛成・公共事業費は、今の国の財政事情を考えれば、抑制されるべきで現在のところに増設した方がコストもおさえられ、また利便性も失われない。 将来的な事、金の事を考えると、新たに作るより増設がよい。 借地料を何年でも支払うのは賛成できない。 建設費の分、格安？安価であろう・・・ ・初期費用が安いので取りかかりやすい。 何と言っても事業費(建設費)が安い点。 移設が少ない面が利点。 西側配置改良案が一番良い。事業費と利便性を考えた場合。 混雑が少なくなり費用もいちばんおさえられるのはいいが、住民問題が大きくなると思う。 増設案に賛成。費用の面、利便性の面より。 西側配置(滑走路間隔210m)改良案が概算事業費で圧倒的に他の案より安く、現状の厳しい財政面から見て適当だと思います。 建設費が安くすむが、借地料と空港利用の時間があるので、新空港案も検討必要か。 1.広域的に事業を行う場合の事業費 2.採算性の検討が要。 用地買収等の費用はどうするのか。 費用対効果の面からは当然改良案が良い。 事業費等ですぐれていない。 今の近さ、便利さからすると増設案がいいようではあるが、費用等を考えるとどちらとも決めかねてしまう。 案の中では一番現実的なものと考えております。ただ、借地の継続など問題もあり、これらの管理運営コストをいかに削減する分の検討が必要だと思います。 費用が少なくてすむ。 費用面、着工期間で優れている。 増設を考えた場合、周辺の居住エリアに対して、どのような保障を行うのか、又、企業関係も多く、時間と費用が大きくなる一方のような気がする。反対である。 民間支払いが多額。この半永久額を新空港にあてると。 費用(毎年の)が高いので、移動もいいと思う。 西側配置(滑走路間隔210m)改良案がベストだと思います。理由は概算事業費が最も低いこと。 周辺の人に騒音があるというのは少し考えますが、コストの面では滑走路がもう1つあった方が便利だと思います。 一方国も地方も多額の負債を抱える中で、更なる経費負担は国民(県民)には耐え難い押し付けです。 案は建設資材高騰の影響など考慮されていない。現在の状況を見ると建設費の高騰は十分考えられる。この場合、建設費の高い新空港は大きな影響を受け、財政への影響は避けられない。リスクを回避するためにも滑走路増設案がよい。 高齢化により地方財政の必要経費が年々増している。福岡県も収支が赤字になるのを歳出カットなどで辛うじて逃れている状況である。そう言う厳しい財政状況の中で、新空港は地方財政に過度な負担を迫らせることになる。地方負担の少ない滑走路増設を支持する。現状を考えれば滑走路容量的にも全く問題はない。 費用対効果を考えると、これがベスト 国内線がこれから増えていくことは期待できないと思う。実際ANA便などの減便も起こっているし。費用などのことを考えても新しい空港を造る費用対効果は無いのではないかとと思うので、現在の空港に滑走路を増設することが一番現実的だと思う 今後の福岡市の財政面、自然保護を考えて増設案に賛成します。 西側への滑走路拡張であれば初期費用なども抑えられ将来性、利便性も残ります。 私は博多区内の高校だったので空港が近いことで制限はありましたが、騒音もさほど気にはなりませんでした。都心からこれだけ近く利便性に優れた空港は他県にはなく、福岡空港・福岡県のアピールポイントであると思います。滑走路増設の際には近隣の道路整備、立ち退きなどもあり、住民の方との協議が必要になるかと思いますが、市民の税金を多く使わずにすみ、且つ利便性は保てるなどのメリットを伝え、もちろん住民の方が納得した上で進めていただきたいと思います。個人的な意見ですが、両案にメリットがありますが滑走路増設案のメリットの方が福岡県にとって大きいのではないかと思います。 一番、費用のかからないものが現実的だと思うが。 3案の比較の結果、工期、費用、騒音等の問題からも西側改良案が優位であると思う。 予算から見ても、将来予測から見ても増設案で十分と思われる、この世界一の交通アクセスの良さをいかすべきだ、欠点を補うに十分である 賛成 便利が良い コストが安上がりになる。 また、新しく空港を造るとなると、費用のかかるし潮の流れなども変わると思うので、費用も少なく空港の場所も変わらない滑走路増設案がいいと思います。 反対。安物買いの銭失い。 どうしても現在の空港では手狭というなら、アクセスや費用面から考えてベストではないか。 久留米から利用するので現在の空港は便利が良いです。増設もかなり予算がかかるので 反対ですが、新空港になると久留米から遠すぎるので、この案も有りと思います。費用がかからないのが良いと思います。現在のままでは駄目なのではないでしょうか？ 今年の1～8月航空発着が昨年に比べ5千回減とのこと、原油高騰、赤字路線廃止、減便、又国内線の航空機小型化、福岡市の景気も後退、新幹線の鹿児島・長崎の開通等、今後の発展にも疑問がある。地元費用の少ない西側210m改良案で十分と考える。 ・このため将来再び問題が再発し、無駄な投資となる。 ・土地組合をきちんと整理すべき。(強制執行で土地を買い上げる)ランニングコストがかかりすぎている。

意見分類				寄せられたご意見
				安いし早いし良いと思う。
				・借地料を払い続けるのはランニングコストの面ダメ
				・安全性環境を守るコスト、トラブル発生等 絶対ダメ
				増設案に賛成だが、地権者との借地料について、再度交渉すべきである。
				もしもこの案が実現するとしたら、その方が良いかなと思いました。経済的に、また利便性に関しても。
				福岡空港は現空港を使用すべきです。収益性・利便性により滑走路を増設して使用するべきです。現在の福岡の発展は、現空港の利便性にあります。
				どちらかと云うと賛成。①経費が少なくすむ。
				改良案について進めたほうがよい。費用も期間ももっと検討するとよい方向に進むと思う。
				それこそむだな金。新設しないようにもっていつてる。
				国際線ビルを新築しても関古鳥が鳴いている。最低の出費で最小の犠牲で最良の方案を考えるとこれがより良い方法だと思う。
				西側配置改良案は優れていると思う。低いコストで能力もすぐれ、利便性を損なわず、これに決定すべきである。
				現空港における私有地は国が買上げるべきだ。
				将来発着回数の考察等、世界的な経済状況の激変や、これに伴う航空業界の再編、日本人の貧富格差の増大等を鑑みると、今後の福岡空港の利用予想は現実的でないと思う。それでも増設をするのであれば、最低額の案を採用すべき。
				工事期間が短く、事業費の安い西側(210m)改良案がベスト。
				事業費が少しでも安いほうが良いと思う。
				私は増設の方が良いと思う。税金を使うのも無駄だと思うし、自然を壊してまで新空港を作らなくても良いと思う。
				カサ上げというアイデアで建設費を大幅に下げた点は評価するが、現在地では空港周辺を巻きこんだ新しい経済発展への展望がない。ゆえにここに資本投下することには反対。
				地主にたくさんの金が払われているが、なぜ地主だけ優遇するのか。地主だけ優遇する現空港を使用し続けるのは反対。
				といて、建設費の方は少ないので経済的負担の面ではよいのではないかと思われる。
				都市型空港ゆえの危険性、空港対策費がひき続き発生するという観点から滑走路増設案は反対です。
				問題多い、結果的にコスト高になる。
				・騒音問題、対策費用が必要
				・地代が高く、今後も長期的必要
				増設案では危険性が増え、騒音問題、地代、使用時間制限などの根本的問題が残る。
				新空港より安価で出来るようだが、事故の危険性、騒音問題は解決されず、環境対策費、借地料ともに増額が予想されると思う。
				増設案に賛成。建設費用の比較、アクセス利便性の優位性。断然、増設暗にメリットあり。
				・費用が安くてすむ。
				西側配置改良案が、費用対効果が一番大きく良い。
				・将来性を考えた場合増設にむだ金を使わないで
				賛成します。次の世代に借金を残さない。
				初期投資額も小さく、25年間も対応できるので、この案に賛成する。福岡県及び国にも金が無いときに大きな買い物をする必要は無く、投資金額を償却した後に必要であれば見直せばよい。現在の財政状態で多額の投資をするのは、軽自動車しか買えない家計でベンツが欲しいと言うのと同じだと考える。
				・精密と非精密の違いが良くわかりませんでした。都市高速の付け替えは、費用・期間・交通への影響が大きいためやめてほしい
				・他家より安く短期間で出来る。
				将来の航空需要は、右肩上がりが増加するとは考えられず新設空港の必要は対費用効果を考慮すれば付加と思われる。(将来需要予想は高速道路等の調査例を見れば課題になる傾向がある。又、現在の発着容量についても「英国の例をみればまだ余裕がある。)
				滑走路増設案の中では、間隔210m改良案がベストだと思います。理由は、事業費も低く設定出ていますし、処理容量も十分ではないでしょうか。
				②「東側配置のように、各種の空港機能を向上させようとするれば、新空港(移転)暗に近い建設事業費を伴う」との視点が必要。
				費用的に安価なのでいいと思う。やはり、全国どの空港よりも都心に近いのは将来的強みになるのでは。
				国交省がいつているコンパクトシティでもあるのではないのでしょうか。
				②借金拡大の責任は誰がとるのか。将来の福岡市民(県民)は大変な借金に苦しむのではないか。
				アクセス、事業費 考慮すると、滑走路増設等に落ち着くべきだと考えます。現段階では財政はなるべく緊縮すべき、国・地方区別なく地方空港を増やすような財政支出は控えるべき
				借地料・高さ制限の問題はあるが新空港の投資は大きすぎるので次世代への負担をかけたくない。
				賛成 新空港案だと費用の問題、環境問題いろいろと問題が多い
				今後のランニングコストが増
				環境面、コスト面からは、増設案がよいと思います。
				短期的な視野の解決にはなと思うが、長期(2035年以降)を考えると、また同じ問題が発生し、更に投資額がかかるので心配。(市民税が多くとられそう)
				反対、増設コストよりは思い切って新空港案の方、良いと思う。
				利便性や費用面では良いと思う。
				増設費用は一時的なもの いづれ又増設の時期が来るのでは
				借地料がかかっていること(環境対策費も)はあまり考えていなかった。
				用地買い
				現在の土地所有者に対する保障に対しても考えていかなくてはならないと思う。
				現在の経済状況を考えると費用は少ない方がよい。
				空港が一番便利な所にあるので、このままの状態で滑走路増設というのが理想だと思いました。お金もこちらの方がかからないし。
				コスト面を考えると、増設の方が望ましいと思います。
				今の交通手段が使えるから。
				財政赤字が問題となっている中で、利便性とこれからの福祉などにお金を使ってほしいとの希望を含め、増設の方がいいのでは？
				増設は費用も他の方法より少なくてすむので良いと思う。
				こちらの案が費用や期間のことを考えるといいのだが、騒音や市街地の離発着の時のことがまだ残る。
				費用が小さくてすむとは思うが、市街地に近く万が一の事故も考えるべきと思う。
				資金的な面、自然のことを考えると増設案がいいと思う。
				賛成。コスト面
				賛成 増設の方がコストがかからない。
				工事費が安くて福岡市内からの利用が便利
				現在の土地家賃も永久にかかることも考えると、新空港の方がよいかもしれない。
				費用の面でも良い。
				増設案の方が経費的に優位である。
				経費についてはこちらが希望。私共の家宅から近いという点。
				経費の面では、増設案に賛成
				事業費が新空港案より安くて済む。
				・大きな投資をしない分、社会情勢の変化に対応することができると思う。
				人の減少問題で、増設で先々対応できるのであれば増設もいいのでは…と思います。ですが額の大きい賃貸料はひっかかります。
				資金面、利便性がよい
				賛成。利便性がよい。費用が少ない。
				費用。利便。
				今の空港を中心に交通網が発達しているし、余計な費用がかからないですむのならこの案に賛成する。

意見分類				寄せられたご意見
				初期投資が少ないというのはいいと思います。
				年間の運用費が問題だと思う。地権者から土地を売ってもらうようすべきでは。
				騒音問題、毎年の民間土地の賃貸料が引き続き必要になる点は、解決できないのか。
				また、国の借金が増えている状況で多額の費用を使う事は全くの無駄と思うので、増設案を支持したい。
				増設案。金がかからない。
				初期費用ができるだけ安く済むのであれば増設でもいいと思う。
				今の空港で不便は感じてないが、増設が必要なら工事期間、費用を考えても増設案がいいと考えます。
				現在空港の建物や設備、また周辺の交通の利便性などの面で滑走路を増やしたほうがいいと思います。(安くてすむ)
				お金をあまりかけないのでいいかも。
				費用対効果を考えてもBESTと思います。
				西側配置改良案に賛成です。建設費用の負担が少なく、H20年からの不況、燃料の高騰等を考えれば、これ以上の建設は無理がある。
				建設費用が安く済むので良いと思うが、時間等に制限があるので将来的にどうかと思う。
				概算は大丈夫か。
				どうしても滑走路を増やさなければならないのなら、こちらに賛成です。費用も少なく短期間でできるものがこの不況の中では一番重要なことだと思います。
				街に近くて便利。
				増設費用が安くてすむ。
				初期投資が小さいこと、アクセス利便性を維持できることは、いいことだと思う。
				周辺への影響や事業費などからは西側の改良案がよいと思うが、滑走路が非精密なため天候に左右されやすく、安全性の問題もあると思う。
				コストの面や工期などの面での利点はいくつかあるようだが、あまり賛成できない。
				新空港案より早く需要増加への対応が可能ではあるが、長期的な目で見ると、将来の大幅な需要増加には対応できないとあり、これでは初期投資が小さくても将来にまた対応策が必要となってくるため、この案ではすこし物足りないと感じる。
				費用を抑えて現在の良好なアクセスを保って問題を解決できることは何より魅力を感じるが騒音や高さ制限の問題が残るというのはかなりマイナスを感じる。
				都心部へのアクセスを考えるとこれがいいと思う。
				国内のことだけを考えるならこちらが時間においても、お金においても良いのではないかと。
				この案が良いと思う。現状の良好な空港アクセスや、初期投資が小さいことなどが重視されるべきだと考えた。
				都心部での高さ制限や利用時間の制限といった問題はありますが、少ない資金で実現可能な点や、利便性の高さは魅力的だと思います。
				福岡都市高速道路の接触の可能性や、改築時の混雑が大きくなるので、完成までの計画が大変なのは？？と思いました。しかし、費用面、アクセス利便性を考えると、利点の方が大きいと思う。
				初期投資が少ない。空港アクセスが良好なまま維持できるのはいいと思いますが、将来的にまた空港の容量がたりなくなるのではないかと思います。
				事業費の面、早急な需要対応の面、交通アクセス、博多・天神に近いことを考えると、増設案が一番の対策だと思う。
				新空港案よりも滑走路増設案に賛成する。自然を壊すこともなく、安く、早く作れるし、住民との対立もないと思う。
				新空港に比べて機能は劣るかもしれないが、マイナス面はより少ないと思う。
				具体的にはどの程度の費用や期間を要するのかというのが知りたい。
				やはり費用がとてもし安いことが魅力的な特徴の一つであったと思う。しかし現空港の機能を維持しながら施行を行っていくのは、なかなか大変な作業であると感じました。現段階の公共工事の現状を考えると、費用的にこちらの方が現実的な気がする。
				用地買収が可能ならば望ましいと思う。供地料や補償費を考えても新空港をつくるよりはマシなのではなかろうか。補償費の金額によっては、用地買収に応じて頂ける方も多いのではないのでしょうか。
				初期投資が新空港に比べ小さくて済み、需要の増加に繋がる点で評価します。
				空港が都心部の近くにあるというのは良いと思います。
				こちらの案の方が利用者便益が大きかったので、利用者(一般者)にとっては、こちらがよいのかなと思いました。
				自然環境や費用のことを考えると、この増設案は良いのではないかと考える。
				アクセスの維持ができる点、初期投資が小さく、需要増加への早めな対応が可能な点は良いと思います。
				この案をぜひ推進していただきたいと思います。アクセスの良さが福岡空港のアイデンティティーだと思いますし、初期コスト面や少子高齢化、九州新幹線の全通など、様々な要因に対して有利だと思います。
				このまま高価な土地借料を払い続けることは福岡にとって大きな負担になると感じた。
				アクセスの良さや投資額をできるだけおさえることを考えると、滑走路を増設することがベストであると思う。
				投資額が少なく、増設工事をしながらも現在の空港が使える点ではいいと思う。
				滑走路増設の方策がいいと思います。今、現状をみると、滑走路増設は各方面(金、利用率、新空港建設時間)が有利になります。
				どこに建てるかで、こんなにも金額に差が出るものかとおどろきました。
				賛成です。費用は多くかかりますが、費用をかけても増設する価値があると考えます。
				風向きもいいのだというなら、増設案の方が費用も少なくてすむ。
				いろんな案が出ていてすごと思った。やはりお金が安い面かと考えると、西側配置滑走路間隔210mがいいと思う。
				環境意識の高まりなどにより、JRの利用も増えていると聞いた。もしこれからJRへの移行が進んでいけば、少し航空機の需要は緩和するのではないかと。なので、もし増加するにせよ、費用のかからない増設案がよいと思う。
				小さな初期投資費用で需要増に対応できるが、限界がある。
				アクセス利便性や費用面を考えると、私はこちらに賛成です。
				・環境対策費、借地料が永久に続く事は大変な損失と言えます。(今後減少するとしても)
				安価で工期が短い案が最適と思われる。
				210m改良案が良い。安価で工期が短い。
				今現在の利便性の確保の必要性、安価な工事、短い工期を考えると210m改良案しかない。
				借地料や環境対策費がいくら位かわからない。これが莫大な額なら新空港案を考えたい。
				これが一番良いように思われる。7%程度の滑走路処理容量の増加で4倍程度の費用負担は大きすぎる。
				〔賛成〕 事業費は安い方がいい。
				工期が短く費用も安価な西側配置(210m)改良案が最良であると分かった。
				夜間の利用制限や空港周辺の環境・安全面に問題が残りますが、空港アクセスの利便性、また増設に伴う費用が新空港建設に比べて少なくて済むので良いと思う。
				西側配置に賛成です。事業費も安い。
				私はこの案に賛成である。アクセス利便性は重要であるし、今の場所にあるからこそ 利用客が増えているのではないかとと思う。資金も少なくてすむので。
				今の福岡のことを考えると少しでも費用を抑えるべきであり、その点においてこの案のほうが賛成しやすい。また今の公共交通機関の利便性に慣れてしまっている以上増設のほうが望ましい。
				賛成。コスト・工事着手からの時間を考えても最適。何よりも、福岡の特徴のひとつである中心部からのアクセスの利便性を失わない。利便性の良さは計り知れない経済効果を生み出していることをもう少し考慮すべきである。近年アジア近隣国からの観光客が、東京・大阪の中継点として福岡に滞在するケースが増えている。これも商業中心部へのアクセスの良さが大きく関与していることを議論から外してはならない。
				将来の処理容量が増大した場合、対応できなくなるのではないかと。借地料、環境対策費等の費用を考えた場合及びしない中心部の開発(建物の高さ制限)、騒音問題、事故発生の危険性で問題が残る。
				投資の割合には効果が薄い気がする。都心部の土地の高度利用を考えればあまり感心できない。
				騒音対策費、土地代約170億／年間がさらに増大する。
				増設案の良い点は、建設費用・期間とアクセスの良さに尽きると思います。しかし、近隣住民の方々への配慮や建物の高さ制限など、たとえ増設したとしてもそれ以上のことは出来ないように思います。(さらに増設など)
				交通の利便性を担保し、且つ経済的な案で良く工夫された考えだと思う。
				事業費は安いけれど、騒音に対する対策はどうなのか？

意見分類				寄せられたご意見
				航空機事故の不安もあります。(以前航空機の部品が街中に降ってきたことなど)
				確かにコスト的には最も合理的であるが、運用上の問題点が生じないかが心配。また、24時間使えないという利便性が問題。
				どの配置案も事業費と工事期間に年数が懸かりますが、特に事業費の返済方法が不明です。
				国際線・国内線が同一ターミナルになるのは理想だが、費用面で考えて西側配置案が良いかと思います。
				過去の土地収用問題が解決しない滑走路増設案に反対です。過去の土地収用問題が解決する新空港案に賛成です。
				利用者にとって重要なのは「利便性」であり、納税者にとって重要なのは「費用負担の少ない」ことです。その点で、『滑走路増設案』を支持します。現在の経済好況及び、新幹線網の整備・高速化により、航空需要は、レポートの予測ほど伸びないと思われます。
				西側配置(RWY210m)改良案が優位とされていることに安心しております。ニッポンで最も利便性が高く、就航率が高い上に、空港敷地の地盤、気象条件においてもニッポンであることは事実です。工期を短く、事業費を低く設定することが第一です。現空港を運営しながら、現空港敷地内で短期間で物理的な形状を変えることは地域住民の了承を得るには「長期間の時を要する」とも解決できないことも予想されます。静岡空港のようなずさんな計画で実行すべきでないと考えます。ターミナルを挟んだ滑走路を2本にすれば、滑走路処理容量は上がるものの、周辺地域の空域の問題や騒音を考慮した離着陸コースの設定如何では必ずしも計画通りに容量値は上がらないと考えます。昭和47年に返還されるまで踏切を設置して滑走路を3000mで使っていたが、問題となっている進入表面直下の南側の道路を地下にして空港用地を拡大する計画はないのでしょうか。地上支援作業車両、スポット用地なども確保できるのではないのでしょうか。夏場の気温が上昇した際に、貨物専用機が2800mでは離陸出来ないこともあります。周辺住民の了承が得られるかどうかはあります。アジア・ゲートウェイ構想などに左右されずに現在の空港敷地を有効利用することで検討すべきです。新幹線は時間が短縮されているが、飛行機は逆に時間がかかるようになっていきます。羽田空港も沖合に展開して地上走行に要する時間がかかり結果として総合的に時間を要しているのです。リニアモーターカーが東京と名古屋間に開通すれば羽田ー伊丹の利用は無くなるでしょう。福岡空港への影響も考えるべきだと思います。前後しますが、国内線地区と国際線地区とのアクセスを検討すれば、東西に地下通路を計画し、西側に小型機のハンガーを移設すれば、東側のうなぎの寝床のようにになっているスポット配置も解消され、スポットアウト、インが効率的になるので発着がスムーズに流れる結果に結びつくと思われます。増設案については評価しておりますのでこの案で整理願いたい。増設と直接関係はありませんが、福岡空港の離陸時間帯ですが、現在午前7時からとなっています。この時刻ですが、周辺住民の了解が必要ですが、低騒音機材を使用する条件で羽田空港を目的地とする場合に限定して午前6時半からの離陸とすればビジネス客にとっては効果が大いと考えます。
				思い切った用地買収、現在の借地も買い上げる等の策を考えたらどうか。
				確実に安い様に思うが20～30%の増の見込みで将来に亘って賃借料(土地)を民間の個人に支払うことは、現在の空港の額を見ると賛成できない。
				都心へのアクセスが良く、環境にやさしく予算も少なく将来の利用が原油価格の高騰により、少なくなった場合対応が出来ると思います。
				事業費が少なくてもいいのは良いことではないでしょうか。アクセスしやすさが良い点で移転して欲しくない。移転後の空港跡地はどうなるのか？ また、関連各社企業も移転、建設費用がかかる。
				利便、経費とも最高
				利便性を考えるといいのだが、借地料、将来の対応を考えると不安。
				反対。あぶない。補償金の増大。
				時政の悪い時に必要ないと思います。
				周辺の音の問題はあるが新空港建設にかかる費用に比べそう問題ない。
				既存の空港を増設し事業費も安く抑えることができ良いと思うが、まず航空需要の予測の時点での増加予測に対する疑問が大きく感じてしまう。もっと以前のステップでの段階に戻して検討を重ねてほしい。
				反対。危険。補償費用の増大。
				まず費用が安くて済む。
				人口増が将来的にあるかどうか、乗客数がへれば便数もへるのではないかとと思うので今の空港が良い。都心部からのアクセスがいいのでこの空港が良い。但し周辺住民の理解を得る必要がある。
				・滑走路処理容量では大差ない。
				・周辺への影響、特に事業費、工期の点から西側配置(滑走路間隔210m)改良案が良い。
				・良好な空港アクセス
				工事が安いのが良い
				利便性、経費共最高
				あぶない。反対。補償費用の増大。
				現空港はアクセスが便利。将来の大幅な需要増加のため現空港では対応出来ないことは分かったけど多額の借金をしてまでも新空港を作ることは理解できない。現空港の周りには未だ使われていない土地(空港のもの)がたくさんあるので増設案には賛成します。
				費用が心配
				賛成します。新増設事業費が安くて、飛行機着陸に制約する問題もないなら、この案は実施できると思います。
				予算が安いし、短期間でできる
				賛成
				アクセス、事業費、利便性、安全などを考えると増設案がいい
				費用も期間もそこまで掛からないので良いと思う。
				空港をあまり利用しないので、そういった人からみれば、空港を増設しても、今までと変わりなく、騒音問題だけが残ると思う。高さ制限もあることで建物も建てられない。
				現在の立地が交通アクセスが良い。今のままで、コストの掛からない(少ない)改善案でよいのではないか。
				充分検討に値する。是非公共事業のあり方も考慮し取組み頂きたい。
				現状維持で、工事期間も短く、費用も安く出来る方が良くと思う。騒音や安全面では良くないが、現状より悪くない事はないため、利便性から現状維持が良い。
				経済の面から見て支持する
				拡張・増設の必要性からは、将来を見据えた投資を抑制すべき。
				他の地方空港の活用…全国を全て見直し、国内の地方空港の位置付けを明確にした上で具体策を総合的に考えるべきです。
				したがってこの案も(現段階で)白紙とすべきです。
				安くて簡単、現空港が使えてベスト。
				処理容量にもやはり限界があり、将来の拡張性と困難が伴う。空港の利用時間も15時間という制限がある。環境、安全という視点も現状のままであり、特に離着時の安全性は周辺の市街地を考えると、大いに危険を伴う。
				更に増設に伴う用地買収や環境対策費、借地料がこれからも続く等のデメリットがある。
				投資(事業費)が少ないので良い。
				福岡駅より近いので利便性を残した方がよろしいです。投資が一番安いので、将来を見据えた上では西側拡張にした方が良いでしょう。
				福岡空港の良さは誰に聞いても市街地から地下鉄で10分ぐらいでいける便益性であることを上げる。これまで防音対策等つぎ込みながら、維持してきたのだから、それを無駄にすることなく、今後も整備していくことが福岡の個性になる。
				賛成である。現空港を利用する方が、コスト、時間が短縮できる。
				空港アクセスも現空港の方が福岡発展の為に。
				正直なところ、私達の税金を使うのですから、少しでも安くできればと思います。それと移転される方も住み慣れた所から移転しなくてすむなら尚いいと思います。
				今の空港にこんなにコストがかかっていることを知って驚きました。増設すればもっとコストが増えるのではないのでしょうか。私たちの税金を有効に使うためには、増設ではなく新空港だと思っています。
				まず、地主から買取る。
				将来的には、現在の空港を維持する方が良いでしょう。増設して離陸・着陸滑走路を分けるのは良い案だと思う。
				今ある空港内にて増設する方がコスト的、利便性ともよいのではないか。
				他と比べて利便性の良さが福岡の売りだと思うので、新空港だと利用しにくい。
				p8に小さな文字で「・・・ターミナル地域の施設規模・・・変更となる場合があります。」とあるが、これらは当然ある程度利便性維持を含め達成できる見込みがあるものと思われる。まさか今後の検討で、スポット不足、貨物ヤード不足、PBB不足でバス移動など、あってはならない。でももしかするといろいろ対応していくと2000億ではできないのではないか。やはり公共事業の見込みはあてにならない。
				賛成。理由 費用が新空港をつくるよりも安い。

意見分類			寄せられたご意見
			費用の点、又は利便性において良い案だと思います。 他の案よりも費用がかからなく、利便性がいいので、比較して良いと思われる。 費用が割安でいいと思う、交通便がいいので、この案がいいです。 事故等の不安はあるが、ターミナル等もまだまだ使用できるので、もったいない。増設案に賛成。 時間制限はあるが、pm10時までで充分と思う。 賛成。今ある設備を有効に活用でき、お金が比較的にかからないので。 但し、騒音対策は今以上に徹底して必要。 賛成 ①現在の用地の拡張 ②予算面で新空港より少なく済むのではないでしょう。 将来の需要数値は高く予想されすぎで、増設案で十分だと考える。何よりも建設費が新空港案に比して少なく良い。利用者の利便性からも申し分ない。 滑走路増設案がお金が掛らず、現実的である。 周辺の騒音問題と安全性がそのまま残る。夜間の発着が出来ない等を考えると、工事費が少なく済む、アクセスが便利といわれても、地域の発展性・将来性から考えると物足りない気持ちがある。 本体工事費が少なく住む利点 閑空程、維持管理が不要 便数が充分耐えられる 増設が必要かなと思いますが、国民に負担を強いてまでもする必要があるのかと思います。日本中で2番目に借金が多く、まだ返却がされてないのでそんな無理をしなくてもいいと思います。絶対に反対！！ 増設滑走路が非精密で常時使用できるか分からない点において、不満を感じます。900億円を投じ、時間をかけて建設する割りに、利益が低いと思いました。 近隣の理解が必要ですが、新空港案より費用もかからず、アクセスもよいので、私自身はアクセスのよい方が利用しやすいです。 今の福岡空港の場所がとても便利だけど、これから福岡空港の需要の増加を考えると、また何十年後とかに同じ問題がでてくると思う。環境対応費、借地料は福岡空港が栄えれば便利さの代償として仕方ないと思う。個人的には今の場所のまがいいです。 せっかく高いお金を出して増設するならば、いいものを作ってもらいたいと思います。西側のものに赤わくがしてあって、増設される分が「非精密」になっているのですが、大丈夫ですか？ 配置案が分かりやすく表と図でまとめられていて、私たちが比較する上で非常に分かりやすかったです。私はどちらかというと新空港案よりも、滑走路増設案の方がいいのではないかなと思います。(実現性・経済面・住民の意見も考慮して) 利便性や地域の影響などが現在とあまり変わらないこと、初期投資が小さいことがいいですね。 用地買収に時間がかかったとしても、工事に時間がかかるより、お金がかかるわけじゃないからいい。 新空港案に比べると工事期間が短く、費用が安くすむ点ではよいと思う。しかし、滑走路処理容量が18.3万回とケースAの経済成長を見込んだ場合に100%対応できなくなり、またすぐに増設することになり、費用が余計にかかってしまうのではないかと感じた。 西側配置が他の案と比べて経済面など都合が良いことがわかった。 今回この案を選択して、需要に対しては問題を解決できるかもしれないが、借地料や環境対策費を払い続けるのであれば、支出としては結局大きくなるのではないかと感じた。 初期投資がまず小さいことが何よりも大切だと思いました。 用地買収が難航するかもしれないというのが気になった。増設してお金を使うほどの利益はそんなにあるのか。 どうしてもいなければならないのなら、費用の分だけ価値があるのは分かったので、その点は専門の人たちの綿密な話し合いが大切だと思います。 安全性は現状で同じとのことなので良いと思う。 費用や時間もかからないので良いと思う。 私の意見としては、滑走路増設増設案の方が、どちらかというと最適だと考える。今あるアクセス状況や設備、お金の問題等を考えると無難だと思う。 少ない投資で早期に解決できるのは良い。場所も変わらないので、交通の便が良いので、利用しやすいと思う。 新空港案のほうが将来的に期待できると思いますが、海等の環境に与えるであろう影響や費用額などを考えれば、先に滑走路増設案を採決すべきだと思います。 特にアクセス時間の大幅な変化は利用者数に大きく作用すると考えられるのではないのでしょうか。 増設するのはいいけど、税金のむだ使いになるようなことだけはしないでください。 今の時点で滑走路は重要ではないと思います。どう考えても滑走路増設が新空港案よりいいと思われるのは費用しかないです。空港というのは1年～2年の短い間使うものじゃなくて何十年も使われるものですから、工事期間2年の差はないと思うほうがいいと思います。 やはり、コストとしても新空港案に比べて安くなる点では魅力的で、期間としても短く、いち早くアジアに外交の幅が広がることできる。 付近の土地問題などがあるだろうが、少ないコストなら、こちらの案のほうがよく、下の案よりも利用しやすいと思う。 資金があまりかからないようなので、1番好ましいと思う。また、博多や天神に近い点も評価できる。 改良して失敗したら大変だから、一番安い西側で良いと思う。 新しく空港を作るより、お金がかからなくていいと思います。 具体的に完全につくれるまでの費用と年数は決まっているのか。 新空港案よりもかなり少ない費用でできるのはいいと思います。しかし、増設となると今の空港を運用しながらの工事となるから、やはり何らかの影響が少しは出るのではないかと思います。 将来の需要に早期対応が可能で現状の便利な交通アクセスの活用はいいと思います。 金額も低コストで新空港設置よりも環境負荷が少ないのは大切なポイントだと思います。 新しく滑走路増設について投資金は安いなど利点はあるけど跡地の利用や騒音問題などのデメリットの方が多く気がしました。 建設費に支障なければ問題ないと思う。 滑走路増設は、今の福岡空港に作るわけだから、低コストでやれるし、福岡の人達は圧倒的に福岡空港を利用すると思うので、多少、周辺住民に迷惑がかかると思うが増設の方が安全だと思う。 滑走路増設案のほうがコストがかからずいいと思う。実現するなら早めに実行してほしい。 建設においては概算事業費がどの場合においても多額であること。国際的に便利かつ交通の便利、利用客が増加することもありえるが、それ相応のリスクが生じることを知った。 コストが低いのがいいと思う。 新空港よりも早く需要増加に対応できることや、小さい初期投資で需要増に対応できることはよいと思った。 大規模な工事を行わずに処理容量を手軽に増加させられるので良いと思う。ただ、借地料などが将来的にずっと支払わなくてはならないのは問題だと思う。 新空港案に比べて費用が抑えられるし、将来の大幅な需要増加は難しいが、現在と将来のことを考え、あまり不便な状況にならないようであるならば、こちらの案の方が良いと考える。 需要についてはわかりかねますが、良好なアクセスの維持ができ、費用も抑えられる点は良いと思います。ただ騒音や土地確保などの問題が残る点では、周辺地域の方々の声を重視し、検討する必要があると思います。 滑走路を増設することによってスムーズに行き来でき、コストもあまりかからないので良いと思う。 資金面、利便性を考えれば、かなりいい案だと思う。 良好なアクセスを維持できるが、騒音の点で時間制限が継続することがマイナスであるが、投資資金が小さく期間が短いのがやはりいいと思う。 ハブ空港を目指しているなら、何れの案も税金の無駄である。 従来通りの一地方都市の空港を作るなら利便性において増設だろう。 周辺への影響及び事業費・工期の観点からは、西側配置改良案が最も優位なら、それでいいと思う。 確かに新空港を作るよりも効果は出やすいと思いますが、利用時間など全体的な事を総合して考えると、中途半端な結果になるのではないかと思います。 需要増加への対応という点や、初期投資のコストの点から考えると、経済的に見て、こちらの方が効率的であるように思える。 この案については、長期的な視点で考えると新空港案には劣るかもしれないが、比較的に安い費用で実現できること、短期間で実現可能なのは非常に魅力的だといえる。低コスト、低リスクな上に、実現した後でまた他に良い案が生まれてくる可能性もあるので良い案だと思う。

意見分類			寄せられたご意見
			環境対策費の62億、借地料82億はもったいないと思います。 P1を読んだ。話を聞いた中では、増設は何かと面倒そうだし、東平尾公園を削るとなると、更なる費用がかかるのではないかと思います。あまり空港を利用しないので、いざ使う時にやはり近い方がいいとは思いますが、今の経済の状況などを考えると、新空港案よりは金銭的、または自然環境的にもこっちの方がリスクは少ないと思います。 新空港に比べると、初期投資が小さくて済むというのは経済的な面から見れば良いが、拡張用地の確保や借地料の支払いの継続などの面が気になった。 私はこちらの意見の方がいいと思いました。確かに利用時間の制約や都心部への高さ制限、騒音などの問題が残ることにはなりますが、今の経済の状況などを考えると、新空港案よりは金銭的、または自然環境的にもこっちの方がリスクは少ないと思います。 空港アクセスが良好であったり、初期投資も小さく、地域住民への安全性は変わらないので、滑走路増設案に賛成です。 事業費が新空港案より安く抑えることが大きな魅力だと思う。現在であるが、今住んでいる所から近いので便利である。それに供用までの期間が比較的短いため、それも魅力的の1つだと思う。 利用アクセス手段が変わらないこと、初期投資が新空港案より安いのは大きなメリットだと思う。しかし、周辺の整備や騒音を考えると、どうかと思う。また、滑走路の距離もそれほど長くはとれないと思うので大型機が飛べるかどうかの問題も考えるべきだと思う。 最も現状にあった案だと思いました。現在の福岡空港の利便性の高さは維持すべきだし、かかる費用を考えても、この案が一番良いと考えます。 滑走路増設案の最大の利点は、やはり事業費の安さであると思う。また日本一と言っても過言ではないアクセスの利便性を維持できるという点も評価できる。しかし元々なかった所に無理矢理滑走路増設を新設すると、様々な困難があると考えられ、予想外の事態が起こらないとも言いきれない。また将来的に再び限界が訪れ、同じ問題が発生することもあると考えられる。 個人的には「新空港案」よりこちらの案の方が現実的で、経済的だと感じました。また、周囲に与える影響、公害に関しても比較的少なく、経済的な効果についても割りに合っていると思います。 建設費が低いけど滑走路増設には限界があるのは将来的のことを考えるとため。 費用が少なくて済み、アクセス利便性が高い所が良いと思った。 短期で実現できる上に便益の合計が2032年次で610億円になる。現実的なので、出資者の信用は得やすい。 西側配置改良案、一番いい理由はお金が安くなるだけとしか思わない。 滑走路増設が一番ベストなやり方だと思う。今の滑走路を拡張の方がコストも安く、いいと思う。 思った以上に多額の資金がかかることにおどろいた。 アクセス面も良く、費用が少なくて良いと思う。しかし借地料などの点が問題。 費用が少なくて済むのでいい。 税金を正しく使ってほしい。 アクセス利便性、初期投資の低さなど、利点がよく分かった。 ・永続的に借地料が掛かる事が問題です。 ・航空機事故があった場合、市街地への影響が心配です。 現空港の利便性を引き継ぐ事が出来る。新空港建設に比べ大幅に安くすむ 「滑走路増設案」に賛成！（新空港建設は税金のムダ使いだ。従って滑走路増設が良い） 長期な視点で捉えると増設費用が無駄だと思う。また、非常に危ないと思う。 逼迫した地方財政の下で、最低限の投資により福岡空港の役割を担える裁量の案と考える。 賛成 税金の無駄にならない 予算、工事期間等またその効果（結果）とか考えれば西側210mが考えられる。どの案については私たちの時代ではなく次世代の問題である。 同案に賛成します。航空便の増加は、現在の社会情勢を勘案すると急激な増加が認められず、費用対効果から見て、同案が適していると存じます。 賛成します ・需要予測はあてにならない（少子化） ・財政負担の軽減（次世代に負の遺産を残さない） 「滑走路増設案」に賛成（新空港建設は逼迫した地方財政（県・市）に大きな負担になる。滑走路増設がよりベターである。 ①利便性を引き継ぐ事が出来る ②建設費に大きく差がある ③増設しても新設と発着回数の差はなし 財政、利便性の事を考え、滑走路増設案を支持します ・福岡空港は利便性にとんだ福岡の財産だ ・新空港建設に比べコストが大幅に安くてすむ 新空港建設に比べコストが大幅に安くてすむ ・新空港建設に比べ、コストが大幅に安くてすむ ・新空港建設は逼迫した財政には、大きな負担増となる 事業としての費用は安価となるが、福岡都心部の高度利用に制限が残るなど、地域の総合的な発展を考えると良いと思えない。 建設費用が低く抑えられていて許容範囲だと思います。賛成です。利用者数も落ち込んでいるようですし、滑走路容量的に見てもまったく問題ないと思います。用地買収を問題視する人もいますが、新空港に関しても鉄道や道路を延ばせば、滑走路増設以上に厳しいと思います。漁業補償交渉も必要です。 費用、工期、利便性、福岡県、福岡市の財政を合わせて考えると増設案が現実的であると考えられる。しかしながら、市内に空港があることから、航空法による建造物の高さ制限が他の都市に比べて極めて厳しく、これが福岡市の都市化の大きな足かせになっている事は間違い無いと考えられる。将来の空港需要の増加と共に、運ばれてくるヒト・モノを受け入れる都市が作れないのでは空港を強化する意味は弱まってしまふ。滑走路増設と共に、航空法規制緩和（少なくとも、博多駅周辺で100m級の高層ビルが建設できる程度）も合わせて議論するべきであると考えられる。 借地料の問題への積極的かつ誠実な改善努力が必要。増設案でのデメリットは、借地料問題の解決ができない点に集約される。新空港を建設しても現在の空港をなくすことを利用者は決して許さない。つまり新空港案でも借地料の問題は解決しない。 処理容量の増強に対し、投資額、利便性および事業期間などで、西側配置（210m）の優位性は明らかだと思います。 滑走路増設の欠陥を隠そうと必死なようですが、騙されませんよ。 ○処理容量がたったの1割しか増えない ○容量が増えると主張すれば、騒音問題が大きくなる ○騒音問題を解決（アセスを突破）するためには、多額の補償費が必要 ○用地買収に何十年もかかる（南東側誘導路直線化でさえ、買収に7年もかかっている） ○仮に用地買収が出来ても、たった20haの拡張では空港能力は向上しない ○20haをはるかに超える買収を行うためには、さらに何十年もの歳月が必要 滑走路増設など、もう、諦めなさい。 改良案が一番安く短期で出来るので良いと思う。 費用での面と環境負荷を少しでも少なくする方法として、増設案のほうに賛成。しかし近隣住民への騒音問題や事故に対する不安を、できるだけ少なくするための対策をしっかりと考えなくてはいけないと思う。住民とも膝を交えた対話を何度もすることが大事。行政のいつもの一方的な対話ではゆるされない。 滑走路増設については今まで通り空港への行き来は、今まで通りでとても便利だと思います。又、費用も新しく充てるよりかはまだおさえられるので増設案の方もいい案だと思います。 とても便利な空港なので、この場所で滑走路増設を希望します。工事費を考えても、この案に期待します。 新空港移転案より、早く需要増加への対応が可能である。また、新空港に比べ、初期投資が小さい。現状の良好な空港アクセスを維持することが可能であり、現在の空港を活かせる。外国人の方にも分かりやすく、都心にすぐ行ける。 新しい空港を作るより、滑走路を作った方がいいと思う。都心から近いのは、やっぱり便利だし費用も低いからです。 新しい空港をつくるより、費用が安いので滑走路増設案の方がいいと思います。また交通の便がいますごく良いので、今のままの空港がいいと思います。 概算費用もかからないし、今のままがアクセスもしやすく良いと思います。また、利用者も減ることはないと思いますし、滑走路は現時点で一本あるので工事期間もかからなくて良いと思う。 滑走路増設の方が費用は安くなりますが・・・ 今の空港を利用するので、アクセスが便利であると思う。費用が新空港案よりも安く済む。 新空港移転案より早く需要増加への対応が可能。現在の空港をいかにせる。新空港に比べ、初期投資が小さい。などの利益がある。 周辺の影響及び事業費、工期の観点からは西側配置改良案が最も優位 現空港の利便性を引き継ぐ事が出来ます。新空港建設に比べ、コストが大幅に安くてすむ。 工事期間が最も短く、事業費も最も低い上に、今の空港の利便性も、そのままと言う事で納得できる案だと思います。

意見分類				寄せられたご意見
				増設費用と効果のバランスが良い案。早く効果が出ることも良い。増設後需要に処理能力が追いつかなくなったら、他近隣空港との連携や機能分担を考えれば良い。
				経済面や利便性を考えると、地域の経済発展に結びつくと思う。増設案を強力に推進して下さい。
				賛成。経費が安くてすむ
				滑走路増設案に賛成します。
				・現空港の利便性を引き継げる
				・新空港建設は税金のムダ使いだ
				利便性やコストが大幅に安くてすむということで、増設案が良いと思います。
				新空港建設に比べコストが大幅に安くてすむ。地方財政(県、市)に大きな負担になる新空港建設は税金の無駄使いだ。また、自然環境の破壊につながる。現空港の賃賃料は、私たちの大事な生活給なのだ。
				YES！
				・福岡空港は利便性にとんだ理想的な空港で、福岡の財産だ
				・増設案はコストが大幅に安くてすむし、税負担が少なくてすむ
				現空港は利便性があり、新空港建設に比べコストが大幅に安い
				建設費を抑えられるという面以外に、メリットを感じない。借地料も継続するし、家屋の上を大型旅客機が飛び交う現状は代わらない。同じく都市部にあった香港国際空港は移転している。安全面からも「滑走路増設案」には疑問を感じる。
				西側配置改良案は、移転対象が比較的少なく、他の増設案より比較的短期で出来、建設事業費他案より安く、またアクセス利便性も非常に良いと思います。
				・市街地より近く便利。福岡の財産だ。
				・新空港建設に比べ、コストが大幅に安くてすむ
				現空港の利便性が続く
				コストが大幅に安い
				現空港の需要が逼迫すると言う予測はあてにならない
				滑走路増設案が良い。建築費と賃賃料を含めても費用が安い
				投資金額と効果のバランスの取れた良い計画であると思う
				・利便性から現状増設案しかない
				・事業費も現在の社会情勢からこれが限界
				・借地料等、事業継続には必要経費
				現空港の利便性を引き継ぐ事が出来る。少ない財政負担で実施できる。今後の人口減の中、将来の需要はさほど増えないので、滑走路増設案で十分対応できる。
				賛成です。
				今言われている需要が限界に地下ついているという予測はあてにならない「新空港ありきでは？」と思う。また、この様な状況で多額の初期投資をして、新空港を建設する必要があるのか？誰が費用を負担するのか？誰が得をするのか？
				賛成
				・現在の利便性が活かされる
				・投資資金が少なくてすむ
				・近隣空港との協調性も検討
				現空港の利便性を引き継ぐ事が出来る。新空港建設よりコストが大幅に安くてすむ
				・利便性が良いため、ビジネスが活性化される
				・逼迫した財政の中、新空港に投資するより前に市民の生活を安心したものにしてからでも遅くはない
				西側配置(滑走路間隔210m)に賛成します。工事期間が短い。工事費が安い。後世に多額の借金を残したくないから。
				西側配置(滑走路210m)改良案に賛成します。初期投資が少なく、工事期間が短いから。
				この案が現時点では最適な案だと思う。今までの調査で利用者の満足度が高いと分かったのだから、わざわざ移転する必要もない。もうじき九州内は新幹線も完成し、観光等でも燃料代の高い飛行機より、陸路の利用が増えるはず。西側増設はコストとしても優れており、コスト高の新空港よりも優れている。
				これだけ不安定な現在、初期投資は小さい方が良く感じる。日本中、世界中を探してもこんなにアクセスの良い空港はないなか、現状を最大限活かすのが当然ではないか。
				福岡空港は利便性に富んだ福岡の財産だ。
				新空港建設は逼迫した地方財政に大きな負担になる
				現空港の利便性を引き継ぐことができる
				利便性を引き継げる
				コストが安く一定の容量アップが図れる。
				工夫して現在の条件で安く容量アップしているのが感じられる。
				新空港建設に比べてコストが大幅に安くつくことを考え、滑走路増設案に賛成します。
				増設以外ありません。環境、利便性、コスト、財政、等の理由から
				利便性に富んでいて新空港建設は税金のムダ使いだ。新空港の場所などで自然環境の破壊につながりかねない。静岡空港の問題など、旅行会社の計画なども新幹線などが増えている。
				滑走路増設案に賛成。建設費が安い。東側に国際線と国内線のターミナルを再検討すべき。
				11月9日の「福岡空港・・・」出前説明会に参加して空しさを覚えた。前回も参加し、かなりの意見が出されたが何一つ反映されていない。前回は、今ある施設(佐賀空港等)の利活用と福岡空港との連携を図る計画でなければ国の財源の無駄使いとして国(県)民の賛同は得られない意見であったはず。
				既に道州制が議論され「九州は一つ」と言われる中、福岡一極集中では平成合併の二の舞(地域間格差)は必至。私も今回の意見募集に投稿するが、11月9日に出た意見や他地区で出た意見は全て公表(インターネット等)して、このことも審議しないと全く意味がない。
				意見1、需要予測について
				①人口減少に対応する需要予測と高齢者の需要予測をどう捉えているか。
				②鉄道利用との需要予測はどうか。
				(特にリニアの予測は立てているか)
				③国際線は増設滑走路で対応する等前提で算定されているか。
				意見2、他空港との連携について
				①新空港及び現空港案を実行した場合の他空港への影響はどうか。
				②他空港の整備環境について(新空港及び現空港増設案の差額7千億円を他空港のアクセス費用に投入すれば、他空港の利用は増え、共存出来ると考える。
				意見3、国交省内の調整について
				意見1、2は鉄道局、道路局との関連と思うが、特に、道路財源が問われる中、地域間格差是正のため九州管内に道路財源として7千億円が投入されたら、福岡空港建設は評価され、空港建設はスムーズに実行できると考える。国交省に頂いた国民の税金を、国民のためどう使ったら有効であるか考えてほしい。
				福岡空港は利便性は日本一。増設は大幅に安くて済みます。
				西側改良案がベターだと思う。建設費の内、用地費900億円がよくわからない。
				・福岡空港は利便性に富んだ福岡県の財産だ。
				・新空港建設に比べ、コストが大幅に安くて済む。
				・新空港建設は税金の無駄遣いだ。県・市の大きな負担になる。
				・新空港建設を切望している。財界人は、自分達のメリットしか考えていない。
				・現空港の需要が逼迫するという需要予測は全くあてにならない。
				・現空港の賃賃料は、土地を奪われた私達の大事な生活給です。
				・福岡空港は利便性に富んだ福岡の財産だと思う。
				・利便性とコストが安くてすむ
				新空港建設に比べコストが大幅に安くてすむ

意見分類				寄せられたご意見
				費用のかからないこの案を支持します。 ・福岡空港は利便性に富んでいる ・新空港に比べて建設コストが安い ・現空港の需要予測はあてにならない ・新空港建設に比べ、コストが大幅に安くてすむ ・現空港の利便性を引き継ぐ事ができる ・近隣空港との連携をもっと図れば新空港はいらない 利便性、経済的に有利 ・現福岡空港の利便性は高く評価される。現空港を継続使用すべきだ ・小さい初期投資で需要増に対応できる ・現空港に滑走路を増設し、現空港の有効活用を図るべきである ・現空港は大変便利がよく、工事費も安く、騒音対策もかなり整備されており、現空港の滑走路増設がベストである ・西側改良案に絶対賛成。新空港に比べコストが大幅に安上がり。 利便性、コスト面、市民及び国民に考慮した最も適した案であり、期待している。佐賀、北九州空港近隣空港を少しでも赤字を少しでも減少する事、考えるべきである。 現空港のアクセス利便性は大きく評価できる。費用が新設空港に比べると少なくてすむ 滑走路増設案に賛成します。新空港建設に比べてコストが大幅に安くつく事が理解できたのでこの案に賛成します 新空港建設は自然環境破壊は最小にするほうが良いとする。税金は大切に。負担は最小に。滑走路増設案にYES 西側配置(滑走路間隔210m)改良案が良いと思います。今の福岡空港の現状を短期間でコストも抑えて処理容量、社会環境をクリアするので。 新空港建設は税金のムダ使いだ。滑走路増設案にOK 利便性が高い。コストの面で非常に理解できる 現空港の滑走路増設案を支持します。交通アクセスが非常に良い。工事費用が少なくてすむ 新空港建設に比べコストが大幅に安い。現空港の利便性を引き継ぐことができる。 地権者は何億ももらっているそうですね。そんな空港要りません。税金の使い方に問題あります。 ダメ。危険性増大 最近の原油高や少子化傾向から現空港における増設案の方が好ましく思えました。ですが、そもそも空港の需給は本当に増加しているのでしょうか。今後もするのでしょうか。近隣空港との連携は努力されているのでしょうか。福岡市の赤字をこれ以上増やさないで下さい。 費用が安いのがよい、一番安いを選ぶ この「滑走路増設案」に賛成したい。その理由は大きく次の2点だ。1つは、滑走路処理容量が14.5万回という数字の信頼度が不明だ。この数字は誰が算出したのか、その算出の妥当性をどう証明できるのか、もっと言えば、新空港建設を誘導するための数字ではないのか。もう1つは、現在の日本及び特に東アジア世界の経済状況をふまえて、処理量的大幅増を予測しているが、現下の金融危機とそれ起因する不況などを考慮すると、処理量的大幅増はありえない、あるいは考えにくいのが実情だ。これらの2点の理由だけでも、膨大な費用をかけて、「新空港」を、玄界灘の貴重な事前生態を破壊しつつ建設する必要は全く無い。 新空港よりも滑走路増設による空港整備を計るべき。コスト、利便性、全てにおいて、現在の空港ロケーションはgood。 周辺の騒音については問題あるが、方法論で解決。 費用、利便性の面から現実的と思える 増設案、新空港案とも一長一短。遠隔地の利用者である者にとっては、市内に近い現空港の滑走路増設案がベター。この不況下費用も少なくて済む。しかし壁ちた場合の危険性は甚大となるというマイナス。高い建物が建てられないというマイナスも。 都市型空港の危険性が増し、空港対策費も増額になる増設案は反対です。 反対です。2〜3割の利便性向上のために、2000億円も使っちゃ駄目です。利用者が我慢する方が、貴い税金を使い、子供にそのツケを回すより良い事だと思います。不便さは他の交通機関が発展する事につながります。福岡空港や飛行機だけが交通機関ではありません。 コスト/パフォーマンスに優れた案 人口減、新幹線も速くなり(エコ)少し矛盾する。過去10年間にどれだけ支出した？人間は少なくなっているのに、空港ばかり作らないで欲しい。 増設でも十分間に合うと思う。新空港に比べてコストも安く済むので、その面では良いと思う。 どうしても発着回数を増やしたいのであれば、この滑走路増設案で充分。利用者の利便性も良く、建設費も少なくて済む。国や県、市の税金を無駄に使うべきでない。もう将来に負債を残す政治は改めるべし。 廣田飛行場開設以来60年の年月が経過し、米軍による接収という期間を経て、現在の民間空港としての地位を築いてきている。航空事業の発展とともに確かに手狭になってきているが、この60年間に投入してきた税金を無駄にすることだけは絶対に避けるべきである。現空港の拡張を英知を絞り、アイデアを出して強力に進めるべきである。 借地料とはなぜ発生するのか。他の都市施設同様に用地買収(路線価を基準とした)すれば毎年の支出はなくなるはず。増設する場合も収容事業としてやる気概を表明して欲しい。 この案では是非進めて欲しい！福岡空港の最大の特徴(現在の)は利便性。この特徴を失ってしまうのは、多大な空港利用の現象となる。費用面、期間面でもこちらの案の方が最適なので、ぜひこの滑走路増設案で決定すべき！！ 危険性と年間支出144億円を考えると推進に賛成しかねる ・現在の利用者の利便性が維持される点を評価致します ・投資額もなるべく少なくすべしと考えますので、この点も評価致します。 出来る限り低い予算でかつ工期の短い案として賛成できる 反対です。 ・環境対策費・土地借料の支払いが掛かる ・空港の利用時間が制限される(15時間/日) ・航空機騒音、ビル等の高さが制限される ・将来の発着回数を長期的に見ると心配 航空機利用は増加傾向であろうが、現況の3割増程度でよいと思うので、財政、少子化等も考慮して210m西側配置改良案が良い 維持費もすごい大金だなと思った。 利用者が多いのであれば、増設して良いと思います。しかし作っても利益が出ないのであれば、お金のムダだと感じます。 博多駅から近くて便利だし、お金もあまりかからないから良い方法だと思いました。 いろんな評価の視点からみると、滑走路増設案は今の土地に増設するので、短い期間、低いコストで建設できるというのは、よいメリットだと思った。空港の利用する立場からみると、滑走路増設案のほうが良いと思った。 滑走路増設案は、今の交通の利便性が維持されるので、私は増設案の方がいいかなと思いました。また、資金も少なくて良いと思います。 滑走路増設案よりも新空港案に賛成です。もし滑走路増設案ならば、やはり改良案である西側配置が良いと思います。お金は少なく済みますが、後々また問題がでると思います。 コストも増設する時間も少なくていいと思います。滑走路増設をして今の数以上利用数が増えたらまた増設しなければならなくなって、今の場所だけではたりなくなりそうだなと思いました。 新しい空港をつくるよりはお金もかからないし、今の空港を残してほしいので、こちらの方が良いと思います。 都市部にある利便性に甘え、ありがたく使っています。この状況が続くことを願っています。事故の問題、借地料のこと、いろいろありますが、身の丈に合った生活にはあの場所が良いと思います。 あまり増設で変化がでるとは思わなかったけど、費用も地球環境面でも少しは有利なのかなあと思った。もし近くに家とかあった場合の対処法はあるのかと思った。 滑走路増設案について、まず滑走路をつくるまえに増やそうと思っている場所に下見にいき、そこにどれくらいの距離が必要なのか、費用はどれくらいか、そこに増やして住民に苦情は言われるのだろうか、事故などは起きたりしないだろうか。予想のできないことがおこったりなどしたら等の対策も考えておくべきだと思います。 滑走路増設案の方が費用も少なくてすみ、いいと思います。 費用が新空港よりかからない所がいいと思いました。騒音が新空港より激しそうな気がします。 滑走路がとても混んでいることがムービーを見て良く分かった。西側配置(滑走路間隔210m)改良案がいいと思う。早期にできるところや資金が少なく済むところが魅

意見分類				寄せられたご意見
				力的だ。
				コストがあまりかからなくて良いという面と社会環境において現状とあまり変化が起こらないことから、良い案だと思います。
				ケースCについてのみの対応ならばあまり効果はないように思える。ただ、今の経済を考えると、予算も少なくとも十分なのかもしれないし、よくわからない。
				どちらかといえばこちらを推せます。少ない費用で少ない支障でなと思います。また、駅から近い事が便利。
				新空港案と比べて安い工事費ですむのは大きなメリットだと思うが、滑走路間の距離を短くして、安全性に問題がないか、数十年後の需要に応えられるのかの疑問が残る
				初期投資や環境の面から考えて、滑走路増設案の方が利益があると思う
				増設中の安全性や利用者の不利益はあるのか？
				初期投資が小さく、供用までの期間が短いので、良いと思う。
				こちらの方が、費用の面で考えると、いいと思う。
				コスト面に関して見ればいいと思う。
				新空港を作るのに比べて費用が4分の1程度ですむのは良いと思う。
				増設案は長い目で見たとき、利点は初期投資が少ないこととアクセスがいいことだけなので、お金の問題を別にした場合アクセスを重きに置くかがポイントと思われる。
				安価ですむ西側配置を採用するのがいいと思う。しかし、増設する滑走路は非精密となっているので、安全性に気をつけ旅客に安全であることをわかってもらう必要がある。
				お金が掛かりすぎと思う
				必要ないと思う。税金がもったいない。福岡空港の滑走路を増やせばいい。
				どこに配置しても、費用はとも掛かるとやはり感じた。
				新しく作るよりも予算が少なく済むので良いと思う。
				将来に渡って費用が掛かるなら、初期投資は多額になるけど新空港を作ったほうが良いと思いました。
				借地料など費用がたくさんかかるので大変だと思いますアクセスは便利ですが用地買収など問題があり新空港の方がよいかもしれませんが今までの土地がもったいないので間いも利用した方がいいます。
				費用や環境への負担も含め、こちらの案が良いと思います。
				私は滑走路増設の方が環境にもやさしく、費用も掛からないので良いと思う
				滑走路増設の意見に賛成。今の空港を壊すのはもったいないと思うし、少ない費用で良いと思う。
				新空港案に比べて費用が少なくて済む。
				現在の状況を見るとスペース、騒音、安全性にむりがある。唯一利点は金と思える(安い?)。売却益のほうが利点大きい。
				新空港を作るよりか安くすむし今の空港は、都心に近くて便利だから滑走路増設案が良いのではないのか
				建設費用が安く江危機感が少ないのが良い
				賛成、反対という事でしょうか？私は現状で滑走の増設案に賛成です。アジアへの入口として、また中心市街地からの利便性など考慮した場合、増設が最良の選択筋でないでしょうか？建設費も安価ですし、何よりも既得権があるという点ではアドバンテージがあると思う。
				この案がベストである。初期投資を抑える事は民間企業では至上命令です。景気の先行きも不透明であり、借財は避けるべきである。新空港案のアクセス所要時間20分は無理があるのでは。現在のアクセス利便性を高く評価する。
				現状の交通アクセスの利便性と増設費用が比較的に安い点が良いと思います。
				現在の利便性が最大の長所。事業費も少なく、新空港案に比し、事業機関のズレも少ないと思われる。
				建設工事費は低いが社会環境対策は将来恒久的に負担が必要であり又、拡張面積も負担がハセウする為、100年後を見ると新空港案の費用は同等となる旨、上記は反対である。
				借地料や環境対策にお金が必要
				都市高速とのかねがいがあり、危険度が大である
				現空港は高さ制限があるので新空港がよいという意見を耳にするが、高さ制限がなくなったとしてどの程度有効利用が進むのだろうか。新空港が建設されても、出来るまでには20年近くかかる。福岡でも人口が減少しており、高齢化も進んでいる。働く人の数も大きく減っていく。そのような環境の中で空間だけが確保されても、有効利用は望めないと。事業費用が安く、費用対効果も大きい滑走路増設案を進めるべき。
				土地を確保するためにお金などがかかると思うが、増設案に賛成できる。
				必要であることは理解できるが、用地など利用時間と投資面だけでは利便性が上がるのかわからない。
				利便性、初期投資が少ない。
				利便性の面から、経済的理由でもっとも良いのでは。
				予算を踏まえたと、可能性としては高いと思う。しかし20～30年後、キャパオーバーの可能性があるのであれば、今後の調査次第ではないかと思う。
				利便性や事業費を考えると増設案の方が良いように思えるが(人口増加も考えると)、借地料や環境対策、長い将来を考えれば、疑問が残る。
				予算を考えれば、現在の厳しい経済状況が、市民への多大な負担をかける事につながる新空港より良いかもしれないが・・・
				賛成。予算的にも安くつくし、借金額を考えると妥当だと思う。博多・天神からのアクセスも良いし
				いつまでも借金が残らないよう、事業費が少なくて済みそうだから賛成です。もっと近辺の空港を利用しやすいように便宜をはかるべきです。夜間便等は北九州空港に任せとも良いと思います。
				・現在の利便性を維持するための費用負担との兼ね合いは悩ましい ・空港近隣の住民の騒音や危険負担を考慮すると、新空港案も致し方ない気がするが、空港周辺の人口も減ってゆくのでは？
				賛成。現空港でのキャパ内で制限すれば良いと思う。「航空ネットワークの拡充」は、一般市民の多くは望んでいない。新空港を作っての経済効果は、公共事業を受け持つ業者のみでは？空港が稼動してからの経済効果より、借金の方が大きすぎるのでは？
				今まで通りの高いアクセスの利便性で、利用率も上がり、滑走路増設の工事費用も少なく、すぐ利用できる、早期解決への一番の近道では？
				これが一番良いと思う。低コストはリスクがなくて良い
				国、地方自治体の膨大な赤字のもと、増設案にすべき。北九州空港、佐賀空港との連携も考えるべき。
				まったく無駄な公共事業でナンセンス。
				福岡県や福岡市は2兆円以上の負債を抱え、なお必要経費は年々増加している。このような財政難の中新空港はまったく必要がない。対策が必要ならば滑走路増設を考えるべきだと考える。
				現在の福岡空港の最大の長所である都心からの利便性を損なうことがなく、財政負担も軽いので最も適切な案だと考える。将来的にさらに受容が増えた場合に対応が困難とされるが、将来的には日本の人口が減少することや、現在の世界同時不況に示されすように日本経済が世界経済が必ずしも順調に発展するとは限らず、将来の発着回数がむしろ減少する可能性も視野に入れなければならない、新空港案はリスクが大きい。現実中部国際空港では貨物便は開港当初より大幅に減少し、利用者数も減少傾向にある。
				早期かつ当面の解決策としては、有効であると思う。但し、将来的な需要増加や環境対策費を永久に抛出つづければいけないことを考えるとやや疑問が残る。
				福岡は赤字なのだから、費用・工事共に支出が少ない、改良案に賛成だが、必要性は感じない。そこまでしてアジアの玄関口としてする必要性なメリットがない。
				行政・政治家、一部の人のお金儲けの為としか思えない。
				今の空港を大きくしても借地料、対策費などがかさむ。
				現状を維持したままでの対応が可能であるため、短期的に考えた場合コストの低さが魅力に感じた。しかし長期的視点で考えると空港の拡張には限界があるので、現実的でないように思える。
				現状増設案の方が建設費が抑えられる。
				現実的な提案だと思います。現空港の交通の便の良さ、多額の投入による負債とならない点、将来日本の人口減による利用者減などを考えると最良の案だと思います。
				騒音対策費のうち移転補償費用は対策区域や移転の意志のある世帯がほぼ決まっているので、補償費用全体もほぼ決まっている。移転補償費が永久に続くようなことはない。また、防音工事費もひととおり工事が終われば、後は維持更新費だけになる。福岡でも入札制がスタートしており、費用は格段に減るものと思われる。
				現空港は利便性の非常に高い空港だと思う。この利便性を維持するには、滑走路増設しか考えられない。新空港では航空路線の撤退が相次ぐだろう。
				離着陸や乗降客の扱い容量に余裕のある空港とすべきため、基本的には反対。新たな空域確保のため、建築物の補償や騒音対策に補償が伴い、合意にも時間を要

意見分類			寄せられたご意見
			する。空港管理が永遠に、地主組合の言いたい放題のまま、不労所得の場になるかも？(バブルの影響もなく、周辺の土地使用料より高いのではないか？)。 新空港は滑走路容量が大きいといわれるが、将来的なビジョンや施策も無しに、ただアジアに近いというだけでは、逆にその容量は有効活用されるのか疑問に思える。結局利便性の低下や各種料金の値上げで、閑古鳥が鳴くような状況になるのではないか。収益も上がらず巨大施設の維持管理費がかさめば、またもや税金に頼ってくるのではないか。新空港はあまりに危険な賭だと思う。費用的にも見ても、新空港に敵しい世論動向をかんがえても、滑走路増設が現実的な選択だと思う。 あと、貨物は北九州や佐賀と連携する方向が最も良いと考える。 お金のかからない方法で増設するのが良い。また一部航空路線を、佐賀空港や北九州に分離すれば良いと思う。 現行の空港の利便性を考えれば、今の位置での滑走路増設が望ましい。比較費用も少なくて済む。 都心部に近く、立地条件が最適である。コストの面でも安価に増設が出来、益々都市機能と空港の機能の緊密化を図ることが出来る。福岡の流通(人的・物的)の良さを滑走路増設により、活かすように是非お願いする。 金額が安いのは評価できます。しかし、今の空港でローカル線を減らしておいて、拡張は何のためにやるのか理解できない。 支持する。費用・交通アクセス・工期に於いて、新空港案よりも優れている。 土地借料について書く一方、新空港案で空港(海上構造物)維持・管理費について書かないのは意図的である。 初期投資は小さくなるが、福岡空港の抱える問題点を根本から解決することはできないので無意味。 コストの面、都心との近さによる利便性を考えると最適である。空港が近くにある利点を福岡は維持すべきである。 アクセスが良いのと経費が少なくて済むのは、ひとまず良いと思うが、将来的に再度拡張などの検討をしなければならなくなるならば、もったいないと思う。 増設案は以下の理由で反対する。 ①増設し発着回数が増える分だけ周辺市街地の危険性が大きくなる。特に狭いスペースの中での増設案は不安が増大する。 ②現時点では借地料は永久に必要であり、85年経て新空港建設費と同程度の負担になる。9200億(84億×85年+2000億) ・日本全空港で利便性が最も高い。 ・近隣空港との連携することが不可欠である。 ・需要が逼迫するかどうかは、きめ細かい科学的実態調査の分析が不可欠。 ・増設コストが大幅に安くすむ。 ・借地権・跡地など地主への保障など。 利便性・コスト面から考えても滑走路増設案に大賛成です。現在の福岡空港を基盤に今まで構築されてきた企業・交通網・人の流れや生活を尊重すべきであり、これからの福岡の経済を考えても現空港地がベストであると考えます。 今のままの交通手段で慣れているのでよい。 コストが抑えられるのでよい。 ・日本全空港で利便性が最も高い。 ・近隣空港との連携することが不可欠である。 ・需要が逼迫するかどうかは、きめ細かい科学的実態調査の分析が不可欠。 ・増設コストが大幅に安くすむ。 ・借地権・跡地など地主への保障など。 出来るだけ出費を抑えて現空港をよりよい方向で整備することが大切です。現空港は利用しやすいが故に国内から多くの人が集まっていることを知るべきで、新空港に移転した途端に利用者も減るということを考えるべきである。 天下り役人の意図に従った新空港建設案の手にのるべきではないと断言します。将来の財政悪化ののみを住民にまわされる。 滑走路増設案に賛成です。空港へのアクセスがとてもよいし、国内線と国際線の乗り継ぎを利用することはそんなにないので、今の空港で充分です。事業費が安いのがよい。 建設コストと利便性から考えると増設案が良いです。 建設費、工期、交通アクセスの面から見ても増設案に支持。 「滑走路増設案」を支持します ・現空港は大変便利が良い ・税金のムダ使いは許せない 1. 工事期間が7年は長すぎる 2. 新空港案に比較(費用)するなら、現状の土地借用や補償費の比較が不明 3. 処理容量が1.26倍では根本対策とはならない 現実的と判断します。コスト、将来の利用性も考えて一番適していると思います。 低コスト、利便性全てにおいて、賛成 ・日本全空港で利便性に最も高い ・近隣空港との連携することが不可欠である ・需要が逼迫するかどうかは、きめ細かい科学的実態調査の分析が不可欠 ・建設(増設)コストが大幅に安くて済む ・借地権、跡地など地主への補償など 賛成 1. アクセス利便性(新空港への交通費も大) 2. 市県民のみならず、国民としての財政負担 3. 先ず、北九州、佐賀空港の活用を考える 4. 将来の需要予測に疑問視(少子高齢化、新幹線のスピード化、マスメディアの発達等) 費用が安く上がり、短期間で済む 費用が安く上がり、短期間で済む ・日本全空港で利便性に最も高い ・近隣空港との連携することが不可欠である ・需要が逼迫するかどうかは、きめ細かい科学的実態調査の分析が不可欠 ・増設コストが大幅に安くて済む ・借地権、跡地など地主への補償など 新空港建設案に比べて、コストが大幅に安くてすむし、アクセス利便性を維持できるので、増設案に賛成です。 現空港の利便性の継続。新空港建設に比べコストが大幅安。地方財政逼迫した今日、新空港建設は反対。 ・新空港建設に比べ、コストが大幅に安価 ・税金の無駄遣い(新空港) ・現空港の賃貸料は、土地を奪われた私達の大事な生活給だ！ ・現空港は利便性が良い！ 概算費用2000億円 世界恐慌で先の見通しもつかない現在、日本もゼロ成長に、公金掘り出す始末。税金は、是非とも空港増便を考えるなら、増設案に賛成。 賛成。現空港の利便性を引き継げるし、コストも安くて済む。 西側配置(210m)改良案が最良の案と考えられる。都市高速道路や主要道路に影響がなく、工事期間が最短の7年、建設費用が最小の2,000億円で済む。 都市中心部への利便性と初期投資を考えると、一番良い案だと思います。 新空港建設に比べコストが大幅に安い。新空港建設は自然環境を破壊する 西側配置改良案が建設費が少なくて済むし、工事着工期間も短くて良いのではないかと。 空港周辺の騒音が続く事や、何よりも安全性に問題がある。ガルーダ機の事故を思い出す。安全性や、借地料等の負担から考えれば増設すべきでない。 以下の点について比較評価したい 1.事業費が少なくて済む 2.土地借地料、環境対策費が継続的に必要である

意見分類		寄せられたご意見
		3.利便性で、特にアクセスが新空港より優れている 国の財政状況から費用を最小限度に抑える必要があり、増設案の方が良い 費用を多くかけてまでする必要なし 周辺にあまり影響がなく、費用の面でも少ない方が良い 現空港は利便性が良く、建設コストも安い 現在の理想的な交通アクセス、利便性を享受でき、また投資費用も少なく、賛成である。 用地取得・工事期間・費用・関連工事が少なく、処理容量の大きい西側配置210m案が最も良い。空港の地下に施設を収容できないだろうか。 新空港に比べてコストが大幅に安くてすむ。 ・現空港の利便性を引き継ぐことができる。 ・新空港建設に比べコストが大幅に安くてすむ。 福岡空港は利便性に富んで、新空港建設に比べ、コストが大幅に安い。近隣空港との連携をもっと図れば新空港はいらない。 ・新空港に比べてコストが大幅に安い。 ・現空港は世界まれにみる利便性がある。 ・福岡空港は利便性に富んでいる。 ・新空港建設に比べ、コストが大幅に安い。 ・新空港建設は税金のムダ使い。 ・近隣空港との連携をもっと図れば新空港はいらない。 ・現空港の賃借料は、大事な生活給です。 初期投資が安価なのが一番。子に借金を残したくない。 建設に伴う費用が最も抑えられる西側配置(改良案)が最も有効的だと思います。 概算費用が約2000億円と「新空港案」に比べて小額ですむ割には、18.3万回の処理が可能であり、最も投資効果が高いと考える。福岡空港の将来需要(p2)をみると、18.3万回では不足するように見えるが、実際2020年以降、少子高齢化やIT化などで需要が伸びるとは思えない。過大評価に思える。よって全てのポイントを評価して、この案が最も現実的で推奨すべき案と考えます。 将来に向かっての滑走路処理容量の増大に対処する方策としては、新空港案と比較しても最も適切な案であると思う。工期・利便性、特に費用面においては比較にならない。 ・反対である。九州の玄関口、アジアのゲートウェイの発展なし。 ・新たな用地確保、転移表面や進入表面の拡大により相当な建築物等の撤去や上部カットが伴い、補償に不測の時間と資金を要し、短期での実現は難しい。 ・進入表面下の住民は永遠に騒音被害のまま。 西側配置案が良いと思う。経費が少なく、利便性が向上すると思われる。 莫大な費用を要する「新空港案」よりは現実的。しかし長期視野に立てば限界を考じた。 コスト面からみて「西側配置改良案」がもっとも効果的であり、良いと思います。 西側配置の改良案にて賛成致します。福岡県・市・博多区は、空港・博多駅を中心に町が出来上がっています。騒音対策についても殆ど出来上がっているし、私達も慣れてきました。財政的にも負担がかかりすぎるのは私は反対です。 空港能力を拡充しなければならないとしても、交通の便等、総合的に判断した場合、現地が最も良く、この程度の増設案が現在の金融・経済状況を勘案した場合、最もベストと思われる。 これまで空港本体やアクセスなどで福岡空港には何千億円ものお金が投入されている。空港周辺に張り付く関連業者の投資分を入れると、さらに多くに金がつぎ込まれたことになる。それらをフィにしてまで新空港を建設する必要があるのか？非経済的だ。国や地方が財政難で苦しんでいるというのにおかしな話だ。現空港を活用し、必要ならば滑走路を増設し、今までの投資を無駄にしないようすべきだ。国民は怒っているぞ！ 空港へのアクセス等の利便性や経済性を考慮すると、現実的な提案であると考えます。必要用地の確保など不安定な問題はありますが、公共施設としての必要性から土地取引などの手法を駆使し、確実な整備を行うことで、時間的にもスムーズに拡張できるのではないかと期待します。
	② 方策実施の難易度について(用地、周辺社会基盤への影響、運航(制限表面)条件含む)	
	251 件	具体的に何haまでなら用地買収ができて、何ha以上なら用地買収が困難であると判断しているのか？宅地化が進む現空港周辺で用地買収ができることはとても思えない。 借地料で毎年多額の収入がある人がいるのに用地を買収して拡張用地を取得するというのは無理があるのではないのでしょうか？今の状況を見る限り貸すことは同意しても売ることは同意しない人が大勢いると思います。 24時間運用されている空港で滑走路増設などの工事ができるのかに疑問があります。しかも滑走路のかさ上げをするそうですが、夜間にも定期便以外は離着陸が臨時で発生します。滑走路が複数ある滑走路ならばともかく、滑走路が1本の空港では無理があると思います。福岡空港滑走路改良工事 一施工管理は時間との競争—http://www.qsr.mlit.go.jp/n-shiryo/kenkyu/pdf/v-23.pdfでも作業中にトラブルが起き、対処に遅れれば航空機の運用に影響を与えるところでした。 実経験から言うと福岡空港の拡張は困難です。福岡空港周辺住民は空港地主が高額の借地料収入を得ていることを知っているの、土地を貸すことはあっても売ることはありません。また適当な代替地が無いので、民間会社も容易に土地は売らないと考えられます。 24時間運用の空港で深夜においても離着陸可能な状態にしておかなければならない空港で今回のような滑走路増設工事が可能なかどうか疑問。羽田空港B滑走路の移設工事でもB滑走路を使用しない時期に集中工事で終わらせたが、滑走路が1本しかない福岡空港ではそんなこともできません。 夜間のみで工事を行うことになるが、深夜の工事には反対です。滑走路のかさ上げでダンプが何百台も夜間に都市部を走行すると道路沿線にも騒音が生じます。また、夜間工事の安全性も不安です。 滑走路間隔が1310mのときも検討するべき。用地買収可能面積の基準が不明確。 ○悪い点 ・滑走路が1本しかなく、既に能力的に限界であり、ピーク時での増便ができない状態 ・騒音の問題から、将来拡張できる可能性は極めて低い ・仮に拡張できても、空港能力の大幅な向上は望めない ・増便もできないような状況では、福岡のさらなる発展にも限界がある ・需要に応じた増便ができないと、競争原理が働かず航空運賃の値上がりが見込まれる ・敷地が手狭なため、スポットや貨物取扱スペースなどが慢性的に不足状態 ・限界状態での運用により、離陸待ちや着陸後のスポット待ちなど遅れが頻発 ・国内線と国際線のターミナルが分かれており、乗り継ぎが不便 ・空港周辺の渋滞が酷い ・空港が市街地を分断しており、空港を挟んだ東西方向の移動が不便 ・航空法の高さ制限により高層建築ができず、高度な土地利用、自由な建築設計を阻害 ・空港周辺のネオンサインが見苦しく、福岡の恥 ・「受忍の限度を超える」との最高裁判決を受けるほど、騒音が酷い(今では日本一) ・騒音により住居は移転せざるをえず、まちが崩壊してしまっている ・騒音のため24時間化できず、深夜貨物専用便が就航できない(昼間は混雑のため貨物専用便の就航は困難) ・貨物専用便の就航が困難なため、高度な貨物輸送サービスが提供されず、付加価値の高い産業が育たない ・市街地に立地するため、万が一の事故の場合、第三者が巻き込まれる危険性が高い ・借地料として年間約84億円、騒音対策費として年間約60億円もの支出がある 空港拡張工事はどれだけ期間がかかるかわからない。過疎地空地でないざ知らず 周囲は既に高度に都市市街地や工場・倉庫などが広がっている。買収土地価格も高く条件提示される可能性が高い。交渉が難航するのは今までの騒音対策 の為の宅地買収事業などを見ても容易に想像つきます。 1坪地主みたいな反対派が予定地に出たら、成田みたいな事にもなりかねない。どれだけ時間がかかる かも不透明です。伝聞では、更に拡張案で騒音基準区域が市街地に拡大する 事が大きな障害や反対を生むらしい。空港拡張案は実質実現不可能だそうです。 空港を拡張するという案があるみたいですが、本当にそんなことできるのでしょうか？ まず東側に滑走路増設の場合空港の外枠はユニバーシアード通り沿いにあるマンションが建ってる地域のかかなり近くに設けられます。空港前のレンタカー屋がたくさん並んでいるところから 東へ100mほどあると急な斜面にさしかかり坂を登った場所ですね。 空港のターミナルは取り壊すにしてもあのレンタカー屋の裏側に新築のアパートや温泉出来てますが 地権者は狭い区域ながらも人口密度は高そう、立ち退きが簡単に行くのか？ 西側に拡張する場合 さらに厄介なものがありますね。あのできたばかりの国際線ターミナルは まさか取り壊さないでしようから、そうすると滑走路はひたすら南へ伸ばすのでしょうか？ あの都市高速のジャンクションは取り壊すのか？都市高速を移転させるための用地買収を同時進行で進めるのか？ あと東側に滑走路増設した場合全ターミナルが、現国際線ターミナルに集約されるとして地下鉄は 東比恵から分岐させて3号バイパスの下を通して持っていくのか？ これは、大変な事業費がかかりますか？ 私は、現空港拡張こそがもっとも手間がかかると思います。それで、高さ制限は現行より厳しくなる（西側増設の場合 標点が 今よりさらに 博多駅、天神側に近くなるから）こんなことなら現空港そのままにしておいた方がよいのでは？ どうでしょうか。 ①拡張の方が安い ②拡張の方が早くできる ③総合的にみて拡張の方が現実的 と思われると思いますが、実際はそうではありません。①については、30年くらいで考えれば、拡張の方が安いかもしれませんが、50年以上で考えたら逆転します。②については、拡張の工期は最短8年と書かれていますが、これはあくまで工事だけに要する期間であり、当然ながら用地確保が済まなければ工事に入れません。拡張範囲の用地を確保した後、自衛隊や貨物ターミナルを移設して、自衛隊や貨物ターミナルがあったところに滑走路を増設する、という具合です。この用地確保は何十年もかかるでしょう。外環状道路が未だに全線開通できていないこと

意見分類				寄せられたご意見
				などからも明らかです。③については、拡張では最も安い(2500億円)しか現実味がありません。高い案(5000億円、7500億円)では借地料などを加味すると新空港より高くなります。この最も安い案は、肝心の滑走路処理容量が増えません。西日本新聞にも出たように、おそらく現空港の1割程度しか増えないでしょう。伊丹空港の処理容量や那覇空港の拡張案の検討結果と比較しても、1割程度と推測されます。しかし、この処理容量については、未だ公表されていません。公表されていないというより、公表できないほど処理容量が低いのでは、とも邪推されます。仮に処理容量自体は2～3割増やせるとしても、それに応じて駐機場や貨物ターミナルなどを増やすだけの面積が取れません。そもそも、現空港に30ha足すだけでは話になりません。現空港353ha+30ha＝383haですが、新空港案は約530haです。これで同じ機能が確保されるはずがありません。もし拡張案で十分な機能があるのなら、新空港は無駄に面積が大きいということになります。 西側拡張の間隔300m案では、都市高速道路の移設が必要になります。仮設の切り回しも困難と考えられるため、工事期間中は通行止めとなるでしょう。また、移設後も高速道路には線形や縦断勾配が極めて悪くなるでしょう。これでは交通管理者が許可するはずがありません。西側拡張の間隔210m案では、増設する西側の滑走路では計器着陸ができないため、既存滑走路を着陸用にするのが基本となるでしょうが、これでは割合の多い国内線の離陸機は、東側の国内線ターミナルから滑走路2本を横断して、増設する西側滑走路に向かう必要があります。ただでさえ離着陸で混雑する中、地上では鈍重な航空機が滑走路2本を横断するのはトラフィックの多い空港では問題があります。ターミナルが片側に集中する那覇空港のクロスバ паралел間隔210m案でも、平行誘導路の二重化と併せても、処理容量は現在の1.3倍にしかならないと報告されています(現行の時間当たりの処理容量も福岡より1回多い)。ターミナルが両側に別れ、なおかつ国内線離陸機が滑走路2本を横断する世界でも例を見ない運用形態になる福岡では、新聞報道されているように、処理容量は1.1倍程度にしかならないでしょう。これでは混雑解消にはなりません。以上のように、西側拡張案には問題が多く、解決策にはなりえないと考えられます。東側に拡張する案もあります。単純に空港として考えると、ターミナルが西側に統合されるので、理想的です。地下鉄を西側ターミナルまで伸ばす必要がありますが、アクセスも今の利便性を維持できます。しかし、ターミナルが西側のみになるということは、空港東側は滑走路があるだけで人は来なくなり、単にうるさくなるだけです。また、東側で駐車場や広告収入を得ている人たち(その多くは借地料収入も得ている地権者)は、到底納得しないででしょう。事業費も7500億円にもなり、年間100億円を超える借地料+環境対策費を加えると、新空港建設よりはるかに高くなります。よって、東側拡張は現実的ではありません。 拡張に決まっても用地買収ができないから 拡張できないし・・・。 成田空港のように用地買収が進まず身動きできなくなる可能性があります。(新空港は最悪でも金をかければ事業は進みますが、拡張は金をかけても用地買収が進まない可能性がある。) 東側拡張なんてどうやってたらそんな発想が出るんだろ？ 西側拡張にしても、吉塚中学校周辺のマンション取り壊したり、南側の都市高速 ジャンクションが高さ制限に抵触すれば、あれを壊して別に取りつけれたりとか 悪いけど正気の沙汰じゃない。空港が都心に近くて便利だから、感覚がマヒじゃないけど 固まっている。空港＝都心から10分とかさ、現空港が福岡の発展に大いに寄与したことは 誰もが認めるけど、まさか拡張案が出るほどとは、福岡の成長を制限するようになる、というか 既に影響が出てきてるんじゃないの？ 国はどこまで認識してるか分かんないけど。 騒音コンター設置できないで拡張など出来ない。WECPNL 70以上の影響範囲が 大幅に拡大するので騒音コンターのことに国は触れた発言はしない。騒音対策費だけでなく税金が投入される。拡張、用地買収だけで何十年かかるか。成田の落花生畑を買収するのは 次元が違う。都心に近接した空港の拡張などナンセンス、そんなことしたら ほんとに、笑われる。 拡張予定の場所にマンションが着工、建築申請してる物件も多数あり、これらが、すべて立ち退くことはありません。 現空港の拡張は条件から見て無理だと思います。 すべて資料等に沿わない私見ですが、滑走路増設は可能ですよ？ 近くをよく通りますが可能としか思えないです。安くあがるのならそれに越したことはナイト思います。 ○悪い点・騒音上の問題から、将来拡張できる可能性は極めて低い 民有地を買収する 拡張費用や期間はどれだけかかるか不透明。・仮に拡張できても、空港能力の大幅な向上は望めない。拡張3案のうち 唯一実現可能性のある西側2500m滑走路平行210m以内配置案であるが管制上の問題から、待機航空機の干渉も発生。処理能力は大きく劣ると既に判明。(僅か1割程度の増に留まる) 現空港の拡張では用地買収に何十年かかるか全く見通しが立ちません。ご存知の通り、開港から30年、建設決定からなら40年以上が経っている 成田空港では、未だに未買収地が残り、当初計画どおりの空港が出来上がっていない状況です。成田よりはるかに市街化の進んだ現福岡空港周辺の土地を円滑に取得できることなどありえません。借地でもよいと諦めるなら話は別ですが、それでも拡張用地の事業所を移転させることは並大抵のことではありません。 私は空港に私有地を買してる親戚を持っていますが、拡張はないと言ってます。マンション取り壊しても騒音の区域が拡大しますし、第一、月限ランプから月限ジャンクションまで都市高速を移設しないと いけないのです。福重から月限ジャンクションまでは西九州自動車道の一部なのです。それを容量も大して増えない空港拡張のために壊す、新たに土地を買収して移設(西側へ)なんてしませんし 現滑走路を着陸専用に使えば、需要の大部分を占める国内線がターミナルから滑走路1本を迂回して西側増設滑走路に向かわないといけなので 効率的ではありませんし、これをもし実現させれば福岡空港は全世界の笑いのものになるでしょう。安く建設できる具体的な案がでてからと新空港が建設されることを願うばかりです。 【市街地に立地する空港の拡張など無理】先進国には例がなく、また、市街地の真ん中に空港があることはあまりにも弊害が大きい。立花寺や仲畑、月限、大井、社領辺りを歩いてみればすぐに分かる。 【現空港の拡張が無理な理由】・騒音で裁判沙汰必至 最高裁判決で国は負けているのに、 さらに騒音が酷くなる拡張など、最高裁判決を冒涇する行為。 【現空港の拡張が無理な理由】・騒音は現在でも環境基準をクリアしていない。 だから環境アセスメントをクリアできず、事業化できっこない。 【現空港の拡張が無理な理由】・そもそも用地買収が何十年かかるか見当もつかない 落花生畑の成田でさえ、建設決定から40年以上経っているが、 未だに用地買収が完了していない。市街地の福岡ではもっと無理。 【現空港の拡張が無理な理由】・マンションが制限表面に抵触する 「あなたのマンションは飛行機の運航の邪魔になっちゃいます」 なんてマンション住民に説明できない 【現空港の拡張が無理な理由】・新たな移転補償が発生する これまでの田んぼや戸建てが中心の補償ではなく、マンションまで対象となる。 いったいいくらかかるのか？ 【現空港の拡張が無理な理由】・移転補償で、さらに市街地が壊される 市街地の真ん中に使えない広大な空地ができる。 これでは都市計画もヘタクレもない。 【市街地に立地する空港の拡張など無理】・航空機事故の確率がさらに高まる 今でも数十年に一度の確率なのに、発着回数の増加率だけさらに確率はアップする。 【市街地に立地する空港の拡張など無理】・現空港の直下には「月限断層」がある 断層は誓固断層だけではなく。知られていない断層こそ、長年の歪みを溜め込んでいる。 本気で増設する気だしたら、現場を知らないにも程がありますね。先進国で市街地にある空港を拡張した例など皆無でしょう。難局が予想されるヒースローの第3滑走路建設構想でも、拡張用地(予定)は集落がいくつかあるだけで、福岡空港周辺に比べれば大した市街地ではありません。 ・本当に運用しながら工事ができるのか。 ・必要な用地買収が難航した場合でも法的に何年以内に解決可能かを示すべきである。 早期に整備は出来るし投資も少なくて済む合理的な考え方ではある。しかし、現存の空港を含めて色々と問題実が多い。 現在の場所が狭いのに滑走路『嵩上げ』2本案も無理がある様に思います。きょうくつだね。 滑走路増設が難しい、増設してもあまり変わらないから無駄だというのはわかった。 増設は無理でしょう 滑走路の処理能力も18:8万回が限度であり、需要予測ケースA.Bを考えると限界を遙かにオーバーしている。さらに運航制限表面、社会環境上も騒音対策等、環境対策費、土地の買収、補償、土地借料も必要で支出が大きい。工事期間だけを考えても西側改良案でも約7年、東側の場合は実に13年と長期が予想される。さらに移転対象物件も多く、移転補償に要する難問や長期化も十分予想される。 用地買収やかさ上げ工事などやってみてやっぱり出来ないとなりそうな気がする。国家プロジェクトの成田空港でさえいまだにちゃんと出ていない。陸上の空港と海上の空港の事例を調べたが、陸上の空港の方が時間がかかっている。(震災の影響を受けた神戸空港は除く) ②環境アセスメントを突破できない ①騒音被害の拡大と同じことですが、環境アセスメントでは、環境基準を満たす、または環境を悪化させない対策が求められます。しかし、今でも環境基準を満たしておらず、これが悪化することは明かです。アセスを突破するには2つの方法しか思いつきません。1つは、環境基準を満たさない地区全体を移転補償対象区域にすること。しかし、これは莫大な費用と時間がかかります。区分所有権が設定されているマンションを移転させるのは大変です。もう1つは、航空機の発着回数や機材に規制をかけること。アセスの突破には有用ですが、これでは滑走路を増やす意味がありません。 ③用地拡張には何十年もかかる 市街地で数十ヘクタール規模の買収を行うことなど容易ではありません。同じ国交省(道路部門)が施工している福岡外環状道路も数十ヘクタール単位の買収ですが、おそらく20年くらいは事業をしています。しかも、道路の場合は敷地の一部の買収、あるいは構外移転でも代替地を見つければ容易であり、難航物件はあれど、何年も交渉すれば買収できることがほとんどです。しかし、空港周辺の拡張用地とはおそらく西側の運送関係の事業所が多い地区でしょうから、代替地の確保は極めて困難です。道路の例でも、難航するのは事業所、特に代替地の見つからない事業所が多いことは事実です。空港周辺の代替地など見つかりません。上手く田んぼでも空いてればいいですが、住宅地の横に運送会社が来るのは、トラックが増える、夜中にもフォークリフトの音がす

意見分類				寄せられたご意見
				る、などの理由から、住民からは大きな反発があります。早急に拡張用地を確保できる唯一の手段は、札東攻勢でしょう。今の空港と同じ値段で借地するしかありません。しかし代替地が必要なことは変わりません。 「滑走路増設による物理的な拡張面積」を計算しました。・現在の滑走路－新設滑走路との間隔が210m ・現在の滑走路－西側平行誘導路間隔が184m ・計器進入ではない場合の滑走路－西側平行誘導路間隔が109m ・現在の滑走路末端－南北敷地境界までの最短距離が約300m これらより、「滑走路増設による物理的な拡張面積」は、$[210 - (184 - 109)] \times (2500 + 300 \times 2) = 41.85\text{ha} \rightarrow 42\text{ha}$ となります。どう考えても、210m新案の拡張面積20haなど、おかしいとしか言いようがありません。容量増加に伴い他の部分も増強されどころか、どこかが減らされてしまいます。これに加え、年間約150億円にも及ぶ借地料や環境対策費が引き続き加算されえ 90haの用地拡張面積が積み上げられているのに、福岡では20ha未満など、ありえません。もし、210m新案が事業化された場合、実際は那覇を上回る面積が必要になることでしょ。その場合、本当の事業費はいくらになるのでしょうか？ ステップ3では、・東側300m案＝用地拡張面積約90ha、事業費約7500億円 ・西側300m案＝用地拡張面積約60ha、事業費約5000億円 ・西側210m案＝用地拡張面積約30ha、事業費約2500億円 となっています。用地拡張面積が那覇空港を超える規模になった場合は、実際には7500億円に近い額が必要になるかもしれません。これに、年間約150億円にも及ぶ借地料や環境対策費が引き続き加算されます。30年分だけでも4500億円になります。7500億円＋4500億円＝1兆2000億円 これでは新空港よりも高くなります。しかも、前例のない市街地の大規模な用地買収であり、何十年かかるか分かったものではありません。騒音の問題もさらに大きくなります。拡張など、所詮、発着回数は増やせないから、騒音も大して増えないかと思っていましたが、年間18.3万回もの容量が確保できると言い切るのなら、その分影響は大きいはずで。騒音は今以上に酷くなり、訴訟にまで発展することは明らかでしょう。やはり、現空港の拡張など、非現実的ではないでしょうか？ 滑走路増設など、あまりにも問題が大きく、不可能です。①用地確保に何十年もかかる（土地を売る愚かな地主はいない、早く確保できるとしたら借地、収用は不可能） 滑走路増設など、あまりにも問題が大きく、不可能です。⑥結局、多額の補償費や那覇空港並み(約100ha)の拡張面積により、新空港より大幅に高くなる（「建設費」が仮に新空港より安くとも、借地料と環境対策費は継続または増額）迄8 航空写真で見て、ちょうど30ha未満になります。どう考えて 現在中に土地を確保することが第一条件。 現空港拡張案は、・容量はほとんど増えない・百歩譲って容量が増えるとしたら、騒音が増える・騒音が増えれば、多額の対策費がかかる・そもそも、用地確保の目処がたたない・20haの拡張では狭すぎて何もできない、逆に空港能力が下がる・結局、100ha程度は買収が必要となり、多額の費用と膨大な時間がかかるという、あまりにもお粗末な案です。ですが、残念なことに、素人は「新空港は高い、遠い」と言われれば簡単に騙されてしまいます。この辺は、マスコミが正しい情報を提供するなどして、市民が正しい認識を持てるようにすべきでしょう。 今の空港の問題(空港能力不足、騒音被害、事故の危険性、市街地の破壊)が解決しないばかりか、副作用まで伴う(用地買収、騒音悪化、事故の危険性増大、さらなる市街地の破壊が進行)ので、大反対。そもそも、実現性がない。検討案の俎上に載ることさえおかしな話。 拡張は絶対にできません。あとは、このことを市民やマスコミが正しく理解できるかです。国は素人は簡単に騙されると思ってか、市民をコケにした案でやっつけてしまいたいようです。民意？を盾にできもしない拡張案に決定し、用地買収に何十年かかろうとも放置し、その間に責任者は死んでしまう、という完全犯罪を狙っているのでしょうか。 西側拡張案なら裁判続出だよ。制限区域が広がるからね 特に空路直下区域は西に200メートルくらい広がるから その辺はどう考えているのだろうか？ 既存の所有権の及ぶ範囲(空中及び地下)を後からの 建設物件の法的制限用件をもってして制限するのは大変な作業ですよ 滑走路増設案など実現できないだろう。「あなたの家の前まで自衛隊や米軍が迫ってきます」と言われて怒らない住民はいない。反対、というより無理。 周辺に新しく住み着いた人たちは、今の空港、今の騒音レベルを前提に住み着いたはずで。過去に最高裁で敗訴しているのに、拡張するなど予見できるわけがありません。新しい住民が訴えたら、国は勝てないでしょう。昔からの住民も、昔に比べれば静かになったとはいえ、やっとのことで勝訴したのに、拡張で再び騒音被害が拡大する可能性が高くなると、やはり、訴えられたら国は勝てないでしょう。そもそも、拡張など、最高裁、司法を冒涇する行為です。 増設滑走路先端部の嵩上げについて。事例はあるのか、等、技術難易度が不明。 逆に全体を嵩上げて、離着陸共用にできないか？ 新空港は景気調整期を経て、国内だけでなく近隣諸国や経済圏など大航空時代を迎え 将来増大が予想される航空需要などにも、余裕で対応可能になるでしょう。拡張案ではそれらの効果も限られ、限界があります。他の効果を見ても 拡張案は効果が限定的、そもそも現空港の拡張工事自体が、騒音対策や 勝てる見込みの無い訴訟、ステップ4にも記載されたように、用地買収の難航 可能性や、埋没遺跡の保護なども加わります。しかもこれらは現空港用地で 航空機の運用を行いながらの工事をする事になる。空港長期運用コストが新空港より割高になる事も、民有地代。対策費の 継続から間違いありません。処理能力向上に関する疑問も取り沙汰され、十分なスポット数整備や 国内外ターミナル統合も無理。そのように実現に関して疑問視される状況では、拡張案の選択は問題外ではないでしょうか。 少しはマシンになるだろうけど、逆に空港ターミナル内が混雑しそう。 増設改良案で、実際の航空機の運用が可能なのか、甚だ疑問である。机上の空論だと思う。航空機の運用にかなり制約を受けるので、管制が複雑になり、ヒューマンエラーによる事故が増える可能性があると思う。 既に空港周辺は市街地化が進んでいて用地買収は困難である。生活環境を重視すべきであることからも騒音が開港直前と直後と比較したら騒音がひどくなるのは明らか。 必ず反対派が多数出るのでは？ 過去に裁判で負けていることを考えると、今以上の制限を課せられる可能性もあるので その点からも反対です。 用地買収20は、地権者との交渉が非常に難航し、実質不可能。 用地取得が本当にうまくいくのか。国としての姿勢を示してもらいたい。 当面の施策として賛成。 世界有数の便利な空港を維持でき、東京をはじめ各地のビジネス客にとって大きなメリット。増設後便数増も期待でき、乗客の利便性一層増す。 投資額がはるかに少なく、土地取得・騒音対策が比較的容易、空港内の航空機の混雑さけられる。 当面能力的に十分。今後の東南アジアの旅客増に十分対応できる。 出来ればこれが一番！！ビジネス利用を考えると。 用地買収や騒音問題を考えると現空港の滑走路増設の実現性に疑問。 賛成ではありません。地域住民の意見をきちんと直に聞き入れ検討をすすめていくべきです。 住民の同意が得られればBestだが。 他の空港の用地買収にかかった期間はどのくらいか、成田はいつまでも時間がかかっている。 滑走路処理容量と早期に拡大するとの主張はまちがいである。 無理がある 対処療法に過ぎない。いや、実現まで何十年もかかるようでは、対処療法にさえなりえない。 無理だ。狭い敷地、歪な敷地形状、取り囲む市街地、強欲でやましい地主、このような環境下で、能力を高めることは不可能。 やっぱりダメだ。いくら頑張っても限界がある。できないものはできない。 ・資金調達について。 現在の空港からむずかしいと思われる 利便性・コスト面において当然賛成。 ただし、滑走路拡張工事が7年かかる為、地域住民の感情面も考慮しなければならない。 資金的な面を考えてもこちらを優先したいと思う。近隣の市民への協力がえられればだが。 西側改良案が空港能力は同等で他の面において改善されている名案だとは思うが、用地買収が上手くいかなかった場合はどうするつもりなのか？また、セットバックされる借物地区、自衛隊地区のうち(今回国際ターミナルは外れたのは良い)移転補償の対象が民間企業に至らないのは不公平と思われる。体力的に厳しいところは実質継続事業が出来ず、撤退するしかないのでは。また新たな問題が起こらぬよう熟慮して実行に移せるか決めてほしい。 環境問題及び安全面から増設はすべきでない。(金より安全が優先)アジアの入口でもある大都市「福岡」のビルの低さに伴い狭い土地が有効活用されていない。街全体が貧弱に見える。用地買収は困難と思われる。 工事が難工事になると思いますし、用地買収の問題もありおそらくオープンするまで長期間を要するでしょう。できてからの運用も難しいのではないのでしょうか。工事中、オープン後も安全性の面で大変問題が多い案だと思います。 ・拡張する場合の地権者との交渉は難航するのでは？ 土地買収が困難 住民の方に理解をいただくのは時間がかかるであろうが、お金があまりかからずに対応ができるのならこちらの方がいいと思う。 用地買収が上手くいき、近くの住民の方々の納得がえられるなら、いい案だと思います。 土地の買収が本当にできるのか疑問。 周辺住民等の批判が強いと思われる。

意見分類			寄せられたご意見
			かといって新空港案を採用しても交通の利便性が悪くなり、それもまた住民等の批判が強くなると思う。 事業費が約2000億円だから優位な方策だと思ったが、必要性があまりわからなかった。 現在の福岡空港の位置の方が近いので、できることなら滑走路の増設案でいいと思う。けれども時間の制限や土地の関係を考えると、難しいものがあるのではないと思う。 確かに周囲の土地買収は難しいと思う。都市からの利便性については現状の方がいいと思う。 用地買収が最も計画通りにいかないと思う。 用地買収で、立退き問題や土地整備という問題などが出てくると思いますが、新空港案よりは良いのではないかと思います。 立ちのきや他インフラへの影響、可能性などが見えなかった。このハードルが低ければ、こちらが良い。 用地買収や借地料の話がくわしく書いていない。判断しようが無い。 また、用地買収のことを考えるとあまり現実的ではないのでは。 西側配置改良案に賛成。ターミナルの分離(私案として西側に統一案あり)は、両者の往復をもっと便利にしてほしい。例えば地下鉄、地下道をつくるなど(質問、精密進入とはILSのことですか?)この案を代表案とすることに賛成ですが、誘導路のカサあげは大丈夫ですか。 実現可能性が極めて低いので反対です。 本当に空港能力が高まり、騒音などに対する周辺住民の理解を得ることができ、用地買収も速やかにできるのなら賛成しますが、それは無理です。もう諦めたほうがいいと思います。 用地買収は大変だと思うが新設より資金は少なく済むと思う アクセスが良い、慣れているのが良い 【現空港の滑走路増設が絶対に無理な理由】 ・騒音で裁判沙汰必至、最高裁判決で国は負けている。なのに、さらに騒音が酷くなる拡張など最高裁を冒涇する行為。 ・騒音は現在でも環境基準をクリアしていない。だから環境アセスメントをクリアできず、事業化できない。 ・そもそも用地買収が何十年かかるか見当もつかない。落花生畑の成田でさえ、建設決定から40年以上経っているが、未だに用地買収が完了していない。市街地の福岡ではもっと無理。現に、福岡空港の南東側誘導路直線化事業では、買収面積3ha弱、補償対象物件10数件しかなかったにもかかわらず、用地買収に7か年もかかっている。 ・マンションが制限表面に抵触する 「あなたのマンションは飛行機の運航の邪魔になっちゃいます」なんてマンション住民に説明できるか? ・新たな移転補償が発生する。これまでの田んぼや戸建ての補償ではなく、マンションまで対象となる。いったいいくらかかるのやら? ・移転補償で、さらに市街地が壊される 市街地の真ん中に使えない広大な空地ができる。これでは都市計画もヘツタクレもない。 ・航空機事故の確率がさらに高まる 今でも数十年に一度の確率なのに、これが発着回数の増加率だけアップする。 滑走路増設など、あまりにも問題が大きく、ほぼ不可能です。 ①用地確保に何十年もかかる(土地を売る愚かな地主はいない、早く確保できるとしたら借地、収用は不可能) 検討する価値なし! 用地買収もできないくせに。おまけに騒音は増える、論外!! 滑走路増設など無理、実現不可能。滑走路増設に不利になるから、わざと記述していないのだろうが、滑走路増設をするには、用地確保と騒音被害拡大という極めて大きな壁が立ち塞がる。市街地の何十ヘクタールの土地を短期間で買収した事例など民主主義国家ではどこにもないだろう。道路整備の事例からも明らか。騒音被害拡大については裁判沙汰になることは避けられない。空港では飛行ルートが少しでも横にずれると、ご塚など必ずマンションも林立する住宅密集地の上空を飛行することになる。一方、海上空港がアクセス施設の用地確保や裁判で実現できなかったなどの事例はない。 滑走路増設など無理、諦めなさい。 ④アセスを突破しても、用地買収は難航し、実現までに何十年も要する 本当に短い期間でできるのか。用地買収は簡単にできないと思うがどうか。 安く、短い期間でできるなら賛成。 地域の住民の方に十分理解して頂けるよう努めた上で、増設できるのであれば需要を考えると必要だと思う。 利便性を保ちつつ、コストパフォーマンスや周辺住民の反発等が少ない面を考えると、こちらの案がいいと思う。 用地買収、騒音問題、現空港周辺の高さ制限の問題があり将来性も期待できない。 拡張するのは無理だと思う。 24時間運用されている空港である福岡空港で空港能力を維持したまま滑走路を造ることができるかどうか甚だ疑問です。 空港敷地内にも埋蔵文化財は有ると考えられているのに調査期間や調査費を 示していないのはおかしい。 周回道路を必ず設置しないと周辺一般道路が混雑する。平行滑走路の二重化が前提だが、平行滑走路の二重化自体ができるかどうか疑問。 建設コスト面で有利であることは理解できたが、用地を買収するなり、もしくはさらに借地が増える場合、地権者との交渉が困難であると思われる。永久的に環境対策費や借地料を支払うことは、逆に未来に対して負の財産を残すこととなる。 用地買収期間や埋蔵文化財調査期間について具体的には何も書かれていない。他の空港事例から考えると短期間ではできないと思うので反対です。 市民意見交換会で増設案は現実的に困難であるという意見があったがどうか? 配布された資料を読む限り根拠も示されていて内容的に正しいと思う。現実的に困難なのに増設案を検討することに意味があるのか? レポートには事業期間が具体的に何年かかるのか一切試算していなかったが、市民意見交換会の資料では具体的事例から用地買収に40年、埋蔵文化財調査に26年かかる計算になるとあります。こんな半世紀もかかるような案と 他の新空港建設での期間(約20年)とを比較すると 増設案よりも新空港案の方が速くできると思うが、一体どんな計算をすれば増設案が新空港案よりも速いという検討結果になるのか? 他の空港事例で用地買収は上手いかわからないことはよく分かった。リスクが高すぎる増設案には反対です。 市民意見交換会の資料で昼間時間帯の有効活用ができないことや 滑走路処理能力が意図的に加算されていて実際は大幅に処理能力が小さいことが よく理解できた。需要予測にも対応できず騒音も拡大し安全性も低下し 用地買収などに半世紀もかかる増設案は対応策として全く不適当 だと思います。 現況内だけの拡張工事は無理がある。九州の玄関としての福岡市を外すことはできない。従って南側の田園を買収がよい。(南側道路は地下道とする) ・用地確保問題? 工事費から見れば明らかですが・・・? 地元の経済会を納得させて予算の少ない方を選択するには難しいかも・・・。 すでに都市高速などがあり、土土の確保がむずかしいのではないかと。 無理と思う。 増設を考えた場合、周辺の居住エリアに対して、どのような保障を行うのか、又、企業関係も多く、時間と費用が大きくなる一方のような気がする。反対である。 用地買収が困難なので増設案には反対です。 実現不可能なので反対。 3) 事業期間が長くなる問題 <用地買収期間の具体的事例> (「福岡空港の運用の高度化に向けた取り組みについて」より) >東側誘導路の直線化実施に当たって、>誘導路隣接部30、000m² の用地取得が必要となり、>平成6年から用地取得交渉を開始し、>平成12年にすべての関係者からの了解が得られた。>工事は、平成13年2月から行い、>平成15年1月23日に供用を開始した。福岡空港の南端の東側誘導路の直線化工事の際に 30、000m²(=3ha)の用地取得に 平成6年から平成12年の6年かかっている、西側配置(滑走路間隔210m)改良案の場合 6年×20ha÷3ha=40年 さらに用地取得前の住宅地図(平成5年)を見ると用地取得箇所の物件数は少ないので、市街地化が進んでいる空港西側の用地取得にはこれ以上の時間がかかる可能性もあります。 http://fukuoka-airport.sakura.ne.jp/web/img/pi-step4b.pdf 具体的事例からの計算で用地買収だけで40年かかる計算になるのに どうしたら新空港案の方が増設案よりも事業期間が長くなると想定されるという レポート内容になるのか意味不明です。客観的事実からも新空港案の方が増設案よりも事業期間が短いのは明らかであり、「新空港案の方が増設案よりも事業期間が長くなると想定される」という調査結果を出したインキ調査会社には今後福岡空港に関する調査から一切手を引かせて下さい。用地買収に40年かかる増設案では全く話にならないので増設案には反対です。 <埋蔵文化財調査期間の具体的事例> >下月隈C遺跡は福岡空港の滑走路南端部分に広がっており、>洪水対策の調整池建設に伴い10年近くを費やして >大規模な調査が行われた(福岡市埋蔵文化財センターより) http://www.city.fukuoka.lg.jp/maibun/hozon/2005.html 該当区域の面積は 360m×210m=75、600m²÷7.6haになります。西側配置(滑走路間隔210m)改良案の場合 10年×20ha÷7.6ha=26年 埋蔵文化財調査に26年かかる計算になります。なお現空港敷地内にも埋蔵文化財の包蔵地エリアが存在するので、さらに埋蔵文化財の調査に 時間がかかる可能性もあります。(福岡空港PIステップ4 PILレポート詳細版の72ページ「現福岡空港場内及び周辺の埋蔵文化財の分布状況」より) http://fukuoka-airport.sakura.ne.jp/web/img/pi-step4b.pdf 埋蔵文化財調査に26年かかるのでは 全く話になりません。埋蔵文化財調査に26年かかる増設案には反対です。 <他の国内空港の用地買収に関する事例> ・成田国際空港 反対闘争のため用地買収が進まず、開港から30年たった現在においても未だに全体計画は完了していない。・石垣空港 滑走路が短いため滑走路を延長するか新空港を造るか議論になり、(福岡空港よりも空港周辺の市街地化は進んでいないが)拡張は困難であるとの結論から現在新空港を建設中。・佐渡空港 滑走路延長のため地権者らと交渉を始めたが、10人の地権者から同意が得られず作業は進んでいない。・静岡空港 滑走路の延長上に高さ制限に抵触する立ち木や丘陵があることが分かり、地権者との交渉もできず 滑走路を短縮運用に変更したため開港が延期されることにな

意見分類			寄せられたご意見
			つた。 http://fukuoka-airport.sakura.ne.jp/web/img/pi-step4b.pdf 現在用地買収を行った国内空港の事例でもうまくいっていないのに 空港周辺の市街地化が全国でトップクラスの福岡空港で用地買収がうまくいとは 全く思えないので増設案には反対です。 6) 事業採択されない可能性がある問題。・滑走路増設案は一般空港の整備指針(案)を満たしていません。現在、調査が先行している那覇空港は、総合的な調査から構想段階へ進んでいます。構想段階PI実施計画案 http://www.dc.ogb.go.jp/Kyoku/information/nahakuukou/10_kyougikai/06.pdf の3ページ目に一般空港の整備指針(案)を基に作業を進める旨が書いてあります。一般空港の整備指針(案) >2-3.計画の妥当性 >①空港計画 >事業の必要性を構成する内容等に照らして施設の規模・配置が適切であり、所要の >空域及び飛行経路の設定、適正な就航率の確保が可能と見込まれる等適切な空港計画 >であること。また、将来の拡張性について配慮されていること。福岡空港PIステップ4 PIレポートの15ページには『更なる拡張は周辺への影響が極めて大きく、現実的には困難』とあることから、将来の拡張性について配慮されていません。>2-4.事業の実現性 >① 用地確保 >空港整備に必要となる用地について確保の見極めができること。〈説明会(10/6)での質疑応答(回答者は大阪航空局)> Q 名古屋空港や石垣空港は、拡張をせず新空港を建設することになりましたが、レポートにはそれよりも周辺の市街地化が進んでいる福岡空港で用地買収が可能であるかのような記載になっています。それでは、用地買収が可能である面積の基準は何haで、戸数は何戸かについて教えてください？ A 具体的基準はありません。少なくとも20haの用地が買収できない場合には、増設案は無理になります。以上の回答から、空港整備に必要となる用地について確保の見極めはできていないと考えられます。構想段階PI実施計画案には、『整備指針(案)が満たされなければ事業採択されない』とあり、滑走路増設案が整備指針(案)を満たす可能性は極めて低いため、滑走路増設案を選択しても事業採択されない可能性があると考えられます。 http://fukuoka-airport.sakura.ne.jp/web/img/pi-step4b.pdf どうしてこのような事業が実施可能かどうかについての重大な問題が一切レポートに載っていないのか疑問で仕方ありません。低レベルな調査会社には怒りを感ずし、低レベルな調査会社に発注した国には無理しすぎの計画と思う。反対。 増設にはムリがありそうなので。 現、福岡空港の利便性をそのまま残せ、かつある程度の処理能力を見込める案であるが、周辺の理解を得、かつ用地買収をはたして円滑に行えるか疑問である。 嵩上げ、パイロットの錯綜が心配。住宅地が密集して居りこれ以上やめよ。 用地買収に時間と費用が大きくなる気がする。用地買収業務は国が責任をもってやるのが条件となろう。その覚悟はいかなるものか？ ・用地買収、移転補償交渉の難航が予想される。開港が伸びる可能性が大きい。 無理でしょう。東那珂2丁目や榎田の買収は無理でしょう。特に東那珂2丁目は用地買収対象外の住民が猛反対するでしょう。自衛隊や米軍がすぐそばまで迫ってくるのですから。 騒音が西側に拡がるため、吉塚辺りの新しいマンション住民の理解が得られないと思います。したがって、滑走路増設案は実施困難であると予想されます。 滑走路増設案は、前提条件の平行誘導路の二重化すら 可能かどうか危ぶまれる状況なのに さらに困難な拡張を実行できるとはとても思えないので反対です。新空港案であれば技術的にも問題は無いので賛成です。 滑走路増設案は空港を運用しながら工事を行う必要があり工事が困難なので反対です。新空港案は工事が容易であるので賛成です。 滑走路増設案は工事期間中空港運用に支障が出るので反対です。新空港案は工事期間中空港運用に支障が出ないので賛成です。 国内線ターミナルビルのセットバックは不可能だと思うので 滑走路増設案に反対です。国内線ターミナルビルのセットバックの有無にかかわらず建設することができる新空港案に賛成です。 たちの条件はむづかしい。キケンすぎる。 今から民有地を買収するのは不可能に近く、成田のように強制執行が不可欠となる。現実的に無理だと思う。 諸問題が残る ①地権者の問題でいつできるか不透明 ・今の空港がせまいのに増設は無理がある 無理があると思います。たちのきの件はとくに無理では。 市街地の中で無理とも思われる計画になっている。当面の対策としてなら評価できる。 用地買収や埋蔵文化財調査などの不確定要素が多い滑走路増設案には反対です。用地買収や埋蔵文化財調査などの不確定要素が少ない新空港案には賛成です。 滑走路増設案では市街地での工事になり周辺に迷惑なので反対です。新空港案は大半が空港島での工事なので賛成です。 滑走路増設案は街中を深夜に数万台に及ぶ工事車両が行き来することになるので反対です。新空港案は昼間に工事車両が行き来するので賛成です。 用地取得がスムーズに行くものか疑問もある。 新空港案よりこちらを押します。元々九州自体が大きな地域でないのと、東京から離れているのをふまえて、あまり都会化しなくてもいいと思うため。周辺地域の住民への理解を得るのは大変かもしれないが、こちらで。 ただ、このおかげで立ち退きになってしまう人が居ること、反対の意見が出ることはまちがいないのでは？と思う。 現実的には厳しい感じがした。 新空港案に比べて自然環境への影響が少ないため、その点はよかったが、増設の際、住民の理解が得られないだろうと思った。 増設するにあたって、現空港の周辺写真を見ると、多くの施設があり、増設は大変だと思いました。 実際、現在の空港付近で工事を行って混雑をまねいたり、その後の成果も新空港案に劣るのであまりよくないと思う。 費用は新空港より少なくて済むが、工事に制約がかかるし、それにより工期も長くなってしまふ。また、新に問題が発生した場合にこれ以上の増設や拡張が困難であるように思う。 用地買収がスムーズにできればよいと思う。 福岡都市高速道路の接触の可能性や、改築時の混雑が大きくなるので、完成までの計画が大変なのでは？？と思いました。しかし、費用面、アクセス利便性を考えると、利点の方が大きいと思う。 地下鉄一本で行ける利便性は他の空港より優れていると思うので、そういう点では増設案に賛成です。ただ、用地買収は困難だと思うので、早期解決は考えにくいのではないかと。 配置案の表が大変見比べやすかった。滑走路増設は空港へのアクセス手段が変わらないので便利だが、騒音や工事におけるクレームが多くなるように思われる。 やはり費用がとても安いことが魅力的な特徴の一つであったと思う。しかし現空港の機能を維持しながら施行を行っていくのは、なかなか大変な作業であると感じました。現段階の公共工事の現状を考えると、費用的にこちらの方が現実的な気がする。 増設工事が周辺住民に迷惑にならないようにすべき。 ・工事期間中の離発着等への影響はどのようなものになるのか？ ・夜間工事などの場合、周辺住民などへの影響評価はどのように考えているのか？ 今のあの状況での滑走路増設はきびしいのではないかとと思う。 住民の移設、丘陵地の除去など(が気になる)。 西側配置の北側スタガーを解消することで、用地拡張面積や滑走路間隔(210m)は変わるのですか。 正直な意見を述べると、私はどちらかといえばこちらの案に賛成なことである。しかし、周りの建物や交通整備の大幅な変更が必要だというのがわかった。 ・拡張面積に含まれる物件の交渉がスムーズに進むとは思われません。 滑走路増設案は以下のように事業期間が長くなるので反対です。3) 事業期間が長くなる問題 <用地買収期間の具体的事例> (「福岡空港の運用の高度化に向けた取り組みについて」より) >東側誘導路の直線化実施に当たって、>誘導路隣接部30,000m² の用地取得が必要となり、>平成6年から用地取得交渉を開始し、>平成12年にすべての関係者からの了解が得られた。>工事は、平成13年2月から行い、>平成15年1月23日に供用を開始した。福岡空港の南端の東側誘導路の直線化工事の際に 30,000m²(=3ha)の用地取得に 平成6年から平成12年の6年かかっているの、西側配置(滑走路間隔210m)改良案の場合 6年×20ha÷3ha=40年 さらに用地取得前の住宅地図(平成5年)を見ると用地取得箇所の物件数は少ないので、市街地化が進んでいる空港西側の用地取得にはこれ以上の時間がかかる可能性もあります。 http://fukuoka-airport.sakura.ne.jp/web/img/pi-step4b.pdf 新空港案は上記のように事業期間が長くはならないので賛成です。 滑走路増設案は、以下のように国内の他の空港で現在と過去を問わず用地買収で問題が起きているのに 市街地化が他のどの空港よりも進んでいる福岡空港では他のどの空港よりも用地買収が困難であることは 明らかなので反対です。 <他の国内空港の用地買収に関する事例> ・成田国際空港 反対闘争のため用地買収が進まず、開港から30年たった現在においても未だに全体計画は完了していない。・石垣空港 滑走路が短いため滑走路を延長するか新空港を造るか議論になり、(福岡空港よりも空港周辺の市街地化は進んでいないが)拡張は困難であるとの結論から現在新空港を建設中。・佐渡空港 滑走路延長のため地権者らと交渉を始めたが、10人の地権者から同意が得られず作業は進んでいない。・静岡空港 滑走路の延長上に高さ制限に抵触する立ち木や丘陵地があることが分かり、地権者との交渉もできず 滑走路を短縮運用に変更したため開港が延期されることになった。 http://fukuoka-airport.sakura.ne.jp/web/img/pi-step4b.pdf 新空港案は、空港用地買収をする必要が無いので上記のような問題は起きることが無いので賛成です。 よく考えて、周辺との調整が必要。それに本当に必要であるかどうかの設問も。

意見分類			寄せられたご意見
			約20haの面的買収が必要となるが、可能なのか疑問。 騒音拡大の可能性は少ないとされているが、便数増加による心理的な圧迫感、不安は当然に高まる。以上の課題が解決する有効な対策があるならば、増設案に賛成。(積極的な賛成ではないが…) 福岡空港周辺過みつ化しているので難しい事もあるのでは。 ・140件の物件と5件の移設の交渉の難航が予想され、工事期間の長期化が懸念される。 ・現空港運用しながらの工事の可能性に疑問。 滑走路増設案は、以下のように将来の拡張はおろか用地確保の目途すら立たないので反対です。6) 事業採択されない可能性がある問題。・滑走路増設案は一般空港の整備指針(案)を満たしていません。一般空港の整備指針(案) >2-4.事業の実現性 >① 用地確保 >空港整備に必要となる用地について確保の見極めができること。<説明会(10/6)での質疑応答(回答者は大阪航空局)> Q 名古屋空港や石垣空港は、拡張をせず新空港を建設することになりましたが、レポートにはそれよりも周辺の市街地化が進んでいる福岡空港で用地買収が可能であるかのような記載になっています。 それでは、用地買収が可能である面積の基準は何haで、戸数は何戸かについて教えてください？ A 具体的基準はありません。少なくとも20haの用地が買収できない場合には、増設案は無理になります。以上の回答から、空港整備に必要となる用地について確保の見極めはできていないと考えられます。構想段階PI実施計画案には、『整備指針(案)が満たされなければ事業採択されない』とあり、滑走路増設案が整備指針(案)を満たす可能性は極めて低いため、滑走路増設案を選択しても事業採択されない可能性があると考えられます。 http://fukuoka-airport.sakura.ne.jp/web/img/pi-step4b.pdf 新福岡空港案は、以上のようなことがなく将来の拡張性もあり用地確保も目途が立つので賛成です。 以下から事業採択されない滑走路増設案には反対です。現空港における滑走路の増設案(西側配置(滑走路間隔210m)改良案)について 6) 事業採択されない可能性がある問題・滑走路増設案は『一般空港の整備指針(案)』を満たしていません。その為、事業採択されないことが考えられます。 http://fukuoka-airport.sakura.ne.jp/web/img/pi-step4.pdf 以上のようなことが無い新空港案に賛成です。 環境・用地等解決しなければならない点が多い。街中を飛行しているので怖く感じられる。 事業実現性の無い滑走路増設案に反対です。事業実現性の有る新空港案に賛成です。 施工困難な滑走路増設案に反対です。施工可能な新空港案に賛成です。 (「福岡空港の運用の高度化に向けた取り組みについて」より) >東側誘導路の直線化実施に当たって、>誘導路隣接部30,000m²の用地取得が必要となり、>平成6年から用地取得交渉を開始し、>平成12年にすべての関係者からの了解が得られた。>工事は、平成13年2月から行い、>平成15年1月23日に供用を開始した。福岡空港の南端の東側誘導路の直線化工事の際に 30,000m²(=3ha)の用地取得に 平成6年から平成12年の6年かかっているの、西側配置(滑走路間隔210m)改良案の場合 6年×20ha÷3ha=40年 さらに用地取得前の住宅地図(平成5年)を見ると用地取得箇所の物件数は少ないので、市街地化が進んでいる空港西側の用地取得にはこれ以上の時間がかかる可能性もある http://fukuoka-airport.sakura.ne.jp/web/img/pi-step4b.pdf 滑走路増設案に反対です。(「福岡空港の運用の高度化に向けた取り組みについて」より) >東側誘導路の直線化実施に当たって、>誘導路隣接部30,000m²の用地取得が必要となり、>平成6年から用地取得交渉を開始し、>平成12年にすべての関係者からの了解が得られた。>工事は、平成13年2月から行い、>平成15年1月23日に供用を開始した。福岡空港の南端の東側誘導路の直線化工事の際に 30,000m²(=3ha)の用地取得に 平成6年から平成12年の6年かかっているの、西側配置(滑走路間隔210m)改良案の場合 6年×20ha÷3ha=40年 さらに用地取得前の住宅地図(平成5年)を見ると用地取得箇所の物件数は少ないので、市街地化が進んでいる空港西側の用地取得にはこれ以上の時間がかかる可能性もある http://fukuoka-airport.sakura.ne.jp/web/img/pi-step4b.pdf 滑走路増設案と異なり用地買収が不要な新空港案に賛成です。 工期に関して大いに疑問！ 用地確保はめどがついているのか？ 現空港を運用しながら、R/Wを増設することが、可能なのか、疑問。 「約7年」の後期中、かなりの混雑が予想されるのでは。 増設が可能なのですか？私は玄関峽を考慮すると無理ではないかと思います。但し可能なら、是非今の場所の増設を希望します。 増設の工事によって、周辺の交通じゅうたいが気になります。 騒音が激しいし、説明会(10/6)での質疑応答で『PIレポート5、6ページの滑走路処理容量について、増設案は国内線側の平行誘導路の二重化を前提としているのでしょか？』という質問に対して『二重化を前提にしています。』と国土交通省の人が回答していましたが、元福岡空港次長は『福岡県警から周回道路を必ず設置するように指導されているので周回道路は必ず設置している状態にしないといけないです。』とのことなので、現状でターミナル前が4車線で周回道路が2車線の合計6車線は無いと車やバスなどの状況から対応困難であるのに合計6車線を確保することができない平行誘導路の二重化を行うことは現空港敷地内だけでは不可能であることは明らかであるhttp://www.fukuokakuko-chosa.org/info1/step01/pi_step01_4-3b.htmlので実現性の無い滑走路増設案に反対です。騒音が無いし、他の国内海上空港の建設事例と比較して事業費や規模なども特に過大であるとは言えず、また、事業期間(工事期間を含む)は他の事例から推測して20年以内での開港も可能であると考えられるhttp://fukuoka-airport.sakura.ne.jp/web/img/pi-step4b.pdf新空港案に賛成です。 危険性と無理があると思う そもそも買収や工事が無理 着工したは良いが出来ませんでしたとはならないでしょうね(成田空港みたいに用地買収がうまくいかないと) 今の空港はこんなに街の中にあるのに、そんなに簡単に広げられるのでしょうか。用地買収が大変な事は行政の人はよく分かっているのではないですか。見通しがつかない事業は進めるべきではないと思います。 用地買収などの点もあるが、今の現状の空港のままでいて欲しいと思う。こんなに空港から都心へ向かうための交通アクセスが豊富にあるのはなかなかないと思うからだ。 福岡空港の滑走路増設をするのは、今のままでは難しいのかなと思いました。 すでに空港の周辺住民に悪影響が見られる状況みたいなので、滑走路増設となるとまたその工事などで、周辺住民とのトラブルになりかねないため、私は増設案については、あまり賛成ではない。 これまであのような場所に空港があるのを不思議に思っていました。まわりには住宅地があり、空港のまわりは家や建物でひきつめられている場所です。どうやっていくのかと今回の増設案はとても興味があります。 配置案が分かりやすく表と図でまとめられていて、私たちが比較する上で非常に分かりやすかったです。私はどちらかというと新空港案よりも、滑走路増設案の方がいいのではないかなと思いました。(実現性・経済面・住民の意見も考慮して) 周辺住民や立退きの方への具体的なケア。 こちらの方が手間はかからないのではないかと思います。しかし騒音などを考えると現空港の周りに住む人の意見がもっと重要になるのではないかと思います。 もし私が空港近くに住んでいて、増設するからどいてくれと言われたら嫌だなと思います。これまで騒音等も感じてきただろうし、にもかかわらず住み続けているということは何か理由があると思うので、その人達に気持ちを考えるべきじゃないかと思います。 用地買収等に対する空港周辺地域の住民がちゃんと理解できるようわかりやすい説明が必要だと思います。 周辺とか家がなくなる人への対応をもっと明確にするべきなのではないかなと思います。 用地買収が難航するかもしれないというのが気になった。増設してお金を使うほどの利益はそんなにあるのか。 西側配置改良案はほとんどの面でいいものだと思う。ただ、増設工事をしている間も空港開港していると思うので、事故とかあったときは危険だと思う。 増設工事中の離発で問題がおこるのではないかなと思う。 市街地なので難しそうです。 新空港案よりもかなり少ない費用でできるのはいいと思います。しかし、増設となると今の空港を運用しながらの工事となるから、やはり何らかの影響が少しはでるのではないかなと思います。 土地を獲得するのに難航し、時間がかかりすぎると思います。 滑走路を増設するのであれば、その間空港は閉鎖するのですか？それとも飛行機の離発着を行いながら増設するのですか？ 現在の運行を続けながら工事をするのは、働いている側にも利用者側からしても様々な障害が生じるように思う。 用地買収や高さ制限は近隣住民に理解されなければどうするのか、またどのように理解してもらうのか聞きたい。 土地を確保するのに期間が長引けば、短期間では難こうしう。 現状では滑走路増設に伴う住民の移住を余儀なくされるので、あまり賛成しかねない。だが、移住先の補償をちゃんとしてくれるなら新空港案より賛成である。 新空港に比べると、初期投資が小さくて済むというのは経済的な面から見れば良いが、拡張用地の確保や借地料の支払いの継続などの面が気になった。 大変そうなイメージが大きかったです。 周辺住民の方に動いてもらうにあたっては、マンション等の住居を用意したりするのですか？ 今現存の福岡空港からして土地柄などの事情も含めまして、滑走路増設案は困難なのではないと思います。 滑走路の増設をするだけでも周囲への細やかな気配りをしなくてはいけなないので、とても大変だと思った。

意見分類		寄せられたご意見
		滑走路増設に反対、新空港に賛成。 詳細版の26ページに、滑走路増設工事の工程表がありますが、の中には、埋蔵文化財調査が入っていません。現空港内でも、埋蔵文化財調査は必ずあります。 全体の工程はこうなるはずです。 ①拡張用地を買収、買収完了地点から順次埋蔵文化財調査 ②西側拡張用地で河川の付け替え、調整池の移設 ③米軍施設や貨物ターミナルなどをセットバック ④西側新誘導路部分の埋蔵文化財調査 ⑤西側新誘導路を整備し、現西側誘導路から付け替え ⑥西側新滑走路(現西側誘導路)部分の埋蔵文化財調査 ⑦西側新滑走路を整備 拡張用地内は買収次第、順次やるからいいとしても、④、⑥の埋蔵文化財調査の分が完全に抜けています。工事期間も、あと2～3年は長くなるでしょう。トータルの工事期間は10年程度になりそうです。 滑走路増設の欠陥を隠そうと必死なようですが、騙されませんよ。 ○処理容量がたったの1割しか増えない ○容量が増えたと主張すれば、騒音問題が大きくなる ○騒音問題を解決(アセスを突破)するためには、多額の補償費が必要 ○用地買収に何十年もかかる(南東側誘導路直線化でさえ、買収に7年もかかっている) ○仮に用地買収が出来ても、たった20haの拡張では空港能力は向上しない ○20haをはるかに超える買収を行うためには、さらに何十年もの歳月が必要 滑走路増設など、もう、諦めなさい。 実現不可能。 増設できる土地があるかどうか、問題のような気がいたしました。今の福岡空港がとても利便性が高いので、滑走路増設案に賛成なのですが…。やはり騒音問題が個人的に気になります。 無理、危険。止めた方がよい 今でも手狭な所にもう一本滑走路は難しいと思います 無理がある 増設案は無理がある 計画的に無理があり、危険である 無理がある。止めたほうがよい 用地を買いとるのが大変だと思います。 資金が入ったとしても近隣の住民が増設案に納得しなければ空港の完成は遅れる。 問題点はこれだけかなと疑問に思った。現在、空港が混雑している中で、さらに工事を開始するとすると、空港運営と工事で両方とも効率が悪くなるのではないか。工事が始まると、ただでさえ交通が不便な空港周辺がさらに不便になるのではないか。決して短期間の工事ではないので、市民に対する影響を調査して欲しい。 滑走路増設をした場合には、用地買収や環境対策についてはこれからどうしていくのですか 周辺住民の方とよく話し合ってきめていかないといけないと思います。滑走路を増やせば便利になると思います。 借地料など費用がたくさんかかるので大変だと思いますアクセスは便利ですが用地買収など問題があり新空港の方がよいかもしれませんが今までの土地がもったいないので間も利用した方がいいです。 滑走路拡張は現空港の最大必須要件である。困難なことは当然であるが、英知を出して解決してもらいたい。 増設地をすべて買収できるか不安。 拡張は無理 ○○ 増設そのものが無理 反対!! 増設案は無理がある 拡張は無理、無駄。だめです。 拡張は無理がある 増設案には無理がある 増設には無理がある 増設には無理がある 増設は無理がある 拡張は無理。ダメ 用地買収ができないでしょう。市街地で大規模な用地買収など無理です。賛成か反対かと問われたら、もちろん反対です。 非現実的、実現困難、だから反対。 なぜ騒音コンターがないのか？ 騒音コンターを見せられない、これは滑走路増設案が非現実的であることの証明である。 滑走路処理容量は増やせない。対策になっていない。数年で実現できれば対処療法にはなるが、実際は用地買収に何十年もかかるだろう。よって、選択すべき案ではない。 実現可能性がきわめて低い、だから案にならない。アウト。 無理。 実現できるなら賛成してもいいが、実現できないから滑走路増設には反対。 問題が多すぎるので反対！ 1. 滑走路処理容量が増えない、2. 騒音が悪化する(滑走路処理容量が本当に増えれば)、3. 事故の危険性が高まる(滑走路処理容量が本当に増えれば)、4. 市街地をズタズタに破壊する、5. 用地買収が難航するのは必至、6. 空港面積が絶対的に不足 滑走路増設に伴う用地買収面積は当初の予定より非常に少なくなった。しかも用地は個人の私有地より社会的責任のある企業用地が多い。用地買収もスムーズに運ぶと思われる。逆に、新空港のアクセス鉄道や道路の用地確保は、個人の私有地がほとんどで、用地買収は難航を極めるものと思われる。滑走路増設が現実的な案だと思われる。 空港へのアクセス等の利便性や経済性を考慮すると、現実的な提案であると考えます。必要用地の確保など不安定な問題はありますが、公共施設としての必要性から土地収用などの手法を駆使し、確実な整備を行うことで、時間的にもスムーズに拡張できるのではないかと期待します。
	7.その他	
	654 件	概ね妥当と思います。 増設は裁判を起こすことになっても絶対反対。 新空港のつなぎであれば小さい費用を考えるべき。 特に問題がないと思う。 賛成。 増設案でOK。 現空港に力を入れて検討してほしい。 新空港案よりましである程度。 現状の拡大でよい。 必要と考える。 必要となればこのやり方でよいと思う。 増やした方がいい。今できることをできる範囲でしないときりがない。 どんなふうになるかはよく分かった。 現行の増設案が良いと考える。 福岡空港場内の駐車場料金は1日2400円 安くしようにも、駐車場を増設しようにも、「地元協議」が必要で、周辺駐車場経営者(空港地主が多い)の許可が要するため実質的に不可能 周辺駐車場経営者の意向で、「高く」「少なく」せざるを得ない。サービスを向上したくてもできない空港のままでいいのでしょうか？ 増設について、効果があることがわかりました。 一番現実的かと。 賛成 県北部全体を考えて必要なら可 よいと思う。 年に2回位利用します(旅行で)。高速バスが通っていてとても助かっております。大賛成です。 反対です。現行でもそんなに困っていないのが利用者の気持ちです。 この案で充分。 これが最もよい(現状では)案と思います。

意見分類		寄せられたご意見
		賛成。
		必要なし
		強いと言うなら増設すべき。なぜそこにあるのか、いつからあるのか、まずはそこにあるものとして考えていきたい。いまある地面の空港が概念的、物理的に利がある。
		この方が良いと思います。
		本案でよい。
		賛成。
		現空港の滑走路増設に大賛成。
		西側配置改良案に賛成です。
		必要なし。(羽田空港と比べると、まだまだ余力あり。今後需要低下も考えられる。)
		必要なし。
		現在の空港で増設案に賛成。
		賛成します。
		良いと思う。
		地下をもっと有効に利用すれば良いと思います。
		増設の方がよい。
		1. 既存の施設を利用できること
		以上の事から増設案に賛成
		おおむね分かった。北九州空港と組み合わせることで満足できる。
		必要なものは増設する方向で問題なし。
		案に対する航空会社の運行保証便数を求める。ただ、この案は元の航行がある分、ハコの無駄になる恐れが小さい。
		反対。
		こちらの方が現実的である。
		是非進めてほしい。
		増設には少し納得出来ます。
		増設案は前回問題になった時(新宮沖案移設)には検討されなかったのか。あの時出ていれば・・・増設案で推進されたのでは？
		空港滑走路の嵩上げという画期的な考え方に驚いた。国交省のこの判断のすばらしさに敬意を表します。
		現在の滑走路を再検討し、現在位置での存続を望みます
		拡張なんて無意味だよ 街があそこまで迫ってきているのに・・・
		今の空港の問題点を解決できる案とは言えない。 反対。
		滑走路増設案では何の解決にもならない。 反対。
		滑走路の増設は必要かと思えます
		周辺部を買い増して、増設が現実的。
		土地買収ですむのならば是非！
		現状では、増設が良いと思われる。
		その場限りの対策にすぎない。問題の本質がわかっていない。
		特になし。
		滑走路増設案に賛成。
		読みが甘い！
		必要ないのではないか。
		いずれも中途半端。
		1.5mの差で盛土が必要なのか？飛行機ってそんなレベルで飛んでいるのか。
		不要
		無駄な案
		賛成。
		是非こちらを進めてください。
		賛成します。
		よい案だと思う。
		賛成！！
		想定可能な選択肢の中では最も妥当性のある案と思われる。
		賛成。沖合に作らなくても既存の空港の使用がよいと思う。
		賛成。
		良い。
		将来に考えてもありません。
		空港問題は、政治にかかわる人たちの自己満足のための公共事業の一つのような気がして白けた気分です。
		恐らく、それらの人々の目的も結論もすでに存在していて、いつかはそれでまとまる？
		増設案がベストだと思う。
		土地
		賛成。
		相対的に考えて、良いと思う。
		将来に考えてもありません。
		反対。
		賛成です。
		概ね賛成！
		改良案をより進展させれば良いです。
		現空港の滑走路増設は止めるべき。
		滑走路増設案は反対だ
		現状、総合的に考えて選択はこの案しかないと思う！
		<百歩、いや千歩譲って、新空港案にするとしても現状の新宮・三苦沖案は空港機能と事業費のみしか考慮していない最悪の案です。>
		これがよいと思います。
		良いと思う。
		必要ではない。
		佐賀県から利用する場合、可能なら増設案が望ましい。
		この案の方に賛成です。
		現実的な案だと思う。
		良いと思う。
		増設は必要と思う。
		×
		反対でもない。
		増設はしかたがないと思うが移転は反対。

意見分類		寄せられたご意見
		良いと思います。
		賛成です。
		現在、思案中。
		色々な案があるが、ベストではないか。増設案が良いと思う。
		増設して使用出来るものは大事に使ってほしいと思います。
		大賛成です。
		これが良いと思う。
		現在のままでよい。日本のために。
		反対です。
		切に希望します。
		新空港の建設の7,200億を投入せず、現空港2,000億の差額を福祉・教育・高齢者対策及び景気対策に回すことを望みます。
		OK。
		良いと思う。
		賛成です。それに伴い道路を増やしてほしい。
		現在の空港の拡張を考えた方が良い。
		これにすべきと思います。
		必要と思われる。
		今までで良い。(増設案に賛成)
		しない。
		あと1本つくる。
		現在のままでよいと思います。増設の場合も現在の場所でもよい。
		福岡空港の利点でもあり個人的には増設案を進めてもらいたい。
		増設案は違う場所に新たに出来るより、分かりやすいのでよいと思います。
		不要
		今あるものを使うことがいいと思います。
		増設で良い。
		いいことだが、それに伴ってどの案かもっと調べたい
		反対します
		絶対この案でやるべき。
		必要
		増設案に賛成 住民に気を配り
		増設案よい。
		賛成。
		今まであったものだから、増設のほうがいいような気がする。
		これ以上の滑走路は不用だと思う。
		お客一人一人が安心して着陸できる滑走路をいかしてください。ハイジャックや墜落のないよう、お客様に思いやりをお願い致します。
		是非実施して下さい。
		賛成。できるなら、こちら。市民に愛される空港に。
		現状で良い！
		本当に増設も必要か疑問！
		現段階で不便さを感じないので増設の必要はないと思う。
		抜本的な解決にはならない。
		・現状の空港の有意性をもっと重視すべきである。
		比較はわかりやすい。自衛隊を芦屋へ移転の検討はないのか？米軍も利用しない等で便数が減となる。
		賛成。
		借地料について、どうして公用収容できないのか不思議です。
		福岡空港の増設は現在の所に(滑走路を延長してほしいものです)。
		賛成。
		賛成。
		賛成。
		中途半端にやることは好ましくない。
		増設には反対。
		根本的な解決にならない。
		不用！
		とりあえず新空港案を計画するにしても増設が必要ですね。
		増やしてほしい。
		ムダ。他の空港使え。
		今までどれだけムダに空港作ってるのか、よく考えろ。
		都市高や道路に影響しない事が利点だと思いました。
		可能な限り増設で対応して欲しいと思うのが県民多数の意見と思われるが、県民が増設案について、どのような意見を持っているか現段階で分かる範囲で構わないので書いて欲しかった。
		この方式に賛成です。
		この案が最良。
		滑走路増設案・新空港案、これらの具体案は一応凍結すべき。
		短期間の増便に対する対応って感じがする。
		賛成。
		増設案には賛成です。新空港を作る事より地下鉄(国際線)の整備をお願いしたいです。
		現実的な案だと思います。
		賛成。
		せめてこのくらいまでは・・・と、しつこく納得させられる人も多いでしょう。ただ、前提としている右肩上がりの利用客数増加は計画のために作られた数字のようなもので、これが実数になるとはとても考えられません。ので、中々多数意見になりにくいですね。
		いらない。土地を持っている人が困る。
		いらない。
		実行の可能性大。
		ある程度は評価できると思う。
		私は滑走路増設案には反対。ぜひ新港新設をお願いします。
		現地で増設を検討すべきだ。
		増設案に賛成である。
		反対。
		増設案が望ましい。

意見分類	寄せられたご意見
	増設すると便利になると思います。 4000m滑走路 2つ ・土地を買収して、借地料をなくすべき。 ・増設案に賛成です。 土地の持主の人は土地を国に寄付して下さい。 こちらでいい。 おおいに賛成 現況にて増設に賛成。 ・今以上にたくさんの人に福岡を市ってもらえる。 今の場所でやむを得ないなら増設し、何もしないでよいならそれが最もよい。 賛成。 滑走路増設には反対。 いや、出来たら最初からしていると思うから物理的にふかのう。 現空港の所に作るので、混乱を避けることができ、いいと思う。 今、滑走路の数が足りていないのなら増やせばいいと思う。 早急に対策をうたなければならない場合は、こちらの案をとったほうがいいと感じました。 現実的に困難と思うのであるなら外してもいいと思う。 他の空港との連携が困難だということになると、滑走路増設が1番現実味のあるように感じました。 滑走路が増えたくらいでは変化が分かりにくいと思う。 再検討すべき。 現実的にこちらの方が実現可能だと思う。 新空港案よりは現実的かつ有効と思われる。 妥当な案だと思います。 抜本的なこととして新空港案が良いので意見はない。 旧席田農協及び上月隈周辺が一番望ましい。現在使用している滑走路は63年近く使用しているので限界！！滑走路が泣いている。 一番優位と思われる。 現状では、ベストな選択です。 ちまちました小手先だけの理論を弄ばないこと。 検討に値する案だが、現状のままで良い。 反対。 賛成。 賛成します。今のままでも可。 どーでもいい。 国際線ターミナルを反対側に新設した経過が不明。自衛隊を他空港に移設しなかった理由(特に政治的判断のミス)が明記されていない。 賛成。 反対。 “今”の福岡空港に増設してほしい。 滑走路増設案に賛成します。 増設で十分ではないか。 現在の場所に1本増設出来るのであれば、それが良い。 本案に同意。 新空港案より現実的と考えます。 ただ、周辺住民の方の意見はどうなんでしょうか。 いいとおもう 現在の空港を拡充させる方向で進めて頂きたい。 自分達が利用するには今の滑走路に増設した方が便利だと自分で思います。 あまり考えた事がないが、今のままで良いような気がします。 存続を願いたい。 必要だと思う。 個人的には増設案に賛成です。 拡張増設。 月に1度空港を利用していますので増設案に賛成です。 今のところで良いです。 ○ 管制官は大変かもしれないが、こちらの方がいいと思う。 ◎ 反対。 賛成。 私個人の意見としてはこの案のほうに賛成。 基本的に増設案に賛成の立場。 反対！ ○ 今のままで増設にさんせいです。 賛成。 この資料の通りなら増設案がよいと思う。 増設については賛成です。 とりあえず増設して需要があれば新設というのはいかがでしょうか？ 増設は大変良いと思います。 増設で何とかなれば・・・と思っています。 概ね賛成。現在の空港を拡充し、新空港は建設すべきでない。 増設する前に外の国(ヒースロー空港)など滑走路が少ないにもかかわらず、1日の便数が多い空港との比較が必要なのではないですか？ 将来的にも滑走路増設案で良いのではないか。 どちらかと言うと、新空港案よりは滑走路増設案の方がいいと思います。 特に必要ないと思う。 いいと思います。 今まで利用してきたので、そのままだが使いやすい。 将来的に考えて問題発生するのではないか。 当面の対策としてこの案を支持。 増設の必要あれば必ずしも反対はしないが、現状の空港を活かしてほしい。 増設に賛成。

意見分類	寄せられたご意見
	こちらに賛成です。
	増設で十分だと思う。
	賛成です。
	・世界的に利用しやすいと思う。
	増設がよい。
	(理由)そのまま使えて便利。
	ある空港をいかして増設した方がよい。
	ベターな選択。
	増設案が良いと思う。
	適当でない。
	増設は良い。
	これが一番妥当だと思います。
	本当に増設が必要なのか疑いを持っている。他の場合もそうだが、「聞きたかけん」と言って聞いても聞く耳がないように思える。
	2案にしぼるべき！！
	大変よく検討され納得ができる案です。
	自衛隊の移転を検討すれば、滑走路を延長できると思います。
	現在ある施設の有効利用が一番。
	この案が一番良いと思う。
	賛成です。
	・地権者は丸儲け？
	滑走路が増設可能ならそうすべき。既存のインフラは活かすべき。
	公共の利益のためですから、多少の私権の制限はやむを得ないのではないのでしょうか。
	大反対。何ら問題を解決しないばかりか、問題を大きくするだけである。百年先に禍根を残すものである。
	新空港と現空港の増設についてはよくわかった。
	前原市民として反対します。
	私にとっては望ましい案である。
	よかった
	滑走路を作ることはとても良いことだとおもう。
	人口の多いところなのでなにかと問題が残るのが何とか解決の術を見つかるのか？
	自分はとても役に立つと思い、とてもいいと思いました。
	そのままで充分なのは？無駄だと思う。
	賛成です。
	しなくていいと思う。
	いいと思う。
	よかった。
	よかった。
	周辺地域の理解をとりつつ少しずつでも進めていくべきだ。
	現状をあまり改善できないが、その分デメリットが少ないので私はこの案がいいと思う。
	よかった。
	いいと思います。
	私は今まで一度しか福岡空港にいったことがないが、もし必要なら、自分の知らない所で新しく作られていれば良い。
	増設すべきだと思う。
	いいと思う。
	長所が少ない。
	増設についてはこのレポートの内容でいいと思います。
	みんなのためになるならいいと思う。
	有用かと。
	集中して管理する点では有利だと思う。
	いいと思います。
	いらなと思う！！
	法律等によってあまり良いとは思わない。
	増設したほうがいいと思われます。
	滑走路が増えたら人が多くなるならいいと思う。
	今後のことを考えると反対。
	良い。
	どんな影響が周辺にあるのか、具体的な説明がない。
	現空港の処理能力が限界に達していることは、レポートを読む前から肌で感じていた。ダウンウインドレグからファイナルアプローチにかけて、3機ほど連続している光景を何度も見ているためだ。離陸機も何機かホールドしている場合もある。従って、離発着に伴うペイロードの面からも、増設滑走路を着陸優先として運用すれば、現滑走路を離陸優先として利用することができ、処理能力を向上させることができると考える。
	できるなら増設の方向でどうにかなるなら考えてほしいです。
	賛成。但し現空港に限る。
	・ない(不賛成)
	賛成。
	妥当だと思われる。
	現在の使用のひん度がわからない？なるべく増設にした方が良くと思う。
	くわしくわからない。
	必要なし。
	増設案に賛成。
	とりあえずOK。
	良い案だと思う。
	できれば滑走路増設を希望します。
	わからない。
	大賛成！！
	賛成です。
	いらな。
	増設。
	慣れ親しんでいる為、空港は今の場所が良い。
	それでいいです。
	反対。その場しのぎ。
	こちらのほうが総合的に考えて良いと思う。

意見分類		寄せられたご意見
		効率性を考えて多くの人が使いやすいものにしてほしい。 増設にしてもそれ以上は不可。 増設案は賛成です 増設改良案のような恥ずかしい空港は嫌です。世界一恥ずかしい空港として世界の笑いものになるので増設には反対です。 増設案反対。 設備整備だけ 先にして置いて 必要な時にコンクリートで埋めて滑走路を増設すれば良い。 いらないと思う。 ・問題が複雑になるだけ。 増設案は反対。 ・パッチワークで本当のインフラが維持出来るのか。 ・パイロット不足の中で、システムで離着陸が大切 ・飛行機の高システム対応出来る空港である必要がある。 こんな計画ではない方がまし。 子供たちのためにならない。反対。 現空港での増設が最も合理的である。 一見良さそうに見えるが無理があると思う。 どちらかと云うと賛成。④計画時は人口増を見込むが実行段階になると人口は減になる(市営地下鉄七隈線を見てみる) 西側配置案が良い。増設でいくべし。 あまりにも福岡空港問題は長すぎる。中部国際空港を見習ってほしい。 間に合わせ的な案ではないのか、との印象が強かった。 意味なし！ 反対です。 嵩上げ案とんでもない案 反対 一番良い案と思う。 ・増設案に賛成 ・現空港の施設(国内・国際線ターミナル等)を活用すべき。 ・移設・移転が少なく、社会的インフラも活用できる。 滑走路増設案に反対。新空港案に賛成。 「業績減・・・」なる美名の下に隠れて大企業に奉仕すべきではない。 ・子供達に残すのはしのびない 他の方策を考えるべきであり反対です。 反対。 賛成 現実的で、この案を指示します。 整備をもっとして、はっきりわかる走路を作るようにしてほしい。 空港南側の県道をさらに南方へ移転し延長できないものですか？ 不要。 ・一時しのぎにすぎない ・現在の施設、インフラも有効活用出来る。 一番良い方法だと思う。 生来の事を考えた場合は、いつれ移動しなくてはならない時が来ると思います。 現時点では、1番現実味があるとは思いますが。 増設で済むなら賛成です。 賛成 基本的にこの案が良いと思われる。 どちらかと言えば、増設。 利用者として賛成。 対外問題ないと思います。 新空港案より良いと思う。 新空港案よりいいと思う。 賛成。 有効策とは感じるが、抜本的な対策とは思えない。 増設案は基本的に反対。 こちらで進めて欲しい。 国際線ターミナルが無駄になるので、増設案の方が良いと思う。 ・現実的でリスクが少ないと感じる。 できたら増設で進めてほしい 今の空港を利用し増設の方が良いと思う OK 現実的な対応と思います。滑走路増設と合わせて鳥栖等のトラフィックが有利な場所でのハブ空港と組み合わせるのが良いのではないのでしょうか。 私達の税金を空港以外の福祉や庶民の生活のためにもっと有効に使ってほしい。 今の場所で広げる事が出来ればその方がいい。 良いと思う。 賛成です。 今の場所で増設まで行う。それ以上は行わない。 将来性を考えれば増設以外に選択はない。関西や関東の現状が全てをあらわしている。 ・現空港の滑走路増設で対応してほしい。 滑走路増設に賛成です。 可能ならしてほしい。 良いと思う。 現空港に滑走路増設案でよい。 賛成。 必要ならば賛成。 一番可能性あり。 周辺施設 増設して便利になったら良いと思います。 ややきつい印象がある。 現状の問題点の多くを継承してしまうので、こちらにはあまり共感できなかった。 高速道路の存在などによって、2本目の滑走路にはかなり規制がかかるそうだが、中途半端に拡張するなら、思い切って新空港を作った方がいいと思う。

意見分類		寄せられたご意見
		長期間使われるものなら、思い切って空港を拡大し、都心隣接の新しい空港を目指してもいいと思う。
		現在の空港は街中にあるため、この案は対処療法的でしかないと思う。
		滑走路増設案の方がお話を聞いて良いと思いました。
		賛成。基本的に今の空港に+αなら良いと思う。
		増設の際、近隣の住民の反対があると思いますが、現状を伝えれば納得して頂けるのではないのでしょうか。
		増設は賛成である。
		国家権力で立ち退きさせて下さい。
		滑走路の増設には時間と費用がかなりかかるが、実際にその工事が完成して使用できるようになる頃には、自分たちが社会の中心となる年代なので、人事ではないと思った。
		今の福岡空港を活かして増設することはいい事だと思います。
		賛成。
		福岡空港が便利になるのはいいけど、今のままで充分満足しているの、そこまで増設する必要性もないかなあ、とも思った。
		さらに空港が多く使われるようになると思うので、いいと思う。
		私はこちらの案がいいです。海を埋め立てる案は納得できない。
		国内線を動かすと、周辺も大きな影響を受けるのではないかと思います。増設するのであれば、国際線を動かした方が良いと感じます。
		賛成。
		・もう少し都心から離れていけばベストだが近すぎる。
		基本的には反対、だが新空港を作る案よりはまし。
		無理があると思う。
		賛成
		必要なし
		大反対
		いらない
		国内線ターミナルが混雑する滑走路増設案に反対です。国内線ターミナルが混雑しない新空港案に賛成です。
		新空港だけは絶対に反対の人たちが深く検討もせず支持する滑走路増設案に反対です。他の方策も考慮したが新空港しかないとの結論に至り新空港を支持する人が多い新空港案に賛成です。
		現段階の個人的な意見としては、こちらの案の方が良いと思う。しかし、」地方分権などの流れの中で、今後も国が管理・運営するのか？という疑問はある。(国際的な空港に入ると思うので、国の管理の残る可能性は高そうだが…)
		新空港を作るので増設は必要ない。
		西側で良い。
		西側に1本
		一番妥当だと思います。
		これ以上絶対反対
		反対。家庭と同じです。現状にて考えるべきです。新しく良いものではない！
		反対
		2の案に賛成します。便利。
		反対。無理がある。
		やり方はわかった。
		反対
		いいと思う。
		出来る範囲内で
		あまり意味ないと思う
		現空港を利用しての増設に賛成しています。
		賛成
		何を目的とする利用が多いのか？
		Market Researchが不明なので回答できかねる。
		ベターである
		どちらの案とも言えない
		滑走路増設案に賛成いたします
		増設で済ます問題ではない。
		概ね、賛成です。
		滑走路増設案に賛成致します
		増設は必要と思うが、新設案の方が良いと思う
		希望します
		作るべきでない
		OK
		とても良いと思う。
		賛成。
		しなくてよい。
		どうしても必要ならば増設でいい。
		こちらの案で十分である。
		現実的な案だと思う。
		4000×70
		大変いい案、伊丹でも2本の滑走路を利用しており参考にすべき。
		現状、一番合理的と考えられる方法だと思います。
		国内のみであれば、増設案でよい！
		西側増設を望む。地権者から早く買い入れる。
		大賛成。
		滑走路増設案がよい。
		今ある場所を利用してつくったほうが、いいと思います。
		増設案に賛成。
		増設に賛成。
		良い案だが、市内に近すぎる。
		こちらでよろしいかと
		賛成
		可能な限り、現在の場所を使用していく方向で検討して欲しい
		大反対
		特に必要ない(新空港建設ありきでの資料は作るべきでない。公平・公正に作る。)
		新設、増設を前提の案自体無理が有る。戦後の世界の歴史を振り返ったら(特に経済)この案が出ただけで変だ。
		これ以上便利にしなくても良い

意見分類		寄せられたご意見
		現状で良い。賛成 内容は良く分かりませんでしたが、良い考えだと思いました。 増設するならば、空港内も増設してほしい。せまいし、保安所も少なく不便。 住民の意見が一致するならば(賛成の意見)。 PIレポートの通りに。 今は、この滑走路増設案が一番合っていると思う。新しい空港を作ったとしても、いずれ滑走路は増やさないといけないだろうから。 説明を受ける前からこちらの方が良いと思っていた。 用地買収でちゃんと住民説明などを開いて納得させる気で話し合してほしい。 増設案が一番妥当な案だと思う。今後の空港の利用状況を見て慎重な姿勢で臨んでほしい。 だめ こちらのほうが比較的に良いと感じた。新空港よりも今の良さを活かせるので。 わざわざ都市を開拓して増設する必要ない。 増やすべき。 あまり現状から変わる実感がしない。 使用しないのでどちらでも 必要なし 増設案を採用すべき 賃貸料は生活の本である。新空港は、建設会社及び財界人の見栄としか言えない。 滑走路増設案に賛成 当案を支持します 当案を支持します 「滑走路増設案」にYES!! 新空港を作るより、現状のままで良いと思います。 よく分からない 滑走路増設案は、騒音が増えるし北九州空港の利用者がますます減るので反対です。新空港案は、騒音が減るし北九州空港の利用者が増えるので賛成です。 北九州空港の利用者が減るし騒音が酷いので滑走路増設案に反対です。北九州空港の利用者が増えるし騒音が無いので新空港案に賛成です。 なぜ土地の買い上げが出来ないのかが不明。 佐賀空港の利用者が減るし騒音が酷いので滑走路増設案に反対です。佐賀空港の利用者が増えるし騒音が無いので新空港案に賛成です。 滑走路増設に反対。新空港に賛成。 滑走路増設など無理、新空港を選択すべき。 今後のためにも新空港を作った方がいいなと思いました。 滑走路を増設することにより、投資の問題やアクセスの良さが新空港案よりも魅力的だと感じたが、やはり新しく空港を開設の方が将来性があると思うし、周りの人々(騒音問題etc)にとっても良いと思う。 ディベートを通して、相手の意見を聞いて理解できた。 将来性を考えるとあまり良いとは思えない。 今の空港の方が良い。 工事はどの時間帯などは？ 増設案に賛成 賛成 賛成 現実的でこの方向で行うべきである 新空港建設に比べコストが大幅に安くてすむ。地方財政(県、市)に大きな負担になる新空港建設は税金の無駄使いだ。また、自然環境の破壊につながる。現空港の賃貸料は、私たちの大事な生活給なのだ。 滑走路案を支持します。理由は下記の通りですが、現状福岡空港のままで充分と思われます。 滑走路増設に賛成！！ 現空港は利便性を引き継ぐ事が出来る。現空港の賃貸料は土地を奪われた私たちの大事な生活給です。 支持する ・今まで通り利便性が高い ・離発着が今以上に増えるかどうか疑問である ・佐賀、北九州等の近隣空港との連携を図れば十分である ・賃貸料は今の私たちにとって生活の全てです 滑走路増設案を支持します 賛成 賛成 滑走路増設案、集約のとおり賛成です。 賛成 YES！ ・福岡空港は利便性にとんだ福岡の財産だ ・現空港の賃貸料は、土地を奪われた私たちの大事な生活給です。 滑走路建設案にYES この案を支持します 滑走路増設案にYES 滑走路増設案にYES 現空港は利便性に富んだ空港だ 近隣空港との連携をもつと図れば新空港はいらない。 現空港の賃貸料は土地を奪われた私たちの大事な生活のかてです。 現空港の賃貸料は、土地を奪われた私達の大事な生活給です。 国の国土交通省の増設案の意見に賛同します。滑走路増設案にYES ・福岡空港は利便性に富んだ福岡県の財産だ。 ・新空港建設に比べ、コストが大幅に安くて済む。 ・新空港建設は税金の無駄遣いだ。県・市の大きな負担になる。 ・新空港建設を切望している。財界人は、自分達のメリットしか考えていない。 ・現空港の需要が逼迫するという需要予測は全くあてにならない。 ・現空港の賃貸料は、土地を奪われた私達の大事な生活給です。 増設案を支持します 滑走路増設案にYES この案に賛成します 理由 ・福岡空港はとても便利だから ・賃貸料は大切だから

意見分類		寄せられたご意見
		現状が増大に賛成
		滑走路増設案にYES
		滑走路増設案にYES
		賛成です。
		反対。
		反対。
		用地費etcの算出根拠を示さないで後々めんどくさいことになると思います。ゲートウェイ構想とかは10年以上前に研究室で扱っていたので今さら？って感じです。
		増設案は駄目である
		反対！！
		目先の数字にとらわれている
		ブラックリストに福岡空港がある事をOPENにすべき
		反対
		反対
		必要なし
		反対
		反対
		必要ない
		必要であれば、仕方ないかと思う。
		必要なし
		現在の福岡空港に滑走路を増設する案に賛成です。なぜならば、国際線ターミナルは数年前に出来たばかりだし、まだ新しいので、もったいない。
		滑走路を増やすのもいいですが、苦情が増えるかと・・・
		今ある場所で解決できるなら・・・
		良いと思う。でも別に今のままでもいいと思う。
		いいと思います。
		良いのではないのでしょうか。
		必要なんだとは思ったけど、実感がわかないのでリスクとの比かくができない。
		作ったらいいと思う。
		増設した方がよいなら、増設すればいいと思う。
		できればこれを進めていって欲しい。
		こちらの案の方が個人的に実現して欲しい
		必要性がわからない
		滑走路を増設することに対するメリットがいまいち分かりにくいところがあった。
		主要道路に影響しないところが良いと思います。
		現空港の敷地が広がるのか知りたいです
		今ある空港を大切にしたい
		増えるエリアはあるのかどうか
		今と同じところに作れるなら作ったほうが良い
		1.交通の便良好、新幹線と競合せず共生すれば発着が数余るのではないか 鳥栖空港、鹿児島、長崎、北九州
		2.地権者、片寄りあり、相続時検討すべき、戦後は終わった
		特になし
		デメリットが今後更に深刻となりそう
		はじめてだった
		今の一本を二本に増設して国内線、国際線をきっちり分けて便利にした方がよいと思う。
		利用する回数が多いので、移転してもらっては困るのでどちらかといえばこちらがよい。
		滑走路1本は増やしたほうが良いと思っている。
		改定そのものが無理 止める！！
		増設案は止めてほしい
		増設は止めてほしい
		不安定。ダメ！！
		OK
		増設案がベストだと思う
		賛成。
		滑走路増設案には反対、新空港案に賛成する。
		滑走路増設案は、現空港の問題がさらに悪化するので反対です。新空港案は、現空港の問題が解決するので賛成です。
		反対
		充分満足できる内容だと思う。
		福岡空港は不要です。
		現在のままで良い。
		将来のためにより良い方向へ進んでいくのなら良いと思う。
		新空港をつくるよりは現実的だが、本当に必要だろうか。
		この経済低迷の中、新空港設立より滑走路増設の方が、はるかに良いと思う
		賛成
		賛成
		そもそも増設が必要だと思えない
		賛成です
		最良の選択肢
		現状の空港を活用できる最良の方法であるか考える
		賛成
		賛成
		賛成
		賛成
		賛成
		賛成
		これから不景気な世の中に突入する現在は、慎重にじっくり検討して最良の案を選定すべく、私はこの案が一番良いと信じます。
		賛成
		賛成
		賛成
		賛成。
		賛成。
		各県には飛行場があり、現状の有効活用、もしくは増設案に賛成。

意見分類			寄せられたご意見
			賛成します。 賛成 賛成 賛成 賛成 賛成 賛成 この方向で進めて欲しい。 必要なし！ どちらかといえば、今のままで考えて欲しい。～不足、～足りない？それは欲張りすぎ。人間はもっと「足るを知る」努力すべきと思う。 検討不要 0 参考になった。概ね賛成である。 OK こちらに同意です。 × 拡張なく便益増加を！ 賛成ですが、これは一時しのぎで新空港を併せて作るべきです。 ・むりやり感がいねない。 ・現状の利便性確保は必要。 賛成。 反対 賛成 賛成
抜本方策、将来対応方策について	新空港案について	1. 代表案の選出や内容について	① 代表案の選出について 1 件 長い目で見れば、三苦・新宮ゾーンがいいと思います。場所的にはそこでもいいのですが、橋を作るなりしてもらおうと、JR以外でも車やバスなど乗り物を作って利用されるのでもいいかと思います。条件や賃金などの面を考えていい案だと思います。 ② 代表案の内容について 4 件 滑走路の短い滑走路増設案に反対です。滑走路の長い新空港案に賛成です。 滑走路長の異なる滑走路増設案に反対です。滑走路長が同じ新空港案に賛成です。 国際線ターミナルを壊す滑走路増設案に反対です。国際線ターミナルが便利になる新空港案に賛成です。 貨物ターミナルの狭い滑走路増設案に反対です。貨物ターミナルの広い新空港案に賛成です。
	新空港案について	2. 需給逼迫緩和の視点について	① 発着需要への対応について 19 件 騒音問題に限らず拠点空港としての今後のあり方も含め、国や自治体は取り組んでるがスピード感がまるで無いのが実感。また最近、福岡空港の需要予測に異論を唱えている人たちがいるが、九州山口1500万のバックボーンと「アジアの入り口」としての世界の認識に福岡空港に需要の限界はやって来ない。むしろ需要に疑問を投げかけている人の中には、福岡で処理出来ないアジアからの貨物獲得を目論んでいる首都圏や中京、関西の空港関係者もいるだろう。確かに福岡空港は2800m滑走路一本にも関わらず、複数の滑走路(3000m超)で運航している関西 名古屋 新千歳に離発着回数で上回っているが、同時に許容の制限を強いられるのは事実で、これが福岡空港の成長の足かせとなっているし、同時に九州地区の停滞の足かせともなっている。福岡が滑走路二本で関西空港や名古屋空港のように24時間運航可能であれば博多港と同じように九州の外にあふれた貨物が流れることはないのだが。 最小経費で改良を行い、能力最大まで処理容量が到達するまでに将来を見越した新空港を建設する。それまでに費用を捻出する。例。建設費として空港使用料として徴収など。 ・滑走路増設が10年、20年スパンで考えたときに暫定的なものに終わるのであれば、新空港整備すべきと考える。 新空港は景気調整期を経て、国内だけでなく近隣諸国や経済圏など大航空時代を迎え 将来増大が予想される航空需要などにも、余裕で対応可能になるでしょう。拡張案ではそれらの効果も限られ、限界があります。他の効果を見ても 拡張案は効果が限定的。そもそも現空港の拡張工事自体が、騒音対策や 勝てる見込みの無い訴訟、ステップ4にも記載されたように、用地買収の難航 可能性や、埋没遺跡の保護なども加わります。しかもこれらは現空港用地で 航空機の運用を行いながらの工事をする事になる。空港長期運用コストが新空港より割高になる事も、民有地代。対策費の 継続から間違いありません。処理能力向上に関する疑問も取り沙汰され、十分なスポット数整備や 国内外ターミナル統合も無理。 そのように実現に関して疑問視される状況では、拡張案の選択は問題外ではないでしょうか。 福岡空港は有事の際は軍用に使できるように維持管理する条件付きで民間専用として開放されたもので、3,000メートル滑走路2本が必要であるから現在地から移転すべきである。治に居て乱を忘れずの思考が必要である。 少子化の進行で人口減が予想されているので、新空港は不要。 将来を考えた場合、増設案よりも新空港案の方が良いと思う。その場合将来の見通しを誤ることのない調査が必要であるが。 拡張面積が少な過ぎることが下記に書いてあるとおり説明会で明らかになった滑走路増設案では 空港能力が全く足りないので反対です。4) 空港施設の問題 ・空港敷地が狭隘である。〈説明会(10/6)での質疑応答(回答者は九州地方整備局)〉Q 福岡空港PIステップ4 P1レポート11ページの「新空港案のところでセミ・オープンパラレルの場合は、」ターミナル地域の用地は滑走路処理容量に見合っているかなどの詳細な検討が必要」と書いてありますが、処理容量がクロスパラレル(21.3万回/年)の1.2倍、年間で25万回程度になる場合 (つまり年間処理容量が約4万回増える場合)には、どれくらい空港用地を増やす必要があるのでしょうか？ A (年間処理容量が約4万回増える場合に駐機場に関する拡張面積は)30haは必要です。西側配置(滑走路間隔210m)改良案の場合、全拡張面積は 全拡張面積＝滑走路に関する拡張面積＋駐機場に関する拡張面積＝20ha になります。拡張面積が20haでは将来的に駐機スペースが足りなくなる可能性もあるかもしれません。http://fukuoka-airport.sakura.ne.jp/web/img/pi-step4b.pdf 空港面積が広く拡張も可能な新空港案に賛成です。 滑走路増設案は国内線側も拡張しないと以下の内容からスポットが足りないの反対です。4) 空港施設の問題 ・空港敷地が狭隘である。〈説明会(10/6)での質疑応答(回答者は大阪航空局)〉Q 福岡空港PIステップ4 P1レポート5、6ページの滑走路処理容量について、増設案は国内線側の 平行誘導路の二重化を前提としているのでしょうか？ A 二重化を前提にしています。(福岡空港PIステップ1 P1レポート詳細版の138ページ「平行誘導路二重化による便数増大に 対応したエプロンスポットが空港用地内で確保できるかの検討」より) 上図は滑走路増設前なので、滑走路増設後はさらに国内線側・国際線側ともにスポットが大幅に増加すると考えられます。〈説明会(10/6)での質疑応答(回答者は九州地方整備局)〉Q 西側配置(滑走路間隔210m)改良案の場合、拡張(用地買収)するのはどこになるのでしょうか？ A 空港西側の国際線ターミナル周辺になります。(空港東側は拡張しません) http://fukuoka-airport.sakura.ne.jp/web/img/pi-step4b.pdf 以上のような面積が不十分な滑走路増設案と異なり新空港案は充分に広いので賛成です。 滑走路増設案は以下の事実から規模に見合う用地確保をしていないことが明らかなので反対です。4) 空港施設の問題 ・滑走路増設案は『規模に見合う用地確保』をしていない可能性がある件について。(福岡空港PIステップ3 P1レポート詳細版の59ページより) 新空港の前提条件には『規模に見合う用地確保』という言葉が何度も出てきます。(福岡空港PIステップ3 P1レポート詳細版の45ページより) しかし、現空港における滑走路の増設案の施設規模については、『規模に見合う用地確保』という言葉は一言もありません。滑走路の間隔が210mとなるように滑走路を増設する場合、ごく普通に考えれば全拡張面積は 全拡張面積＝滑走路に関する拡張面積＋駐機場に関する拡張面積 の式で現わされることになり、現空港の滑走路に関する面積と駐機場に関する面積の両方を減らさない場合、滑走路に関する拡張面積＝(滑走路長＋オーバーランなどに対応する長さ)×滑走路の間隔＝(2,500m＋500m)×210m＝630,000m ² ＝63ha 駐機場に関する拡張面積＝滑走路処理容量増加分に対応できるエプロン面積＝約30ha (183,000回－145,000回＝約4万回相当分の面積) 故に 全拡張面積＝滑走路に関する拡張面積＋駐機場に関する拡張面積＝63ha＋30ha＝90ha となり、現空港の滑走路に関する面積と駐機場に関する面積のどちらかあるいは両方を減らさなければ 拡張面積を20haに抑えることはできないと考えられます。福岡空港PIステップ1ではP1レポート詳細版の138ページなどでスポッ

意見分類		寄せられたご意見
		ト数やスポット配置例がありますが、福岡空港PIステップ4では何故かPIレポートの詳細版にもスポット数やスポット配置例が無く、滑走路に関する拡張面積と駐機場に関する拡張面積がそれぞれ何haなのかについても一切記述が無いので、『規模に見合う用地確保』されているのかどうか確認する方法がありません。以上のことから、滑走路増設案は『規模に見合う用地確保』をしていない可能性も考えられます。 http://fukuoka-airport.sakura.ne.jp/web/img/pi-step4b.pdf 新空港案は以上から規模に見合う用地確保をしているので賛成です。 滑走路増設案は、ただでさえ滑走路処理容量が需要予測値に不足しているのに さらに下記により滑走路処理容量が減るので反対です。5) 滑走路処理容量が減少する問題。・滑走路処理容量は、空域上の制約が無いなど最も理想的な状態で計算されているので、安全性を考慮した運用を行う場合、滑走路処理容量が減少することが考えられます。(福岡空港PIステップ4 PIレポート詳細版の23ページより) http://fukuoka-airport.sakura.ne.jp/web/img/pi-step4b.pdf 新空港案は、滑走路処理容量が需要予測値に対応しているのて上記のように 滑走路処理容量が減っても対応できるので賛成です。 滑走路増設案は、下記から滑走路処理容量が全く足りないことが明らかなので反対です。5) 滑走路処理容量が減少する問題。・昼間時間帯の有効活用(福岡空港PIステップ4 PIレポート詳細版の22ページ)を行うことはできません。一度発生した遅延の影響が後の時間帯まで伝播する可能性が高くなります。全国的な航空ネットワークを有する福岡空港において混雑が原因で遅延が生じると、その影響は後続の便、ひいては全国の空港に波及する懸念があります。(福岡空港PIステップ1 PIレポート詳細版の128ページより) http://fukuoka-airport.sakura.ne.jp/web/img/pi-step4b.pdf 新空港案は、上記の昼間時間帯の有効活用をしなくても需要予測値に対応できるので賛成です。 以下の内容から、ステップ1で昼間時間帯の有効活用できないことをマスコミに言っておきながら 昼間時間帯の有効活用を行った数値を出すことに呆れるとともに 昼間時間帯の有効活用をしないと滑走路処理容量が需要予測値に対応できないことに 国土交通省の意図を感じるので、滑走路増設案に反対です。5) 滑走路処理容量が減少する問題。・昼間時間帯の有効活用(福岡空港PIステップ4 PIレポート詳細版の22ページ)を行うことはできません。過密時間が連続すると、一度発生した遅延の影響が後の時間帯まで伝播する可能性が高くなります。全国的な航空ネットワークを有する福岡空港において混雑が原因で遅延が生じると、その影響は後続の便、ひいては全国の空港に波及する懸念があります。(福岡空港PIステップ1 PIレポート詳細版の128ページより) <説明会(10/6)での質疑応答(回答者は大阪航空局)> Q 滑走路処理容量でM字型の昼間部分も使用した回数も計算されていますが、福岡空港PIステップ1において 遅延が他の時間に伝搬するので昼間時間帯の有効活用は無理であるようなことが記載してあり マスコミ関係者にもそのように説明していましたが、滑走路増設案では利用時間の制限があるので 遅延が発生すると22時まで離着陸が終わらないことになるのではないのでしょうか A 遅延は伝搬しますので、その可能性はあります。 http://fukuoka-airport.sakura.ne.jp/web/img/pi-step4b.pdf 以上の内容から、ステップ1で昼間時間帯の有効活用できないことをマスコミに言っておきながら 昼間時間帯の有効活用を行った数値を出すことに呆れるとともに 昼間時間帯の有効活用をしなくても滑走路処理容量が需要予測値に対応できる 新空港案に賛成です。 滑走路増設案は、ただでさえ滑走路処理容量が需要予測値に足りないのに さらに以下の客観的事実から滑走路処理能力が大幅に減るので滑走路増設案に反対です。5) 滑走路処理容量が減少する問題。・滑走路処理容量の計算の考え方に間違いがあるので、滑走路処理容量が減少することが考えられます。〈滑走路処理容量の計算の考え方の検討〉仮に現空港と全く同じ条件の滑走路が同時離着陸が可能なオープンパラレルで配置することができた場合、滑走路の処理能力が同じで滑走路本数が2本なので、滑走路処理能力は滑走路1本の時の2倍になります。福岡空港PIステップ1 PIレポート詳細版の122～123ページより ステップ1で公表された値から滑走路本数が2本になった場合の滑走路処理能力を計算すると 福岡空港PIステップ4 PIレポート詳細版の22ページにある差分方式で計算すると滑走路処理容量が2倍になりません。上記の表とグラフを見れば一目瞭然で滑走路が2倍に増えれば各時間帯の滑走路処理能力は当然2倍(比例方式)になり 滑走路1本のときのピーク時間帯からの差分をそのまま滑走路2本の時のピーク値から引いて求めたら(差分方式) 滑走路処理容量は過大に算出されることになりました。尚、福岡空港PIステップ1とステップ4では滑走路処理容量の算出の考え方が異なります ステップ1の考え方「安定的に処理できる回数」＝代表値＝32回/時(現滑走路) ステップ4の考え方「机上の計算で最大限処理できる回数」＝最大値＝40回/時(西側配置(滑走路間隔210m)改良案) http://fukuoka-airport.sakura.ne.jp/web/img/pi-step4b.pdf 新空港案ならば、以上のことから滑走路処理能力が減ってもオープンパラレルにするなどの対応策があるので、新空港案に賛成です。 以下のことから規模に見合う用地確保らしていない滑走路増設案には反対です。現空港における滑走路の増設案(西側配置(滑走路間隔210m)改良案)について 4) 空港施設の問題・空港敷地が狭隘です。・滑走路増設案は『規模に見合う用地確保』をしていない可能性があります。 http://fukuoka-airport.sakura.ne.jp/web/img/pi-step4.pdf 以上のことから規模に見合う用地確保をしている新空港案に賛成です。 滑走路処理容量の計算を間違える調査会社は恥ずかしいの一言。ただでさえ少ない滑走路処理容量が以下からさらに減ってしまうことになるので 滑走路増設案に反対です。現空港における滑走路の増設案(西側配置(滑走路間隔210m)改良案)について 5) 滑走路処理容量が減少する問題・滑走路処理容量は理想的な状態で計算なので安全性を考慮した運用を行う場合、滑走路処理容量が減少する可能性があります。・昼間時間帯の有効活用を行うと遅延が発生した際に他の時間帯に伝搬するため実施することはできません。・滑走路処理容量の計算の考え方に間違いがあるので、滑走路処理容量が減少することが考えられます。 http://fukuoka-airport.sakura.ne.jp/web/img/pi-step4.pdf 滑走路処理能力が多い新空港案であれば以上のようなことがあっても対応できるので賛成です。 空港能力が足りない滑走路増設案に反対です。空港能力が足りる新空港案に賛成です。 空港内の運用が複雑な滑走路増設案に反対です。空港の運用が単純な新空港案に賛成です。 現空港を利用していくことは処理能力に限界があり、都市施設基盤の整備の面からも移設を検討するのが望ましい。
②	事業期間について	4 件 滑走路増設案は下記に加えて夜間に埋蔵文化財調査を行うしかないので埋蔵文化財調査期間の長期化が避けられないので反対です。〈埋蔵文化財調査期間の具体的事例〉>下月限C遺跡は福岡空港の滑走路南端部分に広がっており、>洪水対策の調整池建設に伴い10年近くを費やして >大規模な調査が行われた(福岡市埋蔵文化財センターより) http://www.city.fukuoka.lg.jp/maibun/hozon/2005.html 該当区域の面積は 360m×210m＝75,600m²≒7.6haになります。西側配置(滑走路間隔210m)改良案の場合 10年×20ha÷7.6ha≒26年 埋蔵文化財調査に26年かかる計算になります。なお現空港敷地内にも埋蔵文化財の包蔵地エリアが存在するので、さらに埋蔵文化財の調査に 時間がかかる可能性もあります。(福岡空港PIステップ4 PIレポート詳細版の72ページ「現福岡空港場内及び周辺の埋蔵文化財の分布状況」より) http://fukuoka-airport.sakura.ne.jp/web/img/pi-step4b.pdf 新空港案は上記のような埋蔵文化財調査が無いので賛成です。 増設する工事に7年もかかるくらいなら、新しい空港を9年かけて作る方が良い。 下記の事実から滑走路増設案は長期間がかかることが確実なので反対です。現空港における滑走路の増設案(西側配置(滑走路間隔210m)改良案)について 3) 事業期間が長くなる問題・用地買収期間を過去の事例から算出すると40年かかる計算になります。・埋蔵文化財調査期間を過去の事例から算出すると26年かかる計算になります。・他の国内空港において用地買収が難航したり新空港を選択した事例が多数あります。 http://fukuoka-airport.sakura.ne.jp/web/img/pi-step4.pdf 上記の事実から、用地買収や埋蔵文化財調査の無い新空港案に賛成です。 事業期間が長い滑走路増設案に反対です。事業期間が短い新空港案に賛成です。
③	将来の拡張性について	9 件 国内でまれに見るアクセスの良い空港なので個人的にはこの案が いいのだが、将来性を考えれば新空港案もやむなしが。 最初は増設案がいいと思いましたが、今後増設する場所がないということだったら新空港がよいと思いました。 けれど土地などが決められているので将来を考えると「新空港案」の方が良いと思う。 将来情勢に対応する柔軟性を確保するためには、やはり新空港の建築がよいと思う。 早期の対応が出来るという点では望ましいけれど、空港として大きな拠点の1つであるので将来に向けて新空港を作った方がよいと思います。 一時的な解決のような感じが大きく、将来性を考えると、新空港案がよいように思われる。 滑走路増設案は、以下の条件を満たしていないので事業採択されない可能性が高いので反対です。6) 事業採択されない可能性がある問題。・滑走路増設案は一般空港の整備指針(案)を満たしていません。現在、調査が先行している那覇空港は、総合的な調査から構想段階へ進んでいます。構想段階PI実施計画案 http://www.dco.ocg.go.jp/Kyoku/information/nahakuukou/10_kyougikai/06.pdf の3ページ目に一般空港の整備指針(案)を基に作業を進める旨が書いてあります。一般空港の整備指針(案) >2-3.計画の妥当性 >①空港計画 >事業の必要性を構成する内容等に照らして施設の規模・配置が適切であり、所要の >空域及び飛行経路の設定、適正な就航率の確保が可能と見込まれる等適切な空港計画 >であること。また、将来の拡張性について配慮されていること。福岡空港PIステップ4 PIレポートの15ページには「更なる拡張は周辺への影響が極めて大きく、現実的には困難」とあることから、将来の拡張性について配慮されていません。 http://fukuoka-airport.sakura.ne.jp/web/img/pi-step4b.pdf 新空港案は、以上の条件を満たせるので賛成です。 滑走路増設案は、以下のように将来の拡張はおろか用地確保の目途すら立たないので反対です。6) 事業採択されない可能性がある問題。・滑走路増設案は一般空港の整備指針(案)を満たしていません。一般空港の整備指針(案) >2-4.事業の実現性 >① 用地確保 >空港整備に必要となる用地について確保の見極めができること。 <説明会(10/6)での質疑応答(回答者は大阪航空局)> Q 名古屋空港や石垣空港は、拡張をせず新空港を建設することになりましたが、レポートにはそれよりも周辺の 市街地化が進んでいる福岡空港で用地買収が可能であるかのような記載になっています。それでは、用地買収が可能である面積の基準は何haで、戸数は何戸かについて教えてください A 具体的基準はありません。少なくとも20haの用地が買収できない場合には、増設案は無理になります。以上の回答から、空港整備に必要となる用地について確保の見極めはできていないと考えられます。構想段階PI実施計画案には、『整備指針(案)が満たされなければ事業採択されない』とあり、滑走路増設案が整備指針(案)を満たす可能性は極めて低いため、滑走路増設案を選択しても事業採択されない可能性があると考えられます。

意見分類		寄せられたご意見
		http://fukuoka-airport.sakura.ne.jp/web/img/pi-step4b.pdf 新福岡空港案は、以上のようなことがなく将来の拡張性もあり用地確保も目途が立つので賛成です。
		将来性の無い滑走路増設案に反対です。将来性のある新空港案に賛成です。
3. 利用者利便性の視点について	① アクセス利便性について 1 件	鹿児島本線から直通できない滑走路増設案に反対です。鹿児島本線から直通できる新空港案に賛成です。
	② 乗り継ぎ利便性について(ターミナル配置、設備含む) 0 件	
	③ 利用時間について 5 件	伊丹、名古屋便が新幹線に客を取られるからという人がいます。しかし、羽田の新滑走路の供用が始まれば増えます。それに福岡がより魅力を増すことによる、外国人旅行客の増加(特に中国、韓国、台湾) 長い目で見たところの新空港建設は絶対に必要なインフラ整備だと断言します。物流の面で24時間運用の貨物便は都市間競争の上で有利に働きます。コンテナターミナルとの連携が期待でき、都市再生に於いては都心部の超高層化は想像以上の 効果をもたらすでしょう。だから高いビルを建てられるようにするということは、新空港移転の目的の一つです。 騒音問題に限らず拠点空港としての今後のあり方も含め、国や自治体は取り組んでるがスピード感がまるで無いのが実感。また最近、福岡空港の需要予測に異論を唱えている人たちがいるが、九州山口1500万のバックボーンと「アジアの入り口」としての世界の認識に福岡空港に需要の限界はやって来ない。むしろ需要に疑問を投げかけている人の中には、福岡で処理出来ないアジアからの貨物獲得を目論んでいる首都圏や中京、関西の空港関係者もいるだろう。確かに福岡空港は2800m滑走路一本にも関わらず、複数の滑走路(3000m超)で運航している関西 名古屋 新千歳に離発着回数で上回っているが、同時に許容の制限を強いられるのは事実で、これが福岡空港の成長の足かせとなっているし、同時に九州地区の停滞の足かせともなっている。福岡が滑走路二本で関西空港や名古屋空港のように24時間運航可能であれば博多港と同じように九州の外にあふれた貨物が流れることはないのだが。 24時間利用できない滑走路増設案に反対です。24時間利用できる新空港案に賛成です。 近いかも知れぬが、街中にあるというはいただけない。新空港は殆ど海上にできており、24時間、いつでも利用できてしかるべきである。 国内線メインであれば現状でいいが、国際線を考えると24時間空港が必要
	④ 運航等の確実性について 1 件	海上新設案は、運用制限を多く受ける。(風速・風向) 乗客利便性は最悪である。
	⑤ 航空路線・便数の拡充について 1 件	国内線メインであれば現状でいいが、国際線を考えると24時間空港が必要
	① 生活環境への影響について 14 件	増設しても「騒音がふえるばかり」との意見は多く出てくると思う。永い目でみると新空港(案)がよい。 不要。早急に海上空港へ移転して欲しい。(航路の真下で人との会話、TVの音声に聞こえる困る) 騒音コンターも示さない滑走路増設案では騒音がどこまで広がるかすら分からないので反対です。騒音コンターが無くても騒音の影響が無いことが予想できる新空港案に賛成です。 騒音問題と安全問題を解決できない滑走路増設案には反対です。騒音問題と安全問題を解決できる新空港案には賛成です。 滑走路増設案は生活環境を悪化させるので反対です。新空港案は生活環境を改善させるので賛成です。 滑走路増設案は街中を深夜に数万台に及ぶ工事車両が行き来することになるので反対です。新空港案は昼間に工事車両が行き来するので賛成です。 積極的に生活環境の悪化を増進する滑走路増設案に反対です。積極的に生活環境の改善を増進する新空港案に賛成です。 過去に裁判で負けているので以下のように騒音が続いたり騒音区域が広がる可能性のある滑走路増設案に反対します。1) 騒音問題・増設案の場合、騒音の影響が将来的に続くことになり、騒音区域が広がる可能性もあります。 http://fukuoka-airport.sakura.ne.jp/web/img/pi-step4b.pdf 以上の理由から騒音が続いたり騒音区域が広がる可能性の無い新空港案に賛成します。 国が決めた環境基準を以下のように全く満たすことができない滑走路増設案は 恥ずかしくて恥ずかしくて反対です。1) 騒音問題・航空機騒音に係る環境基準を全く満たすことができません。 http://fukuoka-airport.sakura.ne.jp/web/img/pi-step4b.pdf 上記のような国が決めた環境基準を満たすことができる新空港案は 時代にマッチした環境対応型空港として賛成です。 滑走路増設案は下記の判決を踏みにじる行為であるので反対です。1) 騒音問題・福岡空港騒音公害訴訟において「受認の限度を超え、人格権が侵害されている。」として住民の請求が一部認められました。(福岡空港P1ステップ4 P1レポート詳細版の15ページより) http://fukuoka-airport.sakura.ne.jp/web/img/pi-step4b.pdf 新空港案は上記の判決を尊重し騒音問題を解決する唯一の方策なので賛成です。 増設はコストは確かに安くて良いが、環境(住)を考えた場合では、空港は移設した方が良いと考える。 新空港を建設するとアクセス時間が長くなると考えると増設案に利がある。しかし、騒音問題や建物の高さ規制があるため、私自身の意見としては、新空港案に賛成したい。 以下の問題を解決できる見込みがない滑走路増設案に反対です。現空港における滑走路の増設案(西側配置(滑走路間隔210m)改良案)について 1) 騒音問題・騒音の影響が将来も続くこととなります。・航空機騒音に係る環境基準を満たすことが全くできません。・福岡空港騒音公害訴訟において国が敗訴しています。・再度福岡空港騒音公害訴訟を起こされた場合、敗訴する可能性が極めて高く、大阪国際空港(伊丹空港)と同様の運航の制限が課せられる可能性があります。＜大阪国際空港(伊丹空港)における運用上の制限＞・使用機種(3発機以上の離着陸禁止)・利用時間は7時から21時までの門限制(21時から翌7時までの離着陸禁止)・一日の離着陸回数が370回までに制限(ジェット機枠200回、プロペラ機枠170回) 離着陸可能回数は約13.5万回/年。 http://fukuoka-airport.sakura.ne.jp/web/img/pi-step4.pdf 以上の問題を解決できる新空港案に賛成です。 騒音公害空港の滑走路増設案に反対です。騒音公害のない空港の新空港案に賛成です。
	② 自然環境への影響について 6 件	こちらの方に賛成です。何より今の交通利便性。又、せっかく今ある施設ももったいないし。新空港にする為の自然破壊を考えると、利用時間帯の不便などは比較にならないと思います。 発展、発展、発展、なんでこんなに福岡は発展しなくてはならないのか。自然がいっぱい有っていい福岡市だったのに、こんなに殺伐とした都会のようになってしまったのでしょう。 前回のIPレポートにも書きましたが、新空港建設は業者・業界の金もうけの為に造るんでしょう。 市民は全部わかっていますよ。市民は言わないだけです。 海上に建設するのは環境破壊という点で絶対に反対。 してもいいと思うけど、海が汚くならないようにできるならしてほしい。 空港のさらなる舗装化で洪水を誘発する滑走路増設案に反対です。洪水を誘発しない新空港案に賛成です。 新空港建設に比べコストが大幅に安くてすむ。地方財政(県、市)に大きな負担になる新空港建設は税金の無駄使いだ。また、自然環境の破壊につながる。現空港の賃料は、私たちの大事な生活給なのだ。
	③ 安全性の確保について 13 件	・ガルーダ機の事故もあるので、海上空港が望ましい。 安全性の面では、新空港案の方がよい。 騒音問題と安全問題を解決できない滑走路増設案には反対です。騒音問題と安全問題を解決できる新空港案には賛成です。 4回事故を起こしエンジン爆発で住民にけがや損害を与えるような空港の滑走路を増設するなど 許されない話なので滑走路増設案には反対です。事故が起きて住民への被害はほばないと考えられる新空港案に賛成です。 周辺住民の生命財産に危険を及ぼす滑走路増設案に反対です。周辺住民の生命財産に危険を及ぼさない新空港案に賛成です。

意見分類		寄せられたご意見
		滑走路増設案は危険なので反対。新空港案は危険ではないので賛成。 滑走路増設案は、滑走路長が異なる・滑走路と滑走路の間に大型機が待機できない・一部滑走路を嵩上げする など無理やり感が強く安全性に疑問なので反対です。設備的に自然で無理のない新空港案に賛成です。 便数増加と複雑な運用により安全性の低下を積極的に増進する滑走路増設案には反対です。自然な運用と余裕のある空港能力により安全性の向上を積極的に増進する新空港案に賛成です。 福岡空港は現在でも市街地に航空機が墜落する心配が大きいのに 下記のように運航便数が増えたらますます心配が大きくなるので 滑走路増設案に反対です。 2) 安全性が低下する問題 ・運航便数が増加するので、航空機が市街地に墜落する可能性が増加します。 http://fukuoka-airport.sakura.ne.jp/web/img/pi-step4b.pdf 上記のようなリスクを激減させる新空港案に賛成です。 福岡市内上空を飛行する事を考えると金額面が安いからという理由での増設は賛成できない。 安全性を重視すれば新空港が望ましいと思う。 以下のような複雑な運用をする滑走路増設案は危険であり遅延が頻発するのが目に見えているので反対です。2) 安全性が低下する問題 ・空港内の運用が複雑になり安全性が低下すると考えられます。〈空港内の複雑な運用の一例〉国内線の離陸機は、グライドパスが発する電波への影響を避けるため、滑走路端部の誘導路を利用できず 迂回して滑走路2本を一度横断してから滑走路端部まで行き増設滑走路(黄線)に入り離陸することになります。(福岡空港PIステップ4 P1レポート詳細版の21ページより) http://fukuoka-airport.sakura.ne.jp/web/img/pi-step4b.pdf 以上のような複雑な運用をしない新空港案は安全なので賛成です。 下記の事実により滑走路増設案は安全性に問題があるので反対です。現空港における滑走路の増設案(西側配置(滑走路間隔210m)改良案)について 2) 安全性が低下する問題 ・運航便数が増加するので、航空機が市街地に墜落する可能性が増加します。 ・空港内の運用が複雑になり安全性が低下すると考えられます。 http://fukuoka-airport.sakura.ne.jp/web/img/pi-step4.pdf 上記の事実により市街地空港の危険性を実感できるとともに 海上に造る新空港案の安全性に安心するとともに新空港案に賛成です。 低安全性空港の滑走路増設案に反対です。高安全性空港の新空港案に賛成です。
		5. まちづくりへの影響について ① まちづくりへの影響について 14 件 跡地利用等考慮すると移転が望ましい。 伊丹、名古屋便が新幹線に客を取られるからという人がいます。しかし、羽田の新滑走路の供用が始まれば増えます。それに福岡がより魅力を増すことによる、外国人旅行客の増加(特に中国、韓国、台湾) 長い目で見たところの新空港建設は絶対に必要なインフラ整備だと断言します。物流の面で24時間運用の貨物便は都市間競争の上で有利に働きます。コンテナターミナルとの連携が期待でき、都市再生に於いては都心部の超高層化は想像以上の 効果をもたらすでしょう。だから高いビルを建てられるようにするということは、新空港移転の目的の一つです。 また、空港の跡地利用の問題も課題として残ると思う。 しかしアジアの拠点として考えますと「新空港案」の方がより将来性があると思います。 騒音の事については、うるさいと思うこともあるので、新空港案が進んだときには、空地を公園などがある遊び場にしてもらえたら良いかもしれない。 新空港を建設するとアクセス時間が長くなると考えると増設案に利がある。しかし、騒音問題や建物の高さ規制があるため、私自身の意見としては、新空港案に賛成したい。 また新空港を造った後の現空港利用法の問題が大きすぎると思います。 建物の高さ制限が解消される利益があることは大きなメリットで、街づくりに大いに役立つと思う。その一方で、現在の福岡の街並みに不満は無い。 高層ビルが建てられないので滑走路増設案に反対です。高層ビルが建てられるので新空港案に賛成です。 事業費が少なくてもいいことではないでしょうか。アクセスしやすさが良い点で移転して欲しくない。移転後の空港跡地はどうなるのか? また、関連各社企業も移転、建設費用がかかる。 中途半端な増設計画は中・長期ビジョンが見えない。跡地を再開発し、国、県、市の合同の庁舎を配置し、小、中、高、大学校、衣、食、住一体開発をする。 新空港案について現空港跡地をどのように利用していくのかの具体例が知りたいです。 跡地にディズニーランド 本来新空港建設と現空港のその後の利用法等がセットで考えるべきではないのか。そうでなければ検討する価値も無いのではないと思う。
		② 福岡・九州にもたらす影響について 6 件 伊丹、名古屋便が新幹線に客を取られるからという人がいます。しかし、羽田の新滑走路の供用が始まれば増えます。それに福岡がより魅力を増すことによる、外国人旅行客の増加(特に中国、韓国、台湾) 長い目で見たところの新空港建設は絶対に必要なインフラ整備だと断言します。物流の面で24時間運用の貨物便は都市間競争の上で有利に働きます。コンテナターミナルとの連携が期待でき、都市再生に於いては都心部の超高層化は想像以上の 効果をもたらすでしょう。だから高いビルを建てられるようにするということは、新空港移転の目的の一つです。 騒音問題に限らず拠点空港としての今後のあり方も含め、国や自治体は取り組んでるがスピード感がまるで無いのが実感。また最近、福岡空港の需要予測に異論を唱えている人たちがいるが、九州山口1500万のバックボーンと「アジアの入り口」としての世界の認識に福岡空港に需要の限界はやって来ない。むしろ需要に疑問を投げかけている人の中には、福岡で処理出来ないアジアからの貨物獲得を目論んでいる首都圏や中京、関西の空港関係者もいるだろう。確かに福岡空港は2800m滑走路一本にも関わらず、複数の滑走路(3000m超)で運航している関西 名古屋 新千歳に離発着回数で上回っているが、同時に許容の制限を強いられるのは事実で、これが福岡空港の成長の足かせとなっているし、同時に九州地区の停滞の足かせともなっている。福岡が滑走路二本で関西空港や名古屋空港のように24時間運航可能であれば博多港と同じように九州の外にあふれた貨物が流れることはないのだが。 大空港が九州にも必要なので新空港案が良いと思います。 市は最近アジアに開かれた町、アジアのゲートウェイ等よく耳にするが人材交流、物流など24時間空港が必要不可欠なのは明白。やることが矛盾している。将来、道州制になると福岡市の発展しなければ九州は沈没する一以上より早急に新空港造らなければならないのはあきらま アジアの真のハブ空港を目指すなら海上空港がベター。 街中にある空港をさらに広くすることで、もっと混雑した場所になってしまうように思う。新空港を作って町が発展するのであれば、そちらがよい。
		6. 事業効率性の視点について ① 費用と効果について 11 件 現在の国の財政事情から新空港を作る必要はない。今回のレポートを見てものように確信した。 私は空港に私有地を賃しての親戚を持っていますが、拡張はないと言ってます。マンション取り壊しても騒音の区域が拡大しますし、第一、月限ランプから月限ジャンクションまで都市高速を移設しないと いけないのです。福岡から月限ジャンクションまでは西九州自動車道の一部なのです。それを容量も大して増えない空港拡張のために壊す、新たに土地を買収して移設(西側へ)なんてしませんが 現滑走路を陸陸専用に使えば、需要の大部分を占める国内線がターミナルから滑走路1本を迂回して西側増設滑走路に向かわないといけないので 効率的ではありませんし、これをもし実現させれば福岡空港は全世界の笑いのものになるでしょう。安く建設できる具体的な案がでて来ると新空港が建設されることを願うばかりです。 地下鉄ですぐで現空港は便利だが、移転補償、借地料等多くの費用がかかっているのを知った。多少、多くの建設費がかかっても一回きりの(当然管理費は必要だが)新空港の建設の方が良いと思う。 最小経費で改良を行い、能力最大まで処理容量が到達するまでに将来を見越した新空港を建設する。それまでに費用を捻出する。例。建設費として空港使用料として徴収など。 少々経費が高くて海上空港の方が子孫のことを考えると海上空港の方が良い。 増設案は費用が少なくいいとは思いますが、どうせかえるなら他の点もかいていける新空港案のほうが良いと思った。 費用(毎年)が高いので、移動も良いと思う。 現在の土地家賃も永久にかかることも考えると、新空港の方がよいかもしれない。 高額な費用を使って新空港を作る必要はないと思う。 借地料や環境対策費がいくら位かわからない。これが莫大額なら新空港案を考えたい。 新空港を建設するのは、地方財政に負担を与えるのみでなく、アクセスの交通機関、設備及び空港関連設備が二重投資となり、無駄である。
		② 方策実施の難易度(運航(制限表面)条件含む)について 9 件 増やすことは良いことだが、漁業関係の方々には辛いことではないかと思う。 滑走路増設案は以下のように事業期間が長くなるので反対です。3) 事業期間が長くなる問題 <用地買収期間の具体的事例> (「福岡空港の運用の高度化に向け

意見分類			寄せられたご意見
			た取り組みについて」より)＞東側誘導路の直線化実施に当たって、＞誘導路隣接部30、000m2 の用地取得が必要となり、＞平成6年から用地取得交渉を開始し、＞平成12年にすべての関係者からの了解が得られた。＞工事は、平成13年2月から行い、＞平成15年1月23日に供用を開始した。福岡空港の南端の東側誘導路の直線化工事の際に 30、000m2(＝3ha)の用地取得に 平成6年から平成12年の6年かかっているの、西側配置(滑走路間隔210m)改良案の場合 6年×20ha÷3ha＝40年 さらに用地取得前の住宅地図(平成5年)を見ると用地取得箇所の物件数は少ないので、市街地化が進んでいる空港西側の用地取得にはこれ以上の時間がかかる可能性もあります。http://fukuoka-airport.sakura.ne.jp/web/img/pi-step4b.pdf 新空港案は上記のように事業期間が長くはならないので賛成です。
			滑走路増設案は、以下のように国内の他の空港で現在と過去を問わず用地買収で問題が起きているのに 市街地化が他のどの空港よりも進んでいる福岡空港では他のどの空港よりも用地買収が困難であることは 明らかなので反対です。＜他の国内空港の用地買収に関する事例＞・成田国際空港 反対闘争のため用地買収が進まず、開港から30年たった現在においても未だに全体計画は完了していない。・石垣空港 滑走路が短いため滑走路を延長するか新空港を造るか議論になり、(福岡空港よりも空港周辺の市街地化は進んでいないが)拡張は困難であるとの結論から現在新空港を建設中。・佐渡空港 滑走路延長のため地権者らと交渉を始めたが、10人の地権者から同意が得られず作業は進んでいない。・静岡空港 滑走路の延長上に高さ制限に抵触する立ち木や丘陵があることが分かり、地権者との交渉もできず 滑走路を短縮運用に変更したため開港が延期されることになった。http://fukuoka-airport.sakura.ne.jp/web/img/pi-step4b.pdf 新空港案は、空港用地買収をする必要が無いので上記のような問題は起きることが無いので賛成です。
			滑走路増設案は、以下のように将来の拡張はおろか用地確保の目途すら立たないので反対です。6) 事業採択されない可能性がある問題。・滑走路増設案は一般空港の整備指針(案)を満たしていません。一般空港の整備指針(案)＞2-4.事業の実現性 ① 用地確保 ② 空港整備に必要な用地について確保の見極めができること。＜説明会(10/6)での質疑応答(回答者は大阪航空局)＞Q 名古屋空港や石垣空港は、拡張をせず新空港を建設することになりましたが、レポートにはそれよりも周辺の 市街地化が進んでいる福岡空港で用地買収が可能であるかのような記載になっています。 それでは、用地買収が可能である面積の基準は何haで、戸数は何戸かについて教えて下さい？ A 具体的基準はありません。少なくとも20haの用地が買収できない場合には、増設案は無理になります。以上の回答から、空港整備に必要な用地について確保の見極めはできていないと考えられます。構想段階PI実施計画案には、『整備指針(案)が満たされなければ事業採択されない』とあり、滑走路増設案が整備指針(案)を満たす可能性は極めて低いため、滑走路増設案を選択しても事業採択されない可能性があると考えられます。http://fukuoka-airport.sakura.ne.jp/web/img/pi-step4b.pdf 新福岡空港案は、以上のようなことがなく将来の拡張性もあり用地確保も目途が立つので賛成です。
			事業実現性の無い滑走路増設案に反対です。事業実現性の有る新空港案に賛成です。
			施工困難な滑走路増設案に反対です。施工可能な新空港案に賛成です。
			過去の土地収用問題が解決しない滑走路増設案に反対です。過去の土地収用問題が解決する新空港案に賛成です。
			(「福岡空港の運用の高度化に向けた取り組みについて」より)＞東側誘導路の直線化実施に当たって、＞誘導路隣接部30、000m2 の用地取得が必要となり、＞平成6年から用地取得交渉を開始し、＞平成12年にすべての関係者からの了解が得られた。＞工事は、平成13年2月から行い、＞平成15年1月23日に供用を開始した。福岡空港の南端の東側誘導路の直線化工事の際に 30、000m2(＝3ha)の用地取得に 平成6年から平成12年の6年かかっているの、西側配置(滑走路間隔210m)改良案の場合 6年×20ha÷3ha＝40年 さらに用地取得前の住宅地図(平成5年)を見ると用地取得箇所の物件数は少ないので、市街地化が進んでいる空港西側の用地取得にはこれ以上の時間がかかる可能性もある http://fukuoka-airport.sakura.ne.jp/web/img/pi-step4b.pdf 滑走路増設案に反対です。(「福岡空港の運用の高度化に向けた取り組みについて」より)＞東側誘導路の直線化実施に当たって、＞誘導路隣接部30、000m2 の用地取得が必要となり、＞平成6年から用地取得交渉を開始し、＞平成12年にすべての関係者からの了解が得られた。＞工事は、平成13年2月から行い、＞平成15年1月23日に供用を開始した。福岡空港の南端の東側誘導路の直線化工事の際に 30、000m2(＝3ha)の用地取得に 平成6年から平成12年の6年かかっているの、西側配置(滑走路間隔210m)改良案の場合 6年×20ha÷3ha＝40年 さらに用地取得前の住宅地図(平成5年)を見ると用地取得箇所の物件数は少ないので、市街地化が進んでいる空港西側の用地取得にはこれ以上の時間がかかる可能性もある http://fukuoka-airport.sakura.ne.jp/web/img/pi-step4b.pdf 滑走路増設案と異なり用地買収が不要な新空港案に賛成です。
			建設費用が低く抑えられていて許容範囲だと思います。賛成です。利用者数も落ち込んでいるようだし、滑走路容量的に見てもまったく問題ないと思います。用地買収を問題視する人もいますが、新空港に関しても鉄道や道路を延ばせば、滑走路増設以上に厳しいと思います。漁業補償交渉も必要です。
			7.その他
			6 件
総合的に比較して新空港案の方がベターと思う。			
新空港は必要なし。			
どちらかというとPIレポートを見るかぎり、「新空港」の案の方が魅力的だと思った。「滑走路増設案」を採用して事業を開始した場合、また滑走路処理容量が足らなくなった場合はどのような対策を取るのかわからなかった。			
新空港賛成。			
新空港が持ち上がって、もう十年近くなりますが、土台をかためて計画をねらなければ第2の成田に成る。			
新空港が是非必要だ！			
将来対応方策全般			
90 件			
増設もいいですが、九州の各空港に分散させた方が地域(九州全体)の発展に結ぶのではないかと考えます。福岡だけの集中はさけるべきではないか。			
私は北九州市民ですが、北九州空港よりもアクセスの良い福岡空港を利用している。この案での初期投資に約7000億円必要とのことで、基本的に反対です。福岡県には北九州空港もあり、「利用制限型」「需要誘発型」を併用し、北九州空港を積極的に活用すべきと考えます。そのために、北九州空港アクセス整備に県税を投資すべきと考えます。「新空港案」についても上記意見と同様です。			
現状のままでよい。			
福岡空港は、利便性の高い立地であることが、経済活動などにおいて最も重要だと思います。現状の福岡空港の処理能力を上げつつ、近隣空港との連携を図ることによって、福岡を中心として北部九州全体の活性化が期待できると思います。			
利用者にとっての利便性が一番である。需要増については、近隣県の空港を活用することが九州全体の底上げにつながる。特に利用の少ない佐賀空港などを利用すべきである。			
・貨物便等の北九州空港、佐賀空港への振り分けを行うべきである。			
②貨物、自衛隊を佐賀・北九州両港へ移動させれば、容量が増えるのでは？			
佐賀空港、北九州空港との連携案の次善策である。			
そのままで良い。変える必要はありません。			
国際線を北九州空港や佐賀空港に移し、その分、国内線に使用すればよい。			
近くに北九州空港があるのだから、そちらを24時間空港として利用しても良いのでは？			
新空港案には反対。どうしても必要であれば、増設案に賛成。交通利便性、自然環境の保護、費用の面からも増設案の方がマシ。ただ、この不景気の時期に誰が負担するのか。福岡市民は既に一人200万円の借金をかかえており、破産状態である。周辺の空港との連携をもっと図るべき。佐賀、北九州空港は、今の利用状況ではもったいなさ過ぎる。			
お金もかからないし、これから人口が減っていくわけだから、増設で十分だと思います。新空港を作ったら、国際線に乗る人は、大幅に減って、国際線は、つぶれると思います。新空港を作ったら、私は、便利な新幹線を使用します。増設して、人口も減っていくわけだし、北九州空港や新幹線と共存しながら、うまくやっていけばいいと思います。地下鉄を造ったことを無駄にしないでほしいと思います。			
・(更なる拡張)は必要はないのでは。もし必要なら佐賀・北九州空港との連絡路の整備をしてはいいかかと考える。			
現空港を西側へ拡張し、経費を最小限に押さえるべきである。又、自衛隊を利用が少なく困っている佐賀空港へ移転させるべきである。レポートでは、2032年には空港利用が更に増加するように書いてあるが、現在の日本の人口構成を見れば、これは矛盾している。何時ものことではありますが、このような計画では見通しを右肩上がりに考えてあるが、そのようなことはない。それは過去の大きな事業を見ても解るはず。			
・物流(貨物便)については、佐賀空港、北九州空港を利用するなど良いのではないのでしょうか。			
・あふれる部分は、佐賀・北九州空港へ。不便をガマンしよう。			
？北九州空港と合わせて考える方向性は存在しないのか？			
羽田と同じ様に国内線専用とし、それでも不足ならKWYを増設してもよい。			
福岡空港便を北九州空港にまわして便数を減らす。			
現状の利便性が生かされる。建設費が安く、利用者の負担が軽減される。			
将来への需要対応については、周辺空港との協調をとりながら解決してもよい。			
基本増設案に賛成だが、増設せずに、国際線のみ北九州に移動させることは出来ないのか？			
福岡への発着が飽和するようなら佐賀有明をもっと充実させる(アクセス面を含めて)			

意見分類	寄せられたご意見
	賛成します。増設も必要かもしれませんが、近県の空港活用してみてもは。(佐賀空港はさびしすぎるし)使うなら佐賀が近いし。 24時間については成田・名古屋・関空・新北九州・佐賀で分散すれば良い。 福岡空港を将来にむけて考えると、24時間型の北九州空港も含めて考える必要があるのではないのでしょうか。佐賀空港のアクセス等も再考すれば、十分に現在地で対応出来るのではありませんか。そうゆう資料が出てないの判断に迷います。 現資料では「三苦・新宮ゾーン」新設ありきのように見うけられます。この資料だけで新空港代表案とするは不自然ではありませんか。 福岡・北九州・佐賀・広くは長崎・大分の各空港を含めた計画案は出来ないのでしょうか。 北九州に住んでいるから上記のような意見としたではありません。地域エゴととらえないでください。 まずは増設案に賛成です。近くには新北空港もあります。あるものを最大限に使う。現空港だから福岡に良いイメージをもってられる方も多いです。 なにより費用面を考えても現空港の増設案を第一に全てを進めるべきです。全国の整備事業を見てても新空港なんて考えるべきではない。 近隣の空港(佐賀・北九州)をもっと効果的に利用すべきだ。増設の必要を考えるのはまだ時期が早い。 だいたい税金のムダ使いをなぜまだしようと考えているのか。血税ですよ？！ 増設に賛成。まずは増設で対応したら各空港の役割分担をすべし。 将来的に過密になるようだが、貨物等を北九州空港等で処理する様な方向に持って行ったらいいがでしょうか ・将来の需要増に対しては、九州・佐賀空港との連携で対応できる。 その他現空港延命存続のため専門化の意見をききたい。 現在の場所および佐賀・北九州の両空港を機能的に見直すことで、この問題に対応していただきたい。現場所への増設案を検討。 考えが甘い。言ってみれば箱物行政そのもの。飛行機を飛ばすのは企業。空港は行政。航空会社の運営内容は勝手にやらせ、競争をあおり、便の増加。空席率から便の制限が出来る。また時代の変化を考えると、ゴールデンタイムの深夜化により、飛行時間の延長、少子化による今後のニーズの低下、ITによる効率化によって、飛行機利用の削減が考えられる。さらに今後は飛行機技術の向上により、短い滑走路への発着も可能となりうる。さらにさらに今後の税収減が間違いない中、お金を使い環境を破壊する事は、今後さらに時代への逆行にほかならない。北九州空港や佐賀空港にはまだ余力があり、自分達の住む地域だけを考える時代はとつくに終わっている。 近隣の北九州・佐賀空港を有効に活用する方法はないのか。 騒音、時間的制約、交通渋滞等、40年後50年後に汚点を残さない様、東京の様に羽田、成田等で分散。 (例)国外(アジア近隣)国内線で、遠いヨーロッパ、アメリカ、中南米、オセアニア等で考えたらどうですか。 処理容量について、自衛隊・保安庁・米軍の離発着の回数が年間15,000回と聞いております。これらを近隣空港に分散すれば、処理容量もUPするのでは。 西側配置(滑走路210メートル)改良案でいいと思う。建設費を一番抑えられるし、道州制導入を進めてる県知事は(会長)は増設案と北九州市長(新北九州空港)や佐賀市長(佐賀空港)が要望している様に近隣空港と連携を図れば必要ない。 基本は今ある福岡空港に北九州・佐賀空港の協力という方法がベストであるが、どうしても空港特別会計を使って、公共事業をしたいならば西側配置(間隔210m)案ではないかと思う。 強く支持します。アクセスがいいことが、現在繁盛している要因のひとつでは。今あるものを有効活用することが、財政的にエコ、環境的にエコだと思います。北九州空港も有効活用すればいいと思います。 今が便利なので、また羽田からの便は多いので現状のままでいいと思う。 現状の空港利用は充分でしょうか。発着時間制限の縮小の努力は、なされているのでしょうか。 現状維持で良い。 この方が良いと思うが、 1)近隣APの活用による発着回数の調整。 この方が良いと思うが、 2)地代引き下げ交渉が必要。 非常に妥当な検討だと感じた。現状に則した案であると思う。都市密着型の空港としてのアドバンテージを活かしつつ現実的な構想である。更に周辺空港(新北九州・佐賀)との連携・相互アクセスの改善・役割の分担なども 構想に盛り込むべきだ。福岡空港単体で考えるのは現在のインフラを有効利用できないと 感じる。その点で足りないと感じた。 滑走路は増設する必要はないと思う。既存の北九州空港を利用するなどして 効率を図ればよい。 PIステップ4では増設案or新設案の選択としているが、どちらかを選ぶなら増設案である。しかし、ステップ3で消された3空港(北九州・福岡・佐賀)案が最も良い。なぜこの案が消えたのか不明。 福岡空港には周辺各県からも来ており、発着回数をこれ以上増加させない様することにより、地元空港(長崎空港や佐賀、北九州空港)の利用促進を図ることができる。特に佐賀空港は血税を投入したにも拘らず、利用率は極めて低く、佐賀県の人達は地元空港を利用すべきだ。 現状を考えれば取り入れないといけない所と思うが、できるならば今の状態で行かれた方がいいと思う。 増設でも対応できないケースは北九州空港までの鉄道の新設による連携をするとうい。 ・便数対策は貨物(or 国際便)の振り分け(他空港への 特に佐賀) 北九州や佐賀空港をもっと利用してもよいのでは。 必要なし。新北九州空港や佐賀空港と併存で良い。 まずは、北九州空港・佐賀空港と連携し、それでも滑走路の増設が必要であれば、増設案に賛成ですが、この点も将来の少子高齢化、飛行機ではなくテレビ電話での会議やカーボン・オフセットなど、地球規模の変化で、本当に乗客数が増えるのか心配である。 賛成です。新北九州九項、佐賀空港との連携も更に推進すべき。 北九州空港、佐賀空港を利用して、現在のままで使用する。国内便制限で補う。 PIレポートに記載される数値や算定方法は分かりますが、それを見ても本当に増設しなければ、空港が機能しないのか？ どんな人がどんな風に困っているのか？ は分かりませんでした。増設するための調査であってそれが根本に反映しているかは不明です。今のままでは、本当に誰が困っているのですか？ 現空港を最大限利用すること→北九州、佐賀港との協力をすること 当面の交通アクセス等利便性を確保する上で現実的であると思う。将来的な増便に対しては既にある北九州空港に機能を分割する事により対応できるのではないのか？ 賛成します。しかし増設ではなく、佐賀、北九州空港をもっと有効活用する方法を考えたい方がよいのでは？ 現状のままで良い この「滑走路増設案」に賛成です。会社の同僚、関東居住者及び出張での来福岡関係者は一同にして、こんな便利な空港はどこにも無い、絶対なくしてはならん！と言っております。北九州空港・佐賀空港の活用も含めて再検討をしてください。 航空写真も掲載して欲しかった。リアリティに欠けている。また効果や構想は、ある特定の個人による妄想の域を出ていない。「こうなったらいいのになあ」程度である。定量的・定性的に判断する材料となっていない。 現状のままでよいと思います。 費用負担の低さは重要なポイント。現空港が持つ利便性を最大限活用できる。北九州空港との役割分担も引き続き検討する必要がある。ターミナルを建設する必要はないのか、現空港の魅力を更に引き出す視点が欠けている。ハブ空港との接続について検討すべき。成田ー福岡線の国際線化。 現在空港増設案に賛成。現空港を国内線に、北九州、佐賀空港を海外の空港出発地点に。 本当に必要なのかをもっと検討が必要と考える。佐賀空港、北九州空港への機能の代替(但し、アクセスの交通の利便性向上が急務)も含めて考える必要がある。 滑走路を増設するにあたって、今更高さの制限緩和を行うとしても建て直すのには時間もかかるし、アクセスの利便性を生かした方がよいと思う。また、現在の空港、北九州や佐賀空港との連携をとれば良いと思う。 増設費用と効果のバランスが良い案。早く効果が出ることも良い。増設後需要に処理能力が追いつかなくなったら、他近隣空港との連携や機能分担を考えれば良い。 ・今まで通り利便性が高い ・離発着が今以上に増えるかどうか疑問である ・佐賀、北九州等の近隣空港との連携を図れば十分である ・賃貸料は今の私たちにとって生活の全てです 現実的だと思う。本当は近隣空港を利用するのが一番いいと考えている。 現空港は利便性に富んだ空港だ

意見分類		寄せられたご意見
		近隣空港との連携をもっと図れば新空港はいらない。 現空港の賃賃料は土地を奪われた私たちの大事な生活のかてです。 11月9日の「福岡空港・・・」出前説明会に参加して空しさを覚えた。前回も参加し、かなりの意見が出されたが何一つ反映されていない。前は、今ある施設(佐賀空港等)の利活用と福岡空港との連携を図る計画でなければ国の財源の無駄使いとして国(県)民の賛同は得られない意見であったはず。 既に道州制が議論され「九州は一つ」と言われる中、福岡一極集中では平成合併の二の舞(地域間格差)は必至。私も今回の意見募集に投稿するが、11月9日に出た意見や他地区で出た意見は全て公表(インターネット等)して、このことも審議しないと全く意味がない。 意見1、需要予測について ①人口減少に対応する需要予測と高齢者の需要予測をどう捉えているか。 ②鉄道利用との需要予測はどうか。 (特にリニアの予測は立てているか) ③国際線は増設滑走路で対応する等前提で算定されているか。 意見2、他空港との連携について ①新空港及び現空港案を実行した場合の他空港への影響はどうか。 ②他空港の整備環境について(新空港及び現空港増設案の差額7千億円を他空港のアクセス費用に投入すれば、他空港の利用は増え、共存出来ると考える。 意見3、国交省内の調整について 意見1、2は鉄道局、道路局との関連と思うが、特に、道路財源が問われる中、地域間格差是正のため九州管内に道路財源として7千億円が投入されたら、福岡空港建設は評価され、空港建設はスムーズに実行できると考える。国交省に頂いた国民の税金を、国民のためどう使ったら有効であるか考えてほしい。 ・新空港建設に比べ、コストが大幅に安くてすむ ・現空港の利便性を引き継ぐ事ができる ・近隣空港との連携をもっと図れば新空港はいらない 最近の原油高や少子化傾向から現空港における増設案の方が好ましく思えました。ですが、そもそも空港の需給は本当に増加しているのでしょうか。今後もするのでしょうか。近隣空港との連携は努力されているのでしょうか。福岡市の赤字をこれ以上増やさないで下さい。 将来の北部九州と全国の人口からしても、少子高齢化と環境悪化を考えると、現状空港と近隣(佐賀、北九州)空港とのリンクされた利用形態を計画できないものか？ 私自身、増設案に賛成です。世界有数のアクセスの良い国際空港を増設して、近郊の空港と連携して、着陸回数など分けてやって欲しい。 「佐賀空港」に投資して、福岡空港を分散するべきでとれます。反対します。 国、地方自治体の膨大な赤字のもと、増設案にすべき。北九州空港、佐賀空港との連携も考えるべき。 お金のかからない方法で増設するのが良い。また一部航空路線を、佐賀空港や北九州に分離すれば良いと思う。 ・日本全空港で利便性が最も高い。 ・近隣空港との連携することが不可欠である。 ・需要が逼迫するかどうかは、きめ細かい科学的実態調査の分析が不可欠。 ・増設コストが大幅に安くすむ。 ・借地権・跡地など地主への保障など。 ・日本全空港で利便性が最も高い。 ・近隣空港との連携することが不可欠である。 ・需要が逼迫するかどうかは、きめ細かい科学的実態調査の分析が不可欠。 ・増設コストが大幅に安くすむ。 ・借地権・跡地など地主への保障など。 佐賀、北九州空港連携案の次善策である ・日本全空港で利便性に最も高い ・近隣空港との連携することが不可欠である ・需要が逼迫するかどうかは、きめ細かい科学的実態調査の分析が不可欠 ・建設(増設)コストが大幅に安くて済む ・借地権、跡地など地主への補償など 賛成 1. アクセス利便性(新空港への交通費も大) 2. 市民のみならず、国民としての財政負担 3. 先ず、北九州、佐賀空港の活用を考える 4. 将来の需要予測に疑問視(少子高齢化、新幹線のスピード化、マスメディアの発達等) ・日本全空港で利便性に最も高い ・近隣空港との連携することが不可欠である ・需要が逼迫するかどうかは、きめ細かい科学的実態調査の分析が不可欠 ・増設コストが大幅に安くて済む ・借地権、跡地など地主への補償など 福岡空港は利便性に富んで、新空港建設に比べ、コストが大幅に安い。近隣空港との連携をもっと図れば新空港はいらない。 ・福岡空港は利便性に富んでいる。 ・新空港建設に比べ、コストが大幅に安い。 ・新空港建設は税金のムダ使い。 ・近隣空港との連携をもっと図れば新空港はいらない。 ・現空港の賃賃料は、大事な生活給です。 ・必要ないかと思います。 ・税金のムダ使いである。 ・北九州空港との併用で十分であると思う。 ・今後の利用率の計算があいまいである。※減少していくと思う。
	将来の方向性選択のポイントについて	1.需給逼迫緩和について 1 件 空港に対しても私たち税金で作るんでしょう？2032年にそんなに増えるのか？少子化、この時代になぜ増えるのか？県・市は国のお金をもらうために考えてるのは？空港のことを考えるより、もっと県民のためにする事があるはず。増設にし、新空港はいらない。 2.利用者利便性について 0 件 3.環境・安全について 1 件 出来るだけ費用を安く、そして自然を大事に。(これ以上空港を大きくしない事を望む) 4.まちづくりや地域振興について 0 件 5.事業効率性について 5 件 出来るだけ費用を安く、そして自然を大事に。(これ以上空港を大きくしない事を望む) 莫大なお金がかかるので、十分検討してもらいたいと思う。 空港に対しても私たち税金で作るんでしょう？2032年にそんなに増えるのか？少子化、この時代になぜ増えるのか？県・市は国のお金をもらうために考えてるのは？空港のことを考えるより、もっと県民のためにする事があるはず。増設にし、新空港はいらない。

意見分類		寄せられたご意見
		議論も大詰めを迎えているが、ここは大人になって落としどころを考えるべきだと思う。新空港では多くの県民が反対し、禍根が残るし、事業は立ち往生する。滑走路の増設で意見をまとめるときに来ているように思う。滑走路増設にかかる費用はそれほど多くない。将来的には新空港も可能だということで財界も納得すべきだろう。
		当面の混雑対策として誘導路の二重化を300億円もかけて行うそうです。これで新空港決定にでもなれば、その300億円は新空港が完成すればパーになります。一体何年有効活用されるのでしょうか。全くの無駄です。誘導路を二重化するのであれば、滑走路増設をして増設された誘導路を有効に活用すべきです。新空港の9200億円というのも論外です。もっと税金を有効に使うよう省庁も考えるべきだと思います。
	6.その他	
	2 件	どちらでもいいです。 利便性がとてもいいので、移ってほしくない。防音などでコストがかかるなど、いろいろな問題があるから新空港案が出ているわけだから、ちゃんといろいろな世代の人の話を聞いて決定してもらいたい。
P1について	1.PIの取り組みに対する意見	
	11 件	良く調査されていると思う。 最初から空港ありきのアンケートではだめです。全く必要性はないです。 テレビ等では「東側配置案」しか、みていない。(報道不足) 利便性、経済的(費用9にも現空港を生かす方式が良い。(前回もアンケートに投稿しましたが結果が発表されていない。明らかにするべきです。)) 税金を食い物にすることしか考えていない連中の試算など誰が信用する？福岡の空港は現状で十分。市民をバカにするな。 まだその段階ではない。もっと第三者民主的な調査団体を作って検討すべき。 一方的なやり方で全く聞くに値しない。 住民の声を一番にして頂きたい。出来るなら1日でも2日でも住んでみて、いかに良い所か冷静に考えて欲しい。たくさんの人の生活をしている事を、考えて欲しい。小さい時から新宮で育ちました。 説明の中で、現在の福岡空港に対する周りの交通アクセスが日本でもトップクラスで充実していることを知ったので、私はこちらの意見にやや賛成です。しかし、空港の周りに住んでおられる住民の方々の意見もしっかりととり入れつつ、慎重に話を進めていく必要性も感じた。 この案を仮に実現する際に、用地買収についてきちんとした説明ができるような機会をくんでもらいたい。 おおむね意味は分かりますが、既に現空港の地主及び近隣に増設案の説明は終わっていて、一度新空港案は無しになったのに、意味が分かりません。また、現在進行形で用地買収も(国交省が)行っているのに、ステップ4の意味自体が？
	2.PIの催し等に関する意見	
	3 件	・近隣住民には苦痛、空港の南北東西で、最低4回地元説明会をきちんとやるべき。事業化決定して大反対は成田の二の舞になる。 説明がちよっと分かりにくかった。 誘導説明会におどろき！
	3.PIレポートに対する意見	
	59 件	明らかに滑走路増設案寄りで検討結果が出されていますが、内容的に無理が在り過ぎます。 何故、中部国際空港や新石垣空港は滑走路の増設や空港拡張をしなかったのか。その説明をお願いします。 空港全体位置付けが見えない。西側とはどこか？ ・概算事業費(注6)340億円はその他施設整備等を含めて表現しないと誤解を生じる。 西側配置(210m)改良案で良いと思います。滑走路の「精密」、「非精密」の意味がわかりません。 用地費比較がわかりやすかった。 国交省がステップ4で 騒音コンターを出さなかったら、完全な詐欺。PIの精神に反する。騒音コンターのない空港計画など、先進国ではありえない。いくら増設でやってしまいたくても、市街地空港では騒音の問題は避けて通れない。ましてや、過去に最高裁判決で負け、現在でも騒音は環境基準をクリアできていない空港。そんな空港で滑走路を増設し、容量も増えると言い張るなら、騒音はどうなるのか？どう問題をクリアするのか？について、きちんと見通しを示す義務がある。 配置案の図がわかりにくい。もう少しかみくだいた表現が良い。 現利用者としては、非常に受け入れやすく利便性の向上を体感できそうであり、身の丈にあった考えではないかと思います。東・西・スタガー等色々な考察をされており、興味深く見る事ができました。 利点がよくわからなかった。利点をもっとあるように思う。→もっとアクセス(便)がふえる etc… p7～p8まで目を通しましたが、もっと誰にでも分かるよう簡単に記載して欲しかったです。私は大野城市に住んでいるので、『断然、滑走路増設案』に一票です！！福岡都心部に便利なのが一番なので、このままでいてほしい……。いや、戦後今までがそうなので今さら場所を変えるだなんて考えられません！！ 増設する場所によって、どのような影響があるのか比較されているので分かりやすかった。 詳細にわたり比較して表示してあるので、解りやすかった。 ・西側配置【非精密】とは何でしょう。 資料をじっくりよんで考えたい 非精密滑走路のデメリット、リスクはパンフを読んだだけでは分からない。 文字でなく数字で表せ。 滑走路増設案について少し理解することができた。 別途支出の環境対策費・土地借料の説明があまりにも少なく、分かりにくい。わざと説明をぼかしている様にも思える。 わかりやすかった。しかし、専門の事も書いてあり難しい部分もあった。 わかりやすかったんです。 配置案の図がわかり易い。 事業費の差が大きく理解が容易。 現空港の問題点、増設に伴う問題点があり書いてない。(「現状と同じ」と一言では、あまりに少なすぎるのでは？) 「空港拡張面積に含まれる可能性のある物件数」や「騒音対策地域」など、住民の生活に関係の深い項目が書いていた点がよかった。 パンフレットが詰まりすぎていて少し分かりにくいと思います。もう少し読みたくなるような分量にすべきだと思います。 P5～6の図が少し分かりにくいです。点線の丸が何を意味しているのかわかりません。 細かい項目ごとに評価がされており、メリット、デメリットがわかりやすい。 配置案の表が大変見比べやすかった。滑走路増設は空港へのアクセス手段が変わらないので便利だが、騒音や工事におけるクレームが多くなるように思われる。 有利点と不利点がよく解りました。わかりやすかったです。 読む気なし 現在の騒音区域は昭和時代に設定されたものであり、現在まで機材の進歩や関係者の努力により徐々に騒音は改善され騒音の大きさや範囲も当時とは大きく変わっている。その結果、現在の騒音からの悪化の程度をレポートで示さずに騒音影響について判断することはできず、「影響機器の拡大」の程度を記載してもほとんど無意味である。したがって本案の長所・短所を理解し方向性選択を判断する上での基本的な情報が提示されておらず、レポートとして不十分な内容となっている。また、スポットや貨物施設の配置や旅客・貨物ターミナル設備の利便性についても示してほしい。 現在の空港を活かすという点では、この計画が妥当だと思うのですが。もし、新空港を作った場合には、この土地と施設はどうなるのでしょうか。そういう重要な点がまったく記載されていないように思います。そのような計画も無しに検討しているのでしょうか？ 極力平易な「用語」出ないと抵抗感がある(解説先の記入を)◎○△の評価も一緒にの表に 拡張に伴う用地保障を含む全体事業費を示さないと意味がない 内容はある程度評価できるが、何故最初からこれ(新增設案)が提示されなかったのか不思議。ある意味これまでのP1～P3のステップを無視しているといっても良い。

意見分類		寄せられたご意見
		増設不要。PILレポート金のかけすぎ。 北九州空港のアクセスに投資し、利用を分散する。 航空写真も掲載して欲しかった。リアリティに欠けている。また効果や構想は、ある特定の個人による妄想の域を出ていない。「こうなったらいいのになあ」程度である。定量的・定性的に判断する材料となっていない。 特に必要ない(新空港建設ありきでの資料は作るべきでない。公平・公正に作る。) 対比がされている内容が分かりやすかった。 西側配置210mが良い。 配置案が分かりやすく表と図でまとめられていて、私たちが比較する上で非常に分かりやすかったです。私はどちらかというと新空港案よりも、滑走路増設案の方がいいのではないかなと思いました。(実現性・経済面・住民の意見も考慮して) 特に興味深いと思うものでなかった。(新空港建設の方にばかり興味があったので) 興味をもつことができたが内容を詳しく知ることができなかった。 よくわからない。 PILレポートのせつめいがわかりやすかった。 難しい。 専門性の高い評価分析の事象を出来るだけ、分かりやすく、チャート、図(画)を用いて映く制されており、その工夫には驚いた。住民、利用者に対し「多くの視点から理解～評価して欲しい」という熱意が感じられた。 制限表面という言葉が何を意味しているのかわからない(P7)。同様にP8の部分で「精密進入を行えないため」との表現があるが、これが何を意味しているのか分からない。 滑走路増設に反対です。 なぜなら、滑走路増設西側改良案の滑走路処理容量の水増しされているからです。 発表されたPILレポートでは、滑走路増設西側改良案の滑走路処理容量の1時間値は、最大40回となっています。 しかし、福岡空港と同様に現在検討されている「那覇空港技術検討委員会」の資料から、この処理容量に対する疑問が浮かんできました。 以下、やや専門的になりますが、水増しであると考え理由を解説します。 昨年那覇空港P1ステップ3では、那覇空港で滑走路を増設した場合(3000m×2本)、処理容量は最大42回/時となっていました。 http://www.dc.ogb.go.jp/Kyoku/information/nahakuukou/pdf/houkokusho/step3-gaiyou.pdf そして、最近公開された「那覇空港技術検討委員会」の資料では、ターミナルから遠い側に間隔210mで2700mの滑走路を増設する案の処理容量が示されています。 http://www.dc.ogb.go.jp/Kyoku/information/nahakuukou/11_gijutukai/gijutukai_1/05.pdf 滑走路の運用は、ターミナルに近い側の現滑走路(3000m)を離陸用・ターミナルから遠い側の増設滑走路(2700m)を着陸用とする、教科書どおりの運用が想定されています。 この運用方法だと、着陸用滑走路が離陸用滑走路の内側に入るので、スタガー(滑走路末端のずれ)による後方乱気流の影響があり、滑走路が2本になるにもかかわらず(那覇の現行の容量は33回/時、誘導路を二重化した場合は34回/時)、処理容量の最大値は、わずか『36回/時』と示されています。 つまり、スタガーの影響により、処理容量は6回/時ほど減ることになります。 スタガーの影響でこんなに処理容量が小さくなるのならば、福岡の西側改良案のように滑走路長の短い(2700m)ターミナルから遠い側の滑走路を離陸用にしてスタガーの影響を回避すればいいと考えられます。 しかし、それをしないということは、スタガーの影響による処理容量のマイナスよりも、ターミナルから遠い側を離陸用・近い側を着陸用にする歪な運用の方が、より大きなマイナスが発生するという何よりの証拠です。 少なくとも、那覇ではターミナルから遠い側を離陸用・近い側を着陸用に 情報提供しようとするあまり、細かい説明や図が多く、理解できなかった。何がポイントで西側配置改良案にしたのか、P8の緑色の部分さえ分かれれば良いのではないのでしょうか？ 複数案の併記、比較付で分かりやすかった。 様々なパターンが示されて比較検討されており、分かりやすかった。 説明の努力は分かるが、一般の者には、内容が細かく分かりづらい。 ガルダ航空の離陸失敗事故、エンジン部品の落下事故といった危険性について、記載が充分でない 難しい言葉ばかりで分かるようで分らなかったです。 表など、すぐわかりやすくて見やすかった 図や表を使って詳しく説明されていて分かりやすかった。 比較表等、わかり易いです。 なぜ騒音コンターがレポートに載ってないのか？ 騒音コンターを載せると反対が増えるからか？ 滑走路増設のデメリットを目立たないように書いてありますね。 非常に分かりやすく比較されており、満足できました。
4.その他	2 件	現空港拡張案は、・容量はほとんど増えない・百歩譲って容量が増えるとしたら、騒音が増える・騒音が増えれば、多額の対策費がかかる・そもそも、用地確保の目処がたない・20haの拡張では狭すぎて何もできない、逆に空港能力が下がる・結局、100ha程度は買収が必要となり、多額の費用と膨大な時間がかかる とい、あまりにもお粗末な案です。 ですが、残念ながら、素人は「新空港は高い、遠い」と言われれば簡単に騙されてしまいます。 この辺は、マスコミが正しい情報を提供するなどして、市民が正しい認識を持てるようにすべきでしょう。 今の空港の問題(空港能力不足、騒音被害、事故の危険性、市街地の破壊)が解決しないばかりか、副作用まで伴う(用地買収、騒音悪化、事故の危険性増大、さらなる市街地の破壊が進行)ので、大反対。 そもそも、実現性がない。 検討案の俎上に載ることさえおかしな話。
平行誘導路二重化について	15 件	駐機スポットの増設をしなければ、滑走路処理容量が増えてもスポットが対応できなくなる。スポットが増えると国内線側平行誘導路は1本しかないから誘導路で遅延が発生します。スポットを増やすには国内線ターミナル南側に増設するしかなくなるが、平行誘導路の二重化は国内線ターミナル前しか検討していない。これではRwy34の処理能力が劣ることと同様の事態がRwy16でも発生することになる。 滑走路間隔が210mしかなく大型機が待機できないとか滑走路の長さがそろっていないとか滑走路を一部2.6mもかさ上げするとか平行誘導路も二重化されていないとか、こんな不自然な空港は世界中のどこにもないのでは？ 運航の安全を考えてもこんな不自然な空港では危険だと思います。 西側拡張の間隔300m案では、都市高速道路の移設が必要になります。仮設の切り回しも困難と考えられるため、工事期間中は通行止めとなるでしょう。 また、移設後も高速道路にしては線形や縦断勾配が極めて悪くなるでしょう。これでは交通管理者が許可するはずがありません。西側拡張の間隔210m案では、増設する西側の滑走路では計器着陸ができないため、既存滑走路を着陸用にするのが基本となるでしょうが、これでは割合の多い国内線の離陸機は、東側の国内線ターミナルから滑走路2本を横断して、増設する西側滑走路に向かう必要があります。ただでさえ離着陸で混雑する中、地上では鈍重な航空機が滑走路2本を横断するのはトラフィックの多い空港では問題があります。ターミナルが片側に集中する那覇空港のクロスバラレル間隔210m案でも、平行誘導路の二重化と併せても、処理容量は現在の1.3倍にしかならないと報告されています(現行の時間当たりの処理容量も福岡より1回多い)。ターミナルが両側に別れ、なおかつ国内線離陸機が滑走路2本を横断する世界でも例を見ない運用形態になる福岡では、新聞報道されているように、処理容量は1.1倍程度にしかならないでしょう。これでは混雑解消にはなりません。以上のように、西側拡張案には問題が多く、解決策にはなりえないと考えられます。東側に拡張する案もあります。単純に空港として考えると、ターミナルが西側に統合されるので、理想的です。地下鉄を西側ターミナルまで伸ばす必要がありますが、アクセスも今の利便性を維持できます。しかし、ターミナルが西側のみになるということは、空港東側は滑走路があるだけで人は来なくなり、単にうるさくなるだけです。また、東側に駐車場や広告収入を得ている人たち(その多くは借地料収入も得ている地権者)は、到底納得しないでしょう。事業費も7500億円にもなり、年間100億円を超える借地料+環境対策費を加えると、新空港建設よりはるかに高くなります。よって、東側拡張は現実的ではありません。 そもそも需要予測の根拠が全くわからない。そもそも需要予測はむしろ減ると思われる。まず、人口が減る。国際線を減便している。現行のタキシングできる誘導路を平行とすれば、将来的に全く問題ない。この程度ならば税金投入も納得する。 タキシングを2ラインで行なう事はもっと早くから行うべきことで、なぜやってなかったか不明。 ・空港の現在ある施設は今後も長年にわたって使える物が多い。誘導路の二重化も行うのであれば、増設案にしなければ施設はムダになってしまう。財政が非常の厳しい中、現在あるものをきちんと使うことは非常に大切なこと。 ・当面の対応策は積極的に実行する事。 周回道路を必ず設置しないと周辺一般道路が混雑する。平行滑走路の二重化が前提だが、平行滑走路の二重化自体ができるかどうか疑問。 空港整備はスピード感が大切。新空港のように時間も金もかかるようでは、現在のスピードについて行けない。特に発展を続けるアジアを視野に入れるなら、誘導路二重化や滑走路を増設するなど素早く対応してほしい。 滑走路増設案の滑走路処理容量は、平行誘導路の二重化が前提らしいですが、平行誘導路の二重化さえ実現困難なのではないのでしょうか？ 周回道路が確保でき

意見分類	寄せられたご意見
	ないようでは、あまりにも問題があります。誘導路の二重化ができない場合、滑走路増設案の滑走路処理容量はかなり小さくなりますね。やはり、滑走路増設案は実現性が低く、やめた方がよいでしょう。 国内線ターミナル側の誘導路を増設して欲しい。(混雑時のダイヤの乱れ) 騒音が激しいし、説明会(10/6)での質疑応答で『PIレポート5、6ページの滑走路処理容量について、増設案は国内線側の平行誘導路の二重化を前提としているのでしょうか?』という質問に対して『二重化を前提にしています。』と国土交通省の人が回答していましたが、元福岡空港次長は『福岡県警から周回道路を必ず設置するように指導されているので周回道路は必ず設置している状態にしないといけないです。』とのことなので、現状でターミナル前が4車線で周回道路が2車線の合計6車線は無いと車やバスなどの状況から対応困難であるのに合計6車線を確保することができない平行誘導路の二重化を行うことは現空港敷地内だけでは不可能であることは明らかであるhttp://www.fukuokakuko-chosa.org/info1/step01/pi_step01_4-3b.htmlので実現性の無い滑走路増設案に反対です。騒音が無いし、他の国内海上空港の建設事例と比較して事業費や規模なども特に過大であるとは言えず、また、事業期間(工事期間を含む)は他の事例から推測して20年以内での開港も可能であると考えられるhttp://fukuoka-airport.sakura.ne.jp/web/img/pi-step4b.pdf新空港案に賛成です。 既存ストックの有効活用がいいと思う。 滑走路増設も必要ないと思われる。平行誘導路の二重化で充分! 当面の混雑対策として誘導路の二重化を300億円もかけて行うそです が、これで新空港決定にでもなれば、その300億円は新空港が完成すればパーになります。一体何年有効活用されるというのでしょうか。全くの無駄です。誘導路を二重化するのであれば、滑走路増設をして増設された誘導路を有効に活用すべきです。新空港の9200億円というも論外です。もっと税金を有効に使うよう省庁も考えるべきだと思います。
その他	9 件 なし ・航空機を大型化してクリアできる部分があるのではないかと(羽田線) 福岡は、そんなにいばれる程、アジアの文化拠点ではないよ。熊本県知事みたいになりなさい! いいとこどりはトヨタ商事から始まり、アリコ保険まで続きすぎ! これ以上するなど伝えたい。福岡のリーダーは県でも市でも大うそつきばかりが続くねえ。公約破り! 勉強不足で公約あげるからこんなパンフレットにすぐ負け、主張をひっくり返すんでしょね。 地域住民の声がわからなかった。 わからない。 過密化されていく都市。地方は子供を生んで育てても都市に取られてしまう。「ヒコークなんて乗ったことない」という方はいっぱいいます。 ・なぜ国際ターミナルを作るときに考えなかったのか。行政の怠慢である。 少子化時代、人口の増加についても見込めなくなる将来ではないだろうか。 考える時間を下さい。

②意見記入はがき等により、「新空港案」について寄せられたご意見

意見分類		寄せられたご意見
抜本方策、将来対応方策について	滑走路増設案について	① 代表案の選出について 2 件 西側配置改良案に賛成する。(もっと工夫をして、費用ももっと少なくする) 色々あるが西側(210m)改良案がベスト。 ② 代表案の内容について 1 件 新空港に賛成です。なぜなら、滑走路増設西側改良案の滑走路処理容量の水増しされているからです。発表されたPIレポートでは、滑走路増設西側改良案の滑走路処理容量の1時間値は、最大40回となっています。しかし、福岡空港と同様に現在検討されている「那覇空港技術検討委員会」の資料から、この処理容量に対する疑問が浮かんできました。以下、やや専門的になりますが、水増しであると考えられる理由を解説します。 昨年の那覇空港PIステップ3では、那覇空港で滑走路を増設した場合(3000m×2本)、処理容量は最大42回/時となっていました。 http://www.dc.ogb.go.jp/Kyoku/information/nahakuukou/pdf.houkokusho/step3-gaiyou.pdf そして、最近公開された「那覇空港技術検討委員会」の資料では、ターミナルから遠い側に間隔210mで2700mの滑走路を増設する案の処理容量が示されています。 http://www.dc.ogb.go.jp/Kyoku/information/nahakuukou/11_gijutukai/gijutukai_1/05.pdf 滑走路の運用は、ターミナルに近い側の現滑走路(3000m)を離陸用・ターミナルから遠い側の増設滑走路(2700m)を着陸用とする、教科書どおりの運用が想定されています。この運用方法だと、着陸用滑走路が離陸用滑走路の内側に入るので、スタガー(滑走路末端のずれ)による後方乱気流の影響があり、滑走路が2本になるにもかかわらず(那覇の現行の容量は33回/時、誘導路を二重化した場合は34回/時)、処理容量の最大値は、わずか『36回/時』と示されています。 つまり、スタガーの影響により、処理容量は6回/時ほど減ることになります。スタガーの影響でこんなに処理容量が小さくなるのならば、福岡の西側改良案のように滑走路長の短い(2700m)ターミナルから遠い側の滑走路を離陸用にしてスタガーの影響を回避すればいいと考えられます。しかし、それをしないということは、スタガーの影響による処理容量のマイナスよりも、ターミナルから遠い側を離陸用・近い側を着陸用にする歪な運用の方が、より大きなマイナスが発生するという何よりの証拠です。少なくとも、那覇ではターミナルから遠い側を離陸用・近い側を着陸用にする運用では、処理容量の最大値は36回/時を超えないわけです。福岡では、国際線ターミナルは滑走路長の短い離陸用の増設滑走路側にあるので、全ての離陸機がターミナルから遠い側の滑走路を使うわけではありませんが、発着のほとんど(約8割?)は国内線です。那覇の現行の処理容量は33回/時、福岡は32回/時と那覇の方が大きいことを勘案すると、那覇の間隔210m・2700m滑走路増設案と同様、福岡の西側改良案の処理容量も最大36回/時ぐらいということになります。逆に言えば、もし仮に福岡の西側改良案が最大40回/時もあるのなら、那覇の間隔210m・2700m滑走路増設案でも、ターミナルから遠い側の増設滑走路を離陸用とすることでスタガーの影響を回避し、40回/時程度の容量を確保できるはずですが。以上のように、同時に、同じ大阪航空局が検討中の那覇と福岡で、正反対のことが示されています。どちらかがウソなのですが、福岡では、新空港でも最大43回/時なのに西側改良案では40～42回/時と、両者にあまり差がないことを考えると、福岡の西側改良案の処理容量が水増しされていると断言できそうです。
	その他	0 件
2. 需給逼迫緩和の視点について	① 発着需要への対応について 8 件	現状の施設でサービスを向上するのがよいのでは。課題についてのステップ1では、カスタマー側の満足度が高いようなので、それを維持する。発着については人口が減っていく部分で需要が増えると思えない。 サービスの向上案としては、 ◎防音設備の充実&安全性の向上 滑走路増設では能力が小さく、経済効果にも限界がある。自然環境への影響等も考慮して検討してほしい。 又、現在の米国金融恐慌に端を発した経済変動は、少なくとも5年程度はかかると考えられるので現状からすれば滑走路増設案が最適。もう少し経済が上向き、航空需要が大きくなった時、再度議論すれば良い。 ・利便性が下がり、アクセス時間や料金が値上げされます。また空港施設使用料が大幅にアップするのは避けられないでしょう。国内線にもお金がかかるようになります。旅行者にとって新空港はいいとこなしです。新空港には反対です。・8月までに昨年比20万人旅客が減っているというニュースを見ましたが、9月も約10万人減ってますね。これは異常な減り方です。新空港は必要ありません。・新空港予定地の新宮町で説明会があったようですが、新空港反対が圧倒的だと聞きました。このような地元の反対があれば、計画が実行できるわけがありません。おそらく県内の世論も新空港反対が圧倒的でしょう。この状況で新空港を推進しても、次の県知事選で新空港反対派の知事が誕生する可能性が非常に高いと思います。反対派の知事が誕生すれば、新空港計画はストップします。民意を反映しない施策など実現不可能です。 下記の理由から10年後の国際的、国内的経済状況を考えてとき、西側滑走路増設によって需要-発着には充分対応できる。 1)10年後には人口の減少が明らかとなる。 2)10年後には原油のピークアウトが明らかとなり、原油価格の上昇は再来して、航空機の減便、あるいは路線の縮小は避けられない。 3)世界の経済システムの変革にともない経済発展には限界が来る。貿易、文化相互交流など飛躍的乃至漸進的にも現在以上に発展することは無く、航空需要が増大することはない。 以上の理由から新空港移設は大きな経済的損失となり現在の利便性も失われる。 新空港に賛成です。なぜなら、滑走路増設西側改良案の滑走路処理容量の水増しされているからです。発表されたPIレポートでは、滑走路増設西側改良案の滑走路処理容量の1時間値は、最大40回となっています。しかし、福岡空港と同様に現在検討されている「那覇空港技術検討委員会」の資料から、この処理容量に対する疑問が浮かんできました。以下、やや専門的になりますが、水増しであると考えられる理由を解説します。 昨年の那覇空港PIステップ3では、那覇空港で滑走路を増設した場合(3000m×2本)、処理容量は最大42回/時となっていました。 http://www.dc.ogb.go.jp/Kyoku/information/nahakuukou/pdf.houkokusho/step3-gaiyou.pdf そして、最近公開された「那覇空港技術検討委員会」の資料では、ターミナルから遠い側に間隔210mで2700mの滑走路を増設する案の処理容量が示されています。 http://www.dc.ogb.go.jp/Kyoku/information/nahakuukou/11_gijutukai/gijutukai_1/05.pdf 滑走路の運用は、ターミナルに近い側の現滑走路(3000m)を離陸用・ターミナルから遠い側の増設滑走路(2700m)を着陸用とする、教科書どおりの運用が想定されています。この運用方法だと、着陸用滑走路が離陸用滑走路の内側に入るので、スタガー(滑走路末端のずれ)による後方乱気流の影響があり、滑走路が2本になるにもかかわらず(那覇の現行の容量は33回/時、誘導路を二重化した場合は34回/時)、処理容量の最大値は、わずか『36回/時』と示されています。 つまり、スタガーの影響により、処理容量は6回/時ほど減ることになります。スタガーの影響でこんなに処理容量が小さくなるのならば、福岡の西側改良案のように滑走路長の短い(2700m)ターミナルから遠い側の滑走路を離陸用にしてスタガーの影響を回避すればいいと考えられます。しかし、それをしないということは、スタガーの影響による処理容量のマイナスよりも、ターミナルから遠い側を離陸用・近い側を着陸用にする歪な運用の方が、より大きなマイナスが発生するという何よりの証拠です。少なくとも、那覇ではターミナルから遠い側を離陸用・近い側を着陸用にする運用では、処理容量の最大値は36回/時を超えないわけです。福岡では、国際線ターミナルは滑走路長の短い離陸用の増設滑走路側にあるので、全ての離陸機がターミナルから遠い側の滑走路を使うわけではありませんが、発着のほとんど(約8割?)は国内線です。那覇の現行の処理容量は33回/時、福岡は32回/時と那覇の方が大きいことを勘案すると、那覇の間隔210m・2700m滑走路増設案と同様、福岡の西側改良案の処理容量も最大36回/時ぐらいということになります。逆に言えば、もし仮に福岡の西側改良案が最大40回/時もあるのなら、那覇の間隔210m・2700m滑走路増設案でも、ターミナルから遠い側の増設滑走路を離陸用とすることでスタガーの影響を回避し、40回/時程度の容量を確保できるはずですが。以上のように、同時に、同じ大阪航空局が検討中の那覇と福岡で、正反対のことが示されています。どちらかがウソなのですが、福岡では、新空港でも最大43回/時なのに西側改良案では40～42回/時と、両者にあまり差がないことを考えると、福岡の西側改良案の処理容量が水増しされていると断言できそうです。 新空港が必要な理由 ・新空港は多額の借地料、環境対策費がかかる(わが国の空の発展に何ら寄与しない無駄な支出、地主だけはボロ儲け) ・新空港は容量限界、滑走路増設でも容量は1割しか増えない(滑走路不足、スポット不足、貨物ターミナル不足) ・新空港は狭苦しく遅延が多発、滑走路増設では悪化する可能性すらある ・新空港は深夜使えない ・新空港は乗り継ぎ不便 ・新空港は高さ制限など余計な足枷あり ・新空港は事故が起こると関係のない人を巻き添えにする危険性大 ・新空港は騒音撒き散らし(環境基準達成の見込みなし) ・新空港は駐車場収容台数や料金でさえ自由に決められない(「地元との調整」つまり周辺の駐車場経営者＝その多くは空港地主)の了承が必要) ・新空港は多額の借地料、環境対策費がかからない(初期投資は大きい、わが国の空の発展に寄与する有意義な支出、損するのは地主だけ) ・新空港は容量限界を解消(滑走路・スポット・貨物ターミナル) ・新空港は必要最低限の面積を確保し、遅延も改善 ・新空港は24時間空港 ・新空港は乗り継ぎ便利 ・新空港は高さ制限など余計な足枷がない ・新空港は事故が起きても関係のない人を巻き添えにする危険性がほとんどない ・新空港は騒音なし ・新空港になると現空港跡地の開発も可能

意見分類		寄せられたご意見
		真の空港能力の高い新空港を支持する。能力の低い滑走路増設などあり得ない。
		② 事業期間について 2 件 ＞下月隈C遺跡は福岡空港の滑走路南端部分に広がっており、＞洪水対策の調整池建設に伴い10年近くを費やして＞大規模な調査が行われた（福岡市埋蔵文化財センターより）http://www.city.fukuoka.lg.jp/maibun/hozon/2005.html 該当区域の面積は 360m×210m＝75、600m2≒7.6haになります。西側配置（滑走路間隔210m）改良案の場合 10年×20ha÷7.6ha≒26年 埋蔵文化財調査に26年かかる計算になる http://fukuoka-airport.sakura.ne.jp/web/img/pi-step4b.pdf 滑走路増設案と異なり埋蔵文化財調査の不要な 新空港案に賛成です。 滑走路増設案では22時から7時までの間で遅延機が発生したらさらに工事可能時間が減るので反対ですが、アンケートの『滑走路増設案の長所、短所など、その特徴はわかりましたか』で『わからなかった』に回答したのは、PIレポートの16ページの新空港案のところに『滑走路増設案より長期間を要することが想定される』と書いてある以上、工事期間を含めた全事業期間が推定できなければ滑走路増設案と新空港案のどちらが長期間かかるか分からないのに、用地買収・埋蔵文化財調査などの期間がPIレポートに記されておらず、説明会(10/6)での質疑応答で「名古屋空港や石垣空港は、拡張をせず新空港を建設することになりましたが、レポートにはそれよりも周辺の市街地化が進んでいる福岡空港で用地買収が可能であるような記載になっていますが、それでは、用地買収が可能である面積の基準は何haで、戸数は何戸か？」という質問に対する回答が「具体的基準はありません」。 。少なくとも20haの用地が買収できない場合には、増設案は無理になります。」という回答で「事業期間の具体的な数字が分かなければ、新空港案の方が長期間かかるとは言えないはずだが、具体的に事業期間は増設案・新空港案それぞれ何年か？」という質問に対する回答が「具体的な事業期間は不明です。」ということ、で、事業期間の具体的な数字が分からないのに何故か滑走路増設案よりも新空港案の方が事業期間が長期間かかるという意味不明な内容のレポートになっていることが明らかになったことと、個人のホームページにおいて用地買収・埋蔵文化財調査などの期間を具体的に根拠から試算している http://fukuoka-airport.sakura.ne.jp/web/img/pi-step4b.pdf ので、実際には用地買収・埋蔵文化財調査などの期間は試算可能であることが分かったので、調査会自ら試算することを求めるために『わからなかった』に回答しました。新空港案なら1年365日24時間作業することが可能なので賛成ですが、アンケートの『新空港案の長所、短所など、その特徴はわかりましたか』で『あまりわからなかった』に回答したのは、PIレポートの16ページの新空港案のところに『滑走路増設案より長期間を要することが想定される』と書いてある以上、工事期間を含めた全事業期間が推定できなければ滑走路増設案と新空港案のどちらが長期間かかるか分からないのに、環境影響調査・漁業補償などの期間がPIレポートに記されていないですが、個人のホームページにおいて環境影響調査・漁業補償などの期間を他の国内海上空港の事例からどの程度の事業期間が必要か考察してあるhttp://fukuoka-airport.sakura.ne.jp/web/img/pi-step4b.pdf ので、調査会自らそれらの考察をすることを求めるために『あまりわからなかった』に回答しました。
		③ 将来の拡張性について 0 件
3. 利用者利便性の視点について	① アクセス利便性について 7 件	安いし、便利が良いので増設案に賛成です。 滑走路増設案を支持。福岡空港は利便性が良いことが最大の特徴。借地料などは新空港建設にかかる事業費を考慮してもそれ程多いとは思えない。ただし空港を運用しながらの施工は注意が必要。 増設案でも、航空需要を支える空港となるし、利便性、環境面からも新空港より優れている。 ・利便性が下がり、アクセス時間や料金が値上げされます。また空港施設使用料が大幅にアップするのは避けられないでしょう。国内線にもお金がかかるようになります。旅行者にとって新空港はいいとこなしです。新空港には反対です。・8月までに昨年比20万人旅客が減っているというニュースを見ましたが、9月も約10万人減ってますね。これは異常な減り方です。新空港は必要ありません。・新空港予定地の新宮町で説明会があったようですが、新空港反対が圧倒的だと聞きました。このような地元の反対があれば、計画が実行できるわけがありません。おそらく県内の世論も新空港反対が圧倒的でしょう。この状況で新空港を推進しても、次回の県知事選で新空港反対派の知事が誕生する可能性が非常に高いと思います。反対派の知事が誕生すれば、新空港計画はストップします。民意を反映しない施策など実現不可能です。 アクセス等の状況を考えれば、現空港で良好と考える。 今の福岡空港は大変便利な場所にある為、できれば新空港を作るよりも、今の場所で改善して欲しい。 立地条件の良い現空港から移転させないで欲しい。年40回くらい福岡空港を利用するが、他にない交通アクセスを持っています。鹿児島、熊本、大分のように利用しづらい空港にして欲しくない。
	② 乗り継ぎ利便性について(ターミナル配置、設備含む) 1 件	新空港が必要な理由 ・現空港は多額の借地料、環境対策費がかかる（わが国の空の発展に何ら寄与しない無駄な支出、地主だけはボロ儲け） ・現空港は容量限界、滑走路増設でも容量は1割しか増えない（滑走路不足、スポット不足、貨物ターミナル不足） ・現空港は狭苦しく遅延が多発、滑走路増設では悪化する可能性すらある ・現空港は深夜使えない ・現空港は乗り継ぎ不便 ・現空港は高さ制限など余計な足枷あり ・現空港は事故が起こると関係のない人を巻き添えにする危険性大 ・現空港は騒音撒き散らし（環境基準達成の見込みなし） ・現空港は駐車場の収容台数や料金でさえ自由に決められない（「地元との調整」つまり周辺の駐車場経営者＝その多くは空港地主 の了承が必要） ・新空港は多額の借地料、環境対策費がかからない（初期投資は大きい、わが国の空の発展に寄与する有意義な支出、損するのは地主だけ） ・新空港は容量限界を解消（滑走路・スポット・貨物ターミナル） ・新空港は必要最低限の面積を確保し、遅延も改善 ・新空港は24時間空港 ・新空港は乗り継ぎ便利 ・新空港は高さ制限など余計な足枷がない ・新空港は事故が起きても関係のない人を巻き添えにする危険性がほとんどない ・新空港は騒音なし ・新空港になると現空港跡地の開発も可能
	③ 利用時間について 1 件	新空港が必要な理由 ・現空港は多額の借地料、環境対策費がかかる（わが国の空の発展に何ら寄与しない無駄な支出、地主だけはボロ儲け） ・現空港は容量限界、滑走路増設でも容量は1割しか増えない（滑走路不足、スポット不足、貨物ターミナル不足） ・現空港は狭苦しく遅延が多発、滑走路増設では悪化する可能性すらある ・現空港は深夜使えない ・現空港は乗り継ぎ不便 ・現空港は高さ制限など余計な足枷あり ・現空港は事故が起こると関係のない人を巻き添えにする危険性大 ・現空港は騒音撒き散らし（環境基準達成の見込みなし） ・現空港は駐車場の収容台数や料金でさえ自由に決められない（「地元との調整」つまり周辺の駐車場経営者＝その多くは空港地主 の了承が必要） ・新空港は多額の借地料、環境対策費がかからない（初期投資は大きい、わが国の空の発展に寄与する有意義な支出、損するのは地主だけ） ・新空港は容量限界を解消（滑走路・スポット・貨物ターミナル） ・新空港は必要最低限の面積を確保し、遅延も改善 ・新空港は24時間空港 ・新空港は乗り継ぎ便利 ・新空港は高さ制限など余計な足枷がない ・新空港は事故が起きても関係のない人を巻き添えにする危険性がほとんどない ・新空港は騒音なし ・新空港になると現空港跡地の開発も可能
	④ 運航等の確実性について 1 件	新空港が必要な理由 ・現空港は多額の借地料、環境対策費がかかる（わが国の空の発展に何ら寄与しない無駄な支出、地主だけはボロ儲け） ・現空港は容量限界、滑走路増設でも容量は1割しか増えない（滑走路不足、スポット不足、貨物ターミナル不足） ・現空港は狭苦しく遅延が多発、滑走路増設では悪化する可能性すらある ・現空港は深夜使えない ・現空港は乗り継ぎ不便 ・現空港は高さ制限など余計な足枷あり ・現空港は事故が起こると関係のない人を巻き添えにする危険性大 ・現空港は騒音撒き散らし（環境基準達成の見込みなし） ・現空港は駐車場の収容台数や料金でさえ自由に決められない（「地元との調整」つまり周辺の駐車場経営者＝その多くは空港地主 の了承が必要） ・新空港は多額の借地料、環境対策費がかからない（初期投資は大きい、わが国の空の発展に寄与する有意義な支出、損するのは地主だけ） ・新空港は容量限界を解消（滑走路・スポット・貨物ターミナル） ・新空港は必要最低限の面積を確保し、遅延も改善 ・新空港は24時間空港 ・新空港は乗り継ぎ便利 ・新空港は高さ制限など余計な足枷がない ・新空港は事故が起きても関係のない人を巻き添えにする危険性がほとんどない ・新空港は騒音なし ・新空港になると現空港跡地の開発も可能
	⑤ 航空路線・便数の拡充について 2 件	増設案でも、航空需要を支える空港となるし、利便性、環境面からも新空港より優れている。 現状で満足ですが、正月、盆等は滑走路渋滞を解消すべく増設をお願いしたい。
の全	① 生活環境への影響について 2 件	

意見分類		寄せられたご意見
		現状の施設でサービスを向上するのがよいのでは。課題についてのステップ1では、カスタマー側の満足度が高いようなので、それを維持する。発着については人口が減っていく部分で需要が増えると思えない。 サービスの向上案としては、 ◎防音設備の充実&安全性の向上 新空港が必要な理由 ・現空港は多額の借地料、環境対策費がかかる（わが国の空の発展に何ら寄与しない無駄な支出、地主だけはボロ儲け） ・現空港は容量限界、滑走路増設でも容量は1割しか増えない（滑走路不足、スポット不足、貨物ターミナル不足） ・現空港は狭苦しく遅延が多発、滑走路増設では悪化する可能性すらある ・現空港は深夜使えない ・現空港は乗り継ぎ不便 ・現空港は高さ制限など余計な足枷あり ・現空港は事故が起こると関係のない人を巻き添えにする危険性大 ・現空港は騒音撒き散らし（環境基準達成の見込みなし） ・現空港は駐車場の収容台数や料金でさえ自由に決められない（「地元との調整」つまり周辺の駐車場経営者＝その多くは空港地主 の了承が必要） ・新空港は多額の借地料、環境対策費がかからない（初期投資は大きいですが、わが国の空の発展に寄与する有意義な支出、損するのは地主だけ） ・新空港は容量限界を解消（滑走路・スポット・貨物ターミナル） ・新空港は必要最低限の面積を確保し、遅延も改善 ・新空港は24時間空港 ・新空港は乗り継ぎ便利 ・新空港は高さ制限など余計な足枷がない ・新空港は事故が起きても関係のない人を巻き添えにする危険性がほとんどない ・新空港は騒音なし ・新空港になると現空港跡地の開発も可能
		② 自然環境への影響について 4 件 どちらも現状の一時的な回避に思えます。今のところは、増設方策で行くべきです。玄界灘のきれいな海を壊してはいけません。 増設案でも、航空需要を支える空港となるし、利便性、環境面からも新空港より優れている。 >下月隈C遺跡は福岡空港の滑走路南端部分に広がっており、>洪水対策の調整池建設に伴い10年近くを費やして >大規模な調査が行われた（福岡市埋蔵文化財センターより） http://www.city.fukuoka.lg.jp/maibun/hozon/2005.html 該当区域の面積は 360m×210m＝75、600m2≒7.6haになります。西側配置（滑走路間隔210m）改良案の場合 10年×20ha÷7.6ha≒26年 埋蔵文化財調査に26年かかる計算になる http://fukuoka-airport.sakura.ne.jp/web/img/pi-step4b.pdf 滑走路増設案に賛成です。 >下月隈C遺跡は福岡空港の滑走路南端部分に広がっており、>洪水対策の調整池建設に伴い10年近くを費やして >大規模な調査が行われた（福岡市埋蔵文化財センターより） http://www.city.fukuoka.lg.jp/maibun/hozon/2005.html 該当区域の面積は 360m×210m＝75、600m2≒7.6haになります。西側配置（滑走路間隔210m）改良案の場合 10年×20ha÷7.6ha≒26年 埋蔵文化財調査に26年かかる計算になる http://fukuoka-airport.sakura.ne.jp/web/img/pi-step4b.pdf 滑走路増設案と異なり埋蔵文化財調査の不要な 新空港案に賛成です。 ・逼迫した地方財政(市・県)に大きな負担がかかる(のちのち) ・税金のムダ使いである ・自然環境の破壊につながる ・新空港の需要が逼迫するという需要予測はあてにならない
		③ 安全性の確保について 6 件 現状の施設でサービスを向上するのがよいのでは。課題についてのステップ1では、カスタマー側の満足度が高いようなので、それを維持する。発着については人口が減っていく部分で需要が増えると思えない。 サービスの向上案としては、 ◎防音設備の充実&安全性の向上 滑走路増設案に反対なのは危険性が高くなるからです。新空港案に賛成なのは危険性が低くなるからです。 滑走路増設案は、危険だし北九州空港の利用者がますます減るので反対です。新空港案は、安全だし北九州空港の利用者が増えるので賛成です。 北九州空港の利用者が減るし安全性が悪くなるので滑走路増設案に反対です。北九州空港の利用者が増えるし安全性が良くなるので新空港案に賛成です。 佐賀空港の利用者が減るし安全性が悪くなるので滑走路増設案に反対です。佐賀空港の利用者が増えるし安全性が良くなるので新空港案に賛成です。 新空港が必要な理由 ・現空港は多額の借地料、環境対策費がかかる（わが国の空の発展に何ら寄与しない無駄な支出、地主だけはボロ儲け） ・現空港は容量限界、滑走路増設でも容量は1割しか増えない（滑走路不足、スポット不足、貨物ターミナル不足） ・現空港は狭苦しく遅延が多発、滑走路増設では悪化する可能性すらある ・現空港は深夜使えない ・現空港は乗り継ぎ不便 ・現空港は高さ制限など余計な足枷あり ・現空港は事故が起こると関係のない人を巻き添えにする危険性大 ・現空港は騒音撒き散らし（環境基準達成の見込みなし） ・現空港は駐車場の収容台数や料金でさえ自由に決められない（「地元との調整」つまり周辺の駐車場経営者＝その多くは空港地主 の了承が必要） ・新空港は多額の借地料、環境対策費がかからない（初期投資は大きいですが、わが国の空の発展に寄与する有意義な支出、損するのは地主だけ） ・新空港は容量限界を解消（滑走路・スポット・貨物ターミナル） ・新空港は必要最低限の面積を確保し、遅延も改善 ・新空港は24時間空港 ・新空港は乗り継ぎ便利 ・新空港は高さ制限など余計な足枷がない ・新空港は事故が起きても関係のない人を巻き添えにする危険性がほとんどない ・新空港は騒音なし ・新空港になると現空港跡地の開発も可能
5. 市民生活や地域振興の視点について		① まちづくりへの影響について 1 件 新空港が必要な理由 ・現空港は多額の借地料、環境対策費がかかる（わが国の空の発展に何ら寄与しない無駄な支出、地主だけはボロ儲け） ・現空港は容量限界、滑走路増設でも容量は1割しか増えない（滑走路不足、スポット不足、貨物ターミナル不足） ・現空港は狭苦しく遅延が多発、滑走路増設では悪化する可能性すらある ・現空港は深夜使えない ・現空港は乗り継ぎ不便 ・現空港は高さ制限など余計な足枷あり ・現空港は事故が起こると関係のない人を巻き添えにする危険性大 ・現空港は騒音撒き散らし（環境基準達成の見込みなし） ・現空港は駐車場の収容台数や料金でさえ自由に決められない（「地元との調整」つまり周辺の駐車場経営者＝その多くは空港地主 の了承が必要） ・新空港は多額の借地料、環境対策費がかからない（初期投資は大きいですが、わが国の空の発展に寄与する有意義な支出、損するのは地主だけ） ・新空港は容量限界を解消（滑走路・スポット・貨物ターミナル） ・新空港は必要最低限の面積を確保し、遅延も改善 ・新空港は24時間空港 ・新空港は乗り継ぎ便利 ・新空港は高さ制限など余計な足枷がない ・新空港は事故が起きても関係のない人を巻き添えにする危険性がほとんどない ・新空港は騒音なし ・新空港になると現空港跡地の開発も可能
		② 福岡・九州にもたらす影響について 1 件 滑走路増設では能力が小さく、経済効果にも限界がある。自然環境への影響等も考慮して検討してほしい。
6. 事業効率性の視点について		① 費用と効果について 9 件 安いし、便利が良いので増設案に賛成です。 滑走路増設案を支持。福岡空港は利便性が良いことが最大の特徴。借地料などは新空港建設にかかる事業費を考慮してもそれ程多いとは思えない。ただし空港を運用しながらの施工は注意が必要。 一番の問題は費用面と思う。増設案でも対応出来るなら、そちらで少め、空港新設以外の所でお金は使うべきと考える。 滑走路増設案については、費用が大きすぎ、実現性に疑問。この様な大規模プロジェクトでは、当初計画以上の費用が発生するものです。人工島は借料(滑走路増設案)は発生しませんが、地盤沈下等の対策費用が発生。 金額のことも考えると増設案の方がいいのかなとも思う。 増設案は、税金面でとても良いと思う 新空港が必要な理由 ・現空港は多額の借地料、環境対策費がかかる（わが国の空の発展に何ら寄与しない無駄な支出、地主だけはボロ儲け） ・現空港は容量限界、滑走路増設でも容量は1割しか増えない（滑走路不足、スポット不足、貨物ターミナル不足） ・現空港は狭苦しく遅延が多発、滑走路増設では悪化する可能性すらある ・現空港は深夜使えない ・現空港は乗り継ぎ不便 ・現空港は高さ制限など余計な足枷あり ・現空港は事故が起こると関係のない人を巻き添えにする危険性大 ・現空港は騒音撒き散らし（環境基準達成の見込みなし） ・現空港は駐車場の収容台数や料金でさえ自由に決められない（「地元との調整」つまり周辺の駐車場経営者＝その多くは空港地主 の了承が必要） ・新空港は多額の借地料、環境対策費がかからない（初期投資は大きいですが、わが国の空の発展に寄与する有意義な支出、損するのは地主だけ） ・新空港は容量限界を解消（滑走路・スポット・貨物ターミナル） ・新空港は必要最低限の面積を確保し、遅延も改善 ・新空港は24時間空港 ・新空港は乗り継ぎ便利 ・新空港は高さ制限など余計な足枷がない ・新空港は事故が起きても関係のない人を巻き添えにする危険性がほとんどない ・新空港は騒音なし ・新空港になると現空港跡地の開発も可能 ・逼迫した地方財政(市・県)に大きな負担がかかる(のちのち) ・税金のムダ使いである ・自然環境の破壊につながる ・新空港の需要が逼迫するという需要予測はあてにならない

意見分類			寄せられたご意見
抜本 方策、 将来対 応方策に ついて	新 空 港 案 に つ い て	1. 代 表 案 の 選 出 や 内 容 に つ い て	福岡空港を拡張した場合の用地取得の困難さ 福岡空港の南端の東側誘導路の直線化工事の際30、000m2の用地取得に平成6年から平成12年の6年もかかっています。60m幅の滑走路で例えると500m分用地取得するために6年かかったことになります。ということは、国内線のB747型機が離着陸できる2500m滑走路の用地を取得するのに30年かかる計算になります。福岡空港に平行滑走路を作る場合、滑走路の増設や平行誘導路の新設、ターミナルビルの新設などを考慮した分の用地取得が必要になります。成田空港は開港から30年近くたっていますが、未だに当初計画の用地取得ができていないのが現状です。福岡空港を拡張しようとしても、何十年かかるか分からないのが現実です。用地取得の困難さを考えても福岡空港の拡張は無理だと言えそうです。福岡空港を拡張した場合、いくらかりますか？ 福岡空港を拡張した場合、いくらかかるのでしょうか？検討してみます。・平行滑走路 平行滑走路の最小間隔は300m、滑走路端部から周囲への影響を考慮する分のスペースとして300m÷2=150m必要と仮定すると 2800m + 150m + 150m =3100m 平行滑走路の増設に必要な面積は3100m × 300m=930000m2=93ha・平行誘導路 国内線側は誘導路の2重化が必要になります。国内線は便数が多いので、誘導路が1本の場合離陸機や着陸機が1機のプッシュバック機の為足止めされることになります。滑走路だけでなく誘導路も2重化されている新千歳空港。平行誘導路の最小間隔は97.5m、簡単にする為100mとすると 平行誘導路の増設に必要な面積は3100m × 100m=310000m2=31ha・駐機場 便数増加によりスポットも増やす必要性があります。どの程度の面積が必要かは不明なのでここでは考慮しないことにします。・国内線ターミナルビル 新築が必要になり1000億円程度と推定。参考までに中部国際空港のターミナルビルの年間処理能力は1700万人。中部国際空港のターミナルビルの建設費は708億7500万円。 ＞空港会社は来年1月に着工予定の旅客ターミナルビルについて、二組の共同企業体と総額708億7、500万円ので工事契約を締結したと発表した。＞同ビルは空港の総事業費(7、680億円)の1割弱を占めるメイン施設。(12月25日) さて、用地買収にいくらかかるでしょうか？ 平成17年9月10日(土)に行われた福岡空港見学会に参加したのですが、質疑応答のときに「高額な借地料を無くす為に民有地を買収するとしたらいくらかかるか？」という質問に担当者は約3000億円と返答しました。福岡空港の民有地は114haあります。福岡空港を拡張すると 平行滑走路の増設に必要な面積+平行誘導路の増設に必要な面積=93ha+31ha=124ha。故に用地買収費=3000億円×124ha÷114ha=3263億円。※空港が借地している部分の民有地を買収する金額を元に計算しているので、用地買収費とは別に移転補償費が必要になります。福岡空港拡張に必要な費用・用地買収費(平行滑走路と平行誘導路のみ)3263億円。・国内線ターミナルビル建設費1000億円。・その他に用地買収費(駐機場等空港施設拡充用)、国内線ターミナルビル撤去費、管制塔等施設建設費、東平尾公園(博多の森)のある丘の撤去費、移転補償費などが考えられます。福岡空港アクセスに必要な費用・福岡市地下鉄の延伸(500m程度)150億円。福岡空港拡張に必要な費用は最低でも5000億円以上はかかりそうです。他に福岡空港の滑走路増設によって発生する費用があります。それは環境対策費です。騒音指定区域に指定された後に騒音指定区域内に移転してきた場合は基本的に補償金は払われませんが、昭和57年3月30日までに建築された住宅などの条件があるにも関わらず、福岡空港は年間70億円程度の環境対策費が使われています。平行滑走路は現在存在しませんので、平行滑走路が建設された場合新たに騒音指定区域が設けられます。つまり平行滑走路が建設された場合、騒音指定区域内にあるけれど昭和57年3月30日以降に建てたので 補償金を貰えない住民が、軒並み補償金を貰えるようになります。昭和57年3月30日ごろは、今ほど宅地化は進んでいませんし建替えをすると補償金が貰えなくなるなど 色々な条件があって現在環境対策費は年間70億円程度で済んでいます。※参考 独立行政法人 空港周辺整備機構
			② 方策実施の難易度について(用地、周辺社会基盤への影響、運航(制限表面)条件含む) 7 件
			滑走路増設案を支持。福岡空港は利便性が良いことが最大の特徴。借地料などは新空港建設にかかる事業費を考慮してもそれ程多いとは思えない。ただし空港を運用しながらの施工は注意が必要。 現場の人は増設が無理なのは分かっています。分かっていないのは本庁だけ。 滑走路増設案については、費用が大きすぎ、実現性に疑問。この様な大規模プロジェクトでは、当初計画以上の費用が発生するものです。 人工島は借料(滑走路増設案)は発生しませんが、地盤沈下等の対策費用が発生。 新空港案に賛成。滑走路増設など実現不可能、無理、あり得ない。 滑走路増設など無理、新空港を選択すべき。 新空港を選択すべき、滑走路増設など無理。 福岡空港を拡張した場合の用地取得の困難さ 福岡空港の南端の東側誘導路の直線化工事の際30、000m2の用地取得に平成6年から平成12年の6年もかかっています。60m幅の滑走路で例えると500m分用地取得するために6年かかったことになります。ということは、国内線のB747型機が離着陸できる2500m滑走路の用地を取得するのに30年かかる計算になります。福岡空港に平行滑走路を作る場合、滑走路の増設や平行誘導路の新設、ターミナルビルの新設などを考慮した分の用地取得が必要になります。成田空港は開港から30年近くたっていますが、未だに当初計画の用地取得ができていないのが現状です。福岡空港を拡張しようとしても、何十年かかるか分からないのが現実です。用地取得の困難さを考えても福岡空港の拡張は無理だと言えそうです。福岡空港を拡張した場合、いくらかりますか？ 福岡空港を拡張した場合、いくらかかるのでしょうか？検討してみます。・平行滑走路 平行滑走路の最小間隔は300m、滑走路端部から周囲への影響を考慮する分のスペースとして300m÷2=150m必要と仮定すると 2800m + 150m + 150m =3100m 平行滑走路の増設に必要な面積は3100m × 300m=930000m2=93ha・平行誘導路 国内線側は誘導路の2重化が必要になります。国内線は便数が多いので、誘導路が1本の場合離陸機や着陸機が1機のプッシュバック機の為足止めされることになります。滑走路だけでなく誘導路も2重化されている新千歳空港。平行誘導路の最小間隔は97.5m、簡単にする為100mとすると 平行誘導路の増設に必要な面積は3100m × 100m=310000m2=31ha・駐機場 便数増加によりスポットも増やす必要性があります。どの程度の面積が必要かは不明なのでここでは考慮しないことにします。・国内線ターミナルビル 新築が必要になり1000億円程度と推定。参考までに中部国際空港のターミナルビルの年間処理能力は1700万人。中部国際空港のターミナルビルの建設費は708億7500万円。 ＞空港会社は来年1月に着工予定の旅客ターミナルビルについて、二組の共同企業体と総額708億7、500万円ので工事契約を締結したと発表した。＞同ビルは空港の総事業費(7、680億円)の1割弱を占めるメイン施設。(12月25日) さて、用地買収にいくらかかるでしょうか？ 平成17年9月10日(土)に行われた福岡空港見学会に参加したのですが、質疑応答のときに「高額な借地料を無くす為に民有地を買収するとしたらいくらかかるか？」という質問に担当者は約3000億円と返答しました。福岡空港の民有地は114haあります。福岡空港を拡張すると 平行滑走路の増設に必要な面積+平行誘導路の増設に必要な面積=93ha+31ha=124ha。故に用地買収費=3000億円×124ha÷114ha=3263億円。※空港が借地している部分の民有地を買収する金額を元に計算しているので、用地買収費とは別に移転補償費が必要になります。福岡空港拡張に必要な費用・用地買収費(平行滑走路と平行誘導路のみ)3263億円。・国内線ターミナルビル建設費1000億円。・その他に用地買収費(駐機場等空港施設拡充用)、国内線ターミナルビル撤去費、管制塔等施設建設費、東平尾公園(博多の森)のある丘の撤去費、移転補償費などが考えられます。福岡空港アクセスに必要な費用・福岡市地下鉄の延伸(500m程度)150億円。福岡空港拡張に必要な費用は最低でも5000億円以上はかかりそうです。他に福岡空港の滑走路増設によって発生する費用があります。それは環境対策費です。騒音指定区域に指定された後に騒音指定区域内に移転してきた場合は基本的に補償金は払われませんが、昭和57年3月30日までに建築された住宅などの条件があるにも関わらず、福岡空港は年間70億円程度の環境対策費が使われています。平行滑走路は現在存在しませんので、平行滑走路が建設された場合新たに騒音指定区域が設けられます。つまり平行滑走路が建設された場合、騒音指定区域内にあるけれど昭和57年3月30日以降に建てたので 補償金を貰えない住民が、軒並み補償金を貰えるようになります。昭和57年3月30日ごろは、今ほど宅地化は進んでいませんし建替えをすると補償金が貰えなくなるなど 色々な条件があって現在環境対策費は年間70億円程度で済んでいます。※参考 独立行政法人 空港周辺整備機構
抜本 方策、 将来対 応方策に ついて	新 空 港 案 に つ い て	7.その他	6 件
			現地がよい。 今後のすべての状況考えた時に、西側設置(210m)が適している。 現空港における滑走路増設案。 新空港を建てて、必ず良くなると保障はないし、それを考えると、増設だと利用者は必ず増えると思う。 新空港に賛成。滑走路増設に反対。 滑走路増設案を支持し、新空港を作るのは反対だ。
			① 代表案の選出について 173 件
抜本 方策、 将来対 応方策に ついて	新 空 港 案 に つ い て	1. 代 表 案 の 選 出 や 内 容 に つ い て	候補地の決め方がおかしい。 アクセス用の用地買収が必要であるならば、候補地を変更して用地買収が少なくて済むところにすればいいのではないか。 滑走路増設案は問題外だが、新空港案の候補地の選定や規模は前提条件も含めて再検討するべき。 アイランドシティに近くアイランドシティの土地を物流施設などで有効活用できるので、新宮沖案ではなく志賀島・奈多ゾーンの方が良いと思います。 アイランドシティ事業への影響を考えると志賀島・奈多ゾーンで候補地を再検討した方がいいのではないかと？アイランドシティへの鉄道建設構想もあるので、それと合わせて空港アクセス鉄道を建設すれば両事業に好影響を与えたいと思います。周辺道路についても新宮沖よりも志賀島・奈多ゾーンの方が整備されており、国有地や公有地などがほとんどなので用地買収も短期間で終わると思います。 新宮沖の空港案に賛成。 CONFAで問題になった点についての検討がされていないのでは。候補地を変えることも含めて検討するべき。

意見分類				寄せられたご意見
				http://fukuoka-airport.sakura.ne.jp/web/new-rjff3/index.shtml この図の位置がベストだと思います。理由として 沖合2kmはアイランドシティのガントリークレーンから5km離れるので 高さ制限をクリアできるぎりぎりの距離であり、海浜変形が起きにくい水深(10m)もクリアします。これ以上沖合に出すと水深がさらに深くなり建設費が上がります。東西方向にずらすのも無理です。この位置にした理由が 雁ノ巣地区の住宅地と西戸崎地区への騒音を抑えるためだからです。(つまり北北西→南南東方向の空港中心線を南南東側に延長したときに その線からの垂線の距離が雁ノ巣地区も西戸崎地区も同じになります。) 能古島・志賀島・空港島(あと人工島(アイランドシティ))の バランス的にもどうでしょうか？ 国交省が出した新宮沖で1兆円の内訳は、下物(造成)6割、上物(空港施設・ターミナル)3割、アクセス1割らしいです。費用がかかる場合とは、要するに水深が深くなった場合です。上物(空港施設・ターミナル)は変わりません。アクセス施設は場所などによって変わってきますが、倍になっても1000億円のプラスです。水深が最も深くなったケースとして、平均水深21m(空港地盤高4m＝埋立厚25m)で試算してみます。中部空港は平均水深6m上物(埋立厚10m)で、ha当たりの造成費は6億円らしいので、これを基に計算すると、6億円/ha×25/10×1.1(外海護岸強化補正)×530ha＝8745億円 となり、1兆円のケースから3000億円ほどプラスになります。したがって、最も費用がかかる場合でも、造成費＝＋3000億円、アクセス＝＋1000億円 合計1兆4000億円 あたりが最大値でしょう。オープンパラレルになると、少しは変わるかも知れませんが、それでも1兆5000億円くらいでしょう。逆に、平均水深10mにも満たない博多湾内ならば、1兆円を大きく下回る可能性が非常に高いと思います。 どの候補地でも、海岸線に並行に空港島を配置することはできません。垂直にするしかありません。そこで新宮沖が除外されます。自ずと候補地が決まります。奈多沖が有利なのは明らか。I. Cとの一体開発ができる。 志賀島案は景観を守ること及び砂すへの影響からありえないはず。こんな検討をするよりも、三苦や他案のコストダウンを考えて下さい。ありえない案をあたかもやっているように書くことは、民間ではありえないですよ。 今回示されたゾーン以外の場所について何故検討できなかった、あるいはしなかったのか、についての言及がない。例えば、海洋埋立地でなく陸上に建設する案、あるいは埋め立てでもより市内に近い場所にゾーンを設定する、など。 三苦・新宮ゾーンの方が良いと思われる。 新宮三苦ゾーン以外に志賀島奈多ゾーンも候補に挙がっていたことを初めて知った。志賀島奈多なら、市営渡船という移動方法もあるのではないかな。破綻している博多ベイサイドプレイスも利用が広がるし、賛成できる。天神を中心に生活している市民にとって、JRを利用することも少なく、市外の東へ移転してしまうのは移動手段に不安がある。 新しい空港が必要なら人工島に作れば、人工島が無駄にならない。 志賀島・奈多ゾーン新設なら道路もでき、便利になったので事故発生時を想定すると自宅から遠いので安心な面がある。 人工島に子供病院ができると周辺に建物ができ、渋滞することになるのではないかと心配はある。 三苦・新宮ゾーン案で良いと思います。 どうして玄海灘に作るのか。福岡市だけ発展すればいいという考えは良くないと思う。将来のハブ機能等を考えれば、有明海に作り、長崎・佐賀・熊本と共栄の道を選択するほうが良いと思う。 都心部から近いものでコストの安いものがいいたろう。志賀島・奈多ゾーンが有力であると考えている。 玄界灘の冬場の季節風は飛行やグランドサービスが相当きついはず。湾内の新空港は港湾との調整を放棄しているようだ。きちんと検討がなされていない。セミオープンパラレルは「こんなこともあり得る」として掲載しているが、そもそもはじめからそのつもりでやらないと絶対にこうはならない。(絵に描いた餅) 今回国土交通省が提示した新空港6案はどれも駄目な案ばかりだから、新空港6案以外の案を検討する必要があります。 別の案(別紙)も検討してほしい。 新空港の配置は、将来の拡張を考慮して、浅瀬の埋立造成が良いと思われる。但し、関西空港の例でもわかるように、計算ではわからない沈下の発生へとならぬように交通アクセスも含めて、再確認が必要でないか。 問題は、増設案は論外として、新空港で有力とされた新宮沖案も志賀島・奈多沖案も どちらもダメな案しかないということです。三苦・新宮ゾーンと志賀島・奈多ゾーンで もう一度案を練り直すべきです。
				新設なら三苦・新宮沖が代表になったとか。もうこれで決まって欲しい。拡張なんて本当は無理なんですよ。都市高速や周辺の建物はどうなるの？ 地域の将来を展望し、新空港に移転すべきです。ただし、場所は博多湾内なども含め、再考が必要でしょう。故意に問題のある候補地を選んでるようにさえ思えます。 賛成です。もう少し環境アセスを充分になされて反対派の人に理解させるべきです。私は志賀島奈多沖です。現在の博多駅→大博道地下鉄を直線で西戸崎迄延伸し、併せて自動車道も掘ってやれば、短時間でJRとの接続が出来ます。そして掘削した土をベルトコンベア(神戸、六甲山)埋立の例にならない、空港造成費に充てる方法だと大巾に安くなり、民活で削減万能。 新空港は別の場所、つまり海の中道も取り入れて、すべて埋めたでなく、もう少し、安価にできる方法はないのかとも思うが・・・ 海上空港は世界で作られている。安全性、騒音対策と影響を受けないので、海上空港が良いと思う。又、設置場所として、三苦・新宮沖がベストと思う。古賀インターに一番近く、道路接続が簡単と思う。物流施設も古賀インター周辺を大規模開発の話があり、古賀インター周辺に施設を作れば近く効果がある。 雁ノ巣沖に新空港を設置して、アイランドシティに運輸業者を集めれば港湾施設と空港施設が同時に強化できるのではないかな？ 建設費用がかかること、が最大のデメリットなるもアクセスにしても他空港と比してもそれ程遠いわけではない。九州自動車道や鉄道とも近い。福岡市の将来の発展、アジアの大航空時代の到来を考えれば、このN61 E案が最も妥当ではないかな。九州全体にとってもその利益は計り知れない。 三苦地区を推選する。 (1)交通アクセスが良い(都市高が近くまである) (2)地震もさけられるか？ (3)騒音防止対策費は少なくすむ。 ・三苦・新宮ゾーン ぜひこの方考で検討して下さい。 ・志賀島ゾーンは、そちらにお住まいの人たちの生活道路を使用することになり、時間もかかりそうです。 三苦・新宮ゾーンがよりベター。 新たに経費はふくらむが将来のことを思えば新宮沖が適していると思われる。 総合的にみて、三苦・新宮ゾーンがベスト。福岡市・北九州市など大都市の利害・意見が相違しており、県が県民的議論を主導する必要がある。 N61 Eの案が一番いい選択だと思いました。 今後需要が伸びるのかというより、人口の減少、新幹線網の充実で減るのではないのでしょうか。 工期については、もっとスピード感をもって対応 しなければいけないと思う。候補地についてはアイランドシティの活用も考慮して 雁ノ巣沖が適地だと思います。 離発着能力を考えた場合、将来新空港は必要。候補地の再検討は必要だと思う。 三苦・新宮ゾーン案の方がアクセスが良い。 取るに足らない案です。 外海では特に冬場の風・波が心配である。博多湾内で考えるべきである。空港・港湾・公園は同じ国交省なので調整可能である。 空港までの時間を考えると、三苦・新宮ゾーンがよいと思う。 志賀島・奈多ゾーンは、立地としては少々マチマチして不可。三苦・新宮ゾーンは背後の陸路のひろがり、交通の便もより作りやすいのではないのでしょうか。 三苦・新宮ゾーンは滑走路の方向が悪く、横風の時は大丈夫なのだろうか？新空港案なら志賀島・奈多ゾーンが良いと思う。 ・N135 E案が望ましい。 三苦・新宮ゾーン。 利便性が悪い。鳥栖に作るべき。 雁ノ巣沖がベターと考えます。 現空港にも近く、志賀島・奈多ゾーンより、僕は三苦・新宮ゾーンの方が便利だと思うけど、何度も言うが自然環境にくれぐれも配慮が必要である。 賛成(志賀島・奈多ゾーン)。 気候条件などで志賀島と奈多に絞られたこともよく分かった。アクセスのことを考えると奈多の方がよいことは明らかである。 他の候補地も検討した方がよいのではないかな。 自然環境への影響を減らすために候補地の変更をするべき。 環境への影響を最小限に抑えるように 候補地の変更も含めて検討する必要がある。 開発と自然保護の問題はいつの時代でも起きると思います。配置を変更してでも自然への影響が少なくなるようにしてほしいです。

意見分類				寄せられたご意見
				雁ノ巣の沖合がいいでしょう。
				三苫・新宮ゾーンの案が良いと思うが、工事建設後の海流の変化によって、砂浜が洗掘されると思われるため、砂浜に自然環境の影響が懸念されると思われる。
				2つの案の比較から、三苫・新宮ゾーン案が代表案になったことは理解できました。
				2つの新空港案を比較すると、費用面、利便性の面から「三苫・新宮ゾーン」の方に手が挙がると思います。
				三苫・新宮ゾーン
				三苫・新宮ゾーンに賛成です。運航面・環境面で改善されるが、建設事業では増設案より4倍以上であるが将来的に発展するには必要。(新空港が)
				ウインドカバレッジを考慮すれば、N135° Eが最善と思われる。しかし9200億円はかかり過ぎ。
				現在の空港からも離れてしまうのも難点。よって沖合案は除外してもいいと思う。
				新宮ゾーンに賛成です。
				新宮海岸沖がBest。
				ぜひ新空港案での建設が良いと思います。三苫・新宮ゾーン案が北九州方面にもアクセスが良く大空港をつくるには良いポイントだと思います。
				三苫・新宮ゾーン(案)でよい。費用が安く、交通アクセスが良いと思われるので。
				PIレポートの中に入っている内容からみても三苫・新宮ゾーン案がベストであると思います。
				経済的波及効果も考慮して、「三苫・新宮ゾーン」への新設が良い。
				新宮は反対。西鉄KKのねらい。
				建築位置によってはアクセスの思いきった建設が必要だと考えます。(博多駅からの直接乗入が不可欠です)
				安全性の確保、及び地代等が工事費に廻せるが、海の中道を横切るような方法も考えられたのではないのでしょうか。(充分検討はされていると思うが)コストが抑えられる気がします。とりあえず賛成。
				新宮ゾーンのみでよい！！
				騒音のない新空港を支持する。できれば博多湾内の空港が良い。
				本当は早くできる新空港を支持します。水深が浅く波穏やかな博多湾内なら、もっと早くできそうですね。
				新空港を整備し、それに併せて総合的な交通体系を整備すべき。そのためには博多湾内(能古島沖)が望ましい。
				奈多でも新宮でも良いが、利便性から奈多が良い。
				強いて言えば、アクセスの利便性・費用の安さから「三苫・新宮ゾーン」を支持します。但し、基本的に新空港は不要だと思っています。
				基本的に反対です。建設候補地が悪すぎます。景観を考えると、自然を壊してまで作る必要性を感じません。
				新空港は、新宮沖または奈多沖とあるが、多額の費用を使って完成させた関西国際空港の利用が少なくて問題になっており、無駄な公共事業を新たにに行わないために作る必要性は感じられない。
				志賀島は交通が不便なので、利用人数が減るのではないかと思います。そう考えると三苫の方が良いと思います。
				新空港の場所は、博多駅からあまり離れた場所にしない方がいいと思います。
				「三苫・新宮ゾーン」は良い案だと思います。
				海浜変形の起きない他の場所に造る。
				場所以外は賛成。
				・新宮案にこだわらず、もっと市内に近接した地域(例えば海の中道、雁ノ巣に沿った海岸地帯)なども検討して、建設費を低減する方法を考えてはどうか。国定公園に 一部かかる設置案も、市民側の提案として可能であるとする。
				三苫・新宮ゾーンに賛成です。
				三苫・新宮ゾーンが近隣の公的施設からは少し離れているので、適当ではないかと思います。
				海を埋め立てるのではなく、糸島半島西側キュウリヨウ地を削、造成すれば、費用は安く上がるのではないか。(比較的、居住地、漁港の移転、ホショウに費用はかかるが・・・)
				やはり安全な場所に新空港を作るべきだと思います。場所はもう少し考えた方がいいと思います。
				新宮案の他、海の中道案も残して検討すべき。
				新宮、三苫と標記したのが反対者が多い理由。もっと広く調査区域を広げよ。
				地元の安全将来のことを考え、官の案はいつも害が多い。場所を考え直せ。
				新宮、三苫と標記したのが問題。
				・この案には反対です。(場所のこと)
				みとま？出来て良い方向になってほしい。
				新空港の場所は県内にこだわらずに考えるべきだと思います。関空も遠すぎてイマイチ。
				三苫・新宮ゾーンには賛成。
				東区に出来ると言う事に期待しています。
				志賀島・奈多ゾーン立地が良いと思います。
				志賀島・奈多ゾーンが良い。
				三苫・新宮ゾーンにの案に
				志賀島のほうには作ってほしくない。
				利便性の高い交通アクセス案の提案が必要だと思います。現状のJR西鉄では時間的距離とともにイメージ的に距離も遠く感じます。地元の長崎空港は距離が遠く、あまり利用しませんでした。
				九州新幹線の整備や各県の移動の便を考えて、鳥栖等の他地域への移転を考えてみてよいのではないのでしょうか。
				場所の選出の仕方を詳しく知りたかった。
				自然環境への影響が考えられるとあったが、どのような影響があるのかということ、どちらの案にするかを決定する前に環境影響評価をして結果を提示してくれないとどちらの案がいいのかはつきりとわからない。
				ある程度の福岡空港からの距離を離さないと新空港の意味が無いと思う。
				また少し発展が遅れている都市への新空港の設置も意味がないと思う。
				また、新宮付近からJRを通すのでは、むしろ北九州空港と近く、福岡からは遠すぎると思われる。
				福岡市を広域的に捉えるなら、奈多地区の方がいいような気がするが・・・(早良区、西区からは陸上だと遠いが、海の中道行きフェリーという手もあるため)
				三苫・新宮ゾーンが設置条件。(建設費、空港への交通アクセス等良い)
				もっと良い案がある！！
				今の案より、よい案があるのでは？
				広島空港や佐賀空港みたいに都心から離れすぎず使い勝手が悪く利用率が下がれば税金のムダとなる。できるだけ都心に近くアクセスがよい場所に設定。志賀島ゾーンあたりか。
				基本的に新空港を作るべきだが、コスト面を考える。外海の水深が深いところの建設は、事業費がかさみ不適切と思う。博多港沖に建設することによって利便性も保て、事業費もかからないのではないと思う。
				新空港賛成。新宮反対。
				三苫反対。無理がある。24h空港大賛成。
				すべての問題をクリアすることは困難だが、様々な観点から移設は避けられない。九州の玄関口である福岡の都市機能を整備する上で必要である。移設は2地域を提案されているが志賀島・奈多ゾーンは県民の行楽地やレクリエーション地帯であり、今日住環境の面からも三苫・新宮ゾーンが適当。
				賛成。新宮反対。
				賛成。三苫・新宮案はだめ!!
				賛成。新宮反対。
				賛成だが新宮反対。
				賛成。新宮案反対。
				論外。費用・環境負荷をかけすぎ。海上空港がアクセスを含め9200億で本当にできるのか？疑問。流通を重視するなら鳥栖に空港を作るべき。福岡県内(市内)にこだわる必要は無い。利便性なら現空港を生かすべき。

意見分類				寄せられたご意見
				三苦・新宮ゾーンのほうがいいと思う
				反対 現在福岡には3ヶ所に空港があり、新空港を福岡の拠点と位置付けるか、九州の核ととらえるかによって異なる。将来の九州発展を考えた場合、九州の中心付近、特に鳥栖丁がある地域を考慮したほうが良いと考える。 新空港の設置は、現行の旅客見積みでは新空港案が浮上するのは、納得できるが、交通アクセスの整備、水の確保及び堅固断層による直下型地震等を考えると、鳥栖付近への設置の最善と考える。 九州の政治、経済の発展を福岡一極集中にするのは好ましくない。 地震等によるリスクの分散及び建築費の圧縮からも望ましい。
				三苦・新宮ゾーン賛成 海上空港は大阪空港（関空）が上手くいってない事を見て判るとおり不便です。他に陸上でないのですか？ 新宮沖の新空港に賛成します。 新宮沖 2つのゾーンを見比べ、あまり大差ないが、利便性の面で三苦・新宮ゾーンが優れていると思った。 志賀島・奈多ゾーンに配置であれば賛成です。三苦・新宮ゾーンは自分の家と近すぎて少し嫌です。 アクセス面について考えれば新宮ゾーンが良いと思う。 人の利用が多い場所などに作ってあげるのが一番いいと思います。 遠くて、なぜその地域を選んだのかよくわからない。
				・セミオープン案について セミオープン案が可能であるのなら、新空港の代表案はセミオープン案とすべきである。新空港案の最大のメリットは離着陸回数、運用時間帯の自由度にあるわけであり、クロスパラレル同士を比較しても新空港案のメリットが表現できない。 ・新たな新空港案について 滑走路1本で、16－34方向の滑走路を博多湾内に作れば、オープンパラレル空港として運用ができる。地下鉄を使えば20分程度で乗り継ぎもできる。事業費も3000億程度でできるのではないかと。案として検討してほしい。 ・レポートに取り上げられた新空港案について 事業費が大きすぎ、たとえ作ったとしても建設費の償還が空港経営にとって大きな負担となり、関空の二の舞になるのは明白である。 都心から遠くなるのが不便。国際線と国内線が一緒になることが便利。どうして志賀島、新宮あたりなのか？ 賛成。ただし、新宮・三苦案はだめ！！ 新宮・三苦は絶対ダメ。近くてもっといい場所があるはず 12の緑色の部分をもっと分かり易く、このポイントのみが書いてあれば十分だと思います。 新宮案は駄目。志賀の方が良い。 新空港がなぜ福岡市なのか？九州全体で考えるべきでは。 場所としては新宮相島に作るべきです。相島の住民は集合ビルを建て入居していただきます。相島へは鉄橋を作れば陸路でつながります。(注)三苦・新宮ゾーン新宮浜の松原海岸は砂防防止保安林ですので、そのまま残すべきです。 三苦・新宮ゾーンが良いと思う 候補としている地域は大地震の発生した震源地付近である。地震災害が起きた際の影響についても考慮、調査すべきと考える 三苦、新宮を将来対応方策比較評価の新空港代表案となっている事を初めて知りました。 ・志賀島・奈多ゾーンよりも、三苦・新宮ゾーンが良いと思う。 新宮のところがよかった。鹿児島本線中央あたりだとつかいやすいと思う。 三苦・新宮ゾーンが良いと考えます。 三苦・新宮ゾーンでの新設が、総合的見地から有利と考える。 新宮沖新設に賛成 新空港案は、利用者の利便性など各側面でのデメリットを一番集中させた案だと思い、反対です。 志賀島・奈多ゾーンに作ったほうがいいです。 新空港賛成 新空港新宮案は無理がある 賛成。新宮、三苦案は何の為に立てたのか、住民が反対するのは判っているではないか。 新空港賛成 新宮案は元々無理がある 賛成 新宮は無理 賛成 但し新宮、三苦は何か故か!! 新空港は賛成 新宮はだめ 新空港賛成。新宮案は駄目。地元反対 賛成！！新宮は駄目 新設賛成。新宮案には無理がある 賛成！！新宮はダメ 志賀島・奈多ゾーンよりは、三苦・新宮ゾーンのほうが代表案として検討するにはふさわしいと思いますが、現状として、三苦・新宮の道路は通りにくいところばかりです。事業費は約9,200億円と高額であるのに加え、周辺の道路整備も多々必要になると思うので反対です。 新空港へのアクセスも便利ですね。博多駅～新空港は、品川～羽田と同等です。現空港の酷い遅延や、駅やターミナルでの動線を計算することによる時間短縮効果を考えると、実際は現空港とほとんど変わらないでしょう。鉄道での国際線利用の場合は完全に新空港の方が早くなります。新空港が博多湾内なら、もっとアクセスが便利になりますね。 志賀島、奈多ゾーンの方が船での利便性が可能であり、よろしいと思う。西戸崎よりシャトルバスが必要。 新空港案のうち、新宮案は芦屋基地との関係で北東側にILSを設置できない。従って新宮案は無理である。志賀島案は、空港島ができることにより囲まれた海域ができる、海水の滞留など環境被害が想定される。また海岸に近く海岸変形は必至である。志賀島の住民に反対されることも容易に想像できる。しかも建設費も割高で利便性はさらに落ちる。実質無理な案である。その他C&Cなどが独自の案を出しているが、水深が深く建設費が際限なく上昇する。非現実的な案である。 新空港建設は必要ない。 三苦・新宮ゾーンN61° Eがよいと思います。
				② 代表案の内容について 143 件 芦屋飛行場との空域問題はどのように考慮したのか？ ゾーンから遠い観測点の観測結果を用いて検討しているのは不適切だと思う。 横風用滑走路が必要である場合にこの配置では造れない。 両側ILSの検討もしていないようだが、航空局側が福岡空港クラスの場合、両側ILSが 必要とコメントしていたが問題無いのでしょうか？ 候補地に近い海の中道海浜公園の風速データを使わずに遠く離れた津屋崎沖観測ステーションのデータから滑走路の向きなどを設定したのは明らかにおかしい。 候補地から遠い観測データで滑走路の向きを決めるとは現場周辺は風速異常地帯なのでしょう？ 利便性の低下に伴う利用者動向推移予測の根拠があまり明白になっておらず、利用者の減少が過小評価されているような気がします。 この向きでは冬季横風に対応できない。 芦屋飛行場の空域問題について一切触れられていないのはどうしてか？ 施設規模的には妥当だと思います。 冬場の季節風でウィンドカバレッジが確保できなかった場合、この場所・配置では横風用滑走路を造ることができないのではないかと？ 何故津屋崎沖の観測結果を使用したのか？少なくとも志賀島・奈多ゾーンは間近にある観測点のデータから検討するべき。PIの内容だと観測点の測定結果が違い

意見分類			寄せられたご意見
			過ぎるのに遠くにある観測点の結果を採用したので、おかしな配置ばかりになっていると思います。
			CONFAでも問題視された芦屋基地問題が全く調査されていない。
			新福岡空港基本構想で、芦屋空域問題が検討されていましたが、その検討さえPIレポートに載っていないのは何故でしょうか？漁業補償は個人交渉ではないので長期間はかかりません。アクセスなどの用地買収は田畑が多いしルート変更や地下トンネルにするなどの対応ができるので、工期を含めても滑走路増設案より短い期間でできます。
			観測点の測定値が違い過ぎる。ゾーンにより近いほうの測定値で検討するべきではないか。
			この案では横風用の滑走路が配置できないと思います。滑走路の配置を変えるしかないと思います。
			滑走路の両側の延長進入表面の確保ができないのではないかな？
			新千歳空港の面積は719ha。新空港案は510ha。増設案は373ha。面積がおかしいのでは？
			将来、横風用が必要になる事はないのか。
			増設案に比べて詳細な検討になっていない。
			滑走路間隔が1310mのときも検討するべき。芦屋空域の検討がしてないのは何故？ 芦屋空域の問題が解決しないとこの配置はできない。
			新福岡空港基本構想(CONFA案)のウインドカバレッジの検討結果は正しいのですが、前提条件として横風限界風速を20ktで検討してあります。これはICAO(国際民間航空機関)の規定通りであるので間違っていないのですが、横風制限の厳しいJALグループで機種にかかわらず制限値を一律25ktに設定しています。 http://www.jtops.jp/jyousen/unk/unk38-3.pdf 故にCONFA案が横風限界風速を20ktで検討しているのに対して、実際の運航条件における横風限界風速25ktでウインドカバレッジの検討を行えば、理屈上全方位でウインドカバレッジが向上するのは明かです。あと、脊振山や能古島や志賀島などの山があるために 志賀島・奈多ゾーンは西風が弱くなることが考えられ、 三苦・新宮ゾーン、古賀・福津ゾーンと東へ行くほど西風が強くなると考えられます。北東風は西風のように強くないので、西風が強くなる東側の方が 横風用滑走路が必要になる可能性は高いと考えられます。
			2ゾーン内に新空港を造る場合には、海岸線に平行(北東－南西)に滑走路を配置するのは無理。新福岡空港調査会の前身「新福岡空港将来構想検討委員会」が 97年度に実施した検討で海の中道地区を検討したときに却下した理由の一つが「陸部に沿って北東向きに配置すると、芦屋飛行場の管制空域と進入経路が重なる。」から。
			海岸線に平行に配置する場合の最大の問題点 ・芦屋飛行場 相島の北東約30km に芦屋飛行場が位置するため、芦屋飛行場の管制圏に 重複しないような運航空域の設定が必要である。また、新空港への進入経路と芦屋飛行場への進入経路とが 競合する可能性があるため、今後調整を要する。 ・訓練／制限空域 候補地東側の運航空域と訓練／制限空域については今後調整を要する。(新福岡空港基本構想) 新福岡空港・着陸誘導装置が片側しか設置できず 構想見直しも北東側には芦屋飛行場の管制圏があり、北東方向からのILS進入ルートを 設定すると、着陸機は芦屋飛行場の管制圏を横切る形になり、「芦屋飛行場を運用することは事実上できない」(調査会の報告書)という。このため、南西方向からのILS進入ルートしか設置できない。航空評論家・青木謙知氏の話 ILSが片側にしかないれば、気象条件によって空港はしばしば閉鎖される。福岡のような巨大空港が閉鎖されると他空港への影響も大きく、片側だけのILSによる運用は不可能だ。(2002、7、12毎日新聞) あと、海岸線に平行に配置する場合と海岸線に直角に配置する場合とでは 波をささげる長さも違います。海浜変形を考えると波をささげる長さが短い海岸線に直角に配置する場合の方が 有利ではないでしょうか？
			http://fukuoka-airport.sakura.ne.jp/web/new-rjff3/index.shtml これを、沖合何キロに出すか、東西どちらかにずらすか、これしかないのは 皆、わかっていると思うよ。向きはこれしかない、断言します。 クロースパラレル＋インターセクションでは思うほど容量が増えない。
			滑走路は現空港と同じ向きにしないといけない。まあ国土交通省がどんな判断を下すかまでは確定していないから 海岸線に並行に空港島を配置しちゃうかもしれないけど、 そのときには横風用滑走路が必要になります。
			N61度Eで新宮沖に配置すると、芦屋との空域調整は困難じゃないですか。
			国土交通省の示した新空港6案の根本的問題は ウインドカバレッジと事業費だけしか考慮していないということ。しかもウインドカバレッジの検討に用いたのは 該当地区から離れた場所にある観測点結果を用いています。 結論として 国土交通省の示した新空港6案はどれもダメです。 無論、近隣空港との連携策や現空港における滑走路の増設は論外ですが。
			芦屋と空域が競合する問題があるので新宮沖は難しいのではないかな。
			新宮沖でどの方位で滑走路を配置すれば、空域調整ができるか概ね結論は出ていると思います。しかしその向きでは延長進入表面が確保できず、国からすれば何でもいちゃもんをつけられる 新宮沖です。増設新案の滑走路の嵩上げという珍案を繰り出したことから分かる様に、 どうしても新空港を阻止したいという思惑がみえみえで、嫌気がさします。
			・シビアに検討されたのか？疑問である。
			・アジア・ゲートウェイ構想を考えた時には、近隣諸国との空港と遜色のない海上空港を造って欲しい。後からの増設は余分なお金がかかる。横風対応も現空港並みに上げる配置にすべき。
			・現案で騒音障害にあう人がいないのか疑問。24時間対応時に心配。
			工事期間9年、概算費用9,200億円の根拠が不明。関西空港と同様で、予定の倍の期間・費用が必要なのでは。
			費用を押さえ、出来るだけ早く完成出来る最良の方法を見つけてほしい。
			検討があまりつっこんでなされていない感がある。この内容で方針をどちらかに決定するのはできないと思う。もう少し、詳細な検討して情報を提供すべきである。
			賛成です。もう少し環境アセスを充分になされて反対派の人に理解させるべきです。私は志賀島奈多沖です。現在の博多駅→大博道地下鉄を直線で西戸崎迄延伸し、併せて自動車道も掘ってやれば、短時間でJRとの接続が出来ます。そして掘削した土をベルトコンベア(神戸、大甲山)埋立の例にならい、空港造成費に充てる方法だと大巾に安くなり、民活で削減万能。
			「ウインドカバレッジの検討」(p10上)がほとんど説明になっていません。どのような知見が得られたのか、チャートでごまかさず、文を入れるべきです。
			p19の「需給逼迫」は2行目と3行目に一行空行を挿入。
			p19の「環境・安全の視点は。Status quoをどう評価しているのかについてのメッセージ性がない。(現状の安全性は足りているのか?)
			雁ノ巣沖に新空港を設置して、アイランドシティに運輸業者を集めれば港湾施設と空港施設が同時に強化できるのではないかな？
			9,200億以外にアクセス交通の整備に多額の費用を伴うはずであるが、そのことにふれられていない。
			又、今まで現空港へのアクセス等への投資がムダになるのではないかな。既存ストックの利用をまず考えるべき！
			需要予測が過大になる中で、利用してもらう空港としての選択が必要ではなからうか。
			列車が脱線するほどの強風が吹く玄界灘に作るにはウインドカバレッジの観測点が少なすぎると思われる。現役パイロットの人たちの意見も十分に聞く必要があるのではありませんか？実際に操縦するのは地上の人間ではなくパイロットたちです。
			もって滑走路をのばしてほしい。
			国際線のみ移転とかは？
			せっかく建設するのであれば中途半端に空港能力が上がるよりも、ある程度事業費がかかっても大きく空港能力が 上がる方が良いと思う。
			余裕のある計画を希望します。
			新空港は国際線専用とし、国内線は現在のものを用いるとしてはどうか。
			(2)ウインドカバレッジが実際は2%以上落ちるので、横風用滑走路が必要。(工費は更に上昇する)
			(4)北東方向にILSが設置できない。(芦屋基地との関係)
			上記の通り、新空港案に大反対です。セントレアなど郊外の例をあげているスタッフもいましたが、セントレアも千歳も遠く不便極まりないです。関空は海上にあり、車で空港まで行く際、キリの心配があります。空港は浮体構造ですか？いろいろと気になります。
			建設事業費が多いが、羽田空港の滑走路を1本整備するのに、1兆円近くかかっていること、比較的安くできた中部空港と比較しても、それほど高いものになっていない。現在の福岡空港用地を他の都市的利用に転換売却した便益を除けば、さらに、安いものになるであろう。
			必要だと思いますが、候補地などは再検討するべき。
			他の場所も検討した方が良いのではないかな。
			もっていろいろな案を検討するべき。
			ウインドカバレッジに対して、最大方向と60° の差がありながら97%を越す確立が示されている点は論理的に理解できない。
			北九州の説明会で「新宮案」の空域に関する懸念事項が未だ検討中と回答されており、目途も無いのに「増設案」の対案されていたのはおかしいと感じました。
			絶対反対です。ウインドカバレッジという聞きなれないわかりにくい言葉を使って、数字上でごまかしているような印象を受けるが、福岡は年間を通して北の風が卓越していることは明白であり、それに直交するような配置は安全上問題である。
			長期的な福岡市、福岡県、九州の発展にとって新空港が必要。出来れば陸上部が理想だが適地がなければ海上でも良い。糸島半島、玄界灘沿岸(宗像方面)、ホール数が多いゴルフ場(宗像国際)と周辺。隣接している夜須高原と大宰府セントラルゴルフ場とその周辺。
			現空港に比べ、維持管理のコストをどのように評価するのか判らない。水深が重要な項目と思うが、海底の地質については工事費用の算定の対象になっているの

意見分類				寄せられたご意見
				か。空港の場所が変わった場合利用者が減少する可能性があるが。
				新空港は本当に新宮が近いのか？
				貝塚付近から人工島經由で、地下鉄・都市高速で、結んでいるのか？
				必要な発着回数の試算に水増しがないか精査する必要がある。
				カバレッジが99%台と98%台では違う。数値の近さに意味がない。365日飛ぶ事に対してのカバー率との表記がない。
				ソウル空港の影響について検討した結果が記載されていない。
				航空機がA300と777に変わっていく事に対しての検討、ハブか直行かの比較がない。
				①周辺自然環境の状況について・現段階での把握はしてあるが、詳細は「環境アセスメントの段階で検討」することとなっている。（詳細版P042）
				②海浜変形の検討について・空港背後域での海浜後退・前進しか検討されていない。（詳細版P042）・海浜変形を抑制する為に更なる護岸工事による対策を実施することとなっている。（詳細版P042）
				③波高による工事の影響について・事業費の検討は沿岸部（現場付近の海域）に比べ波高が高いとされる沖合いを基準に算出しているため、実際は事業費が縮減するという記述がある。（詳細版P043）→①自然環境にあたる影響を詳細には検討しておらず、あいまいである。事業が決定する前に詳細を調査する必要があると思われる。②海浜の進退についても背後域の検討しかしていない。実際には風や波浪などによる東西方向の砂の流れ動きも多く、そんな単純なものではない。また一部に大きな砂たまりが出来るなどし、空港完成後も砂の処分等に大きな費用がかかる。当然砂浜が消滅するなどの影響も考えられる。またそれを防ぐ為に護岸工事を行えばさらなる悪影響も考えられる。③沿岸部においても海底の状況により波高は高くなる。一概に事業費が縮減するとは考えにくく、むしろそれを防止するために沖合いへの消波ブロック等の投入が予想され、事業費の拡大や自然環境へ与える影響も大きくなることも考えられる。
				新空港が作られたら、現在の空港はどうなるのか？名古屋の小牧空港のように残るのか？
				基本的に建設すべきでない。どうしても必要であれば、三苦・新宮ゾーンを支持します。
				賛成出来ない。
				②この地域は風が強く、風向き変化する。横風用の滑走路も必要で、埋立区域はぼう大になる。
				・場所も今、検討されている所がベストなのか？
				新空港では今までの多額の投資が無駄になる。・新空港の滑走路は北東―南西向きであるが、芦屋飛行場と空域は重ならないのか？調整は困難だと聞いているが、それでは北東側にILSの設置が出来なくなる。空港能力に大きく影響する。これでは旅客や航空会社に大きな不利益をもたらす。新空港案には賛成できない。
				ウインドカバレッジの判断も甘い。
				現代案での新空港建設に賛成です。私は空港勤務者で昨年転勤して福岡に来ました。地元出身でないので地域の詳細は分かりませんが、その分客観的に見ますと、同じ福岡市内でも東の方の開発が遅れているように思います。そこでこの新空港案は東側の発展（利便性の改善）と計画的は街づくりに良いきっかけになると思いました。確かに現在の空港の利便性は日本にある空港の中でも最も良いと思いますし、滑走路増設案も一理ありますが、福岡市をより発展させるという意味で新空港案の方を支持したいと考えます。新空港アクセスの為に都市高速、地下鉄を延長させるなどすれば西側からも短時間で行く事ができ、間違っても関西空港のようににはならないと思います。現代案(新空港)ならばそれが出来るロケーションにあると思います。
				空港能力を飛躍的に高めることができる新空港の賛成 ■「新空港」の空港能力 ◎新空港の処理容量(ステップ4詳細版より) ①最大値の比較 ・現状＝36回/時 ・新空港＝44回/時(現状の1.22倍) ②離着陸同数の場合(着陸割合≒50%)の比較 ・現状＝34回/時 ・新空港＝43回/時(現状の1.26倍) ③代表値(着陸割合67%以下の最小値)の比較 ・現状＝32回/時 ・新空港＝41回/時(現状の1.28倍) ◎新空港による「滑走路処理容量」の増加 新空港では、容量は現状の1.26～1.28倍程度になり、回数にして9回/時ほど増えます。また、夜間分も加算されます。事業費は9000億円以上かかりますが、年間150億円近い借地料と環境対策費がゼロになるため、これを差し引くと、民間事業分も含めて5000億円程度と考えられます。現空港の騒音や危険性、高さ制限などの問題が解消されることを勘案すれば、効果は大きいと考えられます。◎新空港による実際の「空港能力」の向上 滑走路増設(西側配置210m間隔改良案)と違い、必要なスロットや誘導路などが完備されるでしょうから、シミュレーション通りの滑走路処理容量は実現可能でしょう。また、貨物ターミナルの施設整備や旅客ターミナルの動線計画などでは、後発の利点を活かし、最新のノウハウを駆使した設計が可能であり、実際の空港能力は飛躍的に向上すると考えられます。
				③設置場所としては専門家による検討を十分にすべきであり一任したい。
				中途半端な新空港なら反対。作るなら仁川に負けない西日本の「ハブ空港」を作してほしい。
				②新空港を造るのであれば、埋立面積は少し大きくなってオープンパラレル方式にして処理容量を2倍の30万回/年にすべきである。
				他都市の新空港よりは良い案と思う。
				しっかり場所、角度など緻密な計算が必要である事がわかったので良いと思う。
				出来たばかりは困るんと思うのですが、将来的には良いと思いました。
				時間はかかるが、解消すべき問題を上手く解消できていると思う。
				護岸だけ完成系で造っておいて埋め立ては滑走路2本分とターミナルやエプロンなど必要最小限だけ造って置いて需要を見ながら少しずつ造るようにすれば 開港までの期間を短くすることが可能なのではないか？
				※三苦・新宮ゾーンN60° Eには海岸に少し近い用に思われますが・・・？
				新空港には自衛隊や米軍も移転する事になるだろうが、橋1本しかない空港島で防衛機能は働くとは思えない。非常に危険である。
				建設方法、場所については再考しなければならないが、最終的に問題を解決できるのは新設しかないと思う。
				冬期のウインドカバレッジは確保できるのか？あとで確保できないとわかり、建設費の高い案にされたのではたまらない。新空港は止めるべき。
				―航空機の運行について― 現空港での滑走路(以下RWY)は16と34であるが、新空港案(以下新案)では方角が違っている。現空港が比較的海に近いことを考えると、新案でもほぼ近い磁方位のRWYを採用するべきだと考える。冬場はジェットストリームが強くなり、西風に対応できるようにする必要があると思われるかもしれないが、ジェットストリームの影響は航行上のウインドファクターの問題であり、地表近くでの風は、海から陸へ、陸から海へと流れることを考えることが重要であると考え。このことは、現空港の冬場の使用RWYが、34が多くなることから明らかである。また、他の国内主要空港とは違って、新案では日本海上にRWYを建設することになっている。夏場はともかく、冬場の北風は非常に強く、海上では益々強くなることが容易に予想される。その結果、離発着の制限やRWY-Close、ゴーアラウンドが頻繁に生じれば、いくら空港の処理能力が向上したとしても意味は無い。更に、現在使用中のインナー、ミドル、アウターといったマーカー類やVOR、DME、などの設置場所も変更が必要があり、その設置場所の収用はどうするのかといった疑問を覚える。
				現在の状況から考えると、三苦と新宮が一番無難ではないかと思われます。
				滑走路が3,000mなので大型機に対応できてよい。
				滑走路、誘導路、エプロン・スポット、旅客ターミナル、貨物ターミナル、駐車場など、総合的な能力の高い空港として整備可能な新空港案を支持します。
				新空港は必要だと思います。夢のある空港の計画を示してほしいです。
				新空港案に賛成です。なぜなら、滑走路増設西側配置210m改良案の処理容量は、間違いなく水増しされていると思われるからです。「那覇空港技術検討委員会」や、那覇空港PIの資料を読めば読むほど、そう思わざるを得ません。◎那覇空港の滑走路処理容量(着陸割合40～65%)・現状：最大値＝36回/時 最小値＝33回/時(＝代表値) ・誘導路二重化：最大値＝37回/時 最小値＝34回/時(＝代表値) ・2700m滑走路増設間隔210m(誘導路二重化込み)：最大値＝36回/時 最小値＝33回/時 なんと、滑走路を増設しても、滑走路末端のずれはスタガーの影響によって、容量は減ります。ならば、福岡の西側配置間隔210m改良案と同様にスタガーを解消すべきなのですが、なぜか同じ大阪航空局は、滑走路長が短くターミナルから遠い側の滑走路を離陸用・滑走路長が長く近い側を着陸用とする、アブノーマルな運用によってスタガーを解消する方法を採用していません。福岡の滑走路増設では、「滑走路の嵩上げによってスタガーを解消して容量を増やした」と鬼の首を取ったかのように自画自賛し、国会議員やマスコミに滑走路増設案のメリットを言いふらしていたらしい大阪航空局が、那覇では福岡と同じ運用方法によってスタガーを解消できることを思いつかなかったとは、100%考えられません。つまり、スタガーの影響よりも、アブノーマルな運用の方がマイナスイメージなのです。アブノーマルな運用では、容量は、最大値＝36回/時、最小値(代表値)＝33回/時を超えられないということ間違いなんでしょう。ということは、発着回数の約8割を占める国内線ターミナルから遠い側の滑走路が離陸用・近い側が着陸用になるアブノーマルな運用に近い福岡の西側配置間隔210m改良案も、・最大値＝36回/時、最小値(代表値)＝33回/時 ぐらいなのでしょう。ステップ4のレポートに記載されている最大値＝40回/時などありません。福岡空港PIステップ1より、◎福岡空港の処理容量(着陸割合33～67%の場合) ・現状：最大値＝35回/時 最小値＝32回/時(＝代表値) ・誘導路二重化：最大値＝36回/時 最小値＝34回/時(＝代表値) となっています。つまり、西側配置間隔210m改良案の処理容量は、滑走路を2本に増やしても、1本のままで誘導路を二重化した場合と同等またはそれ
				新空港案に賛成です。なぜならば、滑走路増設西側改良案の滑走路処理容量は水増しされており、問題を解決できるのは新空港の他にないからです。発表されたPIレポートでは、滑走路増設西側改良案の滑走路処理容量の1時間値は、最大40回となっています。しかし、福岡空港と同様に現在検討されている「那覇空港技術検討委員会」の資料から、この処理容量に対する疑問が浮かんできました。以下、やや専門的になりますが、水増しであると考え理由を解説します。昨年の那覇空港PIステップ3では、那覇空港で滑走路を増設した場合(3000m×2本)、処理容量は最大42回/時となっていました。 http://www.dc.ogb.go.jp/Kyoku/information/nahakuukou/pdf.houkokusho/step3-gaiyou.pdf そして、最近公開された「那覇空港技術検討委員会」の資料では、ターミナルから遠い側に間隔210mで2700mの滑走路を増設する案の処理容量が示されています。

意見分類				寄せられたご意見
				http://www.dc.ogb.go.jp/Kyoku/information/nahakuukou/11_gijutukai/gijutukai_1/05.pdf 滑走路の運用は、ターミナルに近い側の現滑走路(3000m)を離陸用・ターミナルから遠い側の増設滑走路(2700m)を着陸用とする、教科書とおりの運用が想定されています。 この運用方法だと、着陸用滑走路が離陸用滑走路の内側に入るの、スタガー(滑走路末端のずれ)による後方乱気流の影響があり、滑走路が2本になるにもかかわらず(那覇の現行の容量は33回/時、誘導路を二重化した場合は34回/時)、処理容量の最大値は、わずか『36回/時』と示されています。 つまり、スタガーの影響により、処理容量は6回/時ほど減ることになります。 スタガーの影響でこんなに処理容量が小さくなるのなら、福岡の西側改良案のように滑走路長の短い(2700m)ターミナルから遠い側の滑走路を離陸用にしてスタガーの影響を回避すればいいと考えられます。 しかし、それをしないということは、スタガーの影響による処理容量のマイナスよりも、ターミナルから遠い側を離陸用・近い側を着陸用にする歪な運用の方が、より大きなマイナスが発生するという何よりの証拠です。 少なくとも、那覇ではターミナルから遠い側を離陸用・近い側を着陸用にする運用では、処理容量の最大値は36回/時を超えないわけです。福岡では、国際線ターミナルは滑走路長の短い離陸用の増設滑走路側にあるので、全ての離陸機がターミナルから遠い側の滑走路を使うわけではありませんが、発着のほとんど(約8割?)は国内線です。 那覇の現行の処理容量は33回/時、福岡は32回/時と那覇の方が大きいことを勘案すると、那覇の間隔210m・2700m滑走路増設案と同様、福岡の西側改良案の処理容量も最大36回/時ぐらいということになります。 逆に言えば、もし仮に福岡の西側改良案が最大40回/時もあるのなら、那覇の間隔210m・2700m滑走路増設案でも、ターミナルから遠い側の増設滑走路を離陸用とすることでスタガーの影響を回避し、40回/時程度の容量を確保できるはずです。 以上のように、同時に、同じ大阪航空局が検討中の那覇と福岡で、正反対のことが示されています。 どちらかがウソなのですが、福岡では、新空港でも最大43回/時なのに西側改良案では40～42回/時と、両者にあまり差がないことを考えると、福岡の西側改良案の処理容量が水増しされていると断言できそうです。 増設案では http://fukuoka-airport.sakura.ne.jp/web/img/pi-step4b.pdf の具体的事例からも対応できないことが明らかなので増設案には反対です。 新空港案ならば対応できるので賛成ですが、建設する場所は再検討した方がいいと思います。 空港の適地(天候等)かどうかの調査が不十分な段階での案は案としてならない。 1.磯崎鼻から陸続き(直結)がベスト 2.地下鉄直結(延伸線は地上線で) 3.高速度(都市高)も延伸 新空港案は平行誘導路の完全二重化もされるので賛成です。 滑走路増設案は平行誘導路の二重化は一部区間のみなので誘導路の混雑が発生するので反対です。 浮き構造の建造物もあるのでは。 しかし、新しい空港を作るとしたら三苦・新宮ゾーンがふさわしいと思われる。 三苦・新宮ゾーンが若干条件は良いと思う。 新空港案の中では、三苦、新宮ゾーンがベストだと思います。横風の影響が多少考えられますが、それでも利便性がよいので、こちらのほうが良いと思います。 賛成します(三苦) 滑走路も一本で十分。 三苦・新宮案に賛成。 良い案と思う。費用、期間がかかっても年月をかけて工事するべしと思う。将来展望のある良い案と考えます。 この方向でやってほしい。 増設案は二重投資になるかも？ならば当初より新空港案がベター 三苦・新宮ゾーンでいいと思います。 まず志賀島周辺は交通網を整備するには不適だと思えます。陸上でのアクセスがよい新宮がよいと思えます。新設の方が移動(増設)より将来性を考えるとベストであると思えます。 ・陸上部に適地があれば良いのだが・・・ ・海上工事の場合、新香港、仁川、神戸空港の工事が参考になる。 三苦・新宮案が良い。 アクセス利便性が悪くなるので敬遠していたのだが、「東京駅から羽田までの距離とほぼ同じ」との説明で認識が変わりこの案でもいいのかと思った。ただし博多駅からのJRでのアクセスしか考慮されておらず、九州北部という広域から見た場合それでいいのだろうか、市西部からは乗換えが必要で不便だ。新空港には西鉄貝塚線も乗り入れ、西鉄と地下鉄が直通運転するのがよいと思う。また、今後旅客数の推移が減少する方向ならば新空港は滑走路1本での開業もありと考える。滑走路の数は同じ1本でも、運用時間が拡大することと、タクシールート最適化することで現空港より発着枠は増やせる。 ・沖合いいせつするならば、滑走路を増やし、ハブ空港を目指すべき。 ・現案は中途半端。 新空港の検討に当たっては、建設費の安さだけではなく、空港の安全性、安定性も考える必要があります。代表案の弱点は、冬場の季節風対応です。将来的に横風滑走路が配置できる位置での検討となるよう期待します。 安全の為にはもっと陸より話してほしい。新空港賛成 中途半端なものを作るより、最初からいいものを作るべき 滑走路をせみオープンパラレル設置できるのは良いが、漁業に与える問題が心配 新空港は24時間利用を大前提とし、日本にないハブ空港とする。2方向滑走路含む同時発着を3ないし5機(関空、成田、名古屋などないもの)日本中の国民が利用できるものを作る。 ハブ空港が必要と思う。 ・芦屋の自衛隊の空港について記載がないが、経路、高度の問題があるはず！ ・24hオープンであっても、鉄道バス等がない深夜は結局利用できない。(関空、北九州を見よ) ・博多から20分では無理でしょう！(あっても1時間1、2本の直行電車?) 何故メガフロートについて検討が全くないのか教えて欲しい。 滑走路間隔が300mと広く使えるし、長さも3000m×60mが2本も取れる。 良い考えだと思います。それは、新しい空港は土地が必要ですが、それを考えて、計画を立てているところがよかったです。 場所はどのへんにできるんですか？ この新空港によっておこなわれる工事期間におけるさまざまな問題においてメリットだけでなくデメリットも考えられているのは良いと思えます。 PIレポートの通りに。 滑走路が短い。世界では3800m、平均で4000mが主流となりつつある中、3000mはナンセンス。さらに本数が2本など時代の逆行としか考えられない。 港近辺での新空港案が出ていて確かに多くのメリットがあると思いますが、次の新空港を作るに当たって、大規模な空港づくりをして欲しいと思います。 神宮に作るのにはコストが少なくいいと思うけど、周りに大きな駅や交通の方が不便だと思う。 長期計画に基づくのである場合は、海上案①②は充分検討する事はある しっかりした空港を作るべき ・滑走路が300m程度であれば、抜本的に容量は増えないだろう ・現空港の問題は、スポット、誘導路の不足だと考える ・よって、事業費が掛かるなら、まずはR/W1本で、事業費を圧縮すれば良いのではないか 新空港案については、滑走路などの配置の検討や騒音、風向、それらをふまえて考えるべきだと思います。 出きる限り滑走路は南北にすべきである。埋め立ての土砂の確保もセットにした計画にすべきである。志賀島の東半分を平地に、西側は転移表面確保にカットしたらどうか？ 荒唐無稽な案である。 福岡空港ではなく九州国際空港とする。場所は三苦・新宮ゾーン(N61° E)、陸橋(鉄製)、二階立て、2階は車道、1階は鉄道駅、博多駅より直通にする。(鉄道、造路) いろいろ考えるのは問題ないと思う。 ・N125° Eを800m動かすのならN135° Eで作ったほうが水深が浅くなるし、風の向きも良くなるのではないかと ・時間などの利便性は実際は更に悪くなると思われる ・志賀島・奈多ゾーンでできる限り、R/Wを南北に近づけるべきである。 ・志賀島と一体化させ、志賀島をカットし、その土砂を埋立に利用することは考えられないのか？

意見分類		寄せられたご意見
		・志賀の島を使えば安くなるかも？ 新宮沖案は片側にしか計器誘導装置が設置できないそうで、航空専門家に言わせるとそのような状況での運用は無理だそうだ。もう一つの案はさらに建設費がかさみ、利便性も低下する。新空港は諦めた方がよい。
		③ その他
		21 件 利用者の、出発地から到着地までのトータルの時間を考えると、例えばおそらく一番利用者の多い東京ー福岡便を考えたとき、空港から市内までの交通時間が長くなってしまったとしても、飛行時間は空港が近くなる分逆に短くなるので、トータルで見れば現況とさほど変わらないような気もする。また、現行滑走路34使用時の16使用時に比べて所要時間の増大は、全国の空港と比べても格段に大きく、データとして簡単に比較できるものではないほど、例外的であるので、新空港はその点でも有利であると思う。あとは、単純にアジアの拠点とまで言い張るのなら、それに相応した、近代的な海上空港にしてもよいのではと思う。航空界の中でも、FIRが福岡中心になるなど、日本の中心が福岡になりつつあるので、その辺もいっしょの整備できると尚良い。 鉄道アクセスが可能な点は良い。ただし、出来るだけ陸に寄せ、何なら「ガンの巣」をもう1度活用するか相ノ島を買収してはどうか。住民に一人一億出せば良く、丈夫な地盤と埋立て用の土砂が得られる。島そのものの使うのが一番です。ただし、需要増は期待しない方が良く、新空港案には反対。現状でも撤退するエアラインが増え、将来的に福岡都市圏も人口は減っていく。 ・ウインドカバレッジの説明文は最初の方がわかりやすい。 配置に関しては賛成できない。税金を使ってまで新空港を作る必要がない。佐賀空港みたいにアクセスが非常に悪く、使い勝手がよくないため反対である。 建設費も大事ですが使い勝手も重要視する必要があると思います。 読売新聞の投書欄「気流」に全日空元機長が「新宮沖は冬季の季節風が強く、2方向から吹くので、方向の異なる2つの滑走路が是非必要」と述べられていました。このレポートでは滑走路が平行になっていますが、この貴重な提言に対する考慮がこのレポートではよく分かりません。 現空港の完全廃止は実現できると絶対に考えられません。 新空港なら新宮(場所としては)だろうが伊丹、関空の件があるように市街地にある伊丹はいまだに離着発が多い。逆に関空のほうが危ないし…。新しく作っても建設、土木屋が儲かるだけで何の意味もない。 人工島に付帯設備をつくらば安上がりでは？ きれいな海をわざわざ埋立てること、膨大な予算が必要となること、将来の利用予測と経済性の計算の不確かさなど、多くの点から見て、新空港建設案には反対です。もし新空港を建設するなら、陸地に、できれば福岡と北九州の中間地域に作るべきだと考えます。(既に北九州は空港を作ってしまったので、無理かも知れませんが。)福岡県全体、九州北部全体で、総合的な空港建設の検討が必要だったのではないかと思います。 以前、日本青年会議所が提唱した有明海への設置案など隣接する他県の意向を尊重した案を再度考えるべきである。二十年以上先に現在と同様な航空機が使われているとは考えにくく、需要予測の根拠もこれまでの国の大規模事業の評価から信用できない。関西空港は大きなお荷物になっており、同じ失敗をすることは許されない。 検討の前提条件があいまいです。 ①埋立を島方式にせず、直接現在の岸から埋立をすれば、橋梁は不必要になり、又護岸延長も短くなり、それだけ建設費も安くなる。 埋立工事費は水深の違い(12m/13m)のみの表現であるが、岩盤の相違なども記載すべきです。公共工事は往々にして工事開始後の予算増加が多いのは、基本的な事項(この場合、海底の強度)が不足しているためです。 風は大事なので慎重にやってほしい。 新空港案を作るにも沢山のデータが必要なんだと思いました。 作る場所があればいいと思う。 埋立てではなく、以前関東で検討されたメガフロートで行って見るのはどうか？ 周囲の住民の方の要望をもう少し考慮してほしい。 新空港は現位置で立体的に考えるべきだ。 ホークスの移動がべんりになるから三吉・新宮に作ってほしい。 場所的に北寄りになること、新北空港と利用客は重ならないのか。
		2. 需給逼迫緩和の視点について
		① 発着需要への対応について 309 件 新空港を建設すれば今後の可能性が広がることを強調しているが、それは企業側の話で利用者にとっては不便になることは隠せない。 ・発着回数は大幅に増えるが、費用がかかりすぎ。又、アクセスが問題である。JR、地下鉄の延伸等が必要となる。 将来の発着回数が順調に伸びる保証はない。現空港を最大限活かすべきだと思う。 ・開港まで長期に亘り、予測状況が変わる恐れがある。 反対です。 2. 海外の航空会社が乗り入れが減っています。 将来の発着数が予測通り伸びるか問題が多く有りそうで(地方空港の現状)反対である。 2. 佐賀・北九州空港の利用(人・物流)は建設当時の目標よりずっと下。 ・遠い将来のことを考えると、この案をえらぶことが必要かもしれない。 ○良い点・空港能力が高く、需要に応じた増便もでき、競争原理も働くため航空運賃の低下も期待できる 新空港が必要な需要増は認めない。建設ありきでは福岡は借金まみれになる。 鉄道アクセスが可能な点は良い。ただし、出来るだけ陸に寄せ、何なら「ガンの巣」をもう1度活用するか相ノ島を買収してはどうか。住民に一人一億出せば良く、丈夫な地盤と埋立て用の土砂が得られる。島そのものの使うのが一番です。ただし、需要増は期待しない方が良く、新空港案には反対。現状でも撤退するエアラインが増え、将来的に福岡都市圏も人口は減っていく。 ①北九州空港の活用で十分。新空港では現状の関西空港・神戸空港と同じく利用者が低迷する可能性がある。 将来に渡って、(半)永久的なプランとしては、すばらしいと思います。24時間利用も魅力的です。しかし、国際線の需要が今後それほど高まっていくでしょうか(国内線は東京ぐらいしか遅くまで運行しないでしょう)。最近シンガポール航空の便が週に数便になっていて、バンコクエアウェイズも運休したので少しだけ疑問に感じました。 多額な投資額になり資金調達は困難になるが、現存の福岡空港の課題、問題は解決できる。将来的に需要が拡大できるか、しっかり調査する必要がある。 新たに作るのは費用もかかるし、海辺の環境を破壊するのであまり賛成でない。が、将来の便数増加に備えると、こちらの案が数十年先も困らずに運用できそう。 20年30年先を考えた場合、新空港案に賛成すべきなのでしょう。ただし新空港までのアクセス(電車乗り入れ等)を充実して欲しい。 空港能力が飛躍的に高くなり、利便性も現空港と大きな違いはない。社会環境、自然環境面でも優れている。もちろん国際空港としての機能も十分可能である。工事期間も9年を見込んであり、増設案よりも有利である。残された課題は、建設事業費だけであるが、地元財界も積極的であり、現空港用地の売却や有効利用も考えると、なんとかクリアできると考える。 今の福岡空港は街中にあり、とても便利はよいのだが、将来の需要への対応は出来かねるということは、おおむね理解出来る。理解は出来るものの今の場所にあってほしい気持ちも強い。 2032年度の福岡空港の発着回数の需要予測19万ー19万1000回 新空港案21万3000-22万6000回 東側300メートル増設案18万8000-20万回 西側300メートル増設案18万3000-19万6000回 西側210メートル増設新案18万3000-19万7000回 需要予測が当たれば2032年にまた、増設や新空港の議論がありそうだが 長い目で見れば市街地を削らないといけない増設案より 何もなしにこに新空港を作った方がプラスだと思う 第2、第3の神戸、佐賀、能登空港になるおそれがある。ハコはできたが、1日2便じゃ無駄。航空会社の方こう10年程度の運航保証がないと案としては弱い。 絶対反対。莫大な費用だけでなく、環境破壊は測り知れない。「将来の需要予測」も新空港作らんが為の上乗せされた数字と思われるし、この類の公共事業の予測で、予測より上回った例がない。他の新空港の失敗例を反面教師とし、福岡市民として恥ずかしくない決断を切に望む。 又、重要な点として、これから空港利用の増加があるとは全く考えられない。近隣国の経済的失速により、人、物共に動きと量が大幅に減ると思う。 あまりにも予算がかかりすぎる。周辺インフラも含めれば無理である。需要予想が甘い。使用開始後の運営・管理にお金がかかりすぎる。 現状の施設でサービスを向上するのがよいのでは。課題についてのステップ1では、カスタマー側の満足度が高いようなので、それを維持する。発着については人口が減っていく部分で需要が増えると思えない。サービスの向上案としては、◎環境対策 現状の施設でサービスを向上するのがよいのでは。課題についてのステップ1では、カスタマー側の満足度が高いようなので、それを維持する。発着については人口が減っていく部分で需要が増えると思えない。

意見分類				寄せられたご意見
				サービスの向上案としては、 ◎周辺住民へのアンケート(反映を検討) 現状の施設でサービスを向上するのがよいのでは。課題についてのステップ1では、カスタマー側の満足度が高いようなので、それを維持する。発着については人口が減っていく部分で需要が増えると思えない。 サービスの向上案としては、 ◎乗客へのアンケート(反映を検討) こちら、考察はよくされており評価はできますが、将来予測に不安を感じる部分もあります。中部国際や関西・神戸等の当時の予測も確認されているとは思いますが、より慎重になる必要を感じます。 一言にして、皮算用。将来得るものがごく一部であるのに対し、失うものが多すぎる。未だにこの手の提案をすることに、憤りを覚える。 莫大な費用をかけ24時間運行可能な空港を作っても今の時勢に合っていない。ハブ空港にしても今はソウルがあるので福岡空港に集まるとは思えない。国土交通省の計算は絶対に誤っている。現に発着回数は減少している。福岡都市圏の高さ制限を緩和しても警固断層などの関係で高層ビルが軒並み建つとは考えにくい。 『恒久的』に空港が存在し、問題が解決しない状態を続けるより、たとえ時間がかかっても、抜本的な対策である、移転を行うことが必要であると思います。 新空港に移転すべき。滑走路処理容量が増え、九州全体にプラス。 総合的に空港能力の高い新空港に賛成する。 これ以上の財政負担を強いる新空港は必要ではないと思う。需要の増加が見込まれるとのことであるが、日本の人口が減少・高齢化するので、見通しが甘いように思われる。もしそうなった場合、近隣空港との連携(例えば、佐賀や北九州など)を考慮した方が良い。また、自然環境破壊にもなる。 新空港(ハブ空港)は国作りの九州版である。世界の航空需要が毎年5%の成長をとしているのに一刻も早く受皿としてのハブ空港を完成させるべきだ。 確かに大阪や名古屋は新幹線に少しはシフトします。しかし、だからといって何もなかったら、もっと新幹線に流れます。航空会社は、発着枠が一杯になったら、値上げできない路線を止めて、値上げできる路線の便を増やします。値上げできない路線とは、新幹線や高速バスと競合する路線＝伊丹、名古屋、鹿児島、宮崎 値上げできる路線とは、高需要路線や海を渡る路線＝東京、那覇、札幌、他 何もなかったら、値上げできる路線ばかりになってしまい、利用者の負担は増します。もちろん、新空港ならば、伊丹や名古屋便が今より大きく増えることはないでしょう。しかし、考えようによっては、伊丹や名古屋便など増えなくてもいいかもしれません。ヘタに伊丹便があると、某大手エアラインのように、伊丹乗り継ぎで新潟や仙台に行け、というように、簡単に地方路線を切ってしまいます。伊丹や名古屋便が少なければ、簡単に切れません。 需要予測は現況と比しても乖離している。 必要性をよ〜く考えれば、不必要とわかります。 福岡の交通を支える福岡空港においては、空港能力が 利用状況を上回るようにすることが、一番重要である。それが無いと福岡の全てがマヒするので全てに優先する。 増加に対応するため早めの整備が必要です 事業費は大きい、空港能力、社会環境への影響、自然環境への影響を考慮した場合、一番よい。 経済を活性化するには、玄関を広くする必要がある。十分な容量があり将来的に拡張もできる新空港が望ましい。 交通の便を考えると空港の能力、機能は重要である。増設案では機能強化に限界があるので新空港が良い。 まずJR新幹線(鹿児島〜博多)の状況を見て判断すればよいのではないかと。 新幹線に負けずヨ。 空港能力が限界に達する前に新空港建設が、当然必要です。自然環境を保護するためにバランス良く開発をすべきです。 離発着能力を考えた場合、将来新空港は必要。候補地の再検討は必要だと思う。 需給・環境・安全性に関しては、良いと思われるが、空港までの交通アクセスに問題がある。市(天神地区)と空港アクセスに関して、高速船の使用を考えて見るのも良いと思われる。 (3)需要見積は、福岡市地下鉄七隈線と同じ過大見積。 まったく反対。いまだ建設とはナンセンス。少子高齢化とは誰も認める。つまり、今後人口が現減少する、航空利用者も減少すること。それなのに、信憑性が薄いデータを使い、利用者がパンクするとかいうが、自転車のタイヤがパンクするのとワケが違う。 航空機利用数は今後大きく増えるので、空港の能力を大幅に増やすのは必要。増設案では安全面も生活環境も現状よりも悪くなると思う。 新空港となると、大阪伊丹便 関西便 名古屋便 中部便 鹿児島便は廃止され、一日約100回の離発着が減少すると思われる。新空港を建設したが、減便したのではメリットは無いと思う。空港へのアクセス時間には無理がある。時速60KMで算出しているようであるが、その半分の速度で40分以上は必要と思われる。鉄道のアクセス建設は採算面で現実性がない。道路系のアクセスのみとなる。 ・客が減りそう。 人口がだんだん少なくなる中で新空港、いささか不安です。 将来の発着回数が増えるのであれば新空港建設の方が良いと思います。但し、空港アクセスをしっかり整備して欲しいです。例えば鉄道、駐車場面等。 新空港建設で航空機の小型化に対応する。 ・減便があいついでいる今、新空港はいらないと思う。 最近の動向を踏まえた対外的にも納得される需要予測をしっかりと行い、説明するとともに整備手法も示してほしい。 調査はしっかり行われていると思います。 これから先も福岡での需要が伸び続ける場合には必要となる離発着増に対応できる案である。 一方、日本の高齢化と地元の衰退と人口減を考えたとき福岡が一極集中型を担うかの方が問題となる。これにアジアとの連携の拠点になり得るかが問題となる。韓国は今後、一定期間後退傾向を持ち、台湾・フィリピンはまだ上がってこれないものとするが、中国は必ず前面にでてくる。ことの関係と福岡の位置づけが考慮された戦略をとらなければならない。 それに、果たして将来の航空需要が予測どおり増加するか疑問であり、新空港案には反対。 現空港案では、超将来に向けての根本解決にはならぬことは理解でき、また長年の懸案である地権者問題も一層されるため、望ましいのは良くわかる。しかしながら、全国的に見ても、地方の抱える問題、すなわち需要が計画に全く見合わない例が常識になりつつあり、本当に必要なのか、近隣との使い方で極端に増えることではないのではといった疑問がわく。 発着回数は原油高、航空機の利用率の低下で減便、少子高齢化の時代などを考えれば、新空港が必要なのか疑問。 今後、さらに通信技術(インターネット)と鉄道が発展発達することを考えると、需要予測は過大ではないのか。 新空港をと言ってるのは、右肩上がり経営しかできない、時代遅れの人々だと思う。 関西や中部の例でも伊丹、小牧は廃止できないではないか。アクセスが悪くなれば利用者も減る。結局過大な需要予測になる。 将来の航空需要に対応するため、必要である。 他方、需要予測が資料にかかれた新しい予測でも高すぎるなど、メリットが実際にはほとんどありません。 まだ早い。未来においては24時間開港の必要もあるが、今の福岡にそこまでの需要はない。大阪でも上手く24時間化を活かせていないのに福岡レベルではまだ早い。もう10年経ち、もっと上手い工法が確立すれば建築費も安くなり、もっと上手く作れるはず。 将来高齢者の観光旅行増を見込んでいるが、年金支給額は減少の一途をたどって、今は少子高齢化もあり将来年金制度の存続すら議論されている、旅行どころか生活設計の不安をしている。将来の予測は単純ではない。 大型大量輸送時代から、中型、小型飛行機への変更(後退)が当時予想できただろうか。 需要減ぎみ、もう滑走路処理容量の向上方策は不要。反対。 事業費を削減しながらも、滑走路容量を大きく増加できる案を考えてほしい。 地元の公共事業を増やし経済を活性化させるというメリットはあると思うが、現在の空港が持っている利便性を大きく失わせる者であり、賛成できない。また、今後の石油価格の変動、経済状況、日本の人口変動等を考慮すると、国内線の将来需要が大幅に延びるとは考えにくいので、新空港を作るほどの処理容量の増加は不要と考える。 環境保護意識が高まっているので、それに配慮しつつ空港能力の拡充と 経済効果の拡大を目指していく必要があります。 騒音対策費もちゃんと入っていない費用計算。荒波もあるので、工事から全て算出額でおさまるわけがない。 少子化が進むのに誰が今後費用をまかなっていくのですか？ディズニーの福岡進出もなくなったし、民間なら絶対ありえない話です。需要予測は上がるのでは無くこれから下がるのです。 全て反対。(現空港拡張が最適)

意見分類				寄せられたご意見
				福岡の経済規模や今後福岡都市圏人口が良くて横ばいであることを勘案すると、新設が必要な程、爆発的に需要・発着回数が増えるとは思えない。
				原油高で発着便数も減ったんですね。
				・騒音や容量を考えると新空港が必要。
				都市の発展、今後の需給から有利と思う。費用の問題のみ。
				不要である。利用者が減少している中で、無用の長物である。
				人口が少なくなるのに必要ないと思います。
				今さら福岡にアジアのハブ空港ということはないと思うので、若干の処理容量の違いで新空港を作る必要はないと思う。
				新空港なしにどのようにして合理的に九州全体の空港を運用するかの議論をすべきである。将来予測が正しくないと比較はできないし、建設ありきの議論となる。
				需要面が強調されているが、過去もそうだが、概ね予想値通りいくことがない。つまり信憑性が薄い。なおかつ事業費が比較にならないほど高い。埋め立ては試算通りいかない可能性がある。多額のコストをかけても見合う恩恵が無い。
				関西空港や神戸空港等の利用客は見込程増えていない。
				混雑が長期的に減るので、こちらの方が良い。
				増やして新しい空港の利用客がいるのか、疑問だ。
				新空港案は、時間がかかるが将来的な見込もあるし、自分はこちらのほうが良いと思った。
				本当に将来性まで今わかるか？
				工事期間も長く、事業費も多く必要となるが、処理容量も大きく増して、利用時間の制限もなくなるため、長い目で見れば有効。
				海につくるという点で、時間と費用がかかってしまうのが気になる点です。新空港をつくれれば需要に対応できるか、需要がどのぐらい(資料で言うところのA・B・Cケース)になるかわからない。
				絶対反対。そのうち需要は減る。
				滑走路処理増、24時間利用可能。騒音区域が減などがよい。
				燃料高騰、人口減から必要なし
				航空需要予測(将来発着回数)の数値に疑問がある(そんなに増えるわけがない)ため、税金を使って多大な費用をかけてまで、新空港を設置し利便性を低下させる必要はないと思う。
				大阪・名古屋・鹿児島などに行く場合は、新幹線に客が流れると思う。利用者が減少するなら新空港の意味はない。関空と同じなら不要。
				日本中にあちこちに空港ができていますが、利用状況が上昇しているのはあまりききません。
				都合のよい将来の利用増加案でのきなみ他の空港が失敗していることを考えると、もっと具体的な増加の資料が欲しかった。
				空港が24時間利用になり、処理能力も上がりますが、これは利用客の増加が前提になっているように思います。
				・30年後の需要がどうなっているかは、どっちみち今の段階ではわからないのでは・・・
				プラス面があるとは全く思えない。事業費、「空港運営」利用者数の増減、空輸物資等の増減が予測できていない現時点での福岡空港移転はナンセンスだと思う。
				人口も減少し、石油の値段も上がり、CO2も減らず中で、新空港が必要なのかかわからない。
				以前、日本青年会議所が提唱した有明海への設置案など隣接する他県の意向を尊重した案を再度考えるべきである。二十年以上先に現在と同様な航空機が使われているとは思えにくく、需要予測の根拠もこれまでの国の大規模事業の評価から信用できない。関西空港は大きなお荷物になっており、同じ失敗をすることは許されない。
				まったく話にならない。将来日本の人口は6千万～8千万人に減少していく。
				また、新幹線の高速化による鉄道へのシフト、少子高齢化による国民負担の増加や、世界的長期不況による空港利用者の減少などで、アジア方面の増加があるとはいえ、空港利用は減少もしくは横ばいがやっとなのである。需要予測は工事をするための数字でてらめである。
				投資に見合う需要をよく検討する必要があるということがわかった。
				・今年1～8月までの離発着回数が前年同期比で5千回も減少していると聞きます。今後も廃止や減便が相次ぐようです。経済状況も下降線をたどっています。新空港は全く必要ないでしょう。・新空港はアクセスに余分な時間と料金がかかります。特にバス利用となる天神地区からの利便性低下が著しいですね。新空港はとるべき案ではないでしょう。
				新空港に賛成です。福岡空港の機能強化は必要不可欠であり、滑走路増設の実現可能性が低い以上、新空港案しか選択肢はありません。
				【新空港が必要な理由】
				・現空港は多額の借地料、環境対策費がかかる(わが国の空の発展に何ら寄与しない無駄な支出、地主だけはボロ儲け)
				・現空港は容量限界、滑走路増設でも容量は1割しか増えない(滑走路不足・スポット不足・貨物ターミナル不足)
				・現空港は狭苦しく遅延が多発、滑走路増設では悪化する可能性すらある
				・現空港は深夜使えない
				・現空港は乗り継ぎ不便
				・現空港は高さ制限など余計な足枷あり
				・現空港は事故が起こると関係のない人を巻き添えにする危険性大
				・現空港は騒音撒き散らし(環境基準達成の見込みなし)
				・現空港は駐車場の収容台数や料金でさえ自由に決められない(「地元との調整」つまり周辺の駐車場経営者＝その多くは空港地主の了承が必要)
				・新空港は多額の借地料、環境対策費がかからない(初期投資は大きいですが、わが国の空の発展に寄与する有意義な支出、損するのは地主だけ)
				・新空港は容量限界を解消(滑走路・スポット・貨物ターミナル)
				・新空港は必要最低限の面積を確保し、遅延も改善
				・新空港は24時間空港
				・新空港は乗り継ぎ便利
				・新空港は高さ制限など余計な足枷がない
				・新空港は事故が起きても関係のない人を巻き添えにする危険性がほとんどない
				・新空港は騒音なし
				・新空港になると現空港跡地の開発も可能

意見分類				寄せられたご意見
				空港論 ― 国際空港を中心として ㈱日本航空インターナショナル オペレーション業務部 マネジャー 村島 昭平 空港容量(Capacity)の面からもSpot数は重要である。空港容量はターミナルCapacity(取扱貨客数)、RunWay Capacity/ATC Capacity(発着回数)ならびにSpot Capacity(駐機能力)の3要素からなるが、Spot数の制約のため、全体的Capacityに制約がある例としては、ロンドン・ヒースロー、パリ・シャルル・ド・ゴール、名古屋、福岡等多くにのぼる。 http://www.jal-foundation.or.jp/015tokur/001tokurap/Newairport.pdf JALオペレーション業務部の指摘どおり、福岡空港のスポット数の不足は、他空港、特に綿密に計算して設計されているであろう、最新・整備中の空港と比較すれば一目瞭然です。 ◆福岡空港＝14.2万回/年に対し、45スポット(うち固定スポット20?) ◆北九州空港＝1.8万回/年に対し、8スポット(※増設要望中) ◆神戸空港＝発着枠約2万回/年に対し、10スポット ◆羽田空港(新)国際線＝昼間発着枠3万回/年に対し、20スポット(うち固定スポット10) さらに他空港の数値を調べれば調べるほど、福岡のスポット不足の状況がより明らかになるでしょう。北九州、神戸、羽田新国際線などの新しい空港(ターミナル)では、概ね年間発着回数2000回につき1スポットが用意されています。国際線の場合は機内食積み込みや給油、貨物量が大きく回転が悪くなるので、その3割増しぐらい(年間1500回につき1スポット程度)のようです。年間発着回数2000回とは、1日に5.5回、その半分の2.7機が1スポット1日当たり扱われることになります。不定多数を対象とした時間貸し駐車場の場合でも、1日の回転数が3回を超えることもあまらぬ利用率と言えるようです(ちなみに天神地下街の駐車場の回転数は5回程度と聞いたことがあります)。空港の航空機の駐機場の設計値として、1日当たりのスポットの回転数2.7回というのは、適正な量のように思えます。 一方、福岡空港では、軍用機などを除いた国内・国際合わせた民間航空機の年間発着回数は、14.2万回－0.7万回＝13.5万回、1スポット当たりの処理回数は、135,000回÷45スポット＝3,000回/スポット・年 となり、他の新しい空港と比較して、1.5倍の回数を処理していることになります。1日当たりの回転数は、3,000回/スポット・年÷365日/年÷2＝4.1回/スポット・日 となり、7:00～22:00のわずかに15時間の間に、多くの航空機を捌いていることが分かります。自動車の駐車場では出入口に近いなど場所の良い区画は回転数が高く遠い区画は低いものと同様に、航空機のスポットも、ターミナルから直接乗り降りできる固定スポットでは使用率がよく、遠くのスポット(その多くはナイトステイスポット)では使用率が低くなります。その平均の回転数で4.1回/スポット・日ということは、やはり現在の福岡空港ではスポットが不足していると言えるでしょう。ちなみに、年間発着回数2000回につき1スポットが適正な量と仮定すると、福岡空港の民間機13.5万回を支えるには、135,000÷2000＝67～68スポットが適正量となります。国際線ではより多くのスポットを必要とすることを考慮すれば、さらに多くなります。また、スポット数からみた現在の福岡空港の適正処理容量は、2000×45＝9万回/年となります。国際線ではスポット当たりの処理容量が低くなることを考慮すれば、さらに少なくなります。このように、現在の45スポットでは、駐機能力が不足しているのは明らかです。滑走路増設案は拡張面積が僅か20haと狭く、現在以上にスポットを増やすことはできないでしょう。できるのであれば、きちんとレポートにも記載されているはずですが、それを隠すために何も触れていないのです。スポットを大幅に増やすことなく滑走路だけを増設しても、無意味です。よって、滑走路増設案は整備効果がないことが明らかなので反対です。本当の意味の「空港能力」の高い新空港を実現すべきです。 空港論 ― 国際空港を中心として ㈱日本航空インターナショナル オペレーション業務部 マネジャー 村島 昭平 空港容量(Capacity)の面からもSpot数は重要である。空港容量はターミナルCapacity(取扱貨客数)、RunWay Capacity/ATC Capacity(発着回数)ならびにSpot Capacity(駐機能力)の3要素からなるが、Spot数の制約のため、全体的Capacityに制約がある例としては、ロンドン・ヒースロー、パリ・シャルル・ド・ゴール、名古屋、福岡等多くにのぼる。 http://www.jal-foundation.or.jp/015tokur/001tokurap/Newairport.pdf 今の福岡空港は、スポットが足りないようです。なのに、滑走路増設案ではスポットが増えず無理があり、やはり、新空港を選択すべきです。 やはり新空港にすべきだ。面積不足の滑走路増設では欠陥空港のまま、絶対反対。那覇空港のステップ3報告書をよく読むと、以下のようにはっきりと記述されている。(最終ページ) 当面は、滑走路増設にかかわらず既存施設の狭隘化解消のため、ターミナル地区を現国内線ターミナルビルの北側へ展開します。手順としては、新しい貨物ターミナルビルを整備し、その後旧貨物ターミナル地区へ国際線旅客ターミナルビルを移転、さらにその跡地へ国内線旅客ターミナルビルを拡張します。しかしながら、滑走路増設後の需要に対応するため更なる拡張を行う必要があり、今後のターミナルの展開については、現在の旅客ターミナルビルの隣接地への展開やターミナルの一部を沖合に展開する場合等について検討・調整を行い、増設滑走路の配置や運用を踏まえ利用者の視点に立ったターミナルの配置を検討していく必要があります。 http://www.pref.okinawa.jp/koutsuu/nahakuuou/pdf/report3/report3_4.pdf はっきりと、「滑走路増設後の需要に対応するため更なる拡張を行う必要がある」と記載されています。純粋な民間空港としての面積は現在では両空港ともほぼ同じだが、一方、旅客数・貨物量・民間機の発着回数は、現状・将来予測値とも、福岡空港の方が多い。那覇空港で滑走路増設後の需要に対応するため更なる拡張を行う必要があるのなら、福岡空港でも同等以上に滑走路の増設に伴いターミナルの拡張も行う必要があるはず。これを行うには、拡張面積20haでは絶対に不可能。滑走路増設案は欠陥があることは明らかであり、絶対に反対。素直に新空港にすべき。 新空港を選択し、「本当の空港能力」を高めるべきです。空港能力が向上しない現空港での滑走路増設には反対です。空港能力＝滑走路処理容量ではありません。空港能力とは、滑走路処理容量以外にも、・滑走路延長 ・誘導路 ・エプロン ・旅客ターミナル ・貨物ターミナル ・駐車場 ・運用時間 ・ウインドカバレッジ ・空域 ・アクセス ・カーブサイド長 などを含んだ総合的なものだと思います。これらがどうなるのか、をきちんとレポートに書くべきですが、空港面積に余裕のない滑走路増設に都合が悪いのか、まるで記載されていません。空港能力とは滑走路処理容量だけではないということです、以前、国交省自らがHPで発表しているのですが、いつの間にか葬り去られたようです。余程、滑走路増設に都合が悪いのでしょう。 http://www.fukuokakuko-chosa.org/confe/pdf/15k-1.pdf http://www.pref.okinawa.jp/koutsuu/nahakuuou/src/kaigi.html 滑走路増設案は明らかに愚案・改悪であり、新空港の方がはるかに優れています。滑走路増設210m改良案の場合、どういう空港の姿になるのか、航空写真をプリントして、・現在の滑走路―新設滑走路との間隔が210m ・新設滑走路―西側平行誘導路間隔が109m ・現在の滑走路末端―南北敷地境界までの最短距離が約300m という条件で、絵を描いてみました。新設滑走路が、現在の西側平行誘導路の付近を通り、西側にずれる平行滑走路は、貨物ターミナルを貫通し、防衛関係施設の目の前または施設そのものに当たる位置にきます。ということは、防衛関係施設が国道いっぱいまで移設されるでしょう。これによって東那珂2丁目や西月隈2丁目辺りの国道と空港に挟まれた住宅地約5haが全滅です。北西側では、福山通運、西鉄運輸、九州産交の並び、および西鉄と九州産交のひと皮裏まで、約15haも買収となるでしょう。現在の航空貨物ターミナルは、完全に平行誘導路の真ん中になるので、これも移設などないでしょうが、貨物ターミナルだけで現在でも10ha以上はありそうなので、拡張面積を20haにするには、航空貨物ターミナルの行き場がありません。航空貨物ターミナルも同規模で北西側に移設するとしたら、合計で約30haとなり、ステップ3での西側210m案にかなり近くなりますが、どう考えても20haでは収まりません。航空貨物ターミナルはどうなるのでしょうか？スポットについては、国際線ターミナル北ウイングをさらに北に伸ばした場所(今の貨物ターミナル)しか増やす場所がなさそうで、エプロンもほとんど増やせません。このように、住宅地を潰し、貨物ターミナルは大幅縮小、エプロンもほぼ現状維持という、空港としての機能を犠牲にしてまで、滑走路を増やす意味はあるのでしょうか？ 空港能力を高めることができる新空港を支持します。 十分なスポット容量を確保できる新空港を選択すべし。スポットを確保できない滑走路増設は論外。 空港論 ― 国際空港を中心として ㈱日本航空インターナショナル オペレーション業務部 マネジャー 村島 昭平 空港容量(Capacity)の面からもSpot数は重要である。空港容量はターミナルCapacity(取扱貨客数)、RunWay Capacity/ATC Capacity(発着回数)ならびにSpot Capacity(駐機能力)の3要素からなるが、Spot数の制約のため、全体的Capacityに制約がある例としては、ロンドン・ヒースロー、パリ・シャルル・ド・ゴール、名古屋、福岡等多くにのぼる。 http://www.jal-foundation.or.jp/015tokur/001tokurap/Newairport.pdf 新空港に賛成です。(理由) 空港論 ― 国際空港を中心として ㈱日本航空インターナショナル オペレーション業務部 マネジャー 村島 昭平 空港容量(Capacity)の面からもSpot数は重要である。空港容量はターミナルCapacity(取扱貨客数)、RunWay Capacity/ATC Capacity(発着回数)ならびにSpot Capacity(駐機能力)の3要素からなるが、Spot数の制約のため、全体的Capacityに制約がある例としては、ロンドン・ヒースロー、パリ・シャルル・ド・ゴール、名古屋、福岡等多くにのぼる。 http://www.jal-foundation.or.jp/015tokur/001tokurap/Newairport.pdf 今の福岡空港は、スポットが足りないようです。なのに、たった20haしか面積が増えない滑走路増設案では、スポットを増やせません。これじゃダメですね。滑走路増設には反対です。 総合的に空港能力を高めるには、新空港しかない。滑走路増設では能力が低すぎる。 空港能力を飛躍的に高めることができる新空港の賛成 ■「新空港」の空港能力 ◎新空港の処理容量(ステップ4詳細版より) ①最大値の比較 ・現状＝36回/時 ・新空港＝44回/時(現状の1.22倍) ②離着陸同数の場合(着陸割合≒50%)の比較 ・現状＝34回/時 ・新空港＝43回/時(現状の1.26倍) ③代表値(着陸割合67%以下の最小値)の比較 ・現状＝32回/時 ・新空港＝41回/時(現状の1.28倍) ◎新空港による「滑走路処理容量」の増加 新空港では、容量は現状の1.26～1.28倍程度になり、回数にして9回/時ほど増えます。また、夜間分も加算されます。事業費は9000億円以上かかりますが、年間150億円近い借地料と環境対策費がゼロになるため、これを差し引くと、民間事業分も含めて5000億円程度と考えられます。現空港の騒音や危険性、高制限などの問題が解消されることを勘案すれば、効果は大きいと考えられます。 ◎新空港による実際の「空港能力」の向上 滑走路増設(西側配置210m間隔改良案)と違い、必要なスポットや誘導路などが完備されるでしょうから、シミュレーション通りの滑走路処理容量は実現可能でしょう。また、貨物ターミナルの施設整備や旅客ターミナルの動線計画などでは、後発の利点を活かし、最新のノウハウを駆使した設計が可能であり、実際の空港能力は飛躍的に向上すると考えられます。 現空港の需要が逼迫するという需要予測はあてにならない。 試算された国交省の発着回数は間違っていないかもしれませんが…。現状では、02～03年度は3千～4千回減っているようですが、本年度は7千～8千回減との10/8の新聞で報道されていますが…。 処理容量は大幅に増える。しかし、将来的に航空需要が増えるかどうか疑問。 アクセスの面が話にならないし、今の空港の最大の利点はアクセス需要が増えるというが、何を根拠に話をしているのかわからない。人口が減少するのはわかっているのに、どうして増加すると言えるのか。 賛成。滑走路増設案は何れ能力限界となる。けちな小手先ではなく、100年後、1,000年後を考慮。年間144億の費用は半永久的であり、これに対応。

意見分類		寄せられたご意見
		②新空港を造るのであれば、埋立面積は少し大きくなってもオープン・パラレル方式にして処理容量を2倍の30万回／年にすべきである。 多額の投資が必要で、現在の経済情勢では無理がある。また、需要予測にも現下の世界不況の影響が反映されていない。 滑走路処理容量が21.3万回／年と少なく、事業費が9,200億円となっているが、跡地利用の計画や費用がわからない。 ・将来の需要には限界があり、多額の事業費(税金)を使用すべきではない。 正直こんなに空港があるのかがなぜである。たくさんあるのは便利だと思うが。 2032年頃までの需要に十分に対応できることや24時間利用可能になるなどメリットは多いけど環境への影響なども多くなる事があるから私としてはよい案だとは思わない。 将来便が増えると考えても利用客が減れば、元も子もないです。将来利用客が増え、国際線も増えるのであれば、新空港は良いと思います。 羽田や特に大阪を利用していた客の利用は減ると思う。 新空港案は今、福岡空港を利用する人が多いので、新しい空港を作ってもいいと思う。 これからは海外からくる人が増えるのでこの案は賛成である。 現在の空港より使用が増加するなりたいと思う。 処理能力からは同意できる。 広い土地を使えますます外国からの利用客が増えていいと思う。 新空港案は絶対反対です。新空港になれば、お客様(利用客)は減少になると思います。私も利用しません。 2つの案の間で殆ど差が出ないのか？理解できない。 ・他統合路線による減便をP16で認めている。 空港能力の拡充は必要。そのためには新空港が必要。 問題点が多すぎる。検討が不備ではないか？ 4.将来の発着回数 結論からいうと建設反対である。現空港の拡張を重視すべき。建設期間・費用からみても負担が大きすぎる。 空港機能からみてそれ程大きな意味はないと思う。 将来の発着回数＜需要予測＞は右肩上がりでであるが、今、世界的に地球環境問題や石油を始めとする資源問題が重大課題となっている。抜本的な環境汚染も必要であり、資源も限界がある。ある丈使うという時代ではない。 当然世界経済の鈍化が懸念される中で、特殊な利用者を除いてIT産業活用が進み、移動人口が減る。この様な世情不安の時代に多額の投資で新空港建設はすべきでない。 ・事業を継続できる根拠が事業費と利用者予測だけであることが疑問。経営方針なども含めた予測が必要だと思う。 今後、アジアがますます成長し発展していく中で、福岡空港がその役割を十分に果たしていくためには、豊富な需要に対応可能な滑走路処理容量を有し、24時間使用可能な空港であることが必要であると思います。 たしかに計画の素晴らしいさは感じますが、人口減少・環境問題・アクセス・その他の開発、また他の新空港の開発計画の甘さによる失敗などを考えると、あまりいい案だとは思いません。 空港能力の増加と経済効果への増大はいいが、自然環境への影響はできるだけ 小さくなるようにしてほしい。 将来の需要予測は高めになっている様に思えてならない。リスク面から考えて改良案が良い。 遠くなったら新幹線にのる。名古屋までは・・・九州新幹線できたらますますのらない！！ また、新空港案をとるならば、現空港は廃止せざるをえない(そうすべき)と思うと、結果として需要が減ってしまうのではないかと思います。 新しい場所に新空港をつくることでお客様の利用数が増えて良いと思う。 これまで行政は、一つの事業を企てようと画策するとき、必ずその根拠となる将来の見通しとか、データを作作的にでっち上げ、その正当性を主張してきました。四国の3本の橋も、地方の高速道路にしても、東京湾アクアライン・有明海の埋め立て事業・博多湾の人工島にしてみせかり。行政は国民の公僕とし国民にもっと忠実であるべきで、何かの思惑を一部の権力者の僕となる事を[恥]考えるべきだ。 容量が大きく安全な新空港案に賛成です。容量が小さく危険な増設案には反対です。 能力的に余裕があり将来的にも拡張ができるので新空港案に賛成です。将来再度満杯になった場合の対応策が無い増設案には反対です。 新空港案は施設に余裕があるので賛成です。現状で施設に余裕が無いのにさらに施設を狭くする増設案には呆れるばかりであり反対です。 新空港案に賛成です。なぜならば、滑走路増設西側改良案の滑走路処理容量は水増しされており、問題を解決できるのは新空港の他にないからです。発表されたPILレポートでは、滑走路増設西側改良案の滑走路処理容量の1時間値は、最大40回となっています。しかし、福岡空港と同様に現在検討されている「那覇空港技術検討委員会」の資料から、この処理容量に対する疑問が浮かんできました。以下、やや専門的になりますが、水増しであると考え理由を解説します。昨年の那覇空港PIステップ3では、那覇空港で滑走路を増設した場合(3000m×2本)、処理容量は最大42回/時となっていました。 http://www.dc.ogb.go.jp/Kyoku/information/nahakuukou/pdf/houkokusho/step3-gaiyou.pdf そして、最近公開された「那覇空港技術検討委員会」の資料では、ターミナルから遠い側に間隔210mで2700mの滑走路を増設する案の処理容量が示されています。 http://www.dc.ogb.go.jp/Kyoku/information/nahakuukou/11_gijutukai/gijutukai_1/05.pdf 滑走路の運用は、ターミナルに近い側の現滑走路(3000m)を離陸用・ターミナルから遠い側の増設滑走路(2700m)を着陸用とする、教科書どおりの運用が想定されています。この運用方法だと、着陸用滑走路が離陸用滑走路の内側に入るので、スタガー(滑走路末端のずれ)による後方乱気流の影響があり、滑走路が2本になるにもかかわらず(那覇の現行の容量は33回/時、誘導路を二重化した場合は34回/時)、処理容量の最大値は、わずか『36回/時』と示されています。 つまり、スタガーの影響により、処理容量は6回/時ほど減ることになります。スタガーの影響でこんなに処理容量が小さくなるのなら、福岡の西側改良案のように滑走路の短い(2700m)ターミナルから遠い側の滑走路を離陸用にしてスタガーの影響を回避すればいいと考えられます。しかし、それをしないということは、スタガーの影響による処理容量のマイナスよりも、ターミナルから遠い側を離陸用・近い側を着陸用にする歪な運用の方が、より大きなマイナスが発生するという何よりの証拠です。少なくとも、那覇ではターミナルから遠い側を離陸用・近い側を着陸用にする運用では、処理容量の最大値は36回/時を超えないわけですが、福岡では、国際線ターミナルは滑走路長の短い離陸用の増設滑走路側にあるので、全ての離陸機がターミナルから遠い側の滑走路を使うわけではありませんが、発着のほとんど(約8割?)は国内線です。那覇の現行の処理容量は33回/時、福岡は32回/時と那覇の方が大きいことを勘案すると、那覇の間隔210m・2700m滑走路増設案と同様、福岡の西側改良案の処理容量も最大36回/時ぐらいということになります。逆に言えば、もし仮に福岡の西側改良案が最大40回/時もあるのなら、那覇の間隔210m・2700m滑走路増設案でも、ターミナルから遠い側の増設滑走路を離陸用とすることでスタガーの影響を回避し、40回/時程度の容量を確保できるはずです。以上のように、同時に、同じ大阪航空局が検討中の那覇と福岡で、正反対のことが示されています。どちらかがウソなのですが、福岡では、新空港でも最大43回/時なのに西側改良案では40～42回/時と、両者にあまり差がないことを考えると、福岡の西側改良案の処理容量が水増しされていると断言できそうです。 福岡の航空需要やポテンシャルに見合った、身の丈にあった空港として、新空港の早期整備を望みます。現空港は、既に身の丈に合っていない。 4) 空港施設の問題・空港敷地が狭隘である。＜説明会(10/6)での質疑応答(回答者は九州地方整備局)＞Q 福岡空港PIステップ4 PILレポート11ページの新空港案のところでセミ・オープン・パラレルの場合は、「ターミナル地域の用地は滑走路処理容量に見合っているかなどの詳細な検討が必要」と書いてありますが、処理容量がクロス・パラレル(21.3万回/年)の1.2倍、年間25万回程度になる場合(つまり年間処理容量が約4万回増える場合)には、どれくらい空港用地を増やす必要があるのでしょうか？ A (年間処理容量が約4万回増える場合に駐機場に関する拡張面積は)30haは必要です。西側配置(滑走路間隔210m)改良案の場合、全拡張面積は 全拡張面積＝滑走路に関する拡張面積＋駐機場に関する拡張面積＝20ha になります。拡張面積が20haでは将来的に駐機スペースが足りなくなる可能性もあるかもしれません。http://fukuoka-airport.sakura.ne.jp/web/img/pi-step4b.pdf 増設案では全く拡張面積が足りないことを国が認めたので反対です。このような問題が起きない新空港案に賛成です。 ＜説明会(10/6)での質疑応答(回答者は大阪航空局)＞Q 福岡空港PIステップ4 PILレポート5、6ページの滑走路処理容量について、増設案は国内線側の 平行誘導路の二重化を前提としているのでしょうか？ A 二重化を前提にしています。(福岡空港PIステップ1 PILレポート詳細版の138ページ「平行誘導路二重化による便数増大に対応したエプロンスポットが空港用地内で確保できるかの検討」より) 上図は滑走路増設前なので、滑走路増設後はさらに国内線側・国際線側ともにスポットが大幅に増加すると考えられます。＜説明会(10/6)での質疑応答(回答者は九州地方整備局)＞Q 西側配置(滑走路間隔210m)改良案の場合、拡張(用地買収)するのはどこになるのでしょうか？ A 空港西側の国際線ターミナル周辺になります。(空港東側は拡張しません) http://fukuoka-airport.sakura.ne.jp/web/img/pi-step4b.pdf この内容で増設案がスポットを必要分確保できるとはとても思えません。具体的根拠も何ら示されていないので増設案には反対です。新空港案であればこのようなことにはならないので賛成です。 ・滑走路増設案は『規模に見合う用地確保』をしていない可能性がある件について。(福岡空港PIステップ3 PILレポート詳細版の59ページより) 新空港の前提条件には『規模に見合う用地確保』という言葉が何度も出てきます。(福岡空港PIステップ3 PILレポート詳細版の45ページより) しかし、現空港における滑走路の増設案の施設規模については、『規模に見合う用地確保』という言葉は一言もありません。滑走路の間隔が210mとなるように滑走路を増設する場合、ごく普通に考えれば全拡張面積は 全拡張面積＝滑走路に関する拡張面積＋駐機場に関する拡張面積 の式で現わされることになり、現空港の滑走路に関する面積と駐機場に関する

意見分類				寄せられたご意見
				面積の両方を減らさない場合、滑走路に関する拡張面積＝(滑走路長＋オーバーランなどに対応する長さ)×滑走路の間隔＝(2、500m＋500m)×210m＝630、000m²＝63ha 駐機場に関する拡張面積＝滑走路処理容量増加分に対応できるエプロン面積＝約30ha (183、000回－145、000回＝約4万回相当分の面積) 故に 全拡張面積＝滑走路に関する拡張面積＋駐機場に関する拡張面積＝63ha＋30ha＝90ha となり、現空港の滑走路に関する面積と駐機場に関する面積のどちらかあるいは両方を減らさなければ 拡張面積を20haに抑えることはできないと考えられます。福岡空港PIステップ1ではPIレポート詳細版の138ページなどでスポット数やスポット配置例がありますが、福岡空港PIステップ4では何故かPIレポートの詳細版にもスポット数やスポット配置例が無く、滑走路に関する拡張面積と駐機場に関する拡張面積がそれぞれ何haなのかについても一切記述が無いので、『規模に見合う用地確保』されているのかどうか確認する方法がありません。以上のことから、滑走路増設案は『規模に見合う用地確保』をしていない可能性も考えられます。 http://fukuoka-airport.sakura.ne.jp/web/img/pi-step4b.pdf さすがに規模に見合う用地確保をしていない増設案は酷過ぎるので 滑走路増設案には反対です。規模に見合う用地確保をしている新空港案に賛成です。 5) 滑走路処理容量が減少する問題。・滑走路処理容量は、空域上の制約が無いなど最も理想的な状態で計算されているので、安全性を考慮した運用を行う場合、滑走路処理容量が減少することが考えられます。(福岡空港PIステップ4 PIレポート詳細版の23ページより) ・昼間時間帯の有効活用(福岡空港PIステップ4 PIレポート詳細版の22ページ)を行うことはできません。過密時間が連続すると、一度発生した遅延の影響が後の時間帯まで伝播する可能性が高くなります。全国的な航空ネットワークを有する福岡空港において混雑が原因で遅延が生じると、その影響は後続の便、ひいては全国の空港に波及する懸念があります。(福岡空港PIステップ1 PIレポート詳細版の128ページより) <説明会(10/6)での質疑応答(回答者は大阪航空局)> Q 滑走路処理容量でM字型の屋間部分も使用した回数も計算されていますが、福岡空港PIステップ1において 遅延が他の時間に伝搬するので屋間時間帯の有効活用は無理であるようなことが記載しており マスコミ関係者にもそのように説明していましたが、滑走路増設案では利用時間の制限があるので 遅延が発生すると22時までに離着陸が終わらないことになるのではないのでしょうか? A 遅延は伝搬しますので、その可能性はあります。 http://fukuoka-airport.sakura.ne.jp/web/img/pi-step4b.pdf 過去のステップのことすら理解していない調査会社に何故国は発注したのか 非常に情けなく感じます。滑走路処理容量がただでさえ足りないのにさらに減る滑走路増設案には反対するしかありません。滑走路処理容量が多く将来の拡張もできる新空港案に賛成です。 ・滑走路処理容量の計算の考え方に間違いがあるので、滑走路処理容量が減少することが考えられます。〈滑走路処理容量の計算の考え方の検討〉仮に現空港と全く同じ条件の滑走路が同時離着陸が可能なオープンパラレルで配置することができた場合、滑走路の処理能力が同じで滑走路本数が2本なので、滑走路処理能力は滑走路1本の時の2倍になります。福岡空港PIステップ1 PIレポート詳細版の122～123ページより ステップ1で公表された値から滑走路本数が2本になった場合の滑走路処理能力を計算すると 福岡空港PIステップ4 PIレポート詳細版の22ページにある差分方式で計算すると滑走路処理容量が2倍になりません。上記の表とグラフを見れば一目瞭然で滑走路が2倍に増えれば各時間帯の滑走路処理能力は当然2倍(比例方式)になり 滑走路1本のときのピーク時間帯帯からの差分をそのまま滑走路2本の時のピーク値から引いて求めたら(差分方式) 滑走路処理容量は過大に算出されることになります。尚、福岡空港PIステップ1とステップ4では滑走路処理容量の算出の考え方が異なります。ステップ1の考え方「安定的に処理できる回数」＝代表値＝32回/時(現滑走路) ステップ4の考え方「机上の計算で最大限処理できる回数」＝最大値＝40回/時(西側配置(滑走路間隔210m)改良案) http://fukuoka-airport.sakura.ne.jp/web/img/pi-step4b.pdf このような水増し計算をしても需要予測値に対応できない滑走路増設案は全く話になりません。だから滑走路増設案には反対です。新空港案であれば滑走路処理容量の大きいオープンパラレルで建設することも可能なので新空港案に賛成です。 将来を考えるならば海上の空港は24時間運用も期待できる等かなりの処理能力向上を望める。 JRの利用が増えると思う。 絶対反対。(③発着便数は今後増加の必要なし(少子化により人口は減る)④計画時は人口増を見込むが実行段階になると人口は減になる(市営地下鉄七隈線を見てみる)による) 集客・発着は増設案とさほど変わらない。 新空港案であれば空港施設全体に余裕があるので賛成です。滑走路増設案では空港施設自体がまるで足りないので反対です。 空港能力が大きい新空港案に賛成です。空港能力が大きくない滑走路増設案に反対です。 人口推移の予測をより現実に沿った、シビアな視点で立てるべきでしょう。 新空港ができれば、需要がしやすくなると思うので、実現して欲しいと思います。 必要ないと思う 今後予想の利用の伸びはないと思う 将来東南アジア方面との交流が盛んになることが予測されるので、新空港を建設するほうがよいと思います。 反対 ・人口が減っているのに本当に必要なのか。 新空港は工事費が高く新幹線が全面開通すると新幹線の利用が多くなると思う。 現空港が今度の増設で終われば良いけど何十年後又同じ問題がおきる可能性もあるかも知れない。 今後は増加(客)は見込めないのでは反対 この先、どれくらいの期間、航空利用の拡大や維持が続くかわからないのに、初期投資が大きすぎると感じる。 大きな金額がかかるのは痛手ですが、将来それで使用量が増えるのであればいいです。 現在、又将来の空港の処理能力が限界に来ているならば、新しい空港を建設して処理能力を上げていくのはしかたないと思うが、それに伴う費用と時間については検討する余地があると思う。 移転した場合、利用客は増えるのでしょうか? 旅客は減るか ただし、新空港を都心から離れた場所に設置した際、現在のアクセス数が保たれるかどうかは不明。 併せて空港へのアクセス網の拡充も検討する必要あり。 新空港案については、24時間利用や将来の需要増加に対応できるという点では、とても魅力的に感じます。 リスクが高すぎるような気がする。団塊世代が2032年には80代を迎え、少子高齢化が進む現状、本当に利用者が増加するか不透明な中、9000億もの大金を使うのは厳しいと思う。 都心に近いか新幹線より飛行機を利用するといった人は多いのですか。 需要予測が正しければ、こちらの案が個人的には良いと思う。 将来性を考える上では安全面、需要面から考えると新空港案が妥当な判断だと思いました。 戦後最大の不景気という現在の経済状況の中で、急激な需要増加はあまりないと思われるため、供用までに長時間を要するとあるが、将来の需要の増加に対応するためにはこちらの案のほうがよいと思われる。 今後本当に空港の需要が増すのかというのにもなります。国内人口も減って、国内便は少なくなるのではと思いました。 まず、需要の予測がとてもあやしい。新空港設立の一番の目的である今後の需要に対応するというのが、予想のはずれになる可能性がある。 近郊に大きな空港がなく、たくさんの利用者が見込める場合は新空港案は採用してもかまわない。 基本的には反対である。便利にはなるかもしれないが、今後も需要が増えるか分からず、初期投資も多額であるから。 特に将来のことを考える上で、新空港は現空港よりも需要が増えるとは思えません。新北九州空港の失敗をくり返すことになりかねません。 将来の需要にも対応できると説明がありましたが、それ程までに全ての需要に答えられないのか疑問です。 長期的に将来を見るのなら、いい試みだと思います。 わざわざ新しく作るほどの需要はないと思う。 長期間と時間は掛かるけれど、将来の需要と供給を考えるとこちらの方が好ましいと思います。 またこれを作ることで更なる発展を望めると思います。 新空港案なら以下のような問題は起こらないので賛成です。4) 空港施設の問題 ・空港敷地が狭隘である。〈説明会(10/6)での質疑応答(回答者は九州地方整備局)> Q 福岡空港PIステップ4 PIレポート11ページの新空港案のところでセミ・オープンパラレルの場合は、「ターミナル地域の用地は滑走路処理容量に見合っているかなどの詳細な検討が必要」と書いてありますが、処理容量がクロスパラレル(21.3万回/年)の1.2倍、年間で25万回程度になる場合 (つまり年間処理容量が約4万回増える場合)には、どれくらい空港用地を増やす必要があるのでしょうか? A (年間処理容量が約4万回増える場合に駐機場に関する拡張面積は) 30haは必要です。西側配置(滑走路間隔210m)改良案の場合、全拡張面積は 全拡張面積＝滑走路に関する拡張面積＋駐機場に関する拡張面積＝20ha になります。拡張面積が20haでは将来的に駐機スペースが足りなくなる可能性もあるかもしれません。 http://fukuoka-airport.sakura.ne.jp/web/img/pi-step4b.pdf 滑走路増設案は以上のように空港施設がまるで足りないのでは反対です。 新空港案は、下記のようなことが無く面積が広くかつ空港敷地を効率的に利用することができるので賛成です。4) 空港施設の問題 ・空港敷地が狭隘である。〈説明会(10/6)での質疑応答(回答者は大阪航空局)> Q 福岡空港PIステップ4 PIレポート5、6ページの滑走路処理容量について、増設案は国内線側の 平行誘導路の二重化を前提としているのでしょうか? A 二重化を前提にしています。(福岡空港PIステップ1 PIレポート詳細版の138ページ「平行誘導路二重化による便数増大に 対応したエプロンスポットが空港用地内で確保できるかの検討」より) 上図は滑走路増設前なので、滑走路増設後はさらに国内線側・国際線側ともにスポット

意見分類				寄せられたご意見
				が大幅に増加すると考えられます。〈説明会(10/6)での質疑応答(回答者は九州地方整備局)〉> Q 西側配置(滑走路間隔210m)改良案の場合、拡張(用地買収)するのはどこになるのでしょうか？ A 空港西側の国際線ターミナル周辺になります。(空港東側は拡張しません) http://fukuoka-airport.sakura.ne.jp/web/img/pi-step4b.pdf 上記の内容から、スポットが不足することが明らかなので滑走路増設案に反対です。 新空港案は、以下のような事実があってももとの滑走路処理能力が大きく拡張などでもできるので新空港案に賛成です。5) 滑走路処理容量が減少する問題。・滑走路処理容量の計算の考え方に間違いがあるので、滑走路処理容量が減少することが考えられます。〈滑走路処理容量の計算の考え方の検討〉仮に現空港と全く同じ条件の滑走路が同時に離着陸が可能なオープンパラレルで配置することができた場合、滑走路の処理能力が同じで滑走路本数が2本なので、滑走路処理能力は滑走路1本の時の2倍になります。福岡空港PIステップ1 P1レポート詳細版の122～123ページより ステップ1で公表された値から滑走路本数が2本になった場合の滑走路処理能力を計算すると 福岡空港PIステップ4 P1レポート詳細版の22ページにある差分方式で計算すると滑走路処理容量が2倍になりません。上記の表とグラフを見れば一目瞭然で滑走路が2倍に増えれば各時間帯の滑走路処理能力は当然2倍(比例方式)になり 滑走路1本のときのピーク時間帯値からの差分をそのまま滑走路2本の時のピーク値から引いて求めたら(差分方式) 滑走路処理容量は過大に算出されることになります。尚、福岡空港PIステップ1とステップ4では滑走路処理容量の算出の考え方が異なります ステップ1の考え方「安定的に処理できる回数」＝代表値＝32回/時(現滑走路) ステップ4の考え方「机上の計算で最大限処理できる回数」＝最大値＝40回/時(西側配置(滑走路間隔210m)改良案) http://fukuoka-airport.sakura.ne.jp/web/img/pi-step4b.pdf 滑走路増設案は、以上の事実から滑走路処理容量が減ることは明らかなで拡張もできないので反対です。 こちらの案は、利用客が増えることを前提に考えられたもので、具体性がない。福岡市の地下鉄2号線もそうだったが、希望的な数字を並べているだけで、空港を造ることが前提の数字で信じられない。 新空港なら将来の需要に対応できるので賛成する。 新空港案であれば下記のことがあっても対応できるし滑走路の増設も可能なので賛成です。現空港における滑走路の増設案(西側配置(滑走路間隔210m)改良案)について 5) 滑走路処理容量が減少する問題 ・滑走路処理容量は理想的な状態での計算なので安全性を考慮した運用を行う場合、滑走路処理容量が減少する可能性があります。・昼間時間帯の有効活用を行うと遅延が発生した際に他の時間帯に伝搬するため実施することはできません。・滑走路処理容量の計算の考え方に間違いがあるので、滑走路処理容量が減少することが考えられます。 http://fukuoka-airport.sakura.ne.jp/web/img/pi-step4.pdf 滑走路増設案は上記の内容から滑走路処理容量が足りず滑走路の増設も困難なので反対です。 安全性は向上するものの、市街地から離れるため、新幹線へのシフト変更が考えられる。よって航空便の本数が減る可能性があるのでは？ 絶対反対。環境破壊は許せない。将来の需要はのびない。のばす必要は無い。 ・将来への対応からは、望ましい案と考えられる。 ・アクセス対策が十分検討されるべき。 ・環境影響評価が将来必要。 新空港建設に大反対ですので検討を止めていただきたい。自然を破壊し、漁業を営む人たちの生活、結果として住民の食材への影響、離着陸コースによっては新たに騒音問題が起きるのです。深夜帯の発着は国際線だけです。国内線で地上交通機関が動いていない中で利用することはないです。深夜帯は北九州空港でまかなえば全く支障はないです。 空港への地上アクセス時間と運賃がかかれば福岡空港を利用する関西圏のビジネス客や観光客は鉄道利用になることは明かです。航空会社も新空港には反対していると思います。地元産業だけでなく、他府県の企業が現空港用地の跡地利用をねらって新空港を作ろうとしか思えないです。あと海上空港にした場合の維持費ですが、地盤の不同沈下との戦いは想像を絶するものです。一期、二期と分けて整備すれば、護岸線を境に別な種類の地盤不同沈下への対応があります。騒音だけを考えれば海上空港は良いように考えられますが、維持に要する費用で空港を運営することは至難です。今後、航空機は小型化されるでしょう。騒音も軽減されるでしょう。九州新幹線で博多―鹿児島が開通すれば、鹿児島路線は不便な鹿児島空港を利用せず鉄道を使えば不便な空港を結ぶ飛行機を利用することはなくなり発着容量が増加しても意味がないものとなるでしょう。貨物機以外に24時間空港の必要性はないし、新空港への地上交通機関を新たに設けるためにどれだけの住民に迷惑をかけるのか検討されていないし、費用も計算されていないはずなんなものである。航空需要予測そのものにあまりがあると思われる。今後、国が設置し、管理する空港を地方自治体が管理する空港または民営化の動きがあります。現空港では利益はあがるでしょうが、新空港では財政難になることは明かです。リニアモーターカーが博多まで乗り入れることを大きく期待しています。 環境アセスメント結果がなく実際の影響の程度が不明。将来的需要予測は信頼性があるものなのか？ 利用予測が正確とは思わない。 公共需要の見積もりは常にしようとする公共事業に合せ、過大見積もり。インチキ。世界を目指す必要なし。 昨今のあらゆる状況から考えて、「無駄」だと思います。環境問題(CO2など)や、燃料となる原油の将来的な問題と考えると、需要予測自体、修正する必要があるのではないのでしょうか。一部の企業の利潤を追求するような計画は、今の時代、時代に逆行していると思います。 2035年まで人口の減少が加速的に減少することから本当に必要とすべきか？ 新空港は国際化の空港の位置付け都市、国内線はもとより、成田、関西、中部に次ぐ降線ハブ的な面も考慮すべきでは…？！ 長期的な需要が可能になり、利用時間も24時間化能。安全性も高まり、環境対策費や借地料も省ける。現空港の跡地利用は十分期待できる。 アクセスの悪さをカバーする為に将来、地下鉄の延長などが目論まれているのではないか。それだけでなく道路の改修などで、更に多額の費用が必要になると思う。一出すべきではない。 これだけ不便になると乗客は、周りの空港や新幹線に散って、乗客数は予定通りには伸びないと思う。 「将来の需要」など、誰にも解らない。公共工事利権正当化のための作作的説明ののにおいを感じる。 海上埋立て新空港は、現福岡空港の(唯一)最大のメリット、駅からの近さがなくなるので反対。 佐賀空港も利用可能指数を出したがマイナス、北九州空港も同じ数字よりマイナスであり、必要外の空港は必要としない。 予想されるほど、今後需要が本当に伸びるのか、改めて精査すべき。開発ありきの建設案には反対。 海域の埋め立てによる環境破壊が懸念される他、アクセス交通の整備に多大な費用が必要なのは問題。 人口減少と高齢化を併せて考える必要がある。 需要見込みが右肩上がり伸びると思えない。 新しい空港を作っても需要があるか、少し不安。(高いお金をかけても) 処理能力の増加、安全性が見込まれる。 新空港へのアクセスに関してもこれからインフラを整備していけば良いと思われる。 今後の福岡の発展のために望ましい案であると感じる。 今後の需要に正確性の根拠が不透明なため、関西(伊丹、関西、神戸)のような無駄な空港建設とならないように現状を基本とするほうがベスト。従って、増設案が一番良い。 将来的に対応が充分と思う 今後は少子化でインフラが余る状況が起きる。数年さえ我慢すれば新空港は作る必要はないと思う。 北九州空港に近いこと。アクセス、将来少子化に伴い空港利用は減ると思う。 24時間利用可能なことや需要に十分対応できる点で、魅力的。資金調達や環境保全の問題もあるが、そこをクリアできれば、滑走路増設案よりも有効的だと思う。 先のことを考えれば、新空港案は必要とも思われますが、現状からの大きな変化は逆に利用者が離れてしまうのではないかと思います。将来的には必要になるとはいえ、もう少し中継的な時期が欲しいと思いました。 やはり、今の空港では近い将来対応できなくなるため、さらに需要が増えた場合に必要であると思います。 これからのことを考えたら新空港案が一番いいと思います。費用は高いけど空港の特性上、それは決して高い費用ではありません。空港の需要はこれからもずっと増えるはずですから。しかし新空港案の一番大きい問題二つは①住民との合意、②新空港の正体性だと思います。 海に埋め立て、それに伴い新しく交通網をも増量させる為、多額のコストと時間がかかり、仮に20年後として、その頃のアジアと日本の関係も変化するだろうと思う。 私は新空港案は納得に欠ける部分がある。多額のコストをかけ、予想した乗客数などに届かず、日本の経済もどうなるかわからないので不安である。 新空港案については、空の交通規模の拡大につながるのていいと思う。 将来発着回数に十分対応ができるのはいいと思った。海上に作られるから24時間利用できるのはいいと思う。 けど、環境、安全面ではルートが海上になるし、海域の埋め立てによる環境保全がうまくできるかという不安もある。 上記の通り、便利かつ有効的であるが、需要を分析するように、減ることによって空港自体に負荷がかかるということ。 将来発着回数に十分対応できることは、滑走路増設案よりもいいと思った。 雰囲気だけだが、ものすごく利用者が少ないと思う。なぜかという、新北九州空港は広告や設備はすごいんだけど、利用者がたくさんいるまで定着しない気がする。 「新空港」になって、空港移転による需要が減少しつつありそうなので、そこが課題だと思う。

意見分類				寄せられたご意見
				多額な費用はかかってしまうが、ケースAの場合でも対応できる点や更に増えた場合でも対応できる点が評価できる。
				自分はこの案を今日知っただけなので、あまり詳しくはわかりませんが、新空港は作らないでほしい。佐賀空港の利用客を見ればわかるように利用客は少ないと思うし、福岡空港を大きくした方が、福岡の知名度は絶対に上がると思います。
				新空港案の利点は現空港の抱える様々な問題を一掃できることにあると思う。しかしアクセスや環境などの新たな問題も発生する。ただ将来の拡大を前ていとして建設すれば、需要の大幅な増加にも対応可能な点は評価できる。
				最大の問題点はその事業費の高さであり、どう面するかが難しいところであろう。
				新空港は必要ない。今後人口も減少するし、財政も厳しいので。
				建設費がかなり高額だけど今後の将来発着回数などが増えると良そうされているので、新空港を建設するのはいい。
				検討する点が多い点が気になった。でも需要が増えた場合には、こちらの案の方が対応できると思った。
				これからも飛行機の需要は増えてくと思うので、将来性を考えた「新空港案」が良いと思う。しかし、多額な資金調達や環境保全などの問題は多々あるが、今、それを乗り越えれば必ず将来的に良い結果があると思う。
				新しいハード事業には初期投資が相当必要な事は分かりますが、このご時勢で、しかも利用予測も分かりますが人口自然減となるこれからに全く新しい空港が必要となる事は疑問が残るし、費用の部分でも新空港が有効と思えるものは増設が今後必要とときくらいは見当たりません。
				地方財政に大きな負担になる。税金のムダ使い。自然環境の破壊。需要予測はあてにならない。
				新空港に賛成です。なぜなら、滑走路増設西側改良案の滑走路処理容量の水増しされているからです。発表されたPIレポートでは、滑走路増設西側改良案の滑走路処理容量の1時間値は、最大40回となっています。しかし、福岡空港と同様に現在検討されている「那覇空港技術検討委員会」の資料から、この処理容量に対する疑問が浮かんできました。以下、やや専門的になりますが、水増しであると考え理由を解説します。昨年の那覇空港PIステップ3では、那覇空港で滑走路を増設した場合(3000m×2本)、処理容量は最大42回/時となっていました。
				http://www.dc.ogb.go.jp/Kyoku/information/nahakuukou/pdf/houkokusho/step3-gaiyou.pdf そして、最近公開された「那覇空港技術検討委員会」の資料では、ターミナルから遠い側に間隔210mで2700mの滑走路を増設する案の処理容量が示されています。
				http://www.dc.ogb.go.jp/Kyoku/information/nahakuukou/11_gijutukai/gijutukai_1/05.pdf 滑走路の運用は、ターミナルに近い側の現滑走路(3000m)を離陸用・ターミナルから遠い側の増設滑走路(2700m)を着陸用とする、教科書どおりの運用が想定されています。この運用方法だと、着陸用滑走路が離陸用滑走路の内側に入ることで、スタガー(滑走路末端のずれ)による後方乱気流の影響があり、滑走路が2本になるにもかかわらず(那覇の現行の容量は33回/時、誘導路を二重化した場合は34回/時)、処理容量の最大値は、わずか『36回/時』と示されています。つまり、スタガーの影響により、処理容量は6回/時ほど減ることになります。スタガーの影響でこんなに処理容量が小さくなるのなら、福岡の西側改良案のように滑走路長の短い(2700m)ターミナルから遠い側の滑走路を離陸用にしてスタガーの影響を回避すればいいと考えられます。しかし、それをしないということは、スタガーの影響による処理容量のマイナスよりも、ターミナルから遠い側を離陸用・近い側を着陸用にする歪な運用の方が、より大きなマイナスが発生するという何よりの証拠です。少なくとも、那覇ではターミナルから遠い側を離陸用・近い側を着陸用にする運
				空港能力の高い新空港を支持する。◎新空港の処理容量(ステップ4詳細版より)①最大値の比較 現状＝36回/時 新空港＝44回/時(現状の1.22倍) ②離着陸同数の場合(着陸割合≒50%)の比較 現状＝34回/時 新空港＝43回/時(現状の1.26倍) ③代表値(着陸割合67%以下の最小値)の比較 現状＝32回/時 新空港＝41回/時(現状の1.28倍) ◎新空港による「滑走路処理容量」の増加 新空港では、容量は現状の1.26～1.28倍程度になり、回数にして9回/時ほど増えます。また、夜間分も加算されます。事業費は9000億円以上かかりますが、年間150億円近い借地料と環境対策費がゼロになるため、これを差し引くと、民間事業分も含めて5000億円程度と考えられます。現空港の騒音や危険性、高さ制限などの問題が解消されることを勘案すれば、効果は大きいと考えられます。◎新空港による実際の「空港能力」の向上 滑走路増設(西側配置210m間隔改良案)と違い、必要なスポットや誘導路などが完備されるでしょうから、シミュレーション通りの滑走路処理容量は実現可能でしょう。また、貨物ターミナルの施設整備や旅客ターミナルの動線計画などでは、後発の利点を活かし、最新のノウハウを駆使した設計が可能であり、実際の空港能力は飛躍的に向上すると考えられます。
				新空港が必要な理由 ・現空港は多額の借地料、環境対策費がかかる(わが国の空の発展に何ら寄与しない無駄な支出、地主だけはボロ儲け) ・現空港は容量限界、滑走路増設でも容量は1割しか増えない(滑走路不足、スポット不足、貨物ターミナル不足) ・現空港は狭苦しく遅延が多発、滑走路増設では悪化する可能性すらある ・現空港は深夜使えない ・現空港は乗り継ぎ不便 ・現空港は高さ制限など余計な足枷あり ・現空港は事故が起こると関係のない人を巻き添えにする危険性大 ・現空港は騒音撒き散らし(環境基準達成の見込みなし) ・現空港は駐車場の収容台数や料金でさえ自由に決められない(「地元との調整」つまり周辺の駐車場経営者＝その多くは空港地主の了承が必要) ・新空港は多額の借地料、環境対策費がかからない(初期投資は大きいですが、わが国の空の発展に寄与する有意義な支出、損するのとは地主だけ) ・新空港は容量限界を解消(滑走路・スポット・貨物ターミナル) ・新空港は必要最低限の面積を確保し、遅延も改善 ・新空港は24時間空港 ・新空港は乗り継ぎ便利 ・新空港は高さ制限など余計な足枷がない ・新空港は事故が起きても関係のない人を巻き添えにする危険性がほとんどない ・新空港は騒音なし ・新空港になると現空港跡地の開発も可能
				新空港を選択し、「本当の空港能力」を高めるべきです。空港能力が向上しない現空港での滑走路増設には反対です。空港能力＝滑走路処理容量ではありません。空港能力とは、滑走路処理容量以外にも、滑走路延長・誘導路・エプロン・旅客ターミナル・貨物ターミナル・駐車場・運用時間・ウインドカバレージ・空域・アクセス・カーサイド延長などを含んだ総合的なものだと思います。これらがどうなるのか、をきちんとレポートに書くべきですが、空港面積に余裕のない滑走路増設に都合が悪いのか、まるで記載されていません。空港能力とは滑走路処理容量だけではないことは、以前、国交省自らがHPで発表しているのですが、いつの間にか葬り去られたようです。余程、滑走路増設に都合が悪いのでしょう。 http://www.fukuokakuko-chosa.org/confe/pdf/15k-1.pdf http://www.pref.okinawa.jp/koutsuu/nahakuukou/src/kaigi.html
				真の空港能力の高い新空港を支持する。能力の低い滑走路増設などあり得ない。
				環境への影響について具体的な問題の指摘がなく、対策もない。現時点で考えられるあらゆる方向からの調査がない。自然は壊したら戻ってこない。空港発着回数が平成11年～19年までほぼ横ばいであり、頭打ちと考えるのが妥当で、世界的不況の今そして今後も増えるとは思えない。関西、中部国際空港、香港、台北、ソウルなど近隣の空港も多く競争相手が多すぎる。費用も多くかかり過ぎ、公共事業のための新空港であってはならない。
				24時間利用可能であることや、発着可能回数が増加することを考えると、長期的。ただし、現在の経済情勢を考えると莫大な税金投入は疑問です。
				将来予測を100%満足とするには疑問がある。本調査を始めた際と、現在の世界経済状況に大きな変化がある。ましてや10年先の予測は実質的に不可能。コストが過大な新空港は不要。跡地は民有地が多くあるので、利活用効果も予測不可能。新設と同時に旧空港を廃止した事はないと思う(出来ない)。この大不況に突入する中、航空機発着回数の需要予測を過大評価し、財界主導による公共工事ありきの新空港建設を行うのは、取りやめるべきだと思う。
				将来の需要予測には根拠が乏しい。事業費についても、公共工事は常に予算どおりに終わったためしが無い。
				NO！ ・新空港建設は逼迫した地方財政に大きな負担になる ・需要増も限界がある。福岡ディズニーランドも中止になった。不必要に大きくする事はない。 ・新空港建設は自然環境の破壊につながる 需要予測はあてにならない ・新空港建設は税金のムダ使いだ ・新空港は自然環境の破壊につながる ・現空港の需要が逼迫するといいう需要予測はあてにならない ・新空港建設は金の掛かり過ぎ ・自然環境の破壊になる ・今後人口が減少化傾向に向かっているのに、どれ位の利用があるのか不明
				・少子化社会の中で、発着回数の将来予測が本当に正しいか疑問である。 ・海鳥の渡りや移動のルートに当たる可能性がある。和白干潟を利用するクロツラヘラサギやシギ、千鳥類、鷹類などへの影響が心配 ・投資金額が大きく、財政負担が心配
				反対です。国、県、市の負担額も決まっていない建築費が、総額自体も信用出来ない。国が出す需要予測は、羽田空港以外では、大体見誤っている。この案は自然環境の破壊、初期投資が多額、漁業補償など不透明な点が多い。
				現空港には「利用者の満足度が高い」という西側増設を支持する。決定的な理由があるが、新空港は需要予測に決定的な根拠がかけられている部分があり、その詳しい理由は今まで公表されてこなかった。そして新空港のはメリットばかり(特に経済界)が協調されがちだが、現空港の人達(新聞に載っていた地主組合、漁業者の補償等)との折り合いもあり、現空港であればそれは必要なくなる。
				需要増になる予測が信じられない。強引に建設して借金だけ残り責任は誰もとらない今までの構図だけが予想される
				新空港建設は県・市に大きな負担になる。新空港建設は自然環境の破壊に繋がる。需要予測はあてにならない
				・人口減少にともない発着回数が増とは思えない。

意見分類				寄せられたご意見
				・税金のムダ使いにつながる
				・新空港の建設は自然環境の破壊につながる
				・少子化や将来の原油の枯渇等で、飛行回数は減っていくと思われる。
				新空港需要予測、コスト高、財政不信、跡地問題、少子高齢、国内路減便、どれを取っても新空港設立に不信感がつのる一方であり(設立ありき)として言いようがない。
				新空港建設の方が解決すべき課題が多い(大きい)と考える。今、過大な空港建設は必要ない。これまでの空港建設に見られるように、甘い需要予測と平等で着工し、後で莫大な追加予算を要したり、赤字に悩まされるような事はしてほしくない。
				現空港の需要予測はあてにならない。新空港の建設は税金のムダ使いだ。
				反対です。最近、新空港がたくさん建設されましたが、どこも失敗しています。世界経済は今までのように伸びないでしょう。空港のニーズも予測より小さくなると思います。将来のツケより現在を我慢する方が日本のためです。自然破壊も心配です。自然も将来に残しておいてやりましょう。
				「新空港」開港まで長期的間には、北部九州も状況が変わると思いますので、新空港新設には反対します。
				投資額、自然環境の保全、関西空港と伊丹空港と同じ形になることの懸念、利用見込者数が想定通りになるか(最近出来た空港の見込の甘さや、福岡⇄大阪間利用者のJR等へのシフト等も考え)疑問視致します
				最もコストが掛かる案。九州新幹線の開業も控えており、仮に発着回数が横ばい、もしくは減少した場合のリスクも明示すべき。発着回数の増加見込だけの例示は、あまり信用できない。地元負担額(予測)も出すべき。
				上記の予測から不要と思う。長崎、佐賀空港は特に利用が少なく困っているようだが、大分、熊本、宮崎、鹿児島のうち、先ず経営が安定しているのはどこだろうか。関空に加えて伊丹、神戸等、政治家、経済人の要望は強いだろうが、さて一般人はどうか。
				新空港は、滑走路増設に比べてメリットが多くあったように感じたが、その分どれだけの人が利用するかもわからないので、そこらへんをはっきりさせてほしいと思いました。
				需要を上げるためには、新空港を増やすべきだが、費用の方が気になります。私は殆ど北九州空港を利用します。
				新空港にしたら来客数が増えると思う。環境面をもっと配慮する必要があると思う。
				長期的な需要にも対応ができるし、幅広い航空利用ができるとは思います。つくるのに時間がかかるし、お金もかかる。今の空港を残してほしいのでこちらにはあまり賛成できません。
				交通の利便性が不便と考える。予算がかかりすぎる。果たして経済がどれくらい伸びるだろう。疑問である。
				レポートには2032年頃までの需要には十分対応可能と書かれているが、ケースAになった場合、全然対応できなくなるのでは？ケースAになる確率は低いにしても考慮が必要。しかし新しい空港をつくることにより、将来への対応がスムーズになることが考えられる。
				費用はかかるが、今後の需要に応えるためには新空港が必要だと思う。
				供用までに長期間を要するところだが、滑走路処理容量を超える2012年までに間に合うのか、それとも、間に合わない場合、ある程度、支障をきたすのかわからなかった。
				たくさんの便が増える事は良い事と思う。しかし、それに見合った人が来るのが不安だ。
				現状の旅客数大幅減少、相次ぐ路線の廃止、減便を考えると、新空港は全く必要ない。現空港の拡張については、状況を見ながら慎重に進めた方がよい。
				1、http://www.ocab.mlit.go.jp/about/total/report/pdf/riyou0809.pdfによると福岡空港は9月も旅客数が約10万人減っている。この状態で新空港建設など絶対にあり得ない。 2、新空港はアクセス費用が増大するだけでなく、施設使用料など値上げされるだろう。需要も伸びる要素がなく、容量だけ増やしても無意味。旅客にとって新空港は全く利点がない。絶対にだめだ。
				有明干拓事業の苦い経験から反対です。また少子高齢化による利用者減は避けられないため、それに対して多額の費用を投資する価値があるのか疑問です。自然環境を重視する福岡を全国・アジアにアピールし、美味な海の幸を守っていき、とくちょうさる都市の位置付けをしていく上でも増設案で充分だと思います。
				お金かかりすぎ。20～30年後にそのニーズがあるかがいささか疑問。博多からのアクセス悪いし。
				別地にたてるのには反対です。確かに長期的なことを考えると先に、新空港を作った方が良いのかもれないが、はたしてそこまで必要なのか。そこまで行くのが大変だと思われます。
				将来など分らないはずだ。無責任な需要予測などあてにならない。
				24時間対応可能なのは新空港ですが、あまりにもアクセスが悪い。今の需要量は現在のアクセスの良さが大きく影響していると思うので、アクセスが悪くなった場合に課題な需要を見込む計画を立てるのは危険なのでは。新空港は必要ないと思う。
				新空港即ち「海上空港」に持つというこの誘導は見え見えである。需要の増加はあり得ないが、天神地区の航空法による高さ制限が障害である、「天神ヒルズ」の実現を目指すのであるならば、正直にその意図を広く市民に語るべきである。また、アイランドシティや九州大学の跡地など、この経済状態の中で利用者は現れない。現空港が移転するときは、周辺の物流・倉庫などの業者は新空港に移転する余裕がなく空港跡地とともに広大な荒地が発生するのは目にしている。熊本空港や北九州空港の利用を考えるから。それでも、天神ヒルズが欲しいか、誰が決めるのでしょうか。そもそも、天神ヒルズが実現しても採算には到底及ばない。
				◎新空港による実際の「空港能力」の向上 滑走路増設(西側配置210m間隔改良案)と違い、必要なスポットや誘導路などが完備されるでしょうから、シミュレーション通りの滑走路処理容量は実現可能でしょう。また、貨物ターミナルの施設整備や旅客ターミナルの動線計画などでは、後発の利点を活かし、最新のノウハウを駆使した設計が可能であり、実際の空港能力は飛躍的に向上すると考えられます。
				空港の能力もアップし、騒音もほぼなくなり、安全性も向上しますね。早く進めた方がいいでしょう。
				大交流時代が到来するという夢のような話もあるが、少子高齢化人口減の影響は大きく、将来の九州経済縮小を見込んで海外に拠点を置く企業も出ている。経済が縮小すればビジネス客は大きく減る。今後3大都市圏への集中は進むだろう。新空港は全く必要ないと言える。
				税金の無駄です。北九州空港、佐賀空港など近隣の空港はどれも利用予測を大幅に下回っています。現在の福岡空港に滑走路を増設する案で十分です。
				このような不況下、日本国民の少子化等々、予想は当たらないことが多い。地球環境の悪化(自然破壊、温暖化等)により賛成には至りません。
				他県でも新空港の状況を見ると、厳しい。人口も下降していくであろう今、新空港の必要性を感じない。それよりも他に資金をまわした方が現実的だと思う。
				世界恐慌の中、将来発着回数が想定のように増えるとは思われない
				環境問題が一番の焦点。将来石油の高騰、人口の減少を考えると、ここまで飛行機の数が増えるのか？リアモーターカーなどの延長も考えると、飛行機の需要は減る可能性もある。
				自然環境の破壊と、新空港の需要予測が現時点では出来ないにも拘らず(ちゃんとしたデータが出てない！)、何が何でも新空港を造ってみようという安易な発想は危険であり、反対です。空港建設による経済効果は、もはや、時代の流れに逆行する行為であり、博多周辺の貴重な海域を損失するだけでなく、もし、新空港による経済効果が上げられなかった場合の損害の責任は誰が取ってくれるのでしょうか？海に空港を造ると、漁業権の補償料が高いではありませんか？新空港案は最悪だと思います。
				新空港を作りたいとしようがない土建業界、財界人たちが、自分たちの都合が良い理屈と数字を並べているように、思えてなりません
				1.年間滑走路容量に余力がなくな根拠が不明確
				2.新空港の工事費9,000億円代で足りるのか？関空は滑走路1本当たり2兆円かかっています。
				3.冬季の風による影響の見積もりが甘いのでは？
				原油高及び将来の見通しを考えるとリスクが大きすぎる
				新空港にするほど需要が見込めるのか疑問です。九州各県にある空港のかつ方法を再検討するべきでは？
				現在またここしばらくの間、世界的に大不況に陥ると言われていますが、元々の需要予測が経済成長を見越したものであって、新空港に莫大な投資をする事に反対である。漁業補償費用や新空港へのアクセス(交通網)整備等の費用も大きな投資費用となる。
				・新空港建設は税金のムダ使いだ。
				・現空港の需要が逼迫するという需要予測は、全くあてにならない。
				「需要が増えた場合」はあまり問題ではない。人間は他に交通手段や他空港にも配分できることを知り、「消費」ばかりを求めず、利便性より人間らしく、夜(24時間利用できるとか)は静かに暮らすべきと思う。
				将来を考えると必要であるし、滑走路の増設だけでは不安である。
				空港能力は大変良くなるが、事業費がかかり過ぎる。
				初期投資に関する資金の調達に関して、無理があると考えます。また、今後の持続可能な成長を考慮すると、これほどの滑走路処理容量は不要であると思われる。すし、自然環境へ与える影響などは、計り知れないものが想定されます。近隣には良好な海水浴場などが存在しますが、新空港建設によって海流の変化が生じ、現在想定していない損失等も発生することでしょう。新空港まで建設することは、今後の日本経済の成長や、環境面を考慮すると不適切と考えます。
				② 事業期間について
				122 件

意見分類				寄せられたご意見
				現況調査、環境アセスメント、用地買収、漁業補償などの期間はおよそ何年か？ 他の海上空港における事例から類推は可能のはず。この期間を示さずに市民に意見を求めるのはおかしい。 事業期間について、滑走路増設案よりも長期間を要することが想定されるとあるが、どのような調査をすればこのような検討結果になるのか意味不明。滑走路増設案よりも長期間を要することが想定されるのであれば、事業期間を推定しているはずだが具体的な年数が書かれていない。 新福岡空港基本構想で、芦屋空域問題が検討されていましたが、その検討さえPIRレポートに載っていないのは何故でしょうか？ 漁業補償は個人交渉ではないので長期間はかかりません。アクセスなどの用地買収は田畑が多いしルート変更や地下トンネルにするなどの対応ができるので、工期を含めても滑走路増設案より短い期間でできます。 今回の試算は標準工法での試算だと思います。最新の工法などを採用すればさらに事業費の短縮や工期の短縮が可能なのではないか。アクセスで用地買収に時間がかかるのであれば、私有地の用地買収が少なく済む場所に候補地を変更することも考えてはどうか。 24時間工事ができるので、もっと工期を短縮できないでしょうか？ ○悪い点 ・実現までかなりの時間を要する 単年度ごとの予算さえしっかり確保でき、やる気さえあれば、そんなに時間はかからない筈です。中部は着工から開港まで5年半でできました。 新空港建設に20年なんてかかりません。関空1期でも10年もかかっておらず、中部に至っては5年で完了しています。新福岡空港が従来どおりの公共事業でやるとなると、役所の年度主義に引きずられてしまいますから、10年以上かかるかもしれません、株式会社方式でなら、年度に縛られることもなくなるため、償還を急ぎますから10年以内に十分完了できるはず。建設までに風や環境影響の調査、漁業補償交渉が必要ですが、それらを足しても20年なんてありえません。 ・完成までに工期が長すぎる。 上記は大きなマイナスである。 空港能力が飛躍的に高くなり、利便性も現空港と大きな違いはない。社会環境、自然環境面でも優れている。もちろん国際空港としての機能も十分可能である。工事期間も9年を見込んであり、増設案よりも有利である。残された課題は、建設事業費だけであるが、地元財界も積極的であり、現空港用地の売却や有効利用も考えると、なんとかクリアできると考える。 24時間対応が可能であったり、騒音問題が現空港のようにないのはとてもよいし、今後の便数増加等への対応もできるため、よいとは思いますが、やはり利便性が現在よりもかなり悪くなることに加え、実際新空港で対応できるようになるまでに、時間がかかりすぎと思う。 試算と工事期間は標準的な工法の場合だから、新工法や創意工夫を民間側に意見募集すれば 事業費の圧縮や工事期間の短縮は可能だと思う。 工事期間は一般的な公共事業なら、単年度予算の規模に事業量が左右され、長期に亘るでしょうが、中部のような株式会社方式なら、一刻も早く開港させて償還しなければならぬので、できる限り急ぐでしょう。あの地盤沈下に悩まされた関空の1期事業でも、会社発足から10年程度で開港しました。中部はもっと早く開港させています。 中部国際空港でも採用された管中混合固化処理工法があります。管中混合固化処理工法とは、浚渫土を空気圧送船にて揚土・圧送する際に固化材(セメント)を添加し、圧送管内で発生するプラグ流による乱流効果を利用して土と固化材を攪拌・混合するものです。管中混合固化処理工法による名古屋港の浚渫土を用いた、中部国際空港の用地造成。浚渫土砂を直投して埋立をすると、埋立後に地盤改良を行う必要があるため、地盤改良に時間とコストがかかります。しかし、管中混合固化処理工法であれば固化剤が添加してあるので、打設後短期間に強度が出て、地盤改良を行う必要もなく時間短縮とコストの縮減が可能になります。 ・名古屋港浚渫土による中部国際空港空港島の造成 ・中部国際空港セントレアの開港 ・中部国際空港の用地造成工事 浚渫土は、博多湾を浚渫して得ることが考えられます。博多湾を浚渫することの利点として次のことが挙げられます。1.新空港に近いので、輸送コストが安く工期も短縮できる。2.山土を使うよりもコストが安く、自然環境への負荷も小さい。3.博多湾内を浚渫して泊地を広げる計画が有る。4.船舶航路を広げることにより、船舶がより安全に航行することが可能になる。5.ヘドロを除去することにより博多湾内の水質が改善する可能性がある。6.博多湾のくぼ地問題を解決できる。 http://fukuoka-airport.sakura.ne.jp/web/new-rjff3/index2.shtml 着手までに永い年月がかかりそう。 工事期間9年。概算費用9,200億円の根拠が不明。関西空港と同様で、予定の倍の期間・費用が必要なのは。 事業期間については、わが国の表玄関、国家の威信をかけて建設した成田でさえ、市街地とは言えない場所であつたにもかかわらず、決定から40年以上経った今でも完了していない。福岡空港の南東側誘導路の直線化事業では、わずか500m程度の誘導路直線化、買収面積3ha以下、補償対象物件10数件しかなかったにもかかわらず、買収に7年、工事に2年もかかっている。市街地空港の拡張など、何十年かかるか分からないというのが正解でしょう。一方、海上空港であり株式会社方式で整備された関空と中部は、建設決定から10年程度で開港にこぎついている。アクセス整備が遅れて開港できなかったということもなかった。新空港の方が長くかかるなど、無茶苦茶です。 新空港は費用・工事完了時期を考えると採用は難しい。 現空港の利便性も考慮に入れ(距離)、沖に新空港を早期に着工した方がよい。又、新宮への交通アクセスの整備も急務と思われる。 どちらでもかまわないが、早く着工完成できる方がよい。利便性は双方問題ない。 24時間利用可能な空港としては魅力があるが、工事所要年数や費用を考えるといかがなものでしょうか？ 土地や騒音対策に膨大な手間、本腰を入れても長時間要するだろう。 24H使えるのは良いが、高速道路か鉄道を作るとなると、かなり時間がかかる。 工期については、もっとスピード感をもって対応 しなければいけないと思う。候補地についてはアイランドシティの活用も考慮して 雁ノ巣沖が適地だと思います。 アクセスに関し、鉄道、高速道の完成が簡単に短時間でできるはずがない。 金額の割にメリットが少ない。(発着回数増もわずか) (5)とても9年ではできない。20年はかかる。(猛反対運動が起きるので) 工期が長いこと、アクセスが整うまでまた時間が長いことがデメリットだと思います。 土地の確保、道路の確保等で完成に時間と費用がかかりすぎると思います。成田空港のようになるのでは。 工事期間の長さには難があると思います。 OK。早期の実現を熱望する。 ・コストパフォーマンスを徹底してやれ。(工期、工法) 処理量は増えるけど、現状より利便性が悪くなる。 期間・事業費が多く要し、必要ないと思う。 予算とその他、環境的な問題等や諸問題が山積み様の様な気がします。時間とお金がかかるので× 工事期間が長いし、お金がかかりすぎる。 将来のことを考えたら、時間もお金もかかるけど、さらに多くの人が利用しやすくなると思うし、新空港までのアクセス方法を増やすことで、福岡の中も活性化していくと思った。 新空港案は、時間を要するし、費用がかかりすぎるのではないかと考えた。 工事期間も長く、事業費も多く必要となるが、処理容量も大きく増して、利用時間の制限もなくなるため、長い目で見れば有効。 海につくるという点で、時間と費用がかかってしまうのが気になる点です。新空港をつくれれば需要に対応できるか、需要がどのぐらい(資料で言うとA・B・Cケース)になるかわからない。 費用という点、工事期間など難しいことが多いため困難と思われる。 また、建設期間の項目が増設では「現地着手後」となっているのに対し、新設では「工事着手後」となっており、環境アセスに要する時間が正しく認識されているのか。新設に有利にしようという意図があるのではないか。 費用が高つく点と新設までの期間が長い点が気になりました。 本当は早くできる新空港を支持します。水深が浅く波穏やかな博多湾内なら、もっと早くできそうですね。 また、駅の増設等アクセス費用の増も大きい。(工事期間の延長もありえる) 海の上に作られることなので、どうしても環境問題を気にしてしまうし、それだけ時間とお金がかかるという問題はあると思う。 時間はかかるが、解消すべき問題を上手く解消できていると思う。 アクセス時間や工事年月、費用など増設案より時間はかかるが、これから先のことを考えると現在の状態で多少の無理をしても造っておくべきかなと思う。 護岸だけ完成系で造っておいて埋め立ては滑走路2本分とターミナルやエプロンなど必要最小限だけ造っておいて需要を見ながら少しずつ造るようにすれば 開港までの期間を短くすることが可能なのではないか？ 工期と事業費のバランスをとりつつ早期に推進するべき。 結論からいうと建設反対である。現空港の拡張を重視すべき。建設期間・費用からみても負担が大きすぎる。

意見分類				寄せられたご意見
				空港機能からみてそれ程大きな意味はないと思う。
				早急に新空港に決定して着工してほしい。
				他の新空港建設での期間(約20年)であれば さらに工法を工夫するなどして用地買収に係る不確定要素も少なく 良いと思う。
				乗りつぎが楽になり利用時間も長くなるので利用しやすくなるかもですが、費用・年数がかかる。
				長期間かかってしまう。
				住民要求が多額となったりする。
				空港能力は向上するが、事業費と工期がかかりすぎ。
				お客様の多くが飛行機での交通手段を目的として福岡空港を利用されますが、新しく違う場所に空港をつくることは、長期間と多額の費用が必要になってしまうと考えられます。
				増設案では事業期間が新空港よりも長いので反対です。新空港案であれば事業期間が増設案よりも短いので賛成です。
				増設案は埋蔵文化財調査期間に何年かかるか分からないので反対です。新空港案は埋蔵文化財調査などが無いので賛成です。
				一刻も早く開港できるよう、新空港整備を急ぐべき。
				3) 事業期間が長くなる問題 <用地買収期間の具体的事例> (「福岡空港の運用の高度化に向けた取り組みについて」より) >東側誘導路の直線化実施に当たって、>誘導路隣接部30、000m2 の用地取得が必要となり、>平成6年から用地取得交渉を開始し、>平成12年にすべての関係者からの了解が得られた。>工事は、平成13年2月から行い、>平成15年1月23日に供用を開始した。福岡空港の南端の東側誘導路の直線化工事の際に 30、000m2(=3ha)の用地取得に 平成6年から平成12年の6年かかっているの、西側配置(滑走路間隔210m)改良案の場合 6年×20ha÷3ha=40年 さらに用地取得前の住宅地図(平成5年)を見ると用地取得箇所の物件数は少ないので、市街地化が進んでいる空港西側の用地取得にはこれ以上の時間がかかる可能性もあります。
				http://fukuoka-airport.sakura.ne.jp/web/img/pi-step4b.pdf 過去の事例から考えると新空港案は20年以内に供用開始できるので 新空港案に賛成です。増設案では用地買収後に埋蔵文化財調査が行われるので反対です。
				<埋蔵文化財調査期間の具体的事例>>下月隈C遺跡は福岡空港の滑走路南端部分に広がっており、>洪水対策の調整池建設に伴い10年近くを費やして >大規模な調査が行われた(福岡市埋蔵文化財センターより) http://www.city.fukuoka.lg.jp/maibun/hozon/2005.html 該当区域の面積は 360m×210m=75、600m2≒7.6haになります。西側配置(滑走路間隔210m)改良案の場合 10年×20ha÷7.6ha≒26年 埋蔵文化財調査に26年かかる計算になります。なお現空港敷地内にも埋蔵文化財の包蔵地エリアが 存在するので、さらに埋蔵文化財の調査に 時間がかかる可能性もあります。(福岡空港PIステップ4 PIレポート詳細版の72ページ「現福岡空港場内及び周辺の埋蔵文化財の分布状況」より) http://fukuoka-airport.sakura.ne.jp/web/img/pi-step4b.pdf 埋蔵文化財調査に26年かかる増設案では全く話になりませんので増設案には反対です。新空港案ならば埋蔵文化財調査が無いので新空港案に賛成です。
				<他の国内空港の用地買収に関する事例>・成田国際空港 反対闘争のため用地買収が進まず、開港から30年たった現在においても未だに全体計画は完了していない。・石垣空港 滑走路が短いめ滑走路を延長するか新空港を造るか議論になり、(福岡空港よりも空港周辺の市街地化は進んでいないが)拡張は困難であるとの結論から現在新空港を建設中。・佐渡空港 滑走路延長のため地権者らと交渉を始めたが、10人の地権者から同意が得られず作業は進んでいない。・静岡空港 滑走路の延長上に高さ制限に抵触する立ち木や丘陵があることが分かり、地権者との交渉もできず 滑走路を短縮運用に変更したため開港が延期されることになった。http://fukuoka-airport.sakura.ne.jp/web/img/pi-step4b.pdf 国内他の空港の事例からも用地買収がうまくいっていないのは明らかなので、空港用地の買収が無い新空港案に賛成です。増設案は類似事例がうまくいっていないので反対です。
				空港建設など時間と費用に係る訳ですから、将来を見据えた国際競争力に鍛えうる発想で考慮してほしい。
				期間も事前も含め20年以上はかかる。今、不便を解消するにはあまりに長すぎる。出来た頃には大きな変化することもあり。
				24時間空港が必ずしも必要なのでしょうか？現在ある24時間空港がその機能を十分に活かしているかどうか疑問です。
				新空港案なら1年365日24時間作業することが可能なので賛成です。滑走路増設案では22時から7時までの間で遅延機が発生したらさらに工事可能時間が減るので反対です。
				反対 ・空港までの期間
				時間ありばいになるしとおくから。
				利便性が悪くなり、建設時の環境面を考えると反対。開港までに時間もかかる。
				工期、金銭的には問題あるように見えるが長い目でみれば新空港は必要と思える。
				現在の空港は少し小さいと思う。関西や韓国の空港のように新しくした方が良いが、建設には時間をかけないようにしてほしい。
				新空港を建設するには莫大な資金が必要だと思うので、実現するには時間がかかりそうと思いました。
				上記の案と比較した場合、否定的な人が多い気がした。費用・期間・地域への対応・交通アクセス・利用者と多大な問題に対して、それを覆せるほどの利益が出せるとは考えられないと現時点では思われる。
				時間がかかりそうな気がします。
				環境影響対策にもかなりの時間とお金がかかると思われる。
				新空港を建設するにも約20年かかるんだっておどろきました。しかし、福岡に2つも空港があるのに3つもいるのかなと思いました。
				長期間と時間は掛かるけれど、将来の需要と供給を考えるとこちらの方が好ましいと思います。
				またこれを作ることで更なる発展を望めると思います。
				新空港案は以下のような埋蔵文化財調査期間のような不確定要素が少ないので 事業期間の見極めができるので賛成です。<埋蔵文化財調査期間の具体的事例>>下月隈C遺跡は福岡空港の滑走路南端部分に広がっており、>洪水対策の調整池建設に伴い10年近くを費やして >大規模な調査が行われた(福岡市埋蔵文化財センターより) http://www.city.fukuoka.lg.jp/maibun/hozon/2005.html 該当区域の面積は 360m×210m=75、600m2≒7.6haになります。西側配置(滑走路間隔210m)改良案の場合 10年×20ha÷7.6ha≒26年 埋蔵文化財調査に26年かかる計算になります。なお現空港敷地内にも埋蔵文化財の包蔵地エリアが 存在するので、さらに埋蔵文化財の調査に 時間がかかる可能性もあります。(福岡空港PIステップ4 PIレポート詳細版の72ページ「現福岡空港場内及び周辺の埋蔵文化財の分布状況」より) http://fukuoka-airport.sakura.ne.jp/web/img/pi-step4b.pdf 滑走路増設案は以上のような埋蔵文化財調査期間などの不確定要素が多く 事業期間の見極めができないので反対です。
				近くの諸国の国策としての拡充もあり、我国も是非国際的視野と福岡九州地域の将来のためにも、少し工事期間や工費がかかろうとも「新空港案」ですむのが良いと考える。
				新空港案であれば、以下のような問題が無く事業期間も短いので賛成です。現空港における滑走路の増設案(西側配置(滑走路間隔210m)改良案)について 3) 事業期間が長くなる問題 ・用地買収期間を過去の事例から算出すると40年かかる計算になります。・埋蔵文化財調査期間を過去の事例から算出すると26年かかる計算になります。・他の国内空港において用地買収が難航したり新空港を選択した事例が多数あります。http://fukuoka-airport.sakura.ne.jp/web/img/pi-step4.pdf 滑走路増設案は、以上の内容から半世紀以上かかるので反対です。
				長い目でみると新空港案が良いと思います。工事期間も増設案に対して2年しかかわらないのであれば将来の需要に(余裕をもって)対応できる物を今から建設する方が良いのでは？ 初期投資が大きいかも知れませんが借地料が要らなくなるなど、これも長い目で考えれば最終的に変わらないのではなですか。
				必要である。早く着工して欲しい。
				・24時間の利用が可能
				・アクセス時間が長くなる
				・埋め立てによる自然環境への影響
				・初期投資が大。工事期間も長い
				工事期間について具体的情報がない。着工から運開(開港)までの期間を知りたい。
				海上案は費用・年数共長い。
				完成するのに時間がかかり過ぎる。早くできるのであれば、新空港でも良い。
				時間と費用がかかる。
				交通の便が悪い。
				新空港を建設する長所には納得できたが、まず、交通アクセスが悪いという点が気になりました。利用しにくくなるなと思いました。(西鉄のみしか利用できないため) また、初期投資が大きすぎるのではと思いました。時間もかかるため、需要にまにあわないのでは…と思いました。
				新空港を作るには、空港の他にも交通の便のために鉄道や道路を新しく建築するなど、時間とお金がかかりすぎるのではないかと思う。
				費用がかかりすぎるし、完成までの時間もかかる。でも24時間利用可能というのは、かなり魅力的だと感じた。
				新空港を建設するにあたって、空港建設以外にも鉄道の増設等、かなりの手間や費用がかかるため、あまり良いとは思えない。やはり新しく空港を造るとなると、滑走路増設案に比べて大きな問題が多く起こると思う。
				お金と時間がかかるのが問題である。

意見分類		寄せられたご意見
		新しく造るのは、あまりよくないと思った。資金もたくさんいるし、福岡の人はあの場所に空港があると定着しているから、場所が変わるのに慣れるのに時間がかかると思った。あと、空港までの道が混雑するといけないから道を拡張するのも時間がかかると思いました。 この案に「滑走路増設案」よりも私は賛成です。期間は長くなってしまうとしても、空港は大変重要な交通手段の一つであり、それは将来的にもなくなることはなく、続いていくでしょう。その際に今できる最大の可能性に対応できる案をぜひ採択すべきだと思います。人や周囲の安全を環境への配慮を行うことで計れるのなら、この案はとても良いと思います。 新空港案についてはあまりいいとは思わなかった。やっぱり新空港をつくるとお金も時間もかかるし、大きなリスクも背負うと思うので、あまり賛成ではない。 上記の案と違い、こちらはさらに先を見据えた考え方というように思える。供用までの期間をどこまで縮められるかが重要であると言える。 利用時間帯の制約がなくなることが大きな魅力だと思う。ただし、事業費がかかり過ぎ、そして工事期間も長いのが欠点だと思う。 24時間利用でき、騒音の心配もないことは良い。しかし何よりもコストがかかる上に、埋め立てにも時間を要するのが問題だと思う。 良いと思うが、実現するにはかなり時間がかかりそう。あとはアクセスの面で少しいこうがある。 海がよごれそうだし、お金がかかる点はだめ。でも騒音がなくそこはいいと思う。 あまり効果的ではない。時間がかかりすぎる。 航空法や都市部に空港があるデメリットを考え合わせるとこちらの選択肢にも有効性はあると思われるが、費用・工期に問題がある。少子高齢化が進む我が国では早晚、都市・交通インフラ整備では攻めの姿勢は取れなくなることは確実であると予測される。さらに、現状の空港の交通便利性を維持するとすると、都市高速・地下鉄・西鉄沿線は不可避であり、また、主要道路の拡張も必要であることから、新空港案は現実的ではないと考えられる。 早く新空港を整備すべき。滑走路増設など論外。 ・工事着手後の工事期間の設定が甘いと思う ・工事着手前の段階でも、増設案に比べ期間の差が出ると思う 新空港を早期に作るべし 立地を考えると、ビジネスマンやこの近郊に住んでいる人から見れば悪くなる(アクセスが)けど、羽田に比べると変わらない。また外国からの観光客も増えて、街が活性化すると思う。24時間利用できる点大きい。費用や期間、自然への配慮が気になるけど、そこを更に審議していただき、是非長期的な視野で取り組んで欲しい。 工事費、工事量など多くの点で無理がある 現在の利便性が全く失われてしまうのでこの案は駄目！！費用面、工事期間面でも増設案に劣る。新空港の立地場所も東に位置するため、新北九州空港の利用者範囲にもかぶる、もしくは近くなるため、お互いのためにもこの案は無理！！ 今ある福岡空港で良いと思います。新しく作れば時間もお金もかかるし、今後どうなるか分からないと思います。経済が今不安定なので。 長期的な需要にも対応ができるし、幅広い航空利用ができるとは思いますが、つくるのに時間がかかるし、お金もかかる。今の空港を残してほしいのでこちらにはあまり賛成できません。 新空港案もいいが、時間とお金がかかるため、難しいと思う。 資金が入った場合増設案よりも早く作れる可能性が大きいのでこちらの案が良い。 空き地が利用できるなら、それはそれで街づくりのきっかけにもなると思うし、街の分断もなくなり、それによって経済が活発化するはず。工事に長期間要するのは長い目で見れば増設のときほど変わらないと思う。 今までは新空港案に反対だったのですが、今回考えてみたところ便利になる点や利用時間の点では良いと思いました。お金や建設期間の問題は大きな問題だと思う。 時間や費用がかかるということでしたが、将来性のある「新空港案」のほうに賛成です。 滑走路増設案では22時から7時までの間で遅延機が発生したらさらに工事可能時間が減るので反対ですが、アンケートの『滑走路増設案の長所、短所など、その特徴はわかりましたか』『わからなかった』に回答したのは、PIレポートの16ページの「新空港案のところに『滑走路増設案より長期間を要することが想定される』と書いてある以上、工事期間を含めた全事業期間が推定できなければ滑走路増設案と新空港案のどちらが長期間かかるか分からないのに、用地買収・埋蔵文化財調査などの期間がPIレポートに記述されておらず、説明会(10/6)での質疑応答で「名古屋空港や石垣空港は、拡張をせず新空港を建設することになりましたが、レポートにはそれよりも周辺の市街地化が進んでいる福岡空港で用地買収が可能であるような記載になっていますが、それでは、用地買収が可能である面積の基準は何haで、戸数は何戸か？」という質問に対する回答が「具体的基準はありません。少なくとも20haの用地が買収できない場合には、増設案は無理になります。」という回答で「事業期間の具体的な数字が分からなければ、新空港案の方が長期間かかるとは言えないはずだが、具体的に事業期間は増設案・新空港案それぞれ何年か？」という質問に対する回答が「具体的な事業期間は不明です。」ということで、事業期間の具体的な数字が分からないのに何故か滑走路増設案よりも新空港案の方が事業期間が長期間かかるという意味不明な内容のレポートになっていることが明らかになったことと、個人のホームページにおいて用地買収・埋蔵文化財調査などの期間を具体的な根拠から試算しているhttp://fukuoka-airport.sakura.ne.jp/web/img/pi-step4b.pdfので、実際には用地買収・埋蔵文化財調査などの期間は試算可能であることが分かったので、調査会自ら試算することを求めるために『わからなかった』に回答しました。新空港案なら1年365日24時間作業することが可能なので賛成ですが、アンケートの『新空港案の長所、短所など、その特徴はわかりましたか』『あまりわからなかった』に回答したのは、PIレポートの16ページの「新空港案のところに『滑走路増設案より長期間を要することが想定される』と書いてある以上、工事期間を含めた全事業期間が推定できなければ滑走路増設案と新空港案のどちらが長期間かかるか分からないのに、環境影響調査・漁 現空港のように都市部からのアクセスが確保できればよいと思うが、膨大な時間が必要であることを考えると、当面の対策(増設)を講じた上で新空港建設理由も残すべきではないか。 滑走路増設や連携が無理な以上、新空港を選択せざるを得ない。一刻も早く新空港を整備すべきだ。 早く整備すべき。 今から埋め立てる時間もかかり、お金も沢山かかるので、賛成しかねる。 建設等、費用、工事、アクセス、高く、長く、悪い。当初より反対。 ・24時間の利用が可能 ・アクセス時間が長くなる ・埋立てによる自然環境への影響 ・初期投資大、期間も長い 現実的な開発なのか、9年間で本当に工事が終わるのが、よく理解できません。滑走路増設案でも7年しかかからないのに、新空港が9年で、できるのでしょうか？
	③ 将来の拡張性について 92 件	オープンパラレルでの検討を全くしていないのは何故か？ クローズパラレルでは需要予測値に対し滑走路処理容量が対応できなくなることも考えられるので、長期的にも対応できるオープンパラレルで検討するべきです。 抜本的に問題を解決するためにもオープンパラレルで建設するべき。 特定時間帯に便が集中することを考えれば、オープンパラレルで建設した方が良いと思います。クローズパラレルでも需要予測では再び対応できなくなるかもしれないので、初めからオープンパラレルで建設した方がトータルで安くなります。 クローズパラレル滑走路では、離着陸能力は増設案と大差ないので、セミ・オープンパラレルかオープンパラレルで造るべきだと思います。 この配置では拡張(滑走路の増設)ができない。 「将来の拡張性」「国内・国際一体化」「24時間利用可能」「混雑などの遅延解消」「騒音問題」「安全性の向上」を考えれば、『新空港案』の方が現実的だと思います。 福岡空港を“発展”のために大きくするのならば、現空港の問題点を解決する新空港を造ったほうが“発展”できます。 ・今後人口が減少するなかで、また航空機が発達する中で、拡張性はそれほど重要とは考えない。 博多駅から30分以内で行ける場所に作るのですから、新しく作られた方がいいと思います。将来性もあるし。 都市部からの利便性が低下するが、将来の拡張や安全面からすると、しかたないと思わせる。コスト面は中部空港方式等の採用してはどうか。 玄界灘の冬場の季節風は飛行やグランドサービスが相まきついはず。湾内の新空港は港湾との調整を放棄しているようだ。きちんと検討がなされていない。セミオープンパラレルは「こんなこともあり得る」として掲載しているが、そもそもはじめからそのつもりでやらないと絶対にこうはならない。(絵に描いた餅) オープンパラレルが可能な新空港案じゃないとダメ。クローズパラレルでしか滑走路を配置できない新空港案は問題外。 財政難の中、無駄な事業費を使わないでほしい。増設案で十分と考える。将来、それでも需要不足の場合は、東側か西側にも1本増設すればよい。 ・人口減少に向かうので、新たに造る事はなし。 どうせ作るのであれば発着回数能力が最も高く、経済的であるオープンパラレルが良いと考える。どの埋立案でも周辺 の 海域環境に大きな影響を与え、どの埋立案でもその影響は差はないと考える。

意見分類				寄せられたご意見
				少子高齢化といいつながらないまさら新空港を建設するのか。早い話が、今後人口の減少となるのは、火を見るより明らか。これは空港利用者が今後右肩上がりでバンクするとは矛盾しないか。利用者のピークは今だけだ。はっきり言えば土建業者、政治家に金儲けさせるのが目的では。これ以上借金を増やしてどうするのだ。要は「入るをもって出ずるを制する」という諺は現在にも生きていることをゆめゆめ忘れることなかれ。 福岡の将来や新空港の必要性、重要さを考えると中途 半端な計画では問題があると思う。十分な能力を有する計画とすべきと考える。上記を踏まえ計画する場合、自然環境への影響を抑える必要がある、十分な配慮を要する。 将来性が高い。 必要性をあまり感じない。 滑走路増設より、将来の事を考え長いスパンでは新空港案に賛成です。 現状では便利だが、次の2点が問題である、新空港案の方で行くと考えられる。 ※過密便(1滑走路空港として) アクセス鉄道は西鉄貝塚線の活用が触れられていない。アクセス鉄道の見込み運賃にも触れるべき。貨物取扱量が増え、新宮町への物流倉庫建設が想定されるが、その経済効果や住宅地への影響を触れるべき。 反対。今のままが便利であることと、利用が将来的に大幅増がみこめないと聞くので。 将来利用客が増加した際、空港での事故を回避するためにも、空港能力の大幅な拡大は不可欠に思えます。 対費用でのデメリット多い。 利用者、将来の事を考えるとNG。 2032年以降のことを考えると新空港の方がいいと思えるが、利便性はすてがたいと思います。 将来に向けて空港機能を高めるためには、新空港は必要不可欠です。 「増設案」とは逆に、短期的に目先だけで見ると、あまり良くなく増設案のほうがよいように感じるが、長期的に長い目で見ると新空港案のほうが良い。 空港論 ― 国際空港を中心として ㈱日本航空インターナショナル オペレーション業務部 マネジャー 村島 昭平 空港容量(Capacity)の面からもSpot数は重要である。 空港容量はターミナルCapacity(取扱貨客数)、RunWay Capacity/ATC Capacity(発着回数)ならびにSpot Capacity(駐機能力)の3要素からなるが、Spot数の制約のため、全体的Capacityに制約がある例としては、ロンドン・ヒースロー、パリ・シャルル・ド・ゴール、名古屋、福岡等多くのにのぼる。 http://www.jal-foundation.or.jp/015tokur/001tokurap/Newairport.pdf JALオペレーション業務部の指摘どおり、福岡空港のスポット数の不足は、他空港、特に綿密に計算して設計されているであろう、最新・整備中の空港と比較すれば一目瞭然です。 ◆福岡空港＝14.2万回/年に対し、45スポット(うち固定スポット20?) ◆北九州空港＝1.8万回/年に対し、8スポット(※増設要望中) ◆神戸空港＝発着枠約2万回/年に対し、10スポット ◆羽田空港(新)国際線＝昼間発着枠3万回/年に対し、20スポット(うち固定スポット10) さらに他空港の数値を調べれば調べるほど、福岡のスポット不足の状況がより明らかになるでしょう。 北九州、神戸、羽田新国際線などの新しい空港(ターミナル)では、概ね年間発着回数2000回につき1スポットが用意されています。 国際線の場合は機内食積み込みや給油量、貨物量が大きく回転が悪くなるので、その3割増しぐらい(年間1500回につき1スポット程度)のようです。 年間発着回数2000回とは、1日に5.5回、その半分の2.7機が1スポット1日当たりで扱われることになります。 不特定多数を対象とした時間貸し駐車場の場合でも、1日の回転数が3回を超えるとまあまあの利用率と言えるようです(ちなみに天神地下街の駐車場の回転数は5回程度と聞いたことがあります)。 空港の航空機の駐機場の設計値として、1日当たりのスポットの回転数2.7回というのは、適正な量のように思えます。 一方、福岡空港では、軍用機などを除いた国内・国際合わせた民間航空機の年間発着回数は、14.2万回－0.7万回＝13.5万回、1スポット当たりの処理回数は 空港論 ― 国際空港を中心として ㈱日本航空インターナショナル オペレーション業務部 マネジャー 村島 昭平 空港容量(Capacity)の面からもSpot数は重要である。 空港容量はターミナルCapacity(取扱貨客数)、RunWay Capacity/ATC Capacity(発着回数)ならびにSpot Capacity(駐機能力)の3要素からなるが、Spot数の制約のため、全体的Capacityに制約がある例としては、ロンドン・ヒースロー、パリ・シャルル・ド・ゴール、名古屋、福岡等多くのにのぼる。 http://www.jal-foundation.or.jp/015tokur/001tokurap/Newairport.pdf 今の福岡空港は、スポットが足りないようです。なのに、滑走路増設案ではスポットが増えず無理があり、やはり、新空港を選択すべきです。 やはり新空港にすべきだ。面積不足の滑走路増設では欠陥空港のまま、絶対反対。那覇空港のステップ3報告書をよく読むと、以下のようにはっきりと記述されている。(最終ページ) 当面は、滑走路増設にかかわらず既存施設の狭隘化解消のため、ターミナル地区を現国内線ターミナルビルの北側へ展開します。手順としては、新しい貨物ターミナルビルを整備し、その後旧貨物ターミナル地区へ国際線旅客ターミナルビルを移転、さらにその跡地へ国内線旅客ターミナルビルを拡張します。しかしながら、滑走路増設後の需要に対応するため更なる拡張を行う必要があり、今後のターミナルの展開については、現在の旅客ターミナルビルの隣接地への展開やターミナルの一部を沖合に展開する場合等について検討・調整を行い、増設滑走路の配置や運用を踏まえ利用者の視点に立ったターミナルの配置を検討していく必要があります。 http://www.pref.okinawa.jp/koutsuu/nahakuukou/pdf/report3/report3_4.pdf はっきりと、「滑走路増設後の需要に対応するため更なる拡張を行う必要がある」と記載されています。 純粋な民間空港としての面積は現在では両空港ともほぼ同じだが、一方、旅客数・貨物量・民間機の発着回数は、現状・将来予測値とも、福岡空港の方が多い。 那覇空港で滑走路増設後の需要に対応するため更なる拡張を行う必要があるのなら、福岡空港でも同等以上に滑走路の増設に伴いターミナルの拡張も行う必要があるはず。 これを行うには、拡張面積20haでは絶対に不可能。 滑走路増設案は欠陥があることは明らかであり、絶対に反対。素直に新空港にすべき。 新空港を選択し、「本当の空港能力」を高めるべきです。 空港能力が向上しない現空港での滑走路増設には反対です。 空港能力＝滑走路処理容量ではありません。 空港能力とは、滑走路処理容量以外にも、 ・滑走路延長 ・誘導路 ・エプロン ・旅客ターミナル ・貨物ターミナル ・駐車場 ・運用時間 ・ウインドカバレッジ ・空域 ・アクセス ・カーブサイド長 などを含んだ総合的なものだと思います。 これらがどうなるのか、をきちんとレポートに書くべきですが、空港面積に余裕のない滑走路増設に都合が悪いのか、まるで記載されていません。 空港能力とは滑走路処理容量だけではないことは、以前、国交省自らがHPで発表しているのですが、いつの間にか葬り去られたようです。 余程、滑走路増設に都合が悪いのでしょう。 http://www.fukuokakuko-chosa.org/confe/pdf/15k-1.pdf http://www.pref.okinawa.jp/koutsuu/nahakuukou/src/kaigi.html 十分なスポット容量を確保できる新空港を選択すべし。 スポットを確保できない滑走路増設は論外。 空港論 ― 国際空港を中心として ㈱日本航空インターナショナル オペレーション業務部 マネジャー 村島 昭平 空港容量(Capacity)の面からもSpot数は重要である。 空港容量はターミナルCapacity(取扱貨客数)、RunWay Capacity/ATC Capacity(発着回数)ならびにSpot Capacity(駐機能力)の3要素からなるが、Spot数の制約のため、全体的Capacityに制約がある例としては、ロンドン・ヒースロー、パリ・シャルル・ド・ゴール、名古屋、福岡等多くのにのぼる。 http://www.jal-foundation.or.jp/015tokur/001tokurap/Newairport.pdf 新空港に賛成です。(理由) 空港論 ― 国際空港を中心として ㈱日本航空インターナショナル オペレーション業務部 マネジャー 村島 昭平 空港容量(Capacity)の面からもSpot数は重要である。 空港容量はターミナルCapacity(取扱貨客数)、RunWay Capacity/ATC Capacity(発着回数)ならびにSpot Capacity(駐機能力)の3要素からなるが、Spot数の制約のため、全体的Capacityに制約がある例としては、ロンドン・ヒースロー、パリ・シャルル・ド・ゴール、名古屋、福岡等多くのにのぼる。 http://www.jal-foundation.or.jp/015tokur/001tokurap/Newairport.pdf 今の福岡空港は、スポットが足りないようです。なのに、たった20haしか面積が増えない滑走路増設案では、スポットを増やせません。 これじゃダメですね。 滑走路増設には反対です。 案に示されている新宮沖であれば、空港アクセスについても西鉄貝塚線を整備・接続する事で市営地下鉄に直結でき、更に列車の相互乗り入れも可能であるから、実質的に天神など都心エリアと空港を直結する事が出来る。また、海上空港である事から、その後の拡張性についても問題が少ない。 ②当面の近距離で利用できることを最優先に考える粉ではなく、将来の利用枠を確保できるものとすべきである。 将来需要予想やまちづくりの観点から有利。 将来増便できるし、24時間対応できるのはいいけれど、予算の面で不安が残る。 需要が増えた場合も対応が可能なのでこちらの方が現実的かなと感じた。 将来的にも空港の利用は今後増加していくと思われるので、さらく需要にも答えられる新空港案を望む。 初期投資など多額のお金が必要になるが、将来性があるのでこちらの方がいいと思う。 しかし将来的に柔軟な対応ができるのはいいと思う。 もっと大きな空港をつくってほしいけれど、むずかしいと思う。 需要が増えた場合も対応が可能なのでこちらの方が現実的かなと感じた。ケースBの2032年についてPIステップ2の予測結果と比較結果で年間旅客機は3%減、発着回数は2%減がわかった。 これからの需要拡大は必ずあると思うので、新空港を作って長い先まで対応できるようにするのはいいと思う。 将来的な大きい需要に対応するためにはこちらのほうがいいと思う。 2030年以降は高齢化がいつそう進み、人口も減少する。新空港は需要が伸びた場合さらに拡張できるとしているが、全く必要がない。従ってさらなる拡張性は利点とは言えない。 1.将来、中国、アジアとの交流需要が増えた時、十分に対応出来る空港が必要である。 利用者が増えれば良いです。 滑走路処理容量が大きく将来の拡張もできる新空港案に賛成。 容量が少なく拡張もできない増設には反対。

意見分類				寄せられたご意見
				能力的に余裕があり将来的にも拡張ができるので新空港案に賛成です。将来再度満杯になった場合の対応策が無い増設案には反対です。
				5) 滑走路処理容量が減少する問題。・滑走路処理容量は、空域上の制約が無いなど最も理想的な状態で計算されているので、安全性を考慮した運用を行う場合、滑走路処理容量が減少することが考えられます。(福岡空港PIステップ4 PIRレポート詳細版の23ページより)・昼間時間帯の有効活用(福岡空港PIステップ4 PIRレポート詳細版の22ページ)を行うことはできません。過密時間が連続すると、一度発生した遅延の影響が後の時間帯まで伝播する可能性が高くなります。全国的な航空ネットワークを有する福岡空港において混雑が原因で遅延が生じると、その影響は後続の便、ひいては全国の空港に波及する懸念があります。(福岡空港PIステップ1 PIRレポート詳細版の128ページより)〈説明会(10/6)での質疑応答(回答者は大阪航空局)〉Q 滑走路処理容量でM字型の昼間部分も使用した回数も計算されていますが、福岡空港PIステップ1において 遅延が他の時間に伝搬するので昼間時間帯の有効活用は無理であるようなことが記載してあり マスコミ関係者にもそのように説明していましたが、滑走路増設案では利用時間の制限があるので 遅延が発生すると22時までに離着陸が終わらないことになるのではないのでしょうか？ A 遅延は伝搬しますので、その可能性はあります。http://fukuoka-airport.sakura.ne.jp/web/img/pi-step4b.pdf 過去のステップのことすら理解していない調査会社は何故国は発注したのか 非常に情けなく感じます。滑走路処理容量がただでさえ足りないのにさらに減る滑走路増設案には反対するしかありません。滑走路処理容量が多く将来の拡張もできる新空港案に賛成です。
				・滑走路処理容量の計算の考え方に間違いがあるので、滑走路処理容量が減少することが考えられます。〈滑走路処理容量の計算の考え方の検討〉仮に現空港と全く同じ条件の滑走路が同時離着陸が可能なオープンパラレルで配置することができた場合、滑走路の処理能力が同じで滑走路本数が2本なので、滑走路処理能力は滑走路1本の時の2倍になります。福岡空港PIステップ1 PIRレポート詳細版の122～123ページより ステップ1で公表された値から滑走路本数が2本になった場合の滑走路処理能力を計算すると 福岡空港PIステップ4 PIRレポート詳細版の22ページにある差分方式で計算すると滑走路処理容量が2倍になりません。上記の表とグラフを見れば一目瞭然で滑走路が2倍に増えれば各時間帯の滑走路処理能力は当然2倍(比例方式)になり 滑走路1本のときのピーク時間帯値からの差分をそのまま滑走路2本の時のピーク値から引いて求めたら(差分方式) 滑走路処理容量は過大に算出されることになります。尚、福岡空港PIステップ1とステップ4では滑走路処理容量の考え方があります。ステップ1の考え方「安定的に処理できる回数」＝代表値＝32回/時(現滑走路) ステップ4の考え方「机上の計算で最大限処理できる回数」＝最大値＝40回/時(西側配置(滑走路間隔210m)改良案) http://fukuoka-airport.sakura.ne.jp/web/img/pi-step4b.pdf このような水増し計算をしても需要予測値に対応できない滑走路増設案は全く話になりません。だから滑走路増設案には反対です。新空港案であれば滑走路処理容量の大きいオープンパラレルで建設することも可能なので新空港案に賛成です。
				6) 事業採択されない可能性のある問題。・滑走路増設案は一般空港の整備指針(案)を満たしていません。現在、調査が先行している那覇空港は、総合的な調査から構想段階へ進んでいます。構想段階PI実施計画案 http://www.dc.ogb.go.jp/Kyoku/information/nahakuukou/10_kyougikai/06.pdf の3ページ目に一般空港の整備指針(案)を基に作業を進める旨が書いてあります。一般空港の整備指針(案) >2-3.計画の妥当性 >①空港計画 >事業の必要性を構成する内容等に照らして施設の規模・配置が適切であり、所要の >空域及び飛行経路の設定、適正な就航率の確保が可能と見込まれる等適切な空港計画 >であること。また、将来の拡張性について配慮されていること。福岡空港PIステップ4 PIRレポートの15ページには『更なる拡張は周辺への影響が極めて大きく、現実的には困難』とあることから、将来の拡張性について配慮されていません。>2-4.事業の実現性 >① 用地確保 >空港整備に必要となる用地について確保の見極めができること。〈説明会(10/6)での質疑応答(回答者は大阪航空局)〉Q 名古屋空港や石垣空港は、拡張をせず新空港を建設することになりましたが、レポートにはそれよりも周辺の市街地化が進んでいる福岡空港で用地買収が可能であるかのような記載になっています。それでは、用地買収が可能である面積の基準は何haで、戸数は何戸かについて教えて下さい？ A 具体的基準はありません。少なくとも20haの用地が買収できない場合には、増設案は無理になります。以上の回答から、空港整備に必要となる用地について確保の見極めはできていないと考えられます。構想段階PI実施計画案には、『整備指針(案)が満たされなければ事業採択されない』とあり、滑走路増設案が整備指針(案)を満たす可能性は極めて低いため、滑走路増設案を選択しても事業採択されない可能性があると考えられます。http://fukuoka-airport.sakura.ne.jp/web/img/pi-step4b.pdf 事業採択されない滑走路増設案は問題外なので当然反対です。過去に新空港を海上に造る場合で事業採択されなかった事例は無いので 新空港案に賛成です。
				・セミオープンパラレルでの24h利用可能な空港が必要だと思います。
				是非実現して欲しい。ただ、もう少し処理能力の大きな空港にして下さい。今の計画だと増設案と変わらない！
				ハブ空港を作るのであれば賛成するが、新空港はハブ空港としての機能を備えていないし、又ハブ空港にはなり得ない。(羽田空港をすべきである)
				従って24時間空港の必要性ないし、無駄な投資はやめるべきである。
				安全性が向上し、将来の拡張ははかれる。賛成である。
				多少不便になるが将来性があるので是非進めたい。
				将来の考えからして新空港を作るべきである。
				新空港案であれば滑走路を延長することもできるので 国際化に対応できる新空港案に賛成です。滑走路の延長も困難な滑走路増設案では国際化も限定的なので反対です。
				新空港は、国家百年の大計として進めるべきである。将来にわたって自由度が高く、利用制限のない空港を早期に整備すべきである。この点から高く評価できる。
				新空港案は設備にゆとりがあり無理のない配置なので賛成です。滑走路増設案は設備が不足していて不自然な配置なので反対です。
				将来拡張ができる新空港案に賛成です。将来拡張ができない滑走路増設案に反対です。
				安全性、将来性を考えると良いようだが投資額があまりにも大きすぎるような気がする。
				将来的には広く色々出来るとは思うが、
				これから長い将来を考えると、可能性がたくさんあるのでいいと思う。
				・将来性を重視する観点から有利。特にアジアにおける福岡都市圏の地位確保のために必要不可欠。
				将来性から
				建設費用は高いが、今の空港より制限等が無いため、将来的に対応できると思う。
				建設後増設しやすい。
				将来的なことを考えたり、騒音問題を考えると、多額の資金が必要であっても新しい空港を埋め立て地等に建設してくれたらいいと思う。
				将来のことを考えるなら新空港を推した方が良いと思う。
				将来的に需要が増えた場合に対応できると書かれていますが、人口が減りつつある現在において、その需要予測は少し甘くないのでしょうか？
				だが、長いスパンで考えたら、新空港が後々便利になると思う。
				滑走路をセミオープンパラレル配置することで更なる容量拡充も可能となるとありましたが、なぜ可能となるのですか？
				新空港案は下記から規模に見合う用地確保をしていると同時に将来拡張することもできるので賛成です。4) 空港施設の問題 ・滑走路増設案は『規模に見合う用地確保』をしていない可能性がある件について。(福岡空港PIステップ3 PIRレポート詳細版の59ページより) 新空港の前提条件には『規模に見合う用地確保』という言葉が何度も出てきます。(福岡空港PIステップ3 PIRレポート詳細版の45ページより) しかし、現空港における滑走路の増設の施設規模については、『規模に見合う用地確保』という言葉は一言もありません。滑走路の間隔が210mとなるように滑走路を増設する場合、ごく普通に考えれば全拡張面積は 全拡張面積＝滑走路に関する拡張面積＋駐機場に関する拡張面積 の式で現わされることになり、現空港の滑走路に関する面積と駐機場に関する面積の両方を減らさない場合、滑走路に関する拡張面積＝(滑走路長＋オーバーランなどに対応する長さ)×滑走路の間隔 ＝(2,500m＋500m)×210m＝630,000m ² ＝63ha 駐機場に関する拡張面積＝滑走路処理容量増加分に対応できるエプロン面積 ＝約30ha(183,000回－145,000回＝約4万回相当分の面積) 故に 全拡張面積＝滑走路に関する拡張面積＋駐機場に関する拡張面積＝63ha＋30ha＝90ha となり、現空港の滑走路に関する面積と駐機場に関する面積のどちらかあるいは両方を減らさなければ 拡張面積を20haに抑えることはできないと考えられます。福岡空港PIステップ1ではPIRレポート詳細版の138ページなどでスポット数やスポット配置例がありますが、福岡空港PIステップ4では何故かPIRレポートの詳細版にもスポット数やスポット配置例が無く、滑走路に関する拡張面積と駐機場に関する拡張面積がそれぞれ何haなのかについても一切記述が無いので、『規模に見合う用地確保』されているのかどうかを確認する方法がありません。以上のことから、滑走路増設案は『規模に見合う用地確保』をしていない可能性も考えられます。
				http://fukuoka-airport.sakura.ne.jp/web/img/pi-step4b.pdf 滑走路増設案は上記から規模に見合う用地確保をしていないと同時に将来の拡張もできないので反対です。
				新空港案は、セミ・オープンパラレルやオープンパラレルにすると さらに滑走路処理容量が増えるので以下のような事態が起きても 対応できるので賛成です。5) 滑走路処理容量が減少する問題。・滑走路処理容量は、空域上の制約が無いなど最も理想的な状態で計算されているので、安全性を考慮した運用を行う場合、滑走路処理容量が減少することが考えられます。(福岡空港PIステップ4 PIRレポート詳細版の23ページより) http://fukuoka-airport.sakura.ne.jp/web/img/pi-step4b.pdf 滑走路増設案は、もともとの処理能力が少ないので以上のような理由から さらに減る事態になれば再び逼迫状態になるのは目に見えているので反対です。
				長期的対応可能な案であり、現空港の跡地利用によって、より都市として、まとまりのある発展ができると思います。
				将来のことを考えたら当然こちらの方が良いと思う。
				新空港案は空港敷地も広く将来拡張も可能なので下記のような問題が無いので賛成です。現空港における滑走路の増設案(西側配置(滑走路間隔210m)改良案)について 4) 空港施設の問題 ・空港敷地が狭隘です。・滑走路増設案は『規模に見合う用地確保』をしていない可能性があります。

意見分類		寄せられたご意見
		http://fukuoka-airport.sakura.ne.jp/web/img/pi-step4.pdf 滑走路増設案は、空港敷地が狭隘で将来拡張も不可能なので反対です。 将来性、飛行安全性から見ても大変に良い案と思います。 現状を改善すべきで絶対移転は必要ない。現在は日本一便利な空港である。 増築することができるので便利だと思いました。 新空港が出来ることにより新宮・三苦方面のまちの活性が期待できるのはいいと思うし、24時間対応、さらなる需要増にも対応できる点ではもっとも先の将来性があってよいと思います。 多額な費用はかかってしまうが、ケースAの場合でも対応できる点や更に増えた場合でも対応できる点が評価できる。 こちらは将来的にさらに需要が増えた場合などにも対応できると思います。 ・セミオープン案について セミアンオープン案が可能であるのならば、新空港の代表案はセミアンオープン案とすべきである。新空港案の最大のメリットは離着陸回数、運用時間帯の自由度にあるわけであり、クロスパラレル同士を比較しても新空港案のメリットが表現できない。 ・新たな新空港案について 滑走路1本で、16－34方向の滑走路を博多湾内に作れば、オープンパラレル空港として運用ができる。地下鉄を使えば20分程度で乗り継ぎもできる。事業費も3000億程度でできるのではないかと。案として検討してほしい。 ・レポートに取り上げられた新空港案について 事業費が大きすぎ、たとえ作ったとしても建設費の償還が空港経営にとって大きな負担となり、関空の二の舞になるのは明白である。 新しいハード事業には初期投資が相当必要な事は分かりますが、このご時勢で、しかも利用予測も分かりますが人口自然減となるこれからに全く新しい空港が必要となる事は疑問が残るし、費用の部分でも新空港が有効と思えるものは増設が今後必要とときくらいは見当たりません。 道州制の導入等を展望すれば、将来のキャパシティに制約がない方がよい。従って増設案と比較すれば、新空港を新設した方がよいのではないかと？利用者は今の福岡空港との利便性を比較考慮するだろうから、新空港の利便を高める方策をセットで打出す。地下鉄と西鉄との相互乗入れ、西鉄の複線化など。 24時間運用できる点や将来の更なる拡張性はあるものの、コストがかかりすぎる。また、空港までの移動時間は30分程度かかるのは必死である。(資料ではもっと短い時間で到達できるかのように記載されているが、現実には途中駅を建設しなければ住民は納得せず、結果的に30分あるいはそれ以上に必ずなる)これでは、第2の成田・関空となるのは必死である。過去の失敗から謙虚に学ぶべきである。 費用の点はあるが、将来の拡張性があり、周辺市街地への悪影響がない、東南アジアへの玄関口としての役割が担えるなどの利点がある。問題は費用であるが、長期的な展望と、福岡ばかりではなく九州全体の発展を視野に考えるべきである。
		① アクセス利便性について 1178 件 市内中心部から遠くなる。将来利用が増えるでしょうか。少子高齢化で便数が増えるでしょうか？関西空港を見てください。海上で不便です。大阪市内の人は伊丹へ行ってます。新空港では大阪便はなくなるでしょうね。 現空港より遠くなりますが、博多駅からわずか15分程度あり、アクセスは他の主要空港と比べても悪くありません。現空港との比較だけでなく、全国の空港と比べてもかなり便利であることを記述すべきではないかと思います。 アクセスのルートなどが示されていないので、具体的ルートを示すべき。 賛成。コストはかかるでしょうが、世界的に見て都心から20分位の距離は好立地である。移転先住民にとっては不都合であろうが都心の騒音と安全性の改善。更なる将来の増加と24時間への対応等々考えると本案に勝るものは無い。若干の騒音等の影響は東区にもあると思うがそこは辛抱。 都心との交通アクセス時間の短縮を(効率の良い地下鉄など)同時計画予算化することが必要。現空港の5分から比べて、せめて都心まで10分程度で行けるよう。 新空港を建設すれば今後の可能性が広がることを強調しているが、それは企業側の話で利用者にとっては不便になることは隠せない。 西鉄電車ではアクセス鉄道にはならない。今までの経緯から西鉄が整備費を出すかどうか不安。JRだと住宅地があるので、候補地を変更することも考えるべきだ。 雁ノ巣の沖合なら香椎線からJRで簡単にアクセスができると思う。 利用者の、出発地から到着地までのトータルの時間を考えると、例えばおそらく一番利用者の多い東京ー福岡便を考えたとき、空港から市内までの交通時間が長くなってしまったとしても、飛行時間は空港が近くなる分逆に短くなるので、トータルで見れば現況とさほど変わらないような気もする。また、現行滑走路34使用時の16使用時に比べた所要時間の増大は、全国の空港と比べても格段に大きく、データとして簡単に比較できるものではないけど、例外的であるので、新空港はその点でも有利であると思う。あとは、単純にアジアの拠点とまで言い張るのなら、それに相応した、近代的な海上空港にしてもよいのではと思う。航空界の中でも、FIRが福岡中心になるなど、日本の中心が福岡になりつつあるので、その辺もいっしょの整備できると尚良い。 JRの容量は余裕があるのか。香椎線を有効活用できないか。 新宮沖は空港アクセスが心配。道路が狭く住宅地が多い。 町の中心部との交流の利便性が重要。 ・発着回数は大幅に増えるが、費用がかかりすぎ。又、アクセスが問題である。JR、地下鉄の延伸等が必要となる。 現在の利便性が大きく損なわれ、経済性からも非現実的である。 ムダな税金を使う必要ない。アクセスが悪くなるなら北九州空港を使う。 ・交通アクセスも悪くなる。 反対です。 3. 不便です。 検討する必要性を感じない。 ・利用者の立場・・・交通の便が極端に悪化する。 ・事業者の立場・・・通勤に時間がかかる、商品運搬が悪化。 自然環境の問題、アクセスの問題があるので私は反対である。24時間空港で採算は合うのか、他空港と共存できるのか。私は新空港案には反対である。 是非、三苦・新宮ゾーンに決定して頂き、地域発展を期待します。又選抜にあたっては、3号線バイパスや高速道路、JRとアクセスも良く、建設費用も問題なしと考えます。 年と共に旅行も行かなくなったが何かあると近くに便利が良い方がと思う。年老いた親などの一緒の時、乗りかえなど困る。 1. 朝倉市より遠くなる。 現在の場所でも何とかならないのか。福岡は空港に行くのがとても便利ということで関東・関西の人から羨ましがられる。国際線を移転するとか出来ないものか。 経費負担が大きい。アクセスの悪さで利用客が減少する可能性が高い。佐賀・北九州方面からみたら利便性の悪さがめだつ。逆にJRに客が流れてバランスがとれていいかもしれない。 交通アクセスの整備も同時に希望する。駐車場は広く、安価(出来れば無料)にして欲しい。 ・「2～3%の利用減」との根拠を示してほしい。 ・名古屋・大阪へは新幹線利用に流れるだろう。 反対(利便性の低下、多額な事業費、現在とはちがった自然環境問題や補償費問題発生懸念) 「交通の便が悪化する」から反対。 検討案で2案に絞られたが、問題はアクセスではないか。人工島への子供病院建設でもアクセスが問題となっている。東部地域の道路は都市高速の延伸を図らないと、渋滞が激しくなる。空港建設は水深の浅い地域であり、風の状況からも適切ではあるかもしれないが、建設地周辺の住民のアクセス面での利益が向上するものか？反対意見が噴出するリスクは避けられないのではないかと。思う。 ○悪い点 ・新たにアクセス交通施設を整備する必要がある ○悪い点 ・現空港に比べ、アクセスに時間がかかり、運賃も若干増える(現空港周辺の渋滞や離着陸時の遅れの改善を考えれば、大きな問題ではない?) メリットやデメリットを総合的に判断しても、移転して新空港が 良いと思います。移転して多少は都心部から離れたとしても、20分～30分程度 でいける場所であれば問題ないのではないのでしょうか。新空港が整備されることになれば、必然的に交通インフラも整備 されるでしょうから。 現福岡空港が抱えている問題は数えきれないほどあります。空港の利便性を推す方々も多くいらっしゃるのですが、候補地の選定を間違えなければ、現在の都心部まで10分程度の距離も20分から25分くらいにのびる程度で済むと思いますし、そこまでのデメリットは無いと思います。やっぱり利便性や利潤より市民の安全が最優先だと思いますし、諸問題を 一気に解決出来る現福岡空港の移転決定に期待しています。 三苦 新宮ゾーンに地下鉄、都市高速などのアクセスがあれば新空港案が福岡空港が韓国や香港などの空港に負けられないようなハブ的な空港になっていけばよいと思う グローバル的な視点で福岡の発展につながるようになれば 私見です。知人で京都出身の有名な教授ですが、福岡にお住まいです。福岡の天候、交通の便のよさに惹かれ住み着いた…と、福岡の空港が遠方になるのは福岡の重要な魅力を失うことになるといっていました。私もそう思います。

意見分類				寄せられたご意見
				利便性と建設費から考えて駄目です 24時間運用しても100%活かせないと思います 所設埋立地。関西空港では1年に数ミリ数センチの地盤沈下もあるとうわさに聞いた。地震のときは大丈夫か。まずは交通の面で不自由になる。直結する公共交通機関が無いこと。道路は渋滞。都心からやや遠いとなると遠くからの利用者はもっと減り、地元の空港を利用する。海側に造ることで24時間眠らない国際空港であれば利用者はぐっと増える。関西や羽田を利用していた国際線の利用者を増やせる。それなれば、賛成だが、関西や成田もそうまいっていない。しかし、今原油高により航空機を利用する旅行者も海外路線も減らされる一方。国内線の利用なら場所がよくない。 新空港の建設費用だけでなく、交通アクセスとセットで検討する必要があります。また、潮流の変化による環境への影響を検討する必要についても明記すべきです。 ・玄界灘を埋めて造っても、アクセスが不便である。 案としては分かったが、現在の全国屈指のアクセス利便性を犠牲にしてまで、移転する必要は無いと思う。 新空港の場合、JRなどの移動も考えなければならず費用がかかるのでは？交通の便が悪くなると、利用者は減ると思われる。私は、遠方以外はJRを使用する。 資金がかかりすぎる。利便性も悪い。関西空港のように沈下の可能性もあるし、海上の為、強風の対応も・・・ 鉄道アクセスが可能な点は良い。ただし、出来るだけ陸に寄せ、何なら「ガンの巣」をもう1度活用するか相ノ島を買収してはどうか。住民に一人一億出せば良く、丈夫な地盤と埋立て用の土砂が得られる。島そのもの使うのが一番です。ただし、需要増は期待しない方が良く、新空港案には反対。現状でも撤退するエアラインが増え、将来的に福岡都市圏も人口は減っていく。 ・アクセス道路はどうするのか。具体的なルートは示しないでしょか？(どこからつなぐか、ぐらいい？) 多額の費用もかかり、アクセス利便性も良くなるとは思えないので反対です。現空港施設がもったいないです。新空港案になると利用者数も激減すると思います。 予算面と利便性から新空港案には賛成できない。 不便。今の空港を大きくした方がお金はかからないし、便利。 24時間の利用ができることでメリットは大きいと思いますが、現空港のアクセスの良さを比べると劣ると思われるし、海を埋めるため、環境面、漁業への影響が大きく、将来性を考えると後々の問題は大きいと思います。 新空港へのアクセスについては、現状は地下鉄が直結しているのと都市高速が直結しているが、新空港ではどのような交通アクセスが整備できるかの視点も必要です。単純に市内からの直線距離だけで判断するのは危険かもしれません。 金はかかるし不便である。 費用がかかりすぎ。環境面(自然破壊)で問題あり。交通の利便性にも問題あり。 津屋崎と聞いただけで遠く感じる。現空港の周辺状況と比べると華やかさが無い。新空港を造っても、街の発展や空港の利用度が上がるとは考えにくい。 ・遠すぎる。交通のアクセス不便。 ・一本道の道路が渋滞して時刻通りに間に合わない。 交通アクセスの悪さから、つくっても利用頻度が低下し、多額のお金を使用して建設しても採算があわないので、現実問題としてやめた方が良くと思う。 ・交通の便利が悪い。 上記は大きなマイナスである。 N61° E案大賛成である。九州の玄関空港として24時間港の飛行場にしてほしい。交通アクセスも良く、安全性も良い。50年か100年にしかないチャンスであり、最高のものを造ってほしい。 今より遠くなるのは不便である。 北九州方面よりの交通便は悪い。その対策はどうなっているのか、検討願います。 反対です。現行の空港で充分ですし、アクセスがこんなに素晴らしい環境を捨てる必要はありません。 反対。多額の費用を必要とし、不便になる。利権にむらがる者達が一時的に得をするだけ。 不便になる。もっと佐賀空港利用する方法を考えるべきであると思う。今さら遅いと思うが、九州新幹線を佐賀空港のように作るべきであると思う。時間的に新空港案と同じと思うのです。 新空港案は、巨額の投資を必要とする上、アクセス確保におおきな交通機関投資を伴う。血税が使われ国民が喜ばない投資はすべきではない。世界一交通利便性の良い空港を維持すべきである。貨物便は北九州空港にゆだねれば荷物き上も有利→滑走路もいらなくなる。自衛隊は春日か久留米へ！ 20年30年先を考えた場合、新空港案に賛成すべきなのでしょう。ただし新空港までのアクセス(電車乗り入れ等)を充実して欲しい。 新聞で予定地、候補場所を見ましたが賛成です。現在の空港には個人「私有地」が有り昔に裁判されたも聞く。借地料等の事も思うと新しく造る事を望みますね。利便性も悪いとは思わないです。 反対。都市部よりの利便性が損なわれる。 玄海の魚がおいしいのは海が荒れているから。海上空港のデメリットを考えれば、この投資では済まない。台風など災害で離発着ができない。都心から離れ不便し、着陸料が上がれば航空会社も敬遠する。それなのに燃料が上がり、客はJRの方を優先するかもしれないのだから。 上記でも記したが、現空港は便利だが、住宅密集地の中にあり、万一の事故の時が住民をまきこみこわい。鉄道で接続するなど利用しやすくすれば、新空港が良い。 ・一番の問題は都心から離れることと思う。佐賀や北九州空港が利用されないのは、離れていることが一番であると思う。 博多駅から30分以内で行ける場所に作るのですから、新しく作られた方がいいと思います。将来性もあるし。 また、利便性の高い立地を失うことによって処理量が上がっても使われない空港になり、結果的に福岡の経済が衰退していくのではないかと思います。 反対します。アクセスが悪い。 空港能力が飛躍的に高くなり、利便性も現空港と大きな違いはない。社会環境、自然環境面でも優れている。もちろん国際空港としての機能も十分可能である。工事期間も9年を見込んであり、増設案よりも有利である。残された課題は、建設事業費だけであるが、地元財界も積極的にあり、現空港用地の売却や有効利用も考えると、なんとかクリアできると考える。 環境保全、利便性を考えると無理！！ 新空港へ行くのに西鉄電車だけでは不安。公共交通機関をどのように考えているのか。利便性をよくするのにどれくらい費用がかかるのか。新しい道路ができたりするなら、どこらへんが影響を受ける人がいるのかよくわからない。 隣国と比較して、いいと思うが、都心からは遠くなってしまう。 経費や利便性で判断すれば増設案に決まっている。無理な新空港案に固執するのはゼネコン等への資金バラマキが見え見えである。 新空港発着送迎連絡バスの定期化を現状の高速バス(九州)の連絡維持を希望します。 今の福岡空港は街中にあり、とても便利はよいのだが、将来の需要への対応は出来かねるということは、おおむね理解出来る。理解は出来るものの今の場所にあってほしい気持ちも強い。 あまりにも高額な経費がかかる。福岡市民にとっても現空港の利便性に劣る。 国の財政がなく、福岡市にも財政がない状況で新空港は必要ありません。企業のためでなく、市民の町づくりをすれば、今の利便性を大事にして下さい。 利便性は大きく損なわれるように感じる。利用者数は、新幹線等にうばわれると思う。 都市部からの利便性が低下するが、将来の拡張や安全面からすると、しかたないと思わせる。コスト面は中部空港方式等の採用してはどうか。 必要ないと思います。北九州空港もできたけど、利用のすべもなく。私は大阪へよく行きますが、「大阪空港」を利用します。「関西国際空港」は不便で風が強い時には空港にも行けず、行くまでに交通費を使います。 航空機発着数が増えて、便の選択が広がろう。しかし、現在より、天神や西鉄・JRからのアクセスがかなり悪くなりそうなのが一番の不安。現在の空港とほぼ変わらない位にアクセスが良くなれば、新空港案が望ましいです。 こちらには反対である。まず私達のような所にすむ人は今の空港までも時間がかり困っているのにこれ以上の時間は困る。次に環境のことを考えてほしいし、資金面でも不安だ。 折角、地下鉄が整備され、国内で利便性の高い空港との位置にあるのだから、現在の空港を活かした滑走路増設案が良いと思う。 上記の理由により、新設には反対。 遠くなって不便になるので反対。 賛成。モノレール、地下鉄で天神までつなぐ。建設費は高くつくけど市民の財産です。県民の財産です。 「三苫・新宮ゾーン」が最適であると思う。事業費も500億円も安いし、アクセスも良い。 費用もさることながら、利便性が悪くなり、利用者が減る。私は利用しなくなると思います。

意見分類				寄せられたご意見
				遠くなる。金がかかる。反対。
				建設費がかさみ、遠くなりもっと不便（現在も東区からは博多駅、空港方面へは不便ですけど）
				個人的には新宮案が最もいい。1兆円～2兆円を注ぎ込んで対応すれば相当いい空港になる。但し、鉄道に関してはJRでなければならない。西鉄延伸ではムリだ。貝塚から新鉄道を思い切って建設していく方がいい。しっかりと資金を注ぎ込んでやっていくべきプロジェクトである。
				滑走路増設案に比べ不利とされるアクセスについても、想定内であれば国内外の他空港と比較しても優れている。この点は強調してもよいのではないだろうか？総合的には「新空港案」がふさわしい。ただ大きな課題は事業費である。事業費が増すと結局利用者や利用エアラインにその負担がはね返り、需要を減少させかねない。事業費を抑制する工夫・努力をお願いしたい。
				空港へのアクセスが悪いと他の交通手段を使います。
				不便になることがわかった。
				福岡空港はその利便性が生命である。不便な沖合空港などありがたくない。
				新空港新設には慎重な考えが必要。関西空港やセントレアは失敗だと思う。海上空港は安全で24時間運用できるが、アクセスに時間がかかっては飛行場の意味がない。北九州の人が博多へ新幹線で行ってから戻るだろうか？また、現空港のその先の利用（廃港にするのか？自衛隊基地で残るのか、「合意形成を図りながら～」は全く考えていないという事か。
				24時間対応が可能であったり、騒音問題が現空港のようにないのはとてもよいし、今後の便数増加等への対応もできるため、よいとは思いますが、やはり利便性が現在よりもかなり悪くなることに加え、実際新空港で対応できるようになるまでに、時間がかかりすぎると思う。
				事業費やアクセスの悪さに比べ、得られるメリットが少ないように考えます。人口減少社会となり、また、高度経済成長は現実的には可能性が少ないように考えます。市民の立場からは24時間空港の必要性は乏しいと思います。新たな交通機関の整備なども大きな負担となると考えます。また、環境面での影響や新北九州空港との競合なども考慮すべきと思います。
				新空港案については海上空港設置は基本的には賛成だが空港と街を結びインフラが問題なのでは？それとセントレアの例で以前空港の周りに環境に配慮して、魚が集まるようにしたらその魚を目当てに鳥も集まるようになり、バードストライクの問題も出てきたようだ。バードストライクは飛行機の安全な離発着が困難になり定時運航の問題も考えられる。
				福岡は駅、バスターミナル、空港を含めてコンパクトに集約されているところがひとつの売りです。せっかくの利便性を捨ててどうしますか。
				長期的な視線で理想的な空港を作れる反面、都心から遠くなるのはやはり利用者としては歓迎できないし、また海上空港となると強風などで空港へのアクセスが断たれることがあるのではないかという不安がある。（例：関西国際空港）多額の整備費用に関しては、予算確保の問題はあるが福岡空港の重要度を考えればやむを得ないと考える。
				◎所要時間の比較 大阪駅～新大阪駅 ≒ 博多駅～現福岡空港 大阪駅～伊丹空港 > 博多駅～新福岡空港 大阪駅～伊丹空港 ≒ 天神駅～新福岡空港 大阪駅～関西空港 >>> 博多駅～新福岡空港 松町駅～天王洲アイル ≒ 博多駅～現福岡空港 浜松町駅～羽田空港 ≒ 博多駅～新福岡空港 品川駅～羽田空港 ≒ 博多駅～新福岡空港 東京駅～羽田空港 > 博多駅～新福岡空港 東京駅～羽田空港 ≒ 天神駅～新福岡空港 新宿駅～羽田空港 >> 博多駅～新福岡空港
				市内から移動時間がかかり不便だ。九州全体の利益を考えてほしい。また、建設費がかかりすぎる。
				不要です。国・地方自治体ともに財政難。さらに現空港が持っている利便性も失われます。新北九州空港も立地が不便なため首都圏の人から見向きもされません。利便性が全てです。
				利便性、環境面、建設費等を考えても新空港はつくるべきではない。無駄。土建屋・設備屋がつくりたがってその利権に政治家・議員がつかがっているのだろうが、私はつくるのなら税金は払いたくない。つくりたがる業者・政治家が自分の金でつくるにしても環境面を考えると迷惑。増設案でやるべき。
				・私は鉄道会社の鉄道計画・調査業務をおこなっていたが、博多～新空港まで20分では行けない。鉄道もアセスやダイヤ、配線のこともあるので30分は必要となる。
				・山陽新幹線にデジタルATCが導入され、のぞみが停車駅を減じた場合、4時間45分程度で、東京～博多の運行が可能となるが、これでは新幹線の方が便利となる。名古屋・大阪・埼玉等に対しても同じ。
				遠いので反対。
				仮にどちらを選択したとしても、かかるコストの回収について論じられていない。利用者としては利便性が向上するのはありがたいが、現状が続く、又は増え続ける為の確実な方策が示されていない以上、評価できない。
				又、環境異変による海面上昇などが生じた場合、新空港は多角度（空港への連絡アクセス等）から見て、使用不能になる可能性がある。最重要（利便性）事項も安全性、将来起きる新空港の地盤劣化等を考慮に入れておられるのかと問いたい。その時に立案・計画の調査会の方々は世におられない。責任はだれが取るのか、ご一考願いたい。
				①アクセス 利便性について 福岡市の中心地域である天神地区からのアクセスを外しているのはどうかと思う。
				③交通アクセスのコスト増についても触れるべきでは。
				空港からのアクセスを考えると今のほうがよい。
				新空港は、必要ない。日本で一番アクセスの便利の良い空港である。博多の発展はこのアクセスの良さで持っていると思う。（貴重な空港）
				どこの都市でも新空港を作ると遠くなり、利用で改善されたと感じる事が少ない。中途半端になります。注意！！
				アクセス利便性は増設案より劣るが、このくらいだったら影響は少ない。長期的に考えたら、こちらの案に賛成します。
				空港利用者の立場からするとJR、西鉄との県南からのアクセスに関して、不便な印象である。コストや周辺区域の環境を考慮した場合、得策とは言えないのではないのでしょうか。
				新空港までのアクセスを明確にした上で発表してほしい。
				まず、アプローチに関して、一般道を使うという考えに立ってない。次に、アジアのゲート構想というのにとらわれすぎて、アジアのゲートは羽田と思う。工事に関して、深度20mを超える深さの対応が不十分である。冬の玄界灘の波の凄さの考慮が足りない気がする。白島の海上石油備蓄基地のケーソンが破壊された事実がある。鋼管矢板等の材料費が50%以上値上がりしていることの評価が見えない。漁業補償等の金額もいくらになるのか、遺跡がないと言う考え方もおかしい。施工費が途中途中で膨らんで、結局2倍になると言うやり方は、もはや止めるべきではないだろうか。
				アクセスの不便性、自然破壊、高額な資金の投入などリスクが高すぎます。北部九州の重要空港として滑走路増設案が良いと思います。
				アクセス時間は 博多駅～新空港は、品川～羽田と同等でしょう。現空港の酷い遅延や、駅やターミナルでの動線を計算することによる時間短縮効果を考えると、今とほとんど変わらないでしょう。鉄道での国際線利用の場合は完全に新空港の方が早くなります。
				関空は 梅田から40km近く離れています。しかも、東海道本線や名神高速といった大動脈から大きく外れた場所です。中部空港も同様です。新福岡はもともと福岡から30km以内で絞られています。新宮沖は15kmくらいです。関空というより、伊丹に近いですね。
				とにかく、アクセス利便性が重要で、利便性が悪いと利用者数に影響するのに、その項目が大変いいかげんに記載されている。関西空港の二の舞になる。
				大きくすばらしい物になる事は、わかってはいるが、交通面を考えると賛成出来ない。
				アクセスが悪い。
				交通の便を考慮すると、また自然への影響を考えると反対。
				今後の需要については、不確実。利便性、費用、自然破壊についても考慮し、建設は反対。
				確かに国際化のためには新空港は必要だと思うが、やはり利便性を考えて今のまま残して欲しい。
				現在の福岡空港を活かすべきだと思う。天神・博多に近い利点が無くなつては集客力は落ちると思う。
				どちらの案にも納得できない。関空やセントレアのようなアクセス鉄道を敷設するとも言も述べられていないし、よしんば建設されたとしても列車の本数・所要時間・運賃、何れも今よりはるかに不便になる。着陸料を安くすると、建設費の回収が遅れる。
				考えていたほど空港までの交通アクセスは悪くないことがわかりました。ただし、建設費の大きさは負担だと思います。現時点(2008.10)で、経済の先行きが国内・アジア圏ともに暗いため、この負担は可能なのでしょうか。
				増便したいなら「新」もいいが、「しかたなく」なら拡張で十分。増便「したい」のか「しかたなく」なのかによっても違います。集客「したい」なら「どんなことを集客のため

意見分類				寄せられたご意見
				にしていのか」も欲しい。
				愛知県でも空港が小牧からセントレアに代わり、空港に行くまでの交通の便がとても悪くなりました。先日博多に遊びに行きましたが、福岡空港からとても近く、移動がしやすく便利だと思いました。空港は都市部から遠いのはあまり賛成できません。
				博多駅から現空港までの地下鉄連絡時間5分は、全国一短く便利だと宣伝されがちですが、それは地下鉄空港線天神駅から空港行き電車に乗ったお客が乗換え無しに直接電車で空港に向かう場合の区間時間。博多駅でバスターミナルやJR九州ホームから地下深い地下鉄ホームを目指す場合、乗り継ぎは実質最低10分はかかっていますね。新空港は博多駅からJRでおよそ15分と言われ、アクセス時間増大と言われるが、処理能力の向上で混雑時の航空機ダイヤ延滞や待機待ちは完全解消。国内一国際線ターミナル乗り継ぎも統合で大きく時間短縮です。それら条件でアクセス時間増を打ち消して、おつりが来るのではありませんか？費用の割には思ったほどの効果ではないと思う。また、周辺環境の問題や利便性といった点からも問題があると思う。
				無駄。24時間にして発着数が伸びるか？空港税が高いので無理でしょう。地方だよ？せいぜいアジア圏でしょ？しかも、燃料高で落ち気味。そもそも、空港から15分ですべて新宮沖に行く？移動時間の計算に、新空港案を優位に立たせようとする、恣意的なところがちらほら見える。
				福岡と同じようにビジネスマンの利用が多い札幌ですら、新千歳空港から中心部まで30分～40分はかかるのですから、新福岡空港が新宮沖に建設されるとしても大きな影響があるのでしょうか？少しはあるにしても、新宮までなら鉄道を整備して20分くらいで行けるのではないでしょうか。一時的ではなく長期的な観点で、総合的に判断していただきたいですね。
				新空港の場合、博多から最速15分、天神から鉄軌道アクセスの場合も箱崎線延伸経路等が工夫されてそこそこの時間(全国空港アクセスタイムで上位の水準)で連絡出来るのでは。処理能力も大幅増大で、現空港で混雑時に発生するダイヤ延滞や離発着待ち、分離した国内一国際線ターミナルビル間の時間ロスなども完全解消します。貨物などの効率化に有利な空港24時間化も可能です。騒音問題や都心部高度制限等、多くの現空港の問題は一挙に解決可能となります。都心部からアクセスが若干増大と言っても、利用客の多い時間帯など現空港で発生するダイヤ混雑延滞などで生じるタイムロスが相殺されます。現在の国際線一国内線乗り継ぎタイムロスも同様です。国内外問わず一番需要とニーズのある、ピーク時間帯に新規増便なども全く問題なくなるでしょう。需要も多い羽田方面は、現在新幹線比でも航空機が断然有利です。名古屋までリニアモーターカーが将来出来ても、福岡一羽田便を大きく減らす程の状況には成りません。利便性が低下するのに加え、巨額の費用が必要になります。国と地方自治体の経済状態から考えると、今進めるべきではないプロジェクトと思います。
				もっとも有力視されている場所N61°Eは、海環境に悪影響が大であり賛成出来ません。他の場所と費用の面や交通アクセスをふくめて紙面で提案させていただきたいと思います。充分検討をお願いします。
				海上の汚染、空般のアクセス等、具体的に提出しなければ解らない。
				現空港の利便性も考慮に入れ(距離)、沖に新空港を早期に着工した方がよい。又、新宮への交通アクセスの整備も急務と思われる。
				アジアへ向けて開かれた玄関口とするためには、ぜひ必要と考えられます。資金面と交通アクセスを抜本的に検討する必要あり。
				抜本方案としては、この案しかないと思う。ただし、環境面やアクセス、現空港の跡地利用など、さらに詳細な検討が必要。
				アクセス問題と思う。5分が15分～20分なら、空港内での待ちを考えると、そんなに問題化する必要はないと思う。※(自宅からは、タクシーで現在2000円で行けますが・・・)
				賛成です。もう少し環境アセスを充分になされて反対派の人に理解させるべきです。私は志賀島奈多沖です。現在の博多駅→大博道地下鉄を直線で西戸崎迄延伸し、併せて自動車道も掘ってやれば、短時間でJRとの接続が出来ます。そして掘削した土をベルトコンベア(神戸、六甲山)埋立の例にならない、空港造成費に充てる方法だと大巾に安くなり、民活で削減可能。
				費用の予測が(見通し)甘いと思います。増設案との差が少ないので、その費用の少なさで本当にできるのか疑問です。資金調達のために税金投入、借金が増えるのは不安です。困ります。環境破壊やアクセスの不便さも解決できないと思います。
				・関空は海上空港までは橋が必要の為、暴風雨の時は不便で時として交通手段がとれなくなる。
				福岡は便利と言われているが、不便だと思う。
				反対。アジアと国内でこんな利便性の高いAIR-PORTはない。常に福岡市民が発言する意見、2011年新幹線が開通すればかなりの人が新幹線を利用するでしょう。福岡一鹿児島中央駅約120分、AIR便の利用が減少すれば鹿児島便も減るでしょう。鹿児島便がすぐ現減便しても焼け石に水でしょうが。
				海上空港は世界で作られている。安全性、騒音対策と影響を受けないので、海上空港が良いと思う。又、設置場所として、三苦・新宮沖がベストと思う。古賀インターに一番近く、道路接続が簡単と思う。物流施設も古賀インター周辺で大規模開発の話があり、古賀インター周辺に施設を作れば近く効果がある。
				・JR等中心部へのアプローチに時間がかかる。(北九州空港で体験)
				場所はいずれも遠くない。将来の発展の為には必要。
				市や県は公共工事欲しさに「何かなんでも新空港」という感じだが、大体福岡という街は他地域から海上空港へ降りて電車を乗り継いでまで来る街なのか？という疑問がある。そもそもなぜ中規模都市だった福岡がここまで発展できたかは①空港に近い②新幹線が延びた、ということ無しにはなかったことを忘れてはいけないと思う。
				今後も増加傾向で推移する入域者数の今後の利便性と自然環境との共存がポイントになる。
				新空港希望。自然環境を守りつつ、利便性も鉄道の整備に期待する。
				24時間稼働にする効果をあまり感じられない。アジアを向いた経済的期待はわかるが、アクセスの悪さと自然破壊が許容できない。博多駅から直通15分ぐらいのアクセスができるのであれば、新空港案でもよい。博多駅から30分以上かかる場合は、絶対反対。
				増設よりも予算が高く、なによりアクセスが不十分だと思う。あまり発着枠を増やすと他の空港の過疎化が進むと思う。
				関西空港と同じ環境となることとなるが、関西空港が塩害による維持補修に多大な費用を要している事を考えると、新空港も維持補修費が高額かかると考えられる。また公共交通機関の整備が必要となり、環境整備費用は莫大な金額を要する。福岡県の中心地である天神等の繁華街から離れた位置での新空港建設は、天神地区や博多駅周辺の衰退を引き起こす大きな要因となり、各市町村の中心市街地が衰退している状況と同様な現象を引き起こす。
				・当然利便性が悪くればわざわざ遠くの空港を利用する客は少なくなると 생각합니다。これまでも福岡空港を利用していた利用者も、北九州・佐賀空港等近くの空港に行くと思います。たとえ膨大な費用をかけてアクセス(鉄道・高速道路等)を整備しても現状より時間がかかるのは避けられず、また将来の利用客増も人口の減少・新幹線・高速バスなど交通の多様化等いろんな要素が考えられ、これまでのような一途な利用客増案はリスクが大きいと思います。膨大な経費をかけての新空港案はリスクが大きく反対です
				どちらでもかまわないが、早く着工完成できる方がよい。利便性は双方問題ない。
				長期的な需要増とあるが、本当にそこまで需要が増えるのか疑問である。一番の問題は利便性が悪くなることである。福岡空港の一番の売りが失われる。沖合空港はいいことばかりではなく、関西国際空港や中部国際空港のような状況になる恐れがある。(結局伊丹空港も名古屋空港も残っている)
				新空港による経済効果、利便性は県にとって大きな利益となると考えられるため賛成。
				安全性の観点からも新空港が良い。利便性も重要。
				乗りたい時間帯が混むと困る。場所は再検討する必要があるが、能力の大きい新空港は必要である。
				せっかく地下鉄を造って便利なのに、不便なところに造らないで欲しいのは、あきらかです。新空港を造ったら、国際線に乗る場合、私は、関空を利用します。新空港の場合、旅行など成り立たないと思います。福岡空港が、地方の一空港に地位を下げると 생각합니다。福岡空港の国際線は、つぶれると思います。更に、私は、国内線も利用せずに、新幹線を使うことになると思います。せっかく造った地下鉄が無駄になります。
				新空港は必要ない。福岡空港は九州の拠点空港である。新空港は福岡市内からならば、市内から空港まで許容できる範囲の移動時間であるが、他の地域からは遠くなる。さらに交通手段も現在の空港からすると格段に悪くなる。福岡市内のみの視点でなく、九州の拠点空港はどうあるべきかという視点で福岡空港のありかたを考えるべき。
				アクセス、環境面、財源等々の観点からして、慎重な検討が必要と考えます。
				個人的にはマイナス面が多い気がする。交通アクセスの利便性が低下する。
				アクセス整備や空港建設費も含め、問題が多すぎる。
				不便になる可能性大。
				現在の交通利便性のメリットが無くなり、新空港には魅力が感じられない。
				又、海城生態の大きなダメージを与えることも考えられる。
				新空港案についてはおおむね賛成します。そのためには交通のアクセスを考えて行ってもらいたい。
				アジアゲートウェイとしては評価するが博多駅、小倉駅とのリニアモーターカー又は高津モノレールで結びアクセスを良くする事が絶対条件となる。
				反対。市内より遠くなり、利便性がなくなる。
				利便性(空港へのアクセス)、予算から見て賛成できない。
				「利便性」のところで博多駅からの所要時間が三苦ゾーンの場合で15～20分とあるが、交通機関は何を利用するという表示がなく(JRを利用ということなのだろう)分かりにくいし、「こんなに早く着くの？」という印象。故意、又はなんらかの意図をもって短く(早く)しているように感じたところですが・・・。
				地球環境が問題視される中での埋め立て問題や海上という点で安全性について不安がある。今の問題に逆行していると思い反対である。また、交通アクセスも不

意見分類				寄せられたご意見
				便になる為、空港建築以外にアクセス整備を考えると費用がかかりすぎる。
				交通の便がわるく費用もかかる。タクシーにのらねばならない。
				建設費用がかかること、が最大のデメリットなるもアクセスにしても他空港と比してもそれ程遠いわけではない。九州自動車道や鉄道とも近い。福岡市の将来の発展、アジアの大航空時代の到来を考えれば、このN61° E案が最も妥当ではないか。九州全体にとってもその利益は計り知れない。
				福岡の将来の発展のためには、新空港が良い。但し、自然環境の破壊を最小限に止めることができ、地下鉄や都市高速の延伸によるアクセスの確保が必要。
				新空港案もよい案とおもいが対費用効果など、現在の利便性を上回ることができないように思う。
				国際線のための移設などの検討が必要。出張等で良く利用するが移設すると時間等の観点で国内観光客の訪問等を考慮すると現実的ではない。
				地方都市にて24時間化は必要なし。世界一アクセスの良い環境を捨てる事はない。
				1. ドーナツ形の外になり都心から離れ不便です。
				3. 高齢化を考えるとアクセスが悪い。
				三苦地区を推選する。
				(1)交通アクセスが良い(都市高が近くである)
				(2)地震もさけられるか？
				(3)騒音防止対策費は少なくすむ。
				確かに新空港を造れば、狭さ・騒音といったマイナス点は一気に解決できるが、不便になり、新宮沖に造ったら、北九州空港の存在意義も考えなくてはならない。まして事業費が推定額より大きく上がる可能性を否めない。
				反対。多額の資金を要するのと利便性が悪く反対致します。
				福岡空港に関しては、他県の人から「便利で助かる」との話を聞く事が多く、今の場所から移設するのはどうかと思うので、現状+増設に賛成です。
				現在の空港より利便性が高いならば賛成。地下鉄などのアクセスが良い現在の空港の方が便利なのでは？
				アクセスは新宮沖でも不便。JR、西鉄が乗入れる保証は無い。
				利便性が悪い。
				宗像に居住していることから以前は福岡空港を利用していましたが、新北ができてから車で空港まで行くようになりました。なぜなら駐車料金が安いことと、早朝・深夜便を利用すると運賃が安く経済的であるから。
				関西空港なども海上空港で24時間空港となっているが、交通の利便性も悪く、需要も24時間あるのではないので福岡において24時間空港を作って、どれほどの効果があるのか不透明である。
				北九州空港を見るかぎり、利便性は低下したように思う。現在の福岡空港の利便性をうしなう可能性がある。
				余分な費用で利便性も悪くなるはず。
				空港まで地下鉄をのばしてほしい。(JRでも良い)バスは遅れたりする為。
				一部事業者の利権や既得権益で作る時代ではなからう。福岡空港は、我が国で最も利便性にすぐれた空港。北九州新空港と同じ轍を踏むにあたらぬ。
				新空港は需要がへり、利便性がなくなる。新空港になったら、個人的には国内線での利用はしない。新幹線にする。
				個人的には反対です。
				まだできてもない所に対して、交通アクセスなど、具体的な数値で示されているのが理解できない。空港が完成しても周囲の道路や鉄道がそれだけ(現空港と比べ不便さを感じない程度)に整備されるまで、果たして何年かかるのでしょうか？
				良いと思うが、関連の誘導道路及び環境整備(特に森林、海岸線)に配慮の事。
				市の中心部にあり便利なので今の位置が一番よい。
				市内からの空港へのアクセスは非常に良い。発着の将来予想に概ね対応可能であるのなら新空港は必要ない。
				問題は、唯一工費。但し、現在の飛行場は、福岡でも博多駅やインターに近く、十分再開発可能。次にアクセス、鉄道整備と高速道路は不可欠。
				さらに全国的にも空港から市中心部までの利便性においても福岡は他県よりアクセスの便利さがほこりともいえるので、新空港案はあんまり考えられませんか？
				絶対ムリ。
				現空港は今の場所にあつてこそ今の需要であり、不便になれば需要は減少する。
				アクセス手段についてあまり説明がなかった。たとえば新交通システムなどは考えていないのか。
				海上空港は新設計であるため、24時間化、現空港の短所を解消できるが、横風対策、博多・天神からの距離、アクセス、埋立による漁業への影響、環境面への影響が大きい。また、投資も非常に大きく、財源、現空港の跡地利用などメリットは少なく課題が大きい。
				冬季の玄海の波が心配であるが、交通アクセス等を考えれば、三苦・新宮案がよい。博多駅(直通で)、高速道との交通網を。
				新空港については、三苦・新宮ゾーンが有力視されているが、各種補償や生活・自然環境への取組が最も重要であろう。更に交通アクセスの具体案も示して欲しい。
				現在のキャパを考えると、新空港は魅力的であるが、現在のアクセスの良さを捨てるのはもったいない。日本一都心へのアクセスが良いというのは、最高の売りだと思ふ。
				・志賀島ゾーンは、そちらにお住まいの人たちの生活道路を使用することになり、時間もかかりそうです。
				又、新空港へのアクセスの具体的な案、事業費の捻出はどこからか？
				・世界でもっとも便利な空港ではなくなる。
				志賀島ゾーンも三苦ゾーンも利便性が悪すぎます。(殆ど北九州に近い)
				地方からの交通機関が時間的に遠くなり、三苦干潟などへの影響が懸念される。
				北九州空港も佐賀空港も見込みを満足する結果にならなかった。福岡空港の良さは街からのアクセスの良さなので、遠くなればなるほどそれ程魅力は減少。国内線は集客が難しい。
				新空港に対するアクセス(道路や鉄道)は考慮されていない。
				空港までの利便性が悪くなりすぎますので反対です。
				利用も減少し、発着回数も減少し、新空港建設の意味がなくなります。
				将来の課題としても実現は大変ムツカシイ。
				空港とアクセスに膨大な費用がかかり、県・市で負担できるか。旅客はアクセスに相当時間がかかり、東京便など大幅減となろう。
				国内線は伸び悩み、国際線は米・欧はムリ。東南アジアの増は100万レベルでないか。新空港は過大設備のおそれ。
				「不要」……一般市民を含めて現状を変えろとは誰も言っていない。もうけるのは工事関係者だけである。福岡がさびれていく。空港が市街地にあるという利点をもっとPRすべきである。
				現在の位置は、大変便利であり、このまま今の場所にして欲しい。
				利便性に欠けている。都心から郊外へ移る場合、利用者の立場にそって行うべきである。
				福岡市の財力を考えると費用がかかり過ぎである。それにもまして交通網を新たに作る費用はどこから出すのか疑問である。関西国際空港のようになっても困る。
				安全性を考えると、こちらの案がいいが、利便や費用がかかりすぎて税金投入されるのは困る。
				他地域での新空港建設において利便性等を考えた結果、思った以上の成果があるとは思えず、新空港についてはインフラの整備等が問題となり、経費の拡大を伴うと思った。新設の場合でも福岡市内という形態が望ましい。
				反対です。博多より遠い。莫大な金がかかるし、環境破壊で問題発生する。
				どちらも遠くなり反対。
				東側300mの滑走路増設がよい。
				利便性、経費考えると？
				対応策を実施すると空港能力や利便性は向上するのとでも喜ばしいが、自然への影響が心配。もっと沖に出すなどを検討してはどうか？
				福岡県の中心地である天神や中州等の繁華街から離れた海の中に建設する事は、中心地の衰退を招く事に成ると共に、周辺市町村の活性化に大きく響くと共に、他県からの利用者のアクセスにも大きく影響を与える。飛行機の離発着時に影響を与える風の問題・海水による空港施設の塩害の問題・アクセス機関の整備費の問題等総合的に考えても内陸地にあるべきである。関西空港の評判が悪い事や維持管理費に莫大な費用が入っている事等、悪い見本があるのになぜ？
				新空港建設のコストは約9000億円となっているが本当に検討しているのか？ 関西空港では第二滑走路まで入れて総額約4兆円だ 人工島、埋め立て地空港の失敗は 北九州、佐賀、長崎などいい例だ あらたに利便性の高い場所をすててへき地に空港移転したため地域経済が縮小した例が日本にたくさんあることを移転推進派は知るべきだ

意見分類				寄せられたご意見
				金がかかりすぎるし、アクセスも大変になる。又、自然環境にも悪いと思う。
				遠すぎ。不便。埋め立て地はこわい。
				海の中道あたりは道路もよく混みますし、何より遠すぎです。北九州空港もあるのに、北に行く必要はないと思います。
				24時間利用するほど、人の出入りがあるのかわかりませし、最初のうちは珍しさもあり、にぎやかになるかもしれませんが、中心部から遠い分、時間のロスができるので、使いにくくなります。地球にもやさしくエコな空港を希望します。無理して借金を作ることもないと思います。
				アクセスが不便なので、新空港は避けたほうがよいと思います。
				アクセスは不便になるし、公共事業費は莫大になり、将来に借金をつまわずだけである。
				遠くなると利用しにくい。
				利便性以外を考えると、すべて移転したほうがいいのはわかりますが、利用する者としては、利便性が最も重要です。ご理解下さい。
				まず計画があって、それに無理に理由付けをしたとは思えない。
				第1に「新空港移転により旅客需要が3%減」とありますが、私の会社では年間約1000回航空機を利用していますが、その内の7割が静岡以西への出張です。この7割が新空港への移転に伴い新幹線に移行します。当社でこの状況ですので、3%で済むという理由がわかりません。空港へのアクセスは相手方空港も含めて考えないと意味がない。
				市街地からの距離の近さが決めてではなかろうか。
				むだ。環境破壊、交通の便も悪い。
				初期投資が多く現実味がない。
				北九州空港もわざわざ海の中に作ったが、アクセスが悪く24時間の意味があまりない。一度北九州空港を利用して見たがやめた。福岡空港が便利。
				市内とのアクセスを特に考えてほしい。
				国内線の飽和状態は理解出来るが、国際線の減少状態を思えば新空港は全く必要ない。利便性等考えると、こんな便利な空港を移すなど、とんでもない。
				むしろ自然環境や利便性、資金面において懸念材料が多すぎる。市民のためとは思えない。
				市内から遠くなると不便で。
				都心より遠く、しかも不便な処へ持って行く必要はない。多額な費用を掛ける必要はない。
				安全性、乗り継ぎ、24時間はいいと思うが、現在に比べてアクセスが悪い。
				市街からの距離に問題あり。
				福岡市街への交通手段(方法、新道路建設?所要時間、費用)の説明皆無。
				建設費用、借金返済の期間、誰が負担するのか、等々の説明無し。
				反対です。(場所もそうですが)、アクセスが悪くなる上に、お金も莫大な金額がかかります。佐賀に空港がありますが、今迄は利用したことないですが、福岡空港が移転するなら佐賀空港利用を考えます。
				アクセス利便が悪くなる。中央リニアが開通すると、東京便も減便となるのではないかな。
				アクセス利便性において、田利より十分に福岡空港の良さは有名。“現状増設”案に賛成。
				何より費用がかかりすぎる。利便性も悪くなる。
				また、アクセス道路づくり、漁業補償など、更なる費用がかかる。将来の子供たちに負担を残すべきではない。
				・アクセスが悪くなるので不便。
				需給・環境・安全性に関しては、良いと思われるが、空港までの交通アクセスに問題がある。市(天神地区)と空港アクセスに関して、高速船の使用を考えて見るのも良いと思われる。
				現在の空港からあまり離れていない所で利便性もそう悪くない。将来の事を考え、国際的に見ても利用価値の多い立派なものを造るのも正道である。
				不要である。市街地近接の利便性をすてるべきでない。
				関空の状況も鑑み、航空会社の新幹線との競合も考え、国内航空会社の経営をささえなければ、便数減により自治体の思惑する絵柄は描けない。
				・アクセス対策として、人工島経由の都市高、鉄道(JR)を建設すれば、ロスタイムは微々たるもの。
				工期が長いこと、アクセスが整うまでまた時間が長いことがデメリットと思います。
				現空港の長所＝新空港の問題点は①大きな事業費②交通アクセスの2点です。
				①増設案の借地料、環境対策費を考えるとある程度の初期投資もやむをえない。
				現空港の長所＝新空港の問題点は①大きな事業費②交通アクセスの2点です。
				②新空港までは博多駅から15分との事で交通アクセス問題はクリアする その他 騒音問題、都心の高さ問題等々の現空港の問題は新空港しか解決できません。
				利便性をもっと考慮した場所にしてほしい。
				新空港となると、大阪伊丹便 関西便 名古屋便 中部便 鹿児島便は廃止され、一日約100回の離発着が減少すると思われる。新空港を建設したが、減便したのではメリットは無いと思う。 空港へのアクセス時間には無理がある。時速60KMで算出しているようであるが、その半分の速度で40分以上は必要と思われる。 鉄道のアクセス建設は採算面で現実性がない。道路系のアクセスのみとなる。
				新空港までのアクセスを考えると移動時間がかかりそうでロス時間もありそうです。
				遠い。
				日本一アクセスが良い空港を移転させるのは反対。どこに移転しても不便である。
				とっても良い事だと思います。少し位遠くても郊外が良いと思います。
				交通網の整備(利便性)
				不便になる気がする。
				アクセスを考えて将来の展望として新空港の建設は十分考えられる。
				・家から遠くなる。
				私には不便です。
				遠すぎて利用しにくい。出来るころには死んでいて利用しない。
				新しく空港ができると、不便になるのでこのままで良いのでは。
				将来の発着回数が増えるのであれば新空港建設の方が良いと思います。但し、空港アクセスをしっかり整備して欲しいです。例えば鉄道、駐車場面等。
				遠いから。
				現空港は便利すぎるくらいの距離にあるので、新しい土地に移動というのは他の地方と比べるとありなのかもしれないとは思いますが。
				ダメ。アクセスが悪くなる。
				①アクセスが不便になる。(自宅からの距離及び天神や博多までの距離)
				②24時間使用できるのはよいが、早朝や深夜の場合自宅に帰る公共交通機関の利用不可なのは？
				上記の通り、新空港案に大反対です。セントレアなど郊外の例をあげているスタッフもいましたが、セントレアも千歳も遠く不便極まりないです。関空は海上にあり、車で空港まで行く際、キリの心配があります。空港は浮体構造ですか？いろいろと気になります。
				新たに土地を開拓して空港を作る事に対して課題がたくさんあるのではないのでしょうか。又現在いくつかの案が出されていますが、交通の利便性が現空港に比べますと少し不安が残るのであろうかと思っています。
				遠くてアクセスが悪いと思われるので反対。
				・アクセスの問題
				都心迄のアクセス、鉄道・道路整備に関する財源、更には新宮沖の環境汚染に影響有り。
				やはり、投資額が大きいこと、これから海を埋め立ててまで、新空港を作る必要性を感じません。(環境や漁業権など)
				遠くなるので、空港の利用を控えることになると思います。
				交通便を改善していただければ問題ないです。
				将来の増設と対応できるのは良いが、9000億超の支出は、上記同様、費用効果の面で疑問が残る。福岡の特徴である空港と都心まで近いというメリットがなくなり、観光等にもダメージがあるのでは。
				交通のアクセス対策に多大な事業費が見込まれるが、その費用の捻出はどのようにするのですか。
				・交通アクセスが不便。
				(自宅からの)交通の便が悪くなりそう？

意見分類				寄せられたご意見
				遠いけれども道路の設備がされれば私はいいと思います。
				24H運行は魅力的だが、アクセスの向上が必須と思われる。
				距離的に遠方すぎる。
				こちらの方が良いのだが、利便性(鉄道)などの整備が必要になる。
				遠い。又、費用が高い。(交通の便悪い)
				現在の利便性を考えると、既存の空港増設の方が観光等の見地からみてもメリットがあるとする。
				但し、交通アクセスに関しては特に考慮してもらわないと困る。
				【反対】新宮に移ると利便性が悪い。県南の人のことも考えてほしい。
				・遠くなると、ITM、KIX便がさらに減便になるのではないかと。NGO便ももしかしてなくなる？(JALは既になくなるが)
				利便性が損なわれることへの懸念が大きい。
				又、交通渋滞などのデメリットも考えられる。
				少なくとも「百年の計」の上に考えるべきだろうが、単純にこちらが望ましいとは言いきれず、国家戦略、利便性を優先しての検討が望まれる。
				アクセスの問題がよければ、新空港になってもよいと思いますが、なるべく現在の場所がよい。
				交通アクセスの点で不安が残る。財政面については、長期的に見れば問題ない。
				アクセスが便利にしてほしい・・・
				駐車場が地方から出て来て搭乗する場合にもっと駐車場(国内・国外)の明白化をたのみます。(空港入口に)
				利便性にとぼしい。
				不便になるけど音など住民のことを考えるとこっちのほうがいいかもしれないと思う。
				近所に住んでいるので、やっぱり利便性を考えると…今の場所のままがよい。
				空港までの交通便が充実すればよいと思う。
				反対です！交通的にも利用するには不便です。
				新空港を作っても、名古屋、関空に比べては近い。
				県南からの利便性にかける。
				利便性が悪い。鳥栖に作るべき。
				新たに道路・鉄道をつくらなくちゃいけない。
				安全面から見たらいいと思うのですが、アクセス利便性が今イチだし、海をうめたてるのもどうかと思います。
				市街地からアクセスが悪い
				場所が遠く利用しにくいと思います。
				費用、アクセス、天候を考えると無理
				新空港が出来るのであれば交通の手段便利にしてほしいです。今が、車で行けてとても便利に思っているのに。騒音等がなくなるのは(今の空港の住民にとって)いいのかな～
				いちばん問題である建設費用をいかに抑えるかであつた、変わってくるかもしれないが、経済発展の場所でもあることを考えると、ビジネスマン等のためにも交通アクセスを重視してほしい。
				現在の居住地から遠くなるのは困る(久留米)
				遠すぎる。
				夜間飛行ができる。
				24時間運行出来る。
				都心より遠いけど、バスなどで郵送可能。
				新たに作るより、増設と近県活用がいいと思うし遠くなるので、使いにくくなります。
				新空港になると遠くなるような気がする。
				交通の便が悪くなる。
				遠い。
				新空港をつくとすると、交通アクセスをもっと検討が必要と思う。
				福岡空港の魅力はアクセス利便性だ。それがうしなわれると、他の九州の空港と変わらなくなるのではないだろうか。
				現在、いくつかの案が挙げられておりますが、現在の空港に比べますと交通の不便さなどが、今後の課題ではないでしょうか。
				アクセスが今一つ不便。
				空港までの時間が今までより長くなるようになるので困ります。
				絶対反対です。交通の便が悪いの一点のみ。
				地のりが一番です。佐賀空港や北九州空港の様に、？×？△○とならない様に検討して下さい。
				若い人達は長い目で見て意見を言えますが年寄りは今です。
				まだ出来てないのでわからない。でも交通の便利な方がいいかな。今までの様に直行便があると新空港でもいいと思う。
				配置に関しては賛成できない。税金を使ってまで新空港を作る必要がない。佐賀空港みたいにアクセスが非常に悪く、使い勝手がよくないため反対である。
				あまり空港を利用することはないのですが、なんでも新しいものができて近代的になれば利用者の人にとってこんなありがたいことはないでしょう。大賛成です。
				利便性が(現空港の)失われてしまう気がする。(名古屋など遠すぎて不便)
				地下鉄との連携等、土建業向けの大事業にしか見えない。
				現在の場所を移してまでは必要ないと思います。(伊丹空港と関空と神戸空港、いずれも30～40分の距離ですが、使うのは伊丹がほとんどのため同様のことが言えると思います)よって増便であれば、安い費用ででき、且つ便利のいい現在の場所がいいです。
				JRだけでなく、自家用車のaccessも考慮してほしい。
				海を埋め立てるとなれば、相当な環境への悪影響が予想される。また、アクセスも不便になり、新幹線との競争を考えれば、航空会社には不利となろう。
				アクセスが長くなり不便さきまらない。関空・中部・神戸のように中途半端な海上空港はいらない。福岡空港のアクセスの良さを失い、航空機の競争力が欠けてしまう。
				運用時間についてはとてもいいと思うが、空港までのアクセスに少し難があると思う。
				新空港と箱ばかり建ててもそこまでのアクセスが悪ければ新空港としての意味は無し！！関空にしても最悪じゃないですか。
				空港までのアクセスを考慮した建設をしないといけないと考える。
				新空港まで線路を引くのが必須。
				建設に当たって市民に金銭的な負担になることだけはやめてほしい。住民税が上がるとか・・・
				絶対に反対。不便、不用。
				環境問題に配慮すると、開発には反対。
				利便性が悪くなる。又、費用もかかるのでやめた方がよい。
				そんな金があるなら佐賀空港を活用したらどうか。
				発着回数もそれほど増えることもなく、費用や環境、利便性も悪くなるので、新空港案には反対です。
				今ある空港は街中にあり、交通が大変便利。新しい空港は必要ないと思う。
				新空港後のアクセス、跡地利用の仕方
				関空や中部の例でも伊丹、小牧は廃止できないではないか。アクセスが悪くなれば利用者も減る。結局過大な需要予測になる。
				漁業権の問題、アクセスの問題等々推進するんは難関が山積していると思う。
				また前提条件ばかりで恐縮ですが、新空港にした場合、需要がどのように変化するか考えることが必要です。私見としては、明らかに需要が減少します。大都市の空港として最も利便性が高い空港と考えますが、それがなくなると経済効果にも影響が出ます。具体例では、福岡⇔関西は新空港案の場合、大幅に搭乗率が減少します。
				よって個人的な意見として新空港案は論外です。
				新空港が出来て、能力がupすることは理解できるが、どこのairlineのどの便が入ってくるかによって利便性は変わる。

意見分類				寄せられたご意見
				空港までのアクセスに時間がかかり、交通費増にもなり利用者の負担が増える。24時間利用可能というが、関西空港や新北九州空港を見ても24時間利用の必要性があるのか疑問。貨物便等で24時間利用するなら、新北九州空港を利用すれば良い。旅客でも24時間利用が必要なら福岡市内と新北九州空港との交通インフラを整備する方が現実的。新空港までに要するアクセス時間が中心部から30分以内で、交通費も300円以内であれば選択肢には上がるが、それ以上になるなら現空港拡張案しかない。 外国へ移動出来る利便性や乗継することでの経済効果、そして自然への配慮ができれば新空港建設も良いと思います。 交通アクセス整備にも多大な費用がかかる。新空港整備も含めて一体誰が負担するのか。 ・利便性が悪い。 遠くて不便。 費用もかかり、都心への時間もかかるようになりますが、住む人にとってはこちらの方が良いと思います。都心まで30分以内なら時間的にも容認の範囲内です。但し、貨物の運搬など発着回数が増え、取扱量も増えれば、そこまでの交通(道路など)整備に多大な費用がかかるし、海上となれば、自然環境への配慮に相当な負担が発生することが今後大きな課題になると思います。(空港がある限り永久に) アクセスに課題が残り、現福岡空港を残すなら、関西空港と同じになる。市内に近いのが福岡空港のメリット。 現空港が全国的にも都市部からのアクセスが良く、現空港を原点に利用した方が良い。 空港へのアクセスについて明確でないし、不便になる。(時間がかかる) 新空港案には、アクセスが悪くなること(都心部からのタクシー利用客のことなどは資料にもない)という絶対に容認できないデメリットがあります。 アクセスに時間がかかりすぎるため不要。 また環境にも問題有。 反対です。日本一便利な空港の代替にはなり得ない。 福岡・北九州、間は現在でも混雑し時間が掛かります、空港が出来れば一層混雑する。タクシー利用は料金面で大変だ。貨物輸送が日本で4番目でも2%では話にならない、 資源の枯渇、温暖化に世界中が取り組む中で、利用者から遠距離、24時間フル稼働可能な空港は未来に残すべき必要な施設とは思えない。 冬期の問題、アクセス等の問題がクリアされれば、新空港の方が可と考えます。 新たな環境への影響、問題発生に対する不安、費用増大の問題、利便性の問題等課題が大きすぎる。 地元の公共事業を増やし経済を活性化させるというメリットはあると思うが、現在の空港が持っている利便性を大きく失わせる者であり、賛成できない。また、今後の石油価格の変動、経済状況、日本の人口変動等を考慮すると、国内線の将来需要が大幅に延びるとは考えにくいので、新空港を作るほどの処理容量の増加は不要と考える。 アクセス交通の整備がすすめば利便性はさほど問題にはならなくなると思う。 以下の四点から新空港案はいは反対である。①広島空港、鹿児島空港、名古屋空港等、国内線で見た場合、移転で格段に競争力が落ちている空港があり、住民にとって不便となっている現状がある。また、利用者数も、激減し、結果、大幅な赤字となっている。⇒JR九州が最寄り駅から、アクセス鉄道が建設されるのを前提としているようだが、JR西日本が広島空港アクセスを拒否した例もある。私は、鉄道ができなければ、新空港は使わないと思う。 アクセスの詳細が無い。 現在よりアクセスが不便になるのに案があること自体不思議。 新たなアクセス交通が必要で不便を感じる。 巨額の投資が必要であり非現実的である。しかも、漁業補償費とアクセス用地費を除けば、ほとんどが工事費であり、これに伴う環境負荷・破壊も計り知れない。増設案との比較において、アクセス距離が伸びることによるデメリット(ランニングコスト増、環境負荷増等)を定量化していただきたい(人と貨物の輸送コスト増加、福岡市東部の交通渋滞増加、これらに伴うCO2排出量の増加等)。埋立地特有の地盤沈下、玄界灘の荒波・海流による浸食、塩害、地球温暖化による海面水位上昇等が心配される(将来多額の維持費・追加工事等が発生するのではないか)。玄界灘の強風下での離着陸に不安はないか。 考慮した上で海上に空港を移転するのには反対です。アクセスも不便になるし、自然環境にも問題。予算も含めてもつと頭の良い人達が意見を交換し、より良いものにしていただく。これについては新空港も反対ではありません。 ・博多駅15分は便利であり、現空港に準ずる。 利便性が悪くなり反対。 アクセスが今より大幅に悪化することが、さらに市民の理解が得られないと考える。 九州の新空港を考えた時、アクセスに力を入れて欲しい。 利便性も悪い。新空港には反対である。 博多駅から15分の距離は不便でない。 関空や成田とちがいが全然便利。大阪、羽田よりも便利であり賛成。 不便になると利用者減少も考える必要があると考える。 埋立地を使用することで、予算がかかる。また中心地より離れることで航空機需要の低下を招く。 決して中心部への距離(時間)は他の国内空港に比べても欠点とはならない。 且つ、完全自前の物を持つべきである。 アクセス利便性の低下に難があると思います。 新空港案がこの事業の本命だと思うが、極めて誘導的な表現を感じる。特に駅へのアクセス、環境負荷、海上風などのマイナス要因等を閑視しているようにも思える。 案は理解するが、福岡空港の利便性日本一なので、そこをどうカバーするかが問題。 今から人口減少が見越されるのに、多額の費用かけて作る必要はない。私宅から新空港まで行くのにとっても時間を要することにも反対です。 事業費に交通アクセス(道路・鉄道等)整備が含まれているかの表示と別であれば、どの程度の事業費が見込まれるかを提示すれば良いが、事業費の見積りが大ざっぱすぎる。 ・空港建設に伴うインフラ、アクセスの整理等。全体的に街づくりに寄与する。 現時点の課題は解決できるかもしれないが、不便であるという点は非常に大きいデメリットをかかえていると思われます。更に資金も多くかかる、赤字をかかえた福岡の財政状況に拍車をかけるのではないかと不安です。 以下の疑問を感じるのて反対 ②新空港は九州のハブ空港とはならない。都心から離れると、特に名古屋・関西方面は航空機利用から新幹線にシフトが進み、航空機は減便・撤退も考えられ、九州のハブ空港の地位が薄れる。関西・中部便が減便撤退となれば国際線乗継が不便になるので。九州の福岡以外の空港からソウル便が出ているのでわざわざ福岡空港を利用しなくても良くなる。ますます、利用者が減る。新空港が出来れば結果として、現在の発着数も確保できない様になる。利用者からすれば、空港が遠くになり、便数は減り、建設費の借金だけ残るといった悲劇が待っている。 絶対に反対！ 将来の需要というが、市内から離れて需要は現在より確実に減ると思う。現実に関空もセントレアでさえ利用者が減って減便になっている。現在の福岡空港も伊丹や小牧のように残していたら、利用者は現空港を使うし、現空港が無くなれば、名古屋までは新幹線に変わるだけで、新空港利用者はどのみち減少していく事が明らかだと思う。関空、セントレアとお手本があるのだから、福岡は違うなどという幻想は抱くべきでない。建設事業で出来る上がるまでは一時経済効果があっても、将来的には負担が重過ぎる。韓国、香港に匹敵する規模のハブ空港であれば、作る価値はあると思う。 志賀島ゾーンと三苦ゾーンのどちらを採用しても、博多駅からのアクセスが悪く、利便性に疑問があります。 アクセスが悪すぎる。 24時間は必要ない。 空港までのアクセスについて何も述べられていない。 都市へのアクセス、特に九州内への移動を考慮すると新空港位置は九州観光にマイナスをおよぼす。 発着回数が限界にきた、どうするかで始まったようで、それが大きな判断材料となっているようだが、日本におけるハブ空港問題、アジアとの関係、現空港の騒音で住民に迷惑かけている事の解決をしようと思うと海上空港は解決策として当然。現空港の利便性と同じ条件で選定された場所は適。 第一の問題は、アクセス。天神からの鉄道の計画を早くすすめてほしい。 賛成ではあるが、空港へのアクセスを同時に計画に上げて空港案に盛り込む必要があるのでは。 どちらの場所にしる遠くなり不便です。 先日新聞で、実は路線廃止や燃料値上がりの為、発着回数が減っているというのを見ました。新空港に税金を使う必要はありません。 利用者にとってはアクセス利便性が低下、初期投資が多額となり、資金調達をどうするのか(=日本はこれから人口減社会となり、税金も期待できない。もうこれ以上

意見分類				寄せられたご意見
				借金を後世に残さないでほしい)など問題が多く、魅力を感じない案である。需要予測にも未だに疑問が残る。燃料高騰の影響や高齢化、経済の停滞が予測されるのに、どうして発着回数が増えるのか？行政の予測はあてにならないので、民間リサーチ会社等にも需要予測をしてもらうなど、幅広い視点からもう一度早急に見直す必要があると考える。
				新空港を作ると県東部に居住する人からは利便性が増し、佐賀県民は佐賀空港を利用する様になるだろうが・・・(近隣空港との連携が図れるがこれでは意味がない)
				アクセスが不便になるので、国内線旅客は新幹線を利用するようになる。国際線もソウルにある空港(インチョン)と競合するので旅客増加は期待できない。
				新空港は交通の便が悪く、利便性に欠けるため反対です。24時間飛行機が飛んでいる状況は本当に必要だろうか？環境にももっと目を向けるべき。
				新空港については、環境問題と建設費用の問題が大きいと思う。次に、利便性が大きく低下すると思う。都市高速の延伸などをして、利便性を図るとしても、空港建設費の他に、交通整備の為に費用がさらに掛かる。仮に都市高速などを延伸したとしても、現在でも、空港まで、福岡市南区から30分から40分かかり、新空港だと更に時間が掛かるのではないのか？公共交通機関を利用すると現在でも一時間程度掛かる。それが東区になると、どれ位時間が掛かるのか？
				場所的には不便。
				空港までのアクセスに関しては、交通機関の待ち時間も含めて考える必要がある。例えば、5分に1本で10分かかれば平均12.5分であるのに対し、20分に1本で10分かかれば、平均20分かかると考えられる。新宮までの電車とそこからのアクセスについて何も書かれていない。乗り換えの時間なども当然考慮されてしかるべき。
				24時間利用出来るのが最大のメリットと思うが、早朝・深夜の利用となると、アクセスの手段、宿泊施設の充実が不可避。この利用率が高くなるか？新しい町づくりの必要性は何か分からない。
				利便性を考えても現空港より良い方向になることは考えられない。しかも、自然環境への対策や漁業補償等の観点からも、現在の試算である9200億円では、到底済まないのではないだろうか。
				処理量は増えるけど、現状より利便性が悪くなる。
				期間・事業費が多く要し、必要ないと思う。
				福岡市内からのアクセスの遠さが利便性を失わせるデメリットとしては大きい。よく利用する人にはこの点は大きな負担になる。
				不便になる。
				遠すぎる。便利が悪い。
				新空港へのアクセス整備
				反対。博多駅から遠いのでもいいままでよい。
				駅からのアクセスはバスなどでカバーできるのでは？
				交通機関が不便である。
				多額な費用、自然環境のことを考えると、もう少し内容を考えるべきだと思います。
				地下鉄
				都市高が志賀島まで作らないとならない。
				絶対に反対です！！！！たっくさんのお金(税金)を使ってわざわざ造る必要がありません。アクセスの為にもしっかりお金がいることと思います。そのあたりの検討が不十分です。
				それに今の空港よりも行くのに時間がかかりとても不便です。
				①新空港へのアクセスは、JRor地下or高速1号線の延伸で対処できる。アクセス時間は、天神or博多駅から30分から40分以内に、例(新千歳空港)。現空港の跡地利用は、イベント会場など？
				滑走路増設案のメリットである現在の高いアクセス利便性に対して、新空港案が既存の交通インフラにバス等で補完のみで対処するのか、あるいは都市高、地下鉄、西鉄、JR等の延伸など最終的にどの程度まで整備されるのか、疑問に感じました。北九州空港が周辺地域のみ利用になっている原因の1つではないかと思えるから。現段階で広域的な都市計画の検討、事業費の検討はされているのですか？
				24時間利用可能であっても、利用者の利便を考えると、深夜の利用はほとんどないと思われる。
				現空港の最高のメリットである「主要駅に近い」がなくなり、デメリットの方が大きいと思われる。
				・博多駅から遠くなって不便になると思われる。
				国や自治体の財政状況を考えればばかげている。さらに福岡空港のアクセスのよさは都市機能として重要。ありえない。
				今の便利な場所がよいので反対。
				反対。自然破壊、アクセスなし。
				現空港の利便性はすてがたく、東京(羽田・成田)のように2空港での国内・海外便を別々に運行すれば、新空港の費用も安くなるのでは？
				利便性が良くなる。
				またウインドカバレージも(この単語の意味を初めて知りました)劣っており、利便性も良くありません。
				2つの新空港案を比較すると、費用面、利便性の面から「三苦・新宮ゾーン」の方に手が挙がると思います。
				新空港案の方が将来性が高いのはよく分かる。24時間オープン空港となり、国際線の供給や自由度は増すであろう。この点はとても評価できる。ただ、やはりアクセスの悪さがネックに感じる。地下鉄やその他の鉄道などの交通施設がきちんと整備され、現空港と同程度のアクセス内容になり得るのであれば、断然こちらの方がいい案だと思う。とても難しいとは思いますが・・・
				交通の便が悪くなるので、空港に行くまでの交通費のことを考えると福岡県よりも新北九州空港を利用すると思う。
				イナカである場所につくるので、交通の便がわるくなり、騒音の問題点もでてくるので少し心配である。
				アクセス時間が現空港より長くなるが、24時間利用は魅力的だと思う。
				交通アクセス、事業の面で良いものと思うけれど、個人的には反対です。
				新空港がつくられて、JRなどの交通の便が良くなったとしても、利用者はやはり福岡空港を選ぶと思います。乗り換えやバスのことを考えると、市街地に近くて、地下鉄からつながっている福岡空港の方が魅力的です。
				北九州市から近くなるのは良いが現在の交通の便にやや不安がある。
				将来のことを考えたら、時間もお金もかかるけど、さらに多くの人が利用しやすくなると思うし、新空港までのアクセス方法を増やすことで、福岡の中も活性化していくと思った。
				24時間利用可能であるので、国際利用価値は高まると思われる。アクセスの利便性が低下するのはいたしかねる。
				新空港案ではとにかく交通アクセスについてが一番の重要であると思う。これが設備されないかぎりはいくらいい空港を作っても利用者は減ってしまうと思う。
				莫大な費用がかかるし、環境問題などの影響も大きいので、あまり賛成できない。利便性が良くなるが、その分影響が大きすぎると思う。
				新宮沖なんかに空港を作ってもらっても、不便極まりない。新空港は絶対に反対です。
				費用がかなり過ぎます。空港そのものの建設費用だけでも莫大なものです。その上、アクセスなどのインフラの整備などを考えると更に費用が膨らむのは目に見えています。
				また、利便性が極端に悪くなることは明らかです。更には、これによって現空港が消滅することは考えられず、最終的には新空港と現空港が併用使用させることになると思います。
				利便性について甘いのではないかとと思われる。
				三苦・新宮ゾーンの案については、現在の空港の場所より、博多駅からは離れるものの電車などを乗り入れる事で、時間的には不自由ではないと思う。
				新空港案については、たしかに将来的には交通アクセスなどいろいろな面でいいと思うが、環境を学んでいる自分からすると、環境への問題とか福岡空港の今後が気になる。だから今の所は、のり気ではない。
				私は今まで以上に利用しないと思う。便利が悪くなるからです。
				絶対反対。将来的に必ず、やはりアクセスが悪い、となりそう。
				新空港になると、九州各地発の高速バスが空港を経由することが困難になり、またその他アクセスも低下するので、新幹線に客を奪われる路線が増える。そして「余裕ある発着回数」でなく「余剰なだけのムダに多い発着回数」となりうる。
				24時間の運用が出来ようになり、国際線の増便の出来GOODと思うが、市内からのアクセス問題、建設費用などがクリアできれば新空港案が良いと思う。
				関西や名古屋が良い例であるが、従来の空港の方が利便性が良く、新空港の採算性の問題も残る。立地としては現空港が良く、新構想は利便性に関して疑問も残る。

意見分類				寄せられたご意見
				経済状況に相等する必要性あり。もっと他の空港を利用できる様にアクセスすべき。24hrs、他の空港に任せても良いのでは。 埋め立てて新空港を作るのは税金の無駄使い。わざわざ不便な空港を作る必要なし！これから先、人口も減るのに現空港で充分。便利の良い現空港で対応する方がずっと良い。 新空港開設は反対する。費用の面、利便性の面からも検討に値しない。
				空港までのアクセス、新宮～津屋崎地区の漁業補償問題、騒音環境etcどうするんですか。 新しく作るとどうしても費用が多くなるし、博多駅から離れることで、利用者に不満が出ないかなあと思った。 現在のように天神や博多駅に直結する地下鉄や電車等の交通機関の乗り入れが絶対条件です。 空港への乗り入れが交通機関がバスのみでは、時間が計れず、渋滞の原因にもなり、それにより空港利用が避けられる結果となり、本末転倒です。 空港建設による特需の恩恵を受ける人たちの利益のための案とは思えません。どうしても新空港という話であれば、国際線のみを新空港にする案はどうでしょうか？ 志賀島は不便すぎます。 あんな遠い所どうしてするのですか。 市・県はそんなお金があるなら他の事に使って下さい。楽しい明るい街にするやうに。 交通アクセス(鉄道)の具体的案、費用が計上されていない。 航空需要予測(将来発着回数)の数値に疑問がある(そんなに増えるわけがない)ため、税金を使って多大な費用をかけてまで、新空港を設置し利便性を低下させる必要はないと思う。 必要ない。便利が悪い。 さらに交通が不便になる。 ・アクセス→悪化 反対 ・アクセスが悪い。 利用客の立場で言うとう利便性の低下は受け入れがたい。アクセス費用や時間、空港施設使用料も値上がりすることが予想される。建設費も非常に高く、財政への負担が大きい。新空港には反対である。 とても不便になり、気軽に飛行機を使う事もできず、アクセスも時間が定まらないバスやタクシーにたよらなくなり福岡の住民にとってはとてもコストリーです。 コスト、自然、時間、利便性にはマイナス。国外からの流入だけ？予想の問題となり、採用は考えられないでしょう。 新幹線の発達等、国内はこれ以上増えない。 空港までの時間・コストが上がるとより増えない。 不要。アクセス不便。 都心からの交通手段の説明があいまい。また、どのくらいの時間が掛かるのか？ 現在は1本(地下鉄)でスムーズに行ける為、年間5回程度福岡空港を利用してます。 また、博多駅から15～20分というのは本当か？現空港から博多駅でもそのくらいかかるのに、道路状況がよくわかっていないのではないのか？ 具体的な交通手段は？電車の最寄り駅はどこなのか？ 博多駅や福岡ICからの所要時間は予想よりはるかに短いが、そのために必要な鉄道整備・道路整備の事業費がどこにも明らかにされていない。これで増設案と比較させるのは新設に世論を導く悪意が感じられる。 立地条件的にも将来性を考えると初期投資は多少高価かもしれないが良いと思う。 新空港までのアクセス鉄道を増設して欲しい。 新空港迄の交通アクセスを充実させる。 アクセスが良いので、今のままがいいです。 将来を考えると新空港だと思うが、アクセス利便性について十分検討してもらいたい。 アクセス、環境破壊が心配です。 都心から離れているので、あまりよくない。 利便性を考えると不便。 上記のとおり、アクセスを考えた場合、加えて莫大な費用がかかる点で、絶対反対である。 交通不便。 東区その他の区は天神をはさんで対極にあるイメージがあるため、またその人口の比率から考えても遠くになってしまう気がする。 遠すぎて不便になりそうです。 べんりになるのであれば実げんしてほしい。 場所がかわると、空港まで遠くなるので便利が悪くなる。せっかく地下鉄の駅があり、地下鉄のみで行けるので今のままがいい。 アクセスも悪くなりそう。 市内から遠いので不便。 現在の場所を活用するのであればよいが、新しいエリアだと市内からの時間がかかりすぎる為、望ましくない。 アクセスがよくなるけど、安全や騒音問題などを考えたら海に新空港を作った方がいいと思います。 アクセスがあっても時間的に不便。 福岡空港のイメージとして「中心部より近い」。このことは他の都市と一番の違いではないのか？そのことを捨ててまで新空港にする利点が見えづかった。 費用は多くかかるし、場所がはなれるため、慣れるまでは不便に思うことがあると思います。 しかし、費用面で福岡が出せるのか？ ※昨今の社会情勢から考えると不況を打かいする公共工事として国が全額出してくれるのであれば良いでしょう。ただし、利便性を良くしなければいけない。 賛成。アクセス利便性は悪くなるが、将来的な福岡市、九州、アジアの玄関になるには海上空港案に賛成。 場所の問題を検討すべき。 住んでいる所からは遠くなるので個人的には反対です。 国内線と国際線が同じになるのは良いと思うけど、アクセス利便性を考えると、ちょっと不便かもしれない・・・。 姪浜居住者からすれば交通の便は現空港の方が良い。 遠くなるので困ります。 新空港案を開港する時点で博多駅・天神までのアクセスを充実してほしい。 最大の利点のアクセスが不便になれば利用客も減ると思います。私も利用者の一人ですが、他の代替手段を考えるといます。 今の空港が便利なので、かわらない方がいいかも。 現在の空港地が大変良いので、移転は必要なしと思います。 アクセス不便。 2032年以降のことを考えると新空港の方がいいと思えるが、利便性はすてがたいと思います。 新宮に作ると不便だと思います。 利便性が悪くなるのが心配。 反対(場所が遠い) 今まで通りでも不便さは感じないので新たに作る必要はないと思う。 賛成である。海を利用し、新しく空港ができれば、福岡の西区が百道地区の開発が成功したように、現空港の敷地の南、将来の利便を考えれば新しい空港ができた方がいいと思う。 地下鉄ものりかえで不便。絶対反対。 交通の不便でお金がかかりすぎのような。 ただ、交通の便が現時点では悪いので、交通網の整備の課題が・・・ 自宅からの利便性悪くなり、出張時も不便なのであまり賛成できない。 空港に行くまで遠すぎです。利用しなくなる。こちらにできたら北九州まで行ってから乗る！新空港絶対反対！！

意見分類				寄せられたご意見
				税金もかかるし、県外・九州以外の土地から見ると、人工島の方に移転をすると利便性から福岡の魅力が半減します。 サラリーマンには交通が不便(西区に住んでる)。 自然破壊につながり、アクセスが不便になるので反対です。 要望:アクセスしやすい工夫を料金も考えて。シャトルバスなど利用できたら。(主な所より、天神、博多、空港など) アクセスが悪いのではないかと心配している。 交通アクセス等が課題では。(新北九州空港の交通アクセスが悪いのでそういうふうになってほしくない) アクセスをよくして、整備して下さい。 遠い、不便、お金がかかる。 空港へのアクセス問題。 用地埋め立て、道路・電車、赤字になる可能性が大きいと思う。現在の空港のメリットは利便性のよさ。JR、地下鉄、バス、飛行機一移動がなめらか。それが失われるのは大きい。 今の方がアクセス便利なので反対。 その他、周辺道路もまだ整備されていなく渋滞も懸念されます。車以外の交通手段も必要。 新空港案も理解できないではないが、なぜ現在の空港の長所をそのまま生かしつつ将来まで繋ごうとしないのか理解できない。他の都道府県から来られた方のほとんどが空港のアクセスのよさを羨ましがられる。 ぜひ新空港案での建設が良いと思います。三苦・新宮ゾーン案が北九州方面にもアクセスが良く大空港をつくるには良いポイントだと思います。 又、無理して作っても利用しにくいし、いいことなし。 三苦・新宮ゾーン(案)でよい。費用が安く、交通アクセスが良いと思われるので。 又アクセス交通整備についてどの程度、議論と同意が得られているのでしょうか?これらは、建設期間に大きく影響してくるはず。 基本的には反対。理由は、①空港が遠くなる事。 新空港建設には反対。理由は、福岡空港は、地下鉄一本で行ける「都市空港」なのが美点なのだから、それを損なうようなことをすれば、利用者は減る一方だと思うから。現実には、大阪の伊丹空港と関西空港の例を見れば分かる。離島に空港を作っても利用者数は予測を下回り、減便しているのが現状。空港建設にかかる莫大な費用を考えると、都市から離れることで、人足が遠のき、利用者の減少に繋がり、採算が取れないのは目に見えている。空港は『テーマパーク』ではないのだから、利便性を第一に考えるのならば、新空港建設は適切ではない。地元建設業者がうま味を味わうために建設するのなら、税金の無駄使いなので辞めるべきだ。 ・利用者が新空港まで行くか?兄弟が長崎と鹿児島に住んでるが今までは福岡(博多)で買物をして大阪や名古屋へ行っていたが、JRで行くといっていました。新空港が出来たら、かえて今までより搭乗客がへると思います。(駅から遠いから) 建築位置によってはアクセスの思いきった建設が必要だと考えます。(博多駅からの直接乗入が不可欠です) 新空港にする時の付随される道路(アクセス)の建設のことや、その費用のことも明記してほしい。 寧ろ、他に無い市街地空港の良さを継続すべきで、利用時間帯の制約のために新空港を作る等愚の骨頂である。東アジアとの交流というなら佐賀空港経由で福岡に入る方法を強化するほうが、交流は一気に増加するのではないかと?市街地とのアクセスを悪化させ、海洋環境を破壊してまで、空港を新設するメリットは皆無と考える。 深夜の発着も可能になって騒音問題も解決するし、いっぱいいっぱい滑走路増設案と違ってまだまだ土地にも余裕があるでしょうし、費用がかかっても、私は新空港案のほうがメリットは大きいと思います。福岡はアクセスが良すぎたのでそれに慣れてしまってますが、空港から少し離れてるのが普通なのだと思います。とんでもなく離れた場所というわけじゃないのですから 不便なことはないと思います。 ・今年1～8月までの離発着回数が前年同期比で5千回も減少していると聞きます。今後も廃止や減便が相次ぐようです。経済状況も下降線をたどっています。新空港は全く必要ないでしょう。・新空港はアクセスに余分な時間と料金がかかります。特にバス利用となる天神地区からの利便性低下が著しいですね。新空港はとるべき案ではないでしょう。 非常に便利の悪い空港になってしまう ※成田、関空、中部空港等アクセスに問題ある 多額の税金の無駄使いになる 特に海の自然を破壊しないでほしい 自然を侵すのは止めてほしい 空港から福岡中心部へのアクセスが非常に悪いと思われる 多額の税金を使ってまでの将来への価値があるのだろうか 何よりも海の自然を破壊してしまう 自然を侵してはいけないと思います 作るのに時間と費用がかかりすぎ、思ったような効果は期待できない。交通手段まで新規に作るなんてばかばかしい。新しく空港を作って成功している例はあるのか?ただ借金をふやすだけ。 また、関西空港を見ればわかりますが、天候に影響されやすく空港へのアクセス、特に橋とかが閉鎖され、不便になると思う。 案に示されている新宮沖であれば、空港アクセスについても西鉄貝塚線を整備・接続する事で市営地下鉄に直結でき、更に列車の相互乗り入れも可能であるから、実質的に天神など都心エリアと空港を直結する事が出来る。また、海上空港である事から、その後の拡張性についても問題が少ない。 どう考えても費用がかかり、しかも市内中心部から近く、地下鉄も通っているという現在の便利さと交通網は従来のままとすると、あまり賛成できない。 福岡空港の利用者として、最もよいと考えるのは、地下鉄でいける利便性のよさだと思っているので、新空港には賛同できません。飛行機をみるのが好きなので、利用しなくても時々空港には足を運んで生き抜きをしています。これができなくなると残念です。 利便性が悪くなる。 近いとしてもタクシーだと、4-5,000円かかってしまいそうである。現在の場所のままだがよい。 新空港の場合、名古屋に行くなら、新幹線を選択する。 費用もかかりすぎる。 わざわざ自然を犠牲にしてまでつくる必要はないと思う。 利便性も悪くなるので、メリットは少ない。 利便性については、福岡県全体から考えた時、筑後等の南部からの利便については、高速利用により、大差ないと思われるが、西区・佐賀(唐津)方面については、都市高利用となり、利便性は評価より下がると思われる。 アクセスの面が話にならないし、今の空港の最大の利点はアクセス需要が増えるというが、何を根拠に話をしているのかわからない。人口が減少するのはわかっているのに、どうして増加すると言えるのか。 費用が多額であること、アクセスが悪くなること、海洋汚染が発生し、景色が悪くなる。 アクセスが悪くなると、利用者は減るのではないかと。 莫大な事業費、悪くなるアクセス、自然破壊と現在のところ支持する項目はない。 誰が負担するのかをよく考え、方向性を検討して欲しい。 福岡市内からのアクセスの良さを重要なポイントと位置づけるべき。現空港のアクセスの良さは、福岡を飛躍させた原動力と思うから。 海上設置となるため、莫大な費用がかさみ、利便性からみても不適と思われる。 強いて言えば、アクセスの利便性・費用の安さから「三苦・新宮ゾーン」を支持します。但し、基本的に新空港は不要だと思っています。 ・アクセスが非常に悪くなるため、利用率が低くなる。特に九州新幹線ができれば不便空港でもある鹿児島(市内まで1時間かかりすぎる)へは飛行機は使わない。 ・都市高速の延長が必要だが、現在も朝など特に混んでいる。 利便性を考えると今の場所がいいと思う。 9000億もかけて、不便な場所に移転させる必要はないと思います。財政も思わしくないのに何故だろうと疑問を抱いています。 利便性に関しては三苦・新宮から天神方面への直通電車の運行等で解決するとは思いますが、閑静な住宅街に住む住民や近隣都市への説得は不可能に近いのではないかと? また、何といっても交通アクセスが今と比べると悪すぎます。今回転動で福岡に引っ越しした際の条件が、空港にアクセスが良いことを挙げました。交通アクセスをどうするのかといった、総合的な環境の説明がもっと必要に感じる。空港からバスで(鹿児島や羽田～幕張などをよく使いますが)移動は疲れますし、ましては鉄道も疲れます。利便性・環境に配慮するならば、必要ないと考えます また空港までのアクセスをどうするのか、空港ができることによる周辺にかかる費用等税金を使って本当に作る必要があるのか、を十二分に考える用意はあります。 環境保全、経費がかかること、又アクセスが自動車に依存する率が高まるので、都市計画法の18年改定の趣旨に反するのではないかと。 新空港案は、良い面もありますが、国際空港へのアクセス、又は利便性がどうなるか心配です。 今後、現在の利用率は好転するとは思はぬ、この利点(アクセス)で板付空港は成績を上げ利用している。場所により客の負担も大きいが利用客が減る事は間違い

意見分類				寄せられたご意見
				なく減ると思う。
				アクセスの面が非常に不便というイメージがある。JRや高速とどうつながるのかまでの構想があると理解を得やすいのでは。
				交通費や時間がかかるのは大きな問題だと思う。
				シャトルバスなど出せばいいと思う。
				新空港案の建設は乗客の便利のためにさせたからいく路線や交通工具や便利になりほしい。
				交通面で時間かかるのは利用者としてはいいと思う。だけど、作れば周辺のまちが活性化されるからいいと思う。
				場所が遠くなるので少し不便になるかなと思う。
				アクセスが悪いと思う。志賀島・奈多ゾーンは香椎線は1時間に3本しかでていないし、学生の利用も多いので、不便だと思う。博多駅から遠いのも不便だ。
				新空港には反対です。今の福岡空港の便利さを考えると、私は滑走路増設に問題があったとしても、増設した方がいい。
				不便になることは間違いない。
				今の場所から、さらに遠くなると、空港に行くのがとてもめんどくさく思えます。どちらかなら新幹線をつかおうかなあ〜と思うかもしれませんが。
				交通悪面で新空港に対応できるのかどうか。
				交通面で行きやすくなったり、サービスや店の質がよくなれば良いと思う。
				より交通がよくなるので早く進めてもらいたい。
				博多駅に近く、物流施設等の立地可能性も含めて、三苦・新宮ゾーンがふさわしいと思う。だが、新空港よりも増設の方が県民からの支持が高くなるだろうし、私もその方がいいと思う。
				交通の便においては現在の博多空港よりおとると思うが、子供病院の移転に比べればだいぶましだと思う。
				空港までのアクセス利用が不便。
				・行きにくそう。
				アクセス時間や工事年月、費用など増設案より時間はかかるが、これから先のことを考えると現在の状態で多少の無理をしても造っておくべきかなと思う。
				環境面では申し分ないが、アクセスに難あり。
				他空港の列を見れば当然の方策と取れるが、現在位置における優位性が損なわれ、大きなマイナスとなる。
				・アクセス利便性の検討浅い。重要である。
				・アクセス利便性悪ければ、将来需要下がる。
				・鉄道系アクセス詳細P040ではJRを想定しているが、'08.10.21九経連交通委での九地整局長の答弁では西鉄「宮地岳線」(貝塚線のこと)と発言。検討、全般的に甘いのでは。
				アクセス(軌道)にイタル費用が不明確。(アクセスに対する民間投資への積極性が必要)
				都心から近い国際空港は、国内に例をみない。
				新空港は費用も高く利便性も低下する。現空港を有効活用した方がよい。(滑走路増設など)
				アクセスが悪くなれば福岡空港の利用価値は格段に低下する。
				今までの空港より不便になり、利用者が他の空港、新幹線等にばらけてしまい、必要性が薄くなる。
				問題点が多すぎる。検討が不備ではないか？ 3.アクセス。
				一方新空港と博多駅間の交通整備ができていない。又、するためには莫大な費用と時間がかかる。
				利便性に大変欠ける。新空港は人口配置においても利用者は少なくなると思う。
				小郡市内が近くて良いかと思う。
				アクセスが充実すればと思うが、せっかくの海の自然に必ず影響が出るのが心配。
				・国内空港として利用する立場からは、現空港へのアクセスに近い利便性を求めたい。鉄道・道路などのアクセス網整備も事業費にて明らかにすべきだろう。
				また自然破壊なども懸念され 現空港よりアクセスが不便に なり 将来的にも費用効果が現れない
				現在の経済状況から建設負担が大きいことと利便性が低下すること。福岡市内の高層建築物は建て易くなるかもしれないが利便性が低下すれば北九州空港や佐賀空港との差異がなくなる。
				たしかに計画の素晴らしいと感じますが、人口減少・環境問題・アクセス・その他の開発、また他の新空港の開発計画の甘さによる失敗などを考えると、あまりいい案だと思いません。
				航空機の運行、周辺環境への悪影響、交通アクセス、運用経費について問題を感じる。
				—交通アクセスについて— これは福岡市中央区に住む住人としての考えである。現空港へのアクセスは、地下鉄がメインとなっている。約10分で空港に到着できる為、大変便利である。また、国際線ターミナルへはバスへの乗り継ぎが必要であるが、無料である上に利用頻度も国際線に比べて低い為、全く気にならない。しかし、新案の場合はいずれも、厄介だ。鉄道は博多駅からに限定され、福岡都市圏からはバスとなるようであるからだ。鉄道を利用するには一度博多駅まで行き、乗り換える必要があり、時間も今以上にかかる。バスの場合は直通であろうが、通常でも30分を予定しているのであれば、混雑時にはそれ以上の時間がかかり、状況によっては出発便に間に合わない場合も出てくる。ビジネス利用であれば、余裕を持ってバスに乗ることも難しい場合もあるだろう。つまり、バスでは時間が読めないのだ。更に、バスの場合には2つの問題点がある。1、車椅子の方が利用する場合、必ずステップを越える必要がある。(鉄道の場合はエレベーターが設置されている) 2、都心部からの直行便は西鉄バスが単独運行する形になると思うので、採算重視で運賃が高くなる可能性が考えられる。福岡県からの囑託の場合は、不採算分は新空港を利用しない住民にも支払わせることになる。
				アクセスがどうしても不便で賛成できない。
				埋め立てはなるべくしない方がよいでしょう。自然環境を壊すのとお金がかかるのと空港が遠くなるのと・・・で、反対です。
				西区に住んでいるので、アクセスが不便なので反対です。どうしても新空港になるなら電車で1本で行ける様にしてほしいです。それか高速道路を作って欲しいです。
				埋立事業、交通手段、何より費用がかかるので反対です。
				空港としてはすばらしいと思うが、自然破壊や都心から遠くなり、金がかかりすぎるのを考えると良くないと思う。
				博多駅から東京駅までを考えると新幹線の方が便利に感じてしまうので、多い本数飛んでいても客が減るので意味がない。
				海の中に埋め立てて新空港をとる事だが、現実大阪空港や北九州の空港のことをTVなどで聞いてみると、地盤の沈下の話や利便性が悪く赤字だとよく聞きます。
				福岡県はどの県よりも税金が高いと聞いたうえにこれ以上市民の負担は正直おこわりです。
				交通も整備されておらず移転ばかりしたいがために今の空港の悪いところばかりを並べたてている様にしか思えません。
				莫大な事業費を使っても新設しても、大牟田からは利便性を感じられない。
				塩害・環境・交通網・北九州空港と近距離となりメリットが少ない。
				・アクセス、新宮町の都市計画との整合はどうなっている？
				しかし、アクセスが不便だと大変だと思う。
				我が家から三苦までは利便が悪いため反対。
				場所が便利で利用しやすいければ良いと思います。
				発着数が増えるのは魅力的ではあるが、新空港までのアクセスが車だけとなると、いざという時に空港までの時間がよめない。
				新空港となると交通の便悪いし、今よりさらに遠くなるから新空港出来ても今現在の空港しか利用しないです。
				アクセスの利便性や環境問題を考えると増設の方が良い。
				利便性が悪くなる事により、利用者が減る事も考えられる。
				24時間利用できるのは大変便利だと思うが、アクセスが不便になると、初期投資が多額なるのが気になる。
				街中から遠い。
				やはり都心から遠くなるのはいやです。現状維持にお金がかかるというのが気になりますが・・・。
				利用する側からすると不便な気がする。
				現在のアクセスの良さ、環境面の問題を考えると、あまり賛成できない。
				また、佐賀空港よりも福岡空港を利用する回数が多いため、少々遠くなり不便を感じる。
				不便にならない所にしてほしい。
				反対:コスト高だし、自然環境を保全する観点からも新たに整備する必要はないと思います。
				それに佐賀県民にとってはさらに遠くなり不便。佐賀空港が格段に今後増便されることは考えられない。

意見分類				寄せられたご意見
				反対:それに佐賀県民にとってはさらに遠くなり不便。佐賀空港が格段に今後増便されることは考えられない。 道路のアクセスを便利に。 地方からだとなんまり遠すぎる気もする。 市街地から遠くなる。アクセスに負担がかかる。 佐賀を基準に考えると(自分の居住地なので)、新空港までのアクセスが(地下鉄及びJR???)どのように整備されるのか気になります。現在のようにJRもしくは佐賀駅からのバス利用である一定の時間で到着できますが、とても遠いですね。アクセスがうまくいけば・・・と期待します。(でも九州全体、将来性を考えれば三苦・新宮ゾーンもよいのかも) 不便(交通機関が) なし。板付が便利である。 不便だと思う。 交通アクセスを整備して(増やして)ほしい。交通バスの運行を期待します。 ・佐賀から遠くなるので反対。 新空港建設は絶対反対。建設費、佐賀からのアクセスも考え、新空港は利用できない。 よく解った。アクセス鉄道は。 遠くなり不便。反対。 場所的には良いと思われるが、やはり陸地に比べますと、風や波の危険性も多く、主人がよく利用しますので、事故等の心配もあり、帰りの時間のロスにもなるので近くの方は良いのですが、西区方向の方には不便ではあります。 海の近く・・・住民への影響は少なくとも・・・交通の便が気になります。 現空港の交通の便がよいので不便に思う人が出るかと思う。 ・都市部より離れているので不便。 将来的にアクセス交通等の整備をしないといけないので、資金的にどうか？ アクセス時間、利便性の面、建設面を考えるとむずかしい。 24時間出来るのは良いと思うが、交通アクセスが心配。 交通アクセスが悪くなるのが不便。 アクセスの問題 早良区に住む者としては遠いです。 遠い。 アクセス 博多駅から空港までの所要時間(鉄道)が「概ね15～20分」となっているのはおかしいと思う。実際はもっと時間がかかると思う。 博多駅からの所要時間15～20分というのは短すぎる。乗り換えや運行本数の見積りを無視しているのはフェアな比較ではない。(「博多駅」というがJRと地下鉄、どちらなのか？乗り換えで全然変わってくる) 交通の便が良い現空港が利用しやすい。 総合的な面から考えると、こちらがよいのかもしれないがやはり遠い。 利便性を考えると？ ・行きにくい 交通インフラを考えると難しくなるのでは。 東京、大阪、その他の都市を見ても必ずしも街に近い訳ではない。 少し遠くなるが、都心が離れるので安心感がある。 新しいところは、遠いけど町から遠いのであんぜんだと思う。 実現するとすれば、志賀島・奈多ゾーンがベストだと思います。理由は都心へのアクセスが一番便利の為。 現空港が便利で、帰省等や仕事で利用するので、できれば今のままでいいほしい。 JR等の交通アクセスが解決出来れば可。 交通の利便性が心配。 反対。上記のことに加えて、都心から近いことが空港の利用につながっている。もし遠くなれば新幹線を使う人が増えると思う。空港が都心にあることで、福岡の高層建築が抑えられていることは、いいことだと思う。 奈多、新宮などありますが、どちらにしても新空港が現在の場所から変わった場合、少なからず利用客が減少するのではないかと思います。どこかで読んだのですが、福岡空港は利便性がよくとも人気があるということでした。私もその1人です。奈多にしても新宮にしても、やはり福岡市内から距離がありますし、現在のように地下鉄1本で博多・天神に行くことは不可能ですので何かしら悪い影響が出るのではないかと思います。 ・市街地までのアクセスはどうするのか不明。 新空港案のメリットはわかりましたが、デメリットの方が多く感じました。福岡空港は他の空港にない利便性が非常に評価されている部分なので、そこが悪くなると意味がないと思います。 総合的にみて、新空港に決定すべきだ。アクセスも良い。関空や中部とは比べ物にならない。関空と伊丹との関係とは訳が違う。伊丹や羽田をも上回るアクセス水準でもダメだという人は、アタマがおかしいのでは？ 新空港案の2案では工期、費用が同等なので、アクセスの差が問題になるが、有力としている三苦・新宮案の博多駅からの所有時間15分～20分や、福岡ICまで20分という時間には少々疑問が残る。博多駅からJR古賀駅まで25分はかかります。(乗車時間) 西鉄の場合、三苦から貝塚までで23分かかります。(乗車時間) いったい何処の駅から博多駅までの所要時間なのか、またその駅を下車してから空港までの時間がさらにかかるのではないのでしょうか？福岡ICまで20分もまず無理だと思います。せいぜい古賀ICまで20分でしょう。 態々不便な新空港を造るべきではない、 現実味のない非常に荒唐無稽な案と感じた。アクセスの不便さは元より空港建設に関わる費用などについての詳細が特に足りない。予定地(海上)は潮の流れも激しく荒れる海で特に有名な所だ。現在の技術で建造可能だとしても、かかる費用は目論見通りにはいかないだろう。その説明もこのレポートでは足りない。周辺の漁場と与える影響も大きく観光資産としての海産物水揚げに与える影響も大きいだろう。自然環境と与える影響が一番に上げてもいい重要課題であろうがこのレポートでは意図的に過小扱いになっていると感じた。アジアの玄関口としての機能も都市から離れてどれだけアピールできるものかといえば非常に薄まらざるを得ないと言える。またこのPRレポート自体も「新空港ありき」の姿勢が見え見えで非常に不愉快だった。公正に滑走路増設案と新空港案を比較したレポートを次回は期待したい。 新空港案の場所としては福岡の地理を良く考えてあるようです。しかし、アクセスではいくつかの疑問があります。・鉄道で概ね20分とありましたがJR、私鉄、又は地下鉄でしょうか(地下鉄のみ可能な時間です) ・福岡市内のアクセス時間がありません(現在は都市高速の香椎ICから25分程度かかります) ・費用は900億円と計上していますが鉄道、道路の合計でしょうか(両方だともっとかかるのではないのでしょうか) ・もし、アクセスが現状より悪くなると利用頻度は悪くなると考えます。 騒音もなく安全性の高い海上空港建設は当然のこと。ミュンヘンでも香港でも、中心部に近い手狭な空港は拡張性のなさや騒音、危険性などの理由から廃止し、郊外に新空港を建設している。これが当然の判断であろう。新空港のアクセス利便性は決して悪くない。 反対です。自然を壊す事、予算がかかる事、久留米からだとなんまり遠くなるからです。 又、アクセスのための多額の費用、福岡市からの利便性の悪さ、それに福岡沖地震に平行した海底活構造(石堂、海の中道断層)も見られ、地盤、流砂等問題がある。 ひんぱんに空港を利用しているが、利便性は数年もしたら気にならなくなる。福岡のアジアに対する未来の可能性を創ることの方が大事ではないか？ 遠くなるのが不便。それにつきてと思う。 利便性に欠ける。 ただし、現空港と同等の利便性が確保できるか疑問。利便性が悪化し、利用客や荷物が他空港へ流れることにならなければいいが。新北九州空港が良い例では。アクセス利便性が低下することも心配です。 多少不便になるが将来性があるので是非進めたい。 利便性はインフラの整備によって解消できるはず。将来の日本のために新空港を！

意見分類				寄せられたご意見
				絶対反対。②新宮町に新空港を作ると交通悪化、新幹線利用(大阪まで)増大する。
				2.利便性、悪いと客足は減る
				反対。新空港にすべきでない。現在のところを動くべきでない。移動すれば福岡空港の利点薄れる！！
				特に夏場など渋滞が懸念される。
				新空港をぜひ進めてほしい！インフラも整備すればよい！
				・福岡のメリットは空港までのアクセスの良さ！都心部までが圧倒的に近い。その利点をわざわざ失うことはない。
				費用がかかりすぎることと不便である。
				・レポートでの利便性の各所要時間は無理。
				・空港のみならず、アクセス道路など他のインフラも必要となる。
				必要です。今の利便さのみを考えてはいけなと思います。
				ただし、アクセス面での地下鉄延伸は不可欠。
				高速道地下鉄などの連絡と一緒に整備すれば、三苫であれば時間的にも天神・博多駅からも30分程度で行けるので許せる範囲だと思う。
				公共の交通アクセスが、バス、JR、西鉄貝塚線(地下鉄2号線<貝塚線>を共用)となるだろうが、少し不便である。
				海を埋め立てて新空港を作ることの環境への影響は重大だと思います。漁業への影響はもちろんですが、空港が移転するということは、そこへ向かう交通ルート等の整備や空港を中心にした店舗、倉庫車などの移転に伴って、陸地の自然環境へも重大な影響を及ぼすことになると思います。個人的には空港が近くなるのは便利だと思いますが、それに伴う環境破壊を考えると賛成できません。
				現空港の跡地の使用方法、アクセスが不便になることが気になる。
				海上に空港が移ってもアクセスの良さは他の空港と比べてもまだいいはず。早く24時間空港を作るべき。
				外海での高波、強風、国定公園、漁業補償、アクセス、跡地問題、その他…など、問題が多すぎて、現実的でない。
				不可。現空港のアクセスは、大変便利です。
				都心部より遠くなり不便である。
				また、都心部から遠くなる。不便である。
				・三苫・新宮地域まで、博多駅から15～20分というのは少なく見積もり過ぎだと思う。福岡ICからも20～30分はかかる。もともと渋滞が多い地域ということを利用性検討の際には考慮してほしい。
				・費用・時間・アクセスが悪くなるので絶対反対です。
				アクセス面で劣るが、24時間の利用ができ且つ安全や環境面を考慮すれば望ましいと思う。
				立地場所が都心から30分以上離れた場所となるので反対です。仕事で名古屋に行くのですが、空港(中部国際)までの移動時間がとてもたいへんです。行きは飛行機でも苦になりませんが帰りは待ち時間と空港までの移動時間を考えるとJRでもいいかなと考えることもしばしば。名古屋と同じように不便になるのでは…。
				まず、市民に今の空港を将来に向け、どうすべきだろうかと、問うと、決まって今の空港の地理的利便性をそのままに、お金を掛けずに、と、答えが帰ってきます。このことが一番の展開への障害だと思います。この現状に甘んじて居た十年、二十年の間にソウル、シンガポール、香港に極東アジアの空のハブとしての役割を担ってしまっています。
				以上の事柄からしても、市街地をはずした海上新空港を押しします。幸いいずれの案も空港アクセスは問題なく、むしろ100万都市の北九州からの利便性が向上するものと考えます。
				反対 ・交通アクセスの問題
				個人的には長期的に見て新空港を希望します。その際空港へのアクセスを今までとなるべく変わらないぐらいにできるよう配慮していただければと思います。
				新宮側に是非、建設して欲しい。近くに住んでいるので便利になりそう。地価が上がってうれしい。
				市営地下鉄と西鉄が乗り入れてくれればいいのかなと思います。
				賛成 近所だから
				アクセスがどのくらいになるか具体的に示さないとなかなか理解が得られないのでは
				特に西区か早良区からのアクセスが不便になる。市ごとの利用にも遠くなる
				反対です。自然を壊す事、予算がかかる事、久留米からだ遠くなるからです。
				都心から遠くなるので、交通クセスの高速化が欲しい。
				賛成。家から近くなるから。便利がいい。
				ただし、空港までの利便性をもっとがんばってほしい。
				空港までのアクセスに鹿児島本線からのアクセスを使用することで、新宮・三苫地区だけでなく、箱崎、香椎等の地区の発展も望める。
				北九州のように駐車場代が安いのであればよいかも…
				またアクセス面で見ると、利便性が大きくダウンすると思うので、九州の玄関口としてはふさわしいといえないと思います。
				家の近くになるので便利になると思う反面、音の問題とか環境問題について気になる。
				コストの負担が大きしい、交通の便が悪いので利用者が少ないのでは？
				時間ありばになるしとおくるから。
				交通アクセスさえ、きちんとできれば非常に魅力的だと思う。
				お金がかかるし、今より便利が悪くなるのであまり賛成できない。
				(今の問題)アクセスを十分に考えていただければ新空港案が良い。
				新宮に住んでいるので、飛行機の音が心配であるが、近くなることはうれしい。
				個人的に言えば住宅に近く利便性に良し。
				必要はないと思う。(理由)
				・利用者の利便性が悪い
				車で空港まで行けそうだし、長い目でみるとこちらがよいような気がします。
				反対 場所が遠く、交通の便が悪い
				いいとは思いますが初期費用が多額だし、交通性もどうかとは思う。
				アクセスが不便になるし、費用も増設よりかかるので反対です。
				利便性が悪くなり、建設時の環境面を考えても反対。開港までに時間もかかる。
				税金の無駄だと思う。アクセスしづらくなるのがいや。
				博多からのアクセスが20分ぐらいとは、今言っていますが車でアクセスを考えたら少し遠いように思う。都市高速を使うことで近くはなるんだろうけれど…。
				人工島問題もそうですが、アクセスが便利になれば賛成するほうも多くなるのではないのでしょうか。同時進行で話が進むといいと思います。
				自然環境が気になる。新宮に住んでいるので、空港ができると個人的には助かります。
				家から遠くなるのであまり作ってほしくない
				反対。利便性に問題点が多い。費用がかかりすぎる。
				新空港案の場所は利便性が悪すぎだと思います。大金をかけて使われなくなるのではないかと思います。
				新に埋め立てをすることで環境汚染されるだけでなく、アクセスもすごく悪いと思います。
				アクセス(電車や高速など)が充実出来るようにしてほしい。
				新空港までの交通アクセスが問題になりそう。
				アクセスが悪いので道路が高つきそう。
				上記で書いているように、アクセスの利便性、多額の費用を使ってまで新しい空港を建設するメリットは無いと思う。
				アクセスと周りへの影響が気になる。アクセスはJRでなく地下鉄延長による方式が良い。
				交通便の問題。
				空港までのインフラ整備に問題があるのでは？
				アクセスに不安がある。遠い。
				お金もかかるし、まわりの交通面とかいろいろ問題がありそうで、よく考えなければならない点が多いかも。
				一番、心配なのは交通の便！地下鉄ものばしてほしい。JRものばしてほしい。

意見分類				寄せられたご意見
				近隣のアクセスによる混雑が不安。
				反対。遠い。
				絶対反対！！現在の空港の第一の人気は都心により近い事である。東京等に比べれば近い内に入るのだが、九州、特に福岡空港を利用する人は、20分位でも大幅な時間が要するにかりない。
				鉄道アクセスが重要。福岡市はロジスティックスが良い事が発展につながってきたと思う。
				開港してしばらくは不便に感じるだろう。
				交通手段にやや不安。
				交通には不便(時間)
				行くまでが不便だからあまり賛成できない。
				9千億で費用が済むと思わない。
				新空港迄の交通の便が費用にかかってないと思う。多分、1兆4000億位は絶対かかると思う。
				24時間利用できる空港はみ力的ですが、交通の便は悪いかな・・・
				ただし、新空港を都心から離れた場所に設置した際、現在のアクセス数が保たれるかどうかは不明。
				併せて空港へのアクセス網の拡充も検討する必要あり。
				既存の空港が近くて便利なのにかなり遠く感じる。
				新空港は私としては複雑だと考える。空港を整備するだけでなく、地下鉄など、空港までの整備も重要になってくる。
				新空港計画地の方が近いので便利かとも思うが、初期投資の面でも不安だし、環境問題がとてに気になる。
				福岡都心圏からあまり遠くなく、他の都市の空港の距離とも変わらないので、良いと思います。
				費用やアクセス性などの問題、特に費用の問題が一番難しいと思うが、資金のメドが立てばやるべきだと思う。
				都市部への危険性は減るが、市街地へのアクセスがかなり劣るように感じる。天神や福岡市西部地区からも直通で行けるようにしてほしい。地下鉄箱崎線を西鉄貝塚線へ乗入れる方法も考えられるが、貝塚線は単線であり、さらに枕木等の設備の改良も必要だ。
				アクセスが悪いと思う。博多駅から15～20分では移動できないと思う。
				現在、アクセス利便性がありますが、都市部にあるために騒音など気になる点が多々あります。住民の少ない場所への移転には賛成です。
				24時間の利用は大きいと思う。そのメリットをアクセス時間の長さと相殺できるような利用を私達ができれば良い。
				・アクセスの所要時間の見込が甘い。そんなに短時間では行けるはずがない。
				・地下鉄の延伸をするなら、ある程度は理解を得られると思う。(JR、バスでは不十分)
				アクセスの点で、東京の羽田などと同じ問題を抱えることになるし、海上に造ることで自然環境に影響を与えるから反対です。
				アクセス面が強化されれば、よい案だと思う。
				利便性の高い交通アクセス案の提案が必要だと思います。現状のJR西鉄では時間的距離とともにイメージ的に距離も遠く感じます。地元の長崎空港は距離が遠く、あまり利用しませんでした。
				九州新幹線の整備や各県の移動の便を考えて、鳥栖等の他地域への移転を考えてみてよいのではないのでしょうか。
				新宮と聞くと今より遠くなるので、若干、不便なのでは？とおもうが、きっと利用するようになると慣れると思う。
				ただアクセス面などをしっかり対策してほしい。
				利便性についてですが、博多駅を中心に、今の空港より15～20分と説明がありましたが、福岡に住んでいる者の立場としては天神を中心に考えるので、もっと遠く感じてしまいます。都市の中心に近いのが最大の長所と思っているので、少し不便さを感じます。
				今の空港は街の中心にあり、危険な面、不都合な面があるので、新空港をつくってアクセスを整備した方が都合がよくなる。
				交通の便が悪くなるので、不便になるが、福岡都市圏の発展には「新空港案」の方が不可欠だと思う。
				交通アクセスに関して不安が残る。
				騒音問題が解決出来る面では大いに賛成だが、利用者にとっては交通面などで不便に思うこともあるかもしれない。
				アクセスが簡単にできるようにしないといけない。
				しかし、疑問なのは都心部へのアクセス。西鉄は貝塚までで地下鉄も博多へ直接ではない。JRは新宮に既に新駅開発があるため、これ以上客が増えるとJRの容量をこえたりはしないのだろうか。
				交通アクセスなどもしっかりと対応できればあらゆる面で海上空港の方が優れていると思う。
				アクセスの利便性が現在以上のものが得られるなら、騒音等の問題も少なくて、将来を考えれば良い方法だと思う。
				近隣住民はなく、あらゆる面で制限が軽くなり、能力向上という点ではこちらの案に共感できると思いますが、これまで空港がそこにあったからこそ展開してきた近隣や福岡のアクセス機構にも何か対策を行って欲しいです。
				利便性にしても今の状況は近いというだけで、人が多く快適ではない。新しいアクセスを考えてもらえれば快適性が増すと思う。
				アクセスの点で、不便ではあるが、騒音問題も無くなり、又24時間の利用が可能となるので利便性がある。アクセス方法が増えるならば十分対応できると思う。
				安心できると思うので基本的にはさんせいです。アクセスがどうなるかが利用者の最大の関心だと思うので、そこをしっかりとけんとうしてほしい。
				アクセスが一番の課題だと思う。開空のときもそうだったが、アクセスの方法という問題に限ると思う。特に福岡空港は。
				新たなアクセスを作るのも大変であると思う。
				また、交通アクセスの問題など、都市計画に与える影響も大きく、もっと跡地利用など深く考えてからすべきであると思う。
				いろいろと良い点はあると思いますが、莫大な資金がかかることと、利便性の悪さを考慮すると、無理して移転する必要はないのではないかと思います。
				現空港から離れていて、自動車を利用するのが主な交通手段になるのがかなり不便だと思う。地下鉄で福岡空港行きがあるので、新空港が出来た場合、混乱が起ころのではないかと。地元以外の人(観光客など)が利用する時には、更に不便だと思う。
				アクセス利便性と環境配慮の問題が大変だと思います。人工島建設においても地域住民との論争の種となっていたので、更に激しくなりそうな気がします。
				24時間利用可能であること、事故がおきても住宅地への影響が出ない、建物の高さ制限がなくなるなどはいいいと思いますが、天神・博多から遠すぎる、税金がかかりすぎるのは問題であると思います。
				「新空港案」は私的には支持しない。なぜなら今のアクセスで一番重要なのは地下鉄の有無である。多くの利用者が地下鉄を使っていると思う。新宮にはアクセス的に難しいと思う。だから今までの空港の位置がいいと思う。
				お金もかかるし、交通アクセスもまだない。
				新空港は様々な要求に対応することが可能になると思われるが、アクセス手段がやはり問題になると思う。
				こちらは伊都キャンパス移転のように福岡という街を発展していくにはとてもいい案であると思います。しかし人工島のように埋めたが大変なので、アクセスの不便さがかかるのではと思われる。
				アクセスをどうするかが一番の問題点だと考える。新宮は明らかに不便。ビジネスでも観光でもマイナス要素は大きいのではないのでしょうか。
				利用者のアクセス利便性低下は避けられないと考える。
				事業費9200億以上に資金でアクセス条件の整備を行う必要もある可能性があるのも、より慎重な計画が必要である。
				上記の案と比較した場合、否定的な人が多い気がした。費用・期間・地域への対応・交通アクセス・利用者と多大な問題に対して、それを覆せるほどの利益が出せるとは考えられないと現時点では思われる。
				新空港は、やはり現在の空港に比べて立地面での不利は否めないと思う。
				またアクセス面での問題や今後の日本の立場、福岡の立場から考えても、とても海上空港を造っている場合では無いと思います。
				新空港案では、現在とは立地位置が変わってしまうので、アクセスについて検討することが必要だと思う。
				新空港について。現空港位置から新空港に移転するのが、それは遠くなるでしょうか。福岡から移転するのか。不便になる。
				しかし、アクセス時間が長くなることや、漁業や自然環境に影響が出てしまうということは改善が必要だと思います。
				北九州から新宮まで行くとすると、今の福岡空港より交通手段や交通費等の点で行きにくくなる。
				移動手段が現空港よりも複雑になることが、マイナス面だと思った。
				反対。やはり今までの利便性を考えたら現福岡空港を維持すべきである。
				新空港案は利点が数多くあるものの、逃げの一手のような気がします。福岡空港といえば都市部への利便性。それを捨てることは最もダメなことです。
				しかし交通アクセスは悪くなるので少し困ります。
				個人的には遠くなるので嫌だ。

意見分類				寄せられたご意見
				遠いという印象です。24時間発着可能になれば、その他の交通機関も24時間営業になるのでしょうか？ 都市部から離れるのは残念です。出身が佐賀ですが、旅行の際には福岡空港を利用していました(発着本数の多さから)。今は近い良さを実感しています。 今ある福岡空港は利便性からいうと、とても便利な場所にあっていいと思うけど、そんなひんぱんに利用するわけでもないのに、新たな場所につくるのもいいと思う。 増設案よりもあまり賛成できません。アクセスが不便になるので、ますます行きづらい。 利便性が失われるのが・・・。 新空港は多額のお金がかかるため、不必要であると思う。 利便性がない。 貝塚駅を「姪浜」駅のように乗り換えなしでつなげる必要がある。 やはり利便性が問題になってくるのではないかと。博多駅から5分のアクセスが福岡に観光にくる理由になっているのに、それを潰すのは観光客が減ることになるのではないかと。 埋立てで、空港を建てるのは環境上どうかと思うし、アクセスが不便。 利用時間が長くなるのはうれしい。しかし、空港の利用時間が長くてもバスや電車などが利用できなければ、あまり意味がないと思った。 また、都心部にあるという福岡空港の利点をなくすのはもったいないと思います。 こちらの案には正直に言えば反対している。交通の利便性、または計画通りにうまくいくのが疑問であり、費用も「増設案」に比べたら4倍以上かかる。その費用の金は私たち県民の税金であるから不安である。 上記にも書きましたが、やはりアクセス方法が少し面倒になるのではないのかなと思いました。 ただ、環境面やアクセス面ではデメリットが大きいと思います。 問題はアクセス利便性だけ。福岡の経済のことを考えると良いと思う。 現在の福岡空港はアクセスも良く、天神・博多からの距離もちょうど良いと思います。新たな空港は今のところ必要ないと思います。 24時間の運営がとて素晴らしいが、今の好アクセスが変わってしまうのが惜しい。 現在の空港の場所は博多駅など中心地からとても行き易いので、それが変わってしまうのが、少しもったいない気がします。 今の空港立地と言うのは世界でも稀で有り、それが理由で福岡が何とか元気で居られるという事が本当に理解されているのか？賑わいと言うのは金を掛けて新しいエリアを作れば良いというものではなく、机上で計画しても上手いかないのは山ほどの失敗事例を見るまでも無く、混雑と表裏一体によって生まれる物だと断言出来る。 那覇は別として、他空港を比較すると、この案でも相当アクセス利便性はあると思う。もっとアピールしてはどうか。 交通の便もよくない。 玄界灘は冬期の季節風が強く、交通の便はあまりよくないため利点が低いと思った。 利便性が悪くなる。 現在、新宮、下府、西鉄新宮駅近くに住んでいます。23頃、80歳超えます。先のことは判りませんが、速くなると良いです。 また、空港へのアクセスが悪く、空港使用料(PSFC)も上がると思うので、旅客の負担が重くなると思います。 ・利便性は全国的世界的にみても優れている。 アクセス問題は重要。 現空港と比べれば利便性が悪くなるが、他の空港と比べればかなり利便性はいい空港と思う。博多、天神まで30分以内。そんな空港は都心ではない(東京、大阪、名古屋等)十分近いと思う。現空港と比べるのが間違ではないか！ 1.騒音対策 2.交通アクセス 3.環境対策 4.街づくり対策 等をしっかり検討してゆけば、将来像としては国・地域の発展につなげると思う。ベターな方法と思う。 不便になるが、こちらに賛成。 ・将来への対応からは、望ましい案と考えられる。 ・アクセス対策が十分検討されるべき。 ・環境影響評価が将来必要。 経費、都心部よりの距離、利便性より推して絶対反対。 根本的な解決にはなと思うが、コストの採算が取れるのか心配。また、成田や関空のように都心からのアクセスが悪くなるのが心配。 アクセス利便性では現空港より劣るが、所要時間で見ると15～20分であり問題ないと思われる。但しこの所要時間の根拠が分からない。(乗り継ぎ、直接乗り入れ等) 福岡空港の魅力として、市内に近い事が上げられると思います。特にビジネス・観光に関しては最重要ポイントとなる事項がなくなるのは大きな障害だと思います。 コスト面もかなりな額になる事も懸念材料と思われます。 新しく大きな空港を造るにはこの案かもしれないが、利便性の問題、試験調達の問題、自然破壊の問題など、マイナス要因が多すぎます。新空港を建造する企業を儲けさせるだけの案のように感じます。 電車に乗ってしまえば、書物を開かなくても、20分間の我慢は平気だろう。そもそも空港で荷物を預けて、搭乗手続きするのなら、時間に余裕を持った行動が求められる。それを考えれば、博多駅から20分間の場所はビジネスマンにも受け入れられると思う。新空港は24時間利用と海上の飛行ルートが売りだ。3000m級の滑走路二本も問題無い。福岡市には、その水準の空港が10年後には必要になると考えるのが自然だ。 アクセス利便性が悪くなるので敬遠していたのだが、「東京駅から羽田までの距離とほぼ同じ」との説明で認識が変わりこの案でもいいのかと思った。ただし博多駅からのJRでのアクセスしか考慮されておらず、九州北部という広域から見た場合それでいいのだろうが、市西部からは乗換えが必要で不便だ。新空港には西鉄貝塚線も乗り入れ、西鉄と地下鉄が直通運転するのがよいと思う。また、今後旅客数の推移が減少する方向ならば新空港は滑走路1本での開業もありと考える。滑走路の数は同じ1本でも、運用時間が拡大すること、タクシールート最適化することで現空港より発着枠は増やせる。 ・利便性が下がり、アクセス時間や料金が値上げされます。また空港施設使用料が大幅にアップするのは避けられないでしょう。国内線にもお金がかかるようになります。旅行者にとって新空港はいいとこなしです。新空港には反対です。・8月までに昨年比20万人旅客が減っているというニュースを見ましたが、9月も約10万人減ってますね。これは異常な減り方です。新空港は必要ありません。・新空港予定地の新宮町で説明会があったようですが、新空港反対が圧倒的だと聞きました。このような地元への反対があれば、計画が実行できるわけがありません。おそらく県内の世論も新空港反対が圧倒的でしょう。この状況で新空港を推進しても、次の県知事選で新空港反対派の知事が誕生する可能性が非常に高いと思います。反対派の知事が誕生すれば、新空港計画はストップします。民意を反映しない施策など実現不可能です。 この案にする場合は、北九州、佐賀空港を廃止思い切って大空港を造る。各県に必要性は無い。アクセスで遠すぎる。まずは利便性重視。道路が狭い上にバス等で渋滞している現状を改良してからだ。 大賛成です。不便になりますが、その他のメリットがある。 下記の理由から10年後の国際的、国内的経済状況を考えるとき、西側滑走路増設によって需要-発着には充分対応できる。 1)10年後には人口の減少が明らかとなる。 2)10年後には原油価格のピークアウトが明らかとなり、原油価格の上昇は再来して、航空機の減便、あるいは路線の縮小は避けられない。 3)世界の経済システムの変革にともない経済発展には限界が来る。貿易、文化相互交流など飛躍的乃至漸進的にも現在以上に発展することは無く、航空需要が増大することはない。 以上の理由から新空港移設は大きな経済的損失となり現在の利便性も失われる。 アジアのハブ空港として国家規模の開発をするのなら意味があるかと思いますが、空港だけ移転し他のインフラや、開発が伴わないのであれば優位性がないと思います。 新空港遠くなるとの事ですのでこのまま板付で続けて後整備を良くすれば良いと思います。 空港の利便性が悪すぎる。地域住民は賛成するかもしれないが、現空港利用者からは不便だという声があがりかねない。都市圏の空港で一番便利の良い福岡空港は現場所に存続させるべきだ。 広島空港や佐賀空港みたいに都心から離れすぎで使い勝手が悪く利用率が下がれば税金のムダとなる。できるだけ都心に近くアクセスがいい場所に設定。志賀島ゾーンあたりか。 安全安心100年空港を。近くて便利な場所に24h空港を建設。 近くて便利な安全な24h空港をつくれ ・アクセスの整備に係る事業費の算出も必要。 ・比較的アクセス時間が短い中部空港でさえ、小牧に比べるとアクセス面で劣るようである。 ・アクセス時間のできる限りの短縮が必要。

意見分類				寄せられたご意見
				そもそも新空港を作るだけの十分な財源があるのか？ 現在の福岡空港を上回るメリットがあるのか？ 中心部から離れた空港はどこも利便性の確点から利用率が悪い。セントレア、関空のように、大赤字をかかえる可能性が大きい。 現空港の利便さを比較したら不便になることは明らかで、財力と環境破壊してまでも必要とは思えない。 概算費用9200億円にどこまでの費用が含まれているのか分からなかったですが、新空港へのアクセス向上に掛かる費用まで考えると必要になってくると思います。 短所:事業費が大きい。現空港よりアクセスが劣る。 長所:容量が増えかつターミナルや貨物施設の配置の自由度が高く、利便性が向上する。 国や県・市等の費用負担は不明だが、いずれにしてもみなに情報をキチンと公表し、費用負担について理解が得られれば進めてよいのではないかと。国、知事や市長が地域戦略と共に必要性を語ることが重要ではないかと。空港の利用は、増加する条件があることに加えて、増加させる努力が不可欠なものである。 ・24時間の利用が可能 ・アクセス時間が長くなる ・埋め立てによる自然環境への影響 ・初期投資が大。工事期間も長い 24時間の需要は本当にあるんですか。地下鉄3号線みたいにただの税金の無駄使いではと思ってなりません。アクセスには不便だし、埋め立ての環境も気になります。都市高速の渋滞が起きるのでは…。 西区の人間です。年数回しか利用しませんが、空港まで行くのに今でさえ、1時間ぐらいいはかかります。場所が移転すれば、遠くなるし、当然、空港までの交通費も嵩み、より不便差を感じます。その辺が解消されれば新空港案に賛成なのですが。 現在の福岡空港は、他に類を見ないほどのアクセスの良さが際立っている。これに変わる空港を他の場所にもつくと、不満が噴出するのは火を見るより明らかである。現空港の拡張を第一優先としていただきたい。 反対 現在福岡には3ヶ所に空港があり、新空港を福岡の拠点と位置付けるか、九州の核ととらえるかによって異なる。将来の九州発展を考えた場合、九州の中心付近、特に鳥栖丁がある地域を考慮したほうが良いと考える。 新空港の設置は、現行の旅客見込みでは新空港案が浮上するのは、納得できるが、交通アクセスの整備、水の確保及び堅固断層による直下型地震等を考えると、鳥栖付近への設置の最善と考える。 九州の政治、経済の発展を福岡一極集中にするのは好ましくない。 地震等によるリスクの分散及び建築費の圧縮からも望ましい。 交通アクセスが悪いのでフライト時間に対応する時間のロスが多大と思う 残念ながら、利便性を考えると賛同しかねる。同等の時間的効用が期待できないのであれば、飛行機利用はメリットにならない。 反対 利便性が悪い 事業費が高すぎる 自然破壊だ 不便・交通アクセスが不便である。新たに作る事が得策とは思えない。 とにかく利便性を考慮し、かつ欠陥の少ない空港に。 やはりアクセスと費用が課題 先ず安全性と外国に対しても新空港案に賛成。 三苦・新宮ゾーンがアクセスが複数考えられ、利便性と経済性が高いと思う。 これからの九州と福岡を外国に対して認識してもらう大きな窓口になるし、港と空はこれから充実させて欲しい。 福岡空港は市街地(仕事先)からのアクセス性の良さが最大のメリットである。新空港をつくるにしてもこの特徴は是非継続して欲しい。 ・事業費が高すぎる ・博多・天神からのアクセスが悪い(今の地下鉄はとても便利) ・自然を崩さないで欲しい 設備が新しくなるのは、とても良いと思いますが、都心部(市街地)から離れるため、この案は出来ればやめる方向で進んで欲しいです。 反対！ 金もかかるし、便利が悪い。高層ビルが建たない、都市開発ができないでは、理由にならない。福岡市の都部も視野に入れての開発も考えれば良いと思うが？ 空港の撤去後の跡地問題については、何の具体策も発表されてない。 今、大きな空港が2つも有るのに造る必要はない。建設費が過大だしまだ増えるのが目に見えている。住民負担が発生する。遠くて不便だし鉄道アクセスが整備されていない。風が強くて危険、風で欠航が増えると不便。需要予測はもう既におかしい。新たな環境や危険、音の問題。 将来に対応でき、福岡市街地に建築的発展が考えられます。アクセスも許容範囲の時間で行ける。 不要 i アクセス性の悪化 ii 事業費が多大 「将来の需要」など、誰にも解らない。公共工事利権正当化のための作作的説明のにおいを感じる。 海上埋立て新空港は、現福岡空港の(唯一)最大のメリット、駅からの近さがなくなるので反対。 福岡空港といえばアクセス利便性。市街からの距離があると利用客減少につながるのか？ 関東(都内)に住んでますが、羽田のアクセスは良いとはいえません。 又、世界的景気後退が分かっているのに、新空港は必要ないかと。 ・芦屋の自衛隊の空港について記載がないが、経路、高度の問題があるはず！ ・24hオープンであっても、鉄道バス等がない深夜は結局利用できない。(関空、北九州を見よ) ・博多から20分では無理でしょう！(あっても1時間1、2本の直行電車？) 私は朝倉の方に住んでいるので、いくら交通のアクセスが良くなっても遠くなります。今まで福岡空港に慣れ親しんできたので、不便さをより強く感じます。 不便になるし、北九州空港との差別化が難しくなる。 福岡、ひいては九州の発展のためには24時間化は必要と考える。新空港はその点はよいと思うが、都心へのアクセス利便性を現行空港と同等とすべきと考える。 新交通システム(都心への高速移動体)の導入を検討するべきであると考えます。 交通の便が悪いと、新幹線でもいいかという考えになる人も増え、結果、赤字につながると思う。 移転は福岡空港の利便を損なうので支持しない。貨物と自衛隊の移行を望む。 利便性に劣る空港は新幹線との競争には勝てない。 反対 ちょっと遠い。 反対 費用がかかりすぎる。 交通の便が悪い。 新空港は最新の設備でよい空港になるとは思いますが、費用面・利便性を考えると、あまり賛成できません。 建設予算のかかり過ぎ、交通アクセスが不便、日帰りが難しい所がでてきてしまう。 遠くなるし、不便になる。せっかく地下鉄も通っているのに。 多額なコストがかかる上、空港へのアクセスが大変になるので、新空港はいらないと思う。 現在、大野城に住んでいますが、飛行機の音は確かに耳障りです。でも福岡が栄えたことに空港に近いことがあるからだだと思います。 ・新宮沖へ移転したときのアクセスをどうするのか？ ・漁業従事者との協議等 ・24H(ハブ空港)として福岡が必要なのか？ 以上の点から新宮沖は、あまり+(プラス)にならない様に思える。 費用がかかりすぎるし、福岡県内に空港の新設は2つもいらない(北九州空港も等)。 又、交通便も悪くなる。 空港に行く際の交通時間が気になる。

意見分類				寄せられたご意見
				遠い。
				少し遠くなるので、空港を使う人にとつたら困る。
				環境面を十分に考えた上での運用になると思われる。周辺住民との話し合いをよく行うべき。また、交通アクセスを今の空港と同じレベル以上の便利さを保つべき。(地下鉄、西鉄貝塚線の延伸、JR線の新設、少なくとも鉄道は2路線以上、道路も都市高速の延伸、一般道路の新設を考えるべき)、あとは建設コストも考慮すべき。県民、市民になるべく負担がかからないようにすべきである。
				新空港は利点はもちろんありますが、福岡にたくさんの旅行者が来てる事を望んであるなら、どちらが本当に福岡の為になるのかをじっくり話し合ってほしいと思います。(ちなみに県外の人は福岡は空港に着いたら町だから便利だし、また来たいと良く聞きます)
				アクセスの問題が一番だと思う。今より低下するとの事ですが・・・アジアの玄関を目指しているのなら、アクセスの問題があるのでは・・・
				時間と費用がかかる。
				交通の便が悪い。
				遠い。
				・無駄だと思う
				・空港が市街地から離れれば、利便性が悪くなり、新幹線にシフトすると思う
				処理能力の増加、安全性が見込まれる。
				新空港へのアクセスに関してもこれからインフラを整備していけば良いと思われる。
				今後の福岡の発展のためには望ましい案であると感じる。
				現福岡空港は、都心部から近いという利点が一番だが将来的には、検討すべきだと思う。
				東アジアのハブ空港となるような、新空港の建設を期待します。また建設に伴って、交通手段も整備して頂きたいです。
				利便性について:空港の利用時間が24時間になったとして、夜遅く到着した場合、鉄道への乗り換えの事を考えているのでしょうか?マイカーで来る人ばかりではありません。公共機関の充実も一緒に検討すべきです。
				費用が掛かりすぎる。黒字化の見込みは無い。滑走路2本は無理。中部と関空で失敗している。アクセスが悪化するので客は減少する。新幹線との競合で客は減る。地下鉄の客が減少して、地下鉄の赤字が増大する。将来への投資ではなく、無謀な賭け。堅実な発展を望む。失敗したときの責任者を決めてから、始めて欲しい。
				反対
				羽田と成田の場合、伊丹と関西の場合どちらも新空港の使用はアクセスが大変に不便です
				必要ありません
				利便性が悪い
				方向的に交通が混雑。アイランドシティの関係でなど混雑されると思う。そのうちに地下鉄などと、余計な工事が心配!
				空港建設費だけでなく、大量・高速輸送手段の建設も含むと、工費が大きくなりすぎる。アクセス性が悪い空港はどこにでもあるが、現福岡空港のアクセス性は日本一であり、今後も重要なポイントとなるはず。
				先ず利用者の立場として、利便性が劣る点について考えて欲しい。現空港は、どの県の空港よりも便利で良いと聞く。又、自然環境の問題でも海を埋立てすることにより、きれいな海が汚染されてしまったら意味が無いので、その辺をクリアすれば新空港の案に賛成したいと思う。
				アクセス等の状況を考えれば、現空港で良好と考える。
				三苦・新宮の案でも、アクセス時間は短いので十分だと思います。この案で新しい空港を造るのが良いと思います。
				出来たは宵が利用者から不満噴出の空港にならないでしょうね(成田空港みたいに遠いとか)
				便利はいいです。
				交通アクセスの整備
				JRや西鉄から空港までのアクセスが便利かどうか、人々の新幹線か飛行機かを選択する上で、重要な点になるかと思います。
				新空港が出来るなら、もっと利用されると思うのでうれしい。だが、今の空港の利便性が良すぎるため、新空港に地下鉄・私鉄がなければ今のままが良い。バスは遅れる可能性があるため、空港に行くには利用しにくい。
				騒音対策を考え、住民が住みやすく、利便性が良い空港にする事が大切だと思った。自然環境への配慮を考え地球に優しい空港が良いと思う。
				新空港をもし建設することになるのなら、交通が少し不便になるのではと思う。私は利用するか迷う。
				現在の空港よりは都心から離れるという事で、アクセス方法等、なるべく料金(空港に向かうまで)も変わらなければ、空港需要も下がらないと考える。
				新宮方面が選定されていますが、なぜこの場所が選ばれたのかよく分かりません。北九州空港が出来、なぜまた東の方面に建てなければならないのか。大宰府、筑紫野方面に住んでいる人は、現福岡空港に向かうまでも距離や時間が掛かります。それなのに、それ以上遠い場所に建てられては非常に困ります。
				騒音のことを考えると、新空港案に賛成です。しかし、上記した通り、交通は今の福岡空港の方が勝ると思います。博多から遠くなったり、電車の乗りつぎのことを考えると不便な気がやっぱりします。
				新空港は場所が少し遠いのと、環境のことを考えるとあまり良いとは思えない。
				地域住民の反対も多いのではないかとと思われる。埋立ては地盤も気になる。
				私は空港のまで西鉄高速バス一本で熊本県から行っているのですが、新空港の場合もそれらは継続されますか?
				新空港までのアクセスがよく分からないので、今後新空港に移転するのであれば、明確に示してほしい。荷物の移動が苦にならない様な方法をとってほしい。
				また、海上だと風の影響が強くないのかと不安になった。その辺は大丈夫なのでしょう。
				今までの空港の場所と変わるので、都市圏より離れてしまうのは利便性に問題があるのだということが気づかされた。
				今の福岡空港は大変便利な場所にある為、できれば新空港を作るよりも、今の場所で改善して欲しい。
				三苦・新宮に新しい空港をつくるのは、利便が低下すると感じる。この場合は交通機関をもっと大きくしなければいけないので問題は多いと感じた。
				お金と時間をかけるだけのものができるのか?24時間利用の可能によって需要はかなり増加すると思う。不便になることは間違いないと思う。(今の福岡空港の便利さに慣れているから)
				配置は、交通アクセスなどを含めて、便利な所がいいです。福岡は国内線、国際線共に大切だと思うので利用しやすい所がいいです。
				アクセスは不便になるものの、24時間の利用が可能になること、騒音や安全性の面が良くなることはいいと思います。
				長い目で見ると、新空港をつくった方がよいと思うが、交通が不便になるし、環境に対する策が具体的に出ていない点を考慮するとあまり現実的でない気もする・・・。リスクが大きいのでは・・・?
				・新空港によって生じる近隣のまちづくりが活性化とあるが、現在の近隣は活性化していたのか、また残されたまちはどうなるのか。
				・交通アクセスに問題があるが、その対策は?
				交通機関はどう整備されるんですか?あと24時間の発着が可能になっても、市街地から離れている点と、到着先での交通機関や施設利用なども気になりました。
				埋め立て地に空港を作れば、騒音を気にせずにごすことができるので良いと思います。大阪や東京の空港と比べると福岡空港は寂しい感じがするので、にぎやかにしなければいいと思います。しかし、博多駅から空港まで、どれくらいかかるか知りたいです。あまりに時間がかかるようでしたら、新空港案も考えてしまいます。
				海の上に空港を作るということなので、環境への影響が一番心配です。
				また、三苦は交通手段がありませんので、不便そうだと思いました。
				九州全体で考えると、今の空港までのアクセスが充実してある現福岡空港の位置が良いと思います。三苦・新宮ゾーンになると、博多からは遠いし、海岸付近には西鉄電車くらいしかないので(JRだと遠い)仮に交通の便を増やすにしても経費がかかる。
				新空港を建設する長所には納得できたが、まず、交通アクセスが悪いという点が気になりました。利用しにくくなるなと思いました。(西鉄のみしか利用できないため)
				また、初期投資が大きすぎるのではと思いました。時間もかかるため、需要にまにあわないのでは・・・と思いました。
				今の空港の周辺に住んでいる人の生活を考えると、新空港はいい考えだと思います。だけど、今、環境問題はとても大事な問題であるし、慎重に考えなければいけないと思います。新しい空港への交通アクセスをもっと具体的に考えた方がいいんじゃないかなあと思います。
				新空港を建設した際にどれくらい環境に関係してくるのかを詳しく知りたいです。またそれに関わる周りの公共機関の変化も詳しく知りたいです。
				騒音を気にせず飛行機が離発着できるし、飛行機の本数が多くなっても大丈夫。現空港と比べると都心からは離れているが、JRや西鉄、バスが繋がれば利便性はかなり往生する。それゆえに賛成。
				2032年に新空港が出きたとしたら、都市高速も香椎から北九州方面に拡大していけば、もっと時間もかけずにすむようになる。
				新空港を作ること、空港の流れはよくなると思うが、現在の福岡空港や北九州空港が減ったり、もしくは新空港の位置や利便性を考えると、福岡空港に行く人が多いと思うので、リスクが大きすぎるのでやめた方がいいと思う。
				アクセス時間がかかるのが難点だが、路線の増加等によりいずれ改善するよう思われた。自然環境への影響が大きいことが気になる。

意見分類				寄せられたご意見
				コストが高く、これから飛行機を利用する人が増すのかも分からないので作らない方が良いと思う。 また、東区に作るとなると、今現在博多など都心部に住んでいる人には不便なのではないかと思う。空港は人口が密集している都心部のままでよいと思う。 博多や天神から今の空港は近くて便利だったけど、新空港になると少し遠くなるので、不便にはなりそうですが、道や交通面を増すなら、福岡よりも都市化になろうだろうし、博多近辺に高い建物も建れるのでよいと思う。 交通の便が悪すぎると思う。 新空港については、将来自分が社会人になった時、24時間あいているというのは大きな魅力だと思うんですが、福岡空港は都心に近いほうがいいので反対です。 市内から離れており、福岡空港の1番のメリットである「近さ」が失われると思う。しかし、高速道路からも近く、市内と比べて土地が安いので、新しく電車やバス路線が作ることができる。なので適していると思う。 僕は西区に住んでいるのでアクセスが悪くなります。ただ24時間離発着できるようになるのは魅力的だと思います。 国際線と国内線の統一はいいと思います。ただ、交通が不便になるということが問題です。私のように遠い所からくる人にとって乗りかえは荷物を持っていたりすると大変だと思います。 作るときに、住民に被害は少ないけど、その他のところに多く資金等が必要となる。又、都市から遠くなるのではないかな。 市街地の分断がないから市民にはいいと思う。ただ費用が高すぎる。場所も不便になる。 三苦に住んでいるので、影響を及ぼさないとと言われても正直不安があります。また、アクセスの利便性はぐっと低くなると思うし、三苦・新宮ゾーンから観光地や都心部に行くのは利用者にとって不便だと思います。 新空港案は24時間の利用が可能になる点等では、理想的だと思うけど、利用者の立場からだったら、空港からのアクセスの利便性が大事になると思います。その点から考えると、滑走路増設案が有効であると思います。 博多駅から遠くて大変だと思う。 確かに長期的に考えるといいかもしませんが、遠方から来る人々もいるので、アクセスしやすい方がいいと思います。空港に行くまで時間を消費してしまうのではないかと思います。 まず、利便性という点において、現在より悪くなってしまうと思います。24時間利用が可能になると、様々な費用がかかるし、その分、利用が増えるとは思えない。 新空港案の利点は現空港の抱える様々な問題を一掃できることにあると思う。しかしアクセスや環境などの新たな問題も発生する。ただ将来の拡大を前ていとして建設すれば、需要の大幅増加にも対応可能な点は評価できる。 最大の問題点はその事業費の高さであり、どう面するかが難しいところであろう。 県の県債が残るから、将来負担が残るからアクセスも悪い。環境にも良くない。止めたほうがいい。 良いと思うが、実現するにはかなり時間がかかりそう。あとはアクセスの面で少しいこうがある。 空港が増えれば利用者にとっては近い空港ができ、とても便利になるのでいい案だと思う。 家から遠くなるので嫌だが、しょうがないのかなと思う。 アクセスの面に少し問題があると思う。 神宮に作るのはコストが少なくいいと思うけど、周りに大きな駅や交通の方が不便だと思う。 渋滞か、アクセスがあまり良くないし、生態系についてが心配。借地料がないのでその点は良い。 西区からでは交通の便が悪い。 福岡都市圏の発展、ひいては九州の発展に繋がる空港を考えると新空港が最適だと思います。現空港の利便性に負けないくらいの交通アクセスを整備して頂きたい。 海上に空港を建設する事は、見積り額の2倍の金額が実際には掛かってしまうと思います。また、市内から遠く不便になるので、福岡の空港に近いという良さが失われてしまいます。 アクセス利便性の比較(P15～16)の表現は「維持」と「低下」ではなく具体的に表した方が良い。新空港の場合のアクセスがどういう方法になるのかという事を具体的に示さないと、どの程度利便性が低下するのか分からない。少なくとも現行の交通機関で考えると相当低下するが、将来もそうなのか？ よく検討されているが、アクセスが言う程、便利にならない。必要があって使わざるを得ない状況に移る。予測する程、経済効果が持続しないのでは。 アクセス時間の短い案がいいです 反対である。大手ゼネコンを儲けさせるためである。時間が掛かり過ぎる(遠くなる)。 借地料とかをすっきりさせるためには良いかもしれないが、新交通システム(空港―博多駅)のアクセスが示されていない。現状で15～20分で行けるはずがない！！ 本当に鉄道で15～20分で、駅及び天神へアクセスできるのならこの方式が良いと思う。プラス5から10分に一本の鉄道は欲しい。 道州制の導入等を展望すれば、将来のキャパシティに制約がない方がよい。従って増設案と比較すれば、新空港を新設した方がよいのではないか？利用者は今の福岡空港との利便性を比較考慮するだろうから、新空港の利便を高める方策をセットで打出す。地下鉄と西鉄との相互乗入れ、西鉄の複線化など。 「新空港案」はアクセスが悪く、また自然環境の破壊につながる。財政難の日本では税金のムダにつながる恐れがある。 利便性が悪く費用がかかり、反対 絶対反対です。今の場所が便も良いし、環境問題も心配です。玄界灘でお魚が獲れなくなってしまっは困ります。 博多駅からのアクセスは大丈夫？ 福岡都心からの交通アクセス整備が課題である。現空港よりは都市アクセスは低下するので、いかに確保できるか。(例えば新千歳のように)。海上空港特有の風対策等をしっかり行えば、現空港の跡地利用も考慮でき、望ましい。 航空法や都市部に空港があるデメリットを考え合わせるとこちらの選択肢にも有効性はあると思われるが、費用・工期に問題がある。少子高齢化が進む我が国では早晚、都市・交通インフラ整備では攻めの姿勢は取れなくなることは確実であると予測される。さらに、現状の空港の交通便利性を維持するとすると、都市高速・地下鉄・西鉄沿線は不可避であり、また、主要道路の拡張も必要であることから、新空港案は現実的ではないと考えられる。 現空港のアクセスと比較し、大きなデメリットは無いように述べられているが、現空港のように、鉄道が簡単に乗り入れできることは考えにくく、アクセスは極端に低下すると思われる。また、将来の大きな需要に対応できるとあるが、主要路線である羽田～福岡の大幅な増便は想定できない。(羽田は拡張するが、福岡線の発着枠は大きく増えない) また、現空港の需要増は、アクセス利便性ゆえであり、この利便性が失われれば、関西空港の例と同様、当初の需要予測より大幅に需要は下回り、不採算のツケは税金で賄う結末になるであろう。従って、新空港の費用対効果は全く期待できるものではない。 北九州空港の利用者が減るし安全性が悪くなるので滑走路増設案に反対です。北九州空港の利用者が増えるし安全性が良くなるので新空港案に賛成です。 佐賀空港の利用者が減るし安全性が悪くなるので滑走路増設案に反対です。佐賀空港の利用者が増えるし安全性が良くなるので新空港案に賛成です。 24時間運用できる点や将来の更なる拡張性はあるものの、コストがかかりすぎる。また、空港までの移動時間は30分程度かかるのは必死である。(資料ではもっと短い時間で到達できるかのように記載されているが、現実には途中駅を建設しなければ住民は納得せず、結果的に30分あるいはそれ以上に必ずなる)これでは、第2の成田・関空となるのは必死である。過去の失敗から謙虚に学ぶべきである。 巨額な投資額、利便性の逸失などデメリットの大きさは明らかです。 新空港に賛成。現空港が都心に近いことを盲目的に評価する向きが多いが、本当に評価すべきことだろうか？ 東京や大阪で、もし仮に、都心に近い場所、例えば、品川や新大阪辺りに、安く、早く空港を造ることができたとしたら、住民や企業、行政などは諸手を挙げて賛成するだろうか？ もちろん、都心に近い場所に空港ができれば、空港利用者は便利である。しかし、都心に近い場所に数百ヘクタール規模の空間が出現し、これによって市街地が分断され空港を挟んだ地区間の行き来は不便になる。そして、空港近辺や飛行ルート直下の市街地では航空機騒音の影響により住宅系の土地利用に支障となるとともに、航空法による高さ制限によって土地の高度利用もできなくなる。さらに、市街地上空を航空機が飛行するため、事故が起こった場合は関係のない人までもが巻き添えに遭う大惨事となる。このように考えれば、都心に近い場所に空港が立地するのは明らかに問題であり、諸手を挙げて賛成する人などいないだろう。つまり、空港とは、そもそも都心に近い場所に立地すべきではなく、都心からは一定の離隔を必要とする施設である。福岡空港の移転に反対する人は、昔から都心近くに空港があるのでこれが普通だとも思っているのか、騒音に苦しむ一部の住民のことなど思いやる気持ちもないのか、あるいは都市づくりと空港との関係を深く考えていないのか、他都市の状況などまるで知らないのか、事実に基づいた客観的で合理的な分析・判断ができないようだ。 鉄道のアクセスは、JRと接続すれば15分は十分可能だと考えられますし、新空港でも全国でもトップクラスのアクセスのよい空港になると思います。西鉄貝塚線とも接続して、地下鉄が乗り入れれば、もっと利便性があがると思います。 新空港案に関して賛成です。交通の便には少し今迄より不便にはなりますが、多くの便を受け入れるためには24時間の空港が今の福岡には必要だと思います。 滑走路増設案よりもメリットになることが多いと感じた。確かに空港までのアクセスは少し不便になってしまうけれども、騒音の問題や将来性を考えたら新しく空港を開設したほうが福岡県にとって良い結果になると思う。 ACCESSさえ対応できればよい案であると思う。 遠いと思う。 海を埋め立てることにより、環境破壊も進んでいくと思うし、空港を主に利用する人にとって近い博多とは違い、交通の便も少し悪くなると思いました。

意見分類				寄せられたご意見
				反対 新たに作ることの方が問題が多い。利用客が利便のいい方がよい。 24時間利用可能になることはいいことだと思う。国内ターミナルと国際ターミナルが一体化するのは便利だと思うが、交通アクセスや工事費、自然の事を考えると反対です。 アクセス手段が大変。費用がどのくらいかかるのか。今よりもお金がかかる。 都心から遠くなることが不便。国際線と国内線が一緒になることが便利。どうして志賀島、新宮あたりなのか？ 交通の便が悪くなる。 交通の利便性さえ解決できればよい。 国内線と国際線が一体化する為、利便性が向上する。 空港まで少し遠くなる。 24時間なので利用しやすい。アクセスが不便である。 空港を作るなら、地下鉄もちゃんと通して不便にならないようにしてほしいと思います。 あまり賛成はしない。騒音などが減る点などはいいが、今後私たちが食うで働く場合、交通の便が悪いと仕事に影響がでる。 利便性は多少悪くなるが24時間可能になるのであれば良いと思うが、交通機関の整備に費用がかかると思う。 24時間利用できるのは良いと思うが、少し遠くなるので、そのあたりはみんな不便と思う。でも24時間にすると、セントレアのように温泉施設やショッピングモールなどをすると良いと思う。 建築費の確保や塩害対策、福岡市中心部からの交通アクセスの構築が講じなければ、ただの福岡のお荷物になりかねないと思う。特に、交通アクセスは重要だと感じる。 財政負担が大きすぎる。利便性が低下し、利用者の減少につながる。地下鉄の延伸や、周辺道路の整備など、更にプラスαの財政負担が掛かってしまう。 建設費が大きすぎる。ほとんどの公共工事は予算額を大幅にオーバーする。予算額そのものが信用出来ない。更に、利便性が現空港に比べ大きく損なわれる。海上空港で成功した例は少ない。 ・交通の便が悪く、それを良くするためには莫大な費用が掛かる ・環境も破壊するであろうし、とりわけ、またその付近に住む市民の生活環境も大きく変わってしまう。 新宮の方へは交通の便がよくなるのであまり賛同できません。 利便性があるとは思えない 地方財政及び国の財政に大きな負担になる。 交通アクセス等の問題も大きく財政負担が多くなる 三苦、新宮ゾーンN61° E案が良いと思うが、交通アクセス、環境問題の解決が重要であると思う。また、現空港の跡地の有効活用計画も同時に決定すべきであると思う。 アクセス時間が長いので利便性に欠ける。現空港跡地利用など難航する問題が新たに出てくる。 年寄りには不便になりますし、費用がかかりすぎてよくないと思います 経済的に極めて不利。利便性に欠ける コストが高い。都市に遠い。安全性 自然、税金、財政、利便性 新空港「いらない！！」 新空港案に反対です。新空港建設は環境破壊につながる。建設費用がかかりすぎる。新空港への交通アクセスをどうするのか。 台風、地震、災害に弱い、また、塩害、地盤沈下、地変、人口減少時代に必要か。交通アクセスが不便となり、JR、バス、車等に相当流れて戻らなくなるだろう アクセスについての言及がこれほど無い報告書は街頭で配布するレベルでも近年見たことがないくらい少ないです。漁業等への影響を明記してほしいです。 交通の利便性、時間、費用から見ると増設案にあるが、新空港と言う事で墜落による被害は少ない。 立地を考えると、ビジネスマンやこの近郊に住んでいる人から見れば悪くなる(アクセスが)けど、羽田に比べると変わらない。また外国からの観光客も増えて、街が活性化すると思う。24時間利用できる点大きい。費用や期間、自然への配慮が気になるけど、そこを更に審議していただき、是非長期的な視野で取り組んで欲しい。 金額面とアクセス面を考えるとどうかと思います。 アクセスが悪くなるのは正直つらいと思った。それなら現状のままでも甘受できる。 鉄道アクセスの具体的な事業主体や建設事業費が分かると良かった。 現時の空港の最も優位な項目として、高いアクセス性が挙げられると思います。しかしながら将来の事を考えると、高いアクセスのある新空港を建設する事が重要だと思います。 交通便としては道路を香椎バイパスにつなぎます。西鉄電車を新宮駅南より、新宮町湊集落よりに新設して陸橋につなぎます。 天神～空港間での利用が多いので、交通の便を考慮していただきたいのが一番 内陸、都会中心より離れる事が最も問題。玄海よりの風の影響も心配であり、やってみないと判らないリスクが大きく、避けるべきである。 新空港の建設費は関西空港を見て分かる通り、当初の見積りから大幅に増え、その上現存の埋立地の沈下等問題を抱えている。敢えて金を使う必要はない。利便性に欠け、ウインドカバー率も低下する。一部の業界、一部の地区の浮揚のためだけに公共工事を誘導すべきでない。 新空港案は遠いし、そこに行くまでのアクセスも悪い。しかも、新空港に予算何億もかけるのは、税金の無駄使いだと思います。 現在の利便性が全く失われてしまうのでこの案は駄目！！費用面、工事期間面でも増設案に劣る。新空港の立地場所も東に位置するため、新北九州空港の利用者範囲にもかぶる、もしくは近くなるため、お互いのためにもこの案は無理！！ 新宮ゾーンの新設案は、現状の空港と比べると、アクセスがとても悪いように思います。 新空港をもし作ったら佐賀側の人々や博多方面の人々はそんなに負担はないだろうが、北九州の方から見たらさらに遠くなってしまい、どうだろうか。 24時間利用可能になる点は良いと思いましたが、アクセスの時間が長くなり、交通の点で利用しにくいような気がするので、交通の整備が必要ではないかと思えます。 新空港も色々いい点はあると思いますが、今の利用しやすく、駅からも近いというのは魅力だと思うので、何とも言えません。バスなどが出るのならいいですが、15分くらいかかるとなるとお年寄りの方とか大変だと思います。 新空港案はコストも、空港までのアクセスもかかってしまうという点が不便だと思った。 交通の便を考えると、場所的に少しどうかと思うが、新しく空港をつくるのは良いと思う。しかし、現空港を利用しつつ、新空港も使用してはダメなんでしょうか？ また北九州空港をせっかつくつたのだから、そちらのアクセス方法を簡単にできるような対策をもっと考えるべきなのでは？ 交通の利便性が不便と考える。予算がかかりすぎる。果たして経済がどれくらい伸びるだろうか。疑問である。 自分のことだけを考えると、空港が遠くなるという一点だけで望まない…。ただし、新空港を望む方が多数であればそれでかまわないと思う。 交通の利便性が大切だと思います。 環境問題の点ではマイナス面があるのではと思います。 アクセス時間が長くなったり、埋立することによる環境への影響や多額の初期投資が必要になるが、これまでよりもスムーズに利用できると思う。 新空港は騒音で影響がないのは良いと思う。利用時間帯の制約がないのはいいけど、新空港まで行くのが大変になる。 新空港をつくっても良いけど、今の場所の方が便利で、個人的には良いと思う。 自然環境について、漁業補償また、アクセス交通整備といった、大きな問題がいくつもあげられているので、良い案とは言えないと思います。 現在のアクセス利便性が低下するのは、もったいないと思う。 ハイリスクローリターンのように思える。福岡空港の減利用者新空港の設立に納得する可能性はとても低いし、利便性の高い現空港から移転する事はとても危険なことのように思える。 初期投資が非常にかかり、アクセスの悪化による需要低下や道路、線路の建築費も踏まえるとハイリスクであろう。また、第1次産業をさらに犠牲を強いることは酷である。しかし、理解を得られるのであればこちらを推したい。 新空港への良いアクセスが整っていないため滑走路建設が良いと思う。 新宮のところというのがよかった。鹿児島本線中央あたりだとつかいやすいと思う。 アクセス時間が現空港より長くなるのはとても不便だと思う 新宮などに新空港を作った場合どういったアクセスになるのかがよくわからなかった、西鉄電車のみ？

意見分類				寄せられたご意見
				アクセス施設がどのようになるのかを大体でよいので示して欲しい。 市街地から遠くなるといったが、さほど問題はないのではないかと。むしろ、空港新設による車の交通量の増加を予測して欲しい。結局、我々は金とかはいつでもよい。これから福岡で生活する際のメリット、デメリットが知りたいかった。 三苦、新宮地位に作るなら必要ない。都市部にも遠いし、その周辺は過疎化している。だったら福岡空港のほうがどう考えても利便性が高い。おかしすぎる。納得いかない。不便すぎ。だったら福岡空港の跡地はどうなるん。そこまで考えてからまた説明会してください。 新空港を作ったとしても、そこに行くまでの交通が不便だったらあまり利用しないと思うので北九州空港と福岡空港だけでも良いと思う。 自然破壊をしても新空港が必要かどうかと、近くに住んでいる住民の事を考慮して欲しいと思います。24時間発着があるので、どう対処するかが問題だと思います。アクセスの為、問題も多い。 博多駅、天神駅まで公共機関で10～15分くらいでつなげるのなら、現在の空港とアクセスの利便性は大きく変わらないので良いと思う。(料金もあまり変わらずに) 新空港に行くまでの橋が出来たとしたら、その橋が有料になるのかを聞きたいです。新空港が出来るとしたら、現空港の跡地はどうなるのか、聞きたいです。 新空港が出来た場合も、今と同じくらいの利用客があるのですか。実際に使って不便だと感じる方が多いと、利用する人も少なくなってくると思います。 可能性が大きく広がる新空港案に魅力を感じます。アクセスも他空港に比べるとまだまだ良いので、利便性は増えると思います。 自然環境にも影響が出るし、交通が不便だから反対 交通の便については不安はありますが、アジアへの経済拡大など期待できる。賛成。 騒音対策をし、滑走路を増やすという事に賛成です。ただアクセス状況がどうなるかが重要だと思います。 私の家は福北ゆたか線の篠栗駅にあります。夜中に空港について時、例えば鹿児島本線は動いていたとしても篠栗線の人はどうなるのですか？ ・新宮案は芦屋基地との関係で、北東側にILSが設置できない。よって新空港建設費は少なくとも9700億円以上になる。一般道路の拡幅や、自衛隊米軍海保の移転費用などを考えると1兆円を遙かに超えるだろう。新空港に反対する。・新空港へのアクセス時間15分は特急のことだろうけど、ただでさえアクセス料金が高くなるのに、さらに特急料金300円(現在の料金)を払うなどとてもない。新空港になればアクセスが非常に悪くなる。旅客が被害を被るような方策は採るべきでない。 環境と交通アクセス、最後に金が課題とおもわれる。案としては悪くないと思う。 1.は難しないの交通網整備不良、中心部、交通ターミナルあり、アクセス不良 2.埋立て、土砂、コンクリート不足、長期に渡り補修費がかさみ、電力消費続く、観光旅行不向、貨物は北九州空港あり 航空機の離発着の時の風の影響や新空港へのアクセス方法、後海の埋め立てで自然環境、工事費など考えると今の空港で良いのでは？ 反対です。あまりメリットを感じません。顔上での既得権の所得や、交通アクセス確保、コスト等マイナスの面しかないのではないかと？たしかに空港の可動性の向上、機動性が上がるインフラである事はよくわかるのですが、それも制度がダメなら宝の持ちぐされになる様な気がします。空港の運営(経営)という面でも不安が残ります。 基本的に反対です。理由としては ①費用がかかりすぎる(結局は税金負担増になりかねない？) ②利便性が悪い(最寄りのJR駅からのアクセスは？連絡バスなどでは話になりません) ③海洋の環境破壊等は大丈夫なのか？ 福岡に空港は、もう必要ないと思う。志賀島ゾーンは、志賀島の景観を損ねる為、反対です。志賀島が候補地に挙げられていること事態、信じられない。三苦ゾーンは、アクセス状態があまりにもよくない。状況が福岡の将来のビジョンが見えてこない。モノレールの設置等、利用者のアクセスをカバーする公共交通機関までも配置されるのであれば、検討する価値があると思う。 アクセスが(市内へ)悪くなる点と、海浜の景観、水質、生態系への影響が確実に生じる点が問題と感じました。 良いと思うが、風の影響が有り、欠航が心配 海上の上に作ってはどうか 浮上式 見積もりの詳細が必要 アクセスの図面での説明も必要 1、http://www.ocab.mlit.go.jp/about/total/report/pdf/riyou0809.pdfによると福岡空港は9月も旅客数が約10万人減っている。この状態で新空港建設など絶対にあり得ない。2、新空港はアクセス費用が増大するだけでなく、施設使用料など値上げされるだろう。需要も伸びる要素がなく、容量だけ増やしても無意味。旅客にとって新空港は全く利点がない。絶対にだめだ。 全体的に交通の便を考えると新空港案にはあまり賛成できない。 北九州空港同様、海上の方が良いのは理解できるが、空港までの移動手段は車が便利になるので長時間or長期間の駐車スペース、駐車料金などにより利用者数が変わってくるのでは？ 新空港は遠いので不便です。 新空港になると便利(交通面)が悪くなるので、あまり賛成できない。 利便性(アクセス整備)、事業費など問題は山積みと思われるが、長い将来を考えるとやはり新空港が良いように思える。急がずよく考えて決めてもけって遅くはないと思う。 安全面を考えた新空港案もいまいかなと思うし・・・遠くなるとイヤだなあと考える。 これ以上の自然破壊は許されない 利便性から云っても反対 中部、関空もあまり利用者が少ないと思う 現在の利便性が良い今の空港でよい お金かかりすぎ。20～30年後にそのニーズがあるかがいささか疑問。博多からのアクセス悪いし。 現空港がとても便利のため、新空港案は反対です ・博多駅から15～20分とはどういうアクセス方法を考えているのか？またそのような交通インフラにも多額の費用が掛かる事を明記すべき ・一兆円弱の見積りだが、たいてい予定を超えるので一兆数千円は掛かると思われる。誰がこのような費用を負担するのか 荒れる玄界灘への移転は、欠航便の増便が検討の数値以上になると思う。また、場所が不便なため、大阪便、鹿児島便、名古屋便など新幹線と競合する路線を中心に、減便、廃止便が多数生じると思う。 自然を破壊するために、税金を使ってもらいたくない。アクセス性でも、また道路整備等でまた費用も掛かり、交通の面でも、今の現空港より劣るのではないのでしょうか？結局新空港の利用率も伸びないのでは？最近地震も多く、安全性でも不安があるのでは。 利便性が問題 新空港では利便性が低下し、旅客が減ったり新幹線に流れたりする。アクセス時間は長くなり、アクセス料金や空港施設使用料は大幅な値上げ。着陸料も大幅な値上げは避けられない。ハイコストなしん空港は要らない。 新空港は遠くて不便、しかも電車やバス、タクシーなどの費用も上がる。建設費も非常に高額で、国も地方も財政難のときに進めることはない。住民サービスの更なる低下につながる新空港は必要ない。 財政負担も大きい、むしろ問題なのは現在の福岡の都市としての最大の魅力である、アクセスの良さを大きく損なうことである。現在のアクセスを改善しようとする と高速鉄道や高速道路などの建設が必要でさらに財政負担が大きくなってしまふ。アクセスが悪くなれば福岡の都市としての魅力は半減し、利用者も減少するであろう。将来の需要増に対応できるとする利点は自己矛盾を呈している。 現空港のように都市部からのアクセスが確保できればよいと思うが、膨大な時間が必要であることを考えると、当面の対策(増設)を講じた上で新空港建設理由も残すべきではないか。 「新空港は反対」三苦・新宮であれ、志賀島・奈多であれ反対。現在の福岡が発展したのは、空港と中心地が近く利便の良さからであり、今のままで充分。移転は絶対に反対。しなくてよい。 建設コストと周囲の環境への影響等の問題を抱えてはいるが、空港と都心へのアクセスの設定がうまくいけば現状と比べてもそれほど悪化しないし、良いと思う。 移転は反対。広島みたいに不便になる。 現状所からすると遠くなる。 24時間対応可能なのは新空港ですが、あまりにもアクセスが悪い。今の需要量は現在のアクセスの良さが大きく影響していると思うので、アクセスが悪くなった場合に課題な需要を見込む計画を立てるのは危険なのでは。新空港は必要ないと思う。 都心へのアクセスを重視して欲しい。現空港はアクセス利便性で非常に優れる。 交通の便が悪い。 費用があまりにもかかりすぎる。

意見分類				寄せられたご意見
				中部空港・関西空港などでも不便なところに新空港を作ったため、利用者が予想より少ない状況だと聞きます。旧空港を利用の方が便利で良いというので、特に国内線は旧空港を利用する人が多い。このような状況を現実的に考慮すべきで、良い案とは言えません。また投入資金が地元の負債と残るのはよくありません。 新空港って、近いですね。羽田や伊丹よりもアクセスがいいんだから、全然問題ありません。 新空港へのアクセスも便利ですね。博多駅～新空港は、品川～羽田と同等です。現空港の酷い遅延や、駅やターミナルでの動線を計算することによる時間短縮効果を考えると、実際は現空港とほとんど変わらないでしょう。鉄道での国際線利用の場合は完全に新空港の方が早くなります。新空港が博多湾内なら、もっとアクセスが便利になりますね。 結論からして、論外である。空港建設にあたり器だけではなく、その空港に至るまでの経路や環境の検討が必要であり、北九州空港や神戸空港の空域の制限、中部空港の強風など、重要な事例が確認できる。また、都市型空港を代表する福岡が、海上に移ったとなると利便性が大いに損なわれ、関西空港の二の舞になりかねないし、それに付随したインフラの整備も同時にやらないと、全く意味がない。 費用、位置、環境破壊、住民対策、漁業権対策、利便性のどれを取っても、現空港の増設案に及ばない。空港建設費用よりも環境やアクセスに関する出費が多大に発生する。 今の場所が便利で、新空港はどちらにしても不便になる事が一番嫌です。 都心に遠く、建設コストも甚大で不合理と考える。福岡県に2空港、佐賀県に1空港を考えると、それぞれ連携して九州北部圏の利便性を協調して発揮すべきである。新空港案に反対である。 新空港案は資金面もあるし、利便性が悪くなるので利用しないかもしれない。 羽田空港の国際線増強でわかる様に、市民の利便性が大きく考えていると思われます。多額の投資効果は問題である。 建設等、費用、工事、アクセス、高く、長く、悪い。当初より反対。 ・N125° Eを800m動かすのならN135° Eで作ったほうが水深が浅くなるし、風の向きも良くなるのではないかと ・時間などの利便性は実際は更に悪くなると思われる 空港は色々書いてあるけれど、市内から空港への行き方が分からない。離れた場所の空港は、東京の成田のように海外へは良いかも知れないが、都心に出るのは不便だし、国内線との接続が悪い場合が多い。 利便性、環境破壊からみても既存の空港を拡張、整備した方が良いと思う 費用がかかり、博多駅、天神から遠くなる 費用がかかる。博多、天神から遠くなる ・新空港は現空港に比べ、コスト大である ・利便性が悪い 現実的ではない。未曾有の世界的経済危機を控えている時代、このような巨費を投じて、日本一利便性の高い空港を捨てて新空港を作るべきではない。航空機にとって不適な日本海側での空港建設は、将来必ず禍根を残す。 ・24時間の利用が可能 ・アクセス時間が長くなる ・埋立てによる自然環境への影響 ・初期投資大、期間も長い 大反対！現空港は街から近く日本一使いやすいの、なぜ莫大な金を使って不便な遠い海上に作らなければならないのか？関西空港のように借金、赤字に将来苦しむ事になるのが分からないのか！環境の面でも大いに問題があり、計画立案自体理解に苦しむ。 新空港建設は賛成だが、軌道系アクセスの充実、環境に配慮して施工して欲しい。 地域住民に対しての騒音対策、交通アクセス案、財源問題、特に町の財政規模から本当に負担が可能なのか。将来工事費等が増加した場合、追加負担等の問題についての説明や解説が少なすぎる。 交通アクセスに問題があります。現空港は南区、中央区、西区、城南区などの方向の人も地下鉄で10分、20分ととても便利です。それに比べ時間がかかりすぎて不便です。 空港の利便性、新空港案へのアクセス、そして建設費用。将来的にも満足どころか不満と行政への非難が集中し、不良資産と化すと思う。貨物は別として不便性のため、利用者は伸びない。 反対です。便利悪くなるため。 アクセスが悪くなる。国際線のみにしてはどうか。 現空港のアクセスの良さを思うと、移転は考えにくい。 24H対応はいいが、空港へのアクセスがどこも24Hになっていない。車利用は別ですが。 今の場所にあるべき。離れる必要はない。 同時点でアクセス利便性低下による不利益が発生すると見込まれ、莫大な費用をかけて新空港を建設する必要は全くないと思う。 新空港配置案への交通アクセスが現在の状況に比べると格段に低下するため、利用者増加は見込めないように感じる。JR、自家用車ともに不便になる。 この案は、処理容量が21.3万回～22.6万回と大幅に増え、将来性が最も重いと重いがちだが、建設コストが約9200億円と、滑走路増設案に比べて4.6倍もかかり、空港アクセスも現在の空港に比べて大幅に不便になることは確実であり、一部の利益を求める人達が推奨する案と判断する。利用客はこの案を望むとは思えない。 最近の新空港は郊外型が多い。立地条件等の事情はわかるが、出来るだけ利便性を考えてほしい。 現空港に比べ新幹線へのアクセスが不十分。安全面では非常に優位と思う。 アジアゲートウェイの日本の玄関口として福岡は魅力的か？ 福岡市内とのアクセスはバスでしょうか？電車でしょうか？ いずれの場合でも今より料金は高くなるのでしょうか。さらに、深夜便を利用しようにもこれらの交通機関は24時間動くのでしょうか？ 空港さえ24時間稼働すればよくて、その後利用客はほったらかしでしょうか？深夜は貨物便だけというなら北九州空港に貨物便を集中させればよいのではないのでしょうか。
			② 乗り継ぎ利便性について(ターミナル配置、設備含む)	
			45 件	新空港は作らなくて良い。公害・工費の浪費。便利な福岡空港が国内・国際共に乗りつぎにとっても良い。こんな使い安い空港は日本でも羽田と福岡空港だけなので。 ○良い点 ・24時間化で貨物専用便の就航も可能 ・国内線と国際線のターミナルが一体化でき、乗り継ぎが便利 「将来の拡張性」「国内・国際一体化」「24時間利用可能」「混雑などの遅延解消」「騒音問題」「安全性の向上」を考えれば、『新空港案』の方が現実的だと考えます。 福岡空港を“発展”のために大きくするのならば、現空港の問題点を解決する新空港を造ったほうが“発展”できます。 滑走路の問題もあるかも知れないが、空港ビル自体の処理能力に課題が多い気がします。国内～国際線の連携については利用した事なくわかりません。 国際線だけ新空港にしたらどうか。あまり乗り継ぐことはないから。 安全性、乗り継ぎ、24時間はいいと思うが、現在に比べてアクセスが悪い。 今、第2ターミナルが改装中みたいですが、空港移転するなら改装する必要がなかったのでは？と思います。 たしかに国際線と国内線が別々なのが困るので、1つにするのがいいかと思います。 外国へ移動出来る利便性や乗継することでの経済効果、そして自然への配慮ができれば新空港建設も良いと思います。 他方、国内線・国際線の乗り継ぎ利便性はとるに足りないなど、メリットが実際にはほとんどありません。 24時間空港になるため、発着数の増加が見込める。また、国内線・国際線への乗り継ぎ便利で、都市部の発展が見込める。環境問題への考慮が必要。 海上には滑走路と必要最小限の設備のみを設置し、旅客ターミナル等は陸上に設置すべきである。＜海を守る＞ 国内線と国際線が同じになるのは良いと思うけど、アクセス利便性を考えると、ちょっと不便かもしれない・・・。 【新空港が必要な理由】 ・現空港は多額の借地料、環境対策費がかかる（わが国の空の発展に何ら寄与しない無駄な支出、地主だけはボロ儲け） ・現空港は容量限界、滑走路増設でも容量は1割しか増えない（滑走路不足・スポット不足・貨物ターミナル不足） ・現空港は狭苦しく遅延が多発、滑走路増設では悪化する可能性すらある ・現空港は深夜使えない ・現空港は乗り継ぎ不便 ・現空港は高さ制限など余計な足枷あり ・現空港は事故が起こると関係のない人を巻き添えにする危険性大

意見分類				寄せられたご意見
				・現空港は騒音撒き散らし(環境基準達成の見込みなし) ・現空港は駐車場の収容台数や料金でさえ自由に決められない(「地元との調整」つまり周辺の駐車場経営者＝その多くは空港地主 の了承が必要) ・新空港は多額の借地料、環境対策費がかからない(初期投資は大きい、わが国の空の発展に寄与する有意義な支出、損するのは地主だけ) ・新空港は容量限界を解消(滑走路・スポット・貨物ターミナル) ・新空港は必要最低限の面積を確保し、遅延も改善 ・新空港は24時間空港 ・新空港は乗り継ぎ便利 ・新空港は高さ制限など余計な足枷がない ・新空港は事故が起きても関係のない人を巻き添えにする危険性がほとんどない ・新空港は騒音なし ・新空港になると現空港跡地の開発も可能 国内線と国際線のターミナルを一体化したら、乗りつぎも便利になるし、24時間利用可能になるという所がいい。 乗りつぎが楽になり利用時間も長くなるので利用しやすくなるかもですが、費用・年数がかかる。 新空港案に賛成です。 なぜなら、滑走路増設西側配置210m改良案の処理容量は、間違いなく水増しされていると思われるからです。「那覇空港技術検討委員会」や、那覇空港PIの資料を読めば読むほど、そう思わざるを得ません。◎那覇空港の滑走路処理容量(着陸割合40～65%)・現状：最大値＝36回/時 最小値＝33回/時(＝代表値) ・誘導路二重化：最大値＝37回/時 最小値＝34回/時(＝代表値) ・2700m滑走路増設間隔210m(誘導路二重化込み)：最大値＝36回/時 最小値＝33回/時 なんと、滑走路を増設しても、滑走路末端のずれ＝スタガーの影響によって、容量は減ります。ならば、福岡の西側配置間隔210m改良案と同様にスタガーを解消すべきなのですが、なぜか同じ大阪航空局は、滑走路長が短くターミナルから遠い側の滑走路を離陸用・滑走路長が長く近い側を着陸用とする、アブノーマルな運用によってスタガーを解消する方法を採用していません。 福岡の滑走路増設では、「滑走路の嵩上げによってスタガーを解消して容量を増やした」と鬼の首を取ったかのように自画自賛し、国会議員やマスコミに滑走路増設案のメリットを言いふらしていたらしい大阪航空局が、那覇では福岡と同じ運用方法によってスタガーを解消できることを思いつかなかったとは、100%考えられません。 つまり、スタガーの影響よりも、アブノーマルな運用の方がマイナスは大きいのです。 アブノーマルな運用では、容量は、最大値＝36回/時、最小値(代表値)＝33回/時を超えられないということ間違いないでしょう。ということは、発着回数の約8割を占める国内線ターミナルから遠い側の滑走路が離陸用・近い側が着陸用になるアブノーマルな運用に近い福岡の西側配置間隔210m改良案も、 ・最大値＝36回/時、最小値(代表値)＝33回/時 ぐらいなのでしょう。ステップ4のレポートに記載されている最大値＝40回/時などありません。福岡空港PIステップ1より、◎福岡空港の処理容量(着陸割合33～67%の場合) ・現状：最大値＝35回/時 最小値＝32回/時(＝代表値) ・誘導路二重化：最大値＝36回/時 最小値＝34回/時(＝代表値) となっています。つまり、西側配置間隔210m改良案の処理容量は、滑走路を2本に増やしても、1本のままで誘導路を二重化した場合と同等またはそれ 空港ターミナルビルが分かりやすい新空港案に賛成です。 空港ターミナルビルが分かりにくい滑走路増設案に反対です。 周回道路を設置することが義務付けられている福岡空港で 国内線ターミナルビルのセトバックなどできないので滑走路増設案に反対です。 それらを考慮する必要の無い新空港案に賛成です。 国内線との乗り継ぎが早くなり、時間が短縮できることがいいです。 24時間利用が可能になることや、国内線、国際線ののりつぎの利便性が向上すると、社会人になってから、自分にとっても便利になると思いました。 上にも書いたのですが、空港の利便性を考えると新設の方が良いと思いました。 新空港なら、国内外で蓄積されたノウハウや最新の技術を用いて整備が出来るので、滑走路処理容量の数字以外にも、使い勝手などの点でレベルの高い空港整備が可能となるので賛成です。 世界でも評判の高い空港は、ミュンヘン、インチョン、香港、クアラルンプール、関空、中部など、「新空港」ばかりです。 また、空港へのアクセスが悪く、空港使用料(PSFC)も上がると思うので、旅客の負担が重くなると思います。 ・利便性が下がり、アクセス時間や料金が値上げされます。また空港施設使用料が大幅にアップするのは避けられないでしょう。国内線にもお金がかかるようになります。旅行者にとって新空港はいいとこなしです。新空港には反対です。 ・8月までに昨年比20万人旅客が減っているというニュースを見ましたが、9月も約10万人減ってますね。これは異常な減り方です。新空港は必要ありません。 ・新空港予定地の新宮町で説明会があったようですが、新空港反対が圧倒的だと聞きました。このような地元の反対があれば、計画が実行できるわけがありません。 おそらく県内の世論も新空港反対が圧倒的でしょう。この状況で新空港を推進しても、次の県知事選で新空港反対派の知事が誕生する可能性が非常に高いと思います。 反対派の知事が誕生すれば、新空港計画はストップします。民意を反映しない施策など実現不可能です。 24時間として深夜はどこへ行く飛行機が飛ぶのか？ 本当に需要があるのか？ 国際線から国内線に乗り継ぐ人がいるの？ どこにのりついで行くの？ 短所：事業費が大きい。現空港よりアクセスが劣る。 長所：容量が増えかつターミナルや貨物施設の配置の自由度が高く、利便性が向上する。 国や県・市等の費用負担は不明だが、いずれにしてもみなに情報をキチンと公表し、費用負担について理解が得られれば進めてよいのではないか。国、知事や市長が地域戦略と共に必要性を語ることが重要ではないか。空港の利用は、増加する条件があることに加えて、増加させる努力が不可欠なものである。 ここ10年間で、航空機の利用が増えていることから、24時間利用可能、国内線・国際線の乗り継ぎ利便性が向上する点は重視するべきだと思う。しかし、自然環境についても問題となっているため、配慮が重要だと思う。 国内線、国際線(アジア)への乗り継ぎが便利になりと思いました。大賛成です。 新空港までのアクセスがよく分からないので、今後新空港に移転するのであれば、明確に示してほしい。荷物の移動が苦にならない様な方法をとってほしい。 また、海上だと風の影響が強くないのかと不安になった。その辺は大丈夫なのでしょう。 24時間の利用が可能となったり、国内線、国際線の乗り継ぎ利便性が向上するなど重視すべき点は多いが、環境対策もしっかりしてもらいたいと思う。 新空港を作ることで、空港の流れはよくなると思うが、現在の福岡空港や北九州空港が減ったり、もしくは新空港の位置や利便性を考えると、福岡空港に行く人が多いと思うので、リスクが大きすぎるのでやめた方がいいと思う。 国際線と国内線の統一はいいと思います。ただ、交通が不便になるということが問題です。私のように遠い所からくる人にとって乗りかえは荷物を持っていたりすると大変だと思います。 24時間の利用が可能となる。それが国際線の乗り継ぎ利便性が向上する。 新空港が必要な理由 ・現空港は多額の借地料、環境対策費がかかる(わが国の空の発展に何ら寄与しない無駄な支出、地主だけはボロ儲け) ・現空港は容量限界、滑走路増設でも容量は1割しか増えない(滑走路不足、スポット不足、貨物ターミナル不足) ・現空港は狭苦しく遅延が多発、滑走路増設では悪化する可能性するある ・現空港は深夜使えない ・現空港は乗り継ぎ不便 ・現空港は高さ制限など余計な足枷あり ・現空港は事故が起こると関係のない人を巻き添えにする危険性大 ・現空港は騒音撒き散らし(環境基準達成の見込みなし) ・現空港は駐車場の収容台数や料金でさえ自由に決められない(「地元との調整」つまり周辺の駐車場経営者＝その多くは空港地主 の了承が必要) ・新空港は多額の借地料、環境対策費がかからない(初期投資は大きい、わが国の空の発展に寄与する有意義な支出、損するのは地主だけ) ・新空港は容量限界を解消(滑走路・スポット・貨物ターミナル) ・新空港は必要最低限の面積を確保し、遅延も改善 ・新空港は24時間空港 ・新空港は乗り継ぎ便利 ・新空港は高さ制限など余計な足枷がない ・新空港は事故が起きても関係のない人を巻き添えにする危険性がほとんどない ・新空港は騒音なし ・新空港になると現空港跡地の開発も可能 24時間利用可能になることはいいことだと思う。国内ターミナルと国際ターミナルが一体化するのは便利だと思うが、交通アクセスや工事費、自然の事を考えると反対です。 都心から遠くなることが不便。国際線と国内線が一緒になることが便利。どうして志賀島、新宮あたりなのか？ 国内線と国際線が一体化する為、利便性が向上する。 空港まで少し遠くなる。 24時間利用可能。国内・国際ターミナルの一体化。環境対策費、借地料が必要。 国内ターミナルと国際ターミナルが一体化するのはとても良いと思う。現在の福岡空港は分かれているので一体化すると便利だと思う。 財源がどのように入るのかをもっと公表するべき。借金財政の中、どこから金を持ってくるのか？関西空港のように2500ー3000円程度の使用量が発生する可能性もあうのではない？結果個人レベルでの出費が増える可能性もあるのではない？ 今までの福岡空港では国内線と国際線が離れており、バスでの移動の手間が掛かるし、燃料も高いので、新空港では一つに合体になるので利便性が高くなると感じました。また、24時間空港になるので、今まではAM7:00～PM10:00間の利用時間だったから1日利用になると旅客数も増えると思います。 24時間利用可、国内線、国際線の乗り継ぎの利便性湖上、都心部での高さ制限の緩和、現空港跡地利用、等の面でメリットがあり、資金手当てが可能である限り、新空港案がよいのではない こちらの方に賛成します。費用がかかりすぎなのが気になります。しかし、国際線と国内線の移動が楽になる事、24時間利用可能という点で、アジアの玄関口の福岡にもこのような空港があるべきだと思います。もっと福岡を元気にするとしたら、この案を採用すべきだと思います。福岡に「来たい！」と思う空港であってほしいで

意見分類		寄せられたご意見
		す。
		空港は色々書いてあるけれど、市内から空港への行き方が分からない。離れた場所の空港は、東京の成田のように海外へは良いかも知れないが、都心に出るのは不便だし、国内線との接続が悪い場合が多い。
		24h利用可、ターミナルが1つなどの利点は良い。駐車場を大きく、利用料を安くしてもらえば、近県でも前泊しなくても利用できそう。
	③ 利用時間について 325 件	24時間運用が大きい。長距離国際線の運行より航空貨物便が多く運行出来る点が非常に大きい。長いビジョンで物流面から考えるといい案だと思う。しかし、多額の建設費用と埋め立てによる環境問題への懸念は大きなマイナス材料だと思う。 賛成。コストはかかるでしょうが、世界的に見て都心から20分位の距離は好立地である。移転先住民にとっては不都合であろうが都心の騒音と安全性の改善。更なる将来の増大と24時間への対応等々考えると本案に勝るものは無い。若干の騒音等の影響は東区にもあると思うがそこは辛抱。 ○良い点 ・24時間化で貨物専用便の就航も可能 ・国内線と国際線のターミナルが一体化でき、乗り継ぎが便利 「将来の拡張性」「国内・国際一体化」「24時間利用可能」「混雑などの遅延解消」「騒音問題」「安全性の向上」を考えれば、『新空港案』の方が現実的だと思います。福岡空港を“発展”のために大きくするのならば、現空港の問題点を解決する新空港を造ったほうが“発展”できます。 利便性と建設費から考えて駄目です 24時間運用しても100%活かせないと思います 所設埋立地。関西空港では1年に数ミリ数センチの地盤沈下もあるとうわさに聞いた。地震のときは大丈夫か。まずは交通の面で不自由になる。直結する公共交通機関が無いこと。道路は渋滞。都心からやや遠いとなると遠くからの利用者はもっと減り、地元の空港を利用する。海側に造ることで24時間眠らない国際空港であれば利用者はぐっと増える。関西や羽田を利用していた国際線の利用者を増やせる。それなれば、賛成だが、関西や成田もそううまくいっていない。しかし、今原油高により航空機を利用する旅行者も海外路線も減らされる一方。国内線の利用なら場所がよくない。 24時間利用できること、貨物便の利用も多くなるところをアピールしたら良いと思う。 将来に渡って、(半)永久的なプランとしては、すばらしいと思います。24時間利用も魅力的です。しかし、国際線の需要が今後それほど高まっていくでしょうか(国内線は東京ぐらいしか遅くまで運行しないでしょう)。最近シンガポール航空の便が週に数便になっていて、バンコクエアウェイズも運休したので少しだけ疑問に感じました。 24時間の利用ができることでのメリットは大きいと思いますが、現空港のアクセスの良さを比べると劣ると思われるし、海を埋めるため、環境面、漁業への影響が大きく、将来性を考えると後々の問題は大きいと思います。 九州がアジアへのゲートウェイとして発展していく為には、24時間ハブ空港が必要。 N61° E案大賛成である。九州の玄関空港として24時間港の飛行場にしてほしい。交通アクセスも良く、安全性も良い。50年か100年にしかないチャンスであり、最高のものを造ってほしい。 24時間貨物とも併せて特殊樹脂加工の鉄板滑走路を考えると経費が安くつく。 便利になることは理解できるが、これから24時間Openにする必要があるのだろうか？Downsizeになっていく事が考えられている今日には難しいのでは？ 福岡の将来のために24H空港は必要な選択だと思います。ただ、社会的な経済不況の折、難しいと思います。 新空港新設には慎重な考えが必要。関西空港やセントレアは失敗だと思う。海上空港は安全で24時間運用できるが、アクセスに時間がかかれば飛行場の意味がない。北九州の人が博多へ新幹線で行ってから戻るだろうか？また、現空港のその先の利用(廃港にするのか？自衛隊基地で残るのか、「合意形成を図りながら～」は全く考えていないという事か。 24時間対応が可能であったり、騒音問題が現空港のようにないのはとてもよいし、今後の便数増加等への対応もできるため、よいとは思いますが、やはり利便性が現在よりもかなり悪くなることに加え、実際新空港で対応できるようになるまでに、時間がかかりすぎると思う。 事業費やアクセスの悪さに比べ、得られるメリットが少ないように考えます。人口減少社会となり、また、高度経済成長は現実的には可能性が少ないように考えます。市民の立場からは24時間空港の必要性は乏しいと思います。新たな交通機関の整備なども大きな負担となると考えます。また、環境面での影響や新北九州空港との競合なども考慮すべきと思います。 新空港のメリット 騒音問題の解決 借地料、周辺住民への環境対策費 年間150億円(拡張すれば増える)を削減 24時間運用できる 都心部の高さ規制撤廃 将来拡張しやすい 国や福岡の厳しい財政状況だと2000億で済む拡張案は魅力的だが 50年後の福岡を考えれば移転したほうが賢い投資になる 目先のことを考えて安く済む増設案を選んだところで 安全性や地権者への補償費、空港の二十四時間化、都心の高さ規制などの 問題は解決しないから、いずれ空港移転の話が持ち上がりそう 日本で「公害」と「24時間運用」という面を解決するのには海上空港しかありません。福岡に新しい空港が必要であるならば、海上空港です。 24時間運用が可能なこと、騒音問題がおきにくいこと、海上なので万が一の事故の場合に被害が少なくてすむこと などが理解できる。 ・アジア・ゲートウェイ構想を考えた時には、近隣諸国との空港と遜色のない海上空港を造って欲しい。後からの増設は余分なお金がかかる。横風対応も現空港並みに上げる配置にすべき。 ・現案で騒音障害にあう人がいないのか疑問。24時間対応時に心配。 無駄。24時間にして発着数が伸びるか？空港税が高いので無理でしょう。地方だよ？せいぜいアジア圏でしょ？しかも、燃料高で落ち気味。そもそも、空港から15分でどーやって新宮沖に行く？移動時間の計算に、新空港案を優位に立たせようとする、恣意的なところがちらほら見える。 新空港の場合、博多から最速15分、天神から鉄道アクセスの場合も箱崎線延伸経路 等が工夫されてそこそこの時間(全国空港アクセスタイムで上位の水準)で連絡出来るのでは。処理能力も大幅増大で、現空港で混雑時に発生するダイヤ延滞や離発着待ち、分離した国内ー国際線ターミナルビル間の時間ロスなども完全解消します。貨物などの効率化に有利な空港24時間化も可能です。騒音問題や都心部高度 制限等、多くの現空港の問題は一挙に解決可能となります。都心部からアクセスが若干増大と言っても、利用客の多い時間帯など現空港で発生する ダイヤ混雑延滞などで生じるタイムロスが相殺されます。現在の国際線ー国内線乗り継ぎ タイムロスも同様です。国内外問わず一番需要やニーズのある、ピーク時間帯 に新規増便なども全く問題なくなるでしょう。需要も多い羽田方面は、現在新幹線比でも航空機が断然有利です。名古屋まで リニアモーターカーが将来出来ても、福岡ー羽田便を大きく減らす程の 状況には成りません。 環境破壊になります。24時間必要は誰が希望している事でしょう。多くは必要としていません。 ・24時間営業の必要はない。 24時間しかも大幅増便が可能に。騒音、事故の危険性も解消。建物高さ制限など都市計画が円滑に。とくに膨大な跡地は大きな希望が持てる。 24時間移動にする効果をあまり感じられない。 アジアを向いた経済的期待はわかるが、アクセスの悪さと自然破壊が許容できない。 博多駅から直通15分ぐらいのアクセスができるのであれば、新空港案でもよい。 博多駅から30分以上かかる場合は、絶対反対。 絶対反対。まずは「ふざけるな！この野郎！」と言いたい。誰が24時間使用を許可したのか。海だから？周辺には住民はちゃんと住んでます。大阪や愛知のように埋立地の先の方の海ではありません。新空港を作ったら、地下鉄空港駅なんて要らないではないか。何のために地下鉄を空港まで引いたのか。地下鉄の赤字補填も費用に見込むべき。跡地はどうするのか。今の地権者への補償を全て止めても大丈夫なのか。今の地権者は納得しているのか。代わりに新空港周辺の地権者に、騒音対策(クーラー、電気代、空港周辺共同利用会館施設の設置)など、きちんと補償するのか。概算費用に補償費は入っているのか。 する必要なし。こちらの案に賛成するのは公共事業で儲けている人だけだと思います。 お金の無駄。自然を壊すだけ。増設しても発着が間に合わないということですが、北九州空港をなぜもっと利用しないのですか？せっかくの国際空港、24時間空港なのにあの発着数ではもったいなさすぎ。なぜそこに話題が触れないのか不思議です。新設するほどのお金で、北九州空港への交通の便を良くするべき。新設したらもっと北九州の利用者は減るでしょう。 新空港案の事業費が9200億円で、滑走路増設案の事業費との差が7200億円というのはあまりにも大きい。確かに借地料や環境対策費は不要となるのかもしれないが、それらが年間144億円程度だとしても、差が埋まるまでには単純計算でも7200÷144＝約50年かかることを考えても巨額である。また、現空港の跡地がいくらで売却できるかというシミュレーションがここに出てこない以上、単に費用の面だけでなく新空港案に乗るのは難しいと考える。仮に跡地売却でおつりがくるような結果が出たとしても、費用の面だけでは計算できない問題として、新宮沖の埋め立てによる漁場の変化等、近海的环境への大きな影響が懸念される。また、早朝、深夜便の運航が可能になるのは確かであるが、日本の海上空港の現状を見れば、それほど早朝、深夜便に需要があるとは考えにくい。関西空港も深夜便は多くないし、北九州空港でも、スターフライヤーが早朝、深夜便の搭乗率の低さから、減便した経過もある。 でも深夜・早朝でものれるのは有りがたい。 地方都市にて24時間化は必要なし。世界ーアクセスの良い環境を捨てる事はない。 宗像に居住していることから以前は福岡空港を利用していましたが、新北ができてから車で空港まで行くようになりました。なぜなら駐車料金が安いことと、早朝・深夜便を利用すると運賃が安く経済的であるから。 関西空港なども海上空港で24時間空港となっているが、交通の利便性も悪く、需要も24時間あるのではないので福岡において24時間空港を作って、どれほどの効果があるのか不透明である。 新空港のメリットは24hr運用と市街地の高層化が可能になる2点のみではないかと思える。将来予測としても、少子高齢化から考えると遠方に作るデメリットの方が大きい。

意見分類				寄せられたご意見
				24時間利用可能な空港としては魅力があるが、工事所要年数や費用を考えるといかがなものでしょうか？
				海上空港は新設計であるため、24時間化、現空港の短所を解消できるが、横風対策、博多・天神からの距離、アクセス、埋立による漁業への影響、環境面への影響が大きい。また、投資も非常に大きく、財源、現空港の跡地利用などメリットは少なく課題が大きい。
				24H使えるのは良いが、高速道路か鉄道を作るとなると、かなり時間がかかる。
				自然を壊してまで新空港を作るべきなのでしょうか？ 海を埋め立てすると魚、鳥、たくさんの自然が壊れてしまいます。私は新空港案で検討されている地域に住んでいます。その地域に住む私たちがあるのかわかりませんし、最初のうちは珍しさもあり、にぎやかになるかもしれませんが、中心部から遠い分、時間のロスができるので、使いにくくなります。地球にもやさしくエコな空港を希望します。無理して借金を作ることもないと思います。
				24時間とありましたが、24時間地下鉄・JRは動きませんし、騒音が夜にきこえるのもどうかと・・・
				24時間利用するほど、人の出入りがあるのかわかりませんし、最初のうちは珍しさもあり、にぎやかになるかもしれませんが、中心部から遠い分、時間のロスがあるので、使いにくくなります。地球にもやさしくエコな空港を希望します。無理して借金を作ることもないと思います。
				安全性、乗り継ぎ、24時間はいいと思うが、現在に比べてアクセスが悪い。
				かつて、仕事でよく東京便を利用していた頃、金曜の夜は福岡便が満席で24時間空港があれば確かに便利と思うが、無くても何とかやっていけると思えます。
				・運用時間の拡大が可。
				漁業対策費がいくらになるかわからないが、24時間使用可能なので、国際ハブ空港としての役割を果たしてもらいたい。
				周辺地域にとっては環境がよくなると思う。現空港の跡地を有効利用できそう。24時間利用できるのは便利だと思う。
				②24時間使用できるのはよいが、早朝や深夜の場合自宅に帰る公共交通機関の利用不可なのは？
				24時間使えるのは便利かもしれない。
				24H運行は魅力的だが、アクセスの向上が必須と思われる。
				24時間で採算がとれるのか。あとは貨物便で他空港と共存できるか。
				24時間使える。騒音がない等、考えるとこちらでもいとおもうようになりました。
				予算が通るのであれば、24時間利用できる方が災害などで飛行機を利用して行かれる方など便利で助かると思います。周りの住民の騒音のことも考えなくて済むので良い。
				利用時間は自由にしたいので。
				夜間飛行ができる。
				24時間運行出来る。
				都心より遠いけど、バスなどで郵送可能。
				ただ利用時間が24hというのは魅力点です。
				24時間利用
				上記から新空港の方がベター。100年先を考えて。
				航空貨物の夜間利用、事故防止、100万都市の真ん中。
				上記から新空港の方がベター。100年先を考えて。
				たしかに新空港をつくるのは安全面においても24時間離発着できる面でもすぐれている。コストが高すぎる。
				運用時間についてはとてもいいと思うが、空港までのアクセスに少し難があると思う。
				夜行便が昼間の便になることは良い。
				空港までのアクセスに時間がかかり、交通費増にもなり利用者の負担が増える。24時間利用可能というが、関西空港や新北九州空港を見ても24時間利用の必要性があるのか疑問。貨物便等で24時間利用するなら、新北九州空港を利用すれば良い。旅客でも24時間利用が必要なら福岡市内と新北九州空港との交通インフラを整備する方が現実的。新空港までに要するアクセス時間が中心部から30分以内で、交通費も300円以内であれば選択肢には上がるが、それ以上になるなら現空港拡張案しかない。
				24時間利用できることはメリットが高いと思います。仕事で早朝や夜遅くなる人が多いので、利用時間が増えることは、とても効果的です。
				他方、24時間の利用はしなくてよいことなど、メリットが実際にはほとんどありません。
				24時間利用(夜間利用)は空論でしかない。
				資源の枯渇、温暖化に世界中が取り組む中で、利用者から遠距離、24時間フル稼働可能な空港は未来に残すべき必要な施設とは思えない。
				24時間発着可能はいいと思う。
				24時間空港をめざす必要性はない。費用が長い目でみてもかかりすぎる。
				以下の疑問を感じるので反対
				①福岡に24時間空港が本当に必要なのか疑問 関西・中部の空港は24時間を想定して作られているが、現在の利用状況は24時間空港を活用した利用がされているとは言えない状況。中部・関西の空港ですら国際線の誘致に苦労しているのに、福岡に24時間空港を作る事は無意味である。海外から見たら日本の24時間空港は、東京地区に必要なだけで地域には求められていないことを冷静に自覚すべき。
				アクセスが悪すぎる。
				24時間は必要ない。
				新空港は交通の便が悪く、利便性に欠けるため反対です。24時間飛行機が飛んでいる状況は本当に必要だろうか？環境にももっと目を向けるべき。
				24時間利用出来るのが最大のメリットと思うが、早朝・深夜の利用となると、アクセスの手段、宿泊施設の充実が不可避。この利用率が高くなるか？新しい町づくりの必要性は何か分からない。
				24時間空港なんて福岡にはいりません！！ 東京や大阪や名古屋にまかせておけばいいのです。
				24時間利用可能であっても、利用者の利便を考えると、深夜の利用はほとんどないと思われる。
				現空港の最高のメリットである「主要駅に近い」がなくなり、デメリットの方が大きいと思われる。
				24時間空港になるため、発着数の増加が見込める。また、国内線・国際線への乗り継ぎ便利で、都市部の発展が見込める。環境問題への考慮が必要。
				・24時間になり、便も増えていいと思う。
				・24時間になり、深夜便を飛ばす事によって利益が上がる見込み。
				24時間空港になり良いと思う。
				主にp19～20を見て判断しましたが、増設案よりも解決しにくい問題が多いと思います。1つは自然環境についての配慮です。24時間利用できるようになるのであれば余計に生物への影響が生じると思います。
				利便性をとるか環境をとるかの問題。保全策をとっても環境に何らかの影響があると考えられる。福岡県は森林環境税を導入したことから、福岡県は環境に関心があると思われる。そのような福岡県において、環境に影響のあるような案を採用していいものか。また、24時間利用可能にする必要があるかどうかとも疑問。国際交流の観点から言えば、必要なかもしれないが、夜間の電力消費の問題や従業員のワークライフバランスの問題が気になることです。あと、財源調達をどのようにするのが気になるところです。現状からすれば、今、無理に新空港を作ることはないと思います。
				新空港案の方が将来性が高いのはよく分かる。24時間オープンな空港となり、国際線の供給や自由度は増すであろう。この点はとても評価できる。ただ、やはりアクセスの悪さがネックに感じる。地下鉄やその他の鉄道などの交通施設がきちんと整備され、現空港と同程度のアクセス内容になり得るのであれば、断然こちらの方がいい案だと思う。とても難しいとは思いますが・・・
				新空港案の方が滑走路増設案の方より、よいと思う。24時間できるし、騒音問題を心配しないのでよいので。
				アクセス時間が現空港より長くなるが、24時間利用は魅力的だと思う。
				24時間利用可であるならば良い案だと思う。
				24時間利用可能であるので、国際的利用価値は高まると思われる。アクセスの利便性が低下するのはいたしかねる。
				24h利用は魅力的なのだが、夜中の時間帯などに、そんなに利用者がいるのかどうかが疑問である。24h利用にしても、夜中の時間の利用数によって空港を維持する費用がマイナスになったりしないのが気になるところだ。
				新空港の必要性・利点等は理解するが、世界的に今「エコ」を叫んでいるこの先、24時間営業だ、需要が増えた時うんぬんは、ある意味『本当に必要なのだろうか』疑問が残ります。
				工事期間も長く、事業費も多く必要となるが、処理容量も大きく増して、利用時間の制限もなくなるため、長い目で見れば有効。
				滑走路増設案と比較するとこちらの方が将来的にはいいと思う。まず、市街化区域に影響を及ぼさないという点と利用時間の拡大が大きな利点になると思う。
				心配なのは、自然環境の保全と、夜間飛行した場合の騒音問題です。

意見分類				寄せられたご意見
				「超長期的な戦略」というものを具体的に表さない中で、新空港を建設するのは非常に危険だ。「省エネ」がさげばれ、夜間コンビニの営業禁止などの問題が出ており、また100キロ圏内に24時間空港があるのに、どうして福岡空港を24時間化する必要があるのか。 24時間の運用が出来るようになり、国際線の増便の出来GOODと思うが、市内からのアクセス問題、建設費用などがクリアできれば新空港案が良いと思う。 経済状況に相等する必要性あり。もつと他の空港を利用できる様にアクセスすべき。24hrs、他の空港に任せても良いのでは。 滑走路処理増、24時間利用可能。騒音区域が減などがよい。 24時間利用できることが大きなメリット。国際都市として今後は必要不可欠な機能になる。 将来的に新空港案が良いと思います。国際空港として24H離発着可能でなければ諸外国等に時間調整が必要です。そんな国内事情での国際的な発展は望めません。 反対 ・24時間利用可能？エコ時代に逆行してる。 アジアに開かれた24時間空港を作るべきです。 夜間使用が発展性あり。土地の買いたいがなくてすむ。 環境面での問題が大きなポイントと考えます。 また、将来に莫大な借金を残すのも、選択すべき道とは思えない。 24時間対応の空港は本当に必要なのか？ しかし新空港になることによって、24時間になるため、福岡空港→海外などはあまり気にならなかったかもしれないが、海外→福岡空港の飛行で気になった福岡空港の営業時間の考慮も気にしなくてよくなるので、国際化も進む今、将来的にはいいと思いました。 将来的(30年～50年)に考えた場合、博多駅周辺天神地区の発展を見た場合、新空港で検討していただきたい。新空港はお金もかかりますが、孫の代迄考えると安くなる。24時間営業を必要である。 空港が24時間利用になり、処理能力も上がりますが、これは利用客の増加が前提になっているように思います。 これ以上の自然を壊してまで24時間空港が必要とは思わない。 ・24時間使える必要性が本当にあるのか。 24時間使えるところはよい。 24時間利用できるのに大きなメリットがある。 ・利用時間の制約を減らすということは、その分音の大きい飛行機のジェット音が早朝・深夜まで及ぶのではないかと思います。 騒音問題によって利用時間を制約されるのでは、利用は現在とそれほど変わらないだろう。 騒音に関しては、少なからず影響があると思う。まして24hになると心配。 しかしメリットもあると思われます。考えられるのは、市内の建築物の容積率改善や24時間稼働可能な空港などが挙げられます。 24時間使えると言うが、国内線はどの道飛ばないのでは？アジアのハブ空港としてシンガポール並みの貿易拠点に福岡がなれる国策があるなら、経済のため、こちらの案に賛成。 深夜の発着も可能になって騒音問題も解決するし、いっぱいいっぱい滑走路増設案と違ってまだまだ土地にも余裕があるでしょうし、費用がかかっても、私は新空港案のほうがメリットは大きいと思います。福岡はアクセスが良すぎたのでそれに慣れてしまってますが、空港から少し離れてるのが普通なのだと思います。とんでもなく離れた場所というわけじゃないのですから 不便なことはないと思います。 【新空港が必要な理由】 ・現空港は多額の借地料、環境対策費がかかる（わが国の空の発展に何ら寄与しない無駄な支出、地主だけはボロ儲け） ・現空港は容量限界、滑走路増設でも容量は1割しか増えない（滑走路不足・スポット不足・貨物ターミナル不足） ・現空港は狭苦しく遅延が多発、滑走路増設では悪化する可能性すらある ・現空港は深夜使えない ・現空港は乗り継ぎ不便 ・現空港は高さ制限など余計な足枷あり ・現空港は事故が起こると関係のない人を巻き添えにする危険性大 ・現空港は騒音撒き散らし(環境基準達成の見込みなし) ・現空港は駐車場の収容台数や料金でさえ自由に決められない（「地元との調整」つまり周辺の駐車場経営者＝その多くは空港地主 の了承が必要） ・新空港は容量限界、環境対策費がかからない（初期投資は大きいですが、わが国の空の発展に寄与する有意義な支出、損するのは地主だけ） ・新空港は容量限界を解消（滑走路・スポット・貨物ターミナル） ・新空港は必要最低限の面積を確保し、遅延も改善 ・新空港は24時間空港 ・新空港は乗り継ぎ便利 ・新空港は高さ制限など余計な足枷がない ・新空港は事故が起きても関係のない人を巻き添えにする危険性がほとんどない ・新空港は騒音なし ・新空港になると現空港跡地の開発も可能 24時間運用したからといって、そこまで便利が増えるとは思わない。中部セントレアや関空ですら、そこまで機能していないのでは？ 海上に新空港を作り24h空港とすることができる。九州が生き残る唯一の方策である。 24時間利用できても、環境に悪いしもったいないと思う。 将来増便できるし、24時間対応できるのはいいけれど、予算の面で不安が残る。 2032年頃までの需要に十分に対応できることや24時間利用可能になるなどメリットは多いけど環境への影響なども多くなる事があるから私としてはよい案だとは思わない。 しかし、本当に24時間稼働の空港がいるのかというのとも思いました。 アクセスが24時間できる、海の方につくるのは良いと思うが、やはり市街地から遠くなると観光収入などが減ると思う。 24時間利用可能になることは、働く人にとってもたいへん助かると思うので良いと思います。 確かに24時間利用できるのはうれしいが、増設したほうのメリットのほうが多い！ 24時間利用が可能で周辺の区域の騒音がなくなるところが良いと思った。 賛成。騒音問題や24時間利用など様々な問題を解決できると思う。 24時間利用できる面では便利だと思います。 24時間利用できるのはみりよく的です。 ・騒音の影響が少なくなる分、夜中も飛んだりすると、その分やはり騒音がありそう・・・ 深夜早朝の発着が可能になる点は便利ではあるが、その需要に対しては北九州空港との連携で充分カバーできる。 21世紀に国家戦略としては非福岡に24時間型に設置して欲しい。 今後、アジアがますます成長し発展していく中で、福岡空港がその役割を十分に果たしていくためには、豊富な需要に対応可能な滑走路処理容量を有し、24時間使用可能な空港であることが必要であると思います。 国内線と国際線のターミナルを一体化したら、乗りつぎも便利になるし、24時間利用可能になるという所がいい。 24時間利用できるのは大変便利だと思うが、アクセスが不便になると、初期投資が多額なるのが気にかかる。 24H空港が必要 24時間利用できる空港は興味深い。 少し遠くなるけど、24時間飛べていいと思う。 24時間あいてるからべんり。 24時間の空港にする必要があるのかどうか。 また、環境破壊の面からもあまり賛成できない。 24h空港にもひかれる。 ・時間制限がなくなるのでOK。

意見分類		寄せられたご意見
		24時間出来るのは良いと思うが、交通アクセスが心配。
		特に24時間となると生活はしづらくなるなあと思いますし、海をうめたとて、せっかくきれいな海岸がダメになってしまうので・・・
		新空港を作って24時間飛ばしたとしても、はたして24時間客が乗るのかという問題があると思う。
		24時間発着
		24時間利用できる新空港案に賛成です。24時間利用できない増設案ではグローバル社会に対応できず置いて行かれるので反対です。
		今後24時間空港でないと制約の多い福岡空港では九州の玄関として世界と同格には発展しない。
		・セミオープンパラレルでの24h利用可能な空港が必要だと思います。
		ハブ空港を作るのであれば賛成ですが、新空港はハブ空港としての機能を備えていないし、又ハブ空港にはなり得ない。(羽田空港をすべきである)
		従って24時間空港の必要性ないし、無駄な投資はやめるべきである。
		将来を考えるならば海上の空港は24時間運用も期待できる等かなりの処理能力向上を望める。
		長〜い目で考えて、24H稼動可能な海上空港が必要。
		・24時間利用可能となり、国際空港としての役割を十分発揮出来る。
		新空港案であれば長距離便や24時間運用にも対応できるので新空港案に賛成です。滑走路増設案では長距離便や24時間運用に対応できないので滑走路増設案に反対です。
		24時間でないと世界からとり残される。
		アジアに開かれた24時間空港が必要だと思います。未来の子ども達のためにも空港というインフラを整備すべきだと考えます。
		・24時間操業できる(国際都市の条件)
		海上に空港が移ってもアクセスの良さは他の空港と比べてもまだいいはず。早く24時間空港を作るべき。
		24時間空港でないという意味がない。コストは50年くらいで考える。九州の窓口となるべし。
		新空港は、国家百年の大計として進めるべきである。将来にわたって自由度が高く、利用制限のない空港を早期に整備すべきである。この点から高く評価できる。
		・24時間飛行機を飛ばす必要が本当にありますか？
		新空港案であれば以下のようなバカバカしいことにはならないので賛成です。・滑走路を増設した場合、再び福岡空港騒音公害訴訟が起こされる可能性があります。その場合、大阪国際空港(伊丹空港)と同様の運航制限が課せられる可能性もあります。〈大阪国際空港(伊丹空港)における運用上の制限〉・使用機種別の制限(3発機以上の離着陸禁止)・利用時間は7時から21時までの門限制(21時から翌7時までの離着陸禁止)・一日の離着陸回数が370回までに制限(ジェット機枠200回、プロペラ機枠170回) 離着陸可能回数は約13.5万回/年。 http://fukuoka-airport.sakura.ne.jp/web/img/pi-step4b.pdf 滑走路増設案では上記のようなバカバカしいことが本当に起こってしまうので反対です。
		便利さと裏返しの危険な、そして時間に縛られた不便な運行、さらに、周辺に及ぼす騒音、廃棄の悪環境。建築規制や都市の真ん中の「ブラック・ホール」は街としての発展と美観への大きな障害物でもあります。そして、それを、維持管理するための費用の終わり無き、際限なき増加を考えると、その愚かさにも慄然とします。仮に、考えたくないのですが、市街地に航空機事故でもあれば、その時になっては、手の施しようが無い局面に市や県を越えての事態になると思われます。香港は同条件の旧空港から、いち早く脱出したといつて良いかと思います。
		新空港は、赤字になったいる場合(佐賀、神戸)となっているので、心配だが、24時間利用にメリットがあると思う。
		やや、距離が離れるが夜間も運行可が良
		時間が24時間になるということは今よりもっと遅い便などができるのでしょうか？きれいな空港になるしいいことだと思う。
		24時間利用が本当に必要であるのか、もう少し詳細検討をお願いしたい。
		24時間利用できるようになると物流がさらに活性化されると思います。
		24時間対応となれば利用が増えると思うし、利用したい。
		長期的に24時間空港は必要だと思う。中国等の貿易増加にも九州の玄関口としての新空港は必要だと思う。
		海上空港が24h使用に耐える唯一の解です。
		24H対応の重要度は大きいですが、アクセス性の確保に対する自治体・JR等の負担のリスクに心配がある。
		十分、関連部署の議論を進めて欲しい。
		夜中も利用できるし、まだまだ使える時間がありそう。貨物便も増えられそうです。
		24時間利用できる空港はみ力的ですが、交通の便は悪いかな・・・
		新空港案については、24時間利用や将来の需要増加に対応できるという点では、とても魅力的に感じます。
		24時間利用が魅力。
		説明をうかがった限りでは、新空港を建設するほうがメリットが大きいと感じました。24H利用可能な点も、海外に移動する人にとっては便利だと思います。
		24時間の利用は大きいと思う。そのメリットをアクセス時間の長さや相殺できるような利用を私達ができれば良い。
		現在と比べて利用時間等の制限が無くなるのは非常にいい。
		アジアを代表する、さらには世界を代表する空港をつくってほしい。これからは福岡は大事な地域になると思うので24時間利用できる空港が必要である！！
		24時間利用ができるというのは良いことだと思う。
		24時間利用可能であること、事故がおきても住宅地への影響が出ない、建物の高さ制限がなくなるなどはいいいと思いますが、天神・博多から遠すぎる、税金がかかりすぎるのは問題であると思います。
		24時間利用、安全性の向上などを考えると、こちらの方が良いかも知れないが、やはり跡地の問題、さらには環境問題などの問題が出てくる。これからの建設を考えていく上で環境のことを見過ごしてはいけないと思う。
		・24時間空港にした場合のメリットは？夜間貨物・人の移動はそんなにあるのだろうか？
		24時間利用可能な所がいいと思います。
		利用時間が今の空港よりも長くなり、騒音などの被害もなくなる点では、こちらの方がじゅう要があるのではと思う。
		24時間利用が可能になることや、国内線、国際線ののりつぎの利便性が向上すると、社会人になってから、自分にとっても便利になると思いました。
		利用時間の制約などの現空港の課題が解消し、利用者が使用しやすくなるのがいいと思います。
		新しく埋立てて新空港をつくれれば24時間可能になるため、利便性がよくなると思います。
		新空港は埋め立てたりして環境が悪くなるかもしれないけど24時間利用できたりいいことがたくさんあるような気がした。
		遠いという印象です。24時間発着可能になれば、その他の交通機関も24時間営業になるのでしょうか？
		ただ、24時間利用可能できるのは良いと思います。
		利用時間が長くなるのはうれしい。しかし、空港の利用時間が長くてもバスや電車などが利用できなければ、あまり意味がないと思った。
		埋め立て地を利用するので、空港の利用時間の制限がなくなり利用者にとって便利になるので良いと思います。
		24時間の運営がとていいが、今の好アクセスが変わってしまうのが惜しい。
		新空港案は、下記の昼間時間帯の有効活用を実施しても24時間利用可能なので対応できるので賛成です。5) 滑走路処理容量が減少する問題。・昼間時間帯の有効活用(福岡空港PIステップ4 PIRレポート詳細版の22ページ)を行うことはできません。 過密時間が連続すると、一度発生した遅延の影響が後の時間帯まで伝播する可能性が高くなります。全国的な航空ネットワークを有する福岡空港において混雑が原因で遅延が生じると、その影響は後続の便、ひいては全国の空港に波及する懸念があります。(福岡空港PIステップ1 PIRレポート詳細版の128ページより) http://fukuoka-airport.sakura.ne.jp/web/img/pi-step4b.pdf 滑走路増設案は、上記の昼間時間帯の有効活用を実施すると遅延機が22時以降に離着陸を行う頻度が 激増することが予想されるので反対です。
		新空港案は、24時間利用可能なので下記のような22時までの制限を気にする必要が無いので賛成です。5) 滑走路処理容量が減少する問題。・昼間時間帯の有効活用(福岡空港PIステップ4 PIRレポート詳細版の22ページ)を行うことはできません。 過密時間が連続すると、一度発生した遅延の影響が後の時間帯まで伝播する可能性が高くなります。全国的な航空ネットワークを有する福岡空港において混雑が原因で遅延が生じると、その影響は後続の便、ひいては全国の空港に波及する懸念があります。(福岡空港PIステップ1 PIRレポート詳細版の128ページより) <説明会(10/6)での質疑応答(回答者は大阪航空局)> Q 滑走路処理容量でM字型の昼間部分も使用した回数も計算されていますが、福岡空港PIステップ1において 遅延が他の時間に伝播するので昼間時間帯の有効活用は無理であるようなことが記載しており マスコミ関係者にもそのように説明していましたが、滑走路増設案では利用時間の制限があるので 遅延が発生すると22時までに離着陸が終わらないことになるのではないのでしょうか？ A 遅延は伝播しますので、その可能性はあります。 http://fukuoka-airport.sakura.ne.jp/web/img/pi-step4b.pdf 滑走路増設案は、上記のような22時までの制限を気にしなければならぬし 深夜の騒音が増えることが確実なので反対です。
		24時間利用は必要ないと思う。エコにも反する。
		24H対応ができるのが一番利点と考える。国際化するには24H利用ができないとだめだ。

意見分類				寄せられたご意見
				国際化の中、今後の福岡の発展には24時間発着可能な空港の新設が不可欠ではないか。
				ハブ空港としてゲートウェイとして、100年～200年を見据えたすばらしい提案と思う。(24時間魅力的のある)(経済効果が非常に大きい)(N61° E案)
				長期的なアジア・ゲートウェイ福岡、九州の発展の為、短絡的な増設案に甘んじる事はないと思う。
				中州から今までより離れていても、今度は泊まり出張者が増える。都市機能の部分的な24H稼働は総合的に良いと思う。
				費用がかかりすぎなのが問題だと思います。それと何より環境です。しかし、大きく異なるのは24時間利用できる面だと思います。アジアの玄関口として、24時間空港が利用できる事は今後、福岡が発展していく大きなチャンスだと思います。
				事業費が高いので、それが私達市民に将来にわたっての負担の不安があります。しかし、24時間の離着陸ができるので、利便性が増すと思います。騒音の緩和にもなるのでは。
				電車に乗ってしまえば、書物を開かなくても、20分間の我慢は平気だろう。そもそも空港で荷物を預けて、搭乗手続きするなら、時間に余裕を持った行動が求められる。それを考えれば、博多駅から20分間の場所はビジネスマンにも受け入れられると思う。新空港は24時間利用と海上の飛行ルートが売りの。3000m級の滑走路二本も問題無い。福岡市には、その水準の空港が10年後には必要になると考えるのが自然だ。
				新空港建設に大反対ですので検討を止めていただきたい。自然を破壊し、漁業を営む人たちの生活、結果として住民の食材への影響、離着陸コースによっては新たに騒音問題が起きるのです。深夜帯の発着は国際線だけです。国内線で地上交通機関が動いていない中で利用することはないです。深夜帯は北九州空港でまかなえば全く支障はないです。空港への地上アクセス時間と運賃がかかれば福岡空港を利用する関西圏のビジネス客や観光客は鉄道利用になることは明らかです。航空会社も新空港には反対していると思います。地元産業だけでなく、他府県の企業が現空港用地の跡地利用をねらって新空港を作ろうとしか思えないです。あと海上空港にした場合の維持費ですが、地盤の不同沈下との戦いは想像を絶するものです。一期、二期と分けて整備すれば、護岸線を境に別な種類の地盤不同沈下への対応があります。騒音だけを考えれば海上空港は良いように考えられますが、維持に要する費用で空港を運営することは至難です。今後、航空機は小型化されるでしょう。騒音も軽減されるでしょう。九州新幹線で博多―鹿児島が開通すれば、鹿児島路線は不便な鹿児島空港を利用せずに鉄道を使えば不便な空港を結ぶ飛行機を利用することなくなり発着容量が増加しても意味がないものとなるでしょう。貨物機以外に24時間空港の必要性はないし、新空港への地上交通機関を新たに設けるためにどれだけの住民に迷惑をかけるのか検討されていないし、費用も計算されていないずさんなものである。航空需要予測そのものにあまりがあると思われる。今後、国が設置し、管理する空港を地方自治体が管理する空港または民営化の動きがあります。現空港では利益はあがるでしょうが、新空港では財政難になることは明らかです。リニアモーターカーが博多まで乗り入れることを大きく期待しています。
				現実性が、考えられないし、玄界灘の環境破壊がいろいろな面で考えられる。予算、工期、運用も24時間利用可能かも知れないが、必要ないと思う。
				海上の空港であれば、利用しやすく24時間発着できるのが非常に良い。また騒音等も少なく大いに良いと考える。是非、「新宮・三苦」に新空港を作って頂きたい。
				安全安心100年空港を。近くて便利な場所に24h空港を建設。
				近くて便利な安全な24h空港をつくれ
				24時間として深夜はどこへ行く飛行機が飛ぶのか？ 本間に需要があるのか？ 国際線から国内線に乗り継ぐ人がいるの？ どこにのりついで行くの？
				安全な、便利な新空港。アジアに開かれた24時間空港を大至急建設せよ。
				24時間の需要は本当にあるんですか。地下鉄3号線みたいにただの税金の無駄使いではと思えてなりません。アクセスには不便だし、埋め立ての環境も気になります。都市高速の渋滞が起きるのでは…。
				今後の福岡の事を考えれば、新空港案の方が良いと思う。今や24時間利用できる空港は国際化の一つで、これは大きなメリットをもたらすと思う。もっと観光客が増えれば、オリエンタルランドの話もまた復活していくと思う。もっと福岡という街に魅力を感じてもらわなければならない。
				反対です。現空港のアクセスの良さを考えるとメリットがない。また24時間も北九州にそういった空港があるので必要がないのでは？
				24時間空港となると新空港が必要と思われる。候補地が決定したら説明はもっと詳細に。(海岸被害、騒音、生物への影響等の説明)
				新空港は24時間利用を大前提とし、日本にないハブ空港とする。2方向滑走路含む同時発着を3ないし5機(関空、成田、名古屋などにないもの)日本中の国民が利用できるものを作る。
				長期的な需要が可能になり、利用時間も24時間化能。安全性も高まり、環境対策費や借地料も省ける。現空港の跡地利用は十分期待できる。
				アジアの玄関口となる24時間空港は将来のために是非必要である。
				・芦屋の自衛隊の空港について記載がないが、経路、高度の問題があるはず！
				・24hオープンであっても、鉄道バス等がない深夜は結局利用できない。(関空、北九州を見よ)
				・博多から20分では無理でしょう！(あっても1時間1、2本の直行電車？)
				福岡、ひいては九州の発展のためには24時間化は必要と考える。新空港はその点はよいと思うが、都心へのアクセス利便性を現行空港と同等とすべきと考える。
				新交通システム(都心への高速移動体)の導入を検討するべきであると考えます。
				将来、海外便の増便が欲しいので、24時間空港が希望！
				現在、大野城に住んでいますが、飛行機の音は確かに耳障りです。でも福岡が栄えたことに空港が近いことがあるからだと思います。
				・新宮沖へ移転したときのアクセスをどうするのか？
				・漁業従事者との協議等
				・24H(ハブ空港)として福岡が必要なのか？
				以上の点から新宮沖は、あまり+(プラス)にならない様に思える。
				新空港24/Hオープンの空港は必要である。
				利便性について：空港の利用時間が24時間になったとして、夜遅く到着した場合、鉄道への乗り換えの事を考えているのでしょうか？マイカーで来る人ばかりではありません。公共機関の充実も一緒に検討すべきです。
				・24時間飛行機とばす必要なし！
				・埋立ては地震に対する不安がある
				・まともに強風を受けやすい
				24時間空港を作らないと、九州に外国人は来ません。今の場所では無理。
				騒音問題と安全性が良くなる。24時間の利用が出来る事は、地域の農産物等の積み込み、遠方の海外観光客を受け入れるにしても便利。工事費は高くなるけれども、前述した以外にも、価値観を高める何かを見出すか作り出す事をすれば良い(多くの人々のために)
				環境アセスメントも行わず、無礼千万の所業だと思います。また
				①絶滅危惧種(アカウミガメ)保護をすべきであること
				②渡り鳥の休息、繁殖の場所であること
				③騒音、環境汚染そのものであること
				④24時間体制にする必要性は全くありません
				24時間発着可能ということにひかれる
				騒音問題も解消されて良いと思う。
				資金を調達できたら必ず黒字になるのか。
				ここ10年間でも、航空機の利用が増えていることから、24時間利用可能、国内線・国際線の乗り継ぎ利便性が向上する点は重視するべきだと思う。しかし、自然環境についても問題となっているため、配慮が重要だと思う。
				「24時間の利用が可能になる」のは魅力的です。
				説明会の中で、現在の飛行機の発着の様子を早送りしてみると、たくさんの飛行機が順番待ちをしている現状をみて、大変驚きを感じた。そのため24時間利用できる新空港というのは、大変魅力を感じるが、利用者のことを考えると負担が大きくなると思う。
				24時間の利用が可能となったり、国内線、国際線の乗り継ぎ利便性が向上するなど重視すべき点は多いが、環境対策もしっかりしてもらいたいと思う。
				24時間の利用が可能になることは便利であると思いますが、飛行機を1日中飛ばすことは環境に影響を及ぼすと思いました。
				お金と時間をかけるだけのものができるのか？24時間利用の可能によって需要はかなりの増加すると思う。不便になることは間違いないと思う。(今の福岡空港の便利さに慣れているから)
				アクセスは不便になるものの、24時間の利用が可能になること、騒音や安全性の面が良くなることはいいと思います。
				海上にできて、時間制限なく離発着できるというのは、とても良いと思う。ただ、埋立については、様々な問題があると思われるので、自然環境について十分な注意をしてもらいたい。
				現時点で、早朝深夜の利用が少ないのに、24時間利用可能にする必要性があまり感じられない。
				24時間利用可能だったり、市街地にあまり影響しないのはとても良いことだと思いますが、資金面や環境面はよく考えた上で実施に移した方がいいと思います。借金をしてまで行わないといけなくのかとか、環境問題も深刻な中、更に環境を破壊してまで行わないといけなくのか、考えてほしいと思いました。

意見分類				寄せられたご意見
				交通機関はどう整備されるんですか？あと24時間の発着が可能になって、市街地から離れている点と、到着先での交通機関や施設利用なども気になりました。
				24時間利用可能なことや需要に十分対応できる点で、魅力的。資金調達や環境保全の問題もあるが、そこをクリアできれば、滑走路増設案よりも有効だと思う。
				24時間利用可能など、福岡のさらなる発展をとげる機会を作ると思う。
				しかし、今は自然保護などが重視されているので、多くの人に説明を長期的に行うことが大事ではないかと思う。
				24時間使えるようにするのなら、空港への交通アクセスも24時間体制でなくてはならないと思うが、そのために時間がかかっていたのでは新空港を作る意義がなくなってしまうのではないか。
				また環境への配慮はどのくらい重視されているのか少し疑問に思った。
				お金と時間がかかりすぎている。24時間利用できることなどで、良い面もあるだろうけど悪い面もあると思う。（安全性やその他交通機関に対する影響）
				私は福岡空港の付近に住んでいるので、跡地がどうなるのかとても気になります。ただ24時間の利用ができるというメリットは、とても重要視すべきことだと思います。
				24時間、運営できるのは良いが、飛行機(航空機)の飛行ルートはどのような、騒音は無いのか知りたい。
				コストをかけすぎているが、増設するより利用時間の制約を解消できるのは便利だと思う。
				24時間の利用ができることはとても良いが、埋立などで環境へ影響があれば、近くの住民方にも影響があるし、空港ができれば交通本数や設備も増えるため、またその面での環境も考えないといけない。
				費用がかかりすぎるし、完成までの時間もかかる。でも24時間利用可能というのは、かなり魅力的だと感じた。
				新空港が出来ることにより新宮・三苫方面のまちの活性が期待できるのはいいと思うし、24時間対応、さらなる需要増にも対応できる点ではもっとも先の将来性があってよいと思います。
				将来発着回数に十分対応ができるのはいいと思った。海上に作られるから24時間利用できるのはいいと思う。
				けど、環境、安全面ではルートが海上になるし、海域の埋めたてによる環境保全がうまくできるかという不安もある。
				24時間利用できるとなるとどれくらい利用客が増える予想されていますか。
				コストの面で非常に気になる部分はあるものの24時間の利用や利便性の向上など長期的に考えれば良いとは思う。
				新空港については、将来自分が社会人になった時、24時間あいているというのは大きな魅力だと思うんですが、福岡空港は都心に近いほうがいいので反対です。
				僕は西区に住んでいるのでアクセスが悪くなります。ただ24時間離発着できるようになるのは魅力的だと思います。
				24時間利用でき利便性が向上することは良いと思う。
				24時間の利用が可能となる。それが国際線の乗り継ぎ利便性が向上する。
				新空港案は24時間の利用が可能になる点等では、理想的だと思うけど、利用者の立場からだったら、空港からのアクセスの利便性が大事になると思います。その点から考えると、滑走路増設案が有効であると思います。
				利用時間帯の制約がなくなることが大きな魅力だと思う。ただし、事業費がかかり過ぎ、そして工事期間も長いのが欠点だと思う。
				24時間営業できるところが魅力的。
				24時間使用できるので良いと思います。
				三苫・新宮にぞう設する場合、漁業権や漁師達への対応はもちろん、周辺の海への影響も心配です。24時間営業になることで利便性も急増すると思います。現在の福岡空港よりも騒音の問題が減れば幸いです。
				まず、利便性という点において、現在より悪くなってしまうと思います。24時間利用が可能になると、様々な費用がかかるし、その分、利用客が増えるとは思えない。
				24時間運用できる点や将来の更なる拡張性はあるものの、コストがかかりすぎる。また、空港までの移動時間は30分程度かかるのは必死である。(資料ではもっと短い時間で到達できるのかのよう記載されているが、現実には途中駅を建設しなければ住民は納得せず、結果的に30分あるいはそれ以上に必ずなる)これでは、第2の成田・関空となるのは必死である。過去の失敗から謙虚に学ぶべきである。
				新空港が必要な理由 ・現空港は多額の借地料、環境対策費がかかる(わが国の空の発展に何ら寄与しない無駄な支出、地主だけはボロ儲け) ・現空港は容量限界、滑走路増設でも容量は1割しか増えない(滑走路不足、スポット不足、貨物ターミナル不足) ・現空港は狭苦しく遅延が多発、滑走路増設では悪化する可能性すらある ・現空港は深夜使えない ・現空港は乗り継ぎ不便 ・現空港は高さ制限など余計な足枷あり ・現空港は事故が起こると関係のない人を巻き添えにする危険性大 ・現空港は騒音撒き散らし(環境基準達成の見込みなし) ・現空港は駐車場の収容台数や料金でさえ自由に決められない(「地元との調整」つまり周辺の駐車場経営者＝その多くは空港地主)の了承が必要) ・新空港は多額の借地料、環境対策費がかからない(初期投資は大きい、わが国の空の発展に寄与する有意義な支出、損するのは地主だけ) ・新空港は容量限界を解消(滑走路・スポット・貨物ターミナル) ・新空港は必要最低限の面積を確保し、遅延も改善 ・新空港は24時間空港 ・新空港は乗り継ぎ便利 ・新空港は高さ制限など余計な足枷がない ・新空港は事故が起きても関係のない人を巻き添えにする危険性がほとんどない ・新空港は騒音なし ・新空港になると現空港跡地の開発も可能
				新空港案に関して賛成です。交通の便には少し今迄より不便にはなりますが、多くの便を受け入れるためには24時間の空港が今の福岡には必要だと思います。
				24時間利用可能になることはいいことだと思う。国内ターミナルと国際ターミナルが一体化するのは便利だと思うが、交通アクセスや工事費、自然の事を考えると反対です。
				24時間利用可能であることや、発着可能回数が増加することを考えると、長期的。ただし、現在の経済情勢を考えると莫大な税金投入は疑問です。
				24h空港の運営が可能になる利点はあるが、果たして福岡空港にその必要性があるかは疑問である。
				志賀島の近海の潮流が変わる可能性が大きい気がする。
				私は新しい空港を作る必要はないと思います。費用もかかる上に、24時間利用できても公共交通機関が利用できない。環境にもよくないと思う。
				・騒音が減る
				・24時間の利用ができるので旅客数も増えると思う。
				・埋立による自然破壊があるのではないか。
				騒音がないから良い。お金が年間費がかからない。24時間可能。
				24時間空港の利用が可能なおことにおいて、公共の乗り物が24時間ではないので不便だと思う。
				新空港が開設した場合、現在の空港の跡地はどのようにするのですか？現在より不便になると思うし、環境破壊にもつながるし、24時間空港になると、そのまわりにホテル等も必要になるから土地の確保や費用等多大な額になるのでは？
				24時間なので利用しやすい。アクセスが不便である。
				24時間利用可能。国内・国際ターミナルの一体化。環境対策費、借地料が不要。
				環境問題が心配です。埋め立てによって漁業の問題や海の生物などの問題がある。福岡で24時間の貨物機を飛ばすと佐賀空港がつぶれてしまうのではないかと思います。しかし騒音問題など考えたらこちらが いいのかもれません。
				利便性は多少悪くなるが24時間可能になるのであれば良いと思うが、交通機関の整備に費用がかかると思う。
				24時間利用できるのは良いと思うが、少し遠くなるので、そのあたりはみんな不便と思う。でも24時間にするコトで、セントレアのように温泉施設やショッピングモールなどを作ると良いと思う。
				反対。海上24時間の北九州空港があるのに、福岡県に2つも海上空港は必要ない
				とにかく漁業自然環境の破壊になる。国際会議場は別の福岡の場所に当てられる。24時間の便は中止してほしい。NO
				時間の制限もなく離発着出来る事はすばらしい事と思います。
				24時間ハブ空港
				24時間の利用可は環境によくないし、温暖化を進める元になるのでは？と感じました。自然環境への影響によくないです。配慮なんて本当に可能なのでしょう。目の先の配慮では意味がないように思われます。
				周辺住宅地、特に県道26号線(北九州、芦屋、福岡線)以西への騒音が24時間利用可能を含めて住民との合意形成の課題の大きな一つになると思うが、詳細が分からなかった。
				24時間利用の利便性、また騒音問題等からも新空港案に賛成する。埋め立てには、自然環境への影響は最小限にとどめる様に、具体的かつ効率的な対策を取っていただきたい。
				立地を考えると、ビジネスマンやこの近郊に住んでいる人から見れば悪くなる(アクセスが)けど、羽田に比べると変わらない。また外国からの観光客も増えて、街が活性化と思う。24時間利用できる点大きい。費用や期間、自然への配慮が気になるけど、そこを更に審議していただき、是非長期的な視野で取り組んで欲しい。
				24時間空港が世界への扉となりうる！
				未来の子供たちのために、アジアに開かれた24時間空港を作るべきです
				24時間利用可能になれば、新たな国際線も増えると思うので、海外旅行もしやすくなる。

意見分類				寄せられたご意見
				24h利用可能だとしても、乗る人はそんなにいないと思います。 24時間利用可能になる点は良いと思いましたが、アクセスの時間が長くなり、交通の面で利用しにくいような気がするので、交通の整備が必要ではないかと思えます。 こちらに賛成です。多額の金額はかかりますが、空港利用が24時間できるようになるのはとても良いと思ったからです。 海の上に作るのは少し不安気もするけれど、24時間利用できるのは魅力的だと思う。 24時間利用できるので便利。 24時間利用できるのはいいと思う。 新空港は騒音で影響がないのは良いと思う。利用時間帯の制約がないのはいいけど、新空港まで行くのが大変になる。 利用者の利便性が良い。 24時間利用できるのは便利だが、海を埋め立てるということで環境にはよくないと思う。 24時間利用できるのが良いと思った。 利用時間に制限がなくなるのはかなり良いように思いました。自然環境が変化するあらゆる可能性を知らせて欲しい。 埋め立てに費用や時間がかかったり環境への影響もあるが、騒音の被害もなく24時間利用もできるようになるため、施行すべきである。 24時間利用が可能となるのはとてもいいと思った。 今までは新空港案に反対だったのですが、今回考えてみたところ便利になる点や利用時間の点では良いと思いました。お金や建設期間の問題は大きな問題だと思う。 今までの福岡空港では国内線と国際線が離れており、バスでの移動の手間が掛かるし、燃料も高いので、新空港では一つに合体になるので利便性が高くなると感じました。また、24時間空港になるので、今まではAM7:00～PM10:00間での利用時間だったから1日利用になると旅客数も増えると思います。 騒音問題がなくなり、24時間利用可能になる事は利用者にとっては良いと思う。 外国からこられる方に、は24時間空港になることで夜中の利用も可能になり、とても良いと思います。 24時間空港になり利用時間の制限がなくなり便利になるのでとても良いと思いました。 24時間利用可能になり便利になる 24時間離発着ができる、空港ができることは福岡の発展につながると思うので賛成します。 24時間利用可能になり、良いと思います。 24時間利用可、国内線、国際線の乗り継ぎの利便性湖上、都心部での高さ制限の緩和、現空港跡地利用、等の面でメリットがあり、資金手当てが可能である限り、新空港案がよいのではないかと こちらの方に賛成します。費用がかかりすぎなのが気になります。しかし、国際線と国内線の移動が楽になる事、24時間利用可能という点で、アジアの玄関口の福岡にもこのような空港があるべきだと思います。もっと福岡を元気にするとしたら、この案を採用すべきだと思います。福岡に「来たい！」と思う空港であってほしいです。 埋立てして自然影響をおこしても人間の利便性だけを優先するのですか？24時間なんて必要ないです。2032年！？その頃・・・元気に利用する日本人人口はどのくらいですか？ 資金の無駄遣い！！福岡は”海にも山にも近い都会！”を破壊しないでください。 福岡を競争力のある経済圏にするには将来的には24H稼働の空港をめざすべきであると考えます。 24時間といってもその先の交通機関がないとまずい。遠くなれば需要は減る。 反対。お金の無駄使いだと思う。公共事業を増やしたい？？アイランドシティの土地も使い道が決まっていらないのに、新たにお金をかけるのは無駄。新空港を望む意見は一般市民(一般利用者)からは聞いた事がない。不要。私は三苦に家を買いました。24時間飛行機が飛んでいるのは反対。それに治安も悪くなるのでは？ 24時間空港など九州に大きな空港が必要。 滑走路増設案は、伊丹空港のような門限性の利用制限が課せられるので反対です。新空港案は、24時間利用可能で門限が無いので賛成です。 将来的なことを考えると新空港案を支持したい。24時間利用が可能で、街づくりの意で、これからの福岡に適していると思う。海外からの利用客も増え、福岡の東の方も活性化するとと思う。しかし環境面は十分に考えていただかないと自然が心配です。 ・24時間の利用が可能 ・アクセス時間が長くなる ・埋立てによる自然環境への影響 ・初期投資大、期間も長い 県民生活及び経済のグローバル化に備え、現在の空港は狭い、夜間航行が出来ない等、時代遅れの空港であり、根本的欠陥を直すには、海の中に空港を作るしか解決できないであろう。 夜中のフライトがあれば便利。 24h利用可、ターミナルが1つなどの利点は良い。駐車場を大きく、利用料を安くしてもらえば、近県でも前泊しなくても利用できそう。 24H対応はいいが、空港へのアクセスがどこも24Hになっていない。車利用は別ですが。 福岡市内とのアクセスはバスでしょうか？電車でしょうか？ いずれの場合でも今より料金は高くなるのでしょうか。さらに、深夜便を利用しようにもこれらの交通機関は24時間動くのでしょうか？ 空港さえ24時間稼働すればよくて、その後利用客はほったらかしでしょうか？深夜は貨物便だけというなら北九州空港に貨物便を集中させればよいのではないのでしょうか。
			④ 運航等の確実性について 105 件	コストだけでなく、ウインドカバレッジ・周辺への影響・アイランドシティ事業との関連性・用地買収が容易なアクセスルートなども考慮して再検討するべき。 冬の季節風が心配です。 ○良い点・最新の技術、ノウハウを駆使した最適な空港設計が可能となり、遅れが生じにくくなる ○悪い点・滑走路方位によっては、横風による欠航が増える可能性がある 「将来の拡張性」「国内・国際一体化」「24時間利用可能」「混雑などの遅延解消」「騒音問題」「安全性の向上」を考えれば、『新空港案』の方が現実的だと思います。 福岡空港を“発展”のために大きくするのならば、現空港の問題点を解決する新空港を造ったほうが“発展”できます。 資金がかかりすぎる。利便性も悪い。関西空港のように沈下の可能性もあるし、海上の為、強風の対応も・・・ ・どうせ作るなら金額が高くなってもウインドカバレッジの良い案がいい。 1. 風が強い。 2. これからお金をかけるべきではない。 3. 又東側は、自衛隊の空域である。 ①強い海風で欠航が多ければなんにもなりません。 玄海の魚がおいしいのは海が荒れているから。海上空港のデメリットを考えれば、この投資では済まない。台風など災害で離発着ができない。都心から離れ不便し、着陸料が上がれば航空会社も敬遠する。それなのに燃料が上がり、客はJRの方を優先するかもしれないのだから。 新空港が海上近くにあることが気になります。欠航することがとても心配です。 建設費が高い。冬季風浪による対策は考慮されているか。空港へのアクセス事業費がさらにかかる。 P-3で案で国土交通省が提案しているように海岸線(海上空港)に空港を設置する場合、横風が多く、3案も提案している。欠航が多くなる空港で旅客が利用しなくなること。航空会社も欠航が多いと便が少なくなり旅客が減少するなど問題が多い。 新空港案については海上空港設置は基本的には賛成だが空港と街を結ぶインフラが問題なのでは？それとセントレアの例で以前空港の周りに環境に配慮して、魚が集まるようにしたらその魚を目当てに鳥も集まるようになり、バードストライクの問題も出てきたようだ。バードストライクは飛行機の安全な離発着が困難になり定時運航の問題も考えられる。 新空港も現空港も着陸飛行機から考えると1～2分の誤差範囲だから 実際の欠航率はほとんど変わらないでしょう。新型機+空港側の着陸補助装置の飛躍的な進歩で現在では 横風20ノット程度では普通に着陸できるし、それが10～15年後 だと飛躍的に進化していると思う 長期的な視線で理想的な空港を作る反面、都心から遠くなるのはやはり利用者としては歓迎できないし、また海上空港となると強風などで空港へのアクセスが断たれることがあるのではないかと不安がある。(例: 関西国際空港) 多額の整備費用に関しては、予算確保の問題はあるが福岡空港の重要度を考えればやむを得ないと思う。

意見分類				寄せられたご意見
				・アジア・ゲートウェイ構想を考えた時には、近隣諸国との空港と遜色のない海上空港を造って欲しい。後からの増設は余分なお金がかかる。横風対応も現空港並みに上げる配置にすべき。 ・現案で騒音障害にあう人がいないのか疑問。24時間対応時に心配。 新空港の場合、博多から最速15分、天神から鉄軌道アクセスの場合も箱崎線延伸経路 等が工夫されてそこその時間（全国空港アクセスタイムで上位の水準）で連絡出来るのでは。処理能力も大幅増大で、現空港で混雑時に発生するダイヤ延滞や離発着待ち、分離した国内ー国際線ターミナルビル間の時間ロスなども完全解消します。 貨物などの効率化に有利な空港24時間化も可能です。騒音問題や都心部高度 制限等、多くの現空港の問題は一挙に解決可能となります。 都心部からアクセスが若干増大と言っても、利用客の多い時間帯など現空港で発生する ダイヤ混雑延滞などで生じるタイムロスが相殺されます。現在の国際線ー国内線乗り継ぎ タイムロスも同様です。国内外問わず一番需要やニーズのある、ピーク時間帯 に新規増便なども全く問題なくなるでしょう。 需要も多い羽田方面は、現在新幹線比でも航空機が断然有利です。名古屋まで リニアモーターカーが将来出来ても、福岡ー羽田便を大きく減らす程の 状況には成りません。 個人的にはこっちが良い。他の便のおくれで自分の便もまぎぞえになったことがあるので、便数から考えても滑走路2、3本級の空港に生まれかわってほしい。空港内も少しづつキレイになってるけど、そもそもの構造が時代に遅れているので、少し不便。将来を考えれば絶対に新空港がいい。 ・関空は海上空港までは橋が必要の為、暴風雨の時は不便で時として交通手段がとれなくなる。 海上のため利用できないケースも多いはず。 冬季の玄海の波が心配であるが、交通アクセス等を考えれば、三苫・新宮案がよい。博多駅（直通で）、高速道との交通網を。 ・冬場の運航は本当に大丈夫なのか。 外海では特に冬場の風・波が心配である。博多湾内で考えるべきである。空港・港湾・公園は同じ国交省なので調整可能である。 三苫・新宮ゾーンは滑走路の方向が悪く、横風の時は大丈夫なのだろうか？新空港案なら志賀島・奈多ゾーンが良いと思う。 重要なのは滑走路方向によって、どの位の欠航が生じる可能性があるかであって20ktのカバーより横風制限をオーバーする度合いが如何程であるかということだと思われる。 三苫・新宮ゾーンN61° E(06/24)は、冬場は欠航の割合が大きくなる。滑走路方向は、34/16が主となるべき。 冬期の風の強さについての評価を低く見積りすぎ。 北九州空港と同じ、失敗になってしまう。 ウインドカバレッジについては、説明より影響があるのではないのでしょうか。 ・玄界灘の天候から考えて、定刻の離発着が可能か問題。 読売新聞の投書欄「気流」に全日空元機長が「新宮沖は冬季の季節風が強く、2方向から吹くので、方向の異なる2つの滑走路が是非必要」と述べられていました。このレポートでは滑走路が平行になっていますが、この貴重な提言に対する考慮がこのレポートではよく分かりません。 現空港の完全廃止は実現できると絶対に考えられません。 冬期の問題、アクセス等の問題がクリアーされれば、新空港の方が可と考えます。 ②日本海側で、海上空港の例がなく、強風・悪天候による欠航が心配される。（太平洋側の中部国際空港でも、強風による欠航が見られるので心配です。 巨額の投資が必要であり非現実的である。しかも、漁業補償費とアクセス用地費を除けば、ほとんどが工事費であり、これに伴う環境負荷・破壊も計り知れない。増設案との比較において、アクセス距離が伸びることによるデメリット（ランニングコスト増、環境負荷増等）を定量化していただきたい（人と貨物の輸送コスト増加、福岡市東部の交通渋滞増加、これらに伴うCO2排出量の増加等）。埋立地特有の地盤沈下、玄界灘の荒波・海流による浸食、塩害、地球温暖化による海面水位上昇等が心配される（将来多額の維持費・追加工事等が発生するのではないか）。玄界灘の強風下での離着陸に不安はないか。 費用問題及び海上の場合の風の関係がどうか。 新空港案がこの事業の本命だと思うが、極めて誘導的な表現を感じる。特に駅へのアクセス、環境負荷、海上風などのマイナス要因等を閑視しているようにも思える。 現存、中部セントレアで問題となっている「風力による飛行中止」例等を参考に、海上での空港設置はさけるべきである。 ・海上に空港を作る事で、天候の影響を受けやすい。 またウインドカバレッジも（この単語の意味を初めて知りました）劣っており、利便性も良くありません。 ウインドカバレッジは聞き慣れない言葉なので数値などがあっても意味が分からない人が多いのではないかと。 また、これが滑走路増設にやや劣っていると、結果どうなるのかが分からない。 横風による事故や欠航率が心配です。 玄界灘の強風と塩害に悩まされ、冬など欠航が多くなると思う。 ・風の影響が説明では不十分。北風が多いので、横風の中での離発着が多くなる。安全性に不安あり。 風の影響を受けやすい。 塩害も強そう。 風雨の時には欠便が生ずるため。 【新空港が必要な理由】 ・現空港は多額の借地料、環境対策費がかかる（わが国の空の発展に何ら寄与しない無駄な支出、地主だけはボロ儲け） ・現空港は容量限界、滑走路増設でも容量は1割しか増えない（滑走路不足・スポット不足・貨物ターミナル不足） ・現空港は狭苦しく遅延が多発、滑走路増設では悪化する可能性すらある ・現空港は深夜使えない ・現空港は乗り継ぎ不便 ・現空港は高さ制限など余計な足枷あり ・現空港は事故が起こると関係のない人を巻き添えにする危険性大 ・現空港は騒音撒き散らし（環境基準達成の見込みなし） ・現空港は駐車場の収容台数や料金でさえ自由に決められない（「地元との調整」つまり周辺の駐車場経営者＝その多くは空港地主 の了承が必要） ・新空港は多額の借地料、環境対策費がかからない（初期投資は大きいですが、わが国の空の発展に寄与する有意義な支出、損するのは地主だけ） ・新空港は容量限界を解消（滑走路・スポット・貨物ターミナル） ・新空港は必要最低限の面積を確保し、遅延も改善 ・新空港は24時間空港 ・新空港は乗り継ぎ便利 ・新空港は高さ制限など余計な足枷がない ・新空港は事故が起きても関係のない人を巻き添えにする危険性がほとんどない ・新空港は騒音なし ・新空港になると現空港跡地の開発も可能 ③ウインドカバレッジを最大に近い方向NWに滑走路を造って、欠航率を下げるべきである。 海岸沿いに建てると風の影響が問題と聞いたが、一体どこまで機体に影響があるのか？ ほぼすべての建築物を一から造らなければならないことや、海上空港のため雨風による閉鎖などよろしくないことの方が多くと考えられる。 航空機の運行、周辺環境への悪影響、交通アクセス、運用経費について問題を感じる。 —航空機の運行について— 現空港での滑走路(以下RWY)は16と34であるが、新空港案(以下新案)では方角が違っている。現空港が比較的海に近いことを考えると、新案でもほぼ近い磁方位のRWYを採用するべきだと考える。冬場はジェットストリームが強くなり、西風に対応できるようにする必要があると思われるかもしれないが、ジェットストリームの影響は航行上のウインドファクターの問題であり、地表近くでの風は、海から陸へ、陸から海へと流れることを考えることが重要であると考ええる。このことは、現空港の冬場の使用RWYが、34が多くなることから明らかである。 また、他の国内主要空港とは違って、新案では日本海上にRWYを建設することになっている。夏場はともかく、冬場の北風は非常に強く、海上では益々強くなることが容易に予想される。その結果、離発着の制限やRWY-Close、ゴーアラウンドが頻繁に生じれば、いくら空港の処理能力が向上したとしても意味は無い。更に、現在使用中のインナー、ミドル、アウターといったマーカークラスやVOR、DME、などの設置場所も変更する必要があり、その設置場所の収用はどうするのかといった疑問を覚える。 場所的には良いと思われますが、やはり陸地に比べますと、風や波の危険性も多く、主人がよく利用しますので、事故等の心配もあり、帰りの時間のロスにもなるので近くの方は良いのですが、西区方向の方には不便ではあります。 関空などは海が荒れると連絡鉄道などがストップすると聞くので、毎日の仕事に影響が出るのではないかと心配です。 中部空港の二の舞になると思っています。強風ですぐに結構してしまう・・・

意見分類				寄せられたご意見
				新空港案は冬期に於ける北西の玄界灘を甘く見過ぎている。
				・冬場のウインドカバレッジが96%というのはいかがなものか。
				外海への空港は不安。特に冬期に於ける玄界灘の北風は飛行機の運行を妨げる可能性が大。
				又、運用予測でも多くなると予想されているが、パイロットの人の声でも、最も気象(横風)の影響が大きく、運用予想は本当なのか疑わしい。
				外海での高波、強風、国定公園、漁業補償、アクセス、跡地問題、その他…など、問題が多すぎて、現実的でない。
				・玄界灘の天候が、飛行に影響がないとは思えない。
				コスト試算がいい加減で、県民負担が明記されていないばかりか、外洋空港の運用性の低さ、危険度が考慮されておらず費用対効果がうやむやにされており、破棄される案と考えられる。
				・季節風の影響＝での安全性と運行率？
				お金をかけてもその効果に疑問があります。横風に弱い空港は作るべきではないと考えます。
				計画はよくできて、海だから天気気候は考え人でありませんか？
				今の場所でも充分だと思うので、どちらでもいいと思う。
				新しくなってよりよく運営できるようになると思う。その点でみればよりよくなると思う。
				波の荒い外海で航空機の離発着は大丈夫でしょうか？
				事業費も9,200億で済むのでしょうか？
				新空港の位置があまりにも陸に近すぎる。
				滑走路の方向も北西の強風に耐えられるのか？ウインドカバレッジは重要。中部空港の例がある。
				三苦・新宮沖は、玄界灘の冬の風に耐えられないと思われる。次々に飛行機の遅れが出るとわれ、小型機の離発着は危険である。なぜ防風林(国有林)のある特別に風の強い所へ最も風に弱い飛行場を施設される案になるのか理解に苦しむ。
				冬期の風の強さはわかりますか？
				玄海海域の強風による離発着の問題(運行停止を含めて)をもっと研究すべき。
				金がかかり、風にも弱い。
				24時間対応というがすでに北九州空港(佐賀空港も)で十分対応できることでなぜ福岡空港の集中度を狙うのか。風速風力が予想以上のこの海上で欠航もかなり予想されてくる。これ以上税金を使わず知恵を使おう。
				ウインドカバレッジについて計算上だけでは計れないと思う。
				今、大きな空港が2つも有るのに造る必要はない。建設費が過大だしまだ増えるのが目に見えている。住民負担が発生する。遠くて不便だし鉄道アクセスが整備されていない。風が強くて危険、風で欠航が増えると不便。需要予測はもう既におかしい。新たな環境や危険、音の問題。
				専門家が入って検討しているとは思えない案だ。他の飛行場・空港を全く無視している。北九州空港の様に危険な空港にするつもりなのか。
				また、風に全く配慮されていない。冬場は北西風が卓越する。着陸できるのか。着陸時の進入方向は？
				天候が悪い時が心配。
				新空港案は間違っていると思います。第1に、海上空港ですので建設費が膨大なものになります。福岡県の財政がきわめて厳しい中、巨額の出費はゆるされません。第2に、玄界灘という外海に空港を建設して安全運行ができるのか疑問です。第3に、新北九州空港が建設された今、新たな福岡空港を建設する必要性があるのか疑問です。よって、新空港案は採るべき案ではありません。
				・24時間飛行機とばす必要なし！
				・埋立ては地震に対する不安がある
				・まともに強風を受けやすい
				新空港までのアクセスがよく分らないので、今後新空港に移転するのであれば、明確に示してほしい。荷物の移動が苦にならない様な方法をとってほしい。
				また、海上だと風の影響が強くないのかと不安になった。その辺は大丈夫なのでしょう。
				ウインドカバレッジはこれから大切なことだと思う。
				福岡都心からの交通アクセス整備が課題である。現空港よりは都市アクセスは低下するので、いかに確保できるか。(例えば新千歳のように)。海上空港特有の風対策等をしっかり行えば、現空港の跡地利用も考慮でき、望ましい。
				新空港が必要な理由　・現空港は多額の借地料、環境対策費がかかる(わが国の空の発展に何ら寄与しない無駄な支出、地主だけはボロ儲け)　・現空港は容量限界、滑走路増設でも容量は1割しか増えない(滑走路不足、スポット不足、貨物ターミナル不足)　・現空港は狭苦しく遅延が多発、滑走路増設では悪化する可能性すらある　・現空港は深夜使えない　・現空港は乗り継ぎ不便　・現空港は高さ制限など余計な足枷あり　・現空港は事故が起こると関係のない人を巻き添えにする危険性大　・現空港は騒音撒き散らし(環境基準達成の見込みなし)　・現空港は駐車場の収容台数や料金でさえ自由に決められない(「地元との調整」つまり周辺の駐車場経営者＝その多くは空港地主　の了承が必要)　・新空港は多額の借地料、環境対策費がかからない(初期投資は大きい、わが国の空の発展に寄与する有意義な支出、損するのは地主だけ)　・新空港は容量限界を解消(滑走路・スポット・貨物ターミナル)　・新空港は必要最低限の面積を確保し、遅延も改善　・新空港は24時間空港　・新空港は乗り継ぎ便利　・新空港は高さ制限など余計な足枷がない　・新空港は事故が起きても関係のない人を巻き添えにする危険性がほとんどない　・新空港は騒音なし　・新空港になると現空港跡地の開発も可能
				新空港建設の必要性がわからない。現状を改善して利用することを考えるべき。税金のムダになる。近隣空港も多数あることだから連携し活用すれば、ムダな資金を使わず問題解決できと思う。海上空港は気象の影響を受けやすい。強風の際は使用が難しいと思う。
				この案はあまりにも事業費がかかりすぎるし、天候による空港としての稼働率など不明。冬場の日本海からの影響が危惧されます。人口島に対する「負」の重みがあります
				台風、地震、災害に弱い、また、塩害、地盤沈下、地変、人口減少時代に必要か。交通アクセスが不便となり、JR、バス、車等に相当流れて戻らなくなるだろう
				冬季の強風と波の花を無視した無謀な案です。ウインドカバレッジ95%とは確率5%で飛ばない…ということは危険性も高いということ。
				内陸、都会中心より離れる事が最も問題。玄海よりの風の影響も心配であり、やってみないと判らないリスクが大きく、避けるべきである。
				新空港の必要性が分らない。お金が掛かりすぎ、せっかくある自然の海が汚くなり、もったいない。福岡市の良いところであるものの一つがなくなってしまうのは、考えられない。潮風は飛行機に悪いんじゃないか。
				新空港の建設費は関西空港を見ても分かる通り、当初の見積りから大幅に増え、その上現存の埋立地の沈下等问题を抱えている。敢えて金を使う必要はない。利便性に欠け、ウインドカバー率も低下する。一部の業界、一部の地区の浮揚のためだけに公共工事を誘導すべきでない。
				20ノット(風速10.3m/s相当)にウインドカバレッジを16方向に算出していることをしりました。
				海中は北西の季節風が強いと感じているので年間ウインドカバレッジが最大となる配置が良いのではないかと。現在の空港と同等は無理としても交通の便が良い位置にすべきと思う。
				航空機の離発着の時の風の影響や新空港へのアクセス方法、後海の埋め立てで自然環境、工事費など考えると今の空港で良いのでは？
				良いと思うが、風の影響が有り、欠航が心配
				海上の上で作ってはどうか　浮上式
				見積りの詳細が必要
				アクセスの図面での説明も必要
				荒れる玄界灘への移転は、欠航便の増便が検討の数値以上になると思う。また、場所が不便なため、大排便、鹿児島便、名古屋便など新幹線と競合する路線を中心に、減便、廃止便が多数生じると思う。
				・建設は逼迫した国・地方財政に大きな負担になる。税金のムダ使い。
				・新空港建設を望んでいる財界人たちのメリットとしか考えていない。税金のムダにすぎない。
				・新設は自然環境破壊、気流関係は適しているか。
				・建設は逼迫した国・地方財政に大きな負担になる。税金のムダ使い。
				・新空港建設を望んでいる財界人たちのメリットとしか考えていない。税金のムダにすぎない。
				・新設は自然環境破壊、気流関係は適しているか。
				周辺の環境影響についてはともかく、沖合という立地条件より就航率に影響を与えない最適条件を選んで欲しい。
				現空港に比べるとアクセス、発着条件、建設費等、厳しい面もあるが、将来アジアのゲートウェイとして考えた時、シンガポール航空、ソウル、香港などに比べて負けないような施設が必要と考えるところはかなと。
				・建設は逼迫した国、地方財政に大きな負担になる。税金の無駄遣い。
				・新空港建設を望んでいる財界人達のメリットしか考えていない。税金のムダに過ぎない。

意見分類		寄せられたご意見
		・新設は自然環境破壊。気流条件は適しているか。 ・仮に新空港を建設しても、騒音問題、環境破壊は変わらないと思われます ・現空港より、海風による欠航便が増えるのでは？ ・建設は逼迫した国、地方財政に大きな負担になる。税金の無駄遣い。 ・新空港建設を望んでいる財界人達のメリットしか考えていない。税金のムダに過ぎない。 ・新設は自然環境破壊。気流条件は適しているか。 新空港を作りたくてしょうがない土建業界、財界人たちが、自分たちの都合が良い理屈と数字を並べているように、思えてなりません 1.年間滑走路容量に余力がなくな根拠が不明確 2.新空港の工事費9,000億円代で足りるのか？閑空は滑走路1本当たり2兆円かかっています。 3.冬季の風による影響の見積もりが甘いのでは？ 新空港を海上につくるとすれば新宮しかないだろうが、玄界灘の潮の流れや風の強さは尋常でないで、横風での欠航は予想以上だと思う。埋立工事も5200億でできるだろうか。費用の見積りが安いようにみえる。必要性も欲しくもない。飛行場が市民の負担にならないようにして欲しい。 風の影響を十分考えて、安全性の高い大きな空港としてアピールすべき。また福岡の町の発展と考えるともっと大きくすべきである。 新空港は場合によっては風の影響で欠航の恐れもあるそうですが、自衛隊などは有事の際にはどうするのでしょうか。まさか欠航というわけにはいかないでしょう。新空港は防衛面でも問題があり、建設には同意しません。連絡トンネルがテロで狙われたら終わりです。
	⑤ 航空路線・便数の拡充について 60 件	24時間運用が大きい。長距離国際線の運行より航空貨物便が多く運行出来る点が非常に大きい。長いビジョンで物流面から考えるといい案だと思う。しかし、多額の建設費用と埋め立てによる環境問題への懸念は大きなマイナス材料だと思う。 ○良い点 ・空港能力が高く、需要に応じた増便もでき、競争原理も働くため航空運賃の低下も期待できる ○良い点 ・便数や就航都市の増加により、国内外との交流が盛んになり、地域経済の発展が期待される ○良い点 ・需要に応じて、スポット、貨物施設などの適正で適量の設置が可能 24時間利用できるところ、貨物便の利用も多くできるところをアピールしたら良いと思う。 航空機発着数が増えて、便の選択が広がりそう。しかし、現在より、天神や西鉄・JRからのアクセスがかなり悪くなりそうなのが一番の不安。現在の空港とほぼ変わらない位にアクセスが良くなれば、新空港案が望ましいです。 24時間対応が可能であったり、騒音問題が現空港のようにないのはとてもよいし、今後の便数増加等への対応もできるため、よいとは思いますが、やはり利便性が現在よりもかなり悪くなることに加え、実際新空港で対応できるようになるまでに、時間がかかりすぎると思う。 確かに大阪や名古屋は新幹線に少しはシフトします。しかし、だからといって何もしなかったら、もっと新幹線に流れます。航空会社は、発着枠が一杯になったら、値上げできない路線を止めて、値上げできる路線の便を増やします。値上げできない路線とは、新幹線や高速バスと競合する路線＝伊丹、名古屋、鹿児島、宮崎 値上げできる路線とは、高需要路線や海を渡る路線＝東京、那覇、札幌、他 何もしなかったら、値上げできる路線ばかりになってしまい、利用者の負担は増します。もちろん、新空港ならば、伊丹や名古屋便が今より大きく増えることはないでしょう。しかし、考えようによっては、伊丹や名古屋便など増えなくてもいいかもしれません。へたに伊丹便があると、某大手エアラインのように、伊丹乗り継ぎで新潟や仙台に行け、というように、簡単に地方路線を切ってしまう。伊丹や名古屋便が少なければ、簡単に切れません。 ・路線や便数は減って行く。 24時間しかも大幅増便が可能に。騒音、事故の危険性も解消。建物高さ制限など都市計画が円滑に。とくに膨大な跡地は大きな希望が持てる。 どうせ作るのであれば発着回数能力が最も高く、経済的であるオープンパラレルが良いと考える。どの埋立案でも周辺 の海域環境に大きな影響を与え、どの埋立案でもその影響は差はないと考える。 乗りたい時間帯が混むと困る。場所は再検討する必要があるが、能力の大きい新空港は必要である。 建設費用は高くなるが、増設に比べるとはるかにその能力を増すことから新空港案で良いと思う。 24時間で採算がとれるのか。あとは貨物便で他空港と共存できるか。 現在の福岡空港の場所を考えたり、便数、安全性を考えると、海側に作られることを願っています。 費用、アクセス、天候を考えると無理 まだ出来てないのでわからない。でも交通の便利な方がいいかな。今までの様に直行便があると新空港でも良いと思う。 費用もかかり、都心への時間もかかるようになりますが、住む人にとってはこちらの方が良いと思います。都心まで30分以内なら時間的にも容認の範囲内です。但し、貨物の運搬など発着回数が増え、取扱量も増えれば、そこまでの交通(道路など)整備に多大な費用がかかるし、海上となれば、自然環境への配慮に相当な負担が発生することが今後大きな課題になると思います。(空港がある限り永久に) 現在の位置では運航本数等に限界があり、移転したほうがいいとは思いますが、埋立等滑走路増設案に比べると、環境問題等、周囲にあたる影響の大きさがまったく違うのであまり乗り気ではない。 環境へ与える影響と、これまでのPIレポート予測で示される便数増が果たして今後あり得るのかという事が気になります。ただ観光や輸出貨物の増減に対して、アジアの国々と近い距離にあり、今後今までのレポートのように便数増加も場合によれば有るのかなと思います。 ・24時間になり、便も増えていいと思う。 発着回数が上がり良いと思う。 将来的に全世界との移動があるのなら新空港をつくったほうが良いと思う。 新空港になると、九州各地発の高速バスが空港を経由することが困難になり、またその他アクセスも低下するので、新幹線に客を奪われる路線が増える。そして「余裕ある発着回数」でなく「余裕なだけのムダに多い発着回数」となりうる。 ・新空港の方が滑走路は長い、それに合うような欧米線は需要がない。 より発着を増やしより多方向に行先が増え便利になることは嬉しいことですが、作る費用はどこからのお金で作るのか、を十分に考えた上で作ってほしい。 将来便が増えると考えても利用客が減れば、元も子もないです。将来利用客が増え、国際線も増えるのであれば、新空港は良いと思います。 空港そのものが利便性だと思ったが、交通に関しては利用する人が減りそうな気がする。あまり賛成しない。 でも滑走路も増えるので良いと思います。 より交通がよくなるので早く進めてもらいたい。 海外に旅行する時、近い所は差つかえはないが、遠くへ旅する時は、大阪・東京迄行って利用せねばなりません。福岡は東南アジア、韓国、中国に近い立地条件を持てます。是非新空港を希望します。 多額の資金が将来県民等に重くのしかかることを考えると、現空港の利用で多少乗れなくなってもがますればよい。 発着数が増えるのは魅力的ではあるが、新空港までのアクセスが車だけとなると、いざという時に空港までの時間がよめない。 佐賀空港もあるけど便数が少ないので、現在福岡を利用していますので新空港が増えて近くなったら利用したい。 今後の増便には対応できるかな。 アクセス時間、利便性の面、建設面を考えるとむずかしい。 新空港案であれば長距離便や24時間運用にも対応できるので新空港案に賛成です。滑走路増設案では長距離便や24時間運用に対応できないので滑走路増設案に反対です。 長期的に24時間空港は必要だと思う。中国等の貿易増加にも九州の玄関口としての新空港は必要だと思う。 ・廃便になったものを復活させて欲しい ・色々な方面に飛ばして欲しい 国際線を中心とした活用を検討して欲しい。 ・環境、騒音に配慮してほしい。 ・福岡都市圏の発達に寄与する。 ・福岡都市圏の経済発展に寄与する。 ・空港の24時間利用が可能で海外からの利用が便利になる。 やや反対である。コストがかかる、環境に悪い、現空港の利用も考えなければならない。 時間もかかり、増便に対応できない。

意見分類		寄せられたご意見
4. 環境・安全の視点について		将来、海外便の増便が欲しいので、24時間空港が希望！ 福岡から発着の国際線を増やす事を考えれば新空港案に賛成。 海外へのアクセスが不便であることは、国内でもアジアにより近い福岡にとってはもったいないと思うので、国内はもちろん、海外への便を増やすことができるなら良いと思います。 利用者の利便性を考えると新空港は必要になると思う。 アクセス時間がかかるのが難点だが、路線の増加等によりいずれ改善すると思う。自然環境への影響が大きいことが気になる。 私はこちらの意見に賛成である。今の福岡空港は海外に行く時に非常に不便である。わざわざ東京まで行って羽田から行ったり、台北まで行って乗りかえしたりと大変だから、新空港をつくってほしい。 これについては便利になるのなら良いと思いました。 新空港の建設により、自分たちの利便性はよくなるのでいいと思いました。 土地が必要となるので、あまり作らない方が良いと思うが、旅行とかが行くととき色んな場所に空港があれば便利なので作ってもよいと思う一面もある。 もしできたら便利なのでできてほしい。 現空港のアクセスと比較し、大きなデメリットは無いように述べられているが、現空港のように、鉄道が簡単に乗り入れできることは考えにくく、アクセスは極端に低下すると思われる。また、将来の大きな需要に対応できるとあるが、主要路線である羽田～福岡の大幅な増便は想定できない。(羽田は拡張するが、福岡線の発着枠は大きく増えない) また、現空港の需要増は、アクセス利便性ゆえであり、この利便性が失われれば、関西空港の例と同様、当初の需要予測より大幅に需要は下回り、不採算のツケは税金で賄う結果になるであろう。従って、新空港の費用対効果は全く期待できるものではない。 24時間利用可能になれば、新たな国際線も増えると思うので、海外旅行もしやすくなる。 空港の数が多い方がべんりだと思えます。 新空港設立に際して、そこから国際線はでるのか、また、福岡空港までの直通便があると便利だと思う。 たくさんの便が増える事は良い事と思う。しかし、それに見合った人が来るのか不安だ。 自然破壊、環境汚染、遠くなるのは困る。便数を増やす必要はない。絶対反対。 路線や便数の増には対応できると思うがお金が掛かりすぎる
	① 生活環境への影響について 284 件	賛成。コストはかかるでしょうが、世界的に見て都心から20分位の距離は好立地である。移転先住民にとっては不都合であろうが都心の騒音と安全性の改善。更なる将来の増加と24時間への対応等々考えると本案に勝るものは無い。若干の騒音等の影響は東区にもあると思うがそこは辛抱。 新空港は作らなくて良い。公害・工費の浪費。便利な福岡空港が国内・国際共に乗りつぎにとても良い。こんな使い安い空港は日本でも羽田と福岡空港だけなので。 住宅地周辺での工事ができるだけ生じないようにしてほしい。 ○良い点 ・航空機騒音がなくなる。 ○悪い点 ・埋立により自然環境を壊す可能性がある ・新空港周辺に運輸関係施設の立地が予想され、住環境の悪化が心配 「将来の拡張性」「国内・国際一体化」「24時間利用可能」「混雑などの遅延解消」「騒音問題」「安全性の向上」を考えれば、『新空港案』の方が現実的だと思います。福岡空港を“発展”のために大きくするのならば、現空港の問題点を解決する新空港を造ったほうが“発展”できます。 常にハブ空港が必要と言うのではない。新空港(ハブ空港)は国作り九州版として必要である。世界的に航空需要は年5%の伸びを示している。現空港は騒音がひどい。都心に近すぎて危険。航空法上ビル建設に制限がある。永久に赤字体質から脱却できない。 苅田町に空港ができ最初は心配したが、ほとんど住民にはエンジン音は聞こえず、むしろ見学に行ってます。 反対である。勝手な将来需要による建設案である。自然破壊や騒音が明らかである。 現在各地の空港ラッシュと破たん状況と道州制へ進む福岡・アジアに拠点としてのビジョンは大きく違っている。住宅地の中の利便性よりも社会環境・事業開発に伴う費用効果から配慮して、新空港案が妥当。 24時間対応が可能であったり、騒音問題が現空港のようにないのはとてもよいし、今後の便数増加等への対応もできるため、よいとは思いますが、やはり利便性が現在よりもかなり悪くなることに加え、実際新空港で対応できるようになるまでに、時間がかかりすぎると思う。 2. 航空機騒音が市街化調整区域に抵触しないとのことだが、海岸線沿いの住宅は特に24時間空港でもあり影響が懸念される 以上の事から新空港案に反対 新空港のメリット 騒音問題の解決 借地料、周辺住民への環境対策費 年間150億円(拡張すれば増える)を削減 24時間運用できる 都心部の高さ規制撤廃 将来拡張しやすい 国や福岡の厳しい財政状況だと2000億で済む拡張案は魅力的だが 50年後の福岡を考えれば移転したほうが賢い投資になる 騒音公害のない海上に新しい空港を造れ 騒音空港で騒音を増やしてどうするんだ 日本で「公害」と「24時間運用」という面を解決するのは海上空港しかありません。福岡に新しい空港が必要であるならば、海上空港です。 現状の施設でサービスを向上するのがよいのでは。課題についてのステップ1では、カスタマー側の満足度が高いようなので、それを維持する。発着については人口が減っていく部分で需要が増えると思えない。 サービスの向上案としては、 ◎環境対策 24時間運用が可能なこと、騒音問題がおきにくいこと、海上なので万が一の事故の場合に被害が少なくすむこと などが理解できる。 ・アジア・ゲートウェイ構想を考えた時には、近隣諸国との空港と遜色のない海上空港を造って欲しい。後からの増設は余分なお金がかかる。横風対応も現空港並みに上げる配置にすべき。 ・現案で騒音障害にあう人がいないのか疑問。24時間対応時に心配。 反対です。次の理由で。 1. 日本国内でも有数の海岸景観の破壊。 2. 漁業資源の破壊。 3. 税金の無駄使い。 騒音コンターと移転立ち退き交渉で行き詰るような案よりはマシ。 国際交流の拡大のため必要と思う。騒音問題のない新空港案が良い。 24時間しかも大幅増便が可能に。騒音、事故の危険性も解消。建物高さ制限など都市計画が円滑に。とくに膨大な跡地は大きな希望が持てる。 絶対反対。まずは「ふざけるな！この野郎！」と言いたい。誰が24時間使用を許可したのか。海だから？周辺には住民はちゃんと住んでます。大阪や愛知のように埋立地の先の方の海ではありません。新空港を作ったら、地下鉄空港駅なんて要らないではないか。何のために地下鉄を空港まで引いたのか。地下鉄の赤字補填も費用に見込むべき。跡地はどうするのか。今の地権者への補償を全て止めても大丈夫なのか。今の地権者は納得しているのか。代わりに新空港周辺の地権者に、騒音対策(クーラー、電気代、空港周辺共同利用会館施設の設置)など、きちんと補償するのか。概算費用に補償費は入っているのか。 事業費は大きいですが、空港能力、社会環境への影響、自然環境への影響を考慮した場合、一番よい。 また周辺に何万人も人が住んでいるのに、突然、飛行機の騒音に悩ませようとするのでしょうか。 三苦地区を推選する。 (1)交通アクセスが良い(都市高が近くまである) (2)地震もさけられるか？ (3)騒音防止対策費は少なくすむ。 確かに新空港を造れば、狭さ・騒音といったマイナス点は一気に解決できるが、不便になり、新宮沖に造ったら、北九州空港の存在意義も考えなくてはならない。まして事業費が推定額より大きく上がる可能性を否めない。 早く建設してほしいとおもいました。騒音にならないのがイイですね。 騒音は多少は生じるはず。それでも長期的な視点に立てば優位である。 新空港については、三苦・新宮ゾーンが有力視されているが、各種補償や生活・自然環境への取組が最も重要であろう。更に交通アクセスの具体案も示して欲しい。 私達空港に土地を貸してないのでやかましいばかりで空港が移転してほしいと願ってます。 将来を見据えた方策案を検討していくのは重要だが、周辺地域への影響も考慮していく必要があり、過去に騒音訴訟が起きていることを考えると 新空港しかないのではないのか。 新空港であれば、生活環境の悪化をも無く大きな経済効果が期待できる。 自然を壊してまで新空港を作るべきなのでしょうか？ 海を埋め立てすると魚、鳥、たくさんの自然が壊れてしまいます。私は新空港案で検討されている地域に住ん

意見分類				寄せられたご意見
				でいます。その地域に住む私たちの騒音問題や環境問題はどのようなのでしょうか？ 新空港が建てば、もちろん利用者が乗り物によって新空港へくることでしょう。テレビによると、新空港は24時間稼働できると言っていますが、もしもそうだと、子供もおりますし、空港へ来る車等の排気ガスなどでの健康への心配。騒音での不眠への心配。いい面、悪い面考えたとしても、まずは滑走路増設案を遂行する方が新空港案にくらべてよいのではないのでしょうか。 24時間とありましたが、24時間地下鉄・JRは動きませんし、騒音が夜にきこえるのもどうかと・・・ ・借地料無し(全くの無駄)、環境対策も少なくて済む。 現空港の長所＝新空港の問題点は①大きな事業費②交通アクセスの2点です。 ②新空港までは博多駅から15分との事で交通アクセス問題はクリアする その他 騒音問題、都心の高さ問題等々の現空港の問題は新空港しか解決できません。 航空機利用数は今後大きく増えるので、空港の能力を大幅に増やすのは必要。増設案では安全面も生活環境も現状よりも悪くなると思う。 周辺地域にとっては環境がよくなると思う。現空港の跡地を有効利用できそう。24時間利用できるのは便利だと思う。 現在の騒音問題や、流通・運輸施設の事を考えると、新空港案もわかる気がします。ただ、費用が、7200億も違うので、また税金が・・・。 24時間使える。騒音がない等、考えるとこちらでもいいとおもうようになりました。 新宮周辺に住んでいるので、新空港ができれば音が気になる。 不便になるけど音など住民のことを考えるとこっちのほうがいいかもしれないと思う。 騒音や安全を考えると移転の方がよいと思われる。 予算が通るのであれば、24時間利用できる方が災害などで飛行機を利用して行かれる方など便利で助かると思います。周りの住民の騒音のことも考えなくて済むので良い。 新空港が出来るのであれば交通の手段便利にしてほしいです。今が、車で行けてとても便利に思っているのです。騒音等がなくなるのは(今の空港の住民にとって)いいのかな～ 借地、騒音。 上記から新空港の方がベター。100年先を考えて。 費用・環境の面で実現は難しいだろうと思います。 反対。東区塩浜にマンションを購入予定なので、騒音や環境の変化が心配。 騒音、事故の危険性、建築制限を考えると、この案の方がよいように思える。 費用もかかり、都心への時間もかかるようになりますが、住む人にとってはこちらの方が良いと思います。都心まで30分以内なら時間的にも容認の範囲内です。但し、貨物の運搬など発着回数が増え、取扱量も増えれば、そこまでの交通(道路など)整備に多大な費用がかかるし、海上となれば、自然環境への配慮に相当な負担が発生することが今後大きな課題になると思います。(空港がある限り永久に) ・騒音や容量を考えると新空港が必要。 日本国内だけでなく、アジアからの日本の玄関口としても福岡空港が今後ますます重要性が高まっていったときに対応するためにはやはり新空港が必要だと感じる。それに、空港が現在の場所のままだと都心の建物の高さ制限や、騒音による空港自体の制限も今後福岡という都市が発展していくためには不可避な問題だと思う。 発着回数が限界にきた、どうするかで始まったようで、それが大きな判断材料となっているようだが、日本におけるハブ空港問題、アジアとの関係、現空港の騒音で住民に迷惑かけている事の解決をしようと思うと海上空港は解決策として当然。現空港の利便性と同じ条件で選定された場所は適。 第一の問題は、アクセス。天神からの鉄道の計画を早くすすめてほしい。 騒音がなくなる。輸出入が増えて利益などがあがるかもしれないが、自然環境の悪化などのデメリットも多い。 増設コスト・発着回数がコストに似合わないと思います。また。交通インフラの整備にも莫大な費用がかかり さらなるコスト増・及び各種問題・環境問題発生が懸念が非常にあると思います。 新空港案の方が滑走路増設案の方より、よいと思う。24時間できるし、騒音問題を心配しないでよいので。 イナカである場所につくるので、交通の便がわるくなり、騒音の問題点もでてくるので少し心配である。 海の上に建設すれば近隣住民への騒音は必ず軽減されるのか。 空港の数が多いことにこしたことはないと思う。 しかし、その場所の環境への負荷を考えるべきだ。 環境に問題がでない範囲で作ればいいと思う。 金銭面で問題はあると思うけど、どうせなら騒音問題などを解決できるので、新しくつくったほうがいいと思う。 新空港は候補地域の住民や自然環境を無視している！ ただし、海上に建てることで、現在の空港の周辺住民への負担が減る面ではよいと思う。 加えて、三苦・新宮という自然の宝庫、住宅地への影響を考えると実現するのかと疑問に思う。 心配なのは、自然環境の保全と、夜間飛行した場合の騒音問題です。 滑走路処理増、24時間利用可能。騒音区域が減などがよい。 空港までのアクセス、新宮～津屋崎地区の漁業補償問題、騒音環境etcどうするんですか。 ④騒音に配慮した配置となっているが実際には市街地にもかなりの影響がでそう。(新たな騒音対策費等がでる恐れもある)。 周囲の人々の騒音など考えると新空港もいいのかな・・・と思う。 まわりの環境が心配。 アクセスがよくなるけど、安全やそう音問題などを考えたら海に新空港を作った方がよいと思います。 又、大野城、春日に知人が住んでいるが、騒音問題に悩まされている現状を考えると新空港が望ましい。 騒音問題によって利用時間を制約されるのでは、利用は現在とそれほど変わらないだろう。 騒音に関しては、少なからず影響があると思う。まして24hになると心配。 新空港にしたら市街地の安全、騒音は確保できるというが、基地としての利用もなくなるのでしょうか。 深夜の発着も可能になって騒音問題も解決するし、いっぱいいっぱいの滑走路増設案と違ってまだまだ土地にも余裕があるでしょうし、費用がかかっても、私は新空港案のほうがメリットは大きいと思います。福岡はアクセスが良すぎたのでそれに慣れてしまってますが、空港から少し離れてるのが普通なのだと思います。とんでもなく離れた場所というわけじゃないのですから 不便なことはないと思います。 同じ海でも、より影響の低そうな方を選んだ感がある。確かに、現在は交通の便も大してよくないため、新空港ができることで公共機関も整備され、周辺住民の生活環境は改善されるように感じられるが、それと引き換えにできるほど、海の環境の変化が小さいとは思えない。 現空港から程近い場所に新たに作る必要は無い。現在でも騒音等で迷惑しているのにこれ以上増やしてほしくないと思う。 【新空港が必要な理由】 ・現空港は多額の借地料、環境対策費がかかる (わが国の空の発展に何ら寄与しない無駄な支出、地主だけはボロ儲け) ・現空港は容量限界、滑走路増設でも容量は1割しか増えない (滑走路不足・スポット不足・貨物ターミナル不足) ・現空港は狭苦しく遅延が多発、滑走路増設では悪化する可能性すらある ・現空港は深夜使えない ・現空港は乗り継ぎ不便 ・現空港は高さ制限など余計な足枷あり ・現空港は事故が起これと関係のない人を巻き添えにする危険性大 ・現空港は騒音撤き散らし(環境基準達成の見込みなし) ・現空港は駐車場の収容台数や料金でさえ自由に決められない (「地元との調整」つまり周辺の駐車場経営者＝その多くは空港地主 の了承が必要) ・新空港は多額の借地料、環境対策費がかからない (初期投資は大きいのが、わが国の空の発展に寄与する有意義な支出、損するのは地主だけ) ・新空港は容量限界を解消 (滑走路・スポット・貨物ターミナル) ・新空港は必要最低限の面積を確保し、遅延も改善 ・新空港は24時間空港 ・新空港は乗り継ぎ便利 ・新空港は高さ制限など余計な足枷がない ・新空港は事故が起きてても関係のない人を巻き添えにする危険性がほとんどない ・新空港は騒音なし

意見分類				寄せられたご意見
				・新空港になると現空港跡地の開発も可能
				騒音のない新空港を支持する。できれば博多湾内の空港が良い。
				騒音もなく安全な新空港が最適です。
				『地元の意見を聞いて無い案』は案として通用するのか？ 地元の人に『新空港案でここは24時間これ迄以上の飛行機が離発着するのを知ってますか？』と確認したのか？『反対意見＝地元交渉の現実』が分かるはず。市街地の騒音問題はなくなっても、地元の方では必ず勃発する。それ位静かな所だから。机上の調査で驚くばかり。こうした調査の上で案を出すのが『本当の案』だと思う
				福岡空港周辺の市民にとっては、生活・環境は改善されることですが、新空港が移設されてもその周辺の人達は新たな環境問題が発生すると思います。新たに空港を新設の必要はなし。
				利便性に関しては三苦・新宮から天神方面への直通電車の運行等で解決すると思うが、閑静な住宅街に住む住民や近隣都市への説得は不可能に近いのではないかな？
				騒音が市街化区域へ影響を及ぼさないと言うのには不安が残る。特に夜間については不安である。
				新空港を建設することにより市街化区域に騒音の影響を及ぼさなく、海上となるので安全性があり良いのではと思う。
				騒音問題などを考えると海の上に作った方が良いと思います。
				新しくつくることによって騒音に悩まされる人が増えるのが気になりました。
				新たな可能性が見え、プラスの面もあるが近隣への騒音等の問題のマイナス面もあるなど難しいと思った。
				海上に設立しても利用時間の制限はあった方が良くと思います。この福岡女学院大学も空港から離れていますが、飛行機の音が耳につきます。なので、海上に設立しても付近の住民の方に迷惑がかかってしまうと思います。
				24時間利用が可能で周辺の区域の騒音がなくなるところが良いと思った。
				賛成。騒音問題や24時間利用など様々な問題を解決できると思う。
				・騒音の影響が少なくなる分、夜中も飛んだりすると、その分やはり騒音がありそう・・・
				福岡空港は市街地にあるので新しい空港を作ったほうが良いと思いました。
				騒音問題が無くなっていいと思う。
				環境面では申し分ないが、アクセスに難あり。
				他空港の列を見れば当然の方策と取れるが、現在位置における優位性が損なわれ、大きなマイナスとなる。
				市民生活が空港の為にあるのではなく、健やかな市民生活の上に空港の建設が必要になって来ると思います。市民生活にあまり影響を与えない形が望ましいと思います。
				新空港はアクセスとして鉄道や高速道路、広い一般道路などが必要である。しかし、予定地に至る地域は、閑静な住宅街である。それらの土地を買収するのも大変であるが、住環境が破壊される地域がアクセスの沿線を中心に広範囲に及ぶ可能性が高い。
				現在の空港は狭く増設では不十分。騒音も残り安全性も不安なので 早期に新空港を造ってほしい。
				利点といえば周辺住民への騒音がなくなることぐらい。
				その他漁業権、その他自然環境への悪影響もある。
				また、今後の福岡市の街づくりを考えていく上でも、都市開発に制約がかかることは望ましくないですし、市民の安全性や騒音による生活環境への悪影響を考慮いたしますと、空港新設を進めて頂きたい思います。
				—周辺環境への悪影響について— 言うまでも無いが、現状から環境問題を軽減するのではなく、新たに海洋生物への悪影響を生み出し、それを『利用者のため』とするのは納得できない。新案での予定地で漁業を営む漁民や、候補地によっては恐らく閉鎖されるであろう海岸で営業する商店も納得するのは疑問である。また、私の住所は中央区にあるが、現空港でのエンジンリバースやゴーアラウンド、(恐らく)マックスパワーでの離陸の騒音は届いている。これは、仮に冬場に北風が強くなった場合、新案でも感じる騒音となることは明白で、新案が提示する騒音問題対策は、現空港周辺の問題を解決するだけであって、我々の居住地の問題は解決されない。また、新空港周辺の住民に、新たに騒音問題を与えるだけである。更に言えば、仮に志賀島周辺に新空港を建設したとして、ファイナルアプローチやテイクオフローリングの経路上には、路線によっては福岡都市圏が含まれることになる。結果的に、福岡都市圏上空を飛行する航空機は、現在のRWY34へのダウンウインドレグよりも低空となり、当然フラップダウン(離着陸とも)、ギアダウン(着陸のみ)の状態であることが予想され、騒音は今以上にひどくなる可能性が高い。新案ではこの面を考慮していないと感じる。
				海の近く・・・住民への影響は少なくとも・・・交通の便が気になります。
				住まいが三苦の為、新空港が近くに出来る事はさけてほしいと思います。やはり騒音など困るので・・・
				特に24時間となると生活はしづらくなるなあと思いますし、海をうめたてると、せっかくきれいな海岸がダメになってしまうので・・・
				事業費の問題と新たな地域の騒音対策、需要が果たして見込み通りなのかなどの問題。
				新空港対岸には、相島航路の渡船場や新宮漁港があり、相島や漁場へ向かう船は、空港島を避けて通らなければならなくなる。かなりの遠回りを強いられ非常に不便になる。燃料高騰の折、漁業者にとっては死活問題である。新空港は断念すべきです。
				増設案は騒音が残るので反対だが、新空港は騒音問題も大幅に無くなるので新空港案に賛成です。
				騒音が無いので新空港に賛成です。騒音が続く増設は反対です。
				新空港は周辺住民への影響が少ないので賛成です。周辺住民の生活環境への悪影響が大きい増設案には反対です。
				新空港案は騒音の影響が少ないので賛成です。増設案では現状よりも騒音が酷くなるので絶対に反対です。
				生活環境が良くなる新空港案に賛成です。増設案では現状よりも生活環境が悪くなり論外ですので反対です。
				・増設案の場合、騒音の影響が将来的に続くことになり、騒音区域が広がる可能性もあります。1) 騒音問題 ・航空機騒音に係る環境基準を全く満たすことができません。・福岡空港騒音公害訴訟において「受認の限度を超え、人格権が侵害されている。」として住民の請求が一部認められました。(福岡空港PIステップ4 PIレポート詳細版の15ページより) ・滑走路を増設した場合、再び福岡空港騒音公害訴訟が起こされる可能性があります。その場合、大阪国際空港(伊丹空港)と同様の運航制限が課せられる可能性もあります。＜大阪国際空港(伊丹空港)における運用上の制限＞ ・使用機種別の制限(3発機以上の離着陸禁止) ・利用時間は7時から21時までの門限(21時から翌7時までの離着陸禁止) ・一日の離着陸回数が370回までに制限(ジェット機枠200回、プロペラ機枠170回) 離着陸可能回数は約13.5万回/年。 http://fukuoka-airport.sakura.ne.jp/web/img/pi-step4b.pdf このようナリスクのある増設案には反対です。リスクが少ない新空港案に賛成です。
				新空港を作る必要は全くない。近隣に住むものとして、新宮三苦沖に新空港を作ることにしては大反対だ。
				1) 騒音問題 ・増設案の場合、騒音の影響が将来的に続くことになり、騒音区域が広がる可能性もあります。・航空機騒音に係る環境基準を全く満たすことができません。・福岡空港騒音公害訴訟において「受認の限度を超え、人格権が侵害されている。」として住民の請求が一部認められました。(福岡空港PIステップ4 PIレポート詳細版の15ページより) ・滑走路を増設した場合、再び福岡空港騒音公害訴訟が起こされる可能性があります。その場合、大阪国際空港(伊丹空港)と同様の運航制限が課せられる可能性もあります。＜大阪国際空港(伊丹空港)における運用上の制限＞ ・使用機種別の制限(3発機以上の離着陸禁止) ・利用時間は7時から21時までの門限(21時から翌7時までの離着陸禁止) ・一日の離着陸回数が370回までに制限(ジェット機枠200回、プロペラ機枠170回) 離着陸可能回数は約13.5万回/年。 http://fukuoka-airport.sakura.ne.jp/web/img/pi-step4b.pdf 過去から現在において、空港問題で一番大きな問題は騒音問題です。騒音被害が現状よりも激減する新空港案に賛成です。騒音被害にあっている周辺住民をバカにしている滑走路増設案には反対です。
				1) 騒音問題 ・増設案の場合、騒音の影響が将来的に続くことになり、騒音区域が広がる可能性もあります。・航空機騒音に係る環境基準を全く満たすことができません。・福岡空港騒音公害訴訟において「受認の限度を超え、人格権が侵害されている。」として住民の請求が一部認められました。(福岡空港PIステップ4 PIレポート詳細版の15ページより) ・滑走路を増設した場合、再び福岡空港騒音公害訴訟が起こされる可能性があります。その場合、大阪国際空港(伊丹空港)と同様の運航制限が課せられる可能性もあります。＜大阪国際空港(伊丹空港)における運用上の制限＞ ・使用機種別の制限(3発機以上の離着陸禁止) ・利用時間は7時から21時までの門限(21時から翌7時までの離着陸禁止) ・一日の離着陸回数が370回までに制限(ジェット機枠200回、プロペラ機枠170回) 離着陸可能回数は約13.5万回/年。 http://fukuoka-airport.sakura.ne.jp/web/img/pi-step4b.pdf 騒音問題や用地買収問題の無い新空港案に賛成です。騒音問題で裁判になり用地買収が難航すれば空港の運用自体に支障をきたすので 滑走路増設案には反対です。
				1) 騒音問題 ・増設案の場合、騒音の影響が将来的に続くことになり、騒音区域が広がる可能性もあります。・航空機騒音に係る環境基準を全く満たすことができません。・福岡空港騒音公害訴訟において「受認の限度を超え、人格権が侵害されている。」として住民の請求が一部認められました。(福岡空港PIステップ4 PIレポート詳細版の15ページより) ・滑走路を増設した場合、再び福岡空港騒音公害訴訟が起こされる可能性があります。その場合、大阪国際空港(伊丹空港)と同様の運航制限が課せられる可能性もあります。＜大阪国際空港(伊丹空港)における運用上の制限＞ ・使用機種別の制限(3発機以上の離着陸禁止) ・利用時間は7時から21時までの門限(21時から翌7時までの離着陸禁止) ・一日の離着陸回数が370回までに制限(ジェット機枠200回、プロペラ機枠170回) 離着陸可能回数は約13.5万回/年。 http://fukuoka-airport.sakura.ne.jp/web/img/pi-step4b.pdf このようナリスクのある増設案には反対です。リスクが少ない新空港案に賛成です。

意見分類		寄せられたご意見
		様の運航制限が課せられる可能性もあります。〈大阪国際空港(伊丹空港)における運用上の制限〉・使用機種(3発機以上の離着陸禁止)・利用時間は7時から21時までの門限(21時から翌7時までの離着陸禁止)・一日の離着陸回数が370回までに制限(ジェット機枠200回、プロペラ機枠170回)離着陸可能回数は約13.5万回/年。http://fukuoka-airport.sakura.ne.jp/web/img/pi-step4b.pdf 上記のような問題がある滑走路増設案には反対です。やはり騒音問題が無く24時間運用可能な新空港案に賛成です。 騒音もなく安全性の高い海上空港建設は当然のこと。ミュンヘンでも香港でも、中心部に近い手狭な空港は拡張性のなさや騒音、危険性などの理由から廃止し、郊外に新空港を建設している。これが当然の判断であろう。新空港のアクセス利便性は決して悪くない。 国の環境基準を守れない増設案には反対です。しかし、新空港案であれば対策によって環境基準を満たすことも可能なので 新空港案に賛成です。 自然環境に配慮した新空港案に賛成します。自然環境に配慮しているつもりで実は全く配慮していない 生活環境を悪化させる滑走路増設案に反対します。 新空港案であれば騒音問題は劇的に改善するので賛成です。滑走路増設案では将来も騒音問題が続くので反対です。 空港が周辺に与える最大の悪影響は騒音なので、さらに悪化する滑走路増設案に反対です。新空港案であれば騒音の影響が小さくなるので賛成です。 新空港案ならば新空港と空港跡地や騒音対策区域の土地を有効活用することにより 税収が増えるので賛成です。滑走路増設案では無駄な土地が増えるばかりなので反対です。 新空港案であれば騒音により周辺住民に悪影響を与える可能性はほとんどないので賛成です。滑走路増設案では騒音により周辺住民に悪影響を与え続けるので反対です。 新空港案であれば騒音訴訟は起こされないので賛成です。騒音訴訟を起こされるリスクの高い滑走路増設案では 再び訴訟を起こされて負ける可能性が極めて高いので反対です。 新空港案であれば静かな日常を取り戻せるので賛成です。今以上にウルサイ日常になる滑走路増設案には反対です。 騒音問題と安全問題は空港には付き物ですが、心配する必要の無い新空港案に賛成です。不安な毎日をすごさなければならぬ滑走路増設案には反対です。 反対です。自然を壊す事、予算がかかる事、久留米からだと遠くなるからです。 ・さらに加えて、騒音、建築物制限、土地使用料、現施設の使い難さ等の問題が解消されることから、一刻も早く結論を出し、事業に着手するべきものと考える。 1.付近住民の騒音が影響が少ない位置 新空港案であれば騒音問題は無いので新空港案に賛成です。滑走路増設案では騒音問題が続くので滑走路増設案に反対です。 周辺住民の生命財産を考慮すると新空港案に賛成です。周辺住民の生命財産を考慮しない滑走路増設案に反対です。 新空港案は自然環境にもやさしい工法もあるので賛成です。滑走路増設案は生活環境にやさしい工法など無いので反対です。 環境や地盤沈下等、増設案の近隣対策費と同程度に対策費が必要なのでは。 ・騒音問題がない 初期投資が多額であるが、安全性、騒音問題等を考えると新空港を建設し、現空港の跡地を有効に使った方が、将来的に良いと思う。 ・騒音(と安全)が解決される ・市街地より騒音がなくなる 新空港案は工法や配置によって自然への影響を少なくできるので賛成です。滑走路増設案は工法や配置によって生活環境への影響を少なくさせることはできないので反対です。 高層化による公開空地の緑化や現空港跡地の緑化によりヒートアイランド現象を抑える新空港案に賛成です。現空港をさらに舗装化することによりヒートアイランド現象を積極的に増進する滑走路増設案に反対です。 新空港案であれば以下のようなことにはならないので新空港案に賛成します。1) 騒音問題 ・増設案の場合、騒音の影響が将来的に続くことになり、騒音区域が広がる可能性もあります。http://fukuoka-airport.sakura.ne.jp/web/img/pi-step4b.pdf 上記のようなことになるので滑走路増設案には反対です。 新空港案であれば以下のような恥ずかしいことにはならないので賛成です。1) 騒音問題 ・航空機騒音に係る環境基準を全く満たすことができません。http://fukuoka-airport.sakura.ne.jp/web/img/pi-step4b.pdf 滑走路増設案では上記のように環境省に喧嘩を売ると同じことですから反対です。 下記のようなことは新空港案では起きないので新空港案に賛成です。1) 騒音問題 ・福岡空港騒音公害訴訟において「受認の限度を超え、人格権が侵害されている。」として住民の請求が一部認められました。(福岡空港PIステップ4 PIレポート詳細版の15ページより) http://fukuoka-airport.sakura.ne.jp/web/img/pi-step4b.pdf 上記のようなことを繰り返すのは学習能力の無い人であり、恥ずかしい行為なので 滑走路増設案に反対です。 新空港案であれば以下のようなバカバカしいことにはならないので賛成です。・滑走路を増設した場合、再び福岡空港騒音公害訴訟が起こされる可能性があります。その場合、大阪国際空港(伊丹空港)と同様の運航制限が課せられる可能性もあります。〈大阪国際空港(伊丹空港)における運用上の制限〉・使用機種(3発機以上の離着陸禁止)・利用時間は7時から21時までの門限(21時から翌7時までの離着陸禁止)・一日の離着陸回数が370回までに制限(ジェット機枠200回、プロペラ機枠170回) 離着陸可能回数は約13.5万回/年。http://fukuoka-airport.sakura.ne.jp/web/img/pi-step4b.pdf 滑走路増設案では上記のようなバカバカしいことが本当に起こってしまうので反対です。 便利さと裏返しの危険な、そして時間に縛られた不便な運行、さらに、周辺に及ぼす騒音、廃棄の悪環境。建築規制や都市の真ん中の「ブラック・ホール」は街としての発展と美観への大きな障害物でもあります。そして、それを、維持管理するための費用の終わり無き、際限無く増加を考えると、その愚かささに慄然とします。仮に、考えたくないのですが、市街地に航空機事故でもあれば、その時になっては、手の施しようが無い局面に市や県を越えての事態になると思われます。香港は同条件の旧空港から、いち早く脱出したといつて良いかと思います。 あまり好ましくない。実家の近くになるため、騒音等。 現在の借金を清算する方が優先、海外からの観光客が増えること等考えられるが、治安対策はどうするのか？ 家の近くになるので便利になると思う反面、音の問題とか環境問題について気になる。 反対。近くに住んでいるので。 騒音等がないので(近隣が海なので)いいのでは。 周辺地域の活性化につながり、そこで経済効果も生まれると思うが、安全面や防犯面から考えると多少の不安があります。 大反対。とても静かな土地なので、このままであってほしい。 新宮に住んでいるので、飛行機の音が心配であるが、近くなることはうれしい。 海側に造ると騒音の面で好ましい。 計画当初から地元に住んでいることもあり、大変心配な面ばかりである。まずは騒音問題。家の上を飛ぶことと、24時間使用するとすれば生活に支障をきたすことも考えられる。 近所に住んでいるので24hr運用に不安がある。 潮の流れや漁の問題など、第三者への配慮や、環境問題が気になる。 新宮在住の為、基本的には新空港案には反対です。新空港案が決まった場合は騒音等について十分な説明をして欲しいです。 有事の際の事を考えれば新空港は必要です。住んでいる人には困った問題ですが、... 私は今、三苦に住んでいます。子どもたちがのびのびと暮らしているこの三苦に空港が来ることは反対です。 今現在の三苦の海の状態が壊れていくのは、これから大きく育っていく子どもの成長にも悪いし、この自然が壊れていくことは絶対に許せません。うちの子どもたちも学校で海に観察に行ったり『ウミウシ』をとったりできる本当にきれいな海で、どんどんなくなっていく『なき砂』もあるのです！！ 地元住民の意見としては、漁業への影響や治安の悪化が懸念対象なので、あまり賛成できない。 現在、アクセス利便性はありますが、都市部にあるために騒音など気になる点が多々あります。住民の少ない場所への移転には賛成です。 将来的なことを考えると、騒音問題があると、多額の資金が必要であっても新しい空港を埋め立て地等に建設してくれたらいいと思う。 騒音問題が解決出来る面では大いに賛成だが、利用者にとっては交通面などで不便に思うこともあるかもしれない。 新空港なら騒音もあまり気にならなくなるし、良いと思うが、本当に自然環境への影響をしっかりと考えなければ、移転しはいいかと思った。 アクセスの利便性が現在以上のものが得られるなら、騒音等の問題も少なくて、将来を考えれば良い方法だと思う。 近隣住民はなく、あらゆる面で制限が軽くなり、能力向上という点ではこちらの案に共感できると思いますが、これまで空港がそこにあったからこそ展開してきた近隣や福岡のアクセス機構にも何か対策を行って欲しいです。 アクセスの点で、不便ではあるが、騒音問題も無くなり、又24時間の利用が可能となるので利便性がある。アクセス方法が増えるならば十分対応できると思う。 安心できると思うので基本的にはさんせいです。アクセスがどうなるかが利用者の最大の関心だと思うので、そこをしっかりとけんとしてほしい。 上記の騒音や高さ制限の問題は解決できるが、コストが一番のネック。人工島や五輪誘致に比べれば有意義な事業とは思いますが、やはり新しく造るとなれば多額の費用が必要となり、私達の生活への影響が出るように思う。 環境や地域等無視できない要因は多くあるが、おおむね良い案だと思う。

意見分類				寄せられたご意見
				利用時間が今の空港よりも長くなり、騒音などの被害もなくなる点では、こちらの方がじゅ要があるのではと思う。
				漁業に多大な影響を与えるのであれば、滑走路を増設したほうがいいように思う。
				また周辺地域の騒音問題もなくなるのはとてもいいことだと思います。
				海上に作るには、さまざまな公害問題が生じるかもしれないし、一番気になるのは費用の問題です。最悪の場合はいいですけど、私はどちらかといえば反対です。
				近くなる住宅はいやなんじゃないかと思いました。
				こっこの案にして、ニュータウンを空港近くに建設したら、結局そこに住む人が騒音に苦しむのではないのでしょうか。だったら増設案の方がいいのでは？
				元空港の近くに住んでいる人は、天神までの利便性でもその場所を選んだんだろうし。
				海岸ぞいの新設の方が安全性(地域住民)、騒音などを考えると良いと思います。
				新空港案は、下記のような問題が起きないので賛成です。 現空港における滑走路の増設案(西側配置(滑走路間隔210m)改良案)について 1) 騒音問題 ・騒音の影響が将来も続くことになります。 ・航空機騒音に係る環境基準を満たすことができません。 ・福岡空港騒音公害訴訟において国が敗訴しています。 ・再度福岡空港騒音公害訴訟を起こされた場合、敗訴する可能性が極めて高く、大阪国際空港(伊丹空港)と同様の運航の制限が課せられる可能性があります。 <大阪国際空港(伊丹空港)における運用上の制限> ・使用機種 3発機以上の離着陸禁止 ・利用時間は7時から21時までの門限制(21時から翌7時までの離着陸禁止) ・一日の離着陸回数が370回までに制限(ジェット機枠200回、プロペラ機枠170回) 離着陸可能回数は約13.5万回/年。
				http://fukuoka-airport.sakura.ne.jp/web/img/pi-step4.pdf 滑走路増設案は、上記のような問題が起きるので反対です。
				1.騒音対策 2.交通アクセス 3.環境対策 4.街づくり対策 等をしっかり検討してゆけば、将来像としては国・地域の発展につなげると思う。ベターな方法と思う。
				事業費が高いので、それが私達市民に将来にわたっての負担の不安があります。しかし、24時間の離着陸ができるので、利便性が増すと思います。騒音の緩和にもなるのでは。
				公害空港の滑走路増設案に反対です。公害のない空港の新空港案に賛成です。
				生活環境破壊空港の滑走路増設案に反対です。 自然環境調和空港の新空港案に賛成です。
				私は騒音の酷い滑走路増設案に反対です。 私は騒音の無い新空港案に賛成です。
				新空港建設に大反対ですので検討を止めていただきたい。 自然を破壊し、漁業を営む人たちの生活、結果として住民の食材への影響、離着陸コースによっては新たに騒音問題が起きるのです。深夜帯の発着は国際線だけです。国内線で地上交通機関が利用していない中で利用することはないです。深夜帯は北九州空港でまかなえば全く支障はないです。 空港への地上アクセス時間と運賃がかかれば福岡空港を利用する関西圏のビジネス客や観光客は鉄道利用になることは明らかです。航空会社も新空港には反対していると思います。地元産業だけでなく、他府県の企業が現空港用地の跡地利用をねらって新空港を作ろうとしか思えないです。あと海上空港にした場合の維持費ですが、地盤の不同沈下との戦いは想像を絶するものです。一期、二期と分けて整備すれば、護岸線を境に別な種類の地盤不同沈下への対応があります。騒音だけを考えれば海上空港は良いように考えられますが、維持に要する費用で空港を運営することは至難です。今後、航空機は小型化されるでしょう。騒音も軽減されるでしょう。九州新幹線で博多―鹿児島が開通すれば、鹿児島路線は不便な鹿児島空港を利用せずに鉄道を使えば不便な空港を結ぶ飛行機を利用することはなくなり発着容量が増加しても意味がないものとなるでしょう。貨物機以外に24時間空港の必要性はないし、新空港への地上交通機関を新たに設けるためにどれだけの住民に迷惑をかけるのか検討されていないし、費用も計算されていないずさんなものである。航空需要予測そのものにあやまりがあると思われる。今後、国が設置し、管理する空港を地方自治体が管理する空港または民営化の動きがあります。現空港では利益はあがるでしょうが、新空港では財政難になることは明かです。リニアモーターカーが博多まで乗り入れることを大きく期待しています。
				海上の空港であれば、利用しやすく24時間発着できるのが非常に良い。また騒音等も少なく大いに良いと考える。是非、「新宮・三苦」に新空港を作って頂きたい。
				新たな街づくりが出来るので、町の税収や労働が増えてよい。
				国内、国外線の利便性が見込まれる。
				海の環境は維持できるのか？空港までの道路整備の必要性、渋滞の問題、それによる周辺地区の騒音、大気汚染の心配。
				「騒音の影響は無い」などと簡潔に書かれていますが、新宮付近は宅地や宅地開発の多い地域ですが シミュレーションやアセスメントなどに基づいた意見なのでしょうか？ これだけ大掛かりな計画なのに、最終的なステップにも関わらず、そういった調査資料の提示も無いと言うのはいかがなものでしょうか。稚拙すぎます。居住区にこれだけ近いのに騒音が無いなんて考えられません。
				周囲に住んでいる住民の問題をよく解決する。
				今、大きな空港が2つもあるのに造る必要はない。建設費が過大しまだ増えるのが目に見えている。住民負担が発生する。遠くて不便だし鉄道アクセスが整備されていない。風が強くて危険、風で欠航が増えと不便。需要予測はもう既におかしい。新たな環境や危険、音の問題。
				・環境、騒音に配慮してほしい。
				・福岡都市圏の発達に寄与する。
				・福岡都市圏の経済発展に寄与する。
				・空港の24時間利用が可能で海外からの利用が便利になる。
				海上空港であれば、騒音や危険性は少なくなる。人の命や健康は何よりも優先される。
				大野城に住んでいるが、騒音はそれ程気にならない。
				現在、大野城に住んでいますが、飛行機の音は確かに耳障りです。でも福岡が栄えたことに空港に近いことがあるからだと思います。
				・新宮沖へ移転したときのアクセスをどうするのか？
				・漁業従事者との協議等
				・24H(ハブ空港)として福岡が必要なのか？
				以上の点から新宮沖は、あまり+(プラス)にならない様に思える。
				建設にかかる費用は安く済むとしても、交通アクセス等にも費用がかかると思う。
				また、周辺の住宅や学校へも影響が出ると思う。
				騒音問題と安全性が良くなる。24時間の利用が出来る事は、地域の農産物等の積み込み、遠方の海外観光客を受け入れるにしても便利。工事費は高くなるけれども、前述した以外にも、価値観を高める何かを見出すか作り出す事をすれば良い(多くの人のために)
				騒音、安全性を考えると現空港は、大変問題があるとする。しかし、市内の交通の便を考えると最適で有るとも思える。新空港の場所に関して、自然、住民の理解と将来に遺恨の残らない型で、進めて欲しい。
				環境アセスメントも行わず、無礼千万の所業だと思います。また
				①絶滅危種(アカウミガメ)保護をすべきであること
				②渡り鳥の休息、繁殖の場所であること
				③騒音、環境汚染そのものであること
				④24時間体制にする必要性は全くありません
				三苦・新宮に波が立たなくなるので、止めて欲しい。サーフィンできなくなる。
				時間の制約がなくなるので夜中の騒音が心配
				24時間発着可能ということにひかれる
				騒音問題も解消されて良いと思う。
				資金を調達できれば必ず黒字になるのか。
				騒音対策を考え、住民が住みやすく、利便性が良い空港にする事が大切だと思った。自然環境への配慮を考え地球に優しい空港が良いと思う。
				騒音のことを考えると、新空港案に賛成です。しかし、上記した通り、交通は今の福岡空港の方が勝ると思います。博多から遠くなったり、電車の乗りつぎのことを考えると不便な気がやっばります。
				24時間の利用が可能になることは便利であると思いますが、飛行機を1日中飛ばすことは環境に影響を及ぼすと思いました。
				アクセスは不便になるものの、24時間の利用が可能になること、騒音や安全性の面が良くなることはいいと思います。
				新空港案では空港が海を埋立て造られるとのことだったので、騒音の問題はあまりないと思われますが、海を埋立てるという点で、自然破壊があるのではないかと懸念がともあります。
				埋め立て地に空港を作れば、騒音を気にせずにごすことができるので良いと思います。大阪や東京の空港と比べると福岡空港は寂しい感じがするので、にぎやかになればいいなと思います。しかし、博多駅から空港まで、どれくらいかかるかが知りたいです。あまりに時間がかかるようでしたら、新空港案も考えてしまいます。
				新空港を建設する際のメリット、デメリットをおおむね理解できたと思います。そこで疑問に思ったことは、新宮地区周辺、海岸周辺に対しての騒音被害は出ないのかということです。
				新宮案は私が小学校の時からよく噂されていた。もし新空港が出来るなら、小学校などで二重窓にする防音設備など、他のことにもお金がかかるのでは？
				現空港の跡地は具体的な使用法が決まっているのですか。飛行機の音がうるさくてキライなので遠くになってくれたら嬉しいです。

意見分類				寄せられたご意見
				今の空港の周辺に住んでいる人の生活を考えると、新空港はいい考えだと思います。だけど、今、環境問題はとても大事な問題であるし、慎重に考えなければいけないと思います。新しい空港への交通アクセスをもっと具体的に考えた方がいいんじゃないかなと思います。 埋立によって自然環境への影響が考えられるという点が気になった。また、市街に騒音はなくなるが、移転先への騒音はどうなるのかと思う。新空港周辺の人々の影響をもっと考慮するべきだと思った。 個人的には止めてほしい。新宮の海は昔から知っている思い出の場所。新宮周辺が騒がしくなりそうなので嫌です。 騒音やコストがかかるので、あまり賛成できません。コスト削減をできる限りして、現空港の跡地利用が何かのやくにたてば良いと思います。 三苦・新宮ゾーンN61° E案は賛成だと思う。だけど近くに磯崎鼻があったりと陸地が近いので、騒音問題が絶対にでてくると思います。 24時間、運営できるのは良いが、飛行機(航空機)の飛行ルートはどうなの、騒音は無いのか知りたい。 航空機の騒音区域は市街化区域に影響を及ぼさない、とあるが、それはどのように検証したのでしょうか？ また多額な初期投資はどのような形で捻出するのでしょうか。 利用はしやすくなるけど、海に影響を与えたり、その周辺に住んで漁業をしている人達に影響を与える可能性があるので反対です。 騒音を気にせずに飛行機が離発着できるし、飛行機の本数が多くなっても大丈夫。現空港と比べると都心からは離れているが、JRや西鉄、バスが繋がれば利便性はかなり往生する。それゆえに賛成。 海の上に空港を作ると、住宅地の上を飛ばなくて海の上を飛ぶので、騒音などがなくなってイイと思う。けど、新空港近くの人迷惑になるかもしれないので、何とも言えないです。 住民にとって騒音などの迷惑にならないか。 新しく造るとなると、その周辺の環境等が気になります。今は新宮等は、郊外で落ち着いている感じがするので、空港や新しく路線ができてたりしてさかんになると、町並みが変わって淋しい気もします。 新空港が設立されると観光などのまちづくりが計画され、地域は活性化すると思います。しかし、一方で深夜便が拡大されると騒音などの問題が発生すると思います。 この案に「滑走路増設案」よりも私は賛成です。期間は長くなってしまうとしても、空港は大変重要な交通手段の一つであり、それは将来的にも無くなることはなく、続いていくでしょう。その際に今できる最大の可能性に対応できる案をぜひ採択すべきだと思います。人や周囲の安全を環境への配慮を行うことで計れるのなら、この案はとても良いと思います。 有力となっている新宮沖にすると、3号線利用の場合、渋滞の心配や駐車場などの面も問題になってくると思います。また、旧福岡空港までのびている地下鉄等も必要がなくなってしまうと思うのですが・・・ 長期の目で見た場合は、後々新空港を作った方が、より発展が望めると思うが、こちらの案には反対である。第一に考えなければならないのは、自然環境の保全や、地域住民の生活の事であると思う。 質問の方で知ったのですが、大規模な拠点となる空港となる予定はないようなので、経済面や漁業、環境面などの問題点ではこちらのほうが多いのではないかと思います。 現在の空港だと周辺の住民の騒音に関する問題が残ってしまうが、新空港にするとその点が減ると思うし、漁業関係者との調整が必要とはなるが滑走路増設案よりもいいと思う。 三苦・新宮ゾーンに新空港を建設すると、現在第三セクターの開発で、新興住宅がこれからできていくのに対しての補償の方が対策費はかかるのではないかと？現在も大宰府等の対策は不十分だと感じることもある。 また今の地下鉄空港線が利用客不足になるのでは？ 三苦・新宮にぞう設する場合、漁業権や漁師達への対応はもちろん、周辺の海への影響も心配です。24時間営業になることで利便性も急増すると思います。現在の福岡空港よりも騒音の問題が減れば幸いです。 「新空港案」実施したら、工事期間は「滑走路増設案」と比べたら2年多いですが、環境、周辺の市街区域には影響を及ぼさないし、将来の経済発展、空港の利用者に満足できる。 海がよござそうだし、お金がかかる点はだめ。でも騒音がなくそこはいいと思う。 海を埋立てて建設すると聞いたんですが、漁業や交通などの用地買収だけ注意するのではなく、その後のこと、新空港建設のあとへいがあるのか調査などをしたほうがよいかなと思いました。 新空港に賛成。現空港が都心に近いことを盲目的に評価する向きが多いが、本当に評価すべきことだろうか？ 東京や大阪で、もし仮に、都心に近い場所、例えば、品川や新大阪辺りに、安く、早く空港を造ることができたとしたら、住民や企業、行政などは諸手を挙げて賛成するだろうか？ もちろん、都心に近い場所に空港ができれば、空港利用者は便利である。しかし、都心に近い場所に数百ヘクタール規模の空間が出現し、これによって市街地が分断され空港を挟んだ地区間の行き来は不便になる。そして、空港近辺や飛行ルート直下の市街地では航空機騒音の影響により住宅系の土地利用に支障となるとともに、航空法による高さ制限によって土地の高度利用もできなくなる。さらに、市街地上空を航空機が飛行するため、事故が起こった場合は関係のない人までもが巻き添えに遭う大惨事となる。このように考えれば、都心に近い場所に空港が立地するのは明らかに問題であり、諸手を挙げて賛成する人などいないだろう。つまり、空港とは、そもそも都心に近い場所に立地すべきではなく、都心からは一定の離隔を必要とする施設である。福岡空港の移転に反対する人は、昔から都心近くに空港があるのでこれが普通だとも思っているのか、騒音に苦しむ一部の住民のことなど思いやる気持ちもないのか、あるいは都市づくりと空港との関係を深く考えていないのか、他都市の状況などまるで知らないのか、事実に基づいた客観的で合理的な分析・判断ができないようだ。 新空港が必要な理由 ・現空港は多額の借地料、環境対策費がかかる(わが国の空の発展に何ら寄与しない無駄な支出、地主だけはボロ儲け) ・現空港は容量限界、滑走路増設でも容量は1割しか増えない(滑走路不足、スポット不足、貨物ターミナル不足) ・現空港は狭苦しく遅延が多発、滑走路増設では悪化する可能性すらある ・現空港は深夜使えない ・現空港は乗り継ぎ不便 ・現空港は高さ制限など余計な足枷あり ・現空港は事故が起こると関係のない人を巻き添えにする危険性大 ・現空港は騒音撒き散らし(環境基準達成の見込みなし) ・現空港は駐車場の収容台数や料金でさえ自由に決められない(「地元との調整」つまり周辺の駐車場経営者＝その多くは空港地主 の了承が必要) ・新空港は多額の借地料、環境対策費がかからない(初期投資は大きい、わが国の空の発展に寄与する有意義な支出、損するのは地主だけ) ・新空港は容量限界を解消(滑走路・スポット・貨物ターミナル) ・新空港は必要最低限の面積を確保し、遅延も改善 ・新空港は24時間空港 ・新空港は乗り継ぎ便利 ・新空港は高さ制限など余計な足枷がない ・新空港は事故が起きても関係のない人を巻き添えにする危険性がほとんどない ・新空港は騒音なし ・新空港になると現空港跡地の開発も可能 滑走路増設案よりもメリットになることが多いと感じた。確かに空港までのアクセスは少し不便になってしまうけれども、騒音の問題や将来性を考えたら新しく空港を開設したほうが福岡県にとって良い結果になると思う。 ・騒音が減る ・24時間の利用ができるので旅客数も増えると思う。 ・埋立による自然破壊があるのではないかな。 騒音がないから良い。お金が年間費がかからない。24時間可能。 騒音問題がなくなる。 環境問題が心配です。埋め立てによって漁業の問題や海の生物などの問題がある。福岡で24時間の貨物機を飛ばすと佐賀空港がつぶれてしまうのではないかと思います。しかし騒音問題など考えたらこちらがよいのかもしれない。 あまり賛成はしない。騒音などが減る点などはいいが、今後私たちが食うで働く場合、交通の便が悪いと仕事に影響がでる。 騒音問題がなくなる。 本当に周辺への騒音問題はないのか。三苦・新宮在住の市民への生活に悪影響はないのか？ ・交通の便が悪く、それを良くするためには莫大な費用が掛かる ・環境も破壊するであろうし、とりわけ、またその付近に住む市民の生活環境も大きく変わってしまう。 周辺住宅地、特に県道26号線(北九州、芦屋、福岡線)以西への騒音が24時間利用可能を含めて住民との合意形成の課題の大きな一つになると思うが、詳細が分からなかった。 24時間利用の利便性、また騒音問題等からも新空港案に賛成する。埋め立てには、自然環境への影響は最小限にとどめる様に、具体的かつ効率的な対策を取っていただきたい。 反対です。P16の騒音区域は市街化区域とありますが、これは都市計画法による区域ですか？新宮漁港付近は調整区域が大半ですが、住宅、騒音問題外ということですか？ 周りが海で騒音の心配もなくしもんならかの事故があった時、縦門の崩壊なども防ぐことができるので新空港案はとてもいい案だと思います。 新宮海岸・三苦海岸ら辺にできるのですか。何もないけど田舎じゃない今の地元が好きなので、空港が出来ることで都会になっていたり、空気が悪くなったり、海が荒れるのはイヤ！！うるさくなりそう。渋滞が増えそう。

意見分類				寄せられたご意見
				東区に住んでいるので、騒音が少ないと分かっているけども賛同するのにちゅうちょします。 空港ができれば、様々な人が出入りするので、地域の影響も心配です。 新空港は騒音で影響がないのは良いと思う。利用時間帯の制約がないのはいいけど、新空港まで行くのが大変になる。 新空港をつくるとしたら、都心部の高さ制限が無くなることで、都心部がさらに発展すると思う。県が経済的に成長する事は県民としては喜ばしいこと。 騒音の問題がなくなり、安全性が増すため滑走路増設よりはよいと思う。 新空港案では、騒音区域は市街地活性化区域に影響を与えないとあるが、周辺の住民への影響はどのくらいあるのかわからなかった。周辺住民は多少なりとも影響があるのではないかと思った。 埋め立てに費用や時間がかかったり環境への影響もあるが、騒音の被害もなく24時間利用もできるようになるため、施行すべきである。 こちらの案はどちらかといえば反対です。近隣住民として24時間の利用による雑音や、海などの環境破壊の面が気になることです。 自然破壊をしても新空港が必要かどうかと、近くに住民でいる住民の事を考慮して欲しいと思います。24時間発着があるので、どう対処するかが問題だと思います。 アクセスの為、問題も多い。 騒音問題がなくなり、24時間利用可能になる事は利用者にとっては良いと思う。 新空港を作る事によって騒音問題がなくなるという。市民のためという感じで良いように聞こえますが、漁業関係者も市民であると思うので、今後が気になります。 騒音対策をし、滑走路を増やすという事に賛成です。ただアクセス状況がどうなるかが重要だと思います。 将来性が良い 新宮沖が騒音が少ない 工事期間は処々地域への影響は大きいが将来的には交通アクセスを十分に配慮するとアジアの玄関でハブ空港と考えられるのでは。(賛成) 現空港は周辺住民の犠牲の上に成り立っています。新空港を選択すべきです。 環境問題はあるけど、そうおん問題とかは充分改善されるんじゃないかと思う。 新宮町下府に住んで居り、騒音がどの位かが心配 〇〇者として町が活性化することは望ましい 環境対策費不要は疑問(P20) 反対。お金の無駄使いだと思う。公共事業を増やしたい？？アイランドシティの土地も使い道が決まっていけないのに、新たにお金をかけるのは無駄。新空港を望む意見は一般市民(一般利用者)からは聞いた事がない。不要。私は三苦に家を買いました。24時間飛行機が飛んでいるのは反対。それに治安も悪くなるのでは？ 新空港対岸には、新宮漁港がある。新空港によって漁場が大きく減る。さらに新空港北側の漁場に行くにしても毎回大変な遠回りを強いられる。新空港は建設すべきでない。また、新空港を建設する場合、このような状況では漁業補償交渉は暗礁に乗り上げ、進展できないであろう。 ①海上空港は不適です。玄界灘の立地は水深深、強風、アクセスなどを見て不適です。 ②航空機危険が移動するだけです。 ③自然環境に悪い影響を与えます。 ④生活環境を脅かします。 ⑤大規模な埋立ては他の地域圏の自然を破壊します。 ⑥地盤沈下が激しい。 ⑦財政負担が大き過ぎます。 ⑧自然と生活のつながりを遮断します。 空港の能力もアップし、騒音もほぼなくなり、安全性も向上しますね。早く進めた方がいいでしょう。 費用の点はあるが、将来の拡張性があり、周辺市街地への悪影響がない、東南アジアへの玄関口としての役割が担えるなどの利点がある。問題は費用であるが、長期的な展望と、福岡ばかりではなく九州全体の発展を視野に考えるべきである。 1. 漁業補償費etc.毎年継続して必要な経費が不明 2. 近隣(特に離発着空路下)地域の騒音法事案 ・仮に新空港を建設しても、騒音問題、環境破壊は変わらないと思われます ・現空港より、海風による欠航便が増えるのでは？ 新宮町の町民として、交通アクセスの状況によっては地元メリットは少なく、自然保護や騒音、特に夜間(24時間使用)の問題、工事に伴う諸問題、財政負担等デメリットが多すぎる。これについて明確な説明がされず、決まったら地元は従う式の従来方法と変わらない。 騒音が解決されるので良い。九州、福岡が活性化される事になるので賛成します。 地域住民に対しての騒音対策、交通アクセス案、財源問題、特に町の財政規模から本当に負担が可能なのか。将来工事費等が増加した場合、追加負担等の問題についての説明や解説が少なすぎる。 新空港建設に関する予備調査資料があまりにも少なすぎます。地域住民に説得力あるデータ等の不足だと考えます。地盤沈下、海流変化、騒音問題など、あまりにも概念的表現で済まされている。 ・騒音問題に対しては有効であるが。 ・環境問題は多くあると思う。 ・環境アセスメントはしているのか。 「需要が増えた場合」はあまり問題ではない。人間は他に交通手段や他空港にも配分できることを知り、「消費」ばかりを求めず、利便性より人間らしく、夜(24時間利用できるとか)は静かに暮らすべきと思う。 現在の経済状況、国民の生活苦の現状で、何故新空港が必要なのか。 今の福岡空港で充分(近隣の住民の方には申し訳ないが)。 アイランドシティ造った影響は大きい。漁業にも大きく関係あると思う。新空港案はいい方向に行くとは思えない。 反対。現在三苦地区に住んでいる為、交通量が増えたり騒音がする可能性がある為。
			② 自然環境への影響について 886 件	海浜変形を抑えるために沖合に出すべき。 24時間運用が大きい。長距離国際線の運行より航空貨物便が多く運行出来る点が非常に大きい。長いビジョンで物流面から考えるといい案だと思う。しかし、多額の建設費用と埋め立てによる環境問題への懸念は大きなマイナス材料だと思う。 コストだけでなく、ウインドカバレッジ・周辺への影響・アイランドシティ事業との関連性・用地買収が容易なアクセスルートなども考慮して再検討するべき。 ・自然環境が壊される。 事業費面だけでなく、自然環境への影響が大きいので、この案は支持できません。 自然環境の問題、アクセスの問題があるので私は反対である。24時間空港で採算は合うのか、他空港と共存できるのか。私は新空港案には反対である。 反対(利便性の低下、多額の事業費、現在とはちがった自然環境問題や補償費問題発生懸念) アイランドシティでも無駄なお金が沢山使われているのにこれ以上使って、これ以上自然を壊すことがないようにして欲しい。 〇悪い点 ・埋立により自然環境を壊す可能性がある ・新空港周辺に運輸関係施設の立地が予想され、住環境の悪化が心配 「沿岸漂砂」移動は、波による地形変化の限界水深(日本海に面した海岸では約10m)までの範囲で起き、その間で土砂が移動する。 http://www.pref.tottori.jp/doboku/kasen/tori/three/pdf/no3_2.pdf 水深が10m以上ある場所まで空港島を離せば 海浜変形が起きにくそうです。 福岡市は湾内では百道など埋め立て開発は進んだが、美しい海浜や松林を残したり 人工島など和白干潟を守ると言う観点から、当時の市民団体の強い要求を聞き、人工島形状を当初の案から変更工夫。干潟は残され、今でも海苔が取れる位ですね。渡り鳥も来る。新宮ー津屋崎方面の長大な砂浜と松林も、糸島方面の海岸、湾内能古島、西区 大原の砂浜海岸なども手付かずそのままです。大都市港湾でこう言う場所は 全国にまあ無いと思います。しかも新空港海上想定ゾーンなども、海岸への 影響が最小になると考えた位置や滑走路方向が想定される模様。事業に関して環境破壊を 必要最小限度に留めていると言えるでしょうね。 玄海国定公園の範囲は海岸線から一定の距離の沖合までだから それよりも離せば問題無い。海浜変形を抑えるためにも海岸線からある程度は離さないといけないし。 空港島への連絡も最悪海底トンネルにすれば 景観の保護上問題無いし。 自然環境を壊してまでも作る価値は無い。工事費について最終的に大幅な増額が予想される 新空港の建設費用だけでなく、交通アクセスとセットで検討する必要があります。 また、潮流の変化による環境への影響を検討する必要についても明記すべきです。 ・自然を虐める築造物は、天が味方しない。

意見分類				寄せられたご意見
				環境破壊につながる。デメリットを記載すべきだ。
				どちらも現状の一時的な回避に思えます。今のところは、増設方で行くべきです。玄界灘のきれいな海を壊してはいけません。
				これ以上財政を圧迫する巨費を空港に使うな。無駄遣い反対。自然を守ってほしい。
				24時間の利用ができることでのメリットは大きいと思いますが、現空港のアクセスの良さを比べると劣ると思われるし、海を埋めるため、環境面、漁業への影響が大きく、将来性を考えると後々の問題は大きいと思います。
				費用がかかりすぎ。環境面(自然破壊)で問題あり。交通の利便性にも問題あり。
				・自然破壊をするな。国定公園ではないのか。
				反対です。出来た後、環境の事、アフターの維持に不安です。
				費用対効果、税金の無駄遣い、環境破壊、将来需給逼迫は数字のมายカシ、ウソ。利用者の立場から反対。
				・環境評価をして現行の法律の範囲で問題が無くて、自然環境が人工化されることは無視できない。
				新たに作るのは費用もかかるし、海辺の環境を破壊するのであまり賛成でない。が、将来の便数増加に備えると、こちらの案が数十年先も困らずに運用できそう。
				要するに金と自然破壊となる。
				環境への影響、破壊もあり反対する。
				新空港は基本的に必要ないと思う。自然環境への配慮がまったくかんがえられておらず、このままでは有明海の問題の二の舞だろう。
				新設はすべきではない。海洋に手をつけるほど、人類はまだ進歩していない。未知な影響が具現化したときに回避するすべを私たちはまだ知らない。
				人工島だけでなく空港まで海に作るなど、環境破壊であることが一番の問題だと思います。福岡の海に潜り続けていますが、失った環境は取り戻せません。
				空港能力が飛躍的に高くなり、利便性も現空港と大きな違いはない。社会環境、自然環境面でも優れている。もちろん国際空港としての機能も十分可能である。工事期間も9年を見込んであり、増設案よりも有利である。残された課題は、建設事業費だけであるが、地元財界も積極的であり、現空港用地の売却や有効利用も考えると、なんとかクリアできると考える。
				環境保全、利便性を考えると無理！！
				反対である。勝手な将来需要による建設案である。自然破壊や騒音が明らかである。
				需要を増やす必要はない。(北九州もある)多額の費用を使って予定地周辺の自然をこわすこと(アクセス整備など)には反対する。
				こちらには反対である。まず私達のような所にすむ人は今の空港までも時間がかり困っているのにこれ以上の時間は困る。次に環境のことを考えてほしいし、資金面でも不安だ。
				自然への配慮はどこまでされるのか？
				又、環境破壊も心配です。
				事業費やアクセスの悪さに比べ、得られるメリットが少ないように考えます。人口減少社会となり、また、高度経済成長は現実的には可能性が少ないように考えます。市民の立場からは24時間空港の必要性は乏しいと思います。新たな交通機関の整備なども大きな負担となると考えます。また、環境面での影響や新北九州空港との競合なども考慮すべきだと思います。
				1. 自然環境への影響が特に懸念される 以上の事から新空港案に反対
				新空港案については海上空港設置は基本的には賛成だが空港と街を結ぶインフラが問題なのでは？それとセントレアの例で以前空港の周りに環境に配慮して、魚が集まるようにしたらその魚を目当てに鳥も集まるようになり、バードストライクの問題も出てきたようだ。バードストライクは飛行機の安全な離発着が困難になり定時運航の問題も考えられる。
				利便性、環境面、建設費等を考えても新空港はつくるべきではない。無駄。土建屋・設備屋がつくりたがってその利権に政治家・議員がつながっているのだろうが、私はつくるのなら税金は払いたくない。つくりたがる業者・政治家が自分の金でつくるにしても環境面を考えると迷惑。増設案でやるべき。
				どんどん福岡は、発展ばかりで環境が悪くなって行っているように思います。新空港建設は断固反対です。
				今年7月の市政だよりに、奈多海岸ははだして歩くとキュッキュと砂が鳴る全国でも珍しい「鳴き砂の浜」として有名ですと有りました。未来の子供たちに、きれいな海を残したいのです。
				2案共海上空港となることから、最近の海上空港建設の際、大きな問題となる環境影響データ、そのデータの収集に要する費用と時間についても提供が必要では、と感じる。特に志賀島ゾーンについては砂州の側を埋めてしまうような形となっているので、後々多くの問題を提訴される恐れがあるように思う。
				絶対反対、莫大な費用だけでなく、環境破壊は測り知れない。「将来の需要予測」も新空港作らんが為の上乗せされた数字と思われるし、この類の公共事業の予測で、予測より上回った例がない。他の新空港の失敗例を反面教師とし、福岡市民として恥づかしい決断を切に望む。
				②自然環境についてメガフロート化すれば多少抑えられるのでは
				現状の施設でサービスを向上するのがよいのでは。課題についてのステップ1では、カスタマー側の満足度が高いようなので、それを維持する。発着については人口が減っていく部分で需要が増えると思えない。
				サービスの向上案としては、
				◎環境対策
				福岡に残された貴重な自然景観を奪うので反対。建設費に空港までの交通アクセス建設費用が含まれていない。1兆円を超える建設費負担に住民税を支払う者として反対。
				空港利用者の立場からするとJR、西鉄との県南からのアクセスに関して、不便な印象である。コストや周辺区域の環境を考慮した場合、得策とは言えないのではないだろうか。
				アクセスの不便性、自然破壊、高額な資金の投入などリスクが高すぎます。北部九州の重要空港として滑走路増設案が良いと思います。
				周辺自然環境へのダメージ、影響は、PIレポートに記されたアイマイで簡単なものではない。自然環境は一度壊れたら元に修復できない。保障の金額案も一切記されていない。自然をこわしてまで、空港を新設する必要全くなし！
				三苦・新宮ゾーンに新設するのは大反対である。自然環境への影響について、ボカシすぎる。フェアでない！一方的すぎる。
				一番の問題は自然破壊だと考える。また、関空の例にあるように、あとからあとから問題が出て来ると考える。そこに関して検討が甘いと感じる。
				交通の便を考慮すると、また自然への影響を考えると反対。
				自然環境に対する影響を過小評価しているのではないかとと思われる。事業費の見積もりも甘いのではないか。
				今後の需要については、不確実。利便性、費用、自然破壊についても考慮し、建設は反対。
				これ以上の財政負担を強いる新空港は必要ではないと思う。需要の増加が見込まれるとのことであるが、日本の人口が減少・高齢化するので、見通しが甘いように思われる。もしそうなった場合、近隣空港との連携(例えば、佐賀や北九州など)を考慮した方が良い。また、自然環境破壊にもなる。
				反対です、次の理由で。 1. 日本国内でも有数の海岸景観の破壊。 2. 漁業資源の破壊。 3. 税金の無駄使い。
				費用の割には思ったほどの効果ではないと思う。また、周辺環境の問題や利便性といった点からも問題があると思う。
				環境破壊になります。24時間必要は誰が希望している事でしょう。多くは必要としていません。
				海上の汚染、空般のアクセス等、具体的に提出しなければ解らない。
				九州のリゾート地としての上空からの景観も良港と考えられる。(自然破壊にならないように祈ります。)
				抜本方策としては、この案しかないと思う。ただし、環境面やアクセス、現空港の跡地利用など、さらに詳細な検討が必要。
				さんせい。ただし魚貝類等の環境への影響を細かく調査し公表する事。
				安全面では現在よりもよくなると思う。自然環境を考えるとやめた方がいいと思う。
				新たに貴重な美しい海を埋めることは反対。美しい海岸景観は残すべき。福岡県の残された美景は玄海にしか残っていない。子孫にも残してあげたい。
				費用の予測が(見通し)甘いと思います。増設案との差が少ないので、その費用の少なさで本当にできるのか疑問です。資金調達のために税金投入、借金が増えるのは不安です。困ります。環境破壊やアクセスの不便さも解決できないと思います。
				・環境保護を叫ばれている今日、埋立てまでして新空港を作る必要はない。自然を残すべき。
				生態系、景観の面で非常に不安。環境悪化も考えられる。
				自然環境に影響を及ぼす可能性があるため、そのデメリットは大きいと思います。
				反対。費用増大。つまり負担とリスクが大きくなるからです。自然環境の保全の面からも容認できません。
				今後増加傾向で推移する入域者数の今後の利便性と自然環境との共存がポイントになる。
				新空港希望。自然環境を守りつつ、利便性も鉄道の整備に期待する。

意見分類				寄せられたご意見
				空港建設による海域への影響は無論懸念されるが、被害 を最小限度に工夫し推進してほしい。
				24時間稼働にする効果をあまり感じられない。アジアを向いた経済的期待はわかるが、アクセスの悪さと自然破壊が許容できない。博多駅から直通15分ぐらいのアクセスができるのであれば、新空港案でもよい。博多駅から30分以上かかる場合は、絶対反対。
				口環境問題、コストからして実現しない方が国民のため。・新設案に誘導する資料作りが意図的に感じられる。熊本の川辺川ダムとの二の舞になる。
				できるだけ、自然環境に影響を及ぼさない方法が良い。
				どうせ作るのであれば発着回数能力が最も高く、経 済 的であるオープンパラレルが良いと考える。どの埋立案でも周辺 の海域環境に大きな影響を与え、どの埋立案でもその影 響は差はないと考える。
				環境への影響が懸念されるが、経済効果をもたらす新空港は必要であると思う。
				自然への影響を最小限に抑えることが重要な課題になる と思います。
				事業費は大きいが、空港能力、社会環境への影響、自然環境への影響を考慮した場合、一番よい。
				福岡の将来や新空港の必要性、重要さを考えると中途 半端な計画では問題があると思う。十分な能力を有する計 画とすべきと考える。上記を踏まえ計画する場合、自然環 境への影響を抑える必要がある、十分な配慮を要する。
				反対。未だに大型公共事業を行うための強引な旧態依然の体質そのものである。すでに環境破壊型の発展は否定されているにもかかわらず！福岡の海岸線は砂浜も多く比較的自然が温存されているのに、それが短期的な金儲けしか見てない考え方で破壊されるのは愚の骨頂だ！ま
				環境に配慮した工法、位置選定をしてほしい。
				環境保護を最優先して計画してほしい。
				自然環境への影響は、重要である
				経済面、自然等、総合的に考え、より効率的なアイデアで 進めてほしい。
				海浜変形への影響を考えると さらに沖合に出す必要があると思う。
				新空港案の事業費が9200億円で、滑走路増設案の事業費との差が7200億円というのはあまりにも大きい。確かに借地料や環境対策費は不要となるのかもしれないが、それらが年間144億円程度だとしても、差が埋まるまでには単純計算でも7200÷144＝約50年かかることを考えても巨額である。また、現空港の跡地がいくらで売却できるかというシミュレーションがここに出てこない以上、単に費用の面だけでも新空港案に乗るのは難しいと考える。仮に跡地売却でおつりがくるような結果が出たとしても、費用の面だけでは計算できない問題として、新宮町の埋め立てによる漁場の変化等、近海の環境への大きな影響が懸念される。また、早朝、深夜便の運航が可能になるのは確かであるが、日本の海上空港の現状を見れば、それほど早朝、深夜便に需要があるとは考えにくい。関西空港も深夜便は多くないし、北九州空港でも、スターフライヤーが早朝、深夜便の搭乗率の低さから、減便した経過もある。
				アクセス、環境面、財源等々の観点からして、慎重な検討が必要と考えます。
				現在の交通利便性のメリットが無くなり、新空港には魅力が感じられない。
				又、海域生態の大きなダメージを与えることも考えられる。
				これから世界の人口は減っていくのがわかっている。
				人口島も大反対だったのに、又、大事な海をつぶす理由は無い。佐賀空港とのタイアップを図れ。
				環境汚染につながる。
				福岡の将来の発展のためには、新空港が良い。但し、自然環境の破壊を最小限に止めることができ、地下鉄や都市高速の延伸によるアクセスの確保が必要。
				反対。もういい加減に海をつぶすのはやめませんか？（新鮮なお魚は陸では製造できませんよ）
				この先、何万年と存在していくであろう自然の環境が、今たった何十年存在するだけの私たちにあるのですか？
				環境破壊が心配です。新宮周辺にはウミガメの産卵地があり、その貴重な場所に影響が出ないようにお願いします。
				2. 建設費も高く、海洋生物の変化、漁場の減少で経済問題。
				反対です。すばらしき対馬と博多の間の海の自然を破壊するとは何事でしょうか。又、新空港が設置されれば福岡市内、高層ビルが立ち並ぶと聞いています。街の景観が崩れるのは今から福岡に住もうと思っている人間にとってショックなことです。
				環境問題。
				また海を埋め立てることで環境の悪化など他の悪影響もあると思われる。
				海の中道など自然景色をうめたてて新空港建設は大反対！！中部セントレア空港の様に需要が減った時、元の景色は戻らないし、お金の無駄使い。
				新空港建設で失うものが大きすぎる。博多湾の野鳥や海洋生物には大きな痛手、漁業はお金で補償すれば良いものではない。魚貝類がいなくなることが問題。
				また海などの環境に対する悪影響など、ここでは出ない不安要素もあると思います。
				良いと思うが、関連の誘導道路及び環境整備（特に森林、海岸線）に配慮の事。
				海上空港は新設計であるため、24時間化、現空港の短所を解消できるが、横風対策、博多・天神からの距離、アクセス、埋立による漁業への影響、環境面への影響が大きい。また、投資も非常に大きく、財源、現空港の跡地利用などメリットは少なく課題が大きい。
				新空港については、三苦・新宮ゾーンが有力視されているが、各種補償や生活・自然環境への取組が最も重要であろう。更に交通アクセスの具体案も示して欲しい。
				海域の埋め立てによる自然環境への影響が気になる。
				・自然環境がこわれる。
				地方からの交通機関が時間的に遠くなり、三苦干潟などへの影響が懸念される。
				検討すべき課題の多さ、環境への負荷、何よりも関空や中部にみられる海上空港の海象の影響の受けやすさ。海外、例えば仁川はよく濃霧で出発が遅れる。計画のみが一人歩きしている印象。
				反対です。人間の利便で生物を犠牲にしないでほしい。
				美しい玄界灘を守ってほしい。一度失ったものは戻らない。くさくて生物も減った和白干潟の二の舞はしたくない。
				周辺の住宅、商業施設の移設、設置条件等の考察はありましたが、自然環境への影響に関する考察・検証がなされておりません。新空港案はそういった意味でも評価できません。
				絶対反対！！千年後もみんなに愛されているのは空港でなく自然だと思う。福岡が誇れるのは新空港でなくキレイな玄界灘とウマイ魚である。
				埋立による自然環境の破壊や日本国の人口の減少が進んで行くなかで利用者の増加が見込めるのか疑問があり、この様な事に莫大な税金を投じる事について反対です。
				環境への影響や漁業への影響がどの程度かがわからない。大きな構造物を海に入れたあとに影響がでると、現状を回復するためには大きなコストが生じる。そういったデメリット(金銭では計れないことを含めて)をもっと強調すべきである。
				反対です。博多より遠い。莫大な金がかかるし、環境破壊で問題発生する。
				自然がこわれます。
				対応策を実施すると空港能力や利便性は向上するのでと ても喜ばしいが、自然への影響が心配。もっと沖に出すなどを検討してはどうか？
				自然環境へ悪影響が最小限になるように十分考慮してほしい。
				砂浜があつての国定公園であり、それが壊れないようにしてほしい。
				環境の影響を最小限にして、費用もか からないのが周囲の賛同も得られると思う。
				今後のことを考えれば新空港を建設しなければならない が、自然に与える影響もまた考慮されなければいけない。
				自然を壊してまで新空港を作るべきなのでしょうか？ 海を埋め立てすると魚、鳥、たくさんの自然が壊れてしまいます。私は新空港案で検討されている地域に住んでいます。その地域に住む私たちの騒音問題や環境問題はどのようなのでしょうか？ 新空港が建てば、もちろん利用者が乗り物によって新空港へくることでしょう。テレビによると、新空港は24時間稼働できると言っていました。もしもそうなら、子供もおりますし、空港へ来る車等の排気ガスなどでの健康への心配。騒音での不眠への心配。いい面、悪い面考えたとしても、まずは滑走路増設案を遂行する方が新空港案にくらべてよいのではないのでしょうか。
				空港能力が限界に達する前に新空港建設が、当然必要です。 自然環境を保護するためにバランス良く開発をすべきです。
				九州の表玄関として将来繁栄のため必要です。自然環境も大切ですが、自然を保護しつつ早期に造ってほしい。
				自然環境のことも考えて 候補地を決めてほしい。
				環境保全に配慮しつつ建設を進めるべき。
				自然環境への影響を最小限に出来る方策を具体的に考慮すべき。例えば、空港島を沖合(水深10m以上)に出すなど。
				自然環境にしっかり配慮したものにして下さい。
				環境保護を保護しつつ空港の発展ができるように 考慮して作ってほしい。

意見分類				寄せられたご意見
				事業費がかかっても少しでも環境を壊さない方法で。
				金がかかりすぎるし、アクセスも大変になる。又、自然環境にも悪いと思う。
				反対
				①環境破壊
				24時間利用するほど、人の出入りがあるのかわかりませんし、最初のうちは珍しさもあり、にぎやかになるかもしれませんが、中心部から遠い分、時間のロスがあるので、使いにくくなります。地球にもやさしくエコな空港を希望します。無理して借金を作ることもないと思います。
				まず計画があって、それに無理に理由付けをしたとしか思えない。
				第2に新空港案のデメリットを小さく見つめると言うよりも、目に付かないように取り扱っている印象を受けます。まずベッドタウン化している三苦・新宮沖に作る事そのものが新しい環境問題を生みます。その上「白砂青松とキレイな海」の自然を破壊します。その事を表に出ないように説明会も敢えて予定地周辺をはずして行っている、というのは地元有識者から聞いた話です。＜既成事実を作った後で説明会をする＞第二の関西空港に1兆円近いお金を投入する位なら、将来の日本の為に高等教育＜大学・大学院＞の援助に回した方が活きた＝生きた使い方になると思います！
				むだ。環境破壊、交通の便も悪い。
				反対です。これ以上福岡の自然を、海を汚さないでほしい。特に志賀島・奈多、三苦・新宮ゾーンにも特有の生態系があります。地元住民の思い入れも深い海です。海に囲まれた地区であり、海とともにつちかわれた文化、教育など古くから歴史もあります。お願いです。大切な地元の海をいつまでも後世に残して下さい。
				むしろ自然環境や利便性、資金面において懸念材料が多すぎる。市民のためとは思えない。
				反対である。福岡圏の人口は減少すると思われる。人口は北九州方面へ移すのがよい。環境の面でも、費用の面でも問題が多すぎる。
				需給・環境・安全性に関しては、良いと思われるが、空港までの交通アクセスに問題がある。市(天神地区)と空港アクセスに関して、高速船の使用を考えて見るのも良いと思われる。
				新宮沖の環境破壊になるので反対
				新空港案になった場合には、自然環境を配慮した配置に変更してほしい。
				自然環境をまもりつつ新空港の整備をお願いしたい。その為であれば、候補地を変えたり事業費が増えても構わないと思います。
				新空港を作ることによる自然破壊が心配です。もっと沖合に出して海岸変形を抑えるなど 配置の再検討も含めて検討してほしいです。
				自然をなるべく壊さないような対策を考えてほしい。
				自然はなるべくそのままに残せるようにしてほしい。
				自然環境の影響も気になります。候補地を変えることも含めて検討してみてもいい？
				自然環境へ影響の少ない方法でやってほしい。
				自然への影響が心配。
				三苦・新宮の現在の景観がなくなるので反対。
				海をうめたてるのはやめてほしい。自然を大切にしたい方がよい。
				上記の面、及び自然環境面で評価しない。
				・環境の問題
				都心迄のアクセス、鉄道・道路整備に関する財源、更には新宮沖の環境汚染に影響有り。
				環境破壊が心配。交通の便が悪くなるのが心配。
				やはり、投資額が大きいこと、これから海を埋め立ててまで、新空港を作る必要性を感じません。(環境や漁業権など)
				遠くなるので、空港の利用を抑えることになると思います。
				環境を大切にしてください。博多湾埋立がよい例です。
				うめたてると環境に少なからず影響があると思う。
				漁業補償、海の生態系が大幅にかわらないのであれば、ただし、しっかり調査して開示してもらいたい。
				新空港ができるのは便利になると思うけど、自然環境の影響が心配。
				安全面から見たらいいと思うのですが、アクセス利便性が今イチだし、海をうめたててるのもどうかと思います。
				アイランドシティ等で、貴重な干潟にダメージを与えていると思うので、これ以上環境破壊は止めてほしい。
				自然との共生なども考慮すると賛成しかねる。
				今、ECOが注目されているので、違う、県の人達から見ると印象は悪いかと思います。
				自然環境が課題。
				新空港にする必要なし。環境問題を考えても、今後の日本の財政をを考えても全くのムダ！
				ハコ物をつくってよこごのは、ゼネコンと役人・政治家だけ！
				海洋環境の負担がどのくらいのものかによる。特に案件の側には世界的に知られている和臼干潟がある。生態系の影響を調査しなければいけない。
				費用・環境の面で実現は難しいだろうと思います。
				環境面の負担、資金的な負担が大きい。
				反対。東区塩浜にマンションを購入予定なので、騒音や環境の変化が心配。
				海を埋め立てるとなれば、相当な環境への悪影響が予想される。また、アクセスも不便になり、新幹線との競争を考えれば、航空会社には不利となろう。
				エコシステムとの不具合を予知した記述がない。
				三苦の海岸の風景が気に入り20年前から住んでいます。地域住民に説明もなしに案とはいえレポートを配布することに不快感を感じます。白砂青松の浜を破壊する新空港には絶対に反対します。
				新空港案は反対です。多額の費用をかけてまで、新空港を作る必要はないと思います。また、環境面を考えても、後から被害がでてくるのではないのでしょうか。壊すのには時間がかかりますが、それをもとにもどすにはとてつもない年月がかかると思います。利益や便利さだけで空港を作るのはやめて下さい。お願いします。
				絶対に反対。不便、不用。
				環境問題に配慮すると、開発には反対。
				発着回数もそれほど増えることもなく、費用や環境、利便性も悪くなるので、新空港案には反対です。
				埋め立てする場合、海浜変形の影響を抑えることを第一に考えてください。
				事業費が高くなってもいいので素晴らしい海岸線を大切にしてください。
				外国へ移動出来る利便性や乗継することでの経済効果、そして自然への配慮ができれば新空港建設も良いと思います。
				海浜への影響を少なくするために もっと沖合に出すことが望ましいと思います。
				自然環境も出来る限りは守りながらこの案を進めて ほしいと思います。
				・反対: 自然破壊になる。海洋汚染をまねく。
				環境のことを考えると・・・
				アクセスに時間がかかりすぎるため不要。
				また環境にも問題有。
				現空港にも近く、志賀島・奈多ゾーンより、僕は三苦・新宮ゾーンの方が便利だと思うけど、何でも言うが自然環境にくれぐれも配慮が必要である。
				不安。環境破壊不可。
				環境破壊が心配です。
				環境に与える影響も大きいと思う。
				下記理由により断固反対です。・自然環境の破壊。・資金調達の問題。(これ以上借金は作れない)・同県内に「北九州空港」、隣県に「佐賀空港」がある。両空港へのアクセスを改善すれば将来の離発着の増加にも十二分に対応できる。
				新たな環境への影響、問題発生に対する不安、費用増大の問題、利便性の問題等課題が大きすぎる。
				自然環境への影響を減らすために候補地の変更をすべき。
				環境保護意識が高まっているので、それに配慮しつつ空港能力の拡充と 経済効果の拡大を目指していく必要があります。
				自然環境への配慮が必要。
				環境への影響を最小限に抑えるように 候補地の変更も含めて検討する必要がある。
				埋め立てられることによって海浜変形等が起きないように 事業費が増大しても防ぐことを第一にしてください。

意見分類				寄せられたご意見
				自然を守りながらやって欲しい。
				自然破壊が起きないように様々な検討が必要。
				環境への影響が少ない配置、工法がよい。
				自然環境への影響をできるだけ少なくしてほしい。
				開発と自然保護の問題はいつの時代でも起きると思います。配置を変更しても自然への影響が少なくなるようにしてほしいです。
				自然環境への影響が最小限になるようにしてほしい。
				自然環境への配慮も必要。
				新空港建設による海への影響はある程度は仕方のないことだが、できるだけ最小限にしてほしい。
				自然と開発のバランスを考える必要がある。
				自然環境への影響を減らすために できるだけの検討をしてほしい。
				自然をできるだけ壊さないように計画してほしい。
				自然環境を考えて作って欲しい。
				周りの自然に影響をできるだけ及ぼさないようにしてほしい。
				三苦・新宮ゾーンの家が良いと思うが、工事建設後の海流の変化によって、砂浜が洗掘されると思われるため、砂浜に自然環境の影響が懸念されると思われる。
				飛行機の運航をもっと増やしてほしい人が一部の人にすぎないことをもっと理解すべき。
				これ以上、海をよごして何を将来に残すつもりですか？多くの人が新空港なんて求めているはない！！
				反対です。これ以上の環境破壊は止めるべきだと思います。温暖化等の問題も未解決なのに自然の保全を最優先してもらいたいです。
				考慮した上で海上に空港を移転するのには反対です。アクセスも不便になるし、自然環境にも問題。予算も含めてもっと頭の良い人達が意見を交換し、より良いものにしていただく。これについては新空港も反対ではありません。
				・新宮近郊の海への汚染はいかがなものか？(少なくとも今よりは海が汚くなるかも・・・)
				反対です。これ以上環境を破壊するのはやめて下さい。また、海につくると費用がかかりすぎ。
				ムダ。環境に悪い。
				改めて埋め立てるのではなく、すでに埋め立ててあまっている土地を使つての空港は、いいと思います。
				もちろん、国際線と自衛隊用の空港としてがいいです。
				埋め立てる事によって自然が崩れる事はやめてほしいです。
				海浜の変形は重大な問題である。「配慮する必要」では不十分。具体的な対策まで述べてほしい。
				新空港案がこの事業の本命だと思うが、極めて誘導的な表現を感じる。特に駅へのアクセス、環境負荷、海上風などのマイナス要因等を閑視しているようにも思える。
				環境に取り返しのつかない変化が生じる可能性あり。
				環境(自然)に返って、深刻な問題を出ると思う。
				空港を新しく作ることは、費用もかかり、玄界灘の環境も大きく変えてしまうことになると思います。
				そして自然環境は空港とは比べられない財産であって、最も死守するべきものだと思います。
				自然環境への影響を考慮した計画にしてほしい。
				できるだけ自然を壊さないように 候補地の変更も含めて検討するべきです。
				自然に配慮してさらに検討して下さい。
				自然環境への影響を少なくしてほしい。候補地の変更や事業費の増大があっても構いません。
				一番環境への負荷が少なく済む案を考えてほしい。
				自然を守るためにも環境に影響が少ない案にした方がよい。
				滑走路増設では能力が小さく、経済効果にも限界がある。自然環境への影響等も考慮して検討してほしい。
				自然環境は考慮してほしい。
				環境への影響は十分配慮が必要。
				工費と工期がかかること、環境を破壊することから必要でないと思う。
				自然をこわしてまで作る物ではありません。玄海の豊かな自然を大切にして下さい。
				新空港は交通の便が悪く、利便性に欠けるため反対です。24時間飛行機が飛んでいる状況は本当に必要だろうか？環境にももっと目を向けるべき。
				ウィンドウカバレッジについてはやや難しい箇所もあった。しかし、内容は全体的にわかりやすい。周辺自然環境への影響をもう少し詳細に書いてほしい。
				新空港については、環境問題と建設費用の問題が大きいと思う。次に、利便性が大きく低下すると思う。都市高速の延伸などをして、利便性を図るとしても、空港建設費の他に、交通整備の為に費用がさらに掛かる。仮に都市高速などを延伸したとしても、現在でも、空港まで、福岡市南区から30分から40分かかり、新空港だと更に時間が掛かるのではないかと？ 公共交通機関を利用すると現在でも一時間程度掛かる。それが東区になると、どれ位時間が掛かるのか？
				新空港には反対する。自然への影響に加え、高コストは次代の人々が負担しなければならない。(理由)福岡周辺のハブ空港(24H)は既に確立しており、福岡が今から参入する事は無意味。(ソウル、関空、上海、etc.)
				利便性を考えても現空港より良い方向になることは考えられない。しかも、自然環境への対策や漁業補償等の観点からも、現在の試算である9200億円では、到底済まないのではないだろうか。
				現在の位置では運航本数等に限界があり、移転したほうが良いとは思ふ。しかし、埋立等滑走路増設案に比べると、環境問題等、周囲にあたる影響の大きさがまったく違うのであまり乗り気ではない。
				好況時であれば賛成ですが、環境問題、現在の高齢人口増加、不況期の現在、前途に不安を感じます。どちらかといえば新空港案に賛成です。
				多額な費用、自然環境のことを考えると、もう少し内容を考えるべきだと思います。
				環境へ与える影響と、これまでのPIレポート予測で示される便数増が果たして今後あり得るのかという事が気になります。ただ観光や輸出貨物の増減に対して、アジアの国々と近い距離にあり、今後今までのレポートのように便数増加も場合によれば有るのかなと思います。
				予算とその他、環境的な問題等や諸問題が山積みの様な気がします。時間とお金がかかるので×。
				冬の強風、自然破壊、コスト高を考えれば不要。
				どうしても造るのであれば、“この島”を開発。
				長期的に考えると新空港だが、環境面が少し不安。
				100年後は違うかもしれないが、今、海を埋立て、自然を破壊してまで新空港をつくる必要はない。
				24時間空港になるため、発着数の増加が見込める。また、国内線・国際線への乗り継ぎ便利で、都市部の発展が見込める。環境問題への考慮が必要。
				反対。自然破壊、アクセスなし。
				騒音がなくなる。輸出入が増えて利益などがあがるかもしれないが、自然環境の悪化などのデメリットも多い。
				主にp19～20を見て判断しましたが、増設案よりも解決しにくい問題が多いと思います。1つは自然環境についての配慮です。24時間利用できるようになるのであれば余計に生物への影響が生じると思います。
				ただ、やはり自然環境のさらなる破壊につながることは、やめて欲しいという思いです。
				増設コスト・発着回数がコストに似合わないと思います。また。交通インフラの整備にも莫大な費用がかかり さらなるコスト増・及び各種問題・環境問題発生が懸念が非常にあると思います。
				利便性をとるか環境をとるかの問題。保全策をとっても環境に何らかの影響があると考えられる。福岡県は森林環境税を導入したことから、福岡県は環境に関心があると思われる。そのような福岡県において、環境に影響のあるような案を採用していいものか。また、24時間利用可能にする必要があるかどうか疑問。国際交流の観点から言えば、必要なかもしれないが、夜間の電力消費の問題や従業員のワークライフバランスの問題が気になることです。あと、財源調達をどのようにするのが気になることです。現状からすれば、今、無理に新空港を作ることはないと思います。
				海の影響は？ 自然を壊さない様に最小限の工事を。
				自然環境に配慮した空港整備が必要。
				自然をなるべく破壊しない様に考えてほしい。
				自然環境にも配慮した方がよい。
				環境へ配慮した工法が望ましいと思います。

意見分類				寄せられたご意見
				自然環境を可能な限り保全できるものにしてほしい。
				自然環境への環境負荷を減少させる工法はないでしょうか？
				自然への負荷は極力小さくするべき。
				環境保全については十分に考慮すべき。
				自然環境への影響をできるだけ小さくするようにしてほしい。
				埋立による自然環境への影響はちゃんと配慮してほしいと思う。
				基本的に反対である。埋め立てによる影響や、費用の面から考えて、あまり賛成できない。
				コストは高いが100年先のことを考えると経済効果は大きい。
				環境問題へのアプローチが大変。
				埋め立てをするときの環境問題はかなり大きな問題であると感じた。環境汚染してしまうようなら、なんとか滑走路増設で対応できればイイと思う。
				空港の数が多いことにこしたことはないと思う。
				しかし、その場所の環境への負荷を考えるべきだ。
				環境に問題がでない範囲で作ればいいと思う。
				埋立による自然環境への影響が一番の問題点だと思う。
				環境への影響や、うめ立てに対する問題は残るものの、先を見すえて、新しい空港を作るのはとても実用的でいいと思う。
				自然環境の保全を重視すべき。
				「新空港案」はPIRレポートを読んでいると正直にとんでもない方法だと思った。しかし、資金調達や自然環境、地域住民などの問題などのマイナス面での私達への影響の説明があいまいで、すぐに賛成とはいえない。事業を始める前にちゃんと説明をして、賛否を聞いた方が良いと思う。
				あと一番気になることはやはり環境問題のことで。これ以上汚染しないようにしてほしいです。
				海上に作ることで、いろいろな制約などもなくなるけれど、水中生物の事を考えるとやめた方がいいとは思う。
				また環境問題、例えば温暖化による海面上昇などの対策なども必要。
				とてもいい案であったと思います。しかし、今は環境問題にとってもきびしくなっているので、その改善策を探ることがたいへんだったと思う。
				良い所もたくさんあるが、埋めたては自然への影響がとても気になる。
				海を埋め立てるのは環境に悪影響なのではないか。
				財源をどうするのか、環境への影響をどうするかを早急に解決しないといけない。
				資金面と環境面の課題をクリアすることができれば、こちらの案の方が良い。
				環境に対する事をきちんと事前に調査しないといけないと思った。
				新空港を作った後に環境対策をアピールしたりして、自然環境への影響のフォローが必要と思った。
				環境問題のことも考えると・・・
				海の環境について考えてほしい。
				莫大な費用がかかるし、環境問題などの影響も大きいので、あまり賛成できない。利便性が良くなるが、その分影響が大きすぎると思う。
				新宮高校出身なので、あの地域周辺が活性化されるのは個人的にうれしい。ただ埋め立て工事を行うということは自然に影響を与えることになるので少し心配。
				新空港の必要性・利点等は理解するが、世界的に今「エコ」を叫んでいるこの先、24時間営業だ、需要が増えた時うんぬんは、ある意味『本当に必要なのだろうか』疑問が残ります。
				新空港は候補地域の住民や自然環境を無視している！
				新宮の方は福岡都市部より海がキレイなので、そこに埋立てて空港を建てる周囲の海に影響してきて、海水浴として来る観光客が減るということもあるから、私は反対。
				私は新空港案については反対です。なぜなら費用があまりにもかかりすぎるし、そもそも本当にそこまで航空需要がはね上がるのかと疑問に思うからです。例えば最近できた七隈線も赤字だし、もし新設した所で同じように赤字になったりしたら必要なかったのではと誰もが考えると思います。自然環境について考えても、とても悪影響だと思うし、まずは近隣空港との連携を実施するべきだと思います。
				投資、自然環境問題等の課題が多すぎる。 大阪空港、関西空港、神戸空港の現状をみれば安易にわかるはず。羽田空港と成田空港の関係にしても同じこと。どうのこうのといいつながら、大阪伊丹空港、羽田空港の利便性ははるかに高い。 新空港は止めたが得策。
				3000メートル×1400メートルという巨大な面積を埋め立てるのに必要な、気の遠くなるような量の土を、いったいどこから持ってくるのか。金額だけでなく、具体的にどの山を崩すのか示してもらいたい。これ以上の環境破壊には絶対に反対です。
				加えて、三苦・新宮という自然の宝庫、住宅地への影響を考えると実現するのかと疑問に思う。
				玄界灘の美しい海を埋め立てる環境破壊はやめて欲しい。
				環境を破壊してまで新空港を作って、本当にそれ以上の需要があるのか？ 少子化で人口も減り、燃料高で航空会社の地域路線を中心に本数が減って いる中需要が将来伸びるとは到底考えられない。 国や経済界のただ作するという安易な構想にはこれ以上、国民の税金を 使ってほしくありません。
				自然環境（松林や海岸）が失われることが軽くみられている。
				心配なのは、自然環境の保全と、夜間飛行した場合の騒音問題です。
				新空港案については、たしかに将来的には交通アクセスなどいろいろな面でいいと思うが、環境を学んでいる自分からすると、環境への問題とか福岡空港の今後が気になる。だから今の所は、のり気ではない。
				新空港を建設することは、便利にはなると思うのですが、建設のための費用や、自然環境を考えると、それが本当に必要なものか考える必要があると思います。
				自然のことを考えてつくらなければならないし、資金調達も今のままだと厳しいと思いました。
				「超長期的な戦略」というものを具体的に表さない中で、新空港を建設するのは非常に危険だ。「省エネ」がさげばれ、夜間コンビニの営業禁止などの問題が出ており、また100キロ圏内に24時間空港があるのに、どうして福岡空港を24時間化する必要があるのか。
				新たな環境問題を引き起こし、収束までに多大なエネルギーを消費する事は確実。
				自然の豊かな志賀の島案は環境破壊の面で断固反対したい。
				空港までのアクセス、新宮～津屋崎地区の漁業補償問題、騒音環境etcどうするんですか。
				③波高による工事の影響について ・事業費の検討は沿岸部（現場付近の海域）に比べ波高が高いとされる沖合いを基準に算出しているため、実際は事業費が縮減するという記述がある。（詳細版P043） → ①自然環境にあたる影響を詳細には検討しておらず、あいまいである。事業が決定する前に詳細を調査する必要があると思われる。 ②海浜の進退についても背後域の検討しかしていない。実際には風や波浪などによる東西方向の砂の流れ動きも多く、そんな単純なものではない。また一部に大きな砂たまりが出来るなどし、空港完成後も砂の処分等に大きな費用がかかる。当然砂浜が消滅するなどの影響も考えられる。またそれを防ぐ為に護岸工事を行えばさらなる悪影響も考えられる。 ③沿岸部においても海底の状況により波高は高くなる。一概に事業費が縮減するとは考えにくく、むしろそれを防止するために沖合いへの消波ブロック等の投入が予想され、事業費の拡大や自然環境へ与える影響も大きくなることも考えられる。
				経済効果ありきで考えないでいただきたい。
				志賀島～新宮奈多沖の海域は、日本野鳥の会福岡支部の玄界灘の冬鳥越冬地の報告どおり、日本でも一番のアビ類等の越冬地です。
				日本の子供達の預かり物を壊さないでいただきたい。
				新空港建設による海域の自然環境への影響をもっと大きく明示すべし。
				反対
				・もうこれ以上自然を壊す必要はない。
				反対
				・24時間利用可能？エコ時代に逆行してる。
				環境破壊にもつながりますし。絶対にやめて頂きたいと思います。ありません。
				海の環境に対する検証はしっかりしてほしい。
				環境保護の観点から生態系への影響を非常に懸念する。
				漁業補償、海の環境に変化が、未知の物がある。
				自然環境保護の観点からすると、福岡の良さが失われる感じがします。
				新しく埋め立てなければならぬし、費用もかかるし、環境的にも良くないと思うので。
				新空港は自然環境が心配です。

意見分類				寄せられたご意見
				アクセス、環境破壊が心配です。
				自然崩壊につながりそうなイメージです。
				私としては海を埋め立てたくない。
				自然環境の保全をしっかりとできる方向ならよいと思います。
				環境面での問題が大きなポイントと考えます。
				また、将来に莫大な借金を残すのも、選択すべき道とは思えない。
				24時間対応の空港は本当に必要なのか？
				・埋立てによる、環境の影響について、配慮するとあるが、影響は避けられないし、大きすぎると思う。
				まわりの環境が心配。
				環境破壊につながるおそれがあるので反対。
				海をこれ以上埋め立てて欲しくない。確かに将来性はあると思いますが、何もかもが良くなるというのもこれからの日本にどうかと・・・
				これ以上の自然を壊してまで24時間空港が必要とは思わない。
				費用がかかりすぎ、海の環境が悪くなると思います。
				環境問題は深刻になる一方です。これ以上環境に負担がかからない案を選んでいく必要があると思います。
				海を汚し、費用もかかりすぎだし不便。
				これ以上、自然環境を破壊することには反対したい。
				賛成出来ない。
				③自然破壊も大。
				自然破壊につながり、アクセスが不便になるので反対です。
				自然環境への問題。
				ありえない・・・コスト 自然環境。
				反対します。自然環境の悪化や滑走路を増設し、それでも供給が不足するのであれば、新空港を小規模につくることを考えても良いのではないかと？
				環境から考えて、海は埋め立てて欲しくない。生物の生態が崩れるので、自然環境につながるおそれがある。新空港案は反対。
				自然環境への影響が第一（大きな反対運動を想定していますか）、9200億円もの多額の費用は大きな壁となると思います。跡地の利用も伊丹空港の周辺のビルが空き地になっている現実からも有効活用など具体化できるのでしょうか。
				(反対)・自然が破壊される
				きれいな海をわざわざ埋め立てること、膨大な予算が必要となること、将来の利用予測と経済性の計算の不確かさなど、多くの点から見て、新空港建設案には反対です。もし新空港を建設するのなら、陸地に、できれば福岡と北九州の中間地域に作るべきだと考えます。(既に北九州は空港を作ってしまったので、無理かも知れませんが。)福岡県全体、九州北部全体で、総合的な空港建設の検討が必要だったのではないかと思います。
				基本的には反対。理由は、③環境面での懸念。です。
				・空港予定海域は国定公園であり、アクセスルートは国定公園特別地域を通る。また、空港島を陸地に近づけたため海岸線への影響も大きい。付近一帯はウミガメの産卵場所であり、漁業者から見れば好漁場でもある自然環境への影響は計り知れない。新空港には反対である。
				しかも、新空港が海上空港になれば海洋生物などに対する環境アセスメントも遣らなきゃならないし。国や県の環境アクセスで出た今までの結果でまともなアセスを見た事が無い。自然を壊してまで新しい空港を作る必要が何処にある？ゼネコンだけが潤う話にしか思えない。その利権に群がる役人や議員が居るとしか思えない。
				理解できない。自然環境の影響を軽視しすぎている。
				・自然環境への影響が大変気になる。
				寧ろ、他に無い市街地空港の良さを継続すべきで、利用時間帯の制約のために新空港を作る等愚の骨頂である。 東アジアとの交流というなら佐賀空港経由で福岡に入る方法を強化するほうが、交流は一気に増加するのではないかと？ 市街地とのアクセスを悪化させ、海洋環境を破壊してまで、空港を新設するメリットは皆無と考える。
				まったく支持しません。成長一辺倒ではなく、「足るを知る」ことが必要では。財政難の折、多額の費用が将来のツケとなることが心配です。 海の環境への悪影響も大変心配です。
				同じ海でも、より影響の低そうな方を選んだ感がある。確かに、現在は交通の便も大してよくないため、新空港ができることで公共機関も整備され、周辺住民の生活環境は改善されるように感じられるが、それと引き換えにできるほど、海の環境の変化が小さいとは思えない。
				非常に便利の悪い空港になってしまう ※成田、関空、中部空港等アクセスに問題ある 多額の税金の無駄使いになる 特に海の自然を破壊しないほしい 自然を侵すのは止めてほしい
				空港から福岡中心部へのアクセスが非常に悪いと思われる 多額の税金を使ってまでの将来への価値があるのだろうか 何よりも海の自然を破壊してしまう 自然を侵してはいけません
				絶滅危惧種「ニッポンバラタナゴ」が息している現空港に比べれば、自然環境への影響も少ない。やはり、新空港を選択すべき。こちらの方がはるかに現実的。
				環境破壊する新空港には絶対反対する！
				但し、都市近郊の自然豊かな環境への影響を最小限とするよう、計画には配慮が必要である。
				新空港案「三苦・新宮ゾーンN61」E案)も他案も自然環境破壊につながり、賛成できない。
				三苦・新宮&志賀島・奈多、各ゾーンの海上にしても自然保護環境問題又、漁業権の問題等をクリアしなければならない。机上のものでなく、人間関係を第一に考えなければ、関空の二の舞になる。
				・NYのセントラルパークに匹敵しようかと思える都心近々の海浜が、海流の変化に伴い、大きく損なわれる可能性はないのか？
				福岡空港周辺の市民にとっては、生活・環境は改善されることですが、新空港が移設されてもその周辺の人達は新たな環境問題が発生することと思います。新たに空港を新設の必要はなし。
				反対です。地球環境保全を第一に考え、これ以上の自然破壊は止めてほしいと思います。
				・リサイクルの時代に新設するなんて、環境にも悪いし、良い所がない。
				わざわざ自然を犠牲にしてまでつくる必要はないと思う。
				利便性も悪くなるので、メリットは少ない。
				費用が多額であること、アクセスが悪くなること、海洋汚染が発生し、景色が悪くなる。
				これ以上、海をよごさないで！お願いします！
				莫大な事業費、悪くなるアクセス、自然破壊と現在のところ支持する項目はない。
				誰が負担するのかをよく考え、方向性を検討して欲しい。
				環境に配慮して作ってほしい。
				新宮の素晴らしい自然は守るべきであるし、環境のみの問題ではなく、食料が外国から大量に入ってくるような日本ではいけない。
				福岡のすばらしい環境(海)を汚してまで建てる必要はないと思う。
				24時間利用できても、環境に悪いもったいないと思う。
				④初期投資が多くなっても将来に禍根を残さないよう、安全上、環境問題、又経常赤字を黒字にする理想的な新空港を造ることを願う。
				建設費がかかり過ぎだし、自然を破壊する。人工島でも自然環境がくずれているのだから。
				東区でのサーフィンが出来なくなります。奈多・三苦・新宮 波来無くなっちゃうよ。
				基本的に反対です。建設候補地が悪すぎます。景観を考えると、自然を壊してまで作る必要性を感じません。
				環境保全、経費がかかること、又アクセスが自動車に依存する率が高まるので、都市計画法の18年改定の趣旨に反するのではないかと。
				環境問題など考えると(海・干潟)埋めて立ててもらいたくない。
				環境問題が心配。
				環境に悪いと思う。
				新空港案については、私は反対です。海の上に建設するので、海の生き物の生きる場所がなくなってしまう。自然環境を壊してまで建設しなくてもいいと思う。
				環境を守るとい意味でやめた方が良くいかも。
				海の上に作られることなので、どうしても環境問題を気にしてしまうし、それだけ時間とお金がかかるという問題はあると思う。

意見分類				寄せられたご意見
				環境のことをしっかり考える事が大事だと思います。
				私は反対です。環境破壊が今より進みそうな感じがするので。
				自然環境に対する影響がとても心配です。
				反対。海の環境汚染が気になるから。
				2032年頃までの需要に十分に対応できることや24時間利用可能になるなどメリットは多いけど環境への影響なども多くなる事があるから私としてはよい案だとは思わない。
				環境にはあまりよくない。
				とにかく何事も良い方向だと思うが、お金と自然環境の面が気になる所。
				環境への問題が一番気になる。これだけ地球温暖化が進んでいるし、水質の汚染も気になる。
				新空港を建設する際による自然環境の保全が少し気になります。
				「新空港案」だと埋め立てや跡地問題が心配です。
				いろいろな面でメリットはあるが、やはり海を埋め立てるとなるとやはり・・・と思う。
				海を埋め立てるのはよくないと思います。
				埋め立ては反対です。
				特に自然環境についての検討がもう少し必要だと思う。
				環境問題などがあるので検討してほしい。
				うめ立ては環境のことも考えないといけんが、メリットがこっちの方が多いと思う。
				新空港案は自然環境への配慮を1番重視すべきだと思う。たとえば、ただ単にうめ立てるのではなく新しい発想をとり入れていくべきだと思う。
				自然どうこの部分からはあまり同意できない。
				観光地などの景観をみだすことにはならないか？
				環境によくないし、お金もかかるので、いくらよい点を聞いても私はよいとは思いません。「滑走路増設案」の方がよいと思う。
				志賀島からの景色が悪くなると思うので、空港のデザインを考慮した方がよいと思う。
				新しく造るとお金もかかるし、環境のことを考えると新しく造るのは、いろいろめんどくさいと思います。
				生態系の変化への影響はどのぐらいあるのか。
				今の時代、この考え方は「ありえない」ものであると思います。私達の税金をムダに使用し、かつ環境悪化にもつながると思います。
				環境への配慮が一番の課題です。これをクリアできれば作ってもいいと思います。
				海上を埋め立てて新空港を建設する事は、政府が推進している「地球にやさしい環境づくり」に反します。
				環境への影響が過小評価されている。環境の時代なのに情けないと思います。きちんと調査し報告しなければ意味がないでしょう。新空港は環境への負担が大きすぎると考える。空港問題対策として適当ではないと思います。
				自然環境への影響を減らすために事業費が増えても仕方が無いと思う。
				自然環境への配慮が必要。
				海の環境の事も考えつつできるだけ影響の少ない方法で早期に新空港を作してほしい。
				新空港整備と自然環境の整備維持の両立が重要。
				自然環境への影響をできるだけ少なくして新空港を建設してほしい。
				海浜へ影響を及ぼすことを避ける案にしてほしい。
				海浜変形の起きない他の場所に造る。
				美しい砂浜を大きく損なうことになるのは望ましくないので、そういうことがないようにしてほしい。
				問題点が多すぎる。検討が不備ではないか？ 2.環境への配慮。
				その他漁業権、その他自然環境への悪影響もある。
				アクセスが充実すればと思うが、せっかくの海の自然に必ず影響が出るのが心配。
				絶対反対です。三苦・新宮周辺は、まだ自然が豊かで海も山も美しく、それを壊してまで新空港を建設して、どれだけの人が利用して便利だと感じるのでしょうか？
				今でも充分に満足しています。一般の人が不便だと感じている事は少ないのではないですか。
				新空港を建設して周辺の環境がすっかり変わってしまう事が怖い事です。
				また自然破壊なども懸念され 現空港よりアクセスが不便に なり 将来的にも費用効果が現れない
				新空港の埋め立て土砂はどこから運んでくるのか？埋め立てだけでも環境への影響が大きいですが、土砂の採取も大きな環境破壊。アクセスルートも国定公園特別地域を通る。新空港は自然環境への影響があまりにも大きく、建設すべきではない。
				周辺の自然環境には配慮してほしい。
				自然海岸への影響をできるだけ小さくしてほしい。
				海浜変形は事業費が増えても抑えてほしい。
				自然環境への影響はなるべく少なくしてほしい。
				たしかに計画の素晴らしいさは感じますが、人口減少・環境問題・アクセス・その他の開発、また他の新空港の開発計画の甘さによる失敗などを考えると、あまりいい案だとは思いません。
				航空機の運行、周辺環境への悪影響、交通アクセス、運用経費について問題を感じる。
				—周辺環境への悪影響について— 言うまでも無いが、現状から環境問題を軽減するのではなく、新たに海洋生物への悪影響を生み出し、それを『利用者のため』とするのは納得できない。新案での予定地で漁業を営む漁民や、候補地によっては恐らく閉鎖されるであろう海岸で営業する商店も納得するのかは疑問である。また、私の住所は中央区にあるが、現空港でのエンジンリバースやゴーアラウンド、(恐らく)マックスパワーでの離陸の騒音は届いている。これは、仮に冬場に北風が強くなった場合、新案でも感じる騒音となることは明白で、新案が提示する騒音問題対策は、現空港周辺の問題を解決するだけであって、我々の居住地の問題は解決されない。また、新空港周辺の住民に、新たに騒音問題を与えるだけである。更に言えば、仮に志賀島周辺に新空港を建設したとして、ファイナルアプローチやテイクオフローリングの経路上には、路線によっては福岡都市圏が含まれることになる。結果的に、福岡都市圏上空を飛行する航空機は、現在のRWY34へのダウンウインドレグよりも低空となり、当然フラップダウン(離着陸とも)、ギアダウン(着陸のみ)の状態であることが予想され、騒音は今以上にひどくなる可能性が高い。新案ではこの面を考慮していないと感じる。
				空港能力の増加と経済効果への増大はいいが、自然環境への影響はできるだけ 小さくなるようにしてほしい。
				海浜への影響を抑えた案が市民意見交換会で提案されたので、検討するべきではないか。
				福岡が本来誇りかつ最高の財産である玄海国定公園の景観を破壊することのマイナスが全く考慮されていない。
				新規の埋立事業には必ず何らかの環境破壊が伴うので反対である。
				埋め立てはなるべくしない方がよいでしょう。自然環境を壊すのとお金がかかるのと空港が遠くなるのと・・・で、反対です。
				空港としてはすばらしいと思うが、自然破壊や都心から遠くなり、金がかかりすぎるのを考えると良くないと思う。
				海の中に埋め立てて新空港をとる事だが、現実大阪空港や北九州の空港のことをTVなどで聞いていると、地盤の沈下の話や利便性が悪く赤字だとよく聞きます。
				福岡県はどの県よりも税金が高いと聞いたうえにこれ以上市民の負担は正直おこわります。
				塩害・環境・交通網・北九州空港と近距離となりメリットが少ない。
				・自然環境の保持(浜の変形、松林の育成)がどうなるのか？
				空港をたくさん作ればどうかな？環境問題から増設案の方がよいと思います。
				自然あふれる場所をへらさなくてよい。
				アクセスの利便性や環境問題を考えると増設する方がよい。
				現在のアクセスの良さ、環境面の問題を考えると、あまり賛成できない。
				埋立てによる環境問題は残ると思う。
				埋め立ても反対。
				一番気になることは自然に対する影響である。実家が相島であるので、やはり一番心配なところである。ま
				海に対する環境変化がどうなるのか心配である。出身地として非常に環境を心配している。
				自然環境の影響を最小限に抑えることが出来ればこの先の未来のためには新空港の方が好ましいのではないかと思います。

意見分類				寄せられたご意見
				反対:コスト高だし、自然環境を保全する観点からも新たに整備する必要はないと思います。それに佐賀県民にとってはさらに遠くなり不便。佐賀空港が格段に今後増便されることは考えられない。24時間の空港にする必要があるのかどうか。 また、環境破壊の面からあまり賛成できない。 ・自然環境が悪くなるため反対。 特に24時間となると生活はしづらくなるなあと思いますし、海をうめたてると、せっかくきれいな海岸がダメになってしまうので・・・ ※数年前と比べ、新宮・三苦近辺の砂浜は大幅に減少している。 環境によくない！！ お金の問題じゃないECO！！！！ ・海を埋め立てるのはどうか？ 絶対反対！！海の汚染も心配。今宿の海は人工島のために汚れてしまっている。 新空港対岸には、相島航路の渡船場や新宮漁港があり、相島や漁場へ向かう船は、空港島を避けて通らなければならなくなる。かなりの遠回りを強いられ非常に不便になる。燃料高騰の折、漁業者にとっては死活問題である。新空港は断念すべきです。 環境問題(海の生物・野鳥など)が心配。 自然海岸への影響を避ける位置に新空港を作ってほしい。環境への影響を避けられない増設案には反対です。 玄海国定公園の自然海岸を見れば世界一美しい空港として誇れる空港になると思うので、新空港に賛成です。滑走路を嵩上げするなど変な改造をする増設案では世界中の笑いものになるのは確実なので増設には反対です。 断固反対。自然をつぶしてまで、造る意味があるのか。通した地下鉄も無駄になる。そんなに遠くなるなら新幹線を使うと、私の周りではみんな言っている。 長崎の諫早湾埋め立て、人口島埋め立てなどの例をみても生物体系などにもかなりの影響がでると思います。 現実味のない非常に荒唐無稽な案と感じた。アクセスの不便さは元より空港建設に関わる費用などについての詳細が特に足りない。予定地(海上)は潮の流れも激しく荒れる海で特に有名な所だ。現在の技術で建造可能だとしても、かかる費用は目論見通りにはいかないだろう。その説明もこのレポートでは足りない。周辺の漁場に与える影響も大きく観光資産としての海産物水揚げに与える影響も大きいだろう。自然環境に与える影響は一番上げてもいい重要課題であろうがこのレポートでは意図的に過小な扱いになっていると感じた。アジアの玄関口としての機能も都市から離れてどれだけアピールできるものかといえば非常に薄まらざるを得ないと言える。またこのPIレポート自体も「新空港ありき」の姿勢が見え見えで非常に不愉快だった。公正に滑走路増設案と新空港案を比較したレポートを次回は期待したい。 風光明媚な海岸を埋立て空港を作るのは自然環境の保全ではありません。 国の環境基準を守れない増設案には反対です。しかし、新空港案であれば対策によって環境基準を満たすことも可能なので 新空港案に賛成です。 自然環境に配慮した新空港案に賛成します。自然環境に配慮しているつもりで実は全く配慮していない 生活環境を悪化させる滑走路増設案に反対します。 海の環境にも問題が起きるかもしれません。一度壊した自然は元には戻りません。美しい玄海の海を残しましょう。 又、アクセスのための多額の費用、福岡市からの利便性の悪さ、それに福岡沖地震に平行した海底活構造(石堂、海の中道断層)も見られ、地盤、流砂等問題がある。 環境への影響が心配です。 美しい海岸も悪化の可能性あり。 環境の問題が気になる。 人が集まるのか考えものだと思う。 全世界でECOを大切にしているのに、環境を破壊した上に集客が見込めない空港を作ることは恥です。 環境を破壊して迄、借金を残して迄、何故未来の子供達に負の財産を残さねばならぬのか。 今、その近くに住んでいる方々には申し訳ないが、その人達の益の為にばかりでなく、もっと将来を見据えて物事を考えなくては将来に禍根を残すことになる。 新設する検討案こそ出すべきでない。海上(玄海)は自然を壊し、莫大な費用を要するため絶対建設すべきでない。大反対。 自然環境を守り、特に海流等、現在にあまり大きく変化のなきよう努めてほしい。 ・周辺自然環境への影響が大きすぎる。 ・埋め立てに大量の工砂が必要。また他地域の山を削るのですか。 新空港案は自然環境にもやさしい工法もあるので賛成です。滑走路増設案は生活環境にやさしい工法など無いので反対です。 埋め立て土砂の問題を感じる。 埋め立てに伴う環境破壊は地球温暖化問題にも影響があると思えますが・・・ 環境や地盤沈下等、増設案の近隣対策費と同程度に対策費が必要なのでは。 海を埋め立てて新空港を作るこの環境への影響は重大だと思います。漁業への影響はもちろんですが、空港が移転するということは、そこへ向かう交通ルート等の整備や空港を中心にした店舗、倉庫車などの移転に伴って、陸地の自然環境へも重大な影響を及ぼすことになると思います。個人的には空港が近くなるのは便利だと思いますが、それに伴う環境破壊を考えると賛成できません。 自然破壊、新たな公害など起こる可能性があるため、絶対反対です。 しかし自然環境については十分過ぎるほど配慮していただきたいと思う。 外海での高波、強風、国定公園、漁業補償、アクセス、跡地問題、その他…など、問題が多すぎて、現実的でない。 ・イルカ、クジラ等、海に特別保護するものが無いので埋め立てても良い。大きな影響ない。 ・志賀島、奈多のきれいな海岸線は残した方がいい。 埋め立てによる害あり、人間の利便性追求のため他の生物の生息域を侵害し続けてはいけいない。 海の環境悪化、渡り鳥などへの影響が必ず出ます。そして、風の問題。データ上で見るより以上に風が強いと思う。費用対効果も悪く、お金のムダ使いになる。 航空需要を支える空港にはなるが、環境に対する影響が大きすぎる。 エコ時代に逆行している。 新空港案は工法や配置によって自然への影響を少なくできるので賛成です。滑走路増設案は工法や配置によって生活環境への影響を少なくさせることはできないので反対です。 高層化による公開空地の緑化や現空港跡地の緑化によりヒートアイランド現象を抑える新空港案に賛成です。現空港をさらに舗装化することによりヒートアイランド現象を積極的に増進する滑走路増設案に反対です。 アクセス面で劣るが、24時間の利用ができ且つ安全や環境面を考慮すれば望ましいと思う。 ・自然破壊以外の何ものでもない。公共事業のムダ、返済不能な大借金を将来につけ回すのは止めて欲しい 自然保護の面から反対 反対 ・環境の問題 埋め立てすることには、やはり反対なので、「新空港案」は、実現してほしくないです。 新宮沖の環境を守る為にも新たに造る必要はないと思います。 環境・安全の視点 建設費用、環境問題などかなり多くの課題がありそうで完全になるまでの時間がかかりすぎるかもしれない 環境問題を考えれば、潮どきかなと思う。 反対です。自然を壊す事、予算がかかる事、久留米からだ遠くなるからです。 絶対反対・環境問題 ただし、自然環境を壊すのではないかと、不安もある。 費用や環境への負担が大きすぎると思います。 建設費用と環境への影響を考えれば、マイナス面が大きすぎるように思います。 家の近くになるので便利になると思う反面、音の問題とか環境問題について気になる。 海はそのままお願いします。 4.環境を考へた時やはり海の方が良い。福岡市の将来性を考へて、新宮の方に作る。 環境破壊等、問題アリ。

意見分類				寄せられたご意見
				海岸線がかわるというのに抵抗感。
				今の時代に新空港を海を埋め立ててまで作るなどもつてのほか。閑空の二の舞となるのが目に見えるようだ。
				国民の税金をこれ以上無駄使いしないでほしい。
				また、周辺の海の環境が悪化するのが心配。
				環境保全？
				反対です。自然もなくなるし、その費用もかかる。
				必要はないと思う。(理由)
				・これ以上自然を・・・
				反対・自然環境の破壊
				また自然保護や現空港の跡地の運用方法も不安。
				環境問題について早めに調べてからにしてほしい。
				しかし、それによって漁業の変化が起き、補償で済ませる以上に私達の食の自給、安全の問題の方が心配。
				温暖化で海の変化が著しく。魚もとれないのに海中の変化が問題。
				環境問題等も考慮し、本案は採用すべきではない。
				環境・保全の面では反対です。が、経済効果等の面では賛成できる部分もあります。
				利便性が悪くなり、建設時の環境面を考えても反対。開港までに時間もかかる。
				ただ、自然環境保全や地震時の安全性をきっちりして欲しい。
				便利になるけど、海を埋め立てるのはやめたほうがいいと思う。
				自然環境が気になる。新宮に住んでいるので、空港ができると個人的には助かります。
				自然の環境の変化が心配
				人工島を作った時点で、潮の流れが変わったという話もあるので、海を埋め立てて新しい空港を作るのは環境に悪い影響を与えらると思う。漁業にも。
				また、海をうめたてるとなれば自然環境も心配である。
				新に埋め立てをすることで環境汚染されるだけでなく、アクセスもすごく悪いと思います。
				自然を充分に配慮した新空港の建設で有れば納得の出来る案でした。
				今、環境問題が重要視されている中、海の中に作ると色々問題がおこると思うので出来れば反対だ。
				自然環境は大切だと思う。
				埋立案は環境に対して問題が多い。
				環境についての不安はありますが、コスト的にクリアできるのであれば、こちらに賛成です。
				潮の流れや漁の問題など、第三者への配慮や、環境問題が気になる。
				環境に影響があり、予想以上のデメリットがありそう。金額の面についても・・・
				いずれの案が空港建設になるかはわかりませんが、環境に配慮した建設を望みます。町こわし、自然破壊せず、全て共生できる空港を望みます。
				自然を壊すことが新空港案に望まない。
				環境上の問題が一番大きいと思う。実現した後に自然に何らかの影響が発生した場合は確実に何か言われまわくと思う。
				自然環境が心配。
				自然を守ることで対応を考えていただきたい。
				環境への影響が大いに考えられ、環境アセスメント等を考慮すると、時間も費用もかかると考えられる。(特に海上に建設する場合)
				又、建設費用もこれ以上の県・市の負担は厳しすぎる。今現在の自然環境を壊すのはとりかえしのつかない事です。
				今後の産業の発展のみを考えるならば、こちらの案が良いとは思いますが、これからの地球環境、共生の時代を考えると、自然環境にダメージを加えるリスクのあることは、絶対に避けるべきだと思います。
				私は今、三苦に住んでいます。子どもたちがのびのびと暮らしているこの三苦に空港が来ることは反対です。
				今現在の三苦の海の状態で壊れていくのは、これから大きく育っていく子どもの成長にも悪いし、この自然が壊れていくことは絶対に許せません。うちの子もたちも学校で海に観察に行ったり『ウミウシ』をとったりできる本当にきれいな海で、どんどんなくなっていっている『なき砂』もあるのです！！
				環境問題、地盤沈下。
				環境破壊につながるのでNG。
				埋め立てによる自然環境への影響が懸念される。
				なによりも自然への影響が考えられるという点で、私は賛成できない。そこまでして作る必要を感じられない。
				しかし環境問題は将来お金に変えられない価値があるので、私はあまり賛成しません。
				新空港計画地の方が近いので便利かとも思うが、初期投資の面でも不安だし、環境問題がとても気になる。
				また環境面に関しては、安全面や騒音等に比べるとさほど問題はないと思います。
				アクセスの点で、東京の羽田などと同じ問題を抱えることになるし、海上に造ることで自然環境に影響を与えるから反対です。
				この案の一番の問題である自然環境への影響をもっと詳しく知りたい。
				また海に建設することによる環境対策がどこまで進んでいるのか疑問。
				しかし自然環境の保全には万全をつくしてほしい。
				海を埋め立てるということで環境への影響が一番不安である。
				新空港なら騒音もあまり気にならなくなるし、良いと思うが、本当に自然環境への影響をしっかりと考えなければ、移転はしいけないと思った。
				これ以上埋め立て地を増やして作るのはやめた方がいいと思う。
				この案には賛成できない。なぜなら近年、環境問題は大きな問題となっており、埋め立てによる影響はかなり大きいと思うからである。
				アクセス利便性と環境配慮の問題が大変だと思いました。人工島建設においても地域住民との論争の種となっていたので、更に激しくなりそうな気がします。
				埋立より、メガフロートのような浮遊型の空港の方が環境対策になるのでは。
				自然を保護するという時代の流れに逆らっていると思う。
				率直に言うと反対。漁業難が続く今、更に海の生態系を乱してまで新空港を作る必要はない。福岡にとっては発展となるかもしれないが、地元の人々にとって、海への影響は何代にもわたって続いていく。自然をこれ以上壊してほしくない。保全なんてできっこない。
				また埋立てることに対する環境への影響、耐震についても不安です。
				一番気になるのは人工島を設けることによって、海流島の自然環境に対する影響である。
				・環境保全の意識が一般に広まる中で、住民の理解を得るのは難しいと思う。
				24時間利用、安全性の向上などを考えると、こちらの方が良いかも知れないが、やはり跡地の問題、さらには環境問題などの問題が出てくる。これからの建設を考えていく上で環境のことを見過ごしてはいけないと思う。
				まず何よりも、周囲の自然環境への影響が懸念されます。どんなに事前にアセスメントを行っても、自然生態系の複雑さ故に、予期せぬ被害が起こる可能性は低くはないと思います。
				土地借料が不用になるという利点は確かに大きいですが、新空港建設の費用や、施工の環境影響を考えると建設すべきでない。
				環境面で大変心配があります。
				将来的な需要増にも対応できるいい手段だとは思いますが、現在の景観や、自然環境の破壊につながってしまうのではないかと思います。
				新空港建設にあたり周辺の環境について考慮しつつ計画を進めることが大事であると思います。
				建設にあたっては、その土地の環境保全に尽力する必要があると思う。
				滑走路増設に比べメリットは多いと思うが、その分デメリットも多いと思う。埋立による自然環境への影響は十分に考えるべきであると思う。
				環境や地域等無視できない要因は多くあるが、おおむね良こうな案だと思う。
				多額な費用がかかってしまうし、環境問題についても心配があると思いましたので、新空港案については賛成できませんでした。
				しかし、アクセス時間が長くなることや、漁業や自然環境に影響が出てしまうということは改善が必要だと思いました。
				自然環境の保全の確保は絶対に必要だと思う。
				将来的なことを考えるとこの案がよいと思う。しかし、潮流が変わることと費用が多くなるのが気になる。

意見分類					寄せられたご意見
					新空港の開設により、現空港周辺の環境問題が緩和されるのは良いことだと思います。しかし、現在福岡空港という大きな空港があるので、個人的にはあまり利用しないような気がします。
					埋立てで、空港を建てるのは環境上どうかと思うし、アクセスが不便。
					反対です。費用も莫大ですし、環境への影響もかなり気になります。
					埋立をして新に空港をつくるとなると費用もかかるし、自然への影響問題もあるので、きちんと考える必要があると思います。
					新空港をつくるとなると、海を埋め立てなければならないし、私は自然環境や景観の悪化が気がかりなので賛成できない。
					海上に作るには、さまざまな公害問題が生じるかもしれないし、一番気になるのは費用の問題です。最悪の場合はいいですけど、私はどちらかといえば反対です。
					反対です。一番気になるのは環境への配慮です。これ以上あまり埋め立てを進めるべきではないと思います。
					海を埋め立てると、後々面倒くさいことになりそう。反対です。
					ただ、環境面やアクセス面ではデメリットが大きいと思います。
					環境破壊、金の無駄遣いである。増設空港建設後、どうしても必要になった時に建設すれば良い。
					又、自然環境の保全を重視し、世界の流れ(地球環境)に逆らって欲しくない。
					新たなアクセスの用地取得も簡単にできるとは思えません。環境の問題も心配です。
					東方面の交通整備・自然破壊が起こる。
					経費は大きいし、環境破壊は必然的。
					どこから埋立ての土砂を持ってくるつもりか。
					環境影響の懸念。おいしい魚がますます取れなくなります。
					『埋め立てによる自然環境への影響』これが一番の懸念事項ではないのはと考えます。但し、人工島をつくっておきながらどうなの？と思う部分もあります。
					全くお粗末な案。24時間空港化や将来の増加に対応可能と言うだけで、貴重な玄界灘の自然を破壊し、福岡市民の利便性の良さを放棄させる理由にはならない。
					福岡航空管制が置かれている西戸崎近辺ならまだ解るが、どうメリットを上げてでも新空港を候補地へ開港する理由が見当たらない。
					絶対反対。環境破壊は許せない。将来の需要はのびない。のぼす必要は無い。
					新しく大きな空港を造るにはこの案かもしれないが、利便性の問題、試験調達の問題、自然破壊の問題など、マイナス要因が多すぎます。新空港を建造する企業を儲けさせるだけの案のように感じます。
					新空港建設に大反対ですので検討を止めていただきたい。自然を破壊し、漁業を営む人たちの生活、結果として住民の食材への影響、離着陸コースによっては新たに騒音問題が起きるのです。深夜帯の発着は国際線だけです。国内線で地上交通機関が動いていない中で利用することはないです。深夜帯は北九州空港でまかなえば全く支障はないです。空港への地上アクセス時間と運賃がかかれば福岡空港を利用する関西圏のビジネス客や観光客は鉄道利用になることは明らかです。航空会社も新空港には反対していると思います。地元産業だけでなく、他府県の企業が現空港用地の跡地利用をねらって新空港を作ろうとは思えないです。あと海上空港にした場合の維持費ですが、地盤の不同沈下との戦いは想像を絶するものです。一期、二期と分けて整備すれば、護岸線を境に別な種類の地盤不同沈下への対応があります。騒音だけを考えれば海上空港は良いように考えられますが、維持に要する費用で空港を運営することは至難です。今後、航空機は小型化されるでしょう。騒音も軽減されるでしょう。九州新幹線で博多―鹿児島が開通すれば、鹿児島路線は不便な鹿児島空港を利用せず鉄道を使えば不便な空港を結ぶ飛行機を利用することはなくなり発着容量が増加しても意味がないものとなるでしょう。貨物機以外に24時間空港の必要性はないし、新空港への地上交通機関を新たに設けるためにどれだけの住民に迷惑をかけるのか検討されていないし、費用も計算されていないはずなものである。航空需要予測そのものにあまりがあると思われる。今後、国が設置し、管理する空港を地方自治体が管理する空港または民営化の動きがあります。現空港では利益はあがるでしょうが、新空港では財政難になることは明らかです。リニアモーターカーが博多まで乗り入れることを大きく期待しています。
					市街地にある現行空港の問題点がかなり解消されるが、将来需要と事業費を考えれば海上案は非現実的と言わざるを得ない。自然環境への影響は大きく、無視する事は出来ない。
					自然環境への影響が大きいのではと考える。
					現実性が、考えられないし、玄界灘の環境破壊がいろいろな面で考えられる。予算、工期、運用も24時間利用可能かも知れないが、必要ないと思う。
					環境アセスメント結果がなく実際の影響の程度が不明。将来的需要予測は信頼性があるものなのか？
					新たな街づくりが出来るので、町の税収や労働が増えてよい。
					国内、国外線の利便性が見込まれる。
					海の環境は維持できるのか？空港までの道路整備の必要性、渋滞の問題、それによる周辺地区の騒音、大気汚染の心配。
					上の増設と同じ考えで、こちらは、環境のことを大事にしてもらいたいのに、行政は業者のことしか考えてない。動物や植物が死に絶えたら、今度は人間が死に絶えることになるのではないのでしょうか？「もっと、人間は、他の動物や植物のことを考えて謙虚になるべき」と思います。
					増設案と比較して記載されているので確かに見やすいけれど、陸上に作る、海上に作るのとまったく異なる状況にもかかわらず、特に危惧される環境について長阿賀なされないままレポートがステップ4まで進んでいたことに、正直あきれいています。このまま次の段階に進むといわれてもそれではまともな条件が出揃っていないので、納得できません。
					新空港には反対、海への埋め立ての環境への影響は計り知れない。影響がでてからの後手後手の対応ではすまされない。検討に入れるならもっと詳しい予測を立てて後悔してPIをすべきだと感じた。
					現空港の利便さを比較したら不便になることは明らかで、財力と環境破壊してまでも必要とは思えない。
					・24時間の利用が可能 ・アクセス時間が長くなる ・埋め立てによる自然環境への影響 ・初期投資が大。工事期間も長い
					自然への影響が非常に心配である。
					24時間の需要は本当にあるんですか。地下鉄3号線みたいにとただの税金の無駄使いではと思えてなりません。アクセスには不便だし、埋め立ての環境も気になります。都市高速の渋滞が起きるのでは…。
					論外。費用・環境負荷をかけすぎ。海上空港がアクセスを含め9200億で本当にできるのか？疑問。流通を重視するなら鳥栖に空港を作るべき。福岡県内(市内)にこだわる必要は無い。利便性なら現空港を生かすべき。
					反対 利便性が悪い 事業費が高すぎる 自然破壊だ
					これ以上の自然破壊、海の埋めたてには絶対反対します。
					滑走路をせみオープンパラレル設置できるのは良いが、漁業に与える問題が心配
					新空港では新たな街づくり、発展につながり、また安全面でも良いが、新空港になるための莫大な費用が発生し、交通面でも(道路、地下鉄等)増設費用が新たに発生すると考えるため良いとは思わない。また環境を変えてまで作らないといけなのか疑問に感じる。
					・事業費が高すぎる ・博多・天神からのアクセスが悪い(今の地下鉄はとても便利) ・自然を崩さないで欲しい
					反対。自然破壊を避けて通れない。
					日本海に埋立てた空港は今回初めての試みと思われる。海流、風向き等綿密な調査が必要と言う事はご承知の上と思われるが、何と言っても海の幸である魚介類にどれほどの影響を及ぼすのか見当もつかない。空港が出来てからでは環境はもとに戻れない。
					費用負担について、実際にそれぞれ負担ができるものであるのか。
					最終的な対応策の後に調査(環境)して本当に変更もしくは取り止めることもできるのか。
					・環境、騒音に配慮してほしい。 ・福岡都市圏の発達に寄与する。 ・福岡都市県の経済発展に寄与する。 ・空港の24時間利用が可能で海外からの利用が便利になる。
					先ずは、早急に環境調査をきちんとしてください。いいかげんな調査はだめです。新宮町民に納得いく調査期間により行ってください。
					必要ない

意見分類				寄せられたご意見
				・環境破壊 ・無駄使い(税金) 松林の広がる自然景観の近接して計画される空港は、海上空港とはいえず、自然景観のぶち壊しである。新宮町に住む者として、自然環境破壊になる。新宮沖案には反対である。 やや反対である。コストがかかる、環境に悪い、現空港の利用も考えなければならない。 時間もかかり、増便に対応できない。 予想されるほど、今後需要が本当に伸びるのか、改めて精査すべき。開発ありきの建設案には反対。 海域の埋め立てによる環境破壊が懸念される他、アクセス交通の整備に多大な費用が必要なのは問題。 必要ない。費用効果、環境保全の面から最も避けるべき選択である。 海上につくる必要性が分からない。せっかくのきれいな海を埋立てなくてもよい。 矛盾点が多く、アイランドシティでの高い建物や海洋の環境破壊等、問題点が多い。 基本的には新空港案がベストと思う。但し、自然破壊への影響が心配。 将来つくったときの環境が悪くなりそう。 絶対反対です。自然破壊はもうやめて下さい。新空港は全く必要なし。 埋め立て自体が反対。一度壊した自然は元に戻らない。 海を埋めるには、自然を損なう。 自然環境への影響が懸念される。一度失われた自然を取り戻す事は出来ない。 三苦・新宮ゾーン案における地元の歴史・自然環境を速やかに実施すべき。既に私は三苦地区での生物モニタリング調査を始めている。従来の環境アセスメントでは、開発が前提となっており、戦略的環境アセスメントとは言えない。ミティゲーションを行えば済まされてしまう。 ・絶対海上空港しかない ・新宮沖は環境には問題ない 多額な投資が必要で、反対だ。増設案がいい。国の財政が赤字なので、無駄使いだ。また自然破壊になり、海が汚れる。 建設費用、海岸資源(魚介類等)また利用状況等から不要です。隣接空港で足りる。海外線は関西、中部、韓国の空港を利用すれば良いのではない。金が掛かりすぎます。不要です。 ・関空と同様に維持管理費が大きいので、収入分で本体工事費が支払い(返済)で傷に、借金として残る ・自然環境を破壊するリスクが大きい 上記の考えが「新空港案」など将来を考えてない、エコも考えてない、県民の事も考えてない、ゼネコンだけの事を考えた発想だ。 必要性に疑問を感じる。 1.税金の無駄使い 2.自然破壊につながる 3.海上空港が出来た後のメンテナンスに費用が掛かりすぎる 海上空港は反対。滑走路増設が良い。環境が破壊される恐れがあるから 騒音、安全性を考えると現空港は、大変問題があると思う。しかし、市内の交通の便を考えると最適で有ると思える。新空港の場所に関して、自然、住民の理解と将来に遺恨の残らない型で、進めて欲しい。 環境アセスメントも行わず、無礼千万の所業だと思います。また ①絶滅危惧種(アカウミガメ)保護をすべきであること ②渡り鳥の休息、繁殖の場所であること ③騒音、環境汚染そのものであること ④24時間体制にする必要性は全くありません 先ず利用者の立場として、利便性が劣点について考えて欲しい。現空港は、どの県の空港よりも便利で良いと聞く。又、自然環境の問題でも海を埋立てることにより、きれいな海が汚染されてしまったら意味が無いので、その辺をクリアすれば新空港の案に賛成したいと思う。 海の上の空港だったら迷惑する人は少ないでしょう。自然環境も大事でしょうが、人類の英知を集めて乗り越えてください。 ・現空港は閉鎖するんですか？ ・環境問題が心配。 海を埋立ててまで、自然の生態系ピラミッドを壊す必要はないと思う。また、せっかく七隈線の利便性が良くなったと思えば、「新空港案」にしてしまうと不便になってしまふのではない。二重にアクセス整備は必要ないと思った。七隈線の意味がないように思われる。 今日、とても環境問題にはシビアに考えられているので環境対策の具体策がもう少し詳しく書かれていると良いと感じました。 滑走路増設のため、多少の自然がなくなるのは仕方ないが、また新たに空港を建てるとなると、自然環境や資金が不安です。 ここ10年間で、航空機の利用が増えていることから、24時間利用可能、国内線・国際線の乗り継ぎ利便性が向上する点は重視すべきだと思う。しかし、自然環境についても問題となっているため、配慮が重要だと思う。 騒音対策を考え、住民が住みやすく、利便性が良い空港にする事が大切だと思う。自然環境への配慮を考え地球に優しい空港が良いと思う。 個人的には地元から近くなるから嬉しいのですが、環境への配慮を考えると新しく作らない方がいいと思いますし、これから出発するとうきに都心からの福岡空港が気分的に良いです。 新空港は場所が少し遠いのと、環境のことを考えるとあまり良いとは思えない。 地域住民の反対も多いのではないかとと思われる。埋立ては地盤も気になる。 24時間の利用が可能となったり、国内線、国際線の乗り継ぎ利便性が向上するなど重視すべき点は多いが、環境対策もしっかりしてもらいたいと思う。 一番気にかかっているのは環境面で、どこまで影響があるかです。人工島など民間との間でさまざまなことがあり、その中に環境面でも問題がありました。便利になるのはとても良い事です、建設する上でこういった点など、民間としっかり話し合いをしていただきたいです。また空港移転後、その地域が衰退していくのではと気にかかりました。 私はあまり賛成ではありません。海を埋め立て、環境を壊す事に抵抗があります。現在ある物を活かした方が環境的にも良いと思います。 新に空港をつくるとなれば、お金もかかるし、海を埋め立てないといけなないので、便利にはなるかもしれないけど、環境のことを考えると、問題が多いのではないかと、思います。 自然の少ない福岡ですが、私が自然を感じる一番近い所は志賀の島です。反対はしませんが、自然環境の保安は本当に十分にしていきたいです。海も森も今の状態が失われてほしくありません。 お金はどこからくるのか疑問です。 新空港を建てるのも新しい取り組みでいいと思う。ただ、自然環境を守る活動が国際的に行われている中、海を埋め立てるという行為が世間一般に認められるとは思われない。利用時間の制約がなくなれば、その分資源も使うわけだから、益々自然環境が悪化する。今は利益・利便性よりも自然環境を重視した考えが良いと考える。 海上にできて、時間制限なく離発着できるというのは、とても良いと思う。ただ、埋立については、様々な問題があると思われるので、自然環境について十分な注意をしてもらいたい。 長い目で見ると、新空港をつくった方がよいと思うが、交通が不便になるし、環境に対する策が具体的に出ていない点を考慮するとあまり現実的でない気もする・・・。リスクが大きいのでは・・・？ 埋め立てをしてまで空港をつくる必要があるのか、と思った。 新空港案では空港が海を埋立て造られるとのことだったので、騒音の問題はあまりないと思われますが、海を埋立てるという点で、自然破壊があるのではないかと、いう懸念がともあります。 新空港をつくるにあたっての自然環境への影響は十分に注意してほしい。 24時間利用可能だったり、市街地にあまり影響しないのはとても良いことだと思いますが、資金面や環境面はよく考えた上で実施に移した方がいいと思います。借金をしてまで行かないといけなのかとか、環境問題も深刻な中、更に環境を破壊してまで行かないといけなのか、考えてほしいと思いました。 今設けても、また何十年したら新設案が出るのではないかと、思っています。 自然環境、漁業の問題は大きいと思う。正直、一度多額な税金を使って慎重な話し合いのもと設けたのなら、責任をもってどうにかしてほしい。何で現空港でダメになっちゃったんだろうと思った。

意見分類				寄せられたご意見
				海の上に空港を作るといことなので、環境への影響が一番心配です。
				また、三苫は交通手段がありませんので、不便そうだと思います。
				24時間利用可能など、福岡のさらなる発展をとげる機会を作ると思う。
				しかし、今は自然保護などが重視されているので、多くの人に説明を長期的に行うことが大事ではないかと思う。
				24時間使えるようにするのなら、空港への交通アクセスも24時間体制でなくてはならないと思うが、そのために時間がかかっていたのでは新空港を作る意義がなくなってしまうのではないかと。
				また環境への配慮はどのくらい重視されているのか少し疑問に思った。
				今の空港の周辺に住んでいる人の生活を考えると、新空港はいい考えだと思います。だけど、今、環境問題はとても大事な問題であるし、慎重に考えなければいけないと思います。新しい空港への交通アクセスをもっと具体的に考えた方がいいんじゃないかなあとと思います。
				埋立によって自然環境への影響が考えられるという点が気になった。また、市街に騒音はなくなるが、移転先への騒音はどうなるのかと思う。新空港周辺の人々の影響をもっと考慮するべきだと思った。
				自然環境への配慮が必要とあるが、自然環境への影響は多大にあるので、もっと具体的対策について述べて下さい。配慮が必要という言葉だけでは対策が不明瞭すぎ。
				新空港建設のための財源の確保や、海浜の生態系に異変が生じた場合の対応などについて、より具体的な対策を検討すべきなのではないかと思った。
				資金調達の問題はありますが、事業面では十分メリットがあると思います。自然環境の保ぜんと予定地周辺の住民との話しは重要だと思います。
				埋め立てした場合の環境保全はどうするのか具体策が知りたい。
				私は新空港案が安全のような気がしています。しかし環境面の心配もあるのでなんとはいえません。
				かなり便利になると思う。お金以外に環境のことまで考えるとこの案はダメだと思う。でもこれからのグローバル化を考えるとこちらもゆずれない。
				海を汚すし、博多湾の人工島のように生き物に多大な影響がでると思うので、あまり賛成できないです。
				新しくつくるとなると時間もお金もかかり、また自然環境に対する配慮も必要であるとわかる。特に自然環境は人々の環境にも影響があるので、その点については、きちんとした説明ができる機会をくんでほしい。
				資料を読んで新空港を建設には海を埋め立てををすると思うので、あまりよくないと思う。
				周辺の環境に影響を与えない限りは良いと思う。
				新空港を新宮に作るのは、多額な費用がかかるし、福岡空港とそんなに離れてないので無駄だと思う。交通アクセスも見直さないといいないし、何かと費用がかかりそう。
				今環境問題が問題になっているのに埋め立て地を作って環境を今以上に壊すのはどうかと思う。
				24時間の利用ができることはとても良いが、埋立などで環境へ影響もあれば、近くの住民方にも影響があるし、空港ができれば交通本数や設備も増えるため、またその面での環境も考えないといいない。
				初期投資が多額な面や、アクセス交通整備に伴う費用は必要だが将来性を考えるとこちらの方が望ましいように思える。しかし、自然環境へどのような影響を及ぼすのかという点が気になる。
				滑走路増設に対して騒音問題のデメリットは解消されるが、環境破壊などの新たな問題が発生すると思うので、滑走路増設増設の方がいいと思います。
				将来発着回数に十分対応ができるのはいいと思った。海上に作られるから24時間利用できるのはいいと思う。
				けど、環境、安全面ではルートが海上になるし、海域の埋めたてによる環境保全がうまくできるかという不安もある。
				住民への安全性を考えたら良い事だと思う。けど、新空港を作るには大きなコストがかかるし、海を埋めたてるという事は、その自然を破壊する事になる。また新空港に行く交通手段も増やさなければならぬのなら、現在の空港で滑走路を増やしたほうが良いと思う。新空港を作るためにだけに自然破壊は良くないと思う。
				漁獲量に影響がないか、交通機関にも影響が心配です。
				海を埋め立てて作っているの、周囲に対する公害は少ないと思うが、交通がごちゃごちゃなりそう。
				自然災害などに関してはどうするのか？自然環境の保全に関してもう少し知りたかった。
				自然環境への影響が考えられるので、配慮が必要だということがわかった。
				環境への配慮と台風などの災害への対策はどうなっているのか？
				新空港を作って、今の空港を閉鎖するというのを初めて知った。埋立による環境への影響がどのようなものなのか分からないので知りたい。
				海を埋め立てた後の環境への影響がとても気になります。
				アクセス時間がかかるのが難点だが、路線の増加等によりいずれ改善するに思われた。自然環境への影響が大きいことが気になる。
				海につくることにより環境問題が重要になってくる。和自干渴の悲劇をくり返してはならない。
				個人的にはこちらを推したい。しかし現空港が使えなくなるのは痛い気がする。環境の変化で海面も上昇するし、海側の空港の予備として、市街側の空港をサブに残していけないだろうか。
				この案に「滑走路増設案」よりも私は賛成です。期間は長くなってしまうとしても、空港は大変重要な交通手段の一つであり、それは将来的にも無くなることはなく、続いていくでしょう。その際に今できる最大の可能性に対応できる案をぜひ採択すべきだと思います。人や周囲の安全を環境への配慮を行うことで計れるのなら、この案はとても良いと思います。
				長期の目で見えた場合は、後々新空港を作った方が、より発展が望めると思うが、こちらの案には反対である。第一に考えなければならないのは、自然環境の保全や、地域住民の生活の事であると思う。
				資金調達はどうか、環境に悪影響を及ぼさないのか聞きたい。
				こちらの案については、あまり良い気がしない。自然環境への問題は設置する土地の部分だけを買えば済む問題でもない。新しく作るのであれば、別の土地を考えるべきだと思う。
				古賀に住んでいるので、海の汚染が気がかりです。
				最近ただでさえ環境問題が大きくなっていくのに、埋め立てでもしようものなら潮の流れ等、地元の利用しさんへの影響ははかりしれないものになるのではないかとと思う。将来的には新設した方が福岡の経済発展にはつながるのではないかと思います。
				貴重生物や自然景観などに悪影響は与えてほしくない。
				質問の方で知ったのですが、大規模な拠点となる空港となる予定はないようなので、経済面や漁業、環境面などの問題点ではこちらのほうが多いのではないかと思います。
				埋立による環境問題や投資が多額であるためあまり賛成できない。
				三苫・新宮にぞう設する場合、漁業権や漁師達への対応はもちろん、周辺の海への影響も心配です。24時間営業になることで利便性も急増すると思います。現在の福岡空港よりも騒音の問題が減れば幸いです。
				新空港案の利点は現空港の抱える様々な問題を一掃できることにあると思う。しかしアクセスや環境などの新たな問題も発生する。ただ将来の拡大を前ていとして建設すれば、需要の大幅な増加にも対応可能な点は評価できる。
				最大の問題点はその事業費の高さであり、どう面するかが難しいところであろう。
				奈多沖と新宮沖に新空港設置案が出ているが、海の状態に変化は起きるのか、漁師の問題もあるが、自分は釣りをするので影響について知りたい。
				埋め立てでの環境への影響が心配。
				県の県債が残るから、将来負担が残るからアクセスも悪い。環境にも良くない。止めたほうがいい。
				海がよれそうだし、お金がかかる点はだめ。でも騒音がなくそこはいいと思う。
				埋め立てによって環境問題が起こりそうなので、やめた方がいいと思う。
				新空港案は環境に悪いのでダメです。
				渋滞か、アクセスがあまり良くないし、生態系についてが心配。借地料がないのでその点は良い。
				これから飛行機の需要は増えてくると思うので、将来性を考えた「新空港案」が良いと思う。しかし、多額な資金調達や環境保全などの問題は多々あるが、今、それを乗り越えれば必ず将来的に良い結果があると思う。
				環境の保全が大切だと思う。
				自然環境への影響が心配
				海に空港を建設することの技術論と環境面での合致？が必ずしも上手くいくのかの不安があります。あの美しい海岸線がどうなるのか不安です。内海ではない海上空港ですから、閑空ですら沈下が進行中で建物本体基礎に対策を講じています。芦屋の自衛隊の滑走路近くの海岸の浸食が進行しています。
				「新空港案」はアクセスが悪く、また自然環境の破壊につながる。財政難の日本では税金のムダにつながる恐れがある。
				地方財政に大きな負担になる。税金のムダ使い。自然環境の破壊。需要予測はあてにならない。

意見分類				寄せられたご意見
				評価できる項目もあるが、厳しい財政下で莫大な投資を要し、また自然環境への影響は計り知れないものがある。 絶対反対です。今の場所が便も良いし、環境問題も心配です。玄界灘でお魚が獲れなくなってしまうのは困ります。 海上の新空港案については、海の汚染や魚の生態が崩れる問題があると思う。また、玄界灘はいずれにしても特に冬場は強風が多く、漁師さんも設置には問題があるという事です。尚、費用対効果の面から反対である。 反対です ・自然環境破壊はやるべきではない ・漁業補償は無いのか？ 反対！！（新空港建設は自然環境の破壊につながる） ①税金の無駄使い ②借金すべきでない ③自然を壊すな 環境への影響について具体的な問題の指摘がなく、対策もない。現時点で考えられるあらゆる方向からの調査がない。自然は壊したら戻ってこない。空港発着回数が平成11年～19年までほぼ横ばいであり、頭打ちと考えるのが妥当で、世界的不況の今そして今後も増えるとは思えない。関西、中部国際空港、香港、台北、ソウルなど近隣の空港も多く競争相手が多すぎる。費用も多くなり過ぎ、公共事業のための新空港であってはならない。 海を埋め立てることにより、環境破壊も進んでいくと思うし、空港を主に利用する人にとって近い博多とは違い、交通の便も少し悪くなると思いました。 24時間利用可能になることはいいことだと思う。国内ターミナルと国際ターミナルが一体化するのは便利だと思うが、交通アクセスや工事費、自然の事を考えると反対です。 24h空港の運営が可能になる利点はあるが、果たして福岡空港にその必要性があるかは疑問である。 志賀島の近海の潮流が変わる可能性が大きい気がする。 環境に与える影響についてが12pの表中にしか触れていないが、その辺にもっと触れた方がよかった。 私は新しい空港を作る必要はないと思います。費用もかかる上に、24時間利用できても公共交通機関が利用できない。環境にもよくないと思う。 ・騒音が減る ・24時間の利用ができるので旅客数も増えると思う。 ・埋立による自然破壊があるのではないか。 海域の埋め立てや、海浜変形など、自然環境が脅かされます。今の日本は温暖化や自然破壊など問題が多く心配です。 新空港が開設した場合、現在の空港の跡地はどのようにするのですか？現在より不便になると思うし、環境破壊にもつながるし、24時間空港になると、そのまわりにホテル等も必要になるから土地の確保や費用等多大な額になるのでは？ 環境問題が心配です。埋め立てによって漁業の問題や海の生物などの問題がある。福岡で24時間の貨物機を飛ばすと佐賀空港がつぶれてしまうのではないかと 思います。しかし騒音問題など考えたらこちらがいいのかもかもしれません。 やはり海の中に作ることで自然への問題は大きいと思う。ただその点を思うだけで現存のものを有効に使いたい。 今、これだけ環境問題が重要視され、市も財政難だというのに、新空港案は、考えられません。 多額の税金を使って、また自然を破壊するため作るべきではないと思います。ムダだと思います。 NO！ ・新空港建設は逼迫した地方財政に大きな負担になる ・需要増も限界がある。福岡ディズニーランドも中止になった。不必要に大きくする事はない。 ・新空港建設は自然環境の破壊につながる 自然環境破壊、及び漁場でもあるので、生計を立てている方々に保障(補償)が必要となってくる。後で色々な問題が生じてくること間違いなし ・新空港建設は税金のムダ使いだ ・新空港は自然環境の破壊につながる ・現空港の需要が逼迫するという需要予測はあてにならない 自然環境が破壊される 佐賀や北九州に空港を作らなかったのならともかく、税金のムダ使いである。 ・新空港建設は金の掛かり過ぎ ・自然環境の破壊になる ・今後人口が減少化傾向に向かっているのに、どれ位の利用があるのか不明 ・少子化社会の中で、発着回数の将来予測が本当に正しいか疑問である。 ・海鳥の渡りや移動のルートに当たる可能性がある。和白干潟を利用するクロツラヘラサギやシギ、千鳥類、鷹類などへの影響が心配 ・投資金額が大きく、財政負担が心配 反対理由 ・多額の投資効果は見込めない ・ここ数年経済停滞が予想される ・資金は誰が出すのか。企業負担が出来ればOK（税金のみは駄目） ・国内の一部の空港は閉鎖される予定 ・環境(自然)破壊 ・交通の便が悪く、それを良くするためには莫大な費用が掛かる ・環境も破壊するであろうし、とりわけ、またその付近に住む市民の生活環境も大きく変わってしまう。 近隣空港との連携をもっと図れば新空港はいらない 新空港建設は自然環境の破壊につながる 新空港建設を切望している財界人は自分達のメリットしか考えていない 新空港建設は逼迫した地方財政(県・市)に大きな負担となる。新空港建設は自然環境の破壊につながる 費用がかかり過ぎ、海洋の環境破壊の恐れがある為、支持しません。 新空港建設は県・市に大きな負担になる。新空港建設は自然環境の破壊に繋がる。需要予測はあてにならない 地球温暖化を含め、海上に施設をつくることには抵抗がある。環境保護を最優先にして頂きたい。 三苫、新宮ゾーンN61 E案が良いと思うが、交通アクセス、環境問題の解決が重要であると思う。また、現空港の跡地の有効活用計画も同時に決定すべきであると思う。 とにかく漁業自然環境の破壊になる。国際会議場は別の福岡の場所に当てられる。24時間の便は中止してほしい。NO ・自然環境の破壊。 ・税金のムダ使い ・逼迫した地方財政(市・県)に大きな負担がかかる(のちのち) ・税金のムダ使いである ・自然環境の破壊につながる ・現空港の需要が逼迫するという需要予測はあてにならない ・新空港の建設は、税金のムダ使いであり、自然環境の破壊につながる ・新空港の建設は自然環境の破壊につながる ・少子化や将来の原油の枯渇等で、飛行回数は減っていくと思われる。 自然、税金、財政、利便性 新空港「いらない！！」 財政の無駄。環境破壊 新空港案に反対です。新空港建設は環境破壊につながる。建設費用がかかりすぎる。新空港への交通アクセスをどうするのか。 24時間の利用可は環境によくないし、温暖化を進める元になるのでは？と感じました。自然環境への影響によくないです。配慮なんて本当に可能なのでしょうか。目先の配慮では意味がないように思われます。

意見分類				寄せられたご意見
				アクセスについての言及がこれほど無い報告書は街頭で配布するレベルでも近年見たことがないくらい少ないです。漁業等への影響を明記してほしいです。 24時間利用の利便性、また騒音問題等からも新空港案に賛成する。埋め立てには、自然環境への影響は最小限にとどめる様に、具体的かつ効率的な対策を取っていただきたい。 立地を考えると、ビジネスマンやこの近郊に住んでいる人から見れば悪くなる(アクセスが)けど、羽田に比べると変わらない。また外国からの観光客も増えて、街が活性化すると思う。24時間利用できる点大きい。費用や期間、自然への配慮が気になるけど、そこを更に審議していただき、是非長期的な視野で取り組んで欲しい。 反対です。最近、新空港がたくさん建設されましたが、どれも失敗しています。世界経済は今までのように伸びないでしょう。空港のニーズも予測より小さくなると思います。将来のツケより現在を我慢する方が日本のためです。自然破壊も心配です。自然も将来に残しておいてやりましょう。 もったいない。環境問題も大きい。海をもっと大事にしたい。 場所としては新宮相島に作るべきです。相島の住民は集合ビルを建て入居していただきます。相島へは鉄橋を作れば陸路でつながります。(注)三苦・新宮ゾーン新宮浜の松原海岸は砂防防止保安林ですので、そのまま残すべきです。 新空港の必要性が分らない。お金が掛かりすぎ、せつかくある自然の海が汚くなり、もったいない。福岡市の良いところであるものの一つがなくなってしまうのは、考えられない。潮風は飛行機に悪いんじゃないか。 国の財政は極めて厳しい状況にあり、最近の箱物行政に対する批判に見るとおり、大変な禍根を将来に残すことになる。また、海を含む自然破壊等大規模なものになる事が考えられる。全国的に見ても一県一空港というような、変な横並び意識で物事が動いているというケースが多々見受けられる。必要ない物に税金を投入する事はない。 投資額、自然環境の保全、関西空港と伊丹空港と同じ形になることの懸念、利用見込数が想定通りになるか(最近出来た空港の見込の甘さや、福岡⇄大阪間利用者のJR等へのシフト等も考え)疑問視致します 環境の面が気になりました。 新空港案については新空港についてのメリットやデメリットがあるから難しいと思った。しかも環境に影響が出てくるのはよくないと思った。 まず埋立事業自体が好感を持たれにくいことではないかと思えます。環境問題が騒がれている昨今においては尚のことです。そしてやはり資金面の問題ですね。新空港建設自体にかかってくる費用はもちろんですが、周辺の交通整備等、後々にかかってくる金額は相当なものになると思いますので、不安です。 新宮海岸・三苦海岸ら辺にできるのですか。何もなければ田舎じゃない今の地元が好きなので、空港が出来ることで都会になっていたり、空気が悪くなったり、海が荒れるのはイヤ！！うるさくなりそう。渋滞が増えそう。 新空港は、資金も多額になるし、自然環境も気になります。また、不便になりそうなので心配です。 自然環境の保全が守れないのなら、滑走路増設がいいと思います。 新空港にしたら来客数が増えると思う。環境面をもっと配慮する必要があると思う。 成田・中部を見てきて、環境のことを思うと賛成しません。 海の上に作るのは少し不安気もするけれど、24時間利用できるのは魅力的だと思う。 地球環境に影響を及ぼすおそれがあるので、あまり賛同はできないと思った。需要が伸びなかった場合、損失が大きいと思った。 海を埋め立てるため、自然環境によくないと思います。 交通の利便性が大切だと思います。 環境問題の点ではマイナス面があるのではと思います。 アクセス時間が長くなったり、埋立することによる環境への影響や多額の初期投資が必要になるが、これまでよりもスムーズに利用できると思う。 新空港を作ると、いろいろ交通が便利になったりと思うけど、滑走路増設の方がお金がかからなくていいのではないかと思います。しかも海の上はちょっと環境的にどうかと思った。 埋め立てをすると海が汚れそうなので、その改善策があれば新空港の方がいいなと思いました。 自然環境についてと、漁業補償また、アクセス交通整備といった、大きな問題がいくつもあげられているので、良い案とは言えないと思います。 漁業や環境にどの程度影響が出るのか分かりにくい。 環境問題や資金面を考えると、あまり推さない。北九州空港や現空港の間にあるので北九州空港の利用がへる可能性もある。 地球環境の破壊が目目されている中、海上に新空港をつくることで影響の詳細な情報の提示がされていない。 博多から少し遠くなるので、空港まで車で行く人が増えると思う。車の利用が増加することは、環境的に良くないと思う。 埋め立てするので、環境問題は気になる。 24時間利用できるのは便利だが、海を埋め立てるということで環境にはよくないと思う。 他の埋め立てにおいて作られた空港の利点、欠点、特に欠点を例としてあげてほしい。 (埋め立てによる自然環境への影響の具体例など) 利用時間に制限がなくなるのはかなり良いように思いました。自然環境が変化するあらゆる可能性を知らせて欲しい。 P20において、「環境・安全の視点」では、自然環境への影響が考えられるための配慮が必要となっているが、「事業効率性の視点」においては、環境対策費が不要となっている。これがどういうことなのか、よくわからない。 環境や漁業従事者を考えると、この案はあまりいいとは思えない。 新しい空港には興味がある。長いスパンを考えると、新空港を造った方が、利用者のためになると思うが、金額と自然に対しての配慮が必要。 概ね新空港案に賛成であるが、巨大な建造物であるため、潮流など大きな変化を与える可能性がある。 建造する地域だけでなく、福岡県広域に影響を与える可能性もあるので、よく検討して欲しい。 新空港を建設することによって、海上環境への配慮があまりわからなかった。 埋立地を作るから環境について問題になると思う。 こちらの案はどちらかといえば反対です。近隣住民として24時間の利用による雑音や、海などの環境破壊の面が気になるところです。 総合的にはこちらの案が妥当と感じたが、自然環境の破壊のリスクがあり不安 環境に影響がなければいいと思います。 環境問題に配慮できていないと思う 新空港を作ると福岡市がもっと活性化するのはいいと思うが、一番の問題は環境だと思う。志賀島や磯崎鼻は海がきれいだから、埋め立てをするのはもったいない。漁師さんやサーフィンをする方が困ると思う。 跡地の有効利用法はあるのか。環境面でのメリットはあるのか。 新空港案は、海を埋め立てないといけなくなるから、それが一番反対です 自然環境にも影響が出るし、交通が不便だから反対 環境に悪いが、これからの事を考えると良いと思う 環境などの問題が継続すると思います 環境と交通アクセス、最後に金が課題とおもわれる。案としては悪くないと思う。 航空機の離発着の時の風の影響や新空港へのアクセス方法、後海の埋めたてで自然環境、工事費など考えると今の空港で良いのでは？ 環境への影響を考慮するべきである 基本的に反対です。理由としては ①費用がかかりすぎる(結局は税金負担増になりかねない？) ②利便性が悪い(最寄りのJR駅からのアクセスは？連絡バスなどでは話になりません) ③海洋の環境破壊等は大丈夫なのか？ これからは、環境が最も大切です。福岡市人工島による海流の変化、諫早湾締め切りによる改定の無酸素化、あまり知られていないが津屋崎湾の沖防による川の汚れ(諫早と同じ締め切りとなっている)など作ってしまったからでは手遅れである。 福岡に空港は、もう必要ないと思う。志賀島ゾーンは、志賀島の景観を損ねる為、反対です。志賀島が候補地に挙げられていること事態、信じられない。三苦ゾーンは、アクセス状態があまりにもよくない。状況が福岡の将来のビジョンが見えてこない。モノレールの設置等、利用者のアクセスをカバーする公共交通機関までも配置されるのであれば、検討する価値があると思う。 アクセスが(市内へ)悪くなる点と、海浜の景観、水質、生態系への影響が確実に生じる点が問題と感じました。 埋立てして自然影響をおこしても人間の利便性だけを優先するのですか？24時間なんて必要ないです。2032年！？その頃・・・元気に利用する日本人人口はどのくら

意見分類				寄せられたご意見
				いですか？ 資金の無駄遣い！！福岡は”海にも山にも近い都会！を破壊しないでください。 環境問題はあるけど、そうおん問題とかは充分改善されるんじゃないかと思う。 可能性として、滑走路増設案よりも低いと思う。 PIレポートより ・初期投資 ・自然環境の問題 ・住民との合意 難しいと思う。特にエコという言葉が強くなっている今世で、少しでも環境を破壊する様な可能性のある事柄に賛成はしないと思う。 海が汚くなる。(自然・・・) 費用(個人負担)が多くなる。 自然破壊、環境汚染、遠くなるのは困る。便数を増やす必要はない。絶対反対。 有明干拓事業の苦い経験から反対です。また少子高齢化による利用者減は避けられないため、それに対して多額の費用を投資する価値があるのか疑問です。自然環境を重視する福岡を全国・アジアにアピールし、美味な海の幸を守っていき、とくちょうさる都市の位置付けをしていく上でも増設案で充分だと思います。 これ以上の自然破壊は許されない 利便性から云っても反対 初期投資が巨大。自然環境の影響が心配。 海浜の変形、自然景観を壊すという事は、今地球全体環境を考えてみても、自然のまま手を入れて欲しくありません。便利さばかりを考えるより、多少の不便さは仕方ない。便を増やすより、パイロットの数が足りなくなっているとも聞いているので、その辺はどうなのか。 自然を破壊するために、税金を使ってもらいたくない。アクセス性でも、また道路整備等でまた費用も掛かり、交通の面でも、今の現空港より劣るのではないのでしょうか？結局新空港の利用率も伸びないのでは？最近地震も多く、安全性でも不安があるのでは。 大規模に海を埋め立てることによる環境への影響(環境アセスメント)が出来ておらず、その結果しだいではこの案は難しいと思う。諫早湾の干拓と同様に、海の豊かな資源がどのようになるのかについて評価が必須と思われる。 建設コストと周囲の環境への影響等の問題を抱えてはいるが、空港と都心へのアクセスの設定がうまくいけば現状と比べてもそれほど悪化しないし、良いと思う。 全く必要ないが、土建業者や、説明会での県職員の話では、すでに決定している様に思える。 空港の稼働率よりも、作る事にしか目的・目標がないので、環境調査も雑だった。作ってしまった後は知らないと言うと思う。 ①海上空港は不適です。玄界灘の立地は水深深、強風、アクセスなどを見て不適です。 ②航空機危険が移動するだけです。 ③自然環境に悪い影響を与えます。 ④生活環境を脅かします。 ⑤大規模な埋立ては他の地域圏の自然を破壊します。 ⑥地盤沈下が激しい。 ⑦財政負担が大き過ぎます。 ⑧自然と生活のつながりを遮断します。 きれいな玄界灘の海浜を埋めてはならない。自然環境を守らないと。 結論からして、論外である。空港建設にあたり器だけではなく、その空港に至るまでの経路や環境の検討が必要であり、北九州空港や神戸空港の空域の制限、中部空港の強風など、重要な事例が確認できる。また、都市型空港を代表する福岡が、海上に移ったとなると利便性が大いに損なわれ、関西空港の二の舞になりかねないし、それに付随したインフラの整備も同時にやらないと、全く意味がない。 これまでに建設された海上空港との比較できる資料があってしかるべき。 デメリットを隠そうとしているとしか思えない。費用面や、自然環境というデメリットの点も含めて、他の海上空港が成功しているのなら堂々と実例でデータを示せば良いのに。 費用、位置、環境破壊、住民対策、漁業権対策、利便性のどれを取っても、現空港の増設案に及ばない。空港建設費用よりも環境やアクセスに関する出費が多大に発生する。 金額が高すぎるし、海を埋め立ててやるまでの必要は無い。 これからは、こんな無駄なお金は将来の人材育成や、中小企業やベンチャーの為に使うべきだと思います。当面の対応に300億も使うのは何の為にしようか？ 大反対です！そもそも地球温暖化による環境保護の時代に海の中に空港を造る案など馬鹿げていて古くさい発想だと思う。福岡の発展にはつながらない！！九州の古い歴史を誇り、特に豊かな恵まれた海は、最も大切にしなければならない財産であり、自然との共存の中に安定した福岡の発展は、必ず実現の努力を怠らなければ、可能はずだ！京都のように、都会と自然を融合させた文化的な街作りが出来るはずだ！高層ビルや新空港は必要ない！！ 支持しない。環境を破壊するのは必至。諫早湾の愚行を繰り返さないでほしい。24h利用可能というのは現行法規上のことであって、不動産のものではない。騒音区域が市街化区域に影響を及ぼさないというまとめ方は、犠牲が少ないというまとめ方と同義。施設の維持費について触れていない。関空は沈み続けていると聞く。 ・一度に未知数に近い費用がいる。 ・公害、自然環境への影響。 ・建設は逼迫した国・地方財政に大きな負担になる。税金のムダ使い。 ・新空港建設を切望している財界人たちのメリットとしか考えていない。税金のムダにすぎない。 ・新設は自然環境破壊、気流関係は適しているか。 ・建設は逼迫した国・地方財政に大きな負担になる。税金のムダ使い。 ・新空港建設を切望している財界人たちのメリットとしか考えていない。税金のムダにすぎない。 ・新設は自然環境破壊、気流関係は適しているか。 このような不況下、日本国民の少子化等々、予想は当たらないことが多い。地球環境の悪化(自然破壊、温暖化等)により賛成には至りません。 周辺の環境影響についてはともかく、沖合という立地条件より就航率に影響を与えない最適条件を選んで欲しい。 将来的なことを考えると新空港案を支持したい。24時間利用が可能で、街づくりの意で、これからの福岡に適していると思う。海外からの利用客も増え、福岡の東の方も活性化するという。しかし環境面は十分に考えていただかないと自然が心配です。 反対。税金を使った自然破壊である。「新空港案」を採用する時は住民投票を行うべきだ。 自然は残して欲しい ・建設は逼迫した国、地方財政に大きな負担になる。税金の無駄遣い。 ・新空港建設を切望している財界人達のメリットしか考えていない。税金のムダに過ぎない。 ・新設は自然環境破壊。気流条件は適しているか。 絶対反対 ・賛成意見の裏返し(1～4) 5. 環境の破壊(エネルギー消費) 6. 移転に伴い建築基準法の緩和による天神、博多駅周辺は活況を呈すと思われるが、他地域のビルの利用の稼働率の空洞化が予測される 自然環境の破壊はしないで下さい。自然も貴重な財産です。 ・仮に新空港を建設しても、騒音問題、環境破壊は変わらないと思われます ・現空港より、海風による欠航便が増えるのでは？ 利便性、環境破壊からみても既存の空港を拡張、整備した方が良いと思う ・環境破壊の可能性もある ・これ以上、次世代に借金を残すべきではない 環境に与える影響について「配慮する必要がある」というだけでは、具体性に欠ける。影響があるのであるなら、具体的に表記すべき。 ・建設は逼迫した国、地方財政に大きな負担になる。税金の無駄遣い。 ・新空港建設を切望している財界人達のメリットしか考えていない。税金のムダに過ぎない。 ・新設は自然環境破壊。気流条件は適しているか。 新空港建設は税金の無駄遣い。新空港建設は自然環境の破壊。新空港建設を切望している財界人は自分たちの面子とメリットしか考えていない。

意見分類				寄せられたご意見
				新たに自然環境は壊さない方が良いので、反対です ・24時間の利用が可能 ・アクセス時間が長くなる ・埋立てによる自然環境への影響 ・初期投資大、期間も長い 環境問題が一番の焦点。将来石油の高騰、人口の減少を考えると、ここまで飛行機の数が増えるのか？リニアモーターカーなどの延長も考えるとなると、飛行機の需要は減る可能性もある。 自然環境の破壊と、新空港の需要予測が現時点では出来ないにも拘らず(ちゃんとしたデータが出てない！)、何が何でも新空港を造ってみるという安易な発想は危険であり、反対です。空港建設による経済効果は、もはや、時代の流れに逆行する行為であり、博多周辺の貴重な海域を損失するだけでなく、もし、新空港による経済効果が上げられなかった場合の損害の責任は誰が取ってくれるのでしょうか？海に空港を造ると、漁業権の補償料が高いではありませんか？新空港案は最悪だと思います。 大反対！現空港は街から近く日本一使いやすいの、なぜ莫大な金を使って不便な遠い海上に作らなければならないのか？関西空港のように借金、赤字に将来苦しむ事になるのが分からないのか！環境の面でも大いに問題があり、計画立案自体理解に苦しむ。 新空港建設は賛成だが、軌道系アクセスの充実、環境に配慮して施工して欲しい。 ただの自然破壊行為やない？いい加減に日本人は気付かないかん！「土地や文化を守る」素晴らしさとすごさ。 1.事業費が大きすぎる(国民の負担が大である) 2.借地料、環境対策費が不要である(長期的には非常に大きい) 3.自然環境の保全に不安がある 新宮町の町民として、交通アクセスの状況によっては地元メリットは少なく、自然保護や騒音、特に夜間(24時間使用)の問題、工事に伴う諸問題、財政負担等デメリットが多すぎる。これについて明確な説明がされず、決まったら地元は従う式の従来方法と変わらない。 全く必要なし！！だいたいどちらの案が決まってからの環境調査ではいみがない！！ 新空港建設断固反対です ・北九州、佐賀空港との連携の(交通アクセスを良くするなど)再考お願いしたい ・福岡の風景、これ以上壊して欲しくありません！！ 自然を大切にしないとイケない。海のきれいな博多を残したい。 海への影響が心配 新空港建設に関する予備調査資料があまりにも少なすぎます。地域住民に説得力あるデータ等の不足だと考えます。地盤沈下、海流変化、騒音問題など、あまりにも概念的表現で済まされている。 ・新空港建設は自然環境の破壊。 ・新空港は(県・市)の大きな負担。 反対。税金のムダ使い。自然環境の破壊。 ・新空港は自然環境の破壊になる。 ・新空港は逼迫した地方財政の大きな負担。 ・新空港建設は自然環境の破壊に。 ・新空港建設は地方財政の大きな負担。 ・騒音問題に対しては有効であるが。 ・環境問題は多くあると思う。 ・環境アセスメントはしているのか。 金額が高い。環境破壊が必ずおこる。これは土建屋が喜ぶだけ。 海を埋めて誰も喜ばない。(建設会社は別か) ・埋立後の地盤沈下の問題 ・もし完成した後の自然環境から受ける影響についての考察がない。特に秋から春にかけての渡り鳥、冬鳥の終結地、バードストライクによる障害が頻発するだろう。 環境保全と周辺住民の理解が重要ではないか。くれぐれ成田空港建設時のような見苦しい事態にならぬよう祈る。 新空港はいらない。自然を壊さないで。絶対に反対。税金の高い福岡にこれ以上税金を使わないで。東の方に空港を作ると、せっかくの天神・博多にも影響がある。 三苦の海を壊さないで。絶対に反対。自然を壊さないで。私たち三苦に住んでいる者はどうなる？補償は？ 環境に与える影響が出されていない。 事業費の裏付けと負担割合が不明なので議論しにくい。 大反対。環境破壊。福岡の自然の良さを失う。 初期投資に関する資金の調達に関して、無理があると考えます。また、今後の持続可能な成長を考慮すると、これほどの滑走路処理容量は不要であると思われるまし、自然環境へ与える影響などは、計り知れないものが想定されます。近隣には良好な海水浴場などが存在しますが、新空港建設によって海流の変化が生じ、現在想定していない損失等も発生することでしょう。新空港まで建設することは、今後の日本経済の成長や、環境面を考慮すると不適切と考えます。
			③ 安全性の確保について 186 件	賛成。コストはかかるでしょうが、世界的に見て都心から20分位の距離は好立地である。移転先住民にとっては不都合であろうが都心の騒音と安全性の改善。更なる将来の増加と24時間への対応等々考えると本案に勝るものは無い。若干の騒音等の影響は東区にもあると思うがそこは辛抱。 ○良い点・市街地における万が一の事故の危険性が小さくなる 薬院の真上200mくらいのところを、でかい飛行機が次々と 飛んでいった。これはいつか大事故が起こると実感。とても 危険。いまだき、こんな市街地のど真ん中の上空を飛行機が 高度200m程度のところを飛ぶなんて言う非常識なこと、世界中でも珍しいのではないかな。新空港への移転を急がないと。 各地で航空機のトラブルが相次ぐ中、全国有数の過密状態とされる福岡空港で22日、発生したアジアナ航空機の無許可離陸。結果的に被害は出なかったが、多くの人命を預かる航空機のトラブルは一つ間違えば大惨事になりかねない。空の安全への信頼を揺るがすミス連鎖に、利用者からは「いつか大事故が起きてしまうのでは……」と不安の声が上がっている。これは空港移転しないとまずいだろう 現福岡空港が抱えている問題は数えきれないほどあります。 空港の利便性を推す方々も多くいらっしゃるのですが、候補地の選定を間 違えなければ、現在の都心部まで10分程度の距離も20分から25分くらいにのびる程度で済むと思いますし、そこまでのデメリットは無いと思 います。 やっぱり利便性や利潤より市民の安全が最優先だと思ひますし、諸問題を 一気に解決出来る現福岡空港の移転決定に期待しています。 「将来の拡張性」「国内・国際一体化」「24時間利用可能」「混雑などの遅延解消」「騒音問題」「安全性の向上」を考えれば、『新空港案』の方が現実的だと思います。福岡空港を“発展”のために大きくするのならば、現空港の問題点を解決する新空港を造ったほうが“発展”できます。 所詮埋立地。関西空港では1年に数ミリ数センチの地盤沈下もあるとうわさに聞いた。地震のときは大丈夫か。まずは交通の面で不自由になる。直結する公共交通機関が無いこと。道路は渋滞。都心からやや遠いとなると遠くからの利用者はもっと減り、地元の空港を利用する。海側に造ることで24時間眠らない国際空港であれば利用者はぐっと増える。関西や羽田を利用していた国際線の利用者を増やせる。それならば、賛成だが、関西や成田もそううまくいっていない。しかし、今原油高により航空機を利用する旅行者も海外路線も減らされる一方。国内線の利用なら場所がよくない。 常にハブ空港が必要と言うのではない。新空港(ハブ空港)は国作り九州版として必要である。世界的に航空需要は年5%の伸びを示している。現空港は騒音がひどい。都心に近すぎて危険。航空法上ビル建設に制限がある。永久に赤字体質から脱却できない。 住民周辺の安全を第一に考え、長期的な思いから新空港案を検討されるべきと思います。 N61° E案大賛成である。九州の玄関空港として24時間港の飛行場にしてほしい。交通アクセスも良く、安全性も良い。50年か100年にしかないチャンスであり、最高のものを造ってほしい。 上記でも記したが、現空港は便利だが、住宅密集地の中にあり、万一の事故の時に住民をまきこみこわい。鉄道で接続するなど利用しやすくすれば、新空港が良い。 都市部からの利便性が低下するが、将来の拡張や安全面からすると、しかたないと思わせる。コスト面は中部空港方式等の採用してはどうか。 新空港新設には慎重な考えが必要。関西空港やセントレアは失敗だと思う。海上空港は安全で24時間運用できるが、アクセスに時間がかかっては飛行場の意味がない。北九州の人が博多へ新幹線で行ってから戻るだろうか？また、現空港のその先の利用(廃港にするのか？自衛隊基地で残るのか、「合意形成を図りながら

意見分類				寄せられたご意見
				～」は全く考えていないという事か。 現空港の様々な問題を解決するためにも、新空港に決定することを期待して待ちます！！ 容易に拡張という愚かな選択をして、今後また無駄な出費や事故の危険性が継続していくことはあってはならないことです！ 目先のことを考えて安く済む増設案を選んだところで 安全性や地権者への補償費、空港の二十四時間化、都心の高さ規制などの 問題は解決しないから、いずれ空港移転の話が持ち上がりそう 24時間運用が可能なこと、騒音問題がおきにくいこと、海上なので万が一の事故の場合に被害が少なくてすむこと などが理解できる。 アクセスは考えないで、ただ安全性を第一に考えるべきだと思います。 ①安全性の確保では、現在の供用の緩和を図る為に 欠かせない。②諸外国との交流、経済活動(観光産業等)需要に対応 が迫られている。 早急にやらなければならない。今のままでは近いうちに大 事故が起きる可能性がある。 安全面では現在よりもよくなると思う。自然環境を考えるとやめた方がいいと思う。 「ウインドカバレッジの検討」(p10上)がほとんど説明になっていません。どのような知見が得られたのか、チャートでごまかさず、文を入れるべきです。 p19の「需給逼迫」は2行目と3行目に一行空行を挿入。 p19の「環境・安全の視点」は、Status quoをどう評価しているのかについてのメッセージ性がない。(現状の安全性は足りているのか?) 24時間しかも大幅増便が可能に。騒音、事故の危険性も解消。建物高さ制限など都市計画が円滑に。とくに膨大な跡地は大きな希望が持てる。 安全運航のためにも容量の大きい新空港を造るべき。 離発着の多さは現地にいとよく分かる。安全の確保と国際交流を軸にした経済発展を考えると新空港は必要と考える。 安全性の観点からも新空港が良い。 利便性も重要。 地球環境が問題視される中での埋め立て問題や海上という点で安全性について不安がある。今の問題に逆行していると思い反対である。また、交通アクセスも不便になる為、空港建築以外にアクセス整備を考えると費用がかかりすぎる。 三苦地区を推選する。 (1)交通アクセスが良い(都市高が近くである) (2)地震もさけられるか? (3)騒音防止対策費は少なくてすむ。 空港等のインフラは少なくとも50年以上100年ぐらいの時間で考えるべきで、増設にしても20年～30年でまた問題となるであろうから、初期投資は大きくても、現在144億の出費×50年で半分は回収できるし、株式にして広く出資を集めるとか、方法は考えられるのでは。 また、博多駅・天神等の制限もなくなれば、都市計画も50～100年後を見ながら安全の面からも目先の費用や利便性だけをとらえるべきではないと思う。 安全性を考えると、こちらの案がいいが、利便や費用がかかりすぎて税金投入されるのは困る。 地震のとき、どう逃げるか心配する。 航空旅客需要の増加や安全確保の観点、経済性、効果を 考えれば、候補地は別として新空港が有力と思う。 安全性、乗り継ぎ、24時間はいいと思うが、現在に比べてアクセスが悪い。 現状では便利だが、次の2点が問題である、新空港案の方向で行くと考えられる。 ※過密便(1滑走路空港として) 現状では便利だが、次の2点が問題である、新空港案の方向で行くと考えられる。 ※もし事故があったら、被害ははかりしれない。 需給・環境・安全性に関しては、良いと思われるが、空港までの交通アクセスに問題がある。市(天神地区)と空港アクセスに関して、高速船の使用を考えて見るのも良いと思われる。 航空機利用数は今後大きく増えるので、空港の能力を大幅に増やすのは必要。 増設案では安全面も生活環境も現状よりも悪くなると思う。 制限がなく安心して使用できる空港にしてほしい。 海上空港の長所と短所がはっきりしていたが、風水害・地震等の災害の際の対応がどのようになるか少し不安があるような気がします。 新空港建設に賛成する。万一の事故を考えた時、現空港は大きなリスクがある。 ・地震の少ない福岡もやっぱり心配。 現在の福岡空港の場所を考えたり、便数、安全性を考えると、海側に作られることを願っています。 安全面を重視するのであれば、新空港案は止むなしと考えます。 騒音や安全を考えると移転の方がよいと思われる。 予算が通るのであれば、24時間利用できる方が災害などで飛行機を利用して行かれる方など便利で助かると思います。周りの住民の騒音のことも考えなくて済むので良い。 安全面から見たらいいと思うのですが、アクセス利便性が今イチだし、海をうめたてるのもどうかと思います。 航空貨物の夜間利用、事故防止、100万都市の真ん中。 上記から新空港の方がベター。100年先を考えて。 たしかに新空港をつくるのは安全面においても24時間離発着できる面でもすぐれている。コストが高すぎる。 騒音、事故の危険性、建築制限を考えると、この案の方がよいように思える。 安全に運航する為には、海への移転もやむを得ないと考えます。 新しい機能を持つ新空港は海上に造るべきである。予算面だけで考えるのではなく、安全面そして借地料等の支払いが解決できる。新空港建設は工事の制限もなく施工側もメリットあり、現空港の赤字運営は如何なものかと思う。 巨額の投資が必要であり非現実的である。しかも、漁業補償費とアクセス用地費を除けば、ほとんどが工事費であり、これに伴う環境負荷・破壊も計り知れない。増設案との比較において、アクセス距離が伸びることによるデメリット(ランニングコスト増、環境負荷増等)を定量化していただきたい(人と貨物の輸送コスト増加、福岡市東部の交通渋滞増加、これらに伴うCO2排出量の増加等)。埋立地特有の地盤沈下、玄界灘の荒波・海流による浸食、塩害、地球温暖化による海面水位上昇等が心配される(将来多額の維持費・追加工事等が発生するのではないか)。玄界灘の強風下での離着陸に不安はないか。 安全性を考えた場合は、新空港で良いと思う。 ただ、住民の安全面から考えると海上に空港があった方が、落下物の心配などがないのでいいと思います。 資金面が一番問題だと思います。もし多額の資金を投資して利益が低かった場合は、かなりのリスクになるし、埋め立て地の地盤は本当に安全なのか不安(地盤沈下の液状化)なので、滑走路増設案の方が良いと思います。 横風による事故や欠航率が心配です。 ・風の影響が説明では不十分。北風が多いので、横風の中での離発着が多くなる。安全性に不安あり。 アクセスがよくなるけど、安全や騒音問題などを考えたら海に新空港を作った方がいいと思います。 安全面等で考えれば、こちらの方向となるでしょう。 地震が怖い。 新空港にしたら市街地の安全、騒音は確保できるというが、基地としての利用もなくなるのでしょうか。 安全性の確保、及び地代等が工事費に廻せるが、海の中道を横切るような方法も考えられたのではないのでしょうか。(充分検討はされていると思うが)コストが抑えられる気もします。とりあえず賛成。 【新空港が必要な理由】 ・現空港は多額の借地料、環境対策費がかかる (わが国の空の発展に何ら寄与しない無駄な支出、地主だけはボロ儲け) ・現空港は容量限界、滑走路増設でも容量は1割しか増えない (滑走路不足・スポット不足・貨物ターミナル不足) ・現空港は狭苦しく遅延が多発、滑走路増設では悪化する可能性すらある ・現空港は深夜使えない ・現空港は乗り継ぎ不便 ・現空港は高さ制限など余計な足枷あり ・現空港は事故が起こると関係のない人を巻き添えにする危険性大 ・現空港は騒音撒き散らし(環境基準達成の見込みなし) ・現空港は駐車場の収容台数や料金でさえ自由に決められない (「地元との調整」つまり周辺の駐車場経営者＝その多くは空港地主 の了承が必要) ・新空港は多額の借地料、環境対策費がかからない (初期投資は大きいのが、わが国の空の発展に寄与する有意義な支出、損するのは地主だけ)

意見分類				寄せられたご意見
				・新空港は容量限界を解消（滑走路・スポット・貨物ターミナル） ・新空港は必要最低限の面積を確保し、遅延も改善 ・新空港は24時間空港 ・新空港は乗り継ぎ便利 ・新空港は高さ制限など余計な足枷がない ・新空港は事故が起きても関係のない人を巻き添えにする危険性がほとんどない ・新空港は騒音なし ・新空港になると現空港跡地の開発も可能 人命・安全性の点からも、新空港を支持する。 騒音もなく安全な新空港が最適です。 ④初期投資が多くなっても将来に禍根を残さないよう、安全上、環境問題、又経常赤字を黒字にする理想的な新空港を造ることを願う。 たな30年以内に警固断層地震が発生する可能性がある中で、地盤に不安を残す埋め立て式の海上空港は作るべきではないと考える。 新空港を建設することにより市街化区域に騒音の影響を及ぼさなく、海上となるので安全性があり良いのではと思う。 便が増えられ事故の増加も考えられ、海の近くの方が良い。 海上に設置する以上、災害対策は行われていると思うが、どのような対策を考えているか、ちゃんと表示した方がいいと思う。 海の上の空港ということでもおもしろいなと思いましたが、地震や離発着の安全性など不安な面もあります。 ただ、分散した事で災害時の危機を減少できるかもしれない。 ・埋め立て地の上に設置するので、もし地震があったときの影響度合いが気になる。全くありえないわけではないから・・・ 福岡空港は市街地にあるので新しい空港を作ったほうがいいと思いました。 年間の維持費、安全性を考えると気持ちが揺れるが・・・ 福岡西方地震や関西空港や中部空港の地盤沈下等を考慮すると心配です。 新空港は安全性が向上すると言われるが、それは航空機事故に伴う二次災害の可能性が低くなるだけである。航空機事故の確率はほとんど変わらない。新空港に莫大な税金をつぎ込むより、航空機事故に対する安全対策にもっとお金をかけるべきだ。その方が航空機事故も2次災害も防げる確率は上がる。 現在の空港は狭く増設では不十分。騒音も残り安全性も不安なので 早期に新空港を造ってほしい。 また、今後の福岡市の街づくりを考えていく上でも、都市開発に制約がかかることは望ましくないですし、市民の安全性や騒音による生活環境への悪影響を考慮いたしますと、空港新設を進めて頂きたい思います。 距離的・時間的なものを考慮しても安全性等を考えると、新空港案の方が将来的にもより有効なのではないでしょうか。 お金はかかっても安全性が大事。 ・新空港の方が安全だと思う。 少し遠くなるが、都心が離れるので安心感がある。 新しいところは、遠いけど町から遠いのであんぜんだと思う。 安全性の高くなる新空港案に賛成です。 安全性が低くなる増設案は論外であり反対です。 航空機の住宅地への墜落リスクの低い新空港案には賛成です。 安全が一番なので全く安全を考慮しない増設案には反対です。 容量が大きく安全な新空港案に賛成です。 容量が小さく危険な増設案には反対です。 市街地に墜落する可能性が少なくなる新空港案は安全になるので賛成です。 過去に4回も事故を起こしたのにさらに安全性を低下させる増設案は不安なので反対です。 人間の生命財産を守ることを第一に考えると新空港案に賛成です。 人間の生命財産を守ることを第一に考えない増設案は問題外もいいところであり反対です。 2) 安全性が低下する問題 ・運航便数が増加するので、航空機が市街地に墜落する可能性が増加します。 ・空港内の運用が複雑になり安全性が低下すると考えられます。 <空港内の複雑な運用の一例> 国内線の離陸機は、グライドパスが発する電波への影響を避けるため、滑走路端部の誘導路を利用できず 迂回して滑走路2本を一度横断してから滑走路端部まで行き増設滑走路(黄線)に入り離陸することになります。(福岡空港PIステップ4 PIレポート詳細版の21ページより) http://fukuoka-airport.sakura.ne.jp/web/img/pi-step4b.pdf 現在でも安全性に不安があるのに、増設案はさらに安全性を下げようというのですから 恐ろしい話であり絶対に反対です。 新空港案であればこのような心配は無く安全性も高くなるので 新空港案に賛成です。 騒音もなく安全性の高い海上空港建設は当然のこと。 ミュンヘンでも香港でも、中心部に近い手狭な空港は拡張性のなさや騒音、危険性などの理由から廃止し、郊外に新空港を建設している。これが当然の判断であろう。 新空港のアクセス利便性は決して悪くない。 新空港案であれば安全性が現状よりも向上するので新空港案に賛成です。 滑走路増設案では安全性が現状よりも悪くなるので反対です。 騒音問題と安全問題は空港には付き物ですが、心配する必要の無い新空港案に賛成です。 不安な毎日をすごさなければならない滑走路増設案には反対です。 安全な空港がよい。子供達の為。 ・150万都市の市街地にある空港の危険性解消が最大のメリットである。 安全と50年後を考えることです。 古い空港、又小さい空港はあぶない。いつかであれば嫌やるべきだ。 安全性が向上し、将来の拡張もはかれる。賛成である。 安全性の高い新空港案に賛成です。 安全性の低い滑走路増設案は不安であり反対です。 新空港案は安全なので賛成。 滑走路増設案は安全ではないので反対。 新空港案は工事が容易であるので安全に工事を行えるので賛成です。 滑走路増設案は空港を運用しながら工事を行う必要があり工事が困難なので 安全に工事を行えないので反対です。 海に埋め立て空港を作るのは反対！！工事がかかればそれだけ空港使用料が高くなるし、安全面も心配。 ・回りが海であれば安全性高まる ・騒音(と安全)が解決される 新空港案は工事時間が昼間が主体になるので安全性が良く賛成です。 滑走路増設案は工事時間が夜間主体になるので危険性が高いので反対です。 新空港案であれば周囲が海なので市街地への墜落リスクが減るので賛成です。 滑走路増設案であれば周囲が市街地なので市街地への墜落リスクが増えるので反対です。 新空港案であれば海上を飛行することになり下記のようなことが無いので 新空港案に賛成です。 2) 安全性が低下する問題 ・運航便数が増加するので、航空機が市街地に墜落する可能性が増加します。 http://fukuoka-airport.sakura.ne.jp/web/img/pi-step4b.pdf ここ数年間でも世界各地で空港近くの市街地に航空機が墜落する事故が起きているので 上記のようなリスクを増やす滑走路増設案には反対です。 アクセス面で劣るが、24時間の利用ができ且つ安全や環境面を考慮すれば望ましいと思う。 便利さと裏返しの危険な、そして時間に縛られた不便な運行、さらに、周辺に及ぼす騒音、廃棄の悪環境。建築規制や都市の真ん中の「ブラック・ホール」は街としての発展と美観への大きな障害物でもあります。そして、それを、維持管理するための費用の終わり無き、際限なき増加を考えると、その愚かさにに慄然とします。仮に、考えたくないのですが、市街地に航空機事故でもあれば、その時になっては、手の施しようが無い局面に市や県を越えての事態になると思われます。香港は同条件の旧空港から、いち早く脱出したといつて良いかと思います。 安全性、将来性を考えると良いようだが投資額があまりにも大きすぎるような気がする。 環境・安全の視点 周辺地域の活性化につながり、そこで経済効果も生まれるとは思いますが、安全面や防犯面から考えると多少の不安があります。 現空港はあまりにも住宅地の中にありすぎて常日頃キケン性を感じていた。他空港と同じ海上の方が安心出来そう。 埋め立てて作ってあげれば安心、安全だと思う。 ただ、自然環境保全や地震時の安全性をきっちりして欲しい。 ・季節風の影響＝での安全性と運行率？ 海上に空港を作って地震等に対応できるのか不安。 都市部への危険性は減るが、市街地へのアクセスがかなり劣るように感じる。天神や福岡市西部地区からも直通で行けるようにしてほしい。地下鉄箱崎線を西鉄貝塚線へ乗入れる方法も考えられるが、貝塚線は単線であり、さらに枕木等の設備の改良も必要だ。 将来性を考える上では安全面、需要面から考えると新空港案が妥当な判断だと思いました。

意見分類		寄せられたご意見
		今の空港は街の中心にあり、危険な面、不都合な面があるので、新空港をつくってアクセスを整備した方が都合がよくなる。
		24時間利用可能であること、事故がおきても住宅地への影響が出ない、建物の高さ制限がなくなるなどはいいいと思いますが、天神・博多から遠すぎる、税金がかかりすぎるのは問題であると思います。
		また埋立てることに対する環境への影響、耐震についても不安です。
		24時間利用、安全性の向上などを考えると、こちらの方が良いかも知れないが、やはり跡地の問題、さらには環境問題などの問題が出てくる。これからの建設を考えていく上で環境のことを見過ごしてはいけないと思う。
		また、本日動画でみた様に、あれ程の飛行機が空を飛行しているのですから、これ以上増加することを想像すると事故が心配です。
		新空港案は下記のような不思議な運用をせずにシンプルな運用ができるので賛成です。2) 安全性が低下する問題・空港内の運用が複雑になり安全性が低下すると考えられます。〈空港内の複雑な運用の一例〉国内線の離陸機は、グライドパスが発する電波への影響を避けるため、滑走路端部の誘導路を利用できず迂回して滑走路2本を一度横断してから滑走路端部まで行き増設滑走路(黄線)に入り離陸することになります。(福岡空港PIステップ4 PIRポート詳細版の21ページより) http://fukuoka-airport.sakura.ne.jp/web/img/pi-step4b.pdf 上記のような不思議な運用をする滑走路増設案は複雑な運用を強いられるので反対です。
		三苦・新宮沖は、玄界灘の冬の風に耐えられないと思われる。次々に飛行機の遅れが出ると思われ、小型機の離発着は危険である。なぜ防風林(国有林)のある特別に風の強い所へ最も風に弱い飛行場を施設される案になるのか理解に苦しむ。
		海岸ぞいの新設の方が安全性(地域住民)、騒音などを考えると良いと思います。
		新空港案であれば以下のようなリスクは無いので賛成です。現空港における滑走路の増設案(西側配置(滑走路間隔210m)改良案)について2) 安全性が低下する問題・運航便数が増加するので、航空機が市街地に墜落する可能性が増加します。・空港内の運用が複雑になり安全性が低下すると考えられます。 http://fukuoka-airport.sakura.ne.jp/web/img/pi-step4.pdf 滑走路増設案は以上のリスクがあるので反対です。
		一度事故が起きればの懸念はあるが…。
		将来性、飛行安全性から見ても大変に良い案と思います。
		電車に乗ってしまえば、書物を開かなくても、20分間の我慢は平気だろう。そもそも空港で荷物を預けて、搭乗手続きするなら、時間に余裕を持った行動が求められる。それを考えれば、博多駅から20分間の場所はビジネスマンにも受け入れられると思う。新空港は24時間利用と海上の飛行ルートが売りだ。3000m級の滑走路二本も問題無い。福岡市には、その水準の空港が10年後には必要になると考えるのが自然だ。
		安全安心100年空港を。近くて便利な場所に24h空港を建設。
		近くて便利な安全な24h空港をつくれ
		安全な、便利な新空港。アジアに開かれた24時間空港を大至急建設せよ。
		事故等を考え、一刻も早い空港を
		反対
		現在福岡には3ヶ所に空港があり、新空港を福岡の拠点と位置付けるか、九州の核ととらえるかによって異なる。将来の九州発展を考えた場合、九州の中心付近、特に鳥栖丁がある地域を考慮したほうが良いと考える。
		新空港の設置は、現行の旅客見積もりでは新空港案が浮上するのは、納得できるが、交通アクセスの整備、水の確保及び堅固断層による直下型地震等を考えると、鳥栖付近への設置の最善と考える。
		九州の政治、経済の発展を福岡一極集中にするのは好ましくない。
		地震等によるリスクの分散及び建築費の圧縮からも望ましい。
		新空港では新たな街づくり、発展につながり、また安全面でも良いが、新空港になるための莫大な費用が発生し、交通面でも(道路、地下鉄等)増設費用が新たに発生すると考えるため良いとは思わない。また環境を変えてまで作らないといけないのか疑問に感じる。
		飛行機は片方のエンジンが停止してもバッテリーで30分位安全な場所に着陸する事が可能である。海上だと万一の時でも二次災害を発生させなくても済む。海上であれば、このような事態が発生しても安全性は確保できる。
		安全性の確保。飛行ルートが主に海上となり、更なる安全性の向上が図れる。
		埋立新空港案に重複したいです。安全第一、です。路線一部を先ず予算都合行う。(賛)
		海上空港であれば、騒音や危険性は少なくなる。人の命や健康は何よりも優先される。
		安全性の向上が図れて良い。
		航空事故を経験しているので、新空港の方がよい。
		安全性が低下するし説明会(10/6)での質疑応答で『PIRポート5、6ページの滑走路処理容量について、増設案は国内線側の平行誘導路の二重化を前提としているのでしょうか?』という質問に対して『二重化を前提にしています。』と国土交通省の人が回答していましたが、元福岡空港次長は『福岡県警から周回道路を必ず設置するように指導されているので周回道路は必ず設置している状態にしないとイケないです。』とのことなので、現状でターミナル前が4車線で周回道路が2車線の合計6車線は無いと車やバスなどの状況から対応困難であるのに合計6車線を確保することができない平行誘導路の二重化を行うことは現空港敷地内だけでは不可能であることは明らかである http://www.fukuokakuko-chosa.org/info1/step01/pi_step01_4-3b.html ので実現性の無い滑走路増設案に反対です。安全性が向上する他の国内海上空港の建設事例と比較して事業費や規模なども特に過大であるとは言えず、また、事業期間(工事期間を含む)は他の事例から推測して20年以内での開港も可能であると考えられる http://fukuoka-airport.sakura.ne.jp/web/img/pi-step4b.pdf 新空港案に賛成です。
		処理能力の増加、安全性が見込まれる。
		新空港へのアクセスに関してもこれからインフラを整備していけば良いと思われる。
		今後の福岡の発展のためには望ましい案であると感じる。
		・24時間飛行機とばす必要なし!
		・埋立ては地震に対する不安がある
		・まともに強風を受けやすい
		騒音問題と安全性が良くなる。24時間の利用が出来る事は、地域の農産物等の積み込み、遠方の海外観光客を受け入れるにしても便利。工事費は高くなるけれども、前述した以外にも、価値観を高める何かを見出すか作り出す事をすれば良い(多くの人のために)
		騒音、安全性を考えると現空港は、大変問題があると考え。しかし、市内の交通の便を考えると最適で有ると思える。新空港の場所に関して、自然、住民の理解と将来に遺恨の残らない型で、進めて欲しい。
		地震にも耐えられるとは思いますが上記と同じです。
		飛行ルートが主に海上になると安全性の向上が図れるというのはどうしてですか?
		埋め立て地に新空港を作るというのは、まず埋め立て地ということで安全性かどうかという問題もあるし、費用もたくさんかかるし、まず第一に住民の意見を重視しなければならないのではないかと思います。(私は宗像に住んでいるけれど、福岡空港へのアクセスなどあまり不便には感じません)
		アクセスは不便になるものの、24時間の利用が可能になること、騒音や安全性の面が良くなることはいいいと思います。
		私は新宮の海で遊ぶことが多いんですけど、その周りで飛行機が飛び回っていると思うと少し恐ろしいです。なので、その辺りの安全性などがもっとわかればいいなと思います。
		私は新空港案が安全のような気がしていいと思います。しかし環境面の心配もあるのでなともいえません。
		将来発着回数に十分対応ができるのはいいと思った。海上に作られるから24時間利用できるのはいいと思う。
		けど、環境、安全面ではルートが海上になると、海域の埋め立てによる環境保全がうまくできるかという不安もある。
		住民への安全性を考えた良い事だと思う。けど、新空港を作るには大きなコストがかかるし、海を埋めたとするというのは、その自然を破壊する事になる。また新空港に行く交通手段も増やさなければならぬのなら、現在の空港で滑走路を増やしたほうが良いと思う。新空港を作るためにだけに自然破壊は良くないと思う。
		安全性を重視する点では良いと思う。
		飛行ルートの安全性が向上することがいいと思う。
		海を埋立てるから時間と費用がかなりかかると思うが、海の上の方が事故のときでも民間の人を巻き込む率が少ないと私は考えます。
		この案に「滑走路増設案」よりも私は賛成です。期間は長くなってしまうとしても、空港は大変重要な交通手段の一つであり、それは将来的にも無くなることはなく、続いていくでしょう。その際に今できる最大の可能性に対応できる案をぜひ採択すべきだと思います。人や周囲の安全を環境への配慮を行うことで計れるのなら、この案はとても良いと思います。
		安全性の高い空港であるべき。だから新空港が良い。
		新空港ならば、事故が起きても、関係のない人が巻き添えに遭う可能性が低いので、人命最優先の立場からも、新空港を支持します。
		安全性・人命を最優先し、新空港を選択すべき。航空機事故の場所ごとの発生確率を示す「リスクコンター」は、騒音コンターと同じような分布を示す。つまり、航空機事故の発生確率が高い場所は、滑走路延長方向、飛行ルート直下である。また、当然ながら滑走路に近い場所ほど確率は高くなる。

意見分類				寄せられたご意見
				http://future.stanstedairport.com/main/assets/pdf/generation1/Environmental-Statement-Vol-12-Third-Party-Risk.pdf 離着陸時には必ず市街地上空を航空機が飛行する現福岡空港は、危険性が高いと認めざるを得ないはず。安全性の点からも、新空港にすべき。 やはり、安全性の高い新空港を選択すべき。 滑走路増設案に反対なのは危険性が高くなるからです。新空港案に賛成なのは危険性が低くなるからです。 滑走路増設案は、危険だし北九州空港の利用者がますます減るので反対です。新空港案は、安全だし北九州空港の利用者が増えるので賛成です。 北九州空港の利用者が減るし安全性が悪くなるので滑走路増設案に反対です。北九州空港の利用者が増えるし安全性が良くなるので新空港案に賛成です。 佐賀空港の利用者が減るし安全性が悪くなるので滑走路増設案に反対です。佐賀空港の利用者が増えるし安全性が良くなるので新空港案に賛成です。 新空港に賛成。現空港が都心に近いことを盲目的に評価する向きが多いが、本当に評価すべきことだろうか？ 東京や大阪で、もし仮に、都心に近い場所、例えば、品川や新大阪辺りに、安く、早く空港を造ることができたとしたら、住民や企業、行政などは諸手を挙げて賛成するだろうか？ もちろん、都心に近い場所に空港ができれば、空港利用者は便利である。しかし、都心に近い場所に数百ヘクタール規模の空間が出現し、これによって市街地が分断され空港を挟んだ地区間の行き来は不便になる。そして、空港近辺や飛行ルート直下の市街地では航空機騒音の影響により住宅系の土地利用に支障となるとともに、航空法による高さ制限によって土地の高度利用もできなくなる。さらに、市街地上空を航空機が飛行するため、事故が起こった場合は関係のない人までもが巻き添えに遭う大惨事となる。このように考えれば、都心に近い場所に空港が立地するのは明らかに問題であり、諸手を挙げて賛成する人などいないだろう。つまり、空港とは、そもそも都心に近い場所に立地すべきではなく、都心からは一定の離隔を必要とする施設である。福岡空港の移転に反対する人は、昔から都心近くに空港があるのでこれが普通だとも思っているのか、騒音に苦しむ一部の住民のことなど思いやる気持ちもないのか、あるいは都市づくりと空港との関係を深く考えていないのか、他都市の状況などまるで知らないのか、事実に基づいた客観的で合理的な分析・判断ができないようだ。 新空港が必要な理由 ・現空港は多額の借地料、環境対策費がかかる（わが国の空の発展に何ら寄与しない無駄な支出、地主だけはボロ儲け） ・現空港は容量限界、滑走路増設でも容量は1割しか増えない（滑走路不足、スポット不足、貨物ターミナル不足） ・現空港は狭苦しく遅延が多発、滑走路増設では悪化する可能性すらある ・現空港は深夜使えない ・現空港は乗り継ぎ不便 ・現空港は高さ制限など余計な足枷あり ・現空港は事故が起こると関係のない人を巻き添えにする危険性大 ・現空港は騒音撒き散らし（環境基準達成の見込みなし） ・現空港は駐車場の収容台数や料金でさえ自由に決められない（「地元との調整」つまり周辺の駐車場経営者＝その多くは空港地主 の了承が必要） ・新空港は多額の借地料、環境対策費がかからない（初期投資は大きいですが、わが国の空の発展に寄与する有意義な支出、損するのは地主だけ） ・新空港は容量限界を解消（滑走路・スポット・貨物ターミナル） ・新空港は必要最低限の面積を確保し、遅延も改善 ・新空港は24時間空港 ・新空港は乗り継ぎ便利 ・新空港は高さ制限など余計な足枷がない ・新空港は事故が起きてても関係のない人を巻き添えにする危険性がほとんどない ・新空港は騒音なし ・新空港になると現空港跡地の開発も可能 コストが高い。都市に遠い。安全性 交通の利便性、時間、費用から見ると増設案にあるが、新空港と言う事で墜落による被害は少ない。 博多の安全のために新空港を！！ 周りが海で騒音の心配もなくしもなんらかの事故があった時、縦門の崩壊なども防ぐことができるので新空港案はとてもいい案だと思います。 新空港をつくらせたら、都心部の高さ制限が無くなることで、都心部がさらに発展すると思う。県が経済的に成長する事は県民としては喜ばしいこと。 騒音の問題がなくなり、安全性が増すため滑走路増設よりはよいと思う。 地震等の災害の被害予測の比較などがあればいいなあと思いました。 空港の土地そのものが使用可能となる。安全性などの点からもよい。また、周辺が発展する可能性あり。 海上のほうが安全でよいと思った。 安全面を考えた新空港案もいまいかなと思うし・・・遠くなるとイヤだなあと考える。 賛成。安全のため、高くなっても仕方ない 自然を破壊するために、税金を使ってもらいたくない。アクセス性でも、また道路整備等でまた費用も掛かり、交通の面でも、今の現空港より劣るのではないのでしょうか？結局新空港の利用率も伸びないのでは？最近地震も多く、安全性でも不安があるのでは。 ①海上空港は不適です。玄界灘の立地は水深深、強風、アクセスなどを見て不適です。 ②航空機危険が移動するだけです。 ③自然環境に悪い影響を与えます。 ④生活環境を脅かします。 ⑤大規模な埋立ては他の地域圏の自然を破壊します。 ⑥地盤沈下が激しい。 ⑦財政負担が大き過ぎます。 ⑧自然と生活のつながりを遮断します。 海上空港なら、事故が起きてても関係ない人が巻き添えにならなくて済む。 空港の能力もアップし、騒音もほぼなくなり、安全性も向上しますね。早く進めた方がいいでしょう。 ・埋立後の地盤沈下の問題 ・もし完成した後の自然環境から受ける影響についての考察がない。特に秋から春にかけての渡り鳥、冬鳥の終結地、バードストライクによる障害が頻発するだろう。 現空港に比べ新幹線へのアクセスが不十分。安全面では非常に優位と思う。 アジアゲートウェイの日本の玄関口として福岡は魅力的か？ 新空港は場合によっては風の影響で欠航の恐れもあるそうですが、自衛隊などは有事の際にはどうするのでしょうか。まさか欠航というわけにはいかないでしょう。新空港は防衛面でも問題があり、建設には同意しません。連絡トンネルがテロで狙われたら終わりです。
	5. まちづくりや地域振興の視点について	① まちづくりへの影響について 208 件		コストだけでなく、ウインドカパレッジ・周辺への影響・アイランドシティ事業との関連性・用地買収が容易なアクセスルートなども考慮して再検討すべき。 セントレアをみても、近隣地区が活性化したようには感じません。福岡空港は市街とあまりにも近くにあることが、ある意味シンボリックな存在であり、高さなど制限があることが福岡らしい街をつくっていると感じます。 是非、三苦・新宮ゾーンに決定して頂き、地域発展を期待します。又選択にあたっては、3号線バイパスや高速道路、JRとアクセスも良く、建設費用も問題なしと考えます。 ○良い点 ・現空港跡地の利用や、現空港を貫く東西方向の新たな道路整備も期待できる ○良い点 ・航空法の高さ制限が解除され、都心部を中心に土地の高度利用が可能となり、快適なコンパクトシティへと進化 ・立派な空港となれば、福岡の玄関として、観光客に良い印象を与える 新空港建設に伴う高度制限緩和は、街作り都市部再開発への有効な条件、都市圏圏在建設開発需要開拓 を実現する重要な要素でしょうが、空港事業がもたらす効果はそれだけでは無いですね。多岐に渡り、直接・間接の総合的な経済効果も大きいです。 空港いらん クレイジー空港は移転せよ 都心部 摩天楼希望 新空港が順調に整備されて、高度制限も含む空港諸問題が十分改善され 地域経済が十分恩恵を受ける事が肝要。空港跡地開発の重要性も地主さんなど 理解していただきたいです。 新空港による経済効果で企業活動や進出が盛んになれば将来の再開発 も自由度は高い内容で整備となるから、有望。福岡市都心部には100を超えるビルが老朽化更新時期を迎える。他にも現在の耐震基準を満たさない旧世代ビルも多いので、直下活断層を 市内に持つ街として見れば安全性から建て替えも有効で、今後進むでしょうね。 常にハブ空港が必要と言うのではない。新空港(ハブ空港)は国作り九州版として必要である。世界的に航空需要は年5%の伸びを示している。現空港は騒音がひどい。都心に近すぎて危険。航空法上ビル建設に制限がある。永久に赤字体質から脱却できない。 ・福岡都市圏は近隣に山や海が近く、自然景観も都市の魅力となっている。都市景観も評価に加えるべきでは。 津屋崎と聞いただけで遠く感じる。現空港の周辺状況と比べると華やかさが無い。新空港を造っても、街の発展や空港の利用度が上がるとは考えにくい。 ・現空港移転による地域の高層化制限が解除されることが人々の生活環境改善になるとは評価できない。都市集中化は問題が大きすぎる。 福岡空港が、九州、日本のアジアへのゲートウェイの拠点と、福岡の都市形成、高さ制限の緩和をこれからの発展に欠かせないもので、50年100年先を考えると、投資額は必要なものと考えます。 恐らくは新空港が完成する頃には、新幹線は東京⇄博多を4時間で走るように成っているでしょう。つまり、東京・大阪⇄福岡を飛行機を利用する人は現在よりも更

意見分類				寄せられたご意見
				に減ってくる筈です(鹿児島行きは無くなるかも)。新空港案については高度制限の撤廃された福岡市内のビルの再開発を目論むゼネコンの思惑も 見え隠れしていて、実際の現状の市内のビルの空室率等を考えても、そこまでは非現実的な気がする。まして、福岡はおろか日本の人口がこれ以上増える要素も少ない。広島空港のようにするのがオチでしょう。 新空港のメリット 騒音問題の解決 借地料、周辺住民への環境対策費 年間150億円(拡張すれば増える)を削減 24時間運用できる 都心部の高さ規制撤廃 将来拡張しやすい 国や福岡の厳しい財政状況だと2000億で済む拡張案は魅力的だが 50年後の福岡を考えれば移転したほうが賢い投資になる 目先のことを考えて安く済む増設案を選んだところで 安全性や地権者への補償費、空港の二十四時間化、都心の高さ規制などの 問題は解決しないから、いずれ空港移転の話が持ち上がりそう 莫大な費用をかけ24時間運用可能な空港を作っても今の時勢に合っていない。ハブ空港にしても今はソウルがあるので福岡空港に集まるとは思えない。国土交通省の計算は絶対に誤っている。現に発着回数は減少している。福岡都市圏の高さ制限を緩和しても警固断層などの関係で高層ビルが軒並み建つとは思えない。 賛成。アジアの九州玄関都市となる為には、今まで以上のハブ空港機能が必要。時代も環境も変化した中で、戦後米軍が作った場所にこだわる必要なし。跡地は住宅にすれば良い(交通の便も良いので一等地) 抜本方策としては、この案しかないと思う。ただし、環境面やアクセス、現空港の跡地利用など、さらに詳細な検討が必要。 場所はいずれも遠くない。将来の発展の為には必要。 24時間しかも大幅増便が可能に。騒音、事故の危険性も解消。建物高さ制限など都市計画が円滑に。とくに膨大な跡地は大きな希望が持てる。 環境への影響が懸念されるが、経済効果をもたらす新空港は必要であると思う。 5. 現空港の跡地利用で都市化が計られ市人口が増える。 なぜ福岡県、いや福岡市周辺にこだわるのかわからない。福岡だけが過密になっている。さらに拍車をかけるだけだ。九州全体で考えるべき。 反対です。すばらしき対馬と博多の間の海の自然を破壊するとは何事でしょうか。又、新空港が設置されれば福岡市内、高層ビルが立ち並ぶと聞いています。街の景観が崩れるのは今から福岡に住もうと思っている人間にとってショックなことです。 新空港のメリットは24hr運用と市街地の高層化が可能になる2点のみではないかと思える。将来予測としても、少子高齢化から考えると遠方に作るデメリットの方が大きい。 問題は、唯一工費。但し、現在の飛行場は、福岡でも博多駅やインターに近く、十分再開発可能。次にアクセス、鉄道整備と高速道路は不可欠。 将来の空港周辺の開発もできるので三苦・新宮ゾーンにすべきである。 ・航空法の制限の緩和が可。 現空港の長所＝新空港の問題点は①大きな事業費②交通アクセスの2点です。 ②新空港までは博多駅から15分との事で交通アクセス問題はクリアする その他 騒音問題、都心の高さ問題等々の現空港の問題は新空港しか解決できません。 アクセス鉄道は西鉄貝塚線の活用が触れられていない。アクセス鉄道の見込み運賃にも触れるべき。貨物取扱量が増え、新宮町への物流倉庫建設が想定されるが、その経済効果や住宅地への影響を触れるべき。 予算がかかるのはマイナスポイントだけど、新空港を作ることで、将来的にその周辺が発展しそうですね。 新空港ができる事によって、街全体が活性化されるので、いいと思います。上記のように問題やデメリットも増えると思いますので、そのような問題に1つ1つ丁寧に取り組んで頂きたいです。 騒音、事故の危険性、建築制限を考えると、この案の方がよいように思える。 福岡・北九州、間は現在でも混雑し時間が掛かります、空港が出来れば一層混雑する。タクシー利用は料金面で大変だ。貨物輸送が日本で4番目でも2%では話にならない、 都市の発展、今後の需給から有利と思う。費用の問題のみ。 ・空港建設に伴うインフラ、アクセスの整理等。全体的に街づくりに寄与する。 国際線の活性化が必要なのだろうか？アクセスの悪いところに全国いくつも空港ができていますが、地域的に費用を掛けるほどのまちづくり効果があるのか疑問。 ・もっと街づくり(地域づくり)の面から掘り下げるべき。(都心の中に埋め込んだような空港になっているので、この跡地利用や周辺の都心の街づくりの効果) ・跡地の売却益を建設費の返済にあてることを前提にコスト比較すべき。跡地計画次第で都心部の付加価値高い土地として売却できるはず。 24時間利用出来るのが最大のメリットと思うが、早朝・深夜の利用となると、アクセスの手段、宿泊施設の充実が不可避。この利用率が高くなるか？新しい町づくりの必要性は何か分からない。 現空港の跡地が良い。 24時間空港になるため、発着数の増加が見込める。また、国内線・国際線への乗り継ぎ便利で、都市部の発展が見込める。環境問題への考慮が必要。 新空港の周りの地域は活性化される。 長期的な運用を考えるなら、この案が一番いいと感じました。 現空港の跡地利用についての方針が定まれば、もっとよい案になると思いました。 また、都心部以外の地域の活性化が図れる点では良いと思う。 長期的に福岡県のまちづくりを見ていったときには、こちらの案の方がよいと思いました。資金や地域住民への配慮が大変難しくなるとも思います。 将来のことを考えたら、時間もお金もかかるけど、さらに多くの人が利用しやすくなると思うし、新空港までのアクセス方法を増やすことで、福岡の中も活性化していくと思った。 国の将来を長期的に見れば、新空港を是非作るのが望ましい。福岡の都市開発が進み、東南アジアの玄関口として魅力のある都市に進化して下さい。 現空港のある博多区？中央区？は、福岡でも中心である所なので、跡地をもっと有効活用できるかもしれないと思います。 滑走路増設案と比較するとこちらの方が将来的にはいいと思う。まず、市街化区域に影響を及ぼさないという点と利用時間の拡大が大きな利点になると思う。 長期的な福岡市、福岡県、九州の発展にとって新空港が必要。出来れば陸上部が理想だが適地がなければ海上でも良い。糸島半島、玄界灘沿岸(宗像方面)、ホール数が多いゴルフ場(宗像国際)と周辺。隣接している夜須高原と大宰府セントラルゴルフ場とその周辺。 将来のこと、現在の福岡市の土地利用を考える時、海上空港の設置が良と思っている。 現空港跡地の活用が大きい。賛成。 現空港の跡地利用、市街地の高さ制限に伴うメリット、発展についての検討を行うべきである。 ・高さ制限一解除 将来的(30年～50年)に考えた場合、博多駅周辺天神地区の発展を見た場合、新空港で検討していただきたい。新空港はお金もかかりますが、孫の代迄考えると安くなる。24時間営業を必要である。 賛成である。海を利用し、新しく空港ができれば、福岡の西区が百道地区の開発が成功したように、現空港の敷地の南、将来の利便を考えれば新しい空港ができた方がよいと思う。 現空港周辺経済の影響を考えると、大阪伊丹のように閉鎖はできないのでは？それなら現空港と周辺の空港を活かすべきと思う。 ・将来的に計画的なまちづくりが行えるという点が微妙に解りづらいです。具体的に明示・構想を知りたいです。 自然環境への影響が第一(大きな反対運動を想定していますか)、9200億円もの多額の費用は大きな壁となると思います。跡地の利用も伊丹空港の周辺のビルが空き地になっている現実からも有効活用など具体化できるのでしょうか。 空港問題を総合的に調査するのであれば、①現空港の取り扱い(国有地、民有地)について同時に検討して行くことが重要だと思います。聞くところによりますと、解体費用に1兆円近くかかると言われております。新空港建設に決定した場合、費用として2兆円近く必要になります。又国有地売却益、民有地をどういう形で返還するか等方向性を示す事が必要だとします。 しかしメリットもあると思われます。考えられるのは、市内の建築物の容積率改善や24時間稼働可能な空港などが挙げられます。 現代表案での新空港建設に賛成です。私は空港勤務者で昨年転勤して福岡に来ました。地元出身でないので地域の詳細は分かりませんが、その分客観的に見ますと、同じ福岡市内でも東の方の開発が遅れているように思います。そこでこの新空港案は東側の発展(利便性の改善)と計画的な街づくりに良いきっかけになると思いました。確かに現在の空港の利便性は日本にある空港の中でも最も良いと思いますし、滑走路増設案も一理ありますが、福岡市をより発展させるという意味で新空港案の方 を支持したいと考えます。新空港アクセスの為に都市高速、地下鉄を延長させるなど すれば西側からも短時間で行く事ができ、間違っても関西空港のようににはならないと 思います。現代表案(新空港)ならばそれが出来るロケーションにあると思います。

意見分類				寄せられたご意見
				【新空港が必要な理由】 ・現空港は多額の借地料、環境対策費がかかる（わが国の空の発展に何ら寄与しない無駄な支出、地主だけはボロ儲け） ・現空港は容量限界、滑走路増設でも容量は1割しか増えない（滑走路不足・スポット不足・貨物ターミナル不足） ・現空港は狭苦しく遅延が多発、滑走路増設では悪化する可能性すらある ・現空港は深夜使えない ・現空港は乗り継ぎ不便 ・現空港は高さ制限など余計な足枷あり ・現空港は事故が起こると関係のない人を巻き添えにする危険性大 ・現空港は騒音撒き散らし（環境基準達成の見込みなし） ・現空港は駐車場の収容台数や料金でさえ自由に決められない（「地元との調整」つまり周辺の駐車場経営者＝その多くは空港地主 の了承が必要） ・新空港は多額の借地料、環境対策費がかからない（初期投資は大きいのが、わが国の空の発展に寄与する有意義な支出、損するのは地主だけ） ・新空港は容量限界を解消（滑走路・スポット・貨物ターミナル） ・新空港は必要最低限の面積を確保し、遅延も改善 ・新空港は24時間空港 ・新空港は乗り継ぎ便利 ・新空港は高さ制限など余計な足枷がない ・新空港は事故が起きても関係のない人を巻き添えにする危険性がほとんどない ・新空港は騒音なし ・新空港になると現空港跡地の開発も可能 新空港を建設したら、現空港の敷地はどう活用するつもりなのか？ 滑走路処理容量が21.3万回／年と少なく、事業費が9,200億円となっているが、跡地利用の計画や費用がわからない。 将来需要予想やまちづくりの観点から有利。 新空港にぎやかのところになったほうがいいです。 まわりに新たな工場や町などができ、経済活性につながる。 交通面で時間かかるのは利用者としてはいたいと思う。だけど、作れば周辺のまちが活性化されるからいいと思う。 「新空港案」だと埋め立てや跡地問題が心配です。 アクセスが24時間できる、海の方につくのは良いと思うが、やはり市街地から遠くなると観光収入などが減ると思う。 古い空港をつぶして東西に分断されている状況をどうにかした方がいいと思うので、こちらの案のほうがいいと思う。 博多駅に近く、物流施設等の立地可能性も含めて、三苦・新宮ゾーンがふさわしいと思う。だが、新空港よりも増設の方が県民からの支持が高くなるだろうし、私もその方がいいと思う。 空港跡地には周辺環境や住民にやさしい物が出来る事を願います。 あと地に子供病院を移転すればいいと思う。 どっちかをするなら新空港案に賛せい。福岡の発展につながりそうだから。 現空港の跡地利用を魅力ある物を作ったら、観光客も増えていいと思います。 跡地などは、新たな観光地の製作などにあててほしい。 2つも案があるとは知らなかった。将来周辺にどんな変化が予想されるのか？ 現空港跡地は道州制になった時の州都機能用地にするとか。 「まちづくり」というのは大きな魅力です。 2.都市開発、発展への空港の抱える問題が解消する。 新空港では跡地をどうするかが大きな課題となる。新空港が開港するまでに約15年、区画整理をするにしても、それから数年後だろう。土地を売るにしてもさらに数年。その頃は福岡でも人口が減少している時代。しかも高齢化も進んでいる。土地処分の目処は立たないだろう。また、多額の税金が投入されることになるだろう。財政への負担は大きい。新空港は決して9200億円では済まない。新北九州空港、白島石油備蓄基地、関西空港など、海上建造物の多くが、予想された費用を大きく上回る建設費を費やしている。新空港も9200億円で収まるとは全く考えられない。新空港には反対。拡張案を採用した方がいい。 また、今後の福岡市の街づくりを考えていく上でも、都市開発に制約がかかることは望ましくないですし、市民の安全性や騒音による生活環境への悪影響を考慮いたしますと、空港新設を進めて頂きたい思います。 現在の経済状況から建設負担が大きいことと利便性が低下すること。福岡市内の高層建築物は建て易くなるかもしれないが利便性が低下すれば北九州空港や佐賀空港との差異がなくなる。 東区に住んでいますが新空港建設によって地下鉄、高速道路の延伸、また街づくりが 進むのではないかと期待があります。意見交換会では新空港反対意見が多かった と聞きましたが反対されるのは西、中央側の現空港に便利な地域にお住まいの方では ないでしょうか。 新空港案が単に不便な地区への移転とイメージされているのかも知れませんがそれに付随して開発が進み福岡市全体の経済発展に繋がるのではないのでしょうか。 ・アクセス、新宮町の都市計画との整合はどうなっている？ 跡地が有効利用できるならば新空港案もいいと思う。 現空港の土地活用(商業、団地などいくらでも有)次第だと思う。 ・さらに加えて、騒音、建築物制限、土地使用料、現施設の使い難さ等の問題が解消されることから、一刻も早く結論を出し、事業に着手するべきものと考える。 空港が単独で存在することはできないので、都市機能を根本的に考える必要があると思う。 ・志賀島に立地すると志賀島地域がリゾート地として開発され、地域発展が期待される。 アイランドシティ等を含めた東側部の発展のために、志賀島沖案の検討を望む。 長期的な視野からより豊かである街づくりをすべき。そのためには新空港建設は不可欠だと思います。 現空港の跡地の使用方法、アクセスが不便になることが気になる。 ④今後、「跡地利用による街づくりの社会的・経済的効果を評価する」ことが必要ではないか。 便利さと裏返しの危険な、そして時間に縛られた不便な運行、さらに、周辺に及ぼす騒音、廃棄の悪環境。建築規制や都市の真ん中の「ブラック・ホール」は街としての発展と美観への大きな障害物でもあります。そして、それを、維持管理するための費用の終わり無き、際限無き増加を考えると、その愚かさには慄然とします。仮に、考えたくないのですが、市街地に航空機事故でもあれば、その時になっては、手の施しようが無い局面に市や県を越えての事態になると思われます。香港は同条件の旧空港から、いち早く脱出したといって良いかと思います。 この近くにも土地を持っていて、価値が上がりそうでうれしい 新宮側には是非、建設して欲しい。近くに住んでいるので便利になりそう。地価が上がりてうれしい。 空港までのアクセスに鹿児島本線からのアクセスを使用することで、新宮・三苦地区だけでなく、箱崎、香椎等の地区の発展も望める。 周辺地域の活性化につながり、そこで経済効果も生まれるとは思いますが、安全面や防犯面から考えると多少の不安があります。 また自然保護や現空港の跡地の運用方法も不安。 町民としては、発展が望めるのでありがたい 旧空港の活用方法は？ ただ、空港が出来ることで町が発展するという期待もある。 跡地利用をどうするのが気になる。 空港だけでなく、全体的な視野に立った都市計画が必要。 計画的なまちづくりを期待しています。 あと、福岡市の空港周辺の道路等のインフラ整備が進み、良い街づくりが出来ると思う。しかし、また費用がかかってしまう。 現在、新空港の予定地のそばにある建物で、高すぎる建物とかはないのですか？ 今後福岡がアジアの中で発展していくには難点はあるが、市街地の発展(高さ制限がなくなる、騒音がなくなる)の点からみると新空港案が良いと思った。 土木を学んでいる身としては、日本は今、美しい国を目指しており、やみくもに物を建てては景観を損なう。将来性や景観のことを考えるとこちらの方がいい。 新空港ができることで地域の活性化ができてと思う。 24時間利用可能であること、事故がおきても住宅地への影響が出ない、建物の高さ制限がなくなるなどはいいいと思いますが、天神・博多から遠すぎる、税金がかか

意見分類				寄せられたご意見
				りすぎるのは問題であると思います。 上記の騒音や高さ制限の問題は解決できるが、コストが一番のネック。人工島や五輪誘致に比べれば有意義な事業とは思いますが、やはり新しく造るとなれば多額の費用が必要となり、私達の生活への影響が出るように思う。 しかし地域の活性化にもつながるので、住民の理解が必要だと思う。 長期的な視点に立った計画的なまちづくりを行うにしろ、多額の資金が必要とされる。そのためには周辺からの理解がないといけな。 私はもっと深い検討したほうがいいと思います。新空港の跡地と周辺の施設(地下鉄、JR等)を考えたほうがいい。 空港を埋立てて新しく作ったからといって、周辺地域が活性化するとは限らないと思った。 長期的に考えると、この案にさん成である。 長期的対応可能な案であり、現空港の跡地利用によって、より都市として、まとまりのある発展ができると思います。 1.騒音対策 2.交通アクセス 3.環境対策 4.街づくり対策 等をしっかり検討してゆけば、将来像としては国・地域の発展につながると思う。ベターな方法と思う。 長いスパンで見たときに九州の中心である福岡をどの様に位置づけるかの貴重なテーマである。 新たな街づくりが出来るので、町の税收や労働が増えてよい。 国内、国外線の利便性が見込まれる。 海の環境は維持できるのか？空港までの道路整備の必要性、渋滞の問題、それによる周辺地区の騒音、大気汚染の心配。 アジアのハブ空港として国家規模の開発をするのなら意味があるかと思いますが、空港だけ移転し他のインフラや、開発が伴わないのであれば優位性がないと思います。 新しい空港になると費用がかかる。 交通アクセスや諸々の費用を考えると福岡市は人工島に続いて赤字が増えるので反対。 又、現在空港の跡地の利用の面からも問題がある。 ・賛成 新宮沖 ・アジアの中心福岡市の発展見込める 交通面を考えると不便になるのでは ・事業費に関して、アクセス整備や補償(漁業者等)の全体の額を示さない意味がない ・跡地の利用についても一緒に考える必要がある 反対！ 金もかかるし、便利が悪い。高層ビルが建たない、都市開発ができないでは、理由にならない。福岡市の都部も視野に入れての開発も考えれば良いと思うが？ 空港の撤去後の跡地問題については、何の具体策も発表されてない。 将来に対応でき、福岡市街地に建築的發展が考えられます。アクセスも許容範囲の時間で行ける。 長期的な需要が可能になり、利用時間も24時間化能。安全性も高まり、環境対策費や借地料も省ける。現空港の跡地利用は十分期待できる。 ・環境、騒音に配慮してほしい。 ・福岡都市圏の発達に寄与する。 ・福岡都市圏の経済発展に寄与する。 ・空港の24時間利用が可能で海外からの利用が便利になる。 将来的には望まないと思うが、果たして現在の試算額でカバーできるのか？現空港の跡地利用(売却)はどうなっているのか？ 東アジアのハブ空港となるような、新空港の建設を期待します。また建設に伴って、交通手段も整備して頂きたいです。 海を埋立てるというので関空の二の舞にならなければ利にかなっていると思われる。周辺も活性化が期待できるので面白いと思われる。 一番気にかかっているのは環境面で、どこまで影響があるかです。人工島など民間との間でさまざまなことがあり、その中に環境面でも問題がありました。便利になるのはとても良い事です、建設する上でこういった点など、民間としっかり話し合いをしていただきたいです。また空港移転後、その地域が衰退していくのではと気にかかりました。 私は東区の新宮に住んでいるので、新空港案にはあまり賛成できません。空港ができることによって、町がどのように変わっていくかすごく心配で不安です。 便利になっていいと思いますが、マイナスにはならないのかと思いました。 空港の移転にともない、工場(IC工場etc)や商業施設、交通機関(地下鉄etc)などの、空港付近への新または移設があると思うので、それをふまえて、海上以外の陸地に、考えられる影響は何だろうか。 ・新空港によって生じる近隣のまちづくりが活性化とあるが、現在の近隣は活性化していたのか、また残されたまちはどうなるのか。 ・交通アクセスに問題があるが、その対策は？ 私は空港近くに住んでいるので、現空港がさらに便利になればうれしいと思うけど、他地域に住む人が実家を離れてくらす場合を考えれば、この案を進めた方がより多くの人がぐらしやすくなるかな、と思った。 24時間利用可能など、福岡のさらなる発展をとげる機会を作ると思う。 しかし、今は自然保護などが重視されているので、多くの人に説明を長期的に行うことが大事ではないかと思う。 私は福岡空港の付近に住んでいるので、跡地がどうなるのかとても気になります。ただ24時間の利用ができるというメリットは、とても重要視すべきことだと思いました。 現空港の跡地は具体的な使用法が決まっているのですか。飛行機の音がうるさくてキライなので遠くならなれたら嬉しいですね。 今までの空港跡地の使い道についてもきちんと決まってから考えて欲しい。よさを望めば大切かもしれないけど、今のままでもいいなら多大な費用をかけてまでする必要はないと思います。 新空港を建設した際にどれくらい環境に関係してくるのかを詳しく知りたいです。またそれに関わる周りの公共機関の変化も詳しく知りたいです。 自分的には志賀島・奈多ゾーンに新空港ができてほしい。そうすれば志賀島も活性化していいと思う。♪ 移転すると遠くなるので困る。アクセスは遠くなるが機能性が上がるので、先を見すえた案ではある。都市部の建物の高さ制限がなくなるので、それも良い。 新しく造るとなると、その周辺の環境等が気になります。今は新宮等は、郊外で落ち着いている感じがするので、空港や新しく路線ができたらしりてさかんになると、町並みが変わって淋しい気もします。 新空港が設立されると観光などのまちづくりが計画され、地域は活性化すると思います。しかし、一方で深夜便が拡大されると騒音などの問題が発生すると思います。 新空港が出来ることにより新宮・三苫方面のまちの活性が期待できるのはいいと思うし、24時間対応、さらなる需要増にも対応できる点ではもっとも先の将来性があってよいと思います。 新空港の建設には賛成だ。交通の便も良くなるだろうし、アジア経済の一部として、これから福岡を盛り上げる為に建てるべきだ。 博多や天神から今の空港は近くて便利だったけど、新空港になると少し遠くなるので、不便にはなりそうですが、道や交通面を増すなら、福岡よりも都市化になろうだろうし、博多近辺に高い建物も建れるのでよいと思う。 有力となっている新宮沖にすると、3号線利用の場合、渋滞の心配や駐車場などの面も問題になってくると思います。また、旧福岡空港までのびている地下鉄等も必要がなくなってしまうと思うのですが・・・。 新空港を建設するとと費用もかかるし、今の空港がもったいないというか、跡地の問題もあるので賛成できない。 市街地の分断がないから市民にはいいと思う。ただ費用が高すぎる。場所も不便になる。 新空港を作ると、その近辺の町おこしを行うことは可能であるが、移転は難しいと思う。 三苫・新宮ゾーンに新空港を建設すると、現在第三セクターの開発で、新興住宅がこれからできていくのに対しての補償の方が対策費はかかるのではないかと？現在も大宰府等の対策は不十分だと感じることもある。 また今の地下鉄空港線が利用客不足になるのでは？ 現空港の跡地をどのように活用するのが最大のポイントだと思う。 賛成です。今の場所では博多や天神などの九州でも大きな都市が建物の高さ制限があり、せまい土地を最大限利用できてないと思うから。 新空港を建設した場合、現空港の用地をどう活用するのか？現空港を本当に閉鎖できるのか？ 福岡都心からの交通アクセス整備が課題である。現空港よりは都市アクセスは低下するので、いかに確保できるか。(例えば新千歳のように)。海上空港特有の風対策等をしっかり行えば、現空港の跡地利用も考慮でき、望ましい。 航空法や都市部に空港があるデメリットを考え合わせるとこちらの選択肢にも有効性はあると思われるが、費用・工期に問題がある。少子高齢化が進む我が国では早晩、都市・交通インフラ整備では攻めの姿勢は取れなくなることは確実であると予測される。さらに、現状の空港の交通利便性を維持するとなると、都市高速・地下鉄・西鉄沿線は不可避であり、また、主要道路の拡張も必要であることから、新空港案は現実的ではないと考えられる。

意見分類				寄せられたご意見
				新空港に賛成。現空港が都心に近いことを盲目的に評価する向きが多いが、本当に評価すべきことだろうか？ 東京や大阪で、もし仮に、都心に近い場所、例えば、品川や新大阪辺りに、安く、早く空港を造ることができたとしたら、住民や企業、行政などは諸手を挙げて賛成するだろうか？ もちろん、都心に近い場所に空港ができれば、空港利用者は便利である。しかし、都心に近い場所に数百ヘクタール規模の空間が出現し、これによって市街地が分断され空港を挟んだ地区間の行き来は不便になる。そして、空港近辺や飛行ルート直下の市街地では航空機騒音の影響により住宅系の土地利用に支障となるとともに、航空法による高さ制限によって土地の高度利用もできなくなる。さらに、市街地上空を航空機が飛行するため、事故が起こった場合は関係のない人までもが巻き添えに遭う大惨事となる。このように考えれば、都心に近い場所に空港が立地するのは明らかに問題であり、諸手を挙げて賛成する人などいないだろう。つまり、空港とは、そもそも都心に近い場所に立地すべきではなく、都心からは一定の隔離を必要とする施設である。福岡空港の移転に反対する人は、昔から都心近くに空港があるのでこれが普通だとでも思っているのか、騒音に苦しむ一部の住民のことなど思いやる気持ちもないのか、あるいは都市づくりと空港との関係を深く考えていないのか、他都市の状況などまるで知らないのか、事実に基づいた客観的で合理的な分析・判断ができないようだ。 新空港が必要理由は ・現空港は多額の借地料、環境対策費がかかる（わが国の空の発展に何ら寄与しない無駄な支出、地主だけはボロ儲け） ・現空港は容量限界、滑走路増設でも容量は1割しか増えない（滑走路不足、スポット不足、貨物ターミナル不足） ・現空港は狭苦しく遅延が多発、滑走路増設では悪化する可能性すらある ・現空港は深夜使えない ・現空港は乗り継ぎ不便 ・現空港は高さ制限など余計な足枷あり ・現空港は事故が起こると関係のない人を巻き添えにする危険性大 ・現空港は騒音撒き散らし（環境基準達成の見込みなし） ・現空港は駐車場の収容台数や料金でさえ自由に決められない（「地元との調整」つまり周辺の駐車場経営者＝その多くは空港地主 の了承が必要） ・新空港は多額の借地料、環境対策費がかからない（初期投資は大きいですが、わが国の空の発展に寄与する有意義な支出、損するのは地主だけ） ・新空港は容量限界を解消（滑走路・スポット・貨物ターミナル） ・新空港は必要最低限の面積を確保し、遅延も改善 ・新空港は24時間空港 ・新空港は乗り継ぎ便利 ・新空港は高さ制限など余計な足枷がない ・新空港は事故が起きても関係のない人を巻き添えにする危険性がほとんどない ・新空港は騒音なし ・新空港になると現空港跡地の開発も可能 現空港の跡地利用はどうなるのか。多額の費用や拡張用地はどうするのかわからない。 利便性を良くするなら他の地域の活性化にもつながると思うのですが、費用は大丈夫なのか不安？！ 将来予測を100%満足する必要とするには疑問がある。本調査を始めた際と、現在の世界経済状況に大きな変化がある。ましてや10年先の予測は実質的に不可能。コストが過大な新空港は不要。跡地は民有地が多くあるので、利活用効果も予測不可能。新設と同時に旧空港を廃止した事はないと思う(出来ない)。 移転後の現空港跡地の利用も発表して欲しい 跡地利用構想案もないまま新設にては反対 跡地利用のプランが全く示されない事に不安を感じる 三苦、新宮ゾーンN61° E案が良いと思うが、交通アクセス、環境問題の解決が重要であると思う。また、現空港の跡地の有効活用計画も同時に決定すべきであると思う。 アクセス時間が長いので利便性に欠ける。現空港跡地利用など難航する問題が新たに出てくる。 跡地対策が不明 新空港需要予測、コスト高、財政不信、跡地問題、少子高齢、国内路減便、どれを取っても新空港設立に不信感がつのる一方であり(設立ありき)として言いようがない。 新空港を作ると、いろいろ交通が便利になったりすると思うけど、滑走路増設の方がお金がかからなくていいのではないかと考えた。しかも海の上はちょっと環境的にどうかと思った。 福岡にとって3つ目の空港となると、福岡県にとって負担が大きいのではないかと気がなる。しかし、分散させることで混雑や、新空港周辺の活性化など良い点もたくさんある。 現空港の跡地の利用という点がメリットを生み出すため大事だと思う。 新空港をつくるとしたら、都心部の高さ制限が無くなることで、都心部がさらに発展すると思う。県が経済的に成長する事は県民としては喜ばしいこと。騒音の問題がなくなり、安全性が増すため滑走路増設よりはよいと思う。 空き地が利用できるなら、それはそれで街づくりのきっかけにもなると思うし、街の分断もなくなり、それによって経済が活発化するはず。工事に長期間要するのは長い目で見れば増設のときほど変わらないと思う。 市街地から遠くなると思っていたが、さほど問題はないのではないかと。むしろ、空港新設による車の交通量の増加を予測して欲しい。結局、我々は金とかはどうでもよい。これから福岡で生活する際のメリット、デメリットが知りたいかった。 空港の土地そのものが使用可能となる。安全性などの点からもよい。また、周辺が発展する可能性あり。 三苦、新宮地位に作るなら必要ない。都市部にも遠いし、その周辺は過疎化している。だったら福岡空港のほうがどう考えても利便性が高い。おかしすぎる。納得いかない。不便すぎ。だったら福岡空港の跡地はどうなるん。そこまで考えてからまた説明会してください。 まちづくりをためとして新空港は、とても私としても楽しみにしたい。 新空港に行くまでの橋が出来たとしたら、その橋が有料になるのかを聞きたいです。新空港が出来るとしたら、現空港の跡地はどうなるのか、聞きたいです。 跡地の有効利用法はあるのか。環境面でのメリットはあるのか。 24時間利用可、国内線、国際線の乗り継ぎの利便性湖上、都心部での高さ制限の緩和、現空港跡地利用、等の面でメリットがあり、資金手当てが可能である限り、新空港案がよいのではないかと ・福岡県の玄関をスッキリと美しくすることにより街のイメージアップにつながる。 ・街中に飛行機を離着させることにに関して以前より不安を感じていた。 新空港の建設が現実になれば、今の空港の跡地利用の案も浮上してくると思うし、新空港の漁業保障や環境問題の面で色々とお金もかかるので、今の場所に滑走路増設を希望。 新宮町下府に住んで居り、騒音がどの位かが心配 〇〇者として町が活性化することは望ましい 新空港になった場合、香椎周辺道路の混雑は計り知れず、香椎を通らずに市内に入る道路を先に整備する必要があります。 新空港即ち「海上空港」に持つというこの誘導は見え見えである。需要の増加はあり得ないが、天神地区の航空法による高さ制限が障害である、「天神ヒルズ」の実現を目指すのであるならば、正直にその意図を広く市民に諮るべきである。また、アイランドシティや九州大学の跡地など、この経済状態の中で利用者は現れない。現空港が移転するときは、周辺の物流・倉庫などの業者は新空港に移転する余裕がなく空港跡地とともに広大な荒地が発生するのは目に見えている。熊本空港や北九州空港の利用を考えるから。それでも、天神ヒルズが欲しいか、誰が決めるのでしょうか。そもそも、天神ヒルズが実現しても採算には到底及ばない。現空港の跡地開発など事例は示されているが、具体的なものは何も提示されていない。新空港が建設されても15年以上かかる。その頃には福岡も人口が減少する時代。下手に開発をしても自治体に借金が増えるだけの結果になりそう。新空港は止めるべきだろう。 現空港跡地(地下鉄付)への期待、高さ制限の開削、西鉄みやぢだけ線の活性化等、市民生活、経済活動が大きく促進される期待感が生まれる。 将来的なことを考えると新空港案を支持したい。24時間利用が可能なこと、街づくりの意で、これからの福岡に適していると思う。海外からの利用客も増え、福岡の東の方も活性化すると思う。しかし環境面は十分に考えていただかないと自然が心配です。 絶対反対 ・賛成意見の裏返し(1～4) 5. 環境の破壊(エネルギー消費) 6. 移転に伴い建築基準法の緩和による天神、博多駅周辺は活況を呈すと思われるが、他地域のビルの利用の稼働率の空洞化が予測される 新宮町の町民として、交通アクセスの状況によっては地元メリットは少なく、自然保護や騒音、特に夜間(24時間使用)の問題、工事に伴う諸問題、財政負担等デメリットが多すぎる。これについて明確な説明がされず、決まったら地元は従う式の従来方法と変わらない。 東区方面の発展の為に、新空港案が良い ハードを作る点とはともかく、ソフト(空港そのもののみではなく、地域として同活用した都市を作るのか)についてもっと具体案がない限り、意味がない。 「需要が増えた場合」はあまり問題ではない。人間は他に交通手段や他空港にも配分できることを知り、「消費」ばかりを求めず、利便性より人間らしく、夜(24時間利用できるとか)は静かに暮らすべきと思う。 新空港はいらない。自然を壊さないで。絶対に反対。税金の高い福岡にこれ以上税金を使わないで。東の方に空港を作ると、せっかくの天神・博多にも影響がある。 現空港に比べ新幹線へのアクセスが不十分。安全面では非常に優位と思う。 アジアゲートウェイの日本の玄関口として福岡は魅力的か？ 福岡を活性化させたい。
				② 福岡・九州にもたらす影響について

意見分類				寄せられたご意見
				利用者の、出発地から到着地までのトータルの時間を考えると、例えばおそらく一番利用者の多い東京ー福岡便を考えたとき、空港から市内までの交通時間が長くなってしまったとしても、飛行時間は空港が近くなる分逆に短くなるので、トータルで見れば現況とさほど変わらないような気もする。また、現行滑走路34使用時の16使用時に比べて所要時間の増大は、全国の空港と比べても格段に大きく、データとして簡単に比較できるものではないほど、例外的であるので、新空港はその点でも有利であると思う。あとは、単純にアジアの拠点とまで言い張るのなら、それに相応した、近代的な海上空港にしてもよいのではと思う。航空界の中でも、FIRが福岡中心になるなど、日本の中心が福岡になりつつあるので、その辺もいっしょの整備できると尚良い。 やはりお金はかかるが次の世代の事を考えたら新空港は必要だと思う。 新空港建設に伴う高度制限緩和は、街作り都市再開発への有効な条件、都市圏潜在建設開発需要開拓 を実現する重要な要素でしょうが、空港事業がもたらす効果はそれだけでは無いですね。多岐に渡り、直接・間接の総合的な経済効果も大きいです。 三苦 新宮ゾーンに地下鉄、都市高速などのアクセスができれば新空港案が福岡空港が韓国や香港などの空港に負けないようなハブ的な空港になっていけばよいと思う グローバル的な視点で福岡の発展につながるようになれば 新空港が順調に整備されて、高度制限も含む空港諸問題が十分改善され 地域経済が十分恩恵を受ける事が肝要。空港跡地開発の重要性も地主さんなど 理解していただきたいです。 新空港による経済効果で企業活動や進出が盛んになれば将来の再開発 も自由度は高い内容で整備となるから、有望。福岡市都心部には100を超えるビルが老朽化更新時期を迎える。他にも現在の耐震基準を満たさない旧世代ビルも多いので、直下活断層を 市内に持つ街として見れば安全性から建て替えも有効で、今後進むでしょうね。 常にハブ空港が必要と言うのではない。新空港(ハブ空港)は国作り九州版として必要である。世界的に航空需要は年5%の伸びを示している。現空港は騒音がひどい。都心に近すぎて危険。航空法上ビル建設に制限がある。永久に赤字体質から脱却できない。 設置に莫大な費用はかかるが、アジアに向けての発展が期待できる。 九州がアジアへのゲートウェイとして発展していく為には、24時間ハブ空港が必要。 新宮三苦ゾーン以外に志賀島奈多ゾーンも候補に挙がっていたことを初めて知った。志賀島奈多なら、市営渡船という移動方法もあるのではないかな。破綻している博多ベイサイドプレイスも利用が広がるし、賛成できる。天神を中心に生活している市民にとって、JRを利用することも少なく、市外の東へ移転してしまうのは移動手段に不安がある。 また、利便性の高い立地を失うことによって処理量が増えつつも使われない空港になり、結果的に福岡の経済が衰退していくのではないかと思います。 福岡空港が、九州、日本のアジアへのゲートウェイの拠点と、福岡の都市形成、高さ制限の緩和をこれからの発展に欠かせないもので、50年100年先を考えると、投資額は必要なものと考えます。 現在各地の空港ラッシュと破たん状況と道州制へ進む福岡・アジアに拠点としてのビジョンは大きく違っている。住宅地の中の利便性よりも社会環境・事業開発に伴う費用効果から配慮して、新空港案が妥当。 新空港のメリット 騒音問題の解決 借地料、周辺住民への環境対策費 年間150億円(拡張すれば増える)を削減 24時間運用できる 都心部の高さ規制撤廃 将来拡張しやすい 国や福岡の厳しい財政状況だと2000億で済む拡張案は魅力的だが 50年後の福岡を考えれば移転したほうが賢い投資になる 新空港は、今後の道州制とも合わせて考慮する必要もあり、早く結論を出すこと必要。新空港設置には、相当事業費が要するが、50年単位で考えれば、新空港の方が良策。 まず、アプローチに関して、一般道を使うという考えに立っていない。次に、アジアのゲート構想というのとらわれすぎてる、アジアのゲートは羽田と思う。工事に関して、深度20mを超える深さの対応が不十分である。冬の玄界灘の波の凄さの考慮が足りない気がする。白島の海上石油備蓄基地のケーソンが破壊された事実がある。鋼管矢板等の材料費が50%以上値上がりしていることの評価が見えない。漁業補償等の金額もいくらになるのか、遺跡がないという考え方もおかしい。施工費が途中途中で膨らんで、結局2倍になると言うやり方は、もはや止めるべきではないだろうか。 地域の成長戦略の観点からも、新空港に移転すべきと考えます。 新空港に移転すべき。滑走路処理容量が増え、九州全体にプラス。 アジアへのゲートウェイ、アジアと九州を繋ぐ交流基盤として、新空港を早急に整備すべき。 賛成。アジアの九州玄関都市となる為には、今まで以上のハブ空港機能が必要。時代も環境も変化した中で、戦後米軍が作った場所にこだわる必要なし。跡地は住宅にすれば良い(交通の便も良いので一等地) このような大型プロジェクトは長期的視点で判断することが肝要。そういう意味で新空港とすべきと思います。将来的にアジアのハブ空港を目標して欲しい。 ①安全性の確保では、現在の供用の緩和を図る為に 欠かせない。②諸外国との交流、経済活動(観光産業等)需要に対応 が迫られている。 国際交流の拡大のため必要と思う。騒音問題のない新空港案が良い。 大変よい。賛成。夢のような空港。日本の景気も回復する。 アジアへ向けて開かれた玄関口とするためには、ぜひ必要と考えられます。資金面と交通アクセスを抜本的に検討する必要あり。 現実的でないが、その必要性の議論がうすい。本当に九州を考えた場合の話がない。 観光産業・経済の発展には新空港が必要。 九州の経済自立のために国際観光客増加は不可欠。その ためには現在の空港能力ではだめ。将来的にも対応できる新空港を造る必要あり。 離発着の多さは現地にいとよく分かる。安全の確保と国際交流を軸にした経済発展を考えると新空港は必要と考える。 失業率悪化を考えれば、事業を実施した方がいい と思います。 新空港は必要ない。福岡空港は九州の拠点空港である。新空港は福岡市内からならば、市内から空港まで許容できる範囲の移動時間であるが、他の地域からは遠くなる。さらに交通手段も現在の空港からすると格段に悪くなる。福岡市内のみの視点でなく、九州の拠点空港はどうあるべきかという視点で福岡空港のありかたを考えるべき。 建設費用がかかること、が最大のデメリットなるもアクセスにしても他空港と比してもそれ程遠いわけではない。九州自動車道や鉄道とも近い。福岡市の将来の発展、アジアの大航空時代の到来を考えれば、このN61° E案が最も妥当ではないか。九州全体にとってもその利益は計り知れない。 ・地勢的にもアジアに開いて優位性がありアジアゲートウェイ構想の推進が望ましい。 ・輸出入のハブを構築するためにも新空港案を推進するべきである。 福岡の将来の発展のためには、新空港が良い。但し、自然環境の破壊を最小限に止めることができ、地下鉄や都市高速の延伸によるアクセスの確保が必要。 単に新空港(ハブ)必要論ではない。ハブ空港は国作りの九州版として必要である。4000m2本海上ハブ空港建設を急ぐべきである。 将来、世界のいわゆる後進国といわれている国々が、発展を遂げることによって空路網の拡大、日本への増便、新設等予想される。このため海上案は最も将来的に福岡が拠点地になるための有効案である。 世界・アジアに隣接する福岡空港。将来的にもハブ空港として新空港案である。 世界・アジアに隣接する福岡である空港。将来的に何があっても今回でハブ空港として結論し、新空港案である。 福岡県の中心地である天神や中州等の繁華街から離れた海の中に建設する事は、中心地の衰退を招く事に成ると共に、周辺市町村の活性化に大きく響くと共に、他県からの利用者のアクセスにも大きく影響を与える。飛行機の離発着時に影響を与える風の問題・海水による空港施設の塩害の問題・アクセス機関の整備費の問題等総合的に考えても内陸地にあるべきである。関西空港の評判が悪い事や維持管理費に莫大な費用が入っている事等、悪い見本があるのになぜ？ 新空港建設のコストは約9000億円となっているが本当に検討しているのか？ 関西空港では第二滑走路まで入れて総額約4兆円だ 人工島、埋め立て地空港の失敗は 北九州、佐賀、長崎などがいい例だ あらたに利便性の高い場所をすててへき地に空港移転したため地域経済が縮小した例が日本にたくさんあることを移転推進派は知るべきだ 九州の表玄関として将来繁栄のため必要です。自然環境も大切ですが、自然を保護しつつ早期に造ってほしい。 海上空港については、千年の歴史上からも回避すべき。 国際空港は別個にアジア的観点から。 福岡から新空港を通じて世界へ、世界から新空港を通じて福岡へ。大交流時代を支える交流基盤として、まともな空港が必要だ。 九州の玄関となる本格的な空港を1日でも早く整備すべきだ。 現空港のしがらみから脱却し、未来へ羽ばたく福岡の大きな玄関口として、早急に新空港を実現すべき。 福岡の、九州の、伸びやかな発展を促すには、新空港しかない。早く次の段階に進んでほしい。 また、仁川やシンガポール、香港の国際空港との競争を考えれば、新空港は必要かもしれない。 これから先も福岡での需要が伸び続ける場合には必要となる離発着増に対応できる案である。 一方、日本の高齢化と地元の衰退と人口減を考えたとき福岡が一極集中型を担うかの方が問題となる。これにアジアとの連携の拠点になり得るかが問題となる。 韓国は今後、一定期間後退傾向を持ち、台湾・フィリピンはまだ上がってこれないものと考えるが、中国は必ず前面にでてくる。ここの関係と福岡の位置づけが考慮された戦略をとらなければならない。

意見分類				寄せられたご意見
				アジア、韓国との交流。 上記から新空港の方がベター。100年先を考えて。 また、有力視されていた福岡デズニーランドが採算の見込みなく中止と決まったことが一番よく物語っている、経済界が福岡県の将来の発展の限度を判断した証です。 また、東南アジアとの貿易発展は、農業の自給率の妨げとなり、中小製造業の経済不利益につながっている。世界食糧危機、エネルギー危機などは、グローバル化だけが将来の進む道ではなく、まず自国の経済安定と自給率の必要性を考えることだ。 地元の公共事業を増やし経済を活性化させるというメリットはあると思うが、現在の空港が持っている利便性を大きく失わせる者であり、賛成できない。また、今後の石油価格の変動、経済状況、日本の人口変動等を考慮すると、国内線の将来需要が大幅に延びるとは考えにくいので、新空港を作るほどの処理容量の増加は不要と考える。 観光客誘致のためには新空港は必要不可欠。 福岡市内の中小企業が中央と取引するに当り、空港の利便性は大きい事を知ってほしい。新空港はそういう企業の対中央メリットをつぶす。百害あって一利もない！ 50年、100年先の福岡には必要。 どこの新空港も建設時は「アジアの拠点」と言っているが、今後、日本が「アジアの拠点」になることはない、と考える。従って、大金を投入するだけの価値が本当にあるのか疑わしい。 以下の疑問を感じるので反対 ②新空港は九州のハブ空港とはならない。都心から離れると、特に名古屋・関西方面は航空機利用から新幹線にシフトが進み、航空機は減便・撤退も考えられ、九州のハブ空港の地位が薄れる。関西・中部便が減便撤退となれば国際線乗継が不便になるので。九州の福岡以外の空港からソウル便が出ているのでわざわざ福岡空港を利用しなくても良くなる。ますます、利用者が減る。新空港が出来れば結果として、現在の発着数も確保できない様になる。利用者からすれば、空港が遠くになり、便数は減り、建設費の借金だけ残るといった悲劇が待っている。 確かに、新しいところ新空港は、アジア他海外への玄関として最適だと思います。東京羽田発着ばかりでなく、新空港新設で福岡発着便も増え、福岡県の赤字財政が少しでも減少するのであれば大変喜ばしいことだと思います。 日本国内だけでなく、アジアからの日本の玄関口としても福岡空港が今後ますます重要性が高まっていったときに対応するためにはやはり新空港が必要だと感じる。それに、空港が現在の場所のままだと都心の建物の高さ制限や、騒音による空港自体の制限も今後福岡という都市が発展していくためには不可避な問題だと思う。 都市へのアクセス、特に九州内への移動を考慮すると新空港位置は九州観光にマイナスをおよぼす。 発着回数が限界にきた、どうするかで始まったようで、それが大きな判断材料となっているようだが、日本におけるハブ空港問題、アジアとの関係、現空港の騒音で住民に迷惑かけている事の解決をしようと思うと海上空港は解決策として当然。現空港の利便性と同じ条件で選定された場所は適。 新空港なしにどのようにして合理的に九州全体の空港を運用するかの議論をすべきである。将来予測が正しくないと比較はできないし、建設ありきの議論となる。 作るのであれば、関西国際空港や成田などに負けない大きなものを作るのが良いと思う。また、東アジアの起点となる「ハブ空港」を目指したら良いと思う。 国の将来を長期的に見れば、新空港を是非作るのが望ましい。福岡の都市開発が進み、東南アジアの玄関口として魅力のある都市に進化して下さい。 福岡・アジア地域などを長い目で見ると、新空港案も捨て難いと思います。 余りにも望みたくないですね。海上空港は空港貨物が良い。 1. 九州自動車道近く 2. 福岡市東区あたりは大手運輸があり、物流が一番 長期的な福岡市、福岡県、九州の発展にとって新空港が必要。出来れば陸上部が理想だが適地がなければ海上でも良い。糸島半島、玄界灘沿岸(宗像方面)、ホール数が多いゴルフ場(宗像国際)と周辺。隣接している夜須高原と大宰府セントラルゴルフ場とその周辺。 「アジア・ゲートウェイ構想」等、世界のハブ空港として、将来(子・孫へ)代と後世の為、ゼツタイだ！！ 交通の便利さえ良ければ、将来の九州発展に良いと思う。 p17福岡・九州にもたらず影響の項は過大評価のように思われる。 九州のハブ空港にするためには、規制の少ない新空港を造るべきだと思う。 自然環境保護の観点からすると、福岡の良さが失われる感じがします。 賛成。アクセス利便性は悪くなるが、将来的な福岡市、九州、アジアの玄関になるには海上空港案に賛成。 将来、福岡の発展を考えていくのならば、新空港案は良い。 九州の発展からみると新空港。 将来の発展の足枷にならぬよう、能力の高い空港＝新空港を早期に実現すべき 福岡の発展の足枷にならないよう、新空港を選択すべき！ 福岡空港が現在地にある限り福岡市の発展はない財界も同意権、更に 東アジアを結びつけてほしい。 これからの日本の経済向上の為にも進めていったほうが良いと思います。 福岡市郊外にも観光などの需要も増えるしいいと思う。 福岡が発展していくためには必要だと思う。 建設会社・地元の活性化はあると思うが、税金をそこに投入すべきではない。 今後、アジアがますます成長し発展していく中で、福岡空港がその役割を十分に果たしていくためには、豊富な需要に対応可能な滑走路処理容量を有し、24時間使用可能な空港であることが必要であると思います。 事業費の見積りが9000億円億円を超えるが、その妥当性、調達方法、返済原資など議論を重ねる必要があるが、福岡都市圏の発展戦略を考える上でも新空港が必要である。 新空港案が単に不便な地区への移転とイメージされているのかも知れませんがそれに付随して開発が進み福岡市全体の経済発展に繋がるのではないのでしょうか。 空港能力の増加と経済効果への増大はいいが、自然環境への影響はできるだけ 小さくするようにしてほしい。 現況内だけでの拡張は無理がある。然し、現空港の場所を変更することは表玄関の福岡です以上賛成できない。 地域振興(アジア等)の影響も今と変わらない状況と推測される。 都市部から遠くなるが、九州経済における経済効果は大だと思う。 私は陸上自衛隊のヘリパイロットをしております。現福岡空港における問題点は、福岡管制圏の中に北部九州を管轄する福岡駐屯地があり、民航機の状況、特にRWY34時だとC/Zへの進入、福岡駐屯地からの離陸に制限を受けるため、災害派遣等、緊急の場合、即応性を追及する事が困難と思うため、新空港案は私は賛成です。 地方分権を進めて道州制等検討されている中で、新空港は九州全体の発展を考えに入れて建設について考えていくべきだと思います。 将来性が良いと思います。費用が大きいですが、20年後には利用客が多く福岡はもちろんのこと、近県も活性化していると思います。 福岡の発展のためには実現したい。 福岡や九州の将来的な展望の為には、お話を聞くに必要な気がしますが、もっと住民、市民にこのような話を聞く機会を設けてもらったらと思います。 賛成。全世界の往来が今後更にグローバル化する。外国の方が利用し易くなる。 今後24時間空港でないと制約の多い福岡空港では九州の玄関として世界と同格には発展しない。 ひんぱんに空港を利用しているが、利便性は数年もしたら気にならなくなる。福岡のアジアに対する未来の可能性を創ることの方が大事ではないか？ 将来の福岡のビジョンを考えると新空港が必要と考える。 アジア、特に中国の経済発展は、現地に行かないと分からない程、大きな変化がある。中国の人、特に広東省の人は、温泉好きで九州の観光は潜在需要がある。 日本に来る観光客の玄関として、もっと考え直した方が良いと思う。 福岡の将来のためには新空港がほしい、と思います。 新空港つくることによって福岡の日本の未来への可能性をメッセージとして表現して欲しい。 3.福岡の発展、観光強化につなげる 国際化をすすめる意味で有意義であると思う。 雇用、国策として明日の為に必要 明日の為に新空港を。今の春日、大野城、博多区の住民を大切に。

意見分類				寄せられたご意見
				是非必要。市の活性の元。インフラ整備が大事。
				新空港なくして福岡の未来なし
				アジアの玄関口として是非必要です。
				博多のかがやける未来のために新空港を！
				将来の福岡のためには新空港を作るべき
				新空港なくして博多の未来なし
				新空港が博多の未来をつくる。
				24時間空港でないという意味がない。コストは50年くらいで考える。九州の窓口となるべし。
				・東南アジアとの結びつきや交流が一層拡大されるので、早く新空港の建設に着手してほしい
				先ず、市民に今の空港を将来に向け、どうすべきだろうか、と問うと、決まって今の空港の地理的利便性をそのままに、お金を掛けずに、と、答えが帰ってきます。このことが一番の展開への障害だと思います。この現状に甘んじて居た十年、二十年の間にソウル、シンガポール、香港に極東アジアの空のハブとしての役割をとりれてしまっています。
				以上の事柄からしても、市街地をはずした海上新空港を押します。幸いいずれの案も空港アクセスは問題なく、むしろ100万都市の北九州からの利便性が向上するものと考えます。
				地方都市であるデンバーやアトランタの空港の余裕ある強い作りが今ではしっかりと「ハブ」としての役割を担い、都市としての力やブランドに寄与していることが強く読み取れます。国境を越えた都市間競争にも勝ち、グローバルな人と産業の架け橋になれば新空港の意義が無いと思います。
				アジアのハブ空港を目指すという戦略があるなら新空港も1つの考えだが、それよりもまず福岡よりも羽田・成田を優先的にアジア戦略の柱とすべき。仁川に負けな
				い長期・グローバルな戦略眼を持って欲しい。
				福岡の表玄関としての機能の効果になるかは疑問
				またアクセス面でみると、利便性が大きくダウンすると思うので、九州の玄関口としてはふさわしいといえないと思います。
				4.環境を考へた時やはり海の方が良い。福岡市の将来性を考へて、新宮の方に作る。
				環境・保全の面では反対です。が、経済効果等の面では賛成できる部分もあります。
				工費は高いが、将来福岡が、アジアの窓口、国際化、観光のスポット等考えた場合、九州全土の発展のためには、長期中期的考えが必要と思います。
				・将来性を重視する観点から有利。特にアジアにおける福岡都市圏の地位確保のために必要不可欠。
				有事の際の事を考えれば新空港は必要です。住んでいる人には困った問題ですが・・・
				今後福岡がアジアの中で発展していくには難点はあるが、市街地の発展(高さ制限がなくなる、騒音がなくなる)の点からみると新空港案が良いと思った。
				交通の便が悪くなるので、不便になるが、福岡都市圏の発展には「新空港案」の方が不可欠だと思う。
				アジアを代表する。さらには世界を代表する空港をつくってほしい。これからは福岡は大事な地域になると思うので24時間利用できる空港が必要である！！
				新空港を作るに当って、費用は莫大にかかるが、観光客や空港利用者が福岡県内に広がる範囲が大きくなるので結果的に福岡県全体が発展すると思う。
				増設案よりもこちらの案の方が良いと思う。確かに周辺環境への影響や多額の費用が必要であるという問題もあるがアジアを代表するまちを目指す福岡としては、このような事業も必要だと思う。
				グローバルな見方をすれば、こちらの方がいいと思う。
				またアクセス面での問題や今後の日本の立場、福岡の立場から考えても、とても海上空港を造っている場合では無いと思います。
				近年、インドや中国の成長が著しいので、新空港に移動することで今以上に日本も成長できると思う。
				やはり利便性が問題になってくるのではないかな。博多駅から5分のアクセスが福岡に観光にくる理由になっているのに、それを潰すのは観光客が減ることになるのではないかな。
				資金や環境など需要に課題が多々あるが、長期的なスパンや福岡の世界における向上を考えると新空港案がよいと思う。
				問題はアクセス利便性だけ。福岡の経済のことを考えると良いと思う。
				費用を考えるとなく、100年先の福岡県・九州を見て進めることが必要だと思います。
				この時代にこのような工事は、バカげていると思う。大阪の二の舞ですね。
				海外との交流等を考えると、九州の浮揚につながるため賛成である。
				福岡が日本の「一地方」なら増設で構わない。
				博多の人工島問題も残したままに、新空港はイメージづくりにマイナス感も与えられるが、両方を含めた未来ビジョンに、しっかり考えるには新空港は大切な事業だ。
				福岡が将来発展する為には増設とか目先のことではなく新空港案がよいと思う。
				国際化が更に進んでいくこの世の中なので、増設よりも新空港建設がより将来性を感じ、発展へと続いていくのではないかと考える。
				海上以外になにもない。
				日本の玄関口として
				西日本の玄関口として
				近くの諸国の国策としての拡充もあり、我国も是非国際的視野と福岡九州地域の将来のためにも、少し工事期間や工費がかかろうとも「新空港案」ですすむのが良いと考える。
				長期的なアジア・ゲートウェイ福岡、九州の発展の為、短絡的な増設案に甘んじる事はないと思う。
				中州から今までより離れていても、今度は泊まり出張者が増える。都市機能の部分的な24H稼働は総合的に良いと思う。
				中期長期的にも福岡市中部の高層化はインターカルチュラルで生み出されるソフトウェアコンテンツの量的・質的变化(増加)と合いまって、海外からのビジネス(ホテル、オフィス、住居、ショップ等)を引き込み、キャッシュフロー雇用等に貢献するだろう。
				問題はいかに我々が長期的な視野に立って英断を下せるかにかかっている。この場でも“CHANGE”が“CHANCE”となる事を我々は信じなければならない。
				新空港案に賛成です。他の方策と比べて建設費で議論されると圧倒的に不利です。当たり前のことですが、滑走路増設案と比較する項目では、かなり目立つ項目ですね。比較評価の視点が少し違う気がします。費用対効果は、利用者及び供給者の便益で試算されています。しかし、空港のLSCでみた場合、利用者、供給者だけではなく、アジアとの交流を目指す福岡市、福岡県、九州全体にとっての便益でなくてはならないと思います。
				アジアの玄関にふさわしい空港作りが必要。
				費用がかかりすぎなのが問題だと思います。それと何より環境です。しかし、大きく異なるのは24時間利用できる面だと思います。アジアの玄関口として、24時間空港が利用できる事は今後、福岡が発展していく大きなチャンスだと思います。
				賛成。景気の為にも。
				世界の趨勢的に将来性の無い滑走路増設案に反対です。世界の趨勢的に将来性のある新空港案に賛成です。
				新宮町民でありまして大賛成です。同町は福岡市近郊というだけで何のとりえも無い、大企業も無い、町の財政はまったく逼迫しております。町に税収を考えるべき千載一隅のチャンスであります。町を挙げて賛成誘致すべきです。
				新空港案については賛成です。今からでも遅いぐらい。福岡の知事、市長、国会議員全員が知識があっても知能が低い。自分の当選ばかりを考え人間の次元が低すぎる。ここは一丸となって果敢に立ち向かい21世紀、22世紀と世界の中心となるよう願う。歴史的にも博多は価値あるものと一人の人間として思う。
				事業費1兆円、10年の歳月が必要であるが、空港はまさに100年の大計、子孫に残すべき財産。将来への夢なくして何の福岡県であろう。新空港大賛成。経済界と一緒に進めてほしい。
				新しく何かを作ることにおいて、この問題にそこまで興味がない人も認知する。福岡空港が新しくなる！ということで周囲の人たちの協力や理解も得やすいと思う。ただ、莫大な費用がかかるので財政面においては今以上の護憲と、審議を願いたい。
				福岡の更なる活性化を目指すとなれば、断然こちらの方が良い。
				国、県そして各市町村の財政の逼迫。アメリカに端を発した金融危機は想像を超えたスピードで私たちの生活を直撃しようとしておりアジアへ開かれた福岡空港などという地元財界の一部の人々の夢物語をのんびり語り合う時期ではない。熊本の本川辺ダム建設に対する熊本県知事や地元の首長の拒否の表明を耳にするととき私達福岡の住人も新空港建設案に同様の態度で臨みたい。
				公共需要の見積もりは常にしようとする公共事業にあわせ、インテキ。世界を目指す必要なし。
				将来を考えれば、新空港を設けるべきと考える。
				今後の福岡の事を考えれば、新空港案の方が良いと思う。今や24時間利用できる空港は国際化の一つで、これは大きなメリットをもたらすと思う。もっと観光客が増えれば、オリエンタルランドの話もまた復活していくと思う。もっと福岡という街に魅力を感じてもらわなければならない。

意見分類				寄せられたご意見
				先ず安全性と外国に対しても新空港案に賛成。
				三宮・新宮ゾーンがアクセスが複数考えられ、利便性と経済性が高いと思う。
				これからの九州と福岡を外国に対して認識してもらう大きな窓口になるし、港と空はこれから充実させて欲しい。
				2035年から人口の減少が加速的に減少することから本当に必要とすべきか？
				新空港は国際化の空港の位置付け都市、国内線はもとより、成田、関西、中部に次ぐ降線ハブ的な面も考慮すべきでは…？！
				アジアの玄関口となる24時間空港は将来のために是非必要である。
				・環境、騒音に配慮してほしい。
				・福岡都市圏の発達に寄与する。
				・福岡都市圏の経済発展に寄与する。
				・空港の24時間利用が可能で海外からの利用が便利になる。
				福岡の経済が落ちて、子供達の世代が福岡を去っていくのは困ります。新空港を造って、福岡をもっと元気にして欲しいです。
				福岡の経済力を今後も安定して維持していくためには、新空港は不可欠である。
				長期的な目で見ると新空港が良いと思う。
				県の発展にはきずる可能性(経済こうか)は一考。
				新空港は利点はもちろんあると思いますが、福岡にたくさん旅行者が来てる事を望んであるなら、どちらが本当に福岡の為になるのかをじっくり話し合っほしいと思います。(ちなみに県外の人は福岡は空港に着いたら町だから便利だし、また来たいと良く聞きます)
				費用がかかることが一番の問題であるが、国、県、市のトップがなぜ人の交流を増やさなければならないのかということと、地域戦略とともに語ることが必要。20年前と今ではアジア諸国とのかわりも大きく変化している。今後20年後のあり方を自分の言葉で語って欲しい。
				場所はともかく、新空港は福岡・九州のために不可欠。
				韓国に負けないアジアで一番の空港を実現して頂きたい。
				24時間空港を作らないと、九州に外国人は来ません。今の場所では無理。
				騒音問題と安全性が良くなる。24時間の利用が出来る事は、地域の農産物等の積み込み、遠方の海外観光客を受け入れるにしても便利。工事費は高くなるけれども、前述した以外にも、価値観を高める何かを見出すか作り出す事をすれば良い(多くの人々のために)
				福岡空港の将来性を考えると、新空港案がBestと思われる。
				費用等の問題がありますが、新空港が出来ることで雇用の拡大や周辺地域の活性かも見込めると思うので私は賛成です。
				かなり便利になると思う。お金以外に環境のことまで考えるとこの案はダメだと思う。でもこれからのグローバル化を考えるとこちらもゆずれない。
				海に埋め立て、それに伴い新しく交通網をも増量させる為、多額のコストと時間がかかり、仮に20年後として、その頃のアジアと日本の関係も変化するだろうと思う。
				私は新空港案は納得に欠ける部分がある。多額のコストをかけ、予想した乗客数などに届かず、日本の経済もどうなるかわからないので不安である。
				日本やアジアを代表するようなハブ空港をめざし、人の移動による観光、物の輸出入などの物流の活性化をめざし、将来的に効果の出る空港にすると良いと思います。
				最近ただでさえ環境問題が大きくなっていくのに、埋め立てでもしようものなら潮の流れ等、地元の利用しさんへの影響ははかりしれないものになるのではないかと。将来的には新設した方が福岡の経済発展にはつながるのではないかと思います。
				福岡は日本とアジア諸国を結ぶ重要な都市なので、多額の資金や長い期間がかかったとしても将来の福岡が発展した際にとても役立つと思う。日本の窓口である都市として更なる発展を期待しているから、こちらの案が良いと思う。
				実現に時間と金がかかるという問題を抜きにすれば、将来的な福岡及び九州の発展につながるこの案は、大変興味のひかれるものであると思います。
				「新空港案」実施したら、工事期間は「滑走路増設案」と比べたら2年多いですが、環境、周辺の市街区域には影響を及ぼさないし、将来の経済発展、空港の利用者に満足できる。
				福岡都市圏の発展、ひいては九州の発展に繋がる空港を考えると新空港が最適だと思います。現空港の利便性に負けないくらいの交通アクセスを整備して頂きたい。
				よく検討されているが、アクセスが言う程、便利にならない。必要があって使わざるを得ない状況に移る。予測する程、経済効果が持続しないのでは。
				今後の福岡の事を思うと、新しい空港が必要と思う。
				未来の福岡を考えるにあたり、新空港を作るべきだと思う
				将来の福岡の事を考えると、新空港が必要と思います
				福岡空港は日本のアジア諸国の窓口の代表的位置付けとなるべし(羽田、成田ではなく)
				滑走路増設案よりもメリットになることが多いと感じた。確かに空港までのアクセスは少し不便になってしまうけれども、騒音の問題や将来性を考えたら新しく空港を開設したほうが福岡県にとって良い結果になると思う。
				子供たちの未来のためには新空港が必要
				アジアの中心としての発展のために必要！
				責任を将来に押し付けるべき
				不景気の今こそ希望がもてる一歩を！
				福岡が発展するためには新空港を作るしかない
				新空港を作り福岡を発展させる必要あり
				立地を考えると、ビジネスマンやこの近郊に住んでいる人から見れば悪くなる(アクセスが)けど、羽田に比べると変わらない。また外国からの観光客も増えて、街が活性化すると思う。24時間利用できる点大きい。費用や期間、自然への配慮が気になるけど、そこを更に審議していただき、是非長期的な視野で取り組んで欲しい。
				国際競争力も視野に入れるべき
				新空港は作るべきー福岡の将来を考えて下さい！！
				福岡の未来を見捨てるのですか？見捨てないのであれば、新空港を作ってください。
				博多の発展のために新空港を！！
				将来の福岡を考えた時、絶対必要である
				未来の子供たちのために、アジアに開かれた24時間空港を作るべきです
				福岡空港でなく九州国際空港を作るべきです。将来日本の空港は、九州国際空港、関西国際空港、中部国際空港、成田国際空港、4空港をメインに外国に対応すべきだと思います。
				将来の福岡の事を考えると必要だと思う
				新空港案は良い案だと思います。新空港への交通が発展して雇用も増えるだろうし、町も発展するんじゃないかなと思いました。
				長期的な需要にも対応ができるし、幅広い航空利用ができるとは思います、つくるのに時間がかかるし、お金もかかる。今の空港を残してほしいのでこちらにはあまり賛成できません。
				概ね新空港案に賛成であるが、巨大な建造物であるため、潮流など大きな変化を与える可能性がある。
				建造する地域だけでなく、福岡県広域に影響を与える可能性もあるので、よく検討して欲しい。
				新しい空港ができれば福岡の活性化につながっていくと思います。
				新空港が出来ると同時にグランドスタッフなどの採用も増えるといいなと思います。
				新空港を作ると福岡市がもっと活性化するのはないかと思うが、一番の問題は環境だと思う。志賀島や磯崎鼻は海がきれいだから、埋め立てをするのはもったいない。漁師さんやサーフィンをする方が困ると思う。
				交通の便については不安はありますが、アジアへの経済拡大など期待できる。賛成。
				24時間離発着ができる、空港ができることは福岡の発展につながると思うので賛成します。
				こちらの方に賛成します。費用がかかりすぎなのが気になります。しかし、国際線と国内線の移動が案になる事、24時間利用可能という点で、アジアの玄関口の福岡にもこのような空港があるべきだと思います。もっと福岡を元気にするとしたら、この案を採用すべきだと思います。福岡に「来たい！」と思う空港であってほしいです。
				工事期間は処々地域への影響は大きいが将来的には交通アクセスを十分に配慮するとアジアの玄関でハブ空港と考えられるのでは。(賛成)

意見分類		寄せられたご意見	
			福岡を競争力のある経済圏にするには将来的には24H稼働の空港をめざすべきであるとする。
			滑走路増設ではまともな空港はできませんが、新空港ならまともな空港になるでしょう。新空港を建設し九州の発展を促進すべきでしょう。
6. 事業効率性の視点について	① 費用と効果について 1342 件		新空港が必要だと考える理由は多々ありますが、福岡や九州の発展の足枷とならないよう、機能の高い空港が必要だというのが第一の理由です。これは現空港での滑走路増設では不可能です。
			大交流時代が到来するという夢のような話もあるが、少子高齢化人口減の影響は大きく、将来の九州経済縮小を見込んで海外に拠点を置く企業も出ている。経済が縮小すればビジネス客は大きく減る。今後3大都市圏への集中は進むだろう。新空港は全く必要ないと言える。
			費用の点はあるが、将来の拡張性があり、周辺市街地への悪影響がない、東南アジアへの玄関口としての役割が担えるなどの利点がある。問題は費用であるが、長期的な展望と、福岡ばかりではなく九州全体の発展を視野に考えるべきである。
			長期的な視点に立って福岡の将来を考える場合、新空港案がふさわしい。
			現空港に比べるとアクセス、発着条件、建設費等、厳しい面もあるが、将来アジアのゲートウェーとして考えた時、シンガポール航空、ソウル、香港などに比べて負けないような施設が必要と考えるところはかなと。
			騒音が解決されるので良い。九州、福岡が活性化される事になるので賛成します。
			県民生活及び経済のグローバル化に備え、現在の空港は狭い、夜間航行が出来ない等、時代遅れの空港であり、根本的欠陥を直すには、海の中に空港を作るしか解決できないであろう。
			アクセス鉄道や道路の用地買収に関して、Google mapにてどのくらいの件数買収が必要がおおまかに調べてみた。福工大前からの鉄道、香椎東からの都市高(主として3号線)を通り、その部分は用地買収無しとして計算) 一般道路は、既存道路の拡幅(1車線を2車線)にとどめた。田畑は一区画1件とした。また、現空港の周囲にある物流企業の移転用地は含まれていない。その結果約180件となり、現空港拡張より件数がかかり多くなった。従って新空港建設は、現空港拡張より用地買収が厳しい状況であると考え。その他現況調査や漁業補償交渉などを考えると、現空港拡張よりはるかに時間がかかることが容易に想像できる。新空港ではアジア地域の発展から 取り残される可能性が大きい。新空港は福岡にとって採るべき方策ではない。
			風の影響を十分考えて、安全性の高い大きな空港としてアピールすべき。また福岡の町の発展と考えるともっと大きくすべきである。
			反対します。不必要だと思うから。
			人口減少と集中化が起こっても、福岡／博多はこれ以上大きくはならず、地方空港として十分機能していると思います。
			24時間運用が大きい。長距離国際線の運行より航空貨物便が多く運行出来る点が非常に大きい。長いビジョンで物流面から考えるといい案だと思う。しかし、多額の建設費用と埋め立てによる環境問題への懸念は大きなマイナス材料だと思う。
			・発着回数は大幅に増えるが、費用がかかりすぎ。又、アクセスが問題である。JR、地下鉄の延伸等が必要となる。
			事業費面だけでなく、自然環境への影響が大きいので、この案は支持できません。
			現在の利便性が大きく損なわれ、経済性からも非現実的である。
			ムダな税金を使う必要ない。アクセスが悪くなるなら北九州空港を使う。
			・総投資の回収と問題が多い。名古屋、関空等苦戦している。
			反対です。
			1. 費用がムダ
			予算規模上、非現実的。
			新空港は作らなくて良い。公害・工費の浪費。便利な福岡空港が国内・国際共に乗りつぎにとても良い。こんな使い安い空港は日本でも羽田と福岡空港だけなので。
			自然環境の問題、アクセスの問題があるので私は反対である。24時間空港で採算は合うのか、他空港と共存できるのか。私は新空港案には反対である。
			是非、三苦・新宮ゾーンに決定して頂き、地域発展を期待します。又選択にあたっては、3号線バイパスや高速道路、JRとアクセスも良く、建設費用も問題なしと考えます。
			将来の人口増も減少傾向。この時期に1兆円も投資する意味が感じられない。子孫につけを廻す事になる。
			3. 九経連メンバー、大会社の投資は景気対策として賛成かもしれないが、国・県も資金調達が大変。
			少子高齢化する中、子孫に莫大な借金を残すような計画は認めがたいと思う。百年後本当に新設案が必要となれば、その時点で判断のすべきではないでしょうか。
			経費負担が大きい。アクセスの悪さで利用客が減少する可能性が高い。佐賀・北九州方面からみたら利便性の悪さがめだつ。逆にJRIに客が流れてバランスがとれていいかもしれない。
			・予算が取れ、債務をきちんと返していけるのか。
			・費用負担がきわめて大きい。
			事業費が多すぎる。
			反対(利便性の低下、多額の事業費、現在とはちがった自然環境問題や補償費問題発生)の懸念)
			多額の事業費が必要となり、空港が完成する時点では人口減で更なる拡張は必要としない。また、将来の燃油価格も全く不明で暴騰の可能性大で、近場は新幹線利用で便数減も考えておかねば。
			・多額の投資は、この時代にはよくないのではないか。
			子孫に財政負担を更に強いものであり、到底承認できるものではない。ゼネコンのそそのかししか思えない。本案推進派は金でももっているのではないかとさえ思ってしまう。
			空港の工事費のみの積算になっている。又、アクセスの問題などで工事費は増大すると考えらえる。アクセスの改良がないのに利用増の計算は少しおかしいのでは？
			将来的な需要の伸びが不明瞭な中、巨額の投資を行う必要性が不明
			今回の試算は標準工法での試算だと思います。最新の工法などを採用すればさらに事業費の短縮や工期の短縮が可能なのではないか。アクセスで用地買収に時間がかかるのであれば、私有地の用地買収が少なく済む場所に候補地を変更することも考えてはどうか。
			アイランドシティでも無駄なお金が沢山使われているのにこれ以上使って、これ以上自然を壊すことがないようにして欲しい。
			○良い点 ・借地料や騒音対策費といった、無駄な支出がなくなる
			○悪い点 ・初期投資額が大きい(民間事業部分を除いて8000億円程度？)
			【新空港を建設する整備・維持のコスト(人件費等は除く)】※新宮沖を想定 借地料および騒音対策費＝0円 全ての施設は新設なので、既存施設の更新費＝0円 新空港建設費＝約1兆円 このうち、ターミナル施設(約1500億円)の全額と アクセス交通(約1000億円)の一部は 収益事業(純民間、三セク、公社)でしょうから、 純粋な公金(空港整備特会および自治体の負担)は 約8000億円
			関空は半端じゃない軟弱地盤 関空ほどの事業費になることはありえない これは少し知識がある人なら誰でも分かること
			問題は事業費をどうやって減らすかだけです。埋立材料を安くできれば解決しますね。
			既得権益を持つ大手航空会社は新空港に反対するでしょう。新空港で容量が増えればスカイマークのような新規会社が参入してきますから。現空港のままで容量が小さいままの方が競争原理が働かず、いくらでも値上げできるので既存大手航空会社には有利です。逆に利用者には不利益となります。大手航空会社が新空港に反対するのは立場上当然ですが、少しは会社の利益だけではなく、利用者のことも考えて欲しいものです。
			仙台市営地下鉄の初回本体工事入札価格は、これまでの公共工事入札では、落札価格が予定価格の95%を超えることも珍しくなかったが今回はわずか55%から65%。落札価格が予定価格の55%から65%の事例もあるのだから 安く出来る可能性は充分あるのでは？
			国交省が出した新宮沖で1兆円の内訳は、下物(造成)6割、上物(空港施設・ターミナル)3割、アクセス1割らしいです。費用がかかる場合とは、要するに水深が深くなった場合です。上物(空港施設・ターミナル)は変わりません。アクセス施設は場所などによって変わってきますが、倍になっても1000億円のプラスです。水深が最も深くなったケースとして、平均水深21m(空港地盤高4m＝埋立厚25m)で試算してみます。中部空港は平均水深6m上物(埋立厚10m)で、ha当たりの造成費は6億円らしいので、これを基に計算すると、 6億円/ha×25/10×1.1(外海護岸強化補正)×530ha＝8745億円 となり、1兆円のケースから3000億円ほどプラスになります。したがって、最も費用がかかる場合でも、 造成費＝＋3000億円、アクセス＝＋1000億円 合計1兆4000億円 あたりが最大値でしょう。オープンパラレルになると、少しは変わるかも知れませんが、それでも1兆5000億円くらいでしょう。逆に、平均水深10mに満たない博多湾内ならば、1兆円を大きく下回る可能性が非常に高いと思います。
			空港設備に過剰な費用がかかること、交通機関の設置に過剰な費用がかかること、無駄な費用の出費が必要ながわかりました。
			新空港建設のごとき新たな大型公共事業は、時代にも実態にも経済事情にも、どの視点からみても、マイナス要因が多すぎる。レポートに記されている新空港建設の利点も、マイナス要因を補うものではなく、結果として将来に重い負担を残すものにしかならないと判じられる。

意見分類				寄せられたご意見
				自然環境を壊してまでも作る価値は無い。工事費について最終的に大幅な増額が予想される 利便性と建設費から考えて駄目です 24時間運用しても100%活かせないと思います 新空港の建設費用だけでなく、交通アクセスとセットで検討する必要があります。 また、潮流の変化による環境への影響を検討する必要についても明記すべきです。 少子化になっていくこれからの時代にはたして必要なのでしょうか。新幹線「N700」などの新技術により日本国内における速達性が飛躍しているこの状況下で本当に必要なのでしょうか。そして、巨額な税金を投入して県民負担がさらに増加するのは理解に苦しい。福岡県には既に海上24時間対応の北九州空港がある。また、筑後地区にも佐賀空港がある。有明海沿岸道路が全通すれば佐賀空港へのアクセスも今以上に改善される。よって、新空港案には反対である。 資金がかかりすぎる。利便性も悪い。関西空港のように沈下の可能性もあるし、海上の為、強風の対応も・・・ 新空港が必要な需要増は認めない。建設ありきでは福岡は借金まみれになる。 経費がかかる上、必要がない→利用者減少する。 ・国、県、市には、お金がないのでは。事業費はどうするのか。第二の関空はやめてほしい。最初から充分な公費の投入を。 設置に莫大な費用はかかるが、アジアに向けての発展が期待できる。 多額な費用もかかり、アクセス利便性も良くなるとは思えないので反対です。現空港施設がもったいないです。新空港案になると利用者数も激減すると思います。 これ以上財政を圧迫する巨費を空港に使うな。無駄遣い反対。自然を守ってほしい。 予算面と利便性から新空港案には賛成できない。 不便。今の空港を大きくした方がお金はかからないし、便利。 1. 風が強い。 2. これからお金をかけるべきではない。 3. 又東側は、自衛隊の空域である。 巨額投資が可能か？事業費はさらに膨らむのではないか？（環境対策、アクセス整備などで） ②海風の中に含まれる塩分被害が大きいのではないのでしょうか。その辺の所をふまえて検討する必要があると思います。金属のサビが早く来ると思います。 金はかかるし不便である。 費用がかかりすぎ。環境面(自然破壊)で問題あり。交通の利便性にも問題あり。 ・工事費が高すぎ。 ・私たちの血税を無駄に使うな。 増設案と共にプラス・マイナス面が多々あるが、一番心配なのは財源。今の不況は今後ずっと続き深刻化するのではないか。また、福岡空港の方が交通面で便利であると思う。よって、不必要なお金は使わない。反対。 交通アクセスの悪さから、つくっても利用頻度が低下し、多額のお金を使用して建設しても採算があわないので、現実問題としてやめた方が良いと思う。 ・設備投資が高額(今時期に資金が大変) 上記は大きなマイナスである。 費用対効果、税金の無駄遣い、環境破壊、将来需給逼迫は数字のマヤカシ、ウソ。利用者の立場から反対。 多額な投資額になり資金調達は困難になるが、現存の福岡空港の課題、問題は解決できる。将来的に需要が拡大できるか、しっかり調査する必要がある。 反対。多額の費用を必要とし、不便になる。利権にむらがる者達が一時的に得をするだけ。 新たに作るのは費用もかかるし、海辺の環境を破壊するのであまり賛成でない。が、将来の便数増加に備えと、こちらの案が数十年先も困らずに運用できそう。 新空港案は、巨額の投資を必要とする上、アクセス確保におおきな交通機関投資を伴う。血税が使われ国民が喜ばない投資はすべきではない。世界一交通利便性の良い空港を維持すべきである。貨物便は北九州空港にゆだねれば荷捌き上も有利ー滑走路もいらなくなる。自衛隊は春日か久留米へ！ 新たな費用負担には福岡市などの財政が耐えられないと思う。検討は今後必要ないと思う。 ・税金の無駄遣い ・地元負担が過大。 要するに金と自然破壊となる。 新聞で予定地、候補場所を見ましたが賛成です。現在の空港には個人「私有地」が有り昔に裁判されたも聞く。借地料等の事も思うと新しく造る事を望みますね。利便性も悪いとは思わないです。 それに維持管理費の報告がない。 玄海の魚がおいしいのは海が荒れているから。海上空港のデメリットを考えれば、この投資では済まない。台風など災害で離発着ができない。都心から離れ不便し、着陸料が上がれば航空会社も敬遠する。それなのに燃料料が上がり、客はJRの方を優先するかもしれないのだから。 それ以前に、懐具合の非常に厳しい福岡にこれだけのものを作る資金は無いのではないのでしょうか？ 空港能力が飛躍的に高くなり、利便性も現空港と大きな違いはない。社会環境、自然環境面でも優れている。もちろん国際空港としての機能も十分可能である。工事期間も9年を見込んであり、増設案よりも有利である。残された課題は、建設事業費だけであるが、地元財界も積極的であり、現空港用地の売却や有効利用も考えると、なんとかクリアできると考える。 費用対効果を考えないと必要ないと思われる。 経費や利便性で判断すれば増設案に決まっている。無理な新空港案に固執するのはゼネコン等への資金バラマキが見え見えである。 海上埋め立てに関して記載が少なく羅列してあるだけで具体性に欠けている。概算費用であるが、現状の景気状況での判定が甘いのではないかと考えられ不安感がぬぐえない。 あまりにも高額な経費がかかる。福岡市民にとっても現空港の利便性に劣る。 ・新空港にはあまりにも事業費を使いすぎ！！ ・税金のムダ！！ 国の財政がなく、福岡市にも財政がない状況で新空港は必要ありません。企業のためでなく、市民の町づくりをすれば、今の利便性を大事にして下さい。 24時間貨物とも併せて特殊樹脂加工の鉄板滑走路を考えると経費が安くつく。 都市部からの利便性が低下するが、将来の拡張や安全面からすると、しかたないと思わせる。コスト面は中部空港方式等の採用してはどうか。 初期投資、資金調達など財政面での負担が大きすぎる。将来、大きツケとなって福岡県が失速する要因になります。バラ色の夢を追いつぎ！！国に頼りすぎ！！建設資材の高騰など不安要素もいっぱいある。 需要を増やす必要はない。(北九州もある)多額の費用を使って予定地周辺の自然をこわすこと(アクセス整備など)には反対する。 こちらには反対である。まず私達のような所にすむ人は今の空港までも時間がかり困っているのにこれ以上の時間は困る。次に環境のことを考えてほしいし、資金面でも不安だ。 財政負担があまりにも大きい。市民生活に巨額な負担がかかる新空港建設は反対。 将来の需要増加には誇張がある様に思われ、莫大な費用を掛けて行う必要性はない。最初から「新空港ありき」ではなく、もっと考えてほしい。 建設費が高い。冬季風浪による対策は考慮されているか。空港へのアクセス事業費がさらにかかる。 むだなお金は使う必要なし。 「三苦・新宮ゾーン」が最適であると思う。事業費も500億円も安いし、アクセスも良い。 建設に税金がかかりすぎる。 費用もさることながら、利便性が悪くなり、利用者が減る。私は利用しなくなると思います。 遠くなる。金がかかる。反対。 建設費がかさみ、遠くなりもっと不便(現在も東区からは博多駅、空港方面へは不便ですけど) 個人的には新宮案が最もいい。1兆円～2兆円を注ぎ込んで対応すれば相当いい空港になる。但し、鉄道に関してはJRでなければならない。西鉄延伸ではムリだ。貝塚から新鉄道を思い切って建設していく方がいい。しっかりと資金を注ぎ込んでやっていくべきプロジェクトである。 滑走路増設案に比べ不利とされるアクセスについても、想定内であれば国内外の他空港と比較しても優れている。この点は強調してもよいのではないだろうか？総合的には「新空港案」がふさわしい。ただ大きな課題は事業費である。事業費が増すと結局利用者や利用エアラインにその負担がはね返り、需要を減少させかねない。事業費を抑制する工夫・努力をお願いしたい。 金額が大きく無理がある。 福岡の将来のために24H空港は必要な選択だと思います。ただ、社会的な経済不況の折、難しいと思います。

意見分類				寄せられたご意見
				この案がベストとは考えるが、県民への税負担を求めないこと。収支計画をシビアに計算してもらいたい。
				事業費やアクセスの悪さに比べ、得られるメリットが少ないように考えます。人口減少社会となり、また、高度経済成長は現実的には可能性が少ないように考えます。市民の立場からは24時間空港の必要性は乏しいと思います。新たな交通機関の整備なども大きな負担となると考えます。また、環境面での影響や新北九州空港との競合なども考慮すべきだと思います。
				3. 同じ海上空港である関西空港のような地盤沈下の恐れは？ 以上の事から新空港案に反対
				新空港のメリット 騒音問題の解決 借地料、周辺住民への環境対策費 年間150億円(拡張すれば増える)を削減 24時間運用できる 都心部の高さ規制撤廃 将来拡張しやすい 国や福岡の厳しい財政状況だと2000億で済む拡張案は魅力的だが 50年後の福岡を考えれば移転したほうが賢い投資になる
				現空港の様々な問題を解決するためにも、新空港に決定することを期待して待ちます！！ 容易に拡張という愚かな選択をして、今後また無駄な出費や事故の危険性が継続していくことはあってはならないことです！
				目先のことを考えて安く済む増設案を選んだところで 安全性や地権者への補償費、空港の二十四時間化、都心の高さ規制などの 問題は解決しないから、いずれ空港移転の話が持ち上がりそう
				試算と工事期間は標準的な工法の場合だから、新工法や創意工夫を民間側に意見募集すれば 事業費の圧縮や工事期間の短縮は可能だと思う。
				中部国際空港でも採用された管中混合固化処理工法があります。 管中混合固化処理工法とは、浚渫土を空気圧送船にて揚土・圧送する際に固化材(セメント)を添加し、圧送管内で発生するプラグ流による乱流効果を利用して土と固化材を攪拌・混合するものです。 管中混合固化処理工法による名古屋港の浚渫土を用いた、中部国際空港の用地造成。 浚渫土砂を直投して埋立をすると、埋立後に地盤改良を行う必要があるため、地盤改良に時間とコストがかかります。しかし、管中混合固化処理工法であれば固化剤が添加してあるので、打設後短期間に強度が出て、地盤改良を行う必要もなく時間短縮とコストの縮減が可能になります。 ・名古屋港浚渫土による中部国際空港空港島の造成 ・中部国際空港セントレアの開港 ・中部国際空港の用地造成工事 浚渫土は、博多湾を浚渫して得ることが考えられます。 博多湾を浚渫することの利点として次のことが挙げられます。 1.新空港に近いので、輸送コストが安く工期も短縮できる。 2.山土を使うよりもコストが安く、自然環境への負荷も小さい。 3.博多湾内を浚渫して泊地を広げる計画が有る。 4.船舶航路を広げるにより、船舶がより安全に航行することが可能になる。 5.ヘドロを除去することにより博多湾内の水質が改善する可能性がある。 6.博多湾のくぼ地問題を解決できる。
				http://fukuoka-airport.sakura.ne.jp/web/new-rjff3/index2.shtml
				長期的な視線で理想的な空港を作る反面、都心から遠くなるのはやはり利用者としては歓迎できないし、また海上空港となると強風などで空港へのアクセスが断たれることがあるのではないかと不安がある。(例: 関西国際空港) 多額の整備費用に関しては、予算確保の問題はあるが福岡空港の重要度を考えればやむを得ないとする。
				福岡空港が日本有数の過密空港で在るにも かわらず、収益が土地借料や施設維持費などの諸経費と相殺されているのが現状ですね。 県や財界が新空港建設で意見を集約しているのも、増設案では維持費の問題が解決されていないことにも関係していると思います。
				お金がかかるし、現在の空港設備を使ったほうが断然得策だとおもいます。
				市内から移動時間がかかり不便だ。九州全体の利益を考えてほしい。また、建設費がかかりすぎる。
				不要です。国・地方自治体ともに財政難。さらに現空港が持っている利便性も失われます。新北九州空港も立地が不便なため首都圏の人から見向きもされません。利便性が全てです。
				利便性、環境面、建設費等を考えても新空港はつくるべきではない。無駄。土建屋・設備屋がつくりたがってその利権に政治家・議員がつながっているのだから、私はつくるのなら税金は払いたくない。つくりたがる業者・政治家が自分の金でつくるにしても環境面を考えると迷惑。増設案でやるべき。
				絶対反対。莫大な費用だけでなく、環境破壊は測り知れない。『将来の需要予測』も新空港作らんが為の上乗せされた数字と思われるし、この類の公共事業の予測で、予測より上回った例がない。他の新空港の失敗例を反面教師とし、福岡市民として恥ずかしくない決断を切に望む。
				仮にどちらを選択したとしても、かかるコストの回収について論じられていない。利用者としては利便性が向上するのはありがたいが、現状が続く、又は増え続ける為の確実な方策が示されていない以上、評価できない。
				ゼネコンと現在の冷え込んだ地方経済を最優先した案としか思えない。
				税金を投じるには無駄であり、無体な計画と思える。反対である。
				(反対！) 考への方向性(調査会)がすでに新空港案を肯定的に考えている事がわかる。どんな案が提出されたとしても、現空港に勝る立地はないはずである。世界経済の失速、人口減、城南線地下鉄の失敗を見ても、調査と見込みが正しいにより、市が大きな負担を抱え込み、夕張市の二の舞は必至であろう！
				莫大な費用は、この不景気の中、どのような税収で賄うのか。そもそも企業等の不振が税収入の減少を招くことは言うに及ばずである。
				あまりにも予算がかかりすぎる。周辺インフラも含めれば無理である。需要予想が甘い。使用開始後の運営・管理にお金がかかりすぎる。
				経済的に事業が継続できるか？
				新空港は、今後の道州制とも合わせて考慮する必要もあり、早く結論を出すこと必要。新空港設置には、相当事業費が要するが、50年単位で考えれば、新空港の方が良策。
				一番望ましいとは思いますが、財政支出を考えるとむずかしいでしょう。しかし、上記の通り日本有数の都市圏の玄関ともいべきものであり、それなりの整備はしてほしい。
				大反対！！北九州新空港も神戸も佐賀も金を使って誰かがもうかって、いい顔しただけ。現地点で充分。団塊の世代しか金をもっていない。その人達には不便。人も石油も減り、CO2も減らす必要があるのに。これ以上の税金使用は無用。
				福岡に残された貴重な自然景観を奪うので反対。建設費に空港までの交通アクセス建設費用が含まれていない。1兆円を超える建設費負担に住民税を支払う者として反対。
				空港利用者の立場からするとJR、西鉄との県南からのアクセスに関して、不便な印象である。コストや周辺区域の環境を考慮した場合、得策とは言えないのではないのでしょうか。
				アクセスの不便性、自然破壊、高額な資金の投入などリスクが高すぎます。北部九州の重要空港として滑走路増設案が良いと思います。
				莫大な費用をかけ24時間運行可能な空港を作っても今の時勢に合っていない。 ハブ空港にしても今はソウルがあるので福岡空港に集まるとは思えない。 国土交通省の計算は絶対に誤っている。現に発着回数は減少している。 福岡都市圏の高さ制限を緩和しても警固断層などの関係で高層ビルが軒並み建つとは考えにくい。
				新空港は不要ではないでしょうか。すでに北九州空港もあるのに、既存の設備を有効に活用した方がインフラを効率的に使え税金の節約にもなると思いますが
				最小経費で改良を行い、能力最大まで処理容量が到達するまでに将来を見越した新空港を建設する。それまでに費用を捻出する。例. 建設費として空港使用料として徴収など。
				上記経過時まで充分検討を行う。
				経済的負担が多いと感じます。たとえば佐賀空港を海外線にするなどの対応も考えられます。(お金をかけない代替として)。
				経費がかさんでも、インcheonや香港などとならぶ国際的ハブ空港として利用される可能性が高いのであれば、投資にみあう経済効果も期待できるが、現状ではその可能性はほぼ皆無に等しい。新空港の是非については、あと20年経過を見込まれるとのことであるが、日本の人口が減少・高齢化するので、見通しが甘いように思われる。もしそうなった場合、近隣空港との連携(例えば、佐賀や北九州など)を考慮した方がよい。また、自然環境破壊にもなる。
				イニシャルコストは大きいことは判るが、百年先、二百年先を見すえて、新空港整備で進むべきと考えます。
				滑走路増設案については、費用が大きすぎ、実現性に疑問。この様な大規模プロジェクトでは、当初計画以上の費用が発生するものです。
				人工島は借料(滑走路増設案)は発生しませんが、地盤沈下等の対策費用が発生。
				・経済比較をもっと詳細に公表すべき。
				・補償や既得権益、跡地利用(売却)を計上しているか？
				三苫・新宮ゾーンN61° Eが良いと思う。新空港の場合、現空港跡地利用の撤去費がぬけている。
				自然環境に対する影響を過小評価しているのではないかとと思われる。事業費の見積もりも甘いのではないかと。
				今後の需要については、不確実。利便性、費用、自然破壊についても考慮し、建設は反対。
				ムダな空港案と思う。この考え方は新空港建設ありきで作成されている。(調整会議そのものが建設推進的考え方)よく言われている他空港との利用についてまったくふれられていない。
				公共団体の計画は動き出したら建設費は当初よりもかならず増額になる。福岡市の市費で建設するなら何も言わないが、国費・県費が投入されるなら反対。北九州空港・佐賀空港との併用を考えるべき。現状の福岡空港の規模で充分。公共事業を取りたいのだと思うが、ムダな経費はかけるものではない。
				これ以上の財政負担を強い新空港は必要ではないと思う。需要の増加が見込まれるとのことであるが、日本の人口が減少・高齢化するので、見通しが甘いように思われる。もしそうなった場合、近隣空港との連携(例えば、佐賀や北九州など)を考慮した方がよい。また、自然環境破壊にもなる。
				考えていたほど空港までの交通アクセスは悪くないことがわかりました。ただし、建設費の大きさは負担だと思います。現時点(2008.10)で、経済の先行きが国内・アジア圏ともに暗いため、この負担は可能なのでしょうか。

意見分類				寄せられたご意見
				増便したいなら「新」もいいが、「しかたなく」なら拡張で十分。増便「したい」のか「しかたなく」なのかによっても違います。集客「したい」なら「どんなことを集客のためにしていくのか」も欲しい。 工事期間9年、概算費用9,200億円の根拠が不明。関西空港と同様で、予定の倍の期間・費用が必要なのは。 反対です。次の理由で。 1. 日本国内でも有数の海岸景観の破壊。 2. 漁業資源の破壊。 3. 税金の無駄使い。 拡張に要する年月とこれから未来永劫続いていく環境対策費(騒音)を考えると新空港案の方が現実的。 費用の割には思ったほどの効果ではないと思う。また、周辺環境の問題や利便性といった点からも問題があると思う。 費用を押さえ、出来るだけ早く完成出来る最良の方法を見つけてほしい。 新空港は費用・工事完了時期を考えると採用は難しい。 現実を見詰めて下さい。新空港は無駄な出費です。 利便性が低下するのに加え、巨額の費用が必要になります。国と地方自治体の経済状態から考えると、今進めるべきではないプロジェクトと思います。 もっとも有力視されている場所N61° Eは、海環境に悪影響が大であり賛成出来ません。他の場所と費用の面や交通アクセスをふくめて紙面で提案させていただきたいと思います。充分検討をお願いします。 現実的ではない。費用がかかり過ぎます。 反対！概算費用約9200億円は、更に大きくなるのではないか。アクセス交通整備費等考慮すれば事業費は甘い概算となっているように思う。 環境対策費が不要となるなどと考えている新空港案を地域住民はどのようにとらえているか。 長期的には妥当である。 アジアへ向けて開かれた玄関口とするためには、ぜひ必要と考えられます。資金面と交通アクセスを抜本的に検討する必要あり。 お金が余っているのであれば、考えるが、現在世界的にマネーゲームのあとの大赤字を国が補てんせざるをえなくなっている現状で、5倍もの予算をくむことに賛成は得られず、あの時、あんなことをした祖先になってしまう。 貴重な税金をムダに使わないでください。 財政難の中、無駄な事業費を使わないでほしい。増設案で十分と考える。将来、それでも需要不足の場合は、東側か西側にも1本増設すればよい。 何故新空港をどうしても作る必要(メリット)があるのかわからない。どうも昔ながらの「開発型」、根拠のない「発展願望型」でしかないと思う。 賛成です。もう少し環境アクセスを充分になされて反対派の人に理解させるべきです。私は志賀島奈多沖です。現在の博多駅→大博道地下鉄を直線で西戸崎迄延伸し、併せて自動車道も掘ってやれば、短時間でJRとの接続が出来ます。そして掘削した土をベルトコンベア(神戸、六甲山)埋立の例にならない、空港造成費に充てる方法だと大巾に安くなり、民活で削減万能。 費用の予測(見通し)甘いと思います。増設案との差が少ないので、その費用の少なさで本当にできるのか疑問です。資金調達のために税金投入、借金が増えるのは不安です。困ります。環境破壊やアクセスの不便さも解決できないと思います。 ・収入は期待できない お金のムダ遣いです。 反対。費用増大。つまり負担とリスクが大きくなるからです。自然環境の保全の面からも容認できません。 とても具体的で良い。経済効果を示す意味でも県民に広く周知させることが大切。 住民や利用者の負担増につながる新空港は非現実的な方法であり、非現実的であると考える。 経済界の思惑がどこから来ているかは分かりませんが、地元で多額の借金を増やす必要はありません。借金を経済界独自で作れば良いのですがそんなお金はないでしょう？税金を投入するのに住民の意思を無視して新設など有り得ません。もう、経済拡大路線は時代の読めない人間がすることです。どこに空港を新設しようが新設そのものに反対します。 24時間稼働にする効果をあまり感じられない。アジアを向いた経済的期待はわかるが、アクセスの悪さと自然破壊が許容できない。博多駅から直通15分ぐらいのアクセスができるのであれば、新空港案でもよい。博多駅から30分以上かかる場合は、絶対反対。 口環境問題、コストからして実現しない方が国民のため。・新設案に誘導する資料作りが意図的に感じられる。熊本の川辺川ダムの二の舞になる。 絶対反対。まずは「ふざけるな！この野郎！」と言いたい。誰が24時間使用を許可したのか。海だから？周辺には住民はちゃんと住んでます。大阪や愛知のように埋立地の先の方の海ではありません。新空港を作ったら、地下鉄空港駅なんて要らないではないか。何のために地下鉄を空港まで引いたのか。地下鉄の赤字補填も費用に見込むべき。跡地はどうするのか。今の地権者への補償を全て止めても大丈夫なのか。今の地権者は納得しているのか。代わりに新空港周辺の地権者に、騒音対策(クーラー、電気代、空港周辺共同利用会館施設の設置)など、きちんと補償するのか。概算費用に補償費は入っているのか。 新空港を建設する費用は膨大であり、時勢を勘案すると採用すべき案ではない。商工会議所の建設賛成などは、無関係な者からすると違和感を感じる。 増設よりも予算が高く、なによりアクセスが不十分だと思う。あまり発着枠を増やすと他の空港の過疎化が進むと思う。 どうせ作るのであれば発着回数能力が最も高く、経済的であるオープンパラレルが良いと考える。どの埋立案でも周辺 的海洋環境に大きな影響を与え、どの埋立案でもその影響は差はないと考える。 環境への影響が懸念されるが、経済効果をもたらす新空港は必要であると思う。 少子高齢化といえながらいまさら新空港を建設するのか。早い話が、今後人口の減少となるのは、火を見るより明らか。これは空港利用者が今後右肩上がりでバンクするとは矛盾しないか。利用者のピークは今だけだ。はっきり言えば土建業者、政治家に金儲けさせるのが目的では。これ以上借金を増やしてどうするのだ。要は「入るをもって出ずるを制する」という諺は現在にも生きていることをゆめゆめ忘れることなかれ。 関西空港と同じ環境となることとなるが、関西空港が塩害による維持補修に多大な費用を要している事を考えると、新空港も維持補修費が高額かかると考えられる。また公共交通機関の整備が必要となり、環境整備費用は莫大な金額を要する。福岡県の中心地である天神等の繁華街から離れた位置での新空港建設は、天神地区や博多駅周辺の衰退を引き起こす大きな要因となり、各市町村の中心市街地が衰退している状況と同様な現象を引き起こす。 経済を活性化するには、玄関を広くする必要がある。十分な容量があり将来的に拡張もできる新空港が望ましい。 予算の問題もあると思うが、長期構想をもってやらないと、税金の無駄遣いになると思う。 ・当然利便性が悪くなればわざわざ遠くの空港を利用する客は少なくなると思います。これまで福岡空港を利用していた利用客も、北九州・佐賀空港等近くの空港に行くと思います。たとえ膨大な費用をかけてアクセス(鉄道・高速道路等)を整備しても現状より時間がかかるのは避けられず、また将来の利用客増も人口の減少・新幹線・高速バスなど交通の多様化等いろんな要素が考えられ、これまでのような一途な利用客増案はリスクが大きいと思います。膨大な経費をかけての新空港案はリスクが大きく反対です する必要なし。こちらの案に賛成するのは公共事業で儲けている人だけだと思います。 お金の無駄。自然を壊すだけ。増設しても発着が間に合わないというのですが、北九州空港をなぜもっと利用しないのですか？せっかくの国際空港、24時間空港なのにあの発着数ではもったいないさすぎ。なぜそこに話題が触れないのか不思議です。新設するほどのお金で、北九州空港への交通の便を良くするべき。新設したらもって北九州の利用者は減るでしょう。 新空港による経済効果、利便性は県にとって大きな利益と なると考えられるため賛成。 経済面、自然等、総合的に考え、より効率的なアイデアで 進めてほしい。 新空港案の事業費が9200億円で、滑走路増設案の事業費との差が7200億円というのはあまりにも大きい。確かに借地料や環境対策費は不要となるのかもしれないが、それらが年間144億円程度だとしても、差が埋まるまでには単純計算でも7200÷144＝約50年かかることを考えても巨額である。また、現空港の跡地がいくらで売却できるかというシミュレーションがここに出てこない以上、単に費用の面だけでも新空港案に乗るのは難しいと考える。仮に跡地売却でおつりがくるような結果が出たとしても、費用の面だけでは計算できない問題として、新宮沖の埋め立てによる漁場の変化等、近海の問題への大きな影響が懸念される。また、早朝、深夜便の運航が可能になるのは確かであるが、日本の海上空港の現状を見れば、それほど早朝、深夜便に需要があるとは思えない。関西空港も深夜便は多くないし、北九州空港でも、スターフライヤーが早朝、深夜便の搭乗率の低さから、減便した経過もある。 アクセス、環境面、財源等々の観点からして、慎重な検討が必要と考えます。 9,200億以外にアクセス交通の整備に多額の費用を伴うはずであるが、そのことにふれられていない。 又、今まで現空港へのアクセス等への投資がムダになるのではないか。既存ストックの利用をまず考えるべき！ アクセス整備や空港建設費も含め、問題が多すぎる。 利便性(空港へのアクセス)、予算から見て賛成できない。 新空港案もよい案とおもうが対費用効果など、現在の利便性を上回ることができないように思う。 絶対反対。税金の使い過ぎ。佐賀空港の拡張による九州国際空港他。 2. 建設費も高く、海洋生物の変化、漁場の減少で経済問題。 三苦地区を推選する。 (1)交通アクセスが良い(都市高が近くまである) (2)地震もさけられるか？

意見分類				寄せられたご意見
				(3)騒音防止対策費は少なくともすむ。
				確かに新空港を造れば、狭さ・騒音といったマイナス点は一気に解決できるが、不便になり、新宮沖に造ったら、北九州空港の存在意義も考えなくてはならない。まして事業費が推定額より大きく上がる可能性を否めない。
				反対。多額の資金を要するのと利便性が悪く反対致します。
				それ以上に事業費が高い。国はお金が足りないと言っているのにどうするのか？
				反対！！金がかかりすぎる。
				多額の資金が必要。投資に見合うだけの効果がどれほどあるか疑問。
				想定する選択肢の1つとしては有効。ただし、その他項に記載の通り、現経済動向を鑑みると採用の判断には慎重になるべき。
				新空港必要なし。
				北九州空港の活性化のために並列利用を促進せよ！同じ税金を投入するなら新北へ。
				基本的に無理だし、借金を県民が負担するので。また、玄界灘では過去護岸と破壊したり、流失事故をおこしている。お金をかければよいという時代は終わった。これから少子化で人口が減る。原資は借金か？債券か？
				ゼネコンの金もうけに加担するな！
				事業費が1兆円近くかかることを考えると非現実的であると思う。
				一部事業者の利権や既得権益で作る時代ではなかろう。福岡空港は、我が国で最も利便性にすぐれた空港。北九州新空港と同じ轍を踏むにあたらぬ。
				反対。この不景気の時に税金投入は反対。この案に賛成しているのは政治家と業者だけだろう。
				問題は、唯一工費。但し、現在の飛行場は、福岡でも博多駅やインターに近く、十分再開発可能。次にアクセス、鉄道整備と高速道路は不可欠。
				24時間利用可能な空港としては魅力があるが、工事所要年数や費用を考えるといかがなものでしょうか？？
				海上空港は新設計であるため、24時間化、現空港の短所を解消できるが、横風対策、博多・天神からの距離、アクセス、埋立による漁業への影響、環境面への影響が大きい。また、投資も非常に大きく、財源、現空港の跡地利用などメリットは少なく課題が大きい。
				概算費用約9200億円でおさまるとは思えないし、人工島の場合と同じで利用価値が低く、ムダ使いになりそうだと思います。
				不便です。お金もかかります。絶対反対！！
				又、新空港へのアクセスの具体的な案、事業費の捻出はどこからか？
				初期投資に多額のお金が必要になるが、空港の処理能力が増設案より高まることが理解できた。
				アクセス建設も含めてお金がかかりすぎる。
				空港等のインフラは少なくとも50年以上100年ぐらいの時間で考えるべきで、増設にしても20年～30年でまた問題となるであろうから、初期投資は大きくても、現在144億の出費×50年で半分は回収できるし、株式にして広く出資を集めるとか、方法は考えられるのでは。
				また、博多駅・天神等の制限もなくなれば、都市計画も50～100年後を見ながら安全の面からも目先の費用や利便性だけをとらえるべきではないと思う。
				将来の課題としても実現は大変ムツカシイ。
				空港とアクセスに膨大な費用がかかり、県・市で負担できるか。旅客はアクセスに相当時間がかかり、東京便など大幅減となろう。
				国内線は伸び悩み、国際線は米・欧はムリ。東南アジアの増は100万レベルでないか。新空港は過大設備のおそれ。
				新空港の建設等はあるものの外、現在の国や地方自治体がこれ以上の負債を負うべきではない。現在の見積もりでも1兆円近い金が必要なのに、実際工事を始めればこれが1.5兆円から2兆円になる可能性もある。新しい事業を始める時は常に需要や利用が右肩上がりの官僚のレポートになっているが、それが如何にいい加減なものかは歴史が証明している。本四連絡橋、東京アクアライン、関西国際空港、中部国際空港、近くでは佐賀空港、静岡空港に至っては就航する航空会社さえ決まっていないあり様。枚挙にいとまなし。
				・支持します。
				・増設案より高いが、不要となる環境対策費、借地料も同時に示すと分かりやすい。(比較の参考となる)
				現在の日本や福岡県の財政を考えると費用がかかりすぎる。
				福岡市の財力を考えると費用がかかり過ぎである。それにもまして交通網を新たに作る費用はどこから出すのか疑問である。関西国際空港のようになっても困る。
				現在の国・県の財政費、非現実的。
				環境への影響や漁業への影響がどの程度かがわからない。大きな構造物を海に入れたあとに影響がでると、現状を回復するためには大きなコストが生じる。そういったデメリット(金銭では計れないことを含めて)をもっと強調すべきである。
				他地域での新空港建設において利便性等を考えた結果、思った以上の成果があるとは思えず、新空港についてはインフラの整備等が問題となり、経費の拡大を伴うと思った。新設の場合でも福岡市内という形態が望ましい。
				反対です。博多より遠い。莫大な金がかかるし、環境破壊で問題発生する。
				利便性、経費考えると？
				既存の経費も再考だが・・・
				航空旅客需要の増加や安全確保の観点、経済性、効果を 考えれば、候補地は別として新空港が有力と思う。
				新空港であれば、生活環境の悪化をも無く大きな経済効果が期待できる。
				福岡県の中心地である天神や中州等の繁華街から離れた海の中に建設する事は、中心地の衰退を招く事に成ると共に、周辺市町村の活性化に大きく響くと共に、他県からの利用者のアクセスにも大きく影響を与える。飛行機の離発着時に影響を与える風の問題・海水による空港施設の塩害の問題・アクセス機関の整備費の問題等総合的に考えても内陸地にあるべきである。関西空港の評判が悪い事や維持管理費に莫大な費用が入っている事等、悪い見本があるのになぜ？
				事業費の財源など今後検討すべき課題はあるが、地域の将来を考えると新空港が望ましいと考える。
				新空港建設のコストは約9000億円となっているが本当に検討しているのか？ 関西空港では第二滑走路まで入れて総額約4兆円だ 人工島、埋め立て地空港の失敗は 北九州、佐賀、長崎などがいい例だ あらたに利便性の高い場所をすててへき地に空港移転したため地域経済が縮小した例が日本にたくさんあることを移転推進派は知るべきだ
				需要激減しているのに1兆円の新空港など無駄遣い。 関西国際空港と同じ事をする必要ない。
				金がかかりすぎるし、アクセスも大変になる。又、自然環境にも悪いと思う。
				反対
				②1兆円以上のお金が必要(後から追加々々)。他に使うべきである。
				24時間利用するほど、人の出入りがあるのかわかりませんし、最初のうちは珍しさもあり、にぎやかになるかもしれませんが、中心部から遠い分、時間のロスがあるので、使いにくくなります。地球にもやさしくエコな空港を希望します。無理して借金を作ることもないと思います。
				将来の予測をもっとまじめに調査すべきである。始めに増設ないし新空港建設ありき、という考えは、税金を使う側の者はもっと真剣に議論してほしい。都合の良い数値ばかり用いて税金の無駄使いの方向に世論をリードすることだけはやめてほしい。
				アクセスは不便になるし、公共事業費は莫大になり、将来に借金をつまわずだけである。
				費用がかかりすぎ。
				新空港を造ることに賛成。事業費が安い三苦・新宮ゾーンに賛成する。
				経済が低迷している昨今、巨額の税金を投入する新空港はだれも賛成しないと思う。
				将来を考えるとベストかもしれないが、閑空や中部が経営的に大変な状況なので、あまりよくないと思う。
				将来的な人口減少、費用の負担を考えると、あまり良いとは思えない。
				むしろ自然環境や利便性、資金面において懸念材料が多すぎる。市民のためとは思えない。
				都心より遠く、しかも不便な処へ持って行く必要はない。多額の費用を掛ける必要はない。
				予算がかかりすぎる。
				アクセスに関し、鉄道、高速道の完成が簡単に短時間でできるはずがない。
				金額の割にメリットが少ない。(発着回数増もわずか)
				税金の無駄使いである。新空港は反対！
				福岡市街への交通手段(方法、新道路建設？所要時間、費用)の説明皆無。
				建設費用、借金返済の期間、誰が負担するのか、等々の説明無し。
				反対です。(場所もそうですが)、アクセスが悪くなる上に、お金も莫大な金額がかかります。佐賀に空港がありますが、今迄は利用したことないですが、福岡空港が移転するら佐賀空港利用を考えます。

意見分類				寄せられたご意見
				全くもって無意味。なぜ新しく作るか理解不能！税金の無駄使いとしか思えない。 将来的に人口増加が見込まれない現状で莫大な資金を使って新空港を作る必要があるか疑問です。 ・海上空港の建設は過去の例からも建設費が当初予算からオーバーすることが多く、自治体の経済、市・県民の将来負担が大きくなる。 反対である。福岡圏の人口は減少すると思われる。人口は北九州方面へ移すのがよい。環境の面でも、費用の面でも問題が多すぎる。 何より費用がかかりすぎる。利便性も悪くなる。 また、アクセス道路づくり、漁業補償など、更なる費用がかかる。将来の子供たちに負担を残すべきではない。 ・現在の景気悪化の中、資金調達は無理だと思う。 (1)9200億円は過小見積。(1兆円以内におさめた)実際は埋立費で1兆円、その他1兆円で2兆円かかる。 ・借地料無し(全くの無駄)、環境対策も少なくて済む。 現空港の長所＝新空港の問題点は①大きな事業費②交通アクセスの2点です。 ①増設案の借地料、環境対策費を考えるとある程度の初期投資もやむをえない。 自然環境をまもりつつ新空港の整備をお願いしたい。その為であれば、候補地を変えたり事業費が増えても構わないと思います。 漁業対策費がいくらになるかわからないが、24時間使用可能なので、国際ハブ空港としての役割を果たしてもらいたい。 ・費用がかかりすぎ！！ お金はかかるけど、空港近くの人には迷惑にならない。 しかし、空港をつくっても利用客が少ないのでは・・・？ 10年後、20年後になれば良かったということになるかとも思うが、現状の国の財政から考えれば、やめた方がよい。 建設費用は高くなるが、増設に比べるとはるかにその能力を増すことから新空港案で良いと思う。 経費の面で不要。 日本経済が不安定なので、この案はやめた方がいい。 将来への過大なリスクになる可能性が大いいのでは。今後DMSが縮小する中で縮小とINTの拡大は期待できない。 お金すくいるので反対。 新空港が出来れば良いと思うが、財政状況が厳しい中、財源が気になる。福岡市の税金は使わないで欲しい。 ・費用の問題 お金がかかる。現在の空港設備を活用することを第一に考えれば良いと思う。それが、市民には一番受け入れやすいのでは？ 都心迄のアクセス、鉄道・道路整備に関する財源、更には新宮沖の環境汚染に影響有り。 現状況からみて(今後の世界状況や景気の動きからして)新しく作るほうが不安です。 やはり、投資額が大きいこと、これから海を埋め立ててまで、新空港を作る必要性を感じません。(環境や漁業権など) 遠くなるので、空港の利用を抑えることになると思います。 経費は高くても技術的には可能と思われる。現在の空港拡張では一部の人が大きな利益を得る(土地の賃料等)長い目で判断すべきである。 現在の騒音問題や、流通・運輸施設の事を考えると、新空港案もわかる気がします。ただ、費用が、7200億も違うので、また税金が・・・。 将来の増設と対応できるのは良いが、9000億超の支出は、上記同様、費用効果の面で疑問が残る。福岡の特徴である空港と都心まで近いというメリットがなくなり、観光等にもダメージがあるのでは。 ・費用がかかりすぎる。 空港整備特別会計の金(2.3兆)を何としても使って、関係者・利権政治家・土建関係者の利益を得ようとしている。 資金面はどうか？ 遠い。又、費用が高い。(交通の便悪い) 少し遠くなっても、借地料を考えると新空港。 反対。(お金かかりすぎ) アクセスの工事費なども含めると、費用がかかり過ぎ、こまでする必要性はない。 予算がかかるのはマイナスポイントだけど、新空港を作ることで、将来的にその周辺が発展しそうですね。 これだけ世界経済が危篤的状況となっている現在、カンフル剤的公共工事としては意義があるかもしれない。 ・地元の業者への景気対策としては効果がある。 交通アクセスの点で不安が残る。財政面については、長期的に見れば問題ない。 コストがかかる。 反対。費用がかかる。 費用負担が大きく今後人口減が予想される中、過大な投資になると考えます。 海を埋めたててかつ1兆円近い規模の予算を使ってやる意味はあまりない。 費用、アクセス、天候を考えると無理 いちばん問題である建設費用をいかに抑えるかでまた、変わってくるかもしれないが、経済発展の場所でもあることを考えると、ビジネスマン等のためにも交通アクセスを重視してほしい。 新空港にする必要なし。環境問題を考えても、今後の日本の財政をを考えても全くのムダ！ ハコ物をつくってよこぶのは、ゼネコンと役人・政治家だけ！ 近い将来に人口は減ると思う。そうしたなかで、多額の費用をかけて新しいものを作る必要が本当にあるのでしょうか。 建設コストがかかりすぎてる気がする。税金の流れがよくわからない。 新空港は欲しいが投資事業費が余りにも大きい。創意・工夫すれば増設案で充分対応できる。 借地、騒音。 上記から新空港の方がベター。100年先を考えて。 現在アジアの状況が悪化している様に感じる。莫大なお金を使ってもリターンが見込めるかどうかかわからない。 又、新たに空港を作るとなると、かなりの設備に費用が要する事になり、再度検討をする必要性がかなりあるかと思われます。 費用・環境の面で実現は難しいだろうと思います。 たしかに新空港をつくるのは安全面においても24時間離発着できる面でもすぐれている。コストが高すぎる。 環境面の負担、資金的な負担が大きい。 現在の場所を移してまでは必要ないと思います。(伊丹空港と関空と神戸空港、いずれも30～40分の距離ですが、使うのは伊丹がほとんどのため同様のことが言えると思います)よって増便であれば、安い費用ででき、且つ便利のいい現在の場所がいいです。 あまりにも金が掛りすぎ 誰が払うのですか 人口は減り皆後期受給者となって金はどうして生み出すのですか 費用対効果をまったく考えていないように思う。どこまで税金のムダづかいをすれば気がすむのか。移転すれば確実に利用者は減るだろうし、新幹線に流出することが目に見えている。 空港までのアクセスを考慮した建設をしないといけなく考える。 新空港まで線路を引くのが必須。 建設に当たって市民に金銭的な負担になることだけはやめてほしい。住民税が上がるとか・・・。 新空港案は反対です。多額の費用をかけてまで、新空港を作る必要はないと思います。また、環境面を考えても、後から被害がでてくるのではないのでしょうか。壊すのには時間がかかりますが、それをもとにもどすにはとてつもない年月がかかると思います。利益や便利さだけで空港を作るのはやめて下さい。お願いします。 利便性が悪くなる。又、費用もかかるのでやめた方がよい。 そんな金があるなら佐賀空港を活用したらどうか。 発着回数もそれほど増えることもなく、費用や環境、利便性も悪くなるので、新空港案には反対です。 高額であり不適と考える。

意見分類				寄せられたご意見
				また前提条件ばかりで恐縮ですが、新空港にした場合、需要がどのように変化するのかが考える必要があります。私見としては、明らかに需要が減少します。大都市の空港として最も利便性が高い空港と考えますが、それがなくなると経済効果にも影響が出ます。具体例では、福岡⇄関西は新空港案の場合、大幅に搭乗率が減少します。 よって個人的な意見として新空港案は論外です。 建設事業費が多いが、羽田空港の滑走路を1本整備するのに、1兆円近くかかっていること、比較的安くできた中部空港と比較しても、それほど高いものになっていない。現在の福岡空港用地を他の都市的利用に転換売却した便益を除けば、さらに、安いものになるであろう。 交通アクセス整備にも多大な費用がかかる。新空港整備も含めて一体誰が負担するのか。 費用もかかり、都心への時間もかかるようになりますが、住む人にとってはこちらの方が良いと思います。都心まで30分以内なら時間的にも容認の範囲内です。但し、貨物の運搬など発着回数が増え、取扱量も増えれば、そこまでの交通(道路など)整備に多大な費用がかかるし、海上となれば、自然環境への配慮に相当な負担が発生することが今後大きな課題になると思います。(空港がある限り永久に) 新空港案には、建設コストが高いという絶対に容認できないデメリットがあります。 まだ早い。未来においては24時間開港の必要もあるが、今の福岡にそこまでの需要はない。大阪でも上手く24時間化を活かしていないのに福岡レベルではまだ早い。もう10年経ち、もっと上手い工法が確立すれば建築費も安くなり、もっと上手く作れるはず。 新空港建設は、ごく一部の大企業の利益になるが、大半の県民には単なる税負担でしかない。 大きな投資は県民の負担になるだけだ。 ぼう大な事業費をはたして調達できるのか疑問を感じる。 新しい機能を持つ新空港は海上に造るべきである。予算面だけで考えるのではなく、安全面そして借地料等の支払いが解決できる。新空港建設は工事の制限もなく施工側もメリットあり、現空港の赤字運営は如何なものかと思う。 下記理由により断固反対です。・自然環境の破壊。・資金調達の問題。(これ以上借金は作れない)・同県内に「北九州空港」、隣県に「佐賀空港」がある。両空港へのアクセスを改善すれば将来の離発着の増加にも十二分に対応できる。 事業費を削減しながらも、滑走路容量を大きく増加できる案を考えてほしい。 新たな環境への影響、問題発生に対する不安、費用増大の問題、利便性の問題等課題が大きすぎる。 1. 初期投資が大き過ぎる・・・国・県・市の負担割合が明確に示されていない、建設費用も 時間が経過すると現在の見込み額で対応出来るか確証有りませんね!! 環境保護意識が高まっているので、それに配慮しつつ空港能力の拡充と 経済効果の拡大を目指していく必要があります。 公共工事は大きな経済効果発すると思う。 埋め立てられることによって海浜変形等が起きないように 事業費が増大しても防ぐことを第一にしてください。 現空港での増設がいろいろと問題を有することからすれば新空港しか残されていないと思います。事業費の問題がありますがもっと費用のかからない案を考えるなどさらに調査をすべきだと思います。 ③建設費が膨大であることに加え、新幹線との競争力低下により、利用者減となれば、その償還が心配である。 巨額の投資が必要であり非現実的である。しかも、漁業補償費とアクセス用地費を除けば、ほとんどが工事費であり、これに伴う環境負荷・破壊も計り知れない。増設案との比較において、アクセス距離が伸びることによるデメリット(ランニングコスト増、環境負荷増等)を定量化していただきたい(人と貨物の輸送コスト増加、福岡市東部の交通渋滞増加、これらに伴うCO2排出量の増加等)。埋立地特有の地盤沈下、玄界灘の荒波・海流による浸食、塩害、地球温暖化による海面水位上昇等が心配される(将来多額の維持費・追加工事等が発生するのではないか)。玄界灘の強風下での離着陸に不安はないか。 費用問題及び海上の場合の風の関係がどうか。 考慮した上で海上に空港を移転するのには反対です。アクセスも不便になるし、自然環境にも問題。予算も含めてもっと頭の良い人達が意見を交換し、より良いものにしていただく。これについては新空港も反対ではありません。 ・長期的にコストが建設・維持費のみというのは県にとってもよい結果になる。 事業費がかかりすぎると思う。 24時間空港をめざす必要性はない。費用が長い目でみてもかかりすぎる。 税金がむだになる。不必要です。将来のみとおしは減になるようだ。 コストが莫大で現実的でない。 増設案事業費の4.5倍の予算効果を数字をもって4.5倍になるかの検討をしてほしい。 新空港案は建設事業費が高い。概算事業費が約9,200億円となっているが、漁業補償や空港連絡道路など、将来事業費が大幅増額となる可能性も大きい。 どこの新空港も建設時は「アジアの拠点」と言っているが、今後、日本が「アジアの拠点」になることはない、と考える。従って、大金を投入するだけの価値が本当にあるのか疑わしい。 埋立地を使用することで、予算がかかる。また中心地より離れることで航空機需要の低下を招く。 土地の確保、道路の確保等で完成に時間と費用がかかりすぎると思います。成田空港の様になるのでは。 事業費の高さに難があると思います。 関空をみたら当初予算の3倍かかっており、費用の見込みが甘い。 金(予算)さえとれば、新空港案がベスト。 今から人口減少が見越されるのに、多額の費用かけて作る必要はない。私宅から新空港まで行くのにとっても時間を要することにも反対です。 事業費に交通アクセス(道路・鉄道等)整備が含まれているかの表示と別であれば、どの程度の事業費が見込まれるかを提示すれば良いが、事業費の見積りが大ざっぱすぎる。 空港を新しく作ることは、費用もかかり、玄界灘の環境も大きく変えてしまうことになると思います。 経済的効果の側面のみ強調され、その恩恵を受けるのは一部の国民ではないかと思う。不必要である。 ・コストパフォーマンスを徹底してやれ。(工期、工法) 経費がかなり多くなり、しかも、県や市の負担が増大することが、許せない。何故、地方が分担せねばならないのか、納得できない。この様な、予算があれば、福祉に使用しては、いかがか？ 現時点の課題は解決できるかもしれないが、不便であるという点は非常に大きいデメリットをかかえていると思われます。更に資金も多にかかる、赤字をかかえた福岡の財政状況に拍車をかけるのではないかと不安です。 以下の疑問を感じるので反対 ②新空港は九州のハブ空港とはならない。都心から離れると、特に名古屋・関西方面は航空機利用から新幹線にシフトが進み、航空機は減便・撤退も考えられ、九州のハブ空港の地位が薄れる。関西・中部便が減便撤退となれば国際線乗継が不便になるので。九州の福岡以外の空港からソウル便が出ているのでわざわざ福岡空港を利用しなくても良くなる。ますます、利用者が減る。新空港が出来れば結果として、現在の発着数も確保できない様になる。利用者からすれば、空港が遠くなり、便数は減り、建設費の借金だけ残るといった悲劇が待っている。 確かに、新しいところ新空港は、アジア他海外への玄関として最適だと思います。東京羽田発着ばかりでなく、新空港新設で福岡発着便も増え、福岡県の赤字財政が少しでも減少するのであれば大変喜ばしいことだと思います。 絶対に反対！ 将来の需要というが、市内から離れて需要は現在より確実に減ると思う。現実に関空もセントレアでさえ利用者が減って減便になっている。現在の福岡空港も伊丹や小牧のように残っていたら、利用者は現空港を使うし、現空港が無くなれば、名古屋までは新幹線に変わるだけで、新空港利用者はどのみち減っていく事が明らかだと思う。 関空、セントレアとお手本があるのだから、福岡は違うなどという幻想は抱くべきでない。 建設事業で出来るまでの間は一時経済効果があっても、将来的には負担が重過ぎる。韓国、香港に匹敵する規模のハブ空港であれば、作る価値はあると思う。 国際線の活性化が必要なのだろうか？アクセスの悪いところに全国いくつも空港ができていますが、地域的に費用を掛けるほどのまちづくり効果があるのか疑問。 建設に莫大な資金を必要とし、国・県・市の財政も逼迫している現状では、到底無理な試案である。 加えて、福岡市北部が建設予定地である為、南部・西部からのアクセスが不便である。 ・跡地の売却益を建設費の返済にあてることを前提にコスト比較すべき。跡地計画次第で都心部の付加価値高い土地として売却できるはず。 ・公共工事の概算事業費は大幅に増額されるのが通例である。約9,200億円はどの程度倍額すれば良いのでしょうか。拡張案は新設案に比べ、増額幅は少ないと思います。 ・自然環境対策費も予想以上に増えるのでは。 政府の金を当てにした経済振興対策としてならば、それも良いでしょう。でも、一体誰がこんな多大な費用を負担することになるのでしょうか。孫・子に余計な借金を残さないと言う今の風潮から思えば、お先は真っ暗のように感じますが・・・。

意見分類				寄せられたご意見
				どちらの場所にしろ遠くなり不便です。 先日新聞で、実は路線廃止や燃料値上がりの為、発着回数が減っているというのを見ました。新空港に税金を使う必要はありません。 利用者にとってはアクセス利便性が低下、初期投資が多額となり、資金調達をどうするのか(=日本はこれから人口減社会となり、税金も期待できない。もうこれ以上借金を後世に残さないでほしい)など問題が多く、魅力を感じない案である。需要予測にも未だに疑問が残る。燃料高騰の影響や高齢化、経済の停滞が予測されるのに、どうして発着回数が増えるのか？行政の予測はあてにならないので、民間リサーチ会社等にも需要予測をしてもらうなど、幅広い視点からもう一度早急に見直す必要があると考える。 あるべき姿ではあるが、実行の為に経費大。 将来性は十分にあるのだろうが、費用面ではかなり問題があると思う。 あまりの金額負担、利用する側の負担も大きい。将来飛行機便数が世界的に縮小に向うかも知れないので。 反対！移転する必要はないと思う 莫大な負担が残るだけ 見込み集客数や回収年など、あまりにも行政だけの考えに偏り過ぎる もっと現実を見るべき！ 新空港については、環境問題と建設費用の問題が大きいと思う。次に、利便性が大きく低下すると思う。都市高速の延伸などをして、利便性を図るとしても、空港建設費の他に、交通整備の為に費用がさらに掛かる。仮に都市高速などを延伸したとしても、現在でも、空港まで、福岡市南区から30分から40分かかり、新空港だと更に時間が掛かるのではないかと？ 公共交通機関を利用すると現在でも一時間程度掛かる。それが東区になると、どれ位時間が掛かるのか？ 新空港には反対する。自然への影響に加え、高コストは次代の人々が負担しなければならぬ。 (理由)福岡周辺のハブ空港(24H)は既に確立しており、福岡が今から参入する事は無意味。(ソウル、関空、上海、etc.) 大体、いつも概算費用は過小に報告されて工事費が足りないということになるので、どちらに決まっても、あまりに予定と違う時は上層部の責任者が責任をとるという形で進めてもらいたいと思う。赤字がふくらむというだけはさせてもらいたい。 多額の事業費と用地確保(アクセスのための道路と鉄道)の困難さを考えると、非現実的。 利便性を考えても現空港より良い方向になることは考えられない。しかも、自然環境への対策や漁業補償等の観点からも、現在の試算である9200億円では、到底済まないのではないだろうか。 処理量は増えるけど、現状より利便性が悪くなる。 期間・事業費が多く要し、必要ないと思う。 お金がかかりすぎる気がします。 資金がかかるので、むずかしいと思う。 予算が多すぎるので反対です。 お金がかかりすぎでは？ 多額な費用、自然環境のことを考えると、もう少し内容を考えるべきだと思います。 予算とその他、環境的な問題等や諸問題が山積みの様な気がします。時間とお金がかかるので× 需要面が強調されているが、過去もそうだが、概ね予想値通りいくことがない。つまり信憑性が薄い。なおかつ事業費が比較にならないほど高い。埋め立ては試算通りいかない可能性がある。多額のコストをかけても見合う恩恵が無い。 絶対に反対です！！ たくさんのお金(税金)を使ってわざわざ造る必要がありません。アクセスの為にもしっかりお金がいると思います。そのあたりの検討が不十分です。 借金をたくさんして子どもたちにその後始末をさせないでください、 現状あらゆる面で満足 移転は経済的にも反対 滑走路増設案のメリットである現在の高いアクセス利便性に対して、新空港案が既存の交通インフラにバス等で補完のみで対処するのか、あるいは都市高、地下鉄、西鉄、JR等の延伸など最終的にどの程度まで整備されるのか、疑問に感じました。北九州空港が周辺地域のみの利用になっている原因の1つではないかと思えるから。現段階で広域的な都市計画の検討、事業費の検討はされているのですか？ 関空等に見る様に赤字経営の可能性あり。 冬の強風、自然破壊、コスト高を考えれば不要。 どうしても造るのであれば、“のこの島”を開発。 ・航空業界には大きな利益になると思う。 新空港を建設は無駄金。やるべきではない。 ・台風がきたら沈みそう。 国や自治体の財政状況を考えればばかげている。さらに福岡空港のアクセスのよさは都市機能として重要。ありえない。 費用があまりにも差がありすぎて、投資すべきでないと思う。(9200億と2000億) 将来誰が負担するのか？ 工事期間が長いし、お金がかかりすぎる。 資金調達も市民の理解を得ながらするのは、今の状況では難しいのではないかと考えます。 2つの新空港案を比較すると、費用面、利便性の面から「三苦・新宮ゾーン」の方に手が挙がると思います。 増設コスト・発着回数がコストに似合わないと思います。また。交通インフラの整備にも莫大な費用がかかり さらなるコスト増・及び各種問題・環境問題発生が懸念が非常にあると思います。 利便性をとるか環境をとるかの問題。保全策をとっても環境に何らかの影響があると考えられる。福岡県は森林環境税を導入したことから、福岡県は環境に関心があると思われる。そのような福岡県において、環境に影響のあるような案を採用していいものか。また、24時間利用可能にする必要があるかどうか疑問。国際交流の観点から言えば、必要なかもしれないが、夜間の電力消費の問題や従業員のワークライフバランスの問題が気になることです。あと、財源調達をどのようにするのが気になることです。現状からすれば、今、無理に新空港を作ることはないと思います。 新空港を造り経済効果も期待する。 事業費がかかりすぎる。(上に比べて) 基本的に反対である。埋め立てによる影響や、費用の面から考えて、あまり賛成できない。 コストは高いが100年先のことを考えると経済効果は大きい。 環境問題へのアプローチが大変。 「新空港案」はPILレポートを読んでいると正直にとってもいい方法だと思った。しかし、資金調達や自然環境、地域住民などの問題などのマイナス面での私達への影響の説明があいまいで、すぐに賛成とはいえない。事業を始める前にちゃんと説明をして、賛否を聞いた方が良いと思う。 海上に新空港を作る場合は、長期的に見ればすごい便利だと思いますが、現状ではあまり費用をかけない方が得策だとも思います。 リスクは大きい分、大きな利益を見込めると思う。但し、利便性を向上させる必要が出てくる分、かなりの資金が必要となるので、今の景気が続くのなら不安が残る。多額な初期投資の調達が、この経済の中で十分できるのか。 金銭面で問題はあると思うけど、どうせなら騒音問題などを解決できるので、新しくつくったほうが良いと思う。 長期的に福岡県のまちづくりを見ていったときには、こちらの案の方がよいと思いました。資金や地域住民への配慮が大変難しくなると思います。 財源をどうするのか、環境への影響をどうするかを早急に解決しないといけない。 資金がかかりすぎると思う。 将来のことを考えたら、時間もお金もかかるけど、さらに多くの人が利用しやすくなると思うし、新空港までのアクセス方法を増やすことで、福岡の中も活性化していくと思った。 資金面と環境面の課題をクリアすることができれば、こちらの案の方が良い。 現在の日本の財政状況などを考えるとコストがかなり大きく難しいと思う。 予算に余裕があるのであれば将来的に考えてこちらの案の方がよいと感じた。 自分としてはこちらの意見に賛成。初期費用は高額ですが、今後の開発などには拡大できると思う。滑走路の増設には限界があるので、やはりこちらの方が将来的にはいいのかなと。 金はかかるが市民とのトラブルは少なそう。 お金がないのが問題だと思う。 現空港の借地料等は、跡地利用が決定するまでやその後もかかるのではないかと？

意見分類				寄せられたご意見
				費用が高すぎて不可能と思われる。
				莫大な費用がかかるし、環境問題などの影響も大きいので、あまり賛成できない。利便性が良くなるが、その分影響が大きすぎると思う。
				24h利用は魅力的なのだが、夜中の時間帯などに、そんなに利用者がいるのかどうか疑問である。24h利用にしても、夜中の時間の利用数によって空港を維持する費用がマイナスになったりしないのかが気になる点だ。
				新空港案は、時間を要するし、費用がかかりすぎるのではないかと考えた。
				資金面が一番問題だと思います。もし多額の資金を投資して利益が低かった場合は、かなりのリスクになるし、埋め立て地の地盤は本当に安全なのかが不安(地盤沈下の液状化)なので、滑走路増設案の方が良いと思います。
				やめるべき。(負担が大きい)
				利用者も人口も減り、しかも経済も下方に向いているのに、今、本当に血税をはたいてまで作る必要性はあるのか？
				事業費が高いので、もっと安価でできる場所を検討したり、費用の工面を工夫するなど実現する方向で調査すべきです。
				現在、とても財源が苦しいため、あまり良いとは思うことができない。
				工事期間も長く、事業費も多く必要となるが、処理容量も大きく増して、利用時間の制限もなくなるため、長い目で見れば有効。
				新空港案は、これから長期的な視点で見た場合に優位な方策ではありますが、初期投資に対する資金はどのように調達するのか、一番重要な課題であると思うし、その巨大な額を上回るほどの運営を見込めるのでしょうか。
				海につくるといふ点で、時間と費用がかかってしまうのが気になる点です。新空港をつくれれば需要に対応できるか、需要がどのぐらい(資料で言うところのA・B・Cケース)になるのかわからない。
				私は新空港案については反対です。なぜなら費用があまりにもかかりすぎるし、そもそも本当にそこまで航空需要がはね上がるのかと疑問に思うからです。例えば最近できた七隈線も赤字だし、もし新設した所で同じように赤字になったりしたら必要なかったのではと誰もが考えると思います。自然環境について考えても、とても悪影響だと思うし、まずは近隣空港との連携を実施すべきだと思います。
				投資、自然環境問題等の課題が多すぎる。大阪空港、関西空港、神戸空港の現状をみれば安易にわかるはず。羽田空港と成田空港の関係にしても同じこと。どうのこうのといひながら、大阪伊丹空港、羽田空港の利便性ははるかに高い。新空港は止めたが得策。
				3000メートル×1400メートルという巨大な面積を埋め立てるのに必要な、気の遠くなるような量の土を、いったいどこから持ってくるのか。金額だけでなく、具体的にどの山を崩すのか示してもらいたい。これ以上の環境破壊には絶対に反対です。
				費用がかかり過ぎます。空港そのものの建設費用だけでも莫大なものです。その上、アクセスなどのインフラの整備などを考えると更に費用が膨らむのは目に見えています。
				費用の面でどうかと思う。
				環境を破壊してまで新空港を作って、本当にそれ以上の需要があるのか？ 少子化で人口も減り、燃料高で航空会社の地域路線を中心に本数が減っている中、需要が将来伸びるとは到底考えられない。国や経済界のただ作るという安易な構想にはこれ以上、国民の税金を使ってほしくありません。
				現空港に比べ、維持管理のコストをどのように評価するのか判らない。水深が重要な項目と思うが、海底の地質については工事費用の算定の対象になっているのか。空港の場所が変わった場合利用者が減少する可能性があるが。
				埋め立て等を考えとき、採算が合わないのでは。しかも航空重要について、福岡発着便が増える要素は不確定だ。
				北九州、佐賀、熊本、大分に年々50億の使用料助成金を出し年200億で50年でやっと1兆円。本当に新空港は1兆円超えないのか？
				費用という点、工事期間など難しいことが多いため困難だと思われる。
				関西新空港のようにジャッキアップをしなくてもすむような案を。
				新空港を建設することは、便利にはなると思うのですが、建設のための費用や、自然環境を考えると、それが本当に必要なものか考える必要があると思います。
				自然のことを考えてつくらなければならないし、資金調達も今のままだと厳しいと思いました。
				ウインドカバレッジを考慮すれば、N135°Eが最善と思われる。しかし9200億円はかかり過ぎ。
				現在の空港からも離れてしまうのも難点。よって沖合案は除外してもいいと思う。
				国・福岡県・福岡市・全部借金まみれではないか！お金はどうするの。
				24時間の運用が出来るようになり、国際線の増便の出来GOODと思うが、市内からのアクセス問題、建設費用などがクリアできれば新空港案が良いと思う。
				関西や名古屋が良い例であるが、従来の空港の方が利便性が良く、新空港の採算性の問題も残る。立地としては現空港が良く、新構想は利便性に関して疑問も残る。
				建設費がかかりすぎムダが多い。
				経済状況に相等する必要性あり。もっと他の空港を利用できる様にアクセスすべき。24hrs、他の空港に任せても良いのでは。
				埋め立てて新空港を作るのは税金の無駄使い。わざわざ不便な空港を作る必要なし！これから先、人口も減るのに現空港で充分。便利の良い現空港で対応する方がずっと良い。
				新空港開設は反対する。費用の面、利便性の面からも検討に値しない。
				莫大の税金を注ぎ込んで、どうするんですか。
				新しく作るとどうしても費用が多くなるし、博多駅から離れることで、利用者に不満が出ないかなと思った。
				経済効果ありきで考えないでいただきたい。
				志賀島～新宮奈多沖の海域は、日本野鳥の会福岡支部の玄界灘の冬鳥越冬地の報告どおり、日本でも一番のアビ類等の越冬地です。
				日本の子供達の預かり物を壊さないでいただきたい。
				私たちの税金を大切に使って下さい。
				あんな遠い所どうしてするのですか。
				市・県はそんなお金があるなら他の事に使って下さい。楽しい明るい街にするやうに。
				絶対反対！！税金の無駄使い。人工島の二の舞だ！！
				各航空会社の社内事情(合理化等)で、路線の廃止が簡単に行われており、将来人口減、経済の減速化、天然資源の減少等を考慮すれば、新空港案は無謀！
				漁業補償や環境保全にかかる費用が計上されていない。
				交通アクセス(鉄道)の具体的案、費用が計上されていない。
				航空需要予測(将来発着回数)の数値に疑問がある(そんなに増えるわけがない)ため、税金を使って多大な費用をかけてまで、新空港を設置し利便性を低下させる必要はないと思う。
				身の丈に合った財政であるべきで、将来に負の財産を残してまでやる事ではない。
				・資金一地元財界のドケチ体質が大問題。
				新空港は逼迫した地方財政に大きな負担になる。
				利用客の立場で言うと利便性の低下は受け入れがたい。アクセス費用や時間、空港施設使用料も値上がりすることが予想される。建設費も非常に高く、財政への負担が大きい。新空港には反対である。
				とても不便になり、気軽に飛行機を使う事もできず、アクセスも時間が定まらないバスやタクシーにたよらなくなり福岡の住民にとってはとてもコストリーです。
				コストもかかり過ぎると思います。悪い事だらけです。
				前提となっている将来の方向性に疑問がある。また現在の経済状況や燃料費高騰などの今後の不確定要素を考えると、新空港案が持つ「バラ色」の未来像はあまりにも楽観的すぎる予測と言わざるを得ない。
				また過去の事例からも、当初計画通り二本の滑走路を最初からオープンすることは、財政上困難であることは自明。関西国際空港の例のように、二期工事、二期工事と分けて行われるであろうことは、明らか。結局のところ、一本の滑走路での運用では、従来と何も変わらない。二期工事を行うにも、それに見合う離発着数の増加という実績をあげることは、困難と思われる。
				コスト、自然、時間、利便性にはマイナス。国外からの流入だけ？予想の問題となり、採用は考えられないでしょう。
				新幹線の発達等、国内はこれ以上増えない。
				空港までの時間・コストが上がるとより増えない。
				北九州空港のアピールが増える中で、採算の予想があまいのでは？
				費用がかかりすぎる。高齢者社会に進んでいくのにどのようにして費用を支払うのか。
				博多駅や福岡ICからの所要時間は予想よりはるかに短い、そのために必要な鉄道整備・道路整備の事業費がどこにも明らかにされていない。これで増設案と比較させるのは新設に世論を導く悪意が感じられる。

意見分類				寄せられたご意見
				立地条件的にも将来性を考えると初期投資は多少高価かもしれないが良いと思う。
				No. 無駄な税金使うな。
				無駄な出費にしか思えない。税金大切に！
				費用がかかる。
				今から景気がどんどん悪くなるのに、9000億も投資するのは少し不安です。
				新しく埋め立てなければならぬし、費用もかかるし、環境的にも良くないと思うので。
				費用の面から考えるとどうかと。
				遠くなるし、鉄道・道路整備費用が別途かかるのではないかと？
				コストがかかりすぎ。
				費用が高つく点と新設までの期間が長い点が気になりました。
				費用のムダだと思う。
				コスト高がポイントと思われますが、その出資割合が未定なので、現時点でメリットを考えにくいと思います。
				新規投資必要なし。
				夜間使用が発展性あり。土地の賃たいがなくてすむ。
				上記のとおり、アクセスを考えた場合、加えて莫大な費用がかかる点で、絶対反対である。
				対費用でのデメリット多い。
				利用者、将来の事を考えるとNG。
				お金がかかる。
				土地がねだんを高くはらわないからしょうらいを考えたらその方がいい。
				環境面での問題が大きなポイントと考えます。
				また、将来に莫大な借金を残すのも、選択すべき道とは思えない。
				24時間対応の空港は本当に必要なのか？
				・コストがかかり過ぎる。
				近くの空港をもっと利用することを考えるべき。空港に税金を使うのはどうか？
				反対です。税金が大幅に使用されるのではないかと不安になります。
				費用は多くかかるし、場所がはなれるため、慣れるまでは不便に思うことがあると思います。
				しかし、費用面で福岡が出せるのか？
				※昨今の社会情勢から考えると不況を打かいする公共工事として国が全額出してくれるのであれば良いでしょう。ただし、利便性を良くしなければいけない。
				お金がかかりすぎる。
				今の空港に滑走路を増設した方がコストがおさえられる。莫大な予算がかかることを考えるとお金のムダだと思う。
				将来的(30年～50年)に考えた場合、博多駅周辺天神地区の発展を見た場合、新空港で検討していただきたい。新空港はお金もかかりますが、孫の代迄考えると安くなる。24時間営業を必要である。
				初期投資大。
				お金がかかる、というのは、これからますます少子化になっていく中で、最も心配な部分です。よっぽど収支が見合う予測が立たない限り、選ぶべき選択肢ではないように思います。
				これだけ事業費などを投じてメリットがあるか、よく考える必要があると思う。
				海上埋立空港は新空港建設のトレンド的発想であります。私はこの案を見るたび、役所の方が何も考えずに、「これならなんとかなるわ。建設費は高いけど」というあくまでも妥協案的に取ってしまいます。環境影響が一番気になります。海が汚れるのでは。
				費用がかかりすぎ、海の環境が悪くなると思います。
				事業費はかかるが将来的にみるとこちらの方がいいと思う。子供達の時代の為には・・・
				海を汚すし、費用もかかりすぎだし不便。
				交通の不便でお金がかかりすぎのような。
				アジアのハブ空港として対抗できる規模であればいいが、普通の空港としてはムダだと思う。
				税金もかかるし、県外・九州以外の土地から見ると、人工島の方に移転をすると利便性から福岡の魅力が半減します。
				将来の需要として果たして、ここまで投資する効果があるか疑問が残る。
				賛成出来ない。
				①費用が掛かりすぎる。
				費用が高すぎる。
				建設費が高い為、更に考慮する点は多いと思います。費用回収ができるかが心配です。
				+7000億円の分はもっと使うべき。子供や老人に対して使ってほしいです。
				・工事費が高いような気がする。
				高額の費用をかけたとしてもメリットを考えた場合むずかしい面が多いと思う。
				けいこ回ふのためにおねがいします。
				遠い、不便、お金がかかる。
				ありえない・・・コスト 自然環境。
				・投資資金に無駄が多いと思います。
				用地埋め立て、道路・電車、赤字になる可能性が大きいと思う。現在の空港のメリットは利便性のよさ。JR、地下鉄、バス、飛行機一移動がなめらか。それが失われるのは大きい。
				自然環境への影響が第一(大きな反対運動を想定していますか)、9200億円もの多額の費用は大きな壁となると思います。跡地の利用も伊丹空港の周辺のビルが空き地になっている現実からも有効活用など具体化できるのでしょうか。
				新空港では今までの多額の投資が無駄になる。・新空港の滑走路は北東ー南西向きであるが、芦屋飛行場と空域は重ならないのか？調整は困難だと聞いているが、それでは北東側にILSの設置が出来なくなる。空港能力に大きく影響する。これでは旅客や航空会社に大きな不利益をもたらす。新空港案には賛成できない。
				新空港は、地方財政の大きな負担、交通網の整備など税金のむら使い。
				お金がかかりすぎる。
				三苫・新宮ゾーン(案)でよい。費用が安く、交通アクセスが良いと思われるので。
				空港問題を総合的に調査するのであれば、①現空港の取り扱い(国有地、民有地)について同時に検討して行くことが重要だと思います。聞くとところによりますと、解体費用に1兆円近くかかると言われております。新空港建設に決定した場合、費用として2兆円近く必要になります。又国有地売却益、民有地をどういう形で返還するか等方向性を示す事が必要だと思います。
				多少費用がかかるかもしれませんが、わが子・わが孫の為の投資です。100年のスパンで考え、ぜひ新空港をつくるべきです。
				エネルギー問題や今後の利用者の推移を考えると過大な投資にくらへ得るものより失うものも多いと思われる。
				きれいな海をわざわざ埋め立てること、膨大な予算が必要となること、将来の利用予測と経済性の計算の不確かさなど、多くの点から見て、新空港建設案には反対です。もし新空港を建設するなら、陸地に、できれば福岡と北九州の中間地域に作るべきだと考えます。(既に北九州は空港を作ってしまったので、無理かも知れませんが。)福岡県全体、九州北部全体で、総合的な空港建設の検討が必要だったのではないかと思います。
				基本的には反対。理由は、②新たなインフラ整備が必要。
				新空港建設には反対。理由は、福岡空港は、地下鉄一本で行ける「都市空港」なのが美点なのだから、それを損なうようなことをすれば、利用者は減る一方だと思うから。現実には、大阪の伊丹空港と関西空港の例を見れば分かる。離島に空港を作っても利用者数は予測を下回り、減便しているのが現状。空港建設にかかる莫大な費用を考えると、都市から離れることで、人足が遠のき、利用者の減少に繋がり、採算が取れないのは目に見えている。空港は『テーマパーク』ではないのだから、利便性を第一に考えるのならば、新空港建設は適切ではない。地元建設業者がうま味を味わうために建設するのなら、税金の無駄使いなので辞めるべきだ。
				国の財政が赤字なのに、一兆円程のお金を掛ける必要はない。無駄遣いだ。
				何故、莫大な費用をかけてまで新しい空港の必要があるのか。仮にも現状の空港に滑走路増設可能であると言うのに敢えて案が出る事すら理解に苦しむ。

意見分類				寄せられたご意見
				しかも、新空港が海上空港になれば海洋生物などに対する環境アセスメントも遣らなきゃならないし。国や県の環境アクセスで出た今までの結果でまともなアセスを見た事が無い。自然を壊してまで新しい空港を作る必要が何処にある？セネコンだけが潤う話にしか思えない。その利権に群がる役人や議員が居るとしか思えない。 九州は一割経済であり、人口などからも国の予算を使う事業として隣接県の賛同を得るためにも、また現在の国家財政の状況からも危険な投資と判断するし、賛同を得にくいと思う。 大金をかけて人工島のようにどうしようもなくなり、後世に悔いを残すのが見える。 投資に見合う需要をよく検討する必要があるということがわかった。 未来に借金を多く残す方法は良くない。工事費が離発着料金に反映されて、利用者に対しても影響が大である。 世界また日本経済が低迷するなか、大規模事業による経済効果は大きいと思われます。 安全性の確保、及び地代等が工事費に廻せるが、海の中道を横切るような方法も考えられたのではないのでしょうか。(充分検討はされていると思うが)コストが抑えられる気もします。とりあえず賛成。 費用の確定も出来ない状況での案は無意味である。 まったく支持しません。成長一辺倒ではなく、「足るを知る」ことが必要では。財政難の折、多額の費用が将来のツケとなることが心配です。海への環境への悪影響も大変心配です。 税金の無駄遣い 作るのに時間と費用がかかりすぎ、思ったような効果は期待できない。交通手段まで新規に作るなんてばかばかしい。新しく空港を作って成功している例はあるのか？ただ借金をふやすだけ。 費用は税金などから出るのでしょし、無駄使いしてほしくありません。 海上に空港建設は、関西国際空港のように予測を上回る地盤沈下とかで不安が大きすぎます。(対策に追加予算とかも発生しそうで反対です。) 【新空港が必要な理由】 ・現空港は多額の借地料、環境対策費がかかる(わが国の空の発展に何ら寄与しない無駄な支出、地主だけはボロ儲け) ・現空港は容量限界、滑走路増設でも容量は1割しか増えない(滑走路不足・スポット不足・貨物ターミナル不足) ・現空港は狭苦しく遅延が多発、滑走路増設では悪化する可能性すらある ・現空港は深夜使えない ・現空港は乗り継ぎ不便 ・現空港は高さ制限など余計な足枷あり ・現空港は事故が起こると関係のない人を巻き添えにする危険性大 ・現空港は騒音撒き散らし(環境基準達成の見込みなし) ・現空港は駐車場の収容台数や料金でさえ自由に決められない(「地元との調整」つまり周辺の駐車場経営者＝その多くは空港地主の了承が必要) ・新空港は多額の借地料、環境対策費がかからない(初期投資は大きいのが、わが国の空の発展に寄与する有意義な支出、損するのは地主だけ) ・新空港は容量限界を解消(滑走路・スポット・貨物ターミナル) ・新空港は必要最低限の面積を確保し、遅延も改善 ・新空港は24時間空港 ・新空港は乗り継ぎ便利 ・新空港は高さ制限など余計な足枷がない ・新空港は事故が起きても関係のない人を巻き添えにする危険性がほとんどない ・新空港は騒音なし ・新空港になると現空港跡地の開発も可能 最新の技術・ノウハウを駆使して最適な設計ができる新空港案を支持する。 おそらく費用対効果という話になるが、とても有効打とは思えない。これに税金をつぎ込むなら、他にやることはあるはずだと思う。不便になる上、無断プロジェクトだと思う。その準備にすでに税金投入されていることも許し難い。 どう考えても費用がかかり、しかも市内中心部から近く、地下鉄も通っているという現在の便利さと交通網は従来のままとすると、あまり賛成できない。 ①多額の資金が必要なことは大きな問題であるが、あまり重要でない緊急に必要なとしない空港があちこちで建設されている。資金の調達はそれなりに出来ているようである。福岡の場合は将来的にもその増強は必要なものであり、将来性を見越したものを建設すべきである。 このPIの大きなテーマが事業費です。今回波高条件を加味した見直し事業費とのこと。一方海域の水深は海図より、海底岩盤は未調査です。この推定違いによる事業費増加が一番心配です。この9200億円のみが一人歩きして、全ての計画決定を左右します。事業が決定すれば、この追加事業費は押し切られていまいます。 ・新空港の位置づけは？今更国際的なハブ空港を目指すという話でもなく、対投資効果としては、佐賀空港・北九州空港と同様な運命をたどることは目に見えている。 財界人は自分のメリットしか考えていない。現在の経済情勢の中、莫大な建設費は、財界にて負担するのか。 費用がかかりすぎると思う。景気低迷の折、経済不安がある。 財政が厳しい中で、1兆円もの事業費をかけて行う必要があるのか？ 反対です。税金投入が多すぎる為。 空港に巨額の事業費をつぎ込むよりも、次代を担う子ども達にお金を使ってほしいです。 新空港の場合、名古屋に行くなら、新幹線を選択する。 費用もかかりすぎる。 また、駅の増設等アクセス費用の増も大きい。(工事期間の延長もありえる) 工事費が余りにも高額すぎる。 何もしないでよい。今の空港の整備を進めればよい。ムダな金は使わない。 費用が多額であること、アクセスが悪くなること、海洋汚染が発生し、景色が悪くなる。 莫大な事業費、悪くなるアクセス、自然破壊と現在のところ支持する項目はない。 誰が負担するのかをよく考え、方向性を検討して欲しい。 税金の使いすぎ。 海上設置となるため、莫大な費用がかさみ、利便性からみても不適と思われる。 人口減少化時代を考え、財政の逼迫も考慮すれば、極力公共投資は控えるべきと考えます。この経済再建の時代に9,000億円もの税金を使って空港を作ることは避けるべきと考えます。ビジネスとして本当に成り立つのであれば、全て民間の投資で行うべきであり、一部公的補助を行うことはありえるかもしれません。 今後の経済発展が少子高齢化の中で不必要な投資である。 賛成。滑走路増設案は何れ能力限界となる。けちな小手先ではなく、100年後、1,000年後を考慮。年間144億の費用は半永久的であり、これに対応。 ①埋立を島方式にせず、直接現在の岸から埋立をすれば、橋梁は不必要になり、又護岸延長も短くなり、それだけ建設費も安くなる。 ④初期投資が多くなっても将来に禍根を残さないよう、安全上、環境問題、又経常赤字を黒字にする理想的な新空港を造ることを願う。 強いて言えば、アクセスの利便性・費用の安さから「三苦・新宮ゾーン」を支持します。但し、基本的に新空港は不要だと思っています。 財政上ムリ。 建設費がかかり過ぎだし、自然を破壊する。人工島でも自然環境がぐずれているのだから。 反対です。前述したように投資金額に見合う結果が？だからです。 コストパフォーマンスが低く、さらに費用がかさむ可能性を考えるとあまり得策ではないと思う。 多額の投資が必要で、現在の経済情勢では無理がある。また、需要予測にも現下の世界不況の影響が反映されていない。 より発着を増やしより多方向に行先が増え便利になることは嬉しいことですが、作る費用はどこからのお金で作るのか、を十分に考えた上で作ってほしい。 また空港までのアクセスをどうするのか、空港ができることによる周辺にかかる費用等税金を使って本当に作る必要があるのか、を十二分に考える用意はあります。 新空港は、新宮沖または奈多沖とあるが、多額の費用を使って完成させた関西国際空港の利用が少なくて問題になっており、無駄な公共事業を新たに行わないためにも作る必要性は感じられない。 滑走路処理容量が21.3万回／年と少なく、事業費が9,200億円となっているが、跡地利用の計画や費用がわからない。

意見分類				寄せられたご意見
				・将来の需要には限界があり、多額の事業費(税金)を使用すべきではない。
				・特に財政面については、真剣に考慮する事。
				新空港を作る必要はない。(多額な投資調達困難)
				環境保全、経費がかかること、又アクセスが自動車に依存する率が高まるので、都市計画法の18年改定の趣旨に反するのではないか。
				上記に書いていることに対してメリットがない。
				将来増便できるし、24時間対応できるのはいいけれど、予算の面で不安が残る。
				・空港工事が安く見積られているように思われる。
				・空港建設費以外にもアクセス施設の建設費(用地費を含む)に多大な費用と関係者(地権者・住民の)調整努力が必要と思われる。従って余り望ましくないとと思われる。
				・総資金の調達方法=民間？(費用対効果 収益性向)
				多額の資金がかかるうで、なぜそこまでするのかよくわからない！！税金のむだ使いにもほどがある。
				初期投資が大きく、経済性には疑問が残る。
				また、空港が開港するのに時間がかかるため、その後の経済状況がどうなっているか心配である。ひびきコンテナターミナルが失敗したように新規投資については十分な検討が必要である。
				海の上に作られることなので、どうしても環境問題を気にしてしまうし、それだけ時間とお金がかかるという問題はあと思う。
				初期投資が多額だがあとが案。
				長い目で見れば多少期間はかかるが、効率が良い。
				費用はかかるが将来を見てみればこちらの案のほうがよいと思った。
				できるだけ費用をおさえてほしい。
				費用は高くなる。
				初期投資など多額のお金が必要になるが、将来性があるのでこちらの方がいいと思う。
				とにかく何事も良い方向だと思うが、お金と自然環境の面が気になる所。
				今の空港をなくすことは、お金をかかるし、大変なことだと思う。
				多額なお金がかかるが、他を考えるとこっちの方が良いと思う。
				現在の空港よりも漁業関係の方々には負担がかかり、また工事の金額も増えてしまうのでどうかと思います。
				うめ立ては環境のことも考えないといけんが、メリットがこっちの方が多いと思う。
				将来的に考えて元をと、なおかつ黒字で維持できそうですか？
				成功するか疑問。高い初期投資のせいで閑空のような悪循環にならないか心配。
				必要資金の調達案はすでに出来ているのですか？
				またその調達案は利用者の負担にならないものなのか。
				環境によくないし、お金もかかるので、いくらよい点を聞いても私はよいとは思いません。「滑走路増設案」の方がよいと思う。
				新しく造るとお金もかかるし、環境のことを考えると新しく造るのは、いろいろめんどくさいと思います。
				アクセス時間や工事年月、費用など増設案より時間はかかるが、これから先のことを考えると現在の状態で多少の無理をしても造っておくべきかなと思う。
				年間の維持費、安全性を考えると気持が揺れるが・・・
				事業費が最大のネック。財界が推し進めているが問題。(企業の利益のみを考えている)
				今の時代、この考え方は「ありえない」ものであると思います。私達の税金をムダに使用し、かつ環境悪化にもつながると思います。
				費用対効果も考える時に税金を使う必要はない。
				・税金を使っているという認識をもっと持って、使わにや損みたいな発想はやめて市民のため・県民のため、いかに有効か考えてほしい。
				埋立ては港湾等の埋立て、上物だけ空港予算の新北方式で考えればコスト比較も変わるのでは。
				巨額なのに投資効果について触れていないのがわかりづらい。
				福岡西方地震や関西空港や中部空港の地盤沈下等を考慮すると心配です。
				地方財政に大きな負担になるので良くない。
				新空港は費用も高く利便性も低下する。現空港を有効活用した方がよい。(滑走路増設など)
				この件は費用が膨大に掛かり過ぎますので却下です。
				更なるコスト縮減策について検討すべきでは？
				工期と事業費のバランスをとりつつ早期に推進するべき。
				自然環境への影響を減らすために事業費が増えても仕方が無いと思う。
				多額の資金が将来県民等に重くのしかかることを考えると、現空港の利用で多少乗れなくなってもがますればよい。
				結論からいうと建設反対である。現空港の拡張を重視すべき。建設期間・費用からみても負担が大きすぎる。
				空港機能からみてそれ程大きな意味はないと思う。
				漁業補償、建設費等も見積りを大幅にオーバーするのは過去の公共事業でわかりきっており、国・自治体の財政を考えれば、空港建設には賛成出来ない。(本県は健康保険等、介護共に全国的に高く、今後不安である。)
				・国内空港として利用する立場からは、現空港へのアクセスに近い利便性を求めたい。鉄道・道路などのアクセス網整備も事業費にて明らかにすべきだろう。
				・事業を継続できる根拠が事業費と利用者予測だけであることが疑問。経営方針なども含めた予測が必要だと思う。
				設備投資が莫大でありすぎる
				また自然破壊なども懸念され 現空港よりアクセスが不便に なり 将来的にも費用効果が現れない
				・資金問題がネックとなるが、事業スキームの組み立てに官・民一体となって取り組むべきである。
				事業費の見積りが9000億円を超えるが、その妥当性、調達方法、返済原資など議論を重ねる必要があるが、福岡都市圏の発展戦略を考える上でも新空港が必要である。
				現在の経済状況から建設負担が大きいことと利便性が低下すること。福岡市内の高層建築物は建て易くなるかもしれないが利便性が低下すれば北九州空港や佐賀空港との差異がなくなる。
				航空機の運行、周辺環境への悪影響、交通アクセス、運用経費について問題を感じる。
				一運用経費についてー 空港施設利用料が気になる。 巨額を投じて建設するのであるから、当然空港施設利用料が発生する。これは、閑空やセントレアの場合からも明らかである。 そして、それらの例からもわかるように、それでも赤字運用となる。空港処理能力が高まったからといって、建設費用をまかなえるほどの利用客の増加にはあまり貢献しないからである(このことは次のテーマでも述べる)。 また、航空機ごとに課せられる着陸料や駐機料も引き上げられる結果になるだろうが、それもまた、航空運賃の値上げという形で利用者に負担させられるものであり、決して望ましい形とはいえない。
				新空港は魅力的ですが、資金面での実現可能性はありますか？？？ 実現可能性を説明できれば、新空港案のほうが良いと思います。
				費用の約7割は国の税金でしょ。そんなものに使わないで下さい！！税金はもっと福祉の面で使っていくべきです。
				人口も下降していくであろう今、新空港の必要性も感じない。それよりも他に資金をまわしたほうが現実的だと思う。
				事業費は9,200億円程度となっているが、実際始まると1兆を超えるものと推測される。
				埋め立てはなるべくしない方がよいでしょう。自然環境を壊すのとお金がかかるのと空港が遠くなるのと・・・で、反対です。
				税金の無駄使いはして欲しくない。
				埋立事業、交通手段、何より費用がかかるので反対です。
				建設費が大きくなることから、廃案とする。独立採算で建設するのであれば、実施すれば良いのではないか。
				空港としてはすばらしいと思うが、自然破壊や都心から遠くなり、金がかかりすぎるのを考えると良くないと思う。
				初期投資が多額であるが、現空港の問題、課題が解決され将来的な長い視点で見た場合、この際新空港建設が望ましい。
				海の中に埋め立てて新空港をとる事だが、現実大阪空港や北九州の空港のことをTVなどで聞いていると、地盤の沈下の話や利便性が悪く赤字だとよく聞きます。
				福岡県はどの県よりも税金が高いと聞いたうえにこれ以上市民の負担は正直おこたわりです。
				莫大な事業費を使っても新設しても、大牟田からは利便性を感じられない。
				塩害・環境・交通網・北九州空港と近距離となりメリットが少ない。

意見分類				寄せられたご意見
				人口減・経済下降(世界中)で経済上昇がむずかしい。
				乗りつぎが楽になり利用時間も長くなるので利用しやすくなるかもですが、費用・年数がかかる。
				費用がかかりすぎる。
				24時間利用できるのは大変便利だと思うが、アクセスが不便になると、初期投資が多額なるのが気にかかる。
				お金の面から考えてやはり新空港の方がかかるのでは・・・。
				やはり都心から遠くなるのはいいです。現状維持にお金がかかるというのが気になりますが・・・。
				初期投資としては、大変な費用だと思いますが、その費用を無駄にしない為、最大限に空港を生かす環境作りも共に考えなければならないと思います。(鉄道、道路等のハード面において)
				9200億円を世界から回収するぐらいの考えで！！
				費用がかかる。
				金ももたない。
				巨額すぎる。4倍の投資ができる。見通しが立つのかと、その効果が上がらない気がする。
				うめたてはお金がかかるので大変だなと思う。
				費用が高い。
				費用の面から考えると、初期投資には費用がかかるものの、その後の毎年の支出が少なくて済むのであれば、将来的には新空港が必要になってくるだろうという気はします。
				反対:コスト高だし、自然環境を保全する観点からも新たに整備する必要はないと思います。
				それに佐賀県民にとってはさらに遠くなり不便。佐賀空港が格段に今後増便されることは考えられない。
				予算的負担を最終的にする者は、国民であり、国家予算、地方自治体での予算を含め、その計画実施後の経済的効果にみあった空港となるように長期的な視野を重視して計画をなして下さい。
				事業費において計画(9,200億)近くでキチンとおさまるかどうか？(他事業(高速道路)では倍以上かかっている場合もある)
				税金がかかりますね。
				新空港建設は絶対反対。建設費、佐賀からのアクセスも考え、新空港は利用できない。
				空港能力は向上するが、事業費と工期がかかりすぎ。
				将来性が良いと思います。費用が大きいです。20年後には利用客が多く福岡はもちろんのこと、近県も活性化していると思います。
				初期費用がかかりすぎる。
				費用がかかりすぎ。
				お客様の多くが飛行機での交通手段を目的として福岡空港を利用されますが、新しく違う場所に空港をつくることは、長期時間と多額の費用が必要になってしまうと考えられます。
				建設費用がかなりの額になるので、建設費用を出してまで空港を作る必要があるのか疑問。
				埋立、鉄道、漁業、建機被害の補償など、本当にその費用試算でよいのか疑問。
				お金の問題じゃないECO！！！！
				事業費等がかかるので難あり。
				事業費の問題と新たな地域の騒音対策、需要が果たして見込み通りなのかなど、の問題。
				新しいのがよいけど金がかかりすぎ。
				費用も大だし、現在の空港を増設案の方が良い。
				維持・利用バランスがあまりにも楽観し過ぎ。
				経費はかかるが、将来を考え投資すべき。源資は政・経界で節約すれば可。
				お金がかかる。
				新空港案については、その費用はどこから捻出するのか？市民の税金からとるのか？自治体の財政が厳しいのに新しく作る必要あるのか疑問です。
				国も地方も財政は非常に厳しい。今後高齢化の進行により必要経費も増大する。
				景気は下降状況にある。莫大な経費のかかる新空港やめるべき。
				さらなる住民サービスや福祉水準の低下につながるばかりか、財政再建が遅れたり、破綻する可能性もある。
				新空港になれば現空港の周辺にある関連業者も移転を余儀なくされる。移転先の土地はどのくらい必要なのか？関連業者側の負担はどの程度なのか？試算して示してほしい。
				・新空港の費用には自衛隊、米軍、海保、警察、消防などの移転費用が含まれていない。どの程度かかるのか試算を提示すべき。これらを含めると新空港には1兆円をはるかに超える費用が必要になる。非現実的だといわざるを得ない。
				9200億もはたくのはバカげておる。
				しかも多大な資金が必要となると、市民・県民が新空港案に大賛成するとは思えません。
				費用対効果が見えない。新空港になった場合に利用者が負う費用が試算に入っていない。これはおかしい。利用者が負う移動時間が30分違うと一人あたり費用換算でいくらかかるのか？交通費も含めた負担を入れて比較すると、新空港は比較にならないほど高いのではないかな。
				・経済危機の中、この案が実現するとは思えない。
				反対 税金の無駄遣いです。
				現実味のない非常に荒唐無稽な案と感じた。アクセスの不便さは元より空港建設に関わる費用などについての詳細が特に足りない。予定地(海上)は潮の流れも激しく荒れる海で特に有名な所だ。現在の技術で建造可能だとしても、かかる費用は目論見通りにはいかないだろう。その説明もこのレポートでは足りない。周辺の漁場に与える影響も大きく観光資産としての海産物水揚げに与える影響も大きいだろう。自然環境に与える影響は一番に上げてもいい重要課題であろうがこのレポートでは意図的に過小な扱いになっていると感じた。アジアの玄関口としての機能も都市から離れてどれだけアピールできるものかといえど非常に薄まらざるを得ないと言える。またこのPIRレポート自体も「新空港ありき」の姿勢が見え見えで非常に不愉快だった。公正に滑走路増設案と新空港案を比較したレポートを次回は期待したい。
				しかも予算も9000億円以上かかる。これ以上無駄に税金を使うな。借金をこれ以上増やすな。借金が増えれば税金も増える。悪循環だ。
				新空港案の場所としては福岡の地理を良く考えてあるようです。しかし、アクセスではいくつかの疑問があります。・鉄道で概ね20分とありましたがJR、私鉄、又は地下鉄でしょうか(地下鉄のみ可能な時間です) ・福岡市内のアクセス時間がありません(現在は都市高速の香椎ICから25分程度かかります) ・費用は900億円と計上していますが鉄道、道路の合計でしょうか(両方だともっとかかるのではないのでしょうか)
				賛成。建設費についても、現空港の借地料や環境対策費など、将来への投資にもならない無駄な大金を支出するよりも、はるかにマシ。
				新空港案ならば新空港と空港跡地や騒音対策区域の土地を有効活用することにより 税収が増えるので賛成です。滑走路増設案では無駄な土地が増えるばかりなので反対です。
				関空が赤字である事、海を埋め立てるのは莫大な資金が必要で、現在でさえ、福岡県、福岡市、国にも莫大な赤字がある事を考えると、孫子の代にそのつけを押し付ける訳にはいきません。
				反対です。自然を壊す事、予算がかかる事、久留米からだと遠くなるからです。
				お金さえ調達できれば是非実現した方が良い。
				ムダ遣い。
				・さらに加えて、騒音、建築物制限、土地使用料、現施設の使い難さ等の問題が解消されることから、一刻も早く結論を出し、事業に着手するべきものとする。
				費用面をクリアにすべき。(早期に)
				しょうがなく費用がかかる新空港案にさんせい致します。
				空港建設など時間と費用に係る訳ですから、将来を見据えた国際競争力に鍛えうる発想で考慮してほしい。
				費用面での問題あり。
				コストがかかることと日数もかかるが、子供達に残す空港としては海上の方が安全と思う。
				絶対反対。①歳出は抑えるべき
				絶対反対。③福岡市は第2の夕張になる可能性大。
				漁業権の問題があるが、これは一時的な費用となることからすれば増設案よりは長期には負担は少なくなることは確実。効果を長期で考えれば新空港案に賛成で

意見分類				寄せられたご意見
				ある。
				増税問題もあり、財政難で県民の理解が得られないのでは？
				建設費も1兆円を超えるだろう。
				新空港案については費用がかかりすぎる。
				100年の計を考え、是非新空港を建設してください。
				国・地方自治体の財政問題は重要課題である。初期投資が大きすぎる。
				反対です。税金を無駄にしないでください。よりプライオリティの高い方に税金を使ってください。
				全世界でEEOを大切にしているのに、環境を破壊した上に集客が見込めない空港を作ることは恥です。
				環境を破壊して迄、借金を残して迄、何故未来の子供達に負の財産を残さねばならぬのか。
				今、その近くに住んでいる方々には申し訳ないが、その人達の益の為にばかりでなく、もっと将来を見据えて物事を考えなくては将来に禍根を残すことになる。
				新設する検討案こそ出すべきでない。海上(玄海)は自然を壊し、莫大な費用を要するため絶対建設すべきでない。大反対。
				事業費の負担について、県・市がどの程度負担するのか明示してほしい。又、福岡経済界は負担する意思はあるのでしょうか。
				費用はかかりますが30年後、50年後を考えると子供達の為よいと思う。
				財源の根拠が全くなく、関空・中部の経緯を見ると借金によって利用者利益が損なわれると考える。よって反対。
				費用がかかりすぎることと不便である。
				世界・日本が経済破綻をしている現在、この議論そのものがおかしい。財界やゼネコンのための金作り。借金は県民我々が負わされる。
				早急に低価格で新空港を作るべき。
				少し高くても効率的な新空港が長期的、トータル的には安くなる。
				コストはかかりますが、30年50年後を見ればよい。
				海に埋め立て空港を作るのは反対！！工事がかかればそれだけ空港使用料が高くなるし、安全面も心配。
				関空がいい例。かなり陥没して、あちこちにきしみがある。おまけに減便されて今後、関空は存続するのかな。
				だが建設費がかかりすぎる。(費用は大きい)面は考えなければならない。
				環境や地盤沈下等、増設案の近隣対策費と同程度に対策費が必要なのでは。
				温暖化により海水位は上がっており、将来空港も水没すること、地震による津波等を想定しなければならない。
				ほんの一握りの人達のために新空港を造り、血税を投入することは止めてほしい。
				メリットが多い
				玄界灘で外海となり、気象の影響を受け、経営者側のデメリットが大きく、空港の維持費が非常に掛り、実際はもっと多くのコストがかかると思います。
				新空港建設はコストは多くかかるが、長期的視点では地域のメリットが多く、結果的に安くなる。
				24時間空港でないという意味がない。コストは50年くらいで考える。九州の窓口となるべし。
				初期投資が多額であるが、安全性、騒音問題等を考えると新空港を建設し、現空港の跡地を有効に使った方が、将来的に良いと思う。
				・借地料、環境対策費が不要になる。
				反対です。税金のムダ使いです。
				・新宮の海は深く埋め立てするには、予算以上の金額がかかると思う。
				多額の建設費用等の財源は？
				海の環境悪化、渡り鳥などへの影響が必ず出ます。そして、風の問題。データ上で見るより以上に風が強いと思う。費用対効果も悪く、お金のムダ使いになる。
				航空需要を支える空港にはなるが、環境に対する影響が大きすぎる。
				新空港、必要無し。公費の無駄使い。
				建設費に比べて利用が少なくなる。
				将来に負債を残さない。赤字が続く。
				新空港案ならば開港後も大きな経済効果があるので賛成です。滑走路増設案では大きな経済効果はないので反対です。
				投資額が大きく、今必要は無い。
				コスト試算がいい加減で、県民負担が明記されていないばかりか、外洋空港の運用性の低さ、危険度が考慮されておらず費用対効果がうやむやにされており、破棄される案と考えられる。
				問題にならない、県民(市民)の借金が増えるし意味がない！
				・9,200億円の概算費用は、どこから捻出するのですか？最大で9,200ということで、それ以上増えることはないということで良いのでしょうか？
				・費用・時間・アクセスが悪くなるので絶対反対です。
				・福岡県・福岡市とも財政が厳しく累積赤字も莫大である為、反対です。
				現時点での工事はあくまでも概算であり本工事になれば2倍、3倍になる可能性があり現在の財政事情では許容出来るものではない。
				③「現空港跡地の資産額を評価して建設事業費から控除する」ことが必要ではないか。(空港の事業主体と街
				経済的に厳しいと思う。
				・自然破壊以外の何ものでもない。公共事業のムダ、返済不能な大借金を将来につけ回すのは止めて欲しい
				人工島の借金返済は大丈夫なのか。
				先ず、市民に今の空港を将来に向け、どうすべきだろうかと問うと、決まって今の空港の地理的利便性をそのままに、お金を掛けずに、と、答えが帰ってきます。このことが一番の展開への障害だと思います。この現状に甘んじて居た十年、二十年の間にソウル、シンガポール、香港に極東アジアの空のハブとしての役割をとり
				れてしまっています。
				最初から良い環境と最高の環境で作られると思うので金額等はかかると思いますが、いずれは…と思います。
				安全性、将来性を考えると良いようだが投資額があまりにも大きすぎるような気がする。
				初期費用のことを考えると、反対
				新しく巨額投資として、利益が出ないのなら、全く無意味な移転になるでしょう。
				新空港をつくる予算がつけられるのか
				県・国とも財政状況が厳しい中、楽観視できない
				反対 ・費用の問題
				沢山のお金をつぎこんで結果的に失敗と言うのも考えられるし…。
				事業・効率性の視点
				建設費用、環境問題などかなり多くの課題がありそうで完全になるまでの時間がかかりすぎるかもしれない
				反対です。自然を壊す事、予算がかかる事、久留米からだとは遠くなるからです。
				増設案と比較すれば、こちらの新空港案の方がいいと思う。将来のいろいろな問題に対応できると思うので。
				費用面から考えてありえない。
				絶対反対・地元負担
				今から埋め立てて土地を作ること、路線を作る、地震などの問題、お金がかかることばかりだと思っているが、長く空港を使うなら、こっちの案でもいいとは思う。ただ、お金がかかりすぎかな。
				新規事業としての経済的効果は大と思うが、費用負担が大きすぎるのではないかな？
				費用は誰が負担するか。税金投入は反対。
				費用や環境への負担が大きすぎると思います。
				費用をかけた分の利用の見込みは適切なものなのか？
				現在の借金を清算する方が優先、海外からの観光客が増えること等考えられるが、治安対策はどうするのか？
				建設費用と環境への影響を考えれば、マイナス面が大きすぎるように思います。
				お金もかかるので、税金から使うのであれば大丈夫かな？という不安もある。
				コストの負担が大きだし、交通の便が悪いので利用者が少ないのでは？

意見分類				寄せられたご意見
				周辺地域の活性化につながり、そこで経済効果も生まれるとは思いますが、安全面や防犯面から考えると多少の不安があります。
				お金がかかるし、今より便利が悪くなるのであまり賛成できない。
				費用や期間のことを気にしなくてよいのなら、こちらがいいと思うのだが、やはり建設費がかかるのが気になる。
				反対です。自然もなくなるし、その費用もかかる。
				コストがかかりすぎる。
				ムダ。
				反対・これ以上の借金が多すぎる
				資金面で現在、どこから出てくるか不明なので、巨額な資金を国民がどこまで担うのかという所で不安がある。
				車で空港まで行けそうだし、長い目でみるとこちらがいいような気がします。
				新空港は工事費が高く新幹線が全面開通すると新幹線の利用が多くなると思う。
				海上利用となると予算が実際より多くなることが多いのが懸案かと。
				人工島も出来た事だから賛成ですが、設備費用が高すぎるので今すぐ必要とは思わない。
				いいとは思いますが初期費用が多額だし、交通性もどうかとは思う。
				アクセスが不便になるし、費用も増設よりかかるので反対です。
				国、自治体の財政が非常に厳しい中、現状に見合った取り組みをすべき。
				税金の無駄だと思う。アクセスしづらくなるのがいや。
				この先、どれくらいの期間、航空利用の拡大や維持が続くのかかわからないのに、初期投資が大きすぎると感じる。
				・東方面の活性化には利点があるが、やはり費用がかかりすぎると思う。
				・関西空港のような事(アクセス問題、その後の維持費)が無いようにしないといけないと思う。
				大きな金額がかかるのは痛手ですが、将来それで使用量が増えるのであればいいです。
				・事業費が非常に大きく、国民・市民の負担が大きい。
				反対。利便性に問題点が多い。費用がかかりすぎる。
				開空、中部も苦戦しているように、新設してもコスト的に採算が合わない！
				・費用代→効果→？
				将来の方向性についての利点が全く理解できない。
				初期費用がかかりすぎる感がある。関西空港は都市部と離れているため赤字だと聞いている。
				不要。金の無駄。開空や成田のようになるだけ。
				工期、金銭的には問題あるように見えるが長い目でみれば新空港は必要と思える。
				上記で書いているように、アクセスの利便性、多額の費用を使ってまで新しい空港を建設するメリットは無いと思う。
				24H対応の重要度は大きいですが、アクセス性の確保に対する自治体・JR等の負担のリスクに心配がある。
				十分、関連部署の議論を進めて欲しい。
				現在、又将来の空港の処理能力が限界に来ているならば、新しい空港を建設して処理能力を上げていくのはしかたないとは思いますが、それに伴う費用と時間については検討する余地があると思う。
				現在の空港は少し小さいと思う。関西や韓国の空港のように新しくした方が良いが、建設には時間をかけないようにしてほしい。
				環境についての不安はありますが、コスト的にクリアできるのであれば、こちらに賛成です。
				金額面で5倍近くかかるが、将来においてもむだはないと思う。
				金額はかかるけれど、新空港案がよいと思います。
				環境に影響があり、予想以上のデメリットがありそう。金額の面についても・・・
				それと費用の面で望ましいとは思えないです。
				お金もかかるし、まわりの交通面とかいろいろ問題がありそうで、よく考えなければならない点が多いかも。
				お金をかけてもその効果に疑問があります。横風に弱い空港は作るべきではないと考えます。
				費用の問題あり。
				建設費9,200億円というのが信用できない。当初はこの金額でも9年間の建設着工期間に見込み違いの費用がかかり、過去の国のいろいろな見込み違いをニュース等で見ていると、今回もまた絶対安めにしているので、実際はその1.5倍とか1兆を大幅に超えると思うので、新空港案は反対である。
				又、建設費用もこれ以上の県・市の負担は厳しすぎる。今現在の自然環境を壊すのはとりかえしのつかない事です。
				建設費用は高いが、今の空港より制限等が無いため、将来的に対応できると思う。
				あと、福岡市の空港周辺の道路等のインフラ整備が進み、良い街づくりが出来ると思う。しかし、また費用がかかってしまう。
				建設に大変なお金と労力がかかりそうですね。
				・地代の問題は買い取り等検討必要。
				費用もかかり、大変なのは？(開空も苦戦している)
				9千億で費用が済むと思わない。
				新空港迄の交通の便が費用にかかってないと思う。多分、1兆4000億位は絶対かかると思う。
				お金がかかるから・・・
				経費がかかりすぎる。
				新空港計画地の方が近いので便利かとも思うが、初期投資の面でも不安だし、環境問題がとても気になる。
				説明をうかがった限りでは、新空港を建設するほうがメリットが大きいと感じました。24H利用可能な点も、海外に移動する人にとっては便利だと思います。
				リスクが高すぎるような気がする。団塊世代が2032年には80代を迎え、少子高齢化が進む現状、本当に利用者が増加するか不透明な中、9000億もの大金を使うのは厳しいと思う。
				費用やアクセス性などの問題、特に費用の問題が一番難しいと思うが、資金のメドが立てばやるべきだと思う。
				ただ、初期投資を考えると・・・
				たしかに金は多くかかるが、それだけのメリットが見込めるといった。
				多額の事業費をかける割にはあまり利益はあがらない様なので現実的には難しいと思う。
				将来的なことを考えたり、騒音問題を考えると、多額の資金が必要であっても新しい空港を埋め立て地等に建設してくれたらいいと思う。
				志賀島とほぼ同じなのに、安く出来、道路に近いというのはすごいと思います。
				周辺環境やアクセスの整備など、多額の費用が必要となるが、様々な利便性を考慮すると将来的にはよりよい策ではないかと考えられる。
				新空港を作るに当たって、費用は莫大にかかるが、観光客や空港利用者が福岡県内に広がる範囲が大きくなるので結果的に福岡県全体が発展すると思う。
				費用がどうしても多大なものとなってしまいが、これから長い目で見た場合に柔軟に対応できると思う。
				新空港を作ること、機能的にはより良くなる面が多いと思ったのですが、やはり資金関連が難しいと思いました。
				いろいろと良い点はあると思いましたが、莫大な資金がかかることと、利便性の悪さを考慮すると、無理して移転する必要はないのではないかと思います。
				費用が大きいことが、増設案と一番違うところかなと思います。
				24時間利用可能であること、事故がおきても住宅地への影響が出ない、建物の高さ制限がなくなるなどはいいいと思いますが、天神・博多から遠すぎる、税金がかかりすぎるのは問題であると思います。
				お金もかかるし、交通アクセスもまだない。
				上記の騒音や高さ制限の問題は解決できるが、コストが一番のネック。人工島や五輪誘致に比べれば有意義な事業とは思いますが、やはり新しく造るとなれば多額の費用が必要となり、私達の生活への影響が出るように思う。
				また、アイランドシティの問題もあるので、多額の工事資金の面で、世論から非難が高いと思われる。
				新空港を建設するには莫大な資金が必要だと思うので、実現するには時間がかかりそうと思いました。
				また新空港として開港しても、地域負担分の建設費・維持管理費が空港からの収入と比較しても地域財政の負の遺産となるのではないかと。
				また、財政上の問題、返済方の具体的な策についての提案がないのが不安です。
				利用者のアクセス利便性低下は避けられないと考える。

意見分類				寄せられたご意見
				事業費9200億以上に資金でアクセス条件の整備を行う必要もある可能性があるので、より慎重な計画が必要である。
				・経済状態が混乱している中で、今後の資金調達に難航するのでは？
				上記の案と比較した場合、否定的な人が多い気がした。費用・期間・地域への対応・交通アクセス・利用者と多大な問題に対して、それを覆せるほどの利益が出せるとは考えられないと現時点では思われる。
				・新しい交通アクセスの整備(鉄道・連絡橋)などについての費用も総工費の中に含まれているのか？
				お金もかかりますし、あまり現実味のない案のようにも思えます。
				土地借料が不用になるという利点は確かに大きいですが、新空港建設の費用や、施工の環境影響を考えると建設すべきでない。
				資金調達で非常に苦労するのではないかと思う。
				こちらの案のほうが、いくぶん現実的かつ効率的かもしれないが、予算のことなど考えると、こちらも考えものだと思う。
				基本的には反対である。便利にはなるかもしれないが、今後も需要が増えるか分からず、初期投資も多額であるから。
				多額な費用がかかってしまうと、環境問題についても心配があると思いましたので、新空港案については賛成できませんでした。
				長期的な視点に立った計画的なまちづくりを行うにしろ、多額の資金が必要とされる。そのためには周辺からの理解がないといけない。
				また、新設費用が増設費用よりかなり高いので、あまり賛成できない。
				初期費用が莫大すぎるので、そこが気になる。
				滑走路増設は、新空港を作るより金額的の方が安いので、新空港案についてはあまり賛成しておりません。
				こちらも同様、将来性がなさそうだ。もう少し詳細を説明してほしいものもあるが、今回聞いただけでは全体的な効果がなさそうな気がする。
				確かに空港を運営する側にとつての利点は多いが、利用者や地域住民への負担が大きい。
				将来的なことを考えるとこの案がいいと思う。しかし、潮流が変わることと費用が多くなるのが気になる。
				新空港案は利点が数多くあるものの、逃げの一手のような気がします。福岡空港といえば都市部への利便性。それを捨てることは最もダメなことです。
				反対です。三吉・新宮ゾーンに空港があっても福岡空港からそちらに流れる人はとても少ないと思います。なので新空港に費用をかけても利益が少ないと考えるので、福岡空港に費用をかけてほしいです。その方が収益があがると思います。
				ただ初期費用にはく大な金がかかるので、いつやるかを明確にすることが大切だと思う。
				新空港は多額のお金がかかるため、不必要であると思う。
				利便性がない。
				資金の調達先が気になる。
				費用がかかりすぎるので、もっと抑えることができるように取り組むべきだ。
				反対です。費用も莫大ですし、環境への影響もかなり気になります。
				新空港をつくることについては、今まで抱えていた問題を解決するのにも良い方法に思われる。
				埋立をして新に空港をつくるとなると費用もかかるし、自然への影響問題もあるので、きちんと考える必要があると思います。
				埋立をしてからあまり利用者が増えなかった場合の損失が大きい。
				こちらの案には正直に言えば反対している。交通の利便性、または計画通りにうまくいくのが疑問であり、費用も「増設案」に比べたら4倍以上かかる。その費用の金は私たち県民の税金であるから不安である。
				資金調達の面が厳しいので増設がいいと思う。
				しかし、財政的に実現可能なのが疑問に思います。
				将来を考えるとこちらの方が適切なように感じた。
				海上に作るには、さまざまな公害問題が生じるかもしれないし、一番気になるのは費用の問題です。最悪の場合はいいですけど、私はどちらかといえば反対です。
				他空港の状況を省みるに、新しい空港の必要性をあまり感じません。
				地域の人々の不便等を考えるなら、新空港の費用をその解消に充てればよいのではないのでしょうか。
				・建設費がネックのようですが国の基幹空港であれば道路予算等を削ってでも優先すべきだと思います。
				新空港などナンセンス、同じ失敗を何度やれば解るのか？理解に苦しむ。1～1.1兆円などと言う数字では出来るわけも無く、維持費に膨大なお金が掛る事はKIXを見れば明白。内容は実経済が解る民間人の意見が反映されているとは思えず、採算をどう考えるかが示せていない以上、うちは大丈夫と言う様な観念的、楽観論には納得出来ない。
				将来性を考へれば予算面もあると思はれますが、新空港建設すべきだと思います。
				税金が今でさえ、無駄なことに使われて、その解決もされないままなのに、これ以上の投資は決してして欲しくない。
				波も10m程になり、塩害も大である。H14年の計画では、滑走路はクロス(十字型)した2本でした。
				砂の被害も大変なものでした。
				経費は大きいし、環境破壊は必然的。
				〔反対〕 事業費が高い→借金はいらない
				〔反対〕 借金したらいけない→子供たちの迷惑になる
				ハブ空港としてゲートウェイとして、100年～200年を見据えたすばらしい提案と思う。(24時間魅力的のある)(経済効果が非常に大きい)(N61° E案)
				福岡・山口周辺のマーケットを考えた時に、多額のお金を使い新空港を建設する意味はないと考えます。
				先ず、資金の問題が大きすぎる。福岡県が財政に余裕がありすぎて困るからと言うなら まだ解るが、今の世界の金融危機の問題、今後の日本の人口減少問題、今後の増税問題 等等返済していく県民としては、賛成できかねる。
				1兆円掛かっても新空港にすべき。現空港の騒音・土地代を50～60年払い続けるのであればその分を新空港の財源に。
				必要性の根拠がいまいち。
				事業費が高いので、それが私達市民に将来にわたつての負担の不安があります。しかし、24時間の離着陸ができるので、利便性が増すと思います。騒音の緩和にもなるのでは。
				経費、都心部よりの距離、利便性より推して絶対反対。
				関西空港を見て下さい。借金だらけですよ。
				根本的な解決にはなと思うが、コストの採算が取れるのかが心配。また、成田や関空のように都心からのアクセスが悪くなるのかが心配。
				費用面から見ても反対。
				福岡空港の魅力として、市内に近い事が上げられると思います。特にビジネス・観光に関しては最重要ポイントとなる事項がなくなるのは大きな障害だと思います。
				コスト面もかなりの額になる事も懸念材料と思われます。
				新しく大きな空港を造るにはこの案かもしれないが、利便性の問題、試験調達の問題、自然破壊の問題など、マイナス要因が多すぎます。新空港を建造する企業を儲けさせるだけの案のように感じます。
				市街地にある現行空港の問題点がかなり解消されるが、将来需要と事業費を考えれば海上案は非現実的と言わざるを得ない。自然環境への影響は大きく、無視する事は出来ない。
				先日、麻生知事が「株式会社での運営」について発言していたのが興味深かった。借入金の問題(他の空港建設株式会社の悪い例)もあるので、そのあたりも含めた検討を今後行って欲しい。
				長い目で見ると新空港案が良いと思います。工事期間も増設案に対して2年しかかわらないのであれば将来の需要に(余裕をもって)対応できる物を今から建設する方が良いのでは？ 初期投資が大きいかも知れませんが借地料が要らなくなるなど、これも長い目で考えれば最終的に変わらないのではなですか。
				大賛成です。不便になりますが、その他のメリットがある。
				金がかかり、風にも弱い。
				新空港に建設費は要するが、交通体系全体を見ると将来的には良いと思う。
				河川土砂堆積の除去を極力利用して造る。
				下記の理由から10年後の国際的、国内的経済状況を考えると、西側滑走路増設によって需要-発着には充分対応できる。
				1)10年後には人口の減少が明らかとなる。
				2)10年後には原油のピークアウトが明らかとなり、原油価格の上昇は再来して、航空機の減便、あるいは路線の縮小は避けられない。
				3)世界の経済システムの変革にともない経済発展には限界が来る。貿易、文化相互交流など飛躍的乃至漸進的にも現在以上に発展することは無く、航空需要が増大することはない。

意見分類				寄せられたご意見
				以上の理由から新空港移設は大きな経済的損失となり現在の利便性も失われる。
				新しく何かを作るということにおいて、この問題にそこまで興味が無い人でも認知する。福岡空港が新しくなる！ということで周囲の人たちの協力や理解も得やすいと思う。ただ、莫大な費用がかかるので財政面においては今以上の護憲と、審議を願いたい。
				福岡の更なる活性化を目指すとなれば、断然こちらの方が良い。
				移転すれば良いものではない。他にいろいろ問題が出てくるはずです。
				新空港を作ってもそれに伴う交通整備も必要になります。1つやれば次々と他の問題も出てきます。1つやり直せば良いものではない。
				そもそも新空港を作るだけの十分な財源があるのか？ 現在の福岡空港を上回るメリットがあるのか？ 中心部から離れた空港はどの利便性の観点から利用率が悪い。セントレア、関空のように、大赤字をかかえる可能性が大きい。
				概算費用9200億円にどこまでの費用が含まれているのか分からなかったですが、新空港へのアクセス向上に掛かる費用まで考えるともっと必要になってくると思います。
				事業費が高すぎる。
				短所：事業費が大きい。現空港よりアクセスが劣る。
				長所：容量が増えかつターミナルや貨物施設の配置の自由度が高く、利便性が向上する。
				国や県・市等の費用負担は不明だが、いずれにしてもみなに情報をキチンと公表し、費用負担について理解が得られれば進めてよいのではないかと。国、知事や市長が地域戦略と共に必要性を語ることが重要ではないか。空港の利用は、増加する条件があることに加えて、増加させる努力が不可欠なものである。
				新しい空港になると費用がかかる。
				交通アクセスや諸々の費用を考えると福岡市は人工島に続いて赤字が増えるので反対。
				又、現在空港の跡地の利用の面からも問題がある。
				金がかかりすぎ。中途半端
				ウィンドカバレッジの検討の中 海の中道海浜公園データの活用並びにアジア・ゲートウェイ構想、航空の自由化(アジア・オープンスカイ)の中での具体化した比較評価でいろいろと視点が書き連ねられていますが事業効率性の点で新空港がよからうかと存じました。
				資金そして採算があるのか、あらゆるデータを集約計画をすること→需要、エネルギー
				今の空港でいいと思う。滑走路を増やせばすむと思う。むだな税金を使うな。」
				費用が心配
				・これだけの課題投資は不要
				・財政的に長年に県民、国民に負担を強いる古都になる
				反対
				利便性が悪い
				事業費が高すぎる
				自然破壊だ
				必要ない(国、県、市共負担多く、余裕無し)
				やはりアクセスと費用が課題
				宮若市に住んでいる私にとって、年2回程度国際線を利用しているだけだが、空港まで高速バスに乗っている。たぶん新空港になっても高速バスが乗り入れるだろうし、時間もそんなに変わらないだろうから、どちらでもいいのだが、現空港の維持費(土地代等)を考えると、初期投資(建設費等)だけで議論するのは、いかがなものなのか。ただ、鹿児島島の友人と一緒に旅行するときは博多駅が近いので、大変助かっている。北九州空港、佐賀空港とどうかわっているかも、この機会に考えるべきではないのか。
				多額の費用がムダです。空港の跡地の問題
				新空港では新たな街づくり、発展につながり、また安全面でも良いが、新空港になるための莫大な費用が発生し、交通面でも(道路、地下鉄等)増設費用が新たに発生すると考えるため良いとは思わない。また環境を変えてまで作らないといけないうか疑問に感じる。
				・事業費が高すぎる
				・博多・天神からのアクセスが悪い(今の地下鉄はとても便利)
				・自然を崩さないで欲しい
				賛成。ただしもっと安価な方法を検討すべき。
				・事業費に関して、アクセス整備や補償(漁業者等)の全体の額を示さないと意味がない
				・跡地の利用についても一緒に考える必要がある
				反対！ 金もかかるし、便利が悪い。高層ビルが建たない、都市開発ができないでは、理由にならない。福岡市の郡部も視野に入れての開発も考えれば良いと思うが？ 空港の撤去後の跡地問題については、何の具体策も発表されてない。
				今、大きな空港が2つも有るのに造る必要はない。建設費が過大だまだ増えるのが目に見えている。住民負担が発生する。遠くて不便だし鉄道アクセスが整備されていない。風が強くて危険、風で欠航が増えると不便。需要予測はもう既におかしい。新たな環境や危険、音の問題。
				資金(費用)がかかりすぎる。経済対策？7社会の圧力か？
				環境対策費が150億/年かかったとしても、事業費用をペイするのに50年近くかかる無駄金にしか思えない。
				増設で対応できないものをわざわざ作る必要ないと思われる。便利でも不必要であり、増設案と比べる必要なし。
				長期的な需要が可能になり、利用時間も24時間化可能。安全性も高まり、環境対策費や借地料も省ける。現空港の跡地利用は十分期待できる。
				費用負担について、実際にそれぞれ負担ができるものであるのか。
				最終的な対応策の後に調査(環境)して本当に変更もしくは取り止めることもできるのか。
				こんな時代なのに、どうして余分なお金を使うのか！
				アクセスの悪さをカバーする為に将来、地下鉄の延長などが目論まれているのではないかと。それだけでなく道路の改修などで、更に多額の費用が必要になると思う。一出すべきではない。
				これだけ不便になると乗客は、周りの空港や新幹線に散って、乗客数は予定通りには伸びないと思う。
				不要
				i アクセシビリティの悪化
				ii 事業費が多
				必要ない
				・環境破壊
				・無駄使い(税金)
				やや反対である。コストがかかる、環境に悪い、現空港の利用も考えなければならない。
				時間もかかり、増便に対応できない。
				高額であり、無駄使いと思う。
				必要ない。費用効果、環境保全の面から最も避けるべき選択である。
				同じく新空港もこの金額ではできないのでは？
				反対 費用がかかりすぎる。
				交通の便が悪い。
				新空港は最新の設備でよい空港になるとは思いますが、費用面・利便性を考えると、あまり賛成できません。
				海上案は費用・年数共長い。
				お金がかかる、地域住民の反対などが出ると思う。
				建設予算のかかり過ぎ、交通アクセスが不便、日帰りが難しい所ができてしまう。
				1兆円を越すのではないかと心配。
				多額なコストがかかる上、空港へのアクセスが大変になるので、新空港はいらないと思う。
				費用がかかりすぎるし、福岡県内に空港の新設は2つもいらない(北九州空港も等)。
				又、交通便も悪くなる。

意見分類				寄せられたご意見
				海上空港は玄界灘を埋立てることになる。冬に厳しい海を埋立てることかなりのコストが予想される。 関空が何度も地盤沈下したことを思うと、厳しい状態だと思う。 将来的には望まないと思うが、果たして現在の試算額でカバーできるのか？現空港の跡地利用(売却)はどうなっているか？ 環境面を十分に考えた上での運用になると思われる。周辺住民との話し合いをよく行うべき。また、交通アクセスを今の空港と同じレベル以上の便利さを保つべき。 (地下鉄、西鉄貝塚線の延伸、JR線の新設、少なくとも鉄道は2路線以上、道路も都市高速の延伸、一般道路の新設を考えるべき)、あとは建設コストも考慮すべき。県民、市民になるべく負担がかからないようにすべきである。 何といってもお金がかかり過ぎ。国民の負担が多くなる。今後の人口を考えると、減る可能性が高いので、経済成長を今までのデータでは見込めない。 時間と費用がかかる。 交通の便が悪い。 予算面で無理だと思います。 建設にかかる費用は安く済むとしても、交通アクセス等にも費用がかかると思う。 また、周辺の住宅や学校へも影響が出ると思う。 費用面でかかりすぎ。 新空港案は間違っていると思います。第1に、海上空港ですので建設費が膨大なものになります。福岡県の財政がきわめて厳しい中、巨額の出費はゆるされません。第2に、玄界灘という外海に空港を建設して安全運行ができるのか疑問です。第3に、新北九州空港が建設された今、新たな福岡空港を建設する必要性があるのか疑問です。よって、新空港案は採るべき案ではありません。 金が掛かりすぎる あえて高額な建設費(当初で9千億、実際はどれほど膨らむかを考えると恐ろしい)を投入し、環境・利便も問題の多いこの案は絶対賛成できない。 現福岡空港は、都心部から近いという利点が一番だが将来的には、検討すべきだと思う。 現在の予算では不可能だと思います。(材料費の値上がり等による) 費用が掛かりすぎる。黒字化の見込みは無い。滑走路2本は無理。中部と関空で失敗している。アクセスが悪化するので客は減少する。新幹線との競合で客は減る。地下鉄の客が減少して、地下鉄の赤字が増大する。将来への投資ではなく、無謀な賭け。堅実は発展を望む。失敗したときの責任者を決めてから、始めて欲しい。 論外だと思う。既存の鉄道や道路とのアクセスを考えた時、わざわざ新空港を作り更にインフラ整備をする投資の意味が無い。当市に見合わないはずである。 費用が掛かりすぎる 多額な投資が必要で、反対だ。増設案がいい。国の財政が赤字なので、無駄使いだ。また自然破壊になり、海が汚れる。 建設費用、海岸資源(魚介類等)また利用状況等から不要です。隣接空港で足りる。海外線は関西、中部、韓国の空港を利用すれば良いのではない。金が掛かりすぎます。不要です。 ・関空と同様に維持管理費が大きいので、収入分で本体工事費が支払い(返済)で傷に、借金として残る ・自然環境を破壊するリスクが大きい 必要性に疑問を感じる。 1.税金の無駄使い 2.自然破壊につながる 3.海上空港が出来た後のメンテナンスに費用が掛かりすぎる 空港建設費だけでなく、大量・高速輸送手段の建設も含むと、工費が大きくなりすぎる。アクセス性が悪い空港はどこにでもあるが、現福岡空港のアクセス性は日本一であり、今後も重要なポイントとなるはず。 現時の予算では不可能。材料の値上がり等、1.5倍くらい必要である。 ずっと先のことを考えると、こちらの案の方がいいと思います。 24時間発着可能ということにひかれる 騒音問題も解消されて良いと思う。 資金を調達できれば必ず黒字になるのか。 滑走路増設のため、多少の自然がなくなるのは仕方ないが、また新たに空港を建てるとなると、自然環境や資金が不安です。 新空港を作った場合、空港内に店を出店しなくてはいけないのでお金がかかると思う。 私は新空港を作るのはどちらかと言うと多額のお金を使うので反対です。 埋め立て地に新空港を作るというのは、まず埋め立て地ということと安全性かどうかという問題もあるし、費用もたくさんかかるし、まず第一に住民の意見を重視しなければならないのではないかと思います。(私は宗像に住んでいるけれど、福岡空港へのアクセスなどあまり不便には感じません) 24時間利用可能だったり、市街地にあまり影響しないのはとても良いことだと思いますが、資金面や環境面はよく考えた上で実施に移した方がいいと思います。借金をしてまで行わないといけなのとか、環境問題も深刻な中、更に環境を破壊してまで行わないといけなの、考えてほしいと思いました。 今設けても、また何十年かしたら新設案が出るのではないかと思います。 自然環境、漁業の問題は大きいと思う。正直、一度多額な税金を使って慎重な話し合いのもと設けたのなら、責任をもってどうにかしてほしい。何で現空港でダメになっちゃったんだろうと思った。 お金と時間がかかりすぎている。24時間利用できることなどで、良い面もあるだろうけど悪い面もあると思う。(安全性やその他交通機関に対する影響) 「新空港案」は費用の問題もありますが、しかし長い目で見ると、いい案だと思います。たとえば投資きつくなったら進行のスピードをおとすとか、こうでしたら費用の緩和もできるではないでしょうか。 新空港を建設する長所には納得できたが、まず、交通アクセスが悪いという点が気になりました。利用しにくくなるなと思いました。(西鉄のみしか利用できないため)また、初期投資が大きすぎるのではと思いました。時間もかかるため、需要にまにあわないのでは・・・と思いました。 新空港建設のための財源の確保や、海浜の生態系に異変が生じた場合の対応などについて、より具体的な対策を検討すべきなのではないかと思った。 騒音やコストがかかるので、あまり賛成できません。コスト削減をできる限りして、現空港の跡地利用が何かのやくにたてば良いと思います。 資金調達の問題はありますが、事業面では十分メリットがあると思います。自然環境の保ぜんと予定地周辺の住民との話し合は重要だと思います。 新空港を作るには、空港の他にも交通の便のために鉄道や道路を新しく建築するなど、時間とお金がかかりすぎるのではないかと思います。 コストをかけすぎているが、増設するより利用時間の制約を解消できるのは便利だと思う。 航空機の騒音区域は市街化区域に影響を及ぼさない、とあるが、それはどのように検証したのでしょうか？ また多額な初期投資はどのような形で捻出するのでしょうか。 もしこの案が通されたら、塩害の対策費・維持費がたくさんかかる。その理由は日本海側なので特に冬は風が強い。 まずこの案が浮上したところが住んでいる付近だったのが悲しい。私からするとこの案はメリットよりデメリットのほうが目立ったイメージだった。道路を新しく作る必要があるならば、この案は白紙にしたほうがいい。コストも余計にかかり、人々や県を更に苦しめることになるから。 新しく空港をつくることによって費用が9,200億円もかかる点では滑走路増設案の方が良いと思う。費用がもっと安くなると新空港案の方が便利なので良いと思う。 この借金まみれの日本の中で、どのようにして建設費を調達していくのか。台風などの自然災害への対策は視野に入っているのか。 多額な投資が出ると思うが、今日話を聞いて現空港の問題解決のためには必要ではないかと思った。 新空港を新宮に作るのは、多額な費用がかかるし、福岡空港とそんなに離れてないので無駄だと思う。交通アクセスも見直さないといいないし、何かと費用がかかりそう。 今環境問題が問題になっているのに埋め立て地を作って環境を今以上に壊すのはどうかと思う。 初期投資が多額な面や、アクセス交通整備に伴う費用は必要だが将来性を考えるとこちらの方が望ましいように思える。しかし、自然環境へどのような影響を及ぼすのかという点が気になる。 費用がかかりすぎるし、完成までの時間もかかる。でも24時間利用可能というのは、かなり魅力的だと感じた。 新しいのを作ったら、2つある空港のうち間違えた方に行ってしまう人が出てくると思う。また空港への交通機関を確保するために、大型改善を行うのは困難だと思う。膨大な資金と時間が必要で、計画通りに行くとは思えない。 住民への安全性を考えたら良い事だと思う。けど、新空港を作るには大きなコストがかかるし、海を埋めたてるという事は、その自然を破壊する事になる。また新空港に行く交通手段も増やさなければならないのなら、現在の空港で滑走路を増やしたほうが良いと思う。新空港を作るためだけに自然破壊は良くないと思う。 コストがかかりすぎる。住民や交通の面としても1からのスタートなので時間がいろいろなことをするのがムダだと思われる。 海上に作るということで、やはり資金が一番心配です。今の世の中はバブル崩壊よりひどくなるのでは聞いたので、空港1つに資金が回ってくるのが疑問。

意見分類				寄せられたご意見
				新空港を建設するにあたって、空港建設以外にも鉄道の増設等、かなりの手間や費用がかかるため、あまり良いとは思えない。やはり新しく空港を造るとなると、滑走路増設案に比べて大きな問題が多く起こると思う。
				概算費用に新しくつくる道路などの費用を入れるとどれくらいになるのでしょうか。
				コストが高く、これから飛行機を利用する人が増すのかも分からないので作らない方が良いと思う。
				また、東区に作るとなると、今現在博多など都心部に住んでいる人には不便なのではないかと思う。空港は人口が密集している都心部のままでよいと思う。
				お金と時間がかかるのが問題である。
				新しく造るのは、あまりよくないと思った。資金もたくさんいるし、福岡の人はあの場所に空港があると定着しているから、場所が変わるのに慣れるのに時間がかかると思った。あと、空港までの道が混雑するといけないから道を拡張するのも時間がかかると思いました。
				コストの面で非常に気になる部分はあるものの24時間の利用や利便性の向上など長期的に考えれば良いとは思う。
				新空港案についてはあまりいいとは思わなかった。やっぱり新空港をつくとお金も時間もかかるし、大きなリスクも背負うと思うので、あまり賛成ではない。
				新空港を作らずに、現状の空港のままで良いと思う。莫大な建設費用がかかるので、新たに空港を作るのなら今の空港を増築した方が良いと思う。
				便利になるが、必ず害も生じると思う。その害を完璧になくせるならいいが、できないなら作らないべきだと思う。
				新空港を建設すると費用もかかるし、今の空港がもったいないというか、跡地の問題もあるので賛成できない。
				将来のことを考えると、こちらの案の方が無駄をつくらないのでよいと思う。
				将来のことを考えると、新空港案の方が良いと思うので、資金の用途が立つならば、こちらの案を実行してほしい。
				資金調達はどうするのか、環境に悪影響を及ぼさないのか聞きたい。
				場所を移すと莫大な資金が必要になり、また何かと問題がおこり、先延ばしという形になる可能性があるのでは、作る必要はないと思う。
				個人的にこの案を支持。初期投資はつらいが、すぐに返せるかと。潮風による老朽化対策も講じるべき。
				作ることに、住民に被害は少ないけど、その他のところに多く資金等が必要となる。又、都市から遠くなるのではないかな。
				市街地の分断がないから市民にはいいと思う。ただ費用が高すぎる。場所も不便になる。
				新しい空港を建設すると、やはり莫大なお金がかかると思うし、用地買収などで難しいと思う。
				環境対策費、借地料の不要は増設案に比べると良いが、初期投資にかかる金額が多額であること、海上を使うことでの漁業補償の面が気になった。
				質問の方で知ったのですが、大規模な拠点となる空港となる予定はないようなので、経済面や漁業、環境面などの問題点ではこちらのほうが多いのではないかと思います。
				地域住民からの理解や資金の問題をクリアできれば滑走路増設案よりも将来的に良い結果を出すのではないかなと思う。
				埋立による環境問題や投資が多額であるためあまり賛成できない。
				利用時間帯の制約がなくなることが大きな魅力だと思う。ただし、事業費がかかり過ぎ、そして工事期間も長いのが欠点だと思う。
				実現に時間と金がかかるという問題を抜きにすれば、将来的な福岡及び九州の発展につながるこの案は、大変興味のかれるものであると思います。
				24時間利用でき、騒音の心配もないことは良い。しかし何よりもコストがかかる上に、埋め立てにも時間を要するのが問題だと思う。
				良い案だと思うが、年月がかかるし、資金も現実にはたえられるかという問題もあるし難しそう。
				新空港案の利点は現空港の抱える様々な問題を一掃できることにあると思う。しかしアクセスや環境などの新たな問題も発生する。ただ将来の拡大を前ていとして建設すれば、需要の大幅増加にも対応可能な点は評価できる。
				最大の問題点はその事業費の高さであり、どうく面するか難しいところであろう。
				やはり初期投資が多額なため、もし利用者が少ないなどの最悪な状況に陥った場合、完全な失敗・無駄金となるので、冒険はしなくてもいいと思う。
				新空港は必要ない。今後人口も減少するし、財政も厳しいので。
				この前、ディズニーランドを第二キャンパルのところに作るかどうかを言われてたが、九州に結集される六大財閥である(九電、九電工、西鉄、JR九州等)でお金を集めるということは、周りからの融資を受け入れないから地方との結束力がなくなるといことで、客が入らなくなる。それで誘致合戦は終わりました。このようなことにはならないでしょうか？
				建設費がかなり高額だけど今後の将来発着回数などが増えると良そうされているので、新空港を建設するのはいい。
				良いと思うが、ただ日本海につくるのははじめてなので、大丈夫なのか心配。また関西国際空港のように沈みかけるとい心配もある。
				経済分析(費用便益)や回収見通しなどの多様な結果を知りたいと感じた。
				とにかくお金がかかりすぎる。上の約2000億円に対して、支出約9200億円で便益2032年次で合計702億のリターンは少ない。出資者の信用が得にくそう。
				県の県債が残るから、将来負担が残るからアクセスも悪い。環境にも良くない。止めたほうがいい。
				期間は長く利益をそんなに上げられないが一審効率よく問題も少なそう。
				あまり効果的ではない。時間がかかりすぎる。
				資金の問題で集めるのはむずかしいので反対です。
				初期投資に対する資本調達方法が現時点でどのような案がでているのか。
				もしかしたら良い方に転がるかもしれないが、費用を取り戻せない可能性もある。
				渋滞か、アクセスがあまり良くないし、生態系についてが心配。借地料がないのでその点は良い。
				これからも飛行機の需要は増えてくると思うので、将来性を考えた「新空港案」が良いと思う。しかし、多額な資金調達や環境保全などの問題は多々あるが、今、それを乗り越えれば必ず将来的に良い結果があると思う。
				こちらの方が長い目で見ると良い印象。
				税金を正しく使ってほしい。
				海を埋立てて建設すると聞いたんですが、漁業や交通などの用地買収だけ注意するのではなくて、その後のこと、新空港建設のあとへいがいがあるのか調査などをしたほうがよいかなと思いました。
				・セミオープン案について セミオープン案が可能であるのなら、新空港の代表案はセミオープン案とすべきである。新空港案の最大のメリットは離着陸回数、運用時間帯の自由度にあるわけであり、クロスバレル同士を比較しても新空港案のメリットが表現できない。
				・新たな新空港案について 滑走路1本で、16-34方向の滑走路を博多湾内に作れば、オープンバレル空港として運用ができる。地下鉄を使えば20分程度で乗り継ぎもできる。事業費も3000億程度でできるのではないかな。案として検討してほしい。
				・レポートに取り上げられた新空港案について 事業費が大きすぎ、たとえ作っても建設費の償還が空港経営にとって大きな負担となり、関空の二の舞になるのは明白である。
				海上に空港を建設する事は、見積り額の2倍の金額が実際には掛かってしまうと思います。また、市内から遠く不便になるので、福岡の空港に近いという良さが失われてしまいます。
				海に空港を建設することの技術論と環境面での合致？が必ずしも上手くいくのかの不安があります。あの美しい海岸線がどうなるのか不安です。内海ではない海上空港ですから、関空ですら沈下が進行中で建物本体基礎に対策を講じています。芦屋の自衛隊の滑走路近くの海岸の浸食が進行しています。
				反対である。大手ゼネコンを儲けさせるためである。時間が掛かり過ぎる(遠くなる)。
				新しいハード事業には初期投資が相当必要な事は分かりますが、このご時勢で、しかも利用予測も分かりますが人口自然減となるこれからに全く新しい空港が必要となる事は疑問が残るし、費用の部分でも新空港が有効と思えるものは増設が今後必要なくらいしか見当たりません。
				借地料とかをすっきりさせるためには良いかもしれないが、新交通システム(空港一博多駅)のアクセスが示されていない。現状で15～20分で行けるはずがない！！ 本当に鉄道で15～20分で、駅及び天神へアクセスできるのならこの方式が良いと思う。プラス5から10分に一本の鉄道は欲しい。
				福岡よりも規模の大きいセントレアですら、経営は苦しい。現在の板付とい好立地だからこそ、乗り入れ便が多い事を認識すべき。
				「新空港案」はアクセスが悪く、また自然環境の破壊につながる。財政難の日本では税金のムダにつながる恐れがある。
				資金調達が出来、それに応じた便益があれば新空港案も良い。
				反対(財界人や建設業者は自分たちのメリットしか考えていない)
				地方財政に大きな負担になる。税金のムダ使い。自然環境の破壊。需要予測はあてにならない。
				評価できる項目もあるが、厳しい財政下で莫大な投資を要し、また自然環境への影響は計り知れないものがある。
				利便性が悪く費用がかかり、反対
				税金の無駄 少子化時代に不要だ
				反対 この不況の時に必要無い

意見分類				寄せられたご意見
				海上の新空港案については、海の汚染や魚の生態が崩れる問題があると思う。また、玄界灘はいずれにしても特に冬場は強風が多く、漁師さんも設置には問題があるという事です。尚、費用対効果の面から反対である。
				①税金の無駄使い ②借金すべきでない ③自然を壊すな
				新空港建設は税金の無駄使いだ。新空港建設を切望している財界人は、自分たちのメリットしか考えていない。
				新空港建設は税金の無駄使いだ
				建設費が高額すぎて許容範囲とは言えません。また、資材の高騰などを考えると、9200億円で収まるのは無理だと思います。自衛隊などの移転や、連絡橋、一般道路の建設など9200億円に含まれていない費用も数多く思いつきます。限界がないですね。1兆円は軽く超えると思います。新空港には反対です。
				航空法や都市部に空港があるデメリットを考え合わせるとこちらの選択肢にも有効性はあると思われるが、費用・工期に問題がある。少子高齢化が進む我が国では早晚、都市・交通インフラ整備では攻めの姿勢は取れなくなることは確実であると予測される。さらに、現状の空港の交通利便性を維持するとすると、都市高速・地下鉄・西鉄沿線は不可避であり、また、主要道路の拡張も必要であることから、新空港案は現実的ではないと考えられる。
				現空港のアクセスと比較し、大きなデメリットは無いように述べられているが、現空港のように、鉄道が簡単に乗り入れできることは考えにくく、アクセスは極端に低下すると思われる。また、将来の大きな需要に対応できるとあるが、主要路線である羽田～福岡の大幅な増便は想定できない。(羽田は拡張するが、福岡線の発着枠は大きく増えない) また、現空港の需要増は、アクセス利便性ゆえであり、この利便性が失われれば、関西空港の例と同様、当初の需要予測より大幅に需要は下回り、不採算のツケは税金で賄う結果になるであろう。従って、新空港の費用対効果は全く期待できるものではない。
				空港までのアクセス、高速道路を建設する予定ではないのか。このままのはずがない。その為にかかる費用が一切計上されていないような気がする。いずれにせよ滑走路増設と費用がかかるには変わらない。しかも、不透明なお金が行われる可能性が滑走路増設より高いと思われる。
				24時間運用できる点や将来の更なる拡張性はあるものの、コストがかかりすぎる。また、空港までの移動時間は30分程度かかるのは必死である。(資料ではもっと短い時間で到達できるかのように記載されているが、現実には途中駅を建設しなければ住民は納得せず、結果的に30分あるいはそれ以上に必ずなる)これでは、第2の成田・関空となるのは必死である。過去の失敗から謙虚に学ぶべきである。
				巨額な投資額、利便性の逸失などデメリットの大きさは明らかです。
				建設費の投資について不安がある。
				環境への影響について具体的な問題の指摘がなく、対策もない。現時点で考えられるあらゆる方向からの調査がない。自然は壊したら戻ってこない。空港発着回数が平成11年～19年までほぼ横ばいであり、頭打ちと考えるのが妥当で、世界的不況の今そして今後も増えるとは思えない。関西、中部国際空港、香港、台北、ソウルなど近隣の空港も多く競争相手が多すぎる。費用も多くなり過ぎ、公共事業のための新空港であってはならない。
				24時間利用可能になることはいいことだと思う。国内ターミナルと国際ターミナルが一体化するのは便利だと思うが、交通アクセスや工事費、自然の事を考えると反対です。
				24時間利用可能であることや、発着可能回数が増加することを考えると、長期的。ただし、現在の経済情勢を考えると莫大な税金投入は疑問です。
				現空港の跡地利用はどうなるのか。多額の費用や拡張用地はどうするのかかわからない。
				私は新しい空港を作る必要はないと思います。費用もかかる上に、24時間利用できても公共交通機関が利用できない。環境にもよくないと思う。
				新しい空港の方がそうおん費などがからないのでもいいと思います。
				騒音がないから良い。お金が年間費がかからない。24時間可能。
				利便性を良くするなら他の地域の活性化にもつながると思うのですが、費用は大丈夫なのか不安？！
				新空港が開設した場合、現在の空港の跡地はどのようにするのですか？現在より不便になると思うし、環境破壊にもつながるし、24時間空港になると、そのまわりにホテル等も必要になるから土地の確保や費用等多大な額になるのでは？
				新しい空港をつくるのはお金がかかりすぎると思う。
				24時間利用可能。国内・国際ターミナルの一体化。環境対策費、借地料が不要。
				しかし、長い目で見た時、新空港案の方が費用がかからないという事が分かった。
				利便性は多少悪くなるが24時間可能になるのであれば良いと思うが、交通機関の整備に費用がかかると思う。
				反対。税金の無駄使いがあまりにも大きい。
				新空港建設は逼迫した地方財政に大金負担になる
				新空港建設は地方財政に大きな負担になります。税金の無駄使いになる。
				今、これだけ環境問題が重要視され、市も財政難だというのに、新空港案は、考えられません。
				将来予測を100%満足する必要とするには疑問がある。本調査を始めた際と、現在の世界経済状況に大きな変化がある。ましてや10年先の予測は実質的に不可能。コストが過大な新空港は不要。跡地は民有地が多くあるので、利活用効果も予測不可能。新設と同時に旧空港を廃止した事はないと思う(出来ない)。
				全国的に新空港を作る事は、国民が反対し無駄使いと思います。
				新空港は税金のムダである
				将来の需要予測には根拠が乏しい。事業費についても、公共工事は常に予算どおりに終わったためしが無い。
				・新空港は希望するのは、建設業者の希望である
				多額の税金を使って、また自然を破壊するため作るべきではないと思います。ムダだと思います。
				NO！
				・新空港建設は逼迫した地方財政に大きな負担になる
				・需要増も限界がある。福岡ディズニーランドも中止になった。不必要に大きくする事はない。
				・新空港建設は自然環境の破壊につながる
				この不況に、お金が掛かる方を選ぶわけがない。
				建築費の確保や塩害対策、福岡市中心部からの交通アクセスの構築が講じなければ、ただの福岡のお荷物になりかねないと思う。特に、交通アクセスは重要だと感じる。
				滑走路増設案を強く支持します。移転には用地買収や移転補償など、工事着手に至るまで多額の空港整備費がかかるため反対します。
				新空港建設は税金の無駄使いだ
				・新空港建設は税金のムダ使いだ
				・新空港は自然環境の破壊につながる
				・現空港の需要が逼迫するという需要予測はあてにならない
				国(地方)の収収が厳しい折、税金のムダ使いはやめるべき
				・新空港建設は金の掛かり過ぎ
				・自然環境の破壊になる
				・今後人口が減少化傾向に向かっているのに、どれ位の利用があるのか不明
				・少子化社会の中で、発着回数の将来予測が本当に正しいか疑問である。
				・海鳥の渡りや移動のルートに当たる可能性がある。和白干潟を利用するクロツラヘラサギやシギ、千鳥類、鷹類などへの影響が心配
				・投資金額が大きく、財政負担が心配
				・現状から膨大な事業費な無理。これ以上税金を払いたくない
				・玄界灘の荒れ狂う海の現場を担当者は見た事があるのだろうか。おそらく事業費は倍増するであろう。
				財政負担が大きすぎる。利便性が低下し、利用者の減少につながる。地下鉄の延伸や、周辺道路の整備など、更にプラスαの財政負担が掛かってしまう。
				反対理由
				・多額の投資効果は見込めない
				・ここ数年経済停滞が予想される
				・資金は誰が出すのか。企業負担が出来ればOK(税金のみは駄目)
				・国内の一部の空港は閉鎖される予定
				・環境(自然)破壊
				税金のムダ使いだ。地方財政に大きな負担になる。需要予測はあてにならない。
				建設費が大きすぎる。ほとんどの公共工事は予定額を大幅にオーバーする。予定額そのものが信用出来ない。更に、利便性が現空港に比べ大きく損なわれる。海

意見分類				寄せられたご意見
				上空港で成功した例は少ない。
				反対です。 国、県、市の負担額も決まっていない建築費が、総額自体も信用出来ない。国が出す需要予測は、羽田空港以外では、大体見誤っている。この案は自然環境の破壊、初期投資が多額、漁業補償など不透明な点が多い。
				反対。人口減少。財政難。 初期投資の借金が多く、子供たちに借金のつけを多く廻すことになる。(また借金で支出する割合不明) あまりにもコストがかかりすぎると思います。
				コストが高すぎです 日本の経済の動向から少し無理があると思う 新空港建設は逼迫した地方財政の大きな負担になる 新空港建設は逼迫した地方財政(県・市)に大きな負担となる。新空港建設は自然環境の破壊につながる 地方財政及び国の財政に大きな負担になる。 交通アクセス等の問題も大きく財政負担が多くなる
				・反対です ・税金のムダ使いだ ・この不況に新空港は必要ない 費用がかかり過ぎ、海洋の環境破壊の恐れがある為、支持しません。
				反対。税金のムダ使い 反対。税金のムダ使い 新空港建設は県・市に大きな負担になる。新空港建設は自然環境の破壊に繋がる。需要予測はあてにならない 箱物行政になり、税金のムダ使いになる 反対(税金のムダ使い) 新空港はコストが高くない 新空港建設は逼迫した地方財政には大きな負担になると思う。 ・人口減少にともない発着回数が増とは思えない。 ・税金のムダ使いにつながる
				反対です。 ・税金のむだ使いだ ・この不況に新空港は必要ない 絶対反対！新空港建設は税金のムダ使いだ。 年寄りには不便になりますし、費用がかかりすぎてよくないと思います 反対。税金のムダ使い。地方財政に大きな負担。 ・自然環境の破壊。 ・税金のムダ使い
				殆どの利用者は今のままでほぼ満足をしていると思います。私達地主は特に近い事、需要も今のままがあると思うし、新たな空港をつくるとなると、莫大な費用を新たに捻出しなければならし、国税の無駄だと思います。私は反対です。 新空港建設は地方財政に大きな負担になる。新空港の建設は税金のムダ使いだ ・逼迫した地方財政(市・県)に大きな負担がかかる(のちのち) ・税金のムダ使いである ・自然環境の破壊につながる ・現空港の需要が逼迫するという需要予測はあてにならない 反対(税金のムダ使い) 経済的に極めて不利。利便性に欠ける ・新空港の建設は、税金のムダ使いであり、自然環境の破壊につながる 新空港建設は税金のムダ使いだ。財界人は自分たちのメリットしか考えていない。 新空港建設は税金のムダ使いだ。新空港を切望している財界人の自分たちのメリットしか考えられない。 世間では100年に一度といわれるくらいの大恐慌が来ているのに、莫大な費用を使うこと自体おかしな話です。少しでも安い予算にて物事を進めるのは空港移転の話だけではなく、当たり前の話だと思います。 新空港需要予測、コスト高、財政不信、跡地問題、少子高齢、国内路減便、どれを取っても新空港設立に不信感がつのる一方であり(設立ありき)として言いようがない。
				財源がどのように入るのかをもっと公表するべき。借金財政の中、どこから金を持ってくるのか？関西空港のように2500－3000円程度の使用量が発生する可能性もあうのではない？結果個人レベルでの出費が増える可能性もあるのではない？ この福岡県、福岡市の財政赤字を考え、世界恐慌がまさに起ころうかというときに新空港を作ろうという、考えがわからない。多分、ゼネコンの関連の会社が、新空港建設によっておこぼれをもらおうという魂胆なのではないか。旧態依然の公共工事、政治家の集票マシーンという構図はもう通用しない。 新空港建設の必要性がわからない。現状を改善して利用することを考えるべき。税金のムダになる。近隣空港も多数あることだから連携し活用すれば、ムダな資金を使わず問題解決できると思う。海上空港は気象の影響を受けやすい。強風の際は使用が難しいと思う。 新空港は税金のムダ使い コストが高い。都市に遠い。安全性 コストが高つくすぎると思います 新空港建設の方が解決すべき課題が多い(大きい)と考える。今、過大な空港建設は必要ない。これまでの空港建設に見られるように、甘い需要予測と平等で着工し、後で莫大な追加予算を要したり、赤字に悩まされるような事はしてほしくない。 自然、税金、財政、利便性 新空港「いらない！！」 この案はあまりにも事業費がかかりすぎるし、天候による空港としての稼働率など不明。冬場の日本海からの影響が危惧されます。人口島に対する「負」の重みがあります 反対。新空港建設は税金もムダ使いだ。 新空港建設は税金のムダ使い。財界人は土建築と組み、自分たちのメリットしか考えていない。 財政の無駄。環境破壊 現空港の需要予測はあてにならない。新空港の建設は税金のムダ使いだ。 福岡には新しい空港が必要だと思います。案は「安ければ良い」という感じがします。空港の機能の充実が第一義だと思います 台風、地震、災害に弱い、また、塩害、地盤沈下、地変、人口減少時代に必要か。交通アクセスが不便となり、JR、バス、車等に相当流れて戻らなくなるだろう 上記で一部ふれた理由だけでなく、膨大な建設費用をどうして今の不況下で調達するのか、結局場膨大な公費、つまり税金の支出を県市は迫られて、財政逼迫がさらに加重することになる。第2の理由からも「新空港」の建設は全く不要である。 先に建設ありき！のように思える。北九州、佐賀、その他の空港建設をみても、建設ありき！開港して「データが…想定外でした」。自分のお金だったら絶対にこんな考え方はしない。税金の使い方を考えて欲しい。無駄な公共工事の多い県では、お金を使わないことにしている。 投資が多額すぎる 交通の利便性、時間、費用から見ると増設案にあるが、新空港と言う事で墜落による被害は少ない。 金額面とアクセス面を考えるとどうかと思います。 反対です。最近、新空港がたくさん建設されましたが、どれも失敗しています。世界経済は今までのように伸びないでしょう。空港のニーズも予測より小さくなると思います

意見分類				寄せられたご意見
				ます。将来のツケより現在を我慢する方が日本のためです。自然破壊も心配です。自然も将来に残しておいてやりましょう。
				工事費、工事量など多くの点で無理がある
				これは今の福岡市の財政からは、止めた方が良くと思います
				9000億円の費用は誰が負担するのですか、そして償還のめどはあるのですか、御伺いします
				新空港の必要性が分からない。お金が掛かりすぎ、せっかくある自然の海が汚くなり、もったいない。福岡市の良いところであるものの一つがなくなってしまうのは、考えられない。潮風は飛行機に悪いんじゃないか。
				新空港の建設費は関西空港を見ても分かる通り、当初の見積りから大幅に増え、その上現存の埋立地の沈下等問題を抱えている。敢えて金を使う必要はない。利便性に欠け、ウインドカバー率も低下する。一部の業界、一部の地区の浮揚のためだけに公共工事を誘導すべきでない。
				国の財政は極めて厳しい状況にあり、最近の箱物行政に対する批判に見るとおり、大変な禍根を将来に残すことになる。また、海を含む自然破壊等も大規模なものになる事が考えられる。全国的に見ても一県一空港というような、変な横並び意識で物事が動いているというケースが多々見受けられる。必要ない物に税金を投入する事はない。
				論外。人口減少、税收減少の中で何を考えているのか。
				新空港案は遠いし、そこに行くまでのアクセスも悪い。しかも、新空港に予算何億もかけるのは、税金の無駄使いだと思います。
				現在の利便性が全く失われてしまうのでこの案は駄目！！費用面、工事期間面でも増設案に劣る。新空港の立地場所も東に位置するため、新北九州空港の利用者範囲にもかぶる、もしくは近くなるため、お互いのためにもこの案は無理！！
				今後20～30年後を見越した場合、エネルギー動向、石油需給動向により燃料が高騰した場合に、トータルとして採算がとれるのか良く検討する必要があるのでは。
				最もコストが掛かる案。九州新幹線の開業も控えており、仮に発着回数が横ばい、もしくは減少した場合のリスクも明示すべき。発着回数の増加見込だけの例示は、あまり信用できない。地元負担額(予測)も出すべき。
				9200億円もの大金を集めるのは、とても難しいことだと思った。それに加え、いろいろな維持費もあるので大変なことだと思った。
				今ある福岡空港で良いと思います。新しく作れば時間もお金もかかるし、今後どうなるか分からないと思います。経済が今不安定なので。
				多額の費用がかかるのは、少しどうなのかなと思いました。また、そのかかった費用を確実に取り戻せるのかなとも思いました。
				新空港案の方が利用者にとって良いと思いました。しかし費用が9,200億円というのがどうしてもひっかかりました。工夫してもこれだけの額の借金を背負うのはどうかと思います。
				新空港は、滑走路増設に比べてメリットが多くあったように感じたが、その分どれだけの人が利用するかもわからないので、そこらへんをはっきりさせてほしいと思いました。
				費用がかかりすぎると思います。
				どちらもだってお金もかかるし、住民が反対する人がいそう。
				まず埋立事業自体が好感を持たれにくいことではないかと思えます。環境問題が騒がれている昨今においては尚のことです。そしてやはり資金面の問題ですね。新空港建設自体にかかってくる費用はもちろんですが、周辺の交通整備等、後々にかかってくる金額は相当なものになると思いますので、不安です。
				需要を上げるためには、新空港を増やすべきだが、費用の方が気になります。私は殆ど北九州空港を利用します。
				新空港案はコストも、空港までのアクセスもかかってしまうという点が不便だと思った。
				新空港は、資金も多額になるし、自然環境も気になります。また、不便になりそうなので心配です。
				いらないと思う。絶対反対！！！！お金は誰が出すの！？
				こちらに賛成です。多額の金額はかかりますが、空港利用が24時間できるようになるのはとても良いと思ったからです。
				交通の利便性が不便と考える。予算がかかりすぎる。果たして経済がどれくらい伸びるだろうか。疑問である。
				地球環境に影響を及ぼすおそれがあるので、あまり賛同はできないと思った。需要が伸びなかった場合、損失が大きいかと思った。
				アクセス時間が長くなったり、埋立することによる環境への影響や多額の初期投資が必要になるが、これまでよりもスムーズに利用できると思う。
				新空港案もいいが、時間とお金がかかるため、難しいと思う。
				新空港を作ると、いろいろ交通が便利になったりと思うけど、滑走路増設の方がお金がかからなくていいのではないかと思った。しかも海の上はちょっと環境的にどうかと思った。
				初期投資費用は、国、県、市がどの程度の割合で負担するのか知りたい
				何年ほどで、初期投資を回収できるのが疑問である
				福岡にとって3つ目の空港となると、福岡県にとって負担が大きいのではないかという点が気になる。しかし、分散させることで混雑や、新空港周辺の活性化など良い点もたくさんある。
				ハイルスクローリターンのように思える。福岡空港の減利用者が新空港の設立に納得する可能性はとても低いし、利便性の高い現空港から移転する事はとても危険なことのように思える。
				初期投資が非常にかかり、アクセスの悪化による需要低下や道路、線路の建築費も踏まえるとハイルスクローリターンのように思える。また、第1次産業をさらに犠牲を強いることは酷である。しかし、理解を得られるのであればこちらを推したい。
				環境問題や資金面を考えて、あまり推さない。北九州空港や現空港の間にあるので北九州空港の利用がへる可能性もある。
				資金の調達に工夫は、どんな事をするのですか。
				新空港の維持(整備)にはどれぐらい費用がかかるのか。
				案としては大変良いが、かなりのコストがかかるが、高速道路の返済のように、何らかの形で建設費用の返済策を取るべきだと思う。
				市街地から遠くなると思っていたが、さほど問題はないのではないかと。むしろ、空港新設による車の交通量の増加を予測して欲しい。結局、我々は金とかはいつでもよい。これから福岡で生活する際のメリット、デメリットが知りたかった。
				P20において、「環境・安全の視点」では、自然環境への影響が考えられるための配慮が必要となっているが、「事業効率性の視点」においては、環境対策費が不要となっている。これがどういうことなのか、よくわからない。
				新しい空港には興味がある。長いスパンを考えると、新空港を造った方が、利用者のためになると思うが、金額と自然に対しての配慮が必要。
				お金が掛かりすぎと思う
				資金調達についてはどのようにするのですか
				将来的なことを考えると、新空港案に賛成。
				新しく作るにはメリットが少ない
				今までは新空港案に反対だったのですが、今回考えてみたところ便利になる点や利用時間の点では良いと思いました。お金や建設期間の問題は大きな問題だと思う。
				私は新宮に住んでいます。以前私の周りでも新空港賛成か反対かで地域の方々を話をしていました。今回のディベートをしてどちらの案にもメリット、デメリットがありますが、私は新空港案に賛成したいです。
				新空港が出来ることによって将来的に考えると
				費用が高い
				新設にはお金がかかるので滑走路増設が良いと思います。
				時間や費用がかかるということでしたが、将来性のある「新空港案」のほうに賛成です。
				関西空港、神戸空港ともに、海上空港で苦心している。特に、関西は、沈下対策を行っているが、これは将来にわたっても続く費用問題と考えられる。福岡新空港(案)についても、地形学、また、海流の強さを考慮すると、その維持費は、瀬戸内の穏やかな海流の日ではないはず。潮流問題に関しては、瀬戸大橋や鳴門大橋の関係者(専門家)から、さらに詳しい情報提供を求めて、検証した方がよいのでは無いだろうか。
				・新宮案は芦屋基地との関係で、北東側にILSが設置できない。よって新空港建設費は少なくとも9700億円以上になる。一般道路の拡幅や、自衛隊米軍海保の移転費用などを考えると1兆円を遙かに超えるだろう。新空港に反対する。・新空港へのアクセス時間15分は特急のことだろうけど、ただでさえアクセス料金が高くなるのに、さらに特急料金300円(現在の料金)を払うなどとてもない。新空港になればアクセスが非常に悪くなる。旅客が被害を被るような方策は採るべきでない。
				環境と交通アクセス、最後に金が課題とおもわれる。案としては悪くないと思う。
				1.は難しい交通網整備不良、中心部、交通ターミナルあり、アクセス不良
				2.埋立て、土砂、コンクリート不足、長期に渡り補修費がかさみ、電力消費続く、観光旅行不向、貨物は北九州空港あり
				航空機の離発着の時の風の影響や新空港へのアクセス方法、後海の埋め立てで自然環境、工事費など考えると今の空港で良いのでは？
				反対です。あまりメリットを感じません。顔上での既得権の所得や、交通アクセス確保、コスト等マイナスの面しかないのではないかと？たしかに空港の可動性の向

意見分類				寄せられたご意見
				上、機動性が上がるインフラである事はよくわかるのですが、それも制度がダメなら宝の持ちぐされになる様な気がします。空港の運営(経営)という面でも不安が残ります。
				基本的に反対です。理由としては ①費用がかかりすぎる(結局は税金負担増になりかねない?) ②利便性が悪い(最寄りのJR駅からのアクセスは? 連絡バスなどでは話になりません) ③海洋の環境破壊等は大丈夫なのか?
				将来性が良い 新宮沖が騒音が少ない
				良いと思うが、風の影響が有り、欠航が心配 海上の上に作ってはどうか 浮上式 見積りの詳細が必要 アクセスの図面での説明も必要
				新空港の建設費は9200億円とされているが、今までの例からいってもっと増えるだろう。地盤の堅さ、波の強さ、アクセスがどのルートを通るか、一般道路の新設や拡幅対岸開発、跡地開発など財政への負担は限りなく広がる感じだ。新空港には反対する。
				現在の所よりしう来の方は新空港が良い。 可能性として、滑走路増設案よりも低いと思う。 PIレポートより ・初期投資 ・自然環境の問題 ・住民との合意 難しいと思う。特にエコという言葉が強くなっている今世で、少しでも環境を破壊する様な可能性のある事柄に賛成はしないと思う。 利便性(アクセス整備)、事業費など問題は山積みと思われるが、長い将来を考えるとやはり新空港が良いように思える。急がずよく考えて決めてもけっして遅くはないと思う。
				海が汚くなる。(自然・・・) 費用(個人負担)が多くなる。
				新空港の建設が現実になれば、今の空港の跡地利用の案も浮上してくると思うし、新空港の漁業保障や環境問題の面で色々とお金もかかるので、今の場所に滑走路増設を希望。
				お金かかりすぎ。20～30年後にそのニーズがあるかがいささか疑問。博多からのアクセス悪いし。 ・博多駅から15～20分とはどういうアクセス方法を考えているのか? またそのような交通インフラにも多額の費用が掛かる事を明記すべき ・一兆円弱の見積りだが、たいてい予定を超えるので一兆数千円は掛かると思われる。誰がこのような費用を負担するのか
				路線や便数の増には対応できると言うがお金がかかりすぎる 初期投資が巨大。自然環境の影響が心配。
				反対。お金の無駄使いだと思う。公共事業を増やしたい?? アイランドシティの土地も使い道が決まっていないのに、新たにお金をかけるのは無駄。新空港を望む意見は一般市民(一般利用者)からは聞いた事がない。不要。私は三苦に家を買いました。24時間飛行機が飛んでいるのは反対。それに治安も悪くなるのでは? 投資額多し、反対
				現在国が多額の借金をしているのに、新たな借金を作りそれを次の世代に払わせることには反対である まったく無駄な公共事業でナンセンス。
				地方財政は破綻寸前であり、全国知事会長の麻生福岡県知事は消費税アップを主張するほどである。地方財政への影響が大きい新空港案には反対である。また、国民に負担増を求めながら、一方で新空港という超大型事業を進めることは矛盾している。絶対に許されることではない。
				新空港では利便性が低下し、旅客が減ったり新幹線に流れたりする。アクセス時間は長くなり、アクセス料金や空港施設使用料は大幅な値上げ。着陸料も大幅な値上げは避けられない。ハイコストなしん空港は要らない。
				羽田再拡張では1000億円費用が上昇した。新空港も予定価格で済む保障はどこにもない。過去の例から言っても時間と余分な費用がかかることは明白である。しかもアクセス費用のうち、一般道路の整備費や、アクセス橋、空港島内道路整備費、JR鹿児島線内の待避線増設や博多駅改良などは含まれていない。また、自衛隊や米軍、海保の移転費用、さらに、物流企業などの進出用地買収造成費なども含まれていない。これらを考慮すると1兆円をはるかに上回るだろう。新空港は採るべき方策ではない。
				新空港は遠くて不便、しかも電車やバス、タクシーなどの費用も上がる。建設費も非常に高額で、国も地方も財政難のときに進めることはない。住民サービスの更なる低下につながる新空港は必要ない。
				財政負担も大きいのが、むしろ問題なのは現在の福岡の都市としての最大の魅力である、アクセスの良さを大きく損なうことである。現在のアクセスを改善しようとする と高速鉄道や高速道路などの建設が必要でさらに財政負担が大きくなってしまふ。アクセスが悪くなれば福岡の都市としての魅力は半減し、利用者も減少するであろう。将来の需要増に対応できるとする利点は自己矛盾を呈している。
				建設コストと周囲の環境への影響等の問題を抱えてはいるが、空港と都心へのアクセスの設定がうまくいけば現状と比べてもそれほど悪化しないし、良いと思う。 全く必要ないが、土建業者や、説明会での県職員の話では、すでに決定している様に思える。 空港の稼働率よりも、作る事にしか目的・目標がないので、環境調査も雑だった。作ってしまった後は知らないと言うと思う。
				志賀島・奈多ゾーンよりは、三苦・新宮ゾーンのほうが代表案として検討するにはふさわしいと思いますが、現状として、三苦・新宮の道路は通りにくいところばかりです。事業費は約9,200億円と高額であるのに加え、周辺の道路整備も多々必要になると思うので反対です。 血税を用いるな。
				①海上空港は不適です。玄界灘の立地は水深深、強風、アクセスなどを見て不適です。 ②航空機危険が移動するだけです。 ③自然環境に悪い影響を与えます。 ④生活環境を脅かします。 ⑤大規模な埋立ては他の地域圏の自然を破壊します。 ⑥地盤沈下が激しい。 ⑦財政負担が大き過ぎます。 ⑧自然と生活のつながりを遮断します。
				費用的(投資額)には無理が大きいのではないかと。他にやるべきことが多々あるようです。ムダ・ムリ・ムラを各部署(官庁)にて失くす必要があるのではないかと。 交通の便が悪い。 費用があまりにもかかりすぎる。
				ない!! メリットはない。 税金のムダ!! 新空港の意味がわからない。工事をしたいだけだろ?
				中部空港・関西空港などでも不便なところに新空港を作ったため、利用者が予想より少ない状況だと聞きます。旧空港を利用の方が便利で良いというので、特に国内線は旧空港を利用する人が多い。このような状況を現実的に考慮すべきで、良い案とは言えません。また投入資金が地元の負債と残るのはよくありません。
				新空港は建設費が膨大である。地元経済界が推進しているようだが、とても手に負えるものではない。福岡は人口も経済規模も名古屋の半分。それが中部国際空港よりもはるかに事業費を要する新空港を建設できるわけがない。結局税金投入で県債市債残高が増え、子孫が苦しむだけである。新空港には反対する。
				現空港の跡地開発など事例は示されているが、具体的なものは何も提示されていない。新空港が建設されても15年以上かかる。その頃には 福岡も人口が減少する時代。下手に開発をしても自治体に借金が増えるだけの結果になりそう。新空港は止めるべきだろう。
				費用はかかるが、何もしないわけにはいかない、だから賛成。 現空港の問題を根こそぎ解決できる新空港に賛成です。
				費用の点はあるが、将来の拡張性があり、周辺市街地への悪影響がない、東南アジアへの玄関口としての役割が担えるなどの利点がある。問題は費用であるが、長期的な展望と、福岡ばかりではなく九州全体の発展を視野に考えるべきである。
				これまでに建設された海上空港との比較できる資料があつてしかるべき。 デメリットを隠そうとしているとしか思えない。費用面や、自然環境というデメリットの点も含めて、他の海上空港が成功しているのなら堂々と実例でデータを示せば良いのに。

意見分類				寄せられたご意見
				将来に借金を残すだけで意味がない。今の場所だからこそ利用客も多いのだと思う。佐賀空港や北九州空港をもっと活用すべき。
				費用、位置、環境破壊、住民対策、漁業権対策、利便性のどれを取っても、現空港の増設案に及ばない。空港建設費用よりも環境やアクセスに関する出費が多大に発生する。
				都心に遠く、建設コストも甚大で不合理と考える。福岡県に2空港、佐賀県に1空港を考えると、それぞれ連携して九州北部圏の利便性を協調して発揮すべきである。新空港案に反対である。
				新空港建設は税金のムダ使いだ。
				金額が高すぎるし、海を埋め立ててやるまでの必要は無い。
				これからは、こんな無駄なお金は将来の人材育成や、中小企業やベンチャーの為に使うべきと思います。当面の対応に300億も使うのは何の為にしょうか？
				建設費用のかかり過ぎと、近隣空港との協調性が活かされない。費用と将来の利用人口との効果がない。
				今から少子化、経済不況で多額の借金をしてまで作る必要はない。
				・一度に未知数に近い費用がいる。
				・公害、自然環境への影響。
				新空港案は資金面もあるし、利便性が悪くなるので利用しないかもしれない。
				費用やアクセスのための鉄道等も整備が必要ことから反対です。
				・建設は逼迫した国・地方財政に大きな負担になる。税金のムダ使い。
				・新空港建設を切望している財界人たちのメリットとしか考えていない。税金のムダにすぎない。
				・新設は自然環境破壊、気流関係は適しているか。
				地方財政に大きな負担となるので反対。
				税金のムダだと思います。(地方空港の利用がかんばしくない時に新空港はいらないと思います)
				一部の財界人の私利私欲による意見が大半で、自然豊かな志賀島、不便な三苦・新宮にわざわざ新空港を建設するメリットはどこにも見当たらず、莫大な額の税金の無駄使いとしか考えられない。
				賛成。あとは資金調達が課題と思うが、基本的には国の重要インフラとして国が負担すべき。
				今から埋め立てる時間もあり、お金も沢山かかるので、賛成しかねる。
				・建設は逼迫した国・地方財政に大きな負担になる。税金のムダ使い。
				・新空港建設を切望している財界人たちのメリットとしか考えていない。税金のムダにすぎない。
				・新設は自然環境破壊、気流関係は適しているか。
				これだけ詳細な検討を重ねているのは、既に新空港建設が狙いであり、このレポートそのものに公平性を欠く。これまでつくられた空港がどれだけ費用がかかり、採算がとれず、そのついでに住民にまわっていることを考えれば、21世紀の今、何が何でも新空港をつくる意味は薄れている。
				反対です。
				24時間空港など必要じゃないーいらない。事業費が高すぎる。これ以上借金を増やさないで！空港へのアクセスが悪いし、アクセスをよくしようとすれば、道をつくったりするので、またお金がかかる。だから絶対“反対”だ！
				現空港に比べるとアクセス、発着条件、建設費等、厳しい面もあるが、将来アジアのゲートウェイとして考えた時、シンガポール航空、ソウル、香港などに比べて負けないような施設が必要と考えると是かなと。
				羽田空港の国際線増強でわかる様に、市民の利便性が大きく考えていると思われます。多額の投資効果は問題である。
				利用者が減少しているのに、県も市も多額の借金を持っているのに、借金してまで作る必要がない。
				建設等、費用、工事、アクセス、高く、長く、悪い。当初より反対。
				1. 漁業補償費etc.毎年継続して必要な経費が不明 2. 近隣(特に離発着空路下)地域の騒音法事要
				・建設は逼迫した国、地方財政に大きな負担になる。税金の無駄遣い。
				・新空港建設を切望している財界人達のメリットしか考えていない。税金のムダに過ぎない。
				・新設は自然環境破壊。気流条件は適しているか。
				海上空港、新設空港共に良い結果が出ていないと思う。特に閑空の地盤沈下維持費、その他新空港の利用率についても、新設ありき、作った後で諸問題が発生している事は誌上でも批判されています。今、新設すれば負の遺産になる事は当たり前である。
				・環境破壊の可能性もある
				・これ以上、次世代に借金を残すべきではない
				費用がかかり、博多駅、天神から遠くなる
				費用がかかる。博多、天神から遠くなる
				新空港建設に多大の費用を要し、孫に負の遺産を残す。将来の需要予測は見えないし、赤字航空業は国際、国内線の不採算路線は撤退の方向。
				・建設は逼迫した国、地方財政に大きな負担になる。税金の無駄遣い。
				・新空港建設を切望している財界人達のメリットしか考えていない。税金のムダに過ぎない。
				・新設は自然環境破壊。気流条件は適しているか。
				逼迫した地方財政に大きな負担になる。近隣空港との連携をもっと図れば、新空港は要らない。
				・新空港は現空港に比べ、コスト大である
				・利便性が悪い
				無駄な予算は使うべきではない。現空港を開拓した方が良い。
				現実的ではない。未曾有の世界的経済危機を控えている時代、このような巨費を投じて、日本一利便性の高い空港を捨てて新空港を作るべきではない。航空機にとつて不適な日本海側での空港建設は、将来必ず禍根を残す。
				・全ての設備、ロジスティックを新規に投資が必要。また、新空港の土地の利権主張による、更なる資金が無駄に必要となる。
				・既存空港の土地の占拠に対する対価は多少払われているが、空港建設の勤労奉仕の対価は未だに払われていない。どう弁済するのか決定しない限り、新空港案はありえない。
				・24時間の利用が可能
				・アクセス時間が長くなる
				・埋立てによる自然環境への影響
				・初期投資大、期間も長い
				税金の無駄遣い。近隣空港との連携で新空港は要らない。
				自然環境の破壊と、新空港の需要予測が現時点では出来ないにも拘らず(ちゃんとしたデータが出てない！)、何が何でも新空港を造ってみようという安易な発想は危険であり、反対です。空港建設による経済効果は、もはや、時代の流れに逆行する行為であり、博多周辺の貴重な海域を損失するだけでなく、もし、新空港による経済効果が上げられなかった場合の損害の責任は誰が取ってくれるのでしょうか？海に空港を造ると、漁業権の補償料が高いではありませんか？新空港案は最悪だと思います。
				新空港を作りたくてしょうがない土建業界、財界人たちが、自分たちの都合が良い理屈と数字を並べているように、思えてなりません
				1.年間滑走路容量に余力がなくな根拠が不明確 2.新空港の工事費9,000億円代で足りるのか？閑空は滑走路1本当たり2兆円かかっています。 3.冬季の風による影響の見積もりが甘いのでは？
				新し空港をすることになると、果たして、概算での事業費(莫大な)でまかなえるか、疑問である。全国的に海を埋立てて作られた空港の例とかも、あれば良いと思われた。
				大反対！現空港は街から近く日本一使いやすいのになぜ莫大な金を使って不便な遠い海上に作らなければならないのか？関西空港のように借金、赤字に将来苦しむ事になるのが分らないのか？環境の面でも大いに問題があり、計画立案自体理解に苦しむ。
				1.事業費が大きすぎる(国民の負担が大である) 2.借地料、環境対策費が不要である(長期的には非常に大きい) 3.自然環境の保全に不安がある
				地域住民に対しての騒音対策、交通アクセス案、財源問題、特に町の財政規模から本当に負担が可能なのか。将来工事費等が増加した場合、追加負担等の問題

意見分類				寄せられたご意見
				についての説明や解説が少なすぎる。
				建設費は9000億円では少なく、2兆円を越えるのでは
				税金の無駄
				新空港を海上につくるとすれば新宮しかないだろうが、玄界灘の潮の流れや風の強さは尋常でないので、横風での欠航は予想以上だと思う。埋立工事も5200億でできるだろうか。費用の見積りが安いようにみえる。必要性も欲しくもない。飛行場が市民の負担にならないようにして欲しい。
				新空港建設は税金のムダ使いだ。
				反対します。これ以上飛行場はいらない。税金のムダ。
				将来を考えると「新空港」を考えるべき。
				反対します。税金のムダ使い。
				・新空港建設は税金のムダ使いだ。
				・現空港の需要が逼迫するという需要予測は、全くあてにならない。
				・新空港建設は自然環境の破壊。
				・新空港は(県・市)の大きな負担。
				反対。税金のムダ使い。自然環境の破壊。
				空港の利便性、新空港案へのアクセス、そして建設費用。将来的にも満足どころか不満と行政への非難が集中し、不良資産と化すと思う。貨物は別として不便性のため、利用者は伸びない。
				・新空港は自然環境の破壊になる。
				・新空港は逼迫した地方財政の大きな負担。
				・新空港建設は自然環境の破壊に。
				・新空港建設は地方財政の大きな負担。
				新空港建設は税金のムダ使い。
				事業費の資金調達について、民間サイドの協力が必要であるが、現在のような経済環境が急速に改善するとは思われず、協力がスムーズに行くとはいえにくい。結局将来の利用者や県民につけをまわすことになることを危惧する。
				新空港を株式会社方式で建設した場合、税金投入は減るものの、それ以上に施設使用料などの値上げという形で、旅客(＝国民)に返ってくる。借入金には何百億円という利息が付き、利息が付き空港会社は利潤を追求するから、それらも旅客が払う利用料などに跳ね返る。新空港は旅客にとって良いことがない。建設には反対する。
				金額が高い。環境破壊が必ずおこる。これは土建屋が喜ぶだけ。
				現在の経済状況、国民の生活苦の現状で、何故新空港が必要なのか。
				今の福岡空港で充分(近隣の住民の方には申し訳ないが)。
				同時点でアクセス利便性低下による不利益が発生すると見込まれ、莫大な費用をかけて新空港を建設する必要は全くないと思う。
				この案は、処理容量が21.3万回～22.6万回と大幅に増え、将来性が最も重いがちだが、建設コストが約9200億円と、滑走路増設案に比べて4.6倍もかかり、空港アクセスも現在の空港に比べて大幅に不便になることは確実であり、一部の利益を求める人達が推奨する案と判断する。利用客はこの案を望むとは思えない。
				今の世の中不景気なので、少ない投資しか認められない。国民は新空港案は納得しない。
				日本国内で新設に海上空港で採算に合っている空港があるか？
				巨大な費用を投じて、後世に借金を残すことになる。新空港建設賛成派は、建築・土木工事等の事業を請け負うことによる利益を第一に考えているのでは？
				多大な税金の投入は問題である。反対である。
				環境に与える影響が出されていない。
				事業費の裏付けと負担割合が不明なので議論しにくい。
				新空港が出来ることにより、いろいろなものが新しくつくらなければなりません。危ない賭けは反対です。
				空港能力は大変良くなるが、事業費がかかり過ぎる。
				反対！新空港は税金の無駄！北九州空港も有るし 佐賀空港も近くにあるので必要ない！
				膨大な事業費、財政難、県民世論の不同意など新空港には難題が多すぎる。そろそろ滑走路増設で意見をまとめるときに来ているように思う。国交省も新空港には消極的にしか写らない。無理をしていたら時間ばかりがかかり何も手に入れることができない。麻生知事は滑走路増設と貨物分野での近隣空港との連携を訴え、県民の理解を得るよう努力すべきだろう。過去の経緯からして新空港に未練があるのだろうが、知事として県民の意向を聞き入れ決断すべきだろう。
				福岡市の財界は新空港を叫んでいるが、資金集めや借入金集めには全く見込みも立っていない。概算の9200億円にはもっと安くできるなど、根拠のないことを言っている。さらに建設費が増大する可能性だってあるのに、非常に認識が甘い。どうせ最後は国の税金に頼るつもりであろう。財界のこのようないい加減な主張に耳を貸す必要はない。新空港など必要ないのだ。
				新空港建設には多大な建設費がかかるという。地方負担も非常に大きい。財政が逼迫する中、県や市は財政再建を目指し、住民サービスの見直しを進めてきた。その結果サービスがかなり低下した。新空港建設となると、そちらに金がかかり、さらなる住民サービスの低下や財政の悪化が懸念される。本格的な高齢化社会を迎える中、それに伴う支出も増える。滑走路増設という安価な方法がある中で わざわざ県民や福岡市民を不安に陥れるような施策は講じるべきでない。新空港は決して建設してはならない。
				税金の無駄！反対！
				初期投資に関する資金の調達に関して、無理があると考えます。また、今後の持続可能な成長を考慮すると、これほどの滑走路処理容量は不要であると思われる。自然環境へ与える影響などは、計り知れないものが想定されます。近隣には良好な海水浴場などが存在しますが、新空港建設によって海流の変化が生じ、現在想定していない損失等も発生することでしょう。新空港まで建設することは、今後の日本経済の成長や、環境面を考慮すると不適切と考えます。
				② 方策実施の難易度(運航(制限表面)条件含む)について 170 件
				コストで候補地を選ぶのはおかしいのでは？ 用地買収の容易さや他の事業への影響も考慮する必要あり。
				現況調査、環境アセスメント、用地買収、漁業補償などの期間はおよそ何年か？ 他の海上空港における事例から類推は可能のはず。この期間を示さずに市民に意見を求めるのはおかしい。
				新福岡空港基本構想で、芦屋空域問題が検討されていましたが、その検討さえPIレポートに載っていないのは何故でしょうか？漁業補償は個人交渉ではないので長期はかかりません。アクセスなどの用地買収は田畑が多いルート変更や地下トンネルにするなどの対応ができるので、工期を含めても滑走路増設案より短い期間でできます。
				コストだけでなく、ウインドカバレッジ・周辺への影響・アイランドシティ事業との関連性・用地買収が容易なアクセスルートなども考慮して再検討すべき。
				・現空港の賃料をいきなりゼロにするのは不可能。
				新空港想定ゾーンと同じ外海に面したひびきコンテナターミナルが、完成後の利用状況はともかく 荒波などの条件下で支障無く護岸堤防や埋め立て地まで完成した理由は？ 波は湾岸に近く成るほど波高も高くなる。そう言う状況下でひびきCTの工事が 無事成功した事例をどう見るべきでしょうか
				埋め立ては不可能でしょう
				まず、アプローチに関して、一般道を使うという考えに立ってない。次に、アジアのゲート構想というのにとらわれすぎてる、アジアのゲートは羽田と思う。工事に関して、深度20mを超える深さの対応が不十分である。冬の玄界灘の波の凄さの考慮が足りない気がする。白島の海上石油備蓄基地のケーソンが破壊された事実がある。鋼管矢板等の材料費が50%以上値上がりのことの評価が見えない。 漁業補償等の金額もいくらになるのか、遺跡がないと言う考え方もおかしい。 施工費が途中途中で膨らんで、結局2倍になると言うやり方は、もはや止めるべきではないだろうか。
				芦屋飛行場との空域問題については、意外なことに新福岡空港基本構想の調査において 調整がつく可能性は低いという検討結果です。仮に福岡空港の総合的な調査のステップ4Iにおいて 三苦・新宮ゾーンN61° E案が有力という結論がでたとしても 芦屋飛行場との空域問題を検討する段階で 調整が困難になる可能性もありそうです。
				騒音コンターと移転立ち退き交渉で行き詰るような案よりはマシ。
				・関連漁協への説明会を行うべき。
				・新宮・三苦地区で説明会を行うべき。
				新空港の跡地利用をはっきり示してほしい。仮に空港施設を撤去し、さら地に戻すのであれば、これらの撤去費用も事業費に含まれるのではないのか。又、私有地の扱いはどうするのか。
				お金はだれが出すのですか？金がかかりすぎます。

意見分類				寄せられたご意見
				新空港建設で失うものが大きすぎる。博多湾の野鳥や海洋生物には大きな痛手、漁業はお金で補償すれば良いものではない。魚貝類がいなくなることが問題。各地域近隣の交渉、又漁業組合、道路整備等、色々な問題が多いので反対します。 反対 ③今の板付空港も残そうに必ずなる。便利、地権者の反対。羽田・伊丹空港を見よ。 現空港の跡地利用が明確(確定)しないうちは、新空港の具体策を進めるべきではない。無駄なことの積み上げにつながり、将来に禍根を残す。 ムダ。ゼネコンのためにやっているようなものだ。 ・玄界灘の波の影響はないのでしょうか。 ・大海に砂を入れてもどうなるやら？(液状化とか) ・関空も少しずつ沈んでいるとか。 土地の買収はできないのでしょうか。 漁業権の問題、アクセスの問題等々推進する人は難関が山積していると思う。 福岡だけが東アジアの玄関口であろうか。波高き外海に無理して大金かけて空港を作る位なら、九州は一つ、道州制も踏まえ九州全体で他に適地がないか検討してはどうか。基本的に「海上新空港案」に反対。 2. 漁業補償・・・過去の例で、金額が見込みどおりに決着した事が無いと思います 騒音対策費もちゃんと入っていない費用計算。荒波もあるので、工事から全て算出額でおさまるわけがない。 少子化も進むのに誰が今後費用をまかなっていくのですか？ディズニーの福岡進出もなくなったし、民間なら絶対ありえない話です。需要予測は上がるのでは無くこれから下がるのです。 風向は玄界灘は大きく風が巻くことが漁をする人の経験として語られている。海上空港はナンセンスではないか。 総合的には必要な感はあるが、他の新空港事情等を検証すると計画的に進まらない部分もあるようで、ぜひ学習した上でさらにレベルアップした形の検討が必要。 工費と工期がかかること、環境を破壊することから必要でないと思う。 多額の事業費と用地確保(アクセスのための道路と鉄道)の困難さを考えると、非現実的。 資金調達も市民の理解を得ながらするのは、今の状況では難しいのではないかと考えます。 「新空港案」はPILレポートを読んでいると正直にとてもいい方法だと思った。しかし、資金調達や自然環境、地域住民などの問題などのマイナス面での私達への影響の説明があいまいで、すぐに賛成とはいえない。事業を始める前にちゃんと説明をして、賛否を聞いた方が良いと思う。 必ず漁業関係者は反対すると思われる。 漁業関係への配慮がかなり必要と思う。 金はかかるが市民とのトラブルは少なそう。 ハブ空港になりきれるか？ 費用はかかるが新しいニーズにあった空港がつかれるのでよいと思う。 賛成。人間は土地に執着する。そこに割り込もうとすれば摩擦を起こす。「成田」がよい例だ。何十年たっても全面解決しない。やはり利害関係の比較的小さい海上に新しい土地を作り出すほかにないだろう。 全くデラメだ。玄界灘という海の北風の強さを知らないヤツの考えそうな案だな？現空港があるのに“モットイナイ”“イラナイ” 空港までのアクセス、新宮～津屋崎地区の漁業補償問題、騒音環境etcどうするんですか。 将来的な事を思うと新空港が良いけれども、色々な問題があり、解決に長くかかりそうですネ。 新空港は埋立地なので関空みたいに土地が下がるのが心配。 賛成出来ない。 ④漁業補償など問題大きい。 ②課題と言われております漁業補償について、どの程度同意が得られているのでしょうか？ 冬場のしけで名高い玄界灘に海上空港を設置するなど正気の沙汰とは思えない。 新空港を選択すべし。滑走路増設は実現不可能、諦めなさい。 新空港に賛成。滑走路増設は実現性なし。 三苦・新宮&志賀島・奈多、各ゾーンの海上にしても自然保護環境問題又、漁業権の問題等をクリアしなければならぬ。机上のものでなく、人間関係を第一に考えなければ、関空の二の舞になる。 ・空港建設費以外にもアクセス施設の建設費(用地費を含む)に多大な費用と関係者(地権者・住民の)調整労力が必要と思われる。従って余り望ましくないと思われる。 実際に漁業の方の意見を聞いてみて欲しいです。 今の空港をなくすことは、お金をかかるし、大変なことだと思う。 周りの地域の方には理解を得ているのでしょうか？ 現在の空港よりも漁業関係の方々には負担がかかり、また工事の金額も増えてしまうのでしょうかと思います。 近隣の住民たちの同意を得るのに時間がかかりそう。 漁業などの将来せいが気になった。 困難かと。買収と補償の多さから。 埋立ては港湾等の埋立て、上物だけ空港予算の新北方式で考えればコスト比較も変わるのでは。 拡張の用地買収ばかりが採り上げられているが、新空港でも多くの土地を買収しなければならない。鉄道用地、都市高速用地、道路拡幅・新設、物流など空港関連企業の移転用地。非常に広大な土地を必要とし、用地買収は滑走路増設以上に大変であろう。 新空港はアクセスとして鉄道や高速道路、広い一般道路などが必要である。しかし、予定地に至る地域は、閑静な住宅街である。それらの土地を買収するのも大変であるが、住環境が破壊される地域がアクセスの沿線を中心に広範囲に及ぶ可能性が高い。 漁業補償、建設費等も見積りを大幅にオーバーするのは過去の公共事業でわかりきっており、国・自治体の財政を考えれば、空港建設には賛成出来ない。(本県は健康保険等、介護共に全国的に高く、今後不安である。) 新空港では跡地をどうするかが大きな課題となる。新空港が開港するまでに約15年、区画整理をするにしても、それから数年後だろう。土地を売るにしてもさらに数年。その頃は福岡でも人口が減少している時代。しかも高齢化も進んでいる。土地処分の日処は立たないだろう。また、多額の税金が投入されることになるだろう。財政への負担は大きい。新空港は決して9200億円では済まない。新北九州空港、白島石油備蓄基地、関西空港など、海上建造物の多くが、予想された費用を大きく上回る建設費を費やしている。新空港も9200億円で収まるとは全く考えられない。新空港には反対。拡張案を採用した方がよい。 現実性に欠ける印象があるので、調査をさらに進めて さらに具体的な案にしてほしい。 新空港は魅力的ですが、資金面での実現可能性はありますか？？？ 実現可能性を説明できれば、新空港案のほうが良いと思います。 新しく空港を作るとしたら、これはこれで費用がかかるので反対意見も多くてそうですね。これからの課題はこの対処の仕方について考えていくことになるでしょう。 長期間かかってしまう。 住民要求が多額となったりする。 が、海上であれば、障害物等も少ないし、用地が広く取れて良いと思います。 不確定要素の少ない新空港案に賛成です。根拠も示せない増設案には反対です。 ・関空みたいに地盤維持管理が大変、スペース拡張が難しいといった問題もある。 3) 事業期間が長くなる問題 <用地買収期間の具体的事例> (「福岡空港の運用の高度化に向けた取り組みについて」より) >東側誘導路の直線化実施に当たって、>誘導路隣接部30,000m²の用地取得が必要となり、>平成6年から用地取得交渉を開始し、>平成12年にすべての関係者からの了解が得られた。>工事は、平成13年2月から行い、>平成15年1月23日に供用を開始した。福岡空港の南端の東側誘導路の直線化工事の際に 30,000m²(=3ha)の用地取得に 平成6年から平成12年の6年かかっているの、西側配置(滑走路間隔210m)改良案の場合 6年×20ha÷3ha=40年 さらに用地取得前の住宅地図(平成5年)を見ると用地取得箇所の物件数は少ないので、市街地化が進んでいる空港西側の用地取得にはこれ以上の時間がかかる可能性もあります。 http://fukuoka-airport.sakura.ne.jp/web/img/pi-step4b.pdf 過去の事例から考えると新空港案は20年以内に供用開始できるので 新空港案に賛成です。増設案では用地買収後に埋蔵文化財調査が行われるので反対です。 <埋蔵文化財調査期間の具体的事例>>下月隈C遺跡は福岡空港の滑走路南端部分に広がっており、>洪水対策の調整池建設に伴い10年近くを費やして >大規模な調査が行われた(福岡市埋蔵文化財センターより) http://www.city.fukuoka.lg.jp/maibun/hozon/2005.html 該当区域の面積は 360m×210m=75,600m²≒

意見分類				寄せられたご意見
				7.6haになります。西側配置(滑走路間隔210m)改良案の場合 10年×20ha÷7.6ha≒26年 埋蔵文化財調査に26年かかる計算になります。なお現空港敷地内にも埋蔵文化財の包蔵地エリアが 存在するので、さらに埋蔵文化財の調査に 時間がかかる可能性もあります。(福岡空港PIステップ4 PILレポート詳細版の72ページ「現福岡空港場内及び周辺の埋蔵文化財の分布状況」より) http://fukuoka-airport.sakura.ne.jp/web/img/pi-step4b.pdf 埋蔵文化財調査に26年かかる増設案では全く話になりませんので増設案には反対です。新空港案ならば埋蔵文化財調査が無いので新空港案に賛成です。 <他の国内空港の用地買収に関する事例> ・成田国際空港 反対闘争のため用地買収が進まず、開港から30年たった現在においても未だに全体計画は完了していない。・石垣空港 滑走路が短いため滑走路を延長するか新空港を造るか議論になり、(福岡空港よりも空港周辺の市街地化は進んでいないが)拡張は困難であるとの結論から現在新空港を建設中。・佐渡空港 滑走路延長のため地権者らと交渉を始めたが、10人の地権者から同意が得られず作業は進んでいない。・静岡空港 滑走路の延長上に高さ制限に抵触する立ち木や丘陵があることが分かり、地権者との交渉もできず 滑走路を短縮運用に変更したため開港が延期されることになった。 http://fukuoka-airport.sakura.ne.jp/web/img/pi-step4b.pdf 国内他の空港の事例からも用地買収がうまくいっていないのは明らかなので、空港用地の買収が無い新空港案に賛成です。 増設案は類似事例がうまくいっていないので反対です。 4) 空港施設の問題 ・空港敷地が狭隘である。<説明会(10/6)での質疑応答(回答者は九州地方整備局)> Q 福岡空港PIステップ4 PILレポート11ページの新空港案のところでセミ・オープンパラレルの場合は、「ターミナル地域の用地は滑走路処理容量に見合っているかなどの詳細な検討が必要」と書いてありますが、処理容量がクロスパラレル(21.3万回/年)の1.2倍、年間で25万回程度になる場合 (つまり年間処理容量が約4万回増える場合)には、どれくらい空港用地を増やす必要があるのでしょうか？ A (年間処理容量が約4万回増える場合に駐機場に関する拡張面積は)30haは必要です。西側配置(滑走路間隔210m)改良案の場合、全拡張面積は 全拡張面積＝滑走路に関する拡張面積＋駐機場に関する拡張面積＝20ha になります。拡張面積が20haでは将来的に駐機スペースが足りなくなる可能性もあるかもしれません。http://fukuoka-airport.sakura.ne.jp/web/img/pi-step4b.pdf 増設案では全く拡張面積が足りないことを国が認めたので反対です。 このような問題が起きない新空港案に賛成です。 <説明会(10/6)での質疑応答(回答者は大阪航空局)> Q 福岡空港PIステップ4 PILレポート5、6ページの滑走路処理容量について、増設案は国内線側の 平行誘導路の二重化を前提としているのでしょうか？ A 二重化を前提にしています。(福岡空港PIステップ1 PILレポート詳細版の138ページ「平行誘導路二重化による便数増大に対応したエプロンスポットが空港用地内で確保できるかの検討」より) 上図は滑走路増設前なので、滑走路増設後はさらに国内線側・国際線側ともにスポットが大幅に増加すると考えられます。<説明会(10/6)での質疑応答(回答者は九州地方整備局)> Q 西側配置(滑走路間隔210m)改良案の場合、拡張(用地買収)するのはどこになるのでしょうか？ A 空港西側の国際線ターミナル周辺になります。(空港東側は拡張しません) http://fukuoka-airport.sakura.ne.jp/web/img/pi-step4b.pdf この内容で増設案がスポットを必要分確保できるとはとも思えません。 具体的根拠も何ら示されていないので増設案には反対です。 新空港案であればこのようなことにはならないので賛成です。 ・滑走路増設案は『規模に見合う用地確保』をしていない可能性がある件について。(福岡空港PIステップ3 PILレポート詳細版の59ページより) 新空港の前提条件には『規模に見合う用地確保』という言葉が何度も出てきます。(福岡空港PIステップ3 PILレポート詳細版の45ページより) しかし、現空港における滑走路の増設案の施設規模については、『規模に見合う用地確保』という言葉は一言もありません。 滑走路の間隔が210mとなるように滑走路を増設する場合、ごく普通に考えれば全拡張面積は 全拡張面積＝滑走路に関する拡張面積＋駐機場に関する拡張面積 の式で現わされることになり、現空港の滑走路に関する面積と駐機場に関する面積の両方を減らさない場合、滑走路に関する拡張面積＝(滑走路長＋オーバーランなどに対応する長さ)×滑走路の間隔＝(2,500m＋500m)×210m＝630,000m²＝63ha 駐機場に関する拡張面積＝滑走路処理容量増加分に対応できるエプロン面積 ≒約30ha (183,000回－145,000回＝約4万回相当の面積) 故に 全拡張面積＝滑走路に関する拡張面積＋駐機場に関する拡張面積＝63ha＋30ha＝90ha となり、現空港の滑走路に関する面積と駐機場に関する面積のどちらかあるいは両方を減らさなければ 拡張面積を20haに抑えることはできないと考えられます。 福岡空港PIステップ1ではPILレポート詳細版の138ページなどでスポット数やスポット配置例がありますが、福岡空港PIステップ4では何故かPILレポートの詳細版にもスポット数やスポット配置例が無く、滑走路に関する拡張面積と駐機場に関する拡張面積がそれぞれ何haなのかについても一切記述が無いので、『規模に見合う用地確保』されているのかどうか確認する方法がありません。 以上のことから、滑走路増設案は『規模に見合う用地確保』をしていない可能性も考えられます。 http://fukuoka-airport.sakura.ne.jp/web/img/pi-step4b.pdf さすがに規模に見合う用地確保をしていない増設案は酷過ぎるので 滑走路増設案には反対です。 規模に見合う用地確保をしている新空港案に賛成です。 6) 事業採択されない可能性がある問題。 ・滑走路増設案は一般空港の整備指針(案)を満たしていません。 現在、調査が先行している那覇空港は、総合的な調査から構想段階へ進んでいます。構想段階PI実施計画案 http://www.dc.ogb.go.jp/Kyoku/information/nahakuukou/10_kyougikai/06.pdf の3ページ目に一般空港の整備指針(案)を基に作業を進める旨が書いてあります。 一般空港の整備指針(案) >2-3.計画の妥当性 >①空港計画 >事業の必要性を構成する内容等に照らして施設の規模・配置が適切であり、所要の >空域及び飛行経路の設定、適正な就航率の確保が可能と見込まれる等適切な空港計画 >であること。また、将来の拡張性について配慮されていること。 福岡空港PIステップ4 PILレポートの15ページには『更なる拡張は周辺への影響が極めて大きく、現実的には困難』とあることから、将来の拡張性について配慮されていません。 >2-4.事業の実現性 >① 用地確保 >空港整備に必要な用地について確保の見極めができてこと。<説明会(10/6)での質疑応答(回答者は大阪航空局)> Q 名古屋空港や石垣空港は、拡張をせず新空港を建設することになりましたが、レポートにはそれよりも周辺の市街地化が進んでいる福岡空港で用地買収が可能であるかのような記載になっています。 それでは、用地買収が可能である面積の基準は何haで、戸数は何戸かについて教えて下さい？ A 具体的基準はありません。少なくとも20haの用地が買収できない場合には、増設案は無理になります。 以上の回答から、空港整備に必要な用地について確保の見極めはできていないと考えられます。 構想段階PI実施計画案には、『整備指針(案)が満たされなければ事業採択されない』とあり、滑走路増設案が整備指針(案)を満たす可能性は極めて低いため、滑走路増設案を選択しても事業採択されない可能性があると考えられます。 http://fukuoka-airport.sakura.ne.jp/web/img/pi-step4b.pdf 事業採択されない滑走路増設案は問題外なので当然反対です。 過去に新空港を海上に造る場合で事業採択されなかった事例は無いので 新空港案に賛成です。 新空港案は冬期に於ける北西の玄界灘を甘く見過ぎている。 又、アクセスのための多額の費用、福岡市からの利便性の悪さ、それに福岡沖地震に平行した海底活構造(石堂、海の中道断層)も見られ、地盤、流砂等問題がある。 漁業権の問題があるが、これは一時的な費用となることからすれば増設案よりは長期には負担は少なくなることは確実。効果を長期で考えれば新空港案に賛成である。 滑走路増設案に比べれば、はるかに実施しやすいので、新空港案を選択すべきと思います。 技術的にも実績があり過去に資金面で中止された海上新空港は無いので 問題の無い新空港案に賛成です。 過去に用地買収が難航した実績のある滑走路増設案には反対です。 新空港案は工事が容易であるので安全に工事を行えるので賛成です。 滑走路増設案は空港を運用しながら工事を行う必要があり工事が困難なので 安全に工事を行えないので反対です。 新空港は不要。将来、リニアモーターカー導入も考えられ、飛行機の利用減も予想される。 外海での高波、強風、国定公園、漁業補償、アクセス、跡地問題、その他…など、問題が多すぎて、現実的でない。 ・場所決定後に環境調査を行うということですが予想外の結果が出た場合はどうなるのでしょうか。増設案よりこちらのほうが想定外のことが起こりやすい気がします。 新空港案ならば用地買収や埋蔵文化財調査などの不確定要素が少ないので 事業期間の推測が可能なので賛成です。 滑走路増設案ならば用地買収や埋蔵文化財調査などの不確定要素が多いので 事業期間の推測が不可能なので反対です。 新空港案ならば既存の施工技術を継承発展できるので賛成です。 滑走路増設案では既存の施工技術を継承発展できないので反対です。 新空港案は地元が反対するのは最初から判っているのに何故優れているのか。無駄だ。 建設費用、環境問題などかなり多くの課題がありそうで完全になるまでの時間がかかりすぎるかもしれない 漁業補償も大きい。 数年前の西方沖大地震をふまえて、また九州に地震が起こった際に、全く使えなくなるもしくは、空港自体がダメになるようなことがあるのは困る。(液状化とか？) 環境への影響が大いに考えられ、環境アセスメント等を考慮すると、時間も費用もかかると考えられる。(特に海上に建設する場合) 現空港跡地の活用法については特に検討されていないようだが、はやい段階で検討したうえで計画をすすめたほうがよいのではないか。 地域の住民の理解を得られるかが問題だと思う。 しかし、現空港跡地利用等のことを十分検討すべきなのが引がかっている。 また空港を新設に当って、今回のレポートでは触れられていなかったが、漁業を営む人々の反対がかなり出てくるだろうと思った。 跡地の問題などの課題が多いと思うので、増設案の方が有効だと思いました。 24時間利用、安全性の向上などを考えると、こちらの方が良いかも知れないが、やはり跡地の問題、さらには環境問題などの問題が出てくる。これからの建設を考えていく上で環境のことを見過ごしてはいけないと思う。 空港を新しく作るのに20年かかるが、その間にも問題を解決する案もできるかもしれない。個人的にはこちらに賛同。 ・埋立等難工事が指摘されていますが、香港、仁川、神戸空港建設が参考になると思います。 ・決定すれば現在地拡張工事もスムーズに進行すると思います。

意見分類				寄せられたご意見
				新空港案は以下のような空港用地の用地買収が無いので事業期間が短いので賛成です。3) 事業期間が長くなる問題 <用地買収期間の具体的事例> (「福岡空港の運用の高度化に向けた取り組みについて」より) >東側誘導路の直線化実施に当たって、>誘導路隣接部30,000m²の用地取得が必要となり、>平成6年から用地取得交渉を開始し、>平成12年にすべての関係者からの了解が得られた。>工事は、平成13年2月から行い、>平成15年1月23日に供用を開始した。福岡空港の南端の東側誘導路の直線化工事の際に 30,000m²(=3ha)の用地取得に 平成6年から平成12年の6年かかっているの、西側配置(滑走路間隔210m)改良案の場合 6年×20ha÷3ha=40年 さらに用地取得前の住宅地図(平成5年)を見ると用地取得箇所の物件数は少ないので、市街地化が進んでいる空港西側の用地取得にはこれ以上の時間がかかる可能性もあります。 http://fukuoka-airport.sakura.ne.jp/web/img/pi-step4b.pdf 滑走路増設案は以上のように用地買収に長期間かかるので反対です。 下記のような事例から、海上に新空港が造られるようになった事実からも新空港案に賛成です。<他の国内空港の用地買収に関する事例>・成田国際空港 反対闘争のため用地買収が進まず、開港から30年たった現在においても未だに全体計画は完了していない。・石垣空港 滑走路が短いため滑走路を延長すると新空港を造るが議論になり、(福岡空港よりも空港周辺の市街地化は進んでいないが)拡張は困難であるとの結論から現在新空港を建設中。・佐渡空港 滑走路延長のため地権者らと交渉を始めたが、10人の地権者から同意が得られず作業は進んでいない。・静岡空港 滑走路の延長上に高さ制限に抵触する立ち木や丘陵があることが分かり、地権者との交渉もできず 滑走路を短縮運用に変更したため開港が延期されることになった。 http://fukuoka-airport.sakura.ne.jp/web/img/pi-step4b.pdf 上記のような事例があるにもかかわらず、時代に逆行して空港を拡張しようとする 滑走路増設案に反対です。 これも漁業権の補償など多くの問題をかかえている。将来の必要性を考えて行動すべきだが、判断が難しい。 波の荒い外海で航空機の離発着は大丈夫でしょうか？ 事業費も9,200億で済むのでしょうか？ 新たなアクセスの用地取得も簡単にできるとは思えません。環境の問題も心配です。 ・着工すれば建物等の移転や拡張面積に含まれる物件がないので、スムーズに予定期間が達成できる。 6) 事業採択されない可能性がある問題。・滑走路増設案は一般空港の整備指針(案)を満たしていません。一般空港の整備指針(案) >2-4.事業の実現性 >①用地確保 >空港整備に必要な用地について確保の見極めができること。<説明会(10/6)での質疑応答(回答者は大阪航空局)> Q 名古屋空港や石垣空港は、拡張をせず新空港を建設することになりましたが、レポートにはそれよりも周辺の 市街地化が進んでいる福岡空港で用地買収が可能であるかのような記載になっています。 それでは、用地買収が可能である面積の基準は何haで、戸数は何戸かについて教えて下さい？ A 具体的基準はありません。少なくとも20haの用地が買収できない場合には、増設案は無理になります。 以上の回答から、空港整備に必要な用地について確保の見極めはできていないと考えられます。構想段階③実施計画案には、『整備指針(案)が満たされなければ事業採択されない』とあり、滑走路増設案が整備指針(案)を満たす可能性は極めて低いため、滑走路増設案を選択しても事業採択されない可能性があると考えられます。 http://fukuoka-airport.sakura.ne.jp/web/img/pi-step4b.pdf 滑走路増設案は、上記のように一般空港の整備指針(案)を満たさないの反対です。 新空港案は下記のようなことが無いので賛成です。 現空港における滑走路の増設案(西側配置(滑走路間隔210m)改良案)について 6) 事業採択されない可能性がある問題 ・滑走路増設案は『一般空港の整備指針(案)』を満たしていません。 その為、事業採択されないことが考えられます。 http://fukuoka-airport.sakura.ne.jp/web/img/pi-step4.pdf 滑走路増設案は上記のことから選択しても意味が無いので反対です。 ・利便性が下がり、アクセス時間や料金が直上げされます。また空港施設使用料が大幅にアップするのは避けられないでしょう。国内線にもお金がかかるようになります。旅行者にとって新空港はいいとこなしです。新空港には反対です。・8月までに昨年比20万人旅客が減っているというニュースを見ましたが、9月も約10万人減ってますね。これは異常な減り方です。新空港は必要ありません。・新空港予定地の新宮町で説明会があったようですが、新空港反対が圧倒的だと聞きました。このような地元の反対があれば、計画が実行できるわけがありません。おそらく県内の世論も新空港反対が圧倒的でしょう。この状況で新空港を推進しても、次回の県知事選で新空港反対派の知事が誕生する可能性が非常に高いと思います。反対派の知事が誕生すれば、新空港計画はストップします。民意を反映しない施策など実現不可能です。 >下月隈C遺跡は福岡空港の滑走路南端部分に広がっており、>洪水対策の調整池建設に伴い10年近くを費やして >大規模な調査が行われた(福岡市埋蔵文化財センターより) http://www.city.fukuoka.lg.jp/maibun/hozon/2005.html 該当区域の面積は 360m×210m=75,600m²÷7.6haになります。西側配置(滑走路間隔210m)改良案の場合 10年×20ha÷7.6ha=26年 埋蔵文化財調査に26年かかる計算になる http://fukuoka-airport.sakura.ne.jp/web/img/pi-step4b.pdf 滑走路増設案に反対です。>下月隈C遺跡は福岡空港の滑走路南端部分に広がっており、>洪水対策の調整池建設に伴い10年近くを費やして >大規模な調査が行われた(福岡市埋蔵文化財センターより) http://www.city.fukuoka.lg.jp/maibun/hozon/2005.html 該当区域の面積は 360m×210m=75,600m²÷7.6haになります。西側配置(滑走路間隔210m)改良案の場合 10年×20ha÷7.6ha=26年 埋蔵文化財調査に26年かかる計算になる http://fukuoka-airport.sakura.ne.jp/web/img/pi-step4b.pdf 滑走路増設案と異なり埋蔵文化財調査の不要な 新空港案に賛成です。 お金がかかる、地域住民の反対などが出ると思う。 現在、大野城に住んでいますが、飛行機の音は確かに耳障りです。でも福岡が栄えたことに空港に近いことがあるからだと思います。 ・新宮沖へ移転したときのアクセスをどうするのか？ ・漁業従事者との協議等 ・24H(ハブ空港)として福岡が必要なのか？ 以上の点から新宮沖は、あまり+(プラス)にならない様に思える。 海上空港は畠界灘を埋立てることになる。冬に厳しい海を埋立てることかなりのコストが予想される。 関空が何度も地盤沈下したことを思うと、厳しい状態だと思う。 住宅街やお寺、お墓等が多くあり、補償関係を早く話し合い、住民の意見を聞く耳を持って欲しいと思います。 相島の方々が賛成されているのでしたら、海上空港もやりやすいのではないですか。子供や孫のためにも、ちゃんとした空港を作るべきだと思います。 今設けても、また何十年かしたら新設案が出るのではないかと感じてしまう。 自然環境、漁業の問題は大きいと思う。正直、一度多額な税金を使って慎重な話し合いのもと設けたのなら、責任をもってどうにかしてほしい。何で現空港でダメになっちゃったんだろうと思った。 予定地周辺の住民の方の現時点での意見(声)などを載せていただけたらもっと、どっちが良いのか考えが深まると思いました。実際に周辺に住んでいる方はどう思っているのかは大切だと思います。 この案については数十年、数百年先のことを考えるとよい案なのかもしれないが、新空港をつくることによって、新に出てくる問題が多すぎると思う。一つ一つクリアしていくのに、数十年、数百年かかるような気がする。 資金調達の問題はありますが、事業面では十分メリットがあると思います。自然環境の保ぜんと予定地周辺の住民との話し合は重要だと思います。 これからのことを考えたら新空港案が一番いいと思います。費用は高いけど空港の特性上、それは決して高い費用ではありません。空港の需要はこれからもずっと増えるはずですから。しかし新空港案の一番大きい問題二つは①住民との合意、②新空港の正体性だと思います。 利用はしやすくなるけど、海に影響を与えたり、その周辺に住んで漁業をしている人達に影響を与える可能性があるの反対です。 新しいのを作ったら、2つある空港のうち間違えた方に行ってしまう人が出てくると思う。また空港への交通機関を確保するために、大型改善を行うのは困難だと思う。膨大な資金と時間が必要で、計画通りに行くとは思えない。 新空港案はとてつもないけれど、近隣空港と地域住民の意見を聞き入れないと無駄に終わる可能性もあると思う。 漁業の人達などの仕事にも関わる事なので、難しそうだなと思った。 新空港を作る事により便利になるかもしれないが、漁師の方など最優先しなければいけない事はたくさんあると思う。 生計を漁業でたてている漁師の人々、海のことを考えると賛成できない。補償はしてくれるのだろうけどやはり気の毒だ。 新しい空港を建設するとすると、やはり莫大なお金がかかるとし、用地買収などで難しいと思う。 環境対策費、借地料の不要は増設案に比べると良いが、初期投資にかかる金額が多額であることと、海上を使うことでの漁業補償の面が気になった。 現在の空港だと周辺の住民の騒音に関する問題が残ってしまうが、新空港にするとその点が減るとし、漁業関係者との調整が必要とはなるが滑走路増設案よりもいいと思う。 三苦・新宮にぞう設する場合、漁業権や漁師達への対応はもちろん、周辺の海への影響も心配です。24時間営業になることで利便性も急増すると思います。現在の福岡空港よりも騒音の問題が減れば幸いです。 地元民としては賛成とも反対とも言い難いです。長期的な方が良いな>公共事業 奈多沖と新宮沖に新空港設置案が出ているが、海の状態に変化は起きるのか、漁師の問題もあるが、自分は釣りをするので影響について知りたい。 良いと思うが、ただ日本海につくるのははじめてなので、大丈夫なのか心配。また関西国際空港のように沈みかけるといふ心配もある。 未だ計画段階で、確かに細部に渡る調査のもと案として出されていますが、やはり何こともやってみないとわからないと思います。新空港建設が始まって出てくる問題もあるでしょうし、多少のリスクが伴います。

意見分類				寄せられたご意見
				海上空港設置による問題点をどうクリアできるのか。
				漁業の人に対する配慮が必要。
				この方策だと反対する人が多いのではないかと思う。
				新空港を建設した場合、現空港の用地をどう活用するのか？現空港を本当に閉鎖できるのか？
				海上の新空港案については、海の汚染や魚の生態が崩れる問題があると思う。また、玄界灘はいずれにしても特に冬場は強風が多く、漁師さんも設置には問題があるという事です。尚、費用対効果の面から反対である。
				反対です
				・自然環境破壊はやるべきではない
				・漁業補償は無いのか？
				自然環境破壊、及び漁場でもあるので、生計を立てている方々に保障(補償)が必要となってくる。後で色々な問題が生じてくること間違いなし
				現空港には「利用者の満足度が高い」という西側増設を支持する。決定的な理由があるが、新空港は需要予測に決定的な根拠がかけられている部分があり、その詳しい理由は今まで公表されてこなかった。そして新空港のはメリットばかり(特に経済界)が協調されがちだが、現空港の人達(新聞に載っていた地主組合、漁業者の補償等)との折り合いもあり、現空港であればそれは必要なくなる。
				どちらもただでお金もかかるし、住民が反対する人がいそう。
				自然環境について、漁業補償また、アクセス交通整備といった、大きな問題がいくつもあげられているので、良い案とは言えないと思います。
				埋立地までの交通整備が大変だと思う
				私は、こちらの方が望ましいと思う。ただ、どちらの案も駅のことで問題(整備と駅の名前など)がありそう。また、有明の海門のこともあるから、漁連を早期で納得させられるかが不安。
				環境や漁業従事者を考えると、この案はあまりいいとは思えない。
				新しく高校を作るので、風、その他、また新しい問題が多く出てくると思う。
				難しいと思いました。
				漁師さんが絶対反対すると思う
				新空港を作る事によって騒音問題がなくなるという。市民のためという感じで良いように聞こえますが、漁業関係者も市民であると思うので、今後が気になります。
				滑走路増設案では22時から7時までの間で遅延機が発生したらさらに工事可能時間が減るので反対ですが、アンケートの『滑走路増設案の長所、短所など、その特徴はわかりましたか』で『わからなかった』に回答したのは、PIレポートの16ページの新空港案のところに『滑走路増設案より長期間を要することが想定される』と書いてある以上、工事期間を含めた全事業期間が推定できなければ滑走路増設案と新空港案のどちらが長期間かかるか分からないのに、用地買収・埋蔵文化財調査などの期間がPIレポートに記されておらず、説明会(10/6)での質疑応答で「名古屋空港や石垣空港は、拡張をせず新空港を建設することになりましたが、レポートにはそれよりも周辺の市街地化が進んでいる福岡空港で用地買収が可能であるような記載になっていますが、それでは、用地買収が可能である面積の基準は何haで、戸数は何戸か？」という質問に対する回答が「具体的基準はありません。少なくとも20haの用地が買収できない場合には、増設案は無理になります。」という回答で「事業期間の具体的な数字が分かなければ、新空港案の方が長期間かかるとは言えないはずだが、具体的に事業期間は増設案・新空港案それぞれ何年か？」という質問に対する回答が「具体的な事業期間は不明です。」ということで、事業期間の具体的な数字が分からないのに何故か滑走路増設案よりも新空港案の方が事業期間が長期間かかるという意味不明な内容のレポートになっていることが明らかになったことと、個人のホームページにおいて用地買収・埋蔵文化財調査などの期間を具体的に根拠から試算しているhttp://fukuoka-airport.sakura.ne.jp/web/img/pi-step4b.pdfので、実際には用地買収・埋蔵文化財調査などの期間は試算可能であることが分かったので、調査会自ら試算することを求めるために『わからなかった』に回答しました。新空港案なら1年365日24時間作業することが可能なので賛成ですが、アンケートの『新空港案の長所、短所など、その特徴はわかりましたか』で『あまりわからなかった』に回答したのは、PIレポートの新空港案のところに『滑走路増設案より長期間を要することが想定される』と書いてある以上、工事期間を含めた全事業期間が推定できなければ滑走路増設案と新空港案のどちらが長期間かかるか分からないのに、環境影響調査・漁
				漁業補償、アクセス用地買収等、事業機関、事業費等、現計画以上の不安要素がかなり大きくなると予想される。
				新宮案は芦屋基地との関係で、北東側にILSが設置できない。新宮案建設は不可能。また、志賀島・奈多案は海をふさぐような形になっている。とても地元の理解を得ることは出来ないだろう。新空港は建設してはならない。
				可能性として、滑走路増設案よりも低いと思う。
				PIレポートより
				・初期投資
				・自然環境の問題
				・住民との合意
				難しいと思う。特にエコという言葉が強くなっている今世で、少しでも環境を破壊する様な可能性のある事柄に賛成はしないと思う。
				賛成！！新宮は地元の反対があり、無理がある
				新空港賛成。新宮案には無理がある
				賛成(新設)。新宮・三苦案は地元の反対が多い
				新空港は賛成。新宮案は地元の絶対反対が収まらない
				新空港賛成。新宮沖案は地元の反対で出来ない。無理。
				新空港対岸には、新宮漁港がある。新空港によって漁場が大きく減る。さらに新空港北側の漁場に行くにしても毎回大変な遠回りを強いられる。新空港は建設すべきでない。また、新空港を建設する場合、このような状況では漁業補償交渉は暗礁に乗り上げ、進展できないであろう。
				一見大変な事業であり、理解を得て実現するのは難しそうではあるけれども、いずれ新空港を造る必要が生じるならば、今が最適だと思う。
				冬期の高波、それについての潮風、金属疲労など目に見えない部分があるのでは・・・
				アクセス鉄道や道路の用地買収に関して、Google mapにてどのくらいの件数買収が必要がおおまかに調べてみた。福工大前からの鉄道、香椎東からの都市高(主として3号線)を通り、その部分は用地買収無しとして計算)一般道路は、既存道路の拡幅(1車線を2車線)にとどめた。田畑は一区画1件とした。また、現空港の周囲にある物流企業の移転用地は含まれていない。その結果約180件となり、現空港拡張より件数がかなり多くなった。従って新空港建設は、現空港拡張より用地買収が厳しい状況であると考え。その他現況調査や漁業補償交渉などを考えると、現空港拡張よりはるかに時間がかかることが容易に想像できる。新空港ではアジア地域の発展から 取り残される可能性が大きい。新空港は福岡にとって採るべき方策ではない。
				新空港案のうち、新宮案は芦屋基地との関係で北東側にILSを設置できない。従って新宮案は無理である。志賀島案は、空港島ができることにより囲まれた海域ができる、海水の滞留など環境被害が想定される。また海岸に近く海岸変形は必至である。志賀島の住民に反対されることも容易に想像できる。しかも建設費も割高で利便性はさらに落ちる。実質無理な案である。その他C&Cなどが独自の案を出しているが、水深が深く建設費が際限なく上昇する。非現実的な案である。新空港建設は必要ない。
				環境保全と周辺住民の理解が重要ではないか。くれぐれ成田空港建設時のような見苦しい事態にならぬよう祈る。
				三苦の海を壊さないで。絶対に反対。自然を壊さないで。私たち三苦に住んでいる者はどうなる？補償は？
				新空港は候補地である新宮での説明会でも反対意見が大多数のようだ。一方、現空港を抱える福岡市の説明会でも、新空港に多くの反対意見が出ている。今後新空港をこり押ししても地元の反対で、計画が進まないことは 明らかな状態だろう。新空港を推し進めても、何十年経ってもできないだろう。新空港は止めるべきだと思う。
				福岡空港を拡張した場合の用地取得の困難さ 福岡空港の南端の東側誘導路の直線化工事の際30、000m2の用地取得に平成6年から平成12年の6年もかかっています。60m幅の滑走路で例えると500m分用地取得するために6年かかったことになります。ということは、国内線のB747型機が離着陸できる2500m滑走路の用地を取得するのに30年かかる計算になります。福岡空港に平行滑走路を作る場合、滑走路の増設や平行誘導路の新設、ターミナルビルの新設などを考慮した分の用地取得が必要になります。成田空港は開港から30年近くたっていますが、未だに当初計画の用地取得ができていないのが現状です。福岡空港を拡張しようとしても、何十年かかるか分からないのが現実です。用地取得の困難さを考えても福岡空港の拡張は無理だと言えます。福岡空港を拡張した場合、いくらかりますか？福岡空港を拡張した場合、いくらかかるのでしょうか？検討してみます。・平行滑走路 平行滑走路の最小間隔は300m、滑走路端部から周囲への影響を考慮する分のスペースとして300m÷2=150m必要と仮定すると 2800m+150m+150m=3100m 平行滑走路の増設に必要な面積は3100m×300m=930000m2=93ha・平行誘導路 国内線側は誘導路の2重化が必要になります。国内線は便数が多いので、誘導路が1本の場合離陸機や着陸機が1機のブッシュバック機の為止まれることになります。滑走路だけでなく誘導路も2重化されている新千歳空港。平行誘導路の最小間隔は97.5m、簡単にする為100mとすると 平行誘導路の増設に必要な面積は3100m×100m=310000m2=31ha・駐機場 便数増加によりスポットも増やす必要があります。どの程度の面積が必要かは不明なのでここでは考慮しないことにします。・国内線ターミナルビル 新築が必要になり1000億円程度と推定。参考までに中部国際空港のターミナルビルの年間処理能力は1700万人。中部国際空港のターミナルビルの建設費は708億7500万円。>空港会社は来年1月に着工予定の旅客ターミナルビルについて、二組の

意見分類		寄せられたご意見
		共同企業体と総額708億7,500万円ので工事契約を締結したと発表した。>同ビルは空港の総事業費(7,680億円)の1割弱を占めるメイン施設。(12月25日)さて、用地買
7.その他	483 件	西鉄貝塚線の整備問題をどうやって解決するのでしょうか？ 反対。 必要なし。 この案を進める裏には、公共事業の確保というのがみえみえである。 どんなふうになるかはよく分かった。 ・関空や神戸空港、中部空港、静岡空港等失敗ばかりなのにあえて選択肢とする意味が理解できない。 ・建設業者やそれに寄生している国会議員や県議、市議の為に沖合いに作るのか。 反対 不要 新空港必要なし。 ②近隣に住む可能性が高く、絶対反対するつもりである。 地元の財界、土建屋のエゴを表現し直しただけ。 相当だと思う。早急に着工して、利便性を追及すべき。 新空港になれば、北九州空港を利用すると思う。北九州のためにはこの案が良いのかもしれない。 海上案がベスト。 不要。県(福岡市)に二空港いらない。北九州空港も出来たことだし。調整可能。 賛成しません。 反対。 まずメリットありきの論理。国の財政がひっぱくし、仁川、香港、上海の方がはるかにハブ機能を有しているのに、この規模はメリットが低すぎる。 工事が欲しい。政治家・業者の論理。 必要なし 反対！！ ・新空港の建設の失敗例は多い。佐賀・北九州など。とにかく反対する。 必要なし。 反対。 反対します。 無駄！！ 反対。 必要無し！ 新空港案を見た。必要な空港だ。北九州空港が近いので、北九州空港を利用すれば足りる。福岡の「新空港」は全く不必要だ。 もういらない。(絶対に) 反対。 新空港に移転すべき。問題の多い今の空港を白紙に戻せる。 特になし。 反対。 廃案廃止希望します。(現空港で充分です) 必要なし。 いいと思う。 新空港は必要です。 早期着工！素晴らしい空港にして下さい。 全く持って不要 明らかに必要だ 上記関連で反対である 早い着工をお願いします。 とにかく土木業者に仕事を作りたいだけの新空港議論にしかみえません。 空港移転大反対。 現空港拡張が良い。 反対です。(空港が多すぎる)全国的に見て。 不要。 無駄である。第二の関空になると思われる。 時期的に考えると不要。→土工事を増加させるのではなく、業者数の削減に予算を使うべき。 私は反対します。 実現の可能性を残している。 必要なし。 近辺に空港はいらない。(既存空港はなくなると思う) 反対。 無駄。 ・大型公共工事を期待しての選択はダメ。 ・国としての位置づけが(航空ネットワークの中で)どうなっているのか知りたい。 必要なし。 「成田空港」がハブ空港の役目をはたしていないので、ハブ空港は必要と考えるが「羽田」をすれば良いと思うが？ 反対。 大反対。 福岡市民のための空港であれば新空港案も考えられるが新空港は必要ないのでは。もう“九州の空港”の時代。“100万都市の空港”として熊本に新空港という方法もある。 概ね反対！ 省エネの問題もあり、新空港の必要性はないと思います。 検討をくり返して、よりよい新空港を作っていってほしいと思います。 新空港は必要だと思う。 不要。 賛成。 大反対です。 海に空港を作る時代ではない。 反対。 ×

意見分類		寄せられたご意見
		新空港反対。
		早く事業実施すべき
		この場所がいいかどうかは別にして新空港は必要だと思う。
		空港問題を解決する抜本的な対策は、新空港しかない。早く実現してほしい。
		新空港を早く実現させる、それしかない。
		新空港は賛成です。将来の為に・・・。
		人口予測を考慮した検討案と思う。
		増設航路をすべき。政治家の金もうけはごめん。
		是非推進されるべきです。将来の為に。
		賛成。海上空港がベター。
		今の場所にしてほしい。
		ムダ。
		大都市から遠くの所に作るべきだから賛成です。
		反対。
		反対。
		これから先はいいでしょうが、なにぶん海の上になるといづれ何か問題がでるかもしれませんけれど。
		反対。
		新空港の新規に発展してほしい。
		反対です。
		反対です。
		必要ないと思います。
		新空港案必要なし。
		つくらない。
		反対。
		入場が解りにくい。
		北九州空港等を見ても、今ひとつ活気に欠けるような気がする。
		不要
		あまり・・・。
		必要ない。
		どの方法でも良い。
		前向きに検討しなければならないと思いました。
		賛成します
		あたらしい空港につくってほしいです
		不要
		絶対いらない。移転するなら、佐賀空港を利用することになるだろう。
		これからのことを考えると、こちらの案の方がいいだろうというのは想像はつきますが、よほどのメリットをわかりやすく提示しなければなかなか受け入れられにくいだろうと思います。利用者自体にメリットがあることがわかればこちらの案の方がいいんだろうと思います。
		不可避考えです
		すべての面において反対。
		反対。
		反対。
		反対。
		大阪国際空港等の利用者としての意見を聞くとあまりよい印象がありません。
		意義不明です。メリット<<デメリットと思います。
		反対。
		不便になる。
		こんなもんいらん！！
		今のところ現存でいいのではと思います。勿論2～30年先は新空港も視野に入れて、十分、立案をつめて行けばよいと考えます。
		現状で可！！
		賛成である。
		この不況の中、新空港案反対。
		反対。
		・今の空港から新空港へ、現職員と全店舗はそのままいどうするのか？
		どう考えても、反対意見しか思いつかない。
		新空港を作った方が良い。
		必要性なし。国内線。
		反対。
		現空港改装・整備で何とかなるのでは？
		現在ある空港を有効活用することを第一に考えたほうが良い。
		海上埋立してまで必要なのでしょうか。
		反対。
		新設に賛成です。
		論外。絶対にすべきでない。
		新設すべきでない。
		あったほうがいい。後のために。
		必要。
		新空港を建設しなければならない理由が乏しい。
		日本には無駄な空港がいくつも出来ました。福岡までそんな失敗例をまねて欲しくはありません。
		新空港建設ありきの結論に理由づけをしているだけではないかと思う。
		新空港はいらない。
		将来のためにも新空港設置する事がのぞましいと思う。
		伊丹と関空では多くの人が伊丹を利用していますが、新空港を新たに作ると、それよりひどいことになるのではないのでしょうか。
		賛成。
		不要。
		反対。
		是非新空港を作るべき。
		専門家と相談しながら早期に着工を決めてほしい。
		新空港建設は賛成。
		新空港建設は必要と考えます。
		他の空港でいいので、すでにある海上空港で発生している問題例を取り上げ、思案と比べてみてもいいと思う。

意見分類		寄せられたご意見
		現空港の問題点は解消できるけど、新たな問題も多くあり、どちらを取るのかを決めるのは、まだ時間が必要だと思う。
		新空港案について少し理解することができた。
		関空が成功だったと思えるか？
		小手先の課題解決より抜本的なこととして新空港が良い。
		無用
		これは見た目だけの判断だけど、今とプラス・マイナスを考え結局インパクトはないと思う。
		滑走路増設よりこっちのほうがいいと思った。
		こちらのほうがいい。
		反対。
		ほぼこの案でよろしいかと思います。
		反対です。少子高齢化が進み、不安がいっぱいですね。
		どーでもいい。
		利権のからむ政治家・工事業者をよこばせるだけで、利用者からしてみれば、既存の増設で充分である。
		海上・海岸いづれの案にも反対。最大の原因は空域の関係で現空港を閉鎖せねばならないから。そんなもったいないことはない。
		よく考えると増設代表案と目的効果は大差ありません。
		反対。
		反対。
		将来的なことを考えれば、この案も含めて検討しなければならないのだろうが、日々の生活に追われている人々が、ほとんどと思われ、あまり推選できない。
		今の地下鉄空港線はどうなるのか。大赤字になるのでは？
		本案に反対。
		つくったほうがいい
		出来れば反対です。
		必要ないと思う。
		○
		現在の場所で良いと思います。
		必要なし。
		こちらは賛成しません。
		不要。
		絶対反対。
		反対。
		将来の事を考えると新空港設立の方が良い。
		今のを使えば十分！
		将来的には必要になると思います。
		新空港は反対です。
		新空港は必要ないと考えます。
		こちらの案の方が良い。
		新しくつくるのは反対です。
		埋め立て地の問題など、今はまだもめているので、その中で決まる様な事ではないと思う。
		考えたくありません。
		10年～20年を目的に考えた方がいい。
		でも近くにソウル・上海・関空の大きな空港があるので必要性は低い。
		将来的にはこちらの方がよいと思います。
		新空港をつくる必要は全くいらない。
		関空・セントレアの様な状況を見て不安。
		長期的な事を考えると新空港建設に賛成いたします。次世代のために・・・。
		反対します。
		反対。
		必要ない。
		また、現在の空港のために地下鉄も整備されたことも忘れてはいけない。
		(反対)・必要ない
		反対である。
		将来的を見て1番かと思う。
		絶対反対。
		現時点での新空港案は不要と判断し、反対します。
		もちろん、必要であれば作らざるを得ないのかもしれませんが、まずは、今ある空港のフル活用を検討して欲しいと思います。
		新空港にしたら市街地の安全、騒音は確保できるというが、基地としての利用もなくなるのでしょうか。
		・出来る限りの検討を行い、ほとんど影響がないのであればよいと思う。
		賛成。
		まともな空港となるであろう、新空港を支持する。
		新空港を選択すべき
		各県に空港が必要なのだろうか。狭い日本の島国で、原点に振り返って欲しい。
		必要ない。
		・必要ない！！
		財界は賛同するかもしれないが、絶対新空港は反対。
		建設業肥やしだけの新空港建設ならやめて欲しい。
		これからは一次産業を見直していかなければいけない時だから、一次産業の人の仕事を奪うようなことをしないで下さい。
		×いらない。
		この不況の時に移転とは何を考へているんですか。
		財界の人達の空港移転は自分達の利益を得ようとの考えではないですか。
		海上空港で進めたが将来のためになると思う。
		本当に必要なのか？ゼネコン用に空港建設があるのでは？
		よかった
		作った方がいいと思う。
		新空港案自体私は反対です。
		しなくていいと思う。
		いいと思います。
		よかった。
		よかった。
		中なかよい案だと思った。
		よかった。

意見分類		寄せられたご意見
		新空港を建てて、必ず良くなると保障はないし、それを考えると、増設だと利用者は必ず増えると思う。
		新北九州空港の二の舞になると思うが・・・
		つくるべきだと思う。
		短所がよくわからない。
		新空港案についてはいい案だと思います。
		増設案よりは新しくつくる方がいいと考える。
		実際に建てる前に模型の展示などをしてもらえると有難い。
		良いと思う。
		分散する事で連絡などが忙しくなるかもしれない。
		いいと思います。
		「滑走路増設案」と比べて、長い目で見たらいいと思う。
		きょうみないです。
		いいと思います。がんばってください。
		空港は別に新しくしないでいいと思う。
		将来的にみてこちらのほうが良いと思った。
		だめ。
		全面的に反対。
		・いくつも1つの県に作る必要なし。
		反対。
		反対。
		反対。
		必要ない 今あるものをうまく利用する方が健全。
		国際線ターミナルを建て替えたばかりで、移転するのなら、なぜ建て替える必然性があったのか？
		早く新空港を造るべき。
		賛成。
		問題点が多すぎる。検討が不備ではないか？ 1.埋め立て。
		必要なし。
		3.是非とも海上に新福岡空港を建設するべきである。(賛成)
		・根本的解決策として賛成である。
		早期に実現してほしい。
		・高度経済成長の時代は終了。
		・高速道路も作れば赤字。
		・ダムもムダなど多い。
		【前提】もう新しい空港・滑走路は不要です。
		他県での新空港の状況をみると厳しい。
		大反対。
		必要ない。
		あまり望んでいない。
		必要なし。(北九州にもある)
		新しい空港にもすごく興味がある。
		関西の例もあるので、今後の見通しから新空港案の方を支持します。
		こちらがベスト
		必要ない。
		必要なし。
		北九州空港もあるため3つも空港がいるとは今のところとても悩むと思われます。
		必要ないと思います。
		関空の失敗をくり返す事になります。
		賛成
		反対。
		将来のこともいいかもしれません。
		海の中に出来たら不安。
		わからない。
		関西でも現状利用が少なく、北に仁川があるのにアジアゲートウェイではたして勝てるとは思えない。
		全く知らない。
		移転するのは嫌です。
		全案に対して反対。空港を増やすことのデメリットが大きい。
		反対。
		今のまま、よろしい。
		新空港案賛成。増設案は反対。
		新空港を新設にあたり、利益がでるのはゼネコン関係者のみのような気がします。
		新空港事業を推進するなど 業者と癒着しているんじゃないかと疑いの気持ちにもなる。とにかく新空港案は絶対に反対だ。
		新空港を建設すべきである。
		賛成。
		反対の為、興味なし。
		将来の子供達の為にも必要だ。
		新空港を作るべきだ。
		賛成。
		なぜ空宮案を出すのか。狙いは混乱させる為か。
		反対です。北九州空港があります。無駄です。
		反対。必要なし。
		将来的には是非必要だ！
		賛成。
		賛成。
		新空港は必要ないと思う。
		大賛成！
		又、住民(地元)とよく話し、争がないように願いたい。(町が二分したら大変だ)
		新しいインフラの整備に期待する。
		賛成。
		・このようなものを新に造る必要はない。
		新空港が現実的でしょう。早く進めていくべきです。

意見分類		寄せられたご意見
		新空港案には賛成。滑走路増設案には反対。
		新空港大賛成。
		新空港を早急に作るべきである。
		そもそも「初めに空港新設」案ありき、の設定なので、その方向で案も作られている。麻生知事着任のときから決めている。麻生さんが大阪空港作りの大元で大阪府に多大の赤字を作った。誰のための空港か？
		新空港を早急に作るべき。
		新空港を造るべきだ
		海上空港は他の場所では成功しているのかが知りたい。
		必要だと思います。インフラは基本です。
		絶対反対。
		先ず、増設案を実行し、新空港案は次の世代に考えてもらうのが、良いと思います。
		不要。
		反対します。今、羽田空港に成田空港から戻ってきている現実がある。
		賛成します。
		海上空港にも反対
		香椎に住んでいるので反対
		いいと思う。
		絶対反対・調査方法がかなり建設を前提として作成されている。
		ないと思う。
		新設は反対です。
		反対
		土建屋の為に作るな。
		2つも海上空港のある県はない。知事は何を考えているんだ。
		新空港案を選ぶならば現空港は同時に廃止すべきだと思う。
		反対です。
		反対。
		反対。むだ。
		将来のことを考えれば新しい空港を作ったほうがいいかもしれません。
		まだ必要と思わない。
		必要ないと思う。
		・全く必要なし
		自衛隊も新空港移転なのか。
		必要性がわからない。
		新空港設立の必要はないと思う。現空港の増設がベストだと思う。
		新空港に関しては、従来通りの空港で良いと思うので反対です。
		オバカな土木会社が考える案である。
		検討するのは、土木会社とつるんだ議員だけではないか。
		必要なし。
		反対。
		新空港案は、下記のような事業採択されない可能性は無いので賛成です。6) 事業採択されない可能性がある問題。・滑走路増設案は一般空港の整備指針(案)を満たしていません。現在、調査が先行している那覇空港は、総合的な調査から構想段階へ進んでいます。構想段階PI実施計画案 http://www.dc.ogb.go.jp/Kyoku/information/nahakuukou/10_kyougikai/06.pdf の3ページ目に一般空港の整備指針(案)を基に作業を進める旨が書いてあります。一般空港の整備指針(案) >2-3.計画の妥当性 >①空港計画 >事業の必要性を構成する内容等に照らして施設の規模・配置が適切であり、所要の >空域及び飛行経路の設定、適正な就航率の確保が可能と見込まれる等適切な空港計画 >であること。また、将来の拡張性について配慮されていること。福岡空港PIステップ4 PIレポートの15ページには『更なる拡張は周辺への影響が極めて大きく、現実的には困難』とあることから、将来の拡張性について配慮されていません。 http://fukuoka-airport.sakura.ne.jp/web/img/pi-step4b.pdf 滑走路増設案は、上記のような事業採択されない可能性があるので反対であるとともに 検討すること自体疑問を感じます。
		必要ないと思う。土木会社のための空港である。
		必要なし
		大賛成
		大賛成
		新空港で利益が得られるのは土建屋だけ、利用者と納税者を無視した「新空港案」に反対です。
		絶対に必要と思われます。
		賛成します。そして仕方がないと思います。
		不要。
		不要。
		不要!!
		新空港は不要
		賛成。
		新しいものを作るのに反対。絶対反対
		必要なし 建設の必要なし
		不要
		？
		新設すべき。
		必要なし
		？
		希望します
		大いに作るべき
		NO！
		絶対反対。
		作らなくてよい。
		まったく不要。
		やめた方がいい。
		あまり利用する事がないので、必要ないのではないかと思います。
		反対。
		無駄
		反対です
		なし
		いいと思います。
		特になし

意見分類		寄せられたご意見
		特になし
		賛成である。
		便利は便利だが、そこまでしなくても良いと思う。
		空港をつくることよってのメリット、デメリットについてがわかった。
		よく分からない。
		親が航空関係の仕事をしているので、話は少し聞いていました。しかし、もし新空港ができるとしてもまだ先の話なので、まだよくわかりません。
		新空港を建設することに賛成です。
		いいと思ふ。
		いい
		あまり必要ないかなと思った。
		やめたほうがいい。
		時間を下さい。
		新空港を選択すべき。 一番現実的な選択である。
		必要なし
		不要
		反対
		反対します
		よく分かりませんが、反対です
		必要ないと思う
		新空港案に賛成。滑走路増設など実現不可能、無理、あり得ない。
		新空港に賛成。滑走路増設に反対。
		滑走路増設など無理、新空港を選択すべき。
		新空港を選択すべき、滑走路増設など無理。
		賛成。
		上記と同様、ディベートを通して理解できた。
		ショッピングモールや温泉などの設備を作って利用者が満足できるようにすると良い。
		新空港が出来るとしたらショッピングモールなどを作って利用者に身近で明るい空港にしてほしいと思います。
		先を見ると総合的に新空港がよいと思います。
		反対
		不要
		反対
		滑走路増設案を支持し、新空港を作るのは反対だ。
		いらない
		反対です
		反対
		反対
		反対
		いたらんこつたい
		海上空港に良いイメージはない。福岡に2ヶ所もいりますか？
		反対
		上の理由で新空港の建設には反対します。
		いらない、反対してます。
		反対
		反対
		賛成。
		海上空港を作るべき
		絶対に新空港を創るべき
		どちらかと言えば新空港を作った方がよい
		賛成
		賛成！！
		作り直しが出来ない事を考慮すべき
		新空港を是非作りましょう
		新空港を作るべきである
		作り直しが出来ないのだから、将来をしっかり見据えて考えるべき
		賛成
		賛成
		必要
		大賛成
		賛成
		賛成。将来につながるの。
		賛成
		反対。今まで私の方が知らなかったのか、水面下で動いてきている？良く理解できていないから反対。
		必要なし
		長い目で見るとこちらの方が良い
		大賛成
		・滑走路増設案の反対理由を回避するため
		分かりません。
		滑走路増設案よりはこっちの方がいいと思った。
		他では行われていないイベントなどを行うとよいと思う
		将来のことを考えると、新空港を作った方がいいと思う。
		福岡空港、北九州空港が福岡にはあるので、それ以上必要としない。
		必要性がわからない
		どうせ、新北九のようになりそうなので、必要性はあまり感じられない。
		論外 移設ありきの調査で第二の諫早
		反対なので検討も何も、今だ読んでいません。
		新空港をお願いします。
		新空港が賛成。
		×
		好まない。
		本格的な空港とすることができるだろうから、賛成です。

意見分類		寄せられたご意見
		新空港案に賛成、滑走路増設案には反対する。
		滑走路増設は無理であり、他に有効な手段がない以上、新空港を整備すべきだ。
		早く新空港を整備すべき。
		賛成
		滑走路増設が本当にできるなら反対でもいいが、滑走路増設などできないから新空港に賛成。
		○
		必要なし
		反対します
		断固として反対
		反対します。
		反対
		不要です。
		反対。
		×
		OK
		反対です。
		絶対に反対です。
		賛成です。
		○
		新空港案がもちろん良いと思います。
		不要(近々には)
		賛成
		一票
		○
		将来対応方策全般
		123 件
		お金ももったいない。増やすなら連携して佐賀空港等をもっと活用すべき。福岡県・福岡市のみで検討していることならともかく国土交通省も加わっている検討であれば、もっと税金の使い道を考えて、既に作ってフル活用できていない空港を有効に機能するよう考えて欲しい。はっきりいって税金のムダ使いもはなはだしい。
		弟がインドネシアに居ますので、帰国した際、見送りに行きます。9時～11時、いつも大混雑で手続き後、1時間30分ぐらい並んでいます。「福岡の人は国際線だから手続きが手間かかるのは仕方ない。」と思っているだろうけど、成田は10分ぐらいで済む。中に入ってトイレに行くひまもない。免税店で買物するひまもない。」と言ってます。私もここ半年の間に2回成田から海外へ行きましたが、その通りだと思いました。壁をくずして、入口を多くすれば、混雑もやわらぐし、免税店の売上げも上るのではないですか。
		北九州空港や佐賀空港を活用する道を考える方がベストです。環境を守り、あるものを使うこと。
		現在の場所ですと何とかならないのか。福岡は空港に行くのがとても便利ということで関東・関西の人から羨ましがられる。国際線を移転するとか出来ないものか。
		東アジアの近隣空港の状況や、国際的空港の規模・動向が不明。広く判断すべき。
		現状で・・・
		少子化になっていくこれからの時代にはたして必要なのでしょう。新幹線「N700」などの新技術により日本国内における速達性が飛躍しているこの状況下で本当に必要なのでしょう。そして、巨額な税金を投入して県民負担がさらに増加するのは理解に苦しい。福岡県には既に海上24時間対応の北九州空港がある。また、筑後地区にも佐賀空港がある。有明海沿岸道路が全通すれば佐賀空港へのアクセスも今以上に改善される。よって、新空港案には反対である。
		①北九州空港の活用で十分。新空港では現状の関西空港・神戸空港と同じく利用者が低迷する可能性がある。
		私は北九州市民ですが、北九州空港よりもアクセスの良い福岡空港を利用している。この案での初期投資に約7000億円必要とのことで、基本的に反対です。福岡県には北九州空港もあり、「利用制限型」「需要誘発型」を併用し、北九州空港を積極的に活用すべきと考えます。そのために、北九州空港アクセス整備に県税を投資すべきと考えます。「新空港案」についても上記意見と同様です。
		建設に反対です。福岡空港と北九州空港、佐賀空港などを有機的に連結して機能分担を考えると、これ以上の費用を投入すべきではありません。
		現空港で10年～15年は実施し、予算を確保していく。景気がよくない現状から、10年以上は現空港でやっていく。
		不便になる。もっと佐賀空港利用する方法を考えるべきであると思う。今さら遅いと思うが、九州新幹線を佐賀空港によるように作るべきであると思う。時間的に新空港案と同じと思うのです。
		新空港案は、巨額の投資を必要とする上、アクセス確保におおきな交通機関投資を伴う。血税が使われ国民が喜ばない投資はすべきではない。世界一交通便利性の良い空港を維持すべきである。貨物便は北九州空港にゆだねれば荷捌き上も有利→滑走路もいらなくなる。自衛隊は春日か久留米へ！
		・この案より佐賀空港活用がまだ良い。ベター。
		他国(KOREA)の国際空港との機能分担が気になります。
		反対。国際便など、佐賀・北九州空港に振り分けたらよいと思う。
		国内と国際と別々にすればよい。現在の空港のように便利な場所にあるものをつぶす必要はなし。新しくつくるのであれば国際線のみを新たな土地に作ればよいことである。
		国土交通省の示した新空港6案の根本的問題は ウインドカバレッジと事業費だけしか考慮していないということ。しかもウインドカバレッジの検討に用いたのは 該当地区から離れた場所にある観測点結果を用いています。結論として 国土交通省の示した新空港6案はどれもダメです。無論、近隣空港との連携策や現空港における滑走路の増設は論外ですが。
		経済的負担が多いと感じます。たとえば佐賀空港を海外線にするなどの対応も考えられます。(お金をかけない代替として)。
		周辺の空港と連携すべき。新空港はムダ。
		ムダな空港案と思う。この考え方は新空港建設ありきで作成されている。(調整会議そのものが建設推進的考え方)よく言われている他空港との利用についてまったくふれられていない。
		公共団体の計画は動き出したら建設費は当初よりもかならず増額になる。福岡市の市費で建設するなら何も言わないが、国費・県費が投入されるなら反対。北九州空港・佐賀空港との併用を考えるべき。現状の福岡空港の規模で充分。公共事業を取りたいのだと思うが、ムダな経費はかけるものではない。
		もう少し考えたらどうですか？
		例えば、佐賀、北九州併用する等。
		国際空港、国内空港、アジアの窓口、玄関口。
		今の場所がよいと思う。分割するの一案では。
		する必要なし。こちらの案に賛成するのは公共事業で儲けている人だけだと思います。 お金の無駄。自然を壊すだけ。増設しても発着が間に合わないということですが、北九州空港をなぜもっと利用しないのですか？せっかくの国際空港、24時間空港なのにあの発着数ではもったいなさすぎ。なぜそこに話題が触れないのか不思議です。新設するほどのお金で、北九州空港への交通の便を良くするべき。新設したらもっと北九州の利用者は減るでしょう。
		これから世界の人口は減っていくのがわかっている。
		人口島も大反対だったのに、又、大事な海をつぶす理由は無い。佐賀空港とのタイアップを図れ。
		4. 現空港は自衛隊専用か？自衛隊基地が不明。
		新空港必要なし。
		北九州空港の活性化のために並列利用を促進せよ！同じ税金を投入するなら新北へ。
		不要。佐賀空港との連携もあるのでは？
		・深夜・早朝の発着については、北九州空港を利用すれば良い。
		なぜ、新空港と考えるか、北九州空港の2本化、佐賀との分担を考えないと。佐賀空港を廃止するのか。毎年の赤字、大阪と同じになる。関空・大阪・神戸と空港ばかりである。九州の人口は増えない。工業生産も海外へ行き増えない。

意見分類	寄せられたご意見
	もう新しく作る必要はありません。北九州を空港を活用することを考えて下さい。
	？北九州空港と合わせて考える方向性は存在しないのか？
	佐賀空港は交通の便が良くなると使えるので新しく作るより佐賀空港を利用した方が安い。
	新空港の必要性を全く感じない。現行で充分。
	新空港を作らなくても北九州空港に便数を分散すれば良いと思います。
	・24時間運航とか需給逼迫は佐賀・北九州空港との連携をはかり、相互利用を計るべき。
	作らなくてよい。近くの空港と共存したほうがよい。佐賀、新空港等。
	佐賀空港・北九州空港の交通アクセスをよくする。
	北九州空港にフリワケルべき。
	次に飛行機の機能と燃料費の関係から考えた。国内線と国際線の比率を考えるべきと思われる。一般飛行機利用客は、近距離国際or国内線で福岡ー東京線はビジネスのドル箱である。
	国際線のみ。
	国としての全体最適を考えるべきであり、両案とも他の地方空港を活用する案に劣後する。がらがらの近隣空港を再考すべき。
	下記理由により断固反対です。・自然環境の破壊。・資金調達の問題。（これ以上借金は作れない）・同県内に「北九州空港」、隣県に「佐賀空港」がある。両空港へのアクセスを改善すれば将来の離発着の増加にも十二分に対応できる。
	3. 近隣空港利用を考慮・・・空港間のアクセスを充実させて佐賀空港・北九州空港の利用を検討する事も重要と思うのですが(福岡一極集中で良いのか)
	むだ！北九州空港の有効利用で十分！
	関空の二の舞です。佐賀や北九州を安く使えるようにすれば、わざわざ作らなくていいのです。
	現空港のままがいい。
	反対。もっと各空港で役割分担をして工夫すれば新空港の必要なし。どうしてもオーバーしたら(増設で)その時に初めて新空港の建設となるのでは・・・。
	近隣の空港とのアクセスを考えた方が得策。
	近くの空港と仲良くしつつ、新空港を時間をかけて作っていく事が良いと思います。
	私は新空港案については反対です。なぜなら費用があまりにもかかりすぎるし、そもそも本当にそこまで航空需要がはね上がるのかと疑問に思うからです。例えば最近できた七隈線も赤字だし、もし新設した所で同じように赤字になったりしたら必要なかったのではと誰もが考えると思います。自然環境について考えても、とても悪影響だと思う、まずは近隣空港との連携を実施するべきだと思います。
	これだけの費用をかけることができるのであれば、佐賀空港や北九州空港に国際線の機能を移して、その分のアクセス向上のために費用を回したほうが得策です。
	ステップ3までに、無理やり近隣の空港との連帯が、解決に繋がらないとレポートを作成してませんか？
	国際的な交流などを考えると、新空港建設が優先だと思いますが、土地と元の空港との連携のことをしんちょうに考えるべきだ。
	福岡や九州の今後を考えると、「新しい大空港の建設と新空港との九州新幹線の接続及び佐賀・山口宇部・北九州・熊本等の既存空港の廃港の組み合わせ」が必要と考える。
	もっと地域の空港を利用するべきである。北九州・佐賀・大分・熊本・長崎。
	24時間空港はすでに北九州に有り、本当に必要であれば北九州⇄福岡⇄他地域のアクセスを整備すればよいと思います。
	これ以上の空港新設は不要。貨物需要を余力のある佐賀空港等に移動させることで、充分対応可能。
	貨物路線は近隣空港と連携すればよいので、拡張より能力が優れているとは言い難い。
	周辺の北九州空港や佐賀空港などが利用されることを考えた方がよい。九州全体として・・・
	・海外は年に2回くらいだから成田空港でいいです。
	もちろん、必要であれば作らざるを得ないのかもしれませんが、まずは、今ある空港のフル活用を検討して欲しいと思います。
	寧ろ、他に無い市街地空港の良さを継続すべきで、利用時間帯の制約のために新空港を作る等愚の骨頂である。東アジアとの交流というなら佐賀空港経由で福岡に入る方法を強化するほうが、交流は一気に増加するのではないかと。市街地とのアクセスを悪化させ、海洋環境を破壊してまで、空港を新設するメリットは皆無と考える。
	北九州空港があるのだから、あちらと相互利用していけばいいと思う。
	北九州空港はスターフライヤーとJAL便くらいしか飛んでませんから がら空き状態ですし。 成田、羽田みたいに国際便は北九州空港からにする等考えられては如何ですか。そうすれば莫大な費用を投入することもなく、もう少し低予算で済むのでは？
	利便性云々というなら、JRと提携して、北九州空港直通の特急を出してもらうなど考えてみられては如何でしょう？
	今までの「羽田ー成田」、「伊丹ー関空」の例にならない様に利用者の利便性を第一に考えるべきである。
	もし、九州でのアジア諸国とのハブ空港を目指すのであれば、逆に中途半端だと思いますから、北九州空港、佐賀空港との連携でいい方向にもっていければいいのではないのでしょうか？
	冬の風対策・横風対策ー北九州と佐賀空港で。
	現状でやりくり出来るのでは？
	・佐賀空港を活かしてみようという考えが一番と思う。
	経費がかかり過ぎます。北九州空港と佐賀空港の活用を推進し、空港利用の分散化を更に進める事です。その為に両空港乗り入れの高速道路を建設した方が安全です。
	深夜早朝の発着が可能になる点は便利ではあるが、その需要に対しては北九州空港との連携で充分カバーできる。
	新空港案に関して、必要性は無いと思います。新北九州空港の見直しを考えて貰いたい！
	北九州・福岡・佐賀と役割分担すれば、今さら新空港を作る必要ナシ。
	佐賀空港に国際空港を作った方が予算的少ないと思う。
	増設・駐車場増設
	国際線と国内線を分ける場合はいいかも。
	既存の福岡空港や北九州空港を効率よく十分に利用すればいいことだ。
	観光には飛行場は必要である。
	必要性が無い。北九州空港の活用及び今後の発展性はどうか考えられているのでしょうか？
	夜間営業も出来るのであれば、福岡市へのバスで一時間でのアクセスですが、費用が掛かる。現空港で、足りないことは北九州空港を生かすべきだ。(貨物等)
	佐賀、北九州等の空港があるので、新たに造る必要はないと思います。
	北九州空港との併用は？
	貨物輸送は北九州＋佐賀空港＋高速道路でまかなえると思う。
	必要はないと思う。(理由)
	・他の空港を最大限に利用しては？
	諸々の大型事業と比較しても、本案を実現したら試算額を大きく上回るのは間違いないと思う。海上空港であることのメリットは、新北九州空港を活用することの方がリスクもなく確実だと思う。
	北九州空港を活用。
	北九州空港との連携。
	新空港を考えるよりも増設にし、北九州及び佐賀空港等の適性配分を考えるべきだ。
	近くの空港。24時間使用できる北九州空港、佐賀の利用の少ない空港。福岡市だけ大きな町になる必要はなく、もっと地方も大切に考えるべき。
	既に北九州空港という24時間対応の空港があるのに、更に海上に同様のタイプの空港をつくる必然性が感じられない。北九州、佐賀等の県隣の空港への機能分割を行えば良いと思う。
	近くの空港(北九州空港)との位置づけをどうするのかの整理が必要だと思います
	必要性が？他の空港との運用は考慮しないのか
	中途半端なものを作るより、最初からいいものを作るべき
	佐賀、大分、長崎、熊本等近隣空港との連携を考慮すれば、新たな空港建設は全くもって不要

意見分類		寄せられたご意見
		増設で対応できないものをわざわざ作る必要ないと思われる。便利でも不必要であり、増設案と比べる必要なし。
		反対・・・現状空港で良い！
		反対・・・現状空港で良い！
		必要ない。今のままが便利
		空港を増やすことによって、もっと人々が航空機を利用するようになって、身近になるからいいと思いました。デメリットは、前からある空港を利用する人が新空港にうつっていくため、一つの空港での利用客の減少だと思えます。
		2つの案をどうやって可能にするのか、実現的に考えているのがすごかった。
		今設けても、また何十年かしたら新設案が出るのではないかと思ってしまう。
		自然環境、漁業の問題は大きいと思う。正直、一度多額な税金を使って慎重な話し合いのもと設けたのなら、責任をもってどうにかしてほしい。何で現空港でダメになっちゃったんだろうと思った。
		いらない。滑走路を増やすことである程度補える訳だし、上海などを使うからという理由なら北九州空港の利便性をよくすればいい話。
		新空港案はとてもしないけれど、近隣空港と地域住民の意見を聞き入れないと無駄に終わる可能性もあると思う。
		・新空港建設を切望している財界人は、自分たちのメリットしか考えていない
		・近隣空港との連携をもっと図れば、新空港は要らぬ
		反対です。
		近隣空港との機能のすみわけを考えるべきでは。新空港建設の必要性は全く感じない。
		近隣空港との連携をもっと図れば新空港はいらない
		新空港建設は自然環境の破壊につながる
		新空港建設を切望している財界人は自分達のメリットしか考えていない
		北九州宮崎との連携を図れ
		他空港との利用の分散化をはかれば発着回数が増加しても十分対応できると思われる。
		新空港建設の必要性がわからない。現状を改善して利用することを考えるべき。税金のムダになる。近隣空港も多数あることだから連携し活用すれば、ムダな資金を使わず問題解決できると思う。海上空港は気象の影響を受けやすい。強風の際は使用が難しいと思う。
		国際的な立場から、1)貨物、2)自衛隊、3)国際便の空港とするのはいかがでしょうか。
		必要なし！日本中に、使用していない空港もたくさんあると、存じます。近くでは佐賀などは使用回数が少なくなっているとか……。北九州空港などを便利に利用出来るようなインフラを行いながら、上手に現在のを増設しながらすべきではないかと思えます。
		交通の便を考えると、場所的に少しどうかと思うが、新しく空港をつくるのは良いと思う。しかし、現空港を利用しつつ、新空港も使用してはダメなのでしょうか？
		また北九州空港をせっかくなつくつたのだから、そちらのアクセス方法を簡単にできるような対策をもっと考えるべきなのでは？
		新しく作る必要はないと思います。北九州空港を新しく作ったのだから、そちらに利用客が行くような案を考えるべきだと思います。じゃないと北九州空港をつくった意味が分かりません。
		今の空港は変えてほしくない。
		空港建設ありきの考えは間違っている、近隣空港との使い分けを第一にするべき
		将来に借金を残すだけで意味がない。今の場所だからこそ利用客も多いのだと思う。佐賀空港や北九州空港をもっと活用すべき。
		福岡空港ではなく九州国際空港とする。場所は三苦・新宮ゾーン(N61° E)、陸橋(鉄製)、二階立て、2階は車道、1階は鉄道駅、博多駅より直通にする。(鉄道、造路)
		逼迫した地方財政に大きな負担になる。近隣空港との連携をもっと図れば、新空港は要らない。
		税金の無駄遣い。近隣空港との連携で新空港は要らない。
		新空港建設断固反対です
		・北九州、佐賀空港との連携の(交通アクセスを良くするなど)再考お願いしたい
		・福岡の風景、これ以上壊して欲しくありません！！
		現在日本に5ヶ所の国際的に利用出来る空港があり、北九州、佐賀空港と連携していけば良い。
		今の場所にあるべき。離れる必要はない。
		国際線もしくは国内線のための対応も可能性があるのでは？
将来の方向性選択のポイントについて	1.需給逼迫緩和について 0 件	
	2.利用者利便性について 3 件	現空港は滑走路の向きが風向きにフィットしているということを聞きました。なので、このあたりの調整は大丈夫なのだろうかと思いました。
		旅行などで空港に行くときに地下鉄や鉄道を乗り継いで行かなければならないのは正直つらい。
		しかしアクセスがもっと具体的な時間、また自然環境のことを考えるとまだまだあいまいである。
	3.環境・安全について 4 件	自然環境や漁業の補償は最優先に考慮して取り組むべきだと思う。周辺住民で反対者が多ければ、大きな妨げになるから。
		環境に与える影響が人の生活におよぼす影響はどれ程のものなのでしょうか。
		磯崎鼻近辺の生態系の特長を記述してほしい。また新空港を造った時に生態系に与える影響を具体的に知りたい。
		地元としては騒音が一番気になります。基準をクリアしてるから良いと言うことではなく、住民のことを考えて、対策を考えてほしい。
	4.まちづくりや地域振興について 4 件	現空港の跡地利用の点が非常に気になりました。
		メリット、デメリットが明確に示されており、空港移転による福岡市街地の再開発に係る効果もある程度示すべき。
		移転後の福岡市の都市形成の変遷がよく見えなかった。
		・現空港の跡地利用が不明。
		・事業費9,200億円の内5,000億円の借入金(08.11.8毎日新聞)をどう返済していくのか不明です。
	5.事業効率性について 5 件	9200億円と2000億円の差を埋めるだけのベネフィットの期待はあるのか？
		新空港の初期投資は多大な額になると思われるが、そのお金はどのように捻出するのか。
		費用が一番のネックであると思う。調達のメドはつくのか。
		・現空港の跡地利用が不明。
		・事業費9,200億円の内5,000億円の借入金(08.11.8毎日新聞)をどう返済していくのか不明です。
		膨大な事業費、財政難、県民世論の不同意など新空港には難題が多すぎる。そろそろ滑走路増設で意見をまとめるときに来ているように思う。国交省も新空港には消極的にしか写らない。無理をしていたら時間ばかりがかかり何も手に入ることができない。麻生知事は滑走路増設と貨物分野での近隣空港との連携を訴え、県民の理解を得るよう努力すべきだろう。過去の経緯からして新空港に未練があるのだろうが、知事として県民の意向を聞き入れ決断すべきだろう。
	6.その他 0 件	
いっしょに	1.PIの取り組みに対する意見	

意見分類	寄せられたご意見
	11 件 ・市民や県民の意見を十分に聴取すべきだ。訳の解らない先生や有名人ばかりの意見は意味ない もっと多くの意見や広報が必要だ。 Step4とあるが、どの段階の4段めとなっているのか不明。 反対する。「その他」の所に記載に加えて、各県に空港を作る反面、関空、成田問題を解決出来ない。 航空政策、他交通手段との連携意識の乏しい交通政策の歴史をみると、新たな問題空港を作るだけ。(PIが新空港推進の“免罪符”となるのは困る) 市民の多くが増設の案を望んでいると聞きましたが、新空港にというのは何か裏があるのではないかと不信感をつのらせています。 新空港は反対です！！ そもそも新空港案自体反対。もっと市民に意見を聞くべきです。 (いずれにしても近隣の住民の方々へのわかりやすい説明と御意見を充分に聞き、最終的に住民投票によって決定するのがベストだと思います。) もっともっと細かな情報や説明をいろんな場所してほしい。(費用の国民負担等々) PIを進歩さすべき。 良い所もあったり、悪い所もあり、まだ新空港案について考える機会がほしい。 予定地周辺の住民の方の現時点での意見(声)などを載せていただけたらもっと、どっちが良いのか考えが深まると思いました。実際に周辺に住んでいる方はどう思っているのかは大切だと思います。 新空港案についてはもう少しまわりの(その地方に聞いてみる)事が大切だと思う。 2.PIの催し等に関する意見 0 件 3.PIレポートに対する意見 41 件 内容が不十分だと思います。 既定路線として新空港を作りたい、作る方向に話を進めようとする意図が見え見えであった。 最初から空港ありきのアンケートではだめです。全く必要性はないです。 読みが甘い！ 検討があまりつっこんでなされていない感がある。この内容で方策をどちらかに決定するのはできないと思う。もう少し、詳細な検討して情報を提供すべきである。 PIレポートに“不要”などと明記された事には憤りすら覚える。新空港案への誘導ではないか！ 知事選のときに麻生氏は新空港は白紙と公約した。当選した直後、新空港案が浮上した。県民の意向は新空港はいらないと理解されているが、利権がからんで新空港を作りたいだけではないか？今回の資料が、新空港ありきのための説得にならないことを祈ります。 無理な理屈付けは公務員の常とは言え、あからさまな誘導は興ざめである。 数字で示せ。わからん。 つくる為の金額ばかりが目につき、他の空港との比較や説明などが欲しい。 子ども病院の時と同じように新空港案前提でパンフが出てる様に思える／建前の案件と考える！ 全体に分かりにくく、悪文です。説明も下手で、読むにたえない感じ。 自然環境への影響についてのデータが少ないと思う。 また漁業関係の職業の方々への対応も知りたいと思う。 「空港拡張面積に含まれる可能性のある物件数」や「騒音対策地域」など、住民の生活に関係の深い項目がほしかった。 新空港に移転した場合、市営地下鉄の受ける影響についての情報がほしい。 ・アクセスの所要時間の見込が甘い。そんなに短時間では行けるはずがない。 空港周辺のインフラ、都市開発、交通利便性の上昇などの予測がたっていない感じ。 新空港案では博多駅までのアクセス時間が15～20分程度とされているが、この利便性を実現するためには、さらなる期間や予算が必要であり、そのことをもっと考慮した資料を提示するべきだと思う。 周辺のまちづくり、現空港の跡地利用、建物高さ規制緩和による経済効果についての話をもっと知りたいなと思いました。 ・環境影響評価の結果などについても載せた方が良いと思う。 滑走路をセミオープンパレル配置することで更なる容量拡充も可能となるとありましたが、なぜ可能となるのですか？ 新空港を建設するにも約20年かかるんだなっておどろきました。しかし、福岡に2つも空港があるのに3つもいるのかと思いました。 特に費用はどこから出すのか分からない。 リスクやメリットいろいろ検討してあってすばらしいと思いました。 何よりも事業スキームを示すべき。特に国が示すべき。(地方に押しつけるな)新空港の場合は、まず国が全国のネットワークの位置づけを明確に示すべきだろう。 読む気なし 説明が難しすぎる 説明が少し分かりにくかったです。 この新空港によっておこなわれる工事期間におけるさまざまな問題においてメリットだけでなくデメリットも考えられているのは良いと思います。 空港をつくることについてのメリット、デメリットについてがわかった。 反対。今まで私の方が知らなかったのか、水面下で動いてきている？良く理解できていないから反対。 大体文章を読んで納得できたので良いと思います。 他の埋め立てにおいて作られた空港の利点、欠点、特に欠点を例としてあげてほしい。 (埋め立てによる自然環境への影響の具体例など) P20において、「環境・安全の視点」では、自然環境への影響が考えられるための配慮が必要となっているが、「事業効率性の視点」においては、環境対策費が不要となっている。これがどういうことなのか、よくわからない。 すごく詳しくて、わかりやすかった。知らないデータもあって、今後、知っておくべき情報をたくさん得ることが出来た。 良いと思うが、風の影響が有り、欠航が心配 海上の上に作ってはどうか 浮上式 見積もりの詳細が必要 アクセスの図面での説明も必要 内容がわかり易く説明されています。検討しやすいです。 増設案に比べると調査不足。 新空港のメリットを目立たないように書いてありますね。 新空港建設に関する予備調査資料があまりにも少なすぎます。地域住民に説得力あるデータ等の不足だと考えます。地盤沈下、海流変化、騒音問題など、あまりにも概念的表現で済まされている。
	4.その他 0 件
平行誘導路二重化について 0 件	
その他 2 件	沖縄にももっと空港がほしい。 いろんな施設が出来て来ると思うが、特に子供病院などは大丈夫なのか？

③意見記入はがき等により、「将来の方向性選択のポイント」について寄せられたご意見

意見分類		寄せられたご意見
抜本方策、将来対応方策について	滑走路増設案について	① 代表案の選出について 2 件 現行のままor西配置でよい。 現空港の滑走路増設案。西側配置、滑走路間隔210m。スタガー解消した改良案
		② 代表案の内容について 21 件 施設規模がおかしい。滑走路増設案の施設規模では、滑走路処理容量に対応できないと思う。 小型多頻度化が進めば、拡張できない増設案では将来的に対応できなくなるのでは。外国の空港では滑走路の本数は少なくともスポットの数はとても多いです。スポット数も増やせないのでは滑走路処理容量に余裕があっても枠を使い切れません。 滑走路を増設(2〜3本)した方が色々な面で理にかなっている。 滑走路間隔210mで用地拡張30ha＝合計383haの空港なんてありえない。滑走路2本でこんな狭い空港なんてむちゃくちゃ。リオデジャネイロのサントス・デュモンじゃあるまいし。一方、新空港案は530ha。拡張案が狭すぎるか、新空港案が無駄に広すぎるかのどちらかだが、福岡空港とほぼ同じ面積の那覇空港の滑走路間隔210m案は90haの拡張計画であることを勘案すると、間違いなく前者だろう。 増設、新空港案をよく考えましたが、やはり、現在の空港の改良がベストと思いますし、西側改良案が通ったとしても、国内線ターミナル、特に第1、3の整備とP1、P2、P3の各駐車場の立体駐車場化によって、ターミナルを東側へ移転することで、更に改良できると思います。 ▽西側300メートル増設案18万3000-19万6000回 ▽西側210メートル増設新案18万3000-19万7000回 西側210メートル増設新案の方がいろいろと制約がある http://www.fukuokakuko-chosa.org/info3/step03/s_42-43.html にもかかわらず、西側210メートル増設新案の方が西側300メートル増設案よりも 処理能力が大きいのは不自然では？ 那覇空港の報告書を読むと、福岡空港の滑走路増設案と違うところが見つかります。那覇空港の210m案では、用地拡張面積が約「90ha」となっています。ところが、福岡空港210m新案の拡張面積は「20ha」です。那覇空港と福岡空港の、防衛省所管用地や調整池など民間航空機の運用に全く必要のない部分を除いた「純粋な民間空港としての面積」は、両者とも325ha程度でほぼ同じです。増設滑走路の長さは福岡空港2500m、那覇空港3000mですが、那覇空港は沖合いの埋立での滑走路両端のバッファが短く、福岡では両側に道路があるため長めのバッファを必要とするので、拡張面積に与える影響はほとんどないはずです。ピーク時発着可能回数は、那覇210m案では42回、福岡210m新案では40回です。両案とも、発着回数の将来予測値は容量を超える想定されるので、エプロン(スポット)を設計する際には、ピーク時発着可能回数をそのまま基にすると考えられます。一見、那覇空港の方が容量は大きいように見えますが、実は民間航空機だけに限っては、福岡のほうが多くなります。この場合のエプロン(スポット)は民間機が使うものであり、エプロン(スポット)の必要面積・数は、「民間機だけ」のピーク時間当たりの国内国際線・機材別の数を基準に決めるべきものです。那覇空港では1日平均84回もの民間機以外の発着があると記載されています。民間機以外の発着は民間機同様、深夜早朝は少ないことから、仮に12時間で割ると、1時間当たりの回数は84÷12＝7回となります。少なめに見積もって6回とすると、42－6＝36回が民間機のためのピーク時発着回数となります。一方、福岡空港では、民間機以外の発着回数は年間7000程度です。ということは1日当たり20回程度、15時間で割ると1時間当たり1回ちょっとです。よって、民間機のためのピーク時発着回数は40－1＝39回となります。福岡空港の方が、那覇空港よりも大きなエプロン面積・スポットを必要とするはずで、航空貨物についても、那覇空港よりも福岡空港の方が現状でも多く、将来予測値でも大きくならないはず。福岡空港の方が、より大きな貨物ターミナル面積を必要とするはずで、なにより、拡張面積は那覇空港90ha、福岡空港20haとは、理屈が通ります。那覇の報告書を見ると、滑走路増設によって物理的に必要 増設案は、「物理的に滑走路をもう1本置いただけ」「滑走路処理容量」だけを算出し、それに対するエプロン(スポット)面積の確保や、将来の航空貨物需要に対応できる貨物ターミナルの面積など、全く無視しています。だから拡張面積があんなに小さく、新空港案との面積の差が大きいのです。もし増設案どおりに空港を作ろうものなら、「あんな狭いところに滑走路を詰め込んだらいいが、スポットは増えてないのか」と世界中から大笑いされるでしょう。 http://www.fukuokakuko-chosa.org/info1/step01/pi_step01_4-3d.html これを見ると、スポット数が現在の43機分ー現空港用地内では最大45機分確保可能 となっており、拡張による用地拡張面積が20haしかないようでは、滑走路処理容量の増大に見合ったエプロンの増設はできないことは明らかです。「平行誘導路二重化による便数増大に対応したエプロン拡張整備は現空港用地内で対応可能」だとしても、「拡張で増大する滑走路処理容量による便数増大」には対応できないことは明らかです。少なくとも那覇の210m案(約90ha増大)を超える規模は必要ではなく、十分な規模を確保するには新空港(全体面積510ha)並みにまで拡張する必要があるでしょう。 比較的新しい空港では、概ね年間発着回数2000回につき1スポットが用意されています。国際線では、その3割増しぐらい(年間1500回につき1スポット程度)のようです。年間発着回数2000回とは、1日に5.5回、その半分の2.7機が1スポット1日当たりで扱われることになります。不特定多数を対象とした時間貸し駐車場の場合でも、1日の回転数が3回を超えるとまあまあ線です。(ちなみに天神地下街の駐車場の回転数は5回程度と聞いたことがあります) 空港の航空機の駐機場の設計値として、1日当たりのスポットの回転数2.7回というのは、適正な量のように思えます。一方、福岡空港では、軍用機などを除いた国内・国際合わせた民間航空機の年間発着回数は、14.2万回ー0.7万回＝13.5万回 1スポット当たりの処理回数は、135,000回÷45＝3,000回となり、他の新しい空港と比較して、1.5倍以上の回数を処理していることになります。1日当たりの回転数は、3,000回÷365＝2＝4.1回となり、7:00～22:00のわずかに15時間の間に、多くの航空機を捌いていることが分かります。自動車の駐車場では出入口に近いなど場所の良い区画は回転数が高く遠い区画は低いのに同様に、航空機のスポットも、ターミナルから直接乗り降りできる固定スポットでは使用率が高く、遠くのスポット(その多くはナイトステイスポット)では使用率が低くなります。その平均の回転数で4.1回/日ということは、やはり現在の福岡空港ではスポットが不足していると言えるでしょう。ちなみに、年間発着回数2000回につき1スポットが適正な量だとすると、福岡空港の民間機13.5万回を支えるには、135,000÷2000＝67.5回スポットが適正となります。また、スポット数からみた現在の福岡空港の適正処理容量は、2000×43＝8.6万回/年となります。国際線ではもっと多くのスポットを必要とすることを考慮すれば、さらに多くなります。このように、スポットが現在でも不足しているのは明らかであり、スポットを大幅に増やすことなく滑走路だけを増設しても、無意味ではないでしょうか？ 自衛隊利用と貨物利用については、他の空港(佐賀・北九州)を利用すれば、国際線ターミナルを撤去して、西側配置の間隔も広げられるのでは？ 滑走路増設して離陸と着陸を別にするればよい。それでも足りない時は、近くの北九州と佐賀の3空港を有機的に結ぶよう工夫したらよい。 ⑥増設一地下鉄を東平尾まで延伸して国際線ターミナルへ延伸 福岡空港のスポット数の不足は、他空港、特に綿密に計算して設計されているであろう、最新・整備中の空港と比較すれば一目瞭然です。 ◆福岡空港＝14.2万回/年に対し、45スポット(うち固定スポット20?) ◆北九州空港＝1.8万回/年に対し、8スポット(※増設要望中) ◆神戸空港＝発着枠約2万回/年に対し、10スポット ◆羽田空港(新)国際線＝1日発着枠3万回/年に対し、20スポット(うち固定スポット10) さらに他空港の数値を調べれば調べるほど、福岡のスポット不足の状況がより明らかになるでしょう。 北九州、神戸、羽田新国際線などの新しい空港(ターミナル)では、概ね年間発着回数2000回につき1スポットが用意されています。国際線の場合は機内食積み込みや給油量、貨物量が多いので回転が悪くなるので、その3割増しぐらい(年間1500回につき1スポット程度)のようです。年間発着回数2000回とは、1日に5.5回、その半分の2.7機が1スポット1日当たりで扱われることになります。不特定多数を対象とした時間貸し駐車場の場合でも、1日の回転数が3回を超えるとまあまあの利用率と言えるようです。(ちなみに天神地下街の駐車場の回転数は5回程度と聞いたことがあります) 空港の航空機の駐機場の設計値として、1日当たりのスポットの回転数2.7回というのは、適正な量のように思えます。一方、福岡空港では、軍用機などを除いた国内・国際合わせた民間航空機の年間発着回数は、14.2万回ー0.7万回＝13.5万回 1スポット当たりの処理回数は、135,000回÷45スポット＝3,000回/スポット・年 となり、他の新しい空港と比較して、1.5倍の回数を処理していることになります。1日当たりの回転数は、3,000回/スポット・年÷365日/年÷2＝4.1回/スポット・日 となり、7:00～22:00のわずかに15時間の間に、多くの航空機を捌いていることが分かります。自動車の駐車場では出入口に近いなど場所の良い区画は回転数が高く遠い区画は低いのに同様に、航空機のスポットも、ターミナルから直接乗り降りできる固定スポットでは使用率が高く、遠くのスポット(その多くはナイトステイスポット)では使用率が低くなります。その平均の回転数で4.1回/スポット・日ということは、やはり現在の福岡空港ではスポットが不足していると言えるでしょう。 滑走路増設案は、明らかに無理がある。間隔210m改良案では、滑走路増設に伴う滑走路・誘導路用地として物理的に必要な拡張面積は40ha以上あるはずなのに、合計で20aの面積増。滑走路を増設すると、その分、何かの面積が減られるようです。 鉄道駅で例えると、九州新幹線が博多駅に乗り入れると、博多駅のホームを増設する必要があるので、その分、コンコースや改札、店舗スペース等を減らす、というようなもの。国は福岡をバカにしているのじゃないかと思いませんか。 くたった20haしか増えない滑走路増設など、話になりません> 滑走路を増やす以上、長辺3000m以上にわたって、210m間隔で滑走路に挟まれた部分が新たにでてくるはずであり、非計器進入だから滑走路ー誘導路の間隔が狭くできるといっても、40ha以上は物理的に面積を増やさざるをえないはず。なのに、拡張面積が20haでは、実質的に面積減であり、必要なスポットなどが確保されないのは明白。今でもスポットなどが思いっきり余ってはいればいいが、実際は滑走路処理容量が前にスポット容量が足りず、福岡空港の能力を制約している状態。滑走路を増やす前にスポットを増やす方が先、スポットを増やせないなら滑走路を増やしてもムダ。このことは、新規参入を防ぎ運賃を吊り上げ、アクセスのいい現空港で楽に商売をしたいがために、新空港に反対しているのは上層部の意向を知らなかったのか、JALオペレーションが本当のことを正直に書いてくれている。 空港論 - 国際空港を中心として (株)日本航空インターナショナル オペレーション業務部 マネジャー 村島 昭平 空港容量(Capacity)の面からもSpot数は重要である。空港容量はターミナルCapacity(取扱貨客数)、RunWay Capacity/ATC Capacity(発着回数)ならびにSpot Capacity(駐機能力)の3要素からなるが、Spot数の制約のため、全体的Capacityに制約がある例としては、ロンドン・ヒースロー、パリ・シャルルドゴール、名古屋、福岡等多くにある。 http://www.jal-foundation.org/015tokur/001tokurap/Newairport.pdf

意見分類		寄せられたご意見
		滑走路増設の場合の滑走路処理容量に疑問を感じますので、滑走路増設には反対です。 那覇空港の総合的な調査 http://www.pref.okinawa.jp/koutsuu/nahakuukou/pdf/report3/report3_4.pdf の12ページ目には、「日発着回数は、離着陸が交互に行われるとの運用形態のもと、管制上の制約がないなど多くの仮定に基づき算定した試算値で、実際の日発着回数はこの試算値を下回る可能性があります。」という注意書きがある。「離着陸が交互に行われる」場合が最も発着回数を稼げます。ですが、当然ながら、常時離着陸が交互に行われるわけではなく、離陸の連続や着陸の連続は多々あります。よって、那覇空港のレポートに記載されているピーク時の発着可能回数はmaxでしう。だからこそ、「実際の日発着回数はこの試算値を下回る可能性があります」という注意書きがあります。 那覇空港の210m案でのピーク時発着可能回数は42回。「施策なし」では33回であり、これは福岡空港の32回の1回増しです。 ということは、福岡空港では42－1＝41回になりそうですが、国内線と国際線のターミナルが滑走路の両側に分かれた福岡空港では、国内線が国際線どちらかの離陸機が2本の滑走路を横断するので、これよりも少なくなるはず。特に、福岡空港の210m西側改良案では、西側の滑走路で計器進入ができないため、西側の滑走路が離陸用になるはず。すると、割合の大きい(8:2程度)の国内線の離陸機が滑走路を2本横断することになるので、発着可能回数は大きく減るはず。 滑走路の嵩上げによる後方乱気流の回避が可能になると想定されるので、国内線出発機の滑走路2本横断という爆弾を抱える福岡空港の210m案では、那覇空港の210m案からそのまま持ってきたピーク時発着可能回数41回を大きく下回るはず。福岡空港の滑走路増設改良案の1時間当たりの処理容量40回は、那覇空港の事例と福岡の特性を勘案すると、大きすぎるように思えます。 滑走路増設では、発着回数に見合う規模が確保されないで、滑走路増設には反対です。 那覇空港のPIレポートをよく読むと、福岡空港の滑走路増設案と違うところが多数見つかります。 那覇空港の210m案では、用地拡張面積が約「90ha」となっています。ところが、福岡空港210m改良案の拡張面積は約「20ha」です。那覇空港と福岡空港の、防衛省所管用地や調整池など民間航空機の運用に全く必要のない部分を除いた「純粋な民間空港としての面積」は、両者ともほぼ同じです。増設滑走路の長さは福岡空港2500m、那覇空港3000mですが、那覇空港は沖合いの埋立なので滑走路両端のバッファが短く、福岡では両側に道路があるため長めのバッファを必要とするので、拡張面積に与える影響はほとんどないはず。ピーク時発着可能回数は、那覇210m案では42回、福岡210m改良案では40回です。両案とも、発着回数の将来予測値は容量を超えることなく、エプロン(スポット)を設計する際には、ピーク時発着可能回数をそのまま基にすると考えられます。一見、那覇空港の方が容量は大きいように見えますが、実は民間航空機だけに限っては、福岡の方が多くなります。この場合のエプロン(スポット)は民間機が使うものであり、エプロン(スポット)の必要面積・数は、「民間機だけ」のピーク時間当たりの国内国際別・機材別の数を基準に決めるべきものです。那覇空港では1日平均84回もの民間機以外の発着があると記載されています。民間機以外の発着は民間機同様、深夜早朝は少ないことから、仮に12時間で割ると、1時間当たりの回数は84÷12＝7回となります。少なめに見積もって6回と、42－6＝36回が民間機のためのピーク時発着回数となります。一方、福岡空港では、民間機以外の発着回数は年間7000回程度です。ということは1日当たり20回程度、15時間で割ると1時間当たり1回ちょっとです。よって、民間機のためのピーク時発着回数は40－1＝39回となります。福岡空港の方が、那覇空港よりも大きなエプロン面積・スポット数を必要とするはず。航空貨物についても、那覇空港よりも福岡空港の方が現状でも多く、将来予測値でも大きくなっており、福岡空港の方が、より大きな貨物ターミナル面積を必要とするはず。なのに、拡張面積は那覇空港90ha、福岡空港20haとは、理屈が通り 滑走路増設に反対、新空港に賛成です。 なぜなら、滑走路増設西側配置210m改良案の処理容量は、間違いなく水増しされているからです。「那覇空港技術検討委員会」や、那覇空港PIの資料を読めば読むほど、そう思わざるを得ません。 ◎那覇空港の滑走路処理容量(着陸割合40～65%) ・現状： 最大値＝36回/時 最小値＝33回/時(＝代表値) ・誘導路二重化： 最大値＝37回/時 最小値＝34回/時(＝代表値) ・2700m滑走路増設間隔210m(誘導路二重化込み)： 最大値＝36回/時 最小値＝33回/時 なんと、滑走路を増設しても、滑走路末端のすれ＝スタガーの影響によって、容量は減ります。 ならば、福岡の西側配置間隔210m改良案と同様にスタガーを解消すべきなのですが、なぜか同じ大阪航空局は、滑走路長が短くターミナルから遠い側の滑走路を離陸用・滑走路長が長く近い側を着陸用とする、アブノーマルな運用によってスタガーを解消する方法を採用していません。 福岡の滑走路増設では、「滑走路の嵩上げによってスタガーを解消して容量を増やした」と鬼の首を取ったかのように自画自賛し、国会議員やマスコミに滑走路増設案のメリットを言いふらしていたらしい大阪航空局が、那覇では福岡と同じ運用方法によってスタガーを解消できることを思いつかなかったとは、100%考えられません。 つまり、スタガーの影響よりも、アブノーマルな運用の方がマイナスは大きいのです。アブノーマルな運用では、容量は、最大値＝36回/時、最小値(代表値)＝33回/時を超えられないということで間違いのないでしょう。 ということは、発着回数の約8割を占める国内線ターミナルから遠い側の滑走路が離陸用・近い側が着陸用になるアブノーマルな運用に近い福岡の西側配置間隔210m改良案も、 ・最大値＝36回/時、最小値(代表値)＝33回/時 ぐらいなのでしょう。 ステップ4のレポートに記載されている最大値＝40回/時などありません。 福岡空港PIステップ1より、 ◎福岡空港の処理容量(着陸割合33～67%の場合) ・現状： 最大値＝35回/時 最小値＝32回/時(＝代表値) ・誘導路二重化： 最大値＝36回/時 最小値＝34回/時(＝代表値) となっています。 つまり、西側配置間隔210m改良案の処理容量は、滑走路を2本に増やしても、1本のままで誘 くたった20haしか増えない滑走路増設など、話になりません> 滑走路を増やす以上、長辺3000m以上にわたって、210m間隔で滑走路に挟まれた部分が新たに出てくるはずであり、非計器進入だから滑走路－誘導路の間隔が狭くできるにしても、40ha以上は物理的に面積を増やさざるをえないはず。なのに、拡張面積が20haでは、実質的に面積増であり、必要なスポットなどが確保できないのは明白。今でもスポットなどが思いっきり余ってはいればいいが、実際は滑走路処理容量以前にスポット容量が足りず、福岡空港の能力を制約している状態。滑走路を増やす前にスポットを増やす方が先、スポットを増やせないなら滑走路を増やしてもムダ。このことは、新規参入を防ぎ運賃を吊り上げ、アクセスのいい現空港で楽に商売をしたいがために、新空港に反対しているはずの上層部の意向を知らなかったのか、JALオペレーションが本当のことを正直に書いてくれている。 空港論－国際空港を中心として ㈱日本航空インナーナショナル オペレーション業務部 マネジャー 村島 昭平 空港容量(Capacity)の面からもSpot数は重要である。空港容量はターミナルCapacity(取扱貨客数)、RunWay Capacity/ATC Capacity(発着回数)ならびにSpot Capacity(駐機能力)の3要素からなるが、Spot数の制約のため、全体的Capacityに制約がある例としては、ロンドン・ヒースロー、パリ・シャルルド・ゴール、名古屋、福岡等多くのにぼる。 http://www.jal-foundation.or.jp/015tokur/001tokurap/Newairport.pdf スポットを大幅に増やすことなく滑走路だけを増設しても、無意味です。よって、滑走路増設案には反対、新空港案に賛成です。 福岡空港のスポット数の不足は、他空港、特に綿密に計算して設計されているであろう、最新・整備中の空港と比較すれば一目瞭然です。 ◆福岡空港＝14.2万回/年に対し、45スポット(うち固定スポット20?) ◆北九州空港＝1.8万回/年に対し、8スポット(※増設要望中) ◆神戸空港＝発着枠約2万回/年に対し、10スポット ◆羽田空港(新)国際線＝昼間発着枠3万回/年に対し、20スポット(うち固定スポット10) さらに他空港の数値を調べれば調べるほど、福岡のスポット不足の状況がより明らかになるでしょう。 北九州、神戸、羽田新国際線などの新しい空港(ターミナル)では、概ね年間発着回数2000回につき1スポットが用意されています。国際線の場合は機内食積み込みや給油量、貨物機が大きいので回転が悪くなるので、その3割増ぐらい(年間1500回につき1スポット程度)のようです。年間発着回数2000回とは、1日に5.5回、その半分の2.7機が1スポット1日当たりで扱われることになります。不特定多数を対象とした時間貸し駐車場の場合でも、1日の回転数が3回を超えるとまあまあ利用率と言えるようです。(ちなみに天神地下街の駐車場の回転数は5回程度と聞いたことがあります) 空港の航空機の駐機場の設計値として、1日当たりのスポットの回転数2.7回というのは、適正な量のように思えます。 一方、福岡空港では、 軍用機などを除いた国内・国際合わせた民間航空機の年間発着回数は、14.2万回－0.7万回＝13.5万回 1スポット当たりの処理回数は、135、000回÷45スポット＝3、000回/スポット・年 となり、他の新しい空港と比較して、1.5倍の回数を処理していることになります。1日当たりの回転数は、3、000回/スポット・年÷365日/年÷2＝4.1回/スポット・日 となり、7:00～22:00のわずかに15時間の間に、多くの航空機を捌いていることが分かります。自動車の駐車場では出入口に近いなど場所の良い区画は回転数が高く遠い区画は低いと同様に、航空機のスポットも、ターミナルから直接乗り降りできる固定スポットでは使用率が高く、遠くのスポット(その多くはナイトステイスポット)では使用率が低くなります。
	③ その他	1 件 必要ならば増設にて3000m級の設置が良いだろう。いづれ狭量的故に移転等を主張する一部受益者がでるから。
	2、需給逼迫緩和の視点について	① 発着需要への対応について 20 件 施設規模がおかしい。滑走路増設案の施設規模では、滑走路処理容量に対応できないと思う。 現空港で良い。 ・国内便－現空港でなんとかしてほしい。 将来の方向性に「現状維持」がないのが疑問である。 拡張案では、滑走路処理容量はあまり増加しないでしょう。クロスパラレルの新空港と比較しても、大きな差があるでしょう。現空港 < 拡張 < クロス新空港 < オープン新空港 という感じになると思います。 福岡空港は都市内空港として、将来とも存続させざるを要する。空港能力は改良後の滑走路処理容量内で運行し、不足容量は、近隣の空港、例えば佐賀空港などを改良し、補完させる等、検討すべきである。福岡空港の将来の方向性選択議論は、地下鉄や都市高速道路が完成している今日、その制約の中で議論するのは無理がある。 路線廃止が多い中、便数が増えることがないと考えると、増設案でのフライト回数でも問題がない。 那覇と福岡で滑走路処理容量の考え方が違うのは何故でしょうか？ 那覇空港の総合的な調査 ステップ3において滑走路間隔が210mの場合の検討が行われていますが http://www.pref.okinawa.jp/koutsuu/nahakuukou/pdf/report3/report3_4.pdf の9ページ目によると、滑走路間隔が210mの場合は、滑走路がずれていても離着陸回数は変わらないのはなぜでしょうか？ 那覇空港の場合は、新設滑走路と現滑走路の長さが同じだから、滑走路の端がずれたら着陸機の影響を受ける場合が必ず出てきますが。

意見分類			寄せられたご意見
			滑走路増設案には反対、新空港案に賛成です。 なぜならば、滑走路増設西側改良案の滑走路処理容量は水増しされているからです。 発表されたPIレポートでは、滑走路増設西側改良案の滑走路処理容量の1時間値は、最大40回となっています。 しかし、福岡空港と同様に現在検討されている「那覇空港技術検討委員会」の資料から、この処理容量に対する疑問が浮かんできました。 以下、やや専門的になりますが、水増しであると考え理由を解説します。 昨年の那覇空港PIステップ3では、那覇空港で滑走路を増設した場合(3000m×2本)、処理容量は最大42回/時となっていました。 http://www.dc.ogb.go.jp/Kyoku/information/nahakuukou/pdf/houkokusho/step3-gaiyou.pdf そして、最近公開された「那覇空港技術検討委員会」の資料では、ターミナルから遠い側に間隔210mで2700mの滑走路を増設する案の処理容量が示されています。 http://www.dc.ogb.go.jp/Kyoku/information/nahakuukou/11_gijutukai/gijutukai_1/05.pdf 滑走路の運用は、ターミナルに近い側の現滑走路(3000m)を離陸用・ターミナルから遠い側の増設滑走路(2700m)を着陸用とする、教科書通りの運用が想定されています。 この運用方法だと、着陸用滑走路が離陸用滑走路の内側に入るので、スタガー(滑走路末端のずれ)による後方乱気流の影響があり、滑走路が2本になるにもかかわらず(那覇の現行の容量は33回/時、誘導路を二重化した場合は34回/時)、処理容量の最大値は、わずか『36回/時』と示されています。 つまり、スタガーの影響により、処理容量は6回/時ほど減ることになります。スタガーの影響でこんなに処理容量が小さくなるのならば、福岡の西側改良案のように滑走路長の短い(2700m)ターミナルから遠い側の滑走路を離陸用にしてスタガーの影響を回避すればいいと考えられます。 しかし、それをしないということは、スタガーの影響による処理容量のマイナスよりも、ターミナルから遠い側を離陸用・近い側を着陸用にする歪な運用の方が、より大きなマイナスが発生するという何よりの証拠です。 少なくとも、那覇ではターミナルから遠い側を 滑走路増設案には反対、新空港案に賛成です。 なぜなら、滑走路増設西側配置210m改良案の処理容量は、間違いなく水増しされていると思われるからです。「那覇空港技術検討委員会」や、那覇空港PIの資料を読めば読むほど、そう思わざるを得ません。 ◎那覇空港の滑走路処理容量(着陸割合40～65%) ・現状: 最大値＝36回/時 最小値＝33回/時(＝代表値) ・誘導路二重化: 最大値＝37回/時 最小値＝34回/時(＝代表値) ・2700m滑走路増設間隔210m(誘導路二重化込み): 最大値＝36回/時 最小値＝33回/時 なんと、滑走路を増設しても、滑走路末端のずれ＝スタガーの影響によって、容量は減ります。ならば、福岡の西側配置間隔210m改良案と同様にスタガーを解消すべきなのですが、なぜか同じ大阪航空局は、滑走路長が短くターミナルから遠い側の滑走路を離陸用・滑走路長が長く近い側を着陸用とする、アブノーマルな運用によってスタガーを解消する方法を採用していません。 福岡の滑走路増設では、「滑走路の嵩上げによってスタガーを解消して容量を増やした」と鬼の首を取ったかのように自画自賛し、国会議員やマスコミに滑走路増設案のメリットを言いふらしていらしい大阪航空局が、那覇では福岡と同じ運用方法によってスタガーを解消できることを思いつかかなかったとは、100%考えられません。 つまり、スタガーの影響よりも、アブノーマルな運用の方がマイナスは大きいのです。 アブノーマルな運用では、容量は、最大値＝36回/時、最小値(代表値)＝33回/時、最小値(代表値)＝33回/時を超えられないということと間違いないでしょう。 ということは、発着回数の約8割を占める国内線ターミナルから遠い側の滑走路が離陸用・近い側が着陸用になるアブノーマルな運用に近い福岡の西側配置間隔210m改良案も、 ・最大値＝36回/時、最小値(代表値)＝33回/時 ぐらいなのでしょう。 ステップ4のレポートに記載されている最大値＝40回/時などありません。 福岡空港PIステップ1より、 ◎福岡空港の処理容量(着陸割合33～67%の場合) ・現状: 最大値＝35回/時 最小値＝32回/時(＝代表値) ・誘導路二重化: 最大値＝36回/時 最小値＝34回/時(＝代表値) となっています。 つまり、西側配置間隔210m改良案の処理容量は、滑走路を2本に増や 人口が減る中で、空港を増設すべきか疑問です。 空港施設が滑走路処理能力に対応できるだけの広さがあることは言うまでもなく必須条件です。 滑走路増設案は拡張面積が足りないことを以下のように国土交通省の担当者が認めたので空港施設が滑走路処理能力に対応できるだけの広さが無いことは明らかなので反対です。 4) 空港施設の問題 ・空港敷地が狭隘である。 <説明会(10/6)での質疑応答(回答者は九州地方整備局)> Q 福岡空港PIステップ4 PIRレポート11ページの「新空港案のところでセミ・オープンパラレルの場合は、「ターミナル地域の用地は滑走路処理容量に見合っているかなど」の詳細な検討が必要」と書いてありますが、処理容量がクロスパラレル(21.3万回/年)の1.2倍、年間で25万回程度になる場合 (つまり年間処理容量が約4万回増える場合)には、どれくらい空港用地を増やす必要があるのでしょうか? A (年間処理容量が約4万回増える場合に駐機場に関する拡張面積は)30haは必要です。 西側配置(滑走路間隔210m)改良案の場合、全拡張面積は 全拡張面積＝滑走路に関する拡張面積＋駐機場に関する拡張面積＝20ha になります。 拡張面積が20haでは将来的に駐機スペースが足りなくなる可能性もあるかもしれません。 http://fukuoka-airport.sakura.ne.jp/web/img/pi-step4b.pdf 新空港案ならば上記のような場合にも拡張することができるので賛成です。 スポットが足りなければ滑走路処理容量が増えても無意味であるので、スポットが十分に必要があります。 滑走路増設案は以下の内容からスポットが十分にあるのかどうか疑問です。 4) 空港施設の問題 ・空港敷地が狭隘である。 <説明会(10/6)での質疑応答(回答者は大阪航空局)> Q 福岡空港PIステップ4 PIRレポート5、6ページの滑走路処理容量について、増設案は国内線側の 平行誘導路の二重化を前提としているのでしょうか? A 二重化を前提としています。(福岡空港PIステップ1 PIRレポート詳細版の138ページ「平行誘導路二重化による便数増大に 対応したエプロンスポットが空港用地内で確保できるかの検討」より) 上図は滑走路増設前なので、滑走路増設後はさらに国内線側・国際線側ともにスポットが大幅に増加すると考えられます。 <説明会(10/6)での質疑応答(回答者は九州地方整備局)> Q 西側配置(滑走路間隔210m)改良案の場合、拡張(用地買収)するのはいどこになるのでしょうか? A 空港西側の国際線ターミナル周辺になります。(空港東側は拡張しません) http://fukuoka-airport.sakura.ne.jp/web/img/pi-step4b.pdf 新空港案は以上のようなことにはならないし拡張も可能なので賛成です。 空港施設が『規模に見合う用地確保』をすることは必須条件です。 新空港案は以下からも分かる通り規模に見合う用地確保しているので賛成です。 4) 空港施設の問題 ・滑走路増設案は『規模に見合う用地確保』をしていない可能性がある件について。(福岡空港PIステップ3 PIRレポート詳細版の59ページより) 新空港の前提条件には『規模に見合う用地確保』という言葉が何度も出てきます。(福岡空港PIステップ3 PIRレポート詳細版の45ページより) しかし、現空港における滑走路の増設案の施設規模については、『規模に見合う用地確保』という言葉は一言もありません。 滑走路の間隔が210mとなるように滑走路を増設する場合、ごく普通に考えれば全拡張面積は 全拡張面積＝滑走路に関する拡張面積＋駐機場に関する拡張面積 の式で現わされることになり、現空港の滑走路に関する面積と駐機場に関する面積の両方を減らさない場合、滑走路に関する拡張面積＝(滑走路長＋オーバーランなどに対応する長さ)×滑走路の間隔＝(2、500m＋500m)×210m＝630、000m²＝63ha 駐機場に関する拡張面積＝滑走路処理容量増加分に対応できるエプロン面積＝約30ha(183、000回－145、000回＝約4万回相当分の面積) 故に 全拡張面積＝滑走路に関する拡張面積＋駐機場に関する拡張面積＝63ha＋30ha＝90ha となり、現空港の滑走路に関する面積と駐機場に関する面積のどちらかあるいは両方を減らさなければ 拡張面積を20haに抑えることはできないと考えられます。 福岡空港PIステップ1ではPIRレポート詳細版の138ページなどでスポット数やスポット配置例がありますが、福岡空港PIステップ4では何故かPIRレポートの詳細版にもスポット数やスポット配置例がなく、滑走路に関する拡張面積と駐機場に関する拡張面積がそれぞれ何haなのかについても一切記述が無いので、『規模に見合う用地確保』されているのかどうか確認する方法がありません。 以上のことから、滑走路増設案は『規模に見合う用地確保』をしていない可能性も考えられます。 http://fukuoka-airport.sakura.ne.jp/web/img/pi-step4b.pdf 滑走路増設案は以上からも分かる通り規模に見合う用地確保を 滑走路増設案を有利に見せかけるため下記のような意図的な操作をしてありますが、滑走路処理容量が足りないことは明白なので滑走路増設案に反対です。 5) 滑走路処理容量が減少する問題。 ・滑走路処理容量の計算の考え方について(1)に間違いがあるので、滑走路処理容量が減少することが考えられます。 <滑走路処理容量の計算の考え方の検討> 仮に現空港と全く同じ条件の滑走路が同時離着陸が可能なオープンパラレルで配置することができた場合、滑走路の処理能力が同じで滑走路本数が2本なので、滑走路処理能力は滑走路1本の時の2倍になります。 福岡空港PIステップ1 PIRレポート詳細版の122～123ページより ステップ1で公表された値から滑走路本数が2本になった場合の滑走路処理能力を計算すると 福岡空港PIステップ4 PIRレポート詳細版の22ページにある差分方式で計算すると滑走路処理容量が2倍になりません。 上記の表とグラフを見れば一目瞭然で滑走路が2倍に増えれば各時間帯の滑走路処理能力は当然2倍(比例方式)になり 滑走路1本のときのピーク時間帯値からの差分をそのまま滑走路2本のときのピーク値から引いて求めたら(差分方式) 滑走路処理容量は過大に算出されることになります。尚、福岡空港PIステップ1とステップ4では滑走路処理容量の算出の考え方が異なります ステップ1の考え方「安定的に処理できる回数」＝代表値＝32回/時(現滑走路) ステップ4の考え方「机上の計算で最大限処理できる回数」＝最大値＝40回/時(西側配置(滑走路間隔210m)改良案) http://fukuoka-airport.sakura.ne.jp/web/img/pi-step4b.pdf 新空港案は、上記の改ざんがあっても対応することが可能なので新空港案に賛成です。 対応策は事業採択される必要があるので、事業採択されない可能性がある案は論外です。 滑走路増設案は、以下のことから分かる通り事業採択されない可能性があり論外なので反対です。 6) 事業採択されない可能性がある問題。 ・滑走路増設案は一般空港の整備指針(案)を満たしていません。 現在、調査が先行している那覇空港は、総合的な調査から構想段階へ進んでいます。 構想段階PI実施計画案 http://www.dc.ogb.go.jp/Kyoku/information/nahakuukou/10_kyougikai/06.pdf の3ページ目に一般空港の整備指針(案)を基に作業を進める旨が書いてあります。 一般空港の整備指針(案) >2-3.計画の妥当性 >①空港計画 >事業の必要性を構成する内容等に照らして施設の規模・配置が適切であり、所要の >空域及び飛行経路の設定、適正な就航率の確保が可能と見込まれる等適切な空港計画 >であること。また、将来の拡張性について配慮されていること。 福岡空港PIステップ4 PIRレポートの15ページには『更なる拡張は周辺への影響が極めて大きく、現実的には困難』とあることから、将来の拡張性について配慮されていません。 http://fukuoka-airport.sakura.ne.jp/web/img/pi-step4b.pdf 新空港案は、以上のようなことは無く将来の拡張性もあるので賛成です。 以下のことから分かるように滑走路処理容量も足りない滑走路増設案には反対です。 現空港における滑走路の増設案(西側配置(滑走路間隔210m)改良案)について 5) 滑走路処理容量が減少する問題 ・滑走路処理容量は理想的な状態での計算なので安全性を考慮した運用を行う場合、滑走路処理容量が減少する可能性があります。 ・昼間時間帯の有効活用を行うと遅延が発生した際に他の時間帯に伝搬するため実施することはできません。 ・滑走路処理容量の計算の考え方に間違いがあるので、滑走路処理容量が減少することが考えられます。 http://fukuoka-airport.sakura.ne.jp/web/img/pi-step4b.pdf 以上のことがあっても24時間利用可能な新空港案は対応可能なので賛成です。

意見分類		寄せられたご意見
		滑走路増設に反対、新空港に賛成です。 なぜなら、滑走路増設西側配置210m改良案の処理容量は、間違いなく水増しされているからです。「那覇空港技術検討委員会」や、那覇空港PIの資料を読めば読むほど、そう思わざるを得ません。 ◎那覇空港の滑走路処理容量(着陸割合40～65%) ・現状： 最大値＝36回/時 最小値＝33回/時(＝代表値) ・誘導路二重化： 最大値＝37回/時 最小値＝34回/時(＝代表値) ・2700m滑走路増設間隔210m(誘導路二重化込み)： 最大値＝36回/時 最小値＝33回/時 なんと、滑走路を増設しても、滑走路末端のすれ＝スタガーの影響によって、容量は減ります。 ならば、福岡の西側配置間隔210m改良案と同様にスタガーを解消すべきなのですが、なぜか同じ大阪航空局は、滑走路長が短くターミナルから遠い側の滑走路を離陸用・滑走路長が長く近い側を着陸用とする、アブノーマルな運用によってスタガーを解消する方法を採用していません。 福岡の滑走路増設では、「滑走路の嵩上げによってスタガーを解消して容量を増やした」と鬼の首を取ったかのように自画自賛し、国会議員やマスコミに滑走路増設案のメリットを言いふらしていたらしい大阪航空局が、那覇では福岡と同じ運用方法によってスタガーを解消できることを思いつかなかったとは、100%考えられません。 つまり、スタガーの影響よりも、アブノーマルな運用の方がマイナスは大きいのです。アブノーマルな運用では、容量は、最大値＝36回/時、最小値(代表値)＝33回/時を超えられないということと間違いないでしょう。 ということは、発着回数の約8割を占める国内線ターミナルから遠い側の滑走路が離陸用・近い側を着陸用になるアブノーマルな運用に近い西側配置間隔210m改良案も、 ・最大値＝36回/時、最小値(代表値)＝33回/時 ぐらいなのでしょう。 ステップ4のレポートに記載されている最大値＝40回/時などありません。 福岡空港PIステップ1より、 ◎福岡空港の処理容量(着陸割合33～67%の場合) ・現状： 最大値＝35回/時 最小値＝32回/時(＝代表値) ・誘導路二重化： 最大値＝36回/時 最小値＝34回/時(＝代表値) となっています。 つまり、西側配置間隔210m改良案の処理容量は、滑走路を2本に増やしても、1本のままで誘 滑走路増設など無理、実現不可能、効果が小さい。素直に新空港を選択すべき。 ■現状、誘導路二重化、滑走路増設の『滑走路処理容量』の比較 ステップ4の詳細版が出たので、現状、誘導路二重化、滑走路増設(西側配置210m間隔改良案)、それぞれの滑走路処理容量(34運用の場合)について、まとめます。 現状と誘導路二重化の処理容量は、ステップ1の詳細版に載っています。 なお、新聞報道によれば、滑走路増設は誘導路二重化を含んでいるとのこと。 ①最大値の比較(あまり意味がない?) 現状＝36回/時 誘導路二重化＝37回/時(現状の1.03倍) 滑走路増設＝40回/時(現状1.11の倍) ②離着陸同数の場合(着陸割合≒50%)の比較 現状＝34回/時 誘導路二重化＝36回/時(現状の1.06倍) 滑走路増設＝39回/時(現状の1.15倍) ③代表値(着陸割合67%以下の最小値)の比較 現状＝32回/時 誘導路二重化＝34回/時(現状の1.06倍) 滑走路増設＝36回/時(現状の1.13倍) 滑走路処理容量は以上の通りですが、ステップ4のレポートでは、なぜか、 ・「現状の代表値(着陸割合67%以下の最小値)」を基にした年間処理容量14.5万回 と ・「滑走路増設の最大値」を基にした年間処理容量18.3万回 が比較され、『現状の1.26倍』となっています。 最小値と最大値を比較すれば、は大きく異なるのは当然、明らかに誇大広告です。 A君:国語50点、数学60点、英語70点 合計180点 B君:国語60点、数学70点、英語80点 合計210点 B君の最高点(英語80点)は、A君の最低点(国語50点)の1.6倍、というのはヘンな評価であり、両者にそこまでの差はありません。 ■滑走路増設(西側配置210m間隔改良案)の『空港能力』 上記の滑走路処理容量の比較を踏まえ、実際の空港能力について、考察してみます。 ◎滑走路増設でも「滑走路処理容量」は1割程度しか増えない 現状、誘導路二重化、滑走路増設の滑走路処理容量を見ると、やはり、経済界が指摘していたように、滑走路増設(西側配置210m間隔改良案)では、容量は1.13～1.15倍(離着陸同数～着陸割合67%以下)しか増えないことが明らかになりました。 ◎「滑走路増設だけ」では、2～3回/時しか増えない しかも、容量が増え くたった20haしか増えない滑走路増設など、話になりません> 滑走路を増やす以上、長辺3000m以上にわたって、210m間隔で滑走路に挟まれた部分が新たにでてくるはずであり、非計器進入だから滑走路ー誘導路の間隔が狭くできるとしても、40ha以上は物理的に面積を増やさざるをえないはず。なのに、拡張面積が20haでは、実質的に面積減であり、必要なスポットなどが確保されないのは明白。今でもスポットなどが思いつきり余ってはいればいいが、実際は滑走路処理容量以前にスポット容量が足りず、福岡空港の能力を制約している状態。滑走路を増やす前にスポットを増やす方が先、スポットを増やせないなら滑走路を増やしてもムダ。このことは、新規参入を防ぎ運賃を吊り上げ、アクセスのいい現空港で楽に商売をしたいがために、新空港に反対しているはずの上層部の意向を知らなかったのか、JALオペレーションが本当のことを正直に書いてくれている。 空港論ー国際空港を中心として ㈱日本航空インタナショナル オペレーション業務部 マネジャー 村島 昭平 空港容量(Capacity)の面からもSpot数は重要である。 空港容量はターミナルCapacity(取扱貨客数)、RunWay Capacity/ATC Capacity(発着回数)ならびにSpot Capacity(駐機能力)の3要素からなるが、Spot数の制約のため、全体的Capacityに制約がある例としては、ロンドン・ヒースロー、パリ・シャルルド・ゴール、名古屋、福岡等多くにのぼる。 http://www.jal-foundation.or.jp/015tokur/001tokurap/Newairport.pdf スポットを大幅に増やすことなく滑走路だけを増設しても、無意味です。よって、滑走路増設案には反対、新空港案に賛成です。 福岡空港のスポット数の不足は、他空港、特に綿密に計算して設計されているであろう、最新・整備中の空港と比較すれば一目瞭然です。 ◆福岡空港＝14.2万回/年に対し、45スポット(うち固定スポット20?) ◆北九州空港＝1.8万回/年に対し、8スポット(※増設要望中) ◆神戸空港＝発着枠約2万回/年に対し、10スポット ◆羽田空港(新)国際線＝昼間発着枠3万回/年に対し、20スポット(うち固定スポット10) さらに他空港の数値を調べれば調べるほど、福岡のスポット不足の状況がより明らかになるでしょう。 北九州、神戸、羽田新国際線などの新しい空港(ターミナル)では、概ね年間発着回数2000回につき1スポットが用意されています。国際線の場合は機内食積み込みや給油量、貨物量が大きいので回転が悪くなるので、その3割増しぐらい(年間1500回につき1スポット程度)のようです。年間発着回数2000回とは、1日に5.5回、その半分の2.7機が1スポット1日当たりで扱われることになります。 不特定多数を対象とした時間貸し駐車場の場合でも、1日の回転数が3回を超えるとまあまあの利用率と言えるようです。(ちなみに天神地下街の駐車場の回転数は5回程度と聞いたことがあります) 空港の航空機の駐車場の設計値として、1日当たりのスポットの回転数2.7回というのは、適正な量のように思えます。 一方、福岡空港では、 軍用機などを除いた国内・国際合わせた民間航空機の年間発着回数は、14.2万回ー0.7万回＝13.5万回 1スポット当たりの処理回数は、135、000回÷45スポット＝3、000回/スポット・年 となり、他の新しい空港と比較して、1.5倍の回数を処理していることになります。 1日当たりの回転数は、3、000回/スポット・年÷365日/年÷2＝4.1回/スポット・日 となり、7:00～22:00のわずか約15時間の間に、多くの航空機を捌いていることが分かります。 自動車の駐車場では出入口に近いなど場所の良い区画は回転数が高く遠い区画は低いものと様々に、航空機のスポットも、ターミナルから直接乗り降りできる固定スポットでは使用率が高く、遠くのスポット(その多くはナイトステイスポット)では使用率が低くなります。
	② 事業期間について 4 件	事業期間が短いことは必須条件ですが、滑走路増設案は下記のように 事業期間の長期化が避けられないので反対です。 3) 事業期間が長くなる問題 <用地買収期間の具体的事例> (「福岡空港の運用の高度化に向けた取り組みについて」より) >東側誘導路の直線化実施に当たって、>誘導路隣接部30、000m² の用地取得が必要となり、>平成6年から用地取得交渉を開始し、>平成12年にすべての関係者からの了解が得られた。>工事は、平成13年2月から行い、>平成15年1月23日に供用を開始した。 福岡空港の南端の東側誘導路の直線化工事の際に 30、000m²(＝3ha)の用地取得に 平成6年から平成12年の6年がかかっているの、西側配置(滑走路間隔210m)改良案の場合 6年×20ha÷3ha＝40年 さらに用地取得前の住宅地図(平成5年)を見ると用地取得箇所の物件数は少ないので、市街地化が進んでいる空港西側の用地取得にはこれ以上の時間がかかる可能性もあります。 http://fukuoka-airport.sakura.ne.jp/web/img/pi-step4b.pdf 新空港案は上記のような事業期間の長期化を避けられるので賛成です。 事業期間の見極めができることは重要な条件の一つです。事業期間の見極めが下記のように長期化が予想される滑走路増設案では 需要の増加に間に合わないで反対です。<埋蔵文化財調査期間の具体的事例> >下月隈C遺跡は福岡空港の滑走路南端部分に広がっており、>洪水対策の調整池建設に伴い10年近くを費やして >大規模な調査が行われた (福岡市埋蔵文化財センターより) http://www.city.fukuoka.lg.jp/maibun/hozon/2005.html 該当区域の面積は 360m×210m＝75、600m²≒7.6haになります。 西側配置(滑走路間隔210m)改良案の場合 10年×20ha÷7.6ha≒26年 埋蔵文化財調査に26年かかる計算になります。なお現空港敷地内にも埋蔵文化財の包蔵地エリアが 存在するので、さらに埋蔵文化財の調査に 時間がかかる可能性もあります。(福岡空港PIステップ4 PILレポート詳細版の72ページ「現福岡空港場内及び周辺の埋蔵文化財の分布状況」より) http://fukuoka-airport.sakura.ne.jp/web/img/pi-step4b.pdf 上記のようなことが無く事業期間が短い新空港案に賛成です。 増設案がよいと思う。用地買収もそれなりの対価を支払い、短期間で工事を行う。 工事に制約の多い滑走路増設案に反対ですが、アンケートの『滑走路増設案の長所、短所など、その特徴はわかりましたか』で『わからなかった』に回答したのは、PILレポートの16ページの「新空港案のところに『滑走路増設案より長期間を要することが想定される』と書いてある以上、工事期間を含めた全事業期間が推定できなければ滑走路増設案と新空港案のどちらが長期間かかるか分からないのに、用地買収・埋蔵文化財調査などの期間がPILレポートに記されておらず、説明会(10/6)での質疑応答で「名古屋空港や石垣空港は、拡張をせず新空港を建設することになりましたが、レポートにはそれよりも周辺の市街地化が進んでいる福岡空港で用地買収が可能であるような記載になっていますが、それでは、用地買収が可能である面積の基準は何haで、戸数は何戸か?」という質問に対する回答が「具体的基準はありません。少なくとも20haの用地が買収できない場合には、増設案は無理になります。」という回答で「事業期間の具体的な数値が分からないければ、新空港案の方が長期間かかるとは言えないはずだが、具体的に事業期間は増設案・新空港案それぞれ何年か?」という質問に対する回答が「具体的な事業期間は不明です。」ということで、事業期間の具体的な数字が分からないのに何故か滑走路増設案よりも新空港案の方が事業期間が長期間かかるという意味不明な内容のレポートになっていることが明らかになったことと、個人のホームページにおいて用地買収・埋蔵文化財調査などの期間を具体的な根拠から試算している http://fukuoka-airport.sakura.ne.jp/web/img/pi-step4b.pdf ので、実際には用地買収・埋蔵文化財調査などの期間に試算可能な数字が分かっていたので、調査会自ら試算することを求めるために『わからなかった』に回答しました。 工事に制約の少ない新空港案に賛成ですが、アンケートの『新空港案の長所、短所など、その特徴はわかりましたか』で『あまりわからなかった』に回答したのは、PILレポートの16ページの新空港案のところに『滑走路増設案より長期間を要することが想定される』と書いてある以上、工事期間を含めた全事業期間が推定できなければ滑走路増設案と新空港案のどちらが長期間かかるか分からないのに、環境影響調査・漁業補償などの期間がPILレポートに記されていないですが、個人のホームページにおいて環境
	③ 将来の拡張性について 5 件	

意見分類		寄せられたご意見
		需要予測と滑走路処理能力を見ると再度満杯になる可能性もあるが、その場合滑走路増設案の対応策はどうするのか？ 増設、新空港案をよく考えましたが、やはり、現在の空港の改良がベストと思いますし、西側改良案が通ったとしても、国内線ターミナル、特に第1、3の整備とP1、P2、P3の各駐車場の立体駐車場化によって、ターミナルを東側へ移転することで、更に改良できると思います。 必要ならば増設にて3000m級の設置が良いだろう。いづれ狭量的故に移転等を主張する一部受益者がでるから。 ・将来性、増設の可能性。 ・国際化、国家戦略として。 ・安全の為には、多少の建設費の増額はやむをえない。国家百年の大計。 ・韓国に笑われる。 対応策は事業採択される必要があるので、事業採択されない可能性がある案は論外です。滑走路増設案は、以下のことから分かる通り事業採択されない可能性があり論外なので反対です。6) 事業採択されない可能性がある問題。・滑走路増設案は一般空港の整備指針(案)を満たしていません。現在、調査が先行している那覇空港は、総合的な調査から構想段階へ進んでいます。構想段階PI実施計画案 http://www.dc.ogb.go.jp/Kyoku/information/nahakuukou/10_kyougikai/06.pdf の3ページ目に一般空港の整備指針(案)を基に作業を進める旨が書いてあります。一般空港の整備指針(案) >2-3.計画の妥当性 >①空港計画 >事業の必要性を構成する内容等に照らして施設の規模・配置が適切であり、所要の >空域及び飛行経路の設定、適正な就航率の確保が可能と見込まれる等適切な空港計画 >であること。また、将来の拡張性について配慮されていること。福岡空港PIステップ4 PIレポートの15ページには『更なる拡張は周辺への影響が極めて大きく、現実的には困難』とあることから、将来の拡張性について配慮されていません。 http://fukuoka-airport.sakura.ne.jp/web/img/pi-step4b.pdf 新空港案は、以上のようなことは無く将来の拡張性もあるので賛成です。
	3. 利用者利便性の視点について	① アクセス利便性について 2 件 「新空港案」はむづかしい！利用者考えた「滑走路増設案」が良いと思います。又、北九州空港、佐賀空港との相互に利用を高めるように努力が必要です。 福岡空港は都市内空港として、将来とも存続させるべきと考える。空港能力は改良後の滑走路処理容量内で運行し、不足容量は、近隣の空港、例えば佐賀空港などを改良し、補完させる等、検討すべきである。福岡空港の将来の方向性選択議論は、地下鉄や都市高速道路が完成している今日、その制約の中で議論するのは無理がある。 ② 乗り継ぎ利便性について(ターミナル配置、設備含む) 0 件 ③ 利用時間について 0 件 ④ 運航等の確実性について 0 件 ⑤ 航空路線・便数の拡充について 0 件
	4. 環境・安全の視点について	① 生活環境への影響について 3 件 滑走路増設案は環境基準を守っていないが、それはどうするのか？ 環境基準を守っていない滑走路増設案は、実行しようとするれば確実に騒音訴訟が起こされます。過去に負けていることから工事の差し止めや大阪国際空港並みの制限が課せられるリスクがあることも示す必要があります。 環境庁基準を全くクリアできない増設案では話にならないし、芦屋基地問題が全く調査されていない新宮沖案も話にならない。 ② 自然環境への影響について 1 件 新空港に賛成、滑走路増設に反対。 詳細版の26ページに、滑走路増設工事の工程表がありますが、この中には、埋蔵文化財調査が入っていません。現空港内でも、埋蔵文化財調査は必ずあります。 全体の工程はこうなるはずです。 ①拡張用地を買収、買収完了地点から順次埋蔵文化財調査 ②西側拡張用地で河川の付け替え、調整池の移設 ③米軍施設や貨物ターミナルなどをセットバック ④西側新誘導路部分の埋蔵文化財調査 ⑤西側新誘導路を整備し、現西側誘導路から付け替え ⑥西側新滑走路(現西側誘導路)部分の埋蔵文化財調査 ⑦西側新滑走路を整備 拡張用地内は買収次第、順次やるからいいとしても、④、⑥の埋蔵文化財調査の分が完全に抜けています。 工事期間も、あと2～3年は長くなるでしょう。トータルの工事期間は10年程度になりそうです。 ③ 安全性の確保について 0 件
	5. まちづくりや環境の視点について	① まちづくりへの影響について 0 件 ② 福岡・九州にもたらす影響について 1 件 滑走路増設では明るい未来は見えてこない。新空港を通して見えてくる未来は明るい。
	6. 事業効率性の視点について	① 費用と効果について 1 件 増設の方が交通、人員、コストなどかからないかなと思います。 ② 方策実施の難易度について(用地、周辺社会基盤への影響、運航(制限表面)条件含む) 6 件 増設案は計画自体にかなり無理がありそうに思います。新空港案はJR鹿児島本線の容量が不安です。西鉄の改良も難しいのでは？ 滑走路増設が新空港建設よりも実現性が高く、より良い方法だと思う。 拡張など絶対無理なのを分かっているが、首都圏と関空の尻拭いしか眼中になく、拡張でやっつけようとする国はタチが悪いですね 拡張がダメな理由をきちんと地域住民が理解することが重要になるでしょう 他の国内空港で起きた問題を参考にして同じ失敗を繰り返さないことが重要です。〈他の国内空港の用地買収に関する事例〉・成田国際空港 反対闘争のため用地買収が進まず、開港から30年たった現在においても未だに全体計画は完了していない。・石垣空港 滑走路が短いため滑走路を延長するか新空港を造るか議論になり、(福岡空港よりも空港周辺の市街地化は進んでいないが)拡張は困難であるとの結論から現在新空港を建設中。・佐渡空港 滑走路延長のため地権者らと交渉を始めたが、10人の地権者から同意が得られず作業は進んでいない。・静岡空港 滑走路の延長上に高さ制限に抵触する立ち木や丘陵があることが分かり、地権者との交渉もできず 滑走路を短縮運用に変更したため開港が延期されることになった。 http://fukuoka-airport.sakura.ne.jp/web/img/pi-step4b.pdf 上記と同じ失敗を繰り返すことになる滑走路増設案には反対です。新空港案であれば上記のような失敗は無いので賛成です。 事業採択されない可能性がある案は選択しても事業採択されないの で 対応策になりません。 確実に事業実施ができて下記のような問題の無い新空港案に賛成です。6) 事業採択されない可能性がある問題。・滑走路増設案は一般空港の整備指針(案)を満たしていません。一般空港の整備指針(案) >2-4.事業の実現性 >① 用地確保 >空港整備に必要な用地について確保の見極めができること。〈説明会(10/6)での質疑応答(回答者は大阪航空局)〉> Q 名古屋空港や石垣空港は、拡張をせず新空港を建設することになりましたが、レポートにはそれよりも周辺の 市街地化が進んでいる福岡空港で用地買収が可能であるかのような記載になっています。 それでは、用地買収が可能である面積の基準は何haで、戸数は何戸かについて教えて下さい？ A 具体的基準はありません。少なくとも20haの用地が買収できない場合には、増設案は無理になります。 以上の回答から、空港整備に必要な用地について確保の見極めはできていないと考えられます。 構想段階PI実施計画案には、『整備指針(案)が満たされなければ事業採択されない』とあり、滑走路増設案が整備指針(案)を満たす可能性は極めて低いので、滑走路増設案を選択しても事業採択されない可能性があると考えられます。 http://fukuoka-airport.sakura.ne.jp/web/img/pi-step4b.pdf 上記のような問題で事業採択されない滑走路増設案は意味が無いので反対です。 新空港に賛成、滑走路増設に反対。 詳細版の26ページに、滑走路増設工事の工程表がありますが、この中には、埋蔵文化財調査が入っていません。現空港内でも、埋蔵文化財調査は必ずあります。 全体の工程はこうなるはずです。 ①拡張用地を買収、買収完了地点から順次埋蔵文化財調査 ②西側拡張用地で河川の付け替え、調整池の移設 ③米軍施設や貨物ターミナルなどをセットバック ④西側新誘導路部分の埋蔵文化財調査 ⑤西側新誘導路を整備し、現西側誘導路から付け替え ⑥西側新滑走路(現西側誘導路)部分の埋蔵文化財調査 ⑦西側新滑走路を整備 拡張用地内は買収次第、順次やるからいいとしても、④、⑥の埋蔵文化財調査の分が完全に抜けています。 工事期間も、あと2～3年は長くなるでしょう。トータルの工事期間は10年程度になりそうです。
7.その他		

意見分類	寄せられたご意見
	134 件 滑走路増設案は問題外。 増設案では現空港の問題は何も解決しない。問題をすべて解決するためにも新空港がいい。 一般空港における新たな空港整備プロセスのあり方(案) http://www.mlit.go.jp/koku/04_outline/01_kuko/04_process/img/process02.pdf を読めば、滑走路増設案は選択肢にはならないことは明らかです。 ・滑走路増設が最良の案だと思います。 現在地で良い方向に。 現空港で良い。 ・海外便が少ない→多くなるとは思えない。 上記の理由からも増設案が選択された方が良い。 現行空港を利用 ポイントはまとまっていると思います。比較すると、増設の方がよいと考えます。 西側増設が実現しても、なお航空機の発着に不足の場合は、北九州空港・佐賀空港と共同してこれに対処する。北九州の利用者はなるべく北九州空港を大牟田方面の利用者は佐賀空港を利用する。 滑走路増設が望ましい。 滑走路増設案に賛成である。 新しい物を造るより、現有機能の強化が良いと考える。 用地買収し、空港、滑走路を拡張すべき。 ・個人的には現位置改良案が良いと思う。 従って、現行を増設の方が新空港を埋め立て地に作るより良いと考える事が出来る。新しい箱物に対する心配がある。例えば、埋め立てたアイランドシティはどうだろう。 滑走路増設案をすすめるべき。 大変良くまとめられていて判り易い。「滑走路増設案」で充分に対応出来る。 滑走路増設が好ましいのではないだろうか。 増設案に将来性を感じる。 増設。 滑走路増設を支持する。 増設案を軸に考える方向がいまの福岡にはベストだと思う。 上記の理由で、滑走路増設案を支持いたします。 現在の経済状況等考えても滑走路増設案 が適当と考えられる 滑走路増設案の方が実現性がある。 滑走路増設では明るい未来は見えてこない。新空港を通して見えてくる未来は明るい。 滑走路増設では問題の根本的な解決は不可能。新空港なら抜本的に問題を解決できる。 現空港を30点とすると、滑走路増設は40点。新空港は80点。 是非増設案で行って頂きたい。 早期に実施案を決めて(増設案)、計画を進めてほしい。 滑走路増設が唯一の選択肢だと思います。 滑走路増設が優位な方策と思います。新空港が建設されたとしても現空港の存続運動が起こり、100%機能移転は不可。 大阪の伊丹空港と関西空港の関係を考えれば分かります。 ・近隣空港との連携をとりつつ、滑走路増設が良いと考える。 現在の福岡空港を維持するという案は存在しないという前提で考えるなら、上記のとおり、滑走路増設がベターな選択であると考えます。 ・増設案とすべきである。 ※新空港を作って利便性が悪くなるとは聞いたことがない。(そのようなことがあれば新幹線を使用すればよい) 現空港拡張が良い。 新空港を作らず現状の位置で増設してほしい。 滑走路増設のほうが私はよいと思う。 海上空港のみしか考えられないとすれば、これはほぼ不可能に近い。将来の方向性を滑走路増設をもってよりよい環境整備等をすればよいと思う。 いろんな面で考えられることは分かりましたが、『滑走路増設』でそれからまた考えていきましょうよ！！ ・諸事情を考慮し、現地にての滑走路増設が絶対良いと思います。 増設で。 どちらも良いが滑走路増設のほうが魅力的だ。 ・滑走路増設 どの面を比較してみても、増設案の方が妥当だ。無駄な“新モノ”は福岡市にはもう不要です。 滑走路増設案がベストと考えます。 理由は沢山あるが、増設案には反対です！！ 滑走路を2本に拡張したらよい。 滑走路増設でいいと思います。 今のところは、増設案でよいと思う。 やはり、増設案の方が良い。 滑走路増設。 増設案が一番いいと思う。 増設案の方が良いと思う 現在のものに増設されるのでよいのではないかと思います。 どちらも考えると良い点、悪い点があるが、私は増設のほうがいいのか？という気もします。 同上で滑走路増設がいいです。 滑走路増設が優位な方策がいい。 上記の通り「増設案」で進めて下さい。 滑走路増設案は必要ない。 滑走路増設が最つとも適。 増設が良い。 増設案とし、中心部とのアクセスを保つことが今後新幹線等の交通機関と共存できる方法であると思います。 現行のままor西配置でよい。 また、10月に入ってからの世界の経済動向を見ても、ひょっとすると新空港は言わずがな、拡張すら必要でないかもしれません。その意味からすると最大検討に値する案は「滑走路増設案」と思います。 比較してみても新空港案にデメリットが多いことが顕著だと思います。滑走路増設を指示します 航空機が変化してくるだろうから、市街地隣接で良いと思う。(増設案) ・増設が新設かではなく、増設は当面のしのぎとしての位置づけであること。元々新空港が必要であることから始まっている。(話がすりかえられている) 滑走路増設。 滑走路増設。 いろいろな人がいるので、意見をまとめるのは難しいと思うが、利便性だけでいうと今までの増設がいいと思う。北九州空港の例もあるし！

意見分類		寄せられたご意見
		滑走路増設がよい。 現在のままの所で滑走路を増設してほしい。 増設で。 滑走路増設案にて、進めて頂きたいです。 新空港案のメリットは、現実的にはあまり重要ではない。現空港のメリットは非常に大切だと思う。 長期視点も10年たてばわかる。(行政の見積りは課題設計が多い)現状空港での増設及び北九州空港の活用を考えるべき。 滑走路増設のほうがいい。 滑走路増設が優位な方策であると思う。 基本的に現空港活用案が優れていると思いますが、無理に滑走路を増設するよりもターミナルやスポットの改善、誘導路の複線化などにより処理容量を増加し、小型機(ヘリ)専用の小型空港等を整備することで、それでも足りない貨物等は周辺空港とシェアすべきだと思います。 滑走路の増設が良案と思われる。新空港の場合、麻生大臣の間に進める必要性あり。最後的大型事業で福岡の経済も好転するかも。 新空港案はいい。北九州・佐賀空港もある。(いいのに)滑走路増設でよい。 新空港案の方がよいと思うが、現実的には増設案がよい。 現空港の増設が良いと思います。 現行の増設がよいのではないと思う。 現実的には板付の方がよいと思われるが、将来的には新空港増設が良いと思われる。 今、増設しておいて、また将来(何十年先)新しい空港を考えたらよい。 増設が良い。 滑走路増設のポイントは、実績のある利点を維持しつつ実に現実的であり評価に値するが、新空港の法は、仮定と漠然とした抽象的未来像ばかりである。現空港の弱点は、大阪、名古屋と通ずるところが多いが、その各新空港の現状を良く分析するべきである。 現在の場所で、増設を希望する市民です。 先に述べたように滑走路増設を望みます。 現在の世界状況より、増設案でいくべきと思う。 滑走路増設。 滑走路増設が良い。 滑走路増設が良いと思う。 上記に述べた通り、「滑走路増設」を当然行うべきです。 どうしても足りない場合、増設で良い。 滑走路増設に賛成です。 今の空港を広くした方がいいんじゃないか。 滑走路増設の方が良い。 滑走路増設が優位な方策が良いと思う。 滑走路増設が優位な方策が良いと思う。 今の場所で滑走路を増設してほしい。 滑走路のばす！！ 滑走路増設が良い。 現空港の拡張を絶対すべき。 ・出来る丈、現空港の改良を望む。 滑走路増設がベスト。 現在の位置での増設をお願い致します。 滑走路増設案が良い。 将来的に需要が増えた場合は、利用客の少ない便を廃止し、ムダをなくしていくと良い。 滑走路増設 ①とりあえず増設 3000億 両方に納得できないが、あえていうなら増設。 滑走路増設が優位な方策。 私は「滑走路増設案」が良いと思います。 滑走路増設が良いと思う 増設。 空港増設に賛成です。新しい空港必要なし。 あまり過剰にならず、今の生活にあった設計で行った方がよい。増設案の方が理想的。 滑走路増設の方が魅力的。 増設の方向で考えてほしい。 現状のままではいけないというのなら、どちらかといえば、滑走路増設の方が賢明かと思う。 やはり滑走路増設案を選択する方が問題は少なくよりよいと思われる。 滑走路増設に賛成。利点に確実性があるから。 滑走路増設についてかなり難しいと思います。PIレポートのP21に挙げられた2つのポイントをきちんとできれば良いと思います。 新空港いいですが、今滑走路増設のほうがいい。 新空港案は確立した利益を予想できません。全てが謎です。滑走路増設案が妥当です。 滑走路増設案の方がいい。 それぞれに利点、マイナス点がありますが、現空港を増改築する方が現実的だと思います。 共に違った次元から優れた案だと思うが、将来の先進国の人口動態、昨今の経済状況から考えると、現時点では増設案の方がベターかなと思う。 滑走路増設については賛成です。 空港の一部を地主から借りている記がある。また空港近くにある会社(例 福山通運他)の土地を、フェンスで囲って空港公園が持っている土地と交換して広くする。他国の空港は地下に施設等があり路面に必ず作る必要があるのかなどと思います。 都市高速道路を三笠川の上にできないか？(少し高さを下げれば) ・3号線から東側空港間の建物をおさえる。 ・空港東側の角地は空港に使用。
抜本方策、将来対応方策について	新空港案について	1. 代表案の選出や内容について ① 代表案の選出について 8 件 将来的には、新空港が優位だと思いますが、三苦・新宮ゾーン案では、50歩100歩です。10年後と言われている道州制を睨んで、この際ハブ空港を目指すべきだと思います。 検討としては、現空港が玄海であるという理由で“他に”ではなくて、現空港と次の候補地との比較検討でどちらが良いのかの比較検討をすべき。 志賀島はきびしいと思う！ ⑨メガフロートならば賛成(志賀島・奈多ゾーン)ならOK。 新設をする場合は糸島周辺で希望。 三苦新宮案を何故出すのか。反対されるのは分かっている。 三苦・新宮が優位な方策です 三苦・新宮沖に新空港を作って欲しいです ② 代表案の内容について

意見分類		寄せられたご意見	
2. 需給逼迫緩和の視点について	5 件	環境庁基準を全くクリアできない増設案では話にならないし、芦屋基地問題が全く調査されていない新宮沖案も話にならない。 将来、道州制への以降を前提として、又、国際化に対応するハブ空港を建設する必要があると思われる。建設地としては、福岡県、佐賀県、長崎県、熊本県が隣接する有明海の洋上空港が最適と思われる。 ③新案沖は横風用の滑走路が必要ではないか。 ⑦湖流の関係で土砂がたまる。(新宮部) 日本は狭く、海はとても広い。相当のスペースに居る新空港は24時間自由に利用のできる海上に造っていただきたい。「新宮・三苦」は、非常に便利で、都心からも近く、元鉄道が通っていたところに西鉄なり、国なりが、鉄道を敷いてもらえれば、近く、いつでも利用できる理想的な新空港となると思う。よろしく願い申し上げます。「新宮・三苦」新空港に賛成。	
		③ その他 1 件 ④奈多ゾーン 堅方向でないとダメである。(1億もの土砂・断層の横に1億tの重量を置くのか。「アイソシスター」という考え方→安全上の問題。)	
		① 発着需要への対応について 3 件 拡張案では、滑走路処理容量はあまり増加しないでしょう。クロスパラレルの新空港と比較しても、大きな差があるでしょう。現空港 < 拡張 < クロス新空港 < オープン新空港 という感じになると思います。 将来需要があるからとそのまま増設してもキリがない。ある程度の制限は必要と思う。 絶対新空港建設には反対！！ 空港敷地は最低でも滑走路処理容量に対応できるだけの敷地面積が必要です。新空港案は以下のようなことが無く滑走路処理容量に対応できるだけの敷地面積があるので賛成です。現空港における滑走路の増設案(西側配置(滑走路間隔210m)改良案)について 4) 空港施設の問題 ・空港敷地が狭隘です。 ・滑走路増設案は『規模に見合う用地確保』をしていない可能性があります。 http://fukuoka-airport.sakura.ne.jp/web/img/pi-step4.pdf 滑走路増設案は以上のことから滑走路処理容量に対応できるだけの敷地面積がないので反対です。	
		② 事業期間について 3 件 新空港についての長期的な計画的まちづくりがあるが、これだけの時間と金を使えば現空港周辺の整備が出来るでしょう。 新空港には全く具体的な将来の方向性が見えない！ 新空港に力を入れる。年月がかかってもよい。需要が増大すれば、予算をとって急げばよい。 危険性が向上するし説明会(10/6)での質疑応答で『PIレポート5、6ページの滑走路処理容量について、増設案は国内線側の平行誘導路の二重化を前提としているのでしょうか?』という質問に対して『二重化を前提にしています。』と国土交通省の人が回答していましたが、元福岡空港次長は『福岡県警から周回道路を必ず設置するように指導されているので周回道路は必ず設置している状態にしないとイケないです。』とのことなので、現状でターミナル前が4車線で周回道路が2車線の合計6車線は無いと車やバスなどの状況から対応困難であるのに合計6車線を確保することができない平行誘導路の二重化を行うことは現空港敷地内だけでは不可能であることは明らかであるhttp://www.fukuokakuko-chosa.org/info1/step01/pi_step01_4-3b.htmlので実現性の無い滑走路増設案に反対です。危険性が低下するし他の国内海上空港の建設事例と比較して事業費や規模なども特に過大であるとは言えず、また、事業期間(工事期間を含む)は他の事例から推測して20年以内での開港も可能であると考えられるhttp://fukuoka-airport.sakura.ne.jp/web/img/pi-step4b.pdf新空港案に賛成です。	
		③ 将来の拡張性について 1 件 何故オープンパラレルでの検討をしていないのか?	
	① アクセス利便性について 3 件	増設案は計画自体にかなり無理がありそうに思います。新空港案はJR鹿児島本線の容量が不安です。西鉄の改良も難しいのでは? 東京のように羽田と成田をちゃんとつないで両立させるのが、いいと思います。 バス、電車しっかりつなげれば、現空港と新空港の2カ所で両立していけると思います。 新空港、遠いです。旅行の帰りにタクシーを使えません。鞆が重くとも鉄道を乗り継ぐ他はありません。お年寄りに優しい空港づくりをしましょう。新空港要りません。	
		② 乗り継ぎ利便性について(ターミナル配置、設備含む) 0 件	
		③ 利用時間について 1 件 「需要」→他の近隣と共存すればカバーできるはず。上にも書きましたが「24時間」など、いくつも必要ありません。「新空港」は不要です。	
		④ 運航等の確実性について 0 件	
		⑤ 航空路線・便数の拡充について 2 件 増便の必要性を感じない。新空港の必要性を感じない。 海外便を縮小して、新空港をまかなうのはいい！！	
	3. 利用者利便性の視点について	① 生活環境への影響について 2 件	地域の環境を変えてまで、新空港を建設する必要はない。 新空港は沖合に建設するので新宮町への影響は少ないと言う人がいるがとんでもない間違えである。アクセス鉄道、都市高速、アクセス一般道路、物流団地用の土地造成、取り付け道路など、自然の中の閑静な住宅街、ベッドタウンに及ぼす影響は計り知れない。道路交通量は増え、騒音振動被害が起きる。道路によって分断される地域が出来るかも知れない。もちろん立ち退きも発生する。交通量が増えれば、事故の危険性も増す。空港は24時間運用なので、トラックや自動車は夜中走ることになる。生活環境を大きく損なう新空港には反対する。
			② 自然環境への影響について 9 件 人口減、マンションや住戸の過剰供給などの問題を棚に上げて、現空港を廃止してまちづくりをしようという強引な結論に驚いた。また海ノ中道、志賀島近辺の自然破壊につながりかねない新空港建設の議論において、「環境対策費がなくなる」というメリットを掲げるのはおかしいと思う。 近隣空港との連携の説明が不十分！特に北九州空港を活用する事がダメな理由(佐賀も同様)を常々、色々な段階で説明する必要あり。新空港実現のためにも、ラスト。環境面からも必ず話題になってくる項目です。新北九州空港(北九州市)と福岡都市圏を連携させるチャンス(アクセス性)でもあります。 明らかに新空港に傾いたレポートになっています。福岡市がやりたがっている自然環境の改変、改悪、人工島、埋立路線には、ほとんどの市民(ゼネコン除く)が反対しています。 十分に自然環境を考えて新空港建設が必要だと思います。 少子化傾向や北九州空港、佐賀空港あるいは熊本空港の相互活用を考えているのだろうか。疑問である。何も福岡、特に福岡市一極集中を進めなければならないのか。福岡県全体の浮揚を考えれば良いのでは。複数の空港、新幹線ルートの活用を進めるべきであり、海の幸を殺し、漁業補償金を必要とする埋め立て建設案には、絶対反対。 新空港案が主流になると思います。よってこれからは環境問題の方を考え、よりよく行えるようにすればよい。 私のアイデアは佐賀空港を「九州国際空港」として再開発し、佐賀と福岡は新幹線カリニア・モーターカーで結ぶことです。どうして、このアイデアが全く無視されているのか分かりません。今の福岡空港は今のままでよく、玄界灘の美景もつぶす必要は無いと思います。ぜひ考え直して下さい。 地域の環境を変えてまで、新空港を建設する必要はない。 新空港建設には、CO2削減を盛り込めないか。
			③ 安全性の確保について 2 件
		4. 環境・安全の視点について	

意見分類		寄せられたご意見
		⑤ ④ー地震を起こすのではないかな。 地震が心配されるが、耐震構造も考慮し、物理的に厳密に計算して新しい空港を作るべきだと思う。
5. まちづくりや地域振興の視点について	① まちづくりへの影響について 7 件	現空港の跡地利用は？ 経済成長至上主義を改めて、自然との共生を十分に。 現空港跡地にはディズニーランドを誘致して福岡へアジアも含めた観光客集客できるものを建設する 選択肢に「現状のまま」を入れ、同等に扱うべき ④航空法の制約がなくなり高層ビル可能と言うが、高層ビル＝都市の発展、活性化とは到底思えない 近隣空港との連携をもっと考えるべき。北九州や佐賀空港の利用を増やすことで新空港の必要性が低くなるのか。新空港になったら現空港の跡地はどうなるのか。 新空港についての長期的な計画的まちづくりがあるが、これだけの時間と金を使えば現空港周辺の整備が出来るでしょう。 新空港には全く具体的な将来の方向性が見えない！ 新空港方策の中で「新空港周辺地域のまちづくり」が述べられていますが、関空やセントレアを見てもわかるように、近隣住民を説得するためのしらじらしい絵空事です。無理だと思います。 新空港で高さ制限が撤廃されれば建物の高層化が進み空き地が緑化されるという夢のような意見も存在するが、現実は今全くそうはならないと思う。企業は必要分だけ建物を高層化するであろうが、建設費をかけて緑を増やす分まで高層化しない。緑地をつくって土地を遊ばせるようなことはしない。有効活用するに決まっている。緑地にしても固定資産税はかかる。
	② 福岡・九州にもたらす影響について 2 件	選択肢に「現状のまま」を入れ、同等に扱うべき ④航空法の制約がなくなり高層ビル可能と言うが、高層ビル＝都市の発展、活性化とは到底思えない 空港新設より新北九州空港との間にモノレールでつなぐ方が、経済的な効果や相乗効果が期待できる。 「福岡」として一本でないのが不自然。地元のエゴばかりが強すぎるのでは。
6. 事業効率性の視点について	① 費用と効果について 16 件	人口減、マンションや住戸の過剰供給などの問題を棚に上げて、現空港を廃止してまちづくりをしようという強引な結論に驚いた。また海ノ中道、志賀島近辺の自然破壊につながりかねない新空港建設の議論において、「環境対策費がなくなる」というメリットを掲げるのはおかしいと思う。 結局のところ、有望な新空港建設案の問題点と言うのは、資金面の条件 だけと言う事になったのですね？資金が無理無く調達出切れれば、市民団体 などの反対派も新空港整備に納得のようです。 空港促進審議会等の資金調達に関するスキーム案を見ましたが、一応県や市、民間財界、国などの配分や無利子課し付けの額、単年度黒字化などの採算試算 があり、事業は問題無しと評価されていました。その他にも現在審議中の 試算スキーム案とかあるのでしょうか。私達一般市民は公開されたニュースや 情報で判断するしか手段はありませんから、推測でコレが絶対あるとかダメだとかは 言えません。しかし計画を見ると、そう無謀な案には見えなかった。もし無謀で 本当に実現不可能な案なら、わざわざ発表して国に陳情とかするだろうか？ それこそ無駄で意味が無いと思いますが。 実現無理な拡張案や無くなった連携案は選択肢外。新空港建設ですね 工期の短縮や予算方策に知恵を巡らしていただきたいです。 あわてて滑走路の増設を行うより、長期的な視野で新設の空港を造った方が、将来の為になる。 半永久に残る地代等も必要でなくなる。 福岡には2ヶ所空港があり、また佐賀にも空港があります。福岡を中心は100km圏内に3つ空港があるのです。この3空港のアクセスを良くすることを検討することの方が新空港を作るより費用がかからないと思います。難しい問題はたくさんあると思いますが、新しいものを作るより今あるものをいかに活用するか、の方がこのご時世では有効と考えます。 福岡空港は大都市の近くに位置し、旅客にしても貨物にしても利便性が高いのは当たり前ですが、使い方について検討する必要はあると思います。九州の地域経済を考えても福岡市だけに金がお金が落ち他の地域にはお金が落ちない様な 仕組みになりつつあり、それを改善しなければならないと考えます。 九州新幹線が全通した時、国際線をすべて佐賀空港に持って行ったとしても、久留米ー佐賀空港、博多・天神ー佐賀空港のリムジンバスが確保できるのであれば、私は今の福岡空港利用客が減るとは思えません。 新しいものを作ることで公共事業が増え、いろいろな雇用を生むのかもしれませんが、 成功できないかのしれないことに膨大は税金を使うことについては賛成できません。 2032年はかなり先であり、技術の進歩等により大型の飛行場は不要になるかもしれない。新空港で費用をかけて行う必要はない。 多額な初期投資をして新空港を建設し、予測どおりの運用ができれば、その投資分も回収できるということかもしれませんが、予測がそのまま実現しないおそれもあります。本当にどうしても必要な物なのか疑問を感じます。 今金融危機でかつて無い不景気に見まわれている中県民に多いに負担のかかる方法新空港案は反対です。使える物は使って滑走路増設しか無いと思います。 ・現在の空港程便利なところは全国的にもそうないと思う。 ・厳しい経済状態で新空港はいらない。 総合的に考え、新空港案はやめた方がよいと思う。 「滑走路増設案」と「新空港案」は、それぞれ長所と短所があるけど、長期的に考えると「新空港案」のほうが良いと思います。 新空港の利用と現空港の同時利用では、利益がでないのか・・・。 どちらも一長一短であるが、私としては新空港をつくることに賛同したい。 どちらの案にもメリット、デメリットがありますが、将来性を考えれば、新空港がベストであると思います。 ・長期的な見地から見ると新空港が明らかに優位 新空港はこども達の世代のためにあると言うこと。
	② 方策実施の難易度(運航(制限表面)条件含む)について 6 件	実現無理な拡張案や無くなった連携案は選択肢外。新空港建設ですね 工期の短縮や予算方策に知恵を巡らしていただきたいです。 「新空港案」はむづかしい！利用者考えた「滑走路増設案」が良いと思います。又、北九州空港、佐賀空港との相互に利用を高めるように努力が必要です。 新空港のポイントは、具体性がなく実験の根拠が薄弱。 一度移してしまうと、利用者が予想通りでない場合は、もうもとはもどせない。又、現在地に作りなおすということが出来ない。 やはり新空港を作るとなると、非常に大規模になり、自然環境・反対住民の説得など、思った以上に苦労すると思う。 内海に作ったものでさえ、数々の問題を抱えている前例もあるのに、深く、波の荒い外海に空港を作ってもうまくゆくはずが無い。潮をかぶるハメになる飛行機の為にもよくないと思う。何よりも異常な程の税金を使ってまで、新空港を作る必要があるのか。新空港案は納得も理解もできない。
7.その他 114 件		増設案では現空港の問題は何も解決しない。問題をすべて解決するためにも新空港が良い。 米軍が居なくなったのだから移転すべき。 たとえば、新空港の埋め立て土砂に港湾の浚渫土砂を利用すれば、航路の浚渫と空港島の埋め立ての両方ができます。 それぞれのマイナスとプラスを併記し、公正な検討が行われていると見える一方で、新空港建設のアドバンテージを醸成しようとする意図的バイアスが見えるような気がして、不満と不安を覚えた。 新空港不便！！ 海上空港に賛成である。世界に誇れる国際エアポートターミナルを希望します。 何が何でも空港をどうかしたいという気持ちばかりが出ています。需要予測もあまりにも楽観的すぎます。いくら意見を出しても、新空港ありきの議論の中でかき消されています。PIとは名ばかりで不満が毎回募ります。 新空港が優位。 増便の必要性を感じない。新空港の必要性を感じない。 明らかに新空港に傾いたレポートになっています。福岡市がやりたがっている自然環境の改変、改悪、人工島、埋立路線には、ほとんどの市民(ゼネコン除く)が反対しています。 新空港建設とすべき。 長期的には新空港案が良いと思います。

意見分類	寄せられたご意見
	新空港を。 新空港については、あまり支持出来ません。成田空港や関西国際空港の例を見ても成功と言うには厳しいと思います。福岡市が首都にでもなるのであれば、そういう考えもあるでしょうが、ハブ空港はインチョンに任せてはいかがでしょうか？ ・都市空港から海上新空港への転換を図った例として、伊丹空港の例が参考になるのでは、と思うがその情報は提供されているのだろうか？ 将来どうしても空港を作るのであれば現在の空港も残してほしいものである。 滑走路増設では明るい未来は見えてこない。新空港を通して見えてくる未来は明るい。 滑走路増設では新たな問題も多く生じる。新空港なら現空港の問題を一掃できる。 現空港を30点とすると、滑走路増設は40点。新空港は80点。 滑走路増設をするくらいなら、何もしない方がマシでしょう。新空港を整備し、諸課題を一気に解決すべきと考えます。 なんとなく、第3空港の建設が規定路線のように感じられますが。。。 新宮沖、海上空港が良い。 新空港が必要だと思う。実現してほしい。 新空港が優位な方策である。 海上空港のみしか考えられないとすれば、これはほぼ不可能に近い。将来の方向性を滑走路増設をもってよりよい環境整備等をすればよいと思う。 国際空港を目ざす上では、海上に新空港をつくるべきである。 新空港は国際専用とし、国内は滑走路増設でカバーすべきでせう。 何を重視するかによって、どちらを選ぶのか変わることは分かった。現状として、どちらの意見が多いのかも知りたいです。私は「新空港」に賛成です。 新空港(海中)について検討してみたい。 将来を考えると新空港新設した方がいいかもしれません。 「新空港案」の方に賛成です。 将来的には新空港が出来て欲しい。 あたらしい空港につくってほしいです 新空港にするほうが良い。 どちらも難しい事かと・・・でも新空港をつくるのは反対したい。 どうせやるなら新空港の方がいい。 抜本的な対応策としては新空港建設しかないと考える。 将来を考えると新空港を作るべきと思う。 新空港を実行して下さい！！ 新空港にもっていきたいのは伝わるが、基本的に反対。 新幹線の全面開通、九州地区の国際空港適地決定時に新空港案を考えてよいと思います。 今後のことを考えると、新空港建設は必要であると思います。 ・増設か新設かではなく、増設は当面のしのぎとしての位置づけであること。元々新空港が必要であることから始まっている。(話がずりかえられている) この際思いきって新空港新設してはと思う。理由 将来的に考えて答えます。 新空港が最適では。 新空港案のメリットは、現実的にはあまり重要ではない。現空港のメリットは非常に大切だと思う。 空港の整備は必要不可欠なので、是非迅速に新空港建設を進めてほしいです。 早急な新空港整備が必要。 長期的なビジョンで新空港整備を進めてほしい。 新しい空港を増設した方が滑走路を作るよりいいと思う。 新空港案の方がなんとかできると思う。 長期的には新空港が楽にできそうだ。 抜本的には新空港が必要。 新空港案の方がいい。 「新空港案」のほうがいいと思う。 私は新しく空港をつくる方がいいと思う。 アジア・ゲートウェイ(?)香港の一般人はFukuoka知らなかった！！それでも尚、新空港が必要なのか！どこか地下鉄でも掘ってその土砂を使うのかな。 新空港案の方がよいと思うが、現実的には増設案がよい。 現空港の運用改善でしのぎながら新空港建設が適切と思う。黒いうさを断つことを優先させるべき。 新空港はペーパー上の事だけで、実際はこうならないと思う。他の空港が新しくしてうまくいってない所が多い。 現実的には板付の方がよいと思われるが、将来的には新空港新設がよいと思われる。 将来的には新空港が必要だと思う。 今、増設しておいて、また将来(何十年先)新しい空港を考えたらよい。 絶対新設を希望する 増設案より新空港案の方が将来性が見込めると思います。 ※九州空港も「限界灘」は上記理由で絶対付加！！ 日本を代表する空港を九州にもつくってもらいたいと思います。 「増設案」と「新空港案」を比べると、私は「新空港案」のほうが適しており良いのではないと思う。 これらの説明では、新空港が優位だとは考えられません。現空港の課題をまず解消することが優先だと思います。 新空港を支持したい。 以上より新空港案がよいと考える。 将来性を考えると新空港を建設する案に賛成です。 個人的には「新空港案」の方が良い。 レポート見たら新空港案の方が良いと思ってしまふ。 私的には新空港案が良いと思う。 新空港がよいと思う。 長期的な事を考えたならば、新空港の方が良いのではないと思う。 新空港案が適当である様に思える。 基本的に新空港に賛成。 滑走路増設、新空港建設、いずれも長短あるが、総合的に判断して、新空港の方がメリットは少ないと考える。 新空港が絶対的に優位。増設案は絶対反対！！ 以上より新空港を建設した方がよい。 佐賀空港にとっては新空港案の方がベターだと思いますが。 新空港を作り、移こうしていく方がよいと思う。 パンフレットを見た限りでは、新空港を作る方がよいと思われます。 拡張性で新空港。 新空港案に賛成。増設案には反対。 新空港で願います。 新空港が優位な方策です。 新空港で願いますよ。 もう新空港は不要。(第一人間は増えないんだから)

意見分類		寄せられたご意見
		新空港に賛成。魅力ある空港でなければ、やがて衰退し負の遺産となる。
		新空港を必ず建設の方向を強く望む。
		滑走路増設案ならば反対。新空港案ならば賛成。
		新空港が必要です。
		発着回数がバンクするとは思えない。(荒すぎる需要予測)
		失われた10年よりも厳しくなるこれからの日本。年収200万以下が2000万人もいる。
		政治家・業界のための新空港建設反対。
		新空港の建設を望む(新宮側)
		三宮・新宮の案の方が将来良いと思います
		正直東区住んでいる為 新空港でも良いかなと 何となくですが考えます。
		日本経済の重要空港として発展していくには24時間利用も重要
		経済的・総合的には、新空港案で検討していくべきと考えます。
		②国際空港として大牟田沖
		中長期的にみると新空港案の方が良いのかもしれないですね。
		福岡の財政も良くないのに、あまりお金を使う新空港は反対です。
		海上空港
		新空港の案がすすむといいと思います。
		新空港はいらない。増設した上で北九州空港と連携すべし。
		新空港のほうがいいです。
		新空港に移転すべきだと思います。
		新空港案で進めて欲しい。
		やたらと空港を作るな。今あるものを十分に活用すればすむことだ。
		新空港
		10年後(早くても5年後)再検討しても良い。
将来対応方策全般 324 件		
		福岡空港の発着回数は14万1千回をピークに、ここ数年は伸び悩んでいます。また、行政の需要予測は常に過大であり、現実離れしていることが多い。莫大な県民負担と時間を要する事業が本当に必要なのかが、未だに分からない。現空港が全ての面での課題を克服しているとは思わないが、費用対効果考えた場合、選択からもれた「連携案」を再度検証すべきではないかと思う。
		近隣の空港との連携が抜本的な対応方策とならないとしても、今すぐできる対策としてぜひともすぐに取り組んで欲しい。
		当面増設・新設の必要はなし。景気悪化でこれから数年利用客は確実に減る。景気が回復したところには人口減と利用客の減がすすみ、JL、NHなどの会社は便をへらすことになる。
		現空港では運用時間の制約がありますが、北九州空港など近郊空港との連携についても検討すべきだと思います。
		西側増設が実現しても、なお航空機の発着に不足の場合は、北九州空港・佐賀空港と共同してこれに対処する。北九州の利用者はなるべく北九州空港を大牟田方面の利用者は佐賀空港を利用する。
		北九州や佐賀を昼及び夜間などすみ分けて対応できる。
		近隣空港との連携の説明が不十分！特に北九州空港を活用する事がダメな理由(佐賀も同様)を常々、色々な段階で説明する必要あり。新空港実現のためにも、ラスト。環境面からも必ず話題になってくる項目です。新北九州空港(北九州市)と福岡都市圏を連携させるチャンス(アクセス性)でもあります。
		北九州空港とトータルでの活用が一番。
		北九州空港の活用で、現状のままで対応可能とは考えられないのか。
		近隣空港との連携、北九州・佐賀をうまく活用してほしい。
		北九州空港、佐賀空港との共存をもっと考えるべきです。連絡(アクセス)がしやすいと福岡市周辺の者も、北九州も佐賀も利用するでしょう。
		「新空港案」はむづかしい！利用者考えた「滑走路増設案」が良いと思います。又、北九州空港、佐賀空港との相互に利用を高めるように努力が必要です。
		福岡空港、北九州、佐賀空港を結ぶ高速モノレールを建設し、空港利用だけでなく、都市間移動のインフラ整備としての費用(投資)を考えるのであれば理解できます。
		佐賀・北九州新空港、予定すべし。
		私は北九州市に住んでいるが北九州空港はバック旅行の出発地にもなってなく、利用してません。北九州空港をバック旅行の出発地に旅行社に働きかけるなど、こちらとのつながり強化も必要では。
		・北九州空港を活用すれば、将来も対応可能。
		選択肢に「現状のまま」を入れ、同等に扱うべき ①人口が減少(特に消費の中心である現役世代)していくことが明確なのに、計画が矛盾している
		選択肢に「現状のまま」を入れ、同等に扱うべき ②趣味の多様化に伴う、若者の旅行離れの傾向が見受けられる(今後も続くことが予想される)
		選択肢に「現状のまま」を入れ、同等に扱うべき ③将来の年金世代は、旅行する余裕がないのでは(税金、保険、医療費等の自己負担増大による)
		選択肢に「現状のまま」を入れ、同等に扱うべき ④航空法の制約がなくなり高層ビル可能と言うが、高層ビル＝都市の発展、活性化とは到底思えない
		せっかく、税金を使い地下鉄を延伸して、市内いずこからも短時間で空港に着くことができるようになったというのに、空港を新設することでまた一から輸送手段を形成するのに税金を投入することになるのか。路線が多くても各航空会社の稼働率・乗船率はどうなっているのか。空席の多い路線を増やし、無駄に路線があるだけではないのか。違う航空会社で、同じ路線、同じ時間に飛んでいるという実態をまず改善すべきだと思う。たとえば同じ空港へ飛ぶ飛行機を福岡空港全体で1時間一便(一航空会社)しか許可しない、とすることで混雑は緩和されると思います。航空会社の稼働率を考えず、ただ路線を増やして稼ぐことしか考えないようでは、この先、不況になり路線が減った時に維持費で破たんすることにもなりかねません。国際線を新空港へ持つていくのは賛成だが、国内線は今の場所にあってほしいという気持ちに変わりはありません。
		方向性より今あるものを大事に大事に使う姿勢から考えたい。キャバがオーバーフローに達しない施策、すなはち福岡空港が処理出来る範囲に留める。小さくても今の空港は十分魅力に値する。
		近隣空港との連携をもっと考えるべき。北九州や佐賀空港の利用を増やすことで新空港の必要性が低くなるのか。新空港になったら現空港の跡地はどうなるのか。
		新空港は将来需要が増えると思われるので、優位だと思うが、北九州空港の役目はどうなるのか。折角多額の金を投入して作ったのに利用は少ないのではないのか。北九州に近くなれば、より利用が減るのではないのか。何の為に北九州に作ったのか。
		上記のとおり、どちらも問題をかかえているので、白紙にもどし、九州全体で再度一からどうあるべきか検討してほしい。
		北九州空港、佐賀空港との連携を考慮してはどうか？
		選択の必要はない。現状を改善すればよい。
		「近隣空港との連携は抜本的な対応方策とならない」とあるが、その理由が明らかでない。北九州、佐賀空港等との関係を示して欲しい。
		現状維持で...
		北九州空港や佐賀空港と有機的な役割分担をすべき。「大きい立派なものをつくれば・・・」の発想は、すでに過去のものである。
		北九州空港の状況を考慮していない。
		お金を交通面にかけても佐賀空港との連携を考えてもいいと思います。
		近隣、佐賀空港と北九州を活用した将来計画を検討すべきです。3つの空港をひとつと考える。
		“近隣空港との連携”
		国民、県民、住民のことを本当に考える施策を望む。
		「新空港」を作って誰に「利」があるのか。利便性は現行の場所が高い。また、前述したように赤字に苦しむ近隣の佐賀空港をもっと活用してみてもどうか。(対国内線をふりむける等)
		日本、九州という観点から考えれば、現在の既存空港との連携が最良である。(佐賀、北九州空港を国際空港および貨物便として利用) 連携手段 1. 空港近辺の駐車場整備(安価に利用) 佐賀空港までの自動車移動時間は福岡空港と大差がありません。 2. 交通アクセスの整備(モノレール、シャトルバス、空港専用便等) 3. 佐賀、北九州空港の拡充。

意見分類	寄せられたご意見
	変える必要なし。そのままにしておきましょう。
	実際、北九州空港もあるので、新空港を近くに作らなくていいと思う。
	・近隣空港との連携は、考えるだけでダメだと思います。
	・近隣空港との連携をとりつつ、滑走路増設が良いと考える。
	口周辺との分担を考えるべき。・佐賀空港は地理的にも九州空港として位置付けられる。・JRか西鉄を佐賀空港までアクセスさせた方が新設案の5分の一程度のコストで時つげできると 考える。・既存空港との役割分担や、既存空港の活用を考えるべきであろう。
	新空港、現空港の増設ありきでなく、周辺空港との連携をもっと真剣に検討すべき。いや、実施すべき。福岡だけ極発展するのではなく、周辺地域とともに九州全体として発展すべき。国も検討に参加しているのなら、行政区域の枠を超えて、もっと大きな視点で考えて欲しい。日本には、無駄な小空港が多すぎます。無駄ではなく、もっともっと活用して欲しい。いや、作ったからには活用する責任がありますよ。
	2、福岡県には、福岡空港と北九州空港（ハブ空港）の2空港の活用で十分需要に対応できることが全く語られていなく、福岡市民の為の空港案に他ならない。
	不要
	・24時間利用空港が出来ても関西空港に見られるように深夜早朝のアクセスが殆どなく、また受け入れ施設が不十分ではあまり意味が無いように思われ、現空港の利用時間で十分だと思います。また高さ制限も同様で現状で理解は得られると思います。ビジネスジェット・自家用ジェット等は近くの北九州・佐賀空港にお願いすれば良いと思います。北九州・佐賀空港との連帯・連携をもっと進めるべきだと思います。
	福岡空港を利用する人が増えるのはとてもいいことだと思います。それと同時に、福岡だけ利用者が増えて佐賀、北九州の利用者が減るのはおかしいと思います。私は海外に行くときいつもインcheon空港を乗り継ぎに使っています。福岡から直行が出ればいいなと思っています。それが北九州でも、空港までのアクセスが良くなればインcheonよりはとても良いと思います。福岡空港は国内線を重視し、北九州は国内線も増やししながら国際線を増やすのがベストだと思います。成田と羽田が理想です。
	世界の交流人口が増すという意見があったが、それについては他の空港とすみ分けして、既存ストック(空港)の活用をもっと考えるべきだ。北九州・佐賀をもっと活用できる策を考えるべきではないのか。北九州や佐賀空港がムダだと言われないよう活用すべき。
	北九州空港をもっと活用して下さい。アクセスが不便になるなら福岡空港の一番の魅力が失われます。
	佐賀空港の活用。九州新幹線乗り入れ。JR博多駅から10分である。JR熊本駅から10分である。近国の空港(上海・香港等)は国家プロジェクトで完成している。
	移設はみおくるべき。
	滑走路の増設や国際線の分離など検討するとともに、新空港への交通機関の設備も必要である。
	この2つの選択肢でせまるのはおかしい。納得いかない。なにがなんでも福岡市周辺に大空港をという意図がみえかくれしている。現状維持で良くないか。
	現在のままが一番いいと思います。そんなに航路を増やす必要はないと思いますし、危険とか言われていますが、それならパイロットが真剣に運転されれば事故はゼロになると思います。福岡空港が日本国内外のパイロットの技術向上的価値をもつことがいいのではないのでしょうか。
	現状でいい。
	北九州空港との連携をもっとするべきでは？
	国際線の充実を計りたいのなら、北九州空港は広大な土地もある。アジアとの物流も頻繁である。本州も四国にも近い。相互の経済充実も考えるなら、もっとある機能を使うべきだ。福岡市は今新しいものをつくりすぎて不完全燃焼の状態にあると思うことがある。新しいものの影に消えていく従来のものを活性することなしに切り捨てている事が多いふうに見える。本当に住民はそれを望んでいるのだろうか？！
	私は飛行機が好きで空港も好きだから、このアンケートに答えた。はっきり言って、今は滑走路増設も新空港も機が熟していないと思う。
	レポートは、周辺空港(北九州・佐賀)を利用はないという考え方が基本になっているが、すでに整備されたものをいかに便利よく利用できるか、もっと知恵をしぼってほしい。
	・新幹線への最短の交通網、モノレール、地下鉄、高速道路
	国の需給予測は信用できない。佐賀・北九州・熊本の活用は十分でない。新空港を造る前提でのアンケートや説明会は結果が見えている。
	24hr運用については、佐賀空港をより利便性を高めて利用する事にし、アクセスを配慮すれば良いと考える。(新空港にしても新アクセス案考慮の必要があるので同等と考える)
	北九州空港は、福岡圏内から見ると遠地で有り、アクセスが悪い為、福岡空港の代替にはなり得ない。
	北九州空港との関係も含め考えるべき。福岡県には北九州空港もある！視野を広げる必要がある。
	現空港で良い。
	近隣空港との連携を密にすると全体的に効率が上がると思う。貨物etcを北九州空港・佐賀空港等と、役割分担やそれぞれの特徴を生かしていければ良いと思います。
	今のままで十分と思う。
	・北九州、佐賀の空港の利用が低く維持が困難の状況で、新空港の建設が意味あるとは思えない。
	他の空港との調整で対応できる。
	※今は福岡空港満杯であれば次の日にガマンしよう。北九州・佐賀空港へ変えよう。新幹線へも。
	需要があるからといって他空港へのアクセスをよくするといった方法もあるので、滑走路増設案を支持したいと思います。
	電車・船・飛行機と総合的に考えるべき。バラバラでむだが多い。
	北九州空港や佐賀空港をもっと使いやすくするなど考えては。
	本当に必要なのか、もう一度検討していただき、是非増設も新空港建設も行わないでほしいです。北九州・佐賀など余力のある空港はまだあるはず。そちらを利用し、地域活性につなげれば、九州全体での利益を生むことになるのではないですか？福岡だけで利益を得ようとしなくてほしいです。
	自衛隊利用と貨物利用については、他の空港(佐賀・北九州)を利用すれば、国際線ターミナルを撤去して、西側配置の間隔も広げられるのでは？
	ターミナル国際便も国内便も同じで良いと考えます。
	福岡空港便を北九州空港便に振り替えれば良いと考えます。
	JRや新幹線を利用すれば良い。
	福岡空港だけで考えるのではなく、北九州空港・佐賀空港と近隣に3空港があるので、例えば貨物・自衛隊等を佐賀空港に一本化する等、それぞれの空港に機能別の利用の方法を検討されたい。
	②小型航空機等の配転策、現空港の効果的活用の掘り下げ。
	・乗る人が多い便は高く、乗る人が少ない便は安くして乗客率を高める。
	北九州空港(夜間飛行可)との共存を考えるべきと思う。
	福岡空港単位でなく、北九・熊本空港を有効利用。
	交通アセチメントを再考慮すべき。成田空港ほ、都内1時間要求する。
	今の空港を有効活用して欲しい。
	長距離便(海外の)、貨物便について。
	アクセス対策を取り、佐賀・北九州との共同運用を考えるべき。(すでにある「資源」を有効に)
	飛行機の技術改善による現空港の有効活用を望みます。
	佐賀空港とのセット(アプローチの整備)で荷物とかは佐賀へ。
	現状のままでいいが。
	現滑走路内でのより効率的な運用を希望します。また、今後は鉄道の方がmainになる可能性高く、現場所がよいと考えます。
	2択しかないのでしょうか？人の便は現状通りで貨物を新空港とはできないのでしょうか？
	福岡空港の便を増やす必要はない。貨物便は北九州・佐賀などへ分散を図るべき。
	周囲の方も現在地(空港)が有ることによって利益を得ているのですから少々我慢していただく事が良いと思います。
	どちらのとも良いところを残して、中間で考えてはどうか。
	方向性は空港近くの人意見を理解するのは難しいけど時間をかけて考えてほしいです。
	近隣空港との連携は大切だと思います。もっと北九州や佐賀の空港が便利になるといいと思います。
	現在あるものの有効利用はないのか。
	今のままでいいと思います。
	今の空港を上手く活用出来ればと思う。

意見分類	寄せられたご意見
	福岡・北九州の”ウィングコネクション鉄道”をつくり(現存活用)若宮IC+新駅連携を図る。これを優先し、次に新空港のニーズを是非すべき。
	北九州地域からの利用客は折角の北九州空港の活用を考えるべきで、新空港案は二兎を追って一兎も得ずとなる可能性が大きいと利便性の観点から主張します。警固断層を抱える福岡市で、都心部の建築物高さ制限の撤廃など不要です。新空港案の場合でも現空港を存続すれば高砂制限は継続される筈です。
	新空港にしたらJR新幹線に客を奪い取られるぞ。
	国際線は佐賀空港にしたら良い。
	北九州空港、佐賀との機能分担か現空港に増設が「リーズナブル」と思う。
	日本には空港が多すぎる。国際ハブ空港だらけになってしまう。
	発着の回数増で必要とされているが、管制システム等の改良なども含め検討する。
	又、近隣の空港との関係も含めて検討した方が良い。
	2. 路線の区分けを考慮・・・国際線・幹線は現空港を使用し、ローカル線は佐賀空港や北九州空港を利用する事も考えて良いのでは!!無いでしょうか
	九州最大の都市で有り、現状維持で管理するのが良い。
	将来の方向性についても佐賀空港、大阪の関空の様に利用客が乗客がアクセスが、と悪条件にならない様な方向にもっと良案があるのでは。空港利用者は福岡市の方ばかりではありませんよ。
	佐賀空港を貨物専用にするなども含め、現在の空港処理容量・確保を考えるべきではないか。
	北九州空港の有効利用を進めるべきである。→滑走路増設、新空港ともに必要なし！
	福岡空港は都市内空港として、将来とも存続させるべきと考える。空港能力は改良後の滑走路処理容量内で運行し、不足容量は、近隣の空港、例えば佐賀空港などを改良し、補完させる等、検討すべきである。福岡空港の将来の方向性選択議論は、地下鉄や都市高速道路が完成している今日、その制約の中で議論するのは無理がある。
	東京のように羽田と成田をちゃんとつないで両立させるのが、いいと思います。
	バス、電車しかりつなげれば、現空港と新空港の2カ所で両立していけると思います。
	現行のままor西配置でよい。
	近隣の北九州空港との連携策との比較案の提示も必要ではないかと思います。
	また、九州には佐賀空港や北九州空港もあり、協力的な体制がとれないものでしょうか。
	国内線。海外と空港を分けた方が良い。
	近隣の空港の存在意義(北九州)。
	現空港で良い。
	「需要」→他の近隣と共存すればカバーできるはず。上にも書きましたが「24時間」など、いくつも必要ありません。「新空港」は不要です。
	少子化傾向や北九州空港、佐賀空港あるいは熊本空港の相互活用を考えているのだろうか。疑問である。何も福岡、特に福岡市一極集中を進めなければならないのか。福岡県全体の浮揚を考えれば良いのでは。複数の空港、新幹線ルートの活用を進めるべきであり、海の幸を殺し、漁業補償金を必要とする埋め立て建設案には、絶対反対。
	(10～20年後先の予測)
	4) 貨物専用便・・・佐賀空港へ集約
	(10～20年後先の予測)
	5) 自衛隊・消防・個人等は他空港へ移転。
	貨物は24時間使用できる北九州や佐賀と分担すべき。
	今のままで良いと思う。
	近空港の利用度が少ない佐賀等と有効利用を思う。
	現空港の滑走路増設と新空港建設の2案で検討されている。現状をどう活用するか(現在のままで)も議論すべき。
	今まで国が立てた需要予測があたったためしが無い。
	長期視点も10年たてばかわる。(行政の見積りは課題設計が多い)現状空港での増設及び北九州空港の活用を考えるべき。
	将来の方向性があまり見えてこない。滑走路増設案と新空港案はどちらにも良い面、悪い面があるのもっと皆が納得できる良い案があれば良いと思う。
	周辺の国・韓国・台湾などの着陸料が日本にくらべ安価なため、アジアのハブ空港としては考えにくい。また、コストパフォーマンスも考慮して、近年建設した周辺空港(佐賀・北九州)にて目的別に分散利用すれば、滑走路増設案で十分対応できると思います。
	鉄道だとか、他の交通手段を考えた方がいいんじゃないかと思う。
	あまりよくわからなかった。2つの案を選択することになるのだろうか、どちらか選ぶのは無理だと思う。
	・北九州空港をもっと便利にする。
	・佐賀空港を国際線に利用できるようにする。(使用料も安くできると考える)
	基本的に現空港活用案が優れていると思いますが、無理に滑走路を増設するよりもターミナルやスポットの改善、誘導路の複線化などにより処理容量を増加し、小型機(ヘリ)専用の小型空港等を整備することで、それでも足りない貨物等は周辺空港とシェアすべきだと思います。
	近隣空港との提携。
	現状で十分
	長距離・夜間は北九州と佐賀に分散させる方法ももっと検討すべき。北九州地域や佐賀に近い地域の人が、北九州・佐賀を利用しやすくする施策が必要。
	近隣空港との連携を大切にしていけばいい。
	これ以上何を望むのか？現状でいいのではないか。県民に負担を強いる空港はイラナイ！
	また「関西・伊丹・神戸」の教訓を少しは生かすべきではないか。「需要誘発型」が福岡空港混雑の解消とならなくても、北九州・佐賀空港への増便は可能だ。宇部も増便できる。
	現状で充分ではないか。離発着回数が限界etcというが、他の空港が利用され、それに交通網が充足されれば福岡のみならず、他の地域の活性化にもつながると思う。
	滑走路増設して離陸と着陸を別にすればよい。それでも足りない時は、近くの北九州と佐賀の3空港を有機的に結ぶよう工夫したらよい。
	北九州や佐賀など他の空港を利用する事を考えていくべきである。
	国内線は今の板付空港で、国際線は現在ある北九州空港やそれ以外の現存する(佐賀)とかにある空港にまかせたらいいと思う。外国へは成田から出発すると思えば、少し遠くなってもその覚悟で行けると思うので。
	今のままで良い。
	北九州空港との連携。(例えば国際線発着にする)
	現存空港と北九との連携を求む。
	現空港+北九州空港+佐賀空港の現在の空港の便利性を高めるようにして利用をうながす。
	②北九州空港との連携。
	⑧現状維持でよいのでは。
	北九州・佐賀空港等、他地域空港との連携も含め、現在の空港の処理能力の増加及び福岡空港の負担の軽減を検討すべきと考えます。
	北九州・佐賀の近郊空港との連携を考え、現空港のアクセスを保持しながら需要増へ対応すべき。
	九州空港との関連を考えるべき。将来の九州空港は現佐賀空港を吸収する形で整備、新幹線を利用すれば、アクセスも短く出来る。北九州空港・佐賀空港との分散連携を考えるべき。
	国内は現状の福岡空港でよい。県外については現状活かしてない。佐賀空港を福岡新空港として活用してほしい。
	JR博多駅の建て替え、現福岡空港の空港機能の拡充をドッキングさせた福岡及び九州経済発展の方向性で事業計画を立案していただきたい。
	現在の地下鉄などからの直接乗り込みで不満はないので、現状維持がベストであると思います。
	貨物に関しては、北九州に任せて旅客は福岡でまかなえればOKだと思う。
	貨物などは北九州空港を活用するのも良いのではないか。
	近隣空港との連帯を図れば新空港は要らない。
	北九州空港と佐賀空港を高速道路又はリニアモーターで結べば相互効果が大いだと思います。
	滑走路増設案を中心に北九州空港や佐賀空港との連携、機能分散を真剣に考えるべきである。特に海上空港として二十四時間運用可能で将来の滑走路の増設も

意見分類	寄せられたご意見
	容易となる北九州空港に近隣諸国との中距離国際路線を担わせることは福岡空港の発着回数の削減と海外を含めた空港利用者にとって利便性が高い。関西圏と同様に三空港で北部九州ゾーンとして運用や運賃設定を実現してほしい。 現空港の有効利用も計るべきです。 現在存在する北九州空港を活用し、空港建設に使用する予定の税金は福祉関連に回すべきだと考えます 現在の空港と他県・他市の空港をお互い協調・利用し、活かすべき。 北九州空港、佐賀空港などとの連携をはかるべきである。ステップ3は福岡市からのみ見た調査である。交通網の整備を総合的に行えば、貨物・国際便を両空港に移しても問題ないはずである。 近隣空港との連携は抜本的対応策ではないとしても、既に存在するわけであり、航空会社でもどの空港を利用しても(福岡・佐賀・北九州)、同じ料金で同一目的地としての扱いとしております。今後、様々な地場産業の発展を考えれば、3空港の一層の利便性の向上を考えるべきだと思います。 福岡には2ヶ空港があり、また佐賀にも空港があります。福岡を中心は100km圏内に3つ空港があるのです。この3空港のアクセスを良くすることを検討することの方が新空港を作るより費用がかからないと思います。難しい問題はたくさんあると思いますが、新しいものを作るより今あるものをいかに活用するか、の方がこのご時世では有効と考えます。 福岡空港は大都市の近くに位置し、旅客にしても貨物にしても利便性が高いのは当たり前ですが、使い方について検討する必要はあると思います。九州の地域経済を考えても福岡市だけに税金が落ち他の地域には税金が落ちない様な仕組みになりつつあり、それを改善しなければならないと考えます。 九州新幹線が全通した時、国際線ですべて佐賀空港に持って行ったとしても、久留米ー佐賀空港、博多・天神ー佐賀空港のリムジンバスが確保できるのであれば、私は今の福岡空港利用客が減るとは思えません。 新しいものを作ることで公共事業が増え、いろいろな雇用を生むのかもしれませんが、成功できないかのしれないことに膨大は税金を使うことについては賛成できません。 ・近隣空港を含む現有の空港と連携し、有効な運営方法を研究する事。 北九州空港、佐賀空港を含めて地域で総合的に考えること。 第三の選択を取るのはいかがか？現状を保ち、周辺にある北九州、佐賀空港へ国内線を分散させる。その代わり、佐賀ー福岡都市圏への交通アクセスを充実させれば、羽田・成田の関係のように成り立たせるのでは。 現状維持でよいかと思われます。 現状で良いと思う。 佐賀空港使おう！！北九州空港使おう！！ 福岡空港、北九州空港、佐賀空港、これら三つを連携させれば何もなくてよいではありませんか。 既存ストックを有効に利用し、近隣空港(北九州・佐賀・大分・熊本・鹿児島・大村)等との連携を十分計り、現在の空港を有効に利用すべきだ。 新幹線を枝分かれして、北九州空港か佐賀空港に接続する(各空港間の料金は格安に)変なところより格安に出て来ると思うが？ ・人が生きていくために必要不可欠なものではない。よって造らないという選択もある。 ・九州内の他空港との連携で問題を乗り切るべき。 ・佐賀・北九州空港との住み分けを再検討し、全体的な地域浮揚を目指すべき。 北九州・佐賀、その他の空港を関係づけて空港の統一体を作るべき。周辺の空港は半分の利用もされていない。 他の方策で考えるべきであり、反対です。 福岡空港を代えるのではなく、北九州空港の交通アクセスを整備するとか、佐賀空港のアクセスを整備するなどして、分散を図る道を考えるべきだ。 もう少し、広い視点で考えて下さい。佐賀空港をより充実・拡充する方策を検討することがすべての解決につながります。 九州は一つなどといながらどうして九州の北隅に新空港案が提言されるのか解せない。熊本・佐賀のどちらかを、特に佐賀空港を交通網を整備し、拡張すれば良いのでは？交通網を整備すれば、北九州・福岡・佐賀十分対応できる。 私のアイデアは佐賀空港を「九州国際空港」として再開発し、佐賀と福岡は新幹線かりニア・モーターカーで結ぶことです。どうして、このアイデアが全く無視されているのか分かりません。今の福岡空港は今のままでよく、玄界灘の美景もつぶす必要は無いと思います。ぜひ考え直して下さい。 道路網・鉄道を整備して、北九州空港・佐賀空港と一本化運営する。 福岡空港と、周辺の空港、高速道路、鉄道などを、総合的に検討して、機能分化するということも考えた方がよいと感じます。 現空港を利用する 将来としては、今までの場所が現実的だと思った。 個人的には滑走路増設案の方に賛成です。北九州空港との連携等も視野に入れ、福岡のみならず九州単位で考えて改良していけば良いと思います。 いまのままで便利が良い。 北部九州圏、佐賀空港も含め、総合的に検討する必要があるのでは。 滑走路を延長させ、短距離で離着させる。 今の所で利用し、北九州空港を上手に使う事を考えた方がよいと思う。(バスを運行したり)費用もかかるので、上手に使う方法を考えていった方がよいと思う。 インター(国際線)の方を充実・有効活用できる方法を考えてもらいたい。 佐賀空港の24Hハブ化と、佐賀空港と福岡への直行ルート(道路、鉄道)が最もコストが小さいのでは。 既存ストックでいいと思う。佐賀や北九州空港をもっと利用すべき。以前、熊本空港から中国に出発したこともあります。これ以上必要ないと思う。 今のままで、改善する方法があると思う。佐賀とか北九州空港を貨物に利用するとか。 近隣の空港の利用が不十分でムダが目立つ。十分に活用すればいいと思う。 新空港はいらない。増設した上で北九州空港と連携すべし。 北九州空港も開港し、周辺にムダに空港が多いと思う。 北九州とのアクセスを充実させてこちらの24H空港の機能を利用してはいかがでしょうか。 選択肢はない。現状でお願いしたい。 現在の空港を最大利用する方法を模索するべきである。 又、佐賀・北九州も利用すべきである。 北九州空港が近隣空港となると思うが、その空港との関係、連携などは将来性の方向性選択においてポイントになるのでは？！ 福岡空港の他にも北九州空港など立派な空港があるのに利用されていないことがもったいない。福岡空港とその他の空港の距離を縮めて近くすることはできないのか。 貨物と人で空港を分けたり、貨物を佐賀空港に送ったりするのも方法とは思いました。 人口が減少すると予測されている中で、福岡市およびその都市圏の人口移動が都心部に向かうはずなので、交通機関の一つとしての空港は現在の位置に必要と考える。 将来の必要性を熟慮する。 将来的に現施設の有効利用をとことんまで追求するべきである。 その後に關しては、他空港との連携を図ることで運用できると思う。 北九州空港や佐賀空港をもっと有効活用することが大切だと思う。 道州制の導入を考えれば、佐賀空港を拡張し、有明海沿岸道路や高速の延長でアクセスを良くしたいと思う。 佐賀、北九州空港の利用も考慮に入れるべきだ。 近隣に北九州、佐賀空港がある。両空港のアクセスを良くして対応すれば増設の必要なし。ムダな税金を使うことは無い。福岡経済界(特に福岡市)は見栄で造ろうとしているだけなのではないか。そんな金があったら福祉等に使って欲しい。 どちらの案も、事業費、工事期間が懸かります。「北九州空港」に国内線を一部振り分ける方法も考慮すべきだと思います。 新幹線で、福岡空港と北九州空港を結べば、「滑走路増設案」で、新空港と同じ将来性が得られます。 滑走路増設によるデメリットを克服してでも新空港案よりも現実的である。特に、近隣空港との連携は重要で、北九州、佐賀両空港の活用は早期に取り組み、具体化を急ぐべきである。 24時間使用可能滑走路香港空港に劣らぬ空港が欲しい。3,000mクラス2本、プラス横風用合計3本必要と考える。 新空港に行くまでの交通網の整備。現、新空港の使用のあり方。国内線と国際線を別にする等。

意見分類	寄せられたご意見
	北部九州の近接地に3基も空港を持ち、北九州佐賀の使い方をもっと検討すべき。既存の空港を夜間も存分に使って欲しい。共に、60分以内で、夜間は30分内位で博多に着くはずだ。
	近隣諸国を考えると韓国とは位置的に有利な場所ですが、中国、ロシア、東南アジアは、福岡から直行便でなくても、成田経由で時間がかかっても便数を増やせば、不便を感じないと思います。
	これからは道路整備を浴して佐賀方面からも気安く来れるようにしてもらいたい。
	いまの空港の位置の方がよい。北九州や佐賀の空港との連絡強化をもっと行うべきである!!
	将来人口は減少、石油は枯渇、新幹線が充実するので今のままで良い。近隣空港と連携で賄い、増便は抑制すべきである。これまでの公共事業は業者や自治体が工事をしたいがために過大予測してきた。そのため出来上がった後に採算がとれず赤字になって後悔している。開発、発展といえば聞こえは良いがこれは自然破壊であり、資源の無駄使いである。30～50年後に私の意見が正しかったことが実証されることを確信している。このアンケートは増設案または新設案が当然であるとしているが、選択肢の中に増設新設不要案がないのはおかしい。
	現空港の活用が好ましい。
	滑走路増設を中心に、北九州、佐賀空港への機能分割及びアクセスの強化を行ってはどうだろう。
	現状
	選択が2つしかないが、もっと周りの空港を有効に活用する方法を考えを入れてみても良いのでは？
	今の場所を残し、国際線の充実には「関空」を活用したらどうでしょうか？近畿地区でも「国内」「国際」と分離する案が有る位です。
	佐賀空港を整備拡張して九州の空港として拡充してはいつも思ってます。県単位の空港でなく、九州の空港として、九州のへそとして、人・物の考えを考えて、高速・鉄道の連絡を考えて、(乗入れ)等
	現在の経済状況に伴う空港利用から見て、もう少し長い目で調整しても良いのではないと思われる。人口の移り変わり、近隣空港、港との調整も図っていくべきである。新幹線の開通によって人々が移動するかも見届けたい。
	投資額。利便性。経済性。地元負担。競合空港との機能分担。新幹線、リニアモーター を見据えた考えで投資して欲しい。少子化。省エネ。 空港を移したら跡にポツカリ荒地が残るわけで跡地対策も一連の事業と考えなければならない。
	現空港の更なる有効活用。
	今のままでよい。
	総合的に見ると、熊本・佐賀・北九州各空港の利便性を現行以上に見直し、必要外の県税出しは、将来的に見てもマイナス。乗降人員が今以上に増える要素は皆無、世界的に見てもマイナス面が大きい。
	建築関係のみ、政治路線関係してくる事が大きく、税の無駄使いは必要としない。
	北九州空港や佐賀空港など周辺空港との役割分担を改めて考えるべき。
	福岡空港だけがすべての役割を担う必要はない。
	佐賀・北九州を含めた北部九州全体でバランス良く活用すべき。
	近隣空港との連携。特に長崎空港を24時間空港にして、福岡とのアクセスを良くする。深夜便・国際線の運航を他空港に分散した方が良い。
	北九州空港との連携をもっと検討してはどうか？アジアとの窓口であれば、北九州を活用するのもよいと思う。
	将来性を考えれば、新空港建設がベストだと思うが、現状の財政状態や交通のアクセスを考えれば、滑走路増設をし、将来的な需要に関しては、近くの空港との協和性を取り、将来の需要に備えてほしい。
	北九州・佐賀空港との役割分担(国際線中心)をもっと進めるべきだが、これが選択から外れるのはおかしいと思う。
	これは福岡空港のみを考えたものです。パンクする可能性があるとのことですが、新北九州空港や佐賀空港と連携し、便を振り分けるといったことは考えていないのでしょうか。「滑走路増設、新空港建設か」の二者択一の他の選択肢を考えるべきではないでしょうか。
	今から人口は減るのに
	佐賀、北九州を利用すべき
	例えば、海外便は佐賀空港や北九州空港を利用し、福岡空港は国内線のみにする。貨物便は北九州空港にする等は出来ないのか、再度検討して欲しい。
	滑走路増設を支持します。
	発着面では北九州空港や佐賀空港を有効に活用して無駄な金を使わないで欲しい。現在のような経済不安定の中ですぐに結論を急がなくてもいいのでは？又、人口が減少している日本なのに、利用者だけ、物流面だけ増加し続けるとは考えにくい。24時間利用ではなく、環境(地球)のためにも、使用時間を制限していくべき。
	費用対効果そして佐賀空港、北九州空港の有効利用法、及び空港間の交通アクセスの検討を進めて欲しい。
	現空港を増設して、近隣空港と連携を取ればいい。
	今のままで充分で隣接の空港と併せて考えれば良く、急ぐ事ありません。予測調査はあてになりません。七隅線で実証済み。
	現空港をより効果的に活用することに傾注すべし。
	近隣空港との連携を上手くやれば費用が小額でやれる
	現状で良い
	既存ストックの有効活用。
	滑走路の改善、近隣空港との連携。
	将来、大規模な拠点とならず、あくまで国内線で使っていく考えならばどうするかという点にもっと目を向けてもいいかと思います。
	佐賀と北九州を共用したほうが良い。列車やバスの回数券を航空会社が提供する。
	佐賀、北九州の両空港との連携を深めるべき(往復運賃の対象等)
	近隣空港との連携をもっと図れば、新空港はいらない
	福岡空港の将来の方向性を考慮すると新空港が良いと考えるが、北九州空港など整備された空港も近隣しているので、役割分担を行うことで更に新空港の競争力は向上し、地域経済の活性化すると考える。役割分担・・・客・貨あるいは、国内・国際など。
	増設案と新空港案の利点を同時に満たすためには、福岡空港の増設と同時に小倉駅から北九州空港までの新幹線敷設に着工すべきであると考えます。増設により大半の問題は解決しますが、24時間運用できない点や将来の更なる拡張性は望めません。しかしながら新空港の建設では莫大な費用と時間、環境破壊を招き、その上空港までの移動時間も30分程度かかるのは必死です。こういった問題を解決するためには増設だけでなく、同時に新幹線により福岡から北九州空港まで30分で移動できるようにするのが最適です。「新幹線の建設費用だけで新空港(北九州空港)が利用可能になる」と考えればよいことです。福岡空港が利用できない時間帯(早朝・深夜、あるいは福岡空港だけでは処理しきれないほどの時間帯は、北九州空港がプラス30分で利用できれば解決します。あとは航空運賃を工夫すれば利用者は納得します。
	一番いいのは何いもしないでそのままだいいと思う。
	近隣空港との連携をもっと図れば、近隣空港(赤宇空港)もよりよい空港になると思います。
	近隣空港との連携をもっと図れば、新空港はいらない
	・現在の高いアクセス利便性を維持する
	・近隣空港との連携をもっと図れば新空港はいらぬ
	今あるものを有効に有効に使えば良いのではないか
	このポイントの他、佐賀空港の有効活用、役割分担という視点があると思う。24時間使えて、着陸料も安い佐賀を有効利用し、佐賀・久留米地域の発展を考えるとといった視点があっても良いのでは。安いチャーター便(国際線)は佐賀発着ということは出来ないのか。
	北九州空港と役割分担
	近隣空港との連携。北九州空港との役割分担
	日本の経済状況、少子化、自然破壊を考える中、現空港の最大活用を図るべし。24時間にしても、発着回数の増加、搭乗者の増加は見込めない。新千歳空港、新北九州空港しかり。
	国際線のみ新空港にすればいいと思う。
	現空港の需要が逼迫するという需要予測はあてにならない。
	近隣空港との連携をもっと図れば新空港は必要なし
	近隣空港との連携を図れば新空港はいらない
	北九州空港との連携。2車線の増幅しろ
	近隣空港との連携
	多額の投資をして県・市に大きな負担をかけるより、近隣空港との連携を図り対応する。

意見分類		寄せられたご意見
意見分類		将来的に需要が増えるとは考えられない。現在でも需要が減ってきているのに、滑走路処理容量だけ増えればいいのでは。近隣空港との連携を図れば。それでない
		と北九州空港もだめになるのでは。福岡県内にあるのですよ
		近隣空港との連携をもっと図れば新空港はいらない。
		将来的需要予測あてにならない
		現空港の需要が逼迫するという需要予測はあてにならない。滑走路も増設しなくていいし、新空港建設なんてもての他だ。今の日本世界の現状は厳しいものであり、空港なんて今のままで十分だ。
		近隣空港との連携
		現空港の需要が逼迫するという需要予測は全くあてにならないし、近隣空港との連携方策をもっと真剣に検討すべきである
		近隣空港との連携を図っていけば新空港は必要なし。
		現空港の賃貸料は、土地を奪われた私たちの大事な生活給です
		近隣空港との連携をもっと図れば新空港はいらない
		現空港は賃貸料は土地を取られた私たちの大事な生命給です。近い空港との連携をもっと図れば新空港は要らないと思う。
		将来、道州制に移行するというのであれば、九州全体で考え佐賀空港を国際線に活用すると、北九州空港、福岡空港、佐賀空港と全体で考えていかなければ、税金の無駄使いになる。北九州空港、佐賀空港とも利用者が伸び悩んでいることを日本全体のこととして考えていくべき。
		将来的需要予測あてにならない。近隣空港との連携をもっと図れば新空港はいらない
		近隣空港連携
		空港ばっか「いらない！！」
		現空港の有効活用をのぞみます
		近隣空港との連携をもっと図れば新空港はいらない
		近隣空港との連携をもっと図れば新空港はいらない
		近隣空港との連携をもっと図れば新空港はいらない
		福岡空港の最大の魅力は中心部とのアクセスが良い点にある。福岡は基本的に支店経済であり、このアクセスの良さがこれを支えている。このことを考えると、現空港の更なる活用方策を探ることがいいのではないかと。自家用機、夜間便、チャーター便、貨物等は他の空港と連携し対応した方が、九州全体としてメリットが得られるのではないかと
		どうしてこの選択肢の中に、北九州や佐賀との役割分担とかが出てこないのかわかりません。関西の二の舞を踏まなければいけない政治的事由でもあるのでしょうか？
		いっそのこと現空港をそのまま利用し、新空港も併用する方法はどうだろうか。つまり東京と羽田と成田の方式。
		北九州空港もありますし、無いのは無いで良いと思います
		増設案と思われる。貨物は他空港に(北九州など)まわすなどで、充分間に合うと思われます。今後、人口は減、需要はたとえ増えたとしても、そのときは代替、他空港、別の交通機関が行えるだけの機能が日本には有ります。視野が狭いように思います。
		佐賀、北九州空港との連携強化
		近隣空港との連携に賛成。私は海岸の松原に隣接しているので、どちらかといえば滑走路増設。だけど本音は、増設せずにやっていって下さい。他の空港を使え。
		相島の知人に売却の意思を確認しましたが、売却の意思はあるとこ事でした。現在の福岡空港はローカル空港として今後対応する。場合によっては縮小しても良い。
		現滑走路の増設が妥当。また周辺空港(佐賀、熊本、北九州)との住み分けで、有効な路線決定をすべき。
		国内、国際線の利用状況を再度見直し、近隣空港との調整が必要
		関西空港との連携によるピークオフという選択肢を追加して頂きたい。
		現空港での対応を強く望みます
		佐賀空港や他の空港との連携をはからないと、福岡だけ良ければいいのかとの印象を受ける
		現状の空港でできる事を！
		現状維持で良い。何も増やさずとも良い。
		①将来の福岡空港需要は伸びず、むしろ下降します。よって滑走路の増設も新空港も不要です。
		②現空港の利用時刻を工夫したり、新幹線や長距離バスなどを利用することで、分散型の交通供給体系を選択すべきです。
		③需要の伸張の如何に拘らず、佐賀空港や北九州空港の利用併用を講ずべきです。
		地元負担や、九州北部の旅客需要の推移を考えると、新空港を建設するのは無謀です。新宮沖は、福岡市内から時間がかかりすぎます。新宮沖に設置すると北九州空港の需要を圧迫してしまいます。福岡空港の利用が大きくなれば、現状の福岡空港を有効利用しながら、北九州・佐賀空港と役割を分担すべきである。
		現在ある資産(佐賀空港や北九州空港)を有効に使うべきだ。
		近距離空港との連携を図り、長所を生かしてほしい。新空港案はバラバラな考え方であり、効率的な方策とはとても思えない。
		近隣空港との連携をもっと図れば新空港はいらない。
		日本には成田、中部、関西、九州、各国際空港でよい。他はローカル空港、若しくは廃港にする。
		お金を大事に使うなら、既存ストックの有効活用や、近隣空港との連携をもっと真面目に考えるべきであり、無理矢理将来の方向性へ進むのは、建設官僚の仕事づくりでしかない。
		空港に近い福岡市の利点を活かし、北九州・佐賀との空港の協調をもっと図るべきである。新空港案は、現在の社会的状況を考慮しない無茶な計画と考える。
		佐賀・北九州空港との連携を強く希望する。
		将来や海外需要に対して、北九州空港を有効利用して対応してはどうでしょうか。現在北九州空港は、アクセスがバス等しかなく、海上で夜間発着も可能なのに、JR小倉駅・JR行橋間を高速鉄道(リニア)等で結んではどうですか。北九州地区の発着にも寄与すると思います。
		佐賀、北九州空港との連携を考え、九州全体の活性化を行うべきだ。
		近隣空港との連携で(佐賀、北九州など)
		2032年に日本の交通はどうなっているのか。 Ex.リニアモーターカー:東京⇄博多2〜3時間 飛行機は要らなくなる。国際線のみ強化。
		今現在ある空港の連携をしていただきたい(北九州、佐賀空港)
		ポイントが2択というのがナンセンス！ 全くの白紙に戻して現状のままという方策もあるはず。
		近隣空港と連携して既存の空港の利用で対応しほうが良い
		現在、世界でも例が無いくらいアクセスの良い空港なので、その利点を活かした付加価値のあるソフトを充実させるべき。佐賀空港とも連携して、発着料を見直し、LCCを佐賀に誘致して福岡と住み分けるなど、新空港を作らずとも出来る事はまだまだある。
		近隣空港との連携をもっと図れば、新空港はいらない。
		今の空港の有効活用を考える。
		近隣空港との連携をもっと図れば、新空港はいらない。
		近隣空港との連携を図れば、新空港建設は無駄である。
		増設案が無理なら国内線については今の空港、外海のみを新空港にして欲しい。
		既存空港の増設はOK。新空港は国際線のみがbetter。
		・北九州空港との併用で良いのでは、アジアのハブ空港になるには、20年くらい遅れている韓国にハブ空港はまかせてやれば良い。
		・今後は環境・騒音に対して問題が多く生じると思われるので、その辺を考えれば方向性は決定すると思う。
		新空港が優位な方策の説明で、将来的に更に需要は増えた場合を想定していますが、福岡都市圏への一極集中を今後も続けることがふさわしいのかという疑問が残ります。そもそも、更に需要が増えるか否かも怪しいところですが、近隣に最近整備された北九州空港や佐賀空港もあり、本当に需要が増えるのであれば、機能を分散させたり、他空港へのアクセスを整備するなどの施策が、現在以上に実現化するのではないのでしょうか。福岡県内、もしくは北部九州のバランスをとれた整備、発展を考慮することも必要でしょう。
選 択 方 案 の 性 質	1.需給逼迫緩和について 642 件	現地着手に要する期間が算出できていないのに、新空港の方が時間がかかるとどうして言えるのか？
		類推可能であるにもかかわらず 事業期間を示さずに市民に意見を求めるのはおかしい。

意見分類	寄せられたご意見
	何故事業期間が何年かかるのか示せないのか。今までの事例から工期以外についてもおおよその期間は示せるはず。 あくまで短期的対応しか検討していないように思う。長期的視点が著しく欠けているので、その点を再検討するべき。 空港は調査想定期間内の需要に対応できればいいというものではない。長期にわたって運用される以上、長期的な需要に対応できる拡張性を当然考慮しなければならない。 普通に考えれば、海上空港は関空・中部・羽田新滑走路・神戸など問題無く造られているのに対して、拡張は成田で大失敗、石垣や名古屋では拡張を諦めて新空港を造るなど、新空港の方が造るのは容易であると考えられるが、今までの空港建設の歴史を振り返って矛盾している結論(P16に滑走路増設案より長期間を要するところが想定される)が出されているのは何故か？ 安全面、騒音問題、借地料問題、空港容量、どれも滑走路増設案では解決しない。 環境基準に逆行するような施策は可能なのでしょうか？近年の空港騒音訴訟では国の敗訴が続いています。滑走路増設を行えば、騒音訴訟を起こされるのは確実だと思いますが、負ければ(負ける可能性大)何らかの制限を行うしかありません。そうなると滑走路処理能力なども制限されてしまうのではないのでしょうか？ 将来的に再度容量逼迫する可能性があるため、将来への対応も可能であることは必須条件だと思います。 空港アクセスは改善できるが、騒音問題、安全問題、借地料問題、拡張性などの問題は改善することができない。 空港は超長期的に使用するインフラなので、超長期的な戦略も含めて検討できる案が望ましい。 これからはアジアに近い福岡空港は国際線の便数が大幅に増えると思う。将来の需要に充分対応できるようにしてほしい。 現空港改良増設の方が短期実現可能である。長期の開港時間が必要な場合、需要予測等再考が必要となる。 拡張しておけば対応できる。 今は地方ローカル線がどんどん廃止されていくし、国際線も廃止路線がどんどん出てきている。新空港はいらない。 長期的視点や騒音問題、飛行機事故等の全てを考慮すると、新空港建設がもっとも適していると考えます。 新空港案が将来のことを考えると有利。アジアゲートウェイを考えればなおさらの事、自由度を残しておいた方が良い。 当面増設・新設の必要はなし。景気悪化でこれから数年利用客は確実に減る。景気が回復したころには人口減と利用客の減がすみ、JL、NHなどの会社は便をへらすことになる。 原油高による影響により、将来の需要予測は変わらないのであろうか？下方修正が出来、増設案で対応可能なら、その方が利便が良いと思う。 まだまだ論点があるのに、記載不十分で説得力がない。今後の日本経済及び世界経済の落ち込みを予測していない。失敗した時に、誰が責任を取るのか明確にしてほしい。それは民間なら当然の事。 知事・市民レベルと市民個人のレベルで、選択の方向が異なる。又、5年後か50年後かの想定でも価値観が異なる。多数決では決められない。 将来の需要がわからない。 現在の社会情勢を考えると(選ぶとすれば)増設案になると思う。しかし、必ずしも必要なのかとの疑問は残る。(将来予測があまり信用できない) 「需要が増えること」はない！経済のデータがない。赤字にならない努力がなされてない。 日本の人口は減っても世界の人口は増えています。グローバル化が進み国際交流がさらに活発になることを考えると国際線はさらに増えると思います。多少アクセスが遠くなくても容量に余裕がある新空港の方が良い。 国内空港は新空港は海上空港ばかり。空港を拡張した事例は成田空港で散々な過去があった。新空港の方が短期間にできるのは他の空港事例から明らかなのに何故増設案の方が短期間にできると想定されたのか意味不明。 IT化の進展によって航空需要が減るというのなら、わが国のみならず世界中で、既にビジネスでの航空需要は10年前から半減していても良さそうですが、そんなことは全くありません。実際には、航空需要は伸びています。IT化は、資料を届けるだけに等しい「無駄な旅行」を減らす効果はありますが、ビジネスにおいてフェイス・トゥ・フェイスの商談・会議はなくなりません。むしろ、ITは距離や国境の壁をなくす効果が大きく、ビジネスの守備範囲を大きく拡大することに寄与しています。ということは、近所に資料を届ける(航空機の利用範囲ではない)移動は減少しても、遠距離の地方や外国との(航空機利用による移動を伴う)商談・会議を増やす方向に導くでしょう。実際の航空需要の動向から考えると、このようなことが言えるのではないのでしょうか？ 現空港では需要の多い国内線など朝夕ピーク時中心に既にダイヤ飽和、延滞 が日常化。有効時間帯に増便がもう何年も不可能だったり 貨物も時間枠制限などから、わざわざ配送業者が陸送コストを 余計にかけたりして遠隔地空港を利用せざるを得ない状況がある。＊悪条件が既に利用者離れの要因となっている。勿論JALなど国内航空会社の 経営上の問題から利用客が比較的多い便なども合理化せざるを得ないケースも ありましたが、松本便などは双方行政の働きかけで存続への道筋も実現。需要予測は短期的トレンドだけで決める必要も無い。条件の良い空港になれば、航空自由化・大航空時代の到来と共に国内はもとより 直行便のある、海外、経済成長が著しい環黄海経済圏方面、とりわけ中国各地の 人口の多い省都や一般都市空港や東南アジア、インド方面の便の増大需要に 対応する事が出来るようになります。ロシアは本格的な極東地域の本格的経済開発方針 を決定しましたが、ロシア極東方面に関しても今後日本海側有数である博多湾港施設と 共に、福岡都市圏の空港が通商上より有望な位置付けとなるでしょうね。 羽田は常時滑走路2本運用で、出発枠32回/時、到着枠30回/時 年間発着回数約32万回、24時間運用 福岡は滑走路1本で、1時間に30以上の発着がある時間帯も多い 年間発着回数約14万回、15時間しか利用できない 福岡は羽田と遜色ないほどの使われ方をしている。そして、羽田は4本目を整備中。福岡に余裕があるとか、今のままでよいなどというのは、羽田との比較からも、論理的な説明はつかない。 「香港人にとって福岡は人気の高い観光地だ」。1月31日、福岡県庁に麻生渡 知事を訪れたキャセイ航空(香港)のジョン・スローサー最高責任者(COO)は自信を見せた。子会社の香港ドロン航空は昨年10月福岡ー香港直行便を就航させた。座席数 172の中型機で「採算は十分に取れる」と見込む。アジア圏内で、中規模都市 のニッチ市場を拡充する長期戦略の一環だ。隣には膨張する中国の存在が ある。世界観光機関は2000年に1000万人だった中国人の海外旅行者が2020年には 1億人と予測。同機関アジア太平洋センター(大阪府)によると中国人海外 旅行客数は年10%以上の伸びを示す。「アジア域内で人の移動が爆発的に 増える」そんな声も多い。キャセイの戦略と同様、航空会社は航空機の*中小型化を進めており、運行回数 も増加する流れだ。国内では10年に羽田空港(東京)で4本目の滑走路が 増設され、発着枠が拡大する。「大交流時代」を前に福岡空港の需要は増加 すると言う見方にも説得力がある。 貨物取り扱いには既に容量限界を超えている。福岡空港の国際貨物年間取り扱い 量は6万トン前後だが、関係者によると半導体や自動車部品の増加で需要は 3倍の約15万トンあると言う。あふれた約9万トンは佐賀空港や遠い関西国際 空港へ流れている。「これだけ扱えないと非常に悔しい」。日通福岡航空支店 国際貨物業務課長の白木原茂さん(45才)は唇をかむ。旅客も「容量に余裕が 無いから需要が頭打ちになっている」と言う指摘がある。 アジアの航空需要は世界の35%である。10年後は50%に上昇する。今迄観光は遊びの延長とみられていたが、ここで国の活性化の為にとらえるべきである。各地で街おこしの為のイベントが考えられているが効果は少ない。この際ハブ空港建設を急ぐべきである。 利用者増が期待できるのであれば、滑走路増設案を推進してほしい。燃料が上がっていることからしても利用客が増えるとは思えない。 少子化で人口が減れば利用者も少なくなる時代が来ると思います。 空港の需要に対応する限界があるにしても、工期が短く、費用も少なくて済む現空港の方が将来性に期待できるし、現実的だと思う。 団塊の世代が高齢化して利用客が少なくなるのに新空港はいらない。それに伴って税収は少なくなる。年金で支出は多くなるから今の若い人たちは将来生活できなくなる。少子化で空港の維持管理する人もいなくなる。まったく無駄なことばかりするな。 ・将来的に需要が増える可能性がどの程度推測できるかを示すべきである。例は2040、2050など。 将来を考えても現空港で充分。国際的にも成田、羽田、関空で充分。限度を超える利用は出来なくても良い。 福岡も3年後に新幹線JRも開業で、航空利用者減も予想されるが、外国便を思うと玄関口として新空港は作るべきですね。 拡張案では、将来性が全然無いと思います。その場しのぎの案件だと思います。 予測以上の需要が増えても十分対応でき、処理容量や利用時間も大幅に増える。更に離着陸の安全性を考えても海上空港であるからクリアできるし、自然環境も維持できる。さらに福岡の発展を考えた場合も都心部の高層ビルの制限等も解決できて近代化を促進することが可能となる。新しいターミナルの有効利用で収益性もまた見込まれる。 現在の日本の経済状態から、今後福岡空港の需要が大幅に増える可能性は低いと思われる。少子高齢化、人口減少に歯止めが効かない今の日本に必要な性の薄い公共事業をする必要はないと考えます。税源を確保できないということは、将来我々の子孫につけを回すことになるということをどうして行政側の人達は考えないのでしょくか。福岡市も恒常的に赤字収支が続いています。様々な事象に便利さを求めるあまり目先の事だけにとらわれすぎるのではないのでしょうか。福岡空港は現状維持、必要であれば離着陸回数の制限を設ける。これが最善の策だと思います。 少子高齢化時代に入り、将来の需要が必ず頭打ち、下降へ向かうことは確実である。当面10年～20年先を見据えても需要が急伸することはない。代替交通網(JR、高速道路、海上高速船など)視野に入れるべきである。 将来的に需要が増えるという予測は果たして正しいのか？何が根拠であるのか。何でも造れば良いという発想は既に20世紀の時代に反省させられたものではないか。現状での増設はほかに正しいと思う。人間の知恵を活かして欲しい。 よくよく考えてほしい。希望的またSF的にすぎないが、飛行機でない移動手段ができたらどうするのか？ない とはいいいきれないと思う。そこらへんも考慮に入れるべきだ。 将来性とのことですが、建設迄何年かかる(新空港)か、そして何年使用可能かなど先がよめない点が多い。将来性ということであれば、現在の空港増設し、50年

意見分類	寄せられたご意見
	から-60年位使用出来れば良いと思慮する。
	燃料高騰などあり(景気も)。それ程乗客数が増加するとは思えません。借地も漸次買収の方向で進めたらよいのでは・・・
	今回増設したとして、将来的にひっ迫して拡張が必要になったときに拡張は可能なの？
	現在の利便性を確保する。早めに処理能力を向上させる。
	事業企画にあたり、資金調達ばかりでなく、需要予測、事業の収支予測や国民の税負担もハッキリ示す必要があると思われる。
	人口が純減になっているのに運行回数が今後も増えていく前提は納得しえない。
	アジアの入口として必ず利用が増えると思う。
	その後の拡張性にも疑問がある。
	福岡空港を利用した時、時間の遅れが気になった。早急に対策する必要がある。多額な初期投資が気になるが、アジアの玄関である福岡空港の役割は多大なものです。将来的に需要が増えた場合にも対応できる新空港案に私は賛成します。
	将来予測に基づいて考えるのは、危険性があるように感じます。現状改善を望み、新しい考えの模索も継続してほしいと考えます。
	路線撤退や燃料高騰など今後も継続される可能性が高いリスクを考えると、既存空港の増設案が妥当だと思います。
	九州新幹線の全線開通、利用客減少など発着回数は確実に減っているのに右肩上がりの国土交通省の読みは明らかに誤りと思う。
	100年後の福岡のこと、九州のことを考えるならば、目先のカネのことばかり心配して、盛り土の滑走路で 増設するような愚かなことは絶対にするべきではない。
	滑走路増設は抜本的な改善策にはなりえない。諸問題を解決し、将来に向かって前向きに進んでいくには、新空港しか選択肢はない。
	本当に増設が実現可能で、空港能力が上がり、騒音に関して地元住民が納得できるのなら、増設が最適でしょう。しかし、増設などできるわけがありません
	ヒースローやガトウィック、フランクフルトなどが日本の空港に比べてはるかに多くの離着陸を処理できるのは、空域の制約が少ないこと、エプロン・ターミナルが広いからです。滑走路の能力を100%発揮するためには、それを可能にする空域やエプロン・ターミナルが重要です。今の福岡空港も、単純に滑走路処理容量だけでなく、時間当たり32回、年間14.5万回以上の離着陸を処理できるはずです。32回や14.5万回という数字は、安定的に処理できる数値であり、これが限界という意味ではありません。しかし、福岡空港の場合は、滑走路処理容量以前の問題として、スポット能力に制約があります。おそらく、現状の年間14.2万回程度が限界なのでしょう。現状の14.2万回も、数年前に比べると午後3時頃などオフピーク時間帯の発着が増えた結果です。逆に言えば、スポットが増えない以上、いくら滑走路を増やしても、空港能力は上がりません。拡張案は、面積をほとんど増やさず滑走路だけを増やすもので、ヒースローやガトウィックが講じてきた空港能力向上策とは方向が全く逆であり、とても合理的とは思えません。
	将来の需要増の根拠があいまいである。
	そもそも、「空港能力」とは何なのでしょう？ 空港能力＝滑走路処理容量ではないはずです。空港能力とは、滑走路処理容量に加え、・滑走路長・誘導路・エプロン・ターミナルビル・貨物ターミナル・駐車場・運用時間・ウインドカバレッジ・空域・アクセス などを含んでのものだと思います。これらがどうなるのか、をきちんとレポートに書くべきだと思います。これらは、国交省自らがHPで発表しているのですが、いつの間にか葬り去られたようです。 http://www.fukuokakuko-chosa.org/confe/pdf/15k-1.pdf http://www.pref.okinawa.jp/koutsuu/nahakuukou/src/kaigi.html
	2032年時点の需要は推定にすぎない。地下鉄七隈線の需要根拠は当たらなかった。
	将来とは言っても、たかだか20年程度の話であり、新空港をつくっても本当にそれで足りるのかは不明。7000億近い差額があるのであれば、金額の低い方を優先し、その後に不足すれば次のことを考えればよい。
	将来性について、拡大する必要性があるか否か、右肩上がりの需要拡大は望めないのではないか？基本的なデータ整理を要する。むしろ将来はIT関係他産業改革による需要ダウンが考えられると思う。
	少子高齢化で需要は低下するというのが、逆に交流人口は飛躍的に増加する。新福岡空港(ハブ)は九州の受皿としての重大な責任を負っている。
	日本の人口は今後減少して行くことは明白です。北部九州にとっても同じこと。
	この将来の人口という利用減のパラメータを入れた議論が欠けている。大きな負の遺産を将来の子供たちに負わせてはいけな！
	将来的に縛り生が増えるとは思えない。現空港を基本に考えるべきだと思う。
	航空会社の機材の側面から検討がなされていない。今でも羽田便や大阪便は高密度であり、仮に需要が増大したとしてもB777やB747を使えば事足りる。今後の成長が予測される中国便は現在小型機で賄い得ている。本当にこの2つの選択肢しかないのか？
	・将来的に「さらに」需要増やす可能性として海外の要因は見込まれますか？海外からの客の受け入れ強化はどの程度、織り込まれていますか？P2は国内要因のみの予測に見えてしまうのですが。
	日本とアジアのハブ空港としての位置向上、空港の 拡大は必要である。ただし、生活環境への配慮が必要。
	巨額の投資を現段階で行うより、当面滑走路増設を行い、その後の状況に応じて新空港建設を考える事が妥当であると考えます。
	予想は余りにも楽観的すぎ。うなぎのぼりで物流は増えるとは思えられない。オイルの値上がりで車さえ運転をひかえたのが現実。
	現在の空港需要に対して、人口減もあるのに、右肩上がりの予測は楽天主張です。
	需要が必ず増加するとは限らないと思います。少子高齢化の中、新空港案はムダになると思います。新空港建設よりも景気回復、医療、福祉などにお金を使うべきだと思います。
	・増設が「早期に拡大」とは一概に言えぬ。地元反対や買収の困難性はなかなか予測できぬのでは。
	人口が減る時代に入る以上に需要増加はありえない。
	高齢化・少子化・人口減も進むのでしょうか。人口減は外国人のマンパワーでカバーできるでしょう。原油高は？航空会社はさらに効率を追求、搭乗率の悪い路線はどんどん廃線すると思う。(新潟線は生き残った)福岡空港の発着回数は机上の推定回数増は真剣に考えなければならないと思う。
	空港の発着数の増加を余りにも過大評価していませんか？
	福岡空港のよい所は、中心部から近い点。これがなくなれば、魅力は半減以下になり、良い結果にならないと思う。
	「これからも利用者がぐんぐん伸び続ける」という前提は一般的状況から見てちょっとどうかと思う。
	国際競争力に勝つには空港能力、経済効果、利便性、24時間化が重要。自然環境への影響はやむを得ない。生活環境の改善を重視するべき。
	自然は守らなければいけないが、空港を利用する人口の 増加により、能力を上げなければならず、経済効果も見込まなければならないと思うので、3つを両立できるような策 をとってもらいたいと思う。
	新空港により空港能力がアップして福岡空港から直接欧米諸外国の空港へ 行けたらよいと思う。ただし、福岡の観光資源でもある自然環境への影響はできるだけ少なくして新空港を作ってほしいと思う。
	空港能力を大幅に高めることが重要と思う。また経済効果がなければ意味がない。増設案は空港を拡張するだけであって 経済効果的には影響が小さいので 経済効果の高い新空港案が望ましい。
	空港能力を第一義と考えてほしい。
	・現状での国際化に向けて増設案で空港能力が十分であるか疑問 である。
	今ある空港の賢い再利用を考える。たとえ、百歩譲って今が空港利用のピークであろうとも、すぐに利用者の減少がやってくる。そのときは、今ある空港でよかったとなる。はっきりいえることは、日本人はヨーロッパ人と比べて何でもかんでも新しがり好き民族で、古いものを上手に使いこなすことを知らない幼稚な国民性であること。別の言葉で言えば、田舎者である。古いものは悪であるという考えしかないのか。
	航空需要への対応に遅れると、ゲートウェイ機能が発揮できな
	九州の発展のために中核的な施設である福岡空港の能力が 最大となるようにすべき。
	能力アップを主に考え、新空港にしてほしい。利便性も良くしてほしい。アクセスも考えてほしい。
	日程を早めて効果の早期発現を希望します。
	能力強化のための工事であれば、能力を第一に検討すべきである。
	空港の混雑解消と地元経済効果が重要。
	更なる旅客数の増加に伴う空港のパンフに対しては十分に対応しなければならない。これをしないでいると旅客 は減少してしまうと予測され、上手く経済効果を上げること もできないので、優先すべき事項であると考え
	人口が減っていくわけだから、増設で十分だと思います。新空港を造ったら、佐賀空港のようになって、利用者は減り、便数も今より減ると思います。そして、地方の一空港になって、格が下がると思います。増設して、北九州空港や佐賀空港や新幹線と共存していけばいいと思います。何のために地下鉄を造ったか考えて欲しい。
	人、物が動くことで経済が活発になり、その為にも空港というのは最重要問題だと思います。但し、利用者動向(JR、他空港)や航空会社動向(撤退、減便)を踏まえて検討願いたい。
	将来の人口減とIT活用による情報交換(メール、テレビ会議)等の活発化により、発着回数が右肩上がりになるとは考えにくい。
	又、低炭素社会へ向かっており、航空機利用そのものも見直す時期に来ていると考えている。

意見分類	寄せられたご意見
	韓国の仁川空港以上のものを作らないと。いろいろな需要予測をしてもいずれも小規模空港からぬけだせない。
	いつまでも人口増加がつづくわけないので大型化は必要なし。
	(新空港案)用地買収と漁業問題で長期化する。成田空港の再現化しないか心配である。
	世界の空港需要は年5%の勢いで伸びており、その受皿として早く建設の要がある。①キャパシティー②騒音③高層建築④危険⑤永久赤字⑥借地 一挙に解決したい。
	経済や原油の状況が良好である。今後もつねに右肩上がりであると言う条件ですべてが結論づけられている。航空会社の将来は相当きびしくなるという視点に立っていない楽観論である。閑空ですら2本目の滑走路は中断、セントレアも減便されている現実をもっと見るべきだ。もし新空港になったら福岡・大阪・名古屋は完全に新幹線に負けてしまうと思われる。
	・24時間化するほど需要があるのか
	国の需給予測は信用できない。佐賀・北九州・熊本の活用は十分でない。新空港を造る前提でのアンケートや説明会は結果が見えている。
	上述の理由から滑走路増設案でO.K.。何10年か先になっていよいよ現空港が使用不能になるまで大幅に手を加える必然性が見当たらない。利権や利益に目を向けず、利用者の目線で着工してほしい。
	需要性においても利用者の利便性においても現空港で滑走路増設案の方に1票をいれたいと思います。
	現在、国内線はどんどん路線廃止、減便されており、今後伸びるはずのアジア路線ですらJALが上海線を廃止予定にしているような状況で、PIレポートの需要予測は信用できない。
	低炭素社会・超少子高齢化社会という日本の長期ビジョンの中で、福岡市・県がどのような長期的まちづくりを企むのか知らないが、新空港でないとさばけないほどの需要が発生するとは信じがたい。
	将来の航空需要の予測について、現時点更に深掘りして検証すべき。油高騰など航空へのあり方は変化している。
	その中で、離発着の効率を上げるための平行誘導路の二重化は早急に進めるべきである。また、1ビルの老朽化は早急に対応すべきである。
	PIレポートの詳細版によると、現空港の利用状況では、1999～2002までを除き、03年からの旅客数は減少傾向にある。特に06年は1,800万人を少し超えた程度であることから、旅客数の拡大はもちろん、貨物の増加策を考えて欲しい。
	・九州新幹線で、福岡ー鹿児島はなくなる。リニアの出現では福岡ー大阪はなくなる。
	・人口は減る。それで需要がふえるのか疑問？
	非常に利便性の高い空港なので、移転しないで欲しい。将来的には人口減等で発着回数は増えないと思う。
	人口減少の中、利用者が本当に増えるのか。
	利用客が大幅に増加するとは思えない。
	海外からの便は利用が少ない北九州・佐賀で対応すればよい。よって増設案を支持する。
	新空港にすると必ず利用者は減少し、どこかの空港の二の舞になります。また、環境問題等の影響があります。
	今のところいいではないですか！ほんとお願ひします。
	2032年近くなってから状況を見極め再度考える。
	超長期的には景気減速も十分にあり、需要の増加よりも初期投資を抑え、利便性を維持した方がよい。
	ヒビコンテナターミナル(だけでもないけど、その他の空港、港もみんな失敗)で大失敗してるんだから、新しく空港をつくってもいまさらハブポートにはならないし、飛行機の便数がバクハツ的に増えるわけでもないの新しいのはいらないんじゃない？
	日本の人口減少が進んで行く中で、将来的にさらに需要の増加が見込めるのかと言う疑問があります。
	増設型で考えてください。詳細は書けませんが、根本的に地域(九州域)、東アジアハブとしても将来、経済がすべて大きくなるという前提に立ちすぎています。すべて右肩上がりではないはずです。100年先の見通し、(前提)がすこし大ざっぱすぎます。
	新幹線等により島内利用減可能性有。
	必ず発着便増を目指す必要性あるのか。航空会社のエゴ。
	今後、国際線も増便していくであろうから、極力、能力の高い 空港をつくっていく必要があると考える。それと同時に、自然への影響も考えていく必要がある。
	現在の空港が、民間だけでなく、自衛隊等の利用もあり、 限界に近い状態で、これ以上を増やすためには、 滑走路の増設が生活環境を悪化させる以上、 新空港を建設するしか方法はないと思う。
	福岡空港は滑走路が1本では今後、台湾、中国、香港などの アジア地域の観光客の増加を見込んだ場合、対応できない。 空港を整備すればアジアの拠点となるよう物流も増加が見込めるし、 多大な経済効果も期待できる。環境に配慮した上で、県内の各業界の 意見を聞き空港能力のUPと経済効果が比例することが重要だと思ひます。
	国際旅客の増加を望むならより多くの利用者が快適に利用できる 空港能力が必要。
	何でも反対反対と福岡・九州の将来のことを考えない大馬鹿者が 多少なりともいる。福岡・九州の将来のことを考えて 将来的に容量拡大もできる新空港が必要。
	観光客の増加等を考えると、能力・経済効果・利便性が重要だと思ひます。
	吸収が経済的に自立をしていく為にも、 経済効果を上げる必要がある。その為国際観光客を増やしていくには 空港能力を大幅に高めなければ対応できない。
	ハブ空港としての機能も必要であることを考えると 同時離陸・同時着陸ができることが必須条件になります。
	輸送機関の充実は一日も早く進める必要があると思う。
	将来の利用客や貨物の増加に十分対応できる空港にしなければならない。
	なるべく余裕を持って広く作るべき
	将来的には、空港能力を充実することが重要だと思ひます。そしてそれが、経済効果につながっていくと思ひます。自然を大切にしながらその点を考えていくことが大切だと思ひます。
	※今は福岡空港満杯であれば次の日にガマンしよう。北九州・佐賀空港へ変えよう。新幹線へも。
	将来の需要増は今後人口の減少などもふまえて、はたしてあるのか？
	現空港の滑走路増設でいくのが望ましいと思う。
	短期的な問題を解決するのか、将来的需要を考えるのかによっても異なってくると思う。
	利用者の利便性も考えていただきたい。
	需要予測は甘いと思う。どこの空港も同じだと思うが、一地方だけの甘い予測で拡張・新設するのは、借金の後世に残すだけである。日本全体でハブ空港の議論をしないと、アジア近隣にその地位を食われるであろう。
	その議論のないまま日本の現状は人口減少に向かっている状況では、需要増など無いと考えるのが合理的と思う。
	現状では、増設あるいは新設は無謀と言わざるを得ない。
	関西や中部の現状を見ても需給はそれほどひっばくしないのではないか。跡地利用も伊丹や小牧のように残るのであれば、騒音や高さ制限が引き続き発生する。
	オイル代値上げ(資源の減少のため)や国内線利用者の減少(新幹線、高速道路の整備に伴って)は、将来発着回数の見積もりミスを生じやすい。その分をアジア各国にどれだけ増便できるのか疑問。
	現在の経済予測では、金のかかる新空港を望むのは難しい判断であるが、将来を考えて需要の対応、客の利便性、福岡市の近代的街造り等を見据えて諸問題はあににしても、やはり新空港を造る方向に進めた方がよろしいと思う。
	本当に需要がそんなに伸び続けるのか、疑問も覚えます。
	空港利用者がピークとか、もっともらしきことを言っても、そのうちに利用者が減少する。それは、今後人口が減少すること、また最近の世界的金融崩壊(クラッシュ)が起こり、飛行機はじめ、交通機関の利用者が減少する。さらに、団塊の世代が退職し、サラリーマンの出張も少なくなる。高齢化社会でそのうちに、右も左もいじちゃん・ばあちゃんであふれかえり、どうして飛行機を乗ろうなんていう人がいるのか。それより、今ある空港の利活用をすべき。
	空港能力を強化する事は納得するが、安全面も生活環境も現状よりも悪くすることは納得できない。 新空港を造るしかないと思う。
	空港能力を高めるのは当然だと思う。しかし、滑走路増設案は生活環境の悪化、安全性の低下をもたらすので いいとは思わない。やるからには、空港能力が最大限活かせる空港にするべき。
	空港が与える影響は県内に止まらず、九州中に及びます。現状のままでは今後対応できなくなるという予測があるので 何もしないということとはできない。
	将来はアジアの富裕層の旅行者やビジネスマンが利用することになると思うので、 それらの需要に十分対応できる空港が必要だと思ひます。
	お金をかけるので空港能力を100%活かせる空港にしてほしい。
	羽田とローカル空港は小型化し便数が増えると思われるが、福岡ー羽田はB747から現在は一回り小さいB777-200型以下が主流であり、便数が増えることは無いと思われる。 大型機の駐機スポットが少ないの事や、需要が増えれば航空会社は佐賀 北九州に分散させるだろうし、佐賀 北九州と羽田便は現状中型小型のMD-80 A320で十分であり需要が増えればB747 B777-300 A380を就航させると思われるので便数の増加は増加することは無いと思われる。

意見分類	寄せられたご意見
	滑走路増設は早期に出来るわけがない、というより実現性がない。 福岡の将来を展望し、身の丈に合った空港が必要。今の空港は既に身の丈に合っていない。あんな貧弱な空港で年間旅客数1800万人を扱うなど、既に身の丈を超えている。 早く実現できるもの、というポイントでは、絶対に新空港が優位。歴史が証明している。断言するが、滑走路増設は用地買収に何十年もかかる。現空港の南東側の誘導路直線化事業では、買収面積わずか3ha未滿、補償対象物件数十件しかなかったにもかかわらず、買収に7ヵ年もかかっている。このような実例があるにもかかわらず、滑走路増設の方が早いと言い張っても、まるで説得力がない。 50年後は人口が半分になります。よくご存知だと思います。人口が減れば、物流・人の動きが追ってきます。これ以上、新しい飛行場はいりません。 国際線をもっと多く増便してもらう為に新空港を早急に設置して欲しい。 今年は発着回数が減ったとのことで、将来は人口も減るので増設案に賛成です。 ・高齢化・人口減少の時代に合った空港のあり方。 右傾しがりの予測・・・これがこれから通用するのか？ 客がそんなに増加すると思えない。経済性を主体に考えるべき。 現在の景気から利用する人は、これ以上増えるとは思わないので増設を希望します。 将来的に今の状況からみて、空港の需要が増えるとは思えず、しかしながらも今ある問題を解決するには、どちらかという、現状＋滑走路増設のほうが良いのではないかと・・・ 「新空港案」は、これから先の需要が格段に伸びる事を想定してあると思うのですが、確実に人口が減少していく上に、既に仁川など大規模な空港があるのだから、さほど利用は伸びないと思います。今の板付空港を増設した方が環境を守るという点からも良いと思います。 再度発着回数予測について、国交省案だけでなく、利権に関係ない組織に算出してもらってから、ステップ6、7と研究すべきである。 将来の発着のことを考えると海上の方が良い。 増加も限界があると思います。 ②国際的な動向を睨んだ上で「日本国」のニーズ、有用性、有為性 人口減少と発着数の減少により、現状で十分です。 空港利用の将来性をみて企画して欲しい ガソリンが高騰する中、便が減るし、エコを考えるとどちらも必要ないと思います。 これからの利用者の増加についての見通しが一般の方にわかりやすければ現空港の滑走路建設では間に合わないことがわかると思うので増設でいつまで対応できるのか、とかがわかった方がいいかと思います。 将来需要が増える見込みはどういった所を指して言っているのか。 私の考えでは、滑走路増設案の方がよいと思った。少子化が進んでおり、どこまで需要をのぼせるかが心配なので、増設案でよいと思う。 従来の空港建設における需要予測はことごとくはずれています。予測は希望的観測を捨て、確実な数字を出さないと説得力がありません。 将来的に需要は増えない。燃料の問題もあるし。北九州空港だってある。シャルバスの運用でもよいし(西鉄は日本一台数が多いのだから)。飛行機の性能はよくなっているはずだし、制止するにも長くなる必要はない。 便数は減少すると思われる。増えることは考えにくい。 外国にある大空港に匹敵する規模の大きいものを思いきって造って欲しい。 将来の航空需要が増加すると仮定した上での検討となっている。人口は将来20 30年後、確実に減少していくのに、こんな資料でいいのか。 フリーターが増加する日本で建設費の負担をどうするのか。 利便性のみでトータルの資料になっていない。 容量up、博多から利便性が良ければいい。 アジアの各地域の空港は長期的な視野にたって空港整備を行ってきている。わが国は、当面の需要に対して滑走路を1本ずつ整備するなどして、結果的には無駄な費用を使っている。用地造成を公的な資金で整備して、空港の管理運営を民営化するならば、事業主体が現れることであろう。長期的視点に立つて、閑空、中部空港におけるような、現空港廃止に対するあいまいな対応を行わないことを条件にして、新空港案を採択すべきである。 空港能力が向上すれば経済効果にもプラスになると思います。 国際線もさらにたくさん発着できるようになるといいです。早く着工してください。 福岡空港は軍民共用でもあり滑走路一本では危険かつ将来需要に対応できない。今でも需要に対応できていないと思うので、早期に対応するべきだと思います。 将来の拡張性なども考慮しておかないと 長期にわたりPIを行ったのに すぐに満杯になってしまったでは話にならない。 空港能力が高く、将来の様々な課題に対応できる、新空港案がベストである。 空港能力は時代のニーズに応じて考える必要があるが、同時に自然・社会環境を損なわないようにする必要もある。 人口減少も伴い、今後の増便は考えにくい。 滑走路増設(案)が経費も安く、将来需要増加を見ているが、最近では燃料代の上昇で便数は激減している。 発着の回数増で必要とされているが、管制システム等の改良なども含め検討する。 また、増便することだけで論じられているが、根拠があいまいである。 少子化で人口減。 航空会社も便数減計画あり。 原油価格の高騰を受けて、福岡空港の発着回数が減少に転じたとの新聞記事(10/9西日本)を読んだ。今後発着回数が増えつづけるとの当初の見解とはズレが生じている。新空港ありきのコンサルだったようにも思える。資料及び新聞等の内容をかんがみるに、「滑走路増設案」が常識的だと思う。 必ずしも容量限界となる保障はない。国際線はとも角、国内線については、下段に述べた他の交通機関へのシフト等で対処すべきである。狭い所に西側滑走路を増設するよりも余裕のある他空港の利活用を図るべきである。 ・恒久対策が必要。 今後の発着回数がどうなるのか、これによつては「現状のまま」という選択肢もあるのかなと思う。 ・すでに需要増みこみはなくなった。 上記の通り、本年8月の航空各社の発表を見ても分かる通り、国内線の需要は今後大幅に増える可能性は引く。また、情報システムの一層の発展により、業務需要は減ると思われる。更に、現下の経済状況の悪化、福岡地元の経済界の状況を見るに、空港建設に要する諸費用を地元が応分負担できるとは考えにくい。一部の時間帯の空港運用に制約があるとレポートにはあるが、上記に述べた誘導路の増設等による、滑走路処理容量の増加で対応できる部分がまだあるのではないのか。莫大な費用を投下することが可能かどうか、もう一度再検討すべきと考える。 1. 増便は本当に必要か?・・・人口が減少する中で本当に増便しなくてはいけないのか 机上のみで計算される数字には何時も裏切られています 騒音、安全、空港能力、経済効果を第一に考えるべき。 遅まきの感は否めない。迅速に対応するべき。 空港能力が最大となる設計を採用するべき。 空港能力を第一に考慮すべき。 環境に配慮しつつ空港能力が最大化することを考慮して 新空港を造ってほしい。 空港施設は機能的で十分な余裕のある設備が必要です。 今後航空業界は益々発展すると思います。 空港能力が低いと定期便も増えないので、世界との競争に負けてしまうと思う。 空港能力の向上とともに都市構造を大幅に変えることができる 新空港建設ならば経済効果は計り知れないと思う。 新空港の建設時には、いつも発着回数が過大に見積もられる傾向がある。(あたったためしがない)少子化を迎える時代に、そのように大幅に伸びないのでないかと思われる。 それであれば、将来に多大な借金を残さないためにも、現空港の拡張で、経費を抑え、利便性を確保すべきである。 早期に対応策をとることが重要。 福岡空港が現状のまま容量が満杯では九州の経済発展は望めない。 そのために早期に整備が必要です。 すでに満杯状態であり新たな国際旅客誘致を実現するためにも早期着工が必要。 現状では空港能力は需要に対応できていないと思う。 今後も需要の伸びが予想されているのだから、 それに十分に対応できる能力がある新空港が必要。

意見分類	寄せられたご意見
	環境と利便性は常に相反する問題であるが、騒音問題は過去において裁判で負けているという事実があります。また、完全に都市部から移転した空港(香港国際空港)などは アクセスを整備することにより利便性を確保し充分な空港能力があり 需要も伸びています。 能力の不十分な空港を造ってもお金のムダです。 ・100年に耐える案を選択すべき。 ・道州制を踏まえるだろうでの選択。 大幅な人口増加はないのに旅客数が今後とも増加する(しつづける)とは考えにくい。 市当局は初めから新空港ありきで計画を進めて来たのではないかと。今になって現在の空港は種々制約があり、空港能力が不足するので、新空港が必要であるという理論はおかしい。福岡市(福岡県・国)の都市計画のミスと云わざるをえない。 処理へ早期に対応でき、アクセス利便性が高く、事業費が安く済む、滑走路増設案が優位だと思います。 福岡空港の能力向上が是非でも必要だ、とする理由が不明瞭だと思います。 それぞれに利点があることは理解できましたが、2008年の上半期の福岡空港の離発着回数が2007年から5000回も減少している事実からもわかるように、そもそもの出発点である「将来の航空需要の予測」に重大な欠陥というか誘導があると思います。 新空港でないと諸問題の解決(国際空港、キャパシティ増、etc)は無理。 世界の経済が大きく変化している。空港の使用量の予測数値は、今までのものを一応破棄し、新しく予測をやり直す、これなしで今までの右肩上がり、GDPは常にプラスからの脱却をすべき時期となっている。また空港発着の飛行機も大型よりも中型・小型の数が増加する、とも予測される。 人口減、経済縮小、これを踏まえた空港使用者の減、また通信手段の発達で、ビジネス出張者も大きく減。つまり使用予測の根本的見直しが必要となったのではないかと。 将来、人口減、不景気になり、今の空港で充分でと思う。国の需要調査は、いつも、オーバーで調査通りに行った試しがない。それ故、できれば、現空港でそのまま使用したほうがベターである。 空港である以上、需要予測に対応だけでなく余裕のある能力が 必要だと思います。 空港容量が近いうちに満杯になる以上、 早期に処理能力拡大の施策をする必要がある。しかし、周辺住民の生活環境を悪化させる滑走路増設案は、 自然環境を悪化させる新空港案と異なり 人間に対して悪影響を与える点で新空港案よりも問題が大きいのだと思います。 空港が能力を十分に発揮できなければ、意味がない。将来的に満杯にならないことが重要。 空港能力には制限がなく十分な余力があることが望ましいです。 現在の空港能力では全く対応できない。早期に対応策を実施する必要がある。 国内線・国際線も減少しているし、少子高齢化で利用客も減ると思われるのに今何故新空港が必要か理解できない。 世の中の影響もあり、海外旅行者は減少、20～30年先の人口減少を考えると、今現在、高額な費用をかける価値があるか。 外国人を景入る国の法整備が整った時には、出入国に必要なものもあるかもしれないが、今ではないと感じる。 人口減少が予想され、産業も急拡大が見込めないと思う。輸送手段は、航空機だけではなく、経済の中心を福岡市一局集中ではなく、地方へ分散するためにも、今回は着手しない方がよい。 将来の利用客の見込み。 回数だけの解決ではないけない。日本の将来、九州の将来・発展を考えて、再生空港となるよう決定しないといけない。限界と発展性がない増設案は、こて先の国の判断は、大計で行ってほしい。 将来はアジアだけでなく、遠くヨーロッパの路線も考えられます。成田・中部・羽田・関空等のように4,000mの滑走路は当然必要です。 ソウルにハブ空港があるので、福岡空港発着の欧米線は不要。国内線の需要増は滑走路増設で対応できる。 右上がりの経済は終端を向かえ、老人化社会が本格化する現在、需要の読み違いを感じます。 需要予測(発着回数将来予測)で、人口減の視点が盛り込まれていないように思われる。 (10～20年後先の予測) 3) 旅客数 ①近距離は増 ②遠距離は増えず 将来発着回数の予測は信じられない。九州内および中国地方西側は高速道路とJRと新幹線で十分対応できるため、このように信じるとは思えない。 処理容量の早期拡大、高いアクセス利便性の維持、小さくて済む初期投資、この三点を考慮すれば「滑走路増設」が優位だと思います。 便が本当にこのまま増えるか否か。 滑走路増設案の欠点として将来の増便に対処できないとあるが、人口が減っていくので増便の心配は要らないと思う。どうしても足りなくなったら北九州空港や他の空港に分散すればいい。 増設案に比べて、新空港案は騒音問題の改善や、長距離国際線、貨物便の就航が可能になるので、利点はたくさんあると思う。 年々増加傾向にある旅客数や便数に将来的にも早期に対応できるようにする必要がある。 2012年には旅客や増便需要に対応できない傾向なので 早期に対応する必要がある。 空港能力が足りないままだと経済効果も少ないままなので 早期に新空港を整備してほしい。 空港能力については長期的視点で 将来の拡張スペースを確保したものとする必要がある。 福岡空港はアジアに近くポテンシャルが高い空港なので 将来に向けて空港能力は高くとれるように整備してほしい。 福岡空港は、中国や東南アジアに近いという位置関係を考えれば、この先アジアへの玄関口として伸びる可能性が高いので 十分な空港能力が必要だと思う。 将来を考えて再び逼迫状態にならないように 十分な空港容量を確保すること。 将来も対応できる十分な能力を持った大規模な空港にすべき。 滑走路処理容量についてであるが、経済状況の悪い現状を考えて、もう一度検討すべきであると思う。飛行機会社の運営状況も考えると、本当にそれだけの経済効果が期待できるのか、不安をぬぐうことができない。 将来的にはさらに需要が増えるのは明らかであると思うので、私は新空港案に賛同します。 後々、様々な対応が可能な新空港案が良いと思う。 増設・新空港の2つのパターンの案がでているが、なによりもまず、はやめにはなしをすすめて、はやめに着工するのが良いと思う。 需要は落ち込むと思う。 アジア諸国との窓口強化策や(交流増大策)これからの道州制の導入策、人(物)的交流が活発になると思うが、運航制限等で影響がある。この機会をいっすると新空港はもう将来的にないと思うので、是非実現の方でお願いしたい。 将来、原油値上がりにより運賃が上がる等あれば、旅行の利用が減るだろうが、それでも今後全体の利用客は増えるのか。 外国からの流入人口増だ、活発化に対応する為だ、との思いも解らぬものではないが、国内での少子化等を考えると、果たして巨額の資金だ、自然をつぶすだ・・・等々するべきか。時代に逆行するのはどちらだろうと思う。 ・福岡の需要予測をもっと正確に行う。 将来を考えると自ずと新空港しか無いと思える。土地借料からして地主は増設を望み、利権の事しか考えていない。 本当に今、必要なのでしょう。データのとり方が現状と一致していないように思います。 需要と能力の議論ばかりやっていたのではだめだと思います。本当にどのような空港が必要かというところから始めるべきだと思います。 年間発着回数予想のグラフどうりに推移すれば、増設案でも限界が来るので新空港案の方が有効と思われる。 上に記した通りです。どちらにも優位な点と欠点がある。 需要の増え方について、原油の値上がり、新幹線の開業などを考えると楽観的過ぎるのではないかとと思われる。 この先、アジア周辺国からの国際空港として、長い年月対応可能な空港だとすると、新空港の方が優位な方策だと思います。 需要予測に旅客、貨物など経済活動に着目しているが、航空燃料がどうなるか、航空運賃がどうなるかについて検討したのか。 その場合需要予測に変化があると思うがどう考えるのか。 新空港が今必要か？の問題も考えなければならないのでは。なぜなら現在の世界状況から判断して今後需要が増えるとは思えない。恐らくCケースで推移していくのではないだろうか。もし将来のためとしても急激な回復は望めず現空港での滑走路の増設で十分なのは。また福岡には他にも北九州空港があり、福岡空港だけで判断するのではなく、両空港を統合的に判断して決めるべきでは。ただ箱物だけを増やすことだけを考えれば、将来関空のように赤字を増やすだけのように思

意見分類	寄せられたご意見
	えるが。 説明会の中の説明で、福岡空港が満杯になれば、他の空港や他の交通機関に流れざるを得ないだろうと言われた。で、あればそれで良いのではないかな。それなりにサービス向上するだろうし。莫大な費用をかけて、しかも本当に需要どおりに増えるかどうか分からないのに。今後さらに取り組んでいくこと自体に疑問符をつけざるを得ない。 また「広い空港を造る」とこと「アジア・ゲートウェイ構想」が実現することは全く異なる。確かに「大は小を兼ねる」が、それを口実に甘い需要予測を立て、大手建設業者のみが潤うようなことになってはならない。 本当に将来需要が増えるのか、搭乗率も参考にして、現状の調査ももっと行ったら良いと思う。 ・将来的にさらに需要は増えない。人は減る。(断言できる) 燃料の高騰、路線の減便、金融不安、失業者の増大etc、現空港でOKです。 将来、対応できなければそれでいいんです。こんな時代に国や県、市、空港、航空会社は何を考えているんですか。 ■早期解決 背景から早期解決が必要な状況とされており、その点でも滑走路増設案が非常に有利です。 燃料高騰、人口減から現状のままで十分 《利用者・発着回数について》・発着回数の予測において2005年～2017年までは2%前後の伸び率を見込んでいるが、既に2000年ころからは減少している。(詳細版P006～008)・利用者数の推移でも2002年をピークに2007年と比べると約200万人も減少している。→当然、新空港を作れば発着数や利用者も増えると思われるが、現段階では離発着数の制限により利用客が抑制されているとは考えにくい。原油高や人口減少、環境意識の高まり、ITの発達などにより爆発的に利用客が増えることはないように思われる。 航空需要の将来予測は役人の作文にすぎない。地下鉄3号線をはじめ、関西空港、福島空港等、過大な予測に基づいて計画されたものであり、結果は見るも無惨。 滑走路増設が早期に実現し、初期投資が安く出来るので、滑走路増設で是非実現してほしい。 アクセス利便性がよい。早期滑走路を増設したらよいと思います。 離発着便数が限界に来つつあるという前提に関し、①九州新幹線の開通に伴う九州域内の離発着便の動向の見積もり:将来的には高速バスおよびJRとの航空運賃との格差や、市内・市街地とのアクセスを考えると九州域内の離発着便の増加は見込めない。②国内における幹線以外(東京・大阪・名古屋便以外)の国内線の需給見通しは、行政が補助金を出しながらろうじて運行している便や行政が予算を使って運行維持を図っているのが現状(例:新潟線など)③国際定期便の撤退が相次いでいる現状(オーストラリア便、ハワイ便、スリランカ(コロンボ便)、アメリカ(ポートランド便)、ニュージーランド便、かつては大阪経由のロンドン便、さらに最近ではバンコクエアウェイの撤退・減便が検討されているとも噂され、かつてはフィリピン航空も撤退の動きがあった)④国際線で搭乗率がいいのは、ソウル便・台北便など数少ない現状(今後も経済状況からいつ撤退になってもおかしくない路線がある)などから、今後離発着便が大きく増加するとは言い難い現状にあるのではないかな。 さらに、国際的には、航空会社間の連合体作り(スターアライアンス、ワンワールドなど)による囲い込みの動きも活発であり、連合体間での共同運航便を使いハブ空港での乗り継ぎを前提とした国際線運用が主流となっている。国内の経済的状況を考えても、成田空港や関西国際空港、中部国際空港以外に、新しい大空港ができたとしても、単独で福岡発の新国際路線の開設を積極的に進めるような状況ではないことは明らかである。 国際線を考えると、羽田・成田間および伊丹・関西間の乗り継ぎが事実上困難でありことを考えると、福岡ー中部国際空港、または福岡ーソウル(仁川)空港間にシヤトル便の運行が増やすことが現実的ではないだろうか？ 大きな問題はないが、将来予想が大きすぎるのでは？ 将来の需要は、人口が減っていくのに、伸び続けるように思えない。新しく作って得られるメリットが、かける費用ほどではないように思う。 将来的にさらに需要が増えた場合のことを挙げているが、今でも福岡空港の離発着回数は減少に転じているのに空論である。 将来の人口、経済状況等の見込みをどうみるのかによって、大きくかわると思います。 気持ちとしては現空港の利用がベストと思われる。(利用数が今以上増加すると思えないし、採算が取れるとも思えない) 将来的な便数の問題とコストのバランス予想がポイントと思います。 混雑していて時間待が多い様思う。 またハブ空港は、キムボ、上海、香港、クアラと多くある現状がある為、大幅な利用増と考えるのは疑問が残る。 ・今後便数が増えるのは考えにくい。したがって、新空港案はいかがなものか？ 現空港の容量限界はいつかくとも思われるので何らかの対応は必要。 現状で増便を考える方策を考える必要がある。便数を増やすのは能力による違いが大きい。管制官の能力向上を図るべき。又は民間に委託したらどうか。 「将来への負担を増やさない」「利便性は維持する」「処理量を増やす」、これらを全て満たすのは「滑走路増設案」だと思います。 無理に「新空港案」を選択すれば、関空の二の舞になってしまうと思います。「新空港案」絶対反対です。 滑走路増設しても将来的なCapaを考えると新空港案の方が良いと思う。 50年先の人口減。 福岡市民としては“滑走路増設”に賛成 ・建設費が安い、工期が短い ・現在の混雑している事実を現実的に考えると「滑走路増設」が理想的ではないかと思います。 ・離着陸回数が昨年度14.2万回に増えたと言うが、旅客数はここ数年大きく減っている。この辺はどう分析しているのか？離着陸数は増え多頻度化し、利便性を向上させたにもかかわらず旅客数は減っているということではないか。これではこの先右肩上がりが増えると言われても信用できない。昨年に続き今年も多くの路線が減便や運休になる。国民に信用されるような需要予測をすべきだ。 今後人口減少が進み、利用料についても増加の一途ではないと思う。 西側配置(210m)案でよい。 ・ピーク時の滑走路処理容量は新空港を作ってもあまり違いはない。 ・人口は減っているのに。 将来の利用増を見て、新空港案が適当かと思われる。 福岡地下鉄橋本線の乗車率などの見込みが甘くてあまり利用率がよくないようなことにならないように、よくよく利用率の見込みは厳しく考えた方がよいと思われる。為替レートが変わっただけでも中国・韓国などからの観光客数が減ることも如実である。 日本の人口は減少傾向です。その中で、今後どれだけ増便が見込めるかなどを考えると、また時間的・費用の点から見ても、増設案が妥当だと考えます。 2010年には処理要領に余力が無くなるとの予想だが、燃料の値上がり、人口の減少、景気低迷などの問題を抱える昨今、空港需要が予測どおり右肩上がりに増えるとの予測は、増設する理由にするには、不足しているのではないかと思う。空港建設、増設にかかる莫大な費用を考えると、景気低迷、財政難の昨今に「九州の自立的発展」「海外との相互交流」が見込めるとは思えない。空港の増設は、時期尚早だと思う。せめて、景気が上向きになってから考えるべきなのではないか。二者択一なら、上記の理由で滑走路増設を選択する。 ・需要予測に対し滑走路容量をみても、滑走路増設で十分だ。財政難のなか、国や地方の財政に負担をかけてまで新空港にする必要性はない。 「年間発着回数の予測」の見直しが必要ではと思う。現状でも原油高による便数減があると聞いている。また、日本人の人口減や、ITを駆使した更なる活用などにより、人の移動がこのような伸びを示すとは考えにくい。 これから人口が少なくなるというのに、市民の大多数の人が移転に反対してと思う。 どちらも用地買収等が大変であり、長期化になると、効果が薄れるのではないかと懸念してしまう。 需要予測はあくまで仮定であり、本州四国連絡橋に代表されるように、これまでも大型事業の予測は外れています。日本の人口は減少しており、需要は予測ほど増えないと考えるべきです。 福岡空港の需要が伸び続けることを前提にしている点が理解できない。滑走路を増設し、様子を見るのが賢明と思う。 面積不足の滑走路増設では欠陥空港のまま、絶対反対。那覇空港のステップ3報告書をよく読むと、以下のようにはっきりと記述されています。(最終ページ) 当面は、滑走路増設にかかわらず既存施設の狭隘化解消のため、ターミナル地区を現国内線ターミナルビルの北側へ展開します。手順としては、新しい貨物ターミナルビルを整備し、その後旧貨物ターミナル地区へ国際線旅客ターミナルビルを移転、さらにその跡地へ国内線旅客ターミナルビルを拡張します。しかしながら、滑走路増設後の需要に対応するため更なる拡張を行う必要があり、今後のターミナルの運用については、現在の旅客ターミナルビルの隣接地への展開やターミナルの一部を沖合に展開する場合等について検討・調整を行い、増設滑走路の配置や運用を踏まえ利用者の視点に立ったターミナルの配置を検討していく必要があります。 http://www.pref.okinawa.jp/koutsuu/nahakuukou/pdf/report3/report3.4.pdf はっきりと、「滑走路増設後の需要に対応するため更なる拡張を行う必要

意見分類		寄せられたご意見
		がある」と記載されています。純粋な民間空港としての面積は現在では両空港ともほぼ同じですが、一方、旅客数・貨物量・民間機の発着回数は、現状・将来予測値とも、福岡空港の方が多くなっています。那覇空港で滑走路増設後の需要に対応するため更なる拡張を行う必要があるのなら、福岡空港でも同等以上に滑走路の増設に伴いターミナルの拡張も行う必要があるはずです。これを行うには、拡張面積20haでは絶対に不可能です。滑走路増設案は欠陥があることは明らかであり、絶対に反対です。素直に新空港にすべきです。 ②滑走路処理容量が増えない（せいぜい1割程度の増加、乱気流の影響を回避できても別に増える訳ではない） ⑤アセスを突破しても、エプロンや航空貨物ターミナルは増えず、空港能力は向上しない（滑走路だけ増やしても意味はなく、肝心のエプロンや貨物ターミナルを減らすなど愚行） 那覇空港の1時間当たりの滑走路処理容量は33回。1日当たりの容量は370～380回。ちなみに24時間空港。一方、福岡空港の1時間当たりの滑走路処理容量は32回。1日当たりの容量は398回。ちなみに7時～22時の15時間空港。明らかにおかしいですね。1時間当たりの容量是那覇の方が大きく、しかも24時間空港だから、那覇の1日の容量や年間の容量は、本来はもっと大きいはず。しかも、国交省は、福岡の容量算出において、オフピーク時間帯を有効活用した場合、なんてもので出している。福岡の考え方を那覇に当てはめれば、那覇では何にもしくなくても、あるいは誘導路二重化だけすれば、将来の需要に十分応えられるということではよいのか？ 空港能力は、新空港の方がはるかに高く、滑走路増設とは比較にならない程の差があります。滑走路処理容量は、滑走路増設では1割しか増えません。さらに、誘導路・エプロン・スポット・航空貨物ターミナルなど、全てにおいて大きな差が出るでしょう。見た目は同じ滑走路2本の空港でも、空港能力はまるで違います。例えて言えば、同じ4LDKのマンションでも、新空港は専有面積100㎡、滑走路増設は70㎡、というようなものです。総合的に能力の高い新空港を選択すべきです。新空港＝510ha 滑走路増設＝373ha(河川や調整池なども含む) これで両者の能力が同じなわけがありません。このことを我々市民は正しく認識する必要があります。 根本的な話だが『空港の限界』とあるが、日本の人口が減っていく中で将来/パンクするというのが理解出来ない。しかもレポートを見てその疑問が払拭できないままである。どこの誰がそう言っているのか？ 全く利害関係の無い所に調査して貰った結果なのか？ 福岡市側だけでなく対抗する立場の人にも調査して貰って確認すべきなのではないか？ 詳細版の26ページに、滑走路増設工事の工程表がありますが、この中には、埋蔵文化財調査が入っていません。現空港内でも、埋蔵文化財調査は必ずあります。全体の工程はこうなるはずです。①拡張用地を買収、買収完了地点から順次埋蔵文化財調査 ②西側拡張用地で河川の付け替え、調整池の移設 ③米軍施設や貨物ターミナルなどをセットバック ④西側新誘導路部分の埋蔵文化財調査 ⑤西側新誘導路を整備し、現西側誘導路から付け替え ⑥西側新滑走路(現西側誘導路)部分の埋蔵文化財調査 ⑦西側新滑走路を整備 拡張用地内は買収次第、順次やるからいいとしても、④、⑥の埋蔵文化財調査の分が完全に抜けています。工事期間も、あと2～3年は長くなるでしょう。トータルの工事期間は10年程度になりそうです。 滑走路増設など、抜本的な対策になりませんので、反対です。 ■現状、誘導路二重化、滑走路増設の『滑走路処理容量』の比較 ステップ4の詳細版が出たので、現状、誘導路二重化、滑走路増設(西側配置210m間隔改良案)、それぞれの滑走路処理容量(34運用の場合)について、まとめます。現状と誘導路二重化の処理容量は、ステップ1の詳細版に載っています。なお、新聞報道によれば、滑走路増設は誘導路二重化を含んでいるとのこと。①最大値の比較 ・現状＝36回/時 ・誘導路二重化＝37回/時(現状の1.03倍) ・滑走路増設＝40回/時(現状1.11の倍) ②離着陸同数の場合(着陸割合≒50%)の比較 ・現状＝34回/時 ・誘導路二重化＝36回/時(現状の1.06倍) ・滑走路増設＝39回/時(現状の1.15倍) ③代表値(着陸割合67%以下の最小値)の比較 ・現状＝32回/時 ・誘導路二重化＝34回/時(現状の1.06倍) ・滑走路増設＝36回/時(現状の1.13倍) 滑走路処理容量は以上の通りですが、ステップ4のレポートでは、なぜか、 ・「現状の代表値(着陸割合67%以下の最小値)」を基にした年間処理容量14.5万回 と ・「滑走路増設の最大値」を基にした年間処理容量18.3万回 が比較され、『現状の1.26倍』となっています。最小値と最大値を比較すれば、「〇〇倍」の数値は大きくなるのは当然、明らかな誇大広告です。 A君:国語50点、数学60点、英語70点 合計180点 B君:国語60点、数学70点、英語80点 合計210点 B君の最高点(英語80点)は、A君の最低点(国語50点)の1.6倍、というのはへんな評価であり、両者にそこまでの差はありません。 以上の事から、二案を比較した場合には「新空港案」が有利であり、将来性に富んでいると考えられる。 将来的にさらに需要が増えるという考え方には反対。少子化とともに高齢化が進んで人口が段々に減少するのになら何故需要が増えると考えられるかわかりません。 最近福岡空港の離発着回数が減少傾向の様だが、将来本当にp2の様に発着回数が右肩上がりです上昇するのか疑問だ。 日本の人口は減少傾向にあり、海外への旅行等は別便(他空港)を利用すればよいことと思う。現在の空港を増設することで足りうる。 将来の需要予測からして信用できない。減便傾向にある福岡で本当にそこまで需要があるのか？ 将来の日本の人口は大きく減少することが明らかであるので、国際線の分散(東京・関西等)で行うのが良策と考える。 ・原油高騰により航空需要が今後どうなるのか疑問なところもあるほか、せっかく新空港を作るのであれば、関空のようなことにはならないようにしてほしい。 将来、日本は人口減となり、国自体が成り立って行くかどうか危ぶまれます。働き手も大幅減、それを補うだけ外国から利用されると考えられず、ここ10年間微増するだけで、その後は減少傾向になると思われます。 飛行機の発着回数は新聞によると減っているとの事ですが、良く検討して頂きたいです。 今後日本の人口は確実に減少する。アメリカの金融危機などの影響は今後5年間先行き不明。過去の需要調査と呼ばれるものは、関西空港や地下鉄七隈線など信頼性にかける。これらの理由により大きな投資が必要な新空港には慎重になってほしい。 将来の航空需要の予測は発着回数での考察がされているが、利用者数を考える必要がある。旅客数は減少している。(詳細版、012) 現在空港発着回数、将来の需要(発着回数)が増えるはずがない。利用者も減減と思う。 需要予測が過大になっていないか。精査必要。(人口減・高齢化) 関西空港及びセントレアは非常に不便であり、新空港になると同じことが考えられ、鉄道(新幹線)が整備されるので、空の需要は落ち込むことが想定される。 将来、絶対的に拡大しないといけないという根拠はない。無駄な事業をやろうとしている。 予定地周辺の住民の合意は必要なことだが、空港の抱えている課題を解消できるなら時間がかかっても新空港を建設すべきではないかと思う。 できるだけ長期に使える利用できる空港になればよいと思います。 多額の費用がどちらにもかかるので、長期的な面や将来の需要に対応できる新空港はよいかなと感じました。 需要が増えないようにしてください。 空港は誰もがつかうところなので場所が変わってもじゅう要にさほどいきようは出ないのではないかな。 今後さらなる需要の増加になった場合を考え、新空港案が良いと思う。 今後、人口減少・燃料費の上昇・新幹線の開業等より、予想より便数が少ないと思う。 <提案> 1)現在の駐車場を地下化する。空港ビルを駐車場跡まで移転して滑走路スペースを確保する。 2)更に地下駐車場を近場に確保できたら空港ビルも管制塔のみ残して地下化する。 そのうち利用者が減る。 将来、少子・高齢化の時代が来るのに新空港建設してまで必要ありません。20～30年後を考えたら不必要。需要も減るし、現状のままでいいと思う。 飛行機を少なくすればいいのでは？ 人口が少なくなるのであれば必要なし。 人口が減少していく未来において需要が増えるとは考えにくい。 将来発着回数の考察 ・予測の根拠不明で(2032年に現在の3割以上の増便となっているが、この平年で航行(中止で等で全体の便数減となっている)不景気と少子化。 将来発着回数の考察 ・予測された責任者を明確にすべき。そうでなければ単なる数値でしかない。 将来発着回数の考察 ・増設・新設が前提となっているが、作らないの選択も有ってもいい。 将来発着回数の考察 ・少しはガマンする。 将来発着回数の考察 ・近くの空港との併用。 日本は少子高齢化の時代が世界一の速さで進んでいます。福岡市の人口が増加しても、やがて減少します。 将来日本全体の人口は確実に減少します。よって福岡空港利用者は減少する事は確実です。 滑走路処理容量を早期に拡大する。 新しく需要予測が出されたが、ステップ2などで出された、人口減の影響、高齢化の影響、格差の問題、航空会社の都合、経済状況の変化、などは考慮されたのでし

意見分類	寄せられたご意見
	ようか？きちんと示すべきです。 ステップ2の需要予測は2004年実績を基にして予測された。その予測によると今年の7月まで(3年7ヶ月)で増えるはずの旅客数は、予測Aで124万人、Bで93万人、Cで61万人。しかし、実績は－78万人。その差はA＝－202万人、B＝171万人、C＝139万人。今回需要予測は下方修正されたが、それでも約150万人のマイナス。需要予測は実情に全く合っていない。このような予測を基に事業を進めることは絶対に許されない。 九経調や福岡市の調査によると2025年頃から福岡市も都市圏も人口が減少する。人口問題研究所の予測によると、福岡市は現在人口が増加しているが、2025年頃までに増える人口のうち9割が65歳以上の高齢人口。2030年以降は生産年齢人口は大きく減る。福岡空港の需要も伸びないと考えられる。従って新空港は必要ない。 現在でも航空機離着陸便が輻輳した場合、遅れが生じていて22時以降に離着陸を行う場合もある。よって空港の航空機処理能力向上は必要であり24時間利用可能な空港が必要と考える。 グローバル社会であるため世界と交流をさらに増やすべきである。だから交通容量の大きい新空港が必要。 空港能力の拡大は今後の経済に好影響をもたらす。処理能力の拡大と24時間化はグローバル社会においては必須。 九州の空の玄関口として福岡空港の担う役割は大きい。福岡空港の処理能力の大きさが九州の経済のネックになる自体は避ける必要がある。能力が大きい24時間利用できる新空港が必要。 自然環境への影響を抑えつつ空港能力を十分に発揮できる新空港が必要。 事業期間が短い新空港案が良いと思う。 九州新幹線の開業で 福岡-鹿児島 福岡-熊本は 大きく減便になると思う。また 高速道のアクセス整備次第では 九州間の減便は避けられない。大は小を兼ねる時代から 将来予測に応じた 最適なキャパがあればいいのではないかな。 新幹線(九州)全線開通等により、短距離区間(大阪線等)は業者(航空会社)の現状を見れば必ず減便になる。 又国際線についても多くは望めないと思う。 現在の空港を充実していった方が良い。発着増加を見込んで計画されるが、これは机上の計算で実体性に欠ける。 人口は減少していくのに何で新しい空港を作らねばならないか。 現在の空港の増設整備を支持します。 あちこちで新北九州空港、佐賀空港も例外ではないが、すでに採算が危ぶまれている。 どの案も将来需要が増加する事を前提にしているが、むしろ少なくなると思う。 旅客の立場からすれば現空港の利便性を堅持できる滑走路増設が望ましい。新空港の方が滑走路容量は大きいですが、実際離発着量は増えていない。 将来的には人口は減少し、超高齢化社会を迎える。離発着量も大きく増えることはないだろう。 ・新空港建設は、周辺住民との調整や環境調査などに時間がかかる。その間の対応策として誘導路の二重化を実施すればいいと思う。 他の空港事例から考えると増設案よりも新空港案の方が短期間でできるのは 明らかだと思います。具体的根拠を示さずに増設案の方が短期間でできるというのは何らかの悪意のある意図を感じる。 余裕が感じられる新空港を作ってほしい。 2012年には需要の増加に対応できない予想があるのであれば、早期に着工と事業期間が短い新空港案を早期に着工してほしい。 将来的に果たして本当に需要が増えるのか？ 将来の消費動向、世界の動きは、必ずしも予測できるとは限らない。それなら現状で判断すべきで先で手直ししていく方向を選ぶべきだと思います。 年間利用増の数値が示されているが、いつも将来計画を多く見積もっているケースが多いため、再度詳細な調査検証が必要と思います。 現実的に建設が完工するまでには、早くてもあと10年ほどかかるでしょう。予測では2012年には能力をオーバーしていることになり、それには間に合いません。それにどうたいしよするかは航空会社の問題ですが、短期で安価に建設することが必要であろうと思います。 人口減、経済下降からおして現空港に滑走路増設が望ましい。 世界の経済状況を見て20万回発着の必要性を確認して、改めて計画しても遅くないと思う。30年先のことは未だ時間的に余裕があり、急がずとも凍結。 今、ある場所が一番いいと思うのですが、今後需要が増えるようなら新空港がいいのかなとも思います。 しかし、とりあえずは滑走路を増設してみても様子をみた方がいいのかもと思います。 将来人口減となること、海外への旅行が増加すること、様々な社会情勢をふまえ、考慮すべき。 新規建設となると、完成までに時間がかかり、完成したときの福岡市の状況にあわず、不便さばかり表にでる可能性もある。 多額な初期投資がかかるけど、長い目で見ると、新空港の方が便利に使えるし、24時間飛べるので、早朝や深夜でも利用が可能な点が良い。 発着回数の増加を見込んで、より可能性がある方で決めてもらいたい。 最と早期に取り組むべきであった・・・ 人口も減る傾向の中、利用者が何倍も増加することは考えられず、現状にプラスを考える増設案が良い。 滑走路増設案と新空港設置案では共に一長一短があり、コスト面から見れば、滑走路増設案が良いが、遠い将来、人口増加に伴う利用客数の大幅な増加が予測されるならば、新空港設置案が良いと思います。 将来の発着回数の予測もあるだろうが、現在の処理能力内でやってほしい。 日本人の人口が減少すると思われる将来、もう一度考え直す必要があると思います。 「将来に需要が増えた場合」というが、なぜ増えることのみ想定するのか？JRIに客をとられ「減る」ことはなぜ想定されないのか？ 現空港の拡張案を支持する。今後もし右肩上がりの伸びは期待出来ない。 今後、日本の経済成長はのびていくとは考えられない。よくて現状維持くらいが精一杯ではないか。今迄より下がる可能性の方が高い。今のままでもいいと思う。 福岡空港は世界としてのハブ空港としては難しくなってきたし、九州の他の空港も多く、そんなに滑走路処理容量は増えると思込めないので、滑走路増設案がよいのでは。 明らかに新空港案の方が優位です。滑走路増設は手狭すぎて空港能力が向上しません。 イギリス第4の空港「マンチェスター空港」は、3000m滑走路2本、クロスバランレで『スタガー』があります。 旅客数は年間約2200万人、発着回数は年間約23万回の大空港です。 小型機が多いとはいえ、『スタガー』があってもこれだけの空港能力を誇ります。 これを可能にしているのは、広大なエプロンと多数の固定スポット、大きな旅客ターミナルです。マンチェスター空港が教えてくれています。スタガーなどであろうがなかろうが、空港能力には大した影響はない。 空港能力を左右するのは、エプロン、固定スポット、旅客ターミナル、ひいては空港面積です。狭苦しい現空港にただ滑走路を増やしても何の意味もありません。滑走路を増やして空港能力を向上させたいなら、それに見合う空港面積は不可欠です。 具体的手立ては何も示されていない。将来の人口減少、高齢化、生産年齢人口の減少などと合わせて考える必要がある。 九州の今後の発展の為にも新空港が必要。増設案では対応できないので反対です。 やはり増設案は事業期間が長くなるのが致命的で反対です。事業期間の短い新空港案に賛成です。 事業期間が具体的に何年かかるか全く分からない増設案には反対です。過去の事例から事業期間が予想できる新空港案に賛成です。 便数はそんなに増加するのでしょうか？ 期待値だけでは逆効果も考えられます。福岡ー大阪などは新幹線の高速化が進めばさらに減便になるのでは？ 空港の利用に制限が無いことは必須条件なので、制限の無い新空港案に賛成です。増設案では制限があるので反対です。 増設案では混雑が発生し運用が困難になることが目に見えているので反対です。容量が大きく混雑も起きにくい新空港案に賛成です。 早期開港が必要なので不確定要素の少ない新空港案に賛成です。不確定要素が多くいつ開港できるか予想もつかない増設案には反対です。 安く済むので増設の方が良い。二本ですよ。 将来需要の見通しが甘すぎる。金融危機に始まった景気後退や、今後の少子化から考えて、将来右肩上がりに需要が増すとは到底思えない。そんなに税金余っているなら、福祉、教育、医療に回せ。 将来のことを考えると拡張性がある新空港に賛成です。増設案では需要予測年度内すら対応できないので反対です。 余裕のある施設と将来の拡張性を考えると両方とも満足する新空港案に賛成です。増設案は施設に余裕が無く将来の拡張性も無いので反対です。 滑走路増設の容量＝年間約18万回 新空港の容量＝年間約21万回、早朝深夜を除けば約20万回 と、容量はほとんど変わらないと書いてあるのに、空港面積については、滑走路増設の空港面積＝約373ha(河川や調整池も含む) 新空港の空港面積＝約510ha(河川や調整池はない) これは明らかにおかしく、 http://fukuoka-airport.sakura.ne.jp/web/img/pi-step4b.pdf の客観的事実から増設案の拡張面積が少な過ぎるのは明らかです。増設案では全く対応できないので反対です。やはり新空港案ぐらいの面積は最低でも必要です。新空港案に賛成です。 将来の方向性として新空港と既存空港増設を比較した場合、費用面、工期、アクセスからどう考えても既存空港の改良が良いと思われる。今後の処理能力につい

意見分類	寄せられたご意見
	て比較すると3万回/年(80回/日)の処理能力UPが新空港に見られるように思われるが、新空港は24H使用した場合の処理能力でしょうか？であれば、深夜に使用する人は少ないと思われ実質そのような効果は期待(費用対効果)できないと思われる。 行政が作る将来予測は現状の延長線上から図ったもので将来の変化に対応できていない、例えば航空機以外の競合する運送手段や、人口減さらには減速する経済などは予測されていない、すべて右肩上がりの予測ではないでしょうか、下記の他空港との連携を考えれば選択の余地はない 3) 事業期間が長くなる問題 <用地買収期間の具体的事例> (福岡空港の運用の高度化に向けた取り組みについて)より>東側誘導路の直線化実施に当たって、>誘導路隣接部30、000m²の用地取得が必要となり、>平成6年から用地取得交渉を開始し、>平成12年にかけてすべての関係者からの了解が得られた。>工事は、平成13年2月から行い、>平成15年1月23日に供用を開始した。福岡空港の南端の東側誘導路の直線化工事の際に 30、000m²(=3ha)の用地取得に 平成6年から平成12年の6年かかっている、西側配置(滑走路間隔210m)改良案の場合 6年×20ha÷3ha=40年 さらに用地取得前の住宅地図(平成5年)を見ると用地取得箇所の数も少ないので、市街地化が進んでいる空港西側の用地取得にはこれ以上の時間がかかる可能性もあります。 http://fukuoka-airport.sakura.ne.jp/web/img/pi-step4b.pdf 具体的事例と客観的事実から 滑走路増設案の用地買収に40年かかるので このような役に立たない増設案には当然反対です。事業期間が増設案よりもはるかに短い新空港案に賛成です。 <埋蔵文化財調査期間の具体的事例> >下月隈C遺跡は福岡空港の滑走路南端部分に広がっており、>洪水対策の調整池建設に伴い10年近くを費やして >大規模な調査が行われた(福岡市埋蔵文化財センターより) http://www.city.fukuoka.lg.jp/maibun/hozon/2005.html 該当区域の面積は 360m×210m=75、600m²=7.6haになります。西側配置(滑走路間隔210m)改良案の場合 10年×20ha÷7.6ha=26年 埋蔵文化財調査に26年かかる計算になります。なお現空港敷地内にも埋蔵文化財の包蔵地エリアが存在するので、さらに埋蔵文化財の調査に 時間がかかる可能性もあります。(福岡空港PIステップ4 PIレポート詳細版の72ページ「現福岡空港場内及び周辺の埋蔵文化財の分布状況」より) http://fukuoka-airport.sakura.ne.jp/web/img/pi-step4b.pdf 埋蔵文化財調査に26年かかるような案を 対応方策として検討している国に 正気なのかどうか疑問です。埋蔵文化財調査に長期間かかる増設案は対応方策にならないので反対です。埋蔵文化財調査の無い新空港案に賛成です。 「将来の需要の増加」には推測の論拠に疑問が残る。単純な計算に過ぎずなら説得力のあるものではないと感じた。今後の東アジア圏での経済域の推移や国内需要に則した生産地の移り変わりなどを現在推測できる範囲での分析が必要だろう。「長期的な視点に立ったまちづくり」の結果が現在の人工島事業のようになるのなら 新空港案にも一切期待できないのは明らかだ。方向性の選択において現在の資産を有効利用するという視点が明らかに欠けており 近隣空港・鉄道・道路などについての言及がないのは手落ちだと感じる。「空港を作れば決着」ということはあり得ないということをレポートには明記するべきだ。この程度で「選択のポイント」と言い切るのは非常に手抜きで押し付けのものとしか 感じない。 4) 空港施設の問題・空港敷地が狭隘である。<説明会(10/6)での質疑応答(回答者は九州地方整備局)> Q 福岡空港PIステップ4 PIレポート11ページの新空港案のところでセミ・オープン・パラレルの場合は、「ターミナル地域の用地は滑走路処理容量に見合っているかなどの詳細な検討が必要」と書いてありますが、処理容量がクロス・パラレル(21.3万回/年)の1.2倍、年間で25万程度になる場合 (つまり年間処理容量が約4万回増える場合)には、どれくらい空港用地を増やす必要があるのでしょうか？ A (年間処理容量が約4万回増える場合に駐機場に関する拡張面積は)30haは必要です。西側配置(滑走路間隔210m)改良案の場合、全拡張面積は 全拡張面積=滑走路に関する拡張面積+駐機場に関する拡張面積=20ha になります。拡張面積が20haでは将来的に駐機スペースが足りなくなる可能性もあるかもしれません。http://fukuoka-airport.sakura.ne.jp/web/img/pi-step4b.pdf エプロン面積が全然足りないことを国が認めた増設案は論外もいところであり 当然反対です。余裕がある新空港案に賛成です。 <説明会(10/6)での質疑応答(回答者は大阪航空局)> Q 福岡空港PIステップ4 PIレポート5、6ページの滑走路処理容量について、増設案は国内線側の 平行誘導路の二重化を前提としているのでしょうか？ A 二重化を前提にしています。(福岡空港PIステップ1 PIレポート詳細版の138ページ「平行誘導路二重化による便数増大に対応したエプロンスポットが空港用地内で確保できるかの検討」より) 上図は滑走路増設前なので、滑走路増設後はさらに国内線側・国際線側ともにスポットが大幅に増加すると考えられます。<説明会(10/6)での質疑応答(回答者は九州地方整備局)> Q 西側配置(滑走路間隔210m)改良案の場合、拡張(用地買収)するのはどこになるのでしょうか？ A 空港西側の国際線ターミナル周辺になります。(空港東側は拡張しません) http://fukuoka-airport.sakura.ne.jp/web/img/pi-step4b.pdf このような内容でスポットが配置できることを信じるという方が無理です。信じてほしければ論より証拠、スポット配置図を提示して下さい。スポットの適切な数を配置することができない増設案に反対です。新空港であれば面積が広く将来の拡張も可能なので新空港案に賛成です。 ・滑走路増設案は『規模に見合う用地確保』をしていない可能性がある件について。(福岡空港PIステップ3 PIレポート詳細版の59ページより) 新空港の前提条件には『規模に見合う用地確保』という言葉が何度でも出てきます。(福岡空港PIステップ3 PIレポート詳細版の45ページより) しかし、現空港における滑走路の増設案の施設規模については、『規模に見合う用地確保』という言葉は一言もありません。滑走路の間隔が210mとなるように滑走路を増設する場合、ごく普通に考えれば全拡張面積は 全拡張面積=滑走路に関する拡張面積+駐機場に関する拡張面積 の式で現わされることになり、現空港の滑走路に関する面積と駐機場に関する面積の両方を減らさなければ、滑走路に関する拡張面積=(滑走路長+オープン・パラレルなどに対応する長さ)×滑走路の間隔=(2、500m+500m)×210m=630、000m²=63ha 駐機場に関する拡張面積=滑走路処理容量増加分に対応できるエプロン面積=約30ha (183、000回-145、000回=約4万回相当分の面積) 故に全拡張面積=滑走路に関する拡張面積+駐機場に関する拡張面積=63ha+30ha=90ha となり、現空港の滑走路に関する面積と駐機場に関する面積のどちらかがあるいは両方を減らさなければ 拡張面積を20haに抑えることはできないと考えられます。福岡空港PIステップ1ではPIレポート詳細版の138ページなどでスポット数やスポット配置例がありますが、福岡空港PIステップ4では何故かPIレポートの詳細版にもスポット数やスポット配置例が無く、滑走路に関する拡張面積と駐機場に関する拡張面積がそれぞれ何haなのかについても一切記述が無いので、『規模に見合う用地確保』されているのかどうか確認する方法がありません。以上のことから、滑走路増設案は『規模に見合う用地確保』をしていない可能性も考えられます。http://fukuoka-airport.sakura.ne.jp/web/img/pi-step4b.pdf 規模に見合う用地確保を行うことは最低条件だと思いますが、それすらしていない増設案には呆れるばかりであり、滑走路増設案には反対です。最低条件を満たしている新空港案に賛成です。 5) 滑走路処理容量が減少する問題。・滑走路処理容量は、空域上の制約が無いなど最も理想的な状態で計算されているので、安全性を考慮した運用を行う場合、滑走路処理容量が減少することが考えられます。(福岡空港PIステップ4 PIレポート詳細版の23ページより)・昼間時間帯の有効活用(福岡空港PIステップ4 PIレポート詳細版の22ページ)を行うことはできません。過密時間が連続すると、一度発生した遅延の影響が後の時間帯まで伝播する可能性が高くなります。全国的な航空ネットワークを有する福岡空港において混雑が原因で遅延が生じると、その影響は後続の便、ひいては全国の空港に波及する懸念があります。(福岡空港PIステップ1 PIレポート詳細版の128ページより) <説明会(10/6)での質疑応答(回答者は大阪航空局)> Q 滑走路処理容量でM字型の屋間部分も使用した回数も計算されていますが、福岡空港PIステップ1において 遅延が他の時間に伝播するので屋間時間帯の有効活用は無理であるようなことが記載してあり マスコミ関係者にもそのように説明していましたが、滑走路増設案では利用時間の制限があるので 遅延が発生すると22時までには離着陸が終わらないことになるのではないのでしょうか？ A 遅延は伝播しますが、その可能性はあります。http://fukuoka-airport.sakura.ne.jp/web/img/pi-step4b.pdf これはもう意図的に滑走路処理容量を増やしてミスリードさせようとしたとしか 思えません。現実的な滑走路処理容量を考えると増設案では全く対応できないことが明らかなので 滑走路増設案に反対です。将来も対応できる新空港案に賛成です。 ・人口減少の為、利用者が減少する可能性があります。 ・滑走路処理容量の計算の考え方に間違いがあるので、滑走路処理容量が減少することが考えられます。<滑走路処理容量の計算の考え方の検討> 仮に現空港と全く同じ条件の滑走路が同時離着陸が可能なオープン・パラレルで配置することができた場合、滑走路の処理能力が同じで滑走路本数が2本なので、滑走路処理能力は滑走路1本の時の2倍になります。福岡空港PIステップ1 PIレポート詳細版の122～123ページより ステップ1で公表された値から滑走路本数が2本になった場合の滑走路処理能力を計算すると 福岡空港PIステップ4 PIレポート詳細版の22ページにある差分方式で計算すると滑走路処理容量が2倍になります。上記の表とグラフを見れば一目瞭然で滑走路が2倍に増えれば各時間帯の滑走路処理能力は当然2倍(比例方式)になり 滑走路1本のときのピーク時間帯からの差分をそのまま滑走路2本の時のピーク値から引いて求めたら(差分方式) 滑走路処理容量は過大に算出されることになります。尚、福岡空港PIステップ1とステップ4では滑走路処理容量の算出の考え方が異なります。ステップ1の考え方「安定的に処理できる回数」=代表値=32回/時(現滑走路) ステップ4の考え方「机上の計算で最大限処理できる回数」=最大値=40回/時(西側配置(滑走路間隔210m)改良案) http://fukuoka-airport.sakura.ne.jp/web/img/pi-step4b.pdf このような計算を故意に間違えることによってレポートの数値は水増しされているので 実際の処理容量がレポートの処理容量よりも大幅に減ることが確実である以上、水増ししても滑走路処理容量が需要予測値に対応できない滑走路増設案では話にならないので、滑走路増設案には反対です。水増し無しでも需要予測値に対応可能な新空港案に賛成です。 1) 騒音問題・増設案の場合、騒音の影響が将来的に続くことになり、騒音区域が広がる可能性もあります。・航空機騒音に係る環境基準を全く満たすことができません。・福岡空港騒音公害訴訟において「受認の限度を超え、人格権が侵害されている。」として住民の請求が一部認められました。(福岡空港PIステップ4 PIレポート詳細版の15ページより)・滑走路を増設した場合、再び福岡空港騒音公害訴訟が起こる可能性があります。その場合、大阪国際空港(伊丹空港)と同様の運航制限が課せられる可能性もあります。<大阪国際空港(伊丹空港)における運用上の制限>・使用機種(3発機以上の離着陸禁止)・利用時間は7時から21時までの門限(21時から翌7時までの離着陸禁止)・一日の離着陸回数が370回までに制限(ジェット機枠200回、プロペラ機枠170回) 離着陸可能回数は約13.5万回/年。http://fukuoka-airport.sakura.ne.jp/web/img/pi-step4b.pdf 「将来の方向性選択のポイント」においては当然滑走路処理能力が増える必要がありますが、滑走路処理能力が増えない可能性がある滑走路増設案では全く意味がありませんので 反対です。滑走路処理能力が大幅に増える新空港案に賛成です。 1) 騒音問題・増設案の場合、騒音の影響が将来的に続くことになり、騒音区域が広がる可能性もあります。・航空機騒音に係る環境基準を全く満たすことができ

意見分類	寄せられたご意見
	ません。・福岡空港騒音公害訴訟において「受認の限度を超え、人格権が侵害されている。」として住民の請求が一部認められました。（福岡空港PIステップ4 PIレポート詳細版の15ページより）・滑走路を増設した場合、再び福岡空港騒音公害訴訟が起こされる可能性があります。その場合、大阪国際空港（伊丹空港）と同様の運航制限が課せられる可能性もあります。＜大阪国際空港（伊丹空港）における運用上の制限＞・使用機種の制限（3発機以上の離着陸禁止）・利用時間は7時から21時までの門限（21時から翌7時までの離着陸禁止）・一日の離着陸回数が370回までに制限（ジェット機枠200回、プロペラ機枠170回）離着陸可能回数は約13.5万回/年。http://fukuoka-airport.sakura.ne.jp/web/img/pi-step4b.pdf 騒音問題はいくら配慮しても無くならないので反対です。自然環境への影響は対応すれば影響を抑えられるので新空港案に賛成です。 1) 騒音問題 ・増設案の場合、騒音の影響が将来的に続くことになり、騒音区域が広がる可能性もあります。・航空機騒音に係る環境基準を全く満たすことができません。・福岡空港騒音公害訴訟において「受認の限度を超え、人格権が侵害されている。」として住民の請求が一部認められました。（福岡空港PIステップ4 PIレポート詳細版の15ページより）・滑走路を増設した場合、再び福岡空港騒音公害訴訟が起こされる可能性があります。その場合、大阪国際空港（伊丹空港）と同様の運航制限が課せられる可能性もあります。＜大阪国際空港（伊丹空港）における運用上の制限＞・使用機種の制限（3発機以上の離着陸禁止）・利用時間は7時から21時までの門限（21時から翌7時までの離着陸禁止）・一日の離着陸回数が370回までに制限（ジェット機枠200回、プロペラ機枠170回）離着陸可能回数は約13.5万回/年。http://fukuoka-airport.sakura.ne.jp/web/img/pi-step4b.pdf 過去の福岡空港騒音公害訴訟への反省が無く 航空機騒音に係る環境基準を全く満たす考えの無い 滑走路増設案には反対です。過去の福岡空港騒音公害訴訟への反省があり 航空機騒音に係る環境基準を満たす考えのある 新空港案に賛成です。 私ども、団塊世代が年を取れば、空港の利用は相当減ってしまうと考えます。又九州新幹線も開業しますので、空港利用者は今後激減するのではないかと、言う事は子供でも考え付く話です。首都圏に空港は羽田と成田しかありません。人口の少ない福岡県に二つも空港がありますし、県南は佐賀空港を使いやすくする事が大事ではないでしょうか。 新幹線の鹿児島、長崎に繋がり、一部国内線の小型化、ゼット燃料高停り等、将来の拡張の必要はない。現位置で立体的に検討すべきだ。 新空港の予測が全く違ってしまうのでは？と心配しています。 ・拡張性、発展性 ・利用客がどれだけ見込まれるか十分な分析が必要。 新空港の位置や規模を具体的に考えるべきである。 ・将来の需要等過大に見過ぎない事。 空港施設が滑走路能力以上にあることが必要ですが、滑走路増設案では空港施設が全然足りないので反対です。新空港案では空港施設が多く拡張も可能なので賛成です。 平行誘導路の二重化がされない誘導路の混雑で遅延が発生するので 完全に誘導路が二重化される新空港案に賛成です。滑走路増設案では二重化は国内線ターミナル前のみなので混雑による遅延が発生するので反対です。 空港能力が大きいことは必須条件です。空港能力が大きいことが面積からも分かる新空港案に賛成です。面積から考えても空港能力が小さい滑走路増設案に反対です。 過去の他の国内空港の建設事例を参考に問題が起きた事例があれば それをやらないことも重要です。過去に海上新空港で事業期間が大幅に伸びた事例は無いので新空港案に賛成です。過去に拡張して事業期間が大幅に伸びた例は成田空港などの事例があるので反対です。 今ではなく未来を考えることが必要です。 未来指向 経済の見通しの観点が抜けている。これだけ経済の先行きが懸念される現状では選択肢は増設案しかない。 将来的にさらに需要が増えた場合が考えられるのであれば、新空港が選ばれるべきだと思います。 100年先をみつめることが大事です。 ・早期の実現が可能。 将来、福岡空港のみに需要は集中するものですか。あるとすればその内容は？ 私は需要は伸長しないと考えます。 これからも移動量が増えるとは限らない。結論を急いではならないと思う。 滑走路増設案が良い。早期実現、自然環境、費用、利便性を利用客は重視している。 利用者、福岡市民、県民がもっとも求めていることを重視していただきたい。早期実現、利便性、費用対効果大きいものを求めているのではないのでしょうか。 人口も横ばいになり、利用者数も増える事は考えられない。 運用を考えると運用がしやすいことも重要なポイントです。施設が最新で設備にゆとりがある新空港案に賛成です。施設が老朽化し設備が不足している滑走路増設案に反対です。 算定根拠がしめされておらず、需要予測が甘すぎて一般的には通用しない結果を引き出している。鹿児島便が無くなる事や人口減少などリスクファクターが無く、再検討が必要ではと思う。 ・少子化が進んでいるし、燃料代が高くなると、ステップ2で表示してある様な将来の航空需要は望めない。 現空港を整備充実することで充分ではないのか。繁忙期以外航空機は空席が多い現状を見ようとしていないのではないかと。 将来の需要の予測は、あまりふえるとは思えないので、増設案でよいと思われます。 将来の一番の問題点は人口減での成長は可能か？ということであると思います。 需要予測が現実的であるか 判断が難しい 利用予想が甘いと思われる。必ず拡大するとは思えない。 将来的にさらに需要が増えた場合にも対応できるようにする。 国内線を優先にする 国際線がアジア中心になっているが、将来は広がる予定があるのかポイントでは。 今、たしかに季節や時期によって、満席にすぐなって困った事があるので便は増やしてほしい・・・。 本当に新しいものが必要か・・・。20年後にいるか、いないか。 大規模投資が必要増のサポートになるのはわかるが、需要増が水増し気味では？（経済がそんなにこれから10～20年も延びるものなのか？） 今のところ現在地拡充・・・。そこまで増えるのか疑問。 早期実現が可能な、滑走路建設が現実的。 いくらでも進化できる方が良い。 ・将来的に、さらに需要が増えるとは考えにくい。 ②滑走路は2本で足りるのか ・必ずしも需要がこれ以上増加するのか。国際空港利用者は、アクセスの良さとビジネスに利用している面もある。中心地から離れても、それらの人たちが利用するのかわからない。 どちらがよいのかまだ迷いますが、使用量の増加が間違いなら費用がかかっても新空港を作った方がよいと思います。 これからは人口も減っていくので、そんなに大きな空港がいるかは疑問。 現在の空港で充分。需要も減るのに。 滑走路増設案を希望します。人口増加もなく、それほど飛行機の利用が増えるとは思えない事。東アジアのハブ空港になるにはまだ不足していると思う。 需要に対応出来るように三苦ゾーンが良いと思う。 利用者の利便性と空港の増設、又は新しくするについても時間と費用の問題が一番問題であると思う。 少子化の時代で空港を作ることは必要なのかと思いました。 人口が減るのに将来的にいない。 将来の経済状況により着陸増になるのかの見込も解らないのではないかと。 ・新幹線もあるので、そんなに心配はない。 空港を利用する人が絶対にどんどん増えるとは限りません。現に新しくつくられた北九州空港や他の空港でも利用者が予想されたものより少ない所も多いはずで す。

意見分類	寄せられたご意見
	交通の便はとてものいいのですが、今のままだと慣れています飛行機の便が増えていなら、新しい空港になってもいづれなれると思うので、私はよいと思う。時代の流れに自然に従う。 現在の福岡空港が混雑しており、今後もさらなる混雑が予想されるのか。 福岡がさらに発展していくのなら、市内中心部に空港があったのでは何かと発展の障害になると思うし、現状維持程度であれば大幅な変更はせずに滑走路増設をした方がよいと思う。とにかく今後どう変化していくかを重点的に考えていく必要があるのではないかと思います。 日本は人口が減っているのだから利用者は減っていくと思うので、増設案でよいと思う。 今後はさらに国際化は進むので需要は確実に増える。日本の将来のために新空港は必要であると思う。 ・人口の減少をどう考えるか 将来、時代が変わっていく中で、需要がどうなっていくかが結局は重要だと思いました。 やはり全てにおいて需要予測が重要になってくると思うので、第3の視点から見たものを実行してほしいです 需要に対応するその一点に限ると考える。予測を見直すなどして、求められる需要に対する柔軟な対応の必要がある。 石油高騰により、航空料金が上がる中で、利用客の獲得が伸び悩むのでは？ 将来、需要が増えた場合はいいと思いますが、そんなに需要の増えるときってあるのか、疑問に思いました。 滑走路増設にしろ、新空港にしろ、どちらになっても利用客が減ることはないと思うので、私はどちらでも賛成です。 現在の経済状況を見ると、需要増はあまり見込めないと思う。ゆえに滑走路増設案に賛成です。 人口が減少すると予測されている中で、福岡市およびその都市圏の人口移動が都心部に向かうはずなので、交通機関の一つとしての空港は現在の位置に必要と考える。 そもそも発着回数が限界に近づくとと言う話は新空港を作る為の理由付けに基く仮説に過ぎない、今まで箱物、高速道路等など数々の失敗の元になった都合の良い仮説には信憑性が無い。 滑走路処理容量が需要予測値を超えなければ 再び逼迫状態になることが予想されるので、滑走路処理容量は需要予測値を超える必要があります。滑走路増設案は、滑走路処理容量が需要予測値以下しかないので、下記のことが起きるとますます対応できなくなるので反対です。5) 滑走路処理容量が減少する問題。・滑走路処理容量は、空域上の制約が無いなど最も理想的な状態で計算されているので、安全性を考慮した運用を行う場合、滑走路処理容量が減少することが考えられます。(福岡空港PIステップ4 PIRレポート詳細版の23ページより) http://fukuoka-airport.sakura.ne.jp/web/img/pi-step4b.pdf 新空港案は、滑走路処理容量が需要予測値を超えていて 上記のことが起きても対応可能なので賛成です。 過去のPIRレポートとの整合性も重要です。5) 滑走路処理容量が減少する問題。・昼間時間帯の有効活用(福岡空港PIステップ4 PIRレポート詳細版の22ページ)を行うことはできません。過密時間が連続すると、一度発生した遅延の影響が後の時間帯まで伝播する可能性が高くなります。全国的航空ネットワークを有する福岡空港において混雑が原因で遅延が生じると、その影響は後続の便、ひいては全国の空港に波及する懸念があります。(福岡空港PIステップ1 PIRレポート詳細版の128ページより) http://fukuoka-airport.sakura.ne.jp/web/img/pi-step4b.pdf 以上の昼間時間帯の有効活用ができないと需要予測値に滑走路処理容量が対応できない 滑走路増設案には反対です。以上の昼間時間帯の有効活用ができなくても需要予測値に滑走路処理容量が対応できる 新空港案に賛成です。 以下の事実を見ると、24時間運用がいかに必要かを痛感させられると同時に 新空港案への賛成をますます強く感じます。5) 滑走路処理容量が減少する問題。・昼間時間帯の有効活用(福岡空港PIステップ4 PIRレポート詳細版の22ページ)を行うことはできません。過密時間が連続すると、一度発生した遅延の影響が後の時間帯まで伝播する可能性が高くなります。全国的航空ネットワークを有する福岡空港において混雑が原因で遅延が生じると、その影響は後続の便、ひいては全国の空港に波及する懸念があります。(福岡空港PIステップ1 PIRレポート詳細版の128ページより) <説明会(10/6)での質疑応答(回答者は大阪航空局)> Q 滑走路処理容量でM字型の昼間部分も使用した回数も計算されていますが、福岡空港PIステップ1において 遅延が他の時間に伝搬するので昼間時間帯の有効活用は無理であるようなことが記載してあり マスコミ関係者にもそのように説明していましたが、滑走路増設案では利用時間の制限があるので 遅延が発生すると22時までに離着陸が終わらないことになるのではないのでしょうか？ A 遅延は伝搬しますので、その可能性はあります。http://fukuoka-airport.sakura.ne.jp/web/img/pi-step4b.pdf 以上の事実を見ると、24時間運用がいかに必要かを痛感させられると同時に 滑走路増設案への反対をますます強く感じます。 ・新空港建設により将来性に期待したい。 人口の減少により利用者も減るのでは！！ 子、孫の代まで対応ができるよう計画した方がよい。 滑走路増設案では将来の需要に対応できないから反対、新空港なら将来の需要に対応できるので賛成。 新空港案にある需要が増えた場合とあるが、今航空会社が便を廃止したりしている事や石油の問題等を考えると、今よりも大幅に増えることは考えにくいと思う。 発着需要への対応、将来の拡張性 この項目は最重要項目だと思う。今後、道州制になる中で九州の拠点である福岡の空港に制限があることはデメリットではないかと思う。 事業期間は短くなければ話になりません。以下の内容から事業期間が長くなる滑走路増設案では話にならないので反対です。現空港における滑走路の増設案(西側配置(滑走路間隔210m)改良案)について 3) 事業期間が長くなる問題・用地買収期間を過去の事例から算出すると40年かかる計算になります。・埋蔵文化財調査期間を過去の事例から算出すると26年かかる計算になります。・他の国内空港において用地買収が難航したり新空港を選択した事例が多数あります。http://fukuoka-airport.sakura.ne.jp/web/img/pi-step4b.pdf 以上の内容のようなことが無いので事業期間が短くて済む新空港案に賛成です。 ①2011年には新幹線も開通し今後とも旅客減は続くはず。 ②ピーク時から漸減しているのに離発着数が増えているのは何故？ ③今後とも将来発着回数が増える根拠は何…説明が要るのでは？ 新空港が必要。 将来的にさらに需要が増えた場合に対応できるようにする。 人口減少を考慮、飛行回数の増はそれほどないのではないか。 将来さらに需要は倍数的に伸びるとは考えがたいと思います。24h可動の空港であらねばならない理由が分かりません。長期的な視点で街づくりを考える中に人と環境の共生が盛り込まれていないのに残念です。これから先の長い時をまだまだ私たちはここで生きていくのですから重視されるべきところではないのですか？ 滑走路増設案でも余る。 地域の将来像を考えた際に航空需要の将来予測も信頼できず莫大な事業費を税金で支払っていくことに問題を感じる。 滑走路増設案でも余る。 発着回数が限界に近づいていると言うが、今年の1～8月で5,000回発着回数が減っているという新聞記事が載っていた。本当に将来、発着回数が増えるのか？ 国交省の人が航空会社が大型機を止めて、小さな機体で回数を多く飛ばすことになるという話をされていたが、不採算路線を減らす方向が航空会社の方針ではなかったか？ 手戻りは出来ない(したくない?)のかもしれませんが、最初から調査をやり直すべきだと思う。 今の空港でいい。今から人口も減るし利用も減っていく！ ・将来的な需要 ・利用時間の制約など 今後の社会生活考えた場合、過度な期待と何でもつくり(自由)にという考え方は一考を要す(秩序ある発展を) 煮し返しになるが、福岡空港が過密になるという調査は全く信じられない。 JALはハワイ、香港線から撤退したし、ANAは仙台線をやめ、新潟線を減便した(止めたがっている)(どうせ無視されるだろう)。 P1の2員のグラフでも2000～2007年の運行実績でも全く増加していない。少子高齢化の現在、これ以上旅客需要が増加するとは考えられない。無理して造った佐賀空港は航空会社に補助金を出して飛行機を飛ばしているという。神戸空港も予想通り旅客が集まっていなくて聞く。九州新幹線が出来れば鹿児島、宮崎便は不要となるし。新空港をつくる必要は現在のところ考えられない。 現在の経済状況に伴う空港利用から見て、もう少し長い目で調整しても良いのではないかと思います。人口の移り変わり、近隣空港、港との調整も図っていくべきである。新幹線の開通によって人々が移動するかも知れたい。 将来の予想が曖昧で正しい方向性がわからない。 ◎各地での説明会で出た意見を公表して下さい。 1.将来の需要に対応か 2.利用時間の対応 3.安全性 4.環境対策 早急に対応しなければならない。

意見分類	寄せられたご意見
	人口は年々減少し、高齢化はどんどん進む。どうして利用者だけが増えますか。 現代、燃油価格も高騰し、利用者も減っている航空業界にて、将来的に需要が増えるかどうか分からないし、減便すらしつつある今、今後を考えると、効率よく便を回して費用もおさえられる増設案の方がよいと思われる。 人口が減っていくことがわかっている中で、需要増の見込みが甘い。他の地方空港もあり、無理くり新空港の建設にもっていく姿勢が感じられる。 各地域（佐賀、神戸）など、なぜ新空港を作る必要があったのか理由が分からない。 今後人口減少も考え合わせ、現空港の増設で対応するのがベストでないかと考えられる。 新関西空港、北九州空港など需要が見込めない所に空港を作っても、地域住民の負担が増えるだけ。 ・費用 ・環境 ・将来の耐える容量 資金、環境、利便性等を総合的に考えるべき。 新空港は完成までに時間がかかる。 滑走路増設の方が期間をかせずに、早く出来ると思う。 現在の社会情勢から考えても、利用が減少すると思われるし、人口も減少する。 ・利便性が大きい、増設案が良い ・九州の経済スケールから、増設した場合のフライト回数で充分である ・本体工事の借入金を少なくしておくべき ・自然環境を壊さない方法で済ませる 海上空港は今更目新しくない。風の影響が大きくなり、増設案に比べても実質的な能力アップにはならないと思われる。 人口が減少して乗客も減少している。 滑走路増設するより新空港を作って、福岡空港の混雑を少しでもやわらげることができると思った。 これから発着率が本当に増えるのか疑問に思った。 滑走路増設案では、これから増える航空需要に対応しきれない時がくるのではないだろうか。 人口が少ない県の空港の増設を取りやめ、利用客が少ない離発着を減少する事が良いと思います。 福岡空港でも最近便数が減っているのに、新たに新設することによって利用時間が増えるからといって、もっと利用客が増えるのだろうか疑問に残りました。そして説明会でもおっしゃっていましたが、都心からわざわざ新空港案の場所に來させるかどうかというのも大きな問題になると思います。 これから空港機関はますます多くなってくると思うので期待しています。 地下鉄「福岡空港駅」を利用する人はとても多いので、新空港ができるすると、跡地を有効活用しなければ、地下鉄の利用者はかなり減るんじゃないかと思えます。また、長期的な視点で見ると人口が増えるわけではないのに、需要が増えるのかがよく分かりませんでした。 どちらの案を選択するにしろ、できるだけ早く決断して早く行動しなければ、人口が減少し、需要が減ってからの変革では意味がなくなると思う。 将来上のどちらかの対策をし、需要に応えられなくなった場合はどのような対策をとるのか知りたかった。 メリットとデメリットが詳しく書いてあり、よかったと思うが、できることなら今のままでやってほしいと思う。更に利用者が増えてどうしようもないときに考えてほしい。今はまだ大丈夫のように見える。 将来的に見ると、新空港設置が良いのではないかと考える。しかし、今の滑走路でもやっていけないわけではなさそうなので、いろいろな意見をとり入れてもらいたい。 不安に思うのは、今までのような市街地の中での空港運営は部品の故障等による落下、コントロールミスや万が一の自体の際の被害が懸念されるし、もし、18.3万回を超える処理数を超えることがあれば、けっきょく新設してしまうのではないかと。と思います。 やっぱり発着、回数や利用時間、航空路線などの面を見ると、新空港の案がいいと思った。環境面などうまく調整してたりやってけば、うまくいきそうだった。 今の空港の利便性は日本一だと思うので、移転するのはもったいないと思う。将来更に需要が増えるのはどれくらいの確率なのか？その可能性が低いならば、ますます新空港は必要ないと思う。 滑走路を増やし、飛行機の運行時間帯を短くした方がよい。 大きな需要は望まなくてもいいのではないだろうか。滑走路増設案の方が最小限の留意で済むように思います。 初期投資が新空港では多かかると、将来の需要にも十分に対応でき、現空港周辺の発展が行われることを考えると、新空港を建設すべきであると思います。 本当に難しい問題だと思う。これから福岡空港はどんどん需要が増えるのだろうか。あまり自然等に影響が出ない程度にすべきだと思う。 将来のさらに需要が増えた場に対応できる新空港の建設が望ましい。 航空需要を考えると増設は必要だと思う。 私は「新空港案」に賛成です。福岡空港の需要の多さに驚きました。現在国内線が主だが、アジアが発展していく中でこれから国際線需要が増加すると思います。しかし、外国へは成田からの便がほとんどです。その現状を打開するためにも新空港を作り、滑走路がまた増やさなくてはならない状況に対応できる備えをする必要があると思う。 将来のさらに需要が増えた場に対応できるならば新空港の建設は期待している。 新空港のほうが利用者が増えるならいいと思う。 長期的にみて、拡張性のある新空港方式が望ましいと考える。次の世代、次々の世代の利益を考え、長期の回収を考えても良い案件であると考えられる。 滑走路増設などムダ。 滑走路処理容量が1割しか増えないと詳細版にきちんと書いてあるではないですか！ 将来予測において、発着回数がこれまでのように増加するとは考えにくい。高齢化、少子化など、利用者の増加はこれまでのようには進まない。 将来の需要予測が、本当に正確なのか疑問です。1990年から2000年までは、「失われた10年」といわれているにもかかわらず8.7万回から14.1万回へ増加しています。しかし、2000年から2007年は、戦後の最長の景気成長といわれながら、ほとんど増加していません。今後は、人口が減少することですから、需要は減少する可能性も有ると考えて、再度検討して欲しいです。 ①処理容量を早期に解決できる ②用地買収を早急にすべき 滑走路増設の欠陥を隠そうと必死なようですが、騙されませんよ。 ○処理容量がたったの1割しか増えない ○容量が増えると主張すれば、騒音問題が大きくなる ○騒音問題を解決(アセスを突破)するためには、多額の補償費が必要 ○用地買収に何十年もかかる(南東側誘導路直線化でさえ、買収に7年もかかっている) ○仮に用地買収が出来ても、たった20haの拡張では空港能力は向上しない ○20haをはるかに超える買収を行うためには、さらに何十年もの歳月が必要もう、諦めなさい。 滑走路処理容量だけではなく、誘導路、駐機場、貨物ターミナル、駐車場など、真の空港能力をきちんと説明すべきであり、この説明なしにどっちがいいか、なんてアンケートを取っても意味がない。 滑走路増設では能力が上がりえないこと、新空港とは能力面で差があることを、一般市民は知らないだろう。 将来の発着需要に対する空港能力や安全性の確保が出来、福岡、九州にもたらす効果 将来的に処理能力を超えるというけれど、今後、今以上高齢化が進み、人口が減少する中で、計算通りに増加するのか疑問。この莫大な事業費を一体どういう形で支払っていくのか。問題点を後の人達(子供たち)に残していくのは反対です。 新空港建設で利があるのは、建設業者(この事業にかかわる業者)とこれを進める役所関係の方たちだけではないですか。本当に空港を利用する人達、今後空港にかかわる問題を抱える人達のことを考えれば、今ある空港を上手に利用すべきだと思います。 公共工事(基盤施設整備)の予測には家庭の幅が大きく、他の空港建設の100%の需要に実際なっていないのではないかと(道路や地下鉄も)需要に処理が追いついていないから増設・新設を行うので、工事完了時需要予測に対応出来れば充分。 この先需要が伸びるとは思えない 空港の利用回数もそれほど増えるとも思えず。将来、新路線も開通し、そちらの方に流れていくと考えられます。 昨今の急激な円高等の影響により、東アジアからのビジネスマン、環境客等の需要は、当初の見込みよりかなり低くなると思われる。現空港の高いアクセス利便性を維持した方が、需要の低下を抑える事が出来るはず。消費税の増税予定のこの時期に、巨額の投資をして海上空港の新設は不要ではないか。 需要予測について疑問がある。昨今の燃料高騰や、経済不振により、算出されている需要予測ほど伸びていかないと考える。また、少子高齢化の加速もあり、慎重な議論が必要である。 滑走路処理容量を早期に拡大する 滑走路の増設案が良い。現空港の需要予測はあてにならない。現在需要が高いのは、現在の場所にあるから アジア各地との交流が増えたとしても、日本は人口減に向かっており、将来の需要が現在の予想値ほど伸びるとは考えにくい。公共工事にかかわる将来予想値は

意見分類	寄せられたご意見
	甘いものが多い。信用できない。 PIレポートは新空港案の根源となっている需要予測の決定的な根拠を載せるべき。これはステップ1からずっと示されてこず、これを見せない限り現空港案を採用すべき。現状の都心部でさえテナントの空いたビル等のある状態を見ると、福岡市に新空港の建設する資金を出す体力があるとは思えない。もし建設するのなら今から貯蓄をし、将来現空港と新空港の2つをもつべき。これで需要の心配はほとんど消える。 早く現在の容量不足を解決べき。あまり先の需要を予測しても現在の経済状況を見れば不透明なので現空港を工夫して増設すべきだと思います。 ひょっとすると当面の対応策だけで需要を満足する状況になるかもしれません。 将来人口が増えるとは思えないので新空港は必要なし 現空港の需要が逼迫するという需要予測はあてにならない。 近隣空港との連携をもっと図れば新空港は必要なし 滑走路増設後に、将来、需要が逼迫した時に移転を考える。 高速道路のように、利用台数の想定が実際と乖離していたり想定が甘いケースが見られるので、空港の利用者数もそうならないようにしていただきたい 近隣空港との連携をもっと図れば新空港はいらない。 将来的需要予測あてにならない 滑走路処理容量を早期に拡大する。現在の高いアクセス利便性を維持する。新空港に比べて小さい初期投資で需要増に対応する。滑走路増設が優位な方策です。 処理容量を早期に拡大できる 「滑走路増設改良案」が良いと思います。現状を早期に改善し、デメリットも対案のとに比べ努力できる可能性が大。 将来の発展を考えると、限界のある現空港では無理だと思います。新空港になっても、新千歳、成田、羽田、関西空港などと比べても、まだまだ高い利便性は失われなと思います。 ・板付空港は全国的にも優れた立地であり、最大限に利用する ・激動する今後20～30年の事を予測しての新空港は無理がある。この1年の経済変動を考えても治う思う。 国内だけでなく、海外での空港新設、移設、増設事例も調査して、どのような将来予測(世界経済、エネルギー情勢等)を行っているのか参考にした方が良くと思う。(なるべく最近の事例) ・「先ず工事あり」とか「行政が単なる工事計画のみ策定」のためのレポート内容のようなイメージです。 ・将来予測が甘いと考えます。 ・多額な初期投資金の調達について、資金のカンパを出してでも新空港を作って欲しい ・新空港は将来更に需要が増え、滑走路の増設も出来やすく、有事の場合、戦闘機が3機一緒に飛び立てるような空港を望む ・新宮町の自然について、現在三号線より東部地区は山林、畑等荒廃が進んでいます。若い就農者が少なく、水路等も管理が出来かねています。空港が出来ることにより、資産運用等で若い就農者が増え、山が自然がよみがえり、海岸、海も活力が出てくる 早期に拡大し、環境保全を守れるなら滑走路増設に賛成です。小さい初期投資にして余った投資で博多駅とかを直してほしい。 将来の方向性選択のポイントについては自然環境の保全、早期整備などに力を入れるべきだと思います。 滑走路処理容量が良い。 飛行機利用者が年々増加することが分かっているのだから、先を先を見通しての考慮が必要だと思う。その点から、新空港案の方が将来性に有利ではないかと思う。 やはり、今後の経済を考えると、国外との交流は、重要となるが、国内での需要の方を優先すべき。 事故のリスクと発着回数 長期的な視点で行くとこれからも利用者は増加していくと思われるので新空港のほうが良いと思われる。 将来的な需要や、周辺地域の影響などを考えると、新空港案の方がいいように感じた。博多駅や福岡ICからの利便性も十分保たれていると、個人的には思う。 早期整備して今以上につかやすい空港を目指すようにしたら、福岡は福岡の方針で頑張してほしい。 人口も減ってきているのですよ。そんなに必要性あるのでしょうか？関西、中部、成田で乗り換え、ソウルで乗り換えで十分ですよ。 24時間、電力を使う必要があるでしょうか？ 建築業、土木業だけの活性化じゃないですか！？ 今の日本に欠けてる“がまん”“現状で工夫する”そのことが空港にも必要ですよ。 将来、人口減が加速されている中、新滑走路による計画で十分対応出来ると思う。 いまのままの空港ではなぜいけないのか、人口は減る傾向に有るのでは 地元としては賛成である 福岡空港の地方路線は次々に縮小されている。地方では高齢化が進み海外旅行客が減少傾向にある。そのような状況の中で国内線から国際線へ乗り継ぐ旅客はそれほど増えないと思われる。また、羽田に多くの国際線が乗り入れることから、さらに福岡での乗り継ぎ客は減るだろう。乗り継ぎの利便性はそれほど考慮する必要はないと考える。乗り継ぎの利便性を考えるなら、博多駅から国際線ターミナルへのバスアクセスを強化した方がよい。 将来のさらに拡張となかった場合、新空港の方がやりやすいと思う。 需要予測の精度必要 九州新幹線の開業に伴い九州各地の空港とを結ぶピンについては減少する事が見込まれるが、その影響度がどの程度あるのか評価出来ていないと思われる。 P21 二つについては比較の要点が整理されており、分かりやすいと思う。 人口が増えないのに建設する必要はない。 ①将来の福岡空港需要は伸びず、むしろ下降します。よって滑走路の増設も新空港も不要です。 ②現空港の利用時刻を工夫したり、新幹線や長距離バスなどを利用することで、分散型の交通供給体系を選択すべきです。 ③需要の伸張の如何に拘らず、佐賀空港や北九州空港の利用併用を講ずべきです。 将来需要の設定が最重要な要素と考える。この空港の位置づけ(ビジョン)を明確に示して欲しい。 インチョンに対抗するの？ 日本の人口は今後減りつつあります。アジアからの便利が良いからといって、将来的に東京・大阪・名古屋より福岡空港を利用する人が増加するとは思えられせん。貨物にしても福岡空港から東京・大阪・名古屋方面へ移送するより、各空港を利用することと考えられます。従って、今後新空港がなければ人や物を処理できないようになるとは思えない。投資のための投資であり、関古島が鳴く空港となっても、この案を作成した人は責任を取らないので賛成できません。 新空港案に反対。今よりも人口が増えることなし、建設年限も9年と計画しているが、計画の延長が必ずある。予算(国も地方も)ない時代に、約1兆円もの金をどう捻出する。 滑走路容量が増えれば旅客が自然と増えてくるような時代ではない。箱物をつくっても閑散としているのは全国共通だ。新空港の利点は滑走路容量が大きいことだとされているが、当たった試しのない 需要予測をもとにバラ色の未来を描いても意味がない。それだけの路線や旅客を誘致する戦略が欠かせない。今回のレポートには全くそれが無く。新空港ができれば、アジアが近いので旅客が増える と錯覚させるような内容になっている。それでは信用できない。新空港建設には反対である。 滑走路増設は非現実的、実現困難、だから反対。新空港は費用はかかるが、何もしないわけにはいかない、だから賛成。 滑走路増設案は問題が多すぎて無理。・騒音が増える ・事故の危険性が増す ・用地買収が難航 ・滑走路処理容量が増えない ・市街地に悪影響を及ぼしている ・夜間利用ができない ・永遠に続く借地料、環境対策費 滑走路：滑走路増設＝2800m＋2500m、新空港＝3000m×2本 誘導路：滑走路増設＝平行誘導路＋エプロン誘導路、新空港＝二重平行誘導路＋エプロン誘導路 スポット：滑走路増設＝現状と変わらず？、新空港＝大幅増？ 航空貨物ターミナル：滑走路増設＝現状以下？、新空港＝大幅強化？ 空港としての能力は、圧倒的に新空港が高くなりそうです。 新空港で、クロスパラレルをセミオープンにする場合は、もともとクロスパラレルとして適正な面積を確保してあるはずですが、これをセミオープンにすると年間処理容量が約4万回増えるために、エプロン・ターミナル地域として、さらに30haが必要になると、福岡市役所での説明会で明言されました。しかし、現空港での滑走路増設の場合、もともと現空港ではエプロン・ターミナル面積が不足しています。滑走路増設で年間処理容量が約4万回増えるとさらに30haが必要になるのは同じですが、もともとエプロン・ターミナル面積が不足しているので、適正な面積を確保するためには、エプロン・ターミナル面積は+30haでは済みません。中部空港は年間発着回数13万回対応ですが、エプロン面積は約80ha、一方、現福岡空港のエプロン面積は約60haです。よって、今でも20ha以上は不足しています。これから考えられることは、滑走路増設で適正な面積を確保し、新空港と同程度の空港能力を備えるためには、エプロン・ターミナル地域として50ha以上、滑走路・誘導路拡張用地として60ha程度、合計で100ha以上は拡張用地を確保する必要があることとなります。

意見分類	寄せられたご意見
	発着回数の試算だが、総人口は減少傾向にあるのに矛盾している。外国人旅行客などの試算かと思われるが、地方空港が苦慮している中、試算通りの増加は考えにくい。多額の税金を投入することよりも、現状でどのような改善ができるのかを最優先に考え、色々な制約を地域住民や企業へ理解を求めていることも必要と思われるし、より身近に考える機会を与え、協力を要請できると思われる。 三年後、五年後のことも先がよめない時代に、空港利用者の需要が増え、パンク状態などというデータは何に基づいて出しているのか？予想がはずれ、関西空港の様な憂き目にあうと、誰が責任をとるのでしょうか？経済効果等、夢の様な事を云われるが、資本主義も末期の時代、無駄をなくすことこそ、利益を生み出す鍵であり、現状を（現空港）工夫して、充実させる事こそが先決であり、重要な事と思います。 滑走路増設案は、その通りだと思う。新空港案については、その通りだと思わない。第1点（将来的需要増）についてのみそう言えると思う。それにしても不確実性は高い。 空港の移転には反対します。現状としては、この不況の時期に県税収も来期の税収は赤字財政になるのではないですか・・・ 又、先日（10/8付）の西日本新聞では福岡空港事務所は離発着回数が07年度は7千～8千回減とのことですが？国交省の試算と可成の違いは・・・現在試算されているような、離発着回数になるのかどうか疑問では、利便性・経済性・環境保全からみても、西側210m改良案で行くべきだと思います。 現空港での西側配置（滑走路間隔210m）改良案に賛成です。工事期間、費用、その他諸条件を比較してもスタガーが解消されたこの案を推進していくべきだと思います。 空港の移転には反対します。現状としては、この不況の時期に県税収も来期の税収は赤字財政になるのではないですか・・・ 又、先日（10/8付）の西日本新聞では福岡空港事務所は離発着回数が07年度は7千～8千回減とのことですが？国交省の試算と可成の違いは・・・現在試算されているような、離発着回数になるのかどうか疑問では、利便性・経済性・環境保全からみても、西側210m改良案で行くべきだと思います。 将来の方向性を考えた時も、やはり滑走路増設案がいいと思う。 新空港は自然を破壊するおそれがあるし、将来需要がそんなに増えるとは思えない。 将来的に果たして本当に需要が増えるのか？夜間運行は利用者が少ない。新空港のメリットとしてあげてある項目は机上の空論のように思う。 国内線は、JR利用者が増えて飛行機利用者が減少すると思う。 将来需要予測については経済状況に応じて見直されるべきだが、「ありき」の議論になっているのではないのか？ 少子化高齢化で利用者が少なくなると思われる。経済的な効果はないと思われる。 少子化高齢化で利用者が少なくなると思いますが、経済的な効果は低いと思います 現空港の需要が逼迫するという需要予測はあてにならないし、新空港建設は自然環境の破壊につながる 世界恐慌の中、新空港建設は住民の食を取り上げるようなことで、今後滑走路処理能力不足になるとは考えられない。西側配置210m改良案で対応出来る。 現空港は新空港に比べて小さい初期投資で、需要と供給がバランス良く、交通アクセスも充実している。 現福岡空港の最大の長所が利便性である以上、それを犠牲にしてまで、代替案を探すべきではない。迫り来る不況時代を考えると、新空港を作った場合、その需要は9頁の予想を超えて、はるかにダウンするものと考えられる。 滑走路処理容量を早期に拡大。現在のアクセス利便性を維持する。新空港に比べて、小さい初期投資で済む。 国の財政状況や、将来滑走路の発着回数が本当にデータ通りになるのか。減少傾向になった場合の想定は無く、従来の公共工事の進め方そのもので、大金を使ってやる必要があるのか。現在の空港での増設案の方がベターと思う。 需要予測はあてにならない 需要予測はあてにならない。 将来の見込みが理解できない。予測があまりにも甘すぎる。 少子化となる＝右肩上がりではない＝将来の需要はそんなに増えない 九州新幹線全線開通した時点で、南九州方面への利用客が減るのでは。特にJACの鹿児島便は減少するとと思われる。空港への需要は減少するのではないかとと思う。 小規模事業主、家庭や個人は将来予測とずれが生じた場合に節時修正できるが、この大事業にそう言うた小回りのきく点を導入できないのだろうか？と言うのは予測のすべてが“需要が増える”方向でなされているが、2032年まで何が起きるのか分かったものではないから。計画2本の滑走路だが、需要が減ったから1本にするとか。 2008年から10年～20年先を想像することは、現代社会の変化では難しいが、大きな変化があると推測する。そのキープポイントは、①石油資源の減少、②地球温暖化、③環境・エコの加速化、などが考えられ、どのポイントをみても航空機がどんどん増えることにはならないのではないかと。また日本の借金体質も大問題であり、飛行機便の少ない空港（赤字空港）をつくり続けた反省を踏まえて、正しい選択をすべき！！ 基本的にいずれの案にも反対です。それで「あまりわからなかった」としています。各地に空港が次々と建設されていることにも不愉快さを禁じ得ません。既設空港のなりふり構わぬ生き残りへのあがきも不愉快です。観光を抑える、或いは乗客の増加を抑える方策はないのでしょうか。いずれの案でもマナーの悪い乗客と外国人観光客を増やすだけでしょ。 今ある施設を工夫して使う。人口も減っている。また、経済が悪く、飛行機利用も必ず少なくなる。みんなお金がないので移転の必要は全くなし。 増設案です。富士空港の例をとっても作るべきではない。 お願いします。三苦に空港をつくらないで下さい。2032年の事を考えるより、今やるべき事がある。空港は三苦にはいらなないし、つくらないで。 当面は現空港の最低限の改良でしのぎ、経済情勢の好転等を待って、国力にふさわしい新空港を造るべきである。 将来需要は増加しない。需要予測が甘い。 もっと現実的な数値を出してほしいと思う。新空港の滑走路容量が最大限活用されるというのは非現実的だと思う。アジアとの交流が盛んになるとか、大航空時代とか 言う人がいるけど、福岡や九州に魅力がなければ人は来ない。ビジネス面でいえば、本社機能は3大都市圏に集中し、福岡は視点経済。交流が増えるといっても限度がある。もうひとつの柱である観光面、ライバルが多すぎ。日本国内だけでなく近隣諸国や東南アジアのリゾート地などもライバルである。それらとの競争の中で思うように集客ができるのか。 戦略やビジョンはあるのか。全く来ることがない。中には新空港ができれば欧米線が就航すると思ひこんでいる福岡財界人もいる。ハコモノができれば最大限活用されるなんて 幻想にすぎない。波及効果などに関しては現実的な数値を研究して出してもらいたい。 実際のところは、現福岡空港の拡張だけでは福岡空港の容量問題を解決できません。何故ならば、現福岡空港を拡張する場合、独立運用可能なオープンパラレル配置（滑走路の間隔が最小で1310m以上必要）をするだけの用地を確保することが困難であり、実行するとしてもクローズドパラレル配置で 滑走路の間隔が300mで配置するぐらいしか方法がない（現実的にはこれも難しい）です。 この配置での離着陸可能回数は調査報告書の10ページより 41回/時（新千歳空港は、平行誘導路の2重化がされていますので、滑走路増設と 平行誘導路の2重化がされたときに41回/時になります。）で、PIレポートステップ1詳細版の122～123ページの式から ①ピーク時間帯 41×6＝246回 ②12時台～16時台 41×0.8×5＝164回 ③早朝と夜の2時間 76×41÷32＝97回 ①＋②＋③＝246＋164＋97＝507回（1日あたりの離着陸可能回数） 507×365＝185,055回（1年あたりの離着陸可能回数） 一方PIレポートステップ2詳細版の155ページに需要予測結果がでていますが、 ケースAの場合2020年ごろ、ケースBの場合で2025年ごろには再度福岡空港は満杯になります。 ケースCの場合でも2032年には18.1万回が予測されています。つまり現福岡空港の拡張だけでは需要に対応できず再度何らかの対策を行うことが必要になる可能性があります。 福岡空港PI終了後、どんなに急いで拡張を行ったとしても用地買収や施設の移転や滑走路の増設で 供用開始は2015年ごろになると考えられますが、その5年後に満杯になるのでは供用開始と同時に再度福岡空港PIを行うことになります。 福岡空港の再拡張はさすがに不可能でしょうし近隣空港との連携をしようにも アクセス網の採算性をどうするかという疑問が待ち受けています。 福岡空港の容量問題を解決するのに現福岡空港の拡張で対応する場合は、 再度訪れる可能性のある容量問題をどのようにして解決するか案も示されなければ案として成立しません。さすがに需要予測で示しておいて「対応策を行っても需要予測を行った範囲内の年で満杯になります。再び満杯になったときの対応策はまた今度考えます」では話になりません。 需要予測での最大値（ケースA）2032年に23.0万回をクリアできるだけの対策を想定しておく必要があります。 福岡空港を
2.利用者利便性について 650 件	利用者の利便性と将来の日本の人口が減少しても経営していけるかを考えたほうがいいでしょう。 レポートを拝見しても、基本的には滑走路増設案が良いと思う。東京や大阪で新空港を作っても結局羽田、伊丹は今も重要な空港である。上記にも述べたが、福岡の都市評価で空港へのアクセスが良い点はかなりのウエイトを占めているとおもう。 他の交通機関との競合路線で航空需要が減ったとしても、福岡都市圏からの交通需要のトータルから考えれば増加する（減ることは無い）ことも重要なポイント。航空需要が減っても福岡都市圏からの交通需要のトータルは、航空（現空港）＋鉄道＋高速バス＜航空（新空港）＋鉄道＋高速バス、となるので問題無い。 騒音訴訟が起こされた場合、空港の運用に伊丹空港のような制限が課せられるのではないかともしそうなれば、滑走路増設案では滑走路を増設したが便数制限や利用時間の短縮などで不便になるリスクがある。 国内で4番目に国際線便数の多い空港である。将来の国際空港化も踏まえて滑走路の3500m化なども考慮しておく必要がある。 利用することが年々なくなっているの、自分の家からの便利さだけがまず第一です。

意見分類		寄せられたご意見
		九州の中心となる空港なので国内、特に東京・大阪便の時間帯、便数を考えて欲しい。24時間の空港が望ましい。
		原油高による影響により、将来の需要予測は変わらないのであろうか？下方修正が出来、増設案で対応可能なら、その方が利便が良いと思う。
		それぞれ3点ずつ重視ポイントが記載されているが、アクセス利便性と、資金面が重視されるべき点と思うので、滑走路増設案の方が良いと考える。
		国内線は現空港、国際線は新空港と分ける。新空港の規模を縮小して計画、国内線と国際線の乗り継ぎは全需要の一部にとどまり、一体化しても相乗効果は小さいと予測するもの。国内移動の需要は、新幹線建設に伴い減少。燃油消費の面からも現象していく筈。
		そもそも石油がどんどん値上がりして、航空会社が節約していかなくてはならないこのご時世に空港をデカくして、もっと飛行機を飛ばそうとしてること自体が頭悪い感じがする。サービスをすれば世の中が良くなるのではないと思う。むしろ今の世間は無用なサービスが多く、サービス疲れしてる。24時間も飛行機を飛ばして一体どうするんだろう。いつでも飛んで行けるようになって、会社にもっとこき使われるようになるんじゃないだろうか。うん、それは非常に便利そうだ。
		アジアゲートウェイ構想はいいと思います。しかし、国内線と国際線が分かれているのは海外の旅行者などからみると使い勝手が悪い空港に見えると思います。実際に海外で同じような体験をしたので、使う側に立っても考えて欲しい。
		長い目で見れば新空港は絶対必要。現空港は問題は山積みだし、現空港を残すより新空港を建設する方が断然メリットは多い。安全性に関してももちろんだが、24h営業、大幅な機能強化など経済効果は計り知れない。たとえ現在より遠くなったとしても、交通機関さえ整備すれば、それほど不便になるわけでもない。それを補って余りあるほどの経済効果は期待できる。ただどうしても問題なのは「資金」に他ならないだろう。空港建設そのものの建設費はもちろん、その他にかかる費用が何気に多いと思う。非常に広大な現空港の跡地整備、道路、交通機関整備などにもさらに数千億～兆近い費用が かかるだろう。個人的には新空港は絶対必要だとは思いますが、資金の問題が解決しなければ新空港は絶対に 実現しないだろう。たとえ新空港が完成しても、財政破綻してしまつては元も子もない。アイランドシティの土地もそれなりの価格で全て完売させる必要もあると思う。新空港を建設するならば、他の財政負担になっている要因の一つでも減らすことが必要。これらが徐々にでも解決していけば、新空港の話も進んでいくと思う。
		福岡空港の利点は、中心地に近くアクセスが良い。又中心地近いことで、ビジネス&観光等の利便性がある。
		福岡の魅力は空港が都市部に近いことが福岡を訪れる利用者から評価されており、福岡の魅力のひとつです。ビジネス、観光(国内外)に魅力的な現在の場所から移転は、福岡にとって大きなマイナスであること、移転することでこれらの魅力が失われるだけでなく、移転と跡地利用にかかる大きな費用と、立地条件が今より悪くなることで利用者減少による収益悪化が予想されることを考えると、費用対効果が大きなポイントであると思います。
		新空港であれば、福岡がアジアの位置付けで求められている空港に出来るのかどうか。関西、成田に匹敵できる国際空港が出来るのか。現空港であるなら、日本で一番利用しやすい空港として、利便性を考えた空港はどうすべきか。この
		最近の世の中の諸事情からみて新しく空港をつくった方が良いのでは。日本海は波があらいで満になった所を検討し、便利で行きやすいように・・・
		利用する人達に便利であれば良いのでは・・・交通の便(例)とか。金額とか・・・
		24時間の空港は必要ない。先進国は今がピークです。これからは温暖化、公害問題で経済は下り坂にむかいます。
		アクセスの良さを取るか、利用時間の良さを取るかの選択と思うが、費用を考えても増設案を提示する。
		利便と環境との調和。
		とても分かりやすいページでした。(p21)どちらもメリット・デメリットがあり、選択しにくいのですが、月に5～6往復利用するものとしては、現在の位置がありがたいです。
		もし新空港になった場合、新幹線の利用が増えます。(私として)
		・新空港建設費の大きさに比べ、利便性等は思ったより低く、推進している意味があるのか疑問である。
		・福岡は最も便利のよい空港。その利点を堅持してほしい。
		人間数も減り、夜間は別に必要ないので、今のままでよい。
		予測以上の需要が増えても十分対応でき、処理容量や利用時間も大幅に増える。更に離着陸の安全性を考えても海上空港であるからクリアできるし、自然環境も維持できる。さらに福岡の発展を考えた場合も都心部の高層ビルの制限等も解決できて近代化を促進することが可能となる。新しいターミナルの有効利用で収益性もまた見込まれる。
		世界的に注目されているハブ空港的な役割ができれば、国内・海外共に福岡空港を利用する身として大変ありがたいので、海上新空港が良いと思う。
		利便性、コスト重視。
		航空機アクセス、将来、世界からの乗入れ機種の大規模化で新空港は制約されないで、新空港を選択したい。国内は中～小型機へ移行、ローカル空港の利便性を併せ持つ事が望ましい。
		新空港の場合、アクセスの整備をどうするのか読み取れない。特に高速道と新幹線利用者に対して。上述したが、現空港が無くなった跡の地域整備の考慮が不足しているように思える。
		今後飛行機は大型化しないが便数が増えるのではないかと？24時間空港でも交通機関が対応できるのか？
		両方の長所・短所をしっかりと見極め、今後利用者・周辺環境への影響等を考えながら結論を出す必要があるが、結果的に利用者数や便数が減り、失敗だったということにならないように、幅広く意見を聞き調整していくことが重要だと思う。
		現在の利便性を確保する。早めに処理能力を向上させる。
		・事業費だけでなく、利便性も大切。
		福岡の知事・市長は、選挙対策として、福岡空港問題を出したり、引っ込めたりして、将来の利用者のことは全く念頭に無いようです。
		佐賀や長崎空港のようなアクセス不便な空港にはしないで欲しい。
		新空港のアクセスの悪さ、コストが記入していない。
		三苦・新宮沖を考えるならば、地下鉄からの乗込を延伸し、現在の西鉄線との乗換え方式は、早急に解決しなければならない。
		志賀島・奈多沖は、連絡交通機関の整備と方向付けを早く決める要あり。香椎線との関連(乗込も)あり。
		このアクセスの日本一の空港の利点を中心に、滑走路の増設を考えるべきだ。新空港は無駄だ！(税金のムダ使い)
		・金を少なく。
		・量(便数)より利便性を。
		・環境を変えることなく。
		周辺国(東アジア)とのむすびつきを発着以外の視点から考える。(支援活動や優待など?)市街地と連携して周辺国とナレッジを分かち合うなど、アクセス面を利用したい。
		福岡空港を利用した時、時間の遅れが気になった。早急に対策する必要がある。多額な初期投資が気になるが、アジアの玄関である福岡空港の役割は多大なものです。将来的に需要が増えた場合にも対応できる新空港案に私は賛成します。
		空港までのアクセス一つだと思う。「新空港案」に天神・博多駅よりの直通乗入れ鉄道案があれば少々遠くなっても問題ない。九州中心の国際線空港にするならば。
		まちづくりは、人工島へのアクセス向上も一緒に検討すべき。
		博多→人工島→新空港への新幹線(地下鉄)を20分以内で、子ども病院の整備環境も整い、人工島の活用も出来る。福岡市の東側はまだ改善の余地がある。
		上記のような国際的ハブ空港として成長が期待できるのでなければ、利便性が極めて高い(アクセスがよい)地方空港としての機能を充実させる方が現実的だと思います。
		いずれは新空港開設を考えざるをえない時が来ると思います。その時点での東アジアの拠点空港の実績や、わが国の経済状態等を考慮し、投資にみあう利益(利用者の便という無形の利益も含め)が得られるかどうか判断する必要があると思います。中部国際空港の先例をみると現状では新空港開設は無理だと思います。
		安全性、利便性からN135 E案が良いと思う。(24時間空港が必要)アクセスには鉄道及び高速道路が必要。博多駅→香椎駅→IC→奈多→空港を繋げばアイランドシティも利便性が良くなるのではないかと。経済的にと言います。もっと人、物が動き、稼ぐことを考えるべきだ。
		国民、県民、住民のことを本当に考える施策を望む。
		「新空港」を作って誰に“利”があるのか。利便性は現行の場所が高い。また、前述したように赤字に苦む近隣の佐賀空港をもっと活用してみてはどうか。(対国内線をふりむける等)
		・下にも書きましたが、深夜・早朝便を希望する方は多いのでしょうか？
		・霧の影響は少ないのですか？(以前広島に在住、三原の方に移転した空港は正直、「使えない」)
		経済性と国内外利便性。
		費用や利便性の面からも増設案が望ましい。また、移転による拡大よりも佐賀や北九州空港の利便性を向上させる方が地域全体の活性化に繋がると思う。
		福岡空港の売りは？ 最大の売りは町の中心地まで傘なしで行けることでしょう。これは、世界でもなかなかない空港です。この特徴は残しておかないと。新空港にする→不便→発着数が減る→税金で補てん これだけはやめろ～
		外国や欧米など行くのに便利で利用しやすくしてほしい。
		JR博多駅が既存のものを使いながらの改良なのですごく大変そう。利便・安全性を考えても新空港が良いと思う。

意見分類	寄せられたご意見
	現空港の跡地利用は、地下鉄の駅も残っていることだし、そう苦勞することなく宅地などに転用できるのでは。 おいが渡米中で送迎で空港に行きます。街中は利便性は良いが30年後を思うと、現在の位置ではどうかな？と思われる点が多々あるように感じています。 福岡空港の超利便性「近さ」を大いに活用すべき。近いから利用している。遠ければ利用しない。 滑走路増設で、今ある空港を活用すべき。交通の便が良い。 批判がある新空港へのアクセスは国内の他主要空港に較べると近距離で全く不満はない。建設費は高いが、アジアに向けた国際空港として30年、50年先を考えるとき決して高い投資でない。逆にいま英断しなければ、将来新空港の建設の機会は2度とこない。 都心部とのアクセス利便性が最重要。福岡県の特徴ですから。 国際競争力に勝つには空港能力、経済効果、利便性、24時間化が重要。自然環境への影響はやむを得ない。生活環境の改善を重視するべき。 観光客増加。アジアとのつながり。24時間対応の国際空港にしてほしい。 アジア拠点空港として是非新空港を実現してほしい。実現することによる経済効果、利便性は計り知れない。 費用や利便性を考慮するべきで、将来性やまちづくりといった長期的な視点に立つ部分は不確定要素が多いので、私は「滑走路増設が優位な方策である」と考えます。 福岡空港を利用する人が増えるのはとてもいいことだと思います。それと同時に、福岡だけ利用者が増えて佐賀、北九州の利用者が減るのはおかしいと思います。私は海外に行くときいつもインチョン空港を乗り継ぎに使っています。福岡から直行が出ればいいなと思っています。それが北九州でも、空港までのアクセスが良くなればインチョンよりはとても良いと思います。福岡空港は国内線を重視し、北九州は国内線も増やししながら国際線を増やすのがベストだと思います。成田と羽田が理想です。 能力アップを主に考え、新空港にしてほしい。利便性も良くしてほしい。アクセスも考えてほしい。 専門家による充分な検討がされていると思うが、現空港周辺住民への負担軽減、環境への配慮、地元への利益還元、乗客へのストレス軽減、利便性 向上、を考えて対応してほしい。 アクセス利便性の悪い空港が拠点空港になることはありえない。現在の空港は地下鉄で博多駅まで5分とアクセスが非常に良い。博多駅は九州の拠点駅で、さらに新幹線とも結合している。この利便性を新空港では失うことになる。九州の拠点空港と九州の拠点駅がほぼ結合しているというのが現在の姿であるが、新空港では九州の拠点駅と拠点空港が分離するということになってしまう。新空港は絶対に建設すべきでない。 現在の空港は高いアクセス利便性に支えられ発展して来たものである。2011年には九州新幹線の開業が予定されており、新空港へ移転となれば、旅客は航空機から新幹線へシフトする。 利便性、予算。 アクセス、事業費(借金)、自然環境への影響で滑走路増設に賛同。 「滑走路増設」がいいです。空港への交通費は痛いので。 滑走路がふえれば飛行機もよく回転するだろうし。 工事費と交通アクセス。 ・利用者の利便性 北九州空港をもっと活用して下さい。アクセスが不便になるなら福岡空港の一番の魅力が失われます。 24時間営業もエネルギー・コストの面でメリットがあるものとは思えません。 (増設案)用地買収は既設空港の為に強力してもらえ易いと思う。空港の利用時間の制約は仕方ない。深夜利用は人ではなく、貨物便が大半ではないのか？ 今までの交通手段をもっと整備し、付近の住民や会社に協力を求め、もっと拡大できれば。 絶対に現空港を改良の方向でお願い致したい。福岡空港の良さは中心部へのアクセスの良さにある事は皆理解しているはず。空港を移せばビジネス客をのがす事になる。新千歳のあの不便さを考えてみて下さい。 都市部からのアクセス性の良さから新空港案は反対！ どちらにしてもアクセスの面では現在の空港の増設案、アクセス面で便利さが確定できるのであれば、新空港案が良いと思う。 ・アクセスの方法などをどのようにするつもりなのか。 利用者の事を常に考えてほしい。現在の空港は都心に近く非常に利用しやすい。(日本の中では一番利用しやすい空港だと思います。) アジアハブを目指すならば新空港を選択。 新空港に移転した場合利用頻度が極端に減ると思う。(現状は北九州、熊本、佐賀、長崎へは福岡空港經由ルートを利用しています) 資金調達には、国の補償のもの空港債やPFIもあり得ると思う。受益者としての九州経済界の応援も不可欠。但し、関空と伊丹のような形にしてはならない。アクセスが少々不便になるが、それは今が良すぎるため。新空港でも十分便利。 需要性においても利用者の利便性においても現空港で滑走路増設案の方に1票をいれたいと思います。 利便性重視。 全体的に考えるなら、近隣空港との連携を図るべき。財政の後年負担と利便性の享受。 非常に利便性の高い空港なので、移転しないで欲しい。将来的には人口減等で発着回数は増えないと思う。 将来性について新しい計画の方が総合的に利便性はあるが、利用者にとっては福岡都市の真中にあるのが一番良いので現在の空港に滑走路増設が良いと思う。 新空港へのアクセスとして、地下鉄の延伸等対応すれば良いです。北九州方面はモノレール等を。 ポイントは旅客の利便性と安全性、空港の経済性にある。 利便性・・・現空港の位置ははるかに勝る。 新空港(案)で、市内・都新等からのアクセスはモノレール、地下鉄の計画(北九州方面等からも)するなど対策すれば良い。 滑走路増設案に賛成します。 ・アクセス ・事業費 超長期的には景気減速も十分にあり、需要の増加よりも初期投資を抑え、利便性を維持した方が良い。 空港からのアクセスの良さが博多の魅力の1つです。現在の場所から遠くなればその魅力が薄れます。 都心からの交通アクセスと地震対策が必要。空港近隣住民に対する騒音対策の充実。 公共工事の検討の仕方を変えないと狭い考え方資料で、判断が片寄っているように思う。効率性、利用度合いを広域でみる。大分・佐賀・北九州・長崎空港、どれもアクセスが悪い、広域で検討されていない。 ※道州制に移行した時、州都はどこにおくのが決まらずして、新空港の建設はおかしい。九州の人口は減少していて、増加していない。東南アジアの玄関には支店経済の九州では弱い。(本社が九州における処置が必要) 北九州空港(海上空港)に滑走路2本にする事。アクセス整備。 利便性の向上と資金が少なくても滑走路増設がよい。 福岡空港は、都心部との近さが非常に魅力です。この立地をずっと活かし続けて欲しいです。 市街地に近く、交通アクセスも便利な福岡空港は増設案がベストと考えられる。 観光客の増加等を考えると、能力・経済効果・利便性が重要だと思います。 ・現状の空港のアクセスはビジネスマンにとっても非常に嬉しい。他にない便利さ。小倉出張は北九州空港にしてしまうかもしれない。 福岡空港のアクセスの良さは抜群。新空港でもアクセス15～20分は他の空港と比べて非常に便利。 中国や韓国にシェアを奪われないために九州地区のハブ空港整備は日本にとって重要。 騒音、アクセス、空港維持費を最優先課題としてほしい。 都心からの利便性。 九州各地からの交通アクセスを十二分に確保できる場所を選択すべきです。 アクセス利便性、少ない投資、既存設備有効活用面から、絶対に増設案が良い。 短期的な問題を解決するのか、将来的需要を考えるのかによっても異なってくると思う。 利用者の利便性も考えていただきたい。 アクセス利便性は都市と地下鉄で結んで5分は世界一の利便性であるが、新空港になっても20分とそんなに悪くはない。1時間前後が普通である事を考えるとまだ良い。

意見分類	寄せられたご意見
	現空港で滑走路を増やす方が大きな問題も少なく、今迄やってきたことの延長での話であり、何よりアクセスが悪くなると、来福する人も考えてしまっで減るかもしれないと思います。(現に関空と伊丹なら、絶対伊丹が良いと皆言ってますし…) ・利用客は利便性・空港利用税などが一番良い。 ・国際空港としての利用を考えるのであれば、北九州空港の利用が望ましく、福岡空港の利便性をそこなってはならない。 アクセス利便性、少ない投資により、“滑走路増設”に賛成。 福岡圏としては、現在の空港を改良／改善して、利便性を保つ方が良いと考える。 借地については国が買上げて、国有地にすること、空港の周囲についても福岡市の私有地にして、公共の施設などを配置するような方向へ考える。 世界的な不況の中、経費負担の少ない方法を選ぶべきである。アクセスが悪くなると関西空港のように利用者が減ってしまう。国の行う将来需要の予測は、あたった例は少ない。殆どが間違い、しかも誰も責任をとってない。 増設案・新空港案のうち増設案を選択して頂きたいです。全国でも一番利便が良い空港だからこそ、人・物流が多いと思います。 北九州空港は土木工事屋のための空港のため、北九州市民のほとんどは不便なため利用しない。(名古屋までは新幹線を利用する) 人口が減る現実に対して、スクラップアンドビルドという昔の考え方を直して、その時に合った形にアレンジして使う考え方に変える必要がある。 既得権益を持つ大手航空会社は新空港に反対するでしょう。新空港で容量が増えればスカイマークのような新規会社が参入してきますから。現空港のままで容量が小さいままの方が競争原理が働かず、いくらでも値上げできるので既存大手航空会社には有利です。逆に利用者には不利益となります。大手航空会社が新空港に反対するのは立場上当然ですが、少しは会社の利益だけではなく、利用者のことも考えて欲しいものです。 新空港案が良いと思う。アクセスも整備が進めば利用者にとって使いやすくなる。パイロットにとっても操縦が安全にできると思う。 24時間の国内・国外線の空港として能力をフルに生かせるようにしてほしい。 アクセスを考えて増設が良いと思う。 何よりも便利なのが、経済的にもいいのではないのでしょうか。 利便性、交通網を造って下さい。 新しい所に移動して、アクセスや乗り物の機関を増やしてもらえればいいのでは、と思います。 増設には賛成です。海外旅行する時に福岡空港の不便さを感じます。 アクセスを重視。 福岡空港単位でなく、北九・熊本空港を有効利用。 交通アセチメントを再考慮すべき。成田空港ほ、都内1時間要求する。 時間の問題。場所がすごく利用しやすい。 でも現空港で利用しやすいので、できれば今のままであってほしいと思います。 アジアの中心地「FUKUOKA」になるように、いろいろな面でクリアしなければならぬ問題点はあると思いますが、アクセス等がもっと充実していけばいいと思います。 アクセスの良さを考えて欲しい。 利便性、ムダな投資をなくす。 利便性重視。 アクセスによる利便性、環境に対する問題、新空港設置に関する財源確保。 海上空港についてのアクセスについての意見というか、方向性が全く解らない。 現在の高いアクセス、利便性を維持する。 利便性です。 アジアのハブ空港になるのであれば、海上空港の方が良いと思う。発着料金も安価に設定をして、たくさんの飛行機が入ってきてほしい。 24時間／利用回数は、環境的にあまり必要ないと思う。 ・利便性 ①利便性 やはり重要なのは交通アクセスである。 全国的に見て、都心部にこれだけ近接した空港はないと思う。その利便性は捨てがたい。 増設案を進めてほしい。交通アクセスが福岡の利点であり、これをなくさないでほしい。将来的にも、そこまで便は増えないような気がする。きちんと将来を想定する必要がある。 現在の高いアクセス利便性維持する。 将来コスト、24時間の乗り入れで良くなると思うが、九州の車社会においては町中にある空港は捨てがたい。 利便性 ・利便性 ・福岡というブランド力は、町と空港、駅が隣接している点にかなり依存しているというポイント 新空港を選択した場合の跡地を更地にする費用など、問題も発生すると思うが、工事費用等、金額面だけをとりあげるのではなく、利便性や実際に利用している人の意見もやはり取り入れて欲しい。 交通アクセス 遠くても新空港が出る方がよいと思います。双方とも運行出きるともっと良いと思います。 距離が遠くなるので新空港必要なし。 騒音被害がない分、新空港の方がGoodな感じもするが、利用者側からみれば、今のままの方が良いかな(?) 予算や利便性を考えると、増設案が望ましいと思う。 費用、またアクセス利便性の面より、増設案の方が具体的だと思います。 アクセス重視。 滑走路増設以外にはないと思いますが、「混雑・遅れ」は早急に解消すべきポイントと考えます。もし、福岡オリンピックが開催されていたら、国際的に恥ずかしい思いをさしたと思います。 正確な統計を今のを調べてください 今の所だから利用しますが遠くなれば利用しにくくなります 記者の方が足が便利です 韓国のソウルもあまりにも遠くて困りました アクセスの良さを最大のメリットとしても現空港の拡張を期待する。天神周辺などビル高さの制限をうけるが、それよりもアクセスの良さが最大の魅力。 アジアなど深夜の利用もそうないと思う。乗り換え空港でもないで深夜は必要ない。 利用時間の制約については佐賀の北九州を使用すればよいことであり、国内線で早朝や深夜はそれほど考えなくてよいでしょうし、国際線だけでも…。(ステップ3はみてませんので…。) 仮に新空港を建設したとしたら今より遠くなることにより乗客が減るのは間違いないと思う。特に関西方面の便は新幹線に客がとられてしまうことは間違いない。 海外便が増えたとしても一般市民にとっては年に何回も利用することはないので、そこまでのニーズはない。よって増設案ですめることが良いと考える。 新空港にしたらJR新幹線に客を奪い取られるぞ。 国際線は佐賀空港にしたら良い。 これまで、他の海上空港が建設されてきたが、本当に必要だったかは疑問！ 福岡空港も今の利便性が魅力である！ この利益性がよくなるのであれば… 新空港にして、アクセス、跡地開発、及び福岡都市圏の有効活用が望ましいと思う。 職場や家族との話でも新空港を求めている人はいない。やはり、アクセスの問題は非常に大きいという事である。 先に述べたように増設と新空港で、実は需要が異なることになる。中部の例でもわかるようにアクセスが悪くなれば他の交通機関を利用するようになる。 現在、福岡空港はビジネス利用客が多いと考えます。もちろん海外観光客も増加することにはなりますが、アクセス利便性を維持することが重要と考えます。 よって滑走路増設が優位な方策です。 容量up、博多から利便性が良ければいい。

意見分類	寄せられたご意見
	空港までのアクセスの時間と交通費等の利便性。空港の利便性とはこの点が最重要。
	・24時間利用可能など不用。
	私が久留米に住んでいることを考えたときに「利用時間」よりも「アクセスの利便性」の方が優位になります。北九州や飯塚の人など少し市内から離れた人は、アクセス利便性は大きいと思います。私はアクセス利便性を考え、滑走路増設案の西側配置改良案を支持します。
	滑走路増設案に賛成です。新空港になると年間利用回数は、現在の半分になります。
	滑走路を拡大し、現在の高いアクセス利便性を維持してほしい。
	福岡の空港の利点は都心にあること。これを遠い所に作っても容量は増えても利用客が減ることになると思う。
	今の場所の方がいい。福岡の強みはコンパクトに何でもそろ、だ。天神、新幹線駅、空港、国際港が全て10km以内に備わっている。空港を遠くにしてしまつてはその利点が失われる。福岡以外の人は、この福岡の小さいエリアで何でもあり、郊外は住みやすい点に良さを感じている。それをわざわざ捨てる必要はない。
	アクセス利便性を重視か利用時間の制約解消。どちらを選ぶかは福岡市民が決められるのですか？（住民投票なので）
	現在の福岡空港はアクセスがとても良いため、できる限り近隣の空港と協力するなり滑走路増設で、現空港を活用してほしいのが本音です。しかし、このレポートを読んでみると、街の中心部にあるため高さ制限があったり、騒音の問題などで、将来の環境を考えると新空港が必要なることも納得できました。ただ将来の需要予測について、現在の空港は中心部からのアクセスがとても良いために、近場の九州内の路線や大阪などへも飛行機を使った方が便利どころがありますが、新空港からではアクセスの時間を考えると、新幹線など他の交通機関を利用する人が増え、路線によっては減便や廃止の可能性もあり、本当に現空港と同じ需要が新空港でもあるのでしょうか。また、もし新空港ができた際には、大阪のように中途半端な使い方をされると、新空港ができた意味がなくなるので、現空港は閉鎖してほしいです。
	3. そのための空港間アクセスを充実させる方が安価で双方活気が出るのでは無いでしょうか
	利便性だけでなく、色々と検討して対応策を進めてほしい。
	新空港の建設時には、いつも発着回数が過大に見積もられる傾向がある。(あたったためしが無い) 少子化を迎える時代に、そのように大幅に伸びないのでないかと思われる。それであれば、将来に多大な借金を残さないためにも、現空港の拡張で、経費を抑え、利便性を確保すべきである。
	環境と利便性は常に相反する問題であるが、騒音問題は過去において裁判で負けているという事実があります。また、完全に都市部から移転した空港(香港国際空港)などは、アクセスを整備することにより利便性を確保し十分な空港能力があり、需要も伸びています。
	現空港に滑走路を増設すれば利便性は維持されるが、騒音は残る。過去に騒音訴訟が起こされたのは何だったのか？
	他県は全て都市部より離れて空港があるので、福岡のみが都市に近かったことは外国人にとってもPRしがいがある。(移動費が少なくてすむ)
	増設の方がありがたいが、土地は十分にあるのか？ただ増設、増便し、24時間体制となれば、外国人による犯罪などもちょっと増えそうな気がする。(福岡に入りやすそう)
	発生する費用に対して利便性を考える場合、場所の問題は大きなウエイトをしめると考えます。
	福岡外の人々から言われることばに「福岡の空港は町に近くて便利ですね」というのがある。こういわれる経験が増えるにつれ、現在の場所以上に便利どころでないかぎり、場所替えは考えないほうがよい。長崎方面、鹿児島方面から新幹線で人々が福岡に来る場合を考えると駅から遠いと乗り換えなしで新幹線利用又は他空港からの国際線利用となるだろう。
	処理へ早期に対応でき、アクセス利便性が高く、事業費が安く済む、滑走路増設案が優位だと思います。
	24時間発着可能としても実際は貨物便のみと思うので、そこまではなくても良いのではないかな。
	滑走路増設案を選択してほしいと思います。現在の空港へのアクセス利便性は福岡の発展にとっても、とても重要だと思います。
	福岡市は、陸・海・空の交通の乗換えが便利であるという、他の都市にはない優位性を持っている。そのことが、今日の福岡の発展の基盤となっている。今後、福岡市が日本社会の中で引き続き発展を続けていくには交通網の利便性を維持していく必要がある。空港の議論をするにあつては、現在の空港の利便性を高め福岡空港の利用者を増やすことを第一義に結論を出すべき。
	24時間稼働できる空港が必要。
	閑空は、大変不便でした。新設当時に海の上の空港なんて珍しく、1度だけ利用致しました。旅行などでゆったり行く時にはよいと思いますが、仕事など出張や会議やその他急用で利用する場合、中心地まで出るのに時間とお金も掛かり不便な気がします。もし、新空港の新設をすると、西鉄大牟田線福岡駅や博多駅にも、市営地下鉄で便利に行く事が出来ていたのに、どのようにして博多駅や天神に行くのでしょうか？今のところ、西鉄バスやタクシーしか考えられません。新空港までの地下鉄が開通したり、飛行機に搭乗した場合には、低価格で駐車場を利用できるなど。でも、これだとまた多額の税金が使われるのですよね。いづれにしても、新空港、本当に必要なのか、十分にいろいろな方からの意見を聞いて、慎重に検討して欲しいと思います。
	新空港の場合、24時間離着陸が出来なければ意味がない。そのことは何も記されていない。24時間運用不可であれば反対です。
	現在の福岡空港の利便性を落とさずに新空港を設置する為のアクセス(専用道路、モノレール等々)も説得の大きな材料では。安全性と利便性の接近が事業の促進の大きなポイントでは。
	福岡をはじめ近県の人たちからも福岡空港はかなり利用されている。その理由は高い交通アクセスにある。これは今後も維持されるべきである。
	空港利用が多い自分にとって、福岡空港の最大の利点は「アクセス利便性」と思う。これを失う「新空港案」は容量はあっても将来性がないと思われる。
	利便性をもっと重視すべき。
	24時間利用が不可・周辺の方々の安全性と騒音等の問題があるがやはり3案を選びたい
	移転案という前にどうして現空港地での対策案を出さないのか不思議だ。現空港は地下鉄もあり便も良いのに、移転すると空港まで行く経費と時間まで増え、利用客が減るのは確実だ(地下鉄が繋がる保障もない)
	処理容量の早期拡大、高いアクセス利便性の維持、小さくて済む初期投資、この三点を考慮すれば「滑走路増設」が優位だと思います。
	アクセスの利便性を充分考えて欲しい。
	現在の空港が便利と利用度が多いと思う。経費も増大するし、最小の支払いでとどめて欲しい。福岡空港は非常に便利である。飛行機使用の思いが強くなる。
	絶対反対→新空港建設には。
	現地へのアクセスが重要だと思います。
	24時間開ける空港にするまでの必要ないと思う。
	今までの発着の時間帯でひろげなくても、乗る人は博多からの便は今よりもよく飛行機を利用することあります。
	新空港の場所になったら新幹線にかわると思います。
	利便性が良い方がよい。
	利便性。
	乗物の都合が良い。
	現在の利便性、建設コスト、事業全体のコストと、昨今の景気状況をふまえれば、増設案で進めてゆくべきかと思います。ただ今後の需要予測が変わってくれば、改めて新空港案が復活する事も有りうと思います。
	利便性が一番。
	各地の人の利便性のために各地に空港を造っているのだから。今の空港で充分です。大都市でのアクセスのよさはほかにはないですよ。
	24時間空港は必要ないです！
	将来、大規模な空港にするためには「新空港」なのだろうけど、今の立地条件のよさは、とてもじゃないがすてられない。私は滑走路増設案がいいと思う。
	24時間の利用は必要ない。現状で充分なアクセスを維持することで、利用客減少をいとめることができるのでは。
	・安全性を考えたら新空港を使った方がいいかもしれないが、福岡空港は利便性が大切だと思う。
	当方より空港までわずか18分で到着します。新空港の方が近いけど余り変わりません。現空港の利便性は日本一です。滑走路増設で十分対応出来るはずですよ。
	利便性と費用をどこでおおりあいをつけるか。又、国内・国外のターミナルを地下歩道でむすび、地下にSCなどを作れば、新しい商業スペースも生まれ、良いのでは？
	新空港の方が24時間になり、貨物便なども夜おそくに来れるので良いと思う。
	「滑走路増設」と「新空港作り」を比べると、利便性と費用の面から、個人的にはどうしても「滑走路増設」の方がいいと思います。
	ただ、空港周辺地域の方々の騒音被害がどの程度のものかわかりませんので、なんとも勝手な意見になると思いますが・・・
	新空港案の方が将来性は高いとは思いますが、アクセスが難しくなり、利用しづらくなるのは明らかなようなので、現段階では滑走路増設を望む。新空港建設は、アクセス問題等がクリアできた段階で検討すべきだと思う。
	高いアクセス利便性に満足している人が多いのだから、滑走路増設の方が良いと思う。
	アクセス利便性や長期的な視点など、客に対して考えていることがよくわかった。
	新空港・・・交通について

意見分類	寄せられたご意見
	私はどちらかと言えば滑走路増設がいいのではないかと思った。今まで通りアクセスの利便性を維持することができるし、投資が少なくて済む。また、場所が変わらないことが一番の理由です。 福岡の利便性は現在の空港の近さにあると思う。利用時間の制約については、真に必要ななら北九州空港の利用とかを真剣に論議すべきであろう。同じ福岡県の問題だから。 関西をみれば解るように不便だと、利用者が少ない。大阪知事の発言で大阪空港がなくなれば、近隣住民から困る声も上がっている。福岡でも同じ事が起きるのでは？ 国際線はもっと増加してほしい。 集客率が多くなければ、24時間営業にできず立地条件がいい所を選ぶ必要がある。 24時間運用出来る空港が出来ることを希望する。仁川空港がビッグになって行くように福岡空港も大きくなって行ってもらいたい。その為には今の場所ではダメであると思う。 空港利用者の利便性を第一に考えて欲しい。現空港のインフラを活かした滑走路増設案にすべきと考えます。 ・利用時間の制約の解消などする必要もなくなる。 運航時間は現状のままでいい。夜は静かな福岡を！24時間運用は佐賀・北九州・長崎にまかせればいい。 ■オフィスエリアとの直結による多大な利点→経済効果 オフィスの多い天神、博多と直結する地下鉄が空港に繋がっている利便性によるメリットを考えると、滑走路増設案しか考えられません。福岡の現在の経済状況は空港が現在の立地にあることが大きな恩恵になっています。日本全国へのアクセスが良いため、日本全国へ(特に首都圏エリア)のビジネス展開が非常にしやすい状況であるためです。私は毎週、東京と福岡を往復する生活ですが、今の空港の立地があるため、現在の仕事に成り立っていると言っても過言ではありません。極端な例ですが、東京から北九州市に移動する場合は、北九州空港まで行くのではなく、福岡空港、博多駅経由で移動した方が利便性も高い状況であるため、いつもこのルートを利用します。実際、このルートで移動している人も多いと思います。現在の立地にある福岡空港はこれほど便利だということができます。 国内空港の不便なものは、やがて見向かれなくなり、新幹線へ人心も移ってしまおうと思います。 24時間空港の必要性もあまり感じられないため、滑走路増設案を進め、更に地下鉄延長(国際線駅)等の対応で、国内－国際ターミナル間の利便性向上に努めてほしい。 24時間オープン空港に期待をして折ります。福岡及び九州・日本の発展の為に・・・ アクセス:福岡の交通はまず「西鉄バスの利益ありき」。これが全ての問題の諸悪の根源。そのために新空港では軌道系アクセスが後回しになり、不便は避けられない。 アクセスなどの利便性が重要。 交通の便が良く、飛行機にのらなくとも気軽に遊びに行ける空港にして下さい。 増設反対。良い立地なので住宅・商業で展開すべきだと思います。新空港賛成。但し、アクセスの向上が必須条件。 と、上記記入しましたが閑空みたいになるのは勘弁して欲しい。 アクセス利便性がよい。早期滑走路を増設したらよいと思います。 空港は利用者のためにある。利用者とは旅客であり航空会社である。これらにとって利便性は非常に大切である。空港が離れてしまうと旅客は減り、航空会社にとってもマイナスである。そのことを考え拡張にすべきである。 空港なんて利便性がいばんだと思います。コスト面でも滑走路増設案の方が県民への負担が少なくてすみますし、この不況の時世でこれ以上負担が私たちに課せられるのはいかなものかだと思います。空港利用者が減少したら福岡の発展、景気も良くなりませんか？私は福岡で生まれ福岡で育ちこの町のことがとても好きです。福岡の為に成らないもの新空港案はやめていただきたいです 海上に飛行場が出来たとしても、羽田の様にモノレール、又は地下鉄が入り込み、都心に直結しない限り反対です。 将来の国際都市になるためには、24時間空港は必要条件だと思う。今後50年先、100年先を考えた空港建設が必要だと思う。 交通の便。 利便性から現在の場所が良い。 今の空港の場所は非常に便利で良いと思うので、なるべくなら今のままで場所はかえて欲しくない。 やはりアクセス優先と考えます。 新空港の場合、自然保全にはならず、利便は悪い。 東南アジア対策を考える。そして便を増やす。離発着料を安くする方法。 利便性。 アクセス面も大切だけど、これからは環境面も大切だと思うので、それをポイントにしたいいいと思います。 ・利便性。 ・アクセス・金額を考えると今の増設が良い。 ・24H稼働(増)がどの位あるか上がるかがわからない。 ①24h空港→北九州空港から類推できないか。 利便性は重視して頂きたいです。 福岡は空港も近く便利な所だと思っていました。 福岡市民としては“滑走路増設”に賛成 ・現在の高いアクセス利便性を維持 (可能「今、あるものを早く安く中身を充実できる」がミリオクです。 アクセス 北九州・佐賀の近郊空港との連携を考え、現空港のアクセスを保持しながら需要増へ対応すべき。 交通が便利になれば、新しく作った方が将来的に増便につながると思う。 都心に近い現在のメリットを活かし、現空港を拡張案で進めて欲しい。 ・利便性 利便性と費用面を考え、滑走路増設がいいと思う。 利用する人の利便さ。 利用者利便点の観点から、アクセスが遠いのであれば、結局福岡空港を使うかなと考える。 やはり利便性が第一だと考えます。成田と羽田、伊丹と閑空の実際を見ても、利便性の劣る空港は苦戦しています。元気の良いのは羽田と伊丹です。もし新空港案に決まるとすれば、空から新幹線に利用者はシフトするでしょう。利用者数の推移予想に利便性低下によるこのことは考慮されているとは思えません。 高齢化になればなるほどアクセスの良さを重視しなければならないと思う。 西側配置(210m)案でよい。 ・福岡市の中心に早く着くことができるところが福岡空港のよさがある。 ・遠くなると金と時間が多くかかる。(老人が多くなる中) 24時間利用できるハブ空港として「三苦・新宮ゾーン」への新設を是非とも実現して欲しい。 私自身もよく空港を利用しますので実感しますが、多くの出張者も国内より来られます。その中でよく言われるのは福岡は空港が、JRそして中心地(⇒天神)に近く、すごく便利だという声です。国内の大きな都市の中でも、こんなに空港にアクセスの良い所はないのではないのでしょうか？ 滑走路増設のポイントは、実績のある利点を維持しつつ実に現実的であり評価に値するが、新空港の法は、仮定と漠然とした抽象的未来像ばかりである。現空港の弱点は、大阪、名古屋と通ずるところが多いが、その各新空港の現状を良く分析するべきである。 ・レポートはアクセス時間を比較していますが、地下鉄とJR(新空港行き)では本数が違いすぎます。地下鉄に比べJRは待ち時間が非常に長くなるでしょう。そのあたりも考慮すべきだと思います。増設案支持で新空港には反対します。 争点のポイントはアクセスの利便性と周辺住民および周辺環境への影響の2点が大きいと考えられる。時間だけを見れば、新空港もさほど時間を要しないようになっているが、現空港とは違い、乗換えが必要になるため、その時間を見込む必要がある。また、新空港が24時間利用できるとしても、そこに乗り入れる公共交通機関が24時間体制でないならば、タクシーしか使えないような夜間利用はどうかと考える。乗り入れが海ということで、新空港案は周辺住民への影響が小さいことをあげているが、海への影響は計り知れないし、空港への交通機関の乗り入れを考えれば周辺住民への影響がないわけではない。もちろん、現空港を維持した場合には現況の環境費がそのまま継続されることになるため、今後の財政を考慮しなければならないが、わかり易い現況の環境費と見え難い将来環境費とを単純に比較するのは慎重にしなければならないと思う。

意見分類	寄せられたご意見
	利便性ということで博多駅への移動時間の比較がなされているが、東区の外れの海上から、車で概ね20分というのは信じられない。現状空港の博多駅への所要時間も概ね15分というのも、車が混んでいない場合を想定していると思われ、平均した時間の算出して欲しいと思った。 既空港が福岡市内にあることは、アクセス上良好だが、市街地危険性(ガルーダ航空機離陸事故等)を周辺住民と隣り合わせであり、さらに年間約176億円程の空港対策費がかかっているとすれば、将来に対する新空港建設は充分念頭に入れて計画すべきだと想われる。いづれにしても早まって後悔しないようにして欲しい。 利便性では現状増設にて。 将来も天神や博多の近くにあった方が福岡の人にもその他の人にもいい。 滑走路増設案を支持する。アクセス利便性が第一である。 利便性にすぐれている。 内々的な考えではなく、直ぐ外国より24時間対応を迫られる。従来フリーとなり、日本、外国の行き来が自由になる。市広くなる。 この至便なアクセスを手放すべきではないと思う。 東京発は8時迄しかないのは不便。北九州ならおそくまでよい。しかし、福岡市迄の交通機関がないのは宝のもちぐされ。まるで地下鉄七隈線の時代に合わない計画のまま着工し、その対価は市民が払うのと同じ事です。 国際線は、少し不便でも北九州に移し、そこまでのアクセス(他県からも)を充実させる事に予算をつぎこむべきです。(成田迄に新しく速い線を計画しているように) 現福岡空港のアクセス性は他のどの都市よりも優れており、この優位性を維持できる滑走路増設案の方がより福岡空港の魅力を増す案と考えます。 福岡空港の最大の強みは、天神の中心部から地下鉄で約15分という立地条件であり、関西国際空港、中部国際空港を見ても分かるように、利用者はわざわざ遠くにある洋上空港まで足を伸ばして利用しないという現実があり、関西圏に住む住民は都心部から近い伊丹空港を利用し、成田空港を利用している実態がある。 洋上の新空港建設など、他の地方と同じことをしていたのでは、福岡都市圏の商業価値を考えた場合に競争力がなくなってしまう。他と一線を画するためにも、都心部に近い現存の福岡空港を増強し使用する方が良いと考える。 アクセス性、経済性、環境の保全がポイントと思う。 関西空港及びセントレアは非常に不便であり、新空港になると同じことが考えられ、鉄道(新幹線)が整備されるので、空の需要は落ち込むことが想定される。 北九州空港のように24時間利用できるのはいいと思うが、最近の話題でもある自然環境の問題が気になる。 滑走路増設案がいいと思う。アクセス利便性や利益追求を考えるとこの方がよい。 新空港案が良い。遠賀郡からだ福岡空港も新北九州空港も遠いから新空港いろんな面でありがたい。 又、現福岡空港の良い所は、街中にあり全国ではないもので、これが福岡の良い所でもあると思います。増設が可能なのであれば、限界までいけばいいと思います。今の福岡を見て昔より活性もしていないので、将来福岡は主要な街になるとは限らないので、逆に増設をすることにより、福岡の街を明るくしていきたい。今の状況から変わらないのも良いと思う。 現在の高い利便性を活かして滑走路増設するのはいい考えだと思う。 両者とも良い点・悪い点があり難しいが、利便性を考えると滑走路増設案の方が良いと思う。 都心から離れているので利便性が必ず欠けてしまうと思います。 福岡で風が安定している場所として建てられた福岡空港。一つの場所を拡大して利便性を追及していくことが、最善案だと思う。 早期に拡大でき、現アクセス利便性を維持できる増設が良いと思う。 滑走路増設によってこれからの将来に高いアクセス利便性を維持できる事を聞き、とてもよい方法だと思った。 利用時間が24時間利用になるのがいいと思う。今よりもよい環境の中で利用ができるのがいいと思います。 使いやすく、便利なところがいい。 将来的にはどんどん便がふえていったほうがいいと思う。 現状の騒音問題は避けられないし、交通便がちよっと遠いから、新空港案だと利用者が減りそう。そうなると増設案がいい気がします。 けれど、そもそも本当に増設は必要なんですか？今日聞いてその点が疑問に残りました。 利便性だけでなく、安全性の上でも今の空港が良いのではないのでしょうか！ 市街地にあり、便利である現空港で十分である。 又、近隣の北九州空港も共同利用すれば新空港は不必要。 その上でアクセスの不利を補うべく博多駅等への例えば専用線建設まで含めて資金面と経済効果の両面を含めて検討していただきたい。 どうしても空港を作りたいのなら、今ある空港を利用すれば。佐賀空港は広い駐車場もあり、新空港にかける費用で福岡との直行道路を作れば何でもかんでも福岡じゃなくても今の時代に逆行するような。 24時間飛ばす必要性はない。 ハワイ便は現在はないのですか？観光の要なのでお願いします。将来のビジネス路線として、ロシアや元東欧へのルートをご考慮ください。 将来発着回数の考察 ・現状でも非常に利便性が良い。 特に新空港は旅客の利便性の面でも大きなマイナスでしかない。 車で空港までアクセスする時の渋滞が問題なので もっと便利なアクセス方法があれば良いです。 空港能力の拡大は今後の経済に好影響をもたらす。処理能力の拡大と24時間化はグローバル社会においては必須。 三苦・新宮ゾーン、志賀島・奈多ゾーンは交通不便と建設費が莫大すぎると思います？ 又、新空港は都心から遠くなり便利が悪くなり、利用者が減ると思われる。 1.福岡は韓国、中国、アジアに開かれた文化、経済の窓口であり、24時間将来に渡って利用出来る。新福岡空港が必要である。 2.50年、100年先を考え、設備投資をし、新空港を作っておくことは将来の発展に継ぐ責任がある。 旅客の立場と、空港運営の立場を比べたら、旅客の立場を優先すべき。空港は国民の財産であることを考えるべきだ。 福岡空港が市の中心にあり、アクセスが非常に良いという事が需要の1番にあることを忘れないで頂きたい。これが無くなれば伸びていく要素はなくなるものと考えています。これは福岡をいろいろ訪れたり、利用する友人が必ず言って帰る口癖です。 福岡を拠点とした国際線の就航は、これ以上必要ないと考える。なぜならば、アジアの主要都市と近隣のリゾート地には既に就航しており、ヨーロッパや北アメリカへの直行便は採算に見合う需要が無い為航空会社が就航させないと考えるからだ。 実際には、12年くらい前にはデルタ航空の直行便が就航していたが、すぐに運休となった。 3000mのRWYは魅力的であるが、現在の航空機のペイロードをフルに使って運行する便に、需要がないと考えると、就航→運休の連続では、宝の持ち腐れとなると考える。 どうしてもヨーロッパや北アメリカへの発着便が欲しいければ、例えば、福岡→関西→目的地→福岡 という同一航空機による三角形の便を誘致すればよい。福岡発着時には少ない燃料で済むわけだから、よほど重量がある場合以外は難なく離着陸できるはずである。 実際には、似たような例として、成田と名古屋、グアムを結ぶNWの便が存在する(現在は不明)。 国内需要に関しては、確かに各地方を結ぶ路線が多い方が良いが、それはあくまで利用者の立場であって、各路線に多くの資金を使う航空会社にとっては、不採算路線はできるだけ就航させたくないというのが本音であろう。 例えば、余剰機材がB777しかないとして仮定して、福岡から長万部までの直行便に、B777を就航させるであろうか？採算も取れなければ、相手のRWY的にも無理である。となると、新機材を用立する必要があるが、果たしてその投資分を、同路線で回収できるのか？無理である。 だとすれば、既存の空港ネットワークを使って一回のトランジットでほぼ全国へ行けるわけであるから、航空会社としてはその方がありがたいと感じると思う。 将来性？空港をなぜそんなに・・・ 九州新幹線は2011年に開通するのに不便な田舎の空港を使いますか？ 夜間運行は利用者が少ない。 財界は新空港建設を望むだろうが、県民・市民は利便性を重視する。 現空港の拡充であれば、アクセスもよく、事業費の圧縮もできるものと思われる。 利用者も高齢化します。近くていきやすいところに空港があるのが望ましい。 私はぜひとも滑走路増設案を押したい。利便性がなくなるのでは飛行機の価値がなくなる。新空港に鉄道をひいても時間やお金がかかり悪い。 新空港案で場所はよくわかりましたが、わかればわかるほどアクセスの悪さが感じられ、海を埋め立てて空港という事が大阪空港を連想させます。 現在の高いアクセス利便性を維持する。 利用時間、乗りつぎの利便性、安全面では新空港の方が良いかと思いますが、空港までのアクセスを考えると現状のままだいいのかとも思います。 新空港の方が便利になってくると思います。 私は数年に1度利用するぐらいなので何とも言えないが、できるだけ日帰りをしたいと思うので、新空港案が採択されて夜遅くの便が増えてくれたらありがたい。滑走路増設、新空港どちらの案も同じくらのメリットデメリットがあるので、どちらが良いのかは決めかねる。

意見分類	寄せられたご意見
	利便性と環境問題のすり合わせ。
	アクセスを一番に考える。
	多額な初期投資がかかるけど、長い目で見ると、新空港の方が便利に使えるし、24時間飛べるので、早朝や深夜でも利用が可能な点が良い。
	利便性でも現行の空港の滑走増設。
	滑走路増設案が適切な選択と思う。(交通の利便性を考えると重要可)
	新空港の場合は、佐賀ー羽田の増便。佐賀ーセントレアの増便。
	利用しやすい空港が望ましいです。
	外国への利便さ。
	初期投資と交通アクセスの利便性を第一に考えれば、滑走路増設案を選択すべきである。
	佐賀市内から空港までの便利な交通機関。
	今の利便性を捨てることはないと思う。
	福岡空港は交通の便が(市街地に近い)良いのがうりだと思うので、今の場所がいい。
	利便性では現空港が良い。
	アクセス利便性を維持する。
	利便性が良い。
	仕事上(出張回数が多いので)、やはり高いアクセス利便性は維持してほしいので、滑走路増設案を強く希望します。
	「利用時間の制約」というが21:00以降の利用者が本当に多いのか？北九州の深夜の現状を踏まえているの？
	今、日本のどの地域の人に話しても「福岡空港の利便性」は非常に評価が高い。
	日本の輸出(特に九州発の航空貨物が成田・関空に流れている状況の中でコスト、メリットと利便性と博多港との相乗効果に活路を見いだしてほしい)
	利便性。
	利便性を重視します。地下鉄も通っており、空港がなくなった場合、どのようにするのでしょうか？
	利便性。
	居住区からの利便性を重視します。よって現空港を優先します。
	旅客のことを考え利便性の高い現空港の拡張がよい。
	旅客の利便性を考えた結論にしてほしい。福岡市が発展したのは福岡空港が現在位置にあったことが大きいと思う。この利便性をなくさないでほしい。
	十分な容量と将来の拡張性と24時間利用可能であることは必要不可欠なので 新空港に賛成です。増設ではどれも不十分で対応できないので反対です。
	将来的に新空港を作って、国際線を運航するようにしたら現在の利便性と国内／国際空港との切り分けが明確になって良いかと思います。
	国内線を新空港に移すのであれば、空港までのルートは今までと同じかそれ以上に利便性を高めなければ現在のJRのみでは不便さだけが浮き彫りになります。
	・福岡都市圏発展のためには、24時間使用可能な大型空港が必要。
	香港ー福岡線は、数年前に比較して毎日2便も減っています。香港から日本へ飛ぶビンは多いのに福岡便が何故少ないのか？関空まで行って戻るのは無駄だと思いますが…。
	・極東のハブ空港である
	少子化が進む中、右肩上がりの需要予測は見直す必要がある。現に便数は減っている。
	特に国際線は上記の通り、ハブ空港でなければ増えるとは思えないし、アジアのゲートウェイにはなり得ない。
	増設案の場合、市街地の為、利用時間の延長は難しい。
	新空港の場合、利用時間の延長は見込まれるが、その後のアクセスをどうするのが課題。
	利便性を最も重視するべきであり、旅客あつての空港である。
	長距離便や24時間運用にも対応できることは競争社会において欠かせないポイントです。滑走路増設案では全く対応できないので反対。新空港案であれば対応できるので賛成。
	空港ターミナルビルが分かりやすいことも利用者のことを考えると必須条件です。国内線と国際線が一体のターミナルで分かりやす新空港案に賛成です。増築に次ぐ増築でかつ国内線と国際線が分かれていて分かり辛い滑走路増設案に反対です。
	24時間でしかも長距離便が飛べなければ意味がない。増設案では逆に離発着回数は減っていくと思います。
	①24時間空港
	②国際線用の長い滑走路
	両者ともメリット・デメリットがあり、よく検討しなければならない。現福岡空港に増設は、土地、運用時間にしばられるし、新空港案は多額の建設費をどうやって調達するのか、まわりの環境保全をどうするのかで、いろいろ考えなくてはならない。
	福岡空港はこの規模の空港で世界一便利では？この便利さをやめる手はない。
	福岡市中心部からの交通アクセスが日本一であることが一番の長所であり、この点は守るべきだ。
	・利便性が優れている。
	なお、分かっていることですが、利便性の悪い空港は利用する人が少ない。
	現日本で一番としに近く便利、この特性をますます生かすべきだ。国内外に対しても(例 羽田空港を増設しているのか？便利だからだ)
	利用時間が増えても夜の便を使用する客は、多くない。
	滑走路増設案が良い。早期実現、自然環境、費用、利便性を利用客は重視している。
	利用者、福岡市民、県民がもっとも求めていることを重視していただきたい。早期実現、利便性、費用対効果が大きいものを求めているのではないのでしょうか。
	利用者に便利な空港を目指す。
	・利便性・費用・環境影響等も考慮すると、増設案が好ましいと考えます。
	アクセス面で劣るが、24時間の利用ができ且つ安全や環境面を考慮すれば望ましいと思う。
	どちらの方向性も一長一短であり、難しいところですが、私はアクセス利便性と投資を低く設定出来ている、増設案が望ましいと思います。
	現在の全国どこにもない高いアクセス性を重視すべき。
	九州の方の列車から飛行機への乗り換え地区(場所)として福岡空港を選んでもらうにも、今の場所がいのでは。
	上記記載の通り。
	24時間利用にした方が良くと思う。但し、コスト面に気を配ってほしい。
	運行時間、騒音
	①利便性
	費用・交通の便からみて増設希望
	長期的なことをかんがえると、新空港案の方がいいと思うが、その場合のアクセス等は、しやすい様に考えて欲しい。
	私は新空港案が良いと思います。今の空港はせまいし、少し古い。新しいのは第二ターミナルだけ。第一ターミナルは暗いし旅行の気分が下がる。滑走路増設案になった際には滑走路を増やすだけではなく建物もきれいにすべきだ。
	利用者数、24時間対応という事で、それだけの活用が考えられるかとの疑問がある。
	24時間利用できるようになるととても便利がいいと思う人達は増えるように思います。
	多くの時間利用できる新空港も魅力だが、多額の資金が必要な事や自然環境の破壊につながるので一概にはよいとは思えない。
	どちらも長所、短所があり、選択は難しい。できれば市が発展してほしいので、新空港で24h発着できればいいが、不景気で財政面で負担が増えても困るし・・・難しい選択をどう最終決定していくのか興味がある。
	国際線はどうなのか。
	福岡空港最大の長所であるアクセスメリットを十分に活用してほしい。
	新空港の場合は交通アクセスの方法、新しく鉄道等が必要。
	地域住民の騒音対策と新空港利用者のアクセスが最重要課題と思うが？
	アクセス利便性を重視するべきだと思います。
	福岡の人は現在の空港のほうが利便性が優れているのになれているので、新空港にする場合は現在の利便性に近いぐらいの方法を考えてもらわないとかなkむずかしいと思う。

意見分類	寄せられたご意見
	現空港の利便性は、新幹線等に対して十分な優位性がある。それを失うのは大きな損失である。
	博多駅や天神へのアクセスの良さは今のままがよいと思う。
	・人口減と利用率との関係
	今の空港の位置は国内でもまれに見る利便性の高い立地地だと思います。需要、経済性もこの立地あってこそと思います。
	新空港を建設して不便で使われなくなつて、またもとの位置に戻すようなばかばかしいことにならない様にしてほしいです。
	新空港はいずれは必要になるとは思います。県内にこだわらず高速道路の近く、現況が相等のより良い場所があるのではないかと思います。
	多額な初期投資を使ってまで、新空港にするメリットが少なすぎるということと、現地点においての空港における便利さなどをそのまま続けてほしい。
	現空港の市街地への交通の便に比して、新空港は不便になりはしないかの不安がございます。
	商業中心の事など考えると、現空港に増設の方がメリットが多いと思う。利便性など。
	三苦ゾーンが出来れば利便性が良くなるので賛成です。
	利便性
	将来を考えると新空港になるのですが、利用客の利便性を重視して頂きたい。
	福岡空港は全国でも珍しいアクセスの良い空港だと思います。この資産を有効に使用すべきと考えます。
	現在の空港の利便性を活かした方向性で。
	飛行場をどうするかの細かいことは、時間のこともあつてわかりませんが、将来、飛行機需要が増減するのか、施設がこのままでもいいのかどうか、町の開発が妨げられているかどうか等、わかりませんが、一人の利用者としてみたら福岡空港があつた場所にある利便性の良さが新幹線とどちらを利用するのかの選択基準であり、あの場所から離れたら利用しなくなるとは思います。
	私個人的に関西に里帰りするとき、大阪での利便は空港(伊丹)の方がよくても運賃や時間差を考えるといつも新幹線になってしまうのに、移動したらもっと利用しないかも。
	利便性。
	企業のための空港ではなく、市民のための空港にすべきです。
	滑走路増設の方が私にとっては助かる。用地買収が最大の難点となると思うが、なんといっても利便性が欠かせないと思う。
	利便性から考えると増設の方が使いやすいと思うので、新空港案の方がいいと思いました。このレポートを見て、総合して考えると、どちらにすべきか非常に迷う問題だと思いました。
	将来のことを考えると新空港が良いと思うが、交通アクセスについて何か具体策(新しい鉄道路線等)を出してほしい。
	福岡から九州各地への利用客が行きやすいという観点で選んでほしい。
	福岡空港の将来ビジョンについてわかりやすく説明がなされていて、興味がもてました。個人的に空港を利用して思うことは、空港までのアクセス環境が他に比べ抜群に良いということです。なので自分としては滑走路増設の方を支持したいです。
	・アクセス方法
	上でも述べたように高いアクセス利便性の維持や初期投資が小さいことなどを重視すべきだと思うので、滑走路増設に賛成である。
	あとアクセスの点はかなり大切だと思います。
	福岡空港は他の空港に比べて、アクセス面で非常に強いので、そのメリットを活かして滑走路増設案が個人的には納得のいく代表案だと思う。
	2つの代表的な案を見ましたが、やはり滑走路増設案の方が良いように思えます。理由としては、まず新空港案の実実味が薄く感じるという点と、国内の鉄道でリニアモーターカーが将来導入されるとなると、空港便のシェアは貨物輸送は良いとして、国内の旅客輸送はかなり鉄道に奪われるように思います。よって、それほど空港の需要増はないと思う、という理由により増設案を推します。
	航空会社としても利便性の悪い空港は好ましく思わないでしょうし、せっかくの航空の速達性がアクセス時間で失われては航空を使う意味が無いと思います。
	現空港を新空港に移転するのが場合に置き換え、利用する時不便になる。もし選ぶのが滑走路増設案を選びます。
	どちらもメリット、デメリットがある部分があるので、正直に言えばどっちもどっちではないだろうか？単純に空港は便利、としかか考えていなかったの。
	将来の方向性のポイントに書いてありましたが、利用時間の制約などの現空港の抱える課題を解消するとありました。それが、できたら空港に行く人が増えると思います。
	国内線は近くていいけど、国際線が遠いとなりましたが、そういう話題を解消した空港を作りたいです。
	私は空港は近く、アクセスがしやすい方がいいと単純に思うので、滑走路増設案を支持します。
	どちらもいいと思うけど、利用者側としては乗りやすく、安全な感じにしてほしいです。
	利便性を最優先してほしい。
	離発着数の増加と空港から天神までのアクセス。
	どのようになったとしても空港が利用できればいい。
	アクセスが便利の方がよいと思います。
	1人で空港を利用することが多いので、気軽に行ける空港づくりを目指してほしいです。
	将来的にはどちらかを選ばなければならないと思いますが、それぞれのメリット、デメリットを考えると決めるのは難しいですね。ただ、私は1ヵ月半に1回くらいの割合で空港を利用しているので、利用する立場からすると現空港地増設の方に賛成です。
	私は「滑走路増設案」に賛成したい。まずは、日本・外国からもその利便性に第一を置きたい。
	アクセス利便性の良さは、新空港でもアイデアによっては利便性も高くできるはず。
	滑走路距離が3,000mあり(2本)、交通アクセスが良い所、(高速、鉄道で結ぶ又は結べる所)
	24時間運用出来る場所
	福岡空港が、空港から都心部までのアクセスが良いことは有名ですが、東京でも空港から20分くらいかかるので、アクセスオ利便性はさほど重視しなくても良いと思います。「新空港」のほうが問題は多いと思いますが、長期的に見て、「新空港」の方が良いと考えます。絵画からの利用客も増えると思いますし、街の活性化に向けては、変化が必要です。
	新空港ならば、アクセスの利便性、また、事業費のコストをもっとおさえることができないのか？
	現在の福岡空港のもっとも良いと思います点は、空港までのアクセスの良さであり、新空港もこの点の配慮が重要ではないでしょうか。
	今のアクセス利便性を優先して欲しいと思う。遠いと不便。空港の時間制限や高さ制限は続いて、普通に生活を送っている多くの市民県民にとってはそちらのほうが有益だと思う。空港から市街地が近いからこそ訪れる人にとっても魅力ある都市になっていると思う。 移転してもメリットがあるのはビジネスがらみの人たちだけなのでは？
	利用者の利便性を最優先に検討して頂きたい。 また、将来に大きな借金を残すような事業が本当に福岡の未来に良いのかも選択のポイントだと思います。
	旅客にとっては「現空港の利便性」 県民としては「建設費が安く地元負担の少ない」 航空会社としては「現空港の利便性」「現行の着陸料」など 新空港では着陸料の大幅アップは避けられないと思います。
	アイランドシティからの交通を考えて体系を考えないと、現在のJRや西鉄を延長する程度の考えでは無理。
	1.事業費 2.利便性
	近くて安全便利な24h空港。
	近くて安全安心な24h空港。
	アジアに開かれた24時間空港をつくれ
	交通の便と空港付近に住民の生活にも変わりたいへんになります。
	①生活環境の重視②国際的な競争力③可能な限りの利便性
	いづれにしても様々な問題をクリアしなければならないので協調の精神が大事。
	やはり、無駄な税金の使用にとまなう将来の若い世代の負担が考えられる。また、利便性の低下は福岡にとって大きい損出となる。
	日本一のアクセスの良さをアピールしてぜひアジアから、日本からお客様を集めていただきたい。
	近くて便利。安全安心24時間空港。
	近くて安全
	近くて安全な24時間空港。
	24h空港。近くて便利なところ。アジアへ向けて開かれた空港。
	新幹線利用と比較した場合に、新幹線の速度は常に速く又、本数も増えているので、利便性、移動速度共に向上しているが、飛行機の方は新空港を利用することに

意見分類	寄せられたご意見
	なると、空港までの移動を含めたトータル移動時間が増えることになり、国内移動に関しては、利便性も失われ、利用客は新幹線をより多く使うようになると思います。 飛行時間や高さの制限などをきちんとして現在の空港の滑走路の増設が望ましい。付近の住民の用地買収の折の線引きの再検討が必要。 九州各地からの利用者の事を考えると現在地の増設を選択した方が良いと思う。 新空港への新しいアクセスにも費用がかかりすぎるのでは？ アジアに開かれた24H空港 24hハブ空港。 24時間アジアに向けて安全。近いところ。 どんな空港にしたいのかがポイントだと考えます。「九州の玄関」としてみんなが博多の町へ寄って各地へ行くような空港を目指しているのか？「乗り継ぎに便利」とターミナルから外へ出ないお客をたくさん呼び寄せたいのか？です。 ・将来的な需要 ・利用時間の制約など 今後の社会生活考えた場合、過度な期待と何でもつくり(自由)という考え方は一考を要す(秩序ある発展を) Customer が臨むものは何か？という点が分からない。 ビジネスの利用が多いのであれば、新空港案はデメリットである。 どちらも一長一短。とにかく、将来に禍根を残さない方法を考えてもらいたい。 近隣住民・財政・利便性等を十分考慮し、最初に結論有りきは論外です。 交通の面で近くて安くどこへでも利用できるのいいと考えます 航空需要の増大を図ることも大切ですが、利便性がいいと言われている現空港を更に魅力的にするのも経済効果を計るには、良いのではないのでしょうか。例えば、改装等によって飛行機を使わないお客さんもひきつけられるような空港(中部空港のような) アクセスを良くしないと空港利用も少なくなると思う。小さい初期投資で済む改善を望む。財政難の中、新たな空港を考えるより、現状維持で出来る事をやった方がよいと考える。その点も選考ポイントとして欲しい。 福岡にはもっと早く24時間国際空港を作るべきで遅すぎる。アジアの拠点となるべきなのに他国に負けている。 政府、業界の圧力によるべきでない。今後、低成長の時代財政的に逼迫していることetc、大きい事がよいことではない。箱物行政にはきわめて問題が大きい。但し、ターミナルの改善は必要である。 ・事業費(借金は増やさないで欲しい) ・利便性(不便になると利用者は減る)。九州新幹線も視野に入れるべき 1.将来の需要に対応か 2.利用時間の対応 3.安全性 4.環境対策 東京に住んでいた時に不便だったのは成田空港だった。2つの空港は必要ない。 今の空港アクセスが良い点を重視。 郊外へ空港を移転させる地方が多くあったが、いずれも有効と思えない。需要を犠牲にしても滑走路増設を指示します。 閑空をみてわかる通り、アクセスが不便になれば、利用客が減り、空港収益も悪化する。重要都市から地下鉄で5分の利便性は極めて有利、これを失うのはもったいない。 いろいろな方の考えもあるでしょうし、今の状態では環境的にも騒音問題のことも考えると、新しい場所に移した方がいいのはわかりますが、今、自分の住んでいる所から遠くなると不便さを感じます。 利用時間の制約などの課題が解消できる。計画的なまちづくりができる。 ・利便性 ・収益 ・eco ・環境 利便性重視。 安全、便利。 ○新空港案を参照の事 ・空港専用アクセスの整備 ・現在の空港跡地の再利用方法(充分な検討が必要) ・前月、福岡海岸のクリーン活動を行いました。「海亀課」等の話があり、汚染により「海ガメ」に影響が気になります。 将来性を考えれば、新空港建設がベストだと思うが、現状の財政状態や交通のアクセスを考えれば、滑走路増設をし、将来的な需要に関しては、近くの空港との協和性を取り、将来の需要に備えてほしい。 一長一短があり、どちらとも言えないが、利用者利便性を第一に考えて欲しい。 福岡都心部にあった方がいい。 それぞれの案の利点はわかる。しかし、利便性ばかりを追求している気もする。 そもそも増設・開設する必要があるのだろうか。“あるような”気にさせられている気もした。 利便性は今のままがよい。 どちらの案が良いかはよくわからないが、交通の利便性を考えると、私にとっては増設案の方がうれしい。 現在は国際線との乗継が不便なため、利便性を考慮して建設して頂きたい。 朝7:00～夜10:00の空港では国際社会から脱落する。「ハブ」であり「ゲートウェイ」であるべき将来を見据えた空港であって欲しい。アジアの玄関口に相応しい空港が必要。東京一極集中から脱皮せよ。 「滑走路増設」や「新空港案」の場合でも、是非24時間利用できるハブ空港を目指して頂きたい。但し、周辺地域の問題や様々な諸課題があると思いますが。 ・利便性が大きい、増設案が良い ・九州の経済スケールから、増設した場合のフライト回数で充分である ・本体工事の借入金を少なくしておくべき ・自然環境を壊さない方法で済ませる 博多駅が新しくなりますし、博多区の活性のためにも福岡空港は現状のまま残すべきと思います。博多駅から近い空港は魅力的です。地下鉄もあるから、無沙にしないでください。将来はエネルギーがいつまであるか？利用者も減るのでは・・・。 仕事で他の空港を利用するが、交通の便で福岡空港は最も良い。交通の便との軽重とバランスで決めて欲しい。 現在の空港のアクセスの良さは日本一だと思うので、新空港案には否定的な考えでしたが、レポートを読んで将来を考えると、ここで対策を取らなければいけないような思いも強くなりました。新空港は電車が必須と思いますが、それでも20分で博多駅に行けるなら、1時間程度を見込んでいる羽田空港よりも、また路線バスしかない運行空港よりも、アクセスの良さは失われないとも思います。 アジア・ゲートウェイ構想を活かすには、24時間稼働な空港を目指すべきである。 利便性と経済性 福岡空港でも最近便数が減っているのに、新たに新設することによって利用時間が増えるからといって、もっと利用客が増えるのだろうか疑問に残りました。そして説明会でもおっしゃっていましたが、都心からわざわざ新空港案の場所に來させるかどうかというのも大きな問題になると思います。 まだ、どちらとも言えないというのが正直な意見。しかし、便利さから言うと今の場所にあるのがベストだと思う。新空港は地域住民の反対が多いのと(おそらく)、環境問題が気になる。 利便性と立地条件を重視します。その点で現在の空港はそのどちらの条件も満たしていると思うので、これからもその点を活かしていった方がいいと思います。 どちらかと言えば、滑走路増設案を進めて欲しいです。私は空港線沿線に住んでいるので、交通の便を考えると今の空港で満足しています。 更に便利な空港にする事は重要であるけど、自然保護についてもしっかり考えて欲しい。 「滑走路増設案」の方に私は賛成します。今の福岡空港は都心部から近く、利用しやすいので多く使用されていると思います。もし、空港が都心部から少しでも遠くな

意見分類	寄せられたご意見
	つたら、利用客が減ってしまうと思います。また、資金も新空港新設より安くつくので「滑走路増設」の方がいいと思います。 新空港案の博多駅から空港までのアクセス方法、時間を知りたいです。 ・新空港を設けて跡地の活用としてどんな例があるのか。 ・新空港を設けて自然環境をどう保全するのか、漁業者の未来は？ ・新空港を設けて24HJになったらどれくらいの人が利用する可能性があるか。SKYマークではパイロットが足りないのに大丈夫か。 ・このまま便を増やすことは本当に不可能なのか？ どっちにもメリット、デメリットはあるけど、新空港の位置的にそんなに離れていないので、筑後方面からの不便さは変わらないからそれなら今のままで良いのでは、と思う。(私は一番にその場所へのアクセスを考えるので)しかし、周辺に住む者として、騒音が増える(増設したら)のはちょっと嫌かな、と思った。 どちらもメリット、デメリットがあるので難しい選択だと思った。空港を利用するためには、そこまでのアクセスが充実しているかどうかだと思うので、良いアクセス法がある方が良くと思う。 将来の方向性を考えれば、やはり旅客の利便を考え、新たに出てくる問題が少なく、地域の人々に理解されるような将来性にしてほしい。 将来の方向性について、滑走路増設のほうが交通機関への影響が出ないので、滑走路増設が望ましい。 どちらも良い案だが、新空港の場合は今まで利用してきた客をどうするか。都市部に近いので社会人の利用が多い。 どちらの案も良い点もあれば、課題点もあります。どちらの案が良いかは具体的にわからないけれども、空港を利用する人にとって一番最良だと思える案の方を実現できればと思います。 やっぱり発着、回数や利用時間、航空路線などの面を見ると、新空港の案がいいと思った。環境面などうまく調整してたりやってけば、うまくいきそうだった。 この案によって大きく便利になると思います。しかし、その反面悪い所も多くでてくると思います。住民の意見をしっかりと尊重してほしいです。 便利でいいと思う。 今の空港の利便性は日本一だと思うので、移転するのはもったいないと思う。将来更に需要が増えるのはどれくらいの確率なのか？その可能性が低いならば、ますます新空港は必要ないと思う。 将来、景気が良くなるか、悪くなるか判らない中、新しく空港を作るのはどうかと思うし、東区に作るよりは以前のままで良いと思う。東区に作ったからといって利用客が増えるとは思わないし、都心部にあるからこそ今の利用率があるわけで、これ以上、利用者や住民を困惑させるようなことはしない方が良くと思う。 利用しやすいものが一番いいです。 滑走路処理容量に拡大する。現在の高いアクセス利便性を維持。新空港に比べて小さい初期投資で需要増に対応する。この場合、滑走路増設が優位な方策。 将来的にさらに需要が増えた場合にも対応できるように。長期な視点に立った計画的なまちづくりー新空港が優位案 東南アジアによく旅行に行くので、24時間使える空港は便利だと思いました。 現在のままでは限界であることから、増設か新空港かの2択となったことがわかった。これから先のことを考えれば、新空港が優位とあり、こちらの案ならばアクセス面と環境面をきちんと検討し、より良いものにしてほしいと思った。 ただでさえ七隈線の空港へのアクセスができないのに、新しく空港を建てることはないと思う。 今までの地域に慣れているので、現空港の増設案が地域の人にとっても良いのではと思う。 それぞれの利点はどれも素晴らしいと思うが、私事で考えるには「滑走路増設案」が良いと思う。 都心部からの交通アクセスも今まで通りで良いので、どこからでも行きやすいと思う。 新空こうを作る方がいいと思った。新空こうまでの交通手段を便利にすべきだと思う。 滑走路を増設する場合でも新空港の場合でもどちらでも注意する点があり、それらの影響で利便性はともたかまと思うが、それぞれに何かしらの問題が生じると思うので、それを解決する方法を見つける必要があると思った。 これは非常に難しいと思います。三苫・新宮ゾーンが有力と思いますが、より福岡都市部にアクセスしやすい平野部に空港をつくるのもよいと思います。 利用者の制約などの現空港の抱える課題を解消してほしい。 新空港を建設する場合、アクセス面の問題に行政と民間が協力して対応すべきである。今問題となっている七隈線を利用し、橋本～呉服町～貝塚～新空港の路線を建設できればアクセスの利便性はかなり向上すると思う。 私は滑走路増設の方が良いと思った。やはり利便性の高い方が良い。 自分としては西で働いているので、現在のままでいいと思う。ただ、もう少し便を増やせるようにしてほしいと思う。 立地が重要だと感じた。 新空港案を支持します。新空港案を進める際、軌道、道路と連携、予算措置を十分はかって下さい。 利便性に富んでいる 国際化が益々進む。利用時間の制約など、主たる課題を解決する英知が求められる。 新空港は現空港の抱える課題を解消できるが、長期間要する問題がある 社会経済動向等からして、「滑走路増設案」による方策を採るべきである。国内外の他空港と比較してきわめて優れた現状を活かし拡充することで、福岡空港の役割は十分果たせると考える。 利便性と環境です 福岡空港が発展したのは交通アクセスが整備されている事が、最大の利点である。また、国内線が混雑しているのなら、国際線からの併用も検討してみたらどうですか。国際線の利用状況は、あまりかんばしくないように見えます。国内線及び国際線の総合的な活用を考慮した、ユニークな空港利用の検討を是非お願いいたします。 賃賃料が入り生活にもゆとりがあり、将来的にも、また利便性も、今の方が良いと思います。 福岡に来るお客さん、あるいは福岡を出発するお客さんからみて使いやすい空港がいいと思います。新空港は遠くて利便性に劣ります。現空港なら九州新幹線で博多駅に降り立ちすぐに空港につけます。この効果は非常に大きいと思います。 上述のとおり、現空港はアクセスの良さ、特にJR博多駅からの利便性に支えられて需要を伸ばしており、新空港案ではこの利便性は損なわれるため、滑走路増設で将来の需要に十分耐えうると考える。近隣には、佐賀、北九州空港があり、特に北九州空港は24時間発着可能であり、現在でもSfJ深夜便は福岡市住民が十分利用可能であることから、福岡空港の24時間対応化は大きな意味を持つとは考えにくい。 ・利便性:空港から市街地へのアクセスの良さ ・投資額:ほかに実施すべき公共事業やサービスがある コストと交通手段を重視してほしいです。 現在の福岡空港はとても便利なので、滑走路増設を希望します。自然の海を埋め立てし、自然をなくすことも反対の上、東区の海をこれ以上埋め立てなくてもいいのではないかと！ 新空港案にはお金がかかりすぎる。 福岡空港最大の特徴は利便性だと思います。ですので、現空港を有効活用する滑走路増設案を支持します。 騒音問題対策や買収問題等解決すべき点は多々ありますが、福岡空港の利用客は都市圏と異なり、地方からの利用客も多く、都心により近く、交通網の発達している現空港の方が集客が臨め、将来的にも公共性向上・地域発展が見込めると思います。 利用時間が長くなって良い所もあるかもしれないけど、不便な点が多いと思います。それも新空港案の課題に入れるべきだと思います。 利用者の利便性じゅう視で考えるべき。 現空港の利便性、を誇りに思っています。財界人の言葉に惑わされない事が大事な時期だと思います。 ・現在の高いアクセス利便性を維持する ・近隣空港との連携をもっと図れば新空港はいらぬ ・滑走路増設がベストです ・新空港は気象上からも後悔するであろう 新空港を作っても、利便性の低下により利用者が増えず、膨大な借金を子供の世代に残すだけである。現空港のままで良いと思われるが、行うとしても滑走路増設案で十分である。 海上に空港を造れば、利用客は現空港を利用してきた以上にアクセスに要するタクシー代、バス代など負担増になる。この点も料金比較が開示されなければならない。 利便性 現在の高いアクセス利便性を維持する 増設案をとっても、高速道路、地下鉄等の整備が今以上必要である。(高速の直接乗り入れ、国際線の地下鉄乗り入れなど)

意見分類	寄せられたご意見
	アクセス利便性を図ること 初期投資を極力小さくすること 環境破壊を発生させないこと 是非、現在の空港の利便性(アクセス)を維持してほしい 滑走路処理容量を早期に拡大する。現在の高いアクセス利便性を維持する。新空港に比べて小さい初期投資で需要増に対応する。滑走路増設が優位な方策です。 現空港利便性を活かし、滑走路増設し、発着時間を前後30分使用できれば新空港は建設する必要はないと思う。 アクセスを優位にするのが大きいと思う。地下鉄にも現空港は直結しているので便利である。 コスト、環境、利便 1) 空港への行き来が便利なこと 2) 建設費用が安いこと 利便性 福岡県の県民は、わざわざ利便性が悪くなる新空港は望むわけがないのでは？ 現空港の内に土地をもっているのが、なるべくならば滑走路増設をお願い致します。いろいろな制限や利用時間などあるけれど、現空港の交通の利便性が都合よい 現空港の高いアクセス利便性は需要だと考える。新空港に比べて初期投資が小さく、使用までの期間が短いのも良い。新空港は漁業補償やアクセス交通整備に資金も時間もかかる 現在のアクセス利便性を維持してほしいと思います。滑走路増設に賛成します 近くて安全、安心がポイント 福岡空港の最大の魅力は中心部とのアクセスが良い点にある。福岡は基本的に支店経済であり、このアクセスの良さがこれを支えている。このことを考えると、現空港の更なる活用方策を探ることがいいのではないか。自家用機、夜間便、チャーター便、貨物等は他の空港と連携し対応した方が、九州全体としてメリットが得られるのではないか 利用者が利用しやすい空港かどうか最大のポイント ・板付空港は全国的にも優れた立地であり、最大限に利用する ・激動する今後20～30年の事を予測しての新空港は無理がある。この1年の経済変動を考えても治う思う。 将来的に需要が増えても、今現在の便利な場所が良いです。閑空や中部などの空港へのアクセスも良いですし、今の場所での維持が一番良いと思います。 滑走路増設案が全ての面で最適。現在の福岡空港利用者に、今までどおりの利用を促すのは増設案のみ。新空港案は今の利用者に負担(不便さ、費用面など)を強いることになる！ 博多駅からもとても近く、新しくなる博多駅とのアクセスからいっても、今の空港でやって欲しい。 ・現在のアクセス利便性を重視すべき、滑走路増設に賛成 ・24時間空港になると東京ー福岡間の夜(深夜)便も、従来宿泊出張であったものが、確実に日帰りとなる。きっとホテル業界にとって損なこと。 現空港の利便性、改良案の経済性から、新空港案には賛成できない。 あまり時間もかけず、お金もかけず、利用者のアクセス時間をあまりかけないでほしいので、滑走路増設の方が良いと思います。 現在の高いアクセス利便性を維持する事は変えない方がいい。 滑走路増設はいいと思います。場所がアクセスしやすいです。 新空港が優位な方策の方がいい気がするけど、現在の高いアクセス利便性が失われるのは好ましくないと思った。 利便性の良さ。 利益が出るまでの時間やアクセス県を考え、増設案がいいと思った。 将来的な需要や、周辺地域の影響などを考えると、新空港案の方がいいように感じた。博多駅や福岡ICからの利便性も十分保たれていると、個人的には思う。 自分の結論としては空港を利用する人達がアクセスの良さを取るか費用(税金が勿論掛かると思うので)をとるか2択のどっちをとるかと思われる。 交通アクセスの利便性は、数分程度変わるぐらいならば、そんなに気にならないと思う。 将来のことを考えたら、なぜ、今の福岡空港より田舎で交通の利便性も悪いとこに作る？旅行で福岡に来たのに、周りが田舎だと来なくなる。今、空港問題が深刻なのに、なぜ新空港など作るんですか？長い目で見てても今のままの空港の場所しかないと思います。今度は都市部に住んでいる人が利用しづらい。今の場所だからこそ、福岡は発達しているんです。 利用時間の制約とした点を中心として考えてもらいたい。 利便性の面では新空港案の方がいいと思いますが、環境の面においては滑走路増設案の方がいいと私は考えます。増設でも滑走路が足りない場合は近隣空港の利用をした方がいいと思います。 ・新空港は貨物輸送において、博多港やJR福岡貨物ターミナル駅から離れてしまう。連携ができない。また、大型貨物トラックなどが新宮の閑静な住宅街を頻繁に走ることになる。新空港には反対だ。 新空港は24時間空港と言うが、夜間に移動する人は少ない。福岡に夜間発着するような長距離国際線は人口や経済力が福岡の2倍ある中部空港の例から見ても、まず就航しないと考える。貨物は「意見交換会」で運輸会社の方が主張されているとおり、佐賀や北九州と連携すれば問題ないし、既存施設の有効活用にもなる。 日本一利便性の高い地域空港である現空港を活用すべき 同上 交通網整備要 福岡空港の地方路線は次々に縮小されている。地方では高齢化が進み海外旅行客が減少傾向にある。そのような状況の中で国内線から国際線へ乗り継ぐ旅客はそれほど増えないと思われる。また、羽田に多くの国際線が乗り入れることから、さらに福岡での乗り継ぎ客は減るだろう。乗り継ぎの利便性はそれほど考慮する必要はないと考える。乗り継ぎの利便性を考えるなら、博多駅から国際線ターミナルへのバスアクセスを強化した方がよい。 利便性で現行拡張案でOK。 九州の県外の方が不便にならないのではと思います。アクセスが無理だと思います。 やはり山を削ってでも市内にあり、身体の不自由な人でも便利、新しい所もそれなりになろうかとは思いますが、もっと個人個人の意見を重んじてほしい。 現在の空港の方が便利が良く仮に新宮方面に移動してもなかなか行きづらく、駐車料の件とか他に多大な金が必要と思われるので現状のままだとよいと思われるます。 アジアへのゲートウェー 近くて安くところ アジアに開かれた国際空港 安全、安く、便利 OK もし増設や新空港設立をするのであれば、私は増設派です。確かに空港の周りの住宅などは音がうるさかったりするのかもしれませんが、利用する側としては新空港は遠い。地下鉄を伸ばすのか？ さらに資金がかかる。それならばこの問題に対しての対策のほうが資金は少し安く済むのでなかろうか。そのどちらか次第ですね。 ・ぜひとも増設案にて対応したい。新空港となった場合、それ以降の乗客がアクセスする都度、余分な交通費も掛かる ・万が一将来増設等の容量も超えた場合は、北九州もしくは佐賀空港へ国際線は移したら良い 国際化。24時間空港を目指せ 近くて安全のためには、多少高くついても仕方ない。アジアへのゲートウェー 現在の高いアクセス利便性は日本一、もしかすると世界一かもしれない。それを維持する方が、福岡にとって素晴らしい。景気はこれから先良くなるとは限らないから。 アジアのゲートウェー。安全安心で便利な空港を！！ 近くて安心なAir Portを 24H 便利 安全 市内でもきれいな自然が残っているのに、先行きが見えない都市活性化のために多額な税金を使う必要性があるのか。高いビルが建てば都会になるのか。現空港みたいに、空港から出ればすぐ都心部に行ける今の福岡の特徴を活かして欲しい。 ステップ4のコラム15にあるが、今後福岡空港の国際路線拡充にLCCの果たす役割は大きいと思う。そのためには安い空港施設使用料は欠かせない。新空港では着陸料は大幅に値上げされるであろう。滑走路増設案を採用すべきである。 利便性と旅客からみた視点だと思う。建設業界など一部だけを潤し、国民や利用者に負担をかける新空港は絶対にすべきでない。

意見分類	寄せられたご意見
	福岡都市圏がこれから果たす役割はPRレポートの13頁に示してあるように、アジアのゲートウェイになることであろう。その点で陸路(JR、高速道路)、海路、空路が近接している現在の福岡空港の立地は捨てることができない長所である。都心まで約10分で、雨にも濡れずに行ける空港など世界中でも珍しい。また変化の激しい世界経済に対応するためには早期に処理容量を拡大できることや財政負担が少ないことも重要である。 滑走路増設案は問題が多すぎて無理。・騒音が増える ・事故の危険性が増す ・用地買収が難航 ・滑走路処理容量が増えない ・市街地に悪影響を及ぼしている ・夜間利用ができない ・永遠に続く借地料、環境対策費 滑走路増設案は、伊丹空港のような使用機種の制限が課せられるので反対です。新空港案は、伊丹空港のような使用機種の制限など課せられないので賛成です。 現空港の利便性が望ましい。24時間空港には、同じ福岡の北九州や、お隣佐賀の空港にその機能があるのだから、福岡は旅客優先の利便性を求めるべきである。 福岡は利便性を最優先すべき。 新空港になったら利用しないかもしれない。遠くなるので。 利便性に富んだ現空港の発展を願っています。 将来性を考えれば新空港案が最適ではあると思うが、その場合の周辺環境への対応、アクセスの充実にどこまで踏み込めるかにかかっていると思う。 ・将来の姿を明確に想定すること(100年の計?) ・アクセス ・利便性 ・新空港を含む福岡都市圏、アジアのゲートウェイとしての責任と発展性。 現空港は新空港に比べて小さい初期投資で、需要と供給がバランス良く、交通アクセスも充実している。 ・24時間稼働は環境問題等を考えると時代に逆行 ・今の利便性を最大限保持すべき 滑走路処理容量を早期に拡大。現在のアクセス利便性を維持する。新空港に比べて、小さい初期投資で済む。 やはり都心に近いところ。しかし安全第一で!! 新空港の方が多額の費用が見込まれるが、将来の利用時間を考えると(需要増も考慮すれば)、必ず必要である。 1.増設案は事業費が少なくて済むが、土地借地料等が継続的に必要であり、将来的には新空港建設費と大差がなくなると考える 2.空港までのアクセスを除くと利便性において新空港がよりベターである 3.最大の難関は、資金調達等もさることながら、自然環境の保全に関する問題がクリアされていない点である。クリアされれば、総合的に見て新空港に賛成である。 空港は多すぎる。福岡空港は利便が最も良いので、現状で残すべきである。 交通アクセス。採算性。佐賀空港の活用 コストがかからないこと。設備利用効率の向上。交通アクセス 現在、世界でも例が無いくらいアクセスの良い空港なので、その利点を活かした付加価値のあるソフトを充実させるべき。佐賀空港とも連携して、発着料を見直し、LCCを佐賀に誘致して福岡と住み分けるなど、新空港を作らずとも出来る事はまだまだある。 成田空港を見ても、利用しづらいです。INTは羽田にという声が多いです。昨今の経済状況を見ると、既存の施設で対応できる利用法を再検討(長期的な将来が見出せない) やはり滑走路増設案が一番安く、住民の負担も少なく、利便性もあり、今のままの方向性が良いと思います。 利便性を最重要視すべきである。 24時間空港が必要だというが、国内他空港の事例を見ても、早朝深夜には僅かしか飛行機は飛んでない。国際線も福岡は近距離便が中心。将来的に見ても、経済規模が福岡の倍ある中部空港でさえ、長距離国際便は ほんの僅かである。また貨物便は、北九州や佐賀を有効活用するという手がある。福岡に24時間空港は必要ない。よって新空港は要らない。 どちらにしてもアクセスのよさが重要。(時間は多少長くなっても可)さらに伊丹と関空の様な例にはならないでほしい。 現在の福岡空港は、都市部から(天神・博多など)や観光名所(大宰府・ヤフードームなど)からのアクセスの良さが最大のウリだと他県の人からよく言われます。自分もずっと福岡に住んでいて、これほどに便利な空港はここしかない、という自負があります。今後の福岡の発展を見込むのであれば、現在の位置に増設する案を推します。費用対効果の面でも少ない費用で最大の効果が得られて、とても理にかなっていると思います。 福岡にとって、現状の良好な空港アクセスを維持する事は非常に重要。高さ制限(建築物)道路網の問題等あるものの、福岡の最大の魅力がこの利便性にある。 滑走路増設が希望。利便性が良く、他の交通アクセスに利用しやすい為。 安全性、利便性、コスト、キャパシティ 現在の高いアクセス利便性を維持することを中心に置き、用地買収等を推進して行って欲しい。
3.環境・安全について 517 件	滑走路増設案は環境基準を守っていないが、それはどうするのか? 環境基準を守っていない滑走路増設案は、実行しようとするれば確実に騒音訴訟が起こされます。過去に負けていることから工事の差し止めや大阪国際空港並みの制限が課せられるリスクがあることも示す必要があります。 福岡空港騒音訴訟のことが述べてなく大いに不満。 環境影響については、住民居住環境並びに海上埋め立てに伴う自然環境への影響が有ると思います。これらをもっと掘り下げべきではないでしょうか。 人口減、マンションや住戸の過剰供給などの問題を棚に上げて、現空港を廃止してまちづくりをしようという強引な結論に驚いた。また海ノ中道、志賀島近辺の自然破壊につながりかねない新空港建設の議論において、「環境対策費がなくなる」というメリットを掲げるのはおかしいと思う。 滑走路の増設案は新空港建設案に比べて一見安価に見えるが、現福岡空港のままで地権者への土地代は毎年払っていかねばならず長期的に見ると必ずしも安価とはいえない。また、滑走路の増設では離着陸回数的问题是解決できても騒音問題や安全性については現状と変わらず課題が残る。福岡の50年後、100年後の発展を見据えて考えるならば新空港の建設が望ましいと考える。 福岡訴訟で国が敗訴しているのに騒音問題のことがほとんど検討されていないのはおかしい。 何故騒音コンターを示していないのか? 騒音訴訟が起こされた場合、空港の運用に伊丹空港のような制限が課せられるのではないかともしそうなれば、滑走路増設案では滑走路を増設したが便数制限や利用時間の短縮などで不便になるリスクがある。 新空港は海浜変形などを起こす可能性はあるが人間への悪影響は無い。増設案では騒音により人間への悪影響がある。人間への悪影響の有無をもっと重視すべき。 安全面、騒音問題、借地料問題、空港容量、どれも滑走路増設案では解決しない。 環境基準に逆行するような施策は可能なのでしょうか?近年の空港騒音訴訟では国の敗訴が続いています。滑走路増設を行えば、騒音訴訟を起こされるのは確実だと思いますが、負ければ(負ける可能性大)何らかの制限を行うしかありません。そうすると滑走路処理能力なども制限されてしまうのではないのでしょうか? 九大への墜落、ガルーダ事故、日航のエンジン爆発などいつ墜落事故が起きるか不安。早く移転してほしい。 空港アクセスは改善できるが、騒音問題、安全問題、借地料問題、拡張性などの問題は改善することができない。 都心上空をさける新空港を目標とすべきです。 ・利便性だけでなく、自然環境の変化の度合いが重要となると思います。 ・一度変えてしまった自然環境は、完全には元に戻せませんので十分な配慮が必要です。 長期的視点や騒音問題、飛行機事故等の全てを考慮すると、新空港建設がもっとも適していると考えます。 安全第一。 長い目で見れば新空港は絶対必要。現空港は問題は山積みだし、現空港を残すより新空港を建設の方が断然メリットは多い。安全性に関してももちろんだが、24h営業、大幅な機能強化など経済効果は計り知れない。たとえ現在より遠くなったとしても、交通機関さえ整備すれば、それほど不便になるわけでもない。それを補って余りあるほどの経済効果は期待できる。ただどうしても問題なのは「資金」に他ならないだろう。空港建設そのものの建設費はもちろん、その他にかかる費用が何気に多いと思う。非常に広大な現空港の跡地整備、道路、交通機関整備などにもさらに数千億～兆近い費用がかかるだろう。個人的には新空港は絶対必要だとは思いますが、資金の問題が解決しなければ新空港は絶対に実現しないだろう。たとえ新空港が完成しても、財政破綻してしまえば元も子もない。アイランドシティの土地もそれなりの価格で全て売断させる必要もあると思う。新空港を建設するならば、他の財政負担になっている要因の一つでも減らすことが必要。

意見分類	寄せられたご意見
	これらが徐々にでも解決していけば、新空港の話も進んでいくと思う。 名古屋高裁支部、国に11億支払い命令…小松基地騒音訴訟 航空自衛隊小松基地(石川県小松市)の周辺住民1576人が国を相手取り、自衛隊機と米軍機の早朝・夜間の飛行差し止めと、騒音被害に対する損害賠償などを求めた「第3、4次小松基地騒音訴訟」の控訴審判決が16日、名古屋高裁金沢支部であった。長門孝吉裁判長は、1審・金沢地裁判決に続き、航空機の騒音量を示す国際基準「WECPNL値(W値、うるささ指数)」で75以上の地域に住む住民1559人に結審までの精神的被害を認めて総額11億8800万円余を支払うよう国に命じた。自衛隊機と米軍機の飛行差し止めと、騒音による健康被害は認めなかった。基地騒音訴訟を巡っては、2005年11月の「新横田基地公害訴訟」と、06年7月の「第3次厚木基地騒音訴訟」(確定)の2控訴審で、東京高裁も賠償範囲を「W値75以上」と認定しており、被害救済の範囲は定着しつつある。「新横田」控訴審判決では、結審後も騒音被害は変化しないとして結審日から 判決言い渡しまでの損害賠償を認め、これまで認められることのなかった「将来分の 損害賠償」に道を開く初判断を示した。しかし、長門裁判長は「原告の居住状況などに 変動の余地がある」と退けた。 金沢地裁が適法とした自衛隊機に対する住民の飛行差し止め請求権についても、長門裁判長は「公権力の行使への請求は、民事上の訴えとして不適法」とした 1993年の最高裁判決に沿い、覆した。 第3、4次の小松基地騒音訴訟は、騒音被害に悩む周辺住民が1995と96年に提訴。金沢地裁は併合審理とし、02年3月に過去の被害を認め、W値75以上の区域に住む 住民1729人を対象に、約8億1380万円の賠償を命じた。(2007年4月16日12時54分 読売新聞) http://www.yomiuri.co.jp/national/news/20070416it02.htm これは福岡空港にとって重大な意味を持つ判決だと考えられます。福岡空港の場合、騒音対策区域が設定される以前から住居していた住民のみ 補償が行われていたはず(騒音対策区域であることを知りながら転居してきたのだから 騒音補償を行う必要は無いという考え方、小松基地騒音訴訟の判決は騒音対策区域で あることを知りながら転居してきても騒音補償を行う必要がある。)ですので、小松基地騒音訴訟と類似の訴訟 知り合いの外国人(ロシア人)が、空港が都心に近いことに、感心しながらも 事故が起きたら、大惨事になるリスクを指摘しました。航空機事故自体が大惨事ですが、リスクが高い順に 1、都市市街地 2、市街地から離れた田園地帯 3、海上 それで福岡はもろにハイリスクだと言いました。確かに、同じ日航機の事故でも羽田沖の事故と御巣鷹山の事故では死者の数が明らかに 差があります。仮に500人乗せた飛行機が天神や博多駅に墜落したらどうなるでしょう？ 結果は悲惨です。こればかりは無いとは言いきれません。唯、海上であれば500人のうち何割かは助かるかも知れない、 少なくとも、飛行機の乗客以外の命は奪うことはないでしょう。最後に知人に「この空港は拡張されるかも知れないんだよ」と言ったら クレイジーだと言いました。世の中の非常識が、福岡の常識になっているのです。どう考えても、最優先されるのは「命」だと思うのですが…。残念ながら、なかなかそうもいかないんでしょうね。現空港の利益ばかりしか目に入らない方々は、一度大惨事でも起きない 限り理解出来ないんでしょうか…。 用地買収はもちろん拡張にとって困難な要素だが、用地買収には関係しないが騒音被害には関係する地区の方が、金で解決できる問題ではないので、むしろ困難性が大きいのではないのか？ 具体的には、吉塚、大野城仲畑など。吉塚などマンションが多く、騒音が悪化すれば資産価値低下は免れないが、それを補償できるのだろうか？ マンションを丸ごと移転補償するとなると、金額も相当なものになりそう。 補償できなきゃ裁判沙汰だろう。 景観に関する感性はさまざまだろうが、セントレアや関空など海上空港の 例等と比較して陸側から海上にある程度の高さの橋桁の鉄軌道や車道を有する 長大な連絡橋が(陸上でもいいですが)建設工事され、美しい弧を描いて 結ばれる様は、人工美をともなった美しさだと思う。板には高層建築物の デザインや外観、内装などを称える人も多い。中には排煙や震動を発する 煤けた生産工場が美しいと写真に取る変った人もいるようだ また人間の生活圏とそれを維持する経済活動の生命線となる空港などのインフラ 整備と、環境保全などに注意を払うも発生する必要最小限の自然環境変化 を較べれば、優先度は明らかに前者にある。無計画な乱開発で自然を破壊する訳では無いのだから、環境にも良く吟味された 空港整備計画で、海上にしる可能性ある陸上候補地にしろ、地域経済活動の 生命線を維持し未来経済への成長因子を育てる重要インフラである新空港事業 を是非、今年地元財界や行政府長には選択して頂きたいですね。反対する地元団体とて、地域経済あってのお話。地域が駄目なインフラ整備計画で 衰退していくのは望まないはずだ。とにかく駄目な拡張案や論外の「なにもしない案」などに流れる事だけでは、絶対避けねばなりません。それは都市圏経済にとどまらない 広域を巻き込んだ経済衰退に繋がるだけですよ。 海上空港は人工的な景観として優れている。見苦しい空港という評価を受けている空港はないだろう。クレーンやコンテナヤードなど無機質な港湾施設を持つ人工島でさえ、 景観が悪いとはあまり言われない。六甲山からのポートアイランドや六甲アイランドの眺めは素晴らしい。あれを自然破壊の見苦しい景観と思う人も一部いるだろうが、多くがそう思っていないからこそ、多くの人が景観を楽しんでいる。 福岡空港騒音訴訟の最高裁判決で 慰謝料(過去分)1人につき230万円(一部認容) 慰謝料(将来分)1人につき毎月23、000円 という判決が出されています。 空港の騒音に悩まされている人たちが大勢います。騒音区域が大幅に拡大する拡張便利だからと無視することはできません。裁判でも最早、限界を超える騒音と認められています。拡張とは隣接する遊休地を利用して行うもの。今、住民がたくさん住んで、会社があって、市街地になってるところを立ち退かせて やるものではない。成田の落花生畑を立ち退かせるのも誠意を持って交渉すべき、この拡張が実現するなら見ものですよ、どうぞやってくれといいたい、できるならね。 いくら国が拡張に傾いても、拡張したくても、無理。環境アセスメントの手続きをクリアできず、事業着手さえできない。そもそも、騒音は現在でも環境基準を満たしている 環境アセスの対象事業であり、騒音が評価の項目となる以上、騒音についての環境基準を満たすような策を計画に盛り込む必要がある。最悪でも、非悪化となるような策が必要。しかし、当然だが、拡張して今より便が増えたら、騒音は増すばかり。これへの対策は施しようがない。現状以上の増便はしないという以外に手はない。つまり、容量を増やすために拡張したいのだが、実際には便数を増やせない。良くても航空機自体の低騒音化が進んだ場合に騒音の実測値を観察しつつ増便をする、という程度のマスケな結果に終わる。 騒音や安全性など、現空港の課題解決を優先すべき。 騒音などの問題で、一部の住民にしか、保障がされていない。新空港を作ることにより、利便性が多少悪くなるが、騒音の被害はなくなる方が良いではないかと思う。 多額の資金調達が必要であるが、長期的に見て安全が第一であり、周辺の住民に対しても良いのではないかと思います。 増設して対応し、環境、安全性の配慮を高めることが大事。 利便と環境との調和。 ・新たに作る為の環境破壊の点があまり考慮されていない。埋立れば当然起きる生物への影響を軽くみてはいないか。 新空港案は、環境対策費や借地料が必要になるとありますが、漁業補償だけではない環境保護が必要になってくるのではないかと思います。 予測以上の需要が揃えても十分対応でき、処理容量や利用時間が大幅に増える。人口130万の福岡の上空に飛行機が飛び事にある意味懸念と恐怖を感じます。以前あったガルーダ航空の離陸失敗による事故や、Jal Waysの事故は幸いにして巻き込み事故を起こしませんでした。今後このような事故が 二度と起こらないとは限りません。民家やビルに囲まれている空港は今や世界的にも珍しく、又都心に近いので便利ですが、反面リスクの多い空港であるわけです。もし、飛行機が天神の上空で墜落でもしたらどうでしょう？ 想像してだけでも怖いです。そのことも考えていただけたらと思います。 補償というお金だけの問題ではないですよ…。ずつとずつと何度も言われてきたように、市街地に飛行機が墜落して多くの 人々の命が犠牲になったらどうします？ 環境問題も考えなければいけません。人の命の尊さも考えてみたらどうでしょう か？ それとも、以前にも書かれていましたが、事故の起こる確率は大したことないから 問題ないということでしょうか？ 増設案は住環境がズタズタになります 増設案のメリットは、単に費用が安いだけのような気がしますが…。橋田紘一幹事長(九電工社長)が言われているように、「発着回数は増加するが安全性や 地権者への補償費、空港の二十四時間化などは解決できていない」って、全く持ってその とおりだと思うのですが…。環境だ環境だという方々もいらっしゃいますが、それなら開発自体が一切不可能なこと ですし、現福岡空港の場合はメリット以上に様々なデメリットな問題を抱えていると私は思 いますので、それらを総合的に判断して検討していただきたいものです。

意見分類	寄せられたご意見
	都市市街地のど真中で空港を広げ、滑走路1本市街地方面に増設する計画案で 離発着回数も増えて、増設滑走路が離陸用になる(離陸時は騒音は横に広がる)ので 滑走路の幅分騒音は拡大するはず。PIレポートSTEP1において便数増加と航空機の減音化が等しくて環境対策エリアが変化しないのであれば、現滑走路だけで便数を増やし続けるならば騒音は拡大しないが、増設滑走路を使用したら 便数増加と航空機の減音化が等しくて環境対策エリアが変化しないのは現滑走路だけの話なので、やはり騒音が拡大するのは明らかです。騒音コンター区域さえ公表しないのは、もはや悪意があるのでしょうかと思えません。 そもそも、広大な民有地を借地しているのは戦後処理が終わっていないからであり、騒音問題も、本来ならば、熊本や大分、鹿児島同様、早く新空港に移転なかったからであり、国の不作為によるものです。 滑走路の増設を行うと 今まで騒音コンター内に住んでいたけど騒音コンター指定後に住み着いた人の ほぼ全員に騒音対策を行う必要があることと 騒音コンターが広がることには変わりありません。福岡空港騒音訴訟に国が敗訴しているにもかかわらず、滑走路の増設を行うということは、国が地元住民との約束(航空機騒音被害を増やさない)を破るのと同じことです。滑走路の増設を行った場合、地元住民が騒音訴訟を起こすのは確実ですが、その場合現空港の運用に新たな制限が課せられるのは覚悟する必要があります。※新たな制限とは、3発機以上の離着陸禁止、利用時間を7時から21時まで(門限)、離着陸便数の制限など。 多額な費用が掛かり、自然を破壊する。新空港は作ってはいけないと強く分かった。新空港を作るべきではない。 いったん空港を造ってしまえば、海は汚れてしまい、絶対に元には戻りません。福岡のこのきれいな海を未来に残したいのです。 皆さんも子供の頃、きれいな川、きれいな海があったのではなかったのではないですか。 ・金を少なく。 ・量(便数)より利便性を。 ・環境を変えることなく。 建設時のCO2排出など環境評価がされていない。 拡張すれば、吉塚の「アンビールマンション空港通り」など、騒音どころか、制限表面にさえ抵触するでしょう。その他、吉塚中学校周辺にはマンションがたくさんありますが、これらも移転補償の対象になるでしょうね。いったいいくらかかるのやら? もし、騒音区域を抬げずに、騒音は増えるのに移転補償には応じられない、などと国が言い出したら、裁判間違いないです。拡張案など、ありません。 現滑走路から210m西側にもう1本滑走路を増設するということは、空港口交差点の真上(野球場入口付近)を航空機が飛行する。現在、国道3号では、航空機の進入灯の関係から、空港口交差点から大井1丁目交差点の間には道路照明灯が設置されていない。交差点ではない箇所であり、沿道にも明るい店舗などが無いから交通安全上の問題は少なく、国道ができる前から空港があったから今の状態となっているのだが、交通量の多い幹線道路同士の交差点部分に道路照明灯が設置されないとすれば、交通安全上大問題だ。空港口交差点のような大きな交差点で道路照明灯が設置されないような事態は、交通管理者である警察、道路管理者である国土交通省道路局が認めないだろう。 本当に増設が実現可能で、空港能力が上がり、騒音に関して地元住民が納得できるのなら、増設が最適でしょう。しかし、増設などできるわけがありません これ以上、海を狭くしないで！自然をこわさないで！ 日本人が利便性、快適さ、を求めすぎ。社会は秩序が乱れ、格差社会を生み出し、環境も異変を起こしている。その中で福岡がアジアの基点、アジアの中核である事を背景に空港もその一つに利用されている。近隣空港との連携をはかり、需要を増やさなければ良い。しかし、滑走路増設案位なら致し方あるまい。上にも述べたが、自然環境の保全を第一に考慮していただきたい。 安全性である。 地形や風向き、等に最も安全な場所に設置すべきである。100年は一度の失敗も許されないと云うスタンスが必要と考える。 安全性、利便性からN135° E案が良いと思う。(24時間空港が必要)アクセスには鉄道及び高速道路が必要。博多駅→香椎駅→IC→奈多→空港を繋げばアイランドシティも利便性が良くなるのではないかと。経済的にと言ひ過ぎだ。もっと人、物が動き、稼ぐことを考えるべきだ。 現在の空港を大切にしたい。不便だからの点のみで新規建設は反対。安全追求と様々な制約の中でも有効な道は拓ける。 国内線国際線の乗りつぎの利便性の悪さは私にはわかりませんので、今の空港の場所のままが良いのではないかと感じてしまいます。埋立による環境への影響・漁師さんへの影響なども高いと思いますし、費用もかなり必要ですので・・・。 騒音は、開いた口が塞がりません。今の14万回が18万回になっても騒音が増えないということは、1機当たりの騒音は単純に考えると14/18以下にならないといけません。小型化を見定するなら、発着回数はもっと増えるはずですが。少なくとも、環境アセスメントでは、このような楽観的な見通しでは通用しません。 騒音対策区域を見直す、対策区域内に新たに住みつけた「新住民」も補償対象になります。これによって環境対策費の初期費用が思いっきりかかるから、国は「滑走路を増設しても騒音は抬げられない」と言い張りたいのだと思います。騒音対策区域を見直さなければ、初期費用はかかりませんから。 PIステップ4資料ですが 拡張で滑走路も市街地側に広がり、不完全ながらも航空機利発着が増大するの に 騒音コンター領域が現空港より大きく拡大する事は現時点で考えにくい、と言う記載箇所がありました。騒音コンターは単純な滑走路近辺の騒音値(dbなどで表示)では無く、騒音に関して主観的要素が入るので単純では無いようですが、滑走路も 密集した市街地側へ貼りだし、飛行回数が増えるのならどう考えても騒音 コンターは大きくなると思うのですが。大量配備(中)の737のエンジンに 自動車のような防音装置でも付けるのかな また新型低騒音機も出来はしますが、原理上劇的に騒音が小さくなるものでもない。考えられるのは、空港周辺の住民が減った場合の騒音コンターへの影響ですが 値に影響するほど移転や住民移動が減るのも思えません。空港周辺では 市街地化で流入人口があるくらいではなかったでしょうか? その他もスポットの数の問題や、貨物ターミナル、国内一国際線ターミナルの乗り継ぎ時間を大幅短縮 可能なターミナル統合も拡張案は無理。24時間化も都心部等高度制限の緩和 も不可能。市街地大事故危険性や、少なくとも現空港レベルの騒音の解消も無理。東西交通の遮断など、問題点をあげたらきりがありませんがなにか一つ解決しない。拡張案で売りの、本体価格2000億+誘導路二重化工事(334億?)が安い!と言うのも、年間150億円かかる高額な民有地代・対策費が毎年継続で、実際は中期的に 新空港より割高になり、その後逆転してどんどん高くなって行く、ハイコスト 案でしかありません。 そもそも騒音公害がある空港で便を増やすために滑走路増設なんて 時代錯誤も甚だしい。那覇空港の並行滑走路は同時離着陸ができる ように滑走路間の間隔を1.3キロにする案も出ている。福岡のようにすぐ横に造るのは税金投入が活かされない。騒音公害のない海上空港を造ることで税金投入が活かされると言うものの。 日本とアジアのハブ空港としての位置向上、空港の 拡大は必要である。ただし、生活環境への配慮が必要。 全体を考えて対応して欲しい。(費用、環境等) 新空港に移設しても騒音公害はなくなるらない。 国際競争力に勝つには空港能力、経済効果、利便性、24時間化が重要。自然環境への影響はやむを得ない。生活環境の改善を重視するべき。 自然は守らなければいけないが、空港を利用する人口の 増加により、能力を上げなければならず、経済効果も見込まなければならぬと思うので、3つを両立できるような策 をとってもらいたいと思う。 環境に影響をなるべく与えないで済む新空港案をもう少しよく つか作れないか?という所が気になる。 新空港により空港能力がアップして福岡空港から直接欧米諸外国の空港へ 行けたらよいと思う。ただし、福岡の観光資源でもある自然環境への影響はできるだけ少なくして新空港を作ってほしいと思う。 自然環境への影響はできるだけ小さくしてほしい。生活環境への影響は無くしてほしい。 ・自然環境に対して配慮されているか。 経済的なことを考えることは当然のことだが、生活環境や自然環境も考慮してほしい。特に生活環境は福岡空港騒音訴訟で国が敗訴していることも重要。 騒音が残ったままでは、増設滑走路をつくっても意味が無いと思います 整備効果と周辺環境への影響の視点の2つが、特に重要である。 経済効果につながればいいが自然環境の問題が心配。生活環境への悪影響が残る増設案は論外。 専門家による十分な検討がされていると思うが、現空港周辺住民への負担軽減、環境への配慮、地元への利益還元、乗客へのストレス軽減、利便性 向上、を考えて対応してほしい。 景気が不安定の中での資金調達面での不安が大きい。また環境問題の上においても不安である。現在の空港を利用し、活かす事が出来るならそうした方がよい。 新空港を作ったとしてもその後の跡地利用問題が見えない。 アクセス、事業費(借金)、自然環境への影響で滑走路増設に賛同。 海上空港は問題続出している。騒音問題はがあるが、現在地にて整備すべし。 世界の空港需要は年5%の勢いで伸びており、その受皿として早く建設の要がある。①キャパシティー②騒音③高層建築④危険⑤永久赤字⑥借地 一挙に解決したい。 町の中にヒンパンに飛行機が飛んでいるのに多少の不安を感じます。広い海上空港で自由に飛んでほしいと思います。少し遠くにはなりますが、利用者も強力してくれると思います。 新空港にすると必ず利用者は減少し、どこかの空港の二の舞になります。また、環境問題等の影響があります。 今のところでもいいではないですか！ほんとお願ひします。 ポイントは旅客の利便性と安全性、空港の経済性にある。

意見分類	寄せられたご意見
	安全性・・・大都市周辺であぶないというのが、御巢鷹以来死者0。安全率向上は技術革新で。すでに炭素減も開発されている。 現在、将来にわたって、周辺地域や航空路下地域の住民の生活環境(特に騒音)の改善を重視すべきと思う。 伊丹空港(大阪国際空港)の利用に制限を加え「閑空」を新設せざるを得なかった最大の理由は「騒音対策」ではなかったか。福岡空港の離発着回数は当時の伊丹空港以上に増え、周辺の騒音問題は悪化している。福岡空港周辺や航空路の下で暮らす住民にも静穏で安らぎのある生活空間を確保すべきではないだろうか。仮に航空需要が現状と大きく変わらなくても、海上型の新空港をめざすべきだと考える。 地球は人間だけのものではない。自然をこわさず、きれいな海を守ること。 騒音の影響、もしくは自然環境への影響などのマイナス要因を考慮したり、その他、総合的に考えないといけないので、何とも言えない感じがします。 (環境)自然破壊、地球温暖化などの問題が声高に叫ばれている昨今において、選択のポイントが全て自己中心的な視点になっていることが気がかりです。福岡のことを真剣に、もしくはこれからの地球のことを考えるのであれば、環境(自然)への影響を抜きにして議論できないのではないのでしょうか。 現状のままでもいいと思う。 変な金を使うな！ 自然破壊反対！ 都心からの交通アクセスと地震対策が必要。空港近隣住民に対する騒音対策の充実。 今後、国際線も増便していくであろうから、極力、能力の高い 空港をつくっていく必要があると考える。それと同時に、自然への影響も考えていく必要がある。 空港を広くするのは大事だと思うが、住居環境が悪化する増設案は住民の理解を得られない。全住民の理解を得なければ騒音訴訟を起こされ負けてしまう。新空港では環境に関する訴訟を起こされても過去に負けた事例は無いのでは？ 日本経済、世界経済、地域環境など。 現在の空港が、民間だけでなく、自衛隊等の利用もあり、限界に近い状態で、これ以上を増やすためには、滑走路の増設が生活環境を悪化させる以上、新空港を建設するしか方法はないと思う。 海浜に影響ないか、調べた上で建設してほしい。 調査報告書が分かりづらい。騒音コンター図が無いなど空港に関するPIとしては資料が無さ過ぎだと思います。具体的根拠も数値も示さずに結論を出しているところなどもあり 何を調査したのかさっぱり分かりません。 空港能力を上げるため、ある程度の自然環境への影響は 覚悟しなければならぬと思います。 利便性、経済性も大切だが、安全な空港であることが一番 だと思う。また過去に騒音訴訟が起こされ敗訴していることも重要であると思います。 将来の方向性の選択のポイントについてはとても分かりやすかったと思います。たくさんの人が何度も増設案、新空港案について話合うことが大事なことです。また話し合うだけでなく、市民の意見をきちんと耳に入れていただきたいと思います。自然を壊し物を作るのは簡単ですが、自然を元に戻すことは難しいです。ぜひ自然を大切に、あの海を美しく守りたいものです。 大都会近郊の自然を一部破壊するのはやむを得ないと思う。 経済・環境両面で考えてほしい。 何よりも安全確保。機能が発揮できる施設であること。自然環境・社会環境について、人が生きる快適な環境であること。 将来的には、空港能力を充実することが重要だと思います。そしてそれが、経済効果につながっていくと思います。自然を大切にしながらその点を考えていくことが大切だと思います。 ・海の環境破壊も大変心配。 やはり増設案が1番だと思います。新空港は問題点が多く、これから世界的に環境が問題になっていく中で、埋め立てによる海流の変化などで、悪影響をおよぼす危険性も高いと思います。 自然環境の点からも海をよごさないで下さい。 福岡市民が望める空港づくりをしていただきたいということです。それを実現するには、騒音問題、跡地の確保等、いろんな問題を案しながら将来の空港のあり方を考えていくべきでしょう。 騒音、アクセス、空港維持費を最優先課題としてほしい。 投資額を少なく環境にやさしい案で行って欲しい。 利便性よりも生活環境を大切にしてほしい。 空港能力を高めるのは当然だと思う。しかし、滑走路増設案は生活環境の悪化、安全性の低下をもたらすので いいとは思わない。 新空港案が良いと思う。アクセスも整備が進めば利用者にとって使いやすくなる。パイロットにとっても操縦が安全にできると思う。 安全な空港作りが第一。 将来まだまだ技術が進歩すれば、現在の空港でも安全に利用できると思う。 アクセスによる利便性、環境に対する問題、新空港設置に関する財源確保。 この時代に更に環境破壊や借金を増やしてまで建設するのどうかなと思う。 市街地上空の安全性。 現空港の増設で対応するのが現実的であると思う。これ以上税金の無駄遣いと環境破壊は許されないとと思う。 新空港が出来た方が安全と思います。 騒音被害がない分、新空港の方がGoodな感じもするが、利用者側からみれば、今のままの方が良いかな(？) 安全性が確保できれば検討。 エコだ何だと言いながら新空港は時代に逆行する案である。 生活環境が一番気になります。騒音で生活環境を壊さないでほしい。 経済効果は必要だがそれ以前に生活環境への配慮がとても必要であると思います。過去に騒音訴訟まで起こされたのに、騒音を減らす施策はとらないというのは 周辺住民の理解は得られないと思います。 工事の際には環境への影響を小さくしてほしい。 命を乗せて飛ぶ乗り物なので、何より安全性を重視する必要があります。 空港能力は時代のニーズに応じて考える必要があるが、同時に自然・社会環境を損なわないようにする必要もある。 自然保護と費用が解決されれば、新空港の方が福岡の将来の為には良いと思います。 新空港は金がかかり、環境問題も出る。 将来的に見た場合は、新しい空港が必要になると思っているが、資金の目処がたつか、自然環境はだいじょうぶか等を討議する必要がある。 それと地球環境保全。 ・環境(騒音等)対策。 ・24時間利用はエコではない。 借地料等の解消、安全面の有利などから何の制約もない新空港を建設する方が将来的にみても有利だと思う。家でいうならばリフォームではなく新築だということです。 騒音、安全、空港能力、経済効果を第一に考えるべき。 経済効果と自然保護のバランスが重要になると思います。 環境に配慮しつつ空港能力が最大化することを考慮して 新空港を造ってほしい。 騒音と安全に配慮すること。 安全に利用できる空港が必要。 やはり安全性が第一だと思います。大事故になって多くの犠牲者が出てからでは遅いと思います。 環境と利便性は常に相反する問題であるが、騒音問題は過去において裁判で負けているという事実があります。また、完全に都市部から移転した空港(香港国際空港)などは アクセスを整備することにより利便性を確保し充分な空港能力があり 需要も伸びています。 現空港に滑走路を増設すれば利便性は維持されるが 騒音は残る。過去に騒音訴訟が起こされたのは何だったのか？ 福岡空港の歴史を考えると騒音による周辺環境への影響は深刻。 CO2を減らすことをまず第一に考えるべき。人口も減るのに、なぜ新空港が必要だと思っているのか全く意味がわからない。 都市機能の充実、航空機事故への対応、騒音問題。 増設案は、不法侵入車両などの改善に今の空港(板づけ)を重視し、それに騒音などに施工費(コスト)に使用してほしいものです。

意見分類	寄せられたご意見
	空港容量が近いうちに満杯になる以上、早期に処理能力拡大の施策をする必要がある。しかし、周辺住民の生活環境を悪化させる滑走路増設案は、自然環境を悪化させる新空港案と異なり 人間に対して悪影響を与える点で新空港案よりも問題が大きいのと思います。 十分に自然環境を考えて新空港建設が必要だと思います。 アクセスの容易さ、海洋生態系に対する影響を考えると、増設案が優れているように見受けました。 自然を壊して、税金を使う事より、今有る物をより良くする事を考えて欲しい。 現在の福岡空港の利便性を落とさずに新空港を設置する為のアクセス(専用道路、モノレール等々)も説得の大きな材料では。安全性と利便性の接近が事業の促進の大きなポイントでは。 安全性、環境対策、費用(ランニングコストを含む)等の比較評価を十分に行って方向性を出す必要がある。 「長期」→それならば「自然」を守るべきです。破壊してしまえば、その何倍もの時間をかけないと元には戻せません。 また費用、環境問題の面においても現時点での新空港は全く不必要と考えます。 新空港には魅力を感じない。これ以上環境破壊するなんて、時代の流れに反していると思います。 24時間利用が不可・周辺の方々の安全性と騒音等の問題があるがやはり3案を選びたい 少子化傾向や北九州空港、佐賀空港あるいは熊本空港の相互活用を考えているのだろうか。疑問である。何も福岡、特に福岡市一極集中を進めなければならないのか。福岡県全体の浮揚を考えれば良いのでは。複数の空港、新幹線ルートの活用を進めるべきであり、海の幸を殺し、漁業補償金を必要とする埋め立て建設案には、絶対反対。 新空港は、環境の不安もあり、市外地から離れることにより、交通機関の整備も必要となり、金額はかかると思います。 ・大型のエアポートが必要。 ・海上の方が安全。 環境保護、安全性を考えてほしい。 安全性を重視します。費用のことももちろん大切であるが、安心して自分の街で生活したいです。 ・自然環境。 環境、地域の住民との共生で判断すべし。 増設案に比べて、新空港案は騒音問題の改善や、長距離国際線、貨物便の就航が可能になるので、利点はたくさんあると思う。 ・安全性を考えたら新空港を使った方がいいかもしれないが、福岡空港は利便性が大切だと思う。 自然について考慮する必要がある。 事故が起こらないことが一番大事。世界に例の無い複雑な運用を都市部で行うことになる増設案は不安です。 新空港案が主流になると思います。よってこれからは環境問題の方を考え、よりよく行えるようにすればよい。 あとは環境への影響かと思う。 新滑走路・・・安全性 (埋め立てについて)やはり、環境に負担を与えるような方向は避けたほうがよいと思う。本当にずっと先の将来までを見据えるのなら、環境を考慮することが一番大切だと考える。 人(航路の下に住む人)の安全と平安を確保し、かつ自然破壊を最小限にとどめたい。 飛行航路にジェット機が落ちたら、だれが責任をとるのでしょうか？(九大に落ちた米軍のジェット機の様) 今の環境問題のことを考えると新たに空港を建てるより、どうにかして今の空港で対策を練りたいと思う。 やはり利用者の利便性を第一に考えた上での資料だとは思いますが、その前に環境や地域住民のことを考えた対策をよく考えることが重要だと思います。 離発着に伴う周辺住民への迷惑は配慮する必要があるが、今後航空機自体の性能も向上するものと思われる。費用対効果の観点が一番重要。 自然破壊反対。 便数をそんなに増やさなくていい。 やはり安全性の観点を最優先すべき。 空港問題の重要性は良く理解できる。しかし、開発は将来の環境に充分配慮のうえ、広報に努め、意見をまとめていただきたい。 九州の拠点空港として、現空港をどのように改善するにも限度がある。 騒音・安全・土地利用を考える時、新空港の建設が望ましいと思う。 ・新規空港は海上建設により騒音が防止される。 「新空港」における自然環境の保全可能かどうか疑問あり。たいへん厳しいと思う。 新空港の場合、自然保全にはならず、利便は悪い。 新空港により増便すれば、人の出入りも多くなり、三苦・新宮近辺の自然もなくなり、福岡のよさがなくなると思う。 将来の自然環境もよく考えてほしい。福岡は、自然をこわしまくっている感じがするので、もったいない、という事も考えてほしい。 騒音対策として影響先に何らかの補助をする。 アクセス面も大切だけど、これからは環境面も大切だと思うので、それをポイントにしたいと思っています。 飛行機の騒音を考えると場所をかせた方がいい気もするけど・・・ 開発や騒音など難点はあっても新しい空港ができた方がよい。 新空港の場合は漁業権問題をどうするか心配です。 ・飛行機の性能向上による安全性アップ。 ・環境問題で、そんなに多くの飛行機をとばす必要があるのか？ 安全性。 経済性と自然環境保護(できる限り環境への負荷を小さくすること)。 新空港建設案は自然環境の破壊であり、将来の子供達のためによくない。 第一が予算である。同じく自然環境の影響である。結論はわかりきっているのに、どうして土建屋のために無理を市県民にしているのか、わからない。 滑走路増設のポイントは、実績のある利点を維持しつつ実に現実的であり評価に値するが、新空港の法は、仮定と漠然とした抽象的未来像ばかりである。現空港の弱点は、大阪、名古屋と通ずるところが多いが、その各新空港の現状を良く分析するべきである。 詳細版の56ページの「安全性の確保＝飛行ルートは変わるのか」と、57ページの寄せられた主な意見「過密な離着陸は安全面で不安がある」は、まるで関連がありません。飛行ルートと滑走路上の離着陸が過密であるかは無関係です。飛行ルートが主に海上であっても離着陸が過密であることもあるし、飛行ルートが市街地上空であっても滑走路はガラガラのこともあります。安全性に関して過去のPIで寄せられた意見とは、「市街地空港は危険である」「安全な海上空港に移転すべき」というものが大半です。過去の意見は連絡調整会議のホームページでも公開されていますので確認ができます。ですから、市街地空港の危険性について、客観的に、正々堂々と評価すべきです。 争点のポイントはアクセスの利便性と周辺住民および周辺環境への影響の2点が大きいと考えられる。時間だけを見れば、新空港もさほど時間を要しないようになっているが、現空港とは違い、乗換えが必要になるため、その時間を見込む必要がある。また、新空港が24時間利用できるとしても、そこに乗り入れる公共交通機関が24時間体制でないならば、タクシーしか使えないような夜間利用はどうかと考える。乗り入れが海ということで、新空港案は周辺住民への影響が小さいことをあげているが、海への影響は計り知れないし、空港への交通機関の乗り入れを考えれば周辺住民への影響がないわけではない。もちろん、現空港を維持した場合には現況の環境費がそのまま継続されることになるため、今後の財政を考慮しなければならないが、わかり易い現況の環境費と見え難い将来環境費とを単純に比較するのは慎重にしなければならないと思う。 【現空港の拡張が絶対に無理な理由】 ・騒音で裁判沙汰必至。最高裁判決で国は負けている。なのに、さらに騒音が酷くなる拡張など最高裁への冒険。 ・騒音は現在でも環境基準をクリアしていない。だから環境アセスメントをクリアできず、事業化できない。 ・そもそも用地買収が何十年かかるか見当もつかない。落花生畑の成田でさえ、建設決定から40年以上経っているが、未だに用地買収が完了していない。市街地の福岡ではもっと無理。現に福岡空港の南東側誘導路直線化事業では、買収面積3ha弱、補償対象物件10数件しかなかったにもかかわらず、用地買収に7か年もかかっている。 ・マンションが制限表面に抵触する。「あなたのマンションは飛行機の運航の邪魔になっちゃいます」なんてマンション住民に説明できるか？ ・移転補償で、さらに市街地が壊される。市街地の真ん中に使えない広大な空地ができる。これでは都市計画もヘタクレもない。 ・航空機事故の確率がさらに高まる。今でも数十年に一度の確率なのに、これが発着回数の増加率だけアップする。 ③滑走路処理容量が増えると言いつ張ると、騒音問題が浮上する(騒音を基準以下に抑え、アセスを突破できる有効な手段はなく、ひたすら補償するしかない)

意見分類	寄せられたご意見
	(マスコミ) やはり、心配していたことが起きました。市街地に飛行機が突っ込みました。このような事態は予見できたはずで。設置管理者である国に責任があるのではないのでしょうか？ (国) たしかに、このような事態は予見していました。だからこそ、海上空港に移転すべきと考えていました。しかし、肝心の地元住民が移転に反対しました。航空会社もアクセスのいい現空港で楽に商売をしたいからと、天下り先をチラつかせて移転させないよう工作を続けてきました。われわれ国の役人は、民意を最優先しますからね。そんな民主的なわれわれに責任を押し付けるのは筋違いです。だから、今回の市街地での事故に対する責任は国にはなく、移転に反対してきたバカ住民と航空会社にあります。責任は彼らに取るべきです。 このところ、長崎・八尾・マドリド・キルギス・ロシアと、空港周辺での航空機の墜落事故が頻発している。長崎の事故は海上空港の安全性の高さを、八尾では市街地空港の危険性を思い知らせてくれた。そこで、福岡空港周辺では、航空機事故がどのくらいの頻度で起こりうるか、計算してみよう。最新の航空機事故の確率は、100万フライト当たり1回程度。そのうち、離陸時あるいは着陸時の事故は約8割程度。福岡空港の年間離着陸回数は約14万回。これらから、1年間に事故が起こる確率を計算すると、$P=1 \div 100万 \times 0.8 \div 2 \times 14万回/年 = 0.056回/年$ あな恐ろしや、1年間に福岡空港近辺で事故が起こる確率は5.6% 18年間に1回は起こることになる。あまりに怖すぎる計算結果なので、日本の航空会社は安全ということにして、福岡には悪名高き中華航空や中国のエアラインも就航しているのは無視して、全世界の事故発生確率の半分ということで計算すると、1年間に福岡空港近辺で事故が起こる確率は2.8% 36年間に1回は起こることになる。しかし、拡張なんかして、年間離着陸回数18万回になると、1年間に福岡空港近辺で事故が起こる確率は3.6% 28年間に1回は起こることになり、確率はかなり高くなる。やはり、現空港は危険です。滑走路増設はもっと危険です。関係のない人が航空機事故の巻き添えに遭い、命や財産が失われる可能性が高い。この危険性を放置すべきではない。新空港への移転を急ぐべきでしょう。行政として当然の責任です。 欧米では、空港の危険性に関する研究がなされている。「PUBLIC SAFETY ZONE」などのキーワードで検索してみると良い。危険度の高い地域(滑走路延長方向の飛行ルート直下など)では、現行以上の開発を規制したり、学校・病院などの立地を禁止したりしている。もちろん、危険な地域に住んでもいいが、それは自己責任。わが国でも、このような研究を行った上で、空港計画を進めるべき。 市街地空港の危険性を論じると、国の役人はいつも逆ギレ。「俺達が仕事をしなかったことを責めてんじゃねーよ！」もっと責任をもって仕事をしてもらいたいものです。 滑走路増設案の騒音や滑走路処理容量をごまかしておいて、意見を聞いても意味がない。市民に正しい情報を伝えることなくアンケートを行っても意味がない。滑走路増設で騒音が拡がらないとか、容量が3割増えるとか、新空港より早くできるとか、ウソで塗り固めたレポートは作り直すべき。用地確保の見直し、騒音、事故の危険性、滑走路処理容量、その他空港施設などについて、正しく情報提供すべき。ちょっと知識のある読者は騙されないが、一般市民やド素人マスコミは簡単に騙されてしまう。 絶滅危惧種「ニッポン・バタナゴ」への影響を及ぼす滑走路増設に比べれば、新空港の方が自然環境に与える影響も大きくない。やはり、新空港の方が総合的に考えるとはるかに優っている。 既空港が福岡市内にあることは、アクセス上良好だが、市街地危険性(ガルーダ航空機離陸事故等)を周辺住民と隣り合わせであり、さらに年間約176億円程の空港対策費がかかるとすれば、将来に対する新空港建設は充分念頭に入れて計画すべきだと想われる。いづれにしても早まって後悔しないようにして欲しい。 海の近くだと、風が強く、欠航という心配がある。 国際社会においても、滑走路増設は必要であるならば、地域の住民や環境を充分に配慮して行うべきだと思う。 新空港だと環境対策費などがいくらないけれど、24時間利用していると、光熱費がかかったり、埋めたてによる環境破壊にもなるので必要ないと思う。 新たに空港、特に海につくことは、環境のことを考えても費用的にも反対です。福岡空港は、国内線だけにし、国際線は佐賀空港を九州国際空港として利用した方がよいのでは。成田も関空も都心より1時間です。佐賀空港も長崎・福岡・熊本・大分からも1時間でいけるのでうってつけでは。今後の財政を考えてもその方がよいのでは。 都市部の高き制限を緩和しなければならないほど、人口が多いわけではない。高くなければならない理由がみあたらない。 現状維持か現在地で増設 安全性？もし飛行機が落ちたら？言い出したらキリがないでしょう。危険というなら貴方だけ江戸時代に行っても下さい 人の命の重さを考えたら今の空港は危険が多すぎる。 アクセス性、経済性、環境の保全がポイントと思う。 海上に造ることは、環境破壊へとつながることから反対である。 北九州空港のように24時間利用できるのはいいと思うが、最近の話題でもある自然環境の問題が気になる。 音がしずかになるならいいと思う。 私は海上の方が良いと思います。 夜眠れない方がストレスになるので。 自然環境がポイント。 環境と利用と需要のバランスがいかとうまくとれているかだと思います。 私はやはり長い目から見ると「新空港案」がよいと思う。たしかに環境メリットはある。 周辺住民の騒音や環境についてよく考えるべき。 環境のことを考える人が多いと思います。現状維持を望む人が多いのではないのでしょうか。 自然環境の保全がしっかりとできるのかどうか疑問に思った。 環境を大切にし、あまり費用をかけない。 自然環境への保全を重視してほしい。 やはり環境にやさしいことと、お金をかけないこと。この2つが今後の方向性について大切なことだと思います。 現状の騒音問題は避けられないし、交通便がちょっと遠いから、新空港案だと利用者が減りそう。そうなると増設案がいい気がします。 けれど、そもそも本当に増設は必要なんですか？今日聞いてその点が疑問に残りました。 利便性だけでなく、安全性の上でも今の空港が良いのではないのでしょうか！ 今後、社会的に個人の権利尊重の傾向は進むと考えられるし、安全面には最も大きな配慮を払わなければいけないので、新空港案で考えを進めるべき。 費用の比較はよくわかったが、これ以上騒音がひどくなるのは、住民にとって苦痛です。住宅のそばには来てほしくない。 私は日頃から新空港は雁の巣飛行場以前利用してた場所の延長が一番被害が少ないかと思います。 空港の能力を上げればよいとの方向ではダメ。生活環境への負荷軽減も視野にいれるべき。 騒音に苦しんでいる住民の意見を十分聞いて欲しい。 生活環境が第一。 空港能力の向上は必要だが住民(生活環境)への配慮ができなければ、意味が無い。 できるだけ生活環境への影響が小さい方策を検討するべき。人間の生命財産を守るのが政治であるので、増設案は支持できない。 自然環境への影響を抑えつつ空港能力を十分に発揮できる新空港が必要。 三苫の住民は第1に騒音です。音に対する保障は大変心配と思います。(三苫地域として1丁目～1丁目までは玄海に表した地計です。) 生活環境がさらに悪化する増設案は問題外では？ 騒音問題が無く安全性の高い新空港の早期着工を望みます。 最低でも騒音被害が現状よりも小さくなることと 安全性が現状よりも高くなることは生命財産を守る上でも一番重要。 自然環境に配慮して早急に新空港建設をすすめるべき。 福岡が誇るべき歴史と自然景観を如何に保持していくかを選択のポイントに加えるべきである。 自然破壊、空気汚染、水質汚染、地形変化、将来性なんてない！！豊かな自然の中で子供を育てたい。 なにより環境破壊をしてほしくないで増設案がいい。 福岡市周辺約22市町村の交通網を考えた場合、多少の危険性は止むを得ない。(今後は精密機械等の上昇が考えられる) ・漁業補償・用地について丁寧な対応が求められるのは、理解できるが、期間には有限である。責任者は工程表を示して、交渉にあたる事である。 利用時間、乗りつぎの利便性、安全面では新空港の方が良いかと思いますが、空港までのアクセスを考えると現状のままがいいのかとも思います。 事故さえなければ増設がよい。 利便性と環境問題のすり合わせ。 予算はかかっても安全性を考えると新空港建設の方が将来的には良いと思う。 埋め立て反対！！ 安全性。新空港がよいのでは。 ・環境に配慮すること。

意見分類	寄せられたご意見
	大規模な事業となつておられますが、慎重なうえに慎重に。特に周辺環境への配慮された施策となることを願います。
	自然環境の問題がかいけつできるなら新空港案さんせい。
	生活的には雑音もなくなるとの事ですので大変良いと思います。
	三苫・新宮ゾーンでは、玄界灘の美しい自然を、漁業で生活している人の暮らしを破壊することになるのではないのでしょうか。
	・自然環境や漁業補償、現住民の生活補償などどのように考えてあるのだろうか。
	騒音が無い新空港案が良い。裁判にもなったのに増設にするのは信じられない。増設には絶対反対。
	周辺住民への影響が少ない新空港に賛成です。増設案は周辺住民の生活環境への悪影響が大きいため反対です。
	新空港は自然環境への影響は減らすことができるので賛成です。増設は生活環境への影響を減らすことができないので反対です。
	安全第一。安全性の高い新空港を早期に作ってほしい。危険な現空港は早期に閉鎖してほしい。増設反対。
	福岡市の自然環境を世界に見せつけるという点でも新空港に賛成です。環境基準に全く適合していないのに滑走路を増設するのは世界のすう勢にも逆行する愚行であり増設には反対です。
	騒音の無い空港にしてほしいので新空港案に賛成です。現状よりもさらに騒音を酷くする世界の流れに逆行する恥ずかしい増設案には反対です。
	未来永劫墜落リスクの高い増設案には反対です。安全性が高くなる新空港案に賛成です。
	これ以上の自然破壊をせずに今ある土地などを有効に利用する。
	周辺でのリゾート開発の可能性や離着陸の時の景色の美しさなどの視点も重要だと思います。そうすると新空港の方が玄関にふさわしい空港になると思います。
	生活環境が現状よりも良くなることも重要なポイントなので新空港案に賛成です。増設案では生活環境が現状より悪くなることはあっても良くなることは無いので反対です。
	過去に4回の事故が起きた素晴らしい実績のある現空港に滑走路を増設する増設案には反対です。やはり安全が一番大事なので新空港案に賛成です。
	人間の生命財産を守ることが第一でありその点からも新空港案に賛成です。人間の生命財産を守ることが第一と考える増設案は有り得ない案であり反対です。
	・増設案の場合、騒音の影響が将来的に続くことになり、騒音区域が広がる可能性もあります。1) 騒音問題 ・航空機騒音に係る環境基準を全く満たすことができません。・福岡空港騒音公害訴訟において「受認の限度を超え、人格権が侵害されている。」として住民の請求が一部認められました。(福岡空港PIステップ4 PIレポート詳細版の15ページより) ・滑走路を増設した場合、再び福岡空港騒音公害訴訟が起こされる可能性があります。その場合、大阪国際空港(伊丹空港)と同様の運航制限が課せられる可能性もあります。〈大阪国際空港(伊丹空港)における運用上の制限〉・使用機種の制限(3発機以上の離着陸禁止) ・利用時間は7時から21時までの門限(21時から翌7時までの離着陸禁止) ・一日の離着陸回数が370回までに制限(ジェット機枠200回、プロペラ機枠170回) 離着陸可能回数は約13.5万回/年。 http://fukuoka-airport.sakura.ne.jp/web/img/pi-step4b.pdf この客観的事実を考慮すれば、当然増設案は実施が困難であることは明らかです。反対です。このようなリスクの無い新空港案しか対応方策が無いので新空港案に賛成です。
	2) 安全性が低下する問題 ・運航便数が増加するので、航空機が市街地に墜落する可能性が増加します。・空港内の運用が複雑になり安全性が低下すると考えられます。〈空港内の複雑な運用の一例〉 国内線の離陸機は、グライドパスが発する電波への影響を避けるため、滑走路端部の誘導路を利用できず 迂回して滑走路2本を一度横断してから滑走路端部まで行き増設滑走路(黄線)に入り離陸することになります。(福岡空港PIステップ4 PIレポート詳細版の21ページより) http://fukuoka-airport.sakura.ne.jp/web/img/pi-step4b.pdf 運用上、安全性が一番大事ですが、それを下げる増設案では全く話にならないので 増設案には反対です。安全性の面からも新空港案に賛成です。
	1) 騒音問題 ・増設案の場合、騒音の影響が将来的に続くことになり、騒音区域が広がる可能性もあります。・航空機騒音に係る環境基準を全く満たすことができません。・福岡空港騒音公害訴訟において「受認の限度を超え、人格権が侵害されている。」として住民の請求が一部認められました。(福岡空港PIステップ4 PIレポート詳細版の15ページより) ・滑走路を増設した場合、再び福岡空港騒音公害訴訟が起こされる可能性があります。その場合、大阪国際空港(伊丹空港)と同様の運航制限が課せられる可能性もあります。〈大阪国際空港(伊丹空港)における運用上の制限〉・使用機種の制限(3発機以上の離着陸禁止) ・利用時間は7時から21時までの門限(21時から翌7時までの離着陸禁止) ・一日の離着陸回数が370回までに制限(ジェット機枠200回、プロペラ機枠170回) 離着陸可能回数は約13.5万回/年。 http://fukuoka-airport.sakura.ne.jp/web/img/pi-step4b.pdf 「将来の方向性選択のポイント」においては当然滑走路処理能力が増える必要がありますが、滑走路処理能力が増えない可能性がある滑走路増設案では全く意味がありませんので 反対です。滑走路処理能力が大幅に増える新空港案に賛成です。
	1) 騒音問題 ・増設案の場合、騒音の影響が将来的に続くことになり、騒音区域が広がる可能性もあります。・航空機騒音に係る環境基準を全く満たすことができません。・福岡空港騒音公害訴訟において「受認の限度を超え、人格権が侵害されている。」として住民の請求が一部認められました。(福岡空港PIステップ4 PIレポート詳細版の15ページより) ・滑走路を増設した場合、再び福岡空港騒音公害訴訟が起こされる可能性があります。その場合、大阪国際空港(伊丹空港)と同様の運航制限が課せられる可能性もあります。〈大阪国際空港(伊丹空港)における運用上の制限〉・使用機種の制限(3発機以上の離着陸禁止) ・利用時間は7時から21時までの門限(21時から翌7時までの離着陸禁止) ・一日の離着陸回数が370回までに制限(ジェット機枠200回、プロペラ機枠170回) 離着陸可能回数は約13.5万回/年。 http://fukuoka-airport.sakura.ne.jp/web/img/pi-step4b.pdf 騒音問題はいくらか配慮しても無くならないので反対です。自然環境への影響は対応すれば影響を抑えられるので新空港案に賛成です。
	1) 騒音問題 ・増設案の場合、騒音の影響が将来的に続くことになり、騒音区域が広がる可能性もあります。・航空機騒音に係る環境基準を全く満たすことができません。・福岡空港騒音公害訴訟において「受認の限度を超え、人格権が侵害されている。」として住民の請求が一部認められました。(福岡空港PIステップ4 PIレポート詳細版の15ページより) ・滑走路を増設した場合、再び福岡空港騒音公害訴訟が起こされる可能性があります。その場合、大阪国際空港(伊丹空港)と同様の運航制限が課せられる可能性もあります。〈大阪国際空港(伊丹空港)における運用上の制限〉・使用機種の制限(3発機以上の離着陸禁止) ・利用時間は7時から21時までの門限(21時から翌7時までの離着陸禁止) ・一日の離着陸回数が370回までに制限(ジェット機枠200回、プロペラ機枠170回) 離着陸可能回数は約13.5万回/年。 http://fukuoka-airport.sakura.ne.jp/web/img/pi-step4b.pdf 過去の福岡空港騒音公害訴訟への反省が無く 航空機騒音に係る環境基準を全く満たす考えの無い 滑走路増設案には反対です。過去の福岡空港騒音公害訴訟への反省があり 航空機騒音に係る環境基準を満たす考えのある 新空港案に賛成です。
	騒音コンターも示せない滑走路増設には反対。空港の機能向上を図るには、新空港しか選択肢はない。
	国の環境基準を守ること最低限必要な条件だと思います。人間が生活する以上生活環境を重視せざるをえず 生活環境を悪化させる滑走路増設案には反対です。生活環境が大幅に改善する新空港案に賛成です。
	環境へ配慮することは当然ですので、生活環境への配慮が全くできない滑走路増設案に反対です。自然環境への影響を抑える配慮が可能な新空港案に賛成です。
	現空港の問題を解決することは重要なポイントだと思います。現空港の問題が何一つ解決しない滑走路増設案に反対です。現空港の問題が一気に解決する新空港案に賛成です。
	空港が周辺に与える最大の悪影響は騒音なので、騒音の影響が現状よりも小さくなること 環境基準を満たすことが最低限の条件だと思います。その最低限の条件すら全く満たせない滑走路増設案には反対です。最低限の条件を満たせる新空港案に賛成です。
	周辺住民への悪影響が少ないことは重要なポイントですので、周辺住民への悪影響が少ない新空港案に賛成です。周辺住民への悪影響が多い滑走路増設案には反対です。
	過去に起こされた福岡空港騒音訴訟で負けている事実は重大です。滑走路増設案では再び騒音訴訟を起こされる可能性が高く 負ける可能性が極めて高く多額の補償金や運航の差し止めや 運用の制限を課せられる可能性が高いので反対です。新空港案であればそのようなリスクが無いので賛成です。
	工事現場には『安全第一』と書かれています。当然役所側が指導する立場ですから空港においても『安全第一』が当然第一です。安全性が現状よりも悪くなる滑走路増設案は『安全第一』に反するので反対です。安全性が現状よりも良くなる新空港案は『安全第一』に合致するので賛成です。
	静かな日常を返して下さい。騒音に反対なので滑走路増設案に反対します。新空港を早く作って下さい。新空港案に賛成します。
	当然騒音問題と安全問題が無いこと。騒音問題と安全問題が無い新空港案に賛成です。騒音問題と安全問題があるばかりか現状よりもひどくなる滑走路増設案には絶対反対です。
	コストより安全と子供達の為。
	今まで大きな事故といえば建設中の九大校舎(朝鮮戦争時)、あとは港内事故で九大も一部糸島に移轉、安全は十分である。
	お仕事は立派です。大前提が間違っているので、60%CO2削減の視点を入れて考えなおして下さい。
	必ず必要なものならば地域住民の生活を第一に考えていただきたいながら、環境破壊すること無く最高の設備を整えて下さい。安易に突き進んで欲しくありません。
	アクセス利便性を維持すると安全性がそこなわれるし、過去の事故を心配となる。車と同様に数が増えれば事故発生の確率が高くなると思う。
	長い期間かかって、これまでつくりあげてきた福岡空港をなくしてしまうのはもったいない。今ある空港を最大限利用して、日本一安全で環境にやさしい・使いやすい空港を目指して貰いたい。
	静かで安全な事が必要。

意見分類	寄せられたご意見
	・環境保護、省エネに徹した空港にする(他の国の国際空港にない設計) 現空港は過去に騒音訴訟に負けていて近年の他の空港騒音訴訟でも 国側敗訴の判決が出ています。多額の賠償金を払うリスクと運用の制限がさらに厳しくなるリスクがある案は避ける必要があるので 滑走路増設案には反対です。新空港案であればそのようなリスクは無いので賛成です。 安全性は人命がかかっているのが当然重要なポイントですが、現空港でさえ安全性に問題があるとされているのに さらに危険になる滑走路増設案には反対です。新空港案であれば安全性に関する問題は無くなるので新空港案に賛成です。 周辺住民の生命財産に危険を及ぼさないことは当然重要なポイントです。過去の事例から周辺住民の生命財産に危険を及ぼすことが確実な滑走路増設案に反対です。過去の事例から周辺住民の生命財産に危険を及ぼさない新空港案に賛成です。 安全が一番なので新空港案に賛成。安全が一番ではないので滑走路増設案に反対。 滑走路が短いとガルダ機のような事故が起きやすいので 滑走路長が短い滑走路増設案には反対です。滑走路長が長くさらに延長も可能な新空港案に賛成です。 両者ともメリット・デメリットがあり、よく検討しなければならない。現福岡空港に増設は、土地、運用時間にしばられるし、新空港案は多額の建設費をどうやって調達するのか、まわりの環境保全をどうするのかで、いろいろ考えなくてはならない。 また簡単に自然環境の保全と言いますが、一度は買いてしまつたら元に戻すことは簡単なことではありません。せっかく残っている自然を壊してまで必要な利便性とは思えません。そうでなくとも人工島などの開発で悪影響を及ぼしているのに、これ以上はやめてほしいです。 安全性を高めた新国際都市への再生が必要 滑走路増設案が良い。早期実現、自然環境、費用、利便性を利用客は重視している。 生活環境や自然環境へ与える影響も重要です。生活環境を現状よりも悪化させる滑走路増設案に反対です。生活環境を現状よりも改善させると同時に自然環境への影響も工法などにより 低減することができる新空港案に賛成です。 工事する時間帯も周辺住民への影響を考えると重要です。夜間に作業を行う滑走路増設案は安眠妨害なので反対です。新空港案ならば昼間に工事を行えるので賛成です。 地球温暖化を抑える視点も重要です。滑走路処理能力や空港能力が大幅に大きくなる新空港案は、航空機の小型多頻度化により温室効果ガスの抑制が期待できるので新空港案に賛成です。滑走路処理能力や空港能力がほとんど増えない滑走路増設案は、航空機の小型多頻度化が進まず大型機や旧型機を飛ばすことになるので反対です。 安全性は重要なポイントです。滑走路増設案は便数増加と複雑な運用により安全性の低下を積極的に増進するので反対です。新空港案は自然な運用と余裕のある空港能力により安全性の向上を積極的に増進するので賛成です。 下記のようにならないことは当然重要です。1) 騒音問題 ・増設案の場合、騒音の影響が将来的に続くことになり、騒音区域が広がる可能性もあります。 http://fukuoka-airport.sakura.ne.jp/web/img/pi-step4b.pdf 上記のようになる滑走路増設案は騒音被害が続くことになるので反対です。上記のようにならない新空港案は騒音被害が無くなるので賛成です。 環境基準を守るとは当然です。環境基準も以下のように守れない滑走路増設案には国土交通省も当然反対でしょうし 我々市民も反対です。1) 騒音問題 ・航空機騒音に係る環境基準を全く満たすことができません。 http://fukuoka-airport.sakura.ne.jp/web/img/pi-step4b.pdf 環境基準について上記のようなことは無い新空港案に賛成です。 下記のような訴訟が起きないことは当然のことです。1) 騒音問題 ・福岡空港騒音公害訴訟において「受認の限度を超え、人格権が侵害されている。」として住民の請求が一部認められました。(福岡空港PIステップ4 PIレポート詳細版の15ページより) http://fukuoka-airport.sakura.ne.jp/web/img/pi-step4b.pdf まさか上記のような騒音訴訟を繰り返すことになる愚かな判断を国土交通省がすることは無いと と思いますが、過去の過ちを繰り返す愚かな滑走路増設案には反対です。上記のような愚かな行為を繰り返さない新空港案に賛成です。 以下のようなことが起きたら空港の能力は増えなくなってしまうので、以下のようなことが起きないことが絶対条件になります。・滑走路を増設した場合、再び福岡空港騒音公害訴訟が起こされる可能性があります。その場合、大阪国際空港(伊丹空港)と同様の運航制限が課せられる可能性もあります。〈大阪国際空港(伊丹空港)における運用上の制限〉・使用機種制限(3発機以上の離着陸禁止)・利用時間は7時から21時までの門限制(21時から翌7時までの離着陸禁止)・一日の離着陸回数が370回までに制限(ジェット機枠200回、プロペラ機枠170回) 離着陸可能回数は約13.5万回/年。 http://fukuoka-airport.sakura.ne.jp/web/img/pi-step4b.pdf 新空港案であれば上記のような福岡空港騒音公害訴訟が起こされる可能性は無いので賛成です。滑走路増設案では上記のような福岡空港騒音公害訴訟が起こされる可能性が高いので反対です。 近年でも航空機が市街地に墜落する事故は起きているので下記のような事態は避ける必要があります。2) 安全性が低下する問題 ・運航便数が増加するので、航空機が市街地に墜落する可能性が増加します。 http://fukuoka-airport.sakura.ne.jp/web/img/pi-step4b.pdf 上記のようなリスクが高くなる滑走路増設案は安全上話にならないので反対です。新空港案は上記のようなリスクが減ることが明らかなので賛成です。 ・利便性・費用・環境影響等も考慮すると、増設案が好ましいと考えます。 ・滑走路増設案と新空港案を比較評価するにあたり、上述した①～④の視点を追加することが必要。 自然保護 環境保護 現在のままの方が自然をこわさなくて良いので、いいのじゃないかと思う。 運行時間、騒音 航空機の騒音市街地地域に影響を及ぼさない 長い目で見て便利でうるさくなく、安全であればよい。 多くの時間利用できる新空港も魅力だが、多額の資金が必要な事や自然環境の破壊につながるのので一概にはよいとは思えない。 あと生活に密接に関係する部分が大いなので騒音などを考慮して欲しい。 どちらも他の国とのこうりゆうが深まったりしていいと思う。 けどどちらもつくるさいに長い期間をつかったり、町の人にめいわくがかかるかもしれないのでどちらでもない。 これまでどおりで良い。 騒音対策が必要。 地域住民の騒音対策と新空港利用者のアクセスが最重要課題と思うが？ ③2本増えた場合の事故予想は大丈夫か？ 新宮に住んでいる人間としては将来性を考えて新空港案には反対です。やはり騒音の問題と人が集まってくるので犯罪の増加も心配です。 また、飛行機事故なども心配だし、何より漁業などにも影響がでると思います。 24時間にすることは新宮・三苦住民にとっても騒音などだと思います。 自然環境を考えると滑走路増設案にしてほしい。 環境への対応 土地の借用料があるのは気になるが、環境問題にはかえられないと思うので、その点を考えてもらいたい。 何より美しい自然を更に破壊していくことは絶対にあってはならないと感じています。 自然を壊すことで役に立つのかと思います。 また環境面への配慮した計画案も出して下さい。 問題から考えると滑走路増設の方が自然に与える影響面で有利に思う。 24時間フル利用できるよりは環境団体からの苦情の方がはるかに強いものがあると思う。 市民の生活・安全。 自然環境の保護に目をつけてほしい。 空港利用者と近隣の方々とのかねあいがむずかしいですね。空港のすぐ近くでなくても飛行機の音は気になったりします。早朝や夜中はどのくらい音がするのかわかるか・・・。 地域の人々の生活への影響が一番のポイントだと思いました。 将来的なこと、安全面を考えると、新空港の方がよいと思った。 環境問題にきちんと配慮するならお金がかかっても新空港をつくった方がよいと思う。 環境を考えながらの都市発展が必要なので、どちらも長所短所だが、次世代を考えた将来的なことを考えるとお金はかかるが新空港を作った方がよい。 重視する内容、これから更に検討すべき問題を両案を比較して見ると、自然環境の保全の問題と多額の資金調達の問題以外は、新空港案のほうが優れていると思

意見分類	寄せられたご意見
	う。
	自然保護などがちゃんとできるのであれば、新空港の方が良いと思う。
	ただどちらにしろ、一番大切なのは利用者と周囲の環境であり、金額よりも優先するものがあると思った。
	やはりこれからの時代、環境のことにについて考えていかなければならない。
	私は自然環境の保全が今から一番大きな問題となると思います。埋立てはやはり影響は大きいと思います。
	利益を追求しての環境破壊は無くして欲しい。
	自然環境の保全という点で新空港は優位であるということなので、これからの開発は環境について考えるのが第一だと思うので、いいと思った。
	両案ともにメリット・デメリットがあり、これからの福岡を考えていく上で、大変重要な問題であると思う。上に述べた通り、私は自然環境に配慮してほしいので「増設案」に賛成する。
	とにかくこれ以上、あまり埋め立て地を増やさないでほしいです。環境汚染が心配です。
	・現在の空港は元来あってはならない場所、異常な場所と思います。
	混雑が起きやすくなるため避ける必要があります。以下のような問題を避けられない滑走路増設案には反対です。2) 安全性が低下する問題 ・空港内の運用が複雑になり安全性が低下すると考えられます。〈空港内の複雑な運用の一例〉国内線の離陸機は、グライドパスが発する電波への影響を避けるため、滑走路端部の誘導路を利用できず 迂回して滑走路2本を一度横断してから滑走路端部まで行き増設滑走路(黄線)に入り離陸することになります。(福岡空港PIステップ4 P1レポート詳細版の21ページより) http://fukuoka-airport.sakura.ne.jp/web/img/pi-step4b.pdf 以上のような問題を避けられる新空港案に賛成です。
	計画的なまちづくりは、自然を壊すことではないと思う。何故、新空港が優位な方策の所に自然環境の保全が書かれているのかわからない。自然を壊すのに何が保全なのでしょう？
	自然の保全、余りに長期間と多額の資金調達ができるのか。
	これからの公共事業の計画には、地球温暖化に対する影響も盛り込むべき＝CO2排出量で工事を比較すべきです。旧態依然としたやり方ではなく、低炭素社会に向けて環境を第一に考え、色々な産業構造をスウェーデンのように雇用につなげる政策に変換すべきだと思います。
	絶対に安全な空港を作ってほしい。
	市街地にあるのが危ないと言うなら少しづつでも土地などを買収して、安全な空港を目指してほしい。
	現空港は多数の問題を抱えているのでそれらを解決することも重要です。新空港案は、以下のような問題が起きず現空港の問題も解決できるので賛成です。現空港における滑走路の増設案(西側配置(滑走路間隔210m)改良案)について 1) 騒音問題 ・騒音の影響が将来も続くことになります。・航空機騒音に係る環境基準を満たすことができません。・福岡空港騒音公害訴訟において国が敗訴しています。・再度福岡空港騒音公害訴訟を起こされた場合、敗訴する可能性が極めて高く、大阪国際空港(伊丹空港)と同様の運航の制限が課せられる可能性があります。〈大阪国際空港(伊丹空港)における運用上の制限〉・使用機種(3発機以上の離着陸禁止) ・利用時間は7時から21時までの門限制(21時から翌7時までの離着陸禁止) ・一日の離着陸回数が370回までに制限(ジェット機枠200回、プロペラ機枠170回) 離着陸可能回数は約13.5万回/年。 http://fukuoka-airport.sakura.ne.jp/web/img/pi-step4.pdf 滑走路増設案は、以上のような問題がさらに起きることになるので反対です。
	航空機が市街地に墜落するリスクは現状よりも減ることが望ましいと言えます。滑走路増設案は、下記の内容から現状よりも航空機が市街地に墜落するリスクが増えるので反対です。現空港における滑走路の増設案(西側配置(滑走路間隔210m)改良案)について 2) 安全性が低下する問題 ・運航便数が増加するので、航空機が市街地に墜落する可能性が増加します。・空港内の運用が複雑になり安全性が低下すると考えられます。 http://fukuoka-airport.sakura.ne.jp/web/img/pi-step4.pdf 新空港案は、上記の内容のようなことは無く現状よりも航空機が市街地に墜落するリスクが減るので賛成です。
	玄界灘に何か異変がおこっていると仄聞します。とにかく海にはさわらずそっとしておいて下さい。
	利用制限は現在のままでも全く問題無いと思います。24時間にしても北九州空港のようになるのは目に見えています。環境問題や跡地等の問題も大きいと思います。
	新空港建設は不要です。多額な初期費用だけではありません。空港施設の維持管理費が抜けています。現空港と新空港の維持費を比較表にしてください。驚きますよ。どれだけ羽田空港に維持費が投入されているか調査すればわかるでしょう。海上空港にある地盤の不同沈下との戦いは空港施設を閉鎖して補修をしなければなりません。補修に要する時間と費用は並大抵のものではありません。自然を破壊し、住民を泣かせて、多額の税金を無駄に投入することだけは避けるべきです。絶対に新空港建設に眼を向けないでください。
	空港利用本数がこれから増えていくとは思えない。多額な初期投資に対する資金調達はどうするのか？
	数年後、結果、採算がとれないのでは？
	新空港にする際の環境問題、犯罪増加率の上昇など
	24時間開いている空港は便利かもしれないがそれだけ治安の悪化も懸念されかねない。自然破壊で海をつぶすのも大反対。
	将来さらに需要は倍数的に伸びるとは考えたいと思います。24h可動の空港であらねばならない理由が分かりません。長期的な視点で街づくりを考える中に人と環境の共生が盛り込まれていないのに残念です。これから先の長い時をまだまだ私たちはここで生きていくのですから重視されるべきところではないのですか？
	近くて安全便利な24h空港。
	近くて安全安心な24h空港。
	交通の便と空港付近に住民の生活にも変わりたいへんになります。
	将来人口は減少、石油は枯渇、新幹線が充実するので今のままで良い。近隣空港と連携で隋い、増便は抑制すべきである。これまでの公共事業は業者や自治体が工事をしたいがために過大予測してきた。そのため出来上がった後に採算がとれず赤字になって後悔している。開発、発展といえは聞こえは良いがこれは自然破壊であり、資源の無駄使いである。30～50年後に私の意見が正しかったことが実証されることを確信している。このアンケートは増設案または新設案が当然であるとしているが、選択肢の中に増設新設不要案がないのはおかしい。
	①生活環境の重視②国際的な競争力③可能な限りの利便性
	いずれにしても様々な問題をクリアしなければならないので協調の精神が大事。
	近くて便利。安全安心24時間空港。
	近くて安全
	近くて安全な24時間空港。
	跡地広大な緑地国立公園。CO2発生都市。漁場を育てる森づくり。
	24時間アジアに向けて安全。近いところ。
	どちらも一長一短。とにかく、将来に禍根を残さない方法を考えてもらいたい。
	近隣住民・財政・利便性等を十分考慮し、最初に結論有りきは論外です。
	現空港は限界に来ているので、増設しても将来性からすればムダな投資になると思う。資金調達の壁もあるけれど、ここいらで新空港に着手すれば今後空港整備もスムーズに運営できる。但し地元住民の生活環境には最大に配慮して欲しい。
	自然を重視するなら増設案、人間を重視するなら新空港案
	投資額。利便性。経済性。地元負担。競合空港との機能分担。新幹線、リニアモーター を見据えた考えで投資して欲しい。少子化。省エネ。 空港を移したら跡にポツカリ荒地が残るわけで跡地対策も一連の事業と考えなければならない。
	・滑走路増設案と重複
	・自然を将来の子供達に残せるのか
	p3まで調査検討をされたが、利便性が良い、経費がかかり過ぎる等、沢山の意見が出ましたが、安全性については余り検討されなかったように思う。先に述べたように一機墜落した場合、申う者の補償費、慰謝料、被災者の補償等を考えると滑走路を設計する位の経費はすぐに飛んでしまう。海上空港であれば安全性は確保できるので進めて欲しい。
	1.将来の需要に対応か
	2.利用時間の対応
	3.安全性
	4.環境対策
	安全性の確保について。飛行機事故について更なるという意味は市街地がないという認識でしょうか。
	市民の安全性に配慮してほしい。
	いろいろな方の考えもあるでしょうし、今の状態では環境的にも騒音問題のことも考えると、新しい場所に移した方がいいのはわかりますが、今、自分の住んでいる所から遠くなると不便さを感じます。

意見分類	寄せられたご意見
	あまり海を埋立てることはやめた方がよい。資源が多いと思うから。 ・利便性 ・収益 ・eco ・環境 ・費用 ・環境 ・将来の耐える容量 資金、環境、利便性等を総合的に考えるべき。 安全、便利。 自然優先。 一部の人の利益優先はやめて下さい。 大事な干潟がある場所なので、その点を科学の力でなんとか解決してほしい。 増設案の留意事項に騒音の項目がないのは明らかにおかしい。騒音区域の話でごまかしていると、後で大変なことになる。キチンと情報提供しないとPIとして不十分である。 新空港では風の強さや方向が空港が滑走路配置や事業費にどのような影響を与えるのかの視点が無い。現状で細かい予測等が無理でも定性的にでもコメントする必要があるのではないか。 難しい問題だが、安全かつ福岡の街がより美しくなる選択が一番好ましい。 うまくまとめている。しかし2つの選択肢があるのであれば、2つの地域の歴史・自然環境等を実施し、検討課題とすべき。他の項目についても、出来る限り点数化して、比較すべきであろう。それが本格的な総合的な調査である。 安全面を考え新空港を推します。現在の場所では万が一の事故のとき、被害が大きいと思われます。 ・利便性が大きい、増設案が良い ・九州の経済スーパースタールから、増設した場合のフライト回数が充分である ・本体工事の借入金を少なくしておくべき ・自然環境を壊さない方法で済ませる 一番理解しやすい資料でした。 これ以上便利にならずとも良い。環境が大事だと思います。 空港があると知っていて住居を構えたのだから、我慢をする道もあると思います。現状で言いと思います。 私は奈多に住んでいます。三苦・新宮ゾーンは高層ビルもないですし、海が多いから騒音も気にしないで良いので、新空港が優位な対策だと思います。 環境にも配慮が必要だと思いました。 まだ、どちらとも言えないというのが正直な意見。しかし、便利さから言うと今の場所にあるのがベストだと思う。新空港は地域住民の反対が多いのと(おそらく)、環境問題が気になる。 今ある福岡空港を建設する際に多額の費用がかかったと思うし、それだけ地域住民を巻き込んだと思います。どちらの案にしても、なんらかのダメージが人や土地にかかってしまいます。私は地球環境を第1に考えたいので、大きな事をする前に、今日行われたような話を多くの若者に向けてほしいと思いました。 更に便利な空港にする事は重要であるけど、自然保護についてもしっかり考えて欲しい。 方向性が2種類あるのは分かりました。が、PIレポートにデメリット面だけ挙げてあるだけなので、具体的な内容(ex.自然環境の保全とあるが、もしその案なら例えば埋め立てる海の生態系を壊さないようにどのような対応をするか等)が記載されていると、よりどちらの方が実行しやすいのかが分かりやすいのでは、と思った。 私はどちらかというと増設が良いのではと思う。今、地球環境保全が叫ばれている中で埋め立てをすると、他国からの印象もよくないし、場所的にも不便であるし、人間の都合で計画されているのだから、人を犠牲にするべきであると思う。 ・新空港を設けて跡地の活用としてどんな例があるのか。 ・新空港を設けて自然環境をどう保全するのか、漁業者の未来は？ ・新空港を設けて24HJになったらどれくらいの人々が利用する可能性があるか。SKYマークではパイロットが足りないのに大丈夫か。 ・このまま便を増やすことは本当に不可能なのか？ どっちにもメリット、デメリットはあるけど、新空港の位置的にそんなに離れていないので、筑後方面からの不便さは変わらないからそれなら今のままで良いのでは、と思う。(私は一番にその場所へのアクセスを考えるので)しかし、周辺に住む者として、騒音が増える(増設したら)のはちょっと嫌かな、と思った。 もし新しい空港を作ったら、環境への影響はどの程度あるのかなと思いました。 どちらの案にもプラスマイナスはあるが、やはり新空港案が環境への影響を及ぼすこと、多額のお金が必要であることが多いと思うので、滑走路増設増設の方が無難だと思った。今現在安全性に特に問題があるわけではないし、新空港のように環境破壊をしまで高機能性を重視しなくても、と感じた。騒音などは昔からあるわけだし、土地や家の所有者もわかっているから…。また、利便性やハイテク性を追求していたらキリがないと思った。 私の考えですが、滑走路増設が環境に与える変化も少なく済み、投資も少ないので有力だと思います。 市内に近接した場所よりも少し離れた場所に置いた方が安全性が確保されるし、新空港は飛行ルートが海上であるため安全性が高いと思います。 ①住民との合意はぜったい得るべきだと思います。海をうめたてる空港だから環境の問題とか魚などいろんな問題が発生するはずだと思います。 ②正体性というのは国内線か国際線かどうかを主にして、いまの空港とよく役割を分けるべきだと思います。 やはり滑走路増設は、それだけ便が増え、利用状況も増える中で、事故のリスクも増えるので市街地として、不安が懸念されるところもある。 現在環境問題が大きな問題になっているので、少し利便性が悪くなるとしても環境にいい所で作ってほしいです。 新空港案は自然環境の破壊につながると思うので、滑走路増設案がいいと思います。 やはり、今の空港が抱えている問題を解決することが一番だと思います。それに重要なのは、地域住民や自然環境に悪影響を与えないことだと思います。 不安に思うのは、今までのような市街地の中での空港運営は部品の故障等による落下、コントロールミスや万が一の自体の際の被害が懸念されるし、もし、18.3万回を超える処理数を超えることがあれば、けっきょく新設してしまうのではないかと？と思います。 環境を保全するという意味で滑走路増設の方がいいと思います。 やっぱり発着、回数や利用時間、航空路線などの面を見ると、新空港の案がいいと思った。環境面などうまく調整してたりやってけば、うまくいきそうだった。 自然を破壊してまで作るの良くないと思う。 新空港を建設する場合の自然環境への影響がどの程度あるのか気になりました。 私は新空港の方がいいと思います。後々の工夫もできるんじゃないかと思うけど、その近くの住民によって考えが違ふと思う。 ただでさえ、環境問題が取り上げられている今の世の中で、自然を壊してまで作る意味が分からない。人間が我慢すればいいだけ。結局人間が便利に生きたいからということしか考えられないということを感じているようなもの。新空港は必要ない。 自然環境の保全をよく考えてほしいです。付近の住民の意見をもっとよく聞いた方がよいと思う。 航空業界では、自分たちの案を通したほうが良いと考えているだろうが、他の人や環境のことを考えてすべきだと思う。自分の利益だけを追求してするとしたらダメだと思う。 経済的観点と環境的観点の2点から考えると、滑走路増設が妥当なのではないかと私は思う。 本当に難しい問題だと思う。これから福岡空港はどんどん需要が増えるのだろう。あまり自然等に影響が出ない程度にすべきだと思う。 将来の需要への対応としては、増設したり新空港を作る事は大切だと思うが、私は今のままで良いと思う。 環境もこれ以上壊したくないし、現地の人にも迷惑がかかると思う。これ以上、便利になる必要はないと思う。 現在のままでは限界であることから、増設か新空港かの2択となったことがわかった。これから先のことを考えれば、新空港が優位とあり、こちらの案ならばアクセス面と環境面をきちんと検討し、より良いものにしてほしいと思った。 ・安全性に関する議論が足りないように見える。増設案の安全性に関する評価にも問題がある。 航空機事故が起こってからでは遅い。一刻も早く新空港を整備すべき。 安全な新空港に賛成。危険は現空港には反対。 滑走路増設は危険性の点からもダメ、新空港にすべき。航空機事故の場所ごとの発生確率を示す「リスクコンター」は、騒音コンターと同じような分布を示す。つまり、航空機事故の発生確率が高い場所は、滑走路延長方向、飛行ルート直下である。また、当然ながら滑走路に近い場所ほど確率は高くなる。 http://future.stanstedairport.com/main/assets/pdf/generation1/Environmental-Statement-Vol-12-Third-Party-Risk.pdf 離着陸時には必ず市街地上空を航空機

意見分類	寄せられたご意見
	が飛行する現福岡空港は、危険性が高いと認めざるを得ないはず。2 現空港は危険。滑走路増設はもっと危険になる。関係のない人が航空機事故の巻き添えになり、人命や財産が失われる可能性が高い。この危険性を放置すべきではない。だから、新空港への移転を急ぐべき。行政として当然の責任である。 いずれの案も100点ではないという事が判ったような感じです。経済界や業界の方向性に捕らわれることなく、利用者と住民の安全に心がけた空港であって欲しいと思います。少しでもエコな素晴らしい考え方となるように望んでいます。また、アクセスが決定後に行われるとしたなら、順番が逆でしょう。 利便性と環境です 現空港が都心に近いことを盲目的に評価する向きが多いが、本当に評価すべきことだろうか？ そもそも空港とは、都心に近い場所に立地すべきではなく、都心からは一定の離隔を必要とする施設である。 東京や大阪で、もし仮に、都心に近い場所、例えば、品川や新大阪辺りに、安く、早く空港を造ることができたとしたら、住民や企業、行政などは諸手を挙げて賛成するだろうか？ もちろん、都心に近い場所に空港ができれば、空港利用者は便利である。 しかし、都心に近い場所に数百ヘクタール規模の空間が出現し、これによって市街地が分断され空港を挟んだ地区間の行き来は不便になる。そして、空港近辺や飛行ルート直下の市街地では航空機騒音の影響により住宅系の土地利用に支障となるとともに、航空法による高さ制限によって土地の高度利用もできなくなる。さらに、市街地上空を航空機が飛行するため、事故が起こった場合は関係のない人までも巻き添えに遭う大惨事となる。 このように考えれば、都心に近い場所に空港が立地するのは明らかに問題であり、諸手を挙げて賛成する人などいないだろう。 福岡空港の移転に反対する人は、昔から都心近くに空港があるのでこれが普通だとも思っているのか、どうも感覚がマヒしている。あるいは、騒音に苦しむ一部の住民のことなど思いやる気持ちもないのか、都市づくりと空港との関係を深く考えていないのか、他都市の状況などまるで知らないのか、事実に基づいた客観的で合理的な分析・判断ができないようだ。 アクセスが便利なだけの滑走路増設には反対、まちづくりという大きな視点から総合的に判断し、新空港に賛成する。 滑走路増設の欠陥を隠そうと必死なようですが、騙されませんよ。 ○処理容量がたったの1割しか増えない ○容量が増えたと主張すれば、騒音問題が大きくなる ○騒音問題を解決(アセスを突破)するためには、多額の補償費が必要 ○用地買収に何十年もかかる(南東側誘導路直線化でさえ、買収に7年もかかっている) ○仮に用地買収が出来ても、たった20haの拡張では空港能力は向上しない ○20haをはるかに超える買収を行うためには、さらに何十年もの歳月が必要もう、諦めなさい。 現在の福岡空港はとても便利なので、滑走路増設を希望します。自然の海を埋め立てし、自然をなくすことも反対の上、東区のをこれ以上埋め立てしなくてもいいのではないか！！ 新空港案にはお金がかかりすぎる。 確かにそうおん問題はつくかも知れないと思う。 将来の発着需要に対する空港能力や安全性の確保が出来、福岡、九州にもたらす効果 アクセス利便性を図ること 初期投資を極力小さくすること 環境破壊を発生させないこと コスト、環境、利便 ・自然環境の破壊は反対です。 ・新空港建設に比べて小さい投資で需要増に対応すれば良い ・新空港建設案は税金のムダ使いである 世界的にECO傾向にあり、日本の空港は多すぎませんか。自然を変えるには責任が持てません。増設で我慢しましょう。 コスト、安全性、跡地利用方法 安全の為に多少の建設費の増額はやむを得ない 近くて安全、安心がポイント 環境への影響が大きなところだと思います。 新空港できる場所、周辺の自然環境の保全に配慮にして新空港の建設について考えてほしいと思いますし、住民の方の理解を得るために何度も話し合ってほしいと思います。 空港を利用する人間よりも、周りの環境を、周辺に住む人たちを何より最優先していただきたい。 早期に拡大し、環境保全を守れるなら滑走路増設に賛成です。小さい初期投資にして余った投資で博多駅とかを直してほしい。 将来の方向性選択のポイントについては自然環境の保全、早期整備などに力を入れるべきだと思います。 どちらかというと新空港の建設の方が住民にとっても空港側にとってもいいと思う。やはらい、騒音の問題は大きい。 事故のリスクと発着回数 新空港の方が安全性の面から言って、やった方がいいなと思いました。 自然環境の保全というのはとても大きなポイントだと思うので、滑走路増設の方が良いと思う。 どちらにせよ環境問題につながる可能性が大きいので慎重に選んでほしい。 空港ができて便利になるのはいいけれど、周りに対するアフターケアも大事だと思いました。 「滑走路増設案」により都心から離れていることは不便だが、騒音等の問題が少なくなることはいいことだと思う。しかし、開発の際、生態系の破壊を防がなければならぬというには重要だと思った。昔「プロジェクトX」で、本州一四国間の橋を作る話をやっていたが、そのときにも魚に大きな被害が出たので、広島出身として何とかして欲しかった。 利便性の面では新空港案の方がいいと思いますけれど、環境の面においては滑走路増設案の方がいいと私は考えます。増設でも滑走路が足りない場合は近隣空港の利用をした方がいいと思います。 確かに騒音問題などの解消に必要となり、都心部の発展につながるかもしれないが、多額のお金が掛かるのは一番の問題だと思うし、自然破壊が問題となっている今日では、埋め立ても大きな問題になると思う。 空港単独で考えるのではなく、地域とともに考える視点を広げ、騒音対策費用を後手後手で実施するのではなく、先手を打って、地域自治体と相談の上、空港周辺の宅地制限を行い、かわりに、周辺地域開発援助金を出し、宅地造成などに協力して費用を拠出する方が、環境面、安全面などを考慮しても良いのではないかな。あわせて、地下鉄の南部延伸などを含めて、宅地と鉄道・空港をセットで考えれば、あらたな需要喚起も行える。またその際には、地下鉄といえども、快速や特急などが走行可能な施設を事前に考え、今だけ、という対策ではなく、今後50年、100年とずっと先を見越した考えを持つべき。 ・新空港は貨物輸送において、博多港やJR福岡貨物ターミナル駅から離れてしまう。連携ができない。また、大型貨物トラックなどが新宮の閑静な住宅街を頻繁に走ることになる。新空港には反対だ。 都市上空を経由する現状は、将来にわたり問題があり、福岡都市圏から少しでも離れたほうがよい。24時間運用が可能で、後背地の活用が出来る地点に設置すべきと考える。 ・現在の空港は市民(住民)の安全、安心には劣り、日々危険にさらされている。 ・跡地を有効活用すると経済効果も上がるのでは。同様に新空港による経済効果も同様では 新空港を選択すべきです。 現空港は周辺住民の犠牲の上に成り立っています。 海浜変形を防止するために、「海岸防護対策」をする必要があるとあるが、これはどのようなことをするのか？自然への影響は？費用はどのくらいかかるのか概算で示し、新空港の費用に加算すべきと考える。 特に市内を通る空路なので安全性確保に重点を置いて下さい。 経済性よりも「地球を守る」視点で今後の方向性を選択すべき アジアに開かれた国際空港 安全、安く、便利 OK 安全は新空港。アジアへのゲートウェイ アジアに開かれたゲートウェイ。安全のために、多少の増額はやむをえない。 アジアに開かれた、安全な新空港を 近くて安全のためには、多少高くついても仕方ない。アジアへのゲートウェイ 多少高くなっても安全のための設計として欲しい 国際化、アジアのゲートウェイ、安全安心の空港を アジアのゲートウェイ。安全安心で便利な空港を！！ 近くて安心なAir Portを 24H 便利 安全 現空港の騒音に関しては、技術の進歩や航空機の小型化などで、静かになってきていると感じる。逆に新空港なら、自然も多くのこり静かな住環境が破壊される。

意見分類	寄せられたご意見
	大型のトラックやバス乗用車が24時間行き来することになる。静かな環境を求め郊外に住む人々にとってはとんでもない状況だろう。新空港は建設すべきでない。 滑走路増設案は問題が多すぎて無理。・騒音が増える ・事故の危険性が増す ・用地買収が難航 ・滑走路処理容量が増えない ・市街地に悪影響を及ぼしている ・夜間利用ができない ・永遠に続く借地料、環境対策費 市街地空港は騒音や事故の危険性の問題が大きい。いい加減に移転すべきだ。 滑走路増設案で問題になるのが、現福岡空港の騒音訴訟で国は敗訴していること。最近でも、小松空港などでW75以上は違憲との判決が出ている。これではとても増設新案を強気で推せないでしょう。それでも拡張にして時間稼ぎしたい国は、騒音コンターを示さずに素人市民を騙したいようです。 現空港の利便性は10万人の人々の生活を犠牲にして成り立っているものです。年に何回かの利便性より、日々の生活を優先すべきです。少しくらい空港が遠くなくても、それは利用者が負うべき当然の負担です。毎日騒音を我慢しろというのは、利用者の身勝手であり、あまりにも傲慢です。 事業期間については、わが国の表玄関、国家の威信をかけて建設した成田でさえ、市街地とは言えない場所であったにもかかわらず、決定から40年以上経った今でも完了していない。福岡空港の南東側誘導路の直線化事業では、わずか500m程度の誘導路直線化、買収面積3ha以下、補償対象物件10数件しかなかったにもかかわらず、買収に7ヶ年、工事に2年もかかっている。市街地空港の拡張など、何十年かかるか分からないというのが正解でしょう。一方、海上空港であり株式会社方式で整備された関空と中部は、建設決定から10年程度で開港にこぎついている。アクセス整備が遅れて開港できなかったということもなかった。新空港の方が長いかかるなど、無茶苦茶です。騒音も、開いた口が塞がりません。今の14万回が18万回になっても騒音が増えないということは、1機当たりの騒音は単純に考えると14/18以下にならないといけません。小型化を想定するなら、発着回数はもっと増えるはずです。少なくとも、環境アセスメントでは、このような楽観的な見通しでは通用しません。 怖くて騒音コンターも出せないような滑走路増設には反対です。やはり、選択肢は新空港しかありません。早く新空港を整備すべきです。 新空港の環境破壊は空港島とその周辺だけではない。空港島をつくるための大量の土砂は山の自然を破壊する。アクセス道路なども環境を破壊する。今でも郊外が開発され自然が破壊されているが、さらに進む可能性がある。新空港は環境の面から建設すべきではない 将来の方向性を考えた時も、やはり滑走路増設案がいいと思う。 新空港は自然を破壊するおそれがあるし、将来需要がそんなに増えるとは思えない。 将来性を考えれば新空港案がが最適ではあると思うが、その場合の周辺環境への対応、アクセスの充実にどこまで踏み込めるかにかかっていると思う。 現空港の需要が逼迫するという需要予測はあてにならないし、新空港建設は自然環境の破壊につながる 安全性を最重要ポイントにお願いしたい やはり都心に近いところ。しかし安全第一で！！ 目先の事だけでなく、30から50年先を見据えた対応をお願いしたい。先ず安全性、空港周辺住民の騒音解消を図るべきである。資金調達方法については、これまでどおり国が負担すべき。出来ない場合は、空港利用者から税金を徴収するなど。 1.増設案は事業費が少なく済むが、土地借地料等が継続的に必要であり、将来的には新空港建設費と大差がなくなると考える 2.空港までのアクセスを除くと利便性において新空港がよりベターである 3.最大の難関は、資金調達等もさることながら、自然環境の保全に関する問題がクリアーされていない点である。クリアされれば、総合的に見て新空港に賛成である。 さも新空港が良いようになっているのが、ものすごく不満です！！建てる人達はこの先何十年も三苦に住む人達でもないのに、本当に騒音問題等分かるのですか！？新空港は24時間稼働できるとあるが、そんなのは論外！！住んでみろ！！ 新空港は大切な自然環境の破壊につながり、経済的にも税金の効果的な使い方にはならない。 福岡は大都市でありながら、豊かな自然に囲まれた大変便利に住みよい町である。この自然環境は後世に残していかなければならない。新空港はこの自然を大きく損なうものだと考える。郊外まで無秩序に開発するのではなく、滑走路を増設し今の空港を発展させることが 将来の福岡のためになると思う。 ・北九州空港との併用で良いのでは。アジアのハブ空港になるには、20年くらい遅れている韓国にハブ空港はまかせてやれば良い。 ・今後は環境・騒音に対して問題が多く生じると思われるので、その辺を考えれば方向性は決定すると思う。 子孫に対して自然環境を残す事がベスト。地球温暖化の苦労をみればわかるはず。 将来的な視点の中に、自然環境の問題は生態系を変化させてしまい、一度崩すと元に戻すのが難しい。ただでさえ、CO2削減が叫ばれている中、利用時間フリーや、経済の視点のみ追いかけると、よかれとしたことが、子どもたちへの負の遺産になりかねない。そこを良く考える必要があると思います。福岡県には北九州空港もあるのですから、そことの連携も必要なのは・・・。 自然との共生。人は自然の一部であり、利便性ばかり求めている、これから地球を滅ぼしてしまうことになると思う。地球温暖化防止のためにも「がまん」できることは、がまんが必要。子どもの健全な育成にも「夜」は静かに眠ることを大人たちが確保すべきと思う。特に赤ちゃんの時は「音と光」の遮断された眠りが成長に不可欠。子どもを第一に考えれば、世の中ももっとと明るい未来が待っていると思う。人間はスピードばかり求めすぎず、心を育てる努力をしよう。 ・経済の状況が最悪の方向へ行っている時、国民の借金をこれ以上増やすことは許されない。 ・自然環境（海の中・海の上・渡り鳥他）を壊した後、回復（もしもういらないとなって回復させるとしたら exダム！！）させるにはいくら必要を出すべきだ。 自然を守っていただきたい。これ以上、海を壊さないで・・・！！自然界がおかしくなっていく。 安全性、利便性、コスト、キャパシティー 私は三苦の海でボディボードをしています。私達サーファーは、何年も前から月に1度ビーチクリーンをし、海をきれいにしたいと活動しています。福岡の数少ないサーフポイントを奪わないで下さい。三苦の海に空港を作ってしまうと自然が壊れてしまう。 現在を考えるなら、これ以上の環境破壊は反対です。 新空港が必要と思います。海に出来る場合の自然環境が保つ事が出来るか不安が残ります。 現空港が危険だという議論は少し感情的だと思う。冷静に考えれば航空機は安全な乗り物である。非常に僅かな危険性を大げさに捉えすぎるのは良くない。また、危険性を減らすには、現在採られている施策をさらに研究・発展させた方がよい。9200億円かけても、航空機が墜落すれば、乗員乗客は犠牲になる。危険回避の効果は非常に限定的だ。国交省や航空会社には今までのような地道な努力が求められる。新空港は必要ない。
4.まちづくりや地域振興について 477 件	福岡空港の跡地利用はどうするのか？ 新福岡空港基本構想のスタートは福岡空港の需給逼迫ではなく借地料による地主と非地主の収入差により地域コミュニティに悪影響が出て対応が出来なくなったからです。よって滑走路増設案自体が選択肢として有り得ません。 景気対策、内需拡大を考慮すると、民間の開発が活発化する可能性が高い新空港案にした方がよい。 福岡市の発展については現状空港増設で良い。 アジアを視点においた空港は九州という観点から、時間をかけて検討する必要、例えば利用で困っている佐賀空港などの拡張利用など多方面から考えてもらいたい。 現空港の増設が可能であれば、莫大な費用を投資するより現空港増設が最善。又新空港となると現空港の跡地問題も発生。今ある資源を活用する方が色々メリットが大きいと思う。 福岡市の建物の高度利用は現状のままで十分。費用対効果からも、現空港の増設案が最良 便利さと不便さを総合的に考えれば、 空港のために都市開発が犠牲になっているデメリットの方がメリットを大幅に上回るでしょうね。 景観に関する感性はさまざまだろうが、セントレアや関空など海上空港の 例等と比較して陸側から海上にある程度の高さの橋桁の鉄軌道や車道を有する 長大な連絡橋が(陸上でもいいですが)建設工事され、美しい弧を描いて 結ばれる様は、人工美をともなった美しさだと思う。板には高層建築物の デザインや外観、内装などを称える人も多い。中には排煙や震動を発する 煤けた生産工場が美しいと写真に取る変った人もいるようだ また人間の生活圏とそれを維持する経済活動の生命線となる空港などのインフラ 整備と、環境保全などに注意を払うも発生する必要最小限度の自然環境変化 を較べれば、優先度は明らかに前者にある。無計画な乱開発で自然を破壊する訳では無いのだから、環境にも良く吟味された 空港整備計画で、海上にしろ可能性ある陸上候補地にしろ、地域経済活動の 生命線を維持し未来経済への成長因子を育てる重要インフラである新空港事業 を是非、今年地元財界や行政府長には選択して頂きたいですね。 反対する地元団体とて、地域経済あつてのお話。地域が駄目なインフラ整備計画で 衰退していくのは望まないはずだ。とにかく駄目な拡張案や論外の「なにもしない案」などに流れる事だけは、絶対避けねばなりません。それは都市圏経済にとどまらない 広域を巻き込んだ経済衰退に繋がるだけです。 今までは、都心に近い空港が福岡の発展を促してきましたが、これからは、逆に空港が今のままだと、福岡の発展は阻害されますよ。需要が増えても増便できなし、高さ制限もありますし。 福岡県は地理的に「東アジアの結びつき」が強いです。アジアとの「玄関口」である福岡空港は、将来的にさらに需要が伸びる可能性が大いにあります。ディズニーの施設も福岡にできるかもしれないのです。今、福岡空港は大きくなる時です。現空港の跡地利用ですが、もともと博多駅に近いですし、国道3号線沿いなので利用価値はあります。スポーツ施設も近くにありすし、将来の福岡オリンピックの施設建設のために残しておくというのはいかがでしょうか。

意見分類	寄せられたご意見
	貨物輸送を、速く・安く・確実に・行える環境を整えることは、地域の競争力強化という観点から非常に重要なことです。貨物は待たせても文句を言わない、だから遠回りさせてもいい、という考え方は既に古くなっています。国際間水平分業がこれだけ進んでくると、高度は物流体系を整えなければ、地域間競争に敗れ、経済の発展とこれに伴う豊かな生活が実現できなくなります。福岡は九州の消費・生産活動の重心にあり、九州一円とを結び高速交通体系も整っています。さらに、アジアが成長し、日本全体がアジアに目を向けている今日、アジアに最も近い福岡は、九州のみならず西日本地域全体の発展にも寄与する国際物流拠点としての地理的条件を有しています。 これは、怠々しき問題。現場の声は危機感に満ちている。神戸から西で最大の都市の成長が、抑えつけられている。国は羽田、関西、セントレアを重点的にやって、一番差し迫った福岡をないがしろにするのか。元首相などは、福岡よりも那覇を優先すると明言した。霞が関は何もわかっていないし、そもそも興味がないという感じ。福岡は、港湾の実績からも西日本の人、物の交流の窓口というのは明白。超高層ビルの話を持ち出すのは安目を売る。正々堂々と新空港の必要性を訴えていくべき。国が西の方のへき地という認識があるから、これだけ遅れてしまった。失われた期間は仕方ない、ただこれ以上失わせてはならない。 新空港の効果は高度制限緩和による都心部土地資産価値向上や 都市開発条件だけでは無い。何より一番に滑走路1本で混雑過密の 空港を改善しないと、航空便離れや新規就航も出来ない。24時間化も 不能。騒音や事故の危険性も無くならない。拡張案として中長期的には新空港より高額になる現空港を使い続けるのは 不経済で、福岡市や広域都市圏の経済衰退に繋がる事は分っている。実現不可能な拡張案では無く、各種効果も大きく十分な処理能力を持った 新空港を整備する事が福岡や広域エリア経済圏の為でもあるでしょう。民間財界の意見集約やPIIの伸展を受けて、行政の英断が望まれる。 新空港も完成まで何十年もかかるものではない。工法や場所によっても変わるでしょうが、近年建設技術の進歩で、埋め立て海上空港でも早く完成するようになっていきます。また福岡市の将来の事を考えて中長期的スパンで物事を 考えて行く必要性もあります。今日明日の対応だけで 空港整備などのインフラ整備や計画を考え、決めるような事はありません。福岡市や都市圏などに大きな効果のある新空港整備推進方針を 鎌田会長さんを始めとする経済会上層部の人達が決めたのは、非常に 素晴らしい事だと思います。今後はいかに空港整備を工期や費用、処理能力等の条件も良い条件でクリアして実現するかを検討され、是非具現化して頂きたいです。早期に完成後も空港は50年100年と 使われる規模も大きい、重要な交通インフラ。住宅地の生活道路を しょっちゅう付け替えたり、配管工事で掘りくり返すのとは訳が違います。 空港移転できないならもう福岡終わりだと思う。煽りじゃなく。これから他都市(札幌、仙台、広島など)がどんどん超高層シティ化してるのに、他の都市の知らないジモティたちは、相変わらず中層ビルばかりびっしり立った風景で 自己満足。これでは、九州の州都としてははっきりいって恥ずかしい。このままだと、福岡は完全に取り残される。 アジアの玄関口としては新空港が望ましい。 福岡市のまちづくりに、あわせて考える。財源が確保できなければ、長期的には新空港が良いかも。 現空港の跡地利用に妙案があれば良い(借地料を払い続けるなど、とんでもないですが)。広々とした空間は、都市部にあっては救いなので、一部生かして大学などを設置するとか。 日本国として、将来の九州をどう位置づけるかの視点が必要。 中国or韓国の玄関口として日本の代表的な空港として発展すべき。 ・長期的な視点に立った計画的なまちづくりとは、どのようなまちですか。(「現空港移転による地域の高層化制限が解除されることが人々の生活環境改善になるとは評価できない。都市集中化は問題が大きすぎる」に対応して) このパンフレットを読むと、何となく「新福岡空港」という答えありきといった感が否めません。やはり、福岡県民のための施策であるならば、福岡県全体を視野に入れて、福岡県東部の住民のことも考えるべきと思います。福岡空港の需要がパンク状態になることが予測されるのであれば、なおさら北九州空港の活用を積極的に行うことが本来の県税の使い道ではないでしょうか。 ・30～50年後を見込んでの計画であれば道州制の見地をもっと検討すべき。 アジアゲートウェイ構想について、中国のめざましい発展があり、北京・上海・香港、以上の都市に福岡がなりうると考えられない。 グローバル化の中、福岡はアジア単位でなく、日本の一地方都市でしかないと思う。 ・空港だけがポイントのように書いているが、移転した場合、跡地をどうするかで方向性もかわるのでは。又、建物の高制限がなくなると、博多や天神の再開発が活性化することも考えられる。 福岡の発展はないのでこのまま問題なし 予測以上の需要が増えても十分対応でき、処理容量や利用時間も大幅に増える。更に離着陸の安全性を考えても海上空港であるからクリアできるし、自然環境も維持できる。さらに福岡の発展を考えた場合も都心部の高層ビルの制限等も解決できて近代化を促進することが可能となる。新しいターミナルの有効利用で収益性もまた見込まれる。 単独な交通関係に徹するのか、相反するリゾート性を兼ねそなえるのかで魅力が違うと思います。 「増設」、「新空港案」と重複していますが、日本・九州とアジア諸国に対してのアクセス拠点として捉えないと、九州・日本は海外から素通りしてしまう、危機感と長期的・国家的ビジョンを持つべきではと思います。 世界の都市から遅れているので、新空港を望みます。 ①航空法で高層建造物が建てられない ②跡地が利用出来る。空港として残すな。金がいるばかり。 ③仕事が増える。働く所が出来る。 新空港の場合、アクセスの整備をどうするのか読み取れない。特に高速道と新幹線利用者に対して。上述したが、現空港が無くなった跡の地域整備の考慮が不足しているように思える。 今後飛行機は大型化しないが便数が増えるのではないかと？24時間空港でも交通機関が対応できるのか？ ・高さ制限のおかげで福岡のまちの景観が守られている。 周辺国(東アジア)とのむすびづきを発着以外の視点から考える。(支援活動や優待など?)市街地と連携して周辺国とナレッジを分かち合うなど、アクセス面を利用したい。 アジアゲートウェイ構想など福岡がアジアの中心になる為に 新空港が必要だということも理解はできる。 果たして24時間空港がいるのか、客数がホントに増える保障はまったく無い、減ってると言う現実が考慮されてない。将来は都市型空港のモデル都市としての価値を見出していくべきであろう。鉄道、飛行機、高速道路、都市高速、これら交通機関が五分以内で結ばれた都市、旅行者には夜は博多に泊っていただいて、中州、天神を堪能していただくという考えが 大切で、24時間運行は避けるべきではないだろうか。 福岡がアジアの玄関口を目指すのなら日本の恥にならないように 新空港を造るべきだろう。上海・北京・広州・香港・ソウルからの観光客に見下ろされること 間違いないし今の福岡では…。 まちづくりは、人工島へのアクセス向上も一緒に検討すべき。 博多ー人工島ー新空港への新幹線(地下鉄)を20分以内で、子ども病院の整備環境も整い、人工島の活用も出来る。福岡市の東側はまだ改善の余地がある。 ・対東アジアとの貿易・交流を考えた場合、九州アイランドにハブ空港は不可欠と考える。 ・地方空港を作り、乗客もない空港となるよりも、九州アイランドに国レベルのハブ空港を整備すべきと考える。 ・地方空港の役割分担などを言っていたら、中国・韓国などの国家的動きには負けてしまい、日本は世界の中で埋没してしまう。 国民、県民、住民のことを本当に考える施策を望む。 「新空港」を作って誰に「利」があるのか。利便性は現行の場所が高い。また、前述したように赤字に苦しむ近隣の佐賀空港をもっと活用してみてもどうか。(対国内線をふりむける等) 日本国内地域で言えば「半永久的に」使用される空港インフラは、その先をも見越した 中長期的スパンで考え、しっかりと内容で整備をするべきです。国内景気短観で方針判断などするものではない。間接的影響による国内景気停滞に関して言うなら、新空港整備は地域直接の景気対策としても有意義に作用する事でしょう。 JR博多駅が既存のものを使いながらの改良なのでごく大変そう。利便・安全性を考えても新空港が良いと思う。 現空港の跡地利用は、地下鉄の駅も残っていることだし、そう苦勞することなく宅地などに転用できるのでは。 九州全体の中で検討が必要で有るー福岡中心にかたよっている。 アジアに於ける福岡の位置付けにもとづき、新しい空港を検討すべきと考えられます。将来性を考えて選択すべきものと考えます。 国際都市になりつつある福岡に適した空港をぜひ実現させて下さい。 ・「アジア・ゲートウェイ」の方向で考えるべきでしょう。 ・新空港については、長期的な視点に立ち九州全体で場所等を検討すべき。 福岡空港は九州の国際空港の役割が必要。東アジア・インド・ベトナムの急速な発展による乗降客の拡大。市街地に近すぎて福岡市の発展を妨げている。あまりに

意見分類	寄せられたご意見
	近すぎ。(関空1H以上、成田1H以上、セントレア1H以上)
	費用の面で、新空港はややマイナスだが、福岡・九州だけではなく、日本全体、アジアを考えると新空港が必要。
	批判がある新空港へのアクセスは国内の他主要空港に較べると近距離で全く不満はない。建設費は高いが、アジアに向けた国際空港として30年、50年先を考えるとき決して高い投資でない。逆にいま英断しなければ、将来新空港の建設の機会は2度とこない。
	自然は守らなければいけないが、空港を利用する人口の増加により、能力を上げなければならず、経済効果も見込まなければならないと思うので、3つを両立できるような策をとってもらいたいと思う。
	観光客増加。アジアとのつながり。24時間対応の国際空港にしてほしい。
	アジア拠点空港として是非新空港を実現してほしい。実現することによる経済効果、利便性は計り知れない。
	経済が一時的に混乱してもグローバル化は止められない。アジアとの交流がさらに活発化、13億人の人口を有する中国との経済交流の発展を考えると新空港が必要と思う。
	道州制が検討されている状況のなかで、福岡空港の移転は、九州の中心都市としてや東南アジアとの貿易の拠点都市としての機能に大きな影響を与えることとなる。今後九州のミニ東京としての経済・文化の中心都市の維持は福岡県内の周辺市町村の活性化をも促すこととなる。
	航空需要への対応に遅れると、ゲートウェイ機能が発揮できない。
	九州の玄関である福岡空港の整備はあらゆる面から重要である。
	経済効果を最優先で考えるべき。これを絶えず検証しておくことが福岡の経済効果を実のあるものへと導くことになると思う。
	福岡市単独での将来性の発展しか見ていない。経済と同様、エネルギー革命やIT革命、人の移動を行わなくても仕事ができる、そのような大きなパラダイム変化が生まれる時代に、未だに県レベルの目線での将来の発展など、所詮金儲け主義を引きずる最悪な状況である。
	公共事業が削減されたことにより地方の経済は疲弊している。新空港により跡地開発や都市部の高層化などが税金を投入しなくても民間活力で行われるようになるのではないかな？
	整備効果と周辺環境への影響の視点の2つが、特に重要である。
	経済効果につながればいいが自然環境の問題が心配。生活環境への悪影響が残る増設案は論外。
	人の流れを作る・企業・市場を育てるための経済効果は広くは日本全体のためにもつながると思う。
	多くの人が福岡を訪れることは福岡にとって重要なことである。
	専門家による十分な検討がされていると思うが、現空港周辺住民への負担軽減、環境への配慮、地元への利益還元、乗客へのストレス軽減、利便性向上、を考えて対応してほしい。
	空港の混雑解消と地元経済効果が重要。
	更なる旅客数の増加に伴う空港のパンフに対しては十分に対応しなければならない。これをしないしていると旅客は減少してしまうと予測され、上手く経済効果を上げることのできないので、優先すべき事項であるとする。
	・将来の福岡県の方向性。
	将来の福岡市の都市計画発展のために新空港をつくってもらいたい。
	・将来の福岡の発展
	現在の跡地利用の重要性。
	(1)防災用の非難場所
	(2)介護施設、病院、福岡市関連施設の建設
	(3)レクなどを含む公園などに活用。
	世界の空港需要は年5%の勢いで伸びており、その受皿として早く建設の要がある。①キャンパシター②騒音③高層建築④危険⑤永久赤字⑥借地 一挙に解決したい。
	福岡空港のみでなく、北部九州として検討要。
	いづれにしても国家100年の計及び世界の国々との共存を考えると、また福岡の街が空港により制限されて各都市に比べ随分と田舎的になっている。福岡が日本のハブ的存在を考えるならば海上に新設し、世界に福岡を！
	・跡地利用の問題はあるが、国有地は資産となる。
	将来の国際都市福岡を考慮した時、空港移設は必要だと思う。そのためには、現空港跡地の再開発のプランも示す必要がある。
	人工島も出来たし、これ以上の新しいまちづくりは早急すぎる。
	現空港跡地はまちづくり地域として整備すればさらなる発展が見込まれる。
	空港が移転すれば今の空港に町がアツ出来て発展すると思います。
	現在の空港では問題がある新空港も新たな問題を含む。それよりさまざまな問題をクリアしている既存の空港の有効利用を。資金的にも九州発展にもつながる。
	ハブ空港で無い為、現状記載されている事はあまり予想的にはどうかと思う。建築問題もあるが、高層建築物は無用である。京都の様に景観重視で都市開発をすべきである。
	10年、20年先のことでなく、今の子供たちが大人になった時のことを考え、今、新空港を作っておくべき。
	・土地の有効利用
	国が進めようとしている同州制の問題を考えると、民間テレビ局調査で九州で一番発展している所、行きたい所等で圧倒的に福岡県と回答しているが、同州制時の中心位置は熊本におくべきと答えた人の方が多数を占めた事を考慮すると、福岡空港が北へ移動する事はより一層、同州制の中心都市を福岡とする事は厳しくなる。
	福岡空港は滑走路が1本では今後、台湾、中国、香港などのアジア地域の観光客の増加を見込んだ場合、対応できない。空港を整備すればアジアの拠点となるよう物流も増加が見込めるし、多大な経済効果も期待できる。環境に配慮した上で、県内の各業界の意見を聞き空港能力のUPと経済効果が比例することが重要だと思います。
	福岡空港の将来対応策を検討するに当たっては、地域が目指す将来像の実現のため、どのような方策が望ましいのか、将来を見据えて判断する必要がある。
	大局的、長期的、かつグローバルな視点な新空港の最適地は鳥栖だ。鳥栖は高速道路、鉄道の観点から視てもなおかつ水田が続く平らな農地なので無駄なコスト掛けずにすむ最高の空港できる。そういう発想ができる人材は財界人にあきらかに不足している。また無駄な税金が膨大に浪費されることになるだろう。
	観光客の増加等を考えると、能力・経済効果・利便性が重要だと思います。
	吸収が経済的に自立をしていく為にも、経済効果を上げる必要がある。その為に国際観光客を増やしていくには、空港能力を大幅に高めなければ対応できない。
	将来的には、空港能力を充実することが重要だと思います。そしてそれが、経済効果につながっていくと思います。自然を大切にしながらその点を考えていくことが大切だと思います。
	将来、本当に必要となるのかを原点に立ち帰って議論をやり直してほしい。いまや経済状況、国際状況は大きく変化しており、低落の方向に進んでいることをもっと自覚してもらいたい。
	福岡市民が望める空港づくりをしていただきたいということです。それを実現するには、騒音問題、跡地の確保等、いろんな問題を案しながら将来の空港のあり方を考えていくべきでしょう。
	このままでは難しい問題があることはわかります。ただ博多を含めた福岡空港の立地はすごく重要だと思います。どうか、新空港案には賛成したくないです。
	・アジアの窓口をめざすなら、新空港しかないのではないかな。
	空港及びその関連だけでなく、福岡県、日本にとってどれだけのビジョンが描ける事が重要である。単なる国土事業ではない事を全ての人に判る様、宣伝等細かにやって行く必要である。
	100年以上の将来性を考えれば新設しかない。
	関西や中部の現状を見ても需給はそれほどひっばくしないのではないかな。跡地利用も伊丹や小牧のように残るのであれば、騒音や高さ制限が引き続き発生する。
	・海上空港は建設業者を喜ばせるだけで経済効果は一部に限られる。
	九州の自動車産業を基として、新しい航空機産業基地を発すること。福岡空港をも目的とする新型日本型対応機を発達させる。
	③更に言えば、現福岡市は小さな地方都市に過ぎず、近隣市町と合併を強力にすすめ、進入進出経路、物流、騒音、防災等、もっと広域的に検討する必要がある。
	将来の福岡・九州の発展のためには、今何をすべきなのか、リーダーたちは真剣に考えてほしい。
	空港が福岡や九州の発展の足枷になるようではダメ。発展を促進していく役割を担うべき。それが可能になる方法を選択すべき。
	「福岡」というロケーションをアジアのどういった位置づけにするかを明確にしないと第2の関空になりえない。
	様々な問題はあがる、海外からも多めの人に来てもらい、「世界の福岡」にして欲しい。環境面は気になるが、新空港が良いと思う。

意見分類	寄せられたご意見
	新空港が町の発展に寄与。(まちづくり拡販の為)
	・東アジアとの結びつき(地域振興の視点)
	現実か50～100年後の夢か、費用と将来のアジアの中での位置付けのどちらに重点を置くかによって選択は違ってくると思う。
	空港ができる事で、国際線の可能性が広がり、将来の日本国にとっても市民にとっても、国際人を作るという事でぜひ人工島で使用しやすい空港を作ってほしいです。楽しみです。
	アジアの客をより多く呼び込むことにはメリットだけでなく、リスクも多くあるのではないかな。その点を考えて、やはり私は滑走路増設案が良いと思う。
	北九州地域からの利用客は折角の北九州空港の活用を考えるべきで、新空港案は二兎を追って一兎も得ずとなる可能性が大きいと利便性の観点から主張します。警固断層を抱える福岡市で、都心部の建築物高さ制限の撤廃など不要です。新空港案の場合でも現空港を存続すれば高砂制限は継続される筈です。
	新空港にして、アクセス、跡地開発、及び福岡都市圏の有効活用が望ましいと思う。
	アジアの各地域の空港は長期的な視野にたって空港整備を行ってきている。わが国は、当面の需要に対して滑走路を1本ずつ整備するなどして、結果的には無駄な費用を使っている。用地造成を公的な資金で整備して、空港の管理運営を民営化するならば、事業主体が現れることであろう。長期的視点に立つて、閑空、中部空港におけるような、現空港廃止に対するあいまいな対応を行わないことを条件にして、新空港案を採択すべきである。
	空港能力が向上すれば経済効果にもプラスになると思います。
	経済効果は必要だがそれ以前に生活環境への配慮がとて必要であると思います。過去に騒音訴訟まで起こされたのに、騒音を減らす施策はとらないというのでは 周辺住民の理解は得られないと思います。
	アジアの発展に伴い、その成長力を取り込むため、早く対応することが大事です。
	北九州空港、熊本空港、佐賀空港等、道州制を考え、選択は検討すべきと考える。
	福岡市をアジアの玄関口と、とらえるならばビルの高層化等。
	騒音、安全、空港能力、経済効果を第一に考えるべき。
	増加する観光客を受け入れることができなくなると、九州経済に多大な悪影響がある。早急に新空港を造るべき。
	経済効果と自然保護のバランスが重要になると思います。
	空港能力の向上とともに都市構造を大幅に変えることができる 新空港建設ならば経済効果は計り知れないと思う。
	福岡空港が現状のまま容量が満杯では九州の経済発展は望めない。 そのために早期に整備が必要です。
	経済効果・産業の発展を踏まえて新空港建設は賛成です。
	滑走路増設が良い。今後の福岡都市圏の経済力を考えても、新空港のための莫大な設備投資を行う費用対効果はないと考える。滑走路増設が最適。
	・100年に耐える案を選択すべき。
	・道州制を踏まえるだろうでの選択。
	増設の方がありがたいが、土地は十分にあるのか？ただ増設、増便し、24時間体制となれば、外国人による犯罪などもちよっと増えそうな気がする。(福岡に入りやすそう)
	長期的な視点に立った計画的なまちづくりー新空港優位というのはおかしいと思います。新しいところに持っていけば「まちづくり」ができるという前提がそもそも根拠のないものです。今ある空港のもとに何十年もまちづくりが行われ、日本における福岡の位置づけも今ある空港のもとにあるのです。たしかに既存のものがじゃまになって「まちづくり」が進まなくてイライラすることもあるでしょうが、それを放棄している時点で、「まちづくり」を放棄しているといえます。
	都市機能の充実、航空機事故への対応、騒音問題。
	アジアのゲートウェイは、沖縄を含め九州全体で考えるべき。海路の充実も。
	当件では時間ばかりが過ぎて、内容がひとつも進展しないのが残念でならない。
	当面の空港問題を回避するだけなら増設(案)だろうが、いずれ将来をどうするかすぐ又問題となる。将来の福岡(九州、日本も含め)を考えるなら今回無理しても新空港(案)となるのではないかな。どちらの(案)も問題は大きく、数多くある。先々を最良の方策で解決して行くしかないだろう。同じような問題を先延ばしするのはもうたいがいいいとしても良いのではないかな。TOP層の大英断で「100年の計」を決めてもらいたい。
	上記1、2ともにすぐ判りやすかったです。ただ、方向性選択のポイントに「ただし…」とデメリットとして載っていた「福岡都心部での高さ制限」は果たしてデメリットのなかかなと思いました。こういう意見をココに書いていいのかわかりませんが、東京、大阪など高い建物を見るたびに圧迫感を感じます。福岡の都心(天神あたり)のようなビルの高さで適度な空がみえる景色が一番いいのではないかと。空港に近いことで、こういう景色が守られるのなら私にとってはメリットに感じます。
	九州経済に与える影響を考えた場合、新空港案の方がより多くの経済効果を得られると思います。
	空港能力の向上における経済効果を考えると 新空港案の方が経済効果は高いと思います。
	・国の「かたち」をどうするのか、という国策から必要性を打出すべき。地方分権、道州制が叫ばれるなか、九州のアジアに向けての戦略は空港として捉えるべきです。住民の意見だけで決めるようなテーマではない。
	日本の中における福岡空港の役割の再確認。
	評価の切り口が「福岡市民」のみ。九州全域、特に北九州空港、佐賀空港の連携を考え、方向性のポイントを洗い出す必要あり。
	回数だけの解決ではいけない。日本の将来、九州の将来・発展を考えて、再生空港となるよう決定しないといけない。限界と発展性がない増設案は、こて先の国の判断は、大計で行ってほしい。
	新空港が優位となる重点において「長期的な視点に立った計画的な街づくりを行う」というのはどちらの案でも当てはまるものではないかな？ 滑走路増設案でも「長期的な視点に立った計画的な街づくりを行う」ことはできると思う。そのほかについては特に問題はない
	新空港方策を検討する上で、現空港跡地利用について考察の範囲に入れておくことが大切。
	どちらの案もそれぞれの利点、問題点があり、悩ましいと思われる。長期的な計画のまちづくりを進めるのはもちろんだが、長期的にどれだけ周囲の変化がでてくるか、そして将来の世にどれだけ負担がかかるか考えて進めていってほしい。
	どちらの方向に向かっても不満な面は出てくると思いますが、それを県住民と話し合いをかさね、お互いに納得する事が一番大切だと思う。
	利便性をとるか、福岡の将来を選ぶか。
	経済効果は重要。
	九州の経済の将来的成長に空港能力の大きい新空港は必須。
	これからより重要度が増す福岡空港なので、長期的な視点の新空港を造って欲しい。地域貢献を期待します。
	将来的に何が必要かが今後最も重要となる。また、経済の流れや、社会問題に沿って考えることが大切だろう。今、最も求められることを最優先すべき。
	福岡の利益もそうだが、日本の利益となるように。
	現福岡空港をそのまま使うというのであれば増設の方が騒音などの問題からいいと思った。
	しかし、使わずに他に利用可能であるということであれば新空港の方が今回の問題に対しての答えにあっていると思った。
	本当に今、将来にとってどれが一番重要なのかを見極めて、これからの空港のあり方を決めていくべきだと思う。
	都市・アジアの発展を考慮するのが大きいと感じた。
	アジア諸国との窓口強化策や(交流増大策)これからの道州制の導入策、人(物)的交流が活発になると思うが、運航制限等で影響がある。この機会をいっすると新空港はもう将来的にないと思うので、是非実現の方向でお願いしたい。
	どちらの案も長所短所があるのは当然なので、個人的には将来の福岡が日本のためになる方で進んでいってほしい。問題点もできる限り解消して。
	・福岡空港をハブ化することは必要ない。
	どちらの方策をとったとしても、メリット・デメリットがあるため、周辺地域の理解をきちんと得るべき。
	何年スパンで比較判断するかがよく分からない。容積は余っているので高さ制限はマイナスではない。むしろヒューマンスケールのまちづくりができる。
	国外も発展しているので、それに対応して今後も空港は発展していくので、伸びるのだから試行錯誤して地域を盛り上げてほしい。
	現空港は都心で利便性は大きであるが、
	①経済的な効果(福岡市内を中心として航空法規制(高さ、環境他)→高層ビル化等なる。
	②現用地一跡地利用 国-2/3、民間1/3 の大々的な再開発出来る。
	新空港にすれば「現空港跡地でなんでもできる」と述べた人がいたが、具体的に何を造るのか。
	経済の無制限の膨張、都市圏の無制限の膨張等に規制を掛けなければならない時期に来ていると考える。今ある施設を有効に使用し、多少の不便が生じても我慢しながら地球温暖化等に取り組むべきであろう。
	・長期的な視点へ、新空港でも可能では→新空港のメリットは無い。
	福岡都心部での高さ制限について、都心をコンクリートジャングルにしないでほしい。海風・陸風が通りにくくなってしまいうから。ただでさえ、温暖化が心配だから。

意見分類	寄せられたご意見
	また、天神のビル群も建て替えの時期にきているものも少なくないが、容積だけ増やしテナント数などをふやしても供給過多になっているのではないのでしょうか？商業施設も十分に充実しています。当然高さ制限の緩和により公開空地等は増えるかもしれませんが現在のパイを工夫して再利用していくことにより緑化や空地の確保はできるのではないのでしょうか？ 九州の拠点空港として、現空港をどのように改善するにも限度がある。 騒音・安全・土地利用を考える時、新空港の建設が望ましいと思う。 幅の狭い小さな考えでなく、九州を考え、日本を考え、アジアを考え、世界を考えるリーダー的発案を強く望む。今の考えは、このままじゃダメみたいだから「どうしよう」みたいな(子供の考え)。なぜダメなのか、もっともっとしっかり考える必要がある。しかし、その前に福岡をどうしたいのか、その為の空港の役割をしっかり認識していなければ、何の進歩もない。 グローバル化の中で、福岡・九州地区の発展をどのように描くかの議論をもっと深めることを希望する。 高さ制限:高さ制限のない北九州は何故発展しないのか？→都市の発展(活力)と高さ制限にはなんら因果関係なし。 増設反対。良い立地なので住宅・商業で展開すべきだと思います。新空港賛成。但し、アクセスの向上が必須条件。 と、上記記入しましたが開空みたいになるのは勘弁して欲しい。 経済が発展しない中で、国外の流入だけではコストがかかるだけで「？」ですね。 将来的にどの様な都市として成長して行きたいのかまず考えるべきだと思います。 国際空港、アジアの経済拠点、今後の福岡がどうあるべきかがポイントだと思います。いずれにしても大好きな福岡が成長することを願ってやまない。 ただ、現状のままではいきづまるので「福岡」の世界地図での位置(何もしなくては消えるかも)確保の為には何らかの手立ては必要と思う。 当初費用のみでなく、将来の福岡発展を考慮し、検討してほしい。 作るのなら韓国みたいに、大きくハブ空港を他県と一緒に話しあって作ってほしい。 目の先のことばかり考えずに未来のことを考えるべきだ。 福岡の経済発展に望ましい方法でお願い致します。上向な投資には賛成です。 全ての意見、考えを取り入れるのは難しい事ですが、日本の為にどうか！！と言う事が一番だと思います。 新空港により、東区がはやればよいと思う。 開発や騒音など難点はあっても新しい空港ができた方が良い。 環境・資金性から何を重視すべきは明らかだと思います。ただ、これからの経済発展が予測されるのであれば、環境保全をいかにするかで、新空港案が浮上するのではないのでしょうか。 ・福岡の発展 新空港案も理解できるが、滑走路増設案の方が果だけでなく、九州地方全体の発展の為には良い案だと思います。 ・現空港の跡地には何ができると考えられるか心配です。 新空港案は単に建設に関わる関係業者の一時的な売上収入に対する欲望からの意見としか思えない。福岡の将来を考えての方向性とは思えない。 新空港 三苦・新宮ゾーン案に賛成です。アクセスに関しては、都市高速や鉄道網の延長、博多湾との相乗効果で、アイランドシティなどをアジア・ゲートウェイの拠点として、福岡の発展余地は拡大すると思います。 今でも空港も港湾もハブ機能は「韓国」にとられてしまいました。今、新空港を造らなければ日本の将来はないと思いますよ。 この問題は、将来福岡市が日本・アジアにおいてどのような位置づけを目指すのかで変わってきます。新空港の設立は、いつになってもできます。(例えば国際線が発着できないのであれば、新空港は国際線と貨物専用にするなど) 福岡空港を成田空港と並ぶ、いや、それ以上の国際空港として、特にアジア・オセアニア・米国への羽田空港に次ぐ第2位の空港として、又東アジアの玄関・ハブ空港の位置づけとして、現空港の拡大とは別に抜本的に新空港建設へのビジョンを構築すべきと考えます。 経済の衰退はしてほしくないけど、どこまで福岡を発展させていくかによって、将来の必要性が問われると思います。住民、市民がどこまで欲しているのか、何を欲しているのかを感じていただきたいと思います。 【現空港の拡張が絶対に無理な理由】 ・騒音で裁判沙汰必至。最高裁判決で国は負けている。なのに、さらに騒音が酷くなる拡張など最高裁への冒涇。 ・騒音は現在でも環境基準をクリアしていない。だから環境アセスメントをクリアできず、事業化できない。 ・そもそも用地買収が何十年かかるか見当もつかない。落花生畑の成田でさえ、建設決定から40年以上経っているが、未だに用地買収が完了していない。市街地の福岡ではもっと無理。現に福岡空港の南東側誘導路直線化事業では、買収面積3ha弱、補償対象物件10数件しかなかったにもかかわらず、用地買収に7か年もかかっている。 ・マンションが制限表面に抵触する。「あなたのマンションは飛行機の運航の邪魔になっちゃいます」なんてマンション住民に説明できるか？ ・移転補償で、さらに市街地が壊される。市街地の真ん中に使えない広大な空地ができる。これでは都市計画もヘタクレもない。 ・航空機事故の確率がさらに高まる。今でも数十年に一度の確率なのに、これが発着回数の増加率だけアップする。 滑走路増設は実現不可能。将来を見据えて新空港を選択すべき 既空港が福岡市内にあることは、アクセス上良好だが、市街地危険性(ガルーダ航空機離陸事故等)を周辺住民と隣り合わせであり、さらに年間約176億円程の空港対策費がかかっているとすれば、将来に対する新空港建設は充分念頭に入れて計画すべきだと想われる。いづれにしても早まって後悔しないようにして欲しい。 跡地の問題を先に考える。 空港は拡大または移転したところで、本当に地域は盛り上がるのか？根拠がない。 佐賀・北九州など近隣空港との連携についてもステップ2で検討されたようだが、増設や新設にしても連携を考え、地域振興を図ってもらいたい。 ・アジアハブポートとして仁川などに勝る空港を作ることは非常に重要。 5～10年後の経済・社会状況がみえない。投資額を多くするのは、今時点では良くない。 滑走路増設プランを支持。 福岡都心部での高さ制限等は、むしろ福岡の街を個性ある安全な街にしていると思う。 福岡には2ヶ空港があり、また佐賀にも空港があります。福岡を中心は100km圏内に3つ空港があるのです。この3空港のアクセスを良くすることを検討することの方が新空港を作るより費用がかからないと思います。難しい問題はたくさんあると思いますが、新しいものを作るより今あるものをいかに活用するか、の方がこのご時世では有効と考えます。 福岡空港は大都市の近くに位置し、旅客にしても貨物にしても利便性が高いのは当たり前ですが、使い方について検討する必要があると思います。九州の地域経済を考えても福岡市だけにお金落ち他の地域にはお金が落ちない様な 仕組みになりつつあり、それを改善しなければならないと考えます。 九州新幹線が全通した時、国際線をすべて佐賀空港に持って行ったとしても、久留米ー佐賀空港、博多・天神ー佐賀空港のリムジンバスが確保できるのであれば、私は今の福岡空港利用客が減るとは思えません。 新しいものを作ることで公共事業が増え、いろいろな雇用を生むのかもしれませんが、 成功できないかのしれないことに膨大は税金を使うことについては賛成できません。 11/4時点 経済先行不安、中国・韓国等の国際的地位躍進等から鑑みて、ハブ空港もしくは同レベルの空港建設(現代版ニューディール政策)も検討しては？ 新空港案が有利というのは解るが、地元対策は万全をつくして欲しい。 市全体の町づくりと合致してない。 人の為にとても役に立つと思います。町も発展するし、人々も活気付くと思う。 増設案では難しいと私は思うけれども新空港案では福岡がそれだけにぎわうならそれは良いことだと思う。 だが、経済活性の目でみるととてもよく感じる。また町の活性につながり、福岡がより発展すると考えるからだ。 コストとしては増設の方がいいが、新空港案では将来がはば広いまち作りなど期待できる。 海外との交流が広がるなりたいと思う。 又、跡地はどうするか、具体的例をあげてほしい。 このパンフレットを見て「除去」や「とりこわし」などのイメージが強かったので、滑走路を増やすとどういうメリットがあるか、ということをもっと具体的に全面的に出していけば、県民の関心もひきつけることができると思うし、IPの活動にも積極的になってくれると思います。 跡地利用の成功の前例が少ない。レポートにも具体的なものはなく、よくない。 九州がもっと経済成長すれば方向性も変わってくると思います。 移転した場合はかなりの土地の再利用が必要だが、これも住民にアンケートをとるなどして、住民の意見をそんぶんにとり入れてほしい。大規模なレジャー施設などがいいと私は思った。

意見分類	寄せられたご意見
	どんどん活性化するといいと思う。
	新空港が出来れば地元の経済効果は大きい物があると考えられます。
	新空港が優位の場合として、“長期的な視点に立った計画的なまちづくりを行う”があるが、全く理解できない。
	それよりも福岡市や県民全体の日常生活が向上する市政や県政を考えて下さい。福岡県はいろいろな統計でワーストに名を連ねている事が多々あります。
	グローバル社会であるため世界と交流をさらに増やすべきである。だから交通容量の大きい新空港が必要。
	空港能力の拡大は今後の経済に好影響をもたらす。処理能力の拡大と24時間化はグローバル社会においては必須。
	景気は波があるが、グローバル社会が無くなるわけではない。今後も交流が拡大することを考えると、円が強い今が空港を整備する絶好のチャンス。新空港を作り内需拡大で経済活性化するのが最善だと思います。
	世界的な環境問題や経済問題を考えると、既存ストックの有効活用が適切である。現空港の滑走路増設、西側210m改良案を実行し、仮に計画案通りに移設が出来なくても、経済の発展が都市一極集中を緩和する事でなく、他の近隣空港の需要誘発を施し、福岡都市圏にゆとりある発展をもたらす。
	世界の情勢を踏まえ、日本の空港がどうあるべきかと議論すべきときに、施設の整備手法だけを議論しているのは疑問。
	1.福岡は韓国、中国、アジアに開かれた文化、経済の窓口であり、24時間将来に渡って利用出来る。新福岡空港が必要である。
	2.50年、100年先を考え、設備投資をし、新空港を作っておくことは将来の発展に経く責任がある。
	一部に海外から多くの人が来ると言う人もいるが、海外から人を呼び込むための方策は全く示されていない。ハコモノをつくれれば人が集まる時代ではない。
	今後、“日本”という枠ではなく、“アジアの福岡”とのコンセプトで選択すれば、新空港案が必要になると思われます。
	どちらでもいい。佐賀空港をもっと利用すべきで、福岡ばかりに集中すべきではない。
	・まちと空港が一体化したまちづくりを行うこと。
	西の玄関として発展させて行くには・・・どうしてもと言うなら新設もしょうがないと思う。
	1.広域的都市計画は必要
	2.アジアの玄関の拡充
	現在の社会情勢の中で、本当に新空港が必要なほど都市が発展する要素があるのか、よく考えるべき。
	福岡市、エリアの今後のもって行き方を考える必要有。空港を残したままの発展では限界を感じる。より商業都市を目指すのであれば、抜本的な開発をしなければならない。現状の場所に残した場合の開発と移転した際の開発は全く異なるものになると思う。
	5年～10年ではなく、100年～1000年の将来を考慮の事。
	航空会社のことを考えると新幹線とも競争可能な現空港の拡張がよい。
	新空港の場合、「市民生活の向上や経済活動の活性化が大きく促進」「東アジアとの結びつきが更に強まるなど、経済、文化、学術交流が一層拡大する」とされているが、それはあくまでも期待感の表明に過ぎないのではなかろうか。
	市民生活や経済活動が、自動的に活性化するとはいえない。
	・福岡市の人工島も利用が見出せないのに現空港の空地利用のプランがあるのでしょうか。(マリンメッセがあるのにまたメッセを作る必要はありません)
	・市街地における建築物の高さ制限が解かれ、土地評価が上がると共に活気が注入されることになる。又、跡地に模範市街地の創造も期待できる。
	まちづくりの観点から跡地利用のアイデアも考えて頂きたい。
	羽田だけでは地方はだめになる。九州の玄関、九州経済の発展。
	・アジア・ゲートウェイ
	・道州制を見すえて
	空港の能力を大きくする必要はない。街の規模を含め何でも拡大する事には反対。
	アジア各国の経済成長をもう無視できないので、しっかり国としてのビジョンを持って考えて頂きたい。
	・国家的視野に立って立案のこと
	福岡の町づくりの為に新空港で行きたい。
	日本の活性化には投資が必要！
	ますます拡大する都市間交流と特にアジア諸国との経済的効果を考えれば100年先を目安に福岡市の将来像をえがくことが必要。
	全世界の空港でなくアジアのゲートウェイを目指すべき。
	長期的な街づくりも東京の超高層でなく、現在の街の高さで十分素晴らしい街づくりはできる。
	新空港を基本的に福岡(九州)の発展(国際化)を進めるスタートと考える方がのぞましい。
	長いスパンで物を考えていくこと。
	九州の玄関を作り、経済発展を望みたい。
	雇用促進を望む。
	跡地利用に興味がある。
	国家的視野に立って立案のこと
	安全性という観点が抜けているが、もっと協調すべきではないか。現空港が海上空港と同等に安全だという認識は納得できない。また国としてのビジョン位置づけ。
	・地元にとりだけ経済効果があるのか、試算して説明してほしい。
	フランスのシラク前大統領は、引退演説で「自分の仕事をやり遂げたことを誇りに思うと同時に、わが国の未来を信じている」と言って国民に別れを告げました。 リーダーは、ビジョンを語る必要があります。そして、そのビジョンを実現する戦略を示す必要があります。 知事も市長も、引退するときに「福岡の未来を信じている」と言えるような、誇りに思えるような仕事をやり遂げていただきたい。つまり、福岡のビジョンを語り、それを実現するための戦略を示していただきたい。それができる人物であるはずです。 福岡空港は、福岡の未来を左右する重要な交流基盤です。アジアの成長を取り込み、アジアとの交流を拡大させることによって、産業や観光を活性化させる、そのためには不可欠な装置です。福岡空港の将来を考えるにあたっては、そういう視点から取り組んで欲しいと思います。 そして、われわれ県民・市民も、このような意識を持ちながら福岡空港の将来を考える必要があることを忘れてはなりません。
	リークワンユー元シンガポール首相は、「島国の経済レベルは、その国の港湾や空港のレベルを超えることはできない」と語るなど、世界の優れたリーダー達は、空港を地域や国家の発展を図るための戦略的な基盤と位置づけている。 実際には、ミュンヘンやラスヴェガスなど、近年発展している都市では、「空港機能の向上」「航空ネットワークの拡充」「都市の発展」が好循環していることが多く、空港が都市戦略上、非常に重要な役割を果たしている。 利便性が高く十分な容量を確保した空港が基盤となり、国内外を結ぶ航空ネットワークが充実すれば、経済活動は活性化し、これが生産・雇用・税収が増加するなど地域全体の発展に繋がります。空港を利用しない人の生活にも、好影響が及ぶ。 よって、空港とは、他人の家の前の道路とは訳が違い、空港をあまり利用しない自分には関係がないからつくると、という意見が通用するレベルのインフラではない。 福岡空港は容量限界に近い状態が10年も続いている。このような状況の下、今後需要が増えれば、予約が取りにくくなり、新幹線に振り替えるか、北九州空港か佐賀空港まで自ら運転して往復するか、旅行自体を取り止めるしか選択肢がなくなる。また、新規参入や増便の余地もなくなるため、航空会社間の競争がなくなり運賃が高止まりする。都心部との距離では世界有数の近さを誇る空港も、「近くても利用できない(予約が取れない、運賃が高い)」では意味を成さなくなる。 このように、福岡空港の容量不足によって、予約が取れない、運賃が高い、という状況になれば、市民生活や経済活動等に広く支障をきたし、福岡や九州の伸びやかな発展を妨げてしまう。 このような地域の未来に好ましくない事態が懸念される以上、地域の将来を按ずるべき立場の者には、「現状維持でよい＝何もなくてよい」「抜本的な対策は要らない」という思考停止は許されず、最善の解決策を探り、それを実行する強力なリーダーシップが必要である。 (1)成長著しいアジアに近い「九州の地理的優位性」 (2)魅力ある観光資源やアジアに視線を向ける企業が比較的多く存在する「九州の産業における特長」 (3)一方で、島国・国内主要地域との離隔という、航空以外の手段では海外や国内主要地域との円滑な往来が困難な「福岡・九州の地理的ハンディキャップ」 (4)アジアの一極を担う都市を目指す「福岡市の都市戦略」なども勘案すると、
	子々孫々のための視点が必要。
	日本の将来に向けてのビジョン
	空港を一時的な事業費の比較で見るべきではない。空港は世界との窓であり、アジア圏の発展とともに必ず福岡の役割は大きくなる。
	日本の将来と国際化
	国際都市としてのベースのインフラは24時間2本以上の滑走路の国際ハブ空港が必要。
	高さ制限、緩和を含めて未来の福岡像をもっと真剣に考えるべき。
	まちづくりの視点が特に重要である。
	アジアの拠点都市としてふさわしい品位と風格のある街づくりに、空港移転は大きな推進力となる。
	街の相当部分にわたりビルの高さに制限を設けるのはいいびつである。
	膨大な広さの土地を有効活用出来るので、新空港に賛成です。

意見分類	寄せられたご意見
	・福岡だけでなく、九州のアジアの窓口、日本の拠点（国際）空港と将来性に必要である。決して、発着回数や、工事費だけで判断するものでない。日本の繁栄の視点で考えるべきである。新空港建設に賛成する。
	都心部の高さ制限は福岡市の景観には良い。
	景気へ与える景気刺激効果も重要であると思います。景気刺激効果の大きい新空港案に賛成です。景気刺激効果の小さい滑走路増設案に反対です。
	現実的に景気刺激が必要な状況ですので 景気刺激効果の大きい新空港案に賛成です。景気刺激効果の小さい滑走路増設案に反対です。
	今の姿が福岡の良いところなので町も空港も今のままで良い！
	・将来性、増設の可能性。
	・国際化、国家戦略として。
	・安全の為に、多少の建設費の増額はやむをえない。国家百年の大計。
	・韓国に笑われる。
	・滑走路増設案と新空港案を比較評価するにあたり、上述した①～④の視点を追加することが必要。
	上記記載の通り。
	国際的な動き
	空港のみならず、政治、行政の立場でいろいろなアイデアが必要だと思います。
	長期的な視点に立った、計画的まちづくりを行う
	関空タウンのような無駄は省いてもらいたい
	個人的には新空港の方が福岡の発展に優位なのではないかと思う。
	新空港がすぐ活躍するのか判らないが近隣の国々との対こう上設備投資はしておくべきで設備投資を怠ると将来の発展はないのではないかと思う。
	新空港になった場合、空港までのアクセスの問題より都市高、鉄軌道等の延伸、人工島も含めての交通もう整備を総合的に考える必要あり。
	・長期的な視点に立つのなら、新空港は必要ないと思う。
	高いビルができていいと思う。
	道州制になったときの九州の玄関口として拡張の余地は必要と考える。
	・福岡市民として、目先の経済状況、マスメディアの世論誘導及び操作などにまどわされず、自分たちの町の将来の形をしっかりと考えるべきで、長い目で見れば新空港案の魅力がはっきりしている。
	町が発展するにはいいきっかけかもしれませんが、できれば滑走路増設案が通ることを祈ります。
	下記の「その他」に記入した内容を考えて選択してほしい。技術的なことも必要ではあるが、将来像が描ける納得できる選択をするべきである。滑走路増設案が考えられることに疑問を感じる。
	いづれにしても長期的な視野で考えていただきたいです。
	空港はまだ必要。(大きな空港を)福岡の大都には入ると思います。
	増設・新設→アジアのハブ空港的な役割
	福岡市債を発行し、借金で大規模公共事業を行い、地元経済を活性化してほしい。
	今後九州が大きく発展するのか、人口が増えるのか不透明だし、新幹線の配置が町中でアクセスが良い博多にある以上(ビルの再開発もしている)、今の場所のまま周辺の地域の安全対策や工場や物流拠点はにおいても住む地域にこれ以上しないとかして、住み分けを考えた方が良く私は思います。
	アジアの主役たる空港をなしてほしい！
	・高いビルがなくても発展している。
	まちづくりのビジョンが書かれていない。
	将来のグローバル化、東アジアとの結び付き強化を考えると資金調達の問題はあるが、「新空港案」のほうが良いと思った。
	最近金融危機などで需要が減っているかもしれないが、やはり将来のことを考えると新空港案が良いと思う。
	インド、中国の発展により、九州、福岡の地理上の利点を生かすのは今後重要な課題であると思います。アジアのハブ空港として本当に効果があるのか検討して欲しいです。
	現状だけを考えるのではなく、50年後、100年後を考えて今までの空港とは一味違った空港を考えてほしい。空港の場所ばかりでなく、どんな空港にするのか、ということをもっと考えてほしい。
	新空港を建設する方が良くと思う。福岡市には航空法によって、建物の高さ制限が設けられているが、これは福岡市が都市として発達する上での妨げになっているように感じるので、新空港の方が良くと思う。
	私は新空港案に賛成です。費用は莫大でマスコミや住民に大きく叩かれるかもしれないが、それは一時的なものであり、結果としてよりよい福岡県の町づくりにつながると思う。
	福岡(博多近辺)はこれから再開発を行っていく時期であり、それを考えると新空港案がよいのではないだろうか。
	福岡全体にとって良いのは、新空港だと思う。跡地については後々必要になる土地だと思う。
	目先の費用、需要を考えるよりも先を見据えた計画性を重視すべきだ。
	将来の利用が増加するということで対応策を検討しているので、さらに先の将来の状態を視野に入れた方がよいように思う。
	また福岡はアジアの窓口となっていけるような町を目指しているので、この問題はしっかり住民の意見をとって慎重に考えていくべきだと思う。
	僕としては、借地料や飛行制限などの制約があるにしても現空港を活かす形で利用した方が良くと思う。(関空の二の舞になる気がする)
	長期的視野で考えても日本がアジアの玄関口となることは、この先無いでしょうから、将来の発展のことばかり考えるのはどうかと思います。
	新空港をつくることで計画的なまちづくりは本当にできるのかが明らかではなく、分かりにくい。
	将来の方向性として、どちらを重視するかは個人の価値観などで異なると思う。個人的には問題が多いが新しい空港を作り、大きなことをやりとげてほしいと思う。どれだけよい空港を作れるかで、今後の福岡の発展にもつながると思う。
	新空港を作り、現空港跡地はJRAに売却し、福岡市内に競馬場を誘致してほしい。福岡市内で競馬場を作れるスペースはここしかありません。
	上に書いたことより不安要素がなくなる限り、今のままが良いと思う。しかし福岡の将来性のためには新空港案をすすめてほしい。
	・将来の福岡市、福岡県、九州の発展を考えると新空港が良いと思います。
	・現在地は福岡市、福岡都市圏の発展の障害になっていると言えます。
	・移転後の跡地利用では将来の道州制導入の際、州庁舎誘致など可能です。
	九州の玄関口としての福岡空港の役割は、大変重要だと感じます。充分なる広さも確保出来るでせうし、交通アクセスも作れば良い事です。貝塚線→津屋線も有ります。
	道州制問題もからんで来ます。
	長期的な視点が大事ではないでしょうか。いづれにしても大きな工事になるのですから。
	・増設案に制約がありすぎて、福岡、将来の発展に期待できない。
	将来にわたって使える空港、公害、工費などの問題をクリア出来る・・・と多方面を考えると、現在の福岡空港を活かし、両サイドの北九州・佐賀空港を利用する九州いろは空港がいいと思う。三者三様の特徴を持ち、多様な要求にそれぞれの個性を持って対応する。
	何が福岡市にとって必要か、それぞれの空港にとって、九州にとって必要か・・・ということに対応出来るし、費用も少なくて済む。
	概ねのポイントとしては妥当であろう。現空港における増設を選択するポイントとしては、現空港における「負」の部分を解決する意味は大きい。単に初期投資の大小で比較すると将来を誤ることとなる。
	国際化をめざすなら新空港方策がよいと考える。
	大きな計画なので将来を見る視点が重要だ。これからの福岡やアジア、そして子ども達へどんなビジョンが描けるかに掛かっていると思います。
	今後アジアの拠点として重要になると思うので、日本第3の都市として発展してほしい。
	現在から将来を考えて、その将来性を考えた上で選択していくべきだと思う。それを考えると新空港建設がよいと思う。
	三苦含めて開発され、近辺が活性化し、交通網が多くなり便利になります様に。
	30年、50年先までの長期的な計画(一地域のみではなく国策としても)に立ち、判断して頂きたい。
	「新空港」を方針決定して頂たい。(先々の拡張性、経済の沈滞ムードに対して明るい方針となる、利用時間の制限ないこと、福岡市内集中のかんわ)
	・現空港は福岡市の都市づくりの上からも最大の障害

意見分類	寄せられたご意見
	・広大な跡地は福岡市、県、九州の発展に不可欠
	福岡が東京のような高いビルなど必要がないと思う。福岡らしい今の町を大切にしたい。
	福岡の中心はやはり、天神であり博多駅周辺ではないかと思う。ここをさらに発展させるには、新宮沖ではだめだと思う。
	また、この不景気、政府が行う経済対策では不十分である。この中で新空港建設は公共工事が発注され、また、空港跡地の再利用は大きな活性化になると思う。無限ではないが大きな可能性がある。
	現空港が中心地に近いことによる、建物の高さ制限や騒音等の問題はありますが、これをデメリットとして捉えるのではなく、むしろ福岡の風物詩と捉え、他の地方都市との差別化を図るべきである。「博多に山笠・福岡に近い空港あり」これが普遍的なキーワードでしょう。
	国内需要だけでなく、東南アジア等の玄関口としての福岡県を目指す必要がある。
	海上空港なら騒音・事故等の問題がなくなる。24時間化も今後視野に入れて国際化を目指すべき。
	日本経済はそんなににはひけないのでは。
	大変難しい選択なので致し方ないかも知れませんが、あまりに単純に書いてあるのでわかりづらいものでした。ここで「長期的視野に立った計画的なまちづくり」を市民、行政がもっと深く検討しなければならないでしょう。どちらかといえば、それが無いことが一番心配です。
	滑走路増設案は簡単に思えて用地買収等で問題が生じればより時間がかかるように思います。新空港案はただ新空港を建設するだけでなくまちづくりを行って整備を進めればそこに経済効果を生み出すわけですから目先のことでなく長い目で福岡市の発展を促す新空港案を支持します。
	関西空港のように独立採算でも町は考えるべきです。PI(ステップ4)まで進んでおるので私の意見は遅いでしょうが、本来的には相島を空港、ハブ空港にすべきだと思います。
	漁師は魚取れず安く、油代は上がり、生活は全く困っています(友人が漁師)。史跡や文化遺産は残り4分の3はハブ空港と(橋を架け福岡市側と古賀インターへ2本アクセス)する事。
	漁師には保障と住宅提供し漁業は新宮漁港を使用する。相島の住民団地を作り提供する。町の住民は税の負担少なくし、空港建設に協力する。先ず町長及び長会議委員が率先して前向きに行動すべきである。新宮町民のほとんどが、この意見に賛同と思う。
	政治経済文化の東南アジアに向けた玄関口として今やらなければ将来に非常に悔いを残すことを分かって欲しい。
	とはいえ、今後50年使えるならともかく、あと30年が目一杯というのでは、日本のアジアゲートとしては心もとなく、新空港も止むを得まい。将来予測の精緻化が決定の必要条件。
	国際協力を考えられたし。中長期の国策・ビジョンを踏まえたい。
	国際的に。
	長期的展望で取り組むべきと思う。現空港の維持経費、建物の制限は 確かに都心へのアクセスという点ではいいが、なお経費は永久に続く。アジアと一体的に発展する九州の都としての福岡はやはり新空港が不可欠と思料する。
	九州のハブ空港は今は仁川、ヨーロッパでもアメリカでも同日に乗り継げる。
	福岡は東京から見ればローカルかも知れないがアジアの経済の中心です。九州の地域が活性化するには人、物の流通を福岡空港を中心に展開するべきでしょう。
	①生活環境の重視②国際的な競争力③可能な限りの利便性
	いずれにしても様々な問題をクリアしなければならないので協調の精神が大事。
	現在の経済情勢からでは「増設案」がベター。たとえ、経済が上昇したとしても、新空港が必要とは限らない。
	まして、人口が減少する方向であれば、都心部に人が集中すると予測される中での新たな造成地を生み出す新空港は不必要と考える。
	用地買収の他、騒音問題もあり、滑走路増設の供用までの期間が新空港に比較して短いというのは、現実的ではないのではないかと。強引に進めれば、成田の二の舞になる可能性が高いのではないかと。
	2050年頃になりますと世界の人口は約90億人、その6割をアジアが占めると予測され、アジアは大交流時代を迎えます。その時代への対応を考えると、新空港以外に考えられません。しかし、当面20～30年の対応であれば現空港拡張も有力と考えられます。どちらを選択するかは地域発展のシナリオ次第という気がします。
	新空港になると、「これから先はよ！」で船での航海からくる効率の良いエネルギー確保、時間により規則正しい終業時刻と交代制の中で長期に渡り若い方たち参加の街づくり、住まいの環境整備等、政治性の中でよく話し合った中で協力していく方向性が望ましいと思います。
	どんな空港にしたいのかがポイントだと考えます。「九州の玄関」としてみんなが博多の町へ寄って各地へ行くような空港を目指しているのか？「乗り継ぎに便利」とターミナルから外へ出ないお客をたくさん呼び寄せたいのか？です。
	・新宮沖へ移転して欲しい
	・アジアの中のハブ空港として作って欲しい
	・香港の新旧空港見本にして欲しい
	航空需要の増大を図ることも大切ですが、利便性が高いと言われていた現空港を更に魅力的にするのも経済効果を計るには、良いのではないのでしょうか。例えば、改装等によって飛行機を使わないお客さんもひきつけられるような空港(中部空港のような)
	福岡にはもっと早く24時間国際空港を作るべきで遅すぎる。アジアの拠点となるべきなのに他国に負けている。
	新空港には天神から地下鉄を延長する。又、都市高を貝塚JCTより直結する。又、空港だけでなくホテル、マンション、学校、商業施設など大都市を共に考える。
	投資額。利便性。経済性。地元負担。競合空港との機能分担。新幹線、リニアモーター を見据えた考えで投資して欲しい。少子化。省エネ。 空港を移したら跡にポツカリ荒地が残るわけで跡地対策も一連の事業と考えなければならない。
	利用時間の制約などの課題が解消できる。計画的なまちづくりができる。
	九州の国さい空港をめざす
	現在、福岡空港は国際線の撤退が相次いでおり、ハブとしての役割は縮小しつつある。これを考えると、玄界灘を埋立てるより、増設案に賛同します。
	新空港の方は“空港”のみに焦点を当てて書いてあったので、滑走路の案のように、アクセスの面など周辺事情等も考慮して書いていただきたい。
	「新空港案」のほうが福岡の将来に即した方策であると思う。
	アジアに於ける九州の玄関として、ハブ空港は必要であると考えます(将来)。新空港案(三苦、新宮ゾーン)“実現を願う！”
	資金調達方法も今、開示すべきだ。それを見て判断したい。「長期的な視点に立った計画的なまちづくり」について具体的に示して欲しい。世界一アクセスに優れた福岡空港の魅力を活かしたまちづくり、についても検討して欲しい。空港の利益性についても検討して欲しい。就航路線について検討して欲しい(希望ではなく)。
	朝7:00～夜10:00の空港では国際社会から脱落する。「ハブ」であり「ゲートウェイ」であるべき将来を見据えた空港であって欲しい。アジアの玄関口に相応しい空港が必要。東京一極集中から脱皮せよ。
	将来少子化・高齢化で人口形態が変わる。もっと博多区のまち作り考えて。
	私は、結論から申し上げますと新空港を是非実現して欲しいと思っています。価値観を高めるために、この福岡地域を、東京に次いで日本の代表的な都市にしたいと思っています。毎年、平和のアピールをしている広島と長崎の中間に存在していることから、もっと強く「世界の平和」をアピールして、世界の平和の中心となる地とし、世界中から観光客を招く所にしたいと思っています。現在その事を始めています。国連と世界の国々の政府を尊重しながらこの福岡にもう一つの国際機関を作り上げ、いつも世界の平和・その他の事を平等な立場で話し合うところをしたい。将来的には、東京一大阪ー福岡をリニアモーターでつなぎ、博多港にも10万t級の観光船が出入りする、世界のためにある福岡地域を作り上げたい。
	双方ともアジアとの交流が進む事については良いと思う。もっと福岡という街を活性化して良き街にしていきたいと思うので、新空港の案については良いと思う。
	九州全体を考慮した対策を考えてはと思います。
	「滑走路増設案について」に同じ
	アジア・ゲートウェイ構想を活かすには、24時間稼働な空港を目指すべきである。
	利便性と経済性
	交通を大きく拡大すると将来的に考え、観光や文化、ビジネスにも大きく役立つと思います。なので、今のままの空港よりかは、拡大するべきなんだと話を聞いて思いました。
	実現重視というよりも長期的な考えとして新空港を考えるべきであると思いました。
	どちらもメリット、デメリットがあり、どちらがよいとははっきり言えませんが、どちらにしろ福岡に住む人々の理解が必要で、地域住民のことを一番に考えた空港にしなければならぬと感じました。
	・新空港を設けて跡地の活用としてどんな例があるのか。
	・新空港を設けて自然環境をどう保全するのか、漁業者の未来は？
	・新空港を設けて24HJになったらどれくらいの人々が利用する可能性があるか。SKYマークではパイロットが足りないのに大丈夫か。
	・このまま便を増やすことは本当に不可能なのか？
	地下鉄“福岡空港駅”を利用する人はとても多いので、新空港ができるとすると、跡地を有効活用しなければ、地下鉄の利用者はかなり減るんじゃないかと思いま

意見分類	寄せられたご意見
	す。また、長期的な視点で見ると人口が増えるわけではないのに、需要が増えるのがよく分かりませんでした。 周辺地域の理解を得るのが大変だと思う。全員が空港を利用する訳ではないからだ。もし、滑走路の増設、新空港のいずれかを選択するのであれば、地域商業が発達するような施策にするべきだ。福岡の空港が良くなることで、県や国が得をするだけでなく、その地域住民にも還元できる何かがないと厳しいと思う。 将来、福岡を全国的にも世界的にも広げるためには必要な第1歩だとは思いますが。 将来的には今後の日本を発展させるためにも新空港を建設するのも有りかと思えます。 初期投資の問題はのちのちの経済効果を考えれば、クリアできる問題だと思うので、計画的なまちづくりにつながる新空港案がいいと思います。 新しく空港を作ると、新たに問題が出てくるし、もし、新空港を作って今の福岡空港の跡地だけ残ったりしたら、もったいないので、今の福岡空港で、滑走路増設をした方がいい。 どちらかというと新空港案を支持します。線路を新しく建設するには立ち退き等で時間がかかると思いますが、地下鉄を増やすとかなり住民の苦情も少ないと思うのでいいと思います。 周辺地域の理解が必要だということがわかった。 増設にしても新空港建設にしても各市町村との連携が必要になってくると思います。 福岡の交通面を増やすのと、住民の意見をちゃんと聞いていくことが大切だと思います。 空港の問題をきっかけとして福岡・日本・世界の発展を考えていく姿勢が感じられないと思いました。より大きな視野と意識で空港と福岡のこと、日本のことに対して考えて欲しいと思います。 これから福岡で社会人として働いていく身としては空港の新しい局面をむかえることをきっかけに福岡の経済がプラスになればいいと思う。ただ2つの案に関して重要度が高いので、更なる検討が必要だと思う。 まだ、どちらに決まった訳でもないのに、何ともいえませんが、新空港ができて、まちづくりをしたといっても新宮あたりは福岡のベッドタウン化みたいになるようにしか思えない。 空港周辺の商業の発展など。 滑走路増設が必要となりそうなので、周辺地域住民の理解が必要だと思う。 アジアの玄関口として今後の九州が果たす役割は、日本にも大きく影響することが考えられるため、この後国際的に人、物をできるだけ多く輸送することが出来る空港を作るべきであると思います。 初期投資が新空港では多くかかるが、将来の需要にも十分に対応でき、現空港周辺の発展が行われることを考えると、新空港を建設すべきであると思います。 現空港の跡地が過疎になったりしないかが不安である。広島大学のように移転したはいいが、広大な跡地ががらんとしてるのは正直もったいないからだ。 増設により、より活性化につながると思う。ただ、話し合いなどをしっかりして、周辺の人に理解してもらう。 上記にも述べましたが、滑走路増設案よりも新空港案を支持します。長期的な福岡の発展を考えた際、新空港を作ることで、現空港の周囲を発展させられるので、こちらを支持します。 どちらの案も長所、短所があり、今後のことを考えると慎重になって選択するべきだと思いました。新しくするには地域の人々の尊重を大切にして政策しなければいけないと思いました。 福岡市やエアラインと協議していくことが重要だと思う。空港問題はあらゆる分野の産業に影響してくるので柔軟な姿勢で取り組むべき。 将来の発展度と費用対策効果の判断がポイントになると思われる。中国、台湾、アジア諸国の発展に伴い、一方で少子化と高齢化の解決方法として移民の受け入れ等が進み、地方の国際化(首都圏はもちろん)が進む中、福岡空港の位置付けは重要かつ有利と思われる。北九州らず、博多(福岡空港)の新空港に集中しても良かった。 良いと思うが、アジア各地の空港と連携を密にする事が大事と思う。 長期的に見ると、計画しての都市を考えるべき 計画的な町づくりを考えるべきだと思う ・将来北部九州の経済発展見込みは頭打ちと思慮する(消費都市である・・・福岡市) ・今以上人口が増えると生活バランスが崩れる(水問題等) 福岡市都市圏の100年先の事を考えたら、新空港を建設すべき 長期的な視点に立った、計画手金街作りを考えるべきだと思います 現状のアクセスは便利で良いが、更なる発展には新空港が必要と考える。アクセス等は後からついてくるもの。(便利にしていく計画はしっかり作り) 財政・人口動態等を考え合わせると滑走路増設が現実的であると考えられる。ただし、航空需要の増加を受け入れる福岡の更なる都市化を推進するためには、航空法の規制緩和は絶対条件であると考える。 現空港が都心に近いことを盲目的に評価する向きが多いが、本当に評価すべきことだろうか？ そもそも空港とは、都心に近い場所に立地すべきではなく、都心からは一定の離隔を必要とする施設である。東京や大阪で、もし仮に、都心に近い場所、例えば、品川や新大阪辺りに、安く、早く空港を造ることができたとしたら、住民や企業、行政などは諸手を挙げて賛成するだろうか？ もちろん、都心に近い場所に空港ができれば、空港利用者は便利である。しかし、都心に近い場所に数百ヘクタール規模の空間が出現し、これによって市街地が分断され空港を挟んだ地区間の行き来は不便になる。そして、空港近辺や飛行ルート直下の市街地では航空機騒音の影響により住宅系の土地利用に支障となるとともに、航空法による高さ制限によって土地の高度利用もできなくなる。さらに、市街地上空を航空機が飛行するため、事故が起こった場合は関係のない人までもが巻き添えに遭う大惨事となる。このように考えれば、都心に近い場所に空港が立地するのは明らかに問題であり、諸手を挙げて賛成する人などいないだろう。福岡空港の移転に反対する人は、昔から都心近くに空港があるのでこれが普通だとも思っているのか、どうも感覚がマヒしている。あるいは、騒音に苦しむ一部の住民のことなど思いやる気持ちもないのか、都市づくりと空港との関係を深く考えていないのか、他都市の状況などもまるで知らないのか、事実に基づいた客観的で合理的な分析・判断ができないようだ。アクセスが便利なだけの滑走路増設には反対、まちづくりという大きな視点から総合的に判断し、新空港に賛成する。 用地買収の目処も立たない滑走路増設など論外です。現在の福岡空港は、その利用状況と比してあまりにも貧弱です。福岡空港より利用が多い空港で、福岡空港よりボロい空港は世界にはありません。アジアの交流拠点都市福岡に相応しい、身の丈に合った新空港をつくりましょう。 今後の地方分権のためには、九州の玄関口にふさわしい空港が必要ですし、少子高齢化に対応するためには、交流人口を増やしていくことが必要です。このためにも、福岡地域に新空港がぜひ必要です。 近所の方からの了解をえて、新たに提案内にセントレア空港のようなショッピングモール等を作るならば、利用者も利用しやすくなるとおもう。 ショッピングモールなどが出来たら、使用客が増えると思われる。新空港を建てたら空港周辺がにぎやかになるかもしれない。 将来の発着需要に対する空港能力や安全性の確保が出来、福岡、九州にもたらす効果 経費面の問題点や福岡都心部からの交通アクセスの構築が解決できるならば、東アジアの中心空港を目指す意味としても「新空港案」を選択すべきだと思う。 福岡市が国際化発展すると思うが、現状ではあまり期待出来ない。 現空港の長期的活用法の検討 新空港を作ったからと言って街が発展するという考えは安易に思える。福岡市の中心にはBiui Gatesのように新しくともテナントの空き状況が悲惨なビルが多々あり、物流を増しても発展する体力が福岡にあるのかどうかは怪しい。新空港賛成の経済会の一本槍の発言は自分たちの利益以外に深い思案があるようには思えない。 コスト、安全性、跡地利用方法 現空港のために都心部の高さ制限があるとよく議論されているが、福岡市は低層建築の町づくりで良いと思う。現空港の跡地利用はどんな計画をし、また、地主とはどんな解決をしようとしているのか重要な問題を含んでいると思うが。 九州全体、否、日本の玄関として、計画を立てて欲しい 20年後、30年後を考えるべき アレアも開かれた。国際空港が良い。 長期的な視点に立ち、計画的な町づくりを考えるべきだ 福岡では、子ども病院の移転問題も耳にしました。空港だけでなく、町づくりとしての便利さを目指して欲しい。また、環境面でもハウステンボスの水浄化システムを取り入れたり、海上空港(長崎)の現状を調べたものなどの資料も見てみたいと思いました。 福岡市の計画的なまちづくりというのが、詳しく分からない。 現空港移転なら、跡地利用は大きな問題。353haもの広大な跡地が、売却等で処分できるか検討が必要。 ・多額の初期投資金の調達について、資金のカンパを出してでも新空港を作って欲しい ・新空港は将来更に需要が増えた時、滑走路の増設も出来やすく、有事の場合、戦闘機が3機一緒に飛び立てるような空港を望む ・新宮町の自然について、現在三号線より東部地区は山林、畑等荒廃が進んでいます。若い就農者が少なく、水路等も管理が出来かねています。空港が出来るこ

意見分類	寄せられたご意見
	とにより、資産運用等で若い就農者が増え、山が自然がよみがえり、海岸、海も活力が出てくる きついかもしれないが、市民が混乱しないことを優先して欲しい。 福岡を活性化させるなら、新空港だと思う。高さの制限がなくなることで土地を有効利用できると思います。 ここまで市街化が進んでいるのなら、新空港に移っても跡地は利用されると思うので新空港案の方がよさそう やるのなら今後のことも考え新空港案を行った方がいいと思う。そうすれば跡地も利用でき、福岡の発展につながるのではないかと。 空港単独で考えるのではなく、地域とともに考える視点を広げ、騒音対策費用を後手後手で実施するのではなく、先手を打って、地域自治体と相談の上、空港周辺の宅地制限を行い、かわりに、周辺地域開発援助金を出し、宅地造成などに協力して費用を拠出する方が、環境面、安全面などを考慮しても良いのではないかと。あわせて、地下鉄の南部延伸などを含めて、宅地と鉄道・空港をセットで考えれば、あらたな需要喚起も行える。またその際には、地下鉄といえども、快速や特急などが走行可能な施設を事前に考え、今だけ、という対策ではなく、今後50年、100年とずっと先を見越した考えを持つべき。 都市上空を経由する現状は、将来にわたり問題があり、福岡都市圏から少しでも離れたほうがよい。24時間運用が可能で、後背地の活用が出来る地点に設置すべきと考える。 ＜経済・社会基盤の限界と交通網＞博多には水源なし、博多は商業観光拡張性なし、発展もこれ以上なし、九州道州首都としてワシントンを目指す、単に空港の将来だけでなく、さまざまな影響をふまえて最終的には福岡県民のためになるよう十分に検討してください。 やはり「将来性」といった意味では、滑走路増設では、その役目は果たせないと思います。新しく空港をつくることにより、東区の活性化にはじまり、福岡、ひいては九州を盛り上げてくれそうな気がします。九州を代表する福岡の空港が今のままではいけないと思います。 新空港が可能であれば、空港専用モノレール等を考慮に頂くと、より快適な街の印象がでけると思う。 100年の計として将来性の有る、新設案が良い ・現在の空港は市民(住民)の安全、安心には劣り、日々危険にさらされている。 ・跡地を有効活用すると経済効果も上がるのでは。同様に新空港による経済効果も同様では とてもわかりやすかったです。現空港の滑走路増設案がやはりいいと思います。ただし・・・の留意点のところ ・福岡都市圏での地価抑制についても書かれていましたが、制限があり天神など高さがそろうているのもまたきれいなものと感じています。高さがゴチャゴチャになるより地下鉄で短時間で移動すれば着く空港が側にある事のほうが自慢です。 アジアへのゲートウェイ ポイントについては分かりやすかったです。ただアジアの玄関に九州の玄関口としての福岡の立場から考えた場合、利便性だけでなく、衣食住のめんからも視点を向ける必要があると思います。新空港については必ず自然環境の変化をもたらし、有明海の二の舞を踏むと思います。 アジアの開かれた玄関に安全の為に多少の出費はOKです。 アジアへのゲートウェイ 近くて安くところ 国際化を目指せ 金は何とか出来る アジアに開かれた国際空港 安全、安く、便利 OK 国際化、アジアへのゲートウェイ 道州制の議論が進む中、九州としての国際空港が必要と思う 中国に代表されるアジアとの関係は深まり、国際化を考えると現空港は限界を感じる 安全は新空港。アジアへのゲートウェイ アジアに開かれた、安全な新空港を 近くて安全のためには、多少高くついても仕方ない。アジアへのゲートウェイ ・今後もアジア各国とのアクセスポイントが福岡であり続けられるのか少々疑問(アジア経済の中心が、日本以外へ移ると考える) ・海洋環境への影響を考え、かつ投資を必要とする新空港建設と、今後人口が減少に転ずる国内の需要を鑑み アジアに開かれたゲートウェイ 国際化、アジアのゲートウェイ、安全安心の空港を アジアのゲートウェイ。安全安心で便利な空港を！！ 両案ともに課題は山積みであるが、将来への発展のためにも新空港案が良いと思う。 コラム17は空港能力が最大限に発揮された場合の経済波及効果。現実的には今の需要予測も全く当たらない状況で、最大限能力を発揮するような状況が訪れるのか？試算値にしてはお粗末だ。 現時点での経済情勢や人口の動勢に左右すべきではなく、百年の体型の元に決めるべきことから、結論を急ぐ必要はない。 アジアが大交流時代を迎えるのに、アジアに一番近い大都市圏である福岡の空港があんなボロでは、拡大する交流の受け皿になりえない。一刻も早く、本格的な空港＝新空港を整備すべきだ。 滑走路増設案は問題が多すぎて無理。・騒音が増える ・事故の危険性が増す ・用地買収が難航 ・滑走路処理容量が増えない ・市街地に悪影響を及ぼしている ・夜間利用ができない ・永遠に続く借地料、環境対策費 発展性、国際的視野、エコロジーを基に、新空港を選択します。 わが国が本気でアジアのゲートウェイを目指すのであれば、アジアの玄関口であり、古くから交流の深い福岡の空港については国の事業として新空港を整備すべき。 急激なグローバル化が進む中で、アジア・ゲートウェイとしての福岡空港の役割は大きく、百年の大計の元、新空港を建設すべきである。 計画的な町づくりを行うという申しに現在の都心部での高さ制限などの制約を取り除くということなのでしょうが、巨大ビルばかり建てる方が、利用者にとって利用しにくいということを知るべきです。 ・将来の姿を明確に想定すること(100年の計?) ・アクセス ・利便性 ・新空港を含む福岡都市圏、アジアのゲートウェイとしての責任と発展性。 福岡の町の将来をどうしたいにかかってくると思うので、投票制にしたらと考える。 跡地利用 現福岡空港の地理的価値は、都心に近いだけでなく、近隣の東平尾公園等のスポーツ施設、及びベッドタウン、更に佐賀や北九州等への交通の便等、計り知れません。これからの福岡、北九州の発展のために現福岡空港を核とした街づくりの充実を、滑走路増設と共に行ったら、経済効果はもちろんの事、県民、市民の為にものと思います。例えば現福岡空港周辺に大きなショッピングセンター(アウトレットetc.)を造ったり、北九州までモノレールを通したり、周辺地域の街の開発による活性化をはかる事も、将来性のある空港中心の広がりのある街づくりが出来ると思います。 滑走路増設の留意点の中で、福岡都心部での高さ制限で困るのは、高いビルを作れない土建業界の方々だけだと思います。新空港での実現を謳っている項目は、今後本当に問題となるのか不確かな事ばかりで、必要性が感じられません。 アジアの国際空港として、立派な空港が出来れば良いと思う 福岡県の経済発展するためには新空港が必要であり、多額の投資が必要であろうが、これは無駄な公共投資ではなくて、必ず県民に経済効果をもたらす事を、関係者は主張すべきだ。 ・アジアのゲートウェイとか新空港がもたらす夢の将来みたいなキャッチフレーズで市民を煽らないで欲しい。遠い田舎の空港がハブ空港になる訳がないし、費用だけ市民にのしかかるだけだろう。海上空港は市民にとっては不便な空港だろう。 ・跡地計画もしっかりしたものをつくってもらいたい。 アジア東部におけるハブ空港としての機能を持った空港づくりが必要だと思うが、この場合は単に福岡県の問題としてでなく、国レベルの施策の中で議論し、国策として行う必要がある。 将来福岡がアジアの玄関口に早くなる事を望みます。中国、韓国に後れをとります。 アジアや日本の中心となるべきコンセプト作りから再検討して世界的な羽田並みを目指すべき。 ・アジアゲートウェイの中での位置づけ。 ・成田、関西、中部とのバランス もっと現実的な数値を出してほしいと思う。新空港の滑走路容量が最大限活用されるというのは非現実的だと思う。アジアとの交流が盛んになるとか、大航空時代とか 言う人がいるけど、福岡や九州に魅力がなければ人は来ない。ビジネス面でいえば、本社機能が3大都市圏に集中し、福岡は視点経済。交流が増えるといっ

意見分類	寄せられたご意見
5.事業効率性について 614 件	も限度がある。もうひとつの柱である観光面、ライバルが多すぎ。日本国内だけでなく近隣諸国や東南アジアのリゾート地などもライバルである。それらとの競争の中で思うように集客ができるのか。戦略やビジョンはあるのか。全く来ることがない。中には新空港ができれば欧米線が就航すると思ひこんでいる福岡財界人もいる。ハコモノができれば最大限活用されるなんて 幻想にすぎない。波及効果などに関しては現実的な数値を研究して出してもらいたい。 福岡空港の発着回数は14万1千回をピークに、ここ数年は伸び悩んでいます。また、行政の需要予測は常に過大であり、現実離れしていることが多い。莫大な県民負担と時間を要する事業が本当に必要なのかどうか、未だに分からない。 現空港が全ての面で課題を克服しているとは思わないが、費用対効果を考えた場合、選択からもれた「連携案」を再度検証すべきではないかと思う。 用地買収については、特定の場所を用地買収しなければならない増設案とルートを変更することにより買収する用地の場所を変更することができる新空港案では、新空港案の方が用地買収が容易であるのは明らか。 そもそも現空港周辺の用地買収は可能なのか？ 他の空港の事例では、用地買収で長期間かかったり拡張ではなく新空港を造る事例がほとんどです。その客観的事実から考えても、滑走路の増設案の用地買収は甘く見過ぎだと思います。 滑走路の増設案は新空港建設案に比べて一見安価に見えるが、現福岡空港のままで地権者への土地代は毎年払っていかなければならず長期的に見ると必ずしも安価とはいえない。また、滑走路の増設では離着陸回数の問題は解決できても騒音問題や安全性については現状と変わらず課題が残る。福岡の50年後、100年後の発展を見据えて考えるならば新空港の建設が望ましいと考える。 利用者の利便性と将来の日本の人口が減少しても経営していけるかを考えたほうがいいでしょう。 埋蔵文化財の保護対策の内容やそれに要する費用はいくらか示されていない。 安全面、騒音問題、借地料問題、空港容量、どれも滑走路増設案では解決しない。 空港アクセスは改善できるが、騒音問題、安全問題、借地料問題、拡張性などの問題は改善することができない。 いつれにしても投資を無駄にしないで欲しい。 現空港の増設が可能であれば、莫大な費用を投資するより現空港増設が最善。又新空港となると現空港の跡地問題も発生。今ある資源を活用する方が色々とメリットが大きいと思う。 上記より、現空港で滑走路増設を推し進めるべきである。今日は金持ちでない。 リスクも一緒にばっと見てわかるようにしてほしい。税金についてもふれるべきである。 それぞれ3点ずつ重視ポイントが記載されているが、アクセス利便性と、資金面が重視されるべき点と思うので、滑走路増設案の方が良いと考える。 地域空港での総合利用は、経済の冷え込みと航空会社の思惑など、決して望ましいものになっていないのが現状である。公共度の高い(コストの高い)空港は、福岡以外でも那覇空港など需要増に対する計画があるようだが、新しい空港建設はないようである。やはりコスト面が重視される傾向にある以上、経済効果を望む建設業者だけの思惑で決まっていけば(政治力がからむ)問題である。 福岡市の建物の高度利用は現状のままで十分。 費用対効果からも、現空港の増設案が最良 もう結論は新空港移転しかない。 あんな危ない空港を騒音対策費というカネのばらまきで維持しているなんて・・・ 現金を市民にばらまくようなやり方は、税金の使い方としては一番最低のやりかただと思う。 反対は要するに、現金ばらまきの利益に預かっている人たちだろう。 【現空港を維持するコスト(人件費等は除く)】借地料＝約84億円／年 騒音対策費＝約60億円／年 (84＋60)億円／年×30年＝約4320億円 その他、既に使用している管制無線施設、管制塔やCIC施設など 既存施設の更新費を加える必要があります。以上、 4320億円＋既存施設更新費＝約4500億円 なお、×30年間としたのは、 借地料や騒音対策費は初期投資ではない分金利負担も少なく支出が楽なので、 50年間の支払いは、×30年間くらいに相当すると考えたからです。(追記) 環境対策費のほとんどを占める移転補償事業 (基大な騒音被害のある地区の住民・事業所を他所に移転させる事業)については、 近い将来完了すると誤解している人が多いようですが、 現空港で騒音対策区域のうち移転補償が必要な面積は約180ha、 そのうち補償済みの面積は約80ha。今のままのペースで用地買収を行うと残りの約100haを買収するのはあと40年かかる。と国交省は説明しています。 長い目で見れば新空港は絶対必要。 現空港は問題は山積みだし、現空港を残すより新空港を建設する方が断然メリットは多い。安全性に関してはもちろんだが、24h営業、大幅な機能強化など経済効果は計り知れない。 たとえ現在より遠くなったとしても、交通機関さえ整備すれば、それほど不便になるわけでもない。それを補って余りあるほどの経済効果は期待できる。ただどうしても問題なのは「資金」に他ならないだろう。 空港建設そのものの建設費はもちろん、その他にかかる費用が何気にも多いと思う。非常に広大な現空港の跡地整備、道路、交通機関整備などにもさらに数千億～兆近い費用が かかるだろう。個人的には新空港は絶対必要だと思うが、資金の問題が解決しなければ新空港は絶対に 実現しないだろう。たとえ新空港が完成しても、財政破綻してしまえば元も子もない。アイランドシティの土地もそれなりの価格で全て完売させる必要もあると思う。 新空港を建設するならば、他の財政負担になっている要因の一つでも減らすことが必要。これらが徐々にでも解決していけば、新空港の話も進んでいくと思う。 埋立技術自体は、海上空港のみならず港湾施設などでも実績多数。 下関人工島や響灘など海の施工例も多数。 費用は埋立材の単価などに左右されるのでどうなるかわかりませんが、 施工技術面では全く問題ないでしょう。 海外なら地盤も強固です。 仮に拡張を選択しても 拡張に決定→用地買収を開始→用地買収が遅々として進まない →5年経過後でも事業が進まないので事業を再検討 →事業が進む気配無し→拡張を中止→新空港建設に方針転換 になると思う。 空港の騒音に悩まされている人たちが大勢います。騒音区域が大幅に拡大する拡張を便利だからと無視することはできません。裁判でも最早、限界を超える騒音と認められています。拡張とは隣接する遊休地を利用して行うもの。今、住民がたくさん住んで、会社があって、市街地になってるところを立ち退かせて やるものではない。成田の落花生畑を立ち退かせるのも誠意を持って交渉すべき、この拡張が実現するなら見ものですよ、どうぞやってくれといたい、できるならね。 福岡の魅力は空港が都市部に近いことが福岡を訪れる利用者から評価されており、福岡の魅力のひとつです。ビジネス、観光(国内外)に魅力的な現在の場所から移転は、福岡にとって大きなマイナスであること、移転することでこれらの魅力が失われるだけでなく、移転と跡地利用にかかる大きな費用と、立地条件が今より悪くなることで利用者減少による収益悪化が予想されることを考えると、費用対効果が大きなポイントであると思います。 ・国民は今後減少して行くのに、敢えて金の掛かる沖合いは借金ばかり未来に残すものだ。 アジアにおけるハブ空港は現在、仁川国際空港となりつつある。関西国際空港も中部国際空港も苦戦している。よって、巨額な投資をして新空港にしても見合うような機能を発揮できるのかが疑問である。 需要の増加、それも机上計算では信用が出来ない。これだけ投資するなら赤字を補填するか、つぎ込む税金を減らすべき。あるいは着陸料を安くして、航空運賃を下げるべきだ。日経にあったのですが、「日本で三位の福岡空港ですら赤字」とある。企業はそういう場合は、一度「縮小均衡」を目指します。それを新規投資でカバーするなど、正気の沙汰とは思えません。絶対に反対です。やっても改良まで、です。 トータルコスト(初期投資＋ランニングコスト)の視点からの判断ポイントも必要かと思われます。 新空港案については、インフラ整備が記述されていないが、環境、費用すべてに対し費用対効果としても不適當である。 アクセスの良さを取るか、利用時間の良さを取るかの選択と思うが、費用を考えても増設案を提示する。 空港の需要に対応する限界があるにしても、工期が短く、費用も少なくて済む現空港の方が将来性に期待できるし、現実的だと思う。 方向性としては、新空港案に賛成するが、経営的にしっかり検証する。特に北九州空港との係りを含めて。 社会経済の景気が落ち込んでいる時、また給料が減額になっている現状をふまえ、予算を10年以上備蓄し、実施に移行すべきだ。もっと国も県・市も辛抱すべきである。 金を使わず現行の資源(人・物・金)を最大限に使いこなすことを考えよ。北九州空港は移転により不便きわまりない空港→貨物集中化。 ・10年前にも10億円を県・市・財界で負担で、又同じことを繰り返してはいないのか？ 初期投資。 ・空港は現状でよい。税金を使わないでほしい。 ランニングコストが下がるように見えてしまうのですが、アクセス交通網の整備などを考えると、本当に下がるのかが疑問です。 予測以上の需要が増えても十分対応でき、処理容量や利用時間も大幅に増える。更に離着陸の安全性を考えても海上空港であるからクリアできるし、自然環境も維持できる。さらに福岡の発展を考えた場合も都心部の高層ビルの制限等も解決できて近代化を促進することが可能となる。新しいターミナルの有効利用で収益性もまた見込める。 現在の日本の経済状態から、今後福岡空港の需要が大幅に増える可能性は低いと思われる。少子高齢化、人口減少に歯止めが効かない今の日本に必要な性の薄い公共事業をする必要はないと考えます。税源を確保できないということは、将来我々の子孫につけを回すことになるということをどうして行政側の人達は考えないのでしょうか。福岡市も恒常的に赤字収支が続いています。様々な事象に便利さを求めるあまり目先の事だけにとらわれすぎるのではないのでしょうか。福岡空港は現状維持、必要であれば離着陸回数の制限を設ける。これが最善の策だと思います。

意見分類	寄せられたご意見
	将来ばかり記入されているが、何年後の話しか全く見えてこない！！明らかに税金のムダ使いを書いているとしか思えない！！
	費用を重視すべきなので、滑走路増設案を探るべきだと思います。
	日本の人口は減り、九州新幹線が完成する。何にも急ぐことはない。負の財産は作らないこと。
	利便性、コスト重視。
	世界の都市から遅れているので、新空港を望みます。
	①航空法で高層建造物が建てられない
	②跡地が利用出来る。空港として残すな。金がいるばっかり。
	③仕事が増える。働く所が出来る。
	福岡の将来的な発展を考えた場合には、新空港案がベターであるけれども、用地買収、埋立による自然環境への影響等を考えると、現空港による滑走路増設が良いと思う。
	必ず人口増加、利用者右肩上がりは行政の手口で信用出来ません。将来に借金ツケを回さない方法を選択して下さい。
	資金調達方法については、地方自治法、憲法にある特別法を検討し、福岡県独自消費税の創設、タバコ税、増税などで対応してほしい。
	将来、福岡県民への財政負担にならないようお願いしたい。
	事業企画にあたり、資金調達ばかりでなく、需要予測、事業の収支予測や国民の税負担もハッキリ示す必要があると思われる。
	多額の費用が掛かり、自然を破壊する。新空港は作ってはいけなく強く分かった。新空港を作るべきではない。
	・実現可能として、地元の費用負担はどの程度まで耐えられるのか、が重要と思う。
	・事業費だけでなく、利便性も大切。
	新空港のアクセスの悪さ、コストが記入していない。
	・金を少なく。
	・量(便数)より利便性を。
	・環境を変えることなく。
	金がないのに借金だけして大きな顔して、大阪やタ張はすぐそこにある。家でもそう金も入らないのに、金をかけたり、収入もそれほどないのに、カードローンしたり、おかしいよ。この企画で働いてる人には悪いけど、これ以上の債務は止めて！お願い！この先、どれだけの人間が利用するの？他空港も希望だけは多いけど結局予想よりもすぐ利用客が少ないじゃないですか。関空だって同じ。不便になるだけ。何のため地下鉄空港線を作ったの？厳しい現実を目をそむけ都合のよい予想ラインだけでいいわけない！
	前ページの内容を踏まえて、わかりやすく整理してあると思います。どちらにしても課題が残るが、どれほどの困難性があるのかが不明である。
	滑走路増設案は膨大な税金無駄づかいになりますね。
	上記のような国際的ハブ空港として成長が期待できるのでなければ、利便性が極めて高い(アクセスがよい)地方空港としての機能を充実させる方が現実的だと思います。
	いずれは新空港開設を考えざるをえない時が来ると思います。その時点での東アジアの拠点空港の実績や、わが国の経済状態等を考慮し、投資にみあう利益(利用者の便という無形の利益も含め)が得られるかどうか判断する必要があると思います。中部国際空港の先例をみると現状では新空港開設は無理と思います。
	将来とは言っても、たかだか20年程度の話であり、新空港をつくっても本当にそれで足りるのかは不明。7000億近い差額があるのであれば、金額の低い方を優先し、その後に不足すれば次のことを考えればよい。
	日本の人口は今後減少して行くことは明白です。北部九州にとっても同じこと。
	この将来の人口という利用減のパラメータを入れた議論が欠けている。大きな負の遺産を将来の子供たちに負わせてはいけません！
	将来の空港を考えた暁には海上空港建設が一番いいので、一番問題である資金調達は、知恵を出して頂きたい。空港建設については、関空方式はいかがですか。
	経済性と国内外利便性。
	国内線国際線の乗りつきの利便性の悪さは私にはわかりませんが、今の空港の場所のまま良いのではないかと感じてしまいます。埋立による環境への影響・漁師さんへの影響なども高いと思いますし、費用もかなり必要ですので・・・。
	旅客数四位の空港で年間100億円の赤字みたいですが 福岡空港は3分の1が民有地で、借地料と周辺住人への環境対策費で 毎年150億円ちかく掛かっている 空港を拡張するという事は、民有地を借りることになるので さらなる借地料と環境対策費が必要になる 目先の安さにとられず長い目で見れば、空港移転の方が福岡の為だと思う
	PIステップ4資料ですが 拡張で滑走路も市街地側に広がり、不完全ながらも航空機利発着が増大するのに 騒音コンター領域が現空港より大きく拡大する事は現時点で考えにくい、と言う記載箇所がありました。騒音コンターは単純な滑走路近辺の騒音値(dbなどで表示)では無く、騒音に関して主観的要素が入るので単純では無いようですが、滑走路も 密集した市街地側へ貼りだし、飛行回数が増えるのならどう考えても騒音 コンターは大きくなると思うのですが。大量配備(中)の737のエンジンに 自動車のような防音装置でも付けるのかな また新型低騒音機も出来はしますが、原理上劇的に騒音が小さくなるものでもない。考えられるのは、空港周辺の住民が減った場合の騒音コンターへの影響ですが 値に影響するほど移転や住民移動が減るとも思えません。空港周辺では 市街地化で流入人口があるくらいではなかったでしょうか？ その他もスポットの数の問題や、貨物ターミナル、国内一国際線ターミナルの乗り継ぎ時間を大幅短縮 可能なターミナル統合も拡張案は無理。24時間化も都心部等高度制限の緩和 も不可能。市街地大事故危険性や、少なくとも現空港レベルの騒音の解消も無理。東西交通の遮断など、問題点をあげたらきりがありませんがなにか一つ解決しない。拡張案で売りの、本体価格2000億+誘導路二重化工事(334億?)が安い!言うのも、年間150億円かかる高額な民有地代・対策費が毎年継続で、実際は中期的に 新空港より割高になり、その後逆転してどんどん高くなって行く、ハイコスト 案でしかありません。
	費用や利便性の面からも増設案が望ましい。また、移転による拡大よりも佐賀や北九州空港の利便性を向上させる方が地域全体の活性化に繋がると思う。
	そもそも騒音公害がある空港で便を増やすために滑走路増設なんて 時代錯誤も甚だしい。那覇空港の並行滑走路は同時離着陸ができる ように滑走路間の間隔を1.3キロにする案も出ている。福岡のようにすぐ横に造るのは税金投入が活かせない。騒音公害のない海上空港を造ることで税金投入が活かされると言うもの。
	新空港を作る事で、福岡に気楽に来る事が出来れば、経済効果も大いにあると思う！
	全体を考えて対応して欲しい。(費用、環境等)
	しかしながら、かなり巨額の資金を要することなので、慎重にかつ迅速に進めていくことを望む。
	巨額の投資を現段階で行うより、当面滑走路増設を行い、その後の状況に応じて新空港建設を考える事が妥当であると考えます。
	・多額の初期費用は、何とかなると思います。
	・滑走路増設7年、新空港9年なら、新空港の方がよいです。
	新空港の資金負担は、県・市で公債を発行して全県民的活動にする事が福岡市の将来30～50年後のビジョンと言えます。七社会だけでなく、大手企業も含め(トヨタ、日産、新日鉄etc)土地の高度利用、跡地についても区画整理の方法で色々なアイデアは出て来ます。公共機関はあとで金がかかります。民活で民間の知恵を生かす事です。
	・増設が「早期に拡大」とは一概に言えぬ。地元反対や用買の困難性はなかなか予測できぬのでは。
	やはり、増設案は新空港までのつなぎ的になってしまう。新空港へ向け、とくに財政面を中心にもう一工夫し、市民の理解を求めることが大事だと思う。
	既存の空港で十分です。高速道路の不採算と同じ事をくり返してしまいます。
	費用の面で、新空港はややマイナスだが、福岡・九州だけではなく、日本全体、アジアを考えると新空港が必要。
	批判がある新空港へのアクセスは国内の他主要空港に較べると近距離で全く不満はない。建設費は高いが、アジアに向けた国際空港として30年、50年先を考えるとき決して高い投資でない。逆にいま英断しなければ、将来新空港の建設の機会は2度とこない。
	増設案を選び安いですね。維持管理費も大事です。
	国際競争力に勝つには空港能力、経済効果、利便性、24時間化が重要。自然環境への影響はやむを得ない。生活環境の改善を重視するべき。
	空港の路線を増やし、観光客を増やして、経済効果が 上がるようつなげていくことが大事だと思います。
	1、全く理解できない。(福岡県に三つ目の空港は不要。県民市民税のムダ)
	空港能力を大幅に高めることが重要と思う。また経済効果がなければ意味がない。増設案は空港を拡張するだけであって 経済効果的には影響が小さいので 経済効果の高い新空港案が望ましい。
	現実的な計画(事業費、以後の運営費も含む)と、具体的に 県にもたらず効果について最大となる議論をしていただきたい と思う。
	経済的なことを考えることは当然のことだが、生活環境や自然環境も考慮してほしい。特に生活環境は福岡空港騒音訴訟で国が敗訴していることも重要。
	費用や利便性を考慮するべきで、将来性やまちづくりといった長期的な視点に立つ部分は不確定要素が多いので、私は「滑走路増設が優位な方策である」と考えま

意見分類	寄せられたご意見
	す。
	土地を造成すれば金は必要であるが、これを資産として成長すべきである。
	・新空港案の将来性があるというが人口減少時代も考えるとムダな金を使うべきではない。
	利便性、予算。
	景気が不安定の中での資金調達面での不安が大きい。また環境問題の上においても不安である。現在の空港を利用し、活かす事が出来るならそうした方がよい。新空港を作ったとしてもその後の跡地利用問題が見えない。
	アクセス、事業費(借金)、自然環境への影響で滑走路増設に賛同。
	工事費と交通アクセス。
	世界の空港需要は年5%の勢いで伸びており、その受皿として早く建設の要がある。①キャパシティー②騒音③高層建築④危険⑤永久赤字⑥借地 一挙に解決したい。
	資金も少ないし、無理は禁物。
	当面の対応策(誘導路の二重化)に税金を使うのであれば、滑走路を増設すべきです。誘導路二重化して新空港となれば、これまさに税金のむだ使いです。
	問題が発生してから作ればよい。増設案だと2～3年で整備できる。又、地権者には前もって収用法設定すればよい。県民の負担低減が問題。これら景気が衰退し金利が下がるので。基本的に必要ならば作ればよいが、前もって作る事に問題がある。
	・コストが高い部分をどこで吸収していくのか。
	具体化されていない部分が多く、非現実的な案だと思う。国や自治体の財政を圧迫しそうで心配である。香港並みの自由な自治体が日本でもできるようにになれば地方が発展し、需要もあるかと思うが・・・
	国内線は現空港がよい。増設は必要ないと思う。景気がよくなるから、投資価値がない。
	・目先の事業費にだまされてはいけない。
	将来において、少子化で負債をせおわせるのは可哀そう。
	資金調達には、国の補償のもの空港債やPFIもあり得ると思う。受益者としての九州経済界の応援も不可欠。但し、関空と伊丹のような形にしてはならない。アクセスが少々不便になるが、それは今が良すぎるため。新空港でも十分便利。
	大きな事業費をかけるのだから将来的な展望を50年後まで考えた方がいいと思う。2段階で事業費を試算すべきなのでは？
	全体的に考えるなら、近隣空港との連携を図るべき。財政の後年負担と利便性の享受。
	・市も県も赤字なのですから、最大の選択理由としては、経費のかからない方向でお願いします。
	①大きいソロバンをはじく事(成田と羽田、伊丹と関空の様にしない事)
	将来的には、新空港案の方が良いと思われるが、建設費等が大きき財政的考察が非常に大事になる。それでも新空港案の方が良いとは思います。
	ポイントは旅客の利便性と安全性、空港の経済性にある。
	経済性・・・社会全体の経済性は賑わう所が有利といわれる。現地点の有利性は明らか。
	現在の日本の人口構成からするとこれから人口(空港利用人口)が予測されているようにはならないと思う。このはがきをお読みになる方々も自分が事業された小学校や中学校の現在の生徒数を見て頂ければ説明の必要はないと思います。国民の税金負担の感覚や国や自治体の財政状況からも現在の空港を大切に有効に使うっていく方策に智恵を絞るべきです。福岡市の人工島しかり。桑原前市長が強引に進めた人工島のおかげで市民の税金負担が又増える。いい加減にせよと大声で言いたいのは自分だけだろうか？
	滑走路増設案に賛成します。
	・アクセス
	・事業費
	結論として「増設案」が良い。
	福岡市の財政は限度がきている。空港への予算より教育と医療にかけるべき。新空港はありえない。
	現状のままでいいと思う。
	変な金を使うな！
	自然破壊反対！
	現在の空港では問題がある新空港も新たな問題を含む。それよりさまざまな問題をクリアしている既存の空港の有効利用を。資金的も九州発展にもつながる。
	小さな初期投資で需要増に対応するという方考で進めてもらいたい。
	公共工事の検討の仕方を変えないと狭い考え方資料で、判断が片寄っているように思う。効率性、利用度合いを広域でみる。大分・佐賀・北九州・長崎空港、どれもアクセスが悪い、広域で検討されていない。
	※道州制に移行した時、州都はどこにおくのかが決まらずして、新空港の建設はおかしい。九州の人口は減少していて、増加していない。東南アジアの玄関には支店経済の九州では弱い。(本社が九州における処置が必要)
	北九州空港(海上空港)に滑走路2本にする事。アクセス整備。
	利便性の向上と資金が少なくすむ滑走路増設がよい。
	北九・佐賀の無駄なイメージ考えると新空港はギモン残る。
	市への税収の視点から新宮沖は反対。志賀島・奈多ゾーンに造るべき。そうすれば市負担分は税収で短期間で取り返せる。
	大局的、長期的、かつグローバルな視点新空港の最適地は鳥栖だ 鳥栖は高速道路、鉄道の観点から視てもなおかつ水田が続く平らな農地なので無駄なコスト掛けずにする最高の空港できる そういう発想ができる人材は財界人にあきらかに不足している また無駄な税金が膨大に浪費されることになるだろう
	経済・環境両面で考えてほしい。
	・総事業費がかなりかかる。
	・投資回収も不安。この時期・時勢であり得ない。
	また資金調達は大きな問題で、今の景気で資金をあつめ、投資するのは難しいと思います。
	「新空港」が必要なほど、福岡空港が手狭に思えません。夜中まで働かないといけなくなる人や、消費電力等と思うと「何もそこまでしなくても・・・」と思います。ちょっと不自由かもしれませんが「滑走路増設」で無駄なく、すべきと思います。
	新設・増設が唯一の方向なら、最小限の負担であるべき。県全体で考えられないのか？
	近隣の北九州に余裕がある以上、福岡空港の増設や新空港の建設は不要である。むだな公共事業はやめてほしい。
	予算のムダ遣いにならないようにしてほしい！
	・増設案では用地買収がむづかしいのではないかと、成田空港のようになることもある。
	騒音、アクセス、空港維持費を最優先課題としてほしい。
	アクセス利便性、少ない投資、既存設備有効活用面から、絶対に増設案が良い。
	第三者の論調、コメントであり、当事者(特に税金負担)という意識が薄い。それでいいのか。(というか、それが仕事ですよね)
	三苦・新宮ゾーンを使うとしても貝塚からの地下鉄も不可欠ですし、もろもろと予算の関係もあると思いますが、今後の福岡市の発展を考えますとアジアの中心的役割としての見地から変な人工島で私腹をこやさせるような行政を改め、堅実な目的の為の税金なら官民一体となって次世代の人々の世界に羽ばたく助けになると快く応じるものと信じます。(勿論、分相応に公正な)
	建設費が一番のポイントではないか。費用対効果があれば良いが、福岡の実力から見て、中部か関空と張り合っても仕方ないのではないかと。
	・利用客は利便性・空港利用税などが一番良い。
	アクセス利便性、少ない投資により、“滑走路増設”に賛成。
	基本的に新空港案については反対。財政を圧迫せず、かつある程度の効果がある西側配置改良案が最もリーズナブルと思う。
	世界的な不況の中、経費負担の少ない方法を選ぶべきである。アクセスが悪くなると関西空港のように利用者が減ってしまう。国の行う将来需要の予測は、あたった例は少ない。殆どが間違ひ、しかも誰も責任をとっていない。
	方向性選択のデメリットに関し、国内線の論議がされていない。アジアの玄関としての発展は、考えなければいけないが、就航による利益が出ないと空港の意義はない。関空・中部の例をよく検討すべき。
	・借地料、環境対策費が年150億必要→全く無駄。20～30年と経るにつれ莫大な金が無駄。
	・初期投資額だけで比較されているのはおかしい。借地料等不要となる金額を加味して費用対効果を出すべきである。
	①用地取得の問題点・具体策の再検討。

意見分類	寄せられたご意見
	投資額を少なく環境にやさしい案で行って欲しい。
	平行誘導路の二重化をするなら、滑走路増設の選択とすべき(税金の無駄遣い)
	コスト同上。
	・両方の収支がわかりづらい。
	利便性、ムダな投資をなくす。
	両方とも一長一短であることはよくわかります。ムダなオリンピック候補地の立候補により、貴重な税金を投入され、これ以上、税金の投入は迷惑です。費用のかからない方法でお願いしたいです。
	コスト面をよく検討してほしい。
	民間企業の癒着がないこと。
	滑走路増設がよい。費用も少なくすむと思う。(新空港より)
	コスト面を考えて下さい。
	アクセスによる利便性、環境に対する問題、新空港設置に関する財源確保。
	この時代に更に環境破壊や借金を増やしてまで建設するのめどうかと思う。
	現実か50～100年後の夢か、費用と将来のアジアの中での位置付けのどちらに重点を置かによって選択は違ってくると思う。
	コストをかけない。
	効率性。
	費用対効果でしょうが、20～30年後の需要ではなく50年くらい先を考えていただきたい。
	現在の施設を効果的に運用すべき。
	世界経済危機の折、検討案は全て白紙撤回すべき。
	現空港の増設で対応するのが現実的であると思う。これ以上税金の無駄遣いと環境破壊は許されないとと思う。
	・無駄な公共工事をしない
	新空港を選択した場合の跡地を更地にする費用など、問題も発生すると思うが、工事費用等、金額面だけをとりあげるのではなく、利便性や実際に利用している人の意見もやはり取り入れて欲しい。
	日本の将来を考えるなら、ムダな支出はけずるべき。
	新空港より増設の方がいいと思います。現状の財政では、新空港の案は無理だと思し、麻生総理の立場なくなるでしょ！ばらまきになると思うので。
	とにかく事業費が一番大きい。
	金のかからない方向性が一番。いつまでも金はつづかない。
	予算や利便性を考えると、増設案が望ましいと思う。
	費用、またアクセス利便性の面より、増設案の方が具体的だと思います。
	漠然とした金額設定じゃなく、もう少し具体化してほしい。(きっともっと高くなる)
	20年先を今の時点で決めるような話は確かに困難である。しかし、どちらかの方向性に決めてしまった場合、個々それぞれの利権で人は判断することが多く、また多数派の方に流されやすい。新空港は金がかかる。その負担は結局税金？いや中部のようなやり方でいけばOKともとれる言い方を会議でされていたが、そうして、対新幹線 対近隣空港でどっちに転ぶかわからない。だれの為にやるのかポイントではないか。
	税金を使っているということ
	市民の為に空港ということが基盤です。
	これまで、他の海上空港が建設されてきたが、本当に必要だったかは疑問！
	福岡空港も今の利便性が魅力である！
	この利益性がよくなるのであれば…
	予算面と後日の運営面で可能性があるのなら新空港が良いが、財政的に無理でしょう。
	将来の航空需要が増加すると仮定した上での検討となっている。人口は将来20 30年後、確実に減少していくのに、こんな資料でいいのか。
	フリーターが増加する日本で建設費の負担をどうするのか。
	利便性のみでトータルの資料になっていない。
	自然保護と費用が解決されれば、新空港の方が福岡の将来の為に良いと思います。
	新空港は金がかかり、環境問題も出る。
	滑走路増設(案)が経費も安く、将来需要増加を見ているが、最近では燃料代の上昇で便数は激減している。
	また、福岡市は現状でも税金が高いのに、これ以上負担を求められても応じません。
	将来的に見た場合は、新しい空港が必要になると思っているが、資金の目処がたつか、自然環境はだいじょうぶか等を討議する必要がある。
	現在のままで良い。税金を使って欲しくない。赤字自治体だから。
	・赤字財政！多額投資はダメ。
	借地料等の解消、安全面の有利などから何の制約もない新空港を建設する方が将来的にみても有利だと思う。家でいうならばリフォームではなく新築だということですよ。
	両者の利点と欠点はよく分かりました。実際どのくらいの費用が必要なのかも考慮したい。方向性選択のポイントに福岡空港が都心部に近いと言うことが考慮されていない。
	費用が小さく、新たな問題発生を抑えるには滑走路増設を実施する方が現実的である。
	上記の通り、本年8月の航空各社の発表を見ても分かる通り、国内線の需要は今後大幅に増える可能性は引く。また、情報システムの一層の発展により、業務需要は減ると思われる。更に、現下の経済状況の悪化、福岡地元の経済界の状況を見るに、空港建設に要する諸費用を地元が応分負担できるとは考えにくい。一部の時間帯の空港運用に制約があるとレポートにはあるが、上記に述べた誘導路の増設等による、滑走路処理容量の増加で対応できる部分がまだあるのではないかと。莫大な費用を投下することが可能かどうか、もう一度再検討すべきと考える。
	新空港の建設時には、いつも発着回数が過大に見積もられる傾向がある。(あたったためしがない)少子化を迎える時代に、そのように大幅に伸びないのでないかと思われる。それであれば、将来に多大な借金を残さないためにも、現空港の拡張で、経費を抑え、利便性を確保すべきである。
	ちゃんと説明したら県民の大半は現空港の増設案でしょう。もっと大々的に公にし、県民の意見を聞くべきです。
	財界の意見を聞いてばかりのような気がします。その財界も国民に支えられている事を知るべきです。国民から預かった税金は大切に使うべきです。
	滑走路増設が良い。今後の福岡都市圏の経済力を考えても、新空港のための莫大な設備投資を行う費用対効果はないと考える。滑走路増設が最適。
	増設案で進める。これに税金をあまり投入せず、福岡市、その他にまわしてもらいたい。
	予算を考えないとすれば、新空港がベストであることは最初から解ります。予算も数千億円は実施段階になると数倍にふくらむのが今までの計画です。少なくなった例はありません。
	どんな比較よりもやはり費用対価が最も優先されるべき。色々な観点から方向性をさぐるのが良いが、結局実施するだけの価値が本当にあるのか。国民(県民)の負担が増えて、その恩恵を得られる者が一部の者に限られるとなると、賛同は得られない。
	発生する費用に対して利便性を考える場合、場所の問題は大きなウエイトをしめると考えます。
	費用対効果を考えて、経費と時間を少なくするべきだと思います。
	処理へ早期に対応でき、アクセス利便性が高く、事業費が安く済み、滑走路増設案が優位だと思います。
	当分(ここ50年くらい)の間、必要性を感じるならば、増設で結構。馬鹿げた費用をかけたも償却し終わらない間に不要になることは明らかです。
	国際線はまだ新しいし、今の空港に不満はありません。財政が厳しい折、もっと他のところに税金が必要だと思います。どちらかを選択するとすれば、滑走路増設案にしたいと願います。
	お金があれば新空港。ないのであれば増設案。お金が重要な要因。
	安全性、環境対策、費用(ランニングコストを含む)等の比較評価を十分に行って方向性を出す必要がある。
	また費用、環境問題の面においても現時点での新空港は全く不必要と考えます。
	いずれの案においても、事業費は、建設国債などを含む債権により調達することになる。従って、その場合にかかる利払い費も考慮すべきである。新空港案では、約7000億円増設案よりかかるので、利率が1.5%(現在の国債利率程度で、過去も含めて最低ライン)としても年間約100億円(国・県・市)余計にかかることになる。長い視点で考えるのであれば、この利払い費の合計も当然計算に入ってしかるべきである。逆にこれが入らないような試算を公開しているのは、将来に対して無責任

意見分類	寄せられたご意見
	である。 処理容量の早期拡大、高いアクセス利便性の維持、小さくて済む初期投資、この三点を考慮すれば「滑走路増設」が優位だと思います。 どちらの案もそれぞれの利点、問題点があり、悩ましいと思われる。長期的な計画のまちづくりを進めるのはもちろんだが、長期的にどれだけ周囲の変化がでてくるか、そして将来の世代にどれだけの負担がかかるかを考えて進めてほしい。 現在の空港が便利と利用度が多いと思う。経費も増大するし、最小の支払いでとどめて欲しい。福岡空港は非常に便利である。飛行機使用の思いが強くなる。絶対反対→新空港建設には。 ・用地買収をする場合の人々の意見。 ・費用。 現在の利便性、建設コスト、事業全体のコストと、昨今の景気状況をふまえれば、増設案で進めてゆくべきかと思います。ただ今後の需要予測が変わってくれば、改めて新空港案が復活する事も有りうると思います。 今の所を利用した方が良いと思います。費用の面から見ても。 効率や経済効果はあてにならない事を20世紀に経験している 現在 保有する空地の有効活用で現空港整備費の活用策を施策すべし 滑走路増設案の早期整備の実現には、用地買収等に対する空港周辺地域の「理解が必要」とあり、新空港案では予定地周辺の住民等との「合意形成」とあるが、どのような尺度で比較検討するのかが理解できない。例えば、早期に事業完了が見込まれるという点が考慮されるということなのか、教えてください。 利便性と費用をどこでおりあいをつけるか。又、国内・国外のターミナルを地下歩道でむすび、地下にSCなどを作れば、新しい商業スペースも生まれ、良いのでは？このページは同じ項目について増設案と新空港案を比較しやすく、他のページよりも見やすかったです。多面的な支店から両案を比較しており、欲しい情報を見開き1ページで大体把握することができました。包み隠すことなく、ストレートに箇条書きで書いていることにも好感が持てました。将来のことを考えて両案を見ることができました。特に事業効率性の視点について考えることができました。 「滑走路増設」と「新空港作り」を比べると、利便性と費用の面から、個人的にはどうしても「滑走路増設」の方がいいと思います。 ただ、空港周辺地域の方々の騒音被害がどのくらいかわかりませんので、なんとも勝手な意見になると思いますが・・・。 現在では初期投資をしてくれる企業も少ないと思います。また、空港までの交通も必要になるだろうと思うので、構想としては滑走路の増設を行う方がよいと思います。 全体的な便益だけを見るなら「新空港案」の方が魅力的だが資金をどうするかが、やはり大きなポイント。 施設使用費を下げるのに有効なのはどちらかを個人的には知りたい。 初期に投資と期間が多かかっても長い目でみれば新空港を選択したい。 上に記した通りです。どちらにも優位な点と欠点がある。 国も県も市町村も非常事態です。借金ばかり作るのが上手いです。 離発着に伴う周辺住民への迷惑は配慮する必要があるが、今後航空機自体の性能も向上するものと思われる。費用対効果の観点が一番重要。 あると思うが金がかかる。税金をつかう。 お金。利用者の増加に「耐えうる」でなくて、増加を「促進する」という事に対して、どちらがよいか考える。 反対します。税金の無駄使いをしないで下さい。 福岡市の抱える借金のほかに国が抱える借金もある。将来の利便性よりも将来の生活不安の方がウエートが大きい。 ・初期投資は大きいですが、何十年後には現在の借地料が不要のため、新空港案に賛成。 滑走路増設が早期に実現し、初期投資が安く出来るので、滑走路増設では是非実現してほしい。 資金:「口は出すが金は出さない」地元財界→最後は税 空港なんて利便性がいちばんだと思います。コスト面でも滑走路増設案の方が県民への負担が少なくすみますし、この不況のご時世でこれ以上負担が私たちに課せられるのはいかがなものかだと思います。空港利用者が減少したら福岡の発展、景気も良くならないのではないですか？私は福岡で生まれ福岡で育ちこの町のことがとても好きです。福岡の為に成らないもの新空港案はやめていただきたいです 将来の需要は、人口が減っていくのに、伸び続けるように思えない。新しく作って得られるメリットが、かける費用ほどではないように思う。 また、県民・市民の税金での負担もあるのであれば、その点も明確に両案で示すべきでは？ 新空港において、多額の初期投資に対する資金調達方法が課題とされているが、このPIで方向づけをしようといっているがー一番重要な多額の建設費を棚上げにして目立たなくしようとしているのは大きな問題である。 経費削減、不必要な出費をしないことが最重要。 市の財政状況。 どちらの選択にしても予算の出所や、その後の予測について不明な点が多い。 気持ちとしては現空港の利用がベストと思われる。(利用数が今以上増加すると思えないし、採算が取れるとも思えない) 将来の方向は良いと思うが、費用がやはり気になります。 将来的な便数の問題とコストのバランス予想がポイントだと思います。 ・コストはかかってほしくないです。 ・アクセス・金額を考えると今の増設が良い。 「将来への負担を増やさない」「利便性は維持する」「処理量を増やす」、これらを全て満たすのは「滑走路増設案」だと思います。 無理に「新空港案」を選択すれば、閑空の二の舞になってしまうと思います。「新空港案」絶対反対です。 税金の無駄使いだと思う。 福岡市民としては“滑走路増設”に賛成 ・建設費が安い、工期が短い 費用面。 新しい空港はものすごくお金がかかるので作る必要はないと思う。 借地料などを検討して決めてほしい。先を見て、今だけでなく決めてほしい。 お金のかからない方向にいかないと思う。これから増えるかもわからないので新設はむずかしいと思う。 滑走路増設案を支持する。税金の無駄使いをやめてほしい。 利便性と費用面を考え、滑走路増設がいいと思う。 国際的にあまりお金をかけない方がよい。 一旦、ストップして現在の経済や政治状況にかんがみ、10年程は(高齢化・財政赤字)見合わせるべきだが、もうストップできない状況なら、支出を最もおさえる増設案にすべきであらう。 ・1時間あたりの処理能力を見ると違いはわずか1往復半でしかない。(43回と40回) 深夜早朝に需要が多くないことを考えれば、両者の違いはほとんどないと言ってよい。であれば費用対効果の優れる増設案にすべきだろう。 無駄なお金がかかるので現行の空港を利用するべし。 「新空港」の場所、海上空港であるが、閑空・中部空港の建設費と対比して妥当なのか？ 特に閑空を考えると空港の運営主体方式や「赤字」の場合(建設の段階もそうだが)地元の負担はどうなるのかが不明。 経済性と自然環境保護(できる限り環境への負荷を小さくすること)。 日本の人口は減少傾向です。その中で、今後どれだけ増便が見込めるかなどを考えると、また時間的・費用の点から見ても、増設案が妥当だと考えます。 ・需要予測に対し滑走路容量をみても、滑走路増設で十分だ。財政難のなか、国や地方の財政にに負担をかけてまで新空港にする必要性はない。 全国にムダな空港を作りすぎて国民に多大な税負担をさせている。福岡も新空港だけはやめてほしい。北九州・佐賀空港との協力を基本線に進め、それでも実際に対応できなくなった時に、増設案を考えてもいいのではないのでしょうか。 行政のウソによって事業を進める時代は、やめにしてほしい。 第一が予算である。同じく自然環境の影響である。結論はわかりきってるのに、どうして土建屋のために無理を市民にしているのか、わからない。 将来50年を考えた事業計画(収支を含む)についての検討が必要だと思います。事業予算、地元負担金、地元予算及び個人負担金等の試算が重要だと考えます。

意見分類	寄せられたご意見
	利用者便益の算定は、明らかに間違っています。 経済学の原理原則に則れば、利用者便益＝消費者余剰の総和は、容量が一杯になる手前で最大となり、その後は利用者がさらに増えると様々な負荷(航空利用者の場合は機会費用損失、混雑激化、料金上昇など)が発生し、消費者余剰は減少に転じます。 ところが、詳細版87ページでは、需要予測ケースBに対応できないはずの滑走路増設案の利用者便益は、ギリギリで需要を満たせるはずのケースCの場合より、ケースBの場合の方が大きくなっています。 なぜ、このような経済学の原理原則に反した結果となっているのでしょうか？ 需要が容量を超えれば超えるほど、市場はコンテストタビリティを喪失し、利用者には大きな負荷がかかるはずで、需要が容量を超えることによる利用者のマイナスをきちんと計上した数式モデルを採用していれば、このような結果にはならないはずで、市場経済の原理原則を表現せずして、正当な評価などできるはずがありません。 経済学・社会科学に秀でた者が計算したとは到底考えられません。手元にマニュアルがあるから、何も考えずにそれを利用する、では駄目です。何事もそうですが、マニュアルをそのまま適用していいのか、について、まず判断する必要があります。 今回の利用者便益は、一体どのような条件で、どのような原理原則を基に、どのような考え方で算定されたのか、きちんと公開してほしいものです。経済の原理原則に反する数式モデルから得られた結果など、何の意味もありません。 不要となる環境対策費が「地域の便益」の欄にあり、供給者便益とは別立てになっているのはなぜでしょうか？ 環境対策費は国＝供給者が支出しているはずで、供給者の支出が減るのだから、供給者便益に含まれるはずですが？？？ 【現空港の拡張が絶対に無理な理由】 ・騒音で裁判沙汰必至。最高裁判決で国は負けている。なのに、さらに騒音が酷くなる拡張など最高裁への冒瀆。 ・騒音は現在でも環境基準をクリアしていない。だから環境アセスメントをクリアできず、事業化できない。 ・そもそも用地買収が何十年かかるか見当もつかない。落花生畑の成田でさえ、建設決定から40年以上経っているが、未だに用地買収が完了していない。市街地の福岡ではもっと無理。現に福岡空港の南東側誘導路直線化事業では、買収面積3ha弱、補償対象物件10数件しかなかったにもかかわらず、用地買収に7か年もかかっている。 ・マンションが制限表面に抵触する。「あなたのマンションは飛行機の運航の邪魔になっちゃいます」なんてマンション住民に説明できるか？ ・移転補償で、さらに市街地が壊される。市街地の真ん中に使えない広大な空地ができる。これでは都市計画もヘツタクレもない。 ・航空機事故の確率がさらに高まる。今でも数十年に一度の確率なのに、これが発着回数の増加率だけアップする。 滑走路増設など、あまりにも問題が大きく、ほぼ不可能です。 ①用地確保に何十年もかかる(土地を売る愚かな地主はいない、早く確保できるとしたら借地、収用は不可能) ④騒音がアセスを突破するには、多額の対策費が必要(古塚辺りなどではマンションも増えており、移転補償には莫大な費用が必要) ⑥結局、多額の補償費が必要になり、またエプロンや貨物ターミナルに必要な面積を確保せざるをえず、新空港より大幅に高くなる(見かけの「建設費」が仮に新空港より安くとも、借地料と環境対策費は継続または増額でトータルでは新空港より高額、また今後は既存施設の更新費用も発生) 滑走路増設は実現不可能。将来を見据えて新空港を選択すべき 結局土木業者対策の税金の無駄使い。 新空港案の多額な資金調達方法がポイントとなります。対応案の決定後のPI実施に於いて、住民の反対意見が多ければ、白紙撤回が可能なルールとしておいてほしい。国交省が一度決めたら素直な撤回をしないのが常ですが、新たなルールをつくって下さい。 いずれにしても、利用者を増加して収益をあげなければならないと思う。世界経済(金融)不安の中、果たして利用者は増えるかどうか・・・？ 増設案は、安全性と借地面の費用継続が残るとともに、今後の増設が困難であるが、新空港建設にかかる費用対効果を考えると、アクセス利便減からの空港利用の減少もありえるため、有効な方策は増設案と考える。(早期実現性も高い) アクセス鉄道を考えると、新空港案では更に負担が出てくると思われます。やはり増設案の方がよいのでは。 新空港だと環境対策費などがいらないけれど、24時間利用していると、光熱費がかかったり、埋め立てによる環境破壊にもなるので必要ないと思う。 新空港(案)決定の前には「詳細な資金調達方法」を説明すべきと思います。 新たに空港、特に海につくることは、環境のことを考えても費用的にも反対です。福岡空港は、国内線だけにし、国際線は佐賀空港を九州国際空港として利用した方がよいのでは。成田も関空も都心より1時間です。佐賀空港も長崎・福岡・熊本・大分からも1時間でいけるのでうってつけでは。今後の財政を考えてもその方がよいのでは。 滑走路増設案、新空港の2案しかないのか？ 北九州には24時間空港があるのに充分機能していない。なぜ福岡県として考えないのか。アジアの窓口というなら、もう少し工夫したらどうなのか。利用していない佐賀空港というもある。佐賀県の人でも利用しないから福岡に他県・他地域の人でも福岡空港にやってくる。 将来乗客数が見通しどうりとは思わないが、金がないのだから現状を利用した方がよい。 東京発は8時迄しかないのは不便。北九州ならおそくまでよい。しかし、福岡市迄の交通機関がないのは宝のもちぐされ。まるで地下鉄七隈線の時代に合わない計画のまま着工し、その対価は市民が払うのと同じ事です。 どちらにしても、課題はあり、借地料や漁業権保障など、お金に絡むものも多い。確かに、朝の空港は、同じ時間帯に出発する便も複数あり、飽和状態なのかなとも思うが、読むだけでは、本当に空港を拡張・新設する必要があるのか分からない。 莫大なお金がいずれにせよ必要で、その資金はどこから拠出されるのか？そうすることで、工事にかかわった者だけが得するのではなく、われわれ住人や利用者が得するのかが伝わらない。関空のように、橋を渡るだけで、料金をとられるようでは、たまったもんじゃない。 アクセス性、経済性、環境の保全がポイントと思う。 多額の膨大な出費での新空港設立は反対です。 昨今の金融事情から見て将来的の事を考えての立案検討でしょうが、アジアとの●●と云はれ、外人の入国は多くはなったが、現状の再検討にて持続できぬものか！市民の負担もかなり余ると思ふ。 費用の面で負担がある以上、新空港よりも増設案の方が現時点では適していると思う。 しかし、この世の中お金がないので、こんなに多額のお金を今使うべきなのか疑問に思う。 滑走路増設案がいいと思う。アクセス利便性や利益追求を考えるとこの方がよい。 初期投資がかかるけど「新空港案」の方が将来性があるので良いと思った。 コストパフォーマンスを十分検討すること。 やっぱり金がかかると思った。 コストとしては増設の方がいいが、新空港案では将来がはば広いまちづくりなど期待できる。 漁業や費用が気になるが、新空港案の方がいいと思った。 やっぱりお金はかからない方がいいと思います。 環境を大切に、あまり費用をかけない。 私は新空港案建設の方が投資は多いが遠い先をみずえるといい方法だと思う。 やはり環境にやさしいことと、お金をかけないこと。この2つが今後の方向性について大切なことだと思います。 初期投資だけではなく、設備の維持にも目を向けた方がいいと思う。 JR新幹線が開通すれば空港の利用が少し下がると思うので、コストの低い増設案がいいと思う。 今までのアクセス利便性や投資の大小はあるが、将来性を考えると周辺の住民や計画性のある町づくりが大切だと思う。 土地借料等地主と協議し、安くおさえる努力。 前々述の事を考える時、新に建設地を求めると莫大な資金を必要とし、又、建設地の選定、地元住民等の同意、意見等も勘案すると、増設で十分である。 作る側からの視点より、使う側と持たされた側からの視点を重視しないとお金のむだ使いになる。お金はかかっても喜ばれれば、元は取れると思います。 何故、自然を壊して多額な資金を使って1つの県にいくつも空港を作る必要があるのか。自分のふところが痛まないの、としか思わざるを得ない。 利用者が今後も増え、そして現在の空港のいろいろな施設等の老朽化は避けられないと思います。「新空港建設」に伴う費用は大きくても現空港の維持費や「利用者便益」、「供給者便益」から見ても、「新空港案」がベストだと思います。 将来発着回数の考察 予算をはけるのが目的ではないか？ 事業費の算定に含むべきもの。 ・増設案:特に追加はないが都心建築規制が続くことのマイナス効果を数字に。 事業費の算定に含むべきもの。 ・新空港案:現空港の跡地の対策費・土地買上げ等・交通アクセスの費用・道路・鉄道・工事費 公共事業は100年の計。コストがかかるとしても未来への自由度を第一とすべき。よって人工島形式がベター。 何より大切なことは経済的に余分の負担を強いることの無いように。これが経済効果を考える上でもっとも大切なことと思う。

意見分類	寄せられたご意見
	どちらの案でも多額の資金が必要であり、これからの少子化等を考えると、現空港でかまわない。
	現実的に増設案は無理です。
	三苦・新宮ゾーン、志賀島・奈多ゾーンは交通不便と建設費が莫大すぎると思います？
	市民が負担する金額の比較がほしかった。
	できるだけ費用のかからない方法を考えるべきです。今ある設備を利用し、改善する方がよいと思う。
	いずれも継続して運営できるか？が重要なポイントであるはずだが、その視点が欠けているように見える。
	まずは費用効果を優先すべきであり 滑走路増設案が効果的であるとする 増設に伴う問題点特に該当住民の理解については将来を見据えての住民の移転案なども盛り込み 移転後の跡地は運動公園や地下施設の建設など 移転先は博多湾埋立地を一部買収しての移転都市整備などを考慮してはどうだろうか
	これからは日本は円熟期に入り、人口減少、老後の環境をいかに豊かにしていくかが課題になって行くと思います。九州というエリアを考えて、九州の今ある空港の組織化など考え役割分担を検討して、なるべく費用の低く効果の高いものにして欲しいと思います。
	基本的な考え方として、新空港→就航→需要増 という流れを想定しておられるかと思うが、需要増→就航→新空港 という流れでなければ、国税と地方税、そして住民や利用者への負担が増し、無駄である。カーゴに関しては、24時間運用の新北九州空港があるのであるから、その能力を存分に利用すればよい。
	当面、平行誘導路を二重化や、現国内線ターミナルに投資するのであれば、抜本的な対応方でないとしても、当面の投資額の回収方法や資産評価額を考慮した、資金計画になるでしょうか、整備期間・コストを踏まえた議論が中心になるのではないですか？
	将来的に右肩上がりの景気を期待することはできない。身の丈に合った小さい投資で今ある施設を工夫して使っている方がよい。
	空港を利用する人の便益を考えるべきで、公共機関と考えるなら、供給者便益は収支トントンになればよいのではないか。
	現空港の拡充であれば、アクセスもよく、事業費の圧縮もできるものと思われる。
	増設で考えてほしいです。費用も海を埋め立てるより安く付くと思います。
	・新空港案の中で環境対策費が不要になるといっているが、何でこんなことを書くのだろうか？
	今までの建設事業費は概算より大幅に増加することが常識です。国・地方とも借財が多く、市民生活も圧迫されています。税金等増税必至、生活にも影響があり、市民生活に無関係でなく税金を使わず後世に借財を少なくして欲しい。
	空港能力、陸と海上比較の割に建設費用が数段に割高を感じます。(海上分)
	おそらく滑走路増設になるのではないのでしょうか？ただでさえ景気がよくないですから、少しでも費用がかからない方向に流れると思います。私としても資料を読んだ限りでは滑走路増設案の方がいいです。
	国際空港との連携や貨物便など便利になるのはよく分かったが金額が気になる。
	資金の低さを選ぶか、大型投資として事業を行うかも考える必要がある。
	・事業費をおさえること。
	初期投資と交通アクセスの利便性を第一に考えれば、滑走路増設案を選択すべきである。
	やはり増設の方に賛成。借地を早く買い取る方がよいと思う。
	2つの案を照らし合わせて、どちらも良いポイントがあると思いますが、利用者の立場でどちらが効率よく、少しのコストで制約のよい空港をつくっていくことが将来の方向性選択のポイントだと思います。
	・将来の財政的な見通しや、市民の負担はどのようなだろうか。
	現空港の増設案に賛成ではあるが、費用的に考えると、その後の借地料・環境対策費の事を考える必要がある。
	借地料・環境対策費、その後かさむようであれば、新空港案を考えた方がよいかもしれない。景気不況の中、税金で費用投資するのなら、よく考えての選択にしてほしい。
	また福岡の財政を考えると、滑走路増設案を強く希望します。
	福岡に9000億もの事業をやる体力があるのか？
	公共事業費のムダ使いにしか見えない。
	財政的に福岡市はきびしいと聞いているので、時間がかかっても用地確保し増設でやってほしいと思います。
	一番のポイントが「採算性が最も確実に有って、将来的にも黒字を続け、市民に愛される空港になる案であることだと思います。
	財政のことを考え建設費は安いほうがよい。
	将来、アジアの拠点を目指すというが、仁川の空港を凌ぐのは無理と思うし、そんな無駄なことをするよりも、既存の北九州空港や近隣の空港と連携を強めて便利さを高めることのほうが経済的にも適切だと思う。これ以上借金を増やさないでほしい。
	新空港の方がはるかに優れている。滑走路増設など安物買いの銭失い。中古品が安いのは当たり前。
	滑走路増設は無理、実現不可能、ゆえに反対です。新空港に賛成します。滑走路増設は、 ・用地買収に時間がかかる ・騒音訴訟でどうせ国が敗訴する ・航空機事故の危険性が高まる ・空港面積が絶対的に不足し、能力が低い
	＜他の国内空港の用地買収に関する事例＞・成田国際空港 反対闘争のため用地買収が進まず、開港から30年たった現在においても未だに全体計画は完了していない。 ・石垣空港 滑走路が短いため滑走路を延長するか新空港を造るか議論になり、（福岡空港よりも空港周辺の市街地化は進んでいないが）拡張は困難であるとの結論から現在新空港を建設中。 ・佐渡空港 滑走路延長のため地権者らと交渉を始めたが、10人の地権者から同意が得られず作業は進んでいない。 ・静岡空港 滑走路の延長上に高さ制限に抵触する立ち木や丘陵があることが分かり、地権者との交渉もできず 滑走路を短縮運用に変更したため開港が延期されることになった。 http://fukuoka-airport.sakura.ne.jp/web/img/pi-step4b.pdf これだけ他の国内空港の事例で用地買収がうまくいっていない事例ばかりなのに 市街地化が進んでいる福岡空港で滑走路増設しようというのには本当にあきれます。用地買収が難航するのは確実なので増設案には反対です。空港用地の買収が無い新空港案に賛成です。
	とにかく湯水のように税金を使うな。既存のものを十分に利用し 効率を高める努力をしてください。
	・費用の負担が大きい。（借入金で民間運用しても破綻した場合の対応策がありません）
	百年の計で、新空港を選択すべき。そもそも用地買収もできない滑走路増設案など、対処療法にもならない。
	まず新空港を作るということを決めてもっと安くできる案や、便利な場所をさがせば良いと思います。
	地主に払う借地料で暮らしている人がいる。海上空港を新設して借地を返却すべきだ。
	・新空港案については「莫大な経費」が反対の理由だが、現空港運営費に要する他空港にない経費、跡地利用による財源を考慮すれば、克服できるものとする。
	・ランニングコスト
	経済的に新空港は無謀だと思います。
	・財政切りつめだけの観点、安物買いの銭失い
	新空港案が最も良い判断だと思うが、費用負担の問題をクリアにしないと先に行けない。
	財政的切つめだけで話をするな
	表に出ない費用がかかっている。
	・税金を大事に使ってほしい。
	地元負担がいくらになるかというのも大切な視点。
	・国や地方の借金を減らすのが先！増設も新設もすべきではない。
	工事中における安全性も重要ですが、空港を運用しながら工事をする滑走路増設案は明らかに危険なので反対です。新空港案は特に危険は無いので賛成です。
	工事期間中も現空港の運用に全く悪影響を及ぼさないことは必須条件です。工事期間中も現空港の運用に全く悪影響を及ぼさない新空港案に賛成です。工事期間中も現空港の運用に悪影響を及ぼす滑走路増設案に反対です。
	滑走路増設案は平行誘導路の二重化が前提ですが、その前提条件の施工自体が困難であることから滑走路増設案に反対です。前提条件の無い新空港案に賛成です。
	将来を見据えてやるべき投資をすべきで、結局は海上空港の早期着工である。
	両者ともメリット・デメリットがあり、よく検討しなければならない。現福岡空港に増設は、土地、運用時間にしばられるし、新空港案は多額の建設費をどうやって調達するのか、まわりの環境保全をどうするのかで、いろいろ考えなくてはならない。
	ただ、現空港の借地料に関しても疑問というか納得いかないと思っている部分はあります。今後も同じ場所で営業を続けるのであれば、土地の買い取りや借地料の減額などの交渉を行っていく必要はあると思います。
	子供達も少なくなるし、大きな金を使って新空港を作る必要はないと思う。

意見分類	寄せられたご意見
	滑走路増設案が良い。早期実現、自然環境、費用、利便性を利用客は重視している。
	新空港を建設する業者、道路、鉄道を建設する業者などには多額の利益をもたらすが、その金は税金が多く使われている。
	利用者、福岡市民、県民がもっとも求めていることを重視していただきたい。早期実現、利便性、費用対効果が大きいいものを求めているのではないのでしょうか。
	工事費がかさむかわからないが、将来性を考えた場合むだ金でなく、先増設が発生してもスムーズに進めていける
	工事のしやすさも重要なポイントです。工事に制約の多い滑走路増設案に反対です。工事に制約の少ない新空港案に賛成です。
	事業の実施可能性も重要なポイントです。事業の実施可能性の高い新空港案に賛成です。事業の実施可能性の低い滑走路増設案に反対です。
	・利便性・費用・環境影響等も考慮すると、増設案が好ましいと考えます。
	上記の理由より新設空港の計画は財源及び将来の需要を考慮すれば過大な財政負担を福岡県にしているものと思われる。(佐賀空港と同様。)(人口の減少、経済成長の純化等を考えると搭乗者の増加は低下するのでは?)
	どちらの方向性も一長一短であり、難しいところですが、私はアクセス利便性と投資を低く設定出来ている、増設案が望ましいと思います。
	・滑走路増設案と新空港案を比較評価するにあたり、上述した①～④の視点を追加することが必要。
	・滑走路増設案には、滑走路容量だけの暫定対策から、ターミナル全体を考えた対策案まである。代表案とした西側配置(210m)は、暫定対策に近い(すなわち、将来的には再び対策が必要になる)との認識が必要。
	上記記載の通り。
	なるべく税金がかからない方が助かります。
	環境対策費、借地料が不要となる
	長いスパンで考えて、お金のかからない方がいいかなあと思います。
	将来のため、地域の方の理解や、費用等大変と思うが、実現して欲しい。
	②費用
	費用・交通の便からみて増設希望
	将来必要だと思うが、急ぐ必要があるか。(費用負担)
	資金面など考えると現状の滑走路増設案がいいのですが、将来的には新空港を建設した方がいいのではないのでしょうか。
	やはり初期投資の比較は必要だと思うが、長期的な視点に立った選択の方が重要だと感じた。
	多額の初期投資をなるべくかからない様に工夫してほしいです。
	どちらも長所、短所があり、選択は難しい。できれば市が発展してほしいので、新空港で24h発着できればいいが、不景気で財政面で負担が増えても困るし・・・難しい選択をどう最終決定していくのか興味がある。
	借金返せなくなったらどうする？
	どちらがいいかというのは一長一短あるが、費用の問題を考えると増設案の方がベターと思う。需要増への対応は増設案程度の増加で十分と思う。
	増設案と新空港案を比べて、費用的なことに対して少し疑問があります。
	増設の場合は、地主さんへの用地買収の理解がどうなっていくのか・・・。
	工事費もなるべく安くできるように多くの民間会社の力を借りて、中部国際空港の例をよく検討してやりたいと思います。
	①工費は今安いから良いのか
	金額的にむずかしいのでは？
	税金を使わない空港。
	利用者の利便性と空港の増設、又は新しくするについても時間と費用の問題が一番問題であると思う。
	多額の費用が投じられる問題であり、今の世の情勢を考えても期間・費用などを考えても、今あるもので改善していく方向でいくべきであると思います。
	費用がかからない事が重要。
	金銭の面のことで今の空港でもう一本滑走路を増やした方がいいと思います。
	上記にもあるように費用面や立地環境、そして近隣空港(北九州空港)の存在を考えると新空港建設はちょっと・・・。
	コストのかからない方が良い。
	利益性が有るか？
	将来的に考えて、私は費用調達、面、環境の面から「滑走路増設案」の方をより推選します。しかし、まだ問題は多く残るので、さらなる説明会に参加したいです。
	しかし、初期投資の資金、住民の人との話し合い等によって、どの程度コストがかかるのかを見積もってみたいと判断しにくいと思う。
	予算や科学技術発展(特に騒音について)の期待等を考えると、無理に9200億かける必要はあるのか？
	素人目線だけど、増設が良いなあ。
	用地買収のメドは立っているのですか。(増設案)
	増設案が採用され、用地買収不能により計画が倒れるリスクはあるのですか。
	どちらも大きな事業になるので慎重に決めてもらいたい。
	よく空港を利用しますが、確かに離発着の際の飛行機の渋滞を感じます。できるだけ早く費用も抑えてできる案を決定するべきではないかと思いました。
	将来を見据えた建設であれば、多少お金がかかっても新空港にすべきだと思う。
	公共事業であるからには費用対効果が重要であると考え。初期投資のコストが大きくても、長期的な視点から見れば、海上空港の方が良い。
	上でも述べたように高いアクセス利便性の維持や初期投資が小さいことなどを重視すべきだと思うので、滑走路増設に賛成である。
	この2つにはそれぞれの長所・短所があり、一概には言えないが、これからはあまりお金を使わない方が好ましいと思う。
	状況によって変わってくると思われる。やはり既存の空港がある限りは、よっぽどの利用者の増加などが見込めない限り増設案を採用すべきだと思う。とにかくコストに対する利益が最優先。
	現在の財政面を考えて判断すべき。
	やはり多額の税金が使われるので市民の負担が将来的に最も小さくなるようにする必要があると思う。
	正直に言えば福岡財政は切迫しているため、負担の少ない選択をすべきと思う。
	将来のことを総合的に考えると、新空港設置の方が私たちのためになると思います。
	しかし、これだけ大きな空港をつくるのにはやはり多額の資金が必要になると思うので、財政面を十分に考慮した上で実行してほしいです。
	増設案の方は新空港に比べ、少ない投資でまかなえるのが良いです。
	「事業主体・新空港と陸地との連絡橋の位置・埋め立て土砂の取得場所・同跡地の活用・土砂の海への影響・現空港の跡地利用・現空港の技術的能力の円滑な移転・新空港への惜しめないアクセス」をクリアすれば、採算性(着陸料の安い空港)のとれる空港が可能となる。採算性にとらわれると元も子も無くなる・・・関空伊丹神戸が参考となる。
	新空港を作るのは用地買収の点ではいいが、現在の国・県の財政を考えると、1兆近い予算をつぎこむ余裕はないのではないかと考えられる。従って滑走路増設に賛成する。
	概ねのポイントとしては妥当であろう。現空港における増設を選択するポイントとしては、現空港における「負」の部分を解決する意味は大きい。単に初期投資の大小で比較すると将来を誤ることとなる。
	費用(資金)が一番のポイント。
	増設にしても新設にしても、巨額のお金を投じることに違いはない。
	福岡空港に関して言えば、滑走路増設が有効かつ経費的にも安価に活用できると思う。
	近くにあまり利用されていない佐賀空港や北九州空港があるのに、その需要見通しが少ない理由との話ですが、それを効率良く利用させるのが、政治・行政の役目ではないのでしょうか。無駄な事業は極力抑えるべきです。
	人生の本舞台は常に将来にあり(尾崎行雄)常に将来を見つめた時、海上以外なにもないと思う。※お金だけではない
	・環境対策費、借地料の支払の継続は重要なポイント
	・現空港の試算活用や騒音対策、借地料等を含めた総合的なコストパフォーマンスを示すべき(単なる事業費比較では正確ではない)たとえば、借地料・騒音対策費を考えれば20年で事業費に約3,000億がプラスとなり総支出は約8,600億、30年なら新空港建設費を上回ることになる。また、現空港の処分金を充てれば新空港建設費は5,000億程度の支出になるのではないか。次のstep(Piとは異なるかも)ではこれらを見せた方が良い。
	新空港ならば、アクセスの利便性、また、事業費のコストをもっとおさえることができないのか？
	利用者の利便性を最優先に検討して頂きたい。また、将来に大きな借金を残すような事業が本当に福岡の未来に良いのかも選択のポイントだと思います。

意見分類	寄せられたご意見
	佐賀空港や北九州空港へ利用者が流れる訳ではないらしいとの説明は説得力がある。私の理論によれば84年間～120年間にわたり活用した集積インフラストラクチャーは、思い切って移転することで国土の均衡ある発展を促すことができ、名案だと思う。板付空港は60年間活用された。だから2029年までに全面廃止しても人々の理解は得られる。そこで今更、2000億円投資して、滑走路増設する案には反対する。新規に時代に即した空港を整備する時だ。 新空港建設は不要です。多額な初期費用だけではありません。空港施設の維持管理費が抜けています。現空港と新空港の維持費を比較表にしてください。驚きますよ。どれだけ羽田空港に維持費が投入されているか調査すればわかるでしょう。海上空港にある地盤の不同沈下との戦いは空港施設を閉鎖して補修をしなければなりません。補修に要する時間と費用は並大抵のものではありません。自然を破壊し、住民を泣かせて、多額の税金を無駄に投入することだけは避けるべきです。絶対に新空港建設に眼を向けないでください。 旅客にとっては「現空港の利便性」 県民としては「建設費が安く地元負担の少ない」 航空公司としては「現空港の利便性」「現行の着陸料」など 新空港では着陸料の大幅アップは避けられないと思います。 現空港敷地内にも埋蔵文化財の包蔵地エリアが 存在するので、さらに埋蔵文化財の調査に 時間がかかる可能性もある（福岡空港PIステップ4 PIレポート詳細版の72ページ「現福岡空港場内及び周辺の埋蔵文化財の分布状況」より） http://fukuoka-airport.sakura.ne.jp/web/img/pi-step4b.pdf 滑走路増設案に反対です。現空港敷地内にも埋蔵文化財の包蔵地エリアが 存在するので、さらに埋蔵文化財の調査に 時間がかかる可能性もある（福岡空港PIステップ4 PIレポート詳細版の72ページ「現福岡空港場内及び周辺の埋蔵文化財の分布状況」より） http://fukuoka-airport.sakura.ne.jp/web/img/pi-step4b.pdf 滑走路増設案と異なり埋蔵文化財調査の不要な 新空港案に賛成です。 滑走路増設案は簡単だと思えて用地買収等で問題が生じればより時間がかかるように思います。新空港案はただ新空港を建設するだけでなくまちづくりを行って整備を進めればそこに経済効果を生み出すわけですから目先のことでなく長い目で福岡市の発展を促す新空港案を支持します。 次代の子供たちに負の遺産は残したくない。人間の利便性だけを追求していたのではいつまでたっても環境問題は解決しない。いまある現実で効率のある方法を考えるべきではないか。北九州空港、佐賀空港との役割分担など。 空港利用本数がこれから増えていくとは思えない。多額な初期投資に対する資金調達はどうするのか？ 数年後、結果、採算がとれないのでは？ 新空港にする際の環境問題、犯罪増加率の上昇など 1.事業費 2.利便性 地域の将来像を考えた際に航空需要の将来予測も信頼できず莫大な事業費を税金で支払っていくことに問題を感じる。 今の経済状況を考えて増設をして様子を見るのがいいと思います。税金にも影響もあるし。 やはり、無駄な税金の使用にともなう将来の若い世代の負担が考えられる。また、利便性の低下は福岡にとって大きい損出となる。 日本一のアクセスの良さをアピールしてぜひアジアから、日本からお客を集めていただきたい。 用地買収の他、騒音問題もあり、滑走路増設の供用までの期間が新空港に比較して短いというのは、現実的ではないのではないかと。強引に進めれば、成田の二の舞になる可能性が高いのではないかと。 旅客から得る収入と貨物運輸から得る収入は、どちらがもっと主な位置に占めるか？ 客の来源方面で、何か特別な対策を採用しますか？ 経済状況による どちらも一長一短。とにかく、将来に禍根を残さない方法を考えてもらいたい。 近隣住民・財政・利便性等を十分考慮し、最初に結論有りきは論外です。 費用を比較すれば、誰もが判断容易！ 新空港は不要！！ 採算重視 現空港は限界に来ているので、増設しても将来性からすればムダな投資になると思う。資金調達の壁もあるけれど、ここいらで新空港に着手すれば今後空港整備もスムーズに運営できる。但し地元住民の生活環境には最大に配慮して欲しい。 アクセスを良くしないと空港利用も少なくなってしまう。小さい初期投資で済む改善を望む。財政難の中、新たな空港を考えるより、現状維持で出来る事をやった方が良く考える。その点も選考ポイントとして欲しい。 ・事業費(借金は増やさないと欲しい) ・利便性(不便になると利用者は減る)。九州新幹線も視野に入れるべき 両案共、事業費についての説明が不足しており、これがなくては方向性を判断する事は出来ない。また、現実の資金調達の手立ても示される必要がある。 投資額。利便性。経済性。地元負担。競合空港との機能分担。新幹線、リニアモーター を見据えた考えで投資して欲しい。少子化。省エネ。 空港を移したら跡にボツ荒地が残るわけで跡地対策も一連の事業と考えなければならぬ。 増設案のデメリットは毎年支払う144億円の環境対策費、土地借料だと思っていたが、市街地に近い立地による利用者便益が450～530億円/年なら、年毎に十分市街地近接性のメリットを発揮できる空港として、今後も特徴づけることができ、増設案を支持する。九州大学は航空機騒音が主原因で糸島へ移転したと理解しているが、空港が移ってしまえば、大学移転の意味もなくなる。 民間の力を活用すれば、そんなに税金を使わなくても新空港ができます。経済界と一緒に、新空港を造って下さい。 新空港は多額の資金ですので、先ず1部を埋立少しづつ拡大して行く案です。第一期工事として、外海路線～貨物を新空港として建設し、少しづつ移動して工事を進める。 新空港の初期投資額は高いかも知れないが、将来の地域の発展を考えると、決して高いとは思えない。中部より利用者の多い福岡空港だったら新空港でも十分採算は取れるはずである。 現代、燃油価格も高騰し、利用者も減っている航空業界にて、将来的に需要が増えるかどうかとも分からないし、減便すらしつつある今、今後を考えると、効率よく便を回して費用もおさえられる増設案の方がよいと思われる。 費用がかからない方がいい。 各地域(佐賀、神戸)など、なぜ新空港を作る必要があったのか理由が分からない。 今後人口減少も考え合わせ、現空港の増設で対応するのがベストでないと考えられる。 新関西空港、北九州空港など需要が見込めない所に空港を作っても、地域住民の負担が増えるだけ。 ・利便性 ・収益 ・eco ・環境 ・費用 ・環境 ・将来の耐える容量 投資費用に見合うだけの価値を見出せるかどうかだと思います。 資金、環境、利便性等を総合的に考えるべき。 財政負担が過大にならないようお願いします。 事業費、土地。 将来性を考えれば、新空港建設がベストだと思うが、現状の財政状態や交通のアクセスを考えれば、滑走路増設をし、将来的な需要に関しては、近くの空港との協和性を取り、将来の需要に備えてほしい。 コスト的に無駄なことはしない方がよい。 コスト的に無駄なことはしない方がよい。 関空の失敗を教訓にして欲しい 今後の需要に正確性の根拠が不透明なため、関西(伊丹、関西、神戸)のような無駄な空港建設とならないように現状を基本とするほうがベスト。従って、増設案が一番良い。 資金調達方法も今、開示すべきだ。それを見て判断したい。「長期的な視点に立った計画的なまちづくり」について具体的に示して欲しい。世界一アクセスに優れた福岡空港の魅力を活かしたまちづくり、についても検討して欲しい。空港の利益性についても検討して欲しい。就航路線について検討して欲しい(希望ではなく)。 鳴り物入りでオープンした関空の状況を見ると、いかに空港運営が難しいかよく分かる。福岡よりも大きな経済圏、観光資源を抱える関西でも大変苦労しており、福岡がアジアに向けたハブとなるにしても、現空港の拡張で充分。

意見分類	寄せられたご意見
	費用対効果そして佐賀空港、北九州空港の有効利用法、及び空港間の交通アクセスの検討を進めて欲しい。 ・利便性が大きい、増設案が良い ・九州の経済スケールから、増設した場合のフライト回数で充分である ・本体工事の借入金を少なくしておくべき ・自然環境を壊さない方法で済ませる 長期に渡って使っていくものであるからこそ、早期に問題を解決する増設案よりも新空港案の方が土地の問題等についても良いと思います。 私は2つの案の長所、短所を知って「滑走路増設案」の方が良いと思いました。これ以上、福岡が借金を増やす余裕はもう残っていません。アジアに交流網を増やすのも良いかもしれませんが、外の事よりも、先ず内の事を一番に考えたいかがでしょうか。 滑走路増設の方がコストがかからないとあるが、長い目で見てると整備や用地買収や環境対策費、借地料などかかるとあり、新空港案の方が良いのかなと思った。 「新しい空港を作る」ということで話をうかがいましたが、絶対に作らなければならないのでしょうか。どこに作るにしても良い所、悪い所は出てくるし、お金もかかります。 だから、今のでいいなら一番いいと思います。 どちらの事業になったとしても、とても費用がかかるものなので、簡単には答えが出せないものだと思う。 新空港を建設する場合の検討しなければならない点は、重要だと思う。この点が解決される見込みがないと新空港建設の実現は難しいのでは。 福岡県の財政状況(新・増設のニーズ)もちろん新設したり、増設したりすることで利便性はupするはずだが、はたしてそこまでする需要・必要はあるのか。福岡市民への経済的影響はどの程度考えられるのか。 どちらの案もよい点があるが、やはり費用に目がいく。借地料のことなども考えて長期間で考えると、新空港案の方が結果的に費用を抑えることができるのではないかと感じた。 将来的にどちらの方が採算がとれるのか。 最も問題となるのが、住民等の合意形成や資金調達だと思うのですが、これらをどう具体的にすすめていくのかな？と思いました。 大規模な計画なので、長期的な視点が必要だと思う。滑走路増設は比較的小さな初期投資でできるが、見通しがたないような遠い未来のことを考慮すると新空港が必要なのではないかと思う。 どちらの案にもプラスマイナスはあるが、やはり新空港案が環境への影響を及ぼすこと、多額のお金が必要であることが多いと思うので、滑走路増設増設の方が無難だと思った。今現在安全性に特に問題があるわけではないし、新空港のように環境破壊をしてまで高機能性を重視しなくても、と感じた。騒音などは昔からあるわけだし、土地や家の所有者もわかっているから……。また、利便性やハイクォリティ性を追求していたらキリがないと思った。 新宮港の方が解決しなければならない問題が多そうに思えた。 私の考えですが、滑走路増設が環境に与える変化も少なく済み、投資も少ないので有力と思います。 どちらの方策を選択しても多額の資金と多くの時間がかかるので早めに決定したほうがいい。 コストとリスクを考えて、バランスの良い空港ができればいいと思った。 どちらも長所・短所がはっきりしていますが、「実現しやすい」という目で見れば滑走路増設ではないでしょうか？ 又、もし新空港を建てるとしたら、現空港との併用はできないのでしょうか？ まずは費用と住民のことをよく考えないといけないと思う。 一番の問題は資金のかくほどと思う。空港の利用上必要なのは理解できたのでどのような答えになろうが無駄にならないようしてほしい。 資料を読んで選択するなら滑走路増設がいいと思う。予算が少ない方がいいから。 多額の費用がかかるが大丈夫なのか？ ・将来的には利用価値はある。 ・抱えている課題を必ず解消してほしい。 ・多額の資金が必要となるが、それはどのように行われるのだろうか。 ・周辺地域の理解が必要だけれど、その調査もどのようにして行われるのか。 2つの対策は本当に実現可能なのか。何か問題はないかと思った。 どちらの方向性にしろ、コストの削減、賃金などが問題になってくると思う。 周辺地域の理解さえ得られれば、滑走路増設の方が私はいいと思います。新空港は課題が多く、とても難航しそうに思われます。 どちらにしろ資金調達が必要になると思います。 増設と比べると、土地を買収し、道路・鉄道等の路線を増やすというのは大変なことと思いますが、両方とも反対等はないのですか。 小生はアジアのほとんどの空港に行っているが、これを考えている方々は机上の空論になっているのではないかと心配してしまう。 この調子で行けば閑空の2の舞になる。 滑走路処理容量に拡大する。現在の高いアクセス利便性を維持。新空港に比べて小さい初期投資で需要増に対応する。この場合、滑走路増設が優位な方策。 将来的にさらに需要が増えた場合にも対応できるように。長期な視点に立った計画的なまちづくり→新空港が優位案 成田の時のようにゴネる住民をおさえることが出来れば容易であると思う。 新しく空港を作る際必要になる費用を回収するのには、データで見ると、15～20年なので出来るだけ早く作る方が良く思う。 経済的観点と環境的観点の2点から考えると、滑走路増設が妥当なのではないかと私は思う。 どちらも問題があるが、費用から考えて増設案がいい。 長期的にみて、拡張性のある新空港方式が望ましいと考える。次の世代、次々の世代の利益を考え、長期の回収を考えても良い案件であると考えられる。 「増設」も「新空港設置」もかなりの資金が必要となる。将来的には新空港設置の方が良いのと思うが、原油高の高騰も問題になっているので、その点を含め今後どうしていくか決めるべきだと思う。 税金を正しく使ってほしい。 滑走路増設など実現不可能。(滑走路増設が実現不可能でムダな理由)・騒音 ・用地買収 ・面積不足 ・危険性増大 ・希少生物への影響大 将来の発展度と費用対効果の判断がポイントになると思われる。中国、台湾、アジア諸国の発展に伴い、一方で少子化と高齢化の解決方法として移民の受け入れ等が進み、地方の国際化(首都圏はもちろん)が進む中、福岡空港の位置付けは重要かつ有利と思われる。北九州らず、博多(福岡空港)の新空港に集中しても良かった。 新空港案を支持します。新空港案を進める際、軌道、道路と連携、予算措置を十分はかって下さい。 数千億以上の税金を投入してまで、増設や新空港を建設しなくてはならないのか？ 佐賀や北九州空港との機能分担は本当にあり得ないのか疑問である。 初期資金の比較は、増設案と新設案の二者択一で捉えるしかないか？ 九州域内にも利用頻度の低い空港があるのでは？ 各県位置空港に拘らない考え方は出来ないか？ 実現不可能な滑走路増設など愚策。新空港を早く整備すべき。 ・利便性:空港から市街地へのアクセスの良さ ・投資額:ほかに実施すべき公共事業やサービスがある 新空港を選択すべき、滑走路増設など無理。 滑走路増設の欠陥を隠そうと必死なようですが、騙されませんよ。 ○処理容量がたったの1割しか増えない ○容量が増えたと主張すれば、騒音問題が大きくなる ○騒音問題を解決(アセスを突破)するためには、多額の補償費が必要 ○用地買収に何十年もかかる(南東側誘導路直線化でさえ、買収に7年もかかっている) ○仮に用地買収が出来ても、たった20haの拡張では空港能力は向上しない ○20haをはるかに超える買収を行うためには、さらに何十年もの歳月が必要もう、諦めなさい。 用地買収の目処も立たない滑走路増設など論外です。現在の福岡空港は、その利用状況と比してあまりにも貧弱です。福岡空港より利用が多い空港で、福岡空港よりボロい空港は世界にはありません。アジアの交流拠点都市福岡に相応しい、身の丈に合った新空港をつくりましょう。 目処の立たない滑走路増設など愚策。新空港を建設すべき、博多湾内も含めて、場所はまだまだ検討の余地がある。 コストと交通手段を重視してほしいです。 「新空港案」は費用など、色々問題があると思います。 少子高齢化とパート職員増で市民生活は苦しくなる事ばかり。自家用ジェットや文化・学術交流等のために苦しい生活費から出た税金を使ってもらいたくない 新空港を作っても、利便性の低下により利用者が増えず、膨大な借金を子供の世代に残すだけである。現空港のままで良いと思われるが、行うとしても滑走路増設案で十分である。 現在の経済状況がどの位続くかで、すぐに移転出来るのかなと思っています。 新空港建設は税金のむだ使いだ

意見分類	寄せられたご意見
	アクセス利便性を図ること 初期投資を極力小さくすること 環境破壊を発生させないこと 滑走路処理容量を早期に拡大する。現在の高いアクセス利便性を維持する。新空港に比べて小さい初期投資で需要増に対応する。滑走路増設が優位な方策です。 コスト、環境、利便 1) 空港への行き来が便利なこと 2) 建設費用が安いこと 今の国の経済状態では新空港を新たに作ることで、もっと国民が(総ての)暮らしやすく少しでも総ての人の暮らし向きを良くしてやるほうが先決だと思う。だから用地買収、都心なので、いろんな制約もあると思うけど、出来る事なら滑走路増設案に賛成します ・自然環境の破壊は反対です。 ・新空港建設に比べて小さい投資で需要増に対応すれば良い ・新空港建設案は税金のムダ使いである 将来の事は予想もつきませんが、予定が狂う事が多い。その場合、経費をかけない方が正しい考えだと思う。 新空港建設するよりも増設の方が費用が安価で完成するのでベストな案と思われる 現空港の高いアクセス利便性は需要だと考える。新空港に比べて初期投資が小さく、使用までの期間が短いのも良い。新空港は漁業補償やアクセス交通整備に資金も時間もかかる コスト、安全性、跡地利用方法 現空港を増設する事によって、今までの施設を有効利用できる 必要な公共工事は賛成。ムダな公共工事は反対。 資金調達や周辺住民等との合意形成など難しいと思うが「新空港」案のメリットは確かに大きいと感じた。 福岡空港の整備というような巨大プロジェクトについては、一時的な熱気やブームではなく、長期的な安定した視点から取り組んで欲しい。これが公共事業施行の鉄則だと思う。 税金を無駄に使わない事を第一に考えて下さい。今国民は将来の日本に不安・不満を持っています。将来のためなら、少々我慢はします。飛行機が1便遅れたり、予約が取りにくい位、どうってことはありません。税金はもっと有益な事(少子対策や福祉等)に使うべきです。 未来の子供たちに希望のある明るい未来を残していくためにも、借金のない、無駄のない、効率の良いそして公害等自然破壊が無い社会を築いていくべきである。そういう観点から空港の将来像を描くべきである。今まで投入した税金の今後の客況(建設を前提に置いた過大な数字)等を見直し、現空港を無駄なく最大限に利用する事を考えるべきである。 固定経費(環境、地代)を永遠に出し続ける(恒久的な負債)事は避けたい 増設案の中での非精密に関しましては、知恵や工夫で最小限の影響に出来る可能性もありますし、借地料や環境対策費も、買取等も検討し、維持費用の軽減努力を行えると思います。従って私は増設案を支持いたします。 ・多額の初期投資金の調達について、資金のカンバを出してでも新空港を作って欲しい ・新空港は将来更に需要が増えた時、滑走路の増設も出来やすく、有事の場合、戦闘機が3機一緒に飛び立てるような空港を望む ・新宮町の自然について、現在三号線より東部地区は山林、畑等荒廃が進んでいます。若い就農者が少なく、水路等も管理が出来かねています。空港が出来ることにより、資産運用等で若い就農者が増え、山が自然がよみがえり、海岸、海も活力が出てくる 現空港の利便性、改良案の経済性から、新空港案には賛成できない。 早期に拡大し、環境保全を守れるなら滑走路増設に賛成です。小さい初期投資にして余った投資で博多駅とかを直してほしい。 お金がかかりすぎる。 現在、日本は財政不安に陥っているため、コスト面を重視した案を通す方が良く考えます。 地域住民の理解と納得があれば、問題ない。 どっちにするにせよ、多額の資金が関係することなので、本当にその方策をとる必要があるのか、慎重に見極めなければならない。 新空港を新たに作るより、滑走路を増設の方が良いと思う。初期投資も少ないし、小さい島国もそんなに多いの空港を作らなくてもいいと思う。 自分の結論としては空港を利用する人達がアクセスの良さを取るか費用(税金が勿論掛かると思うので)をとるかの2択のどっちをとるかと思われる。 新空港案の方がいい。そっちの方が後々よさそう。増設の方が何かと問題点が出てきそう。 多額の費用がかかることは大変だと思います。 確かに騒音問題などの解消になったり、都心部の発展につながるかもしれないが、多額のお金が掛かるのは一番の問題だと思うし、自然破壊が問題となっている今日では、埋め立ても大きな問題になると思う。 将来的には新空港を設立したほうが良いと思う。環境税などがからなくて済むため。 現在の空港は環境対策や借地費としてかなりの金額を投入していると聞いた。新空港建設に費用がかかることは分かるが、トータルでどちらが経済的なのかも示すべきではないか。 福岡の永い将来(スパン)をどのくらいで見るかで結果が変わる。100年の大計を踏まえ、考えるべきである。新空港案の場合に賛成です。現空港の再活用(利用)で得る金はいくらになるのですか。 多額の費用を要してまで、新空港を建設する理由があるのでしょうか。長期的な視野に立っているのであれば、大作の開闢を調査(利用率、アクセスが悪く利用者が多いのか疑問です)し、検討してもらいたい。利用時間の制約は、あって当然のことだと思う。人が夜間問わず動かなければならなくなる社会を作って欲しくない。空港はコンビニには無い。 「将来的にさらに需要が増えた場合」が生じる事自体が不確定であり、その前提に基づいた高コストの計画は無駄と考えます。 費用対効果については、需要予測通りに需要が伸びる可能性はほとんど無いと考えられるので、新空港分についてはかなり減らさなければならないと思う。それから利用者便益と供給者便益では、利用者便益を重視すべきである。新空港を建設でしたら、アクセス費用や時間が余分にかかり、空港施設使用料も大幅値上げが必至だと思う。利用者を重視し、滑走路増設案にすべきである。 人口の増加等の問題もあると思うが、県のお金が使われるのだから、少ない予算ですませる方がよい。 どちらの案もかかえる問題、課題も理解できました。財政、投資面を重視すれば、増設案の方が期間も短いのですが、このレポートだけでは、どちらにしたいのか、まだわからない。 資金調達でしょう。 ・今後もアジア各国とのアクセスポイントが福岡であり続けられるのか少々疑問(アジア経済の中心が、日本以外へ移ると考える) ・海洋環境への影響を考え、かつ投資を必要とする新空港建設と、今後人口が減少に転ずる国内の需要を鑑み 今後少子化が進むし、航空機も便数を経営している会社も有るのに、今より便数が増えるという見通しに納得いかない。新空港事業費9200億円あるなら現空港の借地を買収すればよいのでは？どんなデータを出されても9200億円の公共事業費は全く納得がいかない。市民一人にいくらの負担になるのですか？ 資金等も考慮すると、増設案がベストと思う 新空港は塩害の被害が出る可能性が高いが、その損失はどの程度なのか？試算して提示してほしい。新空港建設の資金を回収するために、財界は着陸料を現在の1.4倍にするよう考えているらしい。観光客中心の福岡空港国際線は現在でも日経航空会社は撤退し、路線もかなり廃止されている。着陸料が大きく値上げされれば、現在の路線は維持できるのか？新しく路線を誘致できるのか？かなり厳しくなると思う。新空港は避けるべきだと思う。 ・新空港の場合、用地買収は鉄道や道路用地だけではなく、物流企業などへの用地も造成しなければならない。またそれに伴う取り付け道路も必要。新空港の方が用地買収に時間がかかることは明らかだろう。新空港では時間がかかり、アジアの急速な発展に取り残されてしまう。滑走路増設をすばやく実行すべきで、新空港には反対だ。 長期的で計画的なまちづくりと、文字にすると良さそうに感じますが、今般は、長期計画が立たない時代です。多額の初期投資とありますが、新空港にまつわる諸々、もっと費用を要するのではと思います。ポイントとしては理解しやすくまとめられていたので、よかったと思います。費用を抑えることが一番です。 国及び地方自治体の財政が逼迫している状況にあって、更なるハード面への投資は無意味です。国内に関していえば人口減少・税収不足が将来的に続くのはわかっているはず。 少ない投資で最大限の努力をする方向で検討してほしい。 将来的にみても、少子化・経済性・税金の使い途等々、検討案件は山積しているのではないかとと思われる。 急ぐ必要はないのでは？

意見分類		寄せられたご意見
		新空港案に反対。今よりも人口が増えることなし、建設年限も9年と計画しているが、計画の延長が必ずある。予算(国も地方も)ない時代に、約1兆円もの金をどう捻出する。 空港整備は、軍需を除けば民間で行うべきであり、予算が組んであるからと、北九州、静岡、茨城など年次計画による整備は、道路と同じく中止すべき。高齢化社会が、今後20年続く、この人たちから老後の不安を少しでも取り除くため、老健施設の増設や、低額の医療など福祉に税金は使ってほしい。雇用増となり経済効果は十分にある。 滑走路増設は非現実的、実現困難、だから反対。新空港は費用はかかるが、何もしないわけにはいかない、だから賛成。 滑走路増設案は問題が多すぎて無理。・騒音が増える・事故の危険性が増す・用地買収が難航・滑走路処理容量が増えない・市街地に悪影響を及ぼしている・夜間利用ができない・永遠に続く借地料、環境対策費 選択のポイント＝本当に実現できる案なのか？滑走路増設は実現不可能(騒音訴訟、用地買収)。早く新空港を整備すべき。 滑走路増設など絶対にできない。早く新空港を整備すべき。 事業期間については、わが国の表玄関、国家の威信をかけて建設した成田でさえ、市街地とは言えない場所であったにもかかわらず、決定から40年以上経った今でも完了していない。福岡空港の南東側誘導路の直線化事業では、わずか500m程度の誘導路直線化、買収面積3ha以下、補償対象物件10数件しかなかったにもかかわらず、買収に7ヶ年、工事に2年もかかっている。市街地空港の拡張など、何十年かかるか分からないというのが正解でしょう。一方、海上空港であり株式会社方式で整備された関空と中部は、建設決定から10年程度で開港にこぎついている。アクセス整備が遅れて開港できなかったということもなかった。新空港の方が長くかかるなど、無茶苦茶です。騒音も、開いた口が塞がりません。今の14万回が18万回になっても騒音が増えないということは、1機当たりの騒音は単純に考えると14/18以下にならないといけません。小型化を想定するなら、発着回数はもっと増えるはずです。少なくとも、環境アセスメントでは、このような楽観的な見通しでは通用しません。 市街地空港で滑走路を増設するなど無理でしょう。海上空港なら実績があり、建設可能です。 滑走路増設が本当に実現できるなら滑走路増設に賛成してもいいが、実現できないから滑走路増設には反対。滑走路増設が本当にできるなら新空港に反対してもいいが、滑走路増設などできないから新空港に賛成。 滑走路増設は計画に無理があります。市街地空港を拡張するなど不可能です。総合的に考えれば、誰がどう考えても、新空港が優位です。 現空港(滑走路増設)は問題が多すぎる。新空港を選択する以外に道はない。 地方財政がひっ迫する中、こういった大型公共事業については地域活性には一過性の効果は期待できるが、これまでの全国の事例を見てみると、見通しの不十分な計画によって、建設後の費用がかさみ、結果としてさらなる財政圧迫が起こっている現状をみると、実際空港を利用している人たちの意見や総意がないこの計画では、将来的な地元の理解を得ることは、難しいのではないかとと思われる。 機会費用損失、利用者便益、供給者便益について、意味説明はあっても計算根拠の説明がない。算出根拠が正当なのかどうか、この資料ではまったく判断できない。こんな資料でどうして、判断しろというのか理解できない。 今も問題が多いのに、新空港を作っても同じ問題は続くし、他の問題も出てくる。お金をかけて作る意味はない。将来の事は大事です。その為に良くなるのなら分かりますが、空港問題はどこにできても変わらないです！ムダをなくす事が大事。 空港の移転には反対します。現状としては、この不況の時期に県収税も来期の収税は赤字財政になるのではないですか・・・ 又、先日(10/8付)の西日本新聞では福岡空港事務所は離発着回数が07年度は7千～8千回減とのことですが？国交省の試算と可成の違いでは・・・現在試算されているような、離発着回数になるのかどうか疑問では、利便性・経済性・環境保全からみても、西側210m改良案で行くべきだと思います。 現空港での西側配置(滑走路間隔210m)改良案に賛成です。工事期間、費用、その他諸条件を比較してもスタガーが解消されたこの案を推進していくべきだと思います。 空港の移転には反対します。現状としては、この不況の時期に県収税も来期の収税は赤字財政になるのではないですか・・・ 又、先日(10/8付)の西日本新聞では福岡空港事務所は離発着回数が07年度は7千～8千回減とのことですが？国交省の試算と可成の違いでは・・・現在試算されているような、離発着回数になるのかどうか疑問では、利便性・経済性・環境保全からみても、西側210m改良案で行くべきだと思います。 予想は狂うことが多い。従って特に経費の少ない方が狂っても被害が少ないので経費の少ない方がよいと思います。 1. 需要増大に対する考え方：近隣空港環境津黄のプロゼクトを作る 2. 初期投資の軽減化をはかる 3. 資金調達について、市、県民の一人当たりの負担額が全く不詳 4. 一般市民へのコンセンサスが不十分(財界の声が大) 需要予測も難しい中(朝日新聞、平成20年10月20日掲載)、発着回数前年同期54回減、乗降客数、同じく、前年同期比20万人(2万人ではありません)減少等、少子高齢化の世の中・・・(05年に1億2700万人だった日本人の人口は35年には13%減って1億1000万人に。既に九州の人口は減少に転じ、05年の1335万人から35年には17%減の1105万人に(△230万人減)になる見込み(朝日20. 11.9朝刊)・・・大不況の中、皆生活に追われて汲々として、福岡空港どうのこうの言う人は県民の1/100もおりません。金儲け、選挙目当てに血税を使うようなら、その分貧困、福祉等に力を入れ、零細、中小企業で働く一般庶民の暮らしがこれ以上悪くならないよう知恵を絞れ。空港は現状維持で充分だ。それでも心配ならば、血税の無駄遣いをしたいなら、一番安い(210m)西側配置増設で充分だ。 現空港は新空港に比べて小さい初期投資で、需要と供給がバランス良く、交通アクセスも充実している。 滑走路処理容量を早期に拡大。現在のアクセス利便性を維持する。新空港に比べて、小さい初期投資で済む。 目先の事だけでなく、30から50年先を見据えた対応をお願いしたい。先ず安全性、空港周辺住民の騒音解消を図るべきである。資金調達方法については、これまでどおり国が負担すべき。出来ない場合は、空港利用者から税金を徴収するなど。 「長期的に見て」などと言って欲しくない。本当に長期的に見るなら、増設や新空港の予算で木を植えよう、川をきれいにしよう、やない？ 1.増設案は事業費が少なくて済むが、土地借地料等が継続的に必要であり、将来的には新空港建設費と大差がなくなると考える 2.空港までのアクセスを除くと利便性において新空港がよりベターである 3.最大の難関は、資金調達等もさることながら、自然環境の保全に関する問題がクリアーされていない点である。クリアされれば、総合的に見て新空港に賛成である。 海上空港の場合、初期投資の金額の大きさ、工事終了後メンテナンスに対する費用、滑走路使用料の問題等、現在の空港より費用が増大するのではないかと。また、地域住民との合意の形成とあるが、具合策はなし。これで良いと考えているのかと思うとぞっとする。 コストと採算性 交通アクセス。採算性。佐賀空港の活用 コストがかからないこと。設備利用率の向上。交通アクセス やはり滑走路増設案が一番安く、住民の負担も少なく、利便性もあり、今のままの方向性が良いと思います。 新空港は大切な自然環境の破壊につながり、経済的にも税金の効果的な使い方にはならない。 現空港は借地料や環境対策費というマイナスがあるが、新空港だと旅客の利便性低下というもっと大きなマイナスが待っている。アクセス時間は増大し、アクセス料金も値上げされる。莫大な建設費をかけているので、空港施設使用料も大きく値上げされる。トータルで考えたら新空港の方がマイナスが大きいと思う。滑走路増設案を支持する。貨物の面では連携も視野に入れるべきだと思う。 やはり、新空港に比べて小さい初期投資で需要増に対応できる増設案が妥当と考えます。 現在の福岡空港は、都市部から(天神・博多など)や観光名所(大宰府・ヤフードームなど)からのアクセスの良さが最大のウリだと他県の人からよく言われます。自分もずっと福岡に住んでいて、これほどに便利な空港はここしかない、という自負があります。今後の福岡の発展を見込むのであれば、現在の位置に増設する案を推します。費用対効果の面でも少ない費用で最大の効果が得られて、とても理にかなっていると思います。 ・経済の状況が最悪の方向へ行っている時、国民の借金をこれ以上増やすことは許されない。 ・自然環境(海の中・海の上・渡り鳥他)を壊した後、回復(もしもういらなくなるとなって回復させるとしたら exダム！！)させるにはいくら必要かを出すべきだ。 滑走路増設です。税金をもっと福祉などに使ってほしい。三苦には海の空港はいらない。 増設に対し、新設案は費用面においても現試算でも約5倍になっている様だが、移転した場合の現空港の跡地計画にも莫大な費用が必要となり、最終的には増設案の10倍位の費用がかかるのではないかと？費用は全て国が負担するのではなく、福岡県？が一部負担することになると思うが、莫大な借金を後世に残すことになるのではないかと。 安全性、利便性、コスト、キャパシティー かけたコストの回収について考えると、増設案で現実的だと思います。 どちらの施策を講じるにしても15～20年のはかかるだろう。超高齢化社会、福岡でも人口が減少している時代である。あまり大きな期待をかけ新空港を建設すれば、少ない働き手で多くの老人の面倒を見ている子や孫が、もっと苦しむことになるだろう。滑走路の増設程度が適当であろう。 実際のところは、現福岡空港の拡張だけでは福岡空港の容量問題を解決できません。何故ならば、現福岡空港を拡張する場合、独立運用可能なオープンパラレ

意見分類	寄せられたご意見
	ル配置（滑走路の間隔が最小で1310m以上必要）をするだけの用地を確保することが困難であり、実行するとしてもクローズドパラレル配置で 滑走路の間隔が300mで配置するぐらいいか方法がない(現実的にはこれも難しい)です。この配置での離着陸可能回数は調査報告書の10ページより 41回/時(新千歳空港は、平行誘導路の2重化がされていますので、滑走路増設と 平行誘導路の2重化がされたときに41回/時になります。)で、PIレポートステップ1詳細版の122～123ページの式から ①ピーク時間帯 41×6＝246回 ②12時台～16時台 41×0.8×5＝164回 ③早朝と夜の2時間 76×41÷32＝97回 ①＋②＋③＝246＋164＋97＝507回(1日あたりの離着陸可能回数) 507×365＝185,055回(1年あたりの離着陸可能回数) 一方PIレポートステップ2詳細版の155ページに需要予測結果がでていますが、ケースAの場合2020年ごろ、ケースBの場合で2025年ごろには再度福岡空港は満杯になります。ケースCの場合でも2032年には18.1万回が予測されています。つまり現福岡空港の拡張だけでは需要に対応できず再度何らかの対策を行うことが必要になる可能性があります。福岡空港PI終了後、どんなに急いで拡張を行ったとしても用地買収や施設の移転や滑走路の増設で 供用開始は2015年ごろになると考えられますが、その5年後に満杯になるのでは供用開始と同時に再度福岡空港PIを行うこととなります。福岡空港の再拡張はさすがに不可能でしょう近隣空港との連携をしようにも アクセス網の採算性をどうするかという難問が待ち受けています。福岡空港の容量問題を解決するのに現福岡空港の拡張で対応する場合は、再度訪れる可能性のある容量問題をどのようにして解決するか の案も示さなければ案として成立しません。さすがに需要予測で示しておいて「対応策を行っても需要予測を行った範囲内の年で満杯になります。再び満杯になったときの対応策はまた今度考えます」では話になりません。需要予測での最大値(ケースA)2032年に23.0万回をクリアできるだけの対策を想定しておく必要があります。福岡空港を
6.その他 364 件	将来の方向性選択のポイントの内容が少な過ぎると思います。 P15～P16の内容は、常識を疑うような内容になっていますが大丈夫でしょうか？ 1日も早く方向性を決めるべき。 最も重大な欠点は、羽田の国際化がなされて、HUB機能が上がる仮定がない事。又、予算以外は全て定性的な事で推量している。定量的な考察が足りないのか、意図的に記さないのか、とにかく明らかとは言えない。 世界状況の変化にどう対応できるのか？基礎資料が減速世界に対応しているのか？増設が現実的です。 冷静な判断を望む。将来的な街の姿に夢を見る気持ちは理解できるが「誰のための空港であるか」を、選択のポイントに据えて欲しい。 2000億円の中に調整池の移設は考慮されているのだろうか？ とういか、今の滑走路と誘導路の間や国際ターミナル横の草が茂っているところも 滑走路やエプロンになってコンクリートで覆われるわけだから、雨水流出係数も上がり、調整池はさらに大きなものが必要となるはず。おまけに滑走路は嵩上げ、対策を施さなければ、雨水は低い土地＝空港西側の住宅地方向に流れてしまう。雨水流出対策にかかる費用は、きちんと計上されているのだろうか？ こういう分野については、国交省の港湾・空港関係の技術屋は素人ばかりだから、不安だ。 他に空港を作るよりも増設の方がいいと思う。2ヶ所になると不便になることも多いと思う。 ポイント以前に増設案は実現不可能なので新空港案しかない。 利権？人どもたちの将来以外の選択ポイントはない。 応急措置的な滑走路増設案と本来の抜本方策である新空港案が同じ土俵で比較されているのは不自然である。 福岡県にとって空港の整備は最も重要な課題の1つである。 国土交通省が何を言おうと経済界が何を言おうと、税金を支払っている住民の声を聞かなければなりません。住民投票をするべきでしょう。そうでなく勝手に市や県が経済界や国土交通省と一緒に強行に推し進めるとしたらそれは独裁です。許されません。元々政権交代が目前にきている現在、国土交通省も今までのように勝手に進めることは出来ないのと違いませんか？新設の必要はありません。 ・他の空港の事例(成功／不成功)。 利害関係がない様に進めていくのがいいのでは。 ポイントどおりである。 政治的な目標と現実的な経済成長は全く異なる。中部国際空港他の失敗例を十分にベンチマークし、とり返しのつかない選択だけは避けたい。 関空の利便性の悪さを考えると将来の方向性は総合的に判断されると思う。 上記、近隣の空港との影響も配慮、検討しておく事。 あくまでも増設案中心に話を進めてほしいと思います。 新宮町民の反対意見が多いと思われます。 ②人口問題etcを考えて今の場所とするべし。 ・p14の評価項目の各項目のウエイト付がなされる場合は、示されると結果について理解しやすい。 国交省は空整特会を手放したくないので移転新設に誘導しているが、そうはいかない。340億円かけた並行誘導路の二重化をするので、移転はいよいよ国民の理解が得られない。 30年後を想像して、今何をすべきかを考えるべき。 皆の意見。 郊外の場所。 どちらもメリット・デメリットがあって、内容をもっとよく読んで考えたいです。 増設と新空港を外枠で囲ってほしい。 九大の跡地と空港拡張にあたる所を交換して立ちのいてもらって広げる。 どちらとも言いかねる おまかせ致します。どうか利用のお客様に感謝致しましてどうぞ頑張ってください。 ・Betterな選択よりも、現下の急は年金・医療への費用投入。(must) ・具体的検討(新空港の)、以前の大義の問題。 自分勝手ですが、将来、いつまで飛行機を利用できるかわからないので・・・ 2つの方向性とも、それぞれの優位点があるのは分かる反面、留意もあり、難しい。 行政と地元(利用者含む)が納得すべきものでなくてはならない。 (10～20年後先の予測) 1)機材の改良・・・短滑走化、静音化 2)航空ビジネス ①時間帯別料金導入による平準化 ②米国並みに庶民の気軽な足となる 将来を見る前提について、まず議論すべきであり、この2つの比較から結論を急ぐべきではない。 20年先の事はよくわからない。(世の中の景気など) わからない。 両方のデメリットがよくわかった。 よくわからない。 現在将来共にいいと思います。 将来、自分がいわゆる「働きざかり」のときに、どちらの案が採用され利用されているのかが、今回の講義ですごく考える事ができました。私もこれからどちらの案がよいか、ちゃんと意見が持てるよう学んでいきたいと思います。 やはり将来的にみこした選択をしないといけなと思う。 あいまい。 もう少し具体的なポイントを挙げてほしい。 福岡空港としては、どちらの案が良いと考えているのだろうかと思った。 どちらがよいかは分からないけど、それぞれの良さとか短長とかがあって難しいと思った。 航空母艦のように海に浮かべる滑走路等新技術の開発はないか。 資料に書いてある内容で納得できました。 福岡空港を作った当初の計画案を見直して現在、その案を本当に満たしているのか 再度検討して欲しい。

意見分類	寄せられたご意見
	ほぼこの案でよろしいかと思います。
	案観すぎる。関空の二の舞になるのでは？大阪府のようにならないことを期待します。
	総論：新設は百害あって一利なし。（土建屋のみ利あり）
	いいとおもう
	将来40年以内に原油はとれなくなるというのに代替燃料の件は一切コメントが無い今、新たな空港の必要性は無いのでは？
	・新宮町と福岡市の合意はうまくいくのだろうか？新宮町の根強い反対があると聞いているが。
	行政の判断にまかせます。
	2つのうちどちらがいいのか難しい。
	まず、事業ありきではなく、柔軟に対応して欲しい。
	良い面、悪い面、様々であり、判断が難しい。
	・それぞれ実施していくには、周辺地域の方たちの承諾を得なければならないので慎重にお願いします。
	既存の空港の滑走路の増設案で問題はないんじゃないのかな？近隣の住民に対する理解が必要と言うが今現在、住民からの不満の声があるんだろうか？あるならその声を聞かせて欲しい。
	どちらの選択も慎重に議論していくことが大事だとわかった。
	比較になっていない！！
	どこを向いた将来の方向性なのかが見えない。県民や市民の暗いsではないと思う。
	30～50年あとに又検討するといいい。
	財界の話にまどわされているのでは・・・良く考へて欲しい。
	北九州にも空港はあるので、利用方法を考えればいいと思う。
	共に利点・欠点が記されており分かりやすく出来ていると思う。
	よかった
	とてもいいとおもう。
	どっちでもいい。
	わからない。
	よかった。
	よかった。
	中なかよい案だと思った。
	よかった。
	長期的な将来の方向性がわかりました。
	どちらの案の将来性はいいと思うが、問題も残るのでその問題を早く解決してほしい。
	私は滑走路増設に一票です。新空港案は将来性があるが、福岡空港を利用するかはまだ分かりません。
	どちらも良い点、悪い点があるので、どちらの方が良いのか私にはまだ決められませんでした。
	資料に書いてあるとおりだと思う。
	どちらの方向性もありだが、私は滑走路増設案が一番良いと思う。
	滑走路を増設してさらに新しい空港を作ってもいいと思う。
	増設と新空港案どちらがいいかと言うと新空港を作った方がいいと思います。どちらも難しい問題と思いますががんばって下さい。
	2つともやったらいいと思う。
	このPIのめざしてる方向性がよくみえた。
	地域住民の意見。
	早急に拡大したい場合は、滑走路増設、長期的な視点に立って考えると新空港がいいと思った。
	新しい計画をどどんと入れていくべきだと思う。
	現在よりよくなるならいいと思う。
	良いと思う。
	よくわからなかったです。
	自分の選択したい方がわかりやすかった。
	国交省は航空政策を持っていない。成田でこりている。なので、リーダーシップがなく、ステップ4も結論があいまい。
	土地を買い上げる。
	その内に滑走路のいらない飛行機も・・・夢ではない。
	志賀島方面の道路鉄道は地下に建設して、大いに活用出来ると考えられます。羽田飛行場も地下道になっています。
	誰がいつ、どのようにして1つに決めるか明らかにされていない。
	県民を騙して事業を進めるつもりなら、県民は次回知事選や福岡市長選で、事業に慎重な人を選ぶことになるでしょう。2回前の知事選の状況から、新空港を推進する候補はまず間違いなく敗れるでしょう。そして事業はストップするでしょう。事業を進めるには県民の合意は不可欠です。情報はしっかり提供すべきだと思います。
	現状のままで構わないと思いますけど、どちらか選択なら増設案に賛同します。
	現空港の整備充実。
	早い時期に結論を出し、早期に新空港建設に着手してほしい。
	対応策は新空港しかないが、候補地については 市民意見交換会で提案された案も検討する必要があると思います。
	南側用地の買収以外に方法はない。（大宰府インター側に水田を買収して拡張する。現在の南側道路は地下道にする。）
	新空港のメリットとしてあげてある項目は机上の空論のように思う。
	結局どちらも時間がかかる。もう少し経済の動きを見てから判断した方がよい。
	佐賀空港の活用を積極的に計画を。
	どちらの案を選択するとすると、いろいろな問題があり、選ぶのに難しいなと思いました。
	既存空港や近隣空港との連携等再考できないでしょうか。
	長い目で見たらやはり新空港をつくる方がよいのかなと思いました。
	滑走路増設を前提とした上で、佐賀・熊本等の空港を福岡のハブ空港化できないものですか？
	・既存の施設をいかに有効活用するかということ。
	空港ロビーが分かりやすいように。
	全てを民間使用空港案。
	どちらでもない。
	もっと検討してほしい。
	まだじっくり考えるべきです。すぐに結論が出ないのでは・・・
	経済界の仕事欲しさに押されすぎています。
	かわらんほうがいいかな。
	広島空港みたいになるぞ！！
	無理なら現状で！！
	方策がないのでは。
	成田・関空・中部の日本の三大空港を補完して、福岡空港の特徴を最大限に発揮するべきと考えます。
	他の方法がないのか？！
	安易に期待を持たせる表現は控えた方がよい。「ハコモノ＝活性化」では決してないこと予め理解しておく必要がある。
	議論の意味が見えない。
	・以上の理由から、両案には支持できない。

意見分類	寄せられたご意見
	新空港に賛成。滑走路増設は問題を解決できないばかりか、副作用も大きく、実現性がない。
	現在の状況、日本の状態から鑑みて、新空港案は現実的ではありません。
	6) 事業採択されない可能性がある問題。・滑走路増設案は一般空港の整備指針(案)を満たしていません。現在、調査が先行している那覇空港は、総合的な調査から構想段階へ進んでいます。構想段階PI実施計画案 http://www.dc.ogb.go.jp/Kyoku/information/nahakuukou/10_kyougikai/06.pdf の3ページ目に一般空港の整備指針(案)を基に作業を進める旨が書いてあります。一般空港の整備指針(案) >2-3.計画の妥当性 >①空港計画 >事業の必要性を構成する内容等に照らして施設の規模・配置が適切であり、所要の >空域及び飛行経路の設定、適正な就航率の確保が可能と見込まれる等適切な空港計画 >であること。また、将来の拡張性について配慮されていること。福岡空港PIステップ4 PIレポートの15ページには『更なる拡張は周辺への影響が極めて大きく、現実的には困難』とあることから、将来の拡張性について配慮されていません。>2-4.事業の実現性 >① 用地確保 >空港整備に必要な用地について確保の見極めができること。〈説明会(10/6)での質疑応答(回答者は大阪航空局)〉> Q 名古屋空港や石垣空港は、拡張をせず新空港を建設することになりましたが、レポートにはそれよりも周辺の市街地化が進んでいる福岡空港で用地買収が可能であるかのような記載になっています。それでは、用地買収が可能である面積の基準は何haで、戸数は何戸かについて教えて下さい？ A 具体的基準はありません。少なくとも20haの用地が買収できない場合には、増設案は無理になります。以上の回答から、空港整備に必要な用地について確保の見極めはできていないと考えられます。構想段階PI実施計画案には、『整備指針(案)が満たされなければ事業採択されない』とあり、滑走路増設案が整備指針(案)を満たす可能性は極めて低いため、滑走路増設案を選択しても事業採択されない可能性があると考えられます。 http://fukuoka-airport.sakura.ne.jp/web/img/pi-step4b.pdf 「将来の方向性選択のポイント」云々以前に事業採択されないような案は 検討するまでもなく対象から外すべきです。当然滑走路増設案には反対です。新空港案であればこのような事態にはならないので賛成で
	土地の有効活用という視点も重要です。活用できない無駄な土地が多い滑走路増設案は反対です。土地を有効活用できる新空港案に賛成です。
	子ども達に「借金＋空港」と「緑の町」とどっちを残すか？空港が隆盛し、大にぎわいを呈するならば、空港がよいでしょうね。でもそんな時代は終わりました。〔完〕
	新空港を軸に立地などの検討を加えるべきであるとする。
	・将来に禍根を残すな
	未来の子供達の為にも新空港は必要だ。
	新空港の場所を考えて欲しい。
	誰が決めるのか？私は新空港ですがこのようなプロジェクトに対してP21の表現なら、反対者(何もして欲しくない人々)は何を選べば良いのですか。
	JAL、ANAの経営状況の厳しさが報道されている。
	別にありません。
	増設は用地の買収
	都市高速を地下にする。
	東京と同じ二つの空港があってもいいではないか。(国内空港と国際空港)
	必要です。
	それぞれ長所と短所があり、将来像を考える必要があるが、個人的には「新空港案」の方がいい気がする。
	どちらの案もメリット・デメリットがありますが、そこで甲乙つけ難いのであれば、現状維持の形に近い滑走路増設案がいいのではないかと思います。
	空港を地下におさめたり、都市高速より高い位置にするために盛土して設置したりするなど、ユニークで新しい代替案との比較もみたかった。
	両方とも長所があり、短所があるので、慎重に検討することが必要である。
	どちらの案にもメリット・デメリットがあると思うが、新空港案のデメリットの方が圧倒的に大きいと思う。
	これはよいと思った。しかし、これは良くするための動きがよいとは思えなかった。もう少し考え直した方がよいのでは？
	どちらも一長一短で人によって意見が違うのでは。何を一番重視するかによる。
	不明。
	航空機の発達に期待する。
	下記から事業採択されない滑走路増設案は言語道断であり反対です。現空港における滑走路の増設案(西側配置(滑走路間隔210m)改良案)について 6) 事業採択されない可能性がある問題・滑走路増設案は『一般空港の整備指針(案)』を満たしていません。その為、事業採択されないことが考えられます。 http://fukuoka-airport.sakura.ne.jp/web/img/pi-step4b.pdf 上記のようなことが無い新空港案に当然賛成です。
	将来の方向性選択においては、長期的な視点に立つことを求める。
	比較されていて非常に分かりやすい。何事も一長一短で何を優先するか、大事とすることは何かを充分に考えた腕方向性を示していくべき。
	選択のポイントが二者択一そのものがおかしい。増設・新設のほかに必要を認めないの項目を加えるべき。麻生知事は平成4年だったか選挙で新空港の必要性を呼び県民の多くから批判されその後は眠ったふりをして引退の花道を新空港建設で飾りたい意図がその様子から見て取れる。
	現行空港の増設でenough!!
	先が見えないので何とも言えない。
	まだ現空港は新しく国際線もきれいだと思います。確かに分離していますがマイクロバスが出ていて不便には思いませんでした。新空港は必要ないと思います。
	行政側が一方的に出した長所と欠点の比較にしかならないように思います。これらのポイントにはちゃんとした裏付けはあるのでしょうか？
	負の姿しかみえない
	滑走路増設
	将来の方向性を考えても「滑走路増設案」の方がいい
	増設方式を望む
	新空港
	密集地域での空港は戦後の事情による所である事を考慮すべき
	よく分からない。」
	？
	その通りと思う
	プロにおまかせします
	新空港が良いのでは！
	いずれにせよ！！札幌(千歳)～福岡までの空港の位置付けの明確化を！！(工夫：曜日別、日別の発着日の増減調整を設ける等)(交通アクセスの改善、市営地下鉄の拡充、延伸etc. 天神での交差、乗り換えなどの利便性、他してゐるばすの乗り入れの拡大！！)
	新空港を作るべき
	新空港案に賛成する。
	現時点では、拡張案が良いのでは？個人的には現行のままで良いと思います。
	まず、滑走路増設し、状況を見てから考えるべき。
	例えば2案についての全体的なイメージ(跡地利用や将来の負担)について説明がなければ、抽象的すぎて方向性を決めることなどできない。
	未来のことを考えると、新空港案が現実的だと考える。
	現空港の様々な課題に対応していくためには新空港を作ることが最も良い方策である。
	出来る事なら増設案に。
	滑走路増設案に賛成。
	滑走路の増設。
	どちらも利点がある。
	現空港の拡充で十分
	新空港が国際線・国内線共用で充実新設するなら、現空港は廃止すべきと明確にする必要があります。(伊丹空港のような、中途半端な残り方は全く税金の無駄使い(2重負担)になります)
	新空港にすべき
	空港施設を前面改装する。駐車場、待合室を地下に。全面地上を飛行機駐飛場出発地点に。
	現状の空港の活用を下に、増設案を検討していくべきで、三苦、新宮の新空港には絶対反対です。
	福岡の将来性を考えると新空港のほうが良いと思います。
	今の空港は問題が多く有ります。このためにもあ新空港を早く作ってください。

意見分類	寄せられたご意見
	福岡の未来のため、次の世代のために、立派な新空港を作ってください。
	なし
	特になし
	ずっと先の将来のことだが、大変そうだなと思った。
	現状と比べてよりよくなる方に改良していけばいいなと感じました。
	良い考えだと思いました。
	特になし
	以上のことから、私は「滑走路増設案」に賛成します。
	それぞれ長所、短所があるため、良く考えて最善の方策を探って欲しいです。
	社会人になろうとしている私たちにとって、今日話された課題は大変重要性を含んでいるため、真剣に考えなければいけないと思った。
	それぞれの長所と短所をよく検討してほしい。
	検討の必要性なことについて、解決策や対策をきちんと見つけたうえでできたらいいなと思った。
	とてもわかりやすいと思いました。それぞれにメリットデメリットがあって、どちらがいいのか決めがたいです。
	どちらの案にも良い点、悪い点はあるのだから、それらを十分に比較して、より少ないデメリットでより多くのメリットが生み出せる方法を検討してほしい。
	2つの案を比較してみると、新空港案の方がデメリットが多く、滑走路増設案の方が優勢に見えました。
	「滑走路」には海上で増設するかもっと中心部じゃなくて周りの農村部でやるなどでいいじゃないかなと思います。
	どちらのメリット、デメリットは分かりやすくまとめられていたと思います。どっちもいいところもあるし、悪いところもあるので、すぐに答えを出してと言われてもわかりません・・・
	どちらにしろ良い点・悪い点があることがわかった。しかし、福岡空港を新設したり増設したりする必要があるのかわからないと思った。
	私は今の福岡空港のままでいいと思う。
	どちらの案にするかさえ、20年後のことなのに、さらに将来のことを考えて悩むより、とりあえず20年後のことを考えるべきだと思った。
	常に書類上であれこれ議論するより、実際に実行するべきではないのか？
	新空港の方策がよいと思う。
	どちらも、難しい選択になると思う。
	自分達は社環の人間なので滑走路増設が良いと思う。
	どちらもどちらで、市の人がどちらを重視するかだと思う。
	どちらも短所、長所あると思うが、まだまだ長所は発見でき、短所はおさえられると思った。
	新空港が優位な方案に賛成します。
	私は滑走路増設の方が理に適っていると思う。
	どちらもメリットがあり、お互い対応しにくいものなので、確実にデメリットをなくせる方がいいと思う。
	問題についてしっかり考りよすべきだと思った。
	滑走路増設が優位な方策だと思います。
	将来的には新空港の方が良いと思う。
	今から見るのか、今から先を見ていくのかが問題で、どちらも一長一短である。将来的には新空港寄りで行きたいと感じた。
	将来的な事を考えて新空港案を進めるべき。
	これからを考えるなら新宮がいいと思いました。
	よく分からない。
	滑走路増設が優位な方策だと思う。
	やはり空港はみんなが使う所なので住民の意見を聞いて、それに適した案を出してほしいと思う。
	やっぱり新空港を作るより、今の空港に滑走路を増設する案の方が良いと思う。
	新空こう案がいいと思います。
	新空港案の方が問題が多いと思うので、滑走路増設の方が良いように見えてしまう。
	どちらにもリスクはあるが、何を重視して方向性を決定するのが聞きたい。
	同じ場所に出来るのが1番よいと思うけど、地域の人達ともかかわることなので、長期的に見て、良い方ならどちらでもいいと思う。
	以上から滑走路増設案が魅力的だと考える。
	しっかりとした漁師さんたちへの保証ができるなら新設。ごまかして済ますなら増設がいいのではないかと思います。また東京のように増設せず現状のままで新設もしてみればいいのかないかなと思いました。
	滑走路増設案と新空港案では滑走路増設案に賛成します。
	どちらもいいアイデアであるが、私は滑走路増設に一票入れたい。
	ちょっと難しかったけど将来的にはどれも実現性があるって大切だと思いました。
	増設の方がいいと思う。
	新空港が良いと思います。
	増設の方が良い。
	がんばって下さい。
	どちらの案が良いかということについてはまだわかりません。
	どちらも一長一短あるから将来を考えると新空港案の方が適していると考えられる。
	2つを見比べてみて、問題点も少ない滑走路増設案の方がいいと私は思う。
	2つの案を比較すると、新空港は予測しきれない点が多く、不安に感じました。滑走路増設案がよいと考えます。
	どちらの案を選ぶことにしても色々な問題が発生することは確実なので正直どちらがいいとは言えないと私は考える。
	「滑走路増設案」をお願いします。
	住民に迷惑がかかるから両方いらない政策だと思う。将来必要になった時に考えればいい。
	福岡市を将来的役立たせるというが、成果を上げるポイントとしてマスコットキャラクターを新しく作るべきだと思う。例えば「キタツピ」＝つまり南から北へ飛びたつ、方向性を前向きに考える意味でベストだと思う。
	いいと思ふ。
	滑走路増設を支持する。
	新空港になる
	滑走路増設のほうがいいと思う。
	新空港ができてほしいので実現してください。
	将来滑走路増設できた方がいいように思う。
	難しい問題と思う。
	どちらも一長一短だと思う。
	今の時点でどちらが良いという判断はしがたいです。どちらも長所、短所を持ち、これといった決定打がありません。
	よくわからない。
	どちらにしろよく見当が必要。
	新空港の方が良いと思うが、個人的にはあまり良いと思わない。
	私は新空港の方が良いと思う。
	埋め立てで新空港が沈まないように、沈下させないこと。とりあえずの増設案を続けなければ良いのでは。
	新空港は「これから」というイメージが常にある、全てが“0”から作りあげていかなければならない事を考えると、これまで発展的に作り上げてきた現空港を更に有効活用できる現実味のある増設案が将来の方向性をより優れたものにして頂けると思います。
	ステップ3までに5年掛かっており、景気動向も変化している。個人的には近隣空港との連携を図るべきと思うが、現状で2つから選べといえば、将来性を考えれば、

意見分類	寄せられたご意見
	新空港だと思う。
	滑走路増設
	ポイントについては理解できた
	滑走路増設が時代に合う
	短期的考慮では増設案が適当と考えられる
	現空港の賃貸料は、土地を奪われた私たちの大事な生活給です
	佐賀空港の利用者が減るし経済界が反対しているので滑走路増設案に反対です。佐賀空港の利用者が増えるし経済界が賛成しているので新空港案に賛成です。
	空港そのものが今のこの狭い日本に「1県1空港」も必要だろうか。もう一度これから未来に向けて、大きい視点で人類にとって本当に何が必要なのかか考えてみるべきだと思う。利用されない空港が日本各地にあるが、未来をしっかりと考えなかった結果だ。失敗を繰り返さないで欲しいものです。
	読んだ結果やはり「新空港案」がいいと思う。
	滑走路増設の方がいいと思う。
	どちらの選択も難しいというのがわかった。
	2つの案にそれぞれ短所、長所があるとわかった。
	新空港に建設することになったら全国にはない福岡にまた来たいと思われるような空港にしてほしい。
	どちらにしてもいいことと悪いことが出てくるので早期に決定し、工事などを早くはじめることがいいと思います。
	滑走路増設の方が、いろいろな点で良いと思う
	滑走路の増設案に賛成
	このままが一番
	新空港建設を切望している財界人は、自分たちのメリットしか考えてない
	・増設案に大賛成である。
	現空港での滑走路増設を希望します。
	滑走路増設案をすすめてほしいと思います。
	「滑走路増設案」に賛成である
	九州に大きな空港は不要だと思う。国際線も中国関係がほとんどで、新幹線が開通したら鹿児島の人々は飛行機を利用しないと云っている。
	滑走路増設案絶対賛成。
	滑走路増設案支持
	現空港の賃貸料は、土地を奪われた私たちの大事な生活給です
	滑走路増設案に賛成する(2つの案に対してどちらを選択するかと問われれば増設案がまともな考え方であると思う
	滑走路増設
	両方の案で実行した場合の、ただし、の項目を比べると、新空港の方がデメリットの方が大きいように思います。都心部に大きなビルがこれ以上必要とは思えない(今でもテナントビルに空室が多いし...)飛行機の便も減ってきているし。
	滑走路増設案に賛成する
	現空港を拡大すればよい
	現空港の賃貸料は土地を奪われた私たちの大事な生活給です。
	平成14年度の将来像と現在とでは、また状況が変わっていることだと思います。どちらかといえば滑走路増設を選びますが、はたして本当に必要な？というのが本心です。もう少し納得のいく状況見解、わかりやすい説明がほしいです。私腹を肥やすための工事(政治家や建設業者の)という思いも少なからずあります。
	現空港の最小限の拡張にする。リニアモーターカーのことが気になる。国内では航空機は必要なくて客も運賃が高くて乗らないだろう。
	それぞれメリットとデメリットがあることが分かった。どちらがいいかは分からないです。
	将来の方向性選択のポイントはわかりやすくて、良かったと思います。
	よく整理されていますが、決めたたいですね。
	滑走路増設案の方がいいと思います。
	新空港がいいと思います。
	どちらもメリット・デメリットがあるが、滑走路増設が望ましい。
	新空港案に賛成です。
	どちらもいいところと、更に見直しが必要なところがあった。
	新空港の方がいろいろと大丈夫かなと思いました。
	良いのではないかと思います。
	どちらにしても良い点、改善すべき点があるので、何とも言えないなと思いました。
	私は、新空港案に賛成したい。これからの将来を考えたらそっちの案の方が利点が多いと思う。
	前二項に含めたため割合
	新空港案の方がいいと思います。
	いろいろな問題を検討しなければならなかった。どちらの案がいいというのは決めるのが難しいと思った。
	滑走路増設の方がよい。
	自分は新空港を作るほうが良いと思った。
	わからなかった。難しいしなかったら、どうなるのかイメージできない。むしろ困難しているくらいの方がいいのではないかとも思う。
	現存の空港を最大限利用し、それでも問題があるなら、新空港案をとすべきだ。
	新空港を作ったほうがいいと思う。
	これから30年後を考えると新空港のほうが望ましい。
	自分としてはどちらの形を取るにしてもそれぞれ長所があり短所があり、それを言うときりがなくなってしまう。だから、どちらの案が採用されても、今以上の成果が得られたというのが視覚的にわかるようにしてもらうことで、納得できるような形が一番いいと思う。
	新しい方策を考えるべきだと思う
	新空港案の方がたくさん検討する点が多い
	どちらにしても、良い点と悪い点があるため、難しいと感じた
	とてもよく理解できた。
	どちらも良い点悪い点があり、難しいなと思いました。すごいと思いました。
	よくこれから問題点を考え解決する
	とても優位な方策だと思います。
	どちらにも短所がある
	滑走路増設も新空港案、どちらもメリット、デメリットがあると思いますが、よりよい方にした方がいいと思います。
	違いは理解できました。やはり滑走路増設が良いと思います。
	上記を踏まえて、「滑走路増設案」がよいと思われる。
	滑走路増設案を支持します。
	現時点の判断は難しいが「新空港案」を長期的に検討していくべきではないかと考える。
	新空港をぞう設した方がいいです。
	増設案の方が大変とは思うけど、出来たらいいのではと思う。
	滑走路増設案に一票
	東京便を除き、今後は機材の小型化が進むと思うので、2500m程度の滑走路とエプロンの新設でいけると思う。
	県内には北九州空港もあるので「滑走路増設案」が良いと思う
	新空港を建設することによって利益を得る人のための一方的な押し付けであり、絶対反対！！

意見分類		寄せられたご意見
		分散にも考える(2本立て)
		新空港がベストだと思う。今の空港が大きくしてもだめになる。
		やはり、滑走路増設には賛成できない、新空港に賛同する。
		滑走路増設案には反対、新空港案に賛成する。
		新空港がのぞましい。
		滑走路増設案に賛成。
		新空港がよいと思う。
		p21の「将来の方向性選択のポイント」については、「滑走路増設」の内容について賛成します。
		よくわかったが、やはり新空港にはいろいろ問題山積。
		p21の「将来の方向性選択のポイント」については、「滑走路増設」の内容について賛成します。
		新空港建設は反対である。
		二者択一なら「新空港」案を選択
		「将来の方向性選択のポイント」については、「滑走路増設」の内容について賛成します
		やはり、滑走路増設暗に賛成である
		「滑走路増設」の内容について賛成します
		滑走路増設しかないでしょう。
		滑走路増設案が良いと思います
		滑走路増設が良い
		滑走路増設案に賛成します
		滑走路増設が優位な方策だと思います。是非お願いいたします。
		現空港の滑走路増設。
		何が何でも滑走路増設。
		OK
		「二者択一」からのポイントであり、それ以外の選択がしょうがないことになっているのは、やはり問題。
P ー に 関 心 し て	1.PIの取り組みに対する意見 72 件	是非とも、住民の意見を聞いた上で、妥当な選択ができるようにしていくべきだと思う。
		何が何でも空港をどうかしたいという気持ちばかりが出ています。需要予測もあまりにも楽観的すぎます。いくら意見を出しても、新空港ありきの議論の中でかき消されています。PIとは名ばかりで不満が毎回募ります。
		・ステップ4で増設か新設か決めて構想に進むのかよく見えない。
		パブリックコメント等を多く取り入れ、広く、県民に周知する ことや、それぞれの専門家の知恵を結集してもらいたい。
		もっと具体的なわかりやすい説明を各個人にすべきだと思います。
		要望として、県民の総合意見を第一に考えて欲しい。政治的な利権争いの材料にならないように！
		どちらにしてもすべての県民の意見を聞いてほしい。
		もっと広く一般への意見集約をしていただけるといいと思います。
		ポイントガイドにも記載されていますが、これからあらゆる方向から検討され、将来の方向性の確立に向け、さらに頑張ってください。
		ポイントは概ねわかったが、最終判断は行政である。p1で得られた意見をどこまで反映させてくれるのか、またどのような意見が多かったのかきちんと情報公開してほしい。でなければ時間と金をかけて総合的な調査をしてきた意味がなくなってしまう。行政の自己満足で終わることのないようにしてほしい。
		いずれの方策も周辺地域の住民に理解してもらうことが大切なので、今のうちからどンドンアピールすることが必要だと思う。
		どちらもよりポイントがあるが、その時に応じて、早めに決定しなければいけないと思う。
		なんといっても地域住民の意見を一番に大切にしてほしい。
		長期休暇で利用すると、より混雑が目立つので地域住民の意見を取り入れながら選択してほしい。
		滑走路増設案と新空港案はどちらも一長一短だということがわかった。そもそも滑走路増設案と新空港案があるということを初めて知った。
		始めから決まっている中で、一応意見は聞きますという様なスタンスはどうかと思う。
		「長期的な視点に立った計画的なまちづくり」具体的に理解出来る説明が充分では無いのでは。
		増設・新空港建設どちらを選択するにしろ、地域住民にとって最重要課題が残されたままで結論が出されようとしております。空港問題が検討されてから6年目になります。一般論として、これらが並行して検討されるのではないのでしょうか。せめて方向性を示して説明会を開催し、その上で結論を出されることを要望いたします。
		今のまま結論が出されると、地域にとって増設案も地獄、新空港案も地獄です。
		市民の声を反映させて欲しいと願っています。
		市民の声にもっと耳を傾けたほうがよい。
		どちらにしても周辺住民の方々の意見は必要だと感じた。
		もっと周辺地域の人の意見を聞くべき。積極的な行動(今回のような出前説明会)を増やすと比例して興味をもってくれるより良い地域の関係をきずける。
		より多くの意見を聞いてしんちょうにすすめるべきだと思います。
		福岡空港の総合的な調査としながらも、増設か新空港案しかなく、現存する設備の有効活用については、有効でないと切り捨てられているけれど、東京までの往復ならば、新幹線を利用する方が乗り換え等を考えると活用したいと考える為、不要と思われる案だけでは説明がないのは不満であった。
		いずれにしても統計学を駆使した科学的な分析及び近隣の住民の方々への十分な説明をした後にコンセンサスを取るべきだと思います。
		色々な角度からの調査を行って、市民及び住民の方々に納得される案の説明をマスメディアを通して行うことが重要なことだと思います。
		できるだけ多くの人と協議して、みなが納得したうえでの行動であってほしい。
		市民参加でお願いしたいです。
		現時点での世界的な経済の縮小を考えてみると、まだまだ熟考する余地が十分にあるのでは。結論を出すには、いろいろな方向からまだ検討すべきと思います。
		説明を聞いて新聞だけでは理解出来ていなかった点や疑問点等について多少賛同する事が出来た。ただもっと市民の人達にアピールする機会も増やしていくと良いと思う。
		現在の状況の解決を考えれば、早期の判断が必要。
		利権に捉われない市民レベルの判断で決めることが必要。
		また広域的(九州地域)での空港連携という話で佐賀空港の話題が出たが、福岡空港連絡調整会議に近隣県が参加せずに将来の方向性を十分に議論できているのか疑問である。(現に福岡空港には近隣県からのアクセスパスが充実している)
		利便性や事業としての視点から見ているので、もっと他の視点から考える必要があると思う。
		こればかりは福岡に長く定住する人にきくほかないと思う。
		多くの住民の意見を参考になると思うので、このようなアンケートを数多くの人に聞くことが大事だと思います。
		空港利用者、及び県民の意見を汲むべきと考える。
		それぞれの地域の人に訊けば結果も変わってくるものと思います。様々な意見が対立する中で誰の利益を優先させるのでしょうか。
		住民等の意見も参考にしつつ、多くの人が納得するような計画にすることが重要だと思います。
		両方ともに長所短所があって、どちらもすてがたいような状況。このアンケートもそうだが、やはり市民にアンケートなどを持ってとって、その結果を重視してはどうか。
		利用者の声がやはり一番大事だと思うので、その点を踏まえた上で考えてほしい。
		これから福岡は更に発展していくのはわかるが、その周辺の地域に住む住民の意見を大事にした方がよいと思う。
		どちらにしろ周辺住民の意見が重要なので、まずは周辺住民の意見を聞いてみてはどうかと思った。
		どちらについても言えることは、周辺地域の方々との十分な理解が必要だと思います。より多くの人が納得して利用できるようになってほしいです。
		もっと県民の意見を反映して欲しい。新しい空港は+な面も多いがリスクも大きいのである。
		国土交通省は「三苦・新宮沖」とは一言も言っていないと言われているにもかかわらず、最初からその場所に空港を新設し、また道路を建設するのが目的になってい

意見分類	寄せられたご意見
	るように思われる。 どちらの案にも長所と短所があり、判断は相当難しいと思う。空港だけの問題でも福岡だけの問題でもないで、各方面の意見を踏まえて判断していただきたい。市民の意見も忘れずに聞いて欲しい。 将来の方向性選択のポイントについてとありますがそういうことはどうでも良い。借金が何か 個人で国に何をして挙げられるか、世界に何をして挙げられるかとそれぐらいの人間をこの博多の地から育てあげねばならないのです。 わかりやすかった 将来の予想が曖昧で正しい方向性がわからない。 ◎各地での説明会で出た意見を公表して下さい。 県民の意見を聞くのには、もっと簡単にやること。 国営だから、官主導では住民は納得しないと思った。 もっとたくさんの人の意見をきくことが大事だと思う。 増設案の留意事項に騒音の項目がないのは明らかにおかしい。騒音区域の話でごまかしていると、後で大変なことになる。キチンと情報提供しないPIとして不十分である。 新空港では風の強さと方向が空港が滑走路配置や事業費にどのような影響を与えるのかの視点が無い。現状で細かい予測等が無理でも定性的にでもコメントする必要があるのではないか。 空港施設を前面改装する。駐車場、待合室を地下に。全面地上を飛行機駐飛場出発地点に。 今ある福岡空港を建設する際に多額の費用がかかったと思うし、それだけ地域住民を巻き込んだと思います。どちらの案にしても、なんらかのダメージが人や土地にかかってしまいます。私は地球環境を第1に考えたいので、大きな事をする前に、今日行われたような話を多くの若者に向けていってほしいと思いました。 国際線もある福岡空港を利用する九州の人達の声を聞くこと。福岡に仕事(出張)しに来る人の意見を聞くこと。空港周辺の住民に意見を聞くこと。 これからも多くの人との調査や説明会を行い、理解してもらうことが大切と思う。 しっかりと議論してもらいたい。 住民、県民、利用者にもっとたくさん話をして、じっくり話し合って、考える必要があると思う。 住民投票！ 住民投票などが良いと思う。 もっとじっくり時間をかけて考えさせてほしい。その上で意見を提出したい。 結論があつてのアンケートに白けます。 まず、ステップ1～4になる過程において、一般市民に情報を流さないし(一部しか)、なので、意見というより元もとの始まりがおかしいです。国民及び市民をバカにしているのですか？ どちらを選択するにあたっては、周辺住民など、一人ひとりの意見を聞くためにも、街頭アンケートやビラ、ネットなどで意見を募った方が良いと思う。 どの問題を重視するかによって、滑走路増設か新空港が決まってくると思いました。たくさんの人の意見を聞いて、どちらにするのか決めて欲しいと思いました。 どちらとも良い点は有るけど、意見を聞き入れて決めて欲しい 移設ありきでコトが進んでいるのが疑問。行政のタテフリも福岡の一極一集をすすめるのも疑問。関西が良い例。ハコモノ事業が欲しいだけの移転ではないか 滑走路増設方策の代表案である西側配置(滑走路間隔210m)改良案の実現に向けて、将来も1つひとつ条件整備や事情説明をいくえにも丁寧に重ねていくことに尽きるのではないか。 1. 需要増大に対する考え方： 近隣空港環境津黄のプロゼクトを作る 2. 初期投資の軽減化をはかる 3. 資金調達について、市、県民の一人当たりの負担額が全く不詳 4. 一般市民へのコンセンサスが不十分(財界の声が大) 経済世界不況とも言われる先の見えない時に、あえて新空港とは地元経済界、国のほかの計画についても行政に見識を疑うばかりです。最近でも静岡空港では数本の木のために開発出来ないとは、どんな調査をしているのか。経済界＝国の関係が不信になるばかりです。国民を無視している。1PIはパフォーマンスである。
2.PIの催し等に関する意見 2 件	レポートの検討結果は具体的根拠が無いのに 増設案が有利とする結果が多かったが、市民意見交換会の資料を見て、具体的根拠のある説明から 新空港の方が速くできることがよく理解できた。 説明は明りようでわかり易かったです。
3.PIレポートに対する意見 96 件	非常に分かりやすく整理されていると思います。 まだまだ論点があるのに、記載不十分で説得力がない。今後の日本経済及び世界経済の落ち込みを予測していない。失敗した時に、誰が責任を取るのか明確にしてほしい。それは民間なら当然の事。 とてもわかり易くまとめていると思う。 非常にわかりやすく書かれていて良かったです。「どちらを選ぶか」と聞かれたら、やはり悩みますが、それだけ多くの時間を割いて、慎重に調査なさったということだと評価したいです。 ポイントがわかりやすく対比されている。 「方向性選択のポイント」はレポートを分かりやすくするために、要点をまとめたものだと思うが、必要ないのではないか？レポートの選択のポイントでは、利用者を含めた市民レベルで増設案に傾きやすいし、行政含め街づくり重視サイドでは新空港案に傾きやすい。立場によって選択のポイントは平行線をたどり、解決を複雑にする。レポートでは選択の材料となる資料やデータのみを提示し、判断は受け手個々人に委ねる方がよい。 p19、20は、それぞれの案のプロ・コンを配列上、工夫すべきである。 わかりやすいです。 両案の長所・短所を分かりやすくまとめてあるので比較をしやすかった。 常識的な内容であり、政策的な重みを感じない。 論点がわかりやすく整理されている。しかし、簡素化すぎるくらいがあり、一々気になった部分をよみなおす必要がある。 わかりやすかった。 わかりやすい。 新空港の方を優位にレポートしているようにみえる。 わかりやすかった。 とてもわかりやすいと思いますが、デメリットの扱いが小さいと思います。デメリットも詳しく説明してほしいです。 パンフを読んだだけでは、素人には全くわからない。 あたり前のことが書かれている。 ポイントの書き方が新空港建設に肯定的に感じる。 短所と長所を分かりやすくまとめていて見やすかった。 論点がはっきりしていて良い。 いずれの案にも利点と問題点があることが整理されているので将来の方向性を考えるきっかけになると思います。 データを余り多く示されても焦点がぼけるのみ。住民の大まかな直感力を信じたら如何。 建設費の明細を明らかにすべきだと思います。 わかりやすい。 デメリットの改善点を詳しく提示してほしい。 日本では空港は見通しの甘さで失敗していると思う。他地域との比較(関西・関東)も見なかった。 わかりやすくまとめてあり、おもしろく拝見しました。てつきり新空港建設で決まったかと思っています。既存空港利用案もあると知ってうれしく思います。 公費負担について明確に示すことが必要ではないか。

意見分類	寄せられたご意見
	まとめてあってよくわかった。
	2つの案の比較がわかりやすくされており、良かった。
	中立でわかりやすかったです。
	福岡空港採用試験 1次試験の結果（1次試験の基準：平均点60点未満は不合格） ■現状君 国語＝60点 数学＝40点 英語＝20点 合計＝120点（平均40点） ■滑走路増設君 国語＝70点 数学＝50点 英語＝30点 合計＝150点（平均50点） ■新空港君 国語＝80点 数学＝80点 英語＝80点 合計＝240点（平均80点） （国〇交〇省〇空〇長）何だ、この試験結果は！ 滑走路増設君はアウトじゃないか！ それじゃダメだ！ 何でもいから滑走路増設君を合格させろ！ しかも新空港君とは大差で、現状君と大して変わらないじゃないか！ 新空港君ともあまり差がないように捏造しろ！（大〇航〇局）分かりました。では、基準を「平均点」から「最高点」にコッソリ変えます。そうすれば滑走路増設君は70点になって、新空港君とも大した差がなくなります。でも、不正がバレた場合の責任は誰が取るのでしょうか？
	滑走路増設と新空港とで、滑走路長、誘導路の配置、スポットの数、貨物ターミナルの面積などを逐一比較できる表を示せばわかりやすい。滑走路増設がいかに無茶苦茶な案であるかが、一目瞭然。新空港を選択すべき。
	良く纏められていて、わかりやすい。
	始めから空港新設ありきのPIはおかしい。こんな便利な空港を移転する必要なし。
	安全か安全でないか等の説明がわかりにくい。経済的な効果について等の説明が分かりにくい。
	両方の長所・短所が見やすく理解しやすい。このように見やすい資料だととても入りやすくていいと思います。
	日本語がむずかしいものが多かったので、下部に「注」などをいれてくれると助かります。
	とても両方のポイントがわかりやすく書いてあって良かったと思います。
	現実には2008年の福岡空港の離発着便数は、原油高の影響が大きかったとはいえ減少している。過去の国交省の需要予測は空港にしろ、道路にしろ甘いものが多く、今回の福岡空港の方向性選択も性差が必要と考える。ただし、新設、増設に反対ではない。
	滑走路増設案は大変よく理解できました。
	もう少しわかりやすく示して欲しい。
	新空港は、検討が必要なポイントが多すぎませんか。検討の結果、やっぱり増設案の方、などという場合もあるのでしょうか。
	近い将来、道州制が実現すると思いますがそのことが全く考慮に入っていないように思われます。九州、少なくとも北部九州は一つの州となりますから、熊本県以北は、すべて考慮に入れた広域性の配慮が非可決と思われしますが、この「PIレポート」では、それが全く考慮に入っていないことに驚かされます。
	難しいとは思いますが、土地買収に地主さんが実際協力するか否か、とか、海洋業者はどうなのか、とか自然への具体的影響はどのくらいか、とかをもう少しはっきり現段階で示して頂けると比較しやすいと思います。
	多面的に見て検討すべきで、どちらの案についても一長一短があることはよくわかりました。
	利便性から考えると増設の方が使いやすいと思うので、新空港案の方がいいと思いましたが、このレポートを見て、総合して考えると、どちらにすべきか非常に迷う問題だと思いました。
	それぞれのメリット、デメリットをうまくあらわされており良かった。
	大げさかもしれないが、空港の位置が変われば道路や町の活性化では大きな変化があると思う。メリット・デメリットをもう少し掘り下げて、ステークホルダーに提示した方がよいと思います。
	福岡空港の将来ビジョンについてわかりやすく説明がなされていて、興味をもてました。個人的に空港を利用して思うことは、空港までのアクセス環境が他に比べ抜群に良いということです。なので自分としては滑走路増設の方を支持したいです。
	双方の長所、短所が書いてあり、どのような点が自分の判断につながるのかの基準にしやすい。
	両方が比較してあり、とてもわかりやすかった。こうしてみると私はやはり新空港の方に賛成である。
	レポートを見ると、新空港案の方がより良いように書かれていると思います。しかし、新空港案を作ることで漁業などに出る被害はより悪い問題となるので、それについてもっと伝えて欲しいと思います。
	方向性について多く書いてあったが、詳しい解決策がよくわからなかったのが知りたかった。
	・今後の需要のしょう細な予測
	増設か新空港かそれぞれのメリット・デメリットがまとめられていて、自分が何を重視するのかで、どっちかに決定できるようにしてあったのがわかりやすかったです。
	比較するポイントがすぐ分かりやすくまとめられて、読みやすいレポートだった。
	両者の比較がわかりやすくしてあった。ただもう少したくさんの方の長所・短所を挙げてほしいと思った。
	双方の案の長所・短所がよく分かったが、私自身の印象としては、滑走路増設案の方が良いように感じる内容であった。
	両案の長所と短所が比較してあり、まとまっていて考え易い。
	PIレポートに掲載されている文章は非常に的を射ていたと思う。特にマイナス面をしっかりと載せていた点に関しては、読手への理解に役立ついい方法だと感じた。
	プラス面マイナス面が両方とも書いてあり、大変まとめられているパンフレットだと思った。
	滑走路増設と新空港のメリットをよく提出しました。わかりやすかったです。
	メリットは十分に理解できたので、デメリットについてもう少し記載されていたら分かり易いです。
	どちらの案が福岡にとってよりよくなるのか。ステップ1, 2で検討してきた将来像などにかなうものかどうかといった検討、結論が出されていない。中途半端。
	読む気なし
	将来の発着需要、アクセシ性等もう少し分かりやすく説明を。
	〇△で評価しないと
	説明がシンプルで素人にもわかり易く記載されている
	さっと目を通した限りでは、内容が頭に入らなかった。
	この先どうなっていくのかという将来の予測がとてもよく想定されていたのが良かった。その上で、メリット・デメリットも挙げていたので分かりやすかった。
	比較しやすくなっていたと思います。
	とてもわかりやすかったです。
	関西国際空港や中部国際空港と比較したコメントが欲しい。
	ポイントがよく分かり、よみやすいレポート(ポイント)だった。
	各ポイントについて記してあったので、読めて良かったです。
	P19-21が一番大事な検討すべき(アンケート回答者に考えて欲しい)ポイントだと思うので、他のページは不要だと思います。
	2案のいずれにも偏らない公平な比較ができる正しい資料提供と思います。
	非常に分かりやすいです。今、大きな決断のときだなと感じさせられる。
	作成者サイドが、どちらの側にも立っていない点は評価できと思う。
	コンパクトにまとめてあり参考になった
	・「先ず工事あり」とか「行政が単なる工事計画のみ策定」のためのレポート内容のようなイメージです。
	・将来予測が甘いと考えます。
	まとめのページとして見やすく分かりやすいと思う
	将来の方向性選択のポイントについて簡単にまとめていて、わかりやすかったです。初めは単純に滑走路を増設すればいいんじゃないかと思ってたけど、PIレポートでそれだけじゃ解決策にならないことがわかりました。
	とても分かりやすく、すぐに理解できた。
	よくわからなかった。
	それぞれの利点、欠点をはっきり書かれていてわかりやすかった。
	よく分かってよかったです。
	今後の景気状況等、この1年で急激に変更している事なども表示した方がよいと思います。
	九州新幹線の開業に伴い九州各地の空港とを結ぶピンについては減少する事が見込まれるが、その影響度がどの程度あるのか評価出来ていないと思われる。
	P21 二つについては比較の要点が整理されており、分かりやすいと思う。
	それぞれの特徴(メリット)と、課題がまとめられておりわかりやすいです。

意見分類		寄せられたご意見
		裏打ちされた資料の提示が不十分であり、更なる資料が必要。あとは、割り切って考えるしかないという印象を受ける報告書にしか過ぎないように思える。
		双方の比較を係数的にかつ広範囲にプロットして、問題点をクローズアップさせることにより比較すべきと考えます。PI①～PI④として資料のとりまとめは、もっと精度を高くすべきでした。国内の新空港建設ずみの優位点、反省点、稼動してからの大きな問題を出すべきです。それらが開示されてこそ「説得力ある資料」なのでしょう！
		両案の各点(長所)を活かした展開は解りやすかった。「新空港」建設に向け進めて欲しい。
		読みやすく整理されている資料だと思いました。
	4.その他	5 件
		何年も検討してきて「・・・で何だったの？」という感じ。結論がよくわからなかった。
		客観的評価という意味で、両者の長短所をあげてあり分かりやすいが、すでに国交省では現空港の整備にかたむいているというもっぱらの話であり、そうであれば、このPIは少なくとも今後意味があるのかなという感じがする。
		よくまとめられている。
		再度PIを行わなくて済むこともポイントです。将来拡張ができないので再度PIを行う可能性の高い滑走路増設案に反対です。将来拡張ができるので再度PIを行う可能性の低い新空港案に賛成です。
		自分はステップ4の段階しか参加していないが、ステップ1～4のすべてに参加している方もいるのか？他の人がどのような意見をもっているのか？が気になります。いきなりステップ4だけ参加させられて、これで調査が終了だといわれても納得できない。
平行誘導路二重化について		
	7 件	
		平行誘導路の二重化を図ればよいのではないかと。 http://www.fukuokakuko-chosa.org/info1/step01/pi_step01_4-3d.html これを見ると、スポット数が現在の43機分ー現空港用地内では最大45機分確保可能 となっており、拡張による用地拡張面積が20haしかないようでは、滑走路処理容量の増大に見合ったエプロンの増設はできないことは明らかです。「平行誘導路二重化による便数増大に対応したエプロン拡張整備は現空港用地内で対応可能」だとしても、「拡張で増大する滑走路処理容量による便数増大」には対応できないことは明らかです。少なくとも那覇の210m案(約90ha増加)を超える規模は必要はらずであり、十分な規模を確保するには新空港(全体面積510ha)並みにまで拡張する必要があるのでしょうか。 ★基本的には「滑走路増設案」が優れていると考える。が、双方とも検討のスタートを誤っている。当面の対応策である平行誘導路の二重化を実施し、空港内運用の時間を短縮し、空港の持つ性能を十分に発揮させることが第一。それが無理な場合に公的資金を注入する。必要がないなら、もっと県民へ別の形で還元すべし。将来の航空需要の予測について、現時点更に深掘りして検証すべき。油高橋など航空へのあり方は変化している。 その中で、離発着の効率を上げるための平行誘導路の二重化は早急に進めるべきである。また、1ビルの老朽化は早急に対応すべきである。 基本的に現空港活用案が優れていると思いますが、無理に滑走路を増設するよりもターミナルやスポットの改善、誘導路の複線化などにより処理容量を増加し、小型機(ヘリ)専用の小型空港等を整備することで、それでも足りない貨物等は周辺空港とシェアすべきだと思います。 誘導路の二重化の実現性に疑問がある以上、滑走路増設案には反対です。確実に空港能力を高めることが出来る新空港案を支持します。 平行誘導路の二重化の説明がもう少し欲しい。初めての記事を見たが少しわかりにくい。
その他		
	47 件	
		特になし。 飛行場は、そこで大変な話をするとも増えてきます。そういうちよつとsmall hall(ロビー)のような空間があるといい。クオリティの高い店やロビー・サロンが1つ2つあると、とても良い。今は何も無い、魅力的でない。あの近辺は。 「需要が増えること」はない！経済のデータがない。赤字にならない努力がなされてない。 榎田1、2丁目の福山通運、日本通運 ヤマト運輸などの臨空地区の物流企業の移転はどこにするのでしょうか？ こればかりは、アイランドシティに行ってくれなかじや済まないですね、空港関連施設なんだから 空港の隣接地じゃなきゃ駄目。 将来の道州制への移行問題とも関連し福岡県のみでの世論で決めるべきでない。 平行誘導路の二重化を図ればよいのではないかと。 飛行機がホバーリングして飛び立てば、滑走路は短くてすむのに。 空港に気楽に遊びに行けて、北九州空港にあるような(足湯)的な娯楽設備を設置してほしい。 ・行政の遊びでは？ 「将来需要」という表現が具体的ではない。 福岡空港の総合的な調査ステップ4について http://fukuoka-airport.sakura.ne.jp/web/rjff-pi-step4.shtml ここで指摘してある疑問に福岡空港調査連絡調整会議とどうか 実質国土交通省がどのように回答するかが見物です。(県や市は実質的に蚊帳の外状態なので回答できません。) 回答を避けるようだと建設自体ができないことを 暗に認めているようなものだし、回答してもとんでもない回答になる可能性も高い。 ？ 読みが甘い！ 方向性案が示されると思っていたので、ひょうし抜けした。 上記の事の説明があれば良かった。 同上 上記の理由は ・夜間便 ・貨物便 今の状況では何とも言えないのが本音です。 九州の拠点として、海外からの観光客及び本州からのお客様も含めてのニーズを考えて現在あるショップ(飲食)のリニューアル化で活性化を計る。 分かりました。 福岡で今一番発展しそうな場所はどこなのか。 上記記述 今のシステムではなく、クルーお客様の快適な利用を気楽にした利用しやすい空港に改善して下さい。 良くわかる。 篠栗線の新町空港乗入が先に作るのが一番。 松本空港は死にかかっていますよ。(福岡空港はそんなことはないですけど) 同上 どーでもいい。 現状の空港のリニューアルでやってゆく方がよい。 将来の需要を増やせるかどうか不安です。 官の連中ももっと真げんに考えよ。 空港は国民の為にあるのであり、政治家の利権の為にあるものではありません。 発展するばかりが将来ではない。如何に今のこの繁盛を維持するかも大切な問題。ちゃんとしっかり目を開いて将来を見て需要予測もしなくては。地下鉄七隈線の予測の失敗、誰が責任を取るか、それによって誰が得したというのか。もっと理性をもって正しく将来を見よ。 国・県の財政が厳しい現在、もっと予算を他に使うべきであり、今一番求められているのは、国民の暮らし、又は社会福祉の充実です。 空港利用の時間制限は、労働時間から見ても適切だと思う。 そのなものでは・・・ そうなるほとんどのにすごいと思います。 どちらがよいとはいえませんが、頑張ってください！！

意見分類	寄せられたご意見
	たまたま空港を利用する人の不満は明らかに空港内の設備に有り、朝の荷物検査状況がひどく渋滞し、待合のスペースが狭い、またバスやタクシーを一般車両と分ける立体利用計画を作らなかった結果車が渋滞する、地下鉄が中途半端であるために国際線アクセスが非常に不便等考えれば当然予測出来るものである。一刻も早く第2ターミナルの駐車場を無くし、バス、タクシーの発着場として集約し、一般車両を第3ターミナルの駐車場に集約するべきである。
	福岡市はヒートアイランドも加わり、平均温度が他の県よりも突出し、2.4℃/100年も上がっています。
	跡地利用云々は甘いと云えます。どうせ自衛隊や米軍が入ってくる現在以上の轟音を伴ってきます。
	一番最初に新空港建設案が出たとき立ち消えになったが、このまま新空港に決まれば結局時間と費用を掛けて市民を新空港建設に誘導したと思われても仕方がない。建設業者との癒着は許さん!!
	なし
	上の「新空港案」についてと「滑走路増設案」についてにも書いたように、もっと現実を見て改めて考えてほしい。「大変な行政の苦勞がずっと続く」と思いますが、行政にかかわっている人たちはみんなの為に、又自分の為にがんばってください。
	滑走路増設が良い
	周辺地域や住民の合意による。
	各県の空港利用で良い。

④意見記入はがき等により、「その他」について寄せられたご意見

意見分類		寄せられたご意見
抜本方策、将来対応方策について	滑走路増設案について	1. 代表案の選出について ① 代表案の選出について 5 件 空港前3丁目に従兄が住んでいて、レントカー屋に土地を貸しています。 町内で定期的に会合があるそうで、東側への移転など絶対にあり得ないと言っていました。東側移転だと現国際線ターミナルに統合されるので、空港関連サービス業が無くなりただの空港の外枠になってしまうので 地権者はそんな条件はのめる筈もなく、よって東側移転はありえないそうです。 吉塚には未だマンションがあちこちに建っている状況、豊2丁目などでもマンションが建設されている、西側拡張だとモロに 制限高に引っかかる物件です。基礎工事してるのも7〜8棟あります。これ、もし拡張となれば、新しいマンションを相当数ぶっ壊すことになりますね。だから、拡張は巷で言われてる以上に事業費がかかりますね。 210m案は考慮に値しない。つくるなら長い目で考えるべきである。今新空港を造らなないと将来に禍根を残す。 機体の大型化などを考慮していないので不備あり。プロペラ→ジェット化で西側配置が望ましい。 「西側配置(滑走路間隔210m)改良案」がベストと考えます。 ② 代表案の内容について 9 件 滑走路増設案の施設規模はおかしい。ステップ1で滑走路以外の施設の容量も不足していることが説明してあったが、全く考慮されていない。 駐機スペースの確保から、エプロンの拡大案もでているようだが、今後のことを考慮して投資してほしいものである。現状の福岡空港は騒音などあるものの、飛行機の離着陸がマッチしている都市ではないかと思う。高さ制限があるから高層ビルができないから発展しないという考えではなく、高さ制限内でどう都市計画して魅力ある都市づくりをするかが行政の発想転換だと思う。高さがそろった都市も景観的に良い面もある。 嵩上げ案とは、着陸滑走路が離陸滑走路の内側に来る場合に 影響を受ける後方乱気流を考慮しないでいいという案です。しかし、福岡空港では、国内線ターミナルが滑走路北側に位置するために、34運用の方が16運用より処理容量が低くなります。西210m案では、容量の低い34運用の場合は、この後方乱気流の問題は元々ありません。ステップ3の西210mでは、16運用の場合に後方乱気流の影響があったのですが、16運用の方が処理容量が大きいので、乱気流回避のため容量が下がったところで、34運用とは大きな差はないはずです。西210m案は、割合の大きい国内線の出発機が、2本の滑走路を横断しなければならぬため、普通のクロスパラルルの配置に比べて処理容量が小さくなるはずです。元々容量が小さい案の、容量の小さい34運用での条件が変わらないのなら、年間18万回以上の大きな容量が確保できるとはとも思えません。後方乱気流の影響を受けない素晴らしいアイデアだ、などと声高に叫んで、あまり詳しくない人々を騙そうとの意図が働いているように思えます。 滑走路増設西側改良案の滑走路処理容量の水増しについて、指摘します。発表されたPILレポートでは、滑走路増設西側改良案の滑走路処理容量の1時間値は、最大40回となっています。しかし、福岡空港と同様に現在検討されている「那覇空港技術検討委員会」の資料から、この処理容量に対する疑問が浮かんできました。昨年那覇空港PIステップ3では、那覇空港で滑走路を増設した場合(3000m×2本)、処理容量は最大42回/時となっていました。 http://www.dc.ogb.go.jp/Kyoku/information/nahakuukou/pdf/houkokusho/step3-gaiyou.pdf そして、最近公開された「那覇空港技術検討委員会」の資料では、ターミナルから遠い側に間隔210mで2700mの滑走路を増設する案の処理容量が示されています。 http://www.dc.ogb.go.jp/Kyoku/information/nahakuukou/11_gijutukai/gijutukai/1/05.pdf 滑走路の運用は、ターミナルに近い側の現滑走路(3000m)を離陸用・ターミナルから遠い側の増設滑走路(2700m)を着陸用とする、教科書どおりの運用が想定されています。この運用方法だと、着陸用滑走路が離陸用滑走路の内側に入るので、スタガー(滑走路末端のずれ)による後方乱気流の影響があり、滑走路が2本になるにもかかわらず(那覇の現行の容量は33回/時、誘導路を二重化した場合は34回/時)、処理容量の最大値は、わずかに『36回/時』と示されています。つまり、スタガーの影響により、処理容量は6回/時ほど減ることになります。スタガーの影響でこんなに処理容量が小さくなるのなら、福岡の西側改良案のように滑走路長の短い(2700m)ターミナルから遠い側の滑走路を離陸用にしてスタガーの影響を回避すればいいと考えられます。それをしないということは、スタガーの影響による処理容量のマイナスよりも、ターミナルから遠い側を離陸用・近い側を着陸用にする歪な運用の方が、より大きなマイナスが発生するという何よりの証拠です。少なくとも、那覇ではターミナルから遠い側を離陸用・近い側を着陸用にする運用では、処理容量の最大値は36回/時を超えないわけです。福岡では、国際線ターミナルは滑走路長の短い離陸用の増設滑走路側にあるので、全て 滑走路増設案も新空港案も現実性に欠ける。ハブ空港の役割でないかぎり、現状の空港でも将来的に可能である。現にANAは北九州空港と佐賀空港を含めた料金等を一律にし、利便性をたかめている。 本来なら国内、国際ターミナルを西側に移設し、自衛隊、警察、消防、海上保安等を西側に移設すべきである。 国内第一ターミナルと第二ターミナルを早急に移設し、また第三ターミナルも将来的に移設すべきである。ヘリポート構想が以前あったがどうなったのだろう。 6) 事業採択されない可能性がある問題。・滑走路増設案は一般空港の整備指針(案)を満たしていません。現在、調査が先行している那覇空港は、総合的な調査から構想段階へ進んでいます。構想段階PI実施計画案 http://www.dc.ogb.go.jp/Kyoku/information/nahakuukou/10_kyougikai/06.pdf の3ページ目に一般空港の整備指針(案)を基に作業を進める旨が書いてあります。一般空港の整備指針(案) >2-3.計画の妥当性 >①空港計画 >事業の必要性を構成する内容等に照らして施設の規模・配置が適切であり、所要の >空域及び飛行経路の設定、適正な就航率の確保が可能と見込まれる等適切な空港計画 >であること。また、将来の拡張性について配慮されていること。福岡空港PIステップ4 PILレポートの15ページには『更なる拡張は周辺への影響が極めて大きく、現実的には困難』とあることから、将来の拡張性について配慮していません。 >2-4.事業の実現性 >① 用地確保 >空港整備に必要となる用地について確保の見極めができること。 <説明会(10/6)での質疑応答(回答者は大阪航空局)> Q 名古屋空港や石垣空港は、拡張をせず新空港を建設することになりましたが、レポートにはそれよりも周辺の 市街地化が進んでいる福岡空港で用地買収が可能であるかのような記載になっています。それでは、用地買収が可能である面積の基準は何haで、戸数は何戸かについて教えてください A 具体的基準はありません。少なくとも20haの用地が買収できない場合には、増設案は無理になります。以上の回答から、空港整備に必要となる用地について確保の見極めはできていないと考えられます。構想段階PI実施計画案には、『整備指針(案)が満たされなければ事業採択されない』とあり、滑走路増設案が整備指針(案)を満たす可能性は極めて低いため、滑走路増設案を選択しても事業採択されない可能性があると考えられます。 http://fukuoka-airport.sakura.ne.jp/web/img/pi-step4b.pdf 説明会での質疑応答の内容を見ても レポートの中身が嘘だと担当者が認めています。事業採択されない滑走路増設案には反対です。事業採択される新空港案に賛成です。 新空港に賛成、滑走路増設に反対です。 なぜなら、滑走路増設西側配置210m改良案の処理容量は、間違いなく水増しされているからです。「那覇空港技術検討委員会」や、那覇空港PIの資料を読めば読むほど、そう思わせるを得ません。 ◎那覇空港の滑走路処理容量(着陸割合40〜65%)・現状: 最大値＝36回/時 最小値＝33回/時(＝代表値)・誘導路二重化: 最大値＝37回/時 最小値＝34回/時(＝代表値)・2700m滑走路増設間隔210m(誘導路二重化込み): 最大値＝36回/時 最小値＝33回/時 なんと、滑走路を増設しても、滑走路末端のずれ＝スタガーの影響によって、容量は減ります。ならば、福岡の西側配置間隔210m改良案と同様にスタガーを解消すべきなのですが、なぜか同じ大阪航空局は、滑走路長が短くターミナルから遠い側の滑走路を離陸用・滑走路長が長く近い側を着陸用とする、アブノーマルな運用によってスタガーを解消する方法を採用していません。福岡の滑走路増設では、「滑走路の嵩上げによってスタガーを解消して容量を増やした」と鬼の首を取ったかのように自画自賛し、国会議員やマスコミに滑走路増設案のメリットを言いふらしていたらしい大阪航空局が、那覇では福岡と同じ運用方法によってスタガーを解消できることを思いつかなかったとは、100%考えられません。つまり、スタガーの影響よりも、アブノーマルな運用の方がマイナスは大きいのです。アブノーマルな運用では、容量は、最大値＝36回/時、最小値(代表値)＝33回/時を超えないということで間違いないでしょう。 ということは、発着回数の約8割を占める国内線ターミナルから遠い側の滑走路が離陸用・近い側が着陸用になるアブノーマルな運用に近い福岡の西側配置間隔210m改良案も、・最大値＝36回/時、最小値(代表値)＝33回/時 ぐらいなのでしょう。ステップ4のレポートに記載されている最大値＝40回/時などありません。福岡空港PIステップ1より、◎福岡空港の処理容量(着陸割合33〜67%の場合)・現状: 最大値＝35回/時 最小値＝32回/時(＝代表値)・誘導路二重化: 最大値＝36回/時 最小値＝34回/時(＝代表値) となっています。つまり、西側配置間隔210m改良案の処理容量は、滑走路を2本に増やしても、1本のままで誘 滑走路増設案(西側210m案)など反対、無理。滑走路間隔が210mでも300mでも、滑走路処理容量が本当に変わらないのなら、新空港も間隔210mにすればいい。空港島の短辺が90m短くなり、造成面積が減り事業費削減になる。そうする案が存在しないということは、それだけ間隔210mのデメリットが大きいという証拠。 福岡空港、滑走路増設第4案浮上…従来案より処理容量増 第4案では地盤かさ上げで高さ制限などの課題を解消でき、処理容量を「西側210メートル案」の年間17.7万〜18.9万回から、18.3万〜19.7万回に引き上げることができる見通し。ただ第4案について、現在の離着陸のピーク時以外の時間帯を使うことを前提に 処理容量を試算している点を問題視する関係者もいる。「利用の少ない時間帯に路線が増える可能性は低く、見積もりほどの効果が出るのか」との意見もある。(2008年6月28日 読売新聞) http://kyushu.yomiuri.co.jp/news/national/20080628-OYS1T00588.htm この案は簡単に言うと西側配置1案の滑走路の間隔を90m縮めただけのことになります。そして新滑走路の地盤をかさ上げて福岡都市高速道路の高さ制限への抵触を回避するそうです。恐らく拡張新案は、新滑走路全体をかさ上げるのではなく、滑走路の南側のみかさ上げすると思いますが、これが実現すると世界的にも珍妙な滑走路が出現することになりそうです。(失笑) 拡張面積の検討 滑走路方向の必要長さは、新空港案の場合は滑走路長+500mですが、今回は非精密進入であるため

意見分類				寄せられたご意見
2. 需給逼迫緩和の視点について				最小限の長さがあれば良いと考えられることから 標準値として滑走帯は60m、滑走路端安全区域は90mで計算すると 滑走路方向の必要長さ＝90m＋60m＋2500m＋60m＋90m＝2,800m 滑走路直角方向の必要長さは、滑走路間隔が210mであるため、滑走路直角方向の必要長さ＝210m ※着陸帯の幅が精密進入の場合は300mで、非精密進入の場合は150mなので 150m分の長さにあたる面積を減少させることが一見できそうに見えます。滑走路の間隔が210m、滑走路と誘導路の間隔が現状で184mあることには変わり無く、滑走路の間や滑走路と誘導路の間の土地を購入しないというわけにはいかないの、やはり滑走路直角方向の必要長さは210mになります。これより、最小拡張面積は、最小拡張面積＝2,800m×210m＝588,000m ² ＝58.8ha 最小拡張面積が58.8haであるので、拡張面積を30ha以下に抑える拡張新案は拡張面積が少な過ぎることになります。現空港における滑走路の増設案では、空港の全体面積は 滑走路の増設案での空港の全
				③ その他 1 件 東側と西側拡張案を足して、国内・国際線を合体し、地下鉄や町からの利便性を最大限に商業施設を併設させ、経済力の高い空港としてほしい。地元経済には○
				① 発着需要への対応について 38 件 滑走路増設後の空港面積と新空港の面積が滑走路の長さの違いや離着陸回数の違いを考慮しても違い過ぎるが、これは何故か？ ステップ1では、『福岡空港の利用者の利便性を損なうことなく、設定できる現実的な1日の滑走路の処理容量の上限値は、398回と考えます。』とあり、福岡空港の滑走路処理容量の最大値を示すとM字型分布になると説明がされていましたが、どうして昼間時間帯(12時～16時)に増便ができるのか？1日398回という数値は、発着時間帯の傾向だけから算出されたものではなく、遅延が他の時間帯に及ぶことなども考慮しての数値です。24時間利用可能な新空港ならばともかく、利用時間が7時から22時までに制限されている現空港において、昼間時間帯(12時～16時)に増便を行えば、22時までに離着陸を終えられなくなることにあります。 何故、滑走路処理容量で1時間あたりの最大値が同じなのに年間処理容量が異なったり、1時間あたりの最大値が違うのに年間処理容量がほぼ同じ値になったりするの？ 滑走路処理容量の計算式はステップ1からも分かるように滑走路配置にかかわらず同じであるので、1時間あたりの最大値が異なれば年間処理容量も当然異なるはず。 施設規模がおかしい。新空港案の施設が過大すぎるのか、それとも増設案の拡張面積が少な過ぎるのか説明が必要だが、どこにも説明が見当たらない。 施設規模の違い過ぎることをステップ3で指摘されてあったにもかかわらず、何の検討もされていないのは何故か？ 航空需要予測などは経済状況の変化によって結果が変わるのは分かるが、滑走路処理能力などは大幅に変わることは無いはずなのに、3年前に検討した結果を変えるのはおかしいのではないかと調査能力について疑問が残る。 ステップ1で福岡空港の現状と課題が検討してあったが、増設案はその検討結果に対してどのような対応をするのか？ 少子化世代の子供が大人になった時、はたして新空港という形のものはいくつか利用する人は増えるとは思わない。滑走路増設案に期待します。 改良案より西側300mの方が処理容量が劣るのが理解できない。 平成19年6月の分科会答申に使用された基礎データは現在でも変更の必要性はないのか。人口の動態や経済、世界人口や物流の推計値は現状と合致しているかの情報が欠けている。 空港容量(Capacity)の面からもSpot数は重要である。 空港容量はターミナルCapacity(取扱貨客数)、Rway Capacity/ATC Capacity(発着回数)ならびにSpot Capacity(駐機能力)の3要素からなるが、Spot数の制約のため、全体のCapacityに制約がある例としては、ロンドン・ヒースロー、パリ・シャルル・ド・ゴール、名古屋、福岡等多くの例がある。http://www.jal-foundation.or.jp/015tokur/001tokurap/Newairport.pdf 増設案はRway Capacity/ATC Capacity(発着回数)の容量しか考慮していないと思います 福岡空港は現在でもスポットが不足しています。これは、他空港、特に最新・整備中の空港と比較すれば一目瞭然です。 ◆福岡空港＝14.2万回/年に対し、45スポット ◆北九州空港＝1.8万回/年に対し、8スポット ◆神戸空港＝発着枠約2万回/年に対し、10スポット ◆羽田空港(新)国際線＝昼間発着枠3万回/年に対し、20スポット 福岡空港が1スポット当たり3000回/年以上を捌いているのに対し、他空港では1スポット当たり2000回/年前後です。国際線の場合は機内食積み込みや給油量、貨物量が多いので回転が悪くなるのはありますが、福岡空港のスポットが他空港より圧倒的に多くの回数を捌いていることには変わりありません。さらに他空港の数値を調べれば、福岡のスポット不足の状況がより明らかになるでしょう。こんな状態なのに、スポットの増設用地も確保しないまま、滑走路だけを増やすなど、論外です。 現空港の拡張では、せいぜい1.2～1.3倍程度で、将来の国際的な交流からすると外国の不満を受けると思う。 しかしながら、現在の日本国内の景気や世界の経済情勢、また日本が一段と少子高齢化に進み、航空需要が今までのように伸びることも考えにくい状況ではないか。ただ、空港などのインフラ整備には長期間かかることも あるので、現空港の滑走路を増設したほうがいいのでは。 年々航空機の技術は飛躍的に進出し重大インシデントに繋がる 事故も減少しているの、都心部に空港がある利便性のほうが 大事ではないか？ 中部や広島、熊本、鹿児島など都心部より距離があり不便な 空港が多い、そのうえ2011年の九州新幹線の開業もあり九州の 州都となるであろう福岡の空港が現都心部にある利便性のほうが 重要ではないだろうか。また、アメリカ本土や欧州との直行便が就航できないと言うが、現実デルタ航空の撤退にしても、現在需要があるとも考えにくい。 将来に米国、欧への就航が実現したとしても、航空機のダウンサイジング や性能の向上により、滑走路もあまり長くないともよくなるのではないかと。離陸用に現滑走路を南北に500m程延長することがコスト的にも現実的だと 思われる。3300mあれば福岡クラスの都市からの需要に対応する航空機であれば 十分だと思います。新世代の航空機であれば騒音も極めて小さくなり、話し合い や説明で6:00～24:00くらいの運用が可能になるのではないのでしょうか。海上空港の利点もよく理解できますが、現在の国や地方の財政を考えても 新空港建設はマイナス要素が多いように思われます。滑走路増設、延長などで新空港建設という今までのインフラ整備の概念を 変えて福岡空港で新しいインフラモデルを構築してほしいものです。最後に北九州や佐賀の空港との共存共栄で北部九州の発展につなげて もらいたいと思います。 【「離着陸の支障となる地上走行時間」の差に着目した滑走路処理容量の試算】 1. 試算の方法 滑走路増設西側210m改良案と新空港の「離着陸の支障となる地上走行時間」を算出し、離着陸1回当たりの走行時間の差から、各々の1時間当たりの滑走路処理容量を試算しました。現在の滑走路1本の運用と比べて、滑走路増設案や新空港では、滑走路が2本になる分、「新たに」離着陸の支障となる地上走行が発生します。「西側210m改良案」では、既設滑走路が着陸専用、西側(国際線側)の新設滑走路を着陸専用とするはずですが。この場合、国内線の離陸機は、国内線側の平行誘導路から国際線側の平行誘導路まで、滑走路2本を横切って移動する必要があります。また、国際線の着陸機は、西側(国際線側)の新設滑走路を横切って国際線ターミナルまで移動する必要があります。 「新空港」では、国内線・国際線のターミナルは一体型です。ターミナルに近い方の滑走路が離陸用、ターミナルから遠い方の滑走路が着陸用になるのが一般的です。この場合、着陸機は、離陸用滑走路を横切ってターミナルまで移動する必要があります。そこで、国際線・国内線・離陸・着陸の割合や、地上走行速度、地上走行距離などの前提条件を設定し、この2案それぞれの「離着陸の支障となる地上走行時間」を算出します。そして、新空港に比べて、西側210m改良案の離着陸1回当たりの余分にかかる時間を算出し、これを基に1時間当たりの処理回数および年間滑走路処理容量を算出します。 【「離着陸の支障となる地上走行時間」の差に着目した滑走路処理容量の試算】 3. 離着陸の支障となる地上走行距離および速度の前提条件 西側210m改良案の場合、既設滑走路は着陸帯300m、新設滑走路は着陸帯150m、滑走路間隔210mです。なお、現在の滑走路中心線～平行誘導路中心線の距離は184mです。よって、 ・国内線側平行誘導路～国際線側平行誘導路の距離＝184m＋210m＋(184－75)m＝503mとします。また、この移動をスタートする時は、管制官とのやりとり(会話)が発生するので、 ・管制官の横断指示から航空機が動き出すまでの時間(横断時のレスポンスタイム)＝10sとします。この横断時の速度は、国内線側平行誘導路から直角に機体をカーブさせ、加速し、わずか503mで減速し、国際線側平行誘導路で直角にカーブさせる必要があることから、ただでさえ地上では鈍い航空機の平均走行速度はかなり遅くなると思われます。速めに見積もって、 ・滑走路2本横断の平均速度＝30km/hとします。また、 ・国際線着陸機が新設滑走路を横切る際の距離の増加＝210m－75m＝135mとなります。この場合の速度は、着陸後徐々にスピードを落としながら動いており、かつ平行誘導路での直角カーブは現在の滑走路1本の場合でも同じで無視できるので、 ・新設滑走路を横切る平均速度＝50km/hとします。新空港の場合、着陸機が離陸用滑走路を横切ってターミナルに向かうので、滑走路間隔300mが「新たに」発生する地上走行距離となります。この場合の速度は、拡張の国際線着陸機の場合と同様に、 ・離陸用滑走路を横切る平均速度＝50km/hとします。なお、滑走路間隔が300mあれば、離陸機の支障にならないように、滑走路の間で停止することも可能なので、この時間はある程度割り引くことも可能だろうかと、とりあえず、そのまま加算して計算します。 【「離着陸の支障となる地上走行時間」の差に着目した滑走路処理容量の試算】 4. 「離着陸の支障となる地上走行時間」の差 (1)西側210m改良案の場合 ・国内線離陸機が東西の平行誘導路間を移動する時間(レスポンスタイム含む)＝10s＋0.503km÷30km/h×3600s/h＝70.4s これが10機中4機の割合で発生するので、 ・10機当たりの合計＝70.4s×4＝281.4s ・国際線着陸機が新設滑走路を横断する時間＝0.135km÷50km/h×3600s/h＝9.7s これが10機中1機の割合で発生するので、 ・10機当たりの合計時間＝9.7s×1＝9.7s したがって、 ・西側210m改良案の10機当たりの地上走行時間の増加＝281.4s＋9.7s＝291.2s (2)新空港の場合 ・着陸機が離陸用滑走路との間隔300mを移動する時間＝0.3km÷50km/h×3600s/h＝21.6s これが10機中5機の割合で発生するので、 ・新空港の10機当たりの地上走行時間の増加＝21.6s×5＝108.0s (3)西側210m改良案と新空港との差 上記(1)、(2)より、 ・10機当たりの地上走行時間の差＝291.2s－108.0s＝183.2s ・離着陸1回当たりの地上走行時間の差＝183.2s÷10回＝18.3s/回

意見分類			寄せられたご意見
			【「離着陸の支障となる地上走行時間」の差に着目した滑走路処理容量の試算】 5. 滑走路処理容量の算出 離着陸1回当たりの地上走行時間の差18.3s/回から、滑走路増設あるいは新空港どちらかの1時間当たりの処理回数を仮定し、もう一方の処理回数を算出します。発表されたPIレポートによると、・西側210m改良案の1時間当たりの処理回数＝40回/h です。この場合、新空港では離着陸1回当たりの時間を18.3s/回短縮できるので、・新空港の1時間当たりの処理回数＝3600s/h÷(3600s/h÷40回/h－18.3s/回)＝50.2回/h これでは、クロスバレールの空港としてはあまりにも大きすぎます。実際、PIレポートでも新空港の1時間当たりの処理回数は、43回/hとなっています。ということは、国が示した西側210m改良案の40回/hは過大だと考えられます。次に、一般的にクロスバレールの場合は滑走路1本の場合の約1.3倍になることから、現在の福岡空港で平行誘導路を二重化した場合の33回/hを基に算出すると、33回/h×1.3＝43回/h となり、これはPIレポートの新空港の処理回数とも合致します。したがって、新空港の処理回数43回/hを基に計算すると、・西側210m改良案の1時間当たりの処理回数＝3600s/h÷(3600s/h÷43回/h+18.3s/回)＝35.3回/h→35回/h こんなものではないでしょうか？ 【「離着陸の支障となる地上走行時間」の差に着目した滑走路処理容量の試算】 6. まとめ 各案の滑走路処理容量の試算結果 以上、各案の試算結果をまとめると、下記ようになります。 ■現在＝32回/時 ■滑走路増設210m改良案＝35回/時(現在の1.09倍) ■新空港(クロスバレール)＝43回/時(現在の1.34倍) ・なぜ新空港の方が長い期間を要するんだ？ ・なぜ滑走路増設と新空港とで容量にあまり差がないんだ？ ・なぜ滑走路増設では騒音が拡がらないと言えるんだ？ 将来的な需要が高齢化などで予想通りに増加しないと個人的に思うので増設案を推します。 滑走路増設後、それに対応できなければ新空港建設を検討するという方法もあるのでは？ 道州制移行後、財源があれば現実味も出てくる。 山の部分をけずればスペース的には充分の筈です。 先行、人口も減少していくのに便を増やすことより利便性からして移転変更には反対です。現空港による周辺への防音対策に費やした莫大な税金はムダになります。一般市民への税負担も更に考えて欲しいものです。 現在、アクセス回数も減っているため、滑走路増設案で対応可能ではないか。 新空港は必要と思わない。滑走路増設がいいと思った。理由は費用と利用(本数は予想より減るのでは?)と思うから。 関西新空港の経営逼迫等の失敗を参考にして、現福岡空港の空港機能の充実を図っていただきたい。 将来発着回数について、今後少子高齢化で予想のように右肩上がりになるとは到底考えられない。 4) 空港施設の問題 ・空港敷地が狭隘である。〈説明会(10/6)での質疑応答(回答者は九州地方整備局)〉Q 福岡空港PIステップ4 PIレポート11ページの新空港案のところでセミ・オープンバレールの場合は、「ターミナル地域の用地は滑走路処理容量に見合っているかなどの詳細な検討が必要」と書いてありますが、処理容量がクロスバレール(21.3万回/年)の1.2倍、年間で25万回程度になる場合 (つまり年間処理容量が約4万回増える場合)には、どれくらい空港用地を増やす必要があるのでしょうか？ A (年間処理容量が約4万回増える場合に駐機場に関する拡張面積は)30haは必要です。西側配置(滑走路間隔210m)改良案の場合、全拡張面積は 全拡張面積＝滑走路に関する拡張面積＋駐機場に関する拡張面積＝20ha になります。拡張面積が20haでは将来的に駐機スペースが足りなくなる可能性もあるかもしれません。http://fukuoka-airport.sakura.ne.jp/web/img/pi-step4b.pdf やはこの事実は衝撃的であり、増設案の内容が減茶苦茶であると思います。対応できない増設案にする必要は全くないので増設案に反対です。将来の拡張性もある新空港案の方が対応できることは明らかなので新空港案に賛成です。 〈説明会(10/6)での質疑応答(回答者は大阪航空局)〉Q 福岡空港PIステップ4 PIレポート5、6ページの滑走路処理容量について、増設案は国内線側の 平行誘導路の二重化を前提としているのでしょうか？ A 二重化を前提にしています。(福岡空港PIステップ1 PIレポート詳細版の138ページ「平行誘導路二重化による便数増大に対応したエプロンスポットが空港用地内で確保できるかの検討」より) 上図は滑走路増設前なので、滑走路増設後はさらに国内線側・国際線側ともにスポットが大幅に増加すると考えられます。〈説明会(10/6)での質疑応答(回答者は九州地方整備局)〉Q 西側配置(滑走路間隔210m)改良案の場合、拡張(用地買収)するのはどこになるのでしょうか？ A 空港西側の国際線ターミナル周辺になります。(空港東側は拡張しません) http://fukuoka-airport.sakura.ne.jp/web/img/pi-step4b.pdf レポートと説明会での回答に矛盾が過ぎる増設案には不信感があり増設案には反対です。新空港案であればスポット数が少なくてもあとから拡張することができるので 新空港案に賛成です。 ・滑走路増設案は『規模に見合う用地確保』をしていない可能性がある件について。(福岡空港PIステップ3 PIレポート詳細版の59ページより) 新空港の前提条件には『規模に見合う用地確保』という言葉が何度も出てきます。(福岡空港PIステップ3 PIレポート詳細版の45ページより) しかし、現空港における滑走路の増設案の施設規模については、『規模に見合う用地確保』という言葉は一言もありません。滑走路の間隔が210mとなるように滑走路を増設する場合、ごく普通に考えれば全拡張面積は 全拡張面積＝滑走路に関する拡張面積＋駐機場に関する拡張面積 の式で現わされることになり、現空港の滑走路に関する面積と駐機場に関する面積の両方を減らさない場合、滑走路に関する拡張面積＝(滑走路長＋オーバーラン現々の長さ)×滑走路の間隔＝(2、500m＋500m)×210m＝630、000m²＝63ha 駐機場に関する拡張面積＝滑走路処理容量増加分に対応できるエプロン面積＝約30ha (183、000回－145、000回＝約4万回相当分の面積) 故に 全拡張面積＝滑走路に関する拡張面積＋駐機場に関する拡張面積＝63ha＋30ha＝90ha となり、現空港の滑走路に関する面積と駐機場に関する面積のどちらかかあるいは両方を減らさなければ 拡張面積を20haに抑えることはできないと考えられます。福岡空港PIステップ1ではPIレポート詳細版の138ページなどでスポット数やスポット配置例がありますが、福岡空港PIステップ4では何故かPIレポートの詳細版にもスポット配置例が無く、滑走路に関する拡張面積と駐機場に関する拡張面積がそれぞれ何haなのかについて一切記述が無いので、『規模に見合う用地確保』されているのかどうか確認する方法がありません。以上のことから、滑走路増設案は『規模に見合う用地確保』をしていない可能性も考えられます。http://fukuoka-airport.sakura.ne.jp/web/img/pi-step4b.pdf これはもう意図的と判断するしかないと思います。規模に見合う用地確保をしていない増設案では全く話になりませんので 滑走路増設案には反対です。規模に見合う用地確保を行うのが当然であり新空港案に賛成です。 ・滑走路処理容量の計算の考え方に間違いがあるので、滑走路処理容量が減少することが考えられます。〈滑走路処理容量の計算の考え方の検討〉仮に現空港と全く同じ条件の滑走路が同時離着陸が可能なオープンバレールで配置することができた場合、滑走路の処理能力が同じで滑走路本数が2本なので、滑走路処理能力は滑走路1本の時の2倍になります。福岡空港PIステップ1 PIレポート詳細版の122～123ページより ステップ1で公表された値から滑走路本数が2本になった場合の滑走路処理能力を計算すると 福岡空港PIステップ4 PIレポート詳細版の22ページにある差分方式で計算すると滑走路処理容量が2倍になります。上記の表とグラフを見れば一目瞭然で滑走路が2倍になれば各時間帯の滑走路処理能力は当然2倍(比例方式)になり 滑走路1本のときのピーク時間帯からの差分をそのまま滑走路2本の時のピーク値から引いて求めたら(差分方式) 滑走路処理容量は過大に算出されることになります。尚、福岡空港PIステップ1とステップ4では滑走路処理容量の算出の考え方が異なります。ステップ1の考え方「安定的に処理できる回数」＝代表値＝32回/時(現滑走路) ステップ4の考え方「机上の計算で最大限処理できる回数」＝最大値＝40回/時(西側配置(滑走路間隔210m)改良案) http://fukuoka-airport.sakura.ne.jp/web/img/pi-step4b.pdf この意図的な水増しは酷いと言いがありません。調査に関しては国が担当なので、国の担当者には厳しい指導がされることを望みます。今回のような嘘のレポートでは困ります。滑走路処理容量が足りない増設案では再度PIを行うことになり無駄なので滑走路増設案には反対です。新空港案であれば拡張も可能なので新空港案に賛成です。 新空港に賛成、滑走路増設に反対です。 なぜなら、滑走路増設西側配置210m改良案の処理容量は、間違いなく水増しされているからです。「那覇空港技術検討委員会」や、那覇空港PIの資料を読めば読むほど、そう思うを得ます。 ◎那覇空港の滑走路処理容量(着陸割合40～65%) ・現状：最大値＝36回/時 最小値＝33回/時(＝代表値) ・誘導路二重化：最大値＝37回/時 最小値＝34回/時(＝代表値) ・2700m滑走路増設間隔210m(誘導路二重化込み)：最大値＝36回/時 最小値＝33回/時 なんと、滑走路を増設しても、滑走路末端のずれ＝スタガーの影響によって、容量は減ります。ならば、福岡の西側配置間隔210m改良案と同様にスタガーを解消すべきなのですが、なぜか同じ大阪航空局は、滑走路長が短くターミナルから遠い側の滑走路を離陸用・滑走路長が長く近い側を着陸用とする、アブノーマルな運用によってスタガーを解消する方法を採用していません。福岡の滑走路増設では、「滑走路の嵩上げによってスタガーを解消して容量を増やした」と鬼の首を取ったかのように自画自賛し、国会議員やマスコミに滑走路増設案のメリットを言いふらしていたらしい大阪航空局が、那覇では福岡と同じ運用方法によってスタガーを解消できることを思いつかないのか、100%考えられません。 つまり、スタガーの影響よりも、アブノーマルな運用の方がマイナスは大きいのです。アブノーマルな運用では、容量は、最大値＝36回/時、最小値(代表値)＝33回/時を超えないということと間違いないでしょう。 ということは、発着回数の約8割を占める国内線ターミナルから遠い側の滑走路が離陸用・近い側が着陸用になるアブノーマルな運用に近い福岡の西側配置間隔210m改良案も、 ・最大値＝36回/時、最小値(代表値)＝33回/時 ぐらいなのでしょう。 ステップ4のレポートに記載されている最大値＝40回/時などありません。 福岡空港PIステップ1より、 ◎福岡空港の処理容量(着陸割合33～67%の場合) ・現状：最大値＝35回/時 最小値＝32回/時(＝代表値) ・誘導路二重化：最大値＝36回/時 最小値＝34回/時(＝代表値) となっています。つまり、西側配置間隔210m改良案の処理容量は、滑走路を2本に増やしても、1本のままで誘 少子化に向かっている昨今、増設案の空港で十分である 現在は世界的な不景気で、PIレポートの中で出てきたケースCのような状況になっていくと思われるので、「滑走路増設案」を支持します。 そもそも、PIレポートを読んで、○滑走路増設の容量＝年間約18万回、○新空港の容量＝年間約21万回、早期深夜を除けば約20万回、と、容量はほとんど変わらないと書いてあるのに、空港面積については、○滑走路増設の空港面積＝約373ha(河川や調整池も含む)、○新空港の空港面積＝約510ha(河川や調整池はない)、と大きく違うことに疑問を持たない人はおかしいです。

意見分類			寄せられたご意見
			(1)現状では、乗降客が減少しているのに、将来の発着回数予測が増加する原因・理由が理解できない。 (2)現空港の能力向上を関係する組織全体で進め、発着回数の向上を具体的に実行する。 (3)ピーク時の運賃料金を高くし、オフピークを安くすることで、乗降客率を向上させることが可能ではないか。 (4)利用時間の延長を具体的に検討し、そのコスト・メリットを明らかにし、市民には納得できるPRをする。 (5)観光客は、九州全体の空港で受入れ、連携システムを計画する。 (6)佐賀・新北九州空港との連携は再度見直してみる。特に佐賀空港とはリニア・モーターカーで連携できないか検討してほしい。(上海国際空港の例) (7)増設案、新空港案では年間の費用がどのくらい増加するのか。また乗車券はどのくらいアップするのか。 (8)国・県・市も多額の借金を抱えているのに、この上更に借金を抱えることができるのか。 今後は少子化が進むので利用者も少なくなる。経済も悪くなるので、少し拡張するぐらいで良いと思う。
		② 事業期間について 9 件	空港周辺における工事の事例や他の海上空港における事例から推定される事業期間を示すべき。 新空港案の用地買収、漁業補償、環境アセスメントは同時並行的に作業ができますが、増設案では用地買収と埋蔵文化財調査は同時並行的には行えません。埋蔵文化財調査は予算が決まっています人数も大量動員はできないので、増設案の方が事業期間は長くなると思います。 拡張の欠点は極力書かずに、新空港の欠点はしっかり書いています。拡張の欠点:能力の低さ、騒音被害の広がり、用地買収の困難性、環境対策費の増額などは書かないか目立たせないようにしています。拡張ならあたかも8～14年で事業が完了するような印象を与える書き方です。(8～14年は「工期」であって、工事に入るまでには用地買収を終えておく必要があり、実際は何十年かかるか分からない) 一方、新空港の欠点:建設費、事業期間、横風、アクセス、環境影響については、しっかりと記述してあります。建設費には全ての費用が含まれていますが、同じ条件にするなら拡張の場合は既存施設の更新費も算入すべきです。拡張の騒音影響にはほとんど触れていないのに、新空港の環境影響はしっかり記述してあります。明らかに拡張支持へと世論操作をしているようにしか思えません。 ゆっくり増設して良いと考えます。 これからは財政支出を極力減らして将来への負担を減らさなければならない。費用、工期、利便性からも、増設しなければならないのであれば、西側増設案でいくべきである。 ・建設費が安くてすむ ・工事期間が短くてすむ ・交通の便利が非常に良い 新空港の場合、株式会社方式も考えられるということですが、そうなれば着陸料など航空会社や利用客の払う施設使用料が非常に高くなるでしょう。福岡市財界は着陸料を1.4倍にするよう主張していますが、これでは航空会社はたまったものではありません。路線誘致も非常に苦勞するでしょう。着陸料が高額では福岡が期待するLCC展開も望めません。費用が安く早くできる滑走路増設案が有利だと思います。 用地買収や埋蔵文化財の調査如何で作業性が変わる滑走路増設案に反対ですが、アンケートの『滑走路増設案の長所、短所など、その特徴はわかりましたか』で『わからなかった』に回答したのは、PIレポートの16ページの新空港案のところに『滑走路増設案より長期間を要することが想定される』と書いてある以上、工事期間を含めた全事業期間が推定できなければ滑走路増設案と新空港案のどちらが長期間かかるか分からないのに、用地買収・埋蔵文化財調査などの期間がPIレポートに記されておらず、説明会(10/6)での質疑応答で「名古屋空港や石垣空港は、拡張をせず新空港を建設することになりましたが、レポートにはそれよりも周辺の市街地化が進んでいる福岡空港で用地買収が可能であるような記載になっていますが、それでは、用地買収が可能である面積の基準は何haで、戸数は何戸か?」という質問に対する回答が「具体的基準はありません。少なくとも20haの用地が買収できない場合には、増設案は無理になります。」という回答で「事業期間の具体的な数字が分かなければ、新空港案の方が長期間かかるとは言えないはずだが、具体的に事業期間は増設案・新空港案それぞれ何年か?」という質問に対する回答が「具体的な事業期間は不明です。」ということで、事業期間の具体的な数字が分からないのに何故か滑走路増設案よりも新空港案の方が事業期間が長期間かかるという意味不明な内容のレポートになっていることが明らかになったことと、個人のホームページにおいて用地買収・埋蔵文化財調査などの期間を具体的な根拠から試算しているhttp://fukuoka-airport.sakura.ne.jp/web/img/pi-step4b.pdfで、実際には用地買収・埋蔵文化財調査などの期間が試算可能であることが分かったので、調査会自ら試算することを求めるために『わからなかった』に回答しました。用地買収が無いので全区画同時に作業できる新空港案に賛成ですが、アンケートの『新空港案の長所、短所など、その特徴はわかりましたか』で『あまりわからなかった』に回答したのは、PIレポートの16ページの新空港案のところに『滑走路増設案より長期間を要することが想定される』と書いてある以上、工事期間を含めた全事業期間が推定できなければ滑走路増設案と新空港案のどちらが長期間かかるか分からないのに、環境影響調査・漁業補償などの期間がPIレポートに多額の初期投資をするより、現空港の早期増設の方が良い。
		③ 将来の拡張性について 7 件	再度満杯になった場合の対応策に要する費用も示すべき。再度PIをやるつもりなのか? 那覇空港と福岡空港の大きな違いは、那覇空港は滑走路間隔210mで造っても将来的にエプロンが足りなければ 海側にエプロンを拡張できるし、滑走路の処理能力が足りなくなれば 海を埋め立ててオープンパラレル滑走路を新たに造れるのに対して、福岡空港には拡張余力が全く無いことです。 他にも疑問点が多いですが「中長期トータルコストで安く無い」拡張案。地元経済界の方々で無くとも、何故そのような案を選ぶ必要があるのか 疑問です。再拡張などの余録も無く、工事達成期間や実現性など著しく 疑問符の付く不経済な拡張案を、我々地域住民や経済界の皆様は勿論 年間1800万人と国内外で多数利用する利用者の人達も欲する内容でしょうか ある時期までは利用者側に若干金銭的メリット(利用時間など)を 考慮して)があるようですが、その他を考えるととても有効な案とは思えません。サブプライム問題で世界景気が調整期に入っていますが、経済方策を 余程誤らぬ限り、景気変動の波はまた上向きです。長期使用の空港整備は短期的な状況や景気短観で近視眼的に判断しても仕方無いと思われます。事業自体も景気調整期に不況対策として直接の経済効果があるのも事実です。勿論派生する直接・間接の経済効果は、新空港案は抜群です。地域経済や広域まで波及する影響も考慮し、国土交通省や麻生県知事、政権党党首におかれましては、的確で後に悔いや批判を残さぬ判断を 頂きたいと思えますね。新空港整備工事ににおいては、予算もですが日々進歩する最新工事施工技術も 駆使して、より早期に完成する工夫などもお願いしたいです。 滑走路増設後、それに対応できなければ新空港建設を検討するという方法もあるのでは? 道州制移行後、財源があれば現実味も出てくる。 20年、30年で満杯になるような増設案はダメと思う。 6) 事業採択されない可能性がある問題。・滑走路増設案は一般空港の整備指針(案)を満たしていません。現在、調査が先行している那覇空港は、総合的な調査から構想段階へ進んでいます。構想段階PI実施計画案 http://www.dc.ogb.go.jp/Kyoku/information/nahakuuou/10_kyougikai/06.pdf の3ページ目に一般空港の整備指針(案)を基に作業を進める旨が書いてあります。一般空港の整備指針(案) >2-3.計画の妥当性 >①空港計画 >事業の必要性を構成する内容等に照らして施設の規模・配置が適切であり、所要の >空域及び飛行経路の設定、適正な就航率の確保が可能と見込まれる等適切な空港計画 >であること。また、将来の拡張性について配慮されていること。福岡空港PIステップ4 PIレポートの15ページには『更なる拡張は周辺への影響が極めて大きく、現実的には困難』とあることから、将来の拡張性について配慮されていません。>2-4.事業の実現性 >① 用地確保 >空港整備に必要となる用地について確保の見極めができること。<説明会(10/6)での質疑応答(回答者は大阪航空局)> Q 名古屋空港や石垣空港は、拡張をせず新空港を建設することになりましたが、レポートにはそれよりも周辺の市街地化が進んでいる福岡空港で用地買収が可能であるかのような記載になっています。それでは、用地買収が可能である面積の基準は何haで、戸数は何戸かについて教えて下さい? A 具体的基準はありません。少なくとも20haの用地が買収できない場合には、増設案は無理になります。以上の回答から、空港整備に必要となる用地について確保の見極めはできていないと考えられます。構想段階PI実施計画案には、『整備指針(案)が満たされなければ事業採択されない』とあり、滑走路増設案が整備指針(案)を満たす可能性は極めて低いため、滑走路増設案を選択しても事業採択されない可能性があると考えられます。 http://fukuoka-airport.sakura.ne.jp/web/img/pi-step4b.pdf 説明会での質疑応答の内容を見ても レポートの中身が嘘だと担当者が認めています。事業採択されない滑走路増設案には反対です。事業採択される新空港案に賛成です。 滑走路増設案に対して将来の拡張性への不安が記載されていましたが、技術が進歩し続けていることを考えれば、将来拡張性への問題は無視しても良いと考えます。まずは費用と今の利便性、施工技術を優先して考え、滑走路増設が良いと思います。

[illegible]

意見分類		寄せられたご意見
		私は今の空港のが、家から近いので、今の所で増設の方がいいです。 福岡の大きな良い点として都心にAir Portが非常に近い 増設、新設にせよお金がかかるが、利便性から現状の増設案が望ましいと思う。たとえば、羽田と成田を見ても、結局利用しやすい羽田増設が良い結果となっている。他に閑空、中部も中心地から遠いため不便である。よって増設案を望む。 大宰府への交通アクセスが悪いので、九州最大の観光地のメリットを活かせない。新空港によってこれが決定的となり、福岡の魅力は半減してしまう。現状の福岡空港は日本一である。 福岡の発展の為には、利便性のいい現空港の拡張が良い。 9200億って莫大の税金を使って空港なんか作る必要がない。県知事は空港を作ればいいと思っているが、県民の声を聞いてほしい。今の空港の方が便利で新しい博多駅や新幹線の事を思ったら、増設案がいいです。
		② 乗り継ぎ利便性について(ターミナル配置、設備含む) 1 件 国内線と国際線との乗り継ぎを投資金額を少なくした方法はないのですか？10分くらいで移動できませんか？
		③ 利用時間について 3 件 今年度中に最終結論がでるとはいえ、まるで、大学入試試験の可否を待つ気分です。それというのも、もし現空港拡張で決まれば、福岡は恐らく今後100年に及んでいびつな都市計画を余儀なくされ、都市の価値とか格付け、競争に負けると思います。物流面で24時間運用できない空港というのは福岡にとって足枷になると思います。なにか、とても不安になります。 現空港に、地下鉄延長や24時間体制なども検討してもらいたい。 (1)現状では、乗降客が減少しているのに、将来の発着回数予測が増加する原因・理由が理解できない。 (2)現空港の能力向上を関係する組織全体で進め、発着回数の向上を具体的に実行する。 (3)ピーク時の運賃料金を高くし、オフピークを安くすることで、乗降客率を向上させることが可能ではないか。 (4)利用時間の延長を具体的に検討し、そのコスト・メリットを明らかにし、市民には納得できるPRをする。 (5)観光客は、九州全体の空港で受入れ、連携システムを計画する。 (6)佐賀・新北九州空港との連携は再度見直してみる。特に佐賀空港とはリニア・モーターカーで連携できないか検討してほしい。(上海国際空港の例) (7)増設案、新空港案では年間の費用がどのくらい増加するのか。また乗車券はどのくらいアップするのか。 (8)国・県・市も多額の借金を抱えているのに、この上更に借金を抱えることができるのか。
		④ 運航等の確実性について 1 件 福岡空港は高松等と比べ、気象条件は安定していますので、非精密でも何とか対応できる方策があると考えます。
		⑤ 航空路線・便数の拡充について 4 件 これまでのレポートを見てない者の疑問です。 ・国際線を使ったことがありません。海外も含めて、国際線・国内線両方をもつ空港としての優位性は何ですか？韓国とか中国とか、ライバル空港はどこなのですか？ 日本の西の玄関。国際空港。 増設することでより便利になると言うからつくりなさい。 福岡空港国際線旅客の8割は観光旅行者と言われている。日経航空会社が撤退したのを見ても分かるとおりビジネス需要は非常に少ない。今後はLCCの就航などに期待がかかるが、新空港では着陸料が大きく値上げされ、就航が難しくなる可能性がある。滑走路増設が望ましい。
	4. 環境・安全の視点について	① 生活環境への影響について 21 件 増設滑走路は、現時点で存在しません。よって現騒音コンター内に騒音が収まったとしても、別個のものとして騒音コンターを設定する必要があると思います。現滑走路による騒音と増設滑走路による騒音は別物です。 大阪国際空港は、滑走路が2本あるにもかかわらず離着陸回数は1日370回までに設定されています。つまり滑走路を増設すれば離着陸回数が増やせるのはあくまでも施設面であって環境面から離着陸回数を増やせない可能性があることを示していないのは何らかの意図を感じる。 先日八尾空港で飛行機が落ちたので、騒音が増えて飛行機が落ちる可能性が増える増設案には絶対反対です。 滑走路増設案に不利となる情報は極力示さず(騒音コンターなど)、滑走路増設案に不利な情報を示す時は表現を誤魔化しているように感じる。 都市中心部で大量の土砂を運搬するのは迷惑。夜間の工事騒音が酷くなるのは嫌です。 さすがに増設案の騒音が広がらないというのは無茶苦茶では？ 拡張の欠点は極力書かずに、新空港の欠点ははっきり書いています。拡張の欠点:能力の低さ、騒音被害の広がり、用地買収の困難性、環境対策費の増額などは書かないか目立たせないようにしています。拡張ならあたかも8～14年で事業が完了するような印象を与える書き方です。(8～14年は「工期」であって、工事に入るまでには用地買収を終えておく必要があります、実際は何十年かかるか分からない) 一方、新空港の欠点:建設費、事業期間、横風、アクセス、環境影響については、しっかりと記述してあります。建設費には全ての費用が含まれていますが、同じ条件にするなら拡張の場合は既存施設の更新費も算入すべきです。拡張の騒音影響にはほとんど触れていないのに、新空港の環境影響はしっかりと記述してあります。明らかに拡張支持へと世論操作をしているようにしか思えません。 しかしながら、現在の日本国内の景気や世界の経済情勢、また日本が一段と少子高齢化に進み、航空需要が今までのように伸びることも考えにくい状況ではないか。ただ、空港などのインフラ整備には長期間かかることも、あるので、現空港の滑走路を増設はしたほうがいいのでは。年々航空機の技術は飛躍的に進出し重大インシデントに繋がる事故も減少しているので、都心部に空港がある利便性のほうが大事ではないか？中部や広島、熊本、鹿児島など都心部より距離があり不便な空港が多い、そのうえ2011年の九州新幹線の開業もあり九州の州都となるであろう福岡の空港が現都心部にある利便性のほうが重要ではないだろうか。また、アメリカ本土や欧州との直行便が就航できないと言うが、現実デルタ航空の撤退にしても、現在需要があるとも考えにくい。将来に米、欧への就航が実現したとしても、航空機のダウンサイジングや性能の向上により、滑走路もあまり長くなくてもよくなるのではないか。離陸用に現滑走路を南北に500m程延長することがコスト的にも現実的だと思われる。3300mあれば福岡クラスの都市からの需要に対応する航空機であれば十分だと思います。新世代の航空機であれば騒音も極めて小さくなり、話し合いや説明で6:00～24:00くらいの運用が可能になるのではないのでしょうか。海上空港の利点もよく理解できますが、現在の国や地方の財政を考えてみて、新空港建設はマイナス要素が多いように思われます。滑走路増設、延長などで新空港建設という今までのインフラ整備の概念を変えて福岡空港で新しいインフラモデルを構築してほしいものです。最後に北九州や佐賀の空港との共存共栄で北部九州の発展につなげてもらいたいと思います。 ・なぜ新空港の方が長い期間を要すると言えるんだ？ ・なぜ滑走路増設と新空港とで容量にあまり差がないんだ？ ・なぜ滑走路増設では騒音が広がらないと言えるんだ？ 現空港は大げさに言う日本一利便性の高い空港と言える。周囲土地の買い増し等により環境問題も徐々に解決していけばいいと思う。 春日原南町は騒音区域内ですが、それでも新空港案には大反対です。福岡県の将来を考えるのであれば、増設案とするべきだと思います。 空港アクセスは整備すれば改善できるが、騒音問題や安全問題について増設案では解決が無理。 飛行機の音はうるさいけど、近くに飛行場があった方が良くと思います。 「増設」では騒音区域は広がらないが、騒音の密度が大きくなる。その対策は？ 現空港で、滑走路増設を行うのであれば、騒音問題の抜本的な見直しが必要。住民の納得をえる事で天命をはたす事になると思う。 滑走路を増やせばいい、というレポートの内容になっていると感じたが、過去に騒音訴訟を起こされて負けていることを考慮しているのか？ 増設案は騒音が問題になっている現在、住民に理解が得られるのか？ ・騒音がなくなる、小さくなるなどは、まだ検討だとは思いますが、本当に問題がないという事実に関して教えて頂きたいです。 滑走路増設案は比較評価でもあるように、騒音問題に大きく支障がある様に思えます。新空港を設置した場合、使わなくなった土地等を市民に安価で提供し、設置資金の一部としてはどうでしょうか？(東区箱崎周辺でよく目にする、空港が管理している土地は、どうなるのかも気になります。) 利便性が九州の入り口としての機能を高めるので、大分や長崎の海上空港との一体的運用を考慮して欲しい。(増設案に期待します)便数や環境対策は将来の技術の発展も考慮して欲しい。

意見分類		寄せられたご意見
		滑走路増設案では、現空港界隈の騒音問題が残るが、費用対効果を鑑みれば、新空港案より賢明な選択と思われる。
		② 自然環境への影響について 4 件
		空港は一つで充分です。本当に人間は自分達が良ければそれでいいんですね。動物や植物は意思を伝える事ができません。地球はみんなのもの！！おかしいですよ。絶対に反対！！絶対に。 <埋蔵文化財調査期間の具体的事例>>下月隈C遺跡は福岡空港の滑走路南端部分に広がっており、>洪水対策の調整池建設に伴い10年近くを費やして>大規模な調査が行われた（福岡市埋蔵文化財センターより）http://www.city.fukuoka.lg.jp/maibun/hozon/2005.html 該当区域の面積は 360m×210m＝75、600m2≒7.6haになります。西側配置（滑走路間隔210m）改良案の場合 10年×20ha÷7.6ha≒26年 埋蔵文化財調査に26年かかる計算になります。なお現空港敷地内にも埋蔵文化財の包蔵地エリアが 存在するので、さらに埋蔵文化財の調査に 時間がかかる可能性もあります。（福岡空港PIステップ4 PILレポート詳細版の72ページ「現福岡空港場内及び周辺の埋蔵文化財の分布状況」より）http://fukuoka-airport.sakura.ne.jp/web/img/pi-step4b.pdf このような客観的事実すらも調査していない今回の調査会社のレベルの低さに 驚きます。個人レベルで調査できることを調査していないってどういうことですか？ 現空港敷地内にも埋蔵文化財がある以上、増設案はさらに埋蔵文化財調査に時間がかかることになるので 反対です。埋蔵文化財調査の無い新空港案に賛成です。早期に新空港を作ってほしいです。 現在の空港の増設案に賛成します。そのままの施設を使用し、拡張をしてほしい。新空港案は費用も莫大にかかる。環境の汚染・生態系の狂いなど様々な弊害を生む。 自然な街を残す為にも増設案に賛成です。三苦や志賀の山にもタヌキなど多く住んでいます。自然を壊さないでほしい。
		③ 安全性の確保について 7 件
		先日も八尾空港で飛行機が落ちたので、騒音が増えて飛行機が落ちる可能性が増える増設案には絶対反対です。 福岡空港のように便数が多い空港において非精密滑走路だからといって制限表面を大幅緩和するのは問題ではないか？安全を考慮したら非精密滑走路においても精密滑走路と同等の制限表面にする必要がある。 都市部の空港で多くの便数がある福岡空港で、特殊な運用を強いられる滑走路210m増設案には安全面からも絶対反対です。 しかしながら、現在の日本国内の景気や世界の経済情勢、また日本が一段と少子高齢化に進み、航空需要が今までの ように伸びるとも考えにくい状況ではないか。ただ、空港などのインフラ整備には長期間かかることも あるので、現空港の滑走路を増設はしたほうがいいのか。年々航空機の技術は飛躍的に進出し重大インシデントに繋がる 事故も減少しているの、都心部に空港がある利便性のほうが 大事ではないか？ 中部や広島、熊本、鹿児島など都心部より距離があり不便な 空港が多い、そのうえ2011年の九州新幹線の開業もあり九州の 州都となるであろう福岡の空港が現都心部にある利便性のほうが 重要ではないだろうか。また、アメリカ本土や欧州との直行便が就航できないと言うが、現実デルタ航空の撤退にしても、現在需要があるとも考えにくい。将来に米、欧への就航が実現したとしても、航空機のダウンサイジング や性能の向上により、滑走路もあまり長くなくてもよくなるのではないか。離陸用に現滑走路を南北に500m程延長することがコスト的にも現実的だと 思われる。3300mあれば福岡クラスの都市からの需要に対応する航空機であれば 十分だと思います。新世代の航空機であれば騒音も極めて小さくなり、話し合い や説明で6:00～24:00くらいの運用が可能になるのではないのでしょうか。海上空港の利点もよく理解できますが、現在の国や地方の財政を考えてみても 新空港建設はマイナス要素が多いように思われます。滑走路増設、延長などで新空港建設という今までのインフラ整備の概念を 変えて福岡空港で新しいインフラモデルを構築してほしいものです。最後に北九州や佐賀の空港との共存共栄で北部九州の発展につなげて もらいたいと思います。 現在の空港では危険。便数を増やしてほしい。国際空港 にしてほしい。24時間空港にしてほしい。アジアのゲート ウェイ必要。 空港アクセスは整備をすれば改善できるが、騒音問題や安全問題について増設案では解決が無理。 増設案での利用時間の制約は北九州空港など近隣空港との連携によって解決し、近隣諸都市との相互繁栄も考えることが福岡の将来には必要である。福岡都心部での高さ制限については、すでに福岡都心部はオーバーストア状態であり、都心部における高層ビルの必要性はなく、増設案の妨げにはならない。都心に近い空港であるための危険性に関しては否定できないが確率的には極めて低いのではないだろうか。借用地の地代に関しては海上に新空港を作る初期投資額と埋め立て地を維持するコストを考慮すれば、大きな障害とは考えられない。
5. まちづくりや地域振興の視点について		① まちづくりへの影響について 7 件
		駐機スペースの確保から、エプロンの拡大案もでているようだが、今後のことを考慮して投資してほしいものである。現状の福岡空港は騒音などあるものの、飛行機の離着陸がマッチしている都市ではないかと思う。高さ制限があるから高層ビルが建てないから発展しないという考えではなく、高さ制限内でどう都市計画して魅力ある都市づくりをするかが行政の発想転換だと思う。高さがそろった都市も景観的に良い面もある。 今年度中に最終結論がでるとはいえ まるで、大学入試試験の可否を待つ気分です。それというのも、もし現空港拡張で決まれば、福岡は恐らく今後100年に及んでいびつな都市計画を余儀なくされ 都市の価値とか格付け、競争に負けると思います。物流面で24時間運用できない空港というのは福岡にとって足枷になると思います。 なにか、とても不安になります。 僕のまわりの佐賀県人は佐賀空港を利用した事がなく、全て福岡空港だそうです。理由はやっぱり羽田ー福岡の便数の多さと圧倒的な安さ、そして地下鉄が唐津まで直結していることの様です。都心に空港がある故に、福岡の街には高層建築が規制にひっかり、はやりのタワーマンションが一棟も無いという話を聞きました。だから臨海地区に空港を建設して進入路を制限するという主張を聞いた事もあります。都心に近すぎる内陸の空港は都市としての競争力にプラスにもマイナスにもなる面があるんですね。 福岡の高層建造物が制限される条件が現状ありますが、増設案(210m)が最も好ましい。 ・都市をデザインする場合、たとえ土地があっても現在地に空港を建設するでしょうか。 又、滑走路増設の場合での、”福岡都心部での高さ制限”はデメリットでもなんでもなく、将来の福岡に必要なことだと思う。高さ制限に反対している市民がいるのか。高層マンション建設反対の声は、よくみにしますが、市内の景観を守り、不必要に埋立て工事をしないですむように心がけて欲しい。新空港で利用者の増加を見込めるのか気になります。 増設案での利用時間の制約は北九州空港など近隣空港との連携によって解決し、近隣諸都市との相互繁栄も考えることが福岡の将来には必要である。福岡都心部での高さ制限については、すでに福岡都心部はオーバーストア状態であり、都心部における高層ビルの必要性はなく、増設案の妨げにはならない。都心に近い空港であるための危険性に関しては否定できないが確率的には極めて低いのではないだろうか。借用地の地代に関しては海上に新空港を作る初期投資額と埋め立て地を維持するコストを考慮すれば、大きな障害とは考えられない。
		② 福岡・九州にもたらす影響について 8 件
		今年度中に最終結論がでるとはいえ まるで、大学入試試験の可否を待つ気分です。それというのも、もし現空港拡張で決まれば、福岡は恐らく今後100年に及んでいびつな都市計画を余儀なくされ 都市の価値とか格付け、競争に負けると思います。物流面で24時間運用できない空港というのは福岡にとって足枷になると思います。 なにか、とても不安になります。 しかしながら、現在の日本国内の景気や世界の経済情勢、また日本が一段と少子高齢化に進み、航空需要が今までの ように伸びるとも考えにくい状況ではないか。ただ、空港などのインフラ整備には長期間かかることも あるので、現空港の滑走路を増設はしたほうがいいのか。年々航空機の技術は飛躍的に進出し重大インシデントに繋がる 事故も減少しているの、都心部に空港がある利便性のほうが 大事ではないか？ 中部や広島、熊本、鹿児島など都心部より距離があり不便な 空港が多い、そのうえ2011年の九州新幹線の開業もあり九州の 州都となるであろう福岡の空港が現都心部にある利便性のほうが 重要ではないだろうか。また、アメリカ本土や欧州との直行便が就航できないと言うが、現実デルタ航空の撤退にしても、現在需要があるとも考えにくい。将来に米、欧への就航が実現したとしても、航空機のダウンサイジング や性能の向上により、滑走路もあまり長くなくてもよくなるのではないか。離陸用に現滑走路を南北に500m程延長することがコスト的にも現実的だと 思われる。3300mあれば福岡クラスの都市からの需要に対応する航空機であれば 十分だと思います。新世代の航空機であれば騒音も極めて小さくなり、話し合い や説明で6:00～24:00くらいの運用が可能になるのではないのでしょうか。海上空港の利点もよく理解できますが、現在の国や地方の財政を考えてみても 新空港建設はマイナス要素が多いように思われます。滑走路増設、延長などで新空港建設という今までのインフラ整備の概念を 変えて福岡空港で新しいインフラモデルを構築してほしいものです。最後に北九州や佐賀の空港との共存共栄で北部九州の発展につなげて もらいたいと思います。 ・空港のリブレースよりも、インフラの追加の方が県民へのインパクトも大きく、飯塚をはじめとする筑豊地区を経由させることで、同地区の活性化も期待できます。 レポートを見るまでこんなに真剣に議論・検討をされていることを解りませんでした。大変にわかり易いレポートです。感心しました。2案とも甲・乙つけがたく何を優先度と考えるか、又その基準が現在ではなく、未来の時点で評価すればと思います。 全体を通して、どの評価基準を優先させるか迷う所です。どうしても現時点で物考えやすいためでしょうか。

意見分類				寄せられたご意見
				九州の位置付けがこのまま伸長するのが私は一番疑問に思っています。今の信条は既存拡張ですが、何十年後、果たして大丈夫かと問われれば、それは誰も答えられません。 福岡空港ほど利便性のよい空港はないと思います。福岡の発展のためにも現在の位置で検討して下さい。 福岡空港は利便性の良さで今日まで発展してきたのであるから、新設には反対であり、将来的発展をのべられている事も全国各地での新空港新設では思った効果や成果はないと感じる。 福岡の発展のためにも滑走路増設案をお願いします。 東京、大阪に次ぐ大規模な都市なので、せまい空港というのはちょっとさびしい気がする。
		6. 事業効率性の視点について	① 費用と効果について 32 件	吉塚には未だマンションがあちこちに建っている状況、豊2丁目などでもマンションが建設されている、西側拡張だとモロに 制限高に引っかかる物件です。基礎工事してるのも7～8棟あります。これ、もし拡張となれば、新しいマンションを相当数ぶっ壊すことになりますね。だから、拡張は巷で言われてる以上に事業費がかかりますね。 拡張の欠点は極力書かずに、新空港の欠点はしっかり書いています。拡張の欠点:能力の低さ、騒音被害の広がり、用地買収の困難性、環境対策費の増額などは書かないが目立たせないようにしています。拡張ならあたかも8～14年で事業が完了するような印象を与える書き方です。(8～14年は「工期」であって、工事に入るまでには用地買収を終えておく必要があり、実際は何十年かかるか分からない) 一方、新空港の欠点:建設費、事業期間、横風、アクセス、環境影響については、しっかりと記述してあります。建設費には全ての費用が含まれていますが、同じ条件にするなら拡張の場合は既存施設の更新費も算入すべきです。拡張の騒音影響にはほとんど触れていないのに、新空港の環境影響はしっかり記述してあります。明らかに拡張支持へと世論操作をしているようにしか思えません。 ・今の所で良いと思います。お金がもったいないです。その分、人の苦しみにまわしてください。アップアップしています。 ・借地の買収を行うことが、ランニングコストを下げる面でも重要では。地権者は十分に対価をもらったと思う。 空港の賃借料も問題になっているようですが、新空港建設の予算を土地買収費用に回しても良いのではないのでしょうか？ 毎年のように行われる、接待海外旅行等を考えても、税金は極力最小限に利用して欲しいと考えるのは国民であり市民の考えだと思います。 年間14万回以上の航空機が利発着しているのに滑走路だけがいつに 数メートルかさ上げし、勾配がついたら登りはスラストの出力アップ、下りはブレーキ増し(航空機の地上移動中は常にブレーキ引きずりだ)で 増加する燃料代等を考えたら2-30年で建設費越しそうな予感・・・ まあそれは航空会社負担だけど 鉄の鳥(飛行機)がなく、関古鳥が鳴いている佐賀・神戸・能登空港の例をご存知でしょうか？ハコをこさえるだけでなく運行業者(ANA、JAL他)の意見、つまりいずれの案に対しても完成度、どれだけの便の運行を保証してくれるのかを広報して欲しい。でないと完成後に赤字のたれながしにつながる。 他にも疑問点が多いですが「中長期トータルコストで安く無い」拡張案。地元経済界の方々で無くとも、何故そのような案を選ぶ必要があるのか 疑問です。再拡張などの余禄も無く、工事達成期間や実現性など著しく 疑問符の付く不経済な拡張案を、我々地域住民や経済界の皆様は勿論 年間1800万人と国内外で多数利用する利用者の人達も欲する内容でしょうか ある時期までの試算では利用者側に若干金銭的メリット(利用時間などを 考慮して)があるようですが、その他を考えるととても有効な案とは思えません。 サブプライム問題で世界景気が調整期に入っていますが、経済方策を 余程誤らぬ限り、景気変動の波はまた上向きです。長期使用の空港整備は短期的 な状況や景気短観で近視眼的に判断しても仕方無いと思われます。 事業自体も景気調整期に不況対策として直接の経済効果があるのも事実です。 勿論派生する直接・間接の経済効果は、新空港案は抜群です。 地域経済や広域まで波及する影響も考慮し、国土交通省や麻生県知事、 政権党党首におかれましては、的確で後に悔いや批判を残さぬ判断を 頂きたいと思いますね。 新空港整備工事においては、予算もですが日々進歩する最新工事施工技術も 駆使して、より早期に完成する工夫などをお願いしたいです。 この金のない時代に大がかりに新空港を建設することは、県民・市民の負担を考えれば反対である。拡張の必要性があるにしても既存施設の改善で対応すべき。 先行、人口も減少していくのに便を増やすことより利便性からして移転変更には反対です。現空港による周辺への防音対策に費やした莫大な税金はムダになります。一般市民への税負担も更に考えて欲しいものです。 滑走路増設案にした場合も、将来的には、借地の買収は検討すべきと思う。 30年、50年、100年の借地料等々はいくらですか？ 利便性。経済的に現空港の拡張に賛成。 日本の経済からして、現在の所で増設した方が良いと思います。 ・福岡空港の借地は全て買上げる。 新空港は必要と思わない。滑走路増設がいいと思った。理由は費用と利用(本数は予想より減るのでは?)と思うから。 増設の為に用地買収にあたっては、借地にすべき。 現在の空港の増設案に賛成します。そのままの施設を使用し、拡張をしてほしい。新空港案は費用も莫大にかかる。環境の汚染・生態系の狂いなど様々な弊害を生む。 空港というのは、使用前、使用中、最後の最後まで安全に運用できるように多大な維持管理費がかかります。新空港を作るにしても、航空会社の機材・人員もすぐにポンと移転できるものでもありません。今の福岡空港での拡張を願っています。 滑走路増設案に対して将来の拡張性への不安が記載されていましたが、技術が進歩し続けていることを考えれば、将来拡張性への問題は無視しても良いと考えます。まずは費用と今の利便性、施工技術を優先して考え、滑走路増設が良いと思います。 増設・新空港ともに費用がかかりすぎ。不必要。どうしても必要な費用の安い増設案でしょうか。増設すると、地域対策費が今までのように掛かるというのが、新空港との建設費差額を埋めるにも現段階の甘い試算でさえ50年はかかる。50年後には航空事情も変わってるでしょうし、原油価格も将来は1バレル＝200円になるという予測もあり航空機の数・発着回数ともに確実に減ると思う。佐賀・北九州空港と連携して解決できないのか？ どちらにせよ、費用のかかりすぎる新空港はナンセンス。 これからは財政支出を極力減らして将来への負担を減らさなければならない。費用、工期、利便性からも、増設しなければならないのであれば、西側増設案でいくべきである。 新宮に新設するとすれば、約1兆2000億かかると推測され滑走路を増やす案と比べると約6億費用がかかる。だから私は滑走路を増やして便自体の量を増やすこと。 ・建設費が安くすむ ・工事期間が短くてすむ ・交通の便利が非常に良い 新空港の場合、株式会社方式も考えられるということですが、そうなれば着陸料など航空会社や利用客の払う施設使用料が非常に高くなるでしょう。福岡市財界は着陸料を1.4倍にするよう主張していますが、これでは航空会社はたまったものではありません。路線誘致も非常に苦労するでしょう。着陸料が高額では福岡が期待するLCC展開も望めません。費用が安く早くできる滑走路増設案が有利だと思います。 滑走路増設案では、現空港界隈の騒音問題が残るが、費用対効果を鑑みれば、新空港案より賢明な選択と思われる。 新空港というと聞こえは良いが、やはり現在の空港を最大限に効率化すべきと考えます。 今、環境対策費や借地料などがこんなに掛かっているのに驚いた。 多額な初期投資をするより、現空港の早期増設の方が良い。 増設案での利用時間の制約は北九州空港など近隣空港との連携によって解決し、近隣諸都市との相互繁栄も考えることが福岡の将来には必要である。福岡都心部での高さ制限については、すでに福岡都心部はオーバーストア状態であり、都心部における高層ビルの必要性はなく、増設案の妨げにはならない。都心に近い空港であるための危険性に関しては否定できないが確率論的には極めて低いのではないだろうか。借用地の地代に関しては海上に新空港を作る初期投資額と埋め立て地を維持するコストを考慮すれば、大きな障害とは考えられない。 ・新空港建設は自然環境の破壊。 ・環境対策費・移転補償費は年々減額になると思われます。 (1)現状では、乗降客が減少しているのに、将来の発着回数予測が増加する原因・理由が理解できない。 (2)現空港の能力向上を関係する組織全体で進め、発着回数の向上を具体的に実行する。 (3)ピーク時の運賃料金を高くし、オフピークを安くすることで、乗降客率を向上させることが可能ではないか。 (4)利用時間の延長を具体的に検討し、そのコスト・メリットを明らかにし、市民には納得できるPRをする。 (5)観光客は、九州全体の空港で受入れ、連携システムを計画する。

意見分類			寄せられたご意見
			(6)佐賀・新北九州空港との連携は再度見直してみる。特に佐賀空港とはリニア・モーターカーで連携できないか検討してほしい。(上海国際空港の例) (7)増設案、新空港案では年間の費用がどのくらい増加するのか。また乗車券はどのくらいアップするのか。 (8)国・県・市も多額の借金を抱えているのに、この上更に借金を抱えることができるのか。
			② 方策実施の難易度について(用地、周辺社会基盤への影響、運航(制限表面)条件含む)
			15 件
			説明不足が多過ぎると思います。具体的根拠や期間も示さずに用地買収が可能であるような表記には常識を疑います。
			都市中心部で大量の土砂を運搬するのは迷惑。夜間の工事騒音が酷くなるのは嫌です。
			拡張の欠点は極力書かずに、新空港の欠点はしっかり書いています。拡張の欠点:能力の低さ、騒音被害の広がり、用地買収の困難性、環境対策費の増額などは書かないか目立たせないようにしています。拡張ならあたかも8～14年で事業が完了するような印象を与える書き方です。(8～14年は「工期」であって、工事に入るまでは用地買収を終えておく必要があります。実際は何十年かかるか分からない) 一方、新空港の欠点:建設費、事業期間、横風、アクセス、環境影響についてはしっかりと記述してあります。建設費には全ての費用が含まれていますが、同じ条件にするなら拡張の場合は既存施設の更新費も算入すべきです。拡張の騒音影響にはほとんど触れていないのに、新空港の環境影響はしっかり記述してあります。明らかに拡張支持へと世論操作をしているようにしか思えません。
			増設の場合には 舗装面積が大きく増えることに加えて、嵩上げまでされることから、大雨時に大量の雨水が周辺住宅地に流れ込むことになりそうですね。伊丹空港では大雨で水没したため、地下に雨水用のトンネルを作ったそうですが、福岡の場合は埋蔵文化財や米倉が残した異物などがあり大変なのでは。
			どちらにしても増設は無理だと思います。現実的に見ても。
			複田1～2丁目はほとんどの大手物流会社が航空貨物ターミナルの拠点を構える地域です。増設新案によるとこの地区は全体が立ち退き対象になります。ここで問題が生じます。一般家庭なら静かな別の土地に移り住む保障をしてもうば良いかもしれないけど、空港の隣接地という条件で業務が成り立っている物流会社はどこに移るのでしょうか？ 3号博多バイパス沿いに広大な空き地というのは、もうありません。これらの業務は隣接地で考慮して)がある多大な支障が出るでしょう。次に一戸建て、マンションなどに住む豊2丁目と吉塚3、4、5、6、7丁目の住民は 我が家のほぼ真上を飛び飛行機の騒音に耐えなければなりません。何故ならこの地区に住む世帯が多すぎるため 全戸立ち退きは無理であると考えられるからです。線で結ぶとしたら、3号博多バイパス新二又瀬橋>複田>607号駅東口>新幹線高架沿い馬出6丁目>68号宮松小学校前>68、3号交差、下日井>新二又瀬橋の信号を結んだ地域です。騒音コンター設置について国は何も触れてませんのであくまでも推測ですが、、、この事業を仮に15年でやるなどといえば、失笑を買っただけでしょう。増設新案を出す前は都市高速月隈ジャンクションの移設を検討していたほどですから何を言い出しても 最早驚きませんが、、、
			他にも疑問点が多いですが「中長期トータルコストで安く無い」拡張案。地元経済界の方々で無くとも、何故そのような案を選ぶ必要があるのか 疑問です。再拡張などの余録も無く、工事達成期間や実現性など著しく 疑問符の付く不経済な拡張案を、我々地域住民や経済界の皆様は勿論 年間1800万人と国内外で多数利用する利用者の人達も欲する内容でしょうか ある時期までは利用者側に若干金銭的メリット(利用時間の短縮)を 考慮して)がある多大な支障が出るでしょう。次に一戸建て、マンションなどに住む豊2丁目と吉塚3、4、5、6、7丁目の住民は 我が家のほぼ真上を飛び飛行機の騒音に耐えなければなりません。何故ならこの地区に住む世帯が多すぎるため 全戸立ち退きは無理であると考えられるからです。線で結ぶとしたら、3号博多バイパス新二又瀬橋>複田>607号駅東口>新幹線高架沿い馬出6丁目>68号宮松小学校前>68、3号交差、下日井>新二又瀬橋の信号を結んだ地域です。騒音コンター設置について国は何も触れてませんのであくまでも推測ですが、、、この事業を仮に15年でやるなどといえば、失笑を買っただけでしょう。増設新案を出す前は都市高速月隈ジャンクションの移設を検討していたほどですから何を言い出しても 最早驚きませんが、、、
			他にも疑問点が多いですが「中長期トータルコストで安く無い」拡張案。地元経済界の方々で無くとも、何故そのような案を選ぶ必要があるのか 疑問です。再拡張などの余録も無く、工事達成期間や実現性など著しく 疑問符の付く不経済な拡張案を、我々地域住民や経済界の皆様は勿論 年間1800万人と国内外で多数利用する利用者の人達も欲する内容でしょうか ある時期までは利用者側に若干金銭的メリット(利用時間の短縮)を 考慮して)がある多大な支障が出るでしょう。次に一戸建て、マンションなどに住む豊2丁目と吉塚3、4、5、6、7丁目の住民は 我が家のほぼ真上を飛び飛行機の騒音に耐えなければなりません。何故ならこの地区に住む世帯が多すぎるため 全戸立ち退きは無理であると考えられるからです。線で結ぶとしたら、3号博多バイパス新二又瀬橋>複田>607号駅東口>新幹線高架沿い馬出6丁目>68号宮松小学校前>68、3号交差、下日井>新二又瀬橋の信号を結んだ地域です。騒音コンター設置について国は何も触れてませんのであくまでも推測ですが、、、この事業を仮に15年でやるなどといえば、失笑を買っただけでしょう。増設新案を出す前は都市高速月隈ジャンクションの移設を検討していたほどですから何を言い出しても 最早驚きませんが、、、
			滑走路増設の方が少ない投資で出来ると書いてあるが、空港周辺の住民に土地代など払っていると聞き、将来的に新空港案よりお金がかかるのではないかな。
			増設案の実現性の無さは明らか。
			過去において裁判を起こされて負けているのに増設しようとする考え自体に疑問を感じます。増設案には反対します。
			やはり滑走路増設は無理なことがよくわかりました。もう諦めなさい。
			<埋蔵文化財調査期間の具体的事例> >下月隈G遺跡は福岡空港の滑走路南端部分に広がっており、>洪水対策の調整池建設に伴い10年近くを費やして >大規模な調査が行われた(福岡市埋蔵文化財センターより) http://www.city.fukuoka.lg.jp/maibun/hozon/2005.html 該当区域の面積は 360m×210m=75、600m2≒7.6haになります。西側配置(滑走路間隔210m)改良案の場合 10年×20ha÷7.6ha≒26年 埋蔵文化財調査に26年かかる計算になります。なお現空港敷地内にも埋蔵文化財の包蔵地エリアが 存在するので、さらに埋蔵文化財の調査に 時間がかかる可能性もあります。(福岡空港PIステップ4 PILレポート詳細版の72ページ「現福岡空港場内及び周辺の埋蔵文化財の分布状況」より) http://fukuoka-airport.sakura.ne.jp/web/img/pi-step4b.pdf このような客観的事実すらも調査していない今回の調査会社のレベルの低さに 驚きます。個人レベルで調査できることを調査していないってどういうことですか？ 現空港敷地内にも埋蔵文化財がある以上、増設案はさらに埋蔵文化財調査に時間がかかることになるので 反対です。埋蔵文化財調査の無い新空港案に賛成です。早期に新空港を作ってください。
			<他の国内空港の用地買収に関する事例> ・成田国際空港 反対闘争のため用地買収が進まず、開港から30年たった現在においても未だに全体計画は完了していない。・石垣空港 滑走路が短いため滑走路を延長するか新空港を造るか議論になり、(福岡空港よりも空港周辺の市街地化は進んでいないが)拡張は困難であるとの結論から現在新空港を建設中。・佐渡空港 滑走路延長のため地権者らと交渉を始めたが、10人の地権者から同意が得られず作業は進んでいない。・静岡空港 滑走路の延長上に高さ制限に抵触する立ち木や丘陵があることが分かり、地権者との交渉もできず 滑走路を短縮運用に変更したため開港が延期されることになった。 http://fukuoka-airport.sakura.ne.jp/web/img/pi-step4b.pdf レポートで他の国内空港の用地買収の事例を検討していないことに本当に呆れます。用地買収が可能かどうかを判断するために他の国内空港の事例を検討するのは 当然なのに調査をしなかった調査会社と、調査を指示しなかった国には凄いい不信感があります。用地買収が長引くことが確実なので増設案には反対です。用地買収で長引くことが無い新空港案に賛成です。
			4) 空港施設の問題 ・空港敷地が狭隘である。<説明会(10/6)での質疑応答(回答者は九州地方整備局)> Q 福岡空港PIステップ4 PILレポート11ページの新空港案のところでセミ・オープンパラレルの場合は、「ターミナル地域の用地は滑走路処理容量に見合っているかなどの詳細な検討が必要」と書いてありますが、処理容量がクロスパラレル(21.3万回/年)の1.2倍、年間で25万回程度になる場合 (つまり年間処理容量が約4万回増える場合)には、どれくらい空用地を増やす必要があるのでしょうか？ A (年間処理容量が約4万回増える場合に駐機場に関する拡張面積は)30haは必要です。西側配置(滑走路間隔210m)改良案の場合、全拡張面積は 全拡張面積=滑走路に関する拡張面積+駐機場に関する拡張面積=20ha になります。拡張面積が20haでは将来的に駐機スペースが足りなくなる可能性もあるかもしれません。http://fukuoka-airport.sakura.ne.jp/web/img/pi-step4b.pdf やはりこの事実は衝撃的であり、増設案の内容が減茶苦茶であると思います。対応できない増設案にする必要は全くないので増設案に反対です。将来の拡張性もある新空港案の方が対応できることは明らかなので新空港案に賛成です。
			6) 事業採択されない可能性がある問題。・滑走路増設案は一般空港の整備指針(案)を満たしていません。現在、調査が先行している那覇空港は、総合的な調査から構想段階へ進んでいます。構想段階PI実施計画案 http://www.dco.go.jp/Kyoku/information/nahakuukou/10_kyougikai/06.pdf の3ページ目に一般空港の整備指針(案)を基に作業を進める旨が書いてあります。一般空港の整備指針(案) >2-3.計画の妥当性 >①空港計画 >事業の必要性を構成する内容等に照らして施設の規模・配置が適切であり、所要の >空域及び飛行経路の設定、適正な就航率の確保が可能と見込まれる等適切な空港計画 >であること。また、将来の拡張性について配慮されていること。福岡空港PIステップ4 PILレポートの15ページには『更なる拡張は周辺への影響が極めて大きく、現実的には困難』とあることから、将来の拡張性について配慮されていません。>2-4.事業の実現性 >① 用地確保 >空港整備に必要となる用地について確保の見極めができること。<説明会(10/6)での質疑応答(回答者は大阪航空局)> Q 名古屋空港や石垣空港は、拡張をせず新空港を建設することになりましたが、レポートにはそれよりも周辺の 市街地化が進んでいる福岡空港で用地買収が可能であるかのような記載になっています。それでは、用地買収が可能である面積の基準は何haで、戸数は何戸かについて教えて下さい？ A 具体的基準はありません。少なくとも20haの用地が買収できない場合には、増設案は無理になります。以上の回答から、空港整備に必要となる用地について確保の見極めはできていないと考えられます。構想段階PI実施計画案には、『整備指針(案)が満たされなければ事業採択されない』とあり、滑走路増設案が整備指針(案)を満たす可能性は極めて低いため、滑走路増設案を選択しても事業採択されない可能性があると考えられます。 http://fukuoka-airport.sakura.ne.jp/web/img/pi-step4b.pdf 説明会での質疑応答の内容を見ても レポートの中身が嘘だと担当者が認めています。事業採択されない滑走路増設案には反対です。事業採択される新空港案に賛成です。
			7.その他
			42 件
			増設案で推進して頂くことを強く希望致します。
			なので、今の場所拡張を支持します
			未来を予測して早めに空港拡張をしなかったついでですね
			是非、現空港を維持してもらいたい。
			早く工事をスタートして(増設等)対応すべきです。
			滑走路増設案に賛成です。
			今までの場所に空港があり、そこに増設(滑走路)するのに賛成です。

意見分類			寄せられたご意見
			全国の空港と比較して空港のスタンダード化するべき。滑走路増設が良いと思うが、現状空港への継続的な修繕・改善は引き続き実施すべきである。 滑走路増設案に賛成します。 増設方で良いと思います。 新空港資金－滑走路増設金＝差分 この差分を年金確保や医療補助に廻すことを要望します。 福岡空港は今のままで十分と思うが、どうしてもというのであれば、滑走路増設案を支持する。 滑走路をもう1本作りませんか。 現時点で、PIレポートを見る限り、「滑走路増設案」が有利ではないでしょうか。 滑走路増設に賛成です。 滑走路増設が良いと思う。 最終的に「滑走路増設案」に賛同する。 利用する側からなら増設案です。 現状の空港を拡張する「滑走路増設案」に賛成です。 …とても幼稚な意見ですが、現在の空港がとても好きなので増設をしてほしいです。 増設がよい。 滑走路増設など話にならない。安物買いの銭失い。中古品が安いのは当たり前。 滑走路増設案の方が良いと考えています。 私的には滑走路増設案の方がいいです。 できれば増設案で考えて頂きたい。 滑走路増設案の方がよい。 新空港は福岡県民含め、他県民も希望はなく、現行空港を基準として拡張を願う。 滑走路増設案が全ての面で優れていると思う。 今の場所で増設してほしい。 早く決まって欲しい！（滑走路増設案） 他の空港に作ること。空港までの地下鉄は何のために大金をかけて作ったのでしょうか。地下鉄をスポーツ施設まで延長したら（サッカー場、プール等）全体を通して、利用者の立場としては「滑走路増設案」の方が現状維持にちかいと思いました。 できるだけ手を加えないでほしい。志賀島に空港を置くことを断固として反対する。 いろいろ問題とかあるけど、今の空港の場所は変えてほしくないと個人的にはそう思った。 政治的には分かりませんが、ご先祖様から贈られたものです。滑走路増設をお願いします。 滑走路増設案で良いと思う 海上空港は関西など、いろいろと障害がおこている。陸上が安全。 滑走路増設後、将来を見据えた3000m滑走路を現地に今から計画しておく。民有地は相続などでだんだん少なくなっていくであろう。 現空港「でよい！」 現在の所が家から近いので、主事が仕事で利用する時他、飛行機を見に行く事も好きなので、現在の所での増設の方が良いと思う。 現空港・港湾の整備、アクセスの検討が望まれる。 滑走路増設に反対。新空港に賛成。
			① 代表案の選出について 14 件 周辺の地形的条件から考えると、例えば『三苦・新宮ゾーン』に北西－南東方向に滑走路を造ることは 南東側に山があるので難しいので、北東－南西方向に造ることになります。滑走路容量(滑走路配置)を考えると インターセクションでは滑走路容量はほとんど増えないので オープンパラレルやクロスパラレルになります。『三苦・新宮ゾーン』に北東－南西方向に滑走路を配置する場合で 志賀島と対馬見山を越える方向に配置すると 志賀島～対馬見山の距離が21km程度で空港島が3.5kmなので、 志賀島～対馬見山の中央に空港を配置すると 進入表面に使える距離は21km-3.5km=17.5km 17.5km÷2=9km 50分の1勾配なので9000m÷50＝180m 志賀島が168mで対馬見山が249mなので 志賀島と対馬見山を越える方向に配置するのは 厳しいのではないかとことが予想できます。 滑走路が1本であれば、滑走路の方向を微妙に調整することで 志賀島と対馬見山と能古島を交わすことができるかもしれませんが オープンパラレルやクロスパラレルになると難しいように思います。 現地での建て替えはできないのですか？ 現地での建て替えは、診療を続けながら行うことになるため、 工事の振動や騒音により、利用者に大きな苦痛や不便を与えますし、 一部休診の可能性もあります。また、さらに地に建てる場合と比べて、 約1.5倍の費用がかかり、工事期間は最短でも約5年かかる見込みです。さらに、土地が狭く、形状が不整形である中で診療と工事を並行して行うために 設計上の制約も大きくなり、使い勝手や機能の面で 効率的な施設をつくるのが困難です。 http://www.city.fukuoka.lg.jp/data/open/cnt/3/10032/1/setumeikai.pdf これは少し変えるだけで福岡空港に当てはまりそう。 新宮沖N61Eの向きで滑走路配置すると、ウインドカバレッジを実際の位置で計測してほしい。 玄海パイとか津屋崎での計測は参考にならないと思う。つまりですね、そこら辺に国の意図が見えてきます。 空域調整とウインドカバレッジと両方に問題を抱える新宮沖に絞ったということがね。これは是非有識者の意見が聞きたいですな。 210m案は考慮に値しない。つくるなら長い目で考えるべきである。今新空港を造らないと将来に禍根を残す。 新空港はなぜ三苦・新宮が選ばれたのか。そこにある自然は大丈夫なのか。その点が明確じゃないと感じました。 長期的に考えたら新宮が良いと思います。 ○N61° E① or N125° E② ・将来の道州制を見据え、県外に持っていくことも考えるべきである。福岡から離さな いといった狭小な考えは捨てるべきである。 ・もし新空港を作る場合は、場所を考えてyつたらしい。 長崎空港みたいに空港建設に島を利用出来ないか。 雁ノ巣飛行場跡地に新空港を設置するのは不可能でしょうか？あらためて海を汚すよりも現在の雁ノ巣レクリエーションセンターを整備するほうがコストが低いのでは？ 滑走路増設には反対。新空港に賛成、博多湾内が良い。 志賀島にだけは絶対作ってほしくないです。本当に何もないところだけどイ所です。空港のイメージがつかない。 個人的には新宮に空港はきてももらいたくない。住民として。
			② 代表案の内容について 7 件 実現可能性を考えれば、配置は再検討する必要があるとしても新空港案しかないと思います。 周辺の地形的条件から考えると、例えば『三苦・新宮ゾーン』に北西－南東方向に滑走路を造ることは 南東側に山があるので難しいので、北東－南西方向に造ることになります。滑走路容量(滑走路配置)を考えると インターセクションでは滑走路容量はほとんど増えないので オープンパラレルやクロスパラレルになります。『三苦・新宮ゾーン』に北東－南西方向に滑走路を配置する場合で 志賀島と対馬見山を越える方向に配置すると 志賀島～対馬見山の距離が21km程度で空港島が3.5kmなので、 志賀島～対馬見山の中央に空港を配置すると 進入表面に使える距離は21km-3.5km=17.5km 17.5km÷2=9km 50分の1勾配なので9000m÷50＝180m 志賀島が168mで対馬見山が249mなので 志賀島と対馬見山を越える方向に配置するのは 厳しいのではないかとことが予想できます。 滑走路が1本であれば、滑走路の方向を微妙に調整することで 志賀島と対馬見山と能古島を交わすことができるかもしれませんが オープンパラレルやクロスパラレルになると難しいように思います。 仮に新宮沖(志賀島・奈多ゾーンも同じだけど)に北東－南西方向に滑走路を向けて造る場合 芦屋飛行場との空域調整は必要になります。ただし、今のところ空域調整が可能であるというソースが無いので 北東－南西方向に滑走路を向けて造ることが無理である可能性があります。よって空域調整が不可能だった場合には造りようが無い案よりも 空域調整が不可能であろうが造れる案の方が問題が無くていいのではないのでしょうか？ 滑走路増設案も新空港案も現実性に欠ける。ハブ空港の役割でないかぎり、現状の空港でも将来的に可能である。現にANAは北九州空港と佐賀空港を含め

意見分類				寄せられたご意見
2. 需給逼迫緩和の視点について				た料金等を一律にし、利便性をたかめている。 本来なら国内、国際ターミナルを西側に移設し、自衛隊、警察、消防、海上保安等を西側に移設すべきである。 国内第一ターミナルと第二ターミナルを早急に移設し、また第三ターミナルも将来的に移設すべきである。 ヘリポート構想が以前あったがどうなったのだろう。
				海上案(新設案)へ誘導する検討となっていると思う。 又、海上案は最低2年位海上ブイを設置し、風向、風速を測定してから検討案とすべきである。
				資料等に定義されているものは全て新空港を造らんが為の資料に見える。もっと考慮、配置を。 ※アクセスにしても満足とはいかない迄も現空港との比較で不便さがあるのです。
				・福岡空港を造り直すというのでなく、福岡国際空港あるいは九州国際空港といった大規模構想は消え去ったのか。
	③ その他	1 件		新空港案は、他の場所も検討対象に入れるべきだと考えております。
	① 発着需要への対応について	43 件		滑走路増設後の空港面積と新空港の面積が滑走路の長さの違いや離着陸回数の違いを考慮しても違い過ぎるが、これは何故か？ 何故、滑走路処理容量で1時間あたりの最大値が同じなのに年間処理容量が異なったり、1時間あたりの最大値が違うのに年間処理容量がほぼ同じ値になったりするの？ 滑走路処理容量の計算式はステップ1からも分かるように滑走路配置にかかわらず同じであるので、1時間あたりの最大値が異なれば年間処理容量も当然異なるはず。 施設規模がおかしい。新空港案の施設が過大すぎるのか、それとも増設案の拡張面積が少な過ぎるのか説明が必要だが、どこにも説明が見当たらない。 施設規模の違い過ぎることをステップ3で指摘されてあったにもかかわらず、何の検討もされていないのは何故か？ 航空需要予測などは経済状況の変化によって結果が変わるのは分かるが、滑走路処理能力などは大幅に変わることは無いはずなのに、3年前に検討した結果を変えるのはおかしいのではない？ 調査能力について疑問が残る。 福岡空港の類似事例は、香港国際空港だと思う。香港国際空港は移転後にさらに利用者数や便数が増えた。 中国はまだ賃金水準が日本よりずっと低い。五輪前後の混乱はあるも 産業の海外移転空洞化などは顕著化しません。新しい産業も育つ。九州経済へのメリットは続きます。また高層建築はオフィスだけではなく。都心回帰の傾向やニーズも 高まる中、高層マンションや商業テナントと一体化した開発も考えられる。空いた土地の新築以外では、福岡市内で100を超える商業・オフィスビルの 立替更新時期が近づいている。これらは容積率緩和と高度制限緩和のセットの条件下で、超高層ビルを含む有望な集約拠点性を発揮可能です。緑地を伴ったパークなども付随した潤いある有望開発が福岡都心部で 可能となるでしょう。集約効果は国土交通省試算の如く大きいはず。また遠い将来までには起こりうる直下活断層地震に耐えうる、新耐震構造 の堅牢な高層ビルを建てる事が安全上も有効となります。古いビルは危険。需要は多いにある訳ですね。新空港は高度制限緩和で都市開発条件を 正常化し、拠点集約の高まりからオフィス以外にもITなど企業進出 条件も今より格段に生み出すでしょう。これも新空港経済効果の1つです。24時間化、処理能力向上やダイヤ適正化、航空便就航条件改善なども それらを確実に後押しする事でしよう。 平成19年6月の分科会答申に使用された基礎データは現在でも変更の必要性はないのか。人口の動態や経済、世界人口や物流の推計値は現状と合致しているかの情報が欠けている。 本日に今以上に利用客が増えるだろうか？ここ数年がピークと考えます。なぜなら、日本は急激な人口減に向かっています。その中で、どうして利用客が増えるのでしょうか？不思議です。確か2050年には日本人人口は半減するとも言われていますよね。我々、団塊世代が会社勤めから退職したら、空港利用客は急激に減少すると考えます。従って、ここ5年位は満パイ状態が続くかも知れないが、以降は余裕が出るはず。我々の子供たちに負担を強いたくはありません。ここ数年を我慢すれば、新空港なんて要りません。 【「離着陸の支障となる地上走行時間」の差に着目した滑走路処理容量の試算】 1. 試算の方法 滑走路増設西側210m改良案と新空港の「離着陸の支障となる地上走行時間」を算出し、離着陸1回当たりの走行時間の差から、各々の1時間当たりの滑走路処理容量を試算しました。現在の滑走路1本の運用と比べて、滑走路増設案や新空港では、滑走路が2本になる分、「新たに」離着陸の支障となる地上走行が発生します。「西側210m改良案」では、既設滑走路が着陸専用、西側(国際線側)の新設滑走路が離陸専用となるはずですが、この場合、国内線の離陸機は、国内線側の平行誘導路から国際線側の平行誘導路まで、滑走路2本を横切って移動する必要があります。また、国際線の着陸機は、西側(国際線側)の新設滑走路を横切って国際線ターミナルまで移動する必要がありますが生じます。「新空港」では、国内線・国際線のターミナルは一体型です。ターミナルに近い方の滑走路が離陸用、ターミナルから遠い方の滑走路が着陸用になるのが一般的です。この場合、着陸機は、離陸用滑走路を横切ってターミナルまで移動する必要があります。そこで、国際線・国内線・離陸・着陸の割合や、地上走行速度、地上走行距離などの前提条件を設定し、この2案それぞれの「離着陸の支障となる地上走行時間」を算出します。そして、新空港に比べて、西側210m改良案の離着陸1回当たりの余分にかかる時間を算出し、これを基に1時間当たりの処理回数および年間滑走路処理容量を算出します。 【「離着陸の支障となる地上走行時間」の差に着目した滑走路処理容量の試算】 3. 離着陸の支障となる地上走行距離および速度の前提条件 西側210m改良案の場合、既設滑走路は着陸帯300m、新設滑走路は着陸帯150m、滑走路間隔210mです。なお、現在の滑走路中心線～平行誘導路中心線の距離は184mです。よって、 ・国内線側平行誘導路～国際線側平行誘導路の距離＝184m+210m+(184-75)m＝503mとします。また、この移動をスタートする時は、管制官とのやりとり(会話)が発生するので、 ・管制官の横断指示から航空機が動き出すまでの時間(横断時のレスポンスタイム)＝10sとします。この横断時の速度は、国内線側平行誘導路から直角に機体をカーブさせ、加速し、わずか503mで減速し、国際線側平行誘導路で直角にカーブさせる必要があることから、ただでさえ地上では鈍い航空機の平均走行速度はかなり遅くなると予想されます。速めに見積もって、 ・滑走路2本横断の平均速度＝30km/h とします。また、 ・国際線着陸機が新設滑走路を横切る際の距離の増加＝210m-75m＝135mとなります。この場合の速度は、着陸後徐々にスピードを落としながら動いており、かつ平行誘導路での直角カーブは現在の滑走路1本の場合でも同じで無視できるので、 ・新設滑走路を横切る平均速度＝50km/hとします。新空港の場合、着陸機が離陸用滑走路を横切ってターミナルに向かうので、滑走路間隔300mが「新たに」発生する地上走行距離となります。この場合の速度は、拡張の国際線着陸機の場合と同様に、 ・離陸用滑走路を横切る平均速度＝50km/hとします。なお、滑走路間隔が300mあれば、離陸機の支障にならないよう、滑走路の間で停止することも可能なので、この時間はある程度割り引くことも可能でしょうが、とりあえず、そのまま加算して計算します。 【「離着陸の支障となる地上走行時間」の差に着目した滑走路処理容量の試算】 4. 「離着陸の支障となる地上走行時間」の差 (1)西側210m改良案の場合 ・国内線離陸機が東西の平行誘導路間を移動する時間(レスポンスタイム含む)＝10s+0.503km÷30km/h×3600s/h＝70.4s これが10機中4機の割合で発生するので、 ・10機当たりの合計＝70.4s×4＝281.4s ・国際線着陸機が新設滑走路を横断する時間＝0.135km÷50km/h×3600s/h＝9.7s これが10機中1機の割合で発生するので、 ・10機当たりの合計時間＝9.7s×1＝9.7s したがって、 ・西側210m改良案の10機当たりの地上走行時間の増加＝281.4s+9.7s＝291.2s (2)新空港の場合 ・着陸機が離陸用滑走路との間隔300mを移動する時間＝0.3km÷50km/h×3600s/h＝21.6s これが10機中5機の割合で発生するので、 ・新空港の10機当たりの地上走行時間の増加＝21.6s×5＝108.0s (3)西側210m改良案と新空港との差 上記(1)、(2)より、 ・10機当たりの地上走行時間の差＝291.2s-108.0s＝183.2s ・離着陸1回当たりの地上走行時間の差＝183.2s÷10回＝18.3s/回 【「離着陸の支障となる地上走行時間」の差に着目した滑走路処理容量の試算】 5. 滑走路処理容量の算出 離着陸1回当たりの地上走行時間の差18.3s/回から、滑走路増設あるいは新空港どちらかの1時間当たりの処理回数を仮定し、もう一方の処理回数を算出します。発表されたPIレポートによると、 ・西側210m改良案の1時間当たりの処理回数＝40回/h です。この場合、新空港では離着陸1回当たりの時間を18.3s/回短縮できるので、 ・新空港の1時間当たりの処理回数＝3600s/h÷(3600s/h÷40回/h-18.3s/回)＝50.2回/h これでは、クロスバレーの空港としてはあまりにも大きすぎます。実際、PIレポートでも新空港の1時間当たりの処理回数は、43回/hとなっています。ということは、国が示した西側210m改良案の40回/hは過大だと考えられます。次に、一般的にクロスバレーの場合は滑走路1本の場合の約1.3倍になることから、現在の福岡空港で平行誘導路を二重化した場合の33回/hを基に算出すると、33回/h×1.3＝43回/h となり、これはPIレポートの新空港の処理回数とも合致します。したがって、新空港の処理回数43回/hを基に計算すると、 ・西側210m改良案の1時間当たりの処理回数＝3600s/h÷(3600s/h÷43回/h+18.3s/回)＝35.3回/h→35回/h こんなものではないでしょうか？ 【「離着陸の支障となる地上走行時間」の差に着目した滑走路処理容量の試算】 6. まとめ 各案の滑走路処理容量の試算結果 以上、各案の試算結果をまとめると、下記ようになります。 ■現在＝32回/時 ■滑走路増設210m改良案＝35回/時(現在の1.09倍) ■新空港(クロスバレー)＝43回/時(現在の1.34倍) ・なぜ新空港の方が長い期間を要すると言えるんだ？ ・なぜ滑走路増設と新空港とで容量にあまり差がないんだ？ ・なぜ滑走路増設では騒音が拡がらないと言えるんだ？ なぜ新空港に反対するのかが？？？空港を大きくする事は、良いと 思う。 近く・空港として、北九州空港etcもあり、将来の増加客数はそれほど増えないこともありうるのでは。新空港はやめた方が良い。

意見分類				寄せられたご意見
				今現在福岡空港の近くに住んでいます。騒音対策等を考えれば新空港で良いと思うが、数十年先を見据えれば、果たして今以上に空港を利用するとは考えられないと思う。 新幹線開通により、減便が見込めるので不要。九大六本松のように、跡地を売却し利益を得るのが目的であろうと思う。 航空需要は世界的に伸びている。世界の交流人口を受止めるにはハブ空港の建設が急務だ。資金源として現空港20万坪を処分して2兆円の資金を作るべし。 空港は移動にはかせないものです。旅客が年々増加し福岡の産業に貢献しています。空港が離発着が限界になっているとので 新空港建設滑走路は早急にするべきです。 新空港完成後から10ヶ年間で他のハブ以外はより一層小型用ニーズが高まり、回数増利用者数減になるでしょう。都心近接性はアキレスです。 近年発着回数が横這いなのはすでに容量の限界に達している現われ。時刻表で調べると8時から22時までの着陸回数は地下鉄(天神駅東行き)や西鉄大牟田線の発着と同数。将来の問題ではなく現在の問題です。一時的な景気後退の時期だが将来の需要は増加すると思われる。跡地には将来の九州の州庁舎建設など。私は1985年に福岡市が行った福岡21世紀プラン論文で空港移転を提案していました。 希望としては、今でも周辺空港(北九州・佐賀等)との連携による拠点空港として現空港維持と思うが。限度があるなら将来を考え、新空港(海上空港)の新設しかないと思う。 将来発着回数について、今後少子高齢化で予想のように右肩上がりになるとは到底考えられない。 単なる将来需要予測にとどまらず、新規需要創造と国際競争力をつける(果たす)、空港は少なくとも滑走路3本以上の現実化を目ざしてガンバッテ欲しいものです。 滑走路増設案と新空港案では 滑走路長や滑走路能力の違いを考慮しても面積が違いすぎます。他の国内空港の面積と処理能力から考えると 滑走路増設案では面積が小さ過ぎて空港能力が全く足りないので反対です。新空港案は面積が広く将来の拡張も可能なので賛成です。 将来、日本の人口は今より確実に減っていくのに、空港の需要が増大していくというのはいまいそうなのか、と納得できない。本当に滑走路の増設や新空港建設が必要なのかと思った。 将来、九州内の鉄道・道路が整備されればそちらを利用することになる。(特に新空港の場合) 本当に処理能力が不足するのかよく分からない(失われた10年でも能力不足するのか?)2000年以降は一時減少しているけど…?不足するなら新空港がが必要と思うが。 発着回数が増えるというのはおかしい。航空業界は今伸び悩んでいます。また、今の福岡空港は利便性があるので、利用が多い。新宮沖では不便なので、飛行機の利用は少なくなるのでは? そもそも「将来の需要の拡大」に疑問あり。人口減少、九州新幹線開通があるのに、便数増加が本当であるか? ましてや新空港建設などありえない。神戸や関西を見て下さい。結局利便性のいい伊丹を利用するでしょ! ! 空港内の混雑は仕方ないと思います。 現空港はアクセスが大変すぐれており、年に1～2回程度しか利用しない私などは、今のままでと思ってしまいますが、将来の需要対応のためには新空港への対応も必要なのだと感じました。 現時点での新空港案そのものが時期尚早だと考える。理由は2007年の発着回数に対し、2008年の発着回数は大幅なダウンする。財政難の折、考える事は無駄使いに等しい。今後も発着回数はダウンするものと考えられる。世界金融恐慌により、空港利用者今後何年も減収と思われる。白紙撤回問題である。 現状のまま減便が相次ぎ、需要予測が当てにならないようであれば、関西空港の赤字の二の舞になる。 需要予測はどんな経済状況でも(パターンABC)伸びることになっていたが、旅客はここ数年で大幅に減り、離発着数も今年一気に減った。どう考えてもおかしい。こんないい加減な予測を新空港建設の言い訳にされては堪らない。新空港は絶対に建設してはならない。 道路にかんする需要予測は下方修正された。福岡空港の需要予測も人口減少、高齢化などの要素を重視すべきだと思う。景気が後退局面に入り、予測の見直しも必要と考える。今までの予測は景気が悪くても需要は右肩上がりて伸びることになっていた。ところがここ数年景気がよくても旅客数は大きく減り、今年に入り発着量も大きく減少しているという。需要予測は早急に見直すべきだと思う。そして過大な予測を元に作成された新空港案は破棄すべきだと思う。 Hi, I am *** from Syracuse NY. Such an interesting issue to me! Fukuoka Airport looks similar to Ronald Reagan Washington National, a typical congested airport in the US. You know, airports are big economic generators. Capacity-constrained airports will lead to the decline of economy. The relocation might be a feasible choice. 景気が悪くても伸び続けるという現在の需要予測は破綻した。やり直さなければ県民は信用しない。意味のない需要予測を元に新空港を建設すべきではない。 新空港ならば、大阪や名古屋は新幹線に少しはシフトし、今より大きく増えることはないでしょう。しかし、だからといって何もしなかったら、もっと新幹線に流れます。航空会社は、発着枠が一杯になったら、値上げできない路線を止めて、値上げできる路線の便を増やします。値上げできない路線とは、新幹線や高速バスと競合する路線＝伊丹、名古屋、鹿児島、宮崎、値上げできる路線とは、高需要路線や海を渡る路線＝東京、那覇、札幌、他 何もしなかったら、値上げできる路線ばかりになってしまい、利用者の負担は増します。したがって、空港容量には常に余裕がなければなりません。そのためには、新空港は不可欠です。 1. 跡地利用についての改革案が不詳(国有地の遊休資産となること大と思慮) 2. 新空港移設に伴う、新幹線移行客数は? 3. 現空港返還時の原状回復の費用の試算が全く公表されてない ・海上空港9,200億は本当ですか。 ・鉄道アクセスは必ず整備して欲しい。 ・横風は自然に計測するのと空港状になっての強さは違うのではないのでしょうか。欠航すると困る。 ・遠い。 ・不便。 ・既に立派な空港が有ってつくりなおす程需要はない。もう新幹線リニアの時代が近づいている。 需要予測について、容量限界から需要が頭打ちになっているという意見を聞か、全くのうそである。実際は、旅客数がここ数年大きく減り続けている。発着回数も小型化多頻度化で微増させていたが、今年ついに 大幅減少に転じた。容量限界から需要が頭打ちになっているのであれば、旅客は高止まりし、搭乗率も上がるはず。旅客が大きく減るなどあり得ないはず。現状は将来的にも新空港が必要ないということを示している。
			② 事業期間について 16 件	空港周辺における工事の事例や他の海上空港における事例から推定される事業期間を示すべき。 P16に滑走路増設案より長期間を要することが想定されるとあるが、その具体的根拠は何ら示されていない。過去の事例からは新空港の方が早く作れると思うが何故そのような結論になるのか? 今回の内容では肝心のところで具体的根拠が示されず「滑走路増設案より長期間を要することが想定される」など、滑走路増設案よりの結論を導き出そうという意図を感じる。 早期に新空港ができることを願う。 レポート内容が首を傾げなくなるような検討結果になっています。用地買収などは、実務経験者なら新空港案の方が短期間で終わると思いますが。 新空港案の用地買収、漁業補償、環境アセスメントは同時並行的に作業ができますが、増設案では用地買収と埋蔵文化財調査は同時並行的には行えません。埋蔵文化財調査は予算が決まっていって人数も大量動員はできないので、増設案の方が事業期間は長くなると思います。 中国はまだ賃金水準が日本よりずっと低い。五輪前後の混乱はあるも 産業の海外移転空洞化などは顕著化しません。新しい産業も育つ。九州経済へのメリットは続きます。また高層建築はオフィスだけではなく、都心回帰の傾向やニーズも 高まる中、高層マンションや商業テナントと一体化した開発も考えられる。空いた土地の新築以外では、福岡市内で100を超える商業・オフィスビルの 立替更新時期が近づいている。これらは容積率緩和と高度制限緩和のセットの条件下で、超高層ビルを含む有望な集約拠点を発揮可能です。緑地を伴ったパークなども付随した潤いある有望開発が福岡都心部で 可能となるでしょう。集約効果は国土交通省試算の如く大きいはず。また遠い将来までには起こりうる直下活断層地震に耐えうる、新耐震構造 の堅牢な高層ビルを建てる事が安全上も有効となります。古いビルは危険。需要は多いにある訳ですね。新空港は高度制限緩和で都市開発条件を 正常化し、拠点集約の高まりからオフィス以外にもITなど企業進出 条件も今より格段に生み出すでしょう。これも新空港経済効果の1つです。24時間化、処理能力向上やダイヤ適正化、航空便就航条件改善なども それらを確実に後押しする事でしよう。 伊丹、関空があるのに本当に神戸空港は必要なのか? 住民の根強い反対にもかかわらず、あつという間に神戸は完成した。新しい空港が福岡に必要ならババッとやってしまうことです。スピードが肝心。新設なら新設と早く決定しないと。二十年もかけてたら、空港を取り巻く情勢が変わってしまう。 ・なぜ新空港の方が長い期間を要すると言えるんだ? ・なぜ滑走路増設と新空港とで容量にあまり差がないんだ? ・なぜ滑走路増設では騒音が拡がらないと言えるんだ?

意見分類		寄せられたご意見
		・上記の考え方はまちがっているかもしれませんが、新空港の発注はゆつくり、20年後の少子化世代に判断させよう。 早めに新空港を建設した方が良い。 早期に新空港を着工して欲しい。 新空港を早期に整備して下さい。 なるべく早く新空港の建設が必要だと思う。安全性からも新空港を希望します。 早急な空港案をまとめてもらって、工事にとりかかってもらいたい。(色々な問題があるのは承知しています！) 新空港建設は時間がかかるから速やかに進めて欲しい。 市街地上空を今以上に深夜時間帯に航空機が飛ぶ低空飛行することになるし説明会(10/6)での質疑応答で『PIレポート5、6ページの滑走路処理容量について、増設案は国内線側の平行誘導路の二重化を前提としているのでしょうか?』という質問に対して『二重化を前提にしています。』と国土交通省の人が回答していました。元福岡空港次長は『福岡県警から周回道路を必ず設置するように指導されているので周回道路は必ず設置している状態にしないといけないです。』とのことなので、現状でターミナル前が4車線で周回道路が2車線の合計6車線は無いと車やバスなどの状況から対応困難であるのに合計6車線を確保することができない平行誘導路の二重化を行うことは現空港敷地内だけでは不可能であることは明らかである http://www.fukuokakuko-chosa.org/info1/step01/pi_step01_4-3b.htmlので実現性の無い滑走路増設案に反対です。深夜時間帯に市街地上空を低空飛行しないし他の国内海上空港の建設事例と比較して事業費や規模なども特に過大であるとは言えず、また、事業期間(工事期間を含む)は他の事例から推測して20年以内での開港も可能であると考えられるhttp://fukuoka-airport.sakura.ne.jp/web/img/pi-step4b.pdf新空港案に賛成です。
		③ 将来の拡張性について 4 件 再度満杯になった場合の対応策に要する費用も示すべき。再度PIをやるつもりなのか？ 中国はまだ賃金水準が日本よりずっと低い。五輪前後の混乱はあるも 産業の海外移転空洞化などは顕著化しません。新しい産業も育つ。九州経済へのメリットは続きます。また高層建築はオフィスだけではなくあります。都心回帰の傾向やニーズも 高まる中、高層マンションや商業テナントと一体化した開発も考えられる。空いた土地の新築以外では、福岡市内で100を超える商業・オフィスビルの 立替更新時期が近づいている。これらは容積率緩和と高度制限緩和のセットの条件下で、超高層ビルを含む有望な集約拠点を発揮可能です。緑地を伴ったパークなども付随した潤いある有望開発が福岡都心部で 可能となるでしょう。集客効果は国土交通省試算の如く大きいはず。また遠い将来までには起こりうる直下活断層地震に耐えうる、新耐震構造 の堅牢な高層ビルを建てる事が安全上も有効となります。古いビルは危険。需要は多いにある訳ですね。新空港は高度制限緩和と都市開発条件を 正常化し、拠点集約の高まりからオフィス以外にもITなど企業進出 条件も今より格段に生み出すでしょう。これも新空港経済効果の1つです。24時間化、処理能力向上やダイヤ適正化、航空便就航条件改善なども それらを確実に後押しする事でしょう。 滑走路増設案と新空港案では 滑走路長や滑走路能力の違いを考慮しても面積が違いすぎます。他の国内空港の面積と処理能力から考えると 滑走路増設案では面積が小さ過ぎて空港能力が全く足りないの で反対です。新空港案は面積が広く将来の拡張も可能なので賛成です。 どう考えても、今後更なる拡張が必要となった場合、新空港でなければ対処できないと思う。事業費はどちらにしても1000億円単位であり、効率の重視は不可欠だと考える。
3. 利用者利便性の視点について		① アクセス利便性について 65 件 時間とお金を注ぎ込み、新空港を建設するのは反対。福岡空港は今の便利さゆえビジネスにプラスになったり、他県からの利用者にとってもありがたいのでは？福岡県内にしても北部地域は北九州空港が新設されているうえ新幹線も便利だが、南部地域は空港への便も非常に悪くなり、新幹線が開通するといえ博多発上りが通る北九州とは差があります。 中部国際空港のようにアクセス悪くなるなら新幹線利用が多くなる。 ・アクセスは30分以内OK。JR+地下鉄、両方必要。 増設するならば、国内線ターミナルを全面建て替えしないとこれ以上分かり辛いターミナルでは不便です。新空港にするならば、鉄道で乗り換え無しで博多駅と天神駅に行けるようにしてほしい。 新空港は、政治家や土建屋の食い物にならないよう、徹底した透明で 公正な入札制度を行い、自然破壊が極力少なく、なおかつ、そんなに 市内から離れていない場所に、建設してほしい。アジアが日本を猛追しているいまだからこそ、日本は積極投資でこの 大競争時代に勝利すべき。そのためには、北部九州に大規模なハブ空港は 不可欠な装置！ 現空港跡地は一部に住宅・商業・業務機能が複合した地区があって、残りの広大な部分には、大きな公園が欲しいですね。空港がある(あった)からこそ、背振や三郡の山々まで見渡せるのですが、これは保持して欲しいですね。ヒートアイランド化した都市の熱を冷ます風の道にもなっているでしょうし、地下水の涵養など環境の点からもあまりガンガン開発しない方がいいかとも思います。現滑走路の北側と南側は遊水公園として、大規模な洪水調整池の機能もあった方がいいと思います。数年前に水が溢れた宇美川と御笠川も近いです。現に南側では調整池の工事が行われています。道路は大規模なものは要らないのでは？今の滑走路に直交する方向に2〜3本あれば十分と思います。交通の面で言えば、地下鉄駅近くには、周辺の住民だけでなく、週末九州各地から来る観光客も利用できる大規模な駐車場を用意するのがよろしいのでは？ ・新空港は海の上だから潮風で建物が傷む、地形的に交通渋滞で間に合わなくて乗りこえよう。 (海上新空港の場合)首都圏から来る方々の意見を聞いても「都心から5〜10分」で利用できるのは、かなり大きなメリットなので、北京空港のリニアのような高速の直通交通手段がぜひ必要です。 新空港が決まったら、交通機関と空港と同時に出来あがる様にして下さい。バスは駄目！モノレールか電車が地下鉄にして下さい。天神ー空港間を10分か15分で行ける様にして下さい。 新空港の交通アクセスさえ良ければ、他に問題はない。 こども病院の移転問題と、空港移転問題とはかなり共通点があります。手狭で拡張できない、高度な医療をより広く提供するには移転が必要、という立場と、アクセスが悪くなる、今の患者の利便性が下がるから移転反対、という立場。今の立地を前提とした「既存」の患者にとっては確かに移転は利便性の低下になりますが、「これからの」患者にとっては、より広い敷地で多くの患者を受け入れられる体制が必要です。吉田市長は、「これからの」患者のためにも、「拡張性のある」人工島が最適と主張しています。空港問題に置き換えると、アクセスの利便性が低くなる新空港に反対の利用者が多いのは分かりますが、こども病院のようにアクセスが悪くなれば命に関わるというものではありません。今の空港の異常に高い利便性は、騒音問題など、周辺住民の犠牲の上に成り立っています。たかが10分や20分余分に時間がかかろうが、それは利用者が負うべき当然の負担です。吉田市長が、「既存」利用者の命にかかわるアクセスよりも、「将来」を展望してより広く高度な医療を提供できる病院移転を主張する以上、アクセスが悪くなるから新空港反対、などという主張はできないでしょう。 新空港への鉄道によるアクセスは既存路線の活用ということで考えられているようだが、鉄道アクセス鉄道を新規に高規格路線として整備することで「誤差程度」にまで縮小することはできないのか。現在の「博多駅から5分」を維持するのは無理にしても、博多駅から10分以内、天神から15分以内くらいまで短縮できればそれほど利便性が下がったとは思えないはず 今の財政下で新空港、それも大がかりなコストをかけることは国民に理解を得にくいのでは。利用者からすれば、現在の利便性、移動コストを捨ててまで新空港は必要なし。 新空港は造れたとしても相当アクセスが不便(特に鉄道)になるため、乗入れる航空会社があると思えない。あったとしても伊丹のように現空港も存続させよとゴネるだろう。エアライナーの意見も聞くべきだと思う。 海上空港までのアクセスはJR、高速道、地下鉄等を考慮したインフラ整備をお願いしたい。 ゼネコン・建設業者の利益を優先させるため、最初から新空港建設が決まっているけど、市民向けのパフォーマンスとしてこのような調査をしているのではないですか。利用者としては、現空港の方がJR、地下鉄、車利用の面において、これほど便利な空港はないと思います。 福岡市の最大の魅了は、空港と新幹線の駅及び市中心部までの距離が近いという事だと思う。空港移転により、他の大都市と変わらない状況になったのでは意味がない。また、移転により遊休地となる現空港跡地の再開発にも莫大の費用が掛かると思われ、財政難の拡大に繋がるのではないかと思う。 一番不安なのは空港までの交通手段だと思う。今のままで何個も鉄道をのりつがないといけないなら逆にすごく不便。博多駅・天神方面からの新しい「直結」交通がほしい。せつかく5〜10分で都市に行けるので、新空港も10分くらいでアクセス可能な高速モノレールみたいなのが必要です。 ・海上空港とした場合、物流施設は古賀インター周辺に。(今、古賀インター周辺の山林を開拓し、団地(工業)を作る計画がある) 増設なんて考えずに速やかに新空港移転について話を進めて着工すべきである。現空港跡地については、その広大な土地を有効利用する意見を県民から広く募集して、新しい未来都市の建設を目指していくべきだと思う。こども病院の問題も解決する。福岡市及びその周辺は、何となくゴチャゴチャしていて統一性がない、全国の目を引くようなモデル都市の建設を行うべきである。とにかく話の進め方が遅い。地域懇談会をチマチマとやって帳面消しのようなことをするのは、住民投票をして白黒はつきりさせればよい。騒音など迷惑を被っている住民は新空港の実現をいち早く望んでいる。新空港でも都心とのアクセスは他の空港と比較しても良すぎるくらいである。

意見分類			寄せられたご意見
			新しく空港をつくっても便利が悪いならば意味がない。鉄道などの整備、バスなどの整備を盛り込んでいますか？ 現在の福岡空港は市街地や九州の他地域ともアクセスが良いからこそ「アジアの玄関口」になっているように思います。むやみに新空港をつくって、利便性が低下したら困るし、環境や工事費用でも不安があります。既存の施設や他空港とうまく共存してほしいです。 環境に配慮しつつも、アジアに近い利便性を生かした新空港 を作ればよいと思う。 全国を探しても福岡空港程、利便性の高い空港はない！（都心、JR駅への乗り継ぎ程を考えても）もし新空港が出来たら、私は大阪へは必ず新幹線を利用する。 新空港案が取り入れられた時は、列車の乗り入れ以外に、高速船の利用を考えてほしい。ベイサイド・水上公園・海の中道を乗入れる案はどうでしょう。現在市内にはNPOで水上バス等に関して研究しているのはあると思います。 ・地下鉄については志免方面への延伸を検討し活性化を図るべきである。 安全で利用しやすい新空港を早期に造ってほしい。 空港アクセスは整備をすれば改善できるが、騒音問題や安全問題について増設案では解決が無理。 遠くになると云っても、交通手段があれば良いと思います。何年前かにガルーダの事故があったので、安全面で心配です。（現在） 新空港で着陸料や利用者に負担増になるのは周辺海外空港との競争やアクセス所要の増加は飛行機の利便性を失い競争力低下につながる。 仮に奈多沖建設の場合は、市営地下鉄の新宮駅までの延伸とJR新宮駅周辺の整備も考えなければならないが、香椎周辺の再開発事業を考えると奈多周辺地域のインフラ整備は難しく、利便性が悪くなるのではないかと危惧するが、空港までのアクセスがスムーズ（羽田空港用により換えなしで都心へ行ける）ならば、奈多沖でもいいと思うが、そうでなければ関西国際空港のような状況にもなりかねないので、奈多沖はリスクが大きいと思う。その点も評価に含めて欲しい。 資料等に定義されているものは全て新空港を造らんが為の資料に見える。もっと考慮、配置を。 ※アクセスにしても満足とはいかない迄も現空港との比較で不便さがあるのです。 アクセス利便性の比較は正しい数値とは思えない。（新宮港よりの数値にみえる） 車で博多駅から20分では行けない！！ 新空港はとにかくアクセスです。 私は、関東地方から福岡に移って4年になるが、誰と話していても、福岡の一番の利点は空港が近いことと言われる。これ以外に利点がないというのも問題ではあるが、新空港案では、一番の長所が失われることになる。（天神までの時間は、乗り換え時間を含むと博多駅よりもっと差がつく。）逆にいうと、長所が減った福岡に来る客は当然減ることになる。とくに、現在は、熊本・佐賀などから、福岡空港を利用している人々が、新空港案では利用しなくなる方が何割かは生じると考えられる。このことについて考慮されたのか不思議である。 新空港に対する鉄道アクセスは、分岐と予想されるが、分岐では博多～分岐点までの過密によりアクセス数に制約を受けるのではないか。 新空港ができた場合、アクセス方法はどうなるのかを具体的に教えてほしい。 三苦・新宮ゾーンの新空港案にした場合のアクセスについて。現在ある西鉄貝塚線に地下鉄を延長させ、博多駅からも天神からも地下鉄一本で行けるようにしたらどうか。そうすれば、博多駅からだけでなく、天神からの利便性も向上すると思う。 ステップ3で北九州の連絡橋が無料にしても効果は？って回答がありますが、新宮沖は絶対有料道路橋予定ですか？他空港で、有料の橋は何処ですか？聞いたことはありませんか？ 新空港を作るなら早い段階で新幹線の新駅を検討するべき。 新空港の方が便利が良いと思う。 ・新空港案のアクセス費用には、空港連絡橋、一般道路（福岡市内から、古賀インターから）、博多駅など鹿児島線内の改良費用などが含まれていない。また、都市高速香椎～香椎東間は、片側二車線に拡張する必要がある。きちんと費用を算出し提示すべき。 ・新空港をつくるにしても、福岡市内までの交通アクセス、周囲の住民と空港までの交通アクセスのよさは考える必要があります。 海上を埋立、多大な資金をかけ、アクセスの悪い、地理・地形的問題のある空港には反対。 現行の需要の高さはアクセスの利便性が最大の要素となっている。辛苦考案では鉄道の乗り入れが不明。札幌、羽田、成田、名古屋、大阪、関西すべて鉄道が乗り入れている。鉄道利用についての検討は？ 現空港は確かに利便性が魅力で多くの方が新空港建設案＝不便になるという見方をされるかも知れませんが、地下鉄、高速を延ばすなど、きちんと整備をすればそれでも中心部から15～20分ですよ。他空港と比べてもそんな便利な所はありませんよ。 他県の利用者は新空港となった場合は不便になると思う。 福岡空港の特色（利便性）を生かして、将来について考えて頂きたいと思います。 発着回数が増えるというのはおかしい。航空業界は今伸び悩んでいます。また、今の福岡空港は利便性があるので、利用が多い。新宮沖では不便なので、飛行機の利用は少なくなるのでは？ 新空港はアクセスがどう解決できるのか？佐賀空港から福岡市内への道路整備が整えば利用者が増えると思われる。 外国人観光客にとって「新空港案」の場所は非常に困るのではないかと思います。なぜなら、交通アクセスや宿泊場所、観光スポットの事を考えると、三苦・新宮ゾーンは遠いかつ不便であると思ったからです。 今、北九州に住んでいて、アクセスとして福岡空港の方が便利かなと思い、福岡空港を使うことが多いのですが、新空港を作ったら、何人ぐらいの人が実際に使うようになるのか、アクセスが便利の方をみんな選んでしまいそうな気がしました。 ゴミ処理後の埋め立てで、安定するか。空港島へ渡るのに、料金が掛からないように考えて欲しい。 ・新空港移転とアクセス網の整備（JR、私鉄、高速道、バス） ・現空港と新空港の平行利用（羽田＆成田、伊丹＆関空等）のどちらかだと思います。 陸橋は二階建て、一回は西鉄電車、二回は車道です。 今の空港は地下鉄でつながっているが、新空港案では、電車などで結んだりするのか？ 出発する福岡空港が多少遠くなり、到着の空港（ほとんど不便な場所）が多いので疲れる。時間も交通費も増える。 生まれも育ちも福岡で、福岡が大好きです。頻繁に飛行機に乗るわけではありませんが、アクセスの良さにはいつも素晴らしいさを感じます。でも東京もそうですが、空港～都心まで15～20分で行ければ不便ではないと思います。ぜひ新空港見てみたいです。 （麻生首相がこれを認めるならば大疑惑です！）福岡の財界人は私利私欲のために安易に新空港を唱えておられるが、県民、市民の税金と、不便さを犠牲の上とは本末転倒です！ 僻地の交通の便が悪い場所に新空港を作って、成功した例はありません。関西国際空港もしかり、広島空港もしかりです。 ・海上空港9,200億は本当ですか。 ・鉄道アクセスは必ず整備して欲しい。 ・横風は自然に計測するのと空港状になっての強さは違うのではないのでしょうか。欠航すると困る。 ・遠い。 ・不便。 ・既に立派な空港が有ってつくりなおす程需要はない。もう新幹線リニアの時代が近づいている。 人工島（アイランドシティ）とどのようにアクセスを取るか考えて下さい。 博多・天神に地下鉄で近いのが最大のメリット。離れた所に空港を作るなら、博多・天神に近いというメリットがなくなり意味がない。今の場所にあるべきです。 交通アクセス！！JRにやらすのか？西鉄にさすのか？新交通システムを入れるか？モノレールも作るのか？利用者の評価の大なところ。 9200億って莫大の税金を使って空港なんか作る必要がない。県知事は空港を作れば良いと思っているが、県民の声を聞いてほしい。今の空港の方が便利で新しい博多駅や新幹線の事を思ったら、増設案が正しいです。
	②	乗り継ぎ利便性について（ターミナル配置、設備含む）	
		2 件	新空港をつくるなら、福岡の観光スポットとなるようにショッピングモールや温泉などのサービスができればいいと思う。 自分は仕事上良く関西空港を利用するが、その時の空港使用料の高さには不満を感じる。新空港も財政的にそうなるのではないかと？そうなるのであれば可能性としてそのような負の部分も積極的に伝えていくべき。市民の負担はどうなるのか。経済性ばかりに目を向けてはいけいない。
	③	利用時間について	
		7 件	

意見分類		寄せられたご意見
		空港だけが24時間対応しても他の環境が追従しないと意味がない。北九州空港は、そういった意味で使いづらい。 これまでのレポートを見てない者の疑問です。 ・24時間対応にしてでも受け入れたい便はあるのか。深夜or早朝。便を希望or使用するのはどんな人or職業なんでしょうか。国際線？ 現在の空港では危険。便数を増やしてほしい。国際空港 にしてほしい。24時間空港にしてほしい。アジアのゲート ウェイ必要。 新空港で国際空港としての機能を充実するのが望ましいと思う。 現空港の増設で24時間運営のハブ空港化は今後難しい。多少の投資が大きくても新空港の方が望ましい。 国は空港整備についても順位づけをして重点投資すべき。 * * 県の空港などは作っても無駄(あえて名は示さないが)。 福岡を含めた拠点空港を充実することの方が望ましい。 24時間化を早期に実現してほしい。 日本には24時間空港はないと聞いております。新設であればひ24時間空港を。 自分は利用時間に制約のない新空港方策がいいと思います。一度帰れなくなった経験があるので
		④ 運航等の確実性について 7 件 気になるのは海上ということでの天候の影響で飛ばないことが多いのでは？ 関空や長崎・北九州空港と違って日本海の天候の影響を直接受ける為。(特に冬) ・冬場の季節風による欠航が多くなるのではないのか。関空では以前、海が荒れるとアクセス制限が出たと聞いている。 新空港が新宮沖ならば計画を立て直した方がよい。この地域は風が舞っているの、離着陸が難しい。 冬の玄界灘に飛行場は適していない 1.海上案では濃霧の影響は無いのか 2.海上案はウインドカバレッジが1%違うので、年間で3.5日空港が閉鎖されるが、それをこなすために前後に過密な処理をしなければならない。この差は大きい。 3.建設費のうち、国、県、市でいくらずつ負担することになるのか、明示すべき。 機器はありましようけど、海上は陸上より「カスミ」が多く、肉眼による確認が劣ると思われます。 ・海上空港9,200億は本当ですか。 ・鉄道アクセスは必ず整備して欲しい。 ・横風は自然に計測するのと空港状になっての強さは違うのではないのでしょうか。欠航すると困る。 ・遠い。 ・不便。 ・既に立派な空港が有ってつくりなおす程需要はない。もう新幹線リニアの時代が近づいている。
		⑤ 航空路線・便数の拡充について 5 件 これまでのレポートを見てない者の疑問です。 ・国際線を使ったことがありません。海外も含めて、国際線・国内線両方をもつ空港としての優位性は何ですか？ 韓国とか中国とか、ライバル空港はどこなのですか？ 日本の西の玄関。国際空港。 過去に長距離便が定着しなかったのは滑走路長が短かったことも一因です。滑走路が短くて延長もできない滑走路増設案には反対です。滑走路が長く延長も可能な新空港案に賛成です。 滑走路増設案は、伊丹空港のような便数制限が課せられて増便ができないので反対です。新空港案は、伊丹空港のような便数制限が課せられて増便ができないようなことがないので賛成です。 新空港ならば、大阪や名古屋は新幹線に少しはシフトし、今より大きく増えることはないでしょう。しかし、だからといって何もしなかったら、もって新幹線に流れます。航空会社は、発着枠が一杯になったら、値上げできない路線を止めて、値上げできる路線の便を増やします。値上げできない路線とは、新幹線や高速バスと競合する路線＝伊丹、名古屋、鹿児島、宮崎、値上げできる路線とは、高需要路線や海を渡る路線＝東京、那覇、札幌、他 何もしなかったら、値上げできる路線ばかりになってしまい、利用者の負担は増します。したがって、空港容量には常に余裕がなければなりません。そのためには、新空港は不可欠です。
		4. 環境・安全の視点について ① 生活環境への影響について 9 件 米軍から空港を返還された際、エプロンなどを掘ってみたところ米軍が給油などで使用していたタンクなどが埋められたままになっています。空港周辺の土地が環境汚染されている可能性も高いので、新空港へ移転して早期に環境対策を行った方がよいと思います。 福岡空港は人輸送の拠点空港を目指すべき！！海上24時間空港―博多湾岸住民も含め海浜地区住民皆迷惑。 今現在福岡空港の近くに住んでいます。騒音対策等を考えれば新空港で良いと思うが、数十年先を見据えれば、果たして今以上に空港を利用するとは考えられないと思う。 発展するには新空港が必要と思う。生活環境が悪化するのは困る。 ・海上空港は沿岸の住民に騒音は無いのか？ 環境に配慮しつつも、アジアに近い利便性を生かした新空港 を作ればよいと思う。 現空港の近くに住んでおり、飛行機が飛んでいる音や姿を見聞き子供が喜んでい。新空港になるとそれがなくなってしまうので少し残念に思うだろうと感じている。 新空港案がなぜ遅れているのか知りたい。 市内建築の高さ制限、住民の環境安全が飛躍するし、跡地も市民にとっても貴重な空間利用は、無限に考えられる。これからの経済効果が期待され、これまで他県空港の新設とは内容が違うと思う(採算性のない新設空港が多い中)。 新宮町や三苫に騒音被害を被らないような設計を工夫して、新空港を作って下さい。 ② 自然環境への影響について 27 件 国定公園への影響は空港島を陸から離しトンネルでアクセスするようにすれば防げるのではないかと。 新空港案の海を埋め立てるといふことに拒否を覚える。 公共事業に関して最低限の環境変異が発生するのは当たり前。陸上海上同じ。想定地域や工事施工技術も十分工夫されている。必要最低限の環境変異を新空港整備事業がもたらす地域社会経済存続条件などのメリットが大きく上回る。だから事業推進は妥当。 ・きれいな海を残したい。漁師の方のご意見を聞くべき。 現空港の跡地利用と自然環境の保全に十分配慮し、さらに周辺の地域住民にキメ細かい説明等を行い、引き続き合意形成に努力して頂きたいと思います。 自然破壊をし、ゼネコンと一部企業のみが喜ぶ新空港案に大反対です。 ・また、第3空港の建設は、せっかくの自然環境を破壊してしまいます。 hattaco@gmail.com とにかく自然環境を人為的な工事によって変えない事。恐竜が滅びた様に、人類が頂点に立つ地球が少しでも長く続く様に、自然環境をつぶさない事が重要。為政者の意図があまりにも露骨すぎる！一市民として新空港建設に反対。 観光立県として、どうしても新空港整備は必要。自然環境との調和も考える必要がある。 いざ着工となると、環境破壊等と反対を謳う者も出てきます。そこは、一部の人間であり大多数の県民は新空港 に賛同しています。期待しています。 現在の福岡空港は市街地や九州の他地域ともアクセスが良いからこそ「アジアの玄関口」になっているように思います。むやみに新空港をつくって、利便性が低下したら困るし、環境や工事費用でも不安があります。既存の施設や他空港とうまく共存してほしいです。 大切な大切な海です。新空港建設反対です。アイランドシティだけでも、とても腹立たしく思っています。自然は一番こわれると戻ってきません。そして私のふるさともふるさとでなくなってしまう気がしてなりません。愛する福岡です。奪わないでください。お願いします。 新空港は作ってほしいけど、自然も大切にしてほしい。 新空港はなぜ三苫・新宮が選ばれたのか。そこにある自然は大丈夫なのか。その点が明確じゃないと感じました。

意見分類		寄せられたご意見
		自然環境に配慮しつつ速やかに新空港が作られることを望みます。 新空港を作るには、費用面、環境面として非常に問題が大きいと思います。 現在東区に在住していますが、新空港の計画予定地は福岡市近郊での貴重な砂浜資源のある場所です。失ってしまえば取り戻すことはできません。何とかこの美しい砂浜をありのままの姿で守っていきたくないと願っています。 自然を守って新空港建設を進めて欲しい 空港は一つで充分です。本当に人間は自分達が良ければそれでいいんですね。動物や植物は意思を伝える事ができません。地球はみんなのもの！！おかしいですよ。絶対に反対！！絶対に。 今回11/12の新宮町での出前説明会に参加したが、新空港を海上に作るのであれば自然環境への影響が一番心配なのでもっと詳しく調べてその内容について公開して引き続きPIで検討を重ねていってほしい。 ステップ4になるまで、こういったレポートの存在は知りませんでした。重要な問題であるにも関わらず、住民への周知が充分でなかったように思います。新宮町付近は自然環境が良いことが魅力のひとつであるように思います。空港建設でその魅力が奪われるように思えて仕方ありません。レポートには「2032年の状況には対応可能」と書いてありましたが、もっと長期的な見通しを持って 計画にあたってほしいものです。 「新空港案」の場合、自然環境と多大なる費用が気になるので、そのあたりが早くまとまればよいと思う。 諫早湾開拓にみられる様に国の環境アセスは甘い。端的に言えば信じられない。 自然を壊す、海上新空港はいらない。役人の仕事と一部の業界を儲けさせるだけでは。 志賀島・奈多の辺りを見て思ったのだが、現在の和白干潟のような状態をつくってしまうことは無いのか？ 九州の財界人で、新空港賛成派の方々、新空港による経済効果を謳っておられるが、少しボケておられると思う！失敗した時のしわよせは財界人ではなく、県民・市民・そして国民の税金にかかって来ますが、それとも責任を取ってくれるのでしょうか？そして海の自然は戻って来ません！ ・新空港建設は自然環境の破壊。 ・環境対策費・移転補償費は年々減額になると考えられます。 三苫の海は4年前に海ガメが来ました。こんな自然豊かな海を人の手で壊さないで下さい。私たちの静かな暮らしを壊さないで。 税金ばかり、国・県は借金ばかり、今の生活をどうにかしてほしい。
		③ 安全性の確保について 9 件 また、災害発生時の液状化現象に対してほとんど麻痺する様な空港では意味がないと思う。建設会社や利権が決めるのと思うが、個人の意見がどの程度意味を持つかわからない。 こども病院の移転問題と、空港移転問題とはかなり共通点があります。手狭で拡張できない、高度な医療をより広く提供するには移転が必要、という立場と、アクセスが悪くなる、今の患者の利便性が下がるから移転反対、という立場。今の立地を前提とした「既存」の患者にとっては確かに移転は利便性の低下になりますが、「これからの」患者にとっては、より広い敷地で多くの患者を受け入れられる体制が必要です。吉田市長は、「これからの」患者のためにも、「拡張性のある」人工島が最適と主張しています。空港問題に置き換えると、アクセスの利便性が低くなる新空港に反対の利用者が多いのは分かりますが、こども病院のようにアクセスが悪くなれば命に関わるというものではありません。今の空港の異常に高い利便性は、騒音問題など、周辺住民の犠牲の上に成り立っています。たかが10分や20分余分に時間がかかろうが、それは利用者が負うべき当然の負担です。吉田市長が、「既存」利用者の命にかかわるアクセスよりも、「将来」を展望してより広く高度な医療を提供できる病院移転を主張する以上、アクセスが悪くなるから新空港反対、などという主張はできないでしょう。 海上空港で、飛行機自体が金属で出来たので、サビ、耐用年数、システムの安全性全般など／海塩を含む空気などの影響は、どの程度になるのかなども気になります。 安全で利用しやすい新空港を早期に造ってほしい。 遠くになると云っても、交通手段があれば良いと思います。何年か前にガルーダの事故があったので、安全面で心配です。(現在) 現行のままでも全く困らないと思います。市街地に飛行機が突っ込む事故が起れば海上に移転する世論が強まると思いますが・・・そうになったら移転ということ(^_^)； なるべく早く新空港の建設が必要だと思う。安全性からも新空港を希望します。 新空港案がなぜ遅れているのか知りたい。 市内建築の高さ制限、住民の環境安全が飛躍するし、跡地も市民にとっても貴重な空間利用は、無限に考えられる。これからの経済効果が期待され、これまで他県空港の新設とは内容が違うと思う(採算性のない新設空港が多い中)。 上記の件、事故確率との事納得しました。
5. まちづくりや地域振興の視点について	① まちづくりへの影響について	35 件 跡地利用は？ ・新空港は用地費等かなりすぎ。有効利用を考えた方がよい。副都心・住宅・スポーツ・・・ 新空港に移転した跡地の評価をどうするか、複合して検討すべき。 現空港跡地は一部に住宅・商業・業務機能が複合した地区があって、残りの広大な部分には、大きな公園が欲しいですね。空港がある(あった)からこそ、背振や三郡の山々まで見渡せるのですが、これは保持して欲しいですね。ヒートアイランド化した都市の熱を冷ます風の道にもなっているでしょうし、地下水の涵養など環境の点からもあまりガンガン開発しない方がいいかとも思います。現滑走路の北側と南側は遊水公園として、大規模な洪水調整池の機能もあつた方がいいと思います。数年前に水が溢れた宇美川と御笠川も近いです。現に南側には調整池の工事が行われています。道路は大規模なものは要らないのでは？今の滑走路に直交する方向に2〜3本あれば十分と思います。交通の面で言えば、地下鉄駅近くには、周辺の住民だけでなく、週末九州各地から来る観光客も利用できる大規模な駐車場を用意するのがよろしいのでは？ 都心地価総額最大3兆円増 新福岡空港建設 高さ規制撤廃時 国交省が試算 容積率200%上積み 2010年代初頭には滑走路容量が限界に達するとされる福岡空港(福岡市博多区)の過密問題で、国土交通省が海上への新空港建設でビルの高さ制限が撤廃され、容積率が現行より200%上積みされた場合、同市都心部のJR博多駅周辺と天神 地区の地価総額が、最大で3兆円上昇するとの試算をまとめたことが5日明らか になった。現状では空港が近接しているために都心部のビルの高さに制約があるが、試算は九州一の商業地が更に発展する可能性を示すものとして 論議を呼びそうだ。試算は容積率が現在400〜800%となっている博多地区(博多駅前1.23丁目、博多駅中央街、博多駅東2丁目)と天神地区(中央区天神1.2丁目)の計約 100ヘクタールを対象に実施。容積率が100%と200%上積みされた場合に、地価総額 が最大でどれほど上昇する可能性があるかを2パターンの計算方式で算出した。それによると、容積率の上積みに対し、地価が単純比例で上昇する計算法の場合、100%増で約2700億円、200%増で約5400億円の 上昇効果があると試算。地価が高い場所ほど上昇幅が大きくなる計算法を用いた場合、100%増で約9000億円 ― 約1兆3000億円、200%増で約2兆1000億円― 約3兆600億円に上ると試算した。試算にはテナント料増加や売上増、就業人口増加分などの経済波及効果は 含まれておらず、それらを加味すると経済効果は更に膨らむと観られる。新空港案は、内需拡大を目指す方針に合致します。 現空港の跡地を整備 区画整理して土地を販売して、それで新空港建設費の償還に充てていけば 意外とうまくいくのではないのでしょうか？ 中国はまだ賃金水準が日本よりずっと低い。五輪前後の混乱はあるも 産業の海外移転空洞化などは顕著化しません。新しい産業も育つ。九州経済へのメリットは続きます。また高層建築はオフィスだけではなく。都心回帰の傾向やニーズも 高まる中、高層マンションや商業テナントと一体化した開発も考えられる。空いた土地の新築以外では、福岡市内で100を超える商業・オフィスの 立替更新時期が近づいている。これらは容積率緩和と高度制限緩和のセオリーの条件下で、超高層ビルを含む有望な集約拠点を発揮可能です。緑地を伴った潤いある有望開発が福岡都心部で 可能となるでしょう。集客効果は国土交通省試算の如く大きいはず。また遠い将来までには起こりうる直下活断層地震に耐えうる、新耐震構造 の堅牢な高層ビルを建てる事が安全上も有効となります。古いビルは危険。需要は多いにある訳ですね。新空港は高度制限緩和で都市開発条件を 正常化し、拠点集約の高まりからオフィス以外にもITなど企業進出 条件も今より格段に生み出すでしょう。これも新空港経済効果の1つです。24時間化、処理能力向上やダイヤ適正化、航空便就航条件改善なども それらを確実に後押しする事でしよう。 新聞では「拡張賛成が多数で新空港派は数%」と決まったかのような大きな見出しである。意外と暇だったので隅から隅まで読むと地権者のアンケート結果だった。今時の農地1反で年収入が1千万円だったら大半は賛成はもっとも思ったが しかし 地権者のお陰で福岡は発展してきた事を絶対忘れてはいけな。何回も読み返すと、空港跡地の利用を考えてもらおうと新空港には半分賛成とは 早期の空港移転を唱える航空路の下に住む私には涙がでるくらい嬉しいかった。当然！！都市の真ん中に地下鉄も高速もある広大な300町歩の更地は世界でも此処だけです。それは、高さ制限のない素晴らしい未来都市空間だ。新空港ができるまでの間、極東の中心地としての300町歩のグランドデザインができるだろう。それが500名の地権者に対する当り前のお礼と一緒に 空港移転を進めて更に更に発展してほしい。 ハブ空港(海上空港)建設の資金源は、現福岡空港の面積は107万坪-70%が国有地、30%が民有地、70万坪を坪300万で売却して、1000億円の資金を得て対処

意見分類			寄せられたご意見
			する。 現空港の跡地利用と自然環境の保全に十分配慮し、さらに周辺の地域住民にキメ細かい説明等を行い、引き続き合意形成に努力して頂きたいと思います。 世界で評価出来るNo.1空港を日本(九州)に！！既存人工島の二の舞にならぬ様、企業との連携で厳しさを！！ 現空港所有地(公用68%)の適正な売却、開発での収益を新空港事業費に充足する等、建設費に抜本的な工夫と効率で望む。現空港は第二の副都心づくりが産む経済効果を。 増設なんて考えずに速やかに新空港移転について話を進めて着工すべきである。 現空港跡地については、その広大な土地を有効利用する意見を県民から広く募集して、新しい未来都市の建設を目指していくべきだと思う。こども病院の問題も解決する。福岡市及びその周辺は、何となくゴチャゴチャしていて統一性がない、全国の目を引くようなモデル都市の建設を行うべきである。とにかく話の進め方が遅い。地域懇談会をチマチマとやって帳面消しのようなことをするのは、住民投票をして白黒ははっきりさせればよい。騒音など迷惑を被っている住民は新空港の実現をいち早く望んでいる。新空港でも都心とのアクセスは他の空港と比較しても良すぎるくらいである。 新空港になったときの空港跡地の国有地は、ただで地元に戻元してほしい。緑あふれる公園にしてほしい。 現在内需が弱いため、新空港建設以後も跡地開発や建て替え需要が見込める 新空港案が良いと思います。 上記に対して新空港を建設する場合、旧空港をどのようにして活用するのか？また、旧空港に投資したお金はどうなるのか？をはっきりしてもらいたい。 跡地の利用をどのように考えているか聞きたい。 中長期的展望に立って早急な新空港建設を期待します。 近年発着回数が横這いなのはすでに容量の限界に達している現われ。時刻表で調べると8時から22時までの着陸回数は地下鉄(天神駅東行き)や西鉄大牟田線の発着と同数。将来の問題ではなく現在の問題です。一時的な景気後退の時期だが将来の需要は増加すると思われる。跡地には将来の九州の州庁舎建設など。私は1985年に福岡市が行った福岡21世紀プラン論文で空港移転を提案していました。 新空港が出来れば、現空港の一部を航空博物館として活用してもらいたい。交通アクセスも良いので、たくさんの入館者が見こめると思う。 新空港案で現空港の跡地をどうするのか、はっきり示してほしい。 関空はアクセスを入れ、2兆円程度だったと思う、新空港の活用とそれぞれの跡地活用により何も心配することは無い。もちろん、対内投資も活用し観光庁の応援も得る。 移転後の跡地利用に関して全くふれていない 新空港案がなぜ遅れているのか知りたい。 市内建築の高さ制限、住民の環境安全が飛躍するし、跡地も市民にとっても貴重な空間利用は、無限に考えられる。これからの経済効果が期待され、これまで他県空港の新設とは内容が違うと思う(採算性のない新設空港が多い中)。 三苦・新宮に新空港を造り、現空港の跡地を1つの街の様に、住宅、病院、学校等を作ったら良いと思います。地名を「元空港街」にしたら、わかりやすいのではないだろうか。 JR新駅もできるので、利用者も増え、地域の活性化に大きく前進できる。多額な初期投資が必要だが、現空港も借地料もあり、又拡張工事では用地買収などがあり、多額な投資が必要。 もし、新空港を作るなら今の空港跡地の有効利用を強く望みます！ 現福岡空港の土地をカジノとして利用すれば、もっと福岡が有名になり、大きくなる。 現空港が移転した跡地の計画等が見えない 現空港は近隣住民(博多区)によって成り立っている。福岡市へ経済効果等を見ればわかる。また、空港勤務の人の雇用、住宅関係、生活が狂う。 少子化の進展や九州新幹線(鹿児島ルート、長崎ルート)整備を考えても空港需要が増えるのであれば、将来の発展性や郡部の活性化から「新空港」案が適当だと思う。 上記の件と並行して港も大型船舶が接岸出来るようにしていくべきだと考える。又、近隣自治体の土地の有効活用もすすめるべき。(セツで) 建物の高層化が出来るとしても、現在のビルが建替えるまで相当の期間がかかることや、建物の火災等の事を考えると、望ましい方向ではないと思います。 1. 跡地利用についての改革案が不詳(国有地の遊休資産となること大と思慮) 2. 新空港移設に伴う、新幹線移行客数は？ 3. 現空港返還時の原状回復の費用の試算が全く公表されてない 新空港案などは公共事業を念頭に置いた地元経済界と市、県の国への提案であり、利権の為の次号ではありませんよ。国は跡地をどうするつもりか？既に青図面が出来ているのではないか。市県は跡地を100%開発できる自身があるのでしょうか。私は無いと思う。無いのに税金を使う、馬鹿馬鹿しい限りである。 移設後の跡地利用に関し、詳しく触れてない
		② 福岡・九州にもたらす影響について 25 件	新空港は、政治家や土建屋の食い物にならないよう、徹底した透明で 公正な入札制度を行い、自然破壊が極力少なく、なおかつ、そんなに 市内から離れていない場所に、建設してほしい。アジアが日本を猛追しているいまだからこそ、日本は積極投資でこの 大競争時代に勝利すべき。そのためには、北部九州に大規模なハブ空港は 不可欠な装置！ 都心地価総額最大3兆円増 新福岡空港建設 高さ規制撤廃時 国交省が試算 容積率200%上積み 2010年代初頭には滑走路容量が限界に達するとされる福岡空港(福岡市博多区)の過密問題で、国土交通省が海上への新空港建設でビルの高さ制限が撤廃され、容積率が現行より200%上積みされた場合、同市都心部のJR博多駅周辺と天神 地区の地価総額が、最大で3兆円上昇するとの試算をまとめたことが5日明らか になった。現状では空港が近接しているために都心部のビルの高さに制約が あるが、試算は九州一の商業地が更に発展する可能性を示すものとして 論議を呼びそうだ。試算は容積率が現在400～800%となっている博多地区(博多駅前1.2.3丁目、博多駅中央街、博多駅東2丁目)と天神地区(中央区天神1.2丁目)の計約 100ヘクタールを対象に実施。容積率が100%と200%上積みされた場合に、地価総額 が最大でどれほど上昇する可能性があるかを2パターンの計算方式で算出した。それによると、容積率の上積みに対し、地価が単純比例で上昇する計算法の 場合、100%増で約2700億円、200%増で約5400億円の上昇効果があると試算。地価が高い場所ほど上昇幅が大きくなる計算法を用いた場合、100%増で約9000億円 ― 約1兆3000億円、200%増で約2兆1000億円― 約3兆600億円に上ると試算した。試算にはテナント料増加や売上増、就業人口増加分などの経済波及効果は 含まれておらず、それらを加味すると経済効果は更に膨らむと観られる。新空港案は、内需拡大を目指す方針に合致します。 新空港への道路の整備。北九州市と福岡市及び筑豊地区からの利用者を考えて地域の発展にもよいのではと思います。10年～15年後には素晴らしい新空港が完成されると思います。 早く新しい海上空港を造って 福岡を元気にしてください。 現在の空港では危険。便数を増やしてほしい。国際空港 にしてほしい。24時間空港にほしい。アジアのゲート ウェイ必要。 観光立県として、どうしても新空港整備は必要。自然環 境との調和も考える必要がある。 発展するには新空港が必要と思う。生活環境が悪化するのは困 る。 さらに観光客受け入れを行うには、 新空港が必要である。 PI調査のステップだけで沢山の時間を浪費してきている。直ちに新空港へ向けた調査を開始すべきである。実現不可能な現空港拡張案を採択すれば、空港整備の遅れにより、福岡地域の発展に障害となるであろう。 ①福岡の財界が建設に積極的な事に胡散臭さを感じる。公共事業が減ってきてるので新空港建設で一儲けを考えている建設業界に流されているのではないか。巨大公共事業に頼った政策では地域は活性化しない。 経済発展のためにも新空港建設が不可欠です。 アジアのゲートウェイとして早期に新空港が作られることを望みます。 新空港は観光産業の発展に必要不可欠です。 アジアの玄関として早期に新空港を整備することが重要。 九州がさらに経済発展を成し遂げる為には新空港は必要不可欠です。 単なる将来需要予測にとどまらず、新規需要創造と国際競争力をつける(果たす)、空港は少なくとも滑走路3本以上の現実化を目ざしてガンバッテ欲しいものです。 新空港を造れば福岡市の自然をアピールする機会にもなる。 できればアジアのHubとしての空港をめざしてほしい。 東京、大阪に次ぐ大規模な都市なので、せまい空港というのはちょっとさびしい気がする。 新空港案がなぜ遅れているのか知りたい。

意見分類				寄せられたご意見
				市内建築の高さ制限、住民の環境安全が飛躍するし、跡地も市民にとっても貴重な空間利用は、無限に考えられる。これからの経済効果が期待され、これまで他県空港の新設とは内容が違うと思う(採算性のない新設空港が多い中)。 同上計画で10年～20年間の福岡県の経済が変えられる なぜ将来の可能性を重視して新空港案が出されているのに、どうしてより大きな可能性に挑戦しないのでしょうか。後々にまた巨大空港を作ろうとしても余計費用がかかるだけです。それならばこの機会を利用して、アジアの中心、日本の中心となるような空港、またはそれを作ることのできるだけの埋立地の面積を確保して下さい。県民は協力したいと思います。 地下鉄の七隈線のようなあまり効果が出ず、後々になって増設などの形にならないように、この機会をチャンスととらえ今後の日本を支えるような空港を作って欲しいと思います。 将来を見据えて、一刻も早く新空港を整備すべき。 もし新空港を作るなら、シンガポールチャスギ空港と全面提携するくらいの発想が必要。つまり羽田や成田を向いた政策ではなく、世界のハブ空港として確立した地位を持つアジアの雄を引き込んでしまうような、大きな政策を行うなら、新空港も大賛成。しかし、国と喧嘩する事になるので多分無理ですね。
				6. 業効率性の視点について ① 費用と効果について 75 件 新空港案の場合、とりえず滑走路1本で開港し数年後に2本目を運用するなどの段階的整備をすることも検討すればどうか？そうすれば事業費の単年度負担額を減らすことができます。 時間とお金を注ぎ込み、新空港を建設するのは反対。福岡空港は今の便利さゆえビジネスにプラスになったり、他県からの利用者にとってもありがたいのでは？福岡県内にしても北部地域は北九州空港が新設されているうえ新幹線も便利だが、南部地域は空港への便も非常に悪くなり、新幹線が開通するといえ博多発上りが通る北九州とは差があります。 ・現空港は用地費等かかりすぎ。有効利用を考えた方が良い。副都心・住宅・スポーツ・・・ 新空港は、政治家や土建屋の食い物にならないよう、徹底した透明で 公正な入札制度を行い、自然破壊が極力少なく、なおかつ、そんなに 市内から離れていない場所に、建設してほしい。アジアが日本を猛迫しているいまだからこそ、日本は積極投資でこの 大競争時代に勝利すべき。そのためには、北部九州に大規模なハブ空港は 不可欠な装置！ 関空・中部・羽田などで埋立技術は格段に向上しているので、それらの経験をもとに安く施工し安い埋立材料を用いれば、今までよりも安くできるのでは？ 現空港の跡地を整備 区画整理して土地を販売して、それで新空港建設費の償還に充てていけば 意外とうまくいくのではないのでしょうか？ 九州空港はもっと高い。新福岡空港がムダだと言うなら新北九州空港などムダの極致！ 新北九州空港はムダではないと言うなら新福岡空港は極めて効率的ということになります。新北九州空港の空港基本施設＋アクセス道路の事業費は約1700億円、これを50年間の旅客数で割ると、1700億円÷(127万人/年×50年)=2.677円/人、本来は港湾事業である造成費も加えるべきであり、もっと高くなります。一方、新福岡空港の事業費約1兆円のうち、ターミナル施設の約1500億円を除いた造成＋空港基本施設＋アクセス交通施設の事業費は約8500億円、これを同じく50年間の旅客数で割ると、8500億円÷(1800万人/年×50年)=944円/人、不要になる借地料や環境対策費を控除すれば、もっと安くなります。空港は利用されてナンボ、新北九州空港の方が3倍ほど単価は高いのです。新福岡空港に反対する北九州の方々は、新北九州空港の方が3倍も高いということをよく考え、利用者が少なく単価の高い新北九州空港の建設を陳情してきた自分のことは棚に上げて、他人を批判したり足を引っ張ったりすることのないように！ ハブ空港(海上空港)建設の資金源は、現福岡空港の面積は107万坪-70%が国有地、30%が民有地、70万坪を坪300万で売却して、1000億円の資金を得て対処する。 海上空港の新設は絶対にやめてもらいたい。我々の子供達にその資金負担を負わせたくない。 費用の問題が出てくるが、借地料等の支払いのことを考えると、将来的には新空港を使った方が安くあがるのではないかと思う。 新空港の場合、資金調達はどうされるのですか。 税収入の伸びが考えられない中、新空港案はありえない。 世界で評価出来るNo.1空港を日本(九州)に！！既存人工島の二の舞にならぬ様、企業との連携で厳しさを！！ 現空港所有地(公用68%)の適正な売却、開発での収益を新空港事業費に充足する等、建設費に抜本的な工夫と効率で望む。現空港は第二の副都心づくりが産む経済効果を。 空港の賃借料も問題になっているようですが、新空港建設の予算を土地買収費用に回しても良いのではないのでしょうか？毎年のように行われる、接待海外旅行等を考えても、税金は極力最小限に利用して欲しいと考えるのは国民であり市民の考えだと思います。 日本の官僚集団は、いつまで土建業の利益を考えた長期に渉る公共事業ばかり考えるのでしょう。 世界的経済効果があるのも事実です。勿論派生する直接・間接の経済効果は、新空港案は抜群です。地域経済や広域まで波及する影響も考慮し、国土交通省や麻生県知事、政権党党首におかれましては、的確で後に悔いや批判を残さぬ判断を 頂きたいと思いますね。新空港整備工事においては、予算もですが日々進歩する最新工事施工技術も 駆使して、より早期に完成する工夫などもお願いしたいです。 福岡市の最大の魅了は、空港と新幹線の駅及び市中心部までの距離が近いという事だと思う。空港移転により、他の大都市と変わらない状況になったのでは意味がない。また、移転により遊休地となる現空港跡地の再開発にも莫大の費用が掛かると思われ、財政難の拡大に繋がるのではないかと思う。 3、「新空港案」に県民税を使用しないで下さい。 新幹線開通により、減便が見込めるので不要。九大六本松のように、跡地を売却し利益を得るのが目的であろうと思う。 ・海上空港は地盤沈下と災害に弱いと聞きます(関西空港では)。いろんな意味で海上新空港案はリスクが高すぎると思います。 新空港を作る費用もつたいない。 航空需要は世界的に伸びている。世界の交流人口を受止めるにはハブ空港の建設が急務だ。資金源として現空港20万坪を処分して2兆円の資金を作るべし。 現在の福岡空港は市街地や九州の他地域ともアクセスが良いからこそ「アジアの玄関口」になっているように思います。むやみに新空港をつくって、利便性が低下したら困るし、環境や工事費用でも不安があります。既存の施設や他空港とうまく共存してほしいです。 建設費用の一部を現空港の売却益をあてればよい。 このような新空港建設事業には、多額の税金が使われますが、建設業者は良いかも知れないが、その経済効果も長期には及ばない。しかし、何とか建設業者に仕事をという姿勢が透けて見えます。私達は苦勞して納めた税金で建設業者など養いたくない。相当多くの海外旅行をしましたが、福岡空港ほど素晴らしい空港は見たことがありません。新空港建設絶対反対。 新空港で国際空港としての機能を充実するのが望ましいと思う。 現空港の増設で24時間運営のハブ空港化は今後難しい。多少の投資が大きくても新空港の方が望ましい。 国は空港整備についても順位づけをして重点投資すべき。 * 県内の空港などは作っても無駄(あえて名は示さないが)。 福岡を含めた拠点空港を充実することの方が望ましい。 新空港案がよいのなら人工島を作るお金で作ればよかったのでは。 新空港を建設した時、返却できる範囲の金でできればよいですが。 景気対策の観点からも新空港案が有利と考えます。 新空港を作るには、費用面、環境面として非常に問題が大きいと思います。 上記に対して新空港を建設する場合、旧空港をどのようにして活用するのか？また、旧空港に投資したお金はどうなるのか？をはっきりしてもらいたい。 今の時期に新空港を建築する事は大きな負担を要する。 ・もし、新空港が建設された場合、現空港は使用されなくなる。今まで大金を使って現空港を整備してきたが、使われなくなった設備などの損失額はどの程度

意見分類			寄せられたご意見
			か？比較する場合はそのことも計算に入れるべき。 新空港を視野に入れるのであれば、香港やシンガポールに匹敵するハブ空港（福岡はせっかくアジアの玄関口にあるので）を目指すべきと考える。 いかなる事業も新規案は賛成しない。現状をどう改善するかを考えるべき。新規は一時的に建設業がうるおうだけ。 海上を埋立、多大な資金をかけ、アクセスの悪い、地理・地形的問題のある空港には反対。 将来性対印、対アジアの貿易を考へた場合、金がかかっても大きな空港を作らないと信用されません。中国印度シンガポール、みな良い空港があります。現在では日本は劣ります。 どちらも一長一短だと思う。けど将来性を考えると新空港がよいのかなと思う。 是非、新空港に未来を拓きたい。 新空港建設の費用は9200億円とのことだが、9年間に現在世界を襲った資源パニック、金融パニックのような予期せぬ出来事が変化のテンポがますます速くなることが予想される今日少なくなることはなく、大幅にアップすることが考えられ潮流の変化で白砂青松の海岸線をコンクリートで城塞のように固める費用も追加で必要になるにちがいない。 滑走路増設案は比較評価でもあるように、騒音問題に大きく支障がある様に思えます。新空港を設置した場合、使わなくなった土地等を市民に安価で提供し、設置資金の一部にすることはどうでしょうか？（東区箱崎周辺でよく目にする、空港が管理している土地は、どうなるのかも気になります。） 新空港ベースの沈むこと、ご注意ください。関西空港を見ろ。 「新空港案」の場合、自然環境と多大なる費用が気になるので、そのあたりが早くまとまればよいと思う。 将来性から見ても、新空港の設置が望ましいと考えます。費用はもちろん低いに越した事はないが、浮体工法も含め、検討してみてもどうか。 新空港建設（賛成）。 資金の都合で1部移設（外海～貨物便） 将来は全部、埋立地に移設（10年後は福岡の宝の島になると思います） JR新駅もできるので、利用者も増え、地域の活性化に大きく前進できる。多額な初期投資が必要だが、現空港も借地料もあり、又拡張工事では用地買収などがあり、多額な投資が必要。 予算も厳しい状況下、わざわざ高いお金をかけて新空港を作る必要は無い。税金はより住民のために使用するべき。 新空港は子や、孫に負債を残し、世の中を混乱に陥れる。無駄な事はするべきでない。 新空港建設の場合の漁業補償の予測が分からない。また、将来にわたってつづくのか、一時のものなのか？ 自分は仕事上良く関西空港を利用するが、その時の空港使用料の高さには不満を感じる。新空港も財政的にそうなるのではないかと？そうなるのであれば可能性としてそのような負の部分も積極的に伝えていくべき。市民の負担はどうなるのか。経済性ばかりに目を向けてはいけいない。 新設案では跡地利用(民間地も多い)のための基盤づくりにさらなる費用を要します。 新空港にはやはり反対です。円高、原油高、国内の人口減少、防犯面等、不安要素が続々出ます。私たちの税金を大切に使って下さい。人工島のような負の遺産は残さないで下さい。 1.海上案では濃霧の影響は無いのか 2.海上案はウインドカバレッジが1%違うので、年間で3.5日空港が閉鎖されるが、それをこなすために前後に過密な処理をしなければならない。この差は大きい。 3.建設費のうち、国、県、市でいくらずつ負担することになるのか、明示すべき。 新空港の建設には莫大な資金が必要となる。関西空港のようにならないためにも、更に敢闘すべき。北九州空港や佐賀空港も包括して考えてみてても良いと思う。 新空港をどうしても作りたいというお役人の強い意志はわかりますが、絶対に反対です。予算のムダです。 事業費9200億円の無駄使いを止めて欲しい。産業重視ではなくて、そのお金で医療現場の充実や、将来の高齢化社会、アルツハイマー患者の介護施設や人員の充実などにあてて欲しい。高齢化、少子化の現場を救って欲しい。新空港は不要。 滑走路増設は非現実的、実現困難、だから反対。新空港は費用はかかるが、何もしないわけにはいかない、だから賛成。 財政逼迫している今、巨額な金額を小規模な空港建設に投資すべきではありません。韓国のソウル空港、タイのバンコク空港、シンガポール空港の様な東アジアのハブ空港なら建設する意義はあります。中途半端な、新空港増設には、妥当性がありません。 伊丹と関西空港というちょうど良い他山の石がありながら、一切述べられておらず、大阪はなぜ失敗したのか？福岡はなぜ失敗しないと言えるのか、まったくわからない。大規模開発をしたい人間が誘導しているのじゃないかと思えない資料である。 麻生太郎さん(総理大臣)にアピールする。そして九州国際空港を作って貰う。給付金は返上しますので空港造成費として使って下さい。 九州の財界人で、新空港賛成派の方々は、新空港による経済効果を謳っておられるが、少しボケておられると思う！失敗した時のしわよせは財界人ではなく、県民・市民・そして国民の税金にかかって来ますが、それとも責任を取ってくれるのでしょうか？そして海の自然は戻って来ません！ ・新空港建設は自然環境の破壊。 ・環境対策費・移転補償費は年々減額になると思われます。 戦後、福岡の経済を支えてきた現福岡空港を移転することは、福岡だけでなく、世の中の混乱を招き、市民及び県民に多大なる経済的・精神的負担を強いることにつながると思います。 1. 跡地利用についての改革案が不詳(国有地の遊休資産となること大と思慮) 2. 新空港移設に伴う、新幹線移行客数は？ 3. 現空港返還時の原状回復の費用の試算が全く公表されてない 新空港案などは公共事業を念頭に置いた地元経済界と市、県の国への提案であり、利権の為の次号ではありませんよ。国は跡地をどうするつもりか？既に青図面が出来ているのではないか。市県は跡地を100%開発できる自身があるのでしょうか。私は無いと思う。無いのに税金を使う、馬鹿馬鹿しい限りである。 新空港の建設ともなれば大企業は潤うかも知れぬが、交通機関はあくまで一般庶民の共有財産なので、その立場から公明正大に判断して、血税を最小限に切り詰めて使ってもらいたい。 (麻生首相がこれを認めるならば大疑惑です！)福岡の財界人は私利私欲のために安易に新空港を唱えておられるが、県民、市民の税金と、不便さを犠牲の上とは本末転倒です！ ・海上空港9,200億は本当ですか。 ・鉄道アクセスは必ず整備して欲しい。 ・横風は自然に計測するのと空港状になっての強さは違うのではないのでしょうか。欠航すると困る。 ・遠い。 ・不便。 ・既に立派な空港が有ってつくりなおす程需要はない。もう新幹線リニアの時代が近づいている。 新空港は株式会社方式で民間活力を導入してはどうかという意見があるようだが、初期投資があまりに大きく有利子負債が経営を圧迫することは関空の例からも明らかである。優等生といわれた中部空港も 景気の低迷で苦しい状況である。財界に体力のある関西や中部ならいざ知らず、貧弱な福岡財界では荷が重すぎる。体力的に保たないであろう。また、県などの自治体も2兆円を超える借金に苦しんでいる状態である。 不動産ブチバブルがサブプライムローンで終わった。新空港案はバブルそのものである。 他空港建設などでは、建設コストに対する事前予測が大きくはずれ、建設着手時点では数10%もの増加になってしまったケースがかなり見られると言われていいます。本レポートでは、新空港の建設事業費(概算)が9200、9700億円と書かれていますが、その予測のリスクについて何らかかれていません。調査・言及すべきではないでしょうか。 「貨物専用の空港を作る」方法もあるのではないかと。その計算をしてみたらどうか。9700億円使った上、人にとっては不便になって、今の空港跡地の処分はどうする等々、問題を作るだけ、あとは国民の借金へ、というのは許されない。 9200億って莫大の税金を使って空港なんか作る必要がない。県知事は空港を作ればよいと思っているが、県民の声を聞いてほしい。今の空港の方が便利で新しい博多駅や新幹線の事を思ったら、増設案がいいです。
		② 方策実施の難易度(運航(制限表面)条件含む)について	
		6 件	
			公共事業に関して最低限の環境変異が発生するのは当たり前。陸上海上同じ。想定地域や工事施工技術も十分工夫されている。必要最低限の環境変異を新空港整備事業がもたらす地域社会経済存続条件などのメリットが大きく上回る。だから事業推進は妥当。 ・埋立は将来的に新たな課題を生む可能性もあるのでは。

意見分類				寄せられたご意見
				他にも疑問点が多いですが「中長期トータルコストで安く無い」拡張案。地元経済界の方々で無くとも、何故そのような案を選ぶ必要があるのか 疑問です。再拡張などの余禄も無く、工事達成期間や実現性など著しく 疑問符の付く不経済な拡張案を、我々地域住民や経済界の皆様は勿論 年間1800万人と国内外で多数利用する利用者の人達も欲する内容でしょうか ある時期までの試算では利用者側に若干金銭的メリット(利用時間などを 考慮して)があるようですが、その他を考えるととても有効な案とは思えません。 サブプライム問題で世界景気が調整期に入っていますが、経済方策を 余程誤らぬ限り、景気変動の波はまた上向きます。長期使用の空港整備は短期的 な状況や景気短観で近視眼的に判断しても仕方無いと思われます。 事業自体も景気調整期に不況対策として直接の経済効果があるのも事実です。 勿論派生する直接・間接の経済効果は、新空港案は抜群です。 地域経済や広域まで波及する影響も考慮し、国土交通省や麻生県知事、 政権党党首におかれましては、的確で後に悔いや批判を残さぬ判断を 頂きたいと思いますね。 新空港整備工事においては、予算もですが日々進歩する最新工事施工技術も 駆使して、より早期に完成する工夫などお願いしたいです。 もし新空港が出来たとして、今の空港の土地ってどうなるんですか？ぜんぜんそういう事がわからないもので… 実現性のない案＝滑走路増設をいつまでも検討しても時間の無駄では？ 実現性のある新空港の詳細検討に早く着手すべきです。 ＜他の国内空港の用地買収に関する事例＞・成田国際空港 反対闘争のため用地買収が進まず、開港から30年たった現在においても未だに全体計画は完了していない。・石垣空港 滑走路が短いため滑走路を延長するか新空港を造るか議論になり、（福岡空港よりも空港周辺の市街地化は進んでいないが）拡張は困難であるとの結論から現在新空港を建設中。・佐渡空港 滑走路延長のため地権者らと交渉を始めたが、10人の地権者から同意が得られず作業は進んでいない。・静岡空港 滑走路の延長上に高さ制限に抵触する立ち木や丘陵があることが分り、地権者との交渉もできず 滑走路を短縮運用に変更したため開港が延期されることになった。用地買収が困難な http://fukuoka-airport.sakura.ne.jp/web/img/pi-step4b.pdf 滑走路増設案に反対です。＜他の国内空港の用地買収に関する事例＞・成田国際空港 反対闘争のため用地買収が進まず、開港から30年たった現在においても未だに全体計画は完了していない。・石垣空港 滑走路が短いため滑走路を延長するか新空港を造るか議論になり、（福岡空港よりも空港周辺の市街地化は進んでいないが）拡張は困難であるとの結論から現在新空港を建設中。・佐渡空港 滑走路延長のため地権者らと交渉を始めたが、10人の地権者から同意が得られず作業は進んでいない。・静岡空港 滑走路の延長上に高さ制限に抵触する立ち木や丘陵があることが分り、地権者との交渉もできず 滑走路を短縮運用に変更したため開港が延期されることになった。用地買収が困難な http://fukuoka-airport.sakura.ne.jp/web/img/pi-step4b.pdf 滑走路増設案と異なり用地買収の不要な 新空港案に賛成です。
	7.その他	55 件		・沖合い新設ありきの考えは納得できない。 真に必要な空港は絶対作るべき。 空港建設に一律に反対するのは、思考が停止している人のやること。 誰がよろこぶ新空港なのかわからない。 現状のままでインフラ整備を実施しなければ、新空港は機能しないと思われる。 ・新空港案がすでに決定しているのではないかと？新宮・三苦周辺では道路拡張工事やホテル建設、新道路工事が沢山行われている。あやしい。 ・麻生知事は県民をだましている。撤回したハズである。 将来を考えた場合、新空港が望ましいが、それには北九州の飛行場を集約すべきである。現時点では新空港に方向性が見出せない。 どう云っても新空港を作ろうと云うことにほぼ決まっているのではないかと思います。庶民はどうあがいても無駄みたい。 新空港建設、これだけは絶対反対です。反対します。 よりよい空港の建設を期待します。 福岡空港が現在の位置にあることを見越して、企業誘致・建設や住居を構えた方など沢山おられると思いますし、私も自宅を建設しました。板付空港からの長い歴史もふまえた上で街中にある世界でも貴重な福岡空港の移転に反対致します。 個人的には新設に決定して欲しいですが、国土交通省内では拡張案が 有力とか…。 現空港の諸問題を一気に解決出来る空港の新設を願っています。 この件に関係する者たちが、本当に日本の将来(福岡も含む)を考えるならば、自分たちの“利”や特定の団体や政治家、官僚などの“利”の為に愚考をしてはならない。もっと知恵を出せば新空港建設は必要がなくなると思う。 国交省の役人が新空港に反対と聞くと、国の役人ならもっと大きな目を開いてほしい。 ・新北九州空港を参考にする。 今の日本は「道徳」「修身」などを持っていない為、利権争いの元になるので、三苦などを決定した方が良い。あくまで民間の力で役所は×。役人の利権は排除しなければならない。天下りも含め。 もし新空港案採用となると、空港へ向かう飛行機を自宅から眺めることができなくなり、残念。子供と空港まで飛行機を見にいくことも多いので。 成田空港設立時と同じ問題としますので、新宮ゾーンを国際線。 メリット・デメリットいろいろありますが、新しい空港がよかったあといえるような空港を作ってもらいたいです。 新空港案(三苦・新宮ゾーン)に決まったのでしょうか。新空港よりも先に安心して歩ける道路をつくって下さい。 新空港ありきで進めてよしいのではないのでしょうか。(子供病院)と同じように。技術的なことはわからないのですから。 早急に新空港を建設するべきです。 新空港整備を早く進めるべきです。 「先ず新空港を建てる」という雰囲気を感じた。これには少なからず疑問が残る。 現空港を整備したら、市民のための、又地域のための空港であってほしい。新空港はいらないと思います。 ゼネコンの為、道路行政の為の新空港には反対。 海は新しいが、時間とともにリスク増加と思える。 新宮に住んでいるので、特に心配です。 現空港から北九州空港や佐賀空港はいずれも車で1時間圏内にあります。ちょうど3つの空港のバランスは取れているのでは。新空港では北九州空港に近すぎてバランスがくずれます。 早期に新空港建設を！ 早急な新空港建設を望みます。 早く新空港建設が実現してほしい。 新空港の早期着工を。 新空港建設で対応すべき。 とりあえず新空港いいやだ！！ 総合的に考えて、選択すべきは新空港案です。 新空港の必要性を強く感じます。 現空港の拡張は無理です。 滑走路増設は無理、もう諦めた方がいい。 新空港を早期に実現すべく最善の努力をすべき。 ・とにかく大反対です。後々に大きな問題がでくると思う。 できれば新空港の方向で進めていただければ… エネルギーがいつまでであるか分からないので減らすことも考えよう(飛行機だけでなく列車や船、バス、車があります)。 (新空港反対)アイランドシティを作ったので空港も移したいという意向が感じられるので反対！ 博多駅が新装備、新幹線開通など益々利便性が重視の中、新空港の必要は考えられない。 空港の名前がどんな風になるか楽しみです。 福岡空港の現状について理解できた。将来「新空港」の設立は必要になると思う。 新空港建設は絶対反対します 新空港建設を切望している財界人は自分たちのメリットして考えていない。 新空港案は魅力的だと感じました 個人的には新空港です。 新空港楽しみにしています。深く考えていることが伝わりました。 新空港案の場合、現空港がどうなるのかが不明 新空港建設は断固反対！！

意見分類		寄せられたご意見
		やはり、新空港に賛同する、滑走路増設には賛成できない。
		新空港案に賛成、滑走路増設案には反対する。
		滑走路増設に反対。新空港に賛成。
		新空港を選択する以外に道はない。現空港(滑走路増設)は問題が多すぎる。
		空港移転反対。
将来対応方策全般		
261	件	福岡には空港が二つあり、特に新北九州空港を巨額な費用を掛けて作った理由がよく分からない。いまさら言っても遅いが、新北九州空港建設計画のとき、福岡空港問題は議論しなかったのか。新北九州空港の更なる活性化を推進するためにも、鉄道(新幹線)の引き込みを含めて、連携案について検討すべき。 JR東海社のリニア鉄道建設構想の発表、九州新幹線の全線開通、等今後国内における大量輸送手段は更に変化していくと思われます。福岡空港は、羽田、中部、関西等のハブ空港との路線を重視し、地方空港との路線の優先度は下げるべきではないでしょうか。今後の人口減少、経済動向もあり、自分としては新空港建設には反対です。 近隣空港との連携という話があるが、福岡市内から北九州空港、佐賀空港に移動する時間と、鹿児島空港から鹿児島市内、広島空港から広島市内、関西国際空港から大阪の中心部までの移動時間はそれほど大差はない。 ・佐賀空港との役割分担も考えるべきでしょう。 近隣空港との連携について、抜本対策とならないとして「PILレポートステップ4」には取り上げられていませんが、現空港の混雑緩和策としては有効だと思えます。 ・北九州空港へは、深夜・早朝便の優先振り分け ・佐賀空港へは貨物便を(鳥栖ICが近い…) 今後ボーダレスによる国際間の人的交流は、増加すると思われるが、貨物物流は限度があると思われる。航空機等の改良も軽量化等進化と思う。 出張族等、頻繁に飛行機を乗る人は、日頃利用する航空会社を1つに絞る傾向が強い。JAL(福岡・北九州)、ANA(福岡・北九州・佐賀)とも同一空港扱い(変更が自由)にしていることをより周知し、北九州・佐賀の便数増加・アクセス改善(特に)に努めれば、P2で効果はわずかとなっているが、そんなことはないと思う。(ほぼ毎週福岡空港を使いますが、小倉に向かうのに新幹線を使えば福岡空港の方が平均的に早い) 北九州APをもっと有効利用すべし。 北九州は、ひびきCTやAIM、北九州博覧祭など市場原理に逆らった数多くの大規模公共事業を陳情・実行し、ことごとく失敗してきた。また、過去、旧北九州空港は福岡空港に比べれば解決不可能な問題など抱えていなかったのに旧空港の代替となる新空港建設を陳情し、さらには新空港開港直前になると山口県や大分県など近隣空港の圏域内に侵入しエアポートセールスをしまくるなど、オラが空港の建設や利用促進のために、なりふり構わぬ行動を取ってきた。にもかかわらず、福岡空港の混雑問題については、このような過去の自分の行動は棚に上げて、前北九州市長をはじめとする公職に就く者でさえも、新福岡空港が実現してしまうと、・現福岡空港から溢れた路線や旅客を獲得できない、・北九州市西部を中心に利用者を奪われる、・早朝深夜便や深夜貨物専用便が奪われる、など、利用が低迷している新北九州空港の存在意義の消滅を恐れるあまり、数多くの問題を抱える現福岡空港の代替となり、福岡・九州の玄関として広く門戸を開き伸び行く未来を切り拓いていく基礎となる新福岡空港の実現を妨害しようとしている。具体的には、新福岡空港の建設費などを殊更に強調するとともに、福岡空港と北九州空港との機能分担・棲み分け・連携など実際にはあり得ず、九州全体にとって大きなマイナスであることを知りつつも、「機能分担・棲み分け・連携」という一般受けする美しい言葉を使い、巧みに世論を「新福岡空港反対」へとミスリードしようとしている。そして、「機能分担・棲み分け・連携」論へと一般市民を洗脳し、北九州空港アクセス鉄道や滑走路延長を実現させ、航空路線を強奪しようとする目論む。だが、福岡空港の将来を巡る議論が深まるにつれて、このような一部の人間の悪行と矛盾に満ちた言動は、全県民に明らかになりつつある。このような「北九州の謀略」には、決して騙されてはならない。 結局のところは、福岡市と福岡県の独占主義を追求した都市戦略にしか思えない。北九州空港や佐賀空港も税金を投与して作られた空港である。その空港への分散をせずにもむしろ極集中を図れば、北九州空港や佐賀空港は赤字になり巨額な赤字が増え続けることになる。その赤字は誰が払っていくのか。国民(県民)である。 一度は全国を見直して、黒字空港のみにするべきです。佐賀県や北九州市が税金をつぎ込んで維持するような空港は不要です。陸続きで新幹線も飛行機も、では借金増えるばかりで国民負担を何と考えます？ 近くに新九州空港、佐賀空港もあるので新空港は必要なし。金のムダ。 有明佐賀空港に集約した方が良いと思います。福岡、佐賀、長崎は一緒になります。大きな視野を持って取り組みましょう！ ②北九州空港と一体化して検討すべきである。 これからの産業界は夜間の操業が禁止されていくのではないのでしょうか。空港もしかりです。 北九州空港と共に年5～6回ずつ利用しているが、空席が目立つ便が多い。北九州空港とうまく行く方法を考えるのも大切。 佐賀空港は1日10便も飛んでいない。これこそ税金のムダ使いです。もう少し頭を使ったらどうかなあ。 現状のままでよいと思う。 出発ゲートを会社別にする方が先なのでは？ 滑走路増設を希望します。佐賀や北九州をもっと有効活用できればと思う。 新北九州空港との連携は考えられないか。 ・新北九州空港とJR小倉駅間のアクセス検討。「高規格JR(新幹線並み)等」 関西空港や成田空港の二の舞はするな。滑走路の料金が為に、外国から日本はどんどん負けていく。 北九州空港・佐賀空港をどう活かして行くのか。もっと連携が取れないのか。 福岡空港を夜11時まで利用時間を延ばせないのか？(例えば小型機限定) 福岡空港の利用頻度が高いのでとても注目しています。 現空港が飽和状態であるのは理解できるが、まず将来航空機発着回数が予測通り増加し続けるのか？佐賀空港、北九州空港の場合はどうであったか？疑問ではある 北九州空港とのリンクをもっとすべきだ。両空港間を新幹線で結ぶということも検討してほしい。 現状が一番いいです。変なところに新空港というのは反対です。 しっかりして下さい。新空港ありきではありません。福岡空港は、今のままで十分やっつけけます。地方の空港に分散していくべき。福岡空港でないといけない人は、福岡市周辺の方だけです。集中させるから、行かざるを得なくなる、便数が増えて新しい空港を…ダメ。 近隣空港を10～20%でも利用するようにしたら、この金のない時代、福岡空港の現在の便数は減らすことも十分考えられます。増便のことがばかり考えて頭が固い。福岡市近隣の為の空港ではないはずです。 4.「将来対応方策の比較評価」とありますが、福岡空港がもたらす効果よりも他の地区(佐賀・熊本・大分・北九州など)に対する悪い効果も計算して下さい。今からは金は使えません。うまく分散することにより、福岡空港の問題も解決し、地方空港もにぎわい両方共良くなります。 現在の空港を整備し、運用方法を工夫して、長期的に使用すべきである。 発着便数も現在をピークに減便や路線廃止などで減少すると思われる。利権や一部の企業や役人の利益のためにやるのか！ 福岡は普通の考え方でなく(経済性について)、独自の方向と自制をしてはどうでしょうか。 ・福岡空港と北九州空港間はせいぜい60km程度ですので、両者間をリニアモーターカーで結ぶか、もしくは新幹線を敷設し環状線化させた方が、両空港が補完関係にたち既存施設の有効活用にもつながると考えられます。 ・また、リニアモーターカーであれば日本初の設備ということで、それだけでも福岡県の大きな目玉になるのではないのでしょうか？ ・新幹線を環状線化させ、博多→小倉→北九州空港→飯塚→福岡空港→博多とすれば、福岡県内の大動脈が完成します。 “近隣空港との連携”に対して、各地域の、あるいは福岡からのアクセスを良くすることでまた、駐車場を無料にするなどで利用が増えると思うので…。 北九州空港との関係を視野に入れて考えるべきである。 佐賀・北九州空港の連携によって、発展させればよい！増加率の読みが大変にお粗末なもので、ジンセン国際空港の発展とも連携すべき！福岡発の国際線はそのうち衰退するはずである。目先の増加率を考えずに、その先の目線が必要である。 現空港は舗装されている滑走路と東側の施設の一部のみを残し、災害救助、ドクターヘリ、警察、報道関係用のヘリポートとして使用し、他は開放したらよいのではないのでしょうか。 現状維持でよいと思います。温暖化対応の観点から航空便の増便はなるべくしない方向で考えては… 現在のままでよい。

意見分類		寄せられたご意見
		新空港建設よりも、北九州・佐賀空港のアクセスを便利にして利用を増やすのが先決だと思います。 高層マンションの建設はやめさせるべきです。 小生は、佐賀空港、北九州空港を見学しました。佐賀はひどい。北九州もS.フライヤーは搭乗率をUPさせるため、東京便の一部のシートをANAに委託(?)し、なんとか70%の搭乗率を保っている、ときく。佐賀は貨物便・北九州は国際(その反対も)にフライトの分散がよいと思います。
		同じ福岡県内の北九州空港と連携をはかって福岡空港がうまく機能すればと思います。
		1、福岡空港と北九州空港(ハブ空港)の二つの空港を国際・国内として活用すること 将来の需要に十分対応できる。 ・東京都心は成田(千葉)と羽田(ハブ空港でない)の両空港で対応出来ており、 福岡新空港案は福岡市圏〜北九州空港間の高速道路網(距離・時間)の詳細な検討 をしていないのは、将来対応策としては全くお粗末だと言わざるを得ないと思います。
		2、海外から日本の福岡空港と北九州空港のどちらに来ても全く時間的距離的に 大差ないのは、成田が証明しています。福岡空港にこだわるのは税金のムダ使い。 ※地図で比較検証すれば明白に証明できます。
		現在自衛隊と共用しているようですが、将来的にも共同す るのであろうか。民間専門として使用できないのだろうか。
		福岡空港、北九州空港、佐賀空港、鳥栖をハブとする交通網、九州新幹線がすでに存在している。それらに機能を分担させる事による九州全体としての発達、すなわち自己の利益しか考えていない年寄り連中による現在のシステムから、将来への若い世代への利益となるシステムを考えるとこそ、役人や政治家が行うべきことでは？
		現状のままではいけないと思う。
		現状ではいけないと思う。
		貨物専用便については、佐賀空港や北九州空港の活用で十分需要には対応できるのではないか。佐賀空港も有明海沿岸道路の整備が完了すれば、物流への対応も強化できると思われる。
		◎航空自衛隊の運用がないのはどうか？
		もうこれ以上の飛行機の発着増をなくし、現状での対応とそれによる経済(限界があるにせよ)を考えるべき。
		沖合案については、地元経済界の大規模な公共事業への渴望が見えてならない。北九州・佐賀との連携をもう少し考慮すべきではないか？
		もう一県の問題ではない。隣国との関係からも九州の空港の利用を考えるとき。九州市の空港利用。佐賀・福岡・北九州を一つの空港と考えたらどうか。
		北九州・佐賀・熊本、そんなに空港がいりますか。もっと良く考えて下さい。
		滑走路増設後、それに対応できなければ新空港建設を検討するという方法もあるのでは？
		道州制移行後、財源があれば現実味も出てくる。
		これから人口は減少して行くのに需要がそれ程増加するとは考えられない。
		北九州や佐賀空港をもっと利用すべきである。
		・短い滑走路でも静かに離発着できる飛行機を開発することが必要です。
		北九州空港と佐賀空港のアクセスをもっと便利にして、利用者の分散を行うこと。
		国際線は北九州の方が良いのではないか。
		北九州に高速鉄道を敷設するなど検討案はまだある。
		近隣空港との連携など、あり得ない。地域全体にメリットがあり、有効で合理的な連携策など、いくら探しても見あたらない。連携すべき、との意見が多いが、そう主張する人には、具体的にどうすればよいのかを具体的に説明してもらいたい。空港は広域的に影響を及ぼすものであるからこそ、どこに立地してもその機能を発揮できるものではない。北九州空港や佐賀空港は、人口減少地域で集客力も小さく、投資に見合う航空路線と利用者を確保できているとは言い難い。ヒンターランドにおける一定の都市規模や観光地としての類似希な魅力、航空路線が成立する大都市圏との距離、他の交通機関との競合関係等の条件がある程度揃わなければ、地域の発展に資する利便性の高い空港は成立し得ないことは、両港が既に開港している今、白日の下に晒されている。
		○ 自衛隊・米軍の他空港への移転 = 混雑緩和効果は小さいが、実施すべき 削減される年間発着回数は小さいだろうが、相手が民間企業ではなく、行政機関の間での協議となるので、実現の可能性はあるだろうし、当面の混雑緩和策としては有効と考えられる。移転すれば、滑走路増設の場合、自衛隊・米軍の必要面積分の用地拡張が不要となり、事業費削減が可能となる。また、新空港となっても、今の空港に残留すると借地料+環境対策費で年間100億円超の負担が防衛省に移るが、そんな予算は財務省主計官が認めないだろうから、出て行かざるを得ないだろうし、自衛隊・米軍分の造成費が不要となる。これらを考慮すれば、今のうちから移転を検討するのは有意義である。滑走路増設、新空港建設いずれの場合でも、自衛隊・米国の利用に係る費用を、防衛費からではなく空港整備特別会計から支出するのは、理にかなっていないとも思える。北九州空港や佐賀空港への移転は、空港がガラガラで、騒音の影響もなく、いくらでも演習ができることがメリットである。特に、佐賀は国際的知名度がゼロに近いため、某国の将軍様に狙われる可能性が低いことも防衛上のメリットである。春日駐屯地の土地を売れば相当な金額になり、移転費用は賄えることも考えられ、過疎化した移転先空港周辺地域の活性化も期待できる。
		○ 他空港での空港アクセス鉄道の整備 = 混雑緩和効果は小さく、実現性に乏しい 北九州空港または佐賀空港へのアクセス鉄道は採算が取れないであろうことは言うまでもない。両空港周辺の人口や集客力そのものが小さいため、アクセス鉄道を整備したところでサービスの受け手が少なく、福岡空港の潜在的な需要を分散させる効果など大きくない。北九州市などが、どうしても必要と主張するのなら、市単独で、勝手にやればよい。
		○ 他空港での着陸料、駐車場料金、バス料金の値下げなどの利用促進策 = 混雑緩和効果は小さく、無意味 両空港で既に様々な利用促進策が行われている。しかし、バス路線が廃止されるなど、費用に比して効果が出ていない。新聞記事によると、北九州市の平成18年度予算では利用促進費として十数億円を計上している。佐賀県でも着陸料の減免やレンタカー代の補助など、相当の出費をしていると思われる。これほど多額の出費をしても、大きな効果が現れているとは言い難く、これは将来好転するはずもない。既に万策尽きた状態。
		「近隣空港との連携」と「現福岡空港が抱える問題の顕在化」とは、まるで意味が違 う 今でも貨物専用便やチャーター便の一部、早朝深夜便などが佐賀空港や北九州空港を利用しているが、これらは「近隣空港との連携」の一例ではなく、単に「現福岡空港が抱える問題が顕在化しているだけ」である。よく言われる、近隣空港への国際線やローカル線を移転すればいい、というのも同様である。 連携とはポジティブな言葉である。経済合理性に基づく選択の結果、航空会社や利用者が「有利だから」「喜んで」佐賀や北九州を利用しているなら、貨物専用便やチャーター便の一部、早朝深夜便などが近隣空港を利用するのは連携と言える。 しかし、福岡空港の離着陸時間制限や混雑により就航が困難などのネガティブな理由により、経済合理性に反して「しかたなく」近隣空港を利用せざるを得ないのなら、連携とは言えない。 高速バスに乗りうとしたら、満席で1時間後の次の便に乗りざるをえなかったとしたら、「本来乗りたかった便と1時間後の次の便との連携」と言えるだろうか？レベルの高い高校に入りたかったが入試に失敗し、荒れ果てた高校に行かざるをえなかったとしたら、「レベルの高い高校と荒廃した高校との連携」と言えるだろうか？ 佐賀や北九州に就航している貨物専用便の約半分は福岡の貨物で、福岡空港に就航できれば、陸送費を大幅に低減でき、荷受け締め切り時間を遅くできるなど、ロジスティクスにおける全体最適化が可能となる。また、チャーター便も、福岡空港ならば、最も人口が多い福岡の利用者をより多く獲得でき、さらに九州山口各地からのアクセスも便利で広域的に集客できるなど、利用者・供給者両方にメリットが大きい。早朝深夜便も同様で、福岡空港ならば、北九州空港などと比較してより多くの利用者が見込まれるので、多くの便が就航し、利便性は大きく向上するであろう。これらを勘案すると、貨物専用便やチャーター便の一部が佐賀空港や北九州空港を利用するのは、それが有利だからとは到底思えず、しかたなくそうしているだけと考えられる。連携というポジティブなものではなく、単に、離着陸時間の制約や空港容量の不足など、現在の福岡空港が抱える問題点が浮き彫りになっているだけである。 離着陸制限や混雑など福岡空港の問題点が改善され、経済合理性の観点からも有利な福岡空港に就航できれば、近隣空港に就航する便と比較して利便性や収益性がさら
		各航空会社にお問い合わせして1日の運行本数を制限してみてもいいかかと思います。
		今のままで良い。
		現在地がベスト。
		自宅に近い現在の場所がいいと思う。
		地下鉄も有るし(近く)今のままで良いと思います。
		今の空港が良い。
		国際空港だけ新空港に移動してはいかががでしょうか？ビジネスで国内移動に飛行機をよく利用する人間にとって、新空港案は不便です。(内容が重複してすみません)
		個人的にはそのままがいい。
		今迄通りのままでよいと思います。
		ガソリン価格も高騰し飛行機の乗り入れも減少していると聞く。一番近い飛行機の乗り入れ状態も考慮して現状そのまま何も施設を立てないほうがよいと思う。
		どちらかと言えば、現在のままがいい。
		たとえば国際線を佐賀空港利用
		極端に考えれば、現空港を上手く活用し、北九州空港か佐賀のどちらかの滑走路を増やして機能を分ける方法が望ましく感じています。福岡は今の立地だから需要が成立しており、移しては負ける。

意見分類	寄せられたご意見
	また、現状の福岡空港の高い借地料を解消し、安い着陸料を設定しないと外国機や内国機の飛行機を呼ぶことはできない。 評論家の竹村健一さんがホテル・ニューオータニ福岡での講演で「中国により近い佐賀空港の活用・連携を考えるべき」と話されました。九州新幹線も近く開業することですから、滑走路西側増設改良案で浮いた費用で佐賀空港へのアプローチ改善策を是非検討して下さい！ すでに開港している佐賀空港や北九州空港と連携し現福岡空港の負担を軽減する案はどこにいったのか。全国知事会会長で知られる麻生渡知事に問いたい。 発着回数予測に少子化の影響が考慮されていないので見直したほうが良い。 佐賀空港をもう少し利用しやすくしたら良いのに。 現在ある他の交通諸機関の有効利用へのシフト、近隣空港の有効利用、機能分担すべきである。費用は一体誰が負担するのか、飛行機を利用しない大多数の人々のことも考えるべき。 ・佐賀空港を利用すること。 長い期間がかかる事業であるので、供用開始されるまでの対策も必要。 少なくとも今のままでよいのです。これ以上、便利にしてどうするつもりですか？便利になりすぎた挙句が犯罪社会じゃないのですか？ むだな公共事業はやるべきではない。周辺の北九州や佐賀空港に余裕があるのでに新空港をつくる必要なし！ ・北九州・佐賀との組み合わせを考えた方がよい。 また、貨物に於いても他24時間空港とのシェアも可能と思われ、地方も少し役立つかと思われる。 初めから、増設や新空港ありきで検討しているとしたか、思われない。絶対に新空港は反対。検討に佐賀空港や新北九州空港の活用が検討されていない。もっと活用すべきである。 新空港設置は高い空港利用費を生み出し、結果、アジアのHUBになりえなくなる。現HUBソウル・仁川との連携を考えた方がよい。 「空港拡張又は新設すべし」の意見に立てばこれでご尤もとなる手順ですが、50年後には現在のような広大な空港は不要になっています。「垂直離発着の飛行機が登場して来るからです。」世界的に現在のような広い空港は不要になっています。そんな考えに立てませんか？ ・以前、小牧ー北九州ととても便利に利用しておりました。新空港も良いですが、北九州空港の充実も期待します。 ・トヨタ自動車の年配の方は、九州出身が多いので、トヨタから九州へ足を運べる便利な交通機会を調査してみてください。 ・機材の小型化に問題があるように見えます。 現在の空港を活用した方が良いのではないのでしょうか？多額の投資を行い完成した北九州空港の利便性を向上させ、もっと活用すれば新空港建設は必要ないんじゃないですか。 北九州空港との連携を考えていただきたい。 北九州空港ももう少し大きくして便利にした方がよい。 JR西福岡駅近くに空港が有ると聞いている。又、北九州空港を利用する事も検討されては？ レポートでは、需要誘発型は「抜本的な方策とはならない」との事だが、ステップ3までの情報不足の為、理解できず。 羽田空港と成田空港のように国内線と国際線・貨物のように分けたらどうだろうか。 自分の考えとしては、近隣の空港を利用できるように、交通のアクセスをより良くしたらと思いますが、それは無理なのかと疑問に思いました。 ・福岡を有能な街にするのではなく、周辺との連携をよくする方法もあると思う。例えば、福岡ー北九州ーアジア各地 現在、佐賀空港・北九州空港がどのくらいの利用があるのかが気になる。私の判断ではそんなに多いイメージがないので、福岡を合わせた3空港をリンクする形も考えられるのではないと思う。そうすることで、ムラなくどの空港も活性化できるとし、今の状態を保ったまま利用しやすい環境ができるのではないのでしょうか。 ・福岡／北九州／佐賀の3空港でトータルで考える。 アクセスの改善、貨物の取り扱い、国際線の取り扱い、施設、人員、使用料などの適正配分を考える。 佐賀と北九州空港の充実と空港への交通アクセスの整備を望む。北九州の貧弱さに驚いている。 私は近隣空港との連携の効果が抜本的な対応策とならない理由についてよく理解できませんでした。増設や新設といった莫大な費用がかかる策よりは、まず今ある施設をもっと有効活用する努力をするべきだと思います。そうした上で、あまりに効果が出ないのならば次のステップに進むべきだと思います。 佐賀空港や北九州空港を福岡国際空港にする案は出なかったのでしょうか？安全な海上空港である上に佐賀空港なら新幹線鳥栖駅もしくは久留米駅へのモノレールでつなぐ、北九州なら小倉駅までモノレールでつなぐなど現在の案より早く解決できるのではないと思います。 福岡空港を中心都市で北九州空港・佐賀空港とを結ぶ交通網を整備し、福岡空港を国際線として、北九州空港を国内線として、佐賀空港を貨物優先の空港として整備する等という「既存のものを活用した空港利用」を検討できないものか。 私は滑走路増設に賛成します。処理容量に余力がなくなるならば、国際線の一部北九州空港に移してはどうですか。海外旅行する人は比較的時間に余裕がある人と思われるので、福岡から北九州への移動も受け入れられると思います。新空港からのアクセスに お金を費やすより、博多駅や福岡空港から北九州空港へのアクセスを整備した方が発展すると思います。また国内線は出張や短い休暇で行く旅行に使うのでやはり、時間的に利便性の良い今の空港が必要です。移せば、増設も必要でなくなるかもしれません。 近所に北九州空港があるので、そこを補完的に使って、滑走路増設をしたほうが良いと思った。福岡に新空港を作ったら、北九州空港に使った金が無駄になる。それなら北九州空港を作るべきでなかったと思う。もう存在するのだから、お互いに助け合うほうが良いと思う。 福岡の使用料を上げて、これ以上、発着回数を増やさない手もある。県・国の無駄使いの減量と借金返済の為です。ぜひ、検討を。 ステップ3で北九州の連絡橋が無料にしても効果は？って回答がありますが、新宮沖は絶対有料道路橋予定ですか？他空港で、有料の橋は何処ですか？聞いたことはありませんが？ 予測どおりに近い将来福岡空港が満杯になるとした場合、今回提示された抜本案が実現するまでの間の対策はどうするのか。 現在の空港でよい。税金の無駄使いもはなはだしい。市民のことを考えてほしい。 周りの新北九州や佐賀空港とも兼ね合わせて運航してほしい。何よりも利便性がいいのだから。 「地域と共存」するならば国内線はもっと九州内地方空港へ振り向けるべきではないか。 年間150億円の経費は空港利用料を別途徴収すればいい。(受益者負担の原則) 他空港との役割分担。 希望としては、今でも周辺空港(北九州・佐賀等)との連携による拠点空港として現空港維持と思うが、限度があるなら将来を考え、新空港(海上空港)の新設しかないと思う。 税金のムダ使い。 現在の空港でよいのに必要なし。 ・貨物輸送のみ特化した空港利用を佐賀空港にさせる方がいいのでは。 福岡は確かにアジア諸国と近い。その地理的特性を生かしたいという議論は賛成である。だからといって、日本とアジアを結ぶすべての航空路線が福岡経由になることはあり得ない。人的交流を含め、経済力など福岡は日本の主要都市の一つとはいっても東京や大阪、名古屋を超えることはあり得ない。 それならば、まず域内のその他の交通機関との連携を進め利便性をたかめる努力をするべきであろうし、旅客用の飛行場と貨物用の飛行場というように機能分化すべきである。大韓航空はすでに西日本各地の空港と路線を結び、仁川空港をハブ空港とみなした、西日本各地のマーケットを視野に入れた施策を進めていることは、明らか。ソウルは一国の首都である。それに対し、福岡は一地方都市である。新空港案の前提は、たとえて言うなら、大韓民国と飛行路線誘致で闘いソウルに勝つということである。ソウル線から新福岡空港に路線を変更させる必要があるのである。しかし、日本の航空会社が大韓民国の地方都市と福岡を結ぶ路線を開設する余裕があるのだろうか？たとえば熊本ーソウル、宮崎ーソウル、広島ーソウルなどの路線を廃止させ、福岡ーソウルに集約させるというような施策を行うことができるかということである。はたして福岡にそうした気概と、そうさせるだけの航空会社にとって合理的で魅力的なビジョンがあるのだろうか？離発着にかかる航空使用料の値下げをするにしても、新たな補助金などの行政負担が増えるだけである。静岡空港や茨城空港、そして近隣では佐賀空港の事例を引くまでもなく、あらたな住民負担を強いるだけである。 地域の発展のために大規模な公共事業を興し箱物を作るだけの時代ではない。作った後、それをどう運用できるのか、事業計画の厳密さが求められている時代であることを、関係者の方々は再認識していただきたい。 北九州空港もできたので、福岡の窓口空港として、2つの空港でうまく配分していけないのか？新しいものへと着手する前にいろいろな可能性を示してほしい。 unnecessaryものはなるべく作らず、現存するものを有効に使う方がいいと思う。作る時は長期的な深い展望を持って作って欲しい。(本当に役に立つものを) 現状のままの規模・離発着回数でよいと思う。これ以上、増やす必要があるのか、疑問です。 北九州・佐賀空港の有効利用をもう少し考えるべきと思う。 ・福岡空港+新北九州空港でアジアのハブ空港を目指すとかはないのでしょうか。

意見分類		寄せられたご意見
		・日本第3位の稼動している空港とは知りませんでした。これを知っている人は少ないのでは。この事実をもっと宣伝するべきでは。
		国内線を現福岡空港onlyとして、国際線を別の空港へ移す案も検討してほしい。
		増設や新空港を作る必要性があるのか？
		現空港を利用し、補足分は北九州空港をうまく利用してほしい。
		また、九州内の他の空港との役割分担による案について触れているレポートがあれば見てみたいと思います。(特に佐賀空港・北九州空港)小生、上海に在住している頃に虹桥空港に続き、2つ目の浦東空港ができましたが役割分担をして運営しておりました。なお、既にこれまでのレポート等で上記2つの項目についてデータや検討内容が掲載されておりましたら、教えて下さい。確認いたします。 以上
		また、北九州空港との連携を考慮に入れた方が良くと考えます。
		新幹線が鹿児島まで延びたら、JRの一人勝ちだと思います。
		本当に必要なのか、検討が大切だと思う。それは佐賀や北九州にも空港があり、これらの活用と合わせて考えるべきではないか。
		＜仙台空港アクセス鉄道との比較から新北九州空港アクセス鉄道の非効率性を指摘する＞ 今年3月に開通した仙台空港アクセス鉄道の仙台空港駅の乗降客数は、1日約3,900人。仙台空港の2006年度の旅客数は年間約339万人。一方、新北九州空港の開港初年度(2006年度)の旅客数は約127万人だから、仙台よりもはるかに田舎、車社会、新北九州空港の駐車料金の安さ、渋滞なし、多極分散型都市構造の中での小倉駅の交通拠点機能の低さ、など鉄道利用が自動車に比べ圧倒的に不利な北九州の特性を考慮すれば、新北九州空港アクセス鉄道の乗降客数は、多く見積もっても1日約1,500人だろう。1日約1,500人の乗降客というのをイメージするために例を挙げる。北九州モレールの終着駅である企鵝丘駅および福岡地下鉄七隈線の終着駅である橋本駅の乗降客は、ともに1日約3,700人。つまり、新北九州空港アクセス鉄道の乗客密度は、北九州モレールまたは地下鉄七隈線の「末端部」の半分以下である。新北九州空港の旅客数が仙台空港並(現在の約2.7倍)になって、ようやく北九州モレールや福岡地下鉄七隈線の「末端部」並になる。これでは、いくら600～1000億円が済むといっても、効率的とは全く言えない。なお、仙台空港アクセス鉄道開通後の仙台空港自体の旅客数は、前年比で増えるどころか減少している。自動車利用が有利な田舎の空港にアクセス鉄道を整備したところで、旅客数が増える保証はない。
		＜北九州市が行った新北九州空港アクセス鉄道に関する調査の問題点を指摘する＞ 新北九州空港アクセス鉄道構想の調査報告書が北九州市のホームページにあるが、最も有力とされる在来線新門司ルート(事業費約640億円)の ◆小倉からの所要時間10分 ◆1時間に4本(15分間隔)運行 は単線では両立できない。小倉からの16.6kmを10分で走破するには法定速度は100km/h、中間部では130km/hくらいで飛ばす必要があり、とても途中停車する暇などない。しかし単線で途中停車なしということは、1編成のみでの運行ということになり、往復の所要時間だけで20分かかる。小倉駅および空港駅での停車時間を含めると、1時間に2本(30分間隔)の運行が現実的。一応調査では交換施設が計上されているので、中間部で行き違いをさせる2編成で運行すれば頻度を上げることができるが、それだと所要時間10分が達成できなくなる。最もスピードが乗るはずの中間部で行き違いのために停車すれば2～3分は余計にかかるため、所要時間13分、1時間に3本(20分間隔)くらいが現実的。よって、設定条件は ◆小倉からの所要時間10分 ◆1時間に2本(30分間隔)運行または ◆小倉からの所要時間13分 ◆1時間に3本(20分間隔)運行 と修正すべき。どうしても元の条件を変えなければ、単線では無理なので、約640億円としている事業費を「複線」という前提で再検討し、「上方修正」すべき。
		＜新北九州空港の現実から新北九州空港アクセス鉄道構想の破綻を指摘する＞ 北九州市が行った新北九州空港アクセス鉄道に関する調査報告書によると、 ◆小倉からの所要時間10分、 ◆1時間に4本(15分間隔)運行、 という、あり得ない条件の下、 ◆鉄道がない場合の2012年の新北九州空港の旅客数＝368万人/年 ◆鉄道がある場合(在来線新門司ルート)の2012年の新北九州空港の旅客数＝525万人/年 となっている。しかし ◆新北九州空港の開港初年度(2006年度)の旅客数＝127万人/年 ◆新北九州空港の開港2年目(2007年度)の旅客数＝126万人/年 であり、あと5～6年で3倍になるとは考えられない。開港2年目の旅客数は早くも前年割れ。しかも、福岡都市圏と違い、北九州都市圏では今後も人口は激減する。また、アクセス鉄道を整備しても飛躍的に空港の旅客数が増えるわけではないとは、仙台空港アクセス鉄道開通後の仙台空港自体の旅客数が前年比で増えるどころか減少していることから明らかである。さらに ◆鉄道がある場合(在来線新門司ルート)の2012年の新北九州空港の旅客数＝525万人/年 に対し、 ◆アクセス鉄道の乗降客数＝7,415人/日うち空港の旅客は6,333人/日 とあるので、 ◆アクセス鉄道の手段分担率＝6,333人/日×365日/年÷525万人/年＝44% これは福岡空港とほぼ同じ水準であり、車社会の北九州ではあまりにも高すぎる。宮崎空港の鉄道分担率は約15%、北九州では福岡よりむしろ宮崎に近いと考えられる。実際は仙台空港よりも鉄道分担率は低くなるだろう。仮に、多めに見積もって仙台空港と同じ鉄道分担率とし、 ◆仙台空港駅の乗降客数＝3,900人/日 ◆仙台空港の旅客数(2006年度)＝339万人/年 ◆新北九州空港の旅客数(2006年度)＝127万人/年 を用いて比例計算すると、もし今、新北九州空港アクセス鉄道がある場合 ◆現実のアクセス鉄道の乗降客数＝3,900人/日×127万人/年÷339万人/年＝1,461人/日→約1,500人/日となる。ちなみに、調査報告書の運賃550円を用いると、 ◆1日の運賃収入＝約1,500人/日×550円/人＝約82万5000円/日 これは、 ◆セブンイレブンの平成17年度の1店舗1日当たりの売上額(全国平
		【新北九州空港アクセス鉄道の試算(現況ケース)】 ◎試算条件 ・旅客数:127万人/年(開港初年度と同じ) ・アクセス鉄道分担率:30%(福岡空港国内線約50%、羽田約60%、成田・関西・中部・新千歳約40%、宮崎15%) ◎試算結果 ・新北九州空港駅の1日の乗降客数:(127万人/年)÷(365日/年)×(30%)＝1044人/日 従業員等旅客以外を多めに加えて丸めると、約1500人/日 (廃止された西鉄宮地岳線の終着駅＝津屋崎駅とほぼ同数、地下鉄福岡空港駅は約4万人) 【新北九州空港アクセス鉄道の試算(絶対にありえない超過大な旅客数ケース)】 ◎前提条件 ・国内線旅客数:350万人/年・福岡初年度約3倍、将来予測値とほぼ同じ) ・国際線旅客数:250万人/年(福岡の国際線全旅客を移管と妄想) ・アクセス鉄道分担率:30% ◎試算結果 ・新北九州空港駅の1日の乗降客数:(350+250万人/年)÷(365日/年)×(30%)＝4932人/日 従業員等旅客以外を多めに加えて丸めると、約6000人/日 (非電化単線赤字ローカル線であるJR香椎線の終着駅＝宇美駅とほぼ同数、地下鉄福岡空港駅は約4万人) 【北九州都市モノレール】 ・建設期間:S53～S60 ・路線延長:8.4km(12駅) ・建設費:335億円(延伸分) ・建設期間:H7～H9 ・路線延長:0.4km(1駅) ・建設費:105億円 ・利用者数:約3万人/日 ○結果＝「債務超過」 【新北九州空港アクセス鉄道】 ・建設費:600～1000億円 ・利用者数:(現況ケース)1500人/日(ありえない超過大なケース)6000人/日 ○結果＝採算が確保できるわけがない
		■試算『新北九州空港アクセス鉄道』の費用対効果 新北九州空港アクセス鉄道を建設した場合の建設費と利用者便益に着目した費用便益分析の試算を行い、新北九州空港アクセス鉄道が社会経済的に効率的な事業か否かについて、科学的に検証する。 ○費用便益分析の前提条件(アクセス鉄道開業前→開業後) ・新北九州空港の年間旅客数:150万人→200万人(増加分は全て鉄道利用) ・アクセス鉄道開業前の小倉～空港間のバス年間利用者:30万人(バス分担率20%) ・アクセス鉄道開業後の小倉～空港間の鉄道年間利用者:95万人(鉄道分担率48%) ・小倉～空港間のバス所要時間と運賃:35分、600円 ・小倉～空港間の鉄道所要時間と運賃:10分、800円 ・時間価値:3600円/時(60円/分) ・一般化費用の変化:(10-35)分×60円/分+(800-600)円＝-1300円 ・鉄道開業後の各年の利用者便益(割引前):(30+95)×1300÷2＝8億1250万円/年 ・鉄道の建設費と建設期間:600億円、5年間 ・開業前の各年の建設費(割引前):600億円÷5年間＝120億円/年 ・開業後の各年の車両費(割引前):16億円÷13年(耐用年数)×90%(残存価値考慮)＝1億1077億円/年 ・評価期間:5年(建設期間)+50年(鉄道開通後)＝55年間 ・社会的割引率:4% ◎試算結果 ・割引後の55年間の総便益(B)＝143億4614万円 ・割引後の55年間の総費用(C)＝553億7770万円 ・純現在価値(NPV＝B-C)＝-410億3156万円(<0) ・費用便益比率(CBR＝B/C)＝0.259(<1) ○結論 極めて非効率的で無駄な事業であり、新北九州空港アクセス鉄道など論外である。
		■試算『福岡の国際線旅客が全て新北九州に移転すると妄想』した上で【新北九州空港アクセス『新幹線』】の費用対効果 『現在の福岡の国際線旅客が全て新北九州に移ると妄想』した上で、新北九州空港アクセス『新幹線』を建設した場合の建設費と利用者便益に着目した費用便益分析の試算を行い、新北九州空港アクセス新幹線が社会経済的に効率的な事業か否かについて、科学的に検証する。 ○費用便益分析の前提条件(アクセス新幹線開業前→開業後) ・新北九州空港の年間旅客数:150万人→400万人(国際線旅客250万人が移ると妄想) ・アクセス新幹線開業前の小倉～空港間のバス年間利用者:30万人(バス分担率20%) ・アクセス新幹線開業後の小倉～空港間の新幹線年間利用者:180万人(新幹線分担率45%) (サービスで増加分の60%は新幹線利用と設定) ・小倉～空港間のバス所要時間と運賃:35分、600円 ・小倉～空港間の新幹線所要時間と運賃:8分、800円(サービスで新幹線の運賃は在来線と同額設定) ・時間価値:3600円/時(60円/分) ・一般化費用の変化:(8-35)分×60円/分+(800-600)円＝-1420円 ・鉄道開業後の各年の利用者便益(割引前):(30+180)×1420÷2＝14億9100万円/年 ・鉄道の建設費と建設期間:980億円、5年間 ・開業前の各年の建設費(割引前):980億円÷5年間＝196億円/年 ・開業後の各年の車両費(割引前):16億円÷13年(耐用年数)×90%(残存価値考慮)＝1億1077億円/年 (サービスで新幹線の車両費は在来線と同額設定) ・評価期間:5年(建設期間)+50年(鉄道開通後)＝55年間 ・社会的割引率:4% ◎試算結果 ・割引後の55年間の総便益(B)＝263億2627万円 ・割引後の55年間の総費用(C)＝892億1155万円 ・純現在価値(NPV＝B-C)＝-628億8527万円(<0) ・費用便益比率(CBR＝B/C)＝0.295(<1) ○結論 極めて非効率的で無駄な事業であり、現在の福岡の国際線旅客が全て北九州に移ると妄想したところで、新北九州空港アクセス新幹線など論外である。
		北九州は、ひびきCTやAIM、北九州博覧覧客なども市場原理に逆らった数多くの大規模公共事業を陳情・実行し、ことごとく失敗してきた。また、過去、旧北九州空港は福岡空港に比べれば解決不可能な問題など抱えていなかったのに旧空港の代替となる新空港建設を陳情し、さらには新空港開港直前になると山口県や大分県など近隣空港の圏域内に侵入しエアポートセールスをしまくるなど、オラが空港の建設や利用促進のために、なりふり構わぬ行動を取ってきた。にもかかわらず、福岡空港の混雑問題については、このような過去の自分の行動は棚に上げて、前北九州市長をはじめとする公職に就く者でさえも、新福岡空港が実現してしまうと、現福岡空港から溢れた路線や旅客を獲得できない ・北九州市西部を中心に利用者を奪われる ・早朝深夜便や深夜貨物専用便が奪われる など、利用が低迷している新北九州空港の存在意義の消滅を恐れるあまり、数多くの問題を抱える現福岡空港の代替となり、福岡・九州の玄関として広く門戸を開き伸び行く未来を切り拓いていく基礎となる新福岡空港の実現を妨害しようとしている。 具体的には、新福岡空港の建設費などを殊更

意見分類	寄せられたご意見
	に強調するとともに、福岡空港と北九州空港との機能分担・棲み分け・連携など実際にはあり得ず、九州全体にとって大きなマイナスであることを知りつつも、「機能分担・棲み分け・連携」という一般受けする美しい言葉を使い、巧みに世論を「新福岡空港反対」へとミスリードしようとしている。そして、「機能分担・棲み分け・連携」論へと一般市民を洗脳し、北九州空港アクセス鉄道や滑走路延長を実現させ、航空路線を強奪しようと目論む。だが、福岡空港の将来を巡る議論が深まるにつれて、このような一部の人間の悪行と矛盾に満ちた言動は、全県民に明らかになりつつある。このような「北九州の謀略」には、決して騙されてはならない。 現空港と、新空港との比較だけになっているが、現福岡空港の周りの空港と、関連付けた考え方も必要と考えます。たとえば、新空港にして24時間体制にしないでも、新設した北九州空港は24時間であり、住み分け(主として、旅客は福岡・貨物は北九州など...)などを考え、それに必要なインフラやサービスの向上などを図る考え方もありなのではないでしょうか？ 北九州空港の深夜便(ソフトバンクホークスも移動に活用)、有明佐賀空港+フリーゲージトレインの3空港の活用をして下さい！！その利便性のPR、アクセス方法へ税金を活用して下さい。 佐賀では空港迄の乗合いタクシーなど工夫している。 北九州・佐賀の空港との連携については、だめな理由はしっかり説明したほうがよい。個人的には利用者の大半は北九州・佐賀の空港を使わないと思う。 ・現空港そのままでも利用者へは何の影響(不利益)はありません。 佐賀は駐車場も無料なので、もっと便利にして使いやすくしてほしい。 北九州、佐賀との3点セットを考えた方がよい。リニアでも空港を結ぶ。 佐賀空港は現状だとアクセス面、便数などで不便なことが多いので地元の人々が(佐賀県民)もっと利用しやすいように働きかけをしてほしい。 佐賀に国際線を動かして、佐賀の活性化を図るべきだ。そうすれば福岡に新たな対策をする必要がない。あいたところに福岡の国内線を増やす。 佐賀空港への高速をつないではどうだろうか。 あと、佐賀空港も活性化できたらうれしいです。 現状のままでよし。 国際線が利用しやすいように、北九州空港とのアクセス用の交通を整備した方が安あがりでは。 佐賀空港の貨物便の利用をしてもらいたい。 福岡空港にお金を使うより、佐賀空港の利用促進の対策に使ってほしい。 福岡県(福岡空港だけ)ではなく、北九州空港や佐賀空港など抜本的に考える方がよい。 地方の空港(佐賀空港)の便数の充実を図って頂きたいです。 今の現空港でもう少し、工夫して考えるのもよいかも。 滑走路増設後、まだ足りないとなれば、人と貨物の到着空港を分ける。(佐賀・北九州空港を利用する) このままでいいのではないかと感じている。増設も新空港案もない。 西日本新聞の報道によると、今後、13万回前半になると言われている。議論の根拠となった、バンクすることがなくなっている今、新滑走路も不要、新空港も不要のどちらも不要、現状維持の結果が出ている。この調査を続行する意味が分からない。この回答がほしい。 ・これらの考慮し、現在の佐賀空港を整備拡張することによって新たな案を構築することを望む。土地は豊富に得られ、アクセス時間も九州新幹線や長崎新幹線に飛行場までの新幹線(新設)を利用すれば、博多-新宮間のアクセス時間とそれほど変わらないと考える。また、福岡だけでなく九州全体の利用者を考えれば、福岡よりも佐賀のほうが良いと考える。 今後の方策として、新空港を国際線に限り運行し、規模を縮小した場合の費用を算出してはどうか？(将来増設可能が前提)国内線は従来通りとし、国際線のみを三苦・新宮とする。また新空港の滑走路を1本(図では2本あると思うが)にする事により、工期・費用の縮小を計る。国際線から国内線への乗り換えが不便という意見もあると思うが、福岡県民の場合、両空港を同時に使用する事は考えずらいと思う。考えられるのは、海外から来た旅行者が乗り換え、または、東京方面の人が福岡でアジア路線への乗り換えと思うので、シャトルバスを使えば十分対応可能と考えられる。(羽田、成田と同様) 北九州空港や佐賀空港との連携を強化してこそ広範な地域の発展が図れると思われる、この3空港を高速道路で結べば新空港建設より低予算ではなでしょうか、高速道路の恩恵は航空機利用者のみならず北九州、福岡、佐賀などの広範囲の発展に寄与すると思われる、現存の空港資源を活用することこそ第一に考えてほしいです 少子化により増設は必要ないと思いますし、赤字の佐賀空港を利用した方が税金のむだ使い(節約になる)も必要なくなる。 今までで良い。新空港必要なし。滑走路についても必要あるの？という感じです。 都市部に1時間程度離れた空港は全国に山程あります。隣県の佐賀空港の拡充や将来を考えるべきです。 北九州空港はモノレールとJRを空港乗り入れできるようにする。佐賀空港はJR佐賀駅から空港行のローカル線をつくり接続する。そうすれば久留米や鳥栖の人達は佐賀空港を利用するのは？ 佐賀空港と北九州空港を高速道路でつなぎ役割を分担する。 福岡空港の将来像を考える時、視点を福岡県としての活用に固執している気がする。将来の道州制を見据えた時、周辺の北九州新空港、佐賀空港との連携を検討すべきではないか。福岡空港は、国内地方空港及びアジア路線の一部とし、北九州空港は、貨物空港、佐賀空港を九州国際空港として位置付け。そして、九州新幹線の開通を間近に迎えた今、佐賀空港を在来線と新幹線を繋げば、博多駅まで僅か30分程度しかかからない。車であれば、福岡空港～佐賀空港を高速道路で繋げば、約80kmで約1時間弱しかかからない。事業費も恐らく1000億弱で済むであろう。これは、滑走路増設案2000億円の半分、新空港1兆円の5分の1にしか過ぎない。このように、佐賀空港を九州国際空港とすれば、他県への利便性も増し、九州全体が活性化される。福岡県は、九州のリーディングプリファクチャーとして、もっと長期的な広い視野に立って行動してもらいた。 新空港案はよく出来ていると思いますが、近隣空港(北九州、佐賀等)をもう少し活用すれば新設する必要はないと思います。 今のままでよいと思います。 新しく鉄道を引いたりするのは非現実的であれば、閑空やセントレアを利用すればよい。 佐賀など不必要な空港に対する見直しも必要。 ・北九州空港も貨物など北九州のげんかん口として、もう一度考えてほしい。 増設も新空港も必要ない。 技術の発達によって、航空機自体が大きく変わってしまうかもしれないので、あまり大きく拡張し過ぎない方がよいと思う。 佐賀空港や北九州空港を利用し、現空港の滑走路増設案に賛同。 今、足りない分は、佐賀・北九州で足らせること。 新福岡空港建設の企業優先でなく、空港利用者であるお客様ことを考えて頂きたい。 現空港はニッポン一の空港です。気象条件、物理的に恵まれた地盤、天神・博多に近い利便性、就航率でも誇ることができます。他府県の方々も最高の空港だと評価しているのです。何故、環境を破壊して、多額の税金を投入して、住民を泣かせる新空港を建設するのか理解できません。24時間空港は北九州空港があるではないですか。北九州空港と福岡空港をリニアモーターで結ぶ計画(すべて地下)を検討していただきたいです。 福岡空港のみで考えるのではなく、北九州や佐賀空港などを含めて考えて欲しいと思う。 少子化、高齢化、燃料費を考えると、新設は必要ないと考えます。便数を減らし、JR等の利用も併用する方向。将来的には人口は減る。乗客は増えないと予想する。北九州、佐賀、長崎は新幹線で結ばれる。空港の利用率を考える事だ。 一時的な不満の声は、現在あるもので我慢してもらう。 子孫に膨大な借金を残すべきではないと思うので自慢で自慢できる現空港をうまく利用して欲しいと思います。 増設・新空港ともに費用がかかりすぎ。不必要。どうしても必要なら費用の安い増設案でしょうか。増設すると、地域対策費が今までのように掛かるというが、新空港との建設費差額を埋めるにも現段階の甘い試算でさえ50年はかかる。50年後には航空事情も変わってるでしょうし、原油価格も将来は1バレル＝200円になるという予測もあり航空機の数・発着回数ともに確実に減ると思う。佐賀・北九州空港と連携して解決できないのか？どちらにせよ、費用のかかりすぎる新空港はナンセンス。 これから人口が減っていくのに、拡大路線はいかなるものでしょうか。福岡県のみで具体策を検討するのではなく、九州全体で考えるべきだと思います。 県内に北九州空港あり、福岡空港国内対象、北九州空港国内国外対象都市、この本文で対応すべき。 今の混雑は解消すべき 利便性が九州の入り口としての機能を高めるので、大分や長崎の海上空港との一体的運用を考慮して欲しい。(増設案に期待します)便数や環境対策は将来の技術の発展も考慮して欲しい。 今のままで十分。10年後の事も考えるべき アジアのハブ空港にしたい

意見分類	寄せられたご意見
	2032年の飛行場の現状予想ができるはずがない。 もっと専門家の討論会等をTV等で行ったらどうかと思う。 今の空港を手直して(嵩上げ案)、周りの空港を活用する方法を考える事こそ、正しいやり方だと信じる。 福岡空港のみがすべてではないと思う。北九州や佐賀空港など広い検討をすべき。 新北九州空港・佐賀空港などと連携していけば、新設も増設も不要なのではないか。 近隣の佐賀空港・新北九州空港へ便数をまわすことはできないのだろうか。 将来、需要は増える(人口面)(福岡県)。私の場合、今の空港の位置が利用しやすい距離で非常に便利です。 日本は狭いの空港を作りすぎる。北海道、関東、九州、沖縄でハブ空港の利点をいかに。 何でも福岡にまとめる必要なし。佐賀、北九州、熊本など 海上空港は北九州市に有るのにまた、福岡市近郊に作る必要はないと思う。だいたい、狭い日本にやたらと空港を作りすぎ。佐賀空港の使い方ももう少し検討すべき。無駄金の使いすぎ。 新空港案について、24時飛行機を飛ばす必要ない。北九州空港は何のために作ったのですか？ 今日初めて福岡空港の状況を分かりました。私の意見とは、路線から分かるのは国内と国際の路線各半を占めているのは分かり、それを分けて使えるとどうなるのか？ 考えて下さい。 福岡はアジアの入り口になりうる都市だと思っています。近くには韓国・仁川空港や中国のいくつかの空港は目覚しく発展しています。ハブ空港として、ぜひ福岡を使いたい！と思ってもらえるような空港を作って頂きたいです。 将来、空港を拡大する必要があると言っていました、日本の人口は今以上に減少すると思うし、拡大する必要があるとは私は思いません。ハブ空港は関西国際空港。現状のままで良いと思います。 (質問)新空港を作るとなれば、現在の空港とどういう形で業務を移設するのか？新空港が出来るぎりぎりまで、現空港で業務を継続するのでいいのでしょうか？ 九州で近隣空港との連携をもっとしてほしいです。盛んな空港とそうでない空港に差が出ているので、その県の特性を活かして九州を統一して、協力して空港を盛り上げてほしいです。 羽田・成田のように近い地域で、国内線中心と国際線中心の空港に分けることはできないのでしょうか。 貨物だけ鳥栖など別の場所に専門的な空港を作るか、現在あるものを利用して、福岡空港は人を運ぶための空港として利用したら、少しは緩和されないのですか？ 旧空港と新空港はへい行して運営できないですか？ 航空会社の経営方針、機材繰りなどは考慮されないのでしょうか？ 鳥栖に建てないで下さい。 増設案、新空港案のどちらも、将来需要が増加して、現空港では対応が出来なくなるとの立場で、考えられています。九州全体として、他の空港と連携すること、可能な方法を検討して下さい。 福岡空港を取り巻く北九州空港や佐賀空港の利用等、を考える等、他の案があっても良いのではないのでしょうか？国際線や深夜便等、シャトルバスや車利用であっても、それほど不便ではありません。 佐賀空港を忘れていませんか。もったいない！ 既存ストックの有効活用、近隣空港との連携等とも相俟って、需要予測そのものも見直すべきではないか。 私案として海外の空港を見る場合、ホノルル(ハワイ)は空港面積は福岡の10倍、オランダアムステルは滑走路7本空港下には一般道が走り、アメリカワシントン空港では滑走路がVで走面があり、旧香港空港ではすぐ市街地が迫り。世界を見渡せば、やはり海上で関西の4000mは圧巻である。 1つ提案したいことが、北九州空港との連携である。現在の立地では24時間化は不可能である。この福岡空港を利用できない時間帯の役割を北九州に振り分けるシステムの構築してはどうだろうか。新空港建設の約5分の1の費用で滑走路増設が可能であるならば、滑走路増設と同時に、福岡空港と北九州空港(福岡市と北九州市)の交通アクセスを大幅に見直し、構築し直しても、新空港建設費用ほどの経費を使わずに2空港を有効利用できる可能性が出てくる。具体的には、福岡都市高速と北九州都市高速の接続。北九州空港から福岡空港への最短幹線道路の整備。JR、西鉄、福岡市営地下鉄の延伸、分岐等。官・民総出で取り組みれば、福岡の更なる発展の萌芽となり得ると考えられる。 佐賀空港の利用者が減るし佐賀空港の脅威になるので滑走路増設案に反対です。佐賀空港の利用者が増えるし佐賀空港の脅威にならないので新空港案に賛成です。 北九州は、ひびきCTやAIM、北九州博覧祭など市場原理に逆らった数多くの大規模公共事業を陳情・実行し、ことごとく失敗してきた。また、過去、旧北九州空港は福岡空港に比べれば解決不可能な問題など抱えていなかったのに旧空港の代替となる新空港建設を陳情し、さらには新空港開港直前になると山口県や大分県など近隣空港の圏域内に侵入しエアポートセールスをしまくるなど、オラが空港の建設と利用促進のために、なりふり構わぬ行動を取ってきた。にもかかわらず、福岡空港の混雑問題については、このような過去の自分の行動は棚に上げて、前北九州市長をはじめとする公職に就く者でさえも、新福岡空港が実現してしまうと、・現福岡空港から溢れた路線や旅客を獲得できない・北九州市西部を中心に利用者を奪われる・早朝深夜便や深夜貨物専用便が奪われる など、利用が低迷している新北九州空港の存在意義の消滅を恐れるあまり、数多くの問題を抱える現福岡空港の代替となり、福岡・九州の玄関として広く門戸を開き伸び行く未来を切り拓いていく基礎となる新福岡空港の実現を妨害しようとしている。具体的には、新福岡空港の建設費などを殊更に強調するとともに、福岡空港と北九州空港との機能分担・棲み分け・連携など実際にはあり得ず、九州全体にとって大きなマイナスであることを知りつつも、「機能分担・棲み分け・連携」という一般受けする美しい言葉を使い、巧みに世論を「新福岡空港反対」へとミスリードしようとしている。そして、「機能分担・棲み分け・連携」論へと一般市民を洗脳し、北九州空港アクセス鉄道や滑走路延長を実現させ、航空路線を強奪しようとする。だが、福岡空港の将来を巡る議論が深まるにつれて、このような一部の人間の悪行と矛盾に満ちた言動は、全県民に明らかになりつつある。このような「北九州の謀略」には、決して騙されてはならない。 市民意見交換会 (エアライン出身のおじさんの主張) ○エアラインの立場からみると、どんなに立派な空港でも不便な空港は使われない ○連携すべき あれ？佐賀や北九州の不便さは、新福岡空港の比ではないのですが？ どういう思考回路をしてるのだろうか？ 佐賀空港や新北九州空港をもっと活用し、福岡空港に利用が偏らない方策の検討が必要。巨額の税金投入には反対。社会福祉など、もっと有効な活用を推進して欲しい。国民・市民の血税を湯水のように使うのはやめて欲しい。 早い話が減便をすれば良いのではないですか？飛行機ばかりとでは、全く贅沢というものです。(0分に1本～60分に1本) 北九州空港、佐賀空港へのアクセスを充実して、利便性の向上と、増便対策を促進することで、利用者を分散できる。 当初より新空港ありきでの説明会ではないでしょうか。借金国家に於いて多額な国費を投入してよいか疑問を感じます。新北空港と佐賀空港と連携した空港運用を行えば解決するはず。新空港案には反対です。 新幹線および高速自動車道の整備により、北部九州の四空港間のアクセスは現況より飛躍的に改善されうると考えられるので、将来の福岡空港の発着需要に対する空港能力を四空港でカバーする方向での検討を積極的に進めていただきたい。 近隣空港との連携案はあまりにも簡単に却下したきらいがあります。現在のままでは対応策にならないでしょうが、3空港間のアクセスを改善する前提ができれば事情は大きく変わる筈です。 北九州空港の活用を促進する。交通の利便性を確保するため、新幹線との連携を考える。シャトルバスの充実。 ・新空港移転とアクセス網の整備(JR、私鉄、高速道、バス) ・現空港と新空港の平行利用(羽田＆成田、伊丹＆関西等)のどちらかだと思います。 商工会が相島賛成有無は、アンケートの内容？島の人に話(空港)を数回してのアンケートか、不信。 将来人口減、利用者減が見込まれる。物資ならば佐賀空港の方へ回せば、そのままでもいいと思う。その他の工事代金が重なるので、新空港は基本的に反対する。未来の子供に借金 新空港の建設には莫大な資金が必要となる。関西空港のようにならないためにも、更に敢闘すべき。北九州空港や佐賀空港も包括して考えてみてほしいと思う。 深夜を北九州の方に回したらどうだろうか？ 北九州空港を活性化するのはあまり微妙だと思います。1度利用したことはありますが、バスで遠すぎましたので・・・。 ビデオを見て、どれだけ福岡空港が忙しいところだというのが分かった。現存の空港を残してもう1つ少しせまい新しい空港をつくつたらいいと思う。 頑張って良い空港を作りたいと思った。 今あるものを最大限に使うべきだと思います。 今のままでも別にいいと思う。コストと時間がムダ。

意見分類		寄せられたご意見
		新空港を建設をし、現空港を縮小し、国内線だけに限定して、併用することは出来ないのか？
		近年石油価格の変動が激しくなっていますが、将来益々変動すると思います。燃料価格による離着陸の増減は検討されるのでしょうか(将来石油がなくなることをふくめて)
		近隣県の空港活用を図るべきである
		福岡空港だけでなく、なぜ北九州空港を活用する事を載せないのか？福岡の将来を考えるのではないのですか？
		使用している乗客がこれで良いと思うのですから、今のままで十分だと思います。新空港案は、何のだれの利益のため！？って感じですよ！！
		すくなくとも新空港は必要ない
		佐賀や北九州空港との連携で対処できると思われる
		福岡県だけでなく、九州中の他の空港も、せっかく出来たのですから、もっと利用できる方法を考えて下さい。
		他地域の空港の実態も参考にすべきではないか
		・セントレア空港:地域の産業界が強制的に利用させている感
		・神戸空港、関西国際空港、伊丹空港の利便性を際立たせただけ
		・広島空港:アクセス悪く、発着便減少している
		北九州・佐賀・熊本の各空港と役割分担し、お金をかけずに対処すべき。国際線は、北九州と熊本に、国内の地方路線は佐賀に移管して、福岡は幹線のみにすれば 現在の空港で十分。
		増設案での利用時間の制約は北九州空港など近隣空港との連携によって解決し、近隣諸都市との相互繁栄も考えることが福岡の将来には必要である。福岡都心部での高さ制限については、すでに福岡都心部はオーバーストア状態であり、都心部における高層ビルの必要性はなく、増設案の妨げにはならない。都心に近い空港であるための危険性に関しては否定できないが確率論的には極めて低いのではないだろうか。借用地の地代に関しては海上に新空港を作る初期投資額と埋め立て地を維持するコストを考慮すれば、大きな障害とは考えられない。
		①現空港の需要は伸びません。
		②したがって増設も新空港も不要です。
		③現空港の処理能力の範囲内で身の丈に合った運営を目指すべきです。
		④空港附随の諸問題は、空港がなくなる限り、続きます。
		⑤軍事利用をやめさせることが大切です。
		北九州・佐賀各空港に住み分けして、福岡の負担を軽くするよう考えたら。
		増設も新空港も要りません。これ以上無駄な事は止めて下さい。まだ気付きませんか？まだ学ばないのですか？ 本当に市民の意見を聞く気があるのなら結果は分かっているはずですよ。それでもごり押しするのですか？ 自然破壊。財政難。近隣空港。作る理由が一つも見当たりません。これが大半の意見です。今までは傍観者でしたが、知っていく内にあまりの市民不在の勝手な考えに本当に腹が立ちました。この上でまだ作る気ならば市民運動に参加してでも訴えていきます。是非考え直して下さい。
		北九州空港へのアクセスをもっと便利にして、福岡空港と北九州空港の2空港での将来性を同時に検討すべきである。福岡空港のみでの検討は避けるべきだ。
		(1)現状では、乗降客が減少しているのに、将来の発着回数予測が増加する原因・理由が理解できない。
		(2)現空港の能力向上を関係する組織全体で進め、発着回数の向上を具体的に実行する。
		(3)ピーク時の運賃料金を高くし、オフピークを安くすることで、乗降客率を向上させることが可能ではないか。
		(4)利用時間の延長を具体的に検討し、そのコスト・メリットを明らかにし、市民には納得できるPRをする。
		(5)観光客は、九州全体の空港で受入れ、連携システムを計画する。
		(6)佐賀・新北九州空港との連携は再度見直してみる。特に佐賀空港とはリニア・モーターカーで連携できないか検討してほしい。(上海国際空港の例)
		(7)増設案、新空港案では年間の費用がどのくらい増加するのか。また乗車券はどのくらいアップするのか。
		(8)国・県・市も多額の借金を抱えているのに、この上更に借金を抱えることができるのか。
		・新空港を作る必要はないと思う。
		・佐賀空港・北九州空港との連携が必要。
		人口も少なくなるし、近隣空港との連携をもっと図るべき
		将来的に更に需要が増えるという保証はない。利益、利潤ばかり追いかけて、現在のままでの活用をすべきである。それとものにか利益を受けたい官僚や、公務員、建設業界等の策略でもあるのか！？
		北九州空港との差別化を明確にすべき。新空港が出来ると、北九州はつぶれてしまう。北九州空港の軌道アクセスを充実して欲しい。北九州・仁川の定期路線を実現し、仁川から各地へ行けば良いと思う。
		大宰府までのアクセスの拡充
		近隣空港(北九州、佐賀)との連携をする
		新北九州空港あるいは佐賀空港へ(どうしても需要オーバーとなる時は)少し航路を移して、九州の中でも福岡一極集中ではなく、他地域も経済的に潤っていくことも忘れてはならない。バランスのとれた地方発展。
		近隣空港との連携をもっと図れば、新空港はいらない。
		ムダな税金利用と、組織・天下一団は必要ない。空港も今のままで良い！
		誘導路の二重化と近隣空港との連携で充分対処できると考えられる。
		レポートはわかりましたが、滑走路をつくる事には反対です。佐賀や北九州に振り分けて下さい。海につくるとか問題外です。福岡の海を壊さないで下さい。お願いします。
		九州が今後観光面での他地域との競争を優位に進めるのは、滑走路増設しかないと思う。いくらアジアに近いといっても空港が遠ければ意味がない。観光客は今後も増えるだろうが、団体客が今後も中心であろう。団体客を運ぶチャーター便、定期便は、より観光地に近い九州の各空港に発着させる。今後増大が予測される個人旅行客は、博多駅まで5分の便利な現福岡空港を使う。新空港で一手に観光客を引き受けようというやり方は、旅客にとって不便になるだけ。しかも施設の使用料も上がる。路線誘致が厳しくなれば、観光客など集まらない。新空港は必要なし。滑走路増設で対応すべし。
		「将来の方向性選択のポイント」でも、福岡近隣の空港との連携について、触れられていません。貨物や国際線の一部は、佐賀空港や北九州空港と連携して、福岡圏内の需要をさばっていくという解は、ほんとうに無いのでしょうか？
将来の方向性選択のポイントについて	1.需給逼迫緩和について 250 件	三菱重工のMRJやホンダのビジネスジェットを国内で飛ばすことを考えると、年間1000万人以上の利用者がいる空港の大幅容量拡大は必須条件だと思います。
		一時しのぎの対策ではなく抜本的対策をするべき。
		・アジア・ゲートウェイ構想は良いが、本当にアジアのハブ空港としての機能と役割、需要があるかどうか疑問です。現に関空や中部空港も需要が下回っている。
		・飛行機の旅客許容量の増減についてのコメントがない。
		・将来の人口減の要素がふくまれてない。
		今、飛行機一便の座席にどれくらいの人に乗ってるのか 将来日本の人口と石油は必ず減るはずなのに何で利用が増えるのか 24時間飛べるようになってなんか良いことあるのか 増設、新空港を建てることになったら県民一人当たり一体幾ら払わなくちゃなくなるのか 今の空港の現状に不満を持ってる人たちとこのままでいい人たちはそれぞれ県民の何パーセントに相当するのか ってことを 小学生にも分かるように説明してもらいたいもんだ。
		国内企業の新型航空機MRJを国内で飛ばせる路線は、大都市空港(旅客数年間1000万人以上)ー地方空港が主体になるのではないかと福島の地方空港では便数が減っているが、MRJであれば十分に路線が成立する可能性がある。大都市空港の発着枠が多ければ、地方空港側にとっても路線を張られる可能性が増すことになる。よって、空港の容量は大きい方が良い。
		これまで、主な主要都市に、大型ジェットを飛ばしてきていましたが、渡航先の多様化や、分散による搭乗率の低下、または搭乗率低下によるリスクが問題になってきました。そこで、中型機をきめ細かく飛ばして、需要に応えようというのが、今の世界的な流れです。また、ビジネスの世界も、迅速な動きがより一層求められるようになり、出張も、朝上海に行って、夜の便で日本に戻ってくるというようなことが増えてきているので より便数が多く、便利な空港が求められてきているのです。今後、日本と中国を初めとする、アジアとのグローバルなビジネス展開が当たり前になってくる 時代が必ずやってくるので、目的地の増加と、ニーズが高い時間帯の増便は避けられないでしょう。

意見分類	寄せられたご意見
	国内線でジャンボが飛んでいるのは日本だけ 以前の羽田の容量限界の問題から、日本は異常なまでに大型機が多かったが、羽田の容量拡大とともに小型化が進んでいる。それでも海外に比べればまだまだはるかに大型機の割合が大きい。この傾向は2010年に予定されている羽田の再拡張でさらに加速する。現在進んでいる小型化の傾向を無視して、福岡就航便のみ大型化することなどありえない。 環黄海経済圏、とりわけ人口もずば抜けて多く経済が隆盛な中国で航空自由化や 省都など多くの高規格な拠点空港が整備されれば、現在既に直行便を中国などアジア方面に 沢山持つ福岡都市圏空港との間で就航便需要が増大すると思う。現在の空港や効果も限定的な拡張案では十分対応出来なくなるだろう。 少子高齢化時代になり、本当に利用が増えるでしょうか。人口が減る方向です。利用回数が増えることへの疑問が残ります。 人口が減りつつある今、新しく造る必要はどうか？と思います。 世の中の景気と合わせて進めるべきである。 早く需給逼迫を緩和してもらいたい、と思います。そのためには早く具体的な案を1つにしぼってもらいたいと思う。 現状でよいように思う。景気も悪く少子高齢化で需要も伸びない。 発着回数の予想値の精度は、成田空港をつくるときも悪かった。この予想値、本当にあたるのか疑問。九州新幹線開通後は鹿児島路線不要、発着回が多くなると新幹線と競合する大阪線を減便するとか、条件がかわってくる。 最も費用をかけずに容量をあげる方向にするべき。どうしても新空港を作りたがる議員や工事業者が多い。 現空港が飽和状態であるのは理解できるが、まず将来航空機発着回数が予測通り増加し続けるのか？佐賀空港、北九州空港の場合はどうであったか？疑問ではある 昨日空港に行ってきました。15時くらいでした。この時間でも滑走路は非常に 混んでいました。離陸のために4機程待っていました。中国の航空機も2機見えました。その上を着陸機が通過して行きましたが、まだ上空には着陸態勢の飛行機のライトが見えてきました。こんなに混雑している空港って異常じゃないでしょうか。こう思うのは私だけでしょか。 委員からは「増設案は借地料や環境対策費も事業費に加え、新空港建設費と比較できるようにする必要がある」「このままでは、役所が増設案に誘導する印象を与える」などの指摘があった。＝2008/07/01付 西日本新聞朝刊＝ http://www.nishinippon.co.jp/nnp/item/31884?c=210 具体的事業期間を示せないのにレポートの16ページに（新空港案は）滑走路増設案より長期間を要することが想定される とあるのはおかしい。これは「このままでは、役所が増設案に誘導する印象を与える」ではなく「役所が増設案に誘導している」としか言いようがない。違うのであれば、論より証拠。 具体的事業期間を示すべき。 <大事なことは・・・> ・将来の人口等を考慮した利用者の想定。 近隣空港を10～20%でも利用するようにしたら、この金のない時代、福岡空港の現在の便数は減らすことも十分考えられます。増便のことはばかり考えて頭が固い。福岡市近隣の為の空港ではないはずだ。 4.「将来対応方策の比較評価」とありますが、福岡空港がもたらす効果よりも他の地区（佐賀・熊本・大分・北九州など）に対する悪い効果も計算して下さい。今からは金は使えません。うまく分散することにより、福岡空港の問題も解決し、地方空港もにぎわい両方共良くなります。 空港を作ることによって、便数が増え、客が増えるという考え方には根拠が無い。航空各社は生き残りをかけて、無駄な路線、便数を減らして。実際、デルタが北米航路を就航させた時、どれだけの客が使っただろうか、私は、シアトル、NYIに行くとき、わざわざポートランド乗換えをして使った。ハワイ航路が出来てから、会社の慰安旅行は必ずハワイにした、たとえ、余分に 経費がかかっても、航空路を守りたかったから。しかし、現実には全部廃止路線になってしまった。これが現実である。 空港というインフラは長期に渡って使用するものです。再度容量が満杯になった場合の対応策が全く無いようでは それだけで致命的欠点といえます。需要予測も、これまでの公共工事で過小だったという話もあり聞かないのでは？ 事業期間とかはどう見てもおかしいですね。他の事例から類推可能にもかかわらず おおよその事業期間年数も示していない。にもかかわらず、何故か新空港案の方が長期かかと想定しています。おおよその事業期間年数が分らないと どちらが長期間かかるかは言えないと思うのですが。騒音も広がらないというのは、ここまですぐと無茶苦茶としか言いようがないでしょう。 夏バカンス（飛行機）値上がりしたとたんに需要が低下したのは、ハッキリしてます。物も安心安全を求めれば地産地消となります。よく、考えないで負の遺産となります。 今後も持続的に発展するには空港の能力を持続的に高めていく必要がある。増設案では空港能力を高めることも限度がある。 空港容量への対応を至急してほしい！空港利用をもっと多目的に考えてほしい。玄関口は広くて素晴らしい空港 をつくって下さい。 空港・港湾の整備は重要です。早めに完成させて下さい。 航空機事故を未然防止するため空港能力の大幅な向上が必要。 計画だけでなく早期に実行に移してほしい。 ステップ2の「年間発着回数の予測結果」及び「将来発着回数の考察について」に現実味が感じられません。2008年発着回数見通しは原油価格の高騰に伴い、8,000回／年の発着回数の減が予測されています。また将来的な人口減少、地方空港では赤字による空港の閉鎖など、今後の発着回数が減少していくことが見込まれる事象が見受けられます。また、単純に発着回数で見るとではなく、搭乗率も大事な判断になるのではないのでしょうか。日本国内で実施されている多くの予想が、現実の数値よりも高く見積もられすぎている現実を鑑みて、再度検討すべきではないのでしょうか。新空港増設の一番大きな根拠は、「年間発着回数の処理容量突破」であると思っています。ここの予測に対して多数の意見が出ている中で、単純にケースBとCの中間で検討を続ける姿勢に疑問を感じます。最後に、私は新空港増設に反対している訳ではありません。必要であれば作るべきですが、お金がないときに無理をして作るには根拠が明確であるべきです。 県経済の発展には、空港能力の大幅なアップは欠かせない。 空港能力は現時点で利用した感想として既に オーバーフローな状態だと思う。 早く完成させる。 需要将来予測が甘いのではないか。人口等が減少する中でこれだけ伸びが見込めるのか疑問。福岡空港だけを考えるべきでない。周辺の空港も含め、再検討した方がいいと思う。 国内との比較論でなく、観光をとりまく環境の中で少子化など、国内観光の厳しい局面が来ている事から考えると、福岡空港の拡充は必要不可欠。アジア外国からの旅客の拡充。 滑走路増設案にしても新空港案にしても航空需要が今後普段に伸びていくとの前提に立っていると思うが、人口減少、経済停滞という状態になったらという視点が殆どみられないのが不思議でならない。諫早湾干拓や川辺川ダムのように、一旦走り出したらうしろ向きな方向へは舵を切れなくなるという公共事業の困った面を見ているようではありません。福岡空港をそんなに大きくする必要があるのかという点でどうしてもひっかかります。 将来の見通しが甘いと思う！ 経済成長が停滞している2008年後半からの将来像について、これまでの予測(step2)とは異なる。より低調な成長が推測できるのではないか。「一度決めた事だから」という事なしに、再度将来の利用予測を行うべきと考える。 そもそも根底に誤りあり。将来発着回数の考察がおかしい。2000～2007までがよこばいなのに、なぜ将来がのびるのか？世界経済（株価暴落）の衰退と原油高、グラフの基本は国民の人口推移が基本。これから人口が減少し、国民（納税者）負担が多くなるなか、うそのグラフを出すな！ 需要予測に背伸びがある。 将来需要の予測の正当性が不明。（過去予測が当たったことが少ない。根拠を示して欲しい。） この件はすでに30年以上になると思うが、速やかな決断をしなければ、他の都市に先をこされる感あり、福岡は取り残されてしまいます。早急に着工する必要性を感じる。 新幹線が鹿児島まで開通すれば、鹿児島便はいらなくなる。海外に行くには福岡空港を利用する必要はない。需要増加は対象路線を長期的に考えて結論を出すべき。 福岡空港の発着回数が減っているとニュースで報じられていたが、今後空港需要が増えないことも加味した議論が必要である。 建設費は運賃や税金にはね返ります。土建業者が喜ぶかもしれませんが、将来無駄になります。控えた需要予測で検討して下さい。 航空旅客需要の増加に伴い空港能力を増大することは、安全を確保する上でも絶対不可欠。空港だけでなく、観光 など九州に与える経済性、効果は莫大なものなので。 やはり空港が大きくなり利用客が多くなることは良いと思 う。 早く実現してほしい。 空港が小さ過ぎる。 早期実施を望みます。

意見分類	寄せられたご意見
	空港能力の限界は、九州の経済に大きな制限をもたらしていると思います。早期に改善されることを望みます。 将来的に空港能力を最大に向上させられることを考慮した超長期計画が必要です。 旅客が将来飛躍的伸びることが想定されるので、早期に対応策を実施すべき。 工期を短くして早く完成させてほしい。 現空港では能力の限界が来るのは明らかだし、早い整備が望まれる。自然環境についても大事なので、十分検討して早期に新空港を造ってほしい。 早く実現して便利になって欲しい 福岡空港で遅延や事故が発生すると、それが国内の他の空港にまで影響が波及するので 早期に対応策を実施するべきだと思います。 空港分科会の予測は、今や信ぴょう性を疑われているもの。それを参考に簡易な手法で将来の発着回数を予測したということだが、税金を巨額に投ずることにするものに対する態度にはあきれている。 これから人口は減少して行くのに需要がそれ程増加するとは考えられない。 北九州や佐賀空港をもっと利用すべきである。 ステップ1～3のレポートは読んでいませんが、2032年の発着回数の予測値、その根拠は何か？怪しいデータと思う。 2032年－日本の人口、福岡の人口、中国の人口・経済、韓国、その他のアジア諸国の人口・経済動態？ ＊将来発着回数は、国内線・国際線別の見積もりが必要。 (1)2ページの年間発着回数の2001年の14.1万回は14.3万回の間違い。 そもそも将来需要に対策としての空港問題。 将来需要に対する処理容量を最重要視したほうがいいと思います。 早急に対策を講じる必要がある。 今の空港はもう。早めに事業を進めるべき。 ・将来の乗降客の予測の正確性。 国際線の中でも福岡空港の占めるシェアが増えていくので、それに対応できる柔軟なアイデア、発想が必要になると思います。 空港がバンプするものと前提として考えるべきでない。 (地下鉄七環線の需要予測－需要を大幅に下回っている)と同じ所が予測をしており、予測が全くあてにならないと思う。公共事業をするために、需要が伸びると言っているような気がしてならない。 早い時期に実行してほしい。 新幹線が鹿児島まで伸びるので、国内旅行は新幹線に流れるのでは。 福岡空港も最近直行便が減っています。 不便度が増えています。 他県から引越してきました。市街地に発着陸する福岡空港は他にあまりみたことがなく、1つのみどころだと思います。また、アクセス面でも移動が楽です。私はよく、私用で飛行機を利用します。離陸までまたされたことは何回もありますが、それほど苦ではありません。将来のため…というのわかりますが、本当に必要でしょうか？ 発着回数予測に少子化の影響が考慮されていないので見直したほうが良い。 佐賀空港をもう少し利用しやすくしたら良いのに。 現在の空港では対応できないので早期に対応してほしいです。 地理的条件、人的資源からみれば空港能力アップは必要。 もっと短い期間でできるように工夫するべき。 アジア地域に近い福岡空港の役割は重要だと思います。早期に整備してください。 環境にも配慮しながら、早期に整備が必要。 既に予約が取れない・増便ができないなどの状況も出ている中、 悠長に調査をやっているのが理解できない。 早急に事業に着手すべき。 早く作ってほしい。 人口減と高齢化の中で、福岡空港の航空需要がそれ程増加していくとは思われない。 道路行政と同じで増加ばかりを前提にして、検討を進めるべきではないと思う。 現在、利用しているだけの情報(→人口減少、高齢化、日本及び世界経済の落ち込みなど)だけで判断しても滑走路増設案にすべきと思います。新空港案は絶対に反対です。 福岡空港の需要予測が間違っており、それを前提に議論すること自体ナンセンス。今後は利用が減少する(人口だって減る)、新空港も滑走路増設案も不要。もっと金を有用な所へ使うべし。 人口減で需要見込み無く、北九州・佐賀空港を見れば解だと思います。 西日本新聞に今年の発着回数が5,000回も減っているという記事がのっていた。「現状のままでよい」という声が大きくなる？ ・もう一度、需要(利用者)見込数を調査すべきだ。このレポートの数値はもう古いと思う。 航空輸送能力の増強は必要不可欠であり、 早期に空港能力を充実させる必要がある。 今後の国際交流のさらなる拡大を考えると 空港の容量が最も重要になると思う。 空港能力は重要であるが、そのために周辺地区が騒音で苦しめられるのは やめるべき。 旅客需要に対応する能力が限界に近付いており、 早急に対応策を実施すべきである。 自然破壊を最小限にして、 空港能力の充実した新空港を早期に作って下さい 将来の需要の増加に対応するためというよりも 現状で既に需要に対応できていないと思います。 早期に対応策を実施するべきです。 滑走路は2本必要。 早期に整備を望む。 空港の容量は今後の九州の発展の大きな鍵になると思う。 空港能力が第一。 常に空港のキャパシティ一ぎりぎり運用しているようではダメ。 空港関係者としては、どちらかの決定を早目をお願いしたい。 ステップ2の結果について、2000年から2007年までほぼ横ばいなのに、その後年間発着回数が増えていくという見通しの根拠が今回のパンフではわからなかった。 ・将来の人口減高齢者等で旅客数の増加はバラ色でしょうか。 ②空港の発着容量が限界に達していると言う話は、1990年代から出ていた。その頃は2000年代初頭には、現福岡空港は限界に達し、大変な自体が発生すると聞かされていました。知事選の争点にもなりましたが、今は、航空会社の路線廃止や減便で当時想定していた便数に届いていないのが実態です。殆どの公共事業の需要予測は、計画から大きく下回っているのが現実です。ここに書いてある予測数値もそういった視点で見れば全く当てにならない数値だと思います。 今の空港規模では、将来の需要はおろか現在の潜在需要にも 全く対応できない。 空港能力を早期に需要に対応できるようにしてほしい。 最近の北部九州の経済、観光等の動向から空港の滑走路増設、又は三 苫 新宮ゾーンへの新設を行なう必要性を十分理解は致しております。春日市の住民としては自治会等でも皆さんが危惧されてますが増設の場合〔事業費、工期、周辺への影響等から見て最も優位と思われる〕航空機騒音の影響について、住民に 十分なる時間をかけても理解を得るよう説明して進めて戴きたい。〔南側から着陸時に低空で降りてくる時の爆音が継続的でテレビ音声聞き取れない状況〕 以上です。 航空旅客需要に対応できないので空港能力の向上は必要不可欠。 そもそも、このご時勢に巨額の税金を投入して空港を作ろうというのが理解できません。 ステップ②の、『年間滑走路処理容量に余力がなくなると予想されます』の根拠は？ 人口ですか？原油価格は下がりそうですか？景気は良くなりますか？ 北九州空港の発着回数は着工前の予測と、いま現在とではどれだけ差があるの？ 福岡市営地下鉄の七隈線の利用者数予測とその実際は当然ご存知ですよね？ 私の意見は、無駄金使うな、頭使え。 です。以上、福岡市民でした。 需要予測の精度が気になります。増便への対応が主眼におかれた計画値ですが、それほど伸びるのでしょうか。 九州新幹線が全通すると、鹿児島便が減便されることから、将来の需要増に関してかなり疑問である。 もう一点は、今後の少子化などを考えると、現在の需要予測はかなり甘い。とくに、今後通信手段の発達により、現在のビジネス客は、実際に移動しなくなる可

意見分類		寄せられたご意見
		能性も高い。このことは、考慮されていないが、もし今後需要予測が間違っていた場合に、誰がその責任をとるのか明確にして欲しい。とくに、新空港を作る場合には、地元財界、市長、県知事などは、需要予測を満たさなかった場合には、自分の子孫の私財をすべて投げ出す覚悟が必要である。 ・輸送人数の視点が見えません。 最近行われた公共投資（新北九州空港、地下鉄、都市高速）、いずれも需要予測のはずれで大幅赤字、将来の需要に対応するという視点より、現状の問題を一步一步解決する視点が望ましい。 九州新幹線の開通、鉄道の更なるスピードアップを考えると、航空機の利用はこの先頭うちになるのでは。 福岡県・市への空港拡大効果がどのくらいのものかが個人的にはわかりませんが、とにかく現状のままでは、これ以上もたない所まで来ているということがわかりました。 九州のさらなる発展のためには空港能力を上げる事は必要不可欠。 発着数の大幅な向上を図る事が最優先課題です。 早期に整備するべき。 空港能力が限界に達していると感じるので早期に対応してほしい。 空港インフラは経済活動にとって必要不可欠なので、速やかに整備してほしい。 期間はあまり考慮しなくてもいい方を選択してほしい。 早くお願いします。 工事期間と金はおしむことはない。100年の計、それ以上の将来を見越して計画されたい。 空港の離発着回数は多いが、旅客数が少ないのはなぜか。これから人口は減少傾向をたどると思われるが、旅客などが増加することについてどうも確信できない。 福岡から各地方便は減便に向かうはずで、大阪・羽田乗継が主流になる。その場合、福岡離発着回数が減るはず。航空重要も右肩上がりではないことを再認識する必要がある。 海外からなどの便が本当に増えるのかという点、他の交通機関の発達による航空機の利用の減少もありうると思う。 将来性への予想が過信と思われる。現在地からの移転は進めるべきではない。現空港の拡張に到るべき。 「失われた10年」の間、福岡空港の発着回数は増え続け、その後減少しているのはなぜか。 九州新幹線が開業すれば、一部路線は減便されるはずであり、その分発着回数は浮くのではないか。今後増便されるのは、具体的にどの路線で、どのくらい乗客は増えるかと予想されるのか、ホノルル線は廃止され、タイ線も乗客がさほど多くない中で、「国際社会との共生」とは一体何を指しているのか。 自分達の地域の予測が出来ないのに、世界的な予測が出来るはずないでしょう。もっともっと問題は身近な自分達の足元にあるはずと疑ってかかり、足腰固めて10年でも20年でも検討してみてもいいかがでしょうか。 九州新幹線の完成に関西との距離は益々近くなり、わざわざ飛行機を利用する人は減少の一途と思われる。 新宮町・福岡市東区は住宅地であり、騒音の飛行場は迷惑な代物だ！地元の意見を聞くこと！ ここ数年旅客は毎年大きく減り、離発着量も減少に転じた。格差の問題や航空会社の意向などきちんと考慮した需要予測が望まれる。事業をするための予測は必要ない。 発着回数需要予測は、人口減少は組み込まれているのかが分からないが、組み込まれていないなら、いずれのケースも過大評価になるのでは？ (もっと早く上げれば良かったのですが) 管制分野の分析も必要では？(現在の管制能力) むしろ、便数を減らすべきではありませんか？ べつに急ぐ必要はない。 将来の需要がそんなに伸びないと思う。 ・需要予測の数値に疑問(=信頼できるのか)ー32年には団塊世代は80歳超、後世代は少子化、ビジネス面でも人の往来は少なくする手段増⇒箱物に関する行政の予測は常に(様々の思惑で)過大。 人口が増えているわけだし、もっと福岡及び周辺の住みやすい環境を作った方が良い。 初めて意見(質問)させていただきます。1、現在の福岡空港について年間発着回数(平成19年度速報)のデータは、日本国内の主要空港となっておりますが、世界の空港との比較データがあれば、確認したいと思います。新空港案増設案いずれにしても多額の税金を投入する大型プロジェクトである事。世界(特にアジア)に目を向けた将来像を描いた上でのステップである事。より、単に日本国内空港との比較ではなく、世界の空港との比較をする事で滑走路1本あたりの発着回数が、福岡よりも多い空港があれば現状の空港の活用および増設案での許容滑走路回数の試算につながる可能性もあると考えます。 勉強不足な面もありますが、利用している側としては、そんなに不足しているのか疑問に思われる部分もあります。事故を防ぐためにも過密スケジュールになっても困りますね。 市の出す需要予測は地下鉄も含め多すぎていて、今回も信用しがたい。 PIのステップ2での「将来の航空需要の予測」であるが、現実には福岡空港の旅客数実績は平成14年をピークにここ数年減少しており18年度ではピーク時より150万人も減っている(7.9%減)国際線も香港・ホノルル等の便が廃止され、鹿児島線も新幹線的全線開通以降は大幅に減便されると思う。もう一度需要予測を見直す必要がある。過去の箱物行政でのいい加減な需要予測の過ちを又繰り返すのか？ ・そもそも需要予測は、箱物ありき(建築業などの利益誘導)で数値を操作してる事が多いと思う。最近建設された他県の空港の需要予測とその実績とか見れば一目瞭然だと思う。この予測が大きく下回ったりしても誰が咎められることなく、いい加減すぎるので信用性に欠ける。(建設する側の意見に優位になるような答えしかない。中立的なアセスメントやれる会社が日本には無いのだからと、私自身は嘆いている。) ・福岡空港に関しては、徐々に需要が増えるように感じingことはできますが、今後人口が減少していく国家において、右肩上がりの需要予測を鵜呑みにはできない。・国際化うんぬんというのがありますが、すでに韓国や中国などが24時間ハブ空港を考えてやっているようだし、日本であれば関東がその役割を担うことになると思います。 空港論ー国際空港を中心として ㈱日本航空インターナショナル オペレーション業務部 マネジャー 村島 昭平 空港容量(Capacity)の面からもSpot数は重要である。空港容量はターミナルCapacity(取扱貨客数)、RunWay Capacity/ATC Capacity(発着回数)ならびにSpot Capacity(駐機能力)の3要素からなるが、Spot数の制約のため、全体的Capacityに制約がある例としては、ロンドン・ヒースロー、パリ・シャルル・ド・ゴール、名古屋、福岡等多くのほる。http://www.jal-foundation.or.jp/015tokur/001tokurap/Newairport.pdf 今の福岡空港は、スポットが足りないようです。なのに、滑走路増設案では、スポットが増えませんか。これじゃダメですね。滑走路増設反対、新空港を選択すべきです。 滑走路間隔が210mでも300mでも、滑走路処理容量が本当に変わらないのなら、新空港も間隔210mにすればいい。空港島の短辺が90m短くなり、造成面積が減り事業費削減になる。そうする案が存在しないということは、それだけ間隔210mのデメリットが大きいという証拠。だから、滑走路増設西側配置滑走路間隔210m改良案には絶対反対！！ 滑走路増設案では、滑走路処理容量が1割しか増えないことは詳細版から明らかであり、これを誤魔化すことなく正確に記述すべきです。一般市民やド素人のマスコミを騙して滑走路増設案に誘導しようという意図がみえみえです。 滑走路を増やせば便も増えるというのは単純すぎる。首都圏ならまだしもここは福岡ということをもっと認識してほしい。 九州新幹線が全線開通すれば、九州内の便は減ると思う。 将来の予測は素人が見てもおかしいと思えるデータだ。それを恥とも思わず出す官僚・学者が多い事を一般市民は恥と考える。もっとシビアな仕事をしてもらいたいものだ。 発着回数にこだわるのは、おかしい。 国内線はJR利用者が増えると思う。 需要予測見込みが。 航空機需要は増えるのだろうか。 近隣の空港をもっと活性化させて福岡空港の負担を減らしても良いと思う。 国際線だけ北九州に移したら良さそう。 アクセス利便性などの理由から増設というのは理解したが、工事期間を含めると2032年までの予想は短すぎる。 但し将来東南アジア諸国、中国等の人的往来が更に進む事も考えるとどうかな？ 需要予測は3通りのケースに分かれており、どのような経済状況でも需要は右肩上がりに伸びるとされています。ところがここ何年か景気がよいにもかかわらず、旅客数は大幅に減少しました。離発着量も景気がやや下降気味になっただけで大きく減少しています。事業を推進するために作られたとしか思えません。新空港には絶対に反対です。

意見分類	寄せられたご意見
	ある福岡市議は「赤字が見込まれるデータを出せば、監督省庁もマスコミも事業推進を許してくれない」と打ち明ける。公共事業は社会基盤を整えるとの観点から、採算性だけでは是非は判断できない。この市議は「地元の期待を上乗せした需要予測は、ある程度許される政治的テクニク」と開き直り気味に言う。そもそも、乗客数十一万人の達成には「始発から終電まで、全便の乗車率が90％台」を維持しなければならない。「帰省ラッシュ時の新幹線じゃあるまいし、常識的にあり得ない。採算ラインから逆算してひねり出したかと思えない」と私鉄関係者は首をひねる。以上2項目、西日本新聞社2007.06.16 朝刊 36頁 国民の不信心を取り除くには、こういう事を素直に認めきちんと反省し、信頼される需要予測を出すことが求められている。このままでもし新空港ということにでもなれば、知事や福岡市長が新空港反対派の人物が選出されるだろう。 将来需要に対応できるかが一番重要だと思います。20～30年で再度、満杯になる現空港増設はよくないと思います。20～30年でまた満杯になる事ももう少し記載すべきでは？ 早急に進めるべき。 福岡市の新しい地下鉄の予想も大きく下回ったように、過大な予想をしている。 増設改良案では空港が混雑し運用ができない。 福岡空港の機能の一部を新北九州空港に移転することができないか検討する余地はないものでしょうか？ 必ず早期に実現して欲しい。 ここ3年で福岡空港の利用客数は、68.3万人(実績値)減っている。需要予測では104.4万人(潜在的な需要)増えることになっている。その開きは208.7万人。これでは潜在的な需要だからという言い訳は通じない。予測は現時点で完全に外れたと言ってよい。ちなみに今年も8月までで20万人も減っている。増え続けるはずの地方路線は、搭乗率が低く不採算で減便廃止が相次ぎ、航空分担率が上がるとされていた関西方面などは新幹線に惨敗。主力の東京線は横ばい。国際線は予測C以下の伸び。新空港建設には反対する。 早期着工して工期をできる限り短縮してほしい。 新空港の早期着工が望まれる。 早期着工を！ 早期の新空港建設を希望します。 現状ですでに容量不足だと思うので大至急新空港を作ってほしい。 旅客の増大による経済活性と空港能力増大に伴う航空便の増便による 運賃低減化も見込めるのではないかな。 【理由】今から15～10年くらい前にコミューター航空のプラン中国・四国・九州(大分の農道空港・西広島空港・枕崎空港)で実際に20～40人乗りのジェット機・プロペラ機が飛んでいたが、前提となる需要予測に無理があって、定期便終了している。民間のシンクタンクの需要予測に基づいて、それを根拠に進めたのが大きな敗因のひとつ。 福岡空港の場合90年代の景気の悪いときに需要は伸び、小泉改革以降は需要が伸びていない。つまり福岡空港ではここ数十年GDPと需要に相関関係が見られない。GDPの伸びとともに 需要が伸びるとする需要予測とは相容れない状況になっている。どう説明するのか？国民に信用される需要予測を提示すべきだと考える。 増設案は埋蔵文化財調査にも長い期間が必要なので反対です。 早期に新空港を整備してほしい。事業期間の長い増設案には反対です。 アクセスはいくらでも改善できるが、空港の利用の制限は改善ができないので、制限の無い空港が必要です。だから新空港案に賛成です。増設案では対応できないので反対です。 増設案では離陸機が飛び立てないので空港が混雑するのは明らかであるので反対です。運用上負担の少ない新空港案に賛成です。 過去の事例から早期に開港できるのが明らかな新空港案に賛成です。過去の事例から早期に開港できないのが明らかな増設案に反対です。 需要予測年度内の需要に対応できるのは最低でも必要な条件ですが、増設案ではそれすら満足できないので反対です。新空港案ならオープンバラレルにすることもできるので賛成です。 施設を現状よりも狭くする増設案は論外であり反対です。やはり将来を考えると余裕のある新空港案に賛成です。 対応案の最低条件としては想定される需要に対応できることが求められますが、増設案ではどうやっても対応できないのは http://fukuoka-airport.sakura.ne.jp/web/img/pi-step4b.pdf に書いてある客観的事実からも明らかなので 増設案には絶対に反対です。 3) 事業期間が長くなる問題 <用地買収期間の具体的事例> (「福岡空港の運用の高度化に向けた取り組みについて」より) >東側誘導路の直線化実施に当たって、>誘導路隣接部30,000m²の用地取得が必要となり、>平成6年から用地取得交渉を開始し、>平成12年にすべての関係者からの了解が得られた。>工事は、平成13年2月から行い、>平成15年1月23日に供用を開始した。福岡空港の南端の東側誘導路の直線化工事の際に 30,000m²(=3ha)の用地取得に 平成6年から平成12年の6年かかっているの、西側配置(滑走路間隔210m)改良案の場合 6年×20ha÷3ha=40年 さらに用地取得前の住宅地図(平成5年)を見ると用地取得箇所の物件数は少ないので、市街地化が進んでいる空港西側の用地取得にはこれ以上の時間がかかる可能性もあります。 http://fukuoka-airport.sakura.ne.jp/web/img/pi-step4b.pdf こんな具体的事例があるのにレポートでは一切具体的事例について触れていないのは 調査会社として非常に恥ずかしいと思います。一般市民の調査でこの事実が分かるわけですから、調査能力が無い会社と断言されてしかるべきだと思います。用地買収に40年かかる増設案には絶対に反対です。20年以内に供用開始できる新空港案に当然賛成です。 5) 滑走路処理容量が減少する問題。・滑走路処理容量は、空域上の制約が無いなど最も理想的な状態で計算されているので、安全性を考慮した運用を行う場合、滑走路処理容量が減少することが考えられます。(福岡空港PIステップ4 PIRレポート詳細版の23ページより)・昼間時間帯の有効活用(福岡空港PIステップ4 PIRレポート詳細版の22ページ)を行うことはできません。過密時間が連続すると、一度発生した遅延の影響が後の時間帯まで伝播する可能性が高くなります。全国的な航空ネットワークを有する福岡空港において混雑が原因で遅延が生じると、その影響は後続の便、ひいては全国の空港に波及する懸念があります。(福岡空港PIステップ1 PIRレポート詳細版の128ページより) <説明会(10/6)での質疑応答(回答者は大阪航空局)> Q 滑走路処理容量でM字型の昼間部分も使用した回数も計算されていますが、福岡空港PIステップ1において 遅延が他の時間に伝搬するので昼間時間帯の有効活用は無理であるようなことが記載しており マスコミ関係者にもそのように説明していましたが、滑走路増設案では利用時間の制限があるので 遅延が発生すると22時までには離着陸が終わらないことになるとのではないのでしょうか？ A 遅延は伝搬しますので、その可能性はあります。 http://fukuoka-airport.sakura.ne.jp/web/img/pi-step4b.pdf もう増設案のレポート内容のいい加減さには参ります。昼間時間帯の有効活用が無理なことはマスコミに説明していた 国が一番分かっていることなのは何を考えているのですか？ 需要に対応できない滑走路増設案には反対です。将来の需要にも対応することができる新空港案に賛成です。 将来、人口が減少している今の状況を考えてと難しいなァと思いました。もっと他にお金を使って欲しいです。 需要予測は再見直しをすべきである。 空港能力が小さい滑走路増設案では対応できないので反対です。 空港能力が大きい新空港案では対応できるので賛成です。 右肩上がりの需要増であったのは2000年まで。その後横ばいか微増かを読み間違えたらいけない。日本全国に需要の読み違いでムダな空港はたくさんある。とりえず増設。20年後にまた検討すれば良い事では？ 用地買収が無いので全区画同時に作業できる新空港案に賛成です。用地買収や埋蔵文化財の調査如何で作業性が変わる滑走路増設案に反対です。 政策として内需拡大が言われているので 内需拡大効果の大きい新空港案に賛成です。 内需拡大効果の小さい滑走路増設案に反対です。 アジアにおいて巨大空港が次々に開港している現状を考えると アジアに近い福岡空港への大きな需要が考えられるので、将来的にも対応できる新空港案に賛成です。将来的に対応できない滑走路増設案に反対です。 将来の航空事情にも対応できるゆとりのある新空港案に賛成です。何もかもが不足して将来の航空事情にも対応できない滑走路増設案に反対です。 高齢化社会、人口減少が社会問題化して来ている今日、発想のCHANGEが私たちに強く求められているのではないかな。 今は、路線も減り気味であると聞いています。本当に今、増やす必要があるのかをよく検討していただいた上で、計画を進めて欲しいです。 景気が良くないので需要が増えない。 将来的に考えると新空港が望ましいと考えています。 福岡空港が増便して他の空港がうけ入れるキャパシティはあるのですか。 年間発着回数の予測結果にあまり信用性がない。 予想通り、空港利用者が増加するの不思議に思います。だから増設で充分かと思いました。 アジアとの繋がり、グローバルな交流・・などと言葉で聞くと明るい未来が広がっているかのように聞こえるが、もう始まっているが今後益々中国などからの日系企業撤退は加速する、ではそんな中で人口の減っていく日本をましてや高々100万少しの人口の都市など中国企業などが本気でマーケットの対象とは見ていない事をご存知か？ではインドやベトナムなどに福岡をハブとして動くか？それはNOで、理由は安いキャリアを既に持っている韓国、中国に先を越されている点、インチョンや上海の方がキャパは大きく、遥かに先行している為で、日本とのコネクションが必要な人は結局地方からではなく、やはり東京から動く。 新空港案は下記のような信じられない事態にはならないので賛成です。4) 空港施設の問題・空港敷地が狭隘である。 <説明会(10/6)での質疑応答(回答者は九州地方整備局)> Q 福岡空港PIステップ4 PIRレポート11ページの新空港案のところでセミ・オープンバラレルの場合は、「ターミナル地域の用地は滑走

意見分類	寄せられたご意見
	路処理容量に合っているかなどの詳細な検討が必要」と書いてありますが、処理容量がクロスパラレル(21.3万回/年)の1.2倍、年間で25万回程度になる場合 (つまり年間処理容量が約4万回増える場合)には、どれくらい空港用地を増やす必要があるのでしょうか？ A (年間処理容量が約4万回増える場合に駐機場に関する拡張面積は)30haは必要です。西側配置(滑走路間隔210m)改良案の場合、全拡張面積は 全拡張面積＝滑走路に関する拡張面積＋駐機場に関する拡張面積＝20ha になります。拡張面積が20haでは将来的に駐機スペースが足りなくなる可能性もあるかもしれません。 http://fukuoka-airport.sakura.ne.jp/web/img/pi-step4b.pdf 滑走路増設案は以上の内容からレポートの内容が嘘であることが明らかなので反対です。 新空港案は面積が広いので、下記のような空港敷地が狭隘である事態にはなりません。4) 空港施設の問題・空港敷地が狭隘である。〈説明会(10/6)での質疑応答(回答者は大阪航空局)〉Q 福岡空港PIステップ4 Pレポート5、6ページの滑走路処理容量について、増設案は国内線側の 平行誘導路の二重化を前提としているのでしょうか？ A 二重化を前提にしています。(福岡空港PIステップ1 Pレポート詳細版の138ページ「平行誘導路二重化による便数増大に 対応したエプロンスポットが空港用地内で確保できるかの検討」より) 上図は滑走路増設前なので、滑走路増設後はさらに国内線側・国際線側ともにスポットが大幅に増加すると考えられます。〈説明会(10/6)での質疑応答(回答者は九州地方整備局)〉Q 西側配置(滑走路間隔210m)改良案の場合、拡張(用地買収)するのはどこになるのでしょうか？ A 空港西側の国際線ターミナル周辺になります。(空港東側は拡張しません) http://fukuoka-airport.sakura.ne.jp/web/img/pi-step4b.pdf 滑走路増設案は、スポットが少なく空港面積も狭いので追加の用地買収が必要になるので反対です。 滑走路増設案は、下記からも分かる通り『規模に見合う用地確保』という言葉が無く 規模に見合う用地確保を確約する文言も無いので反対です。 4) 空港施設の問題・滑走路増設案は『規模に見合う用地確保』をしていない可能性がある件について。(福岡空港PIステップ3 Pレポート詳細版の59ページより) 新空港の前提条件には『規模に見合う用地確保』という言葉が何度も出てきます。(福岡空港PIステップ3 Pレポート詳細版の45ページより) しかし、現空港における滑走路の増設案の施設規模については、『規模に見合う用地確保』という言葉は一言もありません。滑走路の間隔が210mとなるように滑走路を増設する場合、ごく普通に考えれば全拡張面積は 全拡張面積＝滑走路に関する拡張面積＋駐機場に関する拡張面積 の式で現わされることになり、 現空港の滑走路に関する面積と駐機場に関する面積の両方を減らさない場合、 滑走路に関する拡張面積＝(滑走路長＋オーバーランなどに対応する長さ)×滑走路の間隔 =(2,500m＋500m)×210m＝630,000m²＝63ha 駐機場に関する拡張面積＝滑走路処理容量増加分に対応できるエプロン面積＝約30ha (183,000回－145,000回＝約4万回相当分の面積) 故に 全拡張面積＝滑走路に関する拡張面積＋駐機場に関する拡張面積＝63ha＋30ha＝90ha となり、現空港の滑走路に関する面積と駐機場に関する面積のどちらかあるいは両方を減らさなければ 拡張面積を20haに抑えることはできないと考えられます。福岡空港PIステップ1ではPレポート詳細版の138ページまででスポット配置例がありますが、福岡空港PIステップ4では何故かPレポートの詳細版にもスポット数やスポット配置例が無く、滑走路に関する拡張面積と駐機場に関する拡張面積がそれぞれ何haなのかについても一切記述が無いので、『規模に見合う用地確保』されているのかどうかを確認する方法がありません。以上のことから、滑走路増設案は『規模に見合う用地確保』をしていない可能性も考えられます。 http://fukuoka-airport.sakura.ne.jp/web/img/pi-step4b.pdf 新空港案であれば上記から『規模に見合う用地確保』をしていることが明らかなので賛成です。 新空港案は、将来拡張も可能なので下記のことでも起きても対応可能なので賛成です。5) 滑走路処理容量が減少する問題。・滑走路処理容量は、空域上の制約が無いなど最も理想的な状態で計算されているので、安全性を考慮した運用を行う場合、滑走路処理容量が減少することが考えられます。(福岡空港PIステップ4 Pレポート詳細版の23ページより) http://fukuoka-airport.sakura.ne.jp/web/img/pi-step4b.pdf 滑走路増設案は、滑走路処理容量も少なく上記のことが起きてても将来拡張も困難なので反対です。 新空港を作っても今後の人工(使用者数)世界の冷え込み、日本からの一流企業が無くなる(今後空洞化による貧困国)事を考えると日本内外に出入りする人が居るか今少し考えて作るべきでは無いでしょうか？ 滑走路増設案は、下記の事実からも明らかですが滑走路処理能力が足りているように意図的に加算するように 式を改ざんしてあるので滑走路増設案には反対です。5) 滑走路処理容量が減少する問題。・滑走路処理容量の計算の考え方に間違いがあるので、滑走路処理容量が減少することが考えられます。〈滑走路処理容量の計算の考え方の検討〉仮に現空港と全く同じ条件の滑走路が同時離着陸が可能なオープンパラレルで配置することができた場合、滑走路の処理能力が同じで滑走路本数が2本なので、滑走路処理能力は滑走路1本の時の2倍になります。福岡空港PIステップ1 Pレポート詳細版の122～123ページより ステップ1で公表された値から滑走路本数が2本になった場合の滑走路処理能力を計算すると 福岡空港PIステップ4 Pレポート詳細版の22ページにある差分方式で計算すると滑走路処理容量が2倍になりません。上記の表とグラフを見れば一目瞭然で滑走路が2倍に増えれば各時間帯の滑走路処理能力は当然2倍(比例方式)になり 滑走路1本のときのピーク時間帯値からの差分をそのまま滑走路2本の時のピーク値から引いて求めたら(差分方式) 滑走路処理能力は過大に算出されることとなります。尚、福岡空港PIステップ1とステップ4では滑走路処理容量の算出の考え方が異なりまず ステップ1の考え方「安定的に処理できる回数」＝代表値＝32回/時(現滑走路) ステップ4の考え方「机上の計算で最大限処理できる回数」＝最大値＝40回/時(西側配置(滑走路間隔210m)改良案) http://fukuoka-airport.sakura.ne.jp/web/img/pi-step4b.pdf 新空港案は、上記の事実があっても拡張性があるので新空港案に賛成です。 将来、人口も減るし(少子化による)、油は限られている。 今より需要が増えるとは思えない。 ・一時的な需要の低下はあるが、長期的には増大する。この数年の利用が横這いであるが、すでに容量の限界に達している表われ 新空港案は、下記にある計画の妥当性を満たしているの賛成です。6) 事業採択されない可能性がある問題。・滑走路増設案は一般空港の整備指針(案)を満たしていません。現在、調査が先行している那覇空港は、総合的な調査から構想段階へ進んでいます。構想段階PI実施計画案 http://www.dc.ogb.go.jp/Kyoku/information/nahakuukou/10_kyougikai/06.pdf の3ページ目に一般空港の整備指針(案)を基に作業を進める旨が書いてあります。一般空港の整備指針(案)＞2-3.計画の妥当性 >①空港計画 >事業の必要性を構成する内容等に照らして施設の規模・配置が適切であり、所要の >空域及び飛行経路の設定、適正な就航率の確保が可能と見込まれる等適切な空港計画 >であること。また、将来の拡張性について配慮されていること。福岡空港PIステップ4 Pレポートの15ページには『更なる拡張は周辺への影響が極めて大きく、現実的には困難』とあることから、将来の拡張性について配慮されていません。 http://fukuoka-airport.sakura.ne.jp/web/img/pi-step4b.pdf 滑走路増設案は、上記にある計画の妥当性を満たしていないので反対です。 新空港案は、下記のような問題が無く事業期間は短期間で済むので賛成です。現空港における滑走路の増設案(西側配置(滑走路間隔210m)改良案)について 3) 事業期間が長くなる問題・用地買収期間を過去の事例から算出すると40年かかる計算になります。・埋蔵文化財調査期間を過去の事例から算出すると26年かかる計算になります。・他の国内空港において用地買収が難航したり新空港を選択した事例が多数あります。 http://fukuoka-airport.sakura.ne.jp/web/img/pi-step4b.pdf 滑走路増設案は、上記のような問題があり事業期間が長期間かかるので反対です。 滑走路増設案は下記からも分かるように『規模に見合う用地確保』すらしていないので 対応策として不適当であるので反対です。現空港における滑走路の増設案(西側配置(滑走路間隔210m)改良案)について 4) 空港施設の問題・空港敷地が狭隘です。・滑走路増設案は『規模に見合う用地確保』をしていない可能性があります。 http://fukuoka-airport.sakura.ne.jp/web/img/pi-step4b.pdf 新空港案は上記のようなことが無く対応できるので賛成です。 滑走路増設案は下記から対応策に成り得ないので反対です。現空港における滑走路の増設案(西側配置(滑走路間隔210m)改良案)について 5) 滑走路処理容量が減少する問題・滑走路処理容量は理想的な状態での計算なので安全性を考慮した運用を行う場合、滑走路処理容量が減少する可能性があります。・昼間時間帯の有効活用を行うと遅延が発生した際に他の時間帯に伝搬するため実施することはできません。・滑走路処理容量の計算の考え方に間違いがあるので、滑走路処理容量が減少することが考えられます。 http://fukuoka-airport.sakura.ne.jp/web/img/pi-step4b.pdf 新空港案は上記の内容があっても対応策があるので賛成です。 そもそも将来の需要予測は信憑性があるのか？至る所で予測の甘さが指摘されているし、現在の世界同時不況で大幅に予測を下方修正すべきではないか。この状況が長期化すれば、そもそもの議論を中断(大義名分がなくなる)すべき結果になるのではないか。 発着回数の予想がポイント。世界経済の手痛い予想の中で、予想の修正は必要ないか。また、所要資金の調達はいずれの計画においても大丈夫なのか。人口が減少傾向にあることが明確であるのに、P2の年間発着回数のケースCでさえ2007年よりも増加する予測することが理解出来ない。 税金がどんどん上がり、生活が苦しくなっていく傾向で、一般市民が飛行機に乗って旅行にはいけないし、今からみんな行かない。 将来的に滑走路が足りなくなると言うことはわかったが、その滑走路の数でどれだけ持つのか、またどちらの案も確定的に実行することが出来るのかが一番の疑問でした。 福岡空港を利用するとき、いつもおくれるから、はやくどうにかしてほしいです。 空港能力が低いままの滑走路増設など止めたほうがよい。 安いのは当たり前。 中古品なのだから。 九州新幹線が開通すると、鹿児島、宮崎へのJAL便は飛ばなくなる。これだけで年間1万回削減。その他、新幹線のスピードアップで大阪便もうなる可能性もある。 これから少子化で人口が減っていくのに、空港利用が増えるとは思えない。増設で充分間に合うと思います。 国が行う将来の需要予測はいつも過大な予測ばかりで、現在の大不況、燃料費の値上げを考えると、更に需要は減るのは確実です。

意見分類	寄せられたご意見
	レポートの需要予測は伸びが急激すぎると思うし、2030年では新空港でも対応できない発着回数を予想している。更にそれ以上需要が伸びるのであれば、西側増設をして19万回ほどの発着をできる現空港はつぶすべきではなく、100年の将来を見据えるならば、現空港、新空港2つを持つべき。 PI Reportでの詳細説明では十分理解できるが、費用対効果と将来の日本及び北部九州の需要見込みが上昇するとは考えられない。 航空会社は今航空機の小型化を推進しており、一度に空港が混雑する割合は減少する傾向にあり、ターミナルの規模も増設する必要があるかどうか再考すべきである。新空港建設ありきの議論はすべきではない。 空港の混雑の意味が分かりません。本当に新しい“何か”は必要なのでしょう。 最近では景気も後退しており、将来の需要予測も若干変化していると思います。全て最初からやり直せとは言いませんが、最近の景気の流れとかも考慮しながら、計画を進めていただきたいと思います。 今のままだと発着の限界を超えてしまうので考え直さなければいけない コンテナも成田、関空で税関受け博多なし 我々の会議、福岡少なくて京都東京中心の学会となってきてる リゾートしての魅力なくなってきて、成長止まる、、中洲で呼べる時代なくなり、ITによる低下も大 24時間オープン空港とか考えないで便利でつかいやすい空港を目指すように努力する。 評価の視点の1つに「需要逼迫緩和」という視点があるが、この点は、より長期的な日本を含む世界、特に東アジアの経済事情は低成長、あるいは安定成長がつづき、逼迫という事態にはならないのではと予測する。1次的な熱気やブームではない、真の意味で長期的かつ冷静な視点が不可欠だと思う。 需要予測ではたくさんの意見があったが、それに対してどう対処したのか？まさか簡易的な方法で予測し、下方修正したのでこれで許してくださいという事じゃないだろう。旅客数は大幅に減り、JAL中部便、上海便廃止、関空便減便などが相次いでいる。予測していることと、実情が全く合っていない。事業を進めたいだけの予測なら国民は騙されない。公僕であるなら国民に対し誠意を持って仕事をすべきではないか。酷すぎる。 予測結果にまだ疑問がある。今の状況では増加はしないだろう。 2つの案についての論点は分かりました。日本の人口減少、観光客の流入、自然環境を踏まえ、安易な新設に意見が行かないよう、国民の声を聴いて下さい。子どもの病院のようなことにはほしくないようにして下さい。 需要増が見込まれるとかバンクするとか言っている人は、見込みが外れたときにどのような責任を取るのですか。責任を担保する制度(法律)がないと、無責任な行為はお咎めなしとなります。薬害エイズ、C型肝炎など取り返しのつかない責任を誰が取ったでしょう。 航空需要はまだまだ伸びる。航空需要は人口に比例するものではない。人口に比例するならナイジェリアの航空需要も大きいはず。実際は、アフリカに福岡空港以上の旅客数がある空港などない。航空需要は、人口よりも経済規模に左右されるものである。 新空港案は現空港の問題点を解消できる。・騒音がなくなる ・事故の危険性がゼロに近づく ・滑走路処理容量が増える ・市街地への悪影響がなくなる ・夜間利用ができる ・借地料、環境対策費がなくなる 総合的な空港能力の低い滑走路増設はダメ、総合的に空港能力の高い新空港を選択すべし。 需要の予測がおかしい。予測があたった事がない。 日本国内景気は将来的に大きな発展はあまり期待できないと思える。空港利用者もそれほど多く増えるとは思えない。 これから人口減少時代が進むにつれて、空港利用者の大幅な増加は考えにくい。そのため、現空港と有効に活用することが先決であり、新空港建設に貴重な税金を投入する必要はない。 不景気で会社の出張制限(飛行機特)にでています。この数年でいろんな会社の利用がかなり減ります。 相変わらず税金のムダ使い！ 人口減により、そもそも発着回数が伸びるはずがなく、それに逆し、増える事で試算されており、又、移転前提の資料作成となっており、内容に納得できない。移転の必要なし。又、周辺住宅対策費も増えるはずがない！ 最近の世界の金融・経済等を鑑みた場合、レポートにあるような勢いで離発着の便数が増えていくとは到底思えない。もう一度、見直す必要があるのではないか！ 今回新たに需要予測が出され、実質下方修正されたが、まだ実態とかけ離れている。経済が停滞し実績は今後も厳しい状態が続くと考えられる。引き続き予測を見直してほしい。また今のような状況を見ると、新空港は非現実的といわざるを得ない。とても国民の理解を得られるとは思えない。
2.利用者利便性について 190 件	現行の空港で、平行誘導路が一本しかないことによる遅延、滑走路が一本しかないことによる遅延をもっとアピールするべきなように思われる。それらの遅延が5～10分に至ることは日常的に発生している。 ビジネスジェットや自家用機も時間帯の制約無く使える空港にしてほしいです。 ビジネスで利用する場合、大阪伊丹・関西空港便が早い時間に最終になるので、1泊しなければならない事が多いので、どちらかにもっと遅い時間の便を増やして欲しい。 何かあった時にすぐに対応できる地であれば、どちらでの場所でも良いが、やはり個人的には、現在の場所にある方が便利である。 これまでは、主な主要都市に、大型ジェットを飛ばしてきていましたが、渡航先の多様化や、分散による搭乗率の低下、または搭乗率低下によるリスクが問題になってきました。そこで、中型機をきめ細かく飛ばして、需要に応えようというのが、今の世界的な流れです。また、ビジネスの世界も、迅速な動きがより一層求められるようになり、出張も、朝上海に行って、夜の便で日本に戻ってくるというようなことが増えてきているので より便数が多く、便利な空港が求められてきているのです。今後、日本と中国を初めとする、アジアとのグローバルなビジネス展開が当たり前になってくる 時代が必ずやってくるので、目的地的増加と、ニーズの高い時間帯の増便は避けられないでしょう。 福岡市⇄地方都市(北九州市・佐賀市・長崎市・熊本市・大分市・宮崎市・鹿児島市) の交通網(JRや高速バス)が発達しているから 福岡市⇄福岡空港の交通網を整備すればいいだけの 福岡市内に新空港を造るか現空港の拡張をするかの どちらかしかないと思う。 空港の効率的運用のためには、市街地からの交通アクセスが必須です。空港単体の検討だけでなく、物流システム全体の見地から検討するようお願いいたします。 ③交通アクセスの利便性が福岡空港のメリット。自然への影響や財源の不確実性の高い移転案は論外。 私は22歳になるまで福岡で生活していました。16歳の時に初めて福岡空港を利用してから、かなりの回数、月に1回のペースで利用していました。他の空港と比べて福岡空港は特に利便性が高いと感じます。空港に着いてから、天神まで地下鉄ですぐですし、観光客の方もそういうところに行くのを楽しみにしていると思います。行きたいところ早く行ける事は大切だと思う。 現状のアクセス利便性は全国的に圧倒的優位で代替し難い。 福岡空港が中心部に近いという良い面と税金の負担の少ない方をえらなで欲しいと思いました。 全国で最も交通アクセスが良い現状にあり、移転後も利便性をどれだけ維持できるかに関心を持っている。 難しいことはわかりませんが、利用者としては、アクセス面など利点が多いので、現空港を活用した改善が良いと思う。現空港をのこしたまま、新空港を作っても良いと思う。 福岡空港は大都市にのこる最も利便な空港。ハブ化で成功した例はない。 少子化時代を目の前に 無駄遣いは辞めるべきでは！ 今は 国内において 一番利便な空港であります！ <大事なことは・・・> ・新幹線との時間の差。(新幹線も進歩します) 広島市の市内の活力がなくなったのは、空港を遠くに移動させたため。この失敗を福岡はくり返さないこと。 千歳空港、中部空港、他のように施設内にまで交通が乗入れてアクセスに便利なら利用価値もある。 年間50回ぐらい現在JALを中心に国内で利用をしています。福岡に来て飛行機の利用者が他の地区よりも多いことを感じます。これは、確実に空港に近いことであると感じます。名古屋出身ですが、名古屋では空港が遠いため他の手段で行けないかをいつも模索します。新空港となると時間やそこまでの経費も増えるため、国内であれば新幹線の利用が増えると考えられます。新空港であっても福岡は空港の利便性が高いという評価をもらえるようにしてもらいたいと考えます。例:年間50回使う場合 往復で30分変わるとすると1500分余分に掛かります。 市営地下鉄天神ー現空港間は11分となっています。しかし、これとて実際は地下鉄天神駅ホームから離れた西鉄天神大牟田線や七隈線、バスなどからの乗り換え時間を考慮すると、もっとかかっているはずですね。七隈線天神駅から市営地下鉄天神駅までの乗り継ぎが長目で不便だ、と言う市民からの投稿意見が実際多く、市では七隈線と地下鉄空港線(箱崎線)の延伸連絡構想も想定しているほどですから。現空港最大にして唯一の利点とも言うべき、アクセスタイムの良さと言うのも、実情に合わせ良く検討する必要があると思う。 多少市街地から離れたところで、東京までの飛行機と新幹線の所要時間の差は歴然としています。むしろ24時間運用でニーズは拡大するのではないでしょう

意見分類	寄せられたご意見
	か。新幹線に流れるとすれば関西方面だけでしょう。 中部空港は便利になったとはいいいがたい。小牧を広げてほしかった。 国際線のターミナルビルが分離しているのは不便。 使う 人にとっての利便性も充分に考慮して来県したくなるよう な使い勝手の良いものをお願いします。 24時間対応が必須です。 無駄に、お金をかけるのだけは、やめて欲しい。新宮沖に造ったら、今でも混んでいる3号線を利用することになり、アクセスはかなり悪いと思います。新空港を造ったら、私は、関空と新幹線を利用することになると思います。更に、新空港の場合、利用者が減り、当然、羽田行きなど、便数が減って、お金をかけたことが無駄になると思います。 現空港の更なる利便性の向上のために地下鉄を国際旅客ビルへ延伸すべきだ。 今後ますますの高齢化を考えると少しでもアクセスの良い方を選択したくなる。 福岡空港はとても便利でいい空港だと思う。しかし、便が増えれば、私は佐賀でも熊本でも利用していい。(時間さえあれば今でもいい)福岡空港調査連絡会議そのものが必要なのか。 今のままでいいというのは、他にも立地条件が優れている点です。もし位置が変わればセントレアや関空のように人が来なくなるのではないのでしょうか。 国内線～国際線の乗りつぎの時間差は大きな理由にならない。必要なら地下鉄を国際線まで延伸すれば良い。 空港問題に限らず、高速道路などに言えることですが、便利で速いことが重要視されることに不安を感じます。人間は2本足で歩く生き物だから、これ以上便利になれば、退化するのではないのでしょうか。 欧米の航空機直行便を作ってほしい。 福岡発着の国際線路線をもっと増便してほしい。 24時間利用できる事により、貨物便などより高い経済効果が期待できる と思う。 ＊ 羽田空港の第一ターミナル間の動く歩道は、利用が少なく不要。国内線・国際線の乗りかえは、バスで充分かな。 ・ロスタイムについては、他空港、都市と見比べても少ない。 既得権益を持つ大手航空会社は新空港に反対するでしょう。新空港で容量が増えればスカイマークのような新規会社が参入してきますから。現空港のままで容量が小さいままの方が競争原理が働かず、いくらでも値上げできるので既存大手航空会社には有利です。逆に利用者には不利益となります。大手航空会社が新空港に反対するのは立場上当然ですが、少しは会社の利益だけではなく、利用者のことも考えて欲しいものです。 国際線が少な過ぎると思う。 便利のみを追求するだけでなく、周辺を共に発展するように。 アクセスは近い方がよいと思うけれど、維持費だけを考えると新空港も良いと思う。アクセスの面でどれくらい整備できるかが、要点ではとも思います。それがあれば、利用しやすいと感じます。 久留米だと板付がよい 現状の空港でも日本でNo1の利便性を感じています。 もう少し、店をふやしてほしい。飲食店など。 使い勝手が良い空港にしてもらいたい。九州の玄関の空港であるため。 現在の便利さがなくなると、福岡空港の良さはなくなると思う。周辺に住む知人の事を思うとなの方がいいのかとも考える。 ただ空港は作りすぎ。県のプライドのために作っているのじゃないかと思えない。 現在、遅い時間の移動は飛行機がない時は新幹線を利用しているため、必要重要度としてはあまりないと言うのが正直な意見です。 極端に考えれば、現空港を上手く活用し、北九州空港か佐賀のどちらかの滑走路を増やして機能を分ける方法が望ましく感じています。福岡は今の立地だから需要が成立しており、移しては負ける。 福岡空港も最近直行便が減っています。 不便度が増えています。 他県から引越してきました。市街地に発着陸する福岡空港は他にあまりみたことがなく、1つのみどころだと思います。また、アクセス面でも移動が楽です。私はよく、私用で飛行機を利用します。離陸までまたされたことは何回もありますが、それほど苦ではありません。将来のため…というのわかりますが、本当に必要でしょうか？ 今までの福岡の発展に空港のアクセスの良さがあったことは間違いない。それを手放すのは間違いである。 今後の交通機関としての空港を考えると、地方空港が増え飛行機のリージョナルジェット 化が進むなど、飛行機と新幹線の競合する部分が増えてくるのでは。現空港で不便を感じるのは、到着便の時間が早い時間に終わってしまう事。特に東京や大阪からの便。出発便は21:00頃までであるのに、他都市から福岡への最終便が早い時間である点。かといって新空港を遠い場所に設け、遅い時間に到着しても空港から自宅まで長い時間かかるなら、もっと不便。空港が市街地から遠くなると、福岡市内の建物の高さ規制が緩和され、容積率が増えて有効率が上がるという話もあるが、現状を見ても今以上にキャパシティが上るとは考えられない、今でも建物の空室率が上っているのに。建物の容積率が上っても利益を受けるのは大型物件を扱う、東京や大阪に本社のあるデベロッパーやゼネコンであり、地元が受ける益は少ない。 既に予約が取れない・増便ができないなどの状況も出ている中、悠長に調査をやっているのが理解できない。早急に事業に着手すべき。 すべて総合的に見ても、やはり利用する側としては現空港の利便性はとても重要だと思います。変えてほしくないと思います。 現在の利便性から考えて現空港は残すべき。新空港と2本化して運営がベスト。 現在の空港では、騒音や滑走路の問題でどうしても新しい新空港が必要になって来るが、問題解決なくしては建てられないと思う！（第一に資金の目処、第二に自然環境、第三に都心に近い） 新空港ができた時の深夜・早朝便は確かに便利であるが、社員の立場から言うと、東京も日帰り出張になり、疲労が増える。正直な話、深夜・早朝便を多くの県民はのぞんでいないと思う。 私は山口の人間で、福岡に数年住んでいた。今も空港といえば福岡を使う。市内スグ、という遠くから来る人にとって、これ以上ない美点を捨てて欲しくない。移動に時間がかかるなら一度大阪へ飛び、そこから海外へ行く方が早い。 私は兵庫県西宮市に住んでいます。やはり交通アクセスが便利なので伊丹空港を利用します。福岡空港移転となれば新幹線を利用すると思います。 新空港の方が将来的にはいいと思いますが、今の場所の方がアクセスは断然いいので、増設案がいいと思います。佐賀空港のようにならない様に増設案を煮詰めて欲しいです。 もっと国際線の路線を増やして、外国への利便性をよくしてほしい。 2案ありますが、国内の他の空港に目を向けると、立地(アクセス)が最大のポイントであるようにも思えます。(関西空港の例もありの) 1 空港で閉じた議論よりも地域全体的に考えた方が良くと思います。たとえば、新空港を作成した場合、いままでも佐賀方面から福岡空港を利用していた人が佐賀空港に流れたりする可能性もありますし、羽田・成田のように、北九州空港を国際線メインで運用するように、鉄道を整備するなど。あるいは、アイランドシティに空港を併設し、鉄道などの利便性を図るなど。新空港の位置によってビジネス的に不利になることは明らかです。地下鉄七隈線の天神南駅のように、本質的な機能を見失ったことは止めていただければと思います。 交通混雑が予想されるのでアクセスもしっかりしたものにしてほしい。 JR・地下鉄と交通アクセスの利用しやすさを重視のこと。 国内線を街中からはずすと福岡の魅力はなくなります。 アクセス道路、施設等についても十分なものにしてほしい。 現在、福岡空港は頻繁に利用しているが、新空港になったら余程の旅行で無い限り利用しないと思う。(時間がかかるし、空港までの運賃もかかる) 現飛行場があるからこそ、新幹線料金も競争原理で割引運賃が設定されているが、新空港になったら時間的に競合するのはせいぜい東京位で、割引運賃が廃止される懸念がある。新空港を作るより、北九州空港をもっと利用出来るように、福岡空港から博多駅経由で北九州空港まで3、40分位でいけるようにした方が福岡県としてメリットが大きいのと思う。新空港を作れば、ますます北九州空港は使われなくなるのでは。 人手も要るので難しいけれど、お荷物チェックが混む事がある。 空港が使い易く、周辺への充分な配慮がされることを望むのみです。福岡空港が世界に誇れる空港になることを願います。 現空港を別の場所へ変更すれば、空路は使用せず新幹線を利用する。 交通の便を良くしてほしい。今のままで久留米よりはべんり。 交通の便を良くしてほしい。 “新空港案”にはデメリットしか感じません。これを推す経済界の方は庶民の考えなどわからないのでは？福岡ほど便利な空港の恩恵に預かっている都市は

意見分類	寄せられたご意見
	ないと思います。 ソウルや済州島に行くのにとでも短時間で行けるのが良いと思った。 福岡空港は何といってもアクセスの良さが売り。どの空港よりGoodです。これを海の外に持っていけば、福岡の環境は大きくマイナスの要素を持つと思います。 福岡空港は全国でもトップクラスの交通アクセスの便利さがウリなのに、その点を投げ出すなんて有り得ない。移転してキレイにして滑走路を増やすだけじゃ意味がない。もっと利用者(海外も国内も含めて)のことを考えてほしい。移転新築費用も莫大なのに地下鉄など他の交通機関とつなげるとなると、その予算もなし予想以上の経費がかかる訳だから、市民にとって負担増になるのだけは絶対にやめてほしい。 現在の場所の方が利用しやすい。 現在の空港の場所がよい。 今の場所をいかしてほしいと思います。 まず一番に、利用者のことを考え、進めてほしい。 ・私見は24時間も飛行機は動かなくて良い。15時間／日で充分。 空港までのアクセス・陸上・海上を含めて考える。切望将来を見こした対策で・・・ 飛行機をよく利用します。現在は町からの利便性がよく、新幹線の選択肢が少ないですが、新空港案では利便が「？」。大阪に行くには新幹線とする。 海上に出来てもよいが、結論として交通手段。 国内線でさっぼろ行きの直行びんを増やしたり、国際線のアメリカやヨーロッパびんも作つたらいいと思います。 利用者としては、現在地が近いです。 世界有数の福岡空港の利便性を活かしつつけてほしい。そのために県外便が犠牲になることもやむなし。 ・熊本県の北側に住む人にとって、できるだけ距離が近いことは利用しやすいこととして大切です。 東アジア等の国際線の強化も構想にあるようだが、現実にはインド等でも毎日運行しているのは成田だけで、これを使う事になる。国際線の拠点が羽田に移った場合、国際線の乗り継ぎを考えれば、現空港の利便性がより明確になるのではないかな？ 将来の発展のためには、航空貨物輸送の利便性を高めることも重要。その意味で新空港は不可欠。(滑走路増設ではダメ！) 新空港にすれば24時間の利用が可能になる、とあるが、そもそも24時間稼働させる必要があるのか。また、海の環境については詳細な調査を行うことと思うが、過去の事例を見る限り、当初の見込みより悪くなることの方が多い。1度失われた自然環境は2度と取り返しがつかないが、利便性を追求して自然破壊を繰り返している人間の性が、またしても同じ過ちを繰り返すだけではないのか。 「新空港案」はアクセス面で劣るとされてるが、近くの新宮まで西鉄貝塚線(鉄道)が通っており、この線を改良、延長し空港に乗り入れることで、アクセス面は向上するのではないかなと思う。(西鉄貝塚線は貝塚「福岡市東区」までだが貝塚駅にて福岡市営地下鉄箱崎線と接続しており、現空港ほど利便性は良くないが、ある程度の利便性は確保できると思う。) 日本のみならず世界でも福岡空港のように都市部に接近していて便利な空港はありません。これは福岡の自慢です。他県から訪れた人達は皆さん羨ましがります。 また、冬場は玄界灘からの風が強く、飛行機の発着に影響が出て結局増便の効果が薄れます。 空港論 ― 国際空港を中心として (株)日本航空インターナショナル オペレーション業務部 マネジャー 村島 昭平 空港容量(Capacity)の面からもSpot数は重要である。 空港容量はターミナルCapacity(取扱貨客数)、RunWay Capacity/ATC Capacity(発着回数)ならびにSpot Capacity(駐機能力)の3要素からなるが、Spot数の制約のため、全体的Capacityに制約がある例としては、ロンドン・ヒースロー、パリ・シャルル・ド・ゴール、名古屋、福岡等多くにのぼる。 http://www.jal-foundation.or.jp/015tokur/001tokurap/Newairport.pdf 今の福岡空港は、スポットが足りないようです。なのに、滑走路増設案では、スポットが増えません。これじゃダメですね。滑走路増設反対、新空港を選択すべきです。 「新空港案」はその実現によって、西鉄貝塚線を軸とする、沿岸部の交通を充実させ得る可能性をもたせる事が出来る。つまり、このエリアの交通を整備する事で、宅地化の遅れた現状を改善し、より遠方(宗像・北九州方面)から福岡都心へと向かう通勤時の交通ラッシュを緩和する事も出来る。 現在の空港が非常に便利であるので、新設の方向に考えたくないのが本音です。 地元以外の利用者は今の場所を望んでいるのが多いのでは。 ・佐賀・北九州の連携には反対。アクセスや使い分けるのは不便。 国内線は、よく皆使うが、国際線は普通の方は一生に何回かしか使わないと思うので。ビジネスで使う方も片道、佐賀までバスで1000円ですし・・・。 新宮沖に出来たら東区でサーフィンできなくなっちゃうよ 新宮沖に新空港作るなら津屋崎沖でいいじゃんどの道利便性悪いから人使わないよ 新空港反対！ 福岡県に転勤してきて福岡空港をよく利用しておりますが、地元の方はこの利便性の良さが如何に重要かまいち理解できていないと思っております。福岡空港の利便性の良さは他のなにものにも替えがたいと考えております。 現在、福岡から関西方面に行く際は、航空機、新幹線双方に費用、移動時間の面において一長一短あるが、空港が新宮沖などに移転した場合は関西までの移動に新幹線を利用した方が費用、移動時間のいずれの面において有効的なものなり、誰も航空機(新福岡空港)を利用しなくなる。 また、関西においてそうであるように、海外に向かう際は、伊丹空港から成田または韓国仁川空港などの大型空港をトランジェットするなど、利便性の悪い空港は誰も利用しようとは思わない。 アクセス利便性などの理由から増設というのは理解したが、工事期間を含めると2032年までの予想は短すぎる。 利便性を重視するあまり、経済的な説明がない。経済が不況である中、経済面の説明がなければ説得力がないし、納得もしないだろう。 スキーにも良く行けるが、北海道便も冬場でも減便されている。今後も増便するとは思えない。 現在の場所が良い。 アクセスの良い現空港を上手く活用していくことができればと思います。 便利が悪いし、自然破壊までしないで下さい。 現状の交通の便が良い。 以前、海上空港である中部空港(セントレア)がある名古屋に住んでいました。都心と距離が遠く、利便性がやはり悪いです。 私は関西の出身です。華やかに開港した関西空港を見て育ってきました。建設業者は多いにうつつだったものの、アクセスの悪さが災いして 当初の予測にはんした 発着回数にとどまっています。(神戸空港も同様) 増設は2000億 新空港は9200億 増設+佐賀空港連絡リニア(もしくは新幹線)を作ることで 佐賀-福岡を30分 福岡空港 佐賀空港を15分程度で結べれば(中間駅を2つほど で直行と各駅の2種運行) 九州福岡佐賀圏のおおきな発展につながるのでは。 新宮沖に新空港を作れば アクセスの悪さから需要は伸び悩むと思います。(ただし 現空港を閉鎖すれば 影響は小さいかもしれませんが 近距離便は新幹線 高速バスなどに 相当移行し 発着回数は 今より小さくなるでしょう) 旅行に行く前に交通費や時間を無駄にしたくないので、遠くに住む人のことも考えてほしいです。 福岡空港のメリットは街に近いこと。これがなくなればデメリットばかりになってしまう気がします。 遠くから来る人にとって東区側まで行くのにアクセスの利便性が悪く、新空港には正直反対です。 ・現空港そのままでも利用者へは何の影響(不利益)はありません。 福岡・羽田・大阪は本当に便利。成田は使いにくい。 しょっちゅう乗るわけではないので、不便でも新空港でいいと思いますが、これからの時代、それほど増便する必要はないと思います。 福岡空港から100km近く離れていても、JR、地下鉄を利用して、ほとんど時間のプレがなく到着できるということは、非常に便利です。 滑走路増設に賛同します。新空港でアクセスが悪くなれば、皆、飛行機からJRIにかえることが増えるでしょう。(おそらく福岡〜名古屋まではJRIになる) 1. 現空港のメリットの都心に近い事を最大限に生かして取り組むべき。 ・これから10年後どうなるかわからないのになぜ必要か？！ 利便性が良いのがいい。 経済効果:利便性を考えるとJRの接続等も含めた予算が必要となる 新空港案は常に発展するとしか考えていないように思われる。新空港案は成田空港の二の舞になるとしか考えられない。羽田の国際便受け入れ等で成田の便数は減るだろうし、羽田ー成田の乗り継ぎの不便さを考えると、福岡も博多ー空港の乗り継ぎは相当に不便になってしまう。箱物に投資するより、利便性が優先では？ 費用対効果を十分に検討して頂きたい。 断固反対。土地は借りてて大変だろうが、現状維持でいい。天神から近いからこそ、福岡空港の意義がある。 もし、新空港が出来、現在の空港が閉鎖になれば、久留米在住なので佐賀空港との距離と同じになり、駐車場も無料なので私たち家族親戚等は佐賀を利用する事になります。 基本的には行政への不信心。需要予測の数字は空港をつくる為に想定したとしか思えない。需要予測がはずれた場合の責任を行政サイドでとらないのでは信

意見分類	寄せられたご意見
	頼り出来ない。 ・飛行機の運行時間も現在の時間帯を前後1時間長くする交渉も必要ではないでしょうか。 運用の制限がされると滑走路を増設しても滑走路処理容量が増えないばかりか 厳格な時間制限が課せられれば利便性は大きく低下することになるので 滑走路増設案に反対です。 滑走路処理容量が増えて24時間利用可能な新空港案に賛成です。 行き先ごとに空港ターミナルが分かれている現空港は分かり辛いです。 滑走路増設案では全く改善されないので反対です。 新空港案は新しく分かりやすいターミナルになるので賛成です。 福岡空港は24時間運用なので22時から翌7時の間も離着陸が行われているので それらの運航に支障になる滑走路増設案には反対です。 特に支障は無い新空港案に賛成です。 それにアクセス利便性の点でも増設案が良い。 唐津からは、JR筑肥線から福岡市営地下鉄で現空港まで乗り換えなく、車で都市高利用で一直線！！この上なく便利な空港です。福岡の市街地にあり、アクセスも日本一だと思います。現空港の増設を強く強く望みます！！ TV、マスコミ等では福岡空港は交通アクセスが大変よいという評価を得ている。しかし、空港が混雑してあぶないという意見もあります。いかにして安全、快適な空港を！というのが目標なのではないかと思う。 千歳空港より都心へのアクセスが福岡空港は大変すぐれていると感じております。 現在の位置、ロケーションは、出張者、旅行者にとってもありがたい、時間、コストの節約になっております。 福岡新空港建設は将来のためにならない。この間関空経由で大阪に行ってみた。4時間かかった。新幹線の方が早かった。 世界一良い(便利)町なのにお偉いさんたちの利権で町を壊すな！ ・空港降りてからの移動はたいへん!! 他の都市にない福岡の特徴をもつべき。移設案だと大阪、名古屋などと変わらない都市になってしまいます。アジアの人、特にリピーターはなくなるのではないのでしょうか？ アクセス等考えると滑走路増設案がありがたいです。 便利な現空港を是非残してほしい。 国内でも、こんなに中心部から近い空港はないので、このまま維持して欲しい。(香港も移転して残念です) 新空港が良いと思うが、予定地の見直しをすべき。不便で利用者が減ると意味がない。(2%以上減ると思う) 興味ないですが、主要駅から近くて利便性の高い空港が売りだと思うので、滑走路増設の方がまだ良いと思う。 どちらにしても、よしあしところがある。日本は高齢の社会に入って、やっぱりアクセスの便利さ一番だと思います。新空港なら利用制限はなしでいいけど、人間にとって、夜はおそくなってあまりバス、電車がなくて便利ではないと思います。 ・もし現在地拡張を選択した場合には高度制限と運用時間制限の緩和が必要です。 航空券販売の現状と今後はどうかと言えば、地方では国際線は海外キャリアの安価なチケット以外ほとんど売れていない、JALの上海線撤退などを見れば明白で、作る側と運用する側、そして使う側とが全く繋がらない経営など成り立つわけが無い。そもそも使う側は利便と価格とサービスの値ごろ感でしか見ず、先ずやらなければいけないのはKIX、セントレア、成田各空港とのシャトルをANA、JAL共同運航するなどキャリアを超えて無駄を省き、利便を優先する工夫をやる、例えば上海線は羽田～福岡～虹橋と言う様に經由便を飛ばすなど、箱作り屋には理解出来ない工夫余地が山ほど有る。 新空港案は、以下の事態が起きても対応できるので問題が無いので賛成です。 5) 滑走路処理容量が減少する問題。 ・昼間時間帯の有効活用(福岡空港PIステップ4 PIRポート詳細版の22ページ)を行うことはできません。 過密時間が連続すると、一度発生した遅延の影響が後の時間帯まで伝播する可能性が高くなります。 全国的な航空ネットワークを有する福岡空港において混雑が原因で遅延が生じると、その影響は後続の便、 ひいては全国の空港に波及する懸念があります。(福岡空港PIステップ1 PIRポート詳細版の128ページより) http://fukuoka-airport.sakura.ne.jp/web/img/pi-step4b.pdf 滑走路増設案は、以上の事態が起きると対応できないので反対です。 滑走路増設案は、以下の内容が致命的なので反対です。 5) 滑走路処理容量が減少する問題。 ・昼間時間帯の有効活用(福岡空港PIステップ4 PIRポート詳細版の22ページ)を行うことはできません。 過密時間が連続すると、一度発生した遅延の影響が後の時間帯まで伝播する可能性が高くなります。 全国的な航空ネットワークを有する福岡空港において混雑が原因で遅延が生じると、その影響は後続の便、 ひいては全国の空港に波及する懸念があります。(福岡空港PIステップ1 PIRポート詳細版の128ページより) <説明会(10/6)での質疑応答(回答者は大阪航空局)> Q 滑走路処理容量でM字型の昼間部分も使用した回数も計算されていますが、福岡空港PIステップ1において 遅延が他の時間に伝搬するので昼間時間帯の有効活用は無理であるようなことが記載しており マスコミ関係者にもそのように説明していましたが、滑走路増設案では利用時間の制限があるので 遅延が発生すると22時までに離着陸が終わらないことになるのではないのでしょうか？ A 遅延は伝搬しますので、その可能性はあります。 http://fukuoka-airport.sakura.ne.jp/web/img/pi-step4b.pdf 新空港案は、以上の内容があっても関係無いので賛成です。 このままここに空港があってほしい。アクセスが素晴らしい。 海上でも他の空港から見ると交通アクセスがすばらしい。 海上により福、北の連けが強くなる。 都心からも利便性がよく、博多へのアクセスも良い。 アクセスについては、①地下鉄・西鉄路線の整備、②JR新宮(新駅)からの延長 に対応できる。今こそ新空港案で地域を、日本を明るく引っ張っていただいたい。 ・増設案の場合には、運用時間の緩和と建物の高度制限を緩和すべき 景気もこれ以上良くなるとは思えないし、高齢化社会になっているのに不便だと利用がなくなって減ると思います。 空港は新設ではなく増設で良いと思う。北九州空港を見ているとアクセスが悪くなることがどれほどマイナスになるかが解るのではないだろうか。成田にしても、そうではないか。要人の利用が、海外であっても羽田利用になる。これをみても、アクセス問題がどれほど重要なかが解ると思う。 市街地から遠く不便な、「広島空港」、「関西国際空港」の愚を繰り返さないでください。新幹線と航空路線は、競争だけでなく、協調すべきです。 現空港はニッポン一の空港です。気象条件、物理的に恵まれた地盤、天神・博多に近い利便性、就航率でも誇ることができます。他府県の方々も最高の空港だと評価しているのです。何故、環境を破壊して、多額の税金を投入して、住民を泣かせる新空港を建設するのか理解できません。24時間空港は北九州空港があるではないですか。北九州空港と福岡空港をリニアモーターで結ぶ計画(すべて地下)を検討していただきたいです。 しかし、現空港の利便性は大変ありがたいと思っている。新空港は、都心からのアクセスが非常に重要。 理屈の世界をとかやかくするのはではなく、足元をしっかり固める議論を大切にすること。利用者視点で成功する。 経済効果をもたらすのは、空港ではなく、その利用者である。利用者の利便性があるので、福岡空港は大きくなっているはず。もう一度、基本的視点に立って欲しい。福岡空港はアジアでもとても便利な空港だと思う。 よく利用する人の立場になって考えたらよりよくなると思いました。 私は中国からの留学生ですが、国際線の表示は日本語と英語だけでなく、中国語や韓国語などを増やすと観光客は便利だと思います。 国内線から国際線まで大きな荷物を持ち運び、バスで大変です。交通アクセスを考えるべきだと思います。 新空港では今、1時間近く掛かる(アクセス)と思う。現状のままなら、私は絶対に福岡空港へ来ないと思う。特に大阪からは、新幹線に客を取られる。 国内線、国際線の連絡網の整備が必要である 新幹線との絡みでのアクセスの利便性も知りました。 「滑走路増設案」を空港利用者の大多数が希望してます。実際に利用しているものの意見を一番にすべきです。でないと福岡空港の最大の特徴が失われてしまいます。 なんといってもアクセスの良さが大事のように思います。 新空港でも十分市街地に近くアクセス利便性は高い。(国内他空港と比較して利便性の高さは変わらない) 多だしコスト増(時間、運賃)の影響は多少懸念される。 現空港の利便性を重視すべき。移転によりビルの高さ制限がなくなることでの開発の話も出ているが、景観で考えると高さがほぼ一定の福岡の街並みはとても整っていて良い。ヨーロッパの各都市がそうであるように。 空港は便利だが、その分いろいろと問題があることがわかった。このアンケートで、将来より交通が便利になると良いです。 新空港が出来たとき、アクセスの悪さによる利用者数の減りを調べてほしい。 ビルの高さ制限による経済性の潜在的損失 福岡在住ではないが、空港は頻繁に利用させてもらっており、国内の空港では、交通の便を含め利用しやすい空港の内の一つ。特に地下鉄・バスのアクセスは感心している。あとは、国際線ターミナルとの連携、1～3ターミナルの距離の問題など。横長で不便ならば、将来的に、すべて地下施設にして、どのターミ

意見分類	寄せられたご意見
	ナルへも、放射線状に行けるなども考えても良いのではないかと？そんなことが出来れば、3.と同様地域自治体、道路関連会社とも連携して、羽田ほどではないが、高速道路も地下に誘導できれば、飛行機の進入・発進時の高さ制限もクリアできるのではないかと。また、飛行機の運用時間の拡大については、すべての利用者が福岡市内、あるいは、福岡県内の利用ではなく、便数からの利便性を求めて、九州・西中国各地から来ていることを全的に考えると、仮に24時間空港になっても、北九州空港のように、夜間は公共交通機関が無く、自家用車利用やタクシー利用を強いるしかなく、逆に利用率は落ちてしまう。他社の例を見る、といわれているならば、もっと真剣に考えて欲しい。 市内へのアクセスのよさが魅力なのに 福岡空港の特徴は、市内へのアクセス性であり、他空港にない利点で、その特徴を活かした運営をすべきと考えます。 日本で一番、都心にちかい。その交通アクセスが福岡空港の最大の売り物だと思う。これは大事にするべきだと考える。 ほとんど経済的な観念などではなく、感情を言うようになってしまい申し訳ありません。わざわざ海を埋め立ててまで、金をかけて新空港を作ってもらわなくても、現空港がアクセス、立地の意味でも満足しています。今の場所が大変いいのです。 現空港は非常に便利が良く、地下鉄もありタクシーでも近いので私は大好きです。年間15回くらいは利用しているので移動しないで欲しい。 現在の福岡空港は、他空港に比べ、高いアクセス利便性というのが大きな“売り”です。そうでなくなったら、利用も減るでしょう。アクセスが良いので、日帰り出張としても福岡は選ばれています。ビジネスのチャンスを潰さないように、また先行き不安な今般、多額な投資はしないように、総合的に新空港は反対です。 香港の新空港が良い例である。ハブ空港を目指すばかりに中途半端な開業で始まり、旧空港よりも安全なはずなのに、事故も起きているし、海外旅行者も香港からタイやシンガポールなどに流れている。アジアの拠点の福岡として成長を続けるためには、現状の利便性を欠くような改善は無意味である。 よく他県の人から、福岡は空港がすぐ近くにあるといねと言われます。その利便性は現空港の魅力です。 新空港建設、美しい海を失ってまで作る必要がどこにあるでしょう。香椎より西の海はみるみる変化しているだけでもとても悲しいです。 一観光客としては、空港アクセスが良いということは、生き残る武器となります。そういう意味で、福岡空港が現位置にあることは、大変優位性のある事です。 観光地に最大限配慮し、交通アクセスの向上が大事 今ある施設で対応できる発着を望みます。私自身は利用しやすい地域に住んでいるので、現状維持or滑走路増設を支持します。 現空港と新空港と比較、みやすく説明してあり、わかりやすかったです。あと個人的に博多駅から近くて便利な利便性をとても現状は満足しています。よりよい発展を願っています。 成田と違い天神から近い事は嬉しいですね。羽田も増設します。都心から近い空港は便利で良いです。 毎週のように福岡空港を利用しています。現在の位置にあることによる利便性は、国内でも最高の空港だと思います。ただ、近隣住民の方への迷惑もよくわかります。九州の中心都市として発展をめざるのであれば、移転もやむなしだと思います。ただ、利権のからんだ単なる大型公共工事にならないことを望みます。 九州が今後観光面での他地域との競争を優位に進めるのは、滑走路増設しかないと思う。いくらアジアに近いといっても空港が遠ければ意味がない。観光客は今後も増えるだろうが、団体客が今後も中心であろう。団体客を運ぶチャーター便、定期便は、より観光地に近い九州の各空港に発着させる。今後増大が予測される個人旅行客は、博多駅まで5分の便利な現福岡空港を使う。新空港で一手に観光客を引き受けようというやり方は、旅客にとって不便になるだけ。しかも施設の使用料も上がる。路線誘致が厳しくなれば、観光客など集まらない。新空港は必要なし。滑走路増設で対応すべし。
3.環境・安全について 185 件	25年後の需要や初期建設費ばかり説明していますが、50年・100年後の将来ビジョン、維持管理費まで含めたトータル費用が分からない。現空港の騒音に苦しんでいる人の意見は、特に重視すべきでは？（増設案になれば、今まで以上に騒音被害が出ると思いますが、書いていないようです） P12にWECPNL75以上の市街化区域への抵触とあるが、環境基準値は住宅地においてWECPNL70以下にするとあります。増設案も新設案も住宅地ではWECPNL70以上、港湾施設などではCPNL75以上の区域を示す必要がありますが、どうして示していないのか？そもそも何故WECPNL75以上の市街化区域への抵触で検討しているのか？ 便数が増えても機材の小型化が進めば環境への負荷は増えないのではないかと。 地球環境を考えると2つとも悪影響を与える。そもそも現状のどこに問題があるのか？現状維持がbestである。 工事による周辺住宅への騒音・振動などの影響ができるだけ生じないようにしてほしい。 ③交通アクセスの利便性が福岡空港のメリット。自然への影響や財源の不確実性の高い移転案は論外。 できるだけお金を使わず自然を壊さずやって欲しい！ 現空港での発着数の改善以外の諸問題が解決されないまま、今後あらゆる面で問題が生じた時に公開と無駄な出費が湧き出てくるんでしょうね…。経費の安さと便利さだけで空港の移転に反対している方々が、その時になって初めて「どうしてあの時に移転させなかったんだ！！」と言い出しそうで不安です。もし万が一、飛行機の墜落事故でも発生した時には、行政はきちんと責任をとる覚悟はあるんでしょうか？ 配置予定の環境アセスばかりでなく、山の切断箇所、環境アセスや跡地利用も考慮した構想としていただきたい。 一級国道、1号線、2号線、3号線沿いのイースト・ウエスト・ストリート東西線沿いに緊急着陸地を設置(映画原作オスタカ山等) 現空港が危険だからといって閉鎖したら、締め上げられるのは空港の管理者である国交省です。「何でこういう事態になったんだ」「今まで何をしていたんだ」と叩かれまくりです。もちろん、事故が起こってしまっても叩かれますが、そのときは、「地元住民は移転に反対していた」と責任転嫁することもできるかも知れません。 事業期間とかはどう見てもおかしいですね。他の事例から類推可能にもかかわらず、おおよそその事業期間年数も示していない。にもかかわらず、何故か新空港案の方が長期かかと想定しています。おおよそその事業期間年数が分からないと、どちらが長期間かかるかは言えないと思うのですが。騒音も広がらないというのは、ここまでいくと無茶苦茶としか言いようがないでしょう。 環境に十分配慮した方策を進める。 何より人の命の大切さ、健康を考え環境対応の考えに基づき30～50年先、アジアの玄関口の活力ある街づくり、しいては九州府の拠点としてアジア世界に目を向けるべきです。 特に騒音に苦しめられてきた住民の声を反映させながら、進めてほしいです。 那覇空港でチャイナエアラインが、爆発炎上したことを考えると、市街地に近い福岡空港は不安。 航空機事故を未然防止するため空港能力の大幅な向上が必要。 安全で安心な方策を考えて欲しい。 CO2削減はどう考えているのか。これからの計画は、たとえ利用が増えても排出を半減させる位の案が必要では？できなければ開発は中止すべき。 効率が悪ければ空輸の縮小も考えるべき。 これ以上、自然を破壊して空港を作る必要はないと思います。人間がガマンする事も必要です。 自然環境保全も配慮しながら。(大切です) 自然環境保全大切にしながら進めて下さい。 航空旅客需要の増加に伴い空港能力を増大することは、安全を確保する上でも絶対不可欠。空港だけでなく、観光など九州に与える経済性、効果は莫大なものなので。 事業の実施段階ということになった場合、環境アセスメント等をきっちりと行い、その指標等に基づいてしっかり責任をもってやっていっていただきたいと思います。 現空港では能力の限界が来るのは明らかだし、早い整備が望まれる。自然環境についても大事なことで、十分検討して早期に新空港を造ってほしい。 現在春日市に住んでいるが、我が家の真上を鯨のような巨体を横たえてすれすれに飛んでいる。反対まではしないが、事故のことを考えると、今後もっと増えることが気がかりになる。 現在は生活環境問題が経済効果より何より優先されること 安全と騒音問題の解決は大事だと思います。 キレイな海岸線は残してほしい。 自然環境を大切に、子孫に残そう。 安全重視で。 大宰府に住んでいますが、朝7時すぎごろから、騒音にて、寝ていられなくなります。 現空港の夜中の離着陸はやめてもらいたい。かなりうるさいです。 環境にも配慮しながら、早期に整備が必要。 環境問題も含め、これからは既存の施設をいかに活用していくかも大事なのではないのでしょうか。

意見分類	寄せられたご意見
	現在の空港では、騒音や滑走路の問題でどうしても新しい新空港が必要になって来るが、問題解決なくては建てられないと思う！（第一に資金の目処、第二に自然環境、第三に都心に近い） 玄界灘の松の線・景観・赤うみがめの生息地など、九州の観光資源をもうばい、ハードは作ったがソフトがじり貧という結果になる。 今より人の動きが拡大したり、より利便な方向の選択は、人間と自然の調和をダメにする。 自然に配慮しながら経済効果も必要です。 現代において自然環境は大切だが、経済が潤わないと自然環境問題も取り組めない。 空港能力は重要であるが、そのために周辺地区が騒音で苦しめられるのは やめるべき。 自然破壊を最小限にして、空港能力の充実した新空港を早期に作って下さい 香椎駅などでチラシを頂きこのような検討がされていることを知りました。私は、和臼周辺に住んでいるため(持家)新空港の件がとても気になっています。騒音や、交通状況など今の生活にどのくらいの影響がでるか あと、この件を知らない人も多いのではないのでしょうか・・・チラシの配り方も その辺のDM配りと変わらなかったし・・・もっと空港近辺(新空港)に積極的に アピールしてほしい。知らなければ意見することもできませんから 最近の北部九州の経済、観光等の動向から空港の滑走路増設、又は三 苦 新宮ゾーンへの新設を行なう必要性を十分理解は致しております。春日市の住民としては自治会等でも皆さんが危惧されますが増設の場合〔事業費、工期、周辺への影響等から見て最も優位と思われる〕航空機騒音の影響について、住民に 十分なる時間をかけても理解を得るよう説明して進めて戴きたい。〔南側から着陸時に低空で降りてくる時の爆音が継続的でテレビ音声が届き取れない状況〕 以上です。 空港が使い易く、周辺への充分な配慮がされることを望むのみです。福岡空港が世界に誇れる空港になることを願います。 私の職業は病院の設備機器のメンテナンスで、全国を飛び回る毎日です。今回は、たまたま利用した(通過した)福岡空港で封筒を手渡され、本件の事を詳しく知る機会を得ました。確かに私は空港の利用者です。それも度々。しかし、騒音その他、被害(?)をこうむられるのは、地元の方々です。地元の方々が望まれ、空港と共に地元が発展、あるいは望まれるべき保全が実現出来る事が大切だと存じます。 滑走路増設にも新空港建設にも周辺住民や環境保護団体との兼ね合いが問題になると思います。そのあたりはどのように解決しようと考えているのか、もう少し知りたいです。 ・次世代の若者に借金を増やさなくて、自然を残してと言いたいです。 自然や人に優しくなくて、経済という目先の利益にとられてよいのでしょうか。 新空港建設にあたって福岡市民、福岡県民の声はどの程度反映されるのでしょうか？ 国の公共工事となるのですが、その莫大な費用は国交省のお金ではありません。福岡市や福岡県のお金ではありません。本当に1人ずつが払っている税金です。市の財政が圧迫している中その莫大な費用が 支出できる余裕があるとは思えません。そのツケは少子化の中絶対数の減っている 子ども達が後を引き継ぐのです。社会保障や環境を守るべき税金で 海に土を入れておいて環境への配慮が必要など当たり前の議論の前にもっと議論すべき ことがあるのではないかと思います。アイランドシティも海を埋め立てておきながら、「環境にいい街づくり」と広告に 載っているのを見ると人間は勝手な生き物だと思います。 今、まさに各国をあけて温暖化に取り組んでいる時に、このような巨大プロジェクトを立ち上げるのには大反対である。 無駄は省きましょう。省エネ時代です。 騒音は技術の進歩により大幅に改善されています。「はじめに跡地利用や高さ制限の緩和ありき・・・」は本末転倒です。 私の住む筑紫野市でも航空機の音でテレビが聞こえなくなることが多くなりました。 地域住民の人をよく考えてほしい。 九州新幹線の完成に関西との距離は益々近くなり、わざわざ飛行機を利用する人は減少の一途と思われる。 新宮町・福岡市東区は住宅地であり、騒音の飛行場は迷惑な代物だ！地元の意見を聞くこと！ 福岡の外に住んでいる人間には増設案を推したいが騒音などの影響は住民の方でないといけない。したがって、住民／県民と良く話し合って決めて頂きたいと思う。 ・断層に近いこと。 海の問題。 勉強不足な面もありますが、利用している側としては、そんなに不足しているのか疑問に思われる部分もあります。事故を防ぐためにも過密スケジュールになっても困りますね。 ただ『こんなに便利な空港のある福岡』という事は、観光・集客の意味でメリット、アピールポイントに十分なり得ると思います。今のままの場所で運行して欲しいです。 現空港周辺には、『ニッポンバラタナゴ』が生息しているようですね。 環境についてちょっと詳しい人なら誰もが知っている超有名なレッドデータ・アニマルです。 絶滅危惧種という点からは、アカウミガメよりも、『ニッポンバラタナゴ』の方が、より保護されるべき種です。 自然環境という観点では、新空港より滑走路増設が有利かと思ってましたが、そうでもないようです。 騒音コンターを示すことなく、どちらがいかと問うのは、まるで無意味。 新空港にすれば24時間の利用が可能になる、とあるが、そもそも24時間稼働させる必要があるのか。また、海の問題については詳細な調査を行うことと思うが、過去の事例を見る限り、当初の見込みより悪くなることの方が多い。1度失われた自然環境は2度と取り返しがつかないが、利便性を追求して自然破壊を繰り返している人間の性が、またしても同じ過ちを繰り返すだけではないのか。 また、周辺の海も美しく、このような自然を破壊してまで新空港をつくるべきではありません。 ・福岡空港に関しては、徐々に需要が増えているように感じることはできますが、今後人口が減少していく国家において、右肩上がりの需要予測を鵜呑みにはできない。・国際化うんぬんというのがありますが、すでに韓国や中国などが24時間ハブ空港を考えてやっているようですし、日本であれば関東がその役割を担うことになると思います。 空港計画の基本中の基本「騒音コンター」を示すべき！！ 騒音コンターのない空港計画など、ありえない。騒音コンターを公開すべし。騒音コンターを示さずして住民の意見を聞いても意味がない。 なぜ騒音コンターを示さないのか？ 騒音コンターを示すと滑走路増設案は成り立たないのだろう。もう、滑走路増設など諦めた方がいい。滑走路増設など、やはり無理だ。 埋立は、これ以上してほしくありません。 エコロジー、自然環境保護の面でも新空港案は反対です。 三苦・新宮の美しい自然は、何ものにも変え難いものです。私達大人世代は、味わうことができましたが、これから生まれて来る子ども達にも美しい海を残していくことが、行政からの一番の贈り物になるのではないのでしょうか。 増設するなら春日市の騒音対策を考えよ。二重窓にするとか、お金を支給するとかしてもらわないと耐えられない。 自分の地元は大村氏で日本初の海上空港があるのですが、やはり海上空港は安全面、費用的にみてもいいと思います。 騒音問題とかが少し気になった。 便利が悪いし、自然破壊までしないで下さい。 安全は必要ですが！ 事業費はかかっても自然環境への影響は十分に考慮して対応をお願いしたい。 自然環境への配慮は必要。 自然を守って新空港建設を進めて欲しい 騒音被害にあっている住民に対する考えを明確にして欲しい。 5年～10年と月日と共に三苦の高齢者が多く成りますので、家に居る時間が長いのでは無いのでしょうか？ 今からも役員の家にもいろいろTELがあります。 福岡空港は都会だから事故がもし有ったら大変な事になると思います。 仮に新空港案になった場合、滑走路の方向は、陸地と平行に作って欲しい。陸上での騒音被害を極力減少させる必要がある。現状の配置プランでは、古賀市の一部や福津市津屋崎地区、福岡地区、宗像市等が飛行機の新入路の直下になり航空騒音が激化する。これからの空港の24時間運用を考えると住民への騒音やこれら街には点在する乳牛、鶏舎などが騒音の被害を直接受けることになり打撃を受けるだろう。 新空港案が通ってから環境調査されて、ここは空港には向かないと判断されてもみ消されるんじゃないかなど思いたくなる様に役所の人達の不祥事が目立ちます。 環境・発展の為には新空港がいいのでは。 環境のため増便はしない方がいい。

意見分類	寄せられたご意見
	子ども達の世代、孫の世代のことまで考えて事業を進めていただきたい。 自然環境には十分、配慮していただきたい。 自然環境を守るべき。 3. コスト重視、運行の安全性重視で取り組む方がよい。 ・海の生態系がおかしくなるからやめてくれ。 地域住民(現空港維持において)への対応が課題。 増設案は環境基準にも全く対応できないので反対です。 住宅地に航空機が落ちる可能性が高い増設案には反対です。 住宅地に飛行機が墜落する危険性の高い増設には反対です。 安全性も問題がある増設案は反対です。 安全性について全く考慮されていないことは不満です。増設には反対です。 将来性のある新空港に賛成です。将来も騒音が続き安全性も問題があり容量に問題がある増設には反対。 環境との共生を考えると 自然環境に配慮した新空港を造ることは可能であると思うので 新空港に賛成です。騒音の影響を減らすことさえできない増設案には反対です。 過去に訴訟まで起こされたのに懲りずに増設しようとするのは本当にあきれます。増設案には反対。騒音の無い新空港を早く作ってほしい。新空港案に賛成です。 過去4回も事故が起きているのに未来永劫事故が起き続ける増設案には反対です。 全国各地で安全性に問題のある都市型空港は問題になっているので増設案には反対です。あらゆる問題を解決できる新空港案に賛成です。 政治においても人間の生命財産を守ることを第一に考えますので、政治的視点からも新空港案に賛成です。人間の生命財産を守ることを第一と考えない増設案は政治的視点からも反対です。 ・増設案の場合、騒音の影響が将来的に続くことになり、騒音区域が広がる可能性もあります。1) 騒音問題 ・航空機騒音に係る環境基準を全く満たすことができません。 ・福岡空港騒音公害訴訟において「受認の限度を超え、人格権が侵害されている。」として住民の請求が一部認められました。(福岡空港PIステップ4 PILレポート詳細版の15ページより) ・滑走路を増設した場合、再び福岡空港騒音公害訴訟が起こされる可能性があります。 その場合、大阪国際空港(伊丹空港)と同様の運航制限が課せられる可能性もあります。 <大阪国際空港(伊丹空港)における運用上の制限> ・使用機種の制限(3発機以上の離着陸禁止) ・利用時間は7時から21時までの門限制(21時から翌7時までの離着陸禁止) ・一日の離着陸回数が370回までに制限(ジェット機枠200回、プロペラ機枠170回) 離着陸可能回数は約13.5万回/年。 http://fukuoka-airport.sakura.ne.jp/web/img/pi-step4b.pdf 何故このような重大な事実を隠したまま増設案と新空港案を比較しているのか 意味が分かりません。比較以前の問題で、増設案は実施困難なので反対です。 新空港案は実施可能なので賛成です。 2) 安全性が低下する問題 ・運航便数が増加するので、航空機が市街地に墜落する可能性が増加します。 ・空港内の運用が複雑になり安全性が低下すると考えられます。 <空港内の複雑な運用の一例> 国内線の離陸機は、グライドパスが発する電波への影響を避けるため、滑走路端部の誘導路を利用できず 迂回して滑走路2本を一度横断してから滑走路端部まで行き増設滑走路(黄線)に入り離陸することになります。(福岡空港PIステップ4 PILレポート詳細版の21ページより) http://fukuoka-airport.sakura.ne.jp/web/img/pi-step4b.pdf やはり福岡空港のことについて詳しい低レベル調査会社が調査すると 今回のような低レベルレポートにしかならないのでしょうか。 安全性が大事なことは分かり切っていることなのに 安全性についてまともな調査結果を出せない調査会社には今後調査から手を引いてもらいたいです。安全性の悪い増設案には反対です。安全第一な新空港案に賛成です。 私たちは、この三苦の静かな美しい自然の海が好きになりここへ引っ越してきました。新空港ができれば、この環境は台無しです。人口島事業のように無駄に美しい海を埋め立て 無理矢理利用価値を見いだそうとするようなことはしないでください。もうたくさんです。おねがいですから、お金のことだけを考えて、自然を破壊し静かな環境を壊すのはやめてください。今ある福岡空港・北九州空港などを十分に活用してください。新宮三苦の海を壊さないでください。私たちの静かな生活を壊さないでください。お願いします。 1) 騒音問題 ・増設案の場合、騒音の影響が将来的に続くことになり、騒音区域が広がる可能性もあります。 ・航空機騒音に係る環境基準を全く満たすことができません。 ・福岡空港騒音公害訴訟において「受認の限度を超え、人格権が侵害されている。」として住民の請求が一部認められました。(福岡空港PIステップ4 PILレポート詳細版の15ページより) ・滑走路を増設した場合、再び福岡空港騒音公害訴訟が起こされる可能性があります。 その場合、大阪国際空港(伊丹空港)と同様の運航制限が課せられる可能性もあります。 <大阪国際空港(伊丹空港)における運用上の制限> ・使用機種の制限(3発機以上の離着陸禁止) ・利用時間は7時から21時までの門限制(21時から翌7時までの離着陸禁止) ・一日の離着陸回数が370回までに制限(ジェット機枠200回、プロペラ機枠170回) 離着陸可能回数は約13.5万回/年。 http://fukuoka-airport.sakura.ne.jp/web/img/pi-step4b.pdf 滑走路増設案では門限性により現状よりも利便性が悪くなる可能性が高いので反対です。新空港案であれば24時間運用可能であり空港アクセスは改善可能なので新空港案に賛成です。 1) 騒音問題 ・増設案の場合、騒音の影響が将来的に続くことになり、騒音区域が広がる可能性もあります。 ・航空機騒音に係る環境基準を全く満たすことができません。 ・福岡空港騒音公害訴訟において「受認の限度を超え、人格権が侵害されている。」として住民の請求が一部認められました。(福岡空港PIステップ4 PILレポート詳細版の15ページより) ・滑走路を増設した場合、再び福岡空港騒音公害訴訟が起こされる可能性があります。 その場合、大阪国際空港(伊丹空港)と同様の運航制限が課せられる可能性もあります。 <大阪国際空港(伊丹空港)における運用上の制限> ・使用機種の制限(3発機以上の離着陸禁止) ・利用時間は7時から21時までの門限制(21時から翌7時までの離着陸禁止) ・一日の離着陸回数が370回までに制限(ジェット機枠200回、プロペラ機枠170回) 離着陸可能回数は約13.5万回/年。 http://fukuoka-airport.sakura.ne.jp/web/img/pi-step4b.pdf 過去の問題を忘れたかのような滑走路増設案に反対です。過去の問題から学習すれば新空港案に賛成です。 1) 騒音問題 ・増設案の場合、騒音の影響が将来的に続くことになり、騒音区域が広がる可能性もあります。 ・航空機騒音に係る環境基準を全く満たすことができません。 ・福岡空港騒音公害訴訟において「受認の限度を超え、人格権が侵害されている。」として住民の請求が一部認められました。(福岡空港PIステップ4 PILレポート詳細版の15ページより) ・滑走路を増設した場合、再び福岡空港騒音公害訴訟が起こされる可能性があります。 その場合、大阪国際空港(伊丹空港)と同様の運航制限が課せられる可能性もあります。 <大阪国際空港(伊丹空港)における運用上の制限> ・使用機種の制限(3発機以上の離着陸禁止) ・利用時間は7時から21時までの門限制(21時から翌7時までの離着陸禁止) ・一日の離着陸回数が370回までに制限(ジェット機枠200回、プロペラ機枠170回) 離着陸可能回数は約13.5万回/年。 http://fukuoka-airport.sakura.ne.jp/web/img/pi-step4b.pdf 今までの問題が将来も永遠に続き かつ滑走路処理容量も減ってしまう 滑走路増設案に反対。今までの問題が無くなり 滑走路処理容量も大幅に増える 新空港案に賛成。 利便性よりも生活環境が優先します。だから滑走路増設案には反対です。生活環境を良くすることは当然のことですので新空港案に賛成します。 人間の生活環境を悪化させる滑走路増設案を支持するエセ環境派には呆れます。新空港案は自然環境に配慮しつつ生活環境の大幅な改善が期待できるので賛成です。人間の生活環境が悪くなっても海の自然だけ守れば良いという エセ環境派は猛省した方がいいです。生活環境を悪化させる滑走路増設案に反対です。 過去に裁判が起こされて負けているのに滑走路を増設しようとする 考えそのものに疑問を感じます。過去の裁判を尊重するので滑走路増設案に反対です。過去の裁判を尊重するので新空港案に賛成です。 騒音反対！ 滑走路増設案反対！！ 新空港案賛成！！ 治安面でも悪影響が出ているので滑走路増設案には反対です。新空港案であれば治安の面でも改善が期待できるので賛成です。 騒音レベルが未だに下がっていないのに 騒音の酷い滑走路増設案を検討していることに疑問を感じます。騒音の酷い滑走路増設案には反対です。騒音の無い新空港案に賛成です。 過去の問題を反省するのであれば当然滑走路増設案に反対です。過去の問題を反省し解決するためにも新空港案に賛成です。 安全性を重視する新空港案に賛成です。安全性を軽視する滑走路増設案に反対です。 騒音のため学校の授業が一時中断する現状でさらに騒音を酷くする滑走路増設案には 絶対に反対です。安心して学業に励めるようにするためにも新空港案に賛成です。 騒音問題と安全問題の無い新空港案が早期にできてほしい。新空港案に賛成です。滑走路増設案は裁判を起こすことになっても絶対に反対します。 ・都市内空港の危険性は100%防ぎ得ないもの、一旦事故があつてからでは遅い。送球に移転すべきと断言した。 ・航空機事故は気象条件、人為ミス、機械的要件等によって起きるが、特に気象条件はまだまだ未知な部分が多い。 ・頻繁な運行及び大型化が進む現在、最も事故率の高い離着陸の場である空港が市街地にあつて良いという議論は常識に欠けたものと思えない。 南区に在住しており、騒音がひどく悩まされている。 飛行機が落ちないと証明はできるまい。落ちてからではおそいのだ。 将来需要の見通しが絶対正しいと言えるのかどうか。 北九州や佐賀空港外、需要が少なく経営が苦しい空港があるが、多大の設備投資で子供達に負担がかかるよう最高の配慮をして欲しい。 自然をこれ以上、破壊してもらいたくない。

意見分類	寄せられたご意見
	便数が増えたり空港の運用が複雑になるのに レポートでは現状と安全性は変わらないなど 常識を疑うような記載があり怒りを感じます。危険な滑走路増設案に反対です。安全な新空港案に賛成であり早期に作ってほしいです。 市街地に航空機が落ちた場合、福岡市のイメージが大きく損なわれます。市街地に航空機が落ちる可能性の高い滑走路増設案に反対です。市街地に航空機が落ちる可能性の低い新空港案に賛成です。 危険な滑走路増設案には反対。安全な新空港案に賛成。 TV、マスコミ等では福岡空港は交通アクセスが大変よいという評価を得ている。しかし、空港が混雑してあぶないという意見もあります。いかにして安全、快適な空港を！というのが目標なのではないかと思う。 立地から考えれば今の空港は利用するにはとても便利ですが、住宅地の真上を小学校の上を着陸する為に飛行しているのを毎日見ているのを毎日見ていると、いつか事故が起きるのでは・・・と心配になります。 現在の美しい玄海国定公園の自然環境を破壊してまで新空港を作る考えは、従来の“公共事業”ありきの考え方で、世界でも環境破壊は問題となっているではないですか。 (安全)ガルダ、日航、米軍のファントムと前にあったことを忘れないで下さい。 その他、せっかく静かに暮らしているのに、利用の予定もない空港なんか持ってこないで欲しいというのが一番大きいです。有明湾の埋め立てもそうでしたが、大丈夫大丈夫と大工事をやったあとに、いろいろ問題噴出ということになりそうでも恐いです。 壊してしまった自然は、元には戻せないと思います。せっかく真珠養殖できるようになった新宮の海を、そっとしておいて下さい。 騒音区域は、市街化区域には影響なしと書いてありましたが、東区水谷に住んでいたとき飛行機の音が風の向きの具合か、ときどきしてました。新宮でも影響あると思います。 生活環境への悪影響が大きい滑走路増設案に反対です。生活環境への悪影響が小さい新空港案に賛成です。 街中で異臭や騒音を発生させるので滑走路増設案に反対です。異臭や騒音の影響がほとんど無い新空港案に賛成です。 航空機の小型多頻度化により便数と旅客数の増加と環境への負担の軽減を同時に行える新空港案に賛成です。航空機の小型多頻度化が進まない滑走路増設案では、大型機が多数飛ぶことになるので環境への負担が増加するので反対です。 最近でもヒースロー空港でのB777型機の墜落事故や八尾空港での墜落事故が起きていて市街地への墜落の不安が増大しています。市街地への墜落の不安をさらに増大させる滑走路増設案には反対です。市街地への墜落の不安を大幅に減らす新空港案に賛成です。 今の時代に 1) 騒音問題 ・増設案の場合、騒音の影響が将来的に続くことになり、騒音区域が広がる可能性もあります。 http://fukuoka-airport.sakura.ne.jp/web/img/pi-step4b.pdf という事態になるのは時代遅れもいいところです。騒音問題に対して時代遅れの滑走路増設案に反対です。香港国際空港や仁川国際空港など騒音被害を無くすために 海上に新空港を建設する事例が増えてきているので、時代にマッチした新空港案に賛成です。 環境基準も守れないような案は時代遅れもいいところです。以下にあるように環境基準を全く満たすことができない時代遅れの滑走路増設案に反対です。1) 騒音問題 ・航空機騒音に係る環境基準を全く満たすことができません。 http://fukuoka-airport.sakura.ne.jp/web/img/pi-step4b.pdf 上記のようなことが無い環境基準を満たす誇らしい新空港案に賛成です。 下記の判決を出した最高裁判所を冒涇する滑走路増設案には反対です。1) 騒音問題 ・福岡空港騒音公害訴訟において「受認の限度を超え、人格権が侵害されている。」として住民の請求が一部認められました。(福岡空港PIステップ4 PILレポート詳細版の15ページより) http://fukuoka-airport.sakura.ne.jp/web/img/pi-step4b.pdf 新空港案で最高裁判決を尊重し問題を解決できるので新空港案に賛成です。 以下のようなことになると本当にお金の無駄遣いにしかならないので 起きる心配の無い新空港案に賛成です。 ・滑走路を増設した場合、再び福岡空港騒音公害訴訟が起こされる可能性があります。 その場合、大阪国際空港(伊丹空港)と同様の運航制限が課せられる可能性もあります。 <大阪国際空港(伊丹空港)における運用上の制限> ・使用機種(3発機以上の離着陸禁止) ・利用時間は7時から21時までの門限制(21時から翌7時までの離着陸禁止) ・一日の離着陸回数が370回までに制限(ジェット機枠200回、プロペラ機枠170回) 離着陸可能回数は約13.5万回/年。 http://fukuoka-airport.sakura.ne.jp/web/img/pi-step4b.pdf 上記のようなことが起きて本当にお金の無駄遣いにしかならない 滑走路増設案には反対です。 飛び交う怒号、吹っ飛ばす住居、市街地一帯火の海になることが目に見えるように想像される 下記のようなリスクが非常に高い滑走路増設案には反対です。2) 安全性が低下する問題 ・運航便数が増加するので、航空機が市街地に墜落する可能性が増加します。 http://fukuoka-airport.sakura.ne.jp/web/img/pi-step4b.pdf 緊急事態の航空機でも市街地に落ちるリスクの少ない新空港案に賛成です。 環境に配慮した建設を望みます。 新宮の海、福岡の自然を守っていくべきと思う。未来の子供たちの為にも！ 周辺住民の方にはずいぶん負担をかけると思うけれど。 事故は前年より少なくなったのですか？ ・パイロットに対するアンケートでは福岡空港と旧香港空港が最も危険を感じるという結果があります。 ・現在地拡張派は大きな事故がない限り移転の気持ちが出ないのでしょうか。 設備的に滑走路増設案よりもすぐれたいる新干蔵空港や伊丹空港でクロス・パレラル滑走路に起因するインシデントが続発しています。さらに下記のような複雑な運用が加わればさらに事故が起きやすくなることは明らかなので滑走路増設案に反対です。2) 安全性が低下する問題 ・空港内の運用が複雑になり安全性が低下すると考えられます。 <空港内の複雑な運用の一例> 国内線の離陸機は、グライドパスが発する電波への影響を避けるため、滑走路端部の誘導路を利用できず 迂回して滑走路2本を一度横断してから滑走路端部まで行き増設滑走路(黄線)に入り離陸することになります。(福岡空港PIステップ4 PILレポート詳細版の21ページより) http://fukuoka-airport.sakura.ne.jp/web/img/pi-step4b.pdf 上記のような複雑な運用の無い新空港案は安全性にも優れているので賛成です。 増設案が良いと思われるが、騒音問題、24時間離着陸問題、安全性等の不利な条件があるのは否めない。しかし、福岡市民は昔も今も空港と慣れ親しんできたことは間違いないので、今更、その様な諸問題は大したことはないはずである。 新空港には騒音・環境への影響があると思われるので反対です。 騒音という現実があり、これがなにより重要である。新空港だとそう思う範囲はかなり小さくなると思う。日々のことであり重要なことだと思う。 滑走路増設案は、下記のような問題が未だに起きることになり世界からも恥ずかしい目で見られるので反対です。現空港における滑走路の増設案(西側配置(滑走路間隔210m)改良案)について 1) 騒音問題 ・騒音の影響が将来も続くことになります。 ・航空機騒音に係る環境基準を満たすことができません。 ・福岡空港騒音公害訴訟において国が敗訴しています。 ・再度福岡空港騒音公害訴訟を起こされた場合、敗訴する可能性が極めて高く、大阪国際空港(伊丹空港)と同様の運航の制限が課せられる可能性があります。 <大阪国際空港(伊丹空港)における運用上の制限> ・使用機種の制限(3発機以上の離着陸禁止) ・利用時間は7時から21時までの門限制(21時から翌7時までの離着陸禁止) ・一日の離着陸回数が370回までに制限(ジェット機枠200回、プロペラ機枠170回) 離着陸可能回数は約13.5万回/年。 http://fukuoka-airport.sakura.ne.jp/web/img/pi-step4b.pdf 新空港案は、上記のような問題が起きず現空港の問題も解決し素晴らしい福岡の自然環境をアピールできるので賛成です。 新空港案は下記のような問題は無く安全性が高いので賛成です。 現空港における滑走路の増設案(西側配置(滑走路間隔210m)改良案)について 2) 安全性が低下する問題 ・運航便数が増加するので、航空機が市街地に墜落する可能性が増加します。 ・空港内の運用が複雑になり安全性が低下すると考えられます。 http://fukuoka-airport.sakura.ne.jp/web/img/pi-step4b.pdf 滑走路増設案は上記の内容通りなので反対です。 現空港はニッポン一の空港です。気象条件、物理的に恵まれた地盤、天神・博多に近い利便性、就航率でも誇ることができます。他府県の方々も最高の空港だと評価しているのです。何故、環境を破壊して、多額の税金を投入して、住民を泣かせ新空港を建設するのが理解できません。24時間空港は北九州空港があるのではないですか。北九州空港と福岡空港をリニアモーターで結ぶ計画(すべり地下)を検討していただきたいです。 空港に関する利便性よりも私たちの生活環境、税金(経済的な事柄)が同変化するのかを明確にして欲しい。 今回のような説明会を行うと、殆ど建設反対ばかりの意見にかたよっている。自然環境だけで人間の生活や幸せは得られない。周辺住民の合意形成は必要。(成田空港の反省をふまえて) 近い将来、自分の生活がどうなるかということも不安になる。今の社会で、このような大きな計画を動かすことは大変ですね。長期的な視点や外交など、必要なのかなと個人的には思います。 民間が一番不安なのは、騒音や安全性など、自分の生活や家計に関わる影響のことだと思います。 飛行機の騒音はどうにかならないのですか？ 30年に一度は市街地で航空機事故が起きる可能性がある。 マスコミはこのことを知っているだろうか？ 早く新空港を整備すべきだ。 人命は全てに優先します。現空港周辺の市街地で事故が起こったら大惨事、加害者となる航空会社は間違いなく潰れるでしょう。早く新空港を作るべきです。 人の便利さだけで開発すべきではない。自然と人との調和を考えるべきで、そのことによって不便さは我慢すべき

意見分類	寄せられたご意見
	天神上空を飛んでいる航空機を見ていると、9.11テロをいつも思い起こします。やはり利便性よりも安全性を重視してください。 滑走路増設には反対、新空港に賛成。現空港が都心に近いことを盲目的に評価する向きが多いが、本当に評価すべきことだろうか？　そもそも空港とは、都心に近い場所に立地すべきではなく、都心からは一定の離隔を必要とする施設である。　東京や大阪で、もし仮に、都心に近い場所、例えば、品川や新大阪辺りに、安く、早く空港を造ることができたとしたら、住民や企業、行政などは諸手を挙げて賛成するだろうか？　もちろん、都心に近い場所に空港ができれば、空港利用者は便利である。　しかし、都心に近い場所に数百ヘクタール規模の空間が出現し、これによって市街地が分断され空港を挟んだ地区間の行き来は不便になる。そして、空港近辺や飛行ルート直下の市街地では航空機騒音の影響により住宅系の土地利用に支障となるとともに、航空法による高さ制限によって土地の高度利用もできなくなる。さらに、市街地上空を航空機が飛行するため、事故が起こった場合は関係のない人までもが巻き添えに遭う大惨事となる。　このように考えれば、都心に近い場所に空港が立地するのは明らかに問題であり、諸手を挙げて賛成する人などいないだろう。　福岡空港の移転に反対する人は、昔から都心近くに空港があるのでこれが普通だとでも思っているのか、どうも感覚がマヒしている。あるいは、騒音に苦しむ一部の住民のことなど思いやる気持ちもないのか、都市づくりと空港との関係を深く考えていないのか、他都市の状況などまるで知らないのか、事実に基づいた客観的で合理的な分析・判断ができないようだ。 現空港の危険性を誇張していますが、どこにあっても危険度は一緒だと思います。24時間利用については無駄で、公害となるでしょう。 私は生まれた時から空港近くに住み、騒音に慣れているが、移設先の方はきっと耐えられないと思う。移設後のどの空港も跡地利用がスムーズにいったない（伊丹、名古屋等）。 安全のため、建設費は二の次 何よりも自然環境の保護を優先してもらいたい。現状でさえ人工島の影響などでおかしくなっていました。海にこれ以上ダメージを与えないで欲しい。 今ある自然を大事にしていくのか、都会にしていくのか？今現在はそのバランスが取れていて、住みやすい町だと思う。 私は宗教家ではありませんが、地球上にある自然を大事に大切に生かして、生活出来たらと思っています。便利が一番という時代は、少し見直しても良いのではと思います。 現在の空港から7km地点に居住しているが、真上を飛行機が通る。これ以上増やさないで欲しい。1番目「うるさい」、2番目「事故リスク」、この状況を30年以上「がまん」して来ています。 2つの案についての論点は分かりました。日本の人口減少、観光客の流入、自然環境を踏まえ、安易な新設に意見が行かないよう、国民の声を聴いて下さい。子どもの病院のようなことにだけはしないようにして下さい。 新空港案は現空港の問題点を解消できる。・騒音がなくなる　・事故の危険性がゼロに近づく　・滑走路処理容量が増える　・市街地への悪影響がなくなる　・夜間利用ができなる　・借地料、環境対策費がなくなる 騒音コンターを提示すべき！！ 福岡の市街地で航空機事故が起きたら、国は責任を取れるのですか？ 詳細版p73の「安全性の確保」はギャグですかね？ やはり、選択肢は新空港しかありません。早く新空港を整備すべきです。怖くて騒音コンターも出せないような滑走路増設には反対です。 よく他県の人から、福岡は空港がすぐ近くにあるといねと言われます。その利便性は現空港の魅力です。 新空港建設、美しい海をもってまで作る必要がどこにあるでしょう。香椎より西の海はみるみる変化しているだけでとても悲しいです。 大きな空港の近くに住んでより、大きな自然と共に生きてる方が、娘にも他人にも自慢できるし。 これ以上、自然をこわさないでほしい。いかにお金をうまく使うのが大事だと思う。 レポートはわかりましたが、滑走路をつくる事には反対です。佐賀や北九州に振り分けて下さい。海につくるとか問題外です。福岡の海を壊さないで下さい。お願いします。 未来の子どもたちに波乗りする感動を伝えていけなくなってしまう。これ以上、人口的に海を汚すのはやめて下さい。 毎週のように福岡空港を利用しています。現在の位置にあることによる利便性は、国内でも最高の空港だと思います。ただ、近隣住民の方への迷惑もよくわかります。九州の中心都市として発展をめざるのであれば、移転もやむなしかと思います。ただ、利権のからんだ単なる大型公共工事にならないことを望みます。
4.まちづくりや地域振興について	124 件
	空港整備の好機。内需拡大要請と外国からの投資が今後期待できることから、両方に対応できる新空港案を計画すべき。 カラーで見やすくはありますが、お金をかけすぎでは。福岡の1人勝ちという印象が大きいです。他都(九州)からの乗客は見込めても他県の空港の存在が…。利便はいいですが、他との均衡も考えてほしい。 今、飛行機一便の座席にどれくらいの人に乗ってるのか　将来日本の人口と石油は必ず減るはずなのに何で利用が増えるのか　24時間飛べるようになってなんか良いことあるのか　増設、新空港を建てることになったら県民一人当たり一体幾ら払わなくちゃなくなるのか　今の空港の現状に不満を持てる人たちとこのままでいい人たちはそれぞれ県民の何パーセントに相当するのか　ってことを　小学生にも分かるように説明してもらいたいもんだ。 空港が都心部にあることで、都心部の高さ制限が設けられていますが、海外の都市でも同じように高さ制限があっても福岡よりも大きな都市は沢山あります。中央区博多区を大きくするのではなく、南区西区東区城南区早良区への交通の便の強化(地下鉄など)を考えた方がいいのではないのでしょうか？　東京を例に挙げるとは間違ってるのかもかもしれませんが、渋谷だけが大きいだけでなく、大本木に人が集中してのてなく、新宿があり渋谷があり六本木があり沢山の都市で形成されていると思います。　空の交通の便の強化と共に、地下の交通にも目をやるべきなんじゃないでしょうか？ 超高層化が、各地方中核市でも進んでいるのに、今回のチャンスを逃せば　福岡市は、非常に歪な都市計画を余儀なくされる。 博多港もハブ港になるような整備をして空港と港の両面から福岡の発展につながってほしい ■米誌ニューズウィーク「世界で最もホットな10都市」に福岡市を選出（2006年06月）同誌は、独自に入手した国連の調査結果を基に、東京やニューヨークなどの大都市の人口増加率は減速傾向にあり、　今後はより小規模な「第2の都市」が次代の発展の中心的存在になると指摘し、　地方の都市を中心に「ホットな都市」を選出した。福岡市については、「アジアへの入り口」という地の利もあって成長が著しことをあげている。　■福岡市、米大手格付け会社ムーディーズから高い評価を受け「Aa1」の格付けを取得。（2008年4月）ムーディーズ・インベスターズ・サービスは福岡市に外貨建て発行体格付けAaa、自国通貨建て発行体格付けAa1を付与した。見通しは安定的。ムーディーズによると、格付けは、福岡市の財政健全化プランに沿った取り組みとその実績、新たな中期計画の策定による債務削減への取り組み、九州経済における福岡市の中心的役割とその発展性を評価している。 都市圏人口230万人超の大都市、県人口でも500万人台で九州7県総人口の1/3超が住む　産業中心地域。東京等を起点として西に位置すると言う事は環黄海経済圏、大陸沿岸香港、東南アジア、オセアニア、インド方面との有効な交易通商条件を備えている　事も意味します。ロシアの極東開発が今後進みますから、福岡は日本海を挟んだ　経済通商の拠点としての重要性も増してくると思います。 ・国民の100年先を考えて行動してほしい。 “××年後に福岡を極東アジアの中心とする”といった大局観的発想が大切である。 那覇空港の整備について沖縄県は、　県幹部は「空港の規模は、将来の沖縄の振興発展の基盤にもなるし、　また制約要因にもなり得る。国は小さく抑えようという話も聞こえてくるが、　100年先を見据えた検討をしてもらいたい」と述べた。http://ryukyushimpo.jp/news/storyid-133733-storytopic-1.html　空港は将来も使い続けるのですから　将来も見据えた対応策が必要です。 跡地が売却できるから新空港がいいとか、跡地の開発にも費用がかかるから新空港はダメとか、　そういう議論は本題から外れます。跡地の問題はとりえず抜きにして、　空港問題や福岡の将来を熟慮した上で、　現空港のままでのいいのか、　新空港に移転すべきか、　を判断すべきです。跡地の話は、新空港に移転する場合に付いて来る「オマケ」に過ぎません。開発した方が良いのならばすばいしいし、　下手に開発すればさらに負債が増えるのであれば、　田んぼに戻すか、草を茂らせておくことも地球に優しくいいでしょう。例えば、駅周辺の民有地相当分だけを開発し、必要最低限の道路を通して、　残りの土地は放置する、でもいいと思います。要するに、土地需要があれば開発し、なければ放置する、という姿勢であれば、　跡地に関するデメリットは生まれません。 日本の官僚って本当に情け無いと思います。完全に海外に負けている！　将来を見越しての国家プロジェクト　本当に少ない！　韓国や中国を見ても解ると思うが。 「現空港のままでは「福岡都心部」などで高さ制限が継続」とありましたが、博多などで建物がそんなに高くない事は逆に良いように思いました。名古屋は高い建物が多いですが、博多は結構空が見渡せて、良い景観だと思いました。 福岡市だけ良ければいいと言う意識でなく、日本全体及び九州の活性化を考えるべきだ。税金の無駄使いの典型である。　税金を使つての自然破壊である。 将来の都市づくりを考えて検討すべきと考えます。孫達が生き生きと生活できるような魅力ある福岡にして下さい。 ピジット・ジャパンで外国人観光客を2000万人呼び込もうとしているのに、アジアに最も近い拠点空港である福岡空港は問題が多すぎるので、ぜひ、抜本的な解決策となる方向性の選択を行政に期待したい！ 何より人の命の大切さ、健康を考え環境対応の考えに基づき30～50年先、アジアの玄関口の活力ある街づくり、しいては九州府の拠点としてアジア世界に目を

意見分類	寄せられたご意見
	向けるべきです。 安易にマスコミや世論に流されることなく九州の将来について考えたものにして下さい。国の意見より地元の英知を使いましょう。 福岡県の特性を活かして、もっともっと発展するようにして ほしい。 九州の未来を考えて経済自立の道を歩むべきである。 もっと福岡に人を呼び、景気回復してほしい。 物流のハブ空港にしてほしい。 最も福岡県民のためになる(100年後を踏まえて)方策が出来れば嬉しい 中央、流行にとられることなく、福岡独自の考え方を持って将来を見据えた哲学を持って かがってほしい。 県経済の発展には、空港能力の大幅なアップは欠かせない。 事業費をかけても経済効果が無ければ意味が無いので、開港後も持続的に経済効果が続く新空港が良いと思う。 県勢の発展につながる なぜ、現空港の拡張でいけないのか、疑問である。移転すると、確実に福岡都市圏はさびれてしまう。 行政が決めないで航空会社で採算上から判断して決めるべきであると思う。 航空旅客需要の増加に伴い空港能力を増大することは、安全を確保する上でも絶対不可欠。空港だけでなく、観光 など九州に与える経済性、効果は莫大なもののなので。 空港が発展することにより、交通状況や経済効果の発展が期待できる。 もっと県外の人々を呼び寄せて県内の景気を良くしてほしい。 空港能力の限界は、九州の経済に大きな制限をもたらしていると思います。早期に改善されることを望みます。 経済効果を出して失業者を減らしてほしい。観光客を多くしてほしい。 経済効果が重要です。 24時間利用できる事により、貨物便などより高い経済効果が期待できる と思う。 福岡だけでなく、もっと北部九州全体を見て議論してほしい。 車道・鉄道・船舶・航空機の移動、輸送手段の幅広い将来的な見積り、検討、計画策定が必要であり、又、広域的な都市、市町村計画の詰めが不足していると思われる。 ● 国際便の他空港への強制的な移転 ＝ 地域にマイナス、絶対にやってはならない 行政が強制的に路線を「移転」させることはできない。できるのは、福岡空港から「追い出す」ことである。ただし、追い出すためには正当な理由が必要である。追い出した路線を他空港へ「就航させる」ことを強制はできない。他空港に就航するかは、各航空会社の経営判断に依る。 福岡空港の国際線旅客の中心は、福岡都市圏住民または福岡都市圏(＋他地域)への来訪者である。北九州空港や佐賀空港では、人口や産業等の重心から離れ、福岡に比べて新幹線や高速道路を整備したところで交通の便が劣るため、福岡空港から国際線を追い出せば、九州に就航する国際便は間違いなく激減する。また、四国や北陸等との国内線ネットワークがなく、将来とも路線が開設されるとは考えにくい。国内線と国際線との乗り継ぎもほとんど見込めない。 北九州や佐賀に就航するとすれば、今の福岡で1日に複数便就航する高需要路線(ソウル、台北、上海など)だけであろう。なぜなら、福岡で1日1便orそれ以下ということは、福岡でも需要が採算ラインギリギリであることの裏返しであり、需要や利便性の落ちる北九州や佐賀では路線が成立する可能性は極めて低くなる。福岡で採算が取れない路線が他空港で成立するわけがない。将来的には、グアム、シンガポール、バンコクなど比較的近距离の路線は僅かな可能性があるかも知れないが、ハワイやオセアニアなどの長距離路線は絶望的であろう。 このように、九州から直行便で行ける海外の都市は激減し、例えば、シンガポールに行くにはソウルや台北経由で、青島へは上海経由で行かざるを得ないなど、直行便で行けた都市へも乗換が必要となり、目的地までの所要時間が大幅に増え、九州の住民生活や企業活動にとって大きなマイナスとなる。 羽田と成田の関係とは違い、九州の航空市場は首都圏よりはるかに小さい。したがって、海外との航空ネットワークの維持・拡充ができるのは福岡空港だけであり、アクセス交通の整備などを行ったところで磁力の小さい北九州空港・佐賀空港では国際線はソウル便など一部のフィーダー路線以外は飛ばないことは容易に予想でき、これでは、豊かな市民生活や国際競争力の維持・向上、九州の持続的な発展を実現できなくなる。 ○離島便の他空港への強制的な移転 ＝ 地域にマイナス、絶対にやってはならない 国際線同様、移転させる正当な理由が必要である。 島民の生活や観光の振興を考慮すると、極めて冷酷な策と言える。離島の住民は、北九州や佐賀にはほとんど用はないだろう。観光については、最も人口の多い福岡都市圏からの観光客の減少にとどまらず、中部→福岡→五島、伊丹→福岡→天草など、全国各地から福岡で乗り換えて離島へ向かう観光客も若干名いると考えられるため、交通便利性の低下は観光の不振にも繋がると予想される。 ○不定期便の他空港への強制的な移転 ＝ 混雑緩和効果は小さく、無意味 現在でも定期便の合間を縫って運行されているので、その混雑緩和効果は小さいだろう。 就航が難しい場合は、自然と他に移るだろうし、今でもそのような状況があると思う。 ○貨物専用便の他空港への強制的な移転 ＝ 混雑緩和効果はなく、無意味 貨物専用便は深夜の発着が有利であるため、そもそも定期便は福岡空港に就航していない。北九州、佐賀には既に就航しているので、現状と変わらず混雑緩和効果はゼロである。 航空貨物需要の重心に最も近い福岡空港に就航できるのならば、物流の全体最適化に繋がり、九州の競争力向上や物価の安定等により、市民生活がより豊かになることが期待できるのは言うまでもない。 便利のみを追求するだけでなく、周辺を共に発展するように。 抜本方策を取れば、土建業界がうるおうが、それによる地域経済効果もあり、それはそれでプラスである。 飛行場には、転動して皆様に見送られていっばい思い出があります。ありがとうございます。発展祈ります。 アメリカの大恐慌一歩手前で世界経済がこれ以上大打撃を受け、巷に失業者があふれるようなことがあれば、TVA的な大規模公共工事としての価値が出てくるかもしれない。(経済が立ち直れば増設案で充分！) 福岡がどうあるべきか、もっと知恵とプランを出すべきである。 今後の交通機関としての空港を考えると、地方空港が増え飛行機のリージョナルジェット 化が進むなど、飛行機と新幹線の競合する部分が増えてくるのでは。現空港で不便を感じるの、到着便の時間が早い時間に終わってしまう事。特に東京や大阪からの便。出発便は21:00頃までであるのに、他都市から福岡への最終便が早い時間である点。かといって新空港を遠い場所に設け、遅い時間に到着しても空港から自宅まで長い時間かかるなら、もっと不便。空港が市街地から遠くなると、福岡市内の建物の高さ規制が緩和され、容積率が増えて有効率が上がるという話もあるが、現状を見ても今以上にキャパシティが上るとは考えられない、今でも建物の空室率が上がっているのに。建物の容積率が上っても利益を受けるのは大型物件を扱う、東京や大阪に本社のあるデベロッパーやゼネコンであり、地元が受ける益は少ない。 観光客や外国人が来れば経済効果がえられると思う。 アジア地域に近い福岡空港の役割は重要だと思います。早期に整備してください。 1. これからは福岡が独り占めするのではなく近隣とのバランスを考えて取り組む必要が有るのでは無いでしょうか 2. 道州制が検討されていますがその際にも、色々な機関が福岡に集中するのではなく機関の所在地をバランス良く配置し、その利用が便利に成る事も重要と思います 4. 検討委員のメンバー発言は新空港促進の発言が多く感じる、空港をどのようにするかを検討する時に企業の立場で考えるのではなく、福岡の街や近隣の街をどうするかを考えて欲しいと思います 自然に配慮しながら経済効果も必要です。 九州の玄関口として世界に誇れる空港にしてほしい。 空港の容量は今後の九州の発展の大きな鍵になると思う。 アジアに近いことは有利です。それを生かしてほしい。 地域における特有の事情も考慮した方が良いでしょう。 ・検討が余りにコスト優先の風潮に流されている。若い世代、これから国際的に活躍すべき次世代が中心になり考えることが必要。 長期的な視点で検討して下さい。 私の職業は病院の設備機器のメンテナンスで、全国を飛び回る毎日です。今回は、たまたま利用した(通過した)福岡空港で封筒を手渡され、本件の事を詳しく知る機会を得ました。確かに私は空港の利用者です。それも度々。しかし、騒音その他、被害(?)をこうむられるのは、地元の方々です。地元の方々が望まれ、空港と共に地元が発展、あるいは望まれるべき保全が実現出来る事が大切だと存じます。 経済を考えれば早期の整備が必要。 九州のさらなる発展のためには空港能力を上げる事は必要不可欠。 ・福岡の街の役割をよく考えるべきである。

意見分類	寄せられたご意見
	福岡は確かにアジア諸国と近い。その地理的特性を生かしたいという議論は賛成である。だからといって、日本とアジアを結ぶすべての航空路線が福岡経由になることはあり得ない。人的交流を含め、経済力など福岡は日本の主要都市の一つとはいっても東京や大阪、名古屋を超えることはあり得ない。 それならば、まず域内のその他の交通機関との連携を進め利便性をたかめる努力をするべきであろうし、旅客用の飛行場と貨物用の飛行場というように機能分化するべきである。大韓航空はすでに西日本各地の空港と路線を結び、仁川空港をハブ空港とみなした、西日本各地のマーケットを視野に入れた施策を進めていることは、明らか。ソウルは一国の首都である。それに対し、福岡は一地方都市である。新空港案の前提は、たとえて言うなら、大韓民国と飛行路線誘致で闘いソウルに勝つということである。ソウル線から新福岡空港に路線を変更させる必要があるのである。しかし、日本の航空会社が大韓民国の地方都市と福岡を結ぶ路線を開設する余裕があるのだろうか？たとえば熊本ーソウル、宮崎ーソウル、広島ーソウルなどの路線を廃止させ、福岡ーソウルに集約させるというような施策を行うことができるかということである。はたして福岡にそうした気概と、そうさせるだけの航空会社にとって合理的で魅力的なビジョンがあるのだろうか？離発着にかかる航空使用料の値下げをするにしても、新たな補助金などの行政負担が増えるだけである。静岡空港や茨城空港、そして近隣では佐賀空港の事例を引くまでもなく、あらたな住民負担を強いるだけである。 地域の発展のために大規模な公共事業を興し箱物を作るだけの時代ではない。作った後、それをどう運用できるのか、事業計画の厳密さが求められている時代であることを、関係者の方々は再認識していただきたい。 空港を考える前に、福岡もどりの様な都市として将来的に成長させて行くのかのコンセプトが必要かと思います。インフラありきでは検討できない。 アジアの中の福岡として、アジアの他の主要都市と比較しても見劣りのしない『空港』や街のランドデザインをもっと全面に出して、市民の理解を得ていく事が大切だと思います。 建物の高さ制限は厳しい立地条件で高層住宅・ビルなど建てて、地震などに対応を考えねばならないこともあり、周辺の方達の理解は得られるのでは？ 羽田・成田のように国内・国際線を分離すればいいとも思っている無知な人間（特にマスコミ関係者）は、PIレポートステップ3詳細版を熟読すべき！！ 1つの空港でその地域の航空需要を担うことができた理想的だ。しかし、東京をはじめ、ロンドン、ニューヨークなどの巨大都市では、とても1空港ではその需要は担えない。だから「しかたなく」複数空港に「分散」させなきゃならなくなる。ここでいつも、北朝鮮いや北九州の職員や、反対するしか能がない政党、いかかわしい市民団体などが、一般市民やマスコミの無知につけこみ『洗脳』しようとするのが、「ならば福岡も北九州や佐賀を複数空港としてみなし、機能分担すべき」という『大ウソ』だ。ロンドンやニューヨークなどの複数空港は、すべて「その都市圏の中」にある。北九州や佐賀のように地域の中心都市（福岡）から離れてはいない。しかも、ロンドンやニューヨークなど海外の複数空港の多くは、国内・国際の分離など、行政がムリヤリ路線を振り分けてはいない。市場原理にしたがって、航空会社が就航する空港を自由に選んでいる。その上で、複数空港間の利用のされ方はバランスが取れている。つまり、自由競争の下で、各空港の競争力を背景に、自然と機能分担が出来ている。それにひきかえ、北九州や佐賀は、旅客数や便数が福岡より桁違いに少なく機能分担などでできていない。これでは同一都市圏の複数空港とは言えない。単なる他地域の弱小空港だ。また、サンフランシスコ・オークランド・サンノゼなどは、都市圏内の複数都市それぞれに空港があるが、各々の都市の規模自体のバランスが取れており、結果、複数空港間の利用者バランスも取れている。サンフランシスコ・オークランド・サンノゼと、福岡・北九州・佐賀のように大人・子供・赤ん坊のような都市の大きさに差がある地域とは、全く状況が違う。成田は好き好んであんな遠くに造ったわけではない。しかし、東京だからあんな不便な空港でも使われる。それでももちろん、成田の不便さから、東京の競争力や利用者利便性はダウンしている。この反省から、羽田・成田の内際分離政策は見直され、羽田再拡張を機に羽田でも本格的に近距離国際線が就航する予定である。同一都市圏の複数空港における内際分離が見られるのは、日本・韓国・台湾・中国＝航空後進地域くらいで、欧米諸国＝航空先進地域ではほとんど例がない。過去のモンテリオールも同様の 空港が地域の発展の足枷になってはいけない。何もしないのはもちろん、空港能力が向上しない滑走路増設では発展の足枷になる。アジアの玄関口として九州の発展を支えるためには、新空港は不可欠。 日本国として西の外国の方の入口と考えて将来を展望。 地域経済の為に、新空港建設が是非必要だと考えます。 ステップ4まで来ればいたしかたないが、やはり「近隣空港の活用」をもっと検討すべきと思う。ANAも近隣（3空港）の運賃が統一となり、又九州は一つ、或いは道州制を論議されている現状で、福岡県のみの特権での進め方には無理がある。3空港が満杯になってからでの増設／新設の検討で良い。 ステップ4から関心を持ち始めたので、以前に論議されているのであれば、私の勉強不足ですが、『作ることを前提に』話が進んでいるようで、もっと、福岡県全体、九州全体を考えた議論も必要ではないでしょうか？ 福岡が発展していくようにみなさんには頑張って欲しい！！ 空港をつくるとき、風の吹き方が大切なことや、空港の周辺の建物には高さ制限があることを知った。少し興味深かった。 「新空港建設」は良いと思うのですが、出来れば国内線は現在の福岡空港で使用して国際線は「新空港」での使用はできないのでしょうか？その方が市民生活を含めたバランスの良い都市づくりになるのでは？と思うのです。 「有明佐賀空港」の現状はどうなっているのでしょうか？本当に連携だけでは乗り切れないのでしょうか？県がちがって「一つの九州」として、連携できればいいと思います。 増設は2000億 新空港は9200億 増設+佐賀空港連絡リニア（もしくは新幹線）を作ること 佐賀-福岡を30分 福岡空港 佐賀空港を15分程度で結べれば（中間駅を2つほど 直行と各駅の2種運行）九州福岡佐賀圏のおおきな発展につながるのでは。 いまや 関西空港は関西のお荷物です。莫大な借金。地域の低迷。関空もアクセスがよく 伊丹が閉鎖されてれば ここまでひどいことにならなかったでしょう。福岡に そんな道を進んでほしくありませんので 関西人の意見として記させていただきます。 2. 現在地を外すことは九州玄関口としては考えられない。 福岡の将来と空港の将来を考えるならぜひ増設にしていきたい。 高さ制限で土地の有効利用は少ないかも知れないが、ビル風、日照権、自然環境に恵まれ、高層ビルでない為、経済的・時間的ロスが少なく済み、健康上良好である。 ・夢を語って欲しい。 環境・発展の為には新空港がいいのでは。 インフラの再整備、今後の経済発展の可能性、移転による経済効果等を考えると増設案がベストえお思われます。インフラの再整備：投資費用の回収は可能か？ 経済発展の可能性：極端な増加は見込めないのでは？ それは費用面での関連だと考えますが、将来、アジアのハブ空港を担うのであれば滑走路が4本程度は必要ではないかと考えます。（このままだと単なる滑走路増設のみで新空港よる地域発展によって負債返済のシナリオが見出せません） 滑走路増設など実現不可能なので反対。新空港を早く整備し、アジアの玄関として福岡のみならず九州西日本地域の発展を図るべき。 鹿児島新幹線の開業を考えれば、九州全体で考えた方がよいのではないかと思います。 ・新空港にして跡地の利用方法は？人工島の土地にしても余っており、明確なビジョンがあるとは思えない。 アジアに近い福岡空港は国内でも有望な空港であると思います。その能力を存分に発揮できる新空港案に賛成です。滑走路増設案では運用時間の制限や滑走路が短いなどの制限があるので反対です。 福岡の発展や未来に羽ばたく次の世代の幸せを按ずると、空港機能の強化＝新空港の建設は今まさにやるべきことだと思います。 現空港は移転し、再開発すべき。新しい都市に生まれ変わる。 福岡は東アジアの中心になってほしいので、インフラは、将来を考えて整備してほしい。 現福岡空港が廃止になったら、天神に高さ制限のないビルが建設されるのですか？ 国、県、市は北部九州、福岡県、福岡市を国の中でどのように位置づけているのか。将来像を描いているのかを明らかにすることが、まず最初に必要では？この内容によっては、現状維持で良いし、東アジアの重要地域として考えるのであれば滑走路増設案を考えることはおかしいし、長期的には税金のむだづかいである。基本的スタンスをしっかりとすべきである。 ・ただ作るのではなく、将来の中国、ベトナム外、西の玄関口としてやくわりを深く考えてほしい。 ・お金も入るが、将来の福岡県を考えるとさんせいです。 ・世界のどの都市を見ても福岡空港のような例はありません。観光用を除いては。 ・もし現在地拡張を選択した場合には高度制限と運用時間制限の緩和が必要です。 十年の計より「百年の計」を考えるべきと思う。 現空港での増設はすぐに行き詰ってしまう。アジアの又日本の玄関口として海上しかない。海上は十分は説得力がある。 海水浴場が少し移転し、大がかりなりゾート、海ひん公園となります様に。 ・増設案の場合には、運用時間の緩和と建物の高度制限を緩和すべき しかし、この案に固執する事無く、道州制の議論の中でも違った観点からの検討も、改めて必要とも思う。

意見分類		寄せられたご意見
		空港は、現在の空港も50年以上使いまだあと20年は使わないといけな。今後どの様な空港とするかは福岡、九州、日本の今後のビジョンを70年後の姿として描くことになる大きな視野が必要。 福岡(北部九州)はアジアの拠点という認識が必要。世界、特にアジアに支店を向けた空港のありようが大切で、トヨタ、ホンダ、ダイハツ、日産と主要メーカー、キャンもおりで人材供給を本州に提供しなくても自地で調達できるはず。そのために福岡でアジア会議指針が出せるようにした方がよい。 福岡空港が、ハブ空港(アジアの)になどなる必要なし。住んでいる住民の平穏な暮らしを実現していくという視点で考えるべき。 ・香港国際空港見て欲しい ・旧空港再開発して欲しい 福岡空港がもたらす効果について、様々挙げられていますが、県や市で具体的に「こういう交流を行う」などの案は挙げられているのでしょうか。福岡がたんなるアジアの玄関口になって、たんなる通り道になっては意味がないと思います。 空港を改善することで、アジア地域との交流が拡大するのは良いと思う。もっと文化交流する機会を増やして福岡を盛んにしたい。 「滑走路増設案」や「新空港案」にともなって、空港関係で働く人々の数は、今後増えていくのか気になります。 資金のこととかはすごく大変だと思うけれども、福岡がより良い地域(福岡に住む人々がより良い生活を送れる)になることを1番考えていってほしいと思いました。 もっと広く、大きな空港西、発展させてもらいたい。それは日本のアジア諸国の窓口(主要な)となるよう願いたい。 空港の話ばかりで、九州北部地域の広域的な都市計画の観点から議論されていない。問題は空港の採算性ではなく、周辺地域の将来の発展性であり、空港はその一部に過ぎない。 滑走路増設には反対、新空港に賛成。現空港が都心に近いことを盲目的に評価する向きが多いが、本当に評価すべきことだろうか？ そもそも空港とは、都心に近い場所に立地すべきではなく、都心からは一定の離隔を必要とする施設である。 東京や大阪で、もし仮に、都心に近い場所、例えば、品川や新大阪辺りに、安く、早く空港を造ることができたとしたら、住民や企業、行政などは諸手を挙げて賛成するだろうか？ もちろん、都心に近い場所に空港ができれば、空港利用者は便利である。 しかし、都心に近い場所に数百ヘクタール規模の空間が出現し、これによって市街地が分断され空港を挟んだ地区間の行き来は不便になる。そして、空港近辺や飛行ルート直下の市街地では航空機騒音の影響により住宅系の土地利用に支障となるとともに、航空法による高さ制限によって土地の高度利用もできなくなる。さらに、市街地上空を航空機が飛行するため、事故が起こった場合は関係のない人までもが巻き添えに遭う大惨事となる。 このように考えれば、都心に近い場所に空港が立地するのは明らかに問題であり、諸手を挙げて賛成する人などいないだろう。 福岡空港の移転に反対する人は、昔から都心近くに空港があるのでこれが普通だとでも思っているのか、どうも感覚がマヒしている。あるいは、騒音に苦しむ一部の住民のことなど思いやる気持ちもないのか、都市づくりと空港との関係を深く考えていないのか、他都市の状況などまるで知らないのか、事実に基づいた客観的で合理的な分析・判断ができないようだ。 市民意見交換会 某物流事業者の主張 ○九州の航空貨物は、 ・輸出9万トン/年 ・輸入6万トン/年 あるが、そのうち福岡空港の取扱は、 ・輸出3万トン/年 ・輸入3万トン/年 (他空港はほとんどなし) つまり、貨物はあるが取り逃している状況。福岡空港では需要が容量を超過している。佐賀や北九州との連携で対処できないか？ 短期的には連携で対処できないか、という主張は分かりますが、長期的には、九州に核となる空港が必要です。旅客以上に、貨物輸送、特に貨物専用便は拠点性の高い空港にしか就航しない傾向があります。 有力な物流事業者も特定の空港の周辺にしか集積しません。 だからこそ、九州では国際貨物がある程度取り扱っているのは福岡空港だけしかありません。 生産地と消費地の両方の重心に最も近い空港に貨物を集約することが経済合理性にかなうことの証明であり、経済合理性にかなう物流体系を確立することが、九州の産業の競争力強化や物価の安定化を通じた市民生活の向上を促進する有効な手段です。 私は生まれた時から空港近くに住み、騒音に慣れているが、移設先の方はきっと耐えられないと思う。移設後のどの空港も跡地利用がスムーズにいってない(伊丹、名古屋等)。 アジアに開かれた国際空港を造るべし 組合長はじめ役員の方々には本件では多大のご尽力をさせていただき、有難うございます。大変ですが、私ども組合員のためだけでなく、福岡都市圏づくりのため、引き続きご尽力ください。 今ある自然を大事にしていくのか、都会にしていけるのか？今現在はそのバランスが取れていて、住みややすい町だと思う。 現空港の利便性を重視すべき。移転によりビルの高さ制限がなくなることでの開発の話も出ているが、景観で考えると高さがほぼ一定の福岡の街並みはとても整っていて良い。ヨーロッパの各都市がそうであるように。 新空港が出来たと、アクセスの悪さによる利用者数の減りを調べてほしい。 ビルの高さ制限による経済性の潜在的損失 (アジアゲートウェイについて)すでにアジアには巨大なハブ空港がいくつもあります。今さらそれらの空港と競争しても仕方ないと思います。地域の競争力を上げていくには、もちろん利便性も必要ですが、それよりもまず魅力的な街づくり(文化、経済など)が一番にあるべきではないでしょうか？街が魅力的であれば人や物はどんどん集まってくると思います。 空港跡地利用 ヘリコプター基地として利用(公共用)
		5.事業効率性について 218 件 全員が使うわけではないので、市民、県民に負担の少ない方を選択してほしい。 25年後の需要や初期建設費ばかり説明していますが、50年・100年後の将来ビジョン、維持管理費まで含めたトータル費用が分からない。現空港の騒音に苦しんでいる人の意見は、特に重視すべきでは？(増設案になれば、今まで以上に騒音被害が出るとありますが、書いていないようです) ・どちらの案にしても県民に税負担がかかるリスクに全くふれていない。 建設・土建業者、マリコンなどのおもわくで、「まず新空港ありき」なのではと疑問。福岡程度の都市で、ハブ空港として採算を取るの、関西・セントレアの失敗を見て困難と思う。 財源について 一般の方は航空機利用は数年に数える程度、財源については航空機利用者負担割も反映される形にしてもらいたい。 データばかりで、「コスト面」「利益」を考えていないのが不満足。 (12月7日朝のNHKニュースより) 東京・赤坂にあるアメリカ大使館の借地料が相場より安いというに10年間にわたって滞納されていた問題で日米両政府は、年間の借地料をさかのぼって700万円に引き上げるとともに、アメリカ側が10年分あわせて7000万円を一括して支払うことで合意しました。この問題は、東京・赤坂の国有地にあるアメリカ大使館の4000坪の借地料が年間252万円と相場と比べて安いうえに、10年間にわたって滞納されていたものです。これについて、日米両政府が協議した結果、これまでに、年間の借地料をさかのぼって700万円に引き上げるとともに、アメリカ側が10年分あわせて7000万円を一括して支払うことで合意しました。また、両政府は、借地料を来年からさらに引き上げ、今後5年間は年間1000万円、その後は年間1500万円とすることで合意しました。この問題は、ことし3月、衆議院の外務委員会でも取り上げられ、政府は、この問題が長引けば日米関係や両国の国民感情に悪い影響を与えかねないとして、アメリカ側と交渉を急いでいました。4000坪で年間1500万円とは、1500万円÷4000÷3.3=1、136円/㎡です。一方、福岡空港の借地料は、年間84億円÷119ha=7、059円/㎡です。福岡空港の地価は、赤坂という東京都心の一等地よりもはるかに高いのでしょうか？政府はアメリカには東京の一等地を格安で貸す一方、福岡空港の地主から借りるときは法外に高い借地料を支払っています。7、059円/㎡ということは、借料単価が仮に地価の3%としたら、地価は235、300円/㎡にもなります。しかし空港周辺の公示地価は10万円/㎡前後です。空港周辺の倍の値段で算定されていることになります。15年間も借りれば買収したも同然の金額となるでしょう。今日までも土地を2回分買えるくらいの支出をしてきたのでしょうか。そして、これから法外な借地料が支払われ続けていくのでしょうか？ 【まとめ】借地料・騒音対策費を含めた約50年間の維持・整備にかかる総コスト 現空港(何もしない)≒約4500億円 滑走路増設(西侧配置滑走路間隔210m)≒約7820億円 新空港(新宮沖)≒約8000億円 ①財源や資金調達はどうするのか 無駄な公共事業をこれ以上しない。子や孫に借金を残さない。 各県毎2空港要求になり、庶民負担を心配する。 世の中の景気と合わせて進めるべきである。 ①国も自治体も財政難と言われて久しいのに、なぜ根拠のない推論で莫大な税金を使うのか できるだけお金を使わず自然を壊さずやって欲しい！ 私達が納入している税金をムダに使わないで下さい。 福岡空港が中心部に近いという良い面と税金の負担の少ない方をえらなで欲しいと思いました。

意見分類		寄せられたご意見
		1種2種空港は国が建設し、地元負担が10分の1と聞いているが、それにしても税の負担する住民の意見が重要と思い、今後は福岡を中心とした集約が必要です。
		こども病院がいい例で全て高くなる。(個室など)
		最も費用をかけずに容量をあげる方向にするべき。どうしても新空港を作りたいが議員や工事業者が多い。
		限られた財源の中で、優先順位を決めていく必要があると思います。空港建設費用が市の予算の中でどういう比率をしめるかを明示して欲しい。工事を行うことで、福祉などに使える予算がどのようになるのかを明らかにしていただきたい。空港建設だけではなく、予算全体の中での議論が必要と考えます。
		委員からは「増設案は借地料や環境対策費も事業費に加え、新空港建設費と比較できるようにする必要がある」「このままでは、役所が増設案に誘導する印象を与える」などの指摘があった。＝2008/07/01付 西日本新聞朝刊＝ http://www.nishinippon.co.jp/nnp/item/31884?c=210 具体的事業期間を示せないのにレポートの16ページに(新空港案は)滑走路増設より長期間を要することが想定される とあるのはおかしい。これは「このままでは、役所が増設案に誘導する印象を与える」ではなく「役所が増設案に誘導している」としか言いようがない。違うのであれば、論より証拠。具体的事業期間を示すべき。
		少子化時代を目の前に 無駄遣いは辞めるべきでは！ 今は 国内において 一番便利な空港であります！
		安くて使い物にならない空港を造るのではなく、使い物になる空港を安く造ることをもっと考えるべきです。
		＜大事なことは・・・＞
		・費用対効果の確認。
		＜大事なことは・・・＞
		・何でもそうだが、甘い見通し、想定をしないこと！税金の無駄づかいをしないように！
		不要な税金の無駄使いをしない事！現状で充分です。
		お金有るの？
		新幹線もあるのでは？
		平成11年開業すると聞いてますが、いかがなものか。
		福岡市だけ良ければいいと言う意識でなく、日本全体及び九州の活性化を考えるべきだ。税金の無駄使いの典型である。 税金を使つての自然破壊である。
		これ以上、市民・県民の税金をムダに使わないで下さい。お願いします。
		夏バカンス(飛行機)値上がりしたとたんに需要が低下したのは、ハッキリしてます。物も安心安全を求めれば地産地消となります。よく、考えないと負の遺産となります。
		ゼネコンとかインフラとかに大切な税金をガバガバ使用すべきでない。現空港が2032年迄使えるなら充分でしょう。レール(JR)も高速化するし、精度をあげた精査が必要です。
		税金の無駄使いには絶対に反対！
		地主組合が強いこと、最近知りました。60年支払っていたのですから、もうよいでしょう。(84億／年)あと100年したら元はとり戻せます。
		・継続コストの件で、地主から「借地料」が入らなくなる、との意見を聞いたことがある。
		オリンピック誘致失敗や埋め立ての現状も地元ではあるのですが、これは経済界の都合だけ。地元住民はただ税金の負担を負わされるだけなのです。借金を嫌なのに無理やり背負われるなんて通常では考えられないことです。国土交通省も全ての案件を見直さなければならないのでは？国民の意見を見無視して勝手に進めることはもう出来ませんよ。主権は国民にあります。省庁役人は公僕であることをお忘れなく
		自分の金を出すと頑張って真剣に考えてください。無駄はもう沢山。予算は福祉や年金に回してください。
		人口が減少するのは誰も認めている。しかし、一方で公共建設は、相も変わらず進めるのが好きな役人や政治家が多くて、納税者としてはなはだ迷惑だ。もういい加減に公共建設、箱物の建設にストップをかける勇気が必要だ。我々の子孫に、あなたの子孫にこれ以上の天文学的多額の借金を押し付けてよいのか。
		ステップ2の「年間発着回数の予測結果」及び「将来発着回数の考察について」に現実味が感じられません。2008年発着回数見直しは原油価格の高騰に伴い、8,000回／年の発着回数の減が予測されています。また将来的な人口減少、地方空港では赤字による空港の閉鎖など、今後の発着回数が減少していくことが見込まれる事象が見受けられます。また、単純に発着回数で見るとはならず、搭乗率も大事な判断になるのではないのでしょうか。日本国内で実施されている多くの予想が、現実の数値よりも高く見積もられすぎている現実を鑑みて、再度検討すべきではないのでしょうか。新空港増設の一番大きな根拠は、「年間発着回数の処理容量突破」であると思っています。ここの予測に対して多数の意見が出ている中で、単純にケースBとCの間で検討を続ける姿勢に疑問を感じます。最後に、私は新空港増設に反対している訳ではありません。必要であれば作るべきですが、お金がないときに無理をして作るには根拠が明確であるべきです。
		事業で、公共工事が増え、経済が上昇するのか、もっと 詳しく知りたい。
		無駄に、お金をかけるのだけは、やめて欲しい。新宮沖に造ったら、今でも混んでいる3号線を利用することになり、アクセスはかなり悪いと思います。新空港を造ったら、私は、開空と新幹線を利用することになると思います。更に、新空港の場合、利用者が減り、当然、羽田行きなど、便数が減って、お金をかけたことが無駄になると思います。
		本体の整備以外にも空港を中心として施設の集積にかかるコスト、効果も加味してぜひ判断してほしい。
		この財政難で借金が全国で上位になるほどかかっているのに、何を新しく作るという事を考えるか信じられない。この計画も何年も前の資料を基に作っているであろう。現在の福岡空港はその時よりも頻度が減っているという。又、何でも新しく作る事を考えず今のものに増設で十分である。近隣の空港でさえ、数字を見誤り、閑散としていところもある。誰の為の新空港かと思う。24時間使えるとあるが、その様に言って失敗している空港もある。もっと税金の使い道を考えたらよいと思う。福岡がこれからもっと人口増になるとも考えられない。地方都市らしく、それなりの空港を考えたらよいと思う。これから先を考えても、これ以上の発展はないと思う。又、これ以上の税金の負担は大いにことわる。
		国としても現在の民間借地料が解消することを十分に考えてもらいたい。国民の税金は将来の有効策に投資すべきである。(不労所得のために使うべきではない。)
		建設費の格安も超魅力(今の経済を考えると)
		国・自治体とも財政が厳しい中で、新空港を莫大なコストで建設するための理解は得られないと思う。
		現実的にどのくらいの予算が割り当てられるのか。現空港を改良することで2032年の需要増に対応できないか、を考えることがまず第一に必要なことだと思う。
		・大型公共工事を期待しての選択はダメ。
		・福岡県、福岡市に金はない。
		・借金(未来への)はダメ。
		先行投資が大きすぎると財政を危くします。慎重をお願いします。
		計画をたてるのは良いが、どこから建設費を得るのか？
		大きな声にとらわれず、1つ1つ検討し、現実性のある結論を出すことを期待している。
		なぜ、現空港の拡張でいけないのか、疑問である。移転すると、確実に福岡都市圏はさびれてしまう。
		行政が決めで航空会社で採算上から判断して決めるべきであると思う。
		建設費は運賃や税金にはね返ります。土建業者が喜ぶかもしれませんが、将来無駄になります。控えない需要予測で検討して下さい。
		税金の無駄をなくして、必要な所でちゃんと正しく使ってほしいです。
		費用がかからない方がいいと思います。
		人口減少時代に入り、空港にそれほど予算をかけられない。環境や福祉政策に重点的に国は力を入れるべきである。
		とにかくムダをなくして、 unnecessary 出費を避けてほしい。
		昔からことわざに「入るをもって出づるを制す」という。福岡県、福岡市とも赤字債権団体に落ちようとしているのに、新空港がほしいなんて、のんきなことをいうのか。何も好き好んで赤字団体になりたくない。一部の政治家、土建業者を儲けさせるための建設は大反対。はじめに土建業者ありきの古い考えはもうやめよう。今は21世紀である。20世紀の悪習は捨てよう。
		・将来の国家財政の影響をどうするのか。
		経済性が現実には最も制約条件と考えるだろう。次善の策もやむを得ぬ場合でも更に次のステップへ継承することも考え、飽くまで「ベスト案」を選択した上で次善を評価すべきだと思う。
		現在の騒音対策はお金のかけすぎである。
		アクセスは近い方がよいと思うけれど、維持費だけを考えると新空港も良いと思う。アクセスの面でどれくらい整備できるかが、要点ではとも思います。それがあれば、利用しやすいと感じます。

意見分類	寄せられたご意見
	どっちにしても税金がかからない方がいいです。 現実には金がない日本であるのでは？新空港作るお金があるなら、少しでも社会保障費に回して頂きたい。ちなみに介護の仕事していますが、生活が成り立ちません。現実見るなら増設の安い方にしてほしいです。 とにかく金の要ることです 税金ですかそれ共国民の債権が目当てですか？ 一部の人間の利権という気がしてならない。関空をみてください。伊丹、関空、神戸と作ってもどこか破たんします。(きっと)結局、尻拭いは市民の税金なんですよ。他人のふんどしですもうはとらないでほしい。目を覚まそうよ、いいかげんに。 滑走路の増設も新空港建設にも莫大な費用を必要とします。今の状況を見る限り、必要なことは他にあると思うし、建設は必要ないのでしょうか。 また県や市は(国も)そんなお金持っているのか？そんな金があったら博多から佐賀や北九の空港へ直接乗り入れる鉄道を引くべき。 現在の空港では、騒音や滑走路の問題でどうしても新しい新空港が必要になって来るが、問題解決なくしては建てられないと思う！（第一に資金の目処、第二に自然環境、第三に都心に近い） 福岡空港の需要予測が間違っており、それを前提に議論すること自体ナンセンス。今後は利用が減少する(人口だって減る)、新空港も滑走路増設案も不要。もっと金を有用な所へ使うべし。 現在ある他の交通諸機関の有効利用へのシフト、近隣空港の有効利用、機能分担すべきである。費用は一体誰が負担するのか、飛行機を利用しない大多数の人々のことも考えるべき。 現空港の赤字情報、又数年に何回もくり返す補修(舗装)予算も増大である。増設の場合、土地が全て取得できない場合は更に借地が増えるのではないのか。借地利用の2種空港はありえない。 3. 初期投資は少なくても済むのであればそれに越したことは無い、全てが税金を当てにして検討されることは、若い人たちの活気を損なう原因にもなり得るし、若い人が元気でなくなると国自体の活力が無くなり其の点からも少ない投資で対応すべきでは無いでしょうか 5. 新空港を作れば関連企業は潤うでしょう、だがそれを負担するのは一般市民です そのバランスを考えて少ない投資で考える事も必要では無いでしょうか 現代において自然環境は大切だが、経済が潤わないと自然環境問題も取り組めない。 事業費をどうするかが問題です。 税金では赤字が続いているのに、又借金を増やす必要があるのでしょうか。 むだな公共事業はやるべきではない。周辺の北九州や佐賀空港に余裕があるのに新空港をつくる必要なし！ 今ある施設を有効に使え！！ そもそも、このご時勢に巨額の税金を投入して空港を作ろうというのが理解できません。ステップ②の、『年間滑走路処理容量に余力がなくなると予想されます』の根拠は？ 人口ですか？原油価格は下がりそうですか？景気は良くなりますか？ 北九州空港の発着回数は着工前の予測と、いま現在とではどれだけ差があるのか？ 福岡市営地下鉄の七隈線の利用者数予測とその実際は当然ご存知ですよね？ 私の意見は、無駄金使わない、頭使え。 です。以上、福岡市民でした。 近県の空港経営状況に影響はないのか考えてみました。。福岡県だけのことでなく、九州の他県をJR乗継だけではなく、空港とのフライトも考えてのことなのでしょう？ それであれば、他県の赤字空港の利用も増え、日帰り観光などで九州全体が活性化されて行くような気がしますので、そのようなことも含めて空港案の検討をお願い致します。 この事業に着手すれば、少なからず福岡市民・県民の負担となる。福岡市が抱える問題や負債は少なくないのでは？個人的には今回の事業には反対である。福岡空港は全国でもトップクラスの交通アクセスの便利さがウリなのに、その点を投げ出すなんて有り得ない。移転してキレイにして滑走路を増やすだけじゃ意味がない。もっと利用客(海外も国内も含めて)のことを考えてほしい。移転新築費用も莫大なのに地下鉄など他の交通機関とつなげるとなると、その予算もないし予想以上の経費がかかる訳だから、市民にとって負担増になるのだけは絶対にやめてほしい。 利益の事を考えると、新空港案の方がいいと思うが、市民の事を考えると、滑走路増設案の方がいいと思います。 国民から集めた税金を政治屋と役人が建設ありきで無駄使いをして多額の借金となった一危機感がない。8年後に580万人の乗降客になりますか(昨年125万人)。北九州空港、本四架橋(1本でよい)、アクアライン、静岡空港他、もっと後世(子・孫)のことを考えてほしい一借金を作らないこと。 海上空港と現在の場所との年間維持費等の違いが知りたい。 県の経済状況をはっきり伝えてもらえていないので予算的な余裕等が分からないため、どちらにも意見しづらい。 ・次世代の若者に借金を増やさないで、自然を残してと言いたいです。 工事期間と金はおしむことはない。100年の計、それ以上の将来を見越して計画されたい。 新空港建設にあたって福岡市民、福岡県民の声はどの程度反映されるのでしょうか？ 国の公共工事となるのですが、その莫大な費用は国交省のお金ではありません。福岡市や福岡県のお金ではありません。 本当に1人ずつが払っている税金です。市の財政が圧迫している中その莫大な費用が 支出できる余裕があるとは思えません。そのツケは少子化の中絶対数の減っている 子ども達が後を引き継ぐのです。社会保障や環境を守るべき税金で 海に土を入れておいて環境への配慮が必要など当たり前の議論の前にもっと議論すべき ことがあるのではないのではと思います。 アイランドシティも海を埋め立てておきながら、「環境にいい街づくり」と広告に 載っているのを見ると人間は勝手な生き物だと思います。 人工島・七隈線(地下鉄)、失敗ばかり、誰がお金をだすの。そんなに税金はらいたくない。おれは負け組みだぞ。 この不景気の時に税金を投入して土建屋を儲けさせるという過去の手法はやメクレ！アソウヤメレ！ 現在の空港でよい。税金の無駄使いもはなはだしい。市民民のことを考えてほしい。 子ども病院の様に赤字を埋めるのにあるには一部利益者の為に大きな物理的リスクを負うことは避けたい。TDL進出も回避したではないか。経済界はケインジアンにての思惑はあろうが、各々が負う負担がこれから先、高くなると思う。負の面が多すぎる。 税金のムダ使い。 現在の空港でよいのに必要なし。 国及び県の財政見通しも考慮すべきである。特に県の借務負担能力に不安がある。 ・福岡市、福岡県の財政面を考慮すると実現は5年以上先が望ましい。 税金をあまり使って欲しくないです。経費を安く上げる方法でして下さい。 どちらにしても莫大な費用、不正な事が行われない事を願います。 新空港案になったとしても、箱もの行政の失策にしてほくありません。 コスト(対費用 きちんと、使われるのは税金だという自覚をもってやってもらいたい。 年間の土地の借り上げを考えると、新空港と現空港のどちらがよいのか微妙だと思います。 税のムダ使いはしないでほしい。 ・国や自治体の財政赤字を考えると「兆」に達する支出不可。 いつも公共工事は理由を付けて税金を使いたがる。 ・消費税上げがはっきりした。少なくとも新空港のようなハイコストな事業をしないようにすべきだと思う。そうでなければ国民は消費税上げに納得しない。 九州は一部経済であり、人口などからも国の予算を使う事業として中央政界や財界などの幅広い意見を聴取してほしい。 行政はムダな空港を作るのをやめ、利用の少ない空港は航空会社や自衛隊や米軍の訓練場として活用してはどうだろうか。 そしてムダな空港を作らなければ高い空港利用料を取らずにすみ、天下りも少なくなるし、国民にも還元されていき、世界の空港と同じ利用料で競争ができる。 赤字の空港をこれ以上ふやさないと下さい。赤字がふえたら、だれが責任を取るんですか。 ・今回の需要予測も格差の問題や航空会社の判断などは全く考慮されていないようです。これではまた過大な数値になるだけです。過大な数値を基に新空港を建設しては絶対にならないと考えます。 ・消費税10%時代がすぐそこまで来ています。公共事業も安くて効率的なものを選ぶ時代です。新空港のような巨大事業は必要ありません。滑走路増設で十分対応できます。 福岡県も市も大きな負債をかかえ、これ以上財政負担が増える大型事業は止めるべきです。 金融危機や景気対策のためこれ以上税金を使うのは問題である 現在存在する北九州空港を活用し、空港建設に使用する予定の税金は福祉関連に回すべきだと考えます 新空港を建設し、赤字まみれになったときに誰が責任を負うのか？

意見分類	寄せられたご意見
	(2007年12月7日朝のNHKニュースより) 東京・赤坂にあるアメリカ大使館の借地料が相場より安いうえに10年間にわたって滞納されていた問題で日米両政府は、年間の借地料をさかのぼって700万円に引き上げるとともに、アメリカ側が10年分あわせて7000万円を一括して支払うことで合意しました。この問題は、東京・赤坂の国有地にあるアメリカ大使館の4000坪の借地料が年間252万円と相場と比べて安いうえに、10年間にわたって滞納されていたものです。これについて、日米両政府が協議した結果、これまでに、年間の借地料をさかのぼって700万円に引き上げるとともに、アメリカ側が10年分あわせて7000万円を一括して支払うことで合意しました。また、両政府は、借地料を来年からさらに引き上げ、今後5年間は年間1000万円、その後は年間1500万円とすることで合意しました。この問題は、ことし3月、衆議院の外務委員会でも取り上げられ、政府は、この問題が長引けば日米関係や両国の国民感情に悪い影響を与えかねないとして、アメリカ側と交渉を急いでいました。4000坪で年間1500万円ということは、1500万円÷4000÷3.3=1、136円/㎡です。一方、福岡空港の借地料は、年間84億円÷119ha=7、059円/㎡です。福岡空港の地価は、赤坂という東京都心の一等地よりもはるかに高いのでしょうか？ 政府はアメリカには東京の一等地を格安で貸す一方、福岡空港の地主から借りるときは法外に高い借地料を支払っています。7、059円/㎡ということは、借料単価が仮に地価の3%としたら、地価は235、300円/㎡にもなります。しかし空港周辺の公示地価は10万円/㎡前後です。空港周辺の倍の値段で算定されていることになります。15年間も借りれば買収したも同然の金額となるでしょう。今日までも土地を2回分買えるくらいの支出をしてきたのでしょうか。そして、これからも法外な借地料が支払われ続けていくのでしょうか？ 早く、総会屋みたいな強欲地主とは縁を切ったほうが良さそうです。世論も味方に付くでしょうか。 「空港能力」とは、滑走路増設だけではないはずでしょう。空港能力を示す要素は、誘導路やエプロン、ターミナル、駐車場など、滑走路処理容量以外にもたくさんあります。九州地方整備局自身が、報告書にそう書いています。 http://www.fukuokakuko-chosa.org/confe/pdf/15k-3.pdf なのに、なぜ「滑走路処理容量」だけしか検討していないのでしょうか？ 駐機場なども真面目に検討すると、滑走路増設案では用地買収面積が増え、実現不可能だとバテしまい、具合が悪いからでしょうけど。 滑走路増設は無理がありません。もう検討する価値すらない。 現在の景気を見ると、新空港地への貨物施設等や企業の移転は多くは進まず、また別空港への集約もありえる。(一時の利用減につながる可能性が高い) ・佐賀空港を売却・廃止することで、資産売却益等の収入を使い、福岡空港の今後の発展のために使うべき。 結論として、5倍のお金をかけて新空港を造る必要はないと考えます。 自分の地元は大村氏で日本初の海上空港があるのですが、やはり海上空港は安全面、費用的にみてもいいと思います。 空港建設のお金はどこから支払われるのか気になりました。 借地から得られる別途収入がいくらかと思った。 利便性を重視するあまり、経済的な説明がない。経済が不況である中、経済面の説明がなければ説得力がないし、納得もしないだろう。 今の経済社会の中で、税金の投入がいいことでしょうか？ 国民は苦しんでますよね。 税金の使い道を考えた決定を願いたい。 お金のかからない方がいい。 あまり税金を使わないで下さい。もっと必要な事に使って下さい。 利益ばかり求めてはだめ。 県も市も財政は苦しいのだから、事業費の少ない滑走路増設案で対応すべきである。 新空港 ・外洋であり、工事の可能性疑問 何でも作ればよい時代ではない。 現実問題として増設案は無理ではないか？ いまや 関西空港は関西のお荷物です。莫大な借金。地域の低迷。関空もアクセスがよく 伊丹が閉鎖されてれば ここまでひどいことにならなかったでしょう。福岡に そんな道を進んでほしくありませんので 関西人の意見として記させていただきます。 世界に向かっての構想だが、いつも見込み違いが多い。出来てからでは遅い。益々借金財政になるのではないか。 現実的に増設は不可能なのに何故選択肢に入れているのか？ 建設コストも詳しく出されていましたが、これからの状況、成長予測など甘さがみえます。たぶん現段階で1.5倍を考えないとうまいかないと思います。国が補助してくれる分がありますが、返せば私たちの税金、債務です。建設をすると考えるならば、負の要素をしっかりとらせてください。空港ができあがる頃、消費税が上がり、少子化が進み、年金医療負担が市税県税から負担することになるでしょう。そういった将来が見えていっしょにいますか？ 巨額の投資をするのであるから、国内外の航空会社から、新空港への就航予定を聞き取り、少なくとも『予約』を交わしてから新空港の是非を検討するべきである。経済学の基礎で学ぶことであるが、需要に対して適切な供給をしなければ、バランスが崩れ、費用の面でも誰かに大きな負担を強いることになる。その負担が、国であっても、地方であっても、住民であってもならない。航空会社への負担は利用者への負担へと直結する。 何事にも共通して言えることであるが、あることを実行すると決めてかかると、全ての要素を有利に解釈して提示する傾向が、誰にでもある。だが、それはその人(団体)のおごりであって、強行突破したにもかかわらず、無駄や赤字になったとしても、誰も責任を取ろうとはしないのが現状である。どうしても新空港を建設すると言うのであれば、それは無駄や赤字を見込まないということであるから、国や県など、新空港建設を推し進める機関の責任者が、個人名で連帯保証人になってから実行すると良い。それができないのであれば、新空港建設案はその程度の考えでしかなかったということではないだろうか。 であれば、まずは既存の施設の有効利用を検討するべきで、どちらかといえばRWY増設に賛成である。 財政面は厳しいかと思いますが、中途半端な検討及び中途半端な選択は避けるべきだと思います。 3. 土地買収費一時的には必要でも長期的視野にたてば返って安価ではなかろうか。 低成長時代を向かい、県民の税金を効率的に使う為には現空港を拡張する案が良いと思います。 計画時の事業費が完成時には数倍になるケースが多いため、もっと詳細な検討をしていただきたい。 アクセスも整備してない、特にたいして変わらないので税金は使う必要ない。 収用法をかけて借地料をなくすべきである。 結局工事費の高い方に決まるのでは…。国も県も税金を大事に使おうなんて思っていないと思う。 2. 両空港案での着地料の見直しは？ 3. コスト重視、運行の安全性重視で取り組む方がよい。 ・結局税金でまかなうのか？！ 経済効果:利便性を考えるとJRの接続等も含めた予算が必要となる 新空港案は常に発展するとか考えていないように思われる。 新空港案は成田空港の二の舞になるとしか考えられない。羽田の国際便受け入れ等で成田の便数は減るだろうし、羽田ー成田の乗り継ぎの不便さを考えると、福岡も博多ー空港の乗り継ぎは相当に不便になってしまう。箱物に投資するより、利便性が優先では？ 費用対効果を十分に検討して頂きたい。 増設案は施工困難なので反対です。 これ以上市の借金をふやしていけばタ張市の二の舞になるとも限らない、市税を無駄につかうな！ 増設や新空港案の選択になっていますが、その必要性は必ずしもあるのですか？ 将来、便を増やす事になると聞きましたが、利用は増えると確信しているのでしょうか？ 無駄使いはなるべく避けてほしいところです。 将来需要の見通しが絶対正しいと言えるのかどうか。 北九州や佐賀空港外、需要が少なく経営が苦しい空港があるが、多大の設備投資で子供達に負担がかかるような最高の配慮をして欲しい。 自然をこれ以上、破壊してもらいたくない。 初期投資は長い目で見れば、20年30年後は対策費が0となる。目先でなく、長い目が必要です。 ・現在の地主から土地が買えるなら少しづつ買っていけばよいし、地代についても交渉していくべきです。 ・これ以上の税金の無駄使いは止めて欲しい。 事業期間の目途が全く立たない滑走路増設案には反対です。事業期間の目途が立つ新空港案には賛成です。 夜間の埋蔵文化財調査など不可能なので滑走路増設案に反対です。夜間の埋蔵文化財調査など無い新空港案に賛成です。 再度PIを行った場合、滑走路増設案では新空港を造るしか対応策が無くなるので反対です。再度PIを行った場合、滑走路増設案では新空港を造るしか対応策が無くなるのであれば、最初から新空港を造っておいの方が無駄が無いので新空港案に賛成です。。 19年度の借地料84億を限りなく0に近づけるべき。土地区画整理などでは移転を余儀なくさせられている。いったい何十年、借地のままで放置してきたのか。公共性の高い空港なのだから期限を切って、移転や買収の方策を講じるべきだ。 新空港設置及び滑走路増設にしてもむだ使いの無いように。 海上もコストの他にアクセス方法も考えると、かなり大きな事業となってしまう。

意見分類	寄せられたご意見
	どちらにしてもお金がかかるので、なるべく無駄を無くし、利用者(働く人、子供、お年寄り、女性)に優しい空港作りをしてほしいです。 以下の具体的根拠から供用開始まで半世紀かかる滑走路増設案に反対です。3) 事業期間が長くなる問題 <用地買収期間の具体的事例> (「福岡空港の運用の高度化に向けた取り組みについて」より) >東側誘導路の直線化実施に当たって、>誘導路隣接部30,000m²の用地取得が必要となり、>平成6年から用地取得交渉を開始し、>平成12年にすべての関係者からの了解が得られた。>工事は、平成13年2月から行い、>平成15年1月23日に供用を開始した。福岡空港の南端の東側誘導路の直線化工事の際に 30,000m²(≒3ha)の用地取得に 平成6年から平成12年の6年かかっているの、西側配置(滑走路間隔210m)改良案の場合 6年×20ha÷3ha=40年 さらに用地取得前の住宅地図(平成5年)を見ると用地取得箇所の物件数は少ないので、市街地化が進んでいる空港西側の用地取得にはこれ以上の時間がかかる可能性もあります。 http://fukuoka-airport.sakura.ne.jp/web/img/pi-step4b.pdf 以上のようなことが起きない新空港案に賛成です。 埋蔵文化財調査期間や埋蔵文化財調査費用にどれぐらいかかるか分からない、あるいは以下の試算のように長期化が予想される滑走路増設案には反対です。<埋蔵文化財調査期間の具体的事例> >月隈C遺跡は福岡空港の滑走路南端部分に広がっており、>洪水対策の調整池建設に伴い10年近くを費やして >大規模な調査が行われた(福岡市埋蔵文化財センターより) http://www.city.fukuoka.lg.jp/maibun/hozon/2005.html 該当区域の面積は 360m×210m=75,600m²≒7.6haになります。西側配置(滑走路間隔210m)改良案の場合 10年×20ha÷7.6ha≒26年 埋蔵文化財調査に26年かかる計算になります。なお現空港敷地内にも埋蔵文化財の包蔵地エリアが 存在するので、さらに埋蔵文化財の調査に 時間がかかる可能性もあります。(福岡空港P1ステップ4 PILレポート詳細版の72ページ「現福岡空港場内及び周辺の埋蔵文化財の分布状況」より) http://fukuoka-airport.sakura.ne.jp/web/img/pi-step4b.pdf 埋蔵文化財調査期間や埋蔵文化財調査費用が不要な新空港案に賛成です。 現状でも空港に起因する問題で住民が苦しんでいるのに さらに下記のような問題を背負い込むことになる滑走路増設案には反対です。<他の国内空港の用地買収に関する事例> ・成田国際空港 反対闘争のため用地買収が進まず、開港から30年たった現在においても未だに全体計画は完了していない。・石垣空港 滑走路が短いため滑走路を延長する新空港を造るが議論になり、(福岡空港よりも空港周辺の市街地化は進んでいないが)拡張は困難であるとの結論から現在新空港を建設中。・佐渡空港 滑走路延長のため地権者らと交渉を始めたが、10人の地権者から同意が得られず作業は進んでいない。・静岡空港 滑走路の延長上に高さ制限に抵触する立ち木や丘陵があることが分かり、地権者との交渉もできず 滑走路を短縮運用に変更したため開港が延期されることになった。 http://fukuoka-airport.sakura.ne.jp/web/img/pi-step4b.pdf 住民に空港に起因する問題はほぼ起きないと考えられる新空港案に賛成です。 税金の使い方はもっと違う方へ使うべきだ。 新設することで、それに関係する業者には利益になることはわからないでもないが、これ以上、福岡の借金が増えることはしないほうが得策であると思う。あと、これは個人的なことだが、近くで飛行機の離発着を見るのが好きな者としては、空港が遠くなるのはさびしい。今近くに住んでいるので。 大阪航空局の回答からも事業を実施できる見込みがない滑走路増設案には反対です。6) 事業採択されない可能性がある問題。・滑走路増設案は一般空港の整備指針(案)を満たしていません。一般空港の整備指針(案) >2-4.事業の実現性 >① 用地確保 >空港整備に必要となる用地について確保の見極めができること。<説明会(10/6)での質疑応答(回答者は大阪航空局)> Q 名古屋空港や石垣空港は、拡張をせず新空港を建設することになりましたが、レポートにはそれよりも周辺の 市街地化が進んでいる福岡空港で用地買収が可能であるかのような記載になっています。 それでは、用地買収が可能である面積の基準は何haで、戸数は何戸かについて教えてください？ A 具体的基準はありません。少なくとも20haの用地が買収できない場合には、増設は無理になります。以上の回答から、空港整備に必要となる用地について確保の見極めはできていないと考えられます。構想段階P1実施計画案には、『整備指針(案)が満たされなければ事業採択されない』とあり、滑走路増設案が整備指針(案)を満たす可能性は極めて低いため、滑走路増設案を選択しても事業採択されない可能性があると考えられます。 http://fukuoka-airport.sakura.ne.jp/web/img/pi-step4b.pdf 大阪航空局の回答からも事業を実施するのに問題の少ない新空港案に賛成です。 新空港案は、以下のような事態にならないので賛成です。現空港における滑走路の増設案(西側配置(滑走路間隔210m)改良案)について 6) 事業採択されない可能性がある問題 ・滑走路増設案は『一般空港の整備指針(案)』を満たしていません。その為、事業採択されないことが考えられます。 http://fukuoka-airport.sakura.ne.jp/web/img/pi-step4b.pdf 滑走路増設案は、以上のような事態になるので反対です。 現空港敷地の民間部分を強制収用すべき。 地元経済界だけで造ったら問題なし。市民に税負担等の迷惑をかけないで欲しい。 発着回数の予想がポイント。世界経済の手痛い予想の中で、予想の修正は必要ないか。また、所要資金の調達は、いずれの計画においても大丈夫なのか。 空港に関する利便性よりも私たちの生活環境、税金(経済的な事柄)が同変化するのかを明確にして欲しい。 なるべくお金がかからない方法で。 150万都市は世界にたくさんある。世界を目指す等、夢を追わず市民の幸せ第一、赤字を直せ。 150万都市は世界にたくさんある。世界を目指す等、夢を追わず市民の幸せ第一、赤字を直せ。 何をすれば計画白紙にもなります！何でも作ればいいってもんじゃない。もっと税金を大切に使う！ 費用のかからない方法で行って欲しい。新空港の建設となると、新空港だけでなくアクセスインフラの整備も必要で、多額の費用がかかる。 極力投資金額は少なめに 無駄な公共事業は廃止する 県、市議会で決めるのなら、結果(工事が終わって利用開始後)の責任を具体的に議会が、金銭的にどう対応するのか。悪ければ県民の負担が掛かる。(議会は5～10年間歳費を0にするとか) 国民の税の負担を重くするより、軽くなるよう努力して欲しい。 どちらの計画も将来期待されるポイントや改善される点はとてもよく分かったが、資金がどこから調達されるなど、現実的な点をもう少し教えて欲しいと感じた。私達学生が卒業して60歳まで働くとして、平均でどれくらいの額を空港に費やすことになるのか、年にいくら、どれくらいの収入の人が働いた何%分を空港の税金に充てられるのか。 実際に今どれくらいの人々が現状に不満をもっているか、困っているか。 人口増加してもいつか減少して、空港利用者は本当は減るのではないかと考えてならないし、発着回数がどれ程確実かわからない。現状のままではどれくらいの問題がでるのか。 資金のことかはすごく大変だと思うけれども、福岡がより良い地域(福岡に住む人々がより良い生活を送れる)になることを1番に考えてほしいと思いました。 費用の予算に限りはあるのか？無理のない範囲で作れたら良いと思う。 現時点での福岡空港の困っている点や課題がよく理解できなかったため、私は上の2つの案のどちらにも賛成することができない。費用が莫大にかかるのなら、今のままで良いと思う。 予算がはたして下りるのかどうか。 なにかするにしても多額なお金がかかるので、にやうな計かが必要だと思った。 滑走路増設など実現不可能、無理、あり得ない。新空港案に賛成。 ・2032年に向けて滑走路の容量拡大が必要なら、現時点では新空港案は早すぎるように思います。少なくとも新空港案は投資が大きすぎ、経済情勢が不透明な中で、負債を返済できないリスクが高いのではないのでしょうか。・新空港案は、利便性を大きく損なうこともマイナス要素として大きいです。・一方、地元企業への支援、住民サービスの充実など、経済が不透明だからこそ急がれる、より優先度の高い投資先があるはず。・まずは、投資額の少ない西側滑走路案(210m)で進め、2020年頃に再検討しても良いのではないのでしょうか。その頃に経済情勢が好転しているなら(日本の経済的優位性が今以上に高いなら)、その時点で、処理容量の拡大を図る方が投資回収できる算が高いように思います。 市民意見交換会 空港地主の主張 ○借地料ばかり強調するな！借地を国が又貸して、国は30億円の収入を得ているじゃないか！ ○環境対策費も強調しすぎ！買い上げた土地は国の財産になってるじゃないか！ ○借地料は生活費だ！ 一番苦わせていただきました。金に目がくらむと、人はこうも理性を失うのかと、笑っちゃいました。確かに、国は借地した土地を空港ビル会社などに又貸して収入を得ていますが、それは新空港用地を国が造成した場合も同じで、空港ビル会社などからの収入はあります。借地料を支払っていない完全国有地の空港も同様に、空港ビル会社などから収入を得ています。つまり、国の収入に関しては他の国管理空港と同条件ですが、国が借地料として支出しているのは福岡と那覇だけ。福岡では国有地100%の空港と比較して、年間84億円余計に支払っている事実は変わりません。 環境対策費で買い上げた土地は確かに国の財産です。しかし、騒音が酷く住めないような土地だから補償として買い上げたものであり、国が買い上げた価格で転売したり収益事業を行えるわけではないので、「不良資産」でしかありません(もちろん一部は公園や商業用地として活用はされていますが、収益性は低い)。ところが、新空港になれば、ムダに買い上げる必要もなくなることに加え、現空港周辺の騒音がなくなるため、不良資産どころか優良資産に化ける土地も出てきます。つまり、現空港のままでは塩漬け不良資産のまま、ムダな支出が続くことになります。年間84億円の借地料は生活費ですか・・・現在の地権者は829人と言っていました。一人当たり年間1000万円の生活費とは、大物プロデューサーTKもビックリですね。 新空港建設・増設とも費用を表してあるが、費用分担(国、地方、財界etc.)はどうなり、実質的な国民(市民)負担はいくらになり、毎年いくらで何年支払うことに

意見分類	寄せられたご意見
	なるか、表すべき。 国も借金。県も借金。債権団体にしないようにしてください。 事業効率性の視点での活性路増設案の「デメリット」として“将来に渡って環境対策費、借地料の支払いが継続する”とあるが、これは少なからず「空港整備費」として「新空港案」にも発生する 建設費についてはいろんな方策があるのではないか PI Reportでの詳細説明では十分理解できるが、費用対効果と将来の日本及び北部九州の需要見込みが上昇するとは考えられない。 1.海上案では濃霧の影響は無いのか 2.海上案はウインドカバレッジが1%違うので、年間で3.5日空港が閉鎖されるが、それをこなすために前後に過密な処理をしなければならぬ。この差は大きい。 3.建設費のうち、国、県、市でいくらずつ負担することになるのか、明示すべき。 今の経済状況から、この事業は予定より時間と経費が変わると思います。 周辺の交通インフラ等まで含めたトータルの費用対効果を出せないか。とても新空港案で効果があるとは思えない 滑走路増設、新空港案、両案共一長一短有ると思います。結論的に言えば、国・福岡県・福岡市の総合的財政状態につきると覆います。余り負を次世代におくりたくないのが本音です。 現在の福岡空港は、他空港に比べ、高いアクセス利便性というのが大きな“売り”です。そうでなくなったら、利用も減るでしょう。アクセスが良いので、日帰り出張としても福岡は選ばれています。ビジネスのチャンスを潰さないように、また先行き不安な今般、多額な投資はしないように、総合的に新空港は反対です。 新空港案は現空港の問題点を解消できる。・騒音がなくなる ・事故の危険性がゼロに近づく・滑走路処理容量が増える ・市街地への悪影響がなくなる ・夜間利用ができなる ・借地料、環境対策費がなくなる 実現性のない滑走路増設と実現可能な新空港とを比較する意味はあるのでしょうか？ 滑走路増設が本当にできるなら新空港に反対してもいいが、滑走路増設などできないから新空港に賛成。滑走路増設が本当に実現できるなら滑走路増設に賛成してもいいが、実現できないから滑走路増設には反対。 総合的に考えれば、誰がどう考えても、新空港が優位です。市街地空港を拡張するなど不可能です。滑走路増設は計画に無理があります。 いい加減、無駄な公共事業へお金を使うのはやめて、今ある施設の維持管理や、有効利用にお金を使うべきである。田舎の道路はほとんど痛んでるのに手入れができていない。 建設費用の策定は現段階では非常に難しいのでは？少し詳細な調査を検討してからの方が良いと思います。 いろんな発表をするたびに費用が大きく違うと市民が困惑します。 税金のムダ使いはやめて下さい 今後の日本の条件を考えると「増設案」だが、資金と回収が出来るのであれば「新空港」がベスト 今現在開港している海上空港関空・北九州はいづれも発着数の減少で経営的に成り立っていないのに、また新たに負債を生むようなことは避けるべき。伊丹空港と関空がよい例で、人は便利な方に行くはずです。 相変わらず税金のムダ使い！ 人口減により、そもそも発着回数が増えるはずがなく、それに逆し、増える事で試算されており、又、移転前提の資料作成となっており、内容に納得できない。移転の必要なし。又、周辺住宅対策費も増えるはずがない！ この不景気にムダをなくすべし！既存空港の増設でよいと思う！漁業補償とか必要な補償をしなくて良い！道路の整備必要なし！用地買収必要なし！ 国の方針としては3大都市圏の空港に集約する方向で良いと思う。今後は日本の人口も激減すると予測されている。投資は集中すべきで、分散させるのはよくない。福岡や那覇は滑走路の増設で対応すべきだ。 財界が声高に新空港を叫んでいるが、財界は相応の負担をする気は本当にあるのか。建設費を安くできるとか、何十年で建設費償還ができるとか言ってるようだが、建設費9200億円に含まれていない費用などはどう見ているのだろう。初期投資以外の費用はどう見ているのだろう。建設費が見積もりより高騰することはよくあることだが、その辺は考えているのか？結局最後は国に頼ればよいくらいに考えているのだろう。国が税金で何とかしてくれる。その程度の覚悟で空港問題を語るなと言いたい。納税者として新空港は必要なしと意見する。 上記にはあまり述べませんが、資金の調達をどのようにするのかについて、大きな疑問があります。国や自治体は借金漬けになっている状況で、この整備の「つけ」を孫子の代まで背負わせることはふさわしくないと考えます。中部国際空港の整備は、トヨタ自動車という世界企業の存在と、自動車産業の好景気によって進めることができたと感じていますが、福岡、九州では、想定できる企業が存在するとは考えられません。将来の需要、それに対する費用負担、また改変される自然環境などを考慮すると、滑走路増設が適切と判断します。また、これほど社会資本として必要な空港であれば、土地収用などの手法を用いて、適切に用地等の確保をすべきと考えます。同時に、現施設の借地を継続させるのでなく買収してしまうことはできないのかとも思いますがいかがなものでしょうか。様々な問題があると思いますが、背のたけに見合った整備、負担を考え、良いものを経済的に整備してもらいたいと考えます。
6.その他	60 件 ・建設関係者ばかり優遇するな。 どうか、建前論などではなく、よくよく県民・九州住民のことを考えて進んで頂きたいと思います。有明海のような例(空港ではありませんが)は、ごめんです。引き返せないことですから、よくよくお願いします。 ②相変わらずの「土木・建設」と「政治」との関係で、国が主導している印象である 何かににつけて土木工事や土建屋の横暴が大手を振ってまかり通る昨今、担当部局は常に利用者の立場に立って考えてほしい。 総合的に対応してほしい。 将来の子孫に対する考え方が全く見えてこない。長い眼で見た見識者の意見を大いに表に出してほしい。 関空・北九州の失敗例に学んでしくは止めて下さい。 どの案でも何らかの影響が将来でとります。それをどのように対応していくのかその対策はどうするのか そこが重要です。 いろいろと検討して一番良い方法をとって欲しい。 20年後の航空技術の発達をどう見ているのか？小型化、短い滑走路距離、低騒音なども考えるべき。 大変なテーマですが最良の判断で将来をみすえて下さい。 資料を読んでいると、滑走路増設案についての利便性が優位に語られていますが、果たしてそうでしょうか？公共工事は、政治家の考え方(県知事?)でかなり違ってきますので、負の遺産を増やしてほしくないです。 どちらの案も一理あって非常になやむところですが。 「地元」について、国は県・市が対象で、空港周辺地域は対象とならず諸々のことが決定されていますので、地元の中に空港周辺地域の団体を加えていただきたいし、麻生知事は年度当初に今年度の方針の中で、施策を進める上で、地域の実情を踏まえた、きめ細かな対応が不可欠であると表明されております。麻生総理も国民の目線で政治を行っていくと明言されております。地元の意見を尊重し、迷惑を受けているが仕方がない、協力してよかったと言える状況を作りだして頂くことを願っております。 早期に滑走路の増設を行い、将来やっぱ新空港が必要でしとなったら、どう致しますか？ 現在の空港周辺におすまいの方々の新空港案賛成意見、増設案賛成意見も伺っています。 今の時期はいかにともタイミングが悪すぎる。かえって逆なでし、逆効果になる気がする。勇気を持って、景気回復を待って調査すべきでないかと危惧する。 新空港のアピールをもっと積極的にしてほしい！！ ステップ3での近隣空港への効果なし、には少し疑問でした。(10/26説明会にて)空港建設の決定は国交大臣です。充分な審査の結果でも需要想定に狂いが生じます。このフォローとして国交省が動くべきです。この福岡空港問題を利用すべきです。 今ある空港施設をもっと充実させてほしい。 福岡市民以外は皆福岡空港へ行っている。逆はどうして出来ないのか、都合が悪いのかわからない。 ・佐賀空港はムダ。福岡空港の今後が重要な課題。 現在の空港の駐車場はせまい。駐車台数も少ない。道路もせまい上、進行状況の案内も分かりづらい。この点の改善がなされないの、新空港案は是非立派にしてほしい。 大型機を多く飛ばしたりできるといいと思った。 勝手にやってください。 佐賀空港のようにはなってほしくないと思います。

意見分類		寄せられたご意見
		空に空港を作つたらいいと思う。
		空港を利用したいけど費用が高いです。
		ボンバル機を使用しないでほしい。
		がんばってください。
		空港事業について、本当に必要なのか？ということから出発しますので、ノーアンサーです。
		県に2つも空港はいらない。
		北九州にあるので新たにつくらないでいい。
		全世帯に新空港が必要か不必要か、分かりやすく票をとる必要がいる！みんなの税金がかかっています！
		来年平成21年3月迄およその目標が出来ればと説明がありましたが、漁業補償の大きな問題がありますが早く地元の説明会を修らせて頂きたい。
		新空港
		・安全保障はどうか(国家レベルとして)現空港は自衛隊、米軍のインフラとしての機能をいまだ持っているのでは。新空港はどうか。
		過去に海上新空港ができなかった事例は無いので新空港案に賛成です。過去に滑走路増設ができなかった事例はあるので滑走路増設案に反対です。
		今日の説明を受けた感じでは、増設案はメリットが少なくデメリットも少ない。新空港案はメリットが大きいがデメリットも大きいと感じました。デメリットを避けるなら、増設案が支持されるのかなと思いました。
		現空港の建物の寿命(強度や補修費など)の影響はどのように考えていますか。
		各国の首都圏の空港と福岡空港を比べても現実的でない。
		地方空港としての役割や費用配分、国の市政等が異なるため。
		もう少し多くの人々の意見をきいた方がいい。
		伊都キャンパスに移設し、九大が現在の位置に移る方法もいいと思う。
		福岡空港は、かなり都心部に建てられ、面積が小さいと思いましたが、今まで何回も利用したことがあって、拡大した方がいいと前から思いました。
		新空港では電車にかわる新たなアクセスができないのか。例えば直行便のモノレールなどの設置を考えていないのか。
		なんでも広く、多く、と考える時代はそろそろ終わりではないのか？と考えます
		増設と新設の比較が先か？
		慎重に検討してほしい。
		空港やら子供病院の移転など、埋立地を作ってまでする必要性が見えてきません。もう福岡に住むのを止めようかと思えます。県知事と市長の言うことにも全く同意できません。
		飛行機を今はたくさん利用しないからよくわからないけど、利用する機会が多くなれば、もっと感じる人が多いと思う。
		将来の予測は難しいのでリスクの少ない案を採用する方がいいと思います。
		2つの案のプレゼンである程度の内容はつかめました。空港側としての意見をもっと盛り込むべきだと思います。ある意味抽象的なものであって、空港側としての意見の形がつかめませんでした。改善するべきだと思います。
		例えば、事業拡大意欲が旺盛な韓国の格安社が日本に多くの便を張るようになると、九州～北海道の移動は、これまでの九州～羽田乗り継ぎ～北海道から、九州～韓国乗り継ぎ～北海道に取って代わり、所要時間の大幅な増加もなく、より安い運賃で旅行できるようになるかもしれない。今までは、九州～北海道の移動など羽田で乗り継ぎさせとけばいい、その方が儲かる、だから福岡～札幌など申し訳程度に残しとけばいい、と考えていた国内大手航空会社も、方針転換を検討せざるを得なくなる。あるいは、海外の航空会社に完全に駆逐され、日本の航空会社がなくなってしまい、事実上カポタージュを解禁せざるを得ず、事業意欲の旺盛な海外資本の航空会社が日本国内の航空輸送を担い、結果として、運賃の低廉化など利用者利便が向上する可能性すらある。世界の航空市場はダイミックに動いている。今のままの状態が、永遠に続くとは思えない。
		新空港においての事業が一部企業の利益になるからとの推進は、福岡ではあって欲しくない。現存のものを大切に。後からそうなったときの増設で。
		経済優先で良からうと思われることが、今崩壊していると思うので、先行事例の失敗例はもれなく折り込んで、福岡独自の将来に不安を残さない空港をつくっていただきたい
		環境、災害、国際経済、人口問題、消費者心理といったファクターはまだ流動的で予断が難しい時期と思われる。
		どちらか一つをしぼらなければならないので、結局我慢しなければならないと思うと、なんとなく将来が不安になりました。
		自分では選びきれませんでした。
		航空機を利用しようと思わないので、どちらでも構わない
		ゆずりあいで解決してほしい。
		福岡市民として現状のままでいい。「麻生さん、吉田さん 福岡の住民を苦しめないでください」
		観光がいかに人心を荒廃させるのかを各地で見えています。観光は必要でしょうか。もう少し節度も必要ではないでしょうか。
		新宮の方々には、新空港ができるということは、自衛隊や米軍も移転してくるということをつかた上で賛否を明らかにしてほしい。
P ー ン ン グ ラ フ	1.PIの取り組みに対する意見 139 件	過去のステップでの検討結果を無視した内容がありますが、どのようにお考えなのでしょうか？
		PIはステップ4で終わりだったのではないですか？構想段階PIとは？？
		現空港の混雑過密状況による朝夕ピーク時など諸問題が 現実に出ている中でその状況改善の為に国・県・市などの専門家が共同で PIで会議を進め、一定の見解下で地元経済界も新空港案を支持した。PIなどの案や資料、需要予測に反対するならそれに対する対案や根拠となる資料 や需要予測を出して言わないと説得力は無いだろう。有効な資料も少ないようでは 根拠に欠けると言われてもし方無い。「現状維持派」とは所謂 論外の「何もしない案」「現空港拡張整備案」の事だろうが、両案とも 条件から現実的で無い事は分かっている。だから地元経済界71社も 拡張案では無く、新空港案推進で意見集約が成ったのではないか。また*「一般市民の意見」などもPIは幅広く受け付けた訳で、議論にも反映した事だろう 調査に問題は無くこれ以上のやり方は無い。
		ごそこそ調査して勝手に決めないで！というのが本音です。大切なことなら県民投票とかしたら？
		議論を深めるためにも、PT手法等有効と思います。引き続き御努力よろしく願います。
		このような調査そのものが無駄である。同じことの繰り返し。(調査機関のために貢献しているのみ)
		福岡の住人にとって、飛行場の場所についてはみな重要視していることです。これからの福岡の発展にかかわる重要な案件だと思います。それだけに、ただCMを流すのではなくニュースや特別番組を組むなどの「TVでの告知」や「TVでの意見募集」をすべきだと思います。番組制作にお金がかかるのかもしれませんが、ぜひやっていただきたい。こういったPIの活動は、昔に比べれば、告知について努力しているほうだと思いますが、「興味があれば、見てみてー」という態度にしか見えません。せめてこれからの福岡空港のあり方について住民投票を行ってほしい。
		このような調査で無駄な税金を使わないで欲しい
		この調査の為に費やされる経費が問題です。このアンケートに答えるのも私にとっては無駄使いのようです。あしからず。
		福岡空港の問題は長年議論されながら、何度も頓挫している。増設or新空港いずれにせよ今回こそ何らかの進展があることを期待している。
		国交省は、福岡で新空港建設の気運が高まるやいなや、新たな増設案を持ち出してくるほどなので、新空港建設は余程避けたいんだろうな。市や県には、新空港の必要性をこれからも強く訴えかけてもらいたいね。現空港が抱える騒音や危険性、多額の補償費用、新幹線の拠点となる博多駅周辺の 土地の有効利用が不可などの諸問題の悪影響を直接受けるのは福岡市・県。にも関わらず、最終的には現地の状況を知らない国交省(本庁)の裁量一つで決まってしまう。
		空港は待ちの時間があるので、何かPRのためにスペースを貸したりして興味深い企画をしてみてもいい。
		せっかくなら、滑走路増設案と新空港案のどちらがいいか、というアンケートもするべきだと思う。
		・直接的利害の大きい地域での説明会をしないと事業化の時困る。
		地元だけでなく、広く内外の意見も聞くべき。福岡は存在価値が低下していく都市なのか。存在価値をあげるべき都市なのか。
		住民投票してはどうか。福岡県民の意思として。明確な住民の意思が表れると思います。
		このようなPIは大変良いと思いました。
		もっと県民が関心を持つように大々的に広告を出すべきです。そして意見を聞くべきです。選挙のときに一緒に聞いてもいいと思います。私の周りでは県民が意見を言うことを誰も知りません。私が話して意見を聞くと、新設案に賛成の人は誰もいません。これで新設案に決まったら、県民の意見を聞かずに決定したのと同じことになると思います。そこにはお金を掛けてもいいと思います。このホームページも解りにくい。平日の昼間では催しに行きたくてもいけない人の方が多い気がします。

意見分類	寄せられたご意見
	私は出前説明会を聞く迄は新空港建設には反対でしたが、出前説明会を聞いてからは建設に賛成します。 レポートを見るまでこんなに真剣に議論・検討をされていることを解りませんでした。大変にわかり易いレポートです。感心しました。2案とも甲・乙つけがたく何を優先度と考えるか、又その基準が現在ではなく、未来の時点で評価すればと思います。 全体を通して、どの評価基準を優先させるか迷う所です。どうしても現時点で物考えやすいためでしょうか。 九州の位置付けがこのまま伸長するのが私は一番疑問に思っています。今の信条は既存拡張ですが、何十年後、果たして大丈夫かと問われれば、それは誰も答えられません。 ANAが航空燃料税の減税を求める＝これ以上の空港は必要ないと言っているなど、航空会社の意見が取り入れられていない。 この資料を駆でたまたまいただいたのですが、すごく興味があったので、自分も意見できるのだと思ってすごく嬉しいと思いました。こういうのってすごい事だと思います。みな様方はどうお思いなんだろう？ 「やる気」を疑っていますよ。皆さんの。 広報の基本的なスタンスに問題あり。 「ウインドカバレッジ」は何の意味？ 「アクセス」や「ルート」はまだしも「ポテンシャル」とか「コンベンション・イベント」など意味不明な片仮名文字を並べても広報公聴には役立たない。 ・質疑応答の時間が十分とられている。いいすめ方の説明会であった。 ・処理能力、増設案(42回/h)と新設(43回/h)は理解しづらい。 乱筆で申し訳ありません。 市民が意見を述べる機会を下さりありがとうございました。 勉強会(石川議員提唱による)によっていろいろなことが学べてありがたい。 地方都市でもこのような催しを行って欲しい。 市民を含めての検討を進めてみては？ (このレポートに関して)今後の発着数予想など「建設ありき」の意向が見え隠れしているように感じる。市民意見交換会の募集が【5名】で【ウィークデー開催】というのが理解できない。【先着順】についても同じ、何か意図があるのか？ お疲れ様です。わかりやすい説明でした。 このイベントは、新空港を建設する事をピーアールするためのもの？ こんな事に金をかけるの自体、金のムダ使い！ 福岡空港で時々参加者をつつり説明会を開いて頂くと幸いです。期待しています。 住民投票を行ってはどうか？ 建設費は住民負担です。住民に問う必要があります。一部上層部の人達で決めるべきではない？ 福岡空港を考えるあたり、PIをステップ4回にもわたり調査することは非常に重要と考えます。 是非、十分に検討いただき、無駄な事業費を出さないようにしてください。 PI調査のステップだけで沢山の時間を浪費してきている。直ちに新空港へ向けた調査を開始すべきである。実現不可能な現空港拡張案を採択すれば、空港整備の遅れにより、福岡地域の発展に障害となるであろう。 ステップごとに分けるのは良い案だと思うが、途中から参加する人の意見がわかりにくい。もっと積極的にこうしたレポートやアンケートを配布した方が良いと思う。やや強引にも感じる。 今後も県民への理解を深める方策が必要です。 PIは良いと思う。 香椎駅などでチラシを頂きこのような検討がされていることを知りました。私は、和白周辺に住んでいるため(持家)新空港の件がとても気になっています。騒音や、交通状況など今の生活にどのくらいの影響がでるのか あと、この件を知らない人も多いのではないのでしょうか・・・チラシの配り方も その辺のDM配りと変わらなかったし・・・もっと空港近辺(新空港)に積極的に アピールしてほしい。知らなければ意見することもできませんから 私は福岡県の人間ではありますが、現在の福岡空港の状況、初めて知りました。隣県であるのにニュースでもほとんどとりあげられていません。アジアの一都市窓口として、福岡だけでなく、九州全体にもさらに意見を求めていかれるべきではないでしょうか。 駅前を通行している人に渡して記入してもらうという方法はおかしい。少なくとも協力できるかどうか、尋ねてから渡すべきではないのか。資料がもったいない。 この意見募集からは外れるような回答かもしれませんが。すみません。どこかに賛成反対の意見を書けるのであればそちらに書きたかったのですが…。(そういう場所はないのでしょうか) 本当だったら、意見交換会などに出席して意見を言いたいけど、上手く話せる自身がないので、思ったことを記入できる場所が欲しいです。もっと利用する立場の人が沢山参加して、納得できる結論を出して欲しい。決して利権が絡むことのないよう、お願いしたいです。1本100万円の本とか勘弁して欲しいです。 調査に時間をかけ過ぎ。さらに何年調査に時間を費やすつもりでしょうか？ 多くの意見を聞きたいのであれば、「福岡県だより」にこのハガキを添付するなど確実に人に行き渡るようにする必要があるのではないか。今回街頭でもらわなければ、意見することはなかったと思う。(※わざわざHPに意見を送るよりもハガキの方が伝えやすい) 一部の人のだけにこんな風にアンケートで意見を聞いても意味がないと思う。市政だよりなどで福岡市民全体の声を聞くべきだと思う。 福岡県だより(2008.11)をみて、ビントがはずれているかもしれませんが、疑問に思ったことを意見としました。例えば外国人看護士の育成を九州福岡で行い、その後日本全国に散らばるといったストーリーを自分なりに勝手に考え、福岡空港はどのようになるのだろうかということを考えたりします。どのように空港は最終的に整備されるかわかりませんが、多分2つの案に対して各項目で点数を付け、決定になると思うのですが、グランドビジョンをもう少し住民に指し示して欲しいこととみんなで考えよう福岡空港の将来をとあるようにもう少しみんなに周知できないものかと感じました。新聞等では知っていたが、自分はたまたま福岡県だよりを見て、HPを見たのですが、自分も含めてレポートに接することなく過ごしている人が多いのではないかと感じました。意見に対するQ&Aは難しい部分が多かったのですが、ざっとしか見てませんが参考になりました。自分のようなくだらない意見にも回答していただくと空港整備がぐっと身近なものに感じるような気がします。 パンフレットを店内で配られてたのですが、あまり効果があがっているように見えなかった。特にスーツの男の人たちは、いないほうがとつきやすいと思う。TVや町内会の回覧など、他の広報の方法は考えられないのだろうか。 私はこのPIを街頭で配布されているのをたまたま見つけました。私は大学3年生ですが、生まれてからずっと福岡の人間で、福岡の行政に興味があります。私のような学生や20代の人は他にも多くいると思います。地元のローカルTVなどでもかまいませんので、もっと様々な形で、このPIについてPRすれば、もっと充実したPIIになると思います。 市民の意見を聞きながら空港整備を行うのは画期的だと思った。 このPIレポートの調査対象は福岡県、その周辺の人々だけですか？日本人だけですか？アジアの窓口としての福岡空港を目指すのであれば、アジア・海外の人々の意見もくわしく知りたいです。 もっとイベント仕立てにやらないと、一般の人は関心を持たないと思います。 政治的な圧力に関係なく、このPIの結果が反映されることを期待する。 また、無記名での収集では、省関係者や建設関係者等が組織的にPIIに参加することで、必ずしも一般の意見が多数反映されているとはいえない。 ・今後もより良い空港をしていければ、わずかな問題も説明会等でしっかりとご説明頂くようにお願いします。 意見を募集していることを告知しても、わざわざ意見を出す人は、少数なのでは。 広報と同じように、IPIレポート(はがき付)も配布したほうが、より多くの人が意見を出しやすいのでは。 このようなアンケートや意見を募る時は、各市町村の窓口においてほしい 簡単な意見の記入 及びどちらに賛成か反対かを明確に出来る質問方式 市政だより等にアンケート用紙を添付してもらい各市町村の窓口で投函できると大変 幅広いアンケートになるのではないのでしょうか ・直接空港の問題とは関係ないですが、TVとかで不特定多数の方に意見募集のCMを流している割には、このホームページは素人には大変わかりずらく、いろんな方の意見を下さいというにはお粗末すぎる(役所仕事の堅苦しいホームページ)と思う。人々の意見を聞いてますよとのボーディングだと勘ぐりたくなる。 『情報を求めます』と言いながら、福岡市のHPを見ても意見する場が無くこのHPを探すのも苦労した。でもネットを使わない人達はどこで知なのか？意見をするのか？ 地元のTV局や新聞等に協力してもらう等して、定期的に情報を提供し市民からの意見を求めないと『人工島や七隈線と同じ過ち』の繰り返しだ。そうなると一体誰が責任を取るのか？ 福岡市の財政でこれ以上の失敗は許されないはず！！ それ位の覚悟での調査なのか？ PI参加、しょうがなく出席している。税金のムダ使い。 福岡県民の意見をもっと取り入れるべきだと思います。必要であれば住民投票も考えるべきだと思います。

意見分類	寄せられたご意見
	投票（県民地）で決めた方が良いのではないかな・・・
	決定は誰がするのでしょうか？住民であってほしい。
	このことってきいたこともなかったがおもしろかったです。
	意見を求めるのは年齢層など大衆化されたら（されているかもしれませんが）例えばご年配の方でしたら、時代の移り変わりがわかりそうなので長い目でみた意見が聞けそうです。
	手続きをもう少しわかりやすくしてほしい。
	県民世論をつかむためにはPIだけでは意見者の数が少なすぎる。大規模な世論調査をすべき。
	PIを導入したのは大変望ましいと思う。
	福岡市の財界などが新空港を推進しているが、一番大切なのは県民がこの問題をどのようにとらえ、どのようにしたいのかだと考える。民意を最大限尊重しなければ、総選挙、知事選などで方向性がひっくり返ることになり、混乱する。そのことをしっかりと考え、決して一部団体の利益などだけで判断してはならない。もっと民意をつかむ努力をすべき。
	・福岡（北部九州）の住民投票でもやれはどうでしょう！
	県民世論をつかむためにはPIだけでは意見者の数が少なすぎる。大規模な世論調査をすべき。
	＜説明会（10/6）での質疑応答（回答者は大阪航空局）＞ Q 福岡空港PIステップ4 PIレポート5、6ページの滑走路処理容量について、増設案は国内線側の 平行誘導路の二重化を前提としているのでしょうか？ A 二重化を前提にしています。（福岡空港PIステップ1 PIレポート詳細版の138ページ「平行誘導路二重化による便数増大に対応したエプロンスポットが空港用地内で確保できるかの検討」より） 上図は滑走路増設前なので、滑走路増設後はさらに国内線側・国際線側ともにスポットが大幅に増加すると考えられます。＜説明会（10/6）での質疑応答（回答者は九州地方整備局）＞ Q 西側配置（滑走路間隔210m）改良案の場合、拡張（用地買収）するのはどこになるのでしょうか？ A 空港西側の国際線ターミナル周辺になります。（空港東側は拡張しません） http://fukuoka-airport.sakura.ne.jp/web/img/pi-step4b.pdf レポートと説明会での回答に矛盾が多過ぎる増設案には不信感があり増設案には反対です。新空港案であればスポット数が少なくてもあとから拡張することができるので 新空港案に賛成です。
	発言する人が同じ人ばかりのような気がします。説明会や意見発表会のやり方に工夫がいるのでは・・・
	民の意見をよくきけ
	これから空港を使うであろう年代の意見をもっと参考にしたい方がいと思う。
	地域住民との対話を大切に進めて欲しい。
	PIが開催されていること自体がまだまだ市民の方に周知させていないのが残念です。
	「福岡県だより」は必要な情報量が少なく、意見を出すには中途半端であると思います。また、PIレポートに詳しく載っているのであれば、その旨を「福岡県だより」に書いておくべきと思います。
	・過去のPIの参加者数が少なすぎると思います。年間1,700万人が利用するのに、たった1000～2000人の意見しか聞かないのは不十分です。よりオープンで積極的な参加を行うべきだと思います。（後々の苦情・問い合わせも減るのでは？）
	10年以上月に1～2回は利用している者ですが、ステップ1～3の調査が行われていたことを知りませんでした。福岡空港の将来の方向性をこのようにオープンな形ですすめておられると知りうれしく、又、利用者として安心しました。福岡以外でも1～4ページは、ぜひひろくPRしてください。よい形でまとまるようお祈りしています。
	福岡市民の総意が必要。
	住民の意見を取り入れていくことには大賛成です。
	特に新空港を建設した場合、多くの周辺住民に影響が出るので、より多くの人たちの意見を聞いてほしい。
	経済界や政界など、メディアに載りやすい意見だけでなく、市民・県民の意見を聞くこのような取り組みは必要だと思うし、意見決定にもっと参加できるようにしてほしい。
	両案とも地域住民（増設案に関しては用地買収に関わる方たち）から、どのような意見が出ているかを知りたかった。
	実際の空港利用者にも意見を求め、現在の利便性の良さなどを聞いた方がよいと思う。
	できるだけ多くの意見を集めることが必要であると思う
	市民に説明をする機会を増やしてほしいと思う。
	ケース・スタディとして、興味深い内容で勉強になった。市民参加型の行政というのを体験できてよかった。
	発着回数14.5万回から18.3万回に増える根拠も良く見えませんので、もっと航空会社の意見も取り入れて調査して欲しい。
	・今年の1～9月の福岡空港の旅客数は前年同期比で約30万人減少しています。離着陸回数も8月までに5千回も減少しています。需要予測では経済状況毎にA～Cの予測を立てています。しかし、現状はA～Cの どれにも当てはまりません。Cをはるかに下回り「マイナス」状態です。需要予測はどんな場合にも需要が伸びることになっていますが、少しばかり景気が 下降気味になっただけで、大きくマイナスになっています。「失われた10年」と同様でも需要が右肩上がりになるということ自体無理があると思います。そのことを念頭に 最新の数値を使って予測をやり直す必要があると思います。今の状態では、たとえ新空港でなく増設になったとしても、県民は認めないでしょう。 ・連絡調整会議の方々もいろいろと努力をされているようですが、PIの意見が少なすぎます。全県を対象に大がかりな世論調査が必要だと思います。
	大変きたいな字でごめんなさい。
	「本当にこのレポートに関する意見募集を考えた人はすばらしい」と思います。ありがとうございます。他の空港ではなかったのではないのでしょうか？
	印象としては、多くの人に知られないまま、静かに重大な物事が進められているといった感じです。若い世代、子供の生きやすい世の中は、利便性を追求する先にあるのだろうか？と思います。三苦、新宮周辺には、海と自分のライフスタイルを大切にしながら毎日精一杯生きる若者たちがたくさんいるんですよ。そんな姿が見えていますか？
	「総合的な調査」は国、県、市合同でやっているが、(PIも)責任の所在がよくわからない。第Ⅱ種空港なら、国が設置管理者。国策としてやるべきではないのか。かつての新幹線や高速道路のように。国策でないのなら設置管理者を自治体に移すべき。
	今回11/12の新宮町での出前説明会に参加したが、新空港を海上に作るのであれば自然環境への影響が一番心配なのでもっと詳しく調べてその内容について公開して引き続きPIで検討を重ねてほしい。
	ステップ4になるまで、こういったレポートの存在は知りませんでした。重要な問題であるにも関わらず、住民への周知が充分でなかったように思います。新宮町付近は自然環境が良いことが魅力のひとつであるように思います。空港建設でその魅力が奪われるように思えて仕方ありません。レポートには「2032年の状況には対応可能」と書いてありましたが、もっと長期的な見通しを持って 計画にあたってほしいものです。
	今後の進め方において、「時間」について触れておらず、1年先、5年なのか、10年後の話なのか、感覚が分かりづらい。何をいつまでに検討するのかを明確にすべき。その後の広報手段なども。
	この意見を生かし、勝手に新空港建設案が突っ走ることを祈る！
	またこの資料が意見交換会の期日以降配布されていることに作を感じる。非常に不愉快！！
	新空港に向けての調査の様です。佐賀空港はどうなっているのですか？実態を良く見てください。
	説明会、市民意見交換会はされているようだが、平日にされても、仕事を抱えているものにとっては参加し難い。回数だけで、主催者側は満足(?)、それとも意見が出にくくしているようにしか思えない。本当に空港利用者の生の声を聞くという姿勢が感じられない。
	このような「役所の書類」的な内容では、余程意識の高い人、又は利害関係者でなければ、通読することすらないだろう。広く意見を求めるならば、説明内容、回答方式を良く工夫すべき。送付される(回答)結果は、恐らく片寄ったものばかりとなるだろう。
	ステップ4になって急な展開になってしまい、これまでのステップの意味があるのかと思ってしまう。正直なところ、これらアプローチ全般について不快感を持たざるを得ない。
	新空港を作る為のステップのように感じられる。具体的な数値がみえない。
	もっと大々的に積極的にアピールをされた方が理解を得られると思います。お疲れ様でした。
	音(騒音)の問題で、補償の可能性が出てくると思う。地域住民との話し合いを何度もすべきだと思う。「こんなはずでは」というのが必ず出てくる。
	PIレポートという聞きなれない言葉を市民に向かって使うべきではない。より多くの人の意見を聞きたいのであれば、なおさらである。市民は専門用語を聞いただけで、ひいてしまう。
	素人にこういうアンケートをして何を求められているのかが、よく分からなかった。
	広く意見を市民に求めることやり方は非常に良いですね。
	とても興味をもてた。自分たちも活用する乗り物だから、しっかり考えなければいけないと思った。
	今までの調査で、どの地域で、どのくらいの年代を対象として行ったのかを提示すべき。増設にしても新設にしても周辺住民との話し合いや説明会を実施し

意見分類		寄せられたご意見
		ているのか。どのような意見が出ているのかを提示して、その上で説明会や意見を調査してほしい。 ・今回参加しなければPIをしていることを知らなかったのも、もっと広めるべき。 新空港は三苦・新宮に建つというのは、自分は大学の講義で知りましたが、住人は知らない人も多いと思います。もう少し意見を聞く範囲を広げてはどうでしょうか？ ハブ空港を目指していないのなら、PIの内容は不適切ではないだろうか？福岡空港の代替と全面に押し出すべきではないか？ 福岡の地理的位置や経済状況によって施設の検討が成されていることに非常に関心を持った。 このPIレポートをさらに多くの人に見てもらおうことが大切だと思う。 いいと思ふ。 検討のステップが透明であり、公平な決定プロセスが実施されていると感じる。 このPIは、滑走路増設、新空港建設の両案について、賛否を問う人気投票とならないよう、的確な行政判断をお願いします。 ・関係行政機関による最終的な対応案の決定手続きが、いつどのような形で行われるのか明らかにしてほしい。福岡空港は国が設置する空港であり、最終的には国が判断するのが普通ではないのでしょうか。 ・平成20年度後半の経済情勢の激変は、需要予測に大幅な影響を与えることになる。仮に2年間マイナス成長が続けば、それを取り戻すには5年くらいはかかる。いったん検討をペンディングし、3年後くらいを目途に対応案を検討しなおしたほうがよいのでは。 今回の調査及びヒアリングニュース聞いたりすると、利権体質での新空港への結びつけすぎる。おかしいのでは。現空港が一番良い。 空港に対する意見募集をもっと広く市民に知らせてほしい。いつも決まってしまってから知らせる。たくさんの方の市民の色々な意見をほんとに聞く考えがないように思う。 ・新空港建設にあたっての話し合いは、市民を交えて今一度、話し合うべきである。 一方的な新空港ありきの議論では許されない。市民と一緒に論じ立案すべきである もっとマスコミに取り上げてもらい、もっと意見交換してもらおうべきだと思う こういう形で空港利用者の意見をきちんとフィードバックしてくれたり、意見を聴取しようとしているところは非常に良いことだと思います。 このように、一般の人に意見を募る事は非常に良いことだと思う。しかし反対に、2択しかないのだから、決定しなかった方に賛成だった人達の理解も得られるように、いずれか決定したら分かりやすい説明と、今後の方向性を詳しくしてから公表して欲しい。 費用対効果を明示して(例えば、利用者が朝1便遅れる事を改善するのに5000億〜1兆円使う事を、それを我慢する事等)、これらの計画の賛否を問うアンケートをとったら良いと思います。 ・県議会の空港対策調査特別委員会の会議録を検索したところ、2008.02.19：平成20年 空港対策調査特別委員会 本文 ○早麻清蔵委員 そればかりやっていて、議論ばかりやってたってどうしようもないんじゃないの。だから、国がここにしようという判断をもって、そしてこのPIというのをやっているのかどうか、そこあたりがちっとも見えん。何を大体やろうとしているのか。何かステップ3とか4とかいろいろ言うけども、意見ばかり聞いていてガス抜きやっていてどうするんですか、最終的には。知事は来年度中には方向を決めますよと、こう言っているわけですね。だから、百年の計とか夢とか言っとるけども、大体、もともとが腹は決まってきたおるんじゃないの。だから、国の判断でよう、問題は。だから、国がどう考えるのか、そこあたりを明確にある程度示していかないと、県民に意見ばかり聞いていてどうするわけ。だから、佐賀空港なんという話が出てくる、一番いいのは佐賀空港じゃないかとかいう話になってくるわけよ。だから、これは国際空港、ハブでいくのか、あるいは第二種の地方空港でいっていて、そして将来的にはハブ空港に持っていく機能を持った空港をつくるってこうとするのか、そこあたりの判断でしよう。ハブをつくるって言ったら九州一円がまとまるか、まとまりやしませんよ。国だってそういうことができるわけない、でしょう。今すぐハブ空港を九州の福岡につくりますよと国が言うならいいよ。だから、今の現在の福岡空港ではどうにもならんから、新しい空港をつくりましょと、こう言っているわけでしょう。だから、事は、じゃあ、現空港じゃどうにもならんと、だったらこうだと、ある程度の判断を示していかないと、めったやたらに機関ばかりつって、そしていろいろな意見を聞いて、ガス抜きやって、そして、じゃあ、ここだと、そんな持っていき方というのはないだろうと思うよ、僕は。だから、国自体もおかしいと思うよ、これ。だから、国がつくる意思があるのかないのか、そこあたり確認しなさいよ。我々に確認させてよ。三つのうちの一つを決めますと、国が言うならいいよ、我々もやるよ。だけど、向こうあたりは全然言っていないわけ。じゃあ、三カ所ともだめだと、こういうふうになつたら、いや、国はやりませんと、こうなるんじゃないの。もう必要ありませんと、簡単にいきまし 長い間、滑走路増設案・新空港案が出ているが国民の意見を取り入れながら調査しているとは知らなかった。どちらにしても反対意見が出るのでしょうか、よりよい結果になってくれるように願っています。 新空港建設は今まで現空港に投資したお金が無駄になる。これから誘導路の二重化も行う予定ということだが、このお金も無駄になる。無駄の多い新空港はやめるべきだろう。福岡空港の問題は多くの県民が意見を出す必要があると思うが、私の周りにこの問題を知っている人は誰もいない。PIだけでは県民の意見を知るには限界があると思う。県内で大規模な世論調査をするなどして、県民世論を十分につかんでほしい。そうしなければ事業を行う段階になって、県民の反対に遭い事業が進まなくなる可能性が大きい。 PIだけで県民世論がわかるのか非常に心もとない。民意をきちんとつかむため大規模な世論調査をすべきである。景気が後退している。需要予測も状況に応じてきちんと見直すべきである。現状で予測は高く見積もりすぎだろう。 意見募集方法が限られており、一般の人にはなかなか浸透していない。もっと規模の大きな県民アンケートなどを実施してはどうか。 11月4日の意見交換会での東京電機大学高田和幸准教授の発言。「市民が納得しないやり方では何のためのPIなのかわからない」。この言葉をしっかり受け止めPIを行い結論を出すべきだ。県議会の委員会で「PIはガス抜き」と公言する、愚かな県議会議員もいるが、次回知事選で反対派の知事が誕生したら事業を進めるのは困難になる。このことをしっかりと考えるよう警告しておく。 ・航空関係者の意見、福岡地主組合の報告を尊重すること。 ・国内の全空港におけるPIと同様の項目と対比して現空港の利点を分析すること。 ・JR・高速道路の発達により、新空港の場合利用者は、JRほかの交通機関への移行する公算が大きくなる。乗客利用者の意見をアンケートすること。 ・航空関係者の意見、福岡地主組合の報告を尊重すること。 ・国内の全空港におけるPIと同様の項目と対比して現空港の利点を分析すること。 ・JR・高速道路の発達により、新空港の場合利用者は、JRほかの交通機関への移行する公算が大きくなる。乗客利用者の意見をアンケートすること。 ・航空関係者の意見、福岡地主組合の報告を尊重すること ・国内の全空港におけるPIと同様の項目と対比して現空港の利点を分析する事 ・JR、高速道路の発達により新空港の場合、利用者はJR、他の交通機関へ移行する公算が大きくなる。 ・乗客利用者の意見、アンケートをする事 ・航空関係者の意見、福岡地主組合の報告を尊重すること ・国内の全空港におけるPIと同様の項目と対比して現空港の利点を分析する事 ・JR、高速道路の発達により新空港の場合、利用者はJR、他の交通機関へ移行する公算が大きくなる。 ・乗客利用者の意見、アンケートをする事 PIステップ①～④まで住民に対する説明のゼスチャーのみで、意見を聞くという見せ掛けの姿勢としか思えない。本当に必要な多少でも迷惑をかけるのであれば、もう少し丁寧に時間を取ってやるべきであり、また問題に対する対応策も明示すべき。 滑走路容量の算出方法がステップ1の時と変わっている。今回のやり方で現空港の処理容量をだして提示すべきだ。需要予測と実績が離れすぎている。信用できる数値を出すべき。正しい県民世論をつかむため、PIだけでなく世論調査を行うべき。 初めてPIレポートを読ませて頂きました。利用者として意見参加できたことは光栄でした。又、私もこれに参加すべき対象人と悟れました。もっとマスコミを使って全国に認知すべきと思いました。 とにかく建設費を税金という形で負担する国民や県民の意向を尊重してほしい。とくに県民世論を重視すべきだと思う。きちんと世論を把握し、その通りに施策を進めることが大切だと思う。何のためのPIかよく考えてほしい。また民意を集める工夫もほしい。ステップ1～3とも県民の数に比べ意見を出した人の数が少なすぎる。やはり県民対象の世論調査が必要だ。
		2.PIの催し等に関する意見 67件 地元の空港と考えているようだが、一番使っているのは首都圏の人間。なぜ東京で説明会しないのか？危険やうるさいなども理解できるが、それで福岡は潤っている。国の財政状況を考えて行動すべき。新空港をつくることになったら、絶対福岡空港は使わない。 ビデオはわからないという客観性がない。 どうしても新空港を作りたいとしか思えない話し合いが多い。 講義だと思えば説明会だったのでショックでした。

意見分類	寄せられたご意見
	今回の出前説明会がなければ、PI(ステップ4)を知りもしなかったので、いい機会になりました。 議論がオープンで良いと思いました。 今回の出前説明会に遅れて来たので詳しい事はあまり分らなかったですが、空港の建設には興味があるので、もし次に機会があれば説明会に参加してみたいと思いました。 構想案とはいえ、三苦・新宮地区住民に何の説明が無いのはなぜなのか。 出前説明会へ出席。 パワーポイントの鑑賞だけだった。もっと問題提起を口頭で述べるべき。 今日は“作る”前提で説得に来られたのか。 授業より勉強になった。このような説明会を開いてくださってありがとうございました。 この度は大学での講義を開設していただきありがとうございました。 説明はよかったと思う。これからもがんばってほしい。 このような講義が意味がある。 話している人の説明がうまくなく、資料のどこを説明しているのかわからなかった。 市民意見交換会参加者や一般参加者のレポートに対する理解度の差が酷過ぎると思いました。レポートを読んですらいなさそうな人やグラフの数値も読めない人を参加させるのは問題があるのでは？ 司会者もあきれくらいレポートを読んでいない人にいくら説明しても時間の無駄ではないか？ 説明をされる方々(各行政の代表)から意志を感じません。第三者・単なる頭の良い説明としか感じません。 11/4の市民意見交換会は、②、⑬、⑰の方などは、TV、新聞、その他の反対集会で、良く見かけるような気がしますし、「コウフン」した大声で大変に不愉快でした。このような会合をしても本当の市民の声かどうか、考えさせられました。ご一考を。 今までニュースで漠然としてしか新空港案については知りませんでした、今回のオープンハウスの説明で、長所、短所も含め、知ることができ、より身近な問題として考えられるようになりました。 ※新宮町にも説明にきてください。町広報や、スーパーなどでこういうイベントをやってほしいです。自分たちが住む町の環境が変わる大きな問題なので、絶対に関心を持つと思います。 もっと住民の声をいろんな形で伝えるようにしてほしい。説明会など子供からお年寄りまでちゃんと理解できるような形でどうするか検討してほしい。 初めて話を伺ってとても興味深かったので、パンフレットをよんでもう少し勉強したいと思います。 必ず、このアンケートの結果、又、それ以外にも意見、さらには投票でもして考えるべき。将来、子・孫の時代にもかかわる重大事です。もっとオープンハウスをするべきである。 がんばって下さい。ちゃんと説明してもらってわかりやすかったです。 漠然としか知らないニュースだったので、比較表の説明等、本日聞かせて頂けて非常に参考になりました。ありがとうございました。 これまでに意見を回収した人数が福岡市や県の人口と比べてもほんのわずかに感じました。私自身、本日の講義を通して、初めて詳しく知ることが出来たので今の活動をこれからも頑張ってください。 私たちのような学生に対してこのような説明会を行う試みは良いと思う。 大変わかりやすい資料と説明でした。私も福岡市民として空港設立に対しては大変興味があります。ぜひ便利で利用しやすい空港作りをよろしくお願いします。 説明が少し分かりにくかった。例えば早送りの映像も他の空港と比較する映像などがほしかった。 がんばってください。説明会はためになりました。 丁寧な説明をしていただき好印象でした。こういった活動、イベントをもっとPRしていただければ、どのような案が採用されても納得が得られると思います。意見を聞こうという姿勢が見られました。 説明が分かりやすくてよかったです。でも実際あんまり空港とか使わないので・・・まだよく考えられませんでした。でも、ビデオを見て今の空港じゃせまいのはよく分かりました。 ご説明ありがとうございました。 空港が移転した場合の現空港跡地の利活用の方向性についても情報があると判断材料になると感じました。 プレゼンターの声が聞き取りにくい。 今回のような説明会を行うと、殆ど建設反対ばかりの意見にかたよっている。自然環境だけで人間の生活や幸せは得られない。周辺住民の合意形成は必要。(成田空港の反省をふまえて) 議論百出ということは賛否両論あつてのことだと思う。反対意見のみ表明されるのは疑問。賛成意見もあるからこそ議論になるのではないかな。賛成5人、反対5人という風に意見発表するように出来ないのか。 この様な説明会を聞く事が初めてだったので、自分がどこまで理解できるのか心配でしたが、とても分かりやすくてよかったです。 今回このような説明会を行ってください、私達にとってよい経験ができ、住んでる都市に対して考えれた。 どのお話もわかりやすく、たくさん事を学べました。様々な提案を聞き、これからの空港が良い方向へと進んで欲しいです。メリットだけではなく、デメリットの両もきちんと考え決めて欲しいです。 空港に滑走路の問題があるというのをはじめて知りました。滑走路を増やすにも新空港を作るにも簡単にできるのかと思っていたけれど、たくさん短所があり、びっくりしました。でも短所を私たちがうけ入れないと空港は何もかわらないと思います。 今の説明で空港について知れて良かったです。「滑走路増設案」も「新空港案」もどちらも興味深かったです。どちらの案も大変な策だと思いますが、初めに聞いたようにアジアに進出するという事を考えたら実行してほしいなあと感じました。 今日の説明を聞くまで、このような案があることを知らなかった。実際に私たちが利用することになるので、今回知れたことは非常によかったし、もっとたくさんの方が知るべきだと思う。 レポートはわかりやすいのですが、説明と一緒に聞きながら読む場合、細部まで読めなくて説明もわからなくなってしまいました。もう少しゆっくり話を聞きたかったです。国、県、市のそれぞれの意見も知りたかったです。 専門用語がたくさん出てきて難しいです。普段空港をほとんど利用しないので、今の空港がどのように問題があるのかをもっと詳しく説明してもらわないと新しい空港を作る必要性や増設する必要性がよく分かりません。今のままでいいと思ってしまいます。 今日のようにイベントはとても為になる。是非ともまた機会があれば聞きたい。 航空系の話が聞けて、これからの進路選択に役立つと思いました。 またこういう機会があればいいと思います。 福岡空港の方々はこのような事について今現在検討していることが分かりました。実現するのには非常に時間がかかると思いますけどがんばってほしいです。 説明が分かりやすくて興味が持てました。 興味の持てるお話しありがとうございました。 テロップが見やすくて分かりやすかったです。 おもしろかった。 私たちは、もっと空港について勉強する必要があると思いました。 自分は測量・調査業務の仕事をしていますが、今行っている説明会は数をこなして、調書にあげるだけのような気がします。新空港案には反対。 空港についてあまり興味をもったことがなく状況とかまったく知らないことばかりだったけど、福岡空港への興味がました。まだ完璧に理解できてはいませんが、もっと知りたいと思った。 わざわざ来ていただきありがとうございました。 ムダのように思える。もっと必要性を理解させるようなプレゼンをしていただきたかった。現状がわからないので、まずはそこからディベートが楽しかったです すごくためになりました、 ・説明会の感想は地域住民を手の平の上でもてあそんでいる様であった。 ・データに基づき明確情報・説明(解答)が欲しかった。 今までこの問題について、ニュースで報道している程のことしか知らず、どこか他の地域のこととらえていた面があったので、空港移転問題を考える良いきっかけとなりました。

意見分類	寄せられたご意見
	出前説明会に新空港推進派の市議が入り込み新空港水深を訴える場面があったと報道された。影響力のある者が市民への説明の場に出てきて持論を唱えるのは非常に不適当ではないか。今後こういうことがないよう徹底すべきだ。 「新空港案」前提での説明会であり、不快である。(利権団体の意見は入れるべきでない) 一問一答が理想です。質問コーナーのとき、一人で2つ質問したり3つ質問したりで時間がオーバーしました。簡潔にする為、一人1問にしたらどうか。 意見交換会は、いわゆる新空港反対派ばかりで、偏った人選になり過ぎている。民主的ではない。 3.PIレポートに対する意見 112 件 このレポートの中身はおかしいことだらけにしか見えません。 根拠が不明なまま検討してある感じがします。説得力に欠ける内容です。 説明不足が多過ぎると思います。具体的根拠や期間も示さず用地買収が可能であるような表記には常識を疑います。 インターネットの掲示板や個人のホームページで意見や検討もされていることについて全く検討されていない事柄が多過ぎて調査内容のレベルが低いと思う。 調査会社の調査能力に問題があるのではないかな？ P16に滑走路増設案より長期間を要することが想定されるとあるが、その具体的根拠は何ら示されていない。過去の事例からは新空港の方が早く作れると思うが何故そのような結論になるのか？今回の内容では肝心のところで具体的根拠が示されず「滑走路増設案より長期間を要することが想定される」など、滑走路増設案よりの結論を導き出すという意図を感じる。 滑走路増設案に不利となる情報は極力示さず(騒音コンターなど)、滑走路増設案に不利な情報を示す時は表現を誤魔化しているように感じる。 インターネットでいろいろな情報が調べられて掲示板やホームページで意見が飛び交うご時世にこの程度の調査内容では話にならないのでわ。 詳細な調査ご苦労様です！！ カラーで見やすくはありますが、お金をかけすぎでは。福岡の1人勝ちという印象が大きいです。他都(九州)からの乗客は見込めても他県の空港の存在が…。利便はいいですが。他との均衡も考えてほしい。 拡張の欠点は極力書かず、新空港の欠点はしっかり書いています。拡張の欠点:能力の低さ、騒音被害の広がり、用地買収の困難性、環境対策費の増額などは書かないか目立たせないようにしています。拡張ならあたかも8～14年で事業が完了するような印象を与える書き方です。(8～14年は「工期」であって、工事に入るまでには用地買収を終えておく必要があり、実際は何十年かかるか分からない) 一方、新空港の欠点:建設費、事業期間、横風、アクセス、環境影響については、しっかりと記述してあります。建設費には全ての費用が含まれていますが、同じ条件にするなら拡張の場合は既存施設の更新費も算入すべきです。拡張の騒音影響にはほとんど触れていないのに、新空港の環境影響はしっかり記述してあります。明らかに拡張支持へと世論操作をしているようにしか思えません。 私は『新空港案』を支持します。PIレポートはとても分かりやすかったです。 一般の人に読ませるなら、極力文章を廃して、図解で説明しなくてはいけないでしょう。 多方面の検討をしたことは評価に値する。 このレポートはどのページもぎっしりいろんな情報がかかれていて、少々わかりにくい。ポイントをもっとしぼって、ページ作りをしてほしい。ただ並べているだけの印象がある。 資料をもっとシンプルなものに。と思う反面、関連する費用や他の優先度の高い項目とのバランスが見れる資料もほしいと思った。 こども病院の移転問題と同様、移転は得策とは思えない。何度読んでも必要性が伝わらないのは、滑走路増設や新空港建設が前提のレポートであり、肯定する内容の記載のみだからではないか。本当に必要ならばその理由や建設時の環境への配慮案、実験データ、シミュレーション等のデータを示してはどうだろうか。正直、まわりにはこの問題を良しとする人がまったくいないので、私にも必要とする認識が低い。 スタガーやウインドカバレッジについての知識がわかりやすく勉強になった。 全てのページにおいて「誰向け」のものなのかわかりにくい。1行の文字数が多い。図表が小さい。具体的なイメージがわからない。 (例)空港拡張面積 約90ha(←福岡ドーム約〇個分とか) 「ただ、まとめただけで読ませる工夫がない」 拡大ありきの論調でレポートしても一方的すぎて賛同しかねる。 仕事でつかれていますので、読む気がしません。一見してわかるものが必要でしょう。(もらった資料は内部資料ですね) 複数の調査結果を示すべき。国土交通系の見とらざるであるとは思えない。 発表された最新レポートを見る限り、滑走路増設まっしぐらという感じです。滑走路増設の欠点をまるで無視し、新空港のケチばかりつけています。常識を疑うほど不公平な内容になっています。 パンフレットが難しく、内容を読む途中で断念してしまった。実家が天草市なので、福岡空港は非常にひんぱんに利用するので将来のことを考えるのはいいことだとは思う。 ※そもそもこのアンケートは「〇ページについて」と設問しなければ答えにくいです。 p22下の「セットバック」とp5～の改良案の関係がわかりにくい(というよりわからない)です。(pp5～に図示されている)国内線ターミナルは、現存のターミナルなのか、セットバック後のものか？p7の国内線移転は二重投資になるのか？など) ☐新設案ありきの議論、新設案へ誘導する議論、資料等の提示はやめていただきたい。 PIレポートは新空港に片寄った内容になっている。 PIレポートがわかりにくい。 参考資料(PIレポート詳細版)が用意されていない。十分な準備ではない。 ・専門用語が多い。もっと普通のことばで説明してください。 福岡空港のみの検討ではなく、新空港を作った他の地域(千歳:成功、成田:失敗、中部:△、関空:失敗)の例も具体的に情報を流すべき。出張で多くの地域を見ているので、福岡は同じ失敗をしてほしくない。 (2)3ページ、7ページ、16ページ、17ページ、18ページ、19ページ、20ページと8回にわたって、しつこく環境対策費が新設空港は不要だと書いているが、これは永久に続くのではなく、いずれ終了するものだ。ウソを書くな！！ 短時間で把握できるように1/3程度の簡単パンフレットがあれば、アンケートの時間が短くて済むと思います。 海上案(新設案)へ誘導する検討となっていると思う。 又、海上案は最低2年位海上ブイを設置し、風向、風速を測定してから検討案とすべきである。 資料等に定義されているものは全て新空港を造らんが為の資料に見える。もっと考慮、配置を。 ※アクセスにしても満足とはいかない迄も現空港との比較で不便さがあるのです。 国がいくらい、地方の県・市がどれくらいの予算出資する必要があるの検討はどちらの件でも示すべきではと思います。 調整会議の皆様御苦労さます。 「増設案」よりの表現が多いような気がします。 ・アセスメント、PIが「建設」だけにとどまっており、落胆している。 ステップ4で2案に絞られたが、どちらの案についても、その案が実現したときの福岡の未来像を利点・弊害点も含めて記述してほしい。例:・滑走路増設案にすると利便性がよいので、ビジネスマンが頻繁にアジアと行き来できるようになる・新空港案になると近隣の交通網が整備され、美しい町並になる この意見募集は何の賛否を求めている。これで民意を聞いているつもりになってほしくない。きちんと賛否を問うべきである。 1ページにたくさん書きすぎで字が小さく読みづらかった。読んで欲しいのなら、ページ数を増やして字や図や表をもっと大きくすべきです。 自分は福岡空港でパイロットとして勤務しているが、その自分でも分かりにくい用語や構成があった。もっと図やイラストを大きくして、一目で分かる様な物にするといのでは。 非常によくまとめられていて、伝えたいことがよくわかった。 用語の説明がきちんとしており、文の内容が理解しやすかった。 PIレポートは細かい所までまとめてあり、わかりやすかった。今度ゆっくり、じっくりみたいです！ PIで世論を吸い上げようとしている取組みは評価するが、国交省が作成したPIレポートは新設寄りと言わざるを得ない。 将来空港をよく使うであろう子供や若い人にもっと分かりやすい資料を作ってほしい。お年寄りには新空港ができる頃には利用できる人が少なくなっていると思うので。 人口減→発着回数減と思ってましたが、飛行機の小型化や使いやすいつ時間帯に多く発着できるようにするなど説明いただいてなるほどと思いました。

意見分類	寄せられたご意見
	ご丁寧に説明頂き、ありがとうございます。 難しい問題が多いけれど、よく比較表を作って、民の判断がしやすい様にして下さい。 PIレポートステップ4については、とても分かりやすい資料だと思います。 p1～4までもう少しわかりやすくしてほしい。 それにしても、ステップ4の詳細版の出来はひどいですね。ステップ1、2は内容があり、文字通りの「詳細版」ですが、ステップ3で大幅にレベルが下がり、ステップ4は最低です。 しかも、ステップ3、4の詳細版は説明会に印刷が間に合わないというお粗末さ。 よほど内容が濃いから遅れてるかと思いきや、あの出来。宿題を提出するのが遅い子ほど出来が悪いのと同じでしょうか。 結局、ステップ3以降の1年間は、①スタガー解消(滑走路増設の処理容量の水増し)②ウインドカバレッジの計算の2つしかやってなかったのでしょうね。滑走路増設に関する記載は嵩上げだけ。新空港に関しては、ほとんどステップ3の焼き直し、コラムなどステップ3の再掲ばかり、ほぼ全ページにやたらデカイ図面を掲載。全体的に無駄にページを使いすぎです。ステップ4詳細版で読み応えがあるのは、 ・p46～50の跡地利用 特に跡地利用の事例のコラムは詳しくて良い。 ・p62のアクセスのコラム 新空港が伊丹・羽田と同等以上のアクセスであることが一目瞭然。閑空や中部とはまるで違うことも良く分かる。 ・p76～77の高さ制限のコラム 高さ制限がなくなれば、単に高層ビルを建てられる、というだけでなく、良好な開発を誘導しやすくなるのがよく分かる。 ・p73の「安全性の確保」はギャグですかね？ レポートは滑走路増設案に誘導しすぎ。滑走路増設の方が早い訳がない、騒音が拡がらない訳がない、危険性が増大しない訳がない。 むずかしかった。 スタガー等の普段耳にしない単語の解説がありがたかった。 アンケートを書くには判断材料が少ないように思った。しかし興味は持てた。 非常に読みにくい冊子でした。字も小さい、カタカナ専門用語が多く、意味がわかりにくい。こんな資料はわかる人だけにさしあげて下さい。お金のムダです！ もっとイラストを使って明解にほしい。 ステップ4では新空港建設が決まっているかの様なレポートの印象です。もっと、オープンにすべきですし、市長・知事が今はこの話題に触れたがらないのは変だと思います。公共工事等で請負業者の為に空港！？新空港案なら海上になるので、麻生グループ等が新空港を建設したいのかなあ～ 過去のPIレポートに載せた情報については、ステップ4においても同様の内容であればちゃんと情報載せるべきです。 あまり空港を使うことがないので、全然わからなかったのですが、これを機会にもう少し勉強しようと思いました。どちらもメリットデメリットがあり、むずかしいですね！！ 空港を利用する機会があまりなく、あまり深く考えたこともなかったので正直どちらが絶対に良いとはいえない・・・と感じました。 敵地にのりこんでP1をやるという勇氣は大したものだ。 今年1～8月までの離発着回数が前年同期比で5千回も減少していると聞く。今後も廃止や減便が相次ぐ。経済状況も下降線をたどっている。需要予測はやり直すべきだ。簡易的な方法なのですぐにでも算出できるはずで、数値を早期に公表し、判断材料になるようにしてほしい。 騒音コンターが示されていない。これがないと判断できない。これがないと市民に意見を聞く意味がない。 前々から福岡空港の処理能力のオーバーフローとその対策に興味があり 普段からよく福岡空港を利用することもあって今回のPIレポートを読ませていただいたが、非常に内容が薄く、またどのように読んでも一方的に感じる表記の仕方に落胆した。このPIレポートも今回で終わりというわけではないと信じているが、今はしっかりとしたわかりやすいレポートを期待したい。 今回のこのレポートはレポート形式のものを書き慣れ、読み慣れている人に対しての ものだと思う。一般の人々の大半はこのような小さな文字の多い、また専門用語や カタカナ語の羅列の多い文章は非常に読み難いものだという認識を持って 次回のPIレポートを作成していただきたい。 ・滑走路増設案は『規模に見合う用地確保』をしていない可能性がある件について。(福岡空港PIステップ3 PIレポート詳細版の59ページより) 新空港の前提条件には『規模に見合う用地確保』という言葉が何度も出てきます。(福岡空港PIステップ3 PIレポート詳細版の45ページより) しかし、現空港における滑走路の増設案の施設規模については、『規模に見合う用地確保』という言葉は一言もありません。滑走路の間隔が210mとなるように滑走路を増設する場合、ごく普通に考えれば全拡張面積は 全拡張面積＝滑走路に関する拡張面積＋駐機場に関する拡張面積 の式で現わされることになり、現空港の滑走路に関する面積と駐機場に関する面積の両方を減らさない場合、滑走路に関する拡張面積＝(滑走路長＋オーバーランなどに対応する長さ)×滑走路の間隔＝(2、500m＋500m)×210m＝630、000m²＝63ha 駐機場に関する拡張面積＝滑走路処理容量増加分に対応できるエプロン面積＝約30ha (183、000回－145、000回＝約4万回相当分の面積) 故に 全拡張面積＝滑走路に関する拡張面積＋駐機場に関する拡張面積＝63ha＋30ha＝90ha となり、現空港の滑走路に関する面積と駐機場に関する面積のどちらかかあるいは両方を減らさなければ 拡張面積を20haに抑えることはできないと考えられます。福岡空港PIステップ1ではPIレポート詳細版の138ページなどでスポット数やスポット配置例がありますが、福岡空港PIステップ4では何故かPIレポートの詳細版にもスポット数やスポット配置例が無く、滑走路に関する拡張面積と駐機場に関する拡張面積がそれぞれ何haなのについても一切記述が無いので、『規模に見合う用地確保』されているのかどうか確認する方法がありません。以上のことから、滑走路増設案は『規模に見合う用地確保』をしていない可能性も考えられます。 http://fukuoka-airport.sakura.ne.jp/web/img/pi-step4b.pdf これはもう意図的と判断するしかないと思います。規模に見合う用地確保をしていない増設案では全く話になりませんので 滑走路増設案には反対です。規模に見合う用地確保を行うのが当然であり新空港案に賛成です。 ・滑走路処理容量の計算の考え方に間違いがあるので、滑走路処理容量が減少することが考えられます。〈滑走路処理容量の計算の考え方の検討〉仮に現空港と全く同じ条件の滑走路が同時離着陸が可能なオープンパラルで配置することができた場合、滑走路の処理能力が同じで滑走路本数が2本なので、滑走路処理能力は滑走路1本の時の2倍になります。福岡空港PIステップ1 PIレポート詳細版の122～123ページより ステップ1で公表された値から滑走路本数が2本になった場合の滑走路処理能力を計算すると 福岡空港PIステップ4 PIレポート詳細版の22ページにある差分方式で計算すると滑走路処理容量が2倍になります。上記の表とグラフを見れば一目瞭然で滑走路が2倍に増えれば各時間帯の滑走路処理能力は当然2倍(比例方式)になり 滑走路1本のときのピーク時間帯からの差分をそのまま滑走路2本の時のピーク値から引いて求めたら(差分方式) 滑走路処理容量は過大に算出されることになります。尚、福岡空港PIステップ1とステップ4では滑走路処理容量の算出の考え方が異なります。ステップ1の考え方「安定的に処理できる回数」＝代表値＝32回/時(現滑走路) ステップ4の考え方「机上の計算で最大限処理できる回数」＝最大値＝40回/時(西側配置(滑走路間隔210m)改良案) http://fukuoka-airport.sakura.ne.jp/web/img/pi-step4b.pdf この意図的水増しは酷いとか言いようがありません。調査に関しては国が担当なので、国の担当者には厳しい指導がされることを望みます。今回のような嘘のレポートでは困ります。滑走路処理容量が足りない増設案では再度PIを行うことになり無駄なので滑走路増設案には反対です。新空港案であれば拡張も可能なので新空港案に賛成です。 交通の社会インフラ整備に対して、本質の部分、将来的な部分を示してもらいたい。 今回の新空港案(三苦・新宮ゾーン)には一切書かれていないが、この案の場合、空自芦屋飛行場とかなり近くなり、将来うまく運用できるのか？新北九州空港と海自小月飛行場間で、かなりもめた二の舞にならなければ良いが・・・ ・発着便数が現空港の受け入れ能力を超えると云う需要予測の算出方法に問題有り。算式を一般に公開せよ。 ・市営地下鉄七隈線を見てみよ。未だに少ない。 レポートについて：普通の人がわからないように書かれている。 借地料の単価推移なども公表すべきだ。もともとは米価が賃料の基本のはず。1反あたり721万余の地代はどの田を見てもバカげている。 わかりやすくよく検討された内容となっている。さらに推進して下さい。 詳細レポートの前に簡単な説明表みたいなものがあれば少し興味がもてたかもしれない。 新空港ありきの調査には反対する。 知らない事が知れて楽しかった。飛行機や空港に興味があるのでおもしろかったです。 予算面の手当がもっと考えるべきと思う。 本当にこの金額(予算)で足りるのか？ レポートはどちらかというと新空港案をおしているように感じられました。 双方の案を詳しく説明してあるが、細かい数値まで載せてあり、データが多すぎて判断がしづらい。どのポイントが重要な論点になっているのかが曖昧になっている。 とても分かりやすい説明で興味深かったです。ありがとうございます。 両案に対して、それぞれの更に検討が必要である問題について、どのような対応案があるのかなども書いてもらえればよかった。 分かりにくいページが多かったので少しよみにくかった。もっとまとめてあるページを増やすとよかったと思う。

意見分類	寄せられたご意見
	興味深い内容だった。 PIレポートは良いものかと思いますが、興味の無い人にとっては情報が多すぎてかえって手を出しにくいのではないのでしょうか。 もっと短所を探る必要があると思う。 増設・新空港案ありきで、現在の空港でできる改善案などがPIに載っていないかった。 この資料や説明を聞いていると、何だか新空港のメリットの方が大きいような感じがしました。新空港のデメリットの説明が少ないような…そんな気がしました。 将来の発着回数が2032年にそれほどの数の根拠はどこから出てきたのか、全く庶民にはわからない。 PIレポートは土木や航空工学を見事に検証していた。ところが足りない議論もある。航空便の搭乗率は70%なので、まだ乗せられる。日本航空や全日空がストライキを起こすと醒める。パイロットの年収を知ると醒める。日本航空や全日空の株価は低い。その程度の産業なのか。航空運賃の驚きのキャンペーン次第で旅行客が大幅に増えるのは実需ではない。福岡青森線が生成されたり消滅されたりで旅行客が増えるのは実需ではない。台風が来ると運休する。つまり航空業の商売繁盛や隠された謎に庶民が踊らされている領域があるのは事実だ。製造業並みの常識的会社になるべきだ。 内容が複雑で一般人に理解しにくい。資料多すぎ。 このような「役所の書類」的な内容では、余程意識の高い人、又は利害関係者でなければ、通読することすらないだろう。広く意見を求めるならば、説明内容、回答 방식을良く工夫すべき。送付される(回答)結果は、恐らく片寄ったものばかりとなるだろう。 ステップへの取組みに異論がないが、PIレポートのようなわかりにくい資料を街頭配布しても一般人には理解し難い。回収率20%未満と思慮するが、調整会議側の自己満足になってやしないか。 資料はわかりやすいが、内容が漠然としている。もっと具体的な数字を出して欲しい。特に収益性は。 福岡空港が羽田の次に利用されていることが良く分かりました。 これから人口は少なくなり日本の発達率は伸びていないのですがGDPはこれから上がるのですか？ 空港の利用率は上がるのですか？ レポートだけじゃ理解しにくいと思う。説明を聞いてよく分かる感じだと思う。 レポートの内容はとても細かく、表や図などで分かりやすかったのですが、実際にどのような人が、どのような目的で、そしてどのように飛行機を利用するにあたって、需要が多くて困っているのかということをもう少し書いてもらいたかったです。 レポートはわかりやすいのですが、説明と一緒に聞きながら読む場合、細部まで読めなくて説明もわからなくなってしまいました。もう少しゆっくり話を聞きたかったです。国、県、市のそれぞれの意見も知りたかったです。 グラフがみにくい とても見やすわかりやすかった。 パンフレットの図、説明などとても分かりにくいし読み難い。検討主体者の目線で作られたパンフレットで、これでは一般人には理解できないし、読む気もうせていった。役所的な文面、作りに終始。ちなみに私は空港の処理容量、航空機の飛行等に多少なりとも関係する職についている者です。 レポートの内容はよく比較されていると思うが、専門用語が多いので、部分的に解説が必要だと思った。 PI Reportでの詳細説明では十分理解できるが、費用対効果と将来の日本及び北部九州の需要見込みが上昇するとは考えられない。 今の場所こそ、交通の利便性いいのに、あなたたちは何を考えているんですか？短所ばかりの説明会で納得なんか無理です。PIレポートとかありえない。私たちの税金で作るんだからちゃんと一人一人納得させてから作ってください。許せない！！ 騒音カウンターという基本情報を示すことなく、このようなアンケートをしても意味がないと思います。判断できません。 詳細検討のページの前に、全ての案を簡単に比較するページが必要と思う。PI8に経済波及効果が具体的に何億円程度あるのか比較する欄が必要と思う。 決定した様なレポートは良くない。博多駅から20分で車では無理。質問した人に対して、予定どとか、まだ決まった事ではないと逃げるのは汚い。 p16、下から4つめの右端のハコ記載の「不可」は「不能」と書くべき。 騒音の問題はないとの事だが、例が悪い。犬の鳴声を例にしているが、一般の人にも分かりにくい。わざと分からないようにしているとしか思えない。もう少し住民の立場に立った考えがないと、理解は得られないと思って欲しい。 レポートの色が多すぎて大変読みにくくポイントがわかりにくい。編集レベルから考え直すべき。企業の環境報告書など参考にすべし。 現空港と新空港と比較、みやすく説明してあり、わかりやすかったです。あと個人的に博多駅から近くて便利な利便性をとても現状は満足しています。よりよい発展を願っています。
4.その他	30 件 再度満杯になった場合の対応策に要する費用も示すべき。再度PIをやるつもりなのか？ レポート内容が首を傾げたくするような検討結果になっています。用地買収などは、実務経験者なら新空港案の方が短期間で終わると思いますが。 海外で同様の調査を実施し、その結果を示して欲しい。 福岡空港はとても便利でいい空港だと思う。しかし、便が増えれば、私は佐賀でも熊本でも利用していい。(時間さえあれば今でもいい)福岡空港調査連絡会議そのものが必要なのか。 空港の今後あり方(国際線の拡大など)を精査した上で、どちらの案が良いかご検討願います。 1. 関係者の御苦労がよくわかった。 この意見募集ハガキの書き方はややこしすぎる。2つの案について、冊子を読んでどちらがよいと思うかを単純に書かせる(選ばせる)方がよい。 A案かB案か、という選択式のハガキが良かったと思います。今までに新聞や広報(市政だより？))で読んで来ていたので、大体頭で理解できていたから。 なるべく多くの人の意見を聞いて決めようという姿勢は評価できます。最後のこの意見ハガキがもっと簡単だったら良かったのに残念です。 説明に来られている方が数字等を明確にして答えられない為、ぼんやりとした説明に感じられた。何の為に4人の方が来られたのかと思う。この出張費も国民の税金から使われているのかと思うと無駄に思えた。 ・既存の借地権による増大金額を公にしてくれない。 空港問題を正しく理解している人は新空港に賛成です。レポートすらまともに読むこともなく、空港問題をまるで理解できず、何でも反対を唱える人だけが新空港に反対しているようです。 ステップ1～3までのことを知らずに、ステップ4の今回の説明会に参加しました。おはずかしいのですが…。 ・福岡空港(および千歳空港、那覇空港)は、第一種空港に準じた空港であり、他の第二種空港とは重要度が異なることを、今後の共通認識にするような調査研究に期待をしながら、(暫定に次ぐ暫定対策にならない)本格的な方策検討を願う。 地元負担の問題については、このPIで最終的には意見を聞くことにならないのが残念である。 いずれにしても早期に結論がでることを望みます。 とても興味が出ました。 何より、どちらにせよ、不正が決して行われなことを一番に念じる。 予定地周辺の住民への説明・合意は得られているのでしょうか？ 縦割り行政の中で考えると、中央が縦割りの人脈がつまっているとうまくいくような気がします…？ 何かが分かりませんが、先に新空港移転ありきで話が進められているように思われる。市の第3セクター開発事業で「1本100万円の植林」の無茶苦茶な話がありましたが、責任問題を含め解決されたとは思いますが、「税金です」無駄なお金の投入はやめて欲しいと思います。 業者団体がお金を使って、新空港は未来を創るみたいな活動や発言をするのはよくない。九大も移転しこれだけ市民の反対が多い空港をなぜ市県は造ろうとするのか。 国は国土交通省の政策だけでなく、国全体のビジョンや製作を踏まえて九州、福岡のあり方や福岡空港のあり方について、責任を持ってコメントするべき。それが国と地元がそれぞれキチンと責任を持つということであり、地元と対立してもかまわない。地域のことは地元自治体でないと分からないとか、戦略が立てられないということでは、日本に空港政策がないと言われてもしかたがないのではないか。 とにかく役人の面子、利益で検討するのではなく、現状の財政、景気をよく考慮して、検討して欲しい。こういったもので、本当に良かったと国民全てが思えるものがいくつあったか？を考えて検討願います。 これからは、福岡空港の情報を多く知りたいと思いました。 最初の方は話を聞いていて、新空港ができて福岡空港は残るのだと思っていた。跡地の話で気づいて意見が変わった。 1日に364機も出入りするとは思っていなかったの、初めて耳にした時は驚きました。 最終的には誰が決定するのでしょうか？

意見分類		寄せられたご意見
		空港建設に税金が投入される以上、民意を最大限尊重しなければならない。過去の経緯からいっても世論は新空港を望んでいない。財界など一部の意見を取り入れて新空港案を採用すれば、今後ある知事選や福岡市長選で反対派が勝利し、新空港案はつぶされる。 政争の具にすべきではない。また、現空港の地主や、反対のための反対者の意見を過大評価すべきではないし、将来に悔いを残すべきではない。
平行誘導路二重化について		
12 件		平行誘導路の二重化はターミナルビル前面の駐車場のところまで使うのだと思うが周辺を含めた交通処理や都市計画の関係があるので直ぐにできるはずがない。レポートにこの様な記述がない。 今回一番に言いたいのはヘリコプターの発着のやり方を変えてほしい。ヘリポートは国際線ターミナル側にあるのに滑走路を横切って志免町の住宅街を低空飛行し爆音また振動でガラスがガタガタと震える。なぜ国際線ターミナル側を使わないのか、滑走路に対して平行に飛ばないのか分からない。出来ないのであれば住宅地を飛び越え高高度を飛ばうにしてほしい。 ・平行誘導路の2重化は増設案に決めてやるべき。効果は1日5往復だけ。新設ならガマンすべき。340億は大きい。
		・ターミナルの建替→二重投資で全く無駄。 「当面の対応策」をすることによって多額の費用がかかる。この対応策をやらずに早めに対応案の決定ができないのか？ 滑走路処理容量が限界に近いとの対応策として、当面の解決策である平行誘導路の二重化は早急に実施の方向で検討すべきである。現空港の滑走路増設は工事着手から7年、新空港は9年と予想されており、この事業を実施することで、年/4000回の発着能力が向上とのことである。現空港滑走路増設、新空港建設いづれに決まっても当面有効な対策である。 誘導路による遅延が現状で発生しているのに 一部区間しか二重化しない滑走路増設案では対応できないので反対です。新空港案であれば誘導路を起因とする遅延は起きないので賛成です。 周回道路は4車線はないと交通に支障が出るので ステップ1より平行誘導路の二重化は不可能になるので 滑走路増設案に反対です。現空港の周回道路問題に関係なく建設できる新空港案に賛成です。 国内線側の誘導路の二重化によって周回道路が確保されない場合、ランドサイドにとっては完全な改悪です。現在周回道路を通行している車両が一般道路に陥ることになります。タクシーの列が一般道路の右折レーンを完全に潰すでしょう。今でも稲城交差点の右折レーンは1車線しかありません。仮に吉塚新川の河川断面を苛めて右折レーン2車線を確保できたとしても、今でも空港北口の右折レーン2車線で処理している右折車両と大量のタクシーによって、機能不全に陥ることは間違いありません。ターミナルビルが東側に大きくせり出せば、タクシープールを拡張することも出来ません(ステップ1の詳細版では、逆に今の狭いタクシープールがなくなるような図面になっている！)。誘導路の二重化さえ、実現困難であると思います。 二重化についてもPIが実施されるのか？簡単にセッバックといっても、そう上手くいくとは考えられない。 市街地上空を今以上に深夜時間帯に航空機が飛び低空飛行することになるし説明会(10/6)での質疑応答で『PIレポート5、6ページの滑走路処理容量について、増設案は国内線側の平行誘導路の二重化を前提としているのでしょうか？』という質問に対して『二重化を前提にしています。』と国土交通省の人が回答していましたが、元福岡空港次長は『福岡県警から周回道路を必ず設置するように指導されているので周回道路は必ず設置している状態にしないといけないです。』とのことなので、現状でターミナル前が4車線で周回道路が2車線の合計6車線は無いと車やバスなどの状況から対応困難であるのに合計6車線を確保することができない平行誘導路の二重化を行うことは現空港敷地内だけでは不可能であることは明らかである http://www.fukuokakuko-chosa.org/info1/step01/pi_step01_4-3b.html ので実現性の無い滑走路増設案に反対です。深夜時間帯に市街地上空を低空飛行しないし他の国内海上空港の建設事例と比較して事業費や規模なども特に過大であるとは言えず、また、事業期間(工事期間を含む)は他の事例から推測して20年以内での開港も可能であると考えられる http://fukuoka-airport.sakura.ne.jp/web/img/pi-step4b.pdf 新空港案に賛成です。 平行誘導路の二重化は当面の策としているが、あまりにも情報不足でよく分からない。ビルをセッバックして駐車場はどうなるのか。空港内の道路も、周りの道路への影響は無いのか。この情報量ではやるべきではないとしか言えない。
その他		
150 件		お食事のいいレストランが1つか2つairportにあると助かる。本当にいいレストランがいい！中途半端はダメ。(1つ2つ以外は普通のでいいが) おばさん達はこれくらいしか判りません。電車の中なので、ゆれて字が書けなくてすみません。 どけんやこやしをするな！！ 空港へは、外、中ともよく見に出かけますが、空港局の土地を整備するとともに、飛行機ファンのための見学スポットの誕生を願います。休日はたくさんの家族連れなどで楽しんでいます。ちゃんとした場所がなく、路駐など危険です。 空港移転に反対する人たちの本当の気持ちはどこにあるのでしょうか。反対者の意見ばかりが報道などされるような気がします。 退職後、20数回海外旅行に行きましたが、外国の飛行場、各施設、何処も素晴らしい。我々の生存中の話ではないが、1日も早く着工してほしい。 居住地が北九州空港に近いので、北九州空港の便数等を増加してもらいたいので失礼ですが福岡空港に対しては関心が薄いんです。 小さい頃から板付空港に親しみを持ち、あこがれていたがいつの間にか巨大化し、田畑が消え、ビルと住宅ばかりになった。昭和天皇や現天皇ご夫妻、煙ちゃん・華子様が来福の折りは職場の許可で出迎えに行ったことが懐かしい。 不思議に思うのは、福岡空港より利用者需要で劣る中部国際空港に二本目の滑走路の建設計画があることだ。自分は名古屋を嫌いなわけではないしケチをつけるつもりはないが、地の利が効いてる名古屋は逆に飛行機を 使わなくとも東京や大阪に行けるわけだから滑走路を建設する緊急性は福岡のほうが先だと思うのだが。 正しい判断をしてくださいと信じています。 新北九州空港は流行ってますか？ 【「離着陸の支障となる地上走行時間」の差に着目した滑走路処理容量の試算】 2. 離陸・着陸および国内線・国際線の前提条件 離陸回数と着陸回数は、時間帯ごとに見れば偏りが出ますが、ここでは、 ・離陸：着陸＝1：1とします。また、現状では国際線の割合は2割以下だと思いますが、今後の伸び率は国際線の方が高いはずなので、 ・国内線：国際線＝8：2とします。その結果、 ・国内線離陸機：国内線着陸機：国際線離陸機：国際線着陸機＝4：4：1：1となります。 川辺川ダムも40年以上すったもんだしたあげく無理っぽい 権利意識が高い現代に大規模立ち退きは至難の業だな 上記 参考になった。私の出身の九大は箱崎から移転してしまっただが、昭和の初め以来の建物は文化遺産であり、地元根付いていたものと思われる。色々事情はあるが、九大は移転すべきではなかったという思いが強い。このような公共施設は社会性等も考慮して、その移転を検討すべきである。英国の古い街並みは伝統と新しいものが調和してなおかつ優れた文化を生み出している。見習うべきである。 貨物ターミナルの規模を大きくすることが必要 失業率を改善してほしい。 飛行機をもっと利用したいけど金額が高いのでやはり新幹線を利用してしまいます。もっと安くなればたくさん利用して鹿児島でも近くでもいくのですが・・・ 空港にホテルとペットホテル、激しく希望。 新空港資金－滑走路増設金＝差分 この差分を年金確保や医療補助に廻すことを要望します。 ・せまい日本急ぐまいぞ。 空港に人と動物のホテルを希望します。 空港にホテル(人間用)とペットホテル希望。 日本航空、全日空の地方切り棄て政策に本気で取り組まないと、このままでは中国の地方都市化されてしまう。特に日本航空は中国の航空会社の手続代行会社として世間から物臭いの種となるであろう。 空港にスターバックスを！！ 大型機は必要ない。アジア型、日本の航空機を。 ターミナルが複数あり過ぎて分かり辛い。 新湯便を増やしてほしい。 新しく新幹線も通るので、新幹線を作るのにも税金がかかっているの、そっちのほうも利用者が増えるように考えてほしいです。 佐賀空港をよく利用している。 福岡空港に遊びにいける(飛行機に乗る為ではなく)町というかテーマパークになってほしい。

意見分類	寄せられたご意見
	空港モーニングがとてもおいしかった。友人を送った時、駐車場のはいり口とか料金を支払って普通の道路まで出ていく出口がどっかわからなくなり、又同じコースをまわってしまつて時間をむだにしたので表示をよろしく願います。
	福岡一極に傾いている。
	1. これからは福岡が独り占めするのではなく近隣とのバランスを考えて取り組む必要が有るのでは無いでしょうか
	開発や経済発展を追及する時代は終わったのではないか。中国、ロシア、インド等の新興国で水、食料、化石燃料等の消費が急増し、これらの資源が枯渇しようとしている。化石燃料に頼る航空機がいつまで生き残るのかも疑問である。日本人は農耕民族として人間の身の丈にあった暮らしをする知恵を持っている。「もったいない」精神に基づく慎ましい暮らしを取り戻したい。現空港のために福岡に高層ビルが少ないのは幸運であったかもしれない。低層の落ち着いた町並みは、福岡の暮らしやすさの象徴でもある。新空港を諦めてしまうと福岡の将来に禍根を残し、子供たちに申し訳ないという意見もあるが、逆ではないか。温暖化の中で終末を迎える地球と、今の上海やドバイのような奇怪な町並みと化した将来の福岡を想像して悪寒を覚えるのは私だけだろうか。
	警備・警察との連結が必要。
	また、増便にともなう路線の配備も混乱などしないように。また万が一のことがおこらないようにしてほしい。(パイロットがいつもの道を思つてまちがえたりして) ありがとうございます。
	夏期には爆音がひどく窓を開けられない。暑くて困るので冷房装置を取付けて欲しい。(移転するまで)
	現在、空港会社の福岡発着の搭乗率は如何なものか。
	大勢の人が楽しめる空港施設にしてほしい。
	両案の支持団体を明らかにして欲しいと思います。
	例えば、新空港案を支持するのは大手ゼネコンである、等々。
	上記、ご参考の上、よろしく調整頂きますよう願います。
	現行の第二ターミナル到着ロビーの天井の低さは圧迫感を感じる。検討してほしい。
	失敗を恐れていては前に進む事はできません。
	現空港のターミナルは既に陳腐化していることから、早急に改善すべきだと思います。
	御返事まっています。
	福岡空港は以前は米軍板付基地、自分は下月隈に住んで居ましたから空港周辺は詳しいです。板付飛行場だけは大事にしてください。
	空港の中、レストランが少ないです。
	福岡空港への電車いつできますか？
	大分空港の交通アクセスをよくしてほしい。
	私の新聞投稿2通(いずれも不採用)を添付します。今も考えは変わりません。
	空港拡張に伴い、九州で何か起こす(観光等)がないと形だけに終わってしまわないか心配される。
	どーでもいい。
	飛行機はキライ。鉄道が良い。
	飛行機にのることがない。
	足が地についてないと不安。飛行機はどうでも良い。
	空港までの交通さえよければ新空港は不必要。
	それよりも税金を安くして下さい。高齢者の医療費を安くして下さい。
	太田誠一代議士が三苦から海の中道にかけて土地を買い漁っているうわさが出ている。おかしい。山口組系のヤクザ漁師が進出しているとも聞く。現空港改善策で古賀代議士が動いているうわさもある。計画が工学的経済的に正しくとも、これでは賛成しにくい。
	人口減少時代に向けた動きが必要なのでは？
	佐賀空港と新北九州空港が無駄だった。
	北九州に住んでいるので福岡空港まで行くより小倉から新幹線利用の方が便利です。
	他地域の失敗例を参考にしたい。
	国内ターミナルビルはすべてたてかえるべきである。
	基本的にはどちらでもかまわない。
	福岡空港と未着して生活している。土地を奪われた市民の大事な生活給です。
	既存のものの良さを生かさず、単に一時的な金銭にだけ注目して物を造りすぎている。 遭わない会議場などなど。
	・将来的には国力・経済力の相対均衡は必至。(国民は不幸とは限らない)
	空港問題をきちんと理解している人は、新空港を支持しているようだ。新空港に反対する人たちは、 ・空港問題を分かっていない人 ・知識、教養、常識のない人 ・何でも反対のプロ市民
	今日はありがとうございました。
	何で国は詳細な調査内容を福岡県と福岡市には知らせていないのでしょうか？
	空港よりもっと他に大切なことがたくさんある。もっと現実の生活に即したことを考えてほしい。
	新空港建設によって航空運賃は上がりますか？
	今の福岡空港を利用する際、都市高速を使っていますが、その時、あまりにも出入り口がふくざつすぎてわかりにくいので都市外に新しく作ってほしい。
	福岡県が北九州の空港をどんな考えで作ったのか疑問です。有るものの有効利用をもっとよく考えていただきたい。
	佐賀の駐車場もすこしお金をとったら。
	佐賀空港の佐賀便がなくなり、新幹線を使用する様になった。
	佐賀空港～福岡空港へのチャーター便(?)航空便をつくってほしい。佐賀空港の利用をふやしたい。
	どちらでもない。
	空港は横文字が多いので、英語の読み方、日本語も分かりやすい様に大きく表示してもらいたい。
	早期実現を望む。
	・関係者・社の甘い汁を吸う為やん
	ニュースで福岡経団連が新空港案を支持していましたが、利益を享受出来るのは、ほんの 一部の人間です、一時的な利益の為に長期に亘る負債を残さないで下さい。(福岡市では不要な人工島を作り負債を発生させ、汚職事件を起こし、そのうえ福岡市立こども病院の移転させる愚行も行い市民を苦しめています) それでも新空港を作のであれば小規模です
	土建屋、ゼネコン儲けのような考えだけはしないで下さい。
	昭和20年8月15日終戦を席田(現福岡)飛行場で迎えましたので特別なこだわりがあります。早く正常な姿に戻して下さい。
	以上、福岡市からアクセスの完備した現空港を一部、立体的に改良し、多大な犠牲で造った博湾内人工島の港湾施設を韓国・中国等との海上利用を考えるべきだ。但し子供病院移設には反対。
	何でこのような(新空港案)話が出るのか理解できません。
	官の考え方が進めるな。
	安物買いの銭失い
	県の負担も必要であるということであるが、小児科・産婦人科の医療問題など、県民の生死に関わるものに予算を使うべき！現空港で充分！！
	現空港の賃賃料を生活費としている方もいらっしゃるので、それがなくなるのは大変だと思う。
	新空港案だったら賛成。滑走路増設案だったら反対。
	環境対策費の内、移転補償が毎年50億円掛かる理由が理解できません。一回で済まないものですか。
	現空港の跡地は昔のような「菜の花畑」になればいいですが、でなければ「花園・遊園地」にしてほしいです。又はスポーツ運動公園になれば市民の健康にも役立つと思います。
	・新空港を建設する金があれば、その文福祉等に廻すべきである。
	2006年、人口減になって以降、ファンタジーから覚めなければ、将来が暗くならないかもです。
	国際線ターミナル内での時間を有効に使えるshopを増やして欲しい
	現空港は昭和18年頃までは、菜の花畑のきれいなところでしたので、花園等を建設してほしい。

意見分類	寄せられたご意見
	ハコモノ中心になりたがる経済成長見込みは信用できない。
	既存のインフラを拡充する方が速効性がある。
	名島に住んでいます。飛行機がとぶのが見えるので、孫等は喜んでいます。飛行機のかたちを少しは知ってるみたい。孫が喜ぶのは私にとって今でもいいです。
	自身が利用することがなかったで、あまり親身に考察できなかった。おそらく社会に出るようになれば利用する機会もできて意見が変わるのだと思う。
	福岡は公共事業で大きな失敗をしている。例とするなら「人口島」、更には「子ども病院移転」といった問題が解決しきっていない。
	空港は必要だとは思いますが、何よりもまず公共事業体制の腐敗化、及び県民の不信感を解消して欲しい。
	・航空法の高度制限は世界共通なのでしょうか？
	中国近隣諸国が発展している中で、日本は伸び悩んでおり、活性化案を進めて欲しい。
	・将来の問題というより今日の問題である。
	空港を拡充、新設するよりも農水産業に力を入れよ。教育も大切。
	なし
	空港問題は今の社会はスローライフの時代になりつつあると思います。この空港問題は次世代の人に任せてよいと思います。
	・人口減の方向へ進む将来、そんなに多い便数は不要となる
	・関空、中部空港と比べ、経済圏の大きさがはるかに小さいので、海上空港を作るべきでない
	飛行機があんなふうにおりたり、飛び立っていくのを初めて知りました。
	航班 地域 増設
	特になし
	座って休憩できる所が少しさみしいので、もっとイスや雰囲気良くして欲しい。
	20年後は主婦やってそうだから、あまり興味はないかも。
	福岡の発展のために！！よろしく願いますッ
	お
	新しい空港を造設するのは良いが、自他の空港が倒産する覚悟をしなければならない。
	アビスパをもうすこしバックアップしてほしい。
	どちらになるにせよ、利用者にとって今以上に便利な、良い空港になってほしいと思います。
	1. 博多の森を人工島に移転し、現在の博多の森を空港増設予定地にしていればよかったかも、と素人的に思った。2. 現空港ロビーについて わざわざ出発ロビーをなぜ狭苦しく使い見せるのか。どこの空港の出発ロビーの目の前にLOTO売り場があるのか？福岡はやはりギャンブルの街だったのか。もっとターミナルの両端をうまく使うべき。ガラガラ空き空き状態。お土産屋を出発ロビーに持って来ない方がいい。見え悪い。年末年始までの状態だといつ事故が起きてもおかしくなく混乱し危険。空港とあろうところが危機管理リスクに欠けているように思われる。
	市民意見交換会 某ジイサンについて 10月の福岡市役所での説明会でもトンチンカンなことばかり言っていた人です。説明会でも「移転補償はいずれなくなるから、環境対策費の見積りもは過大」といってましたが、説明会時に「全対象面積180haのうち買収済みは80ha、残り100haを買収するには今のペースでもあと40年かかる」と回答されたのに、また同じ主張。まるで学習能力なし。現空港の危険性に対しては、「車に比べれば安全」などと発言。何を説明しても意味がありません。はっきり言って、この人はPIの邪魔です。
	市民意見交換会 航空関係の産業別労組某氏の主張 ○公租公課を下げないと運賃に跳ね返る ○利便性の高い現空港だから新幹線と競争できるが、新空港だと新幹線に負ける はいはい、いつものきれいごと。定期航空協会のいつもの主張と同じ。アクセスのいい現空港でぬくぬくと楽に商売をしたいのが見え見え。能力の低い現空港ならば、混雑すればするほど運賃も吊り上げられる。新幹線に負ける？じゃあ、盆正月連休のポツクリ航空運賃は止めてね。盆正月も搭乗率悪いよ。航空会社の利益は最大だろうけど。
	空港地主は、「俺達の土地を返せ！」と主張してきたのではないのでしょうか？ なぜ、半永久的に土地を貸すことになる滑走路増設を支持するのでしょうか？「俺達の土地を返せ！」は建前で、「これからもう一人当たり年間1000万円の生活費をよこせ」が本音なののでしょうか？ 本音を隠せない地主って……必死すぎて笑えます
	現空港の賃貸料は、土地を奪われた私たちの大事な生活給です
	賃貸料は大事です
	現空港の賃貸料は、土地を奪われた私たちの大事な生活給です
	航空機の開発によっては、また考え方が変わると思う
	現空港の賃貸料は、土地を奪われた私たちの大事な生活給です
	現空港の賃貸料は土地を奪われた農民の大事な生活給です。かつてに農民の土地を奪ったから。
	今の賃貸料は私達の生活の安定を保っています。新たな空港をつくろうとすると、子供や孫の事で心配になってきます。ご先祖様が築かれた田畑を簡単に失ってはいけないと思っています。
	航空機に近いスピードで運賃が安い、一部実用化の工事が始まる、テレビを見ているとリアモーターカーのことがあった。これが起動すると空港は国内は不用になる。飛行機は海外だけの利用となる。航空機そのものが競争相手の出現で負けそうになり負けるとあった。空港は海外出発用の専用となるという説明であった。
	本当は貴事務局長の方々はわかってますよね。空港の意義、役割、将来計画を決めるべきは地方自治体か住民か国家戦略としてがまずあるべきか。No1シンクタンクならば自分の周りしか見えてない議員や役人に代わって日本のための提言を行って下さい。
	関係機関及びショック印の皆様の努力及びご活躍を祈ります。
	私のような農林部出身の第一次産業従事者には飛行機が高く本数の出ないものという「高級」なイメージがある。安く本数がでていることをPRして内需も伸ばして頂きたいと思う。
	理系の人間として数年後の発着回数の計算法などが気になった。
	人件費
	現在の所が家から近いので、主事が仕事で利用する時他、飛行機を見に行く事も好きなので、現在の所での増設の方が良いと思う。
	政治家と大企業のふところごやしはやめろ。
	国や地方の税金が使われるという今回の福岡空港問題に、福岡市の財界が自分勝手な動きをしている。新空港を建設して一儲けしたいらしいが、県民を差し置いての勝手な言動は憤んでもらいたい。使われるのは税金であることをしっかり自覚すべきだ。また県民は、財界それぞれの企業の顧客であることも忘れてはならない。もう少し謙虚な態度を心がけるべきだ。空港問題の解決策を決めるのは県民だ。そのことを調査に関わる全ての機関が認識すべきだ。
	福岡空港よりも旅客数の多い空港で、福岡空港よりもボロい空港は皆無です。福岡空港は、『世界最大のボロ空港』です。
	あえて、反対意見を中心に意見を述べてみました。
	現空港の賃貸料は、土地を奪われた私たちの大事な生活給です。
	空港よりも、もっと他に大切なことがたくさんある。もっと現実の生活に即したことを考えてほしい。
	現空港の賃貸料は大事な生活給です。新空港になれば、その保障はあるのでしょうか。
	現空港の賃貸料は大事な生活給です。新空港になっても、その保障はあるのでしょうか。
	福岡地所に踊らされることなく、右肩下がりの時代、無駄な検討は時間とお金の無駄である。
	空港バスの件、国際ターミナルからの北九州行きバスを何故廃止したのか、西鉄の独占企業が問題。
	OK
	特にありません。このアンケートには関係ありませんが、空港の土産コーナーはキレイになりすぎて昔の方が良かった。残念です。

⑤他のご意見や感想(自由な様式で寄せられたご意見、説明会等での発言により寄せられたご意見など)

意見分類		寄せられたご意見
抜本方策 将来対応方策について	滑走路増設案について	1. 代表案の選出について
		① 代表案の選出について 2 件 東側の場合は、我々が居住している山林や丘陵地を除去しなければならない。月隈校区の自治会・コミュニケーションは危急の存亡にあり、これら犠牲を払うことについて断腸の思いがある。 ・日本人の人口が22世紀に向けて大幅に減少(半減?)。人が減れば航空機の利用者は、一般論として確実に縮減します。但し、福岡都市圏は、他の地域と比較して、人口減少が無い(少ない)と推測できます。しかし、巨費を投じて、24時間空港が必要と言われれば、非常に疑問があります。 ・福岡空港から地下鉄によって、都心へは5分(博多駅)～11分(天神)で連絡します。全国随一・世界でも最高水準の利便性を有しています。かかる利便性は、絶対に堅持すべきであります。 ・広範囲の立ち退きを要する拡張は、難渋の危険性が大、と言わざるを得ません。成田空港の二の舞になつては、元も子もありません。更に、国家も地方自治体も財政難を十二分に念頭に置くべきであります。 ・西側210メートル案は最も安直です。しかしながら、210メートル間隔の滑走路は、事故の危険性が高く、資金の調達を工夫して、安全性を高くしたいものであります。 以上を動案すると、西側300メートル案が最適と言わざるを得ません。理由は、次の通りであります。 1、利便性の堅持(第4/5案除去)。2、比較的安価な事業費。3、多人数の立ち退き不要。4、悪天候時でも2滑走路の利用可能。5、都市高速道路の付け替えをトンネル(現在位置の地下工事)にすれば、地上の改変が殆ど不要。 (注) 滑走路の増設が完了しない間に、離着陸が満杯になった場合は、福岡空港の利用時間を、東京(羽田)並みに延長すべきと考えております。 現状の7:00～22:00を、6:20～23:20に変更。(朝は4～5機増、夜は10機程度増が可能)
		② 代表案の内容について 5 件 西側滑走路増設案について イ狭い所に無理して押し込める気がする。なお、素人の私として現滑走路との間隔が210mで十分なのか、本当は300mの方がベターなのか。なぜ210m案と300m案とがでたのか、その辺もお検討の余地があるのではないかと。 ロ東側と西側の両ターミナルのエプロンから現滑走路と西側増設滑走路との両者に至る誘導路の取り付けはどのような配置となるのか。 ハ西側滑走路増設により、wecepにての拡充、離着陸表面下における近隣住宅街、及び特に都市高速道路への危険度upが考えられるが、その対策は。 最近、福岡空港の現滑走路の西側に、新滑走路を増設する案が最も有力との報道があるが、現空港の形状と都市高速道との近接等を詳細に検討すれば、かなり無理な計画が立案されているように思われる。新設滑走路との間隔は210m・地盤嵩上げにより、新滑走路が計画されている模様であるが、2本の滑走路の間隔が近く、嵩上げた滑走路への航空機の誘導は如何なる方法が講じられるのであろうか。事業費の節減と事業着手の容易度を優先し、玄界灘の空港新設を回避する苦肉の策のように思われる。 滑走路増設案に賛成、新空港案には反対。数字の根拠を示す詳細版資料がないため議論にならない。滑走路増設案の環境対策備費は62億円とあるが、土地の緑地化など維持費と言えない費用が含まれており、実際の維持費は5億円程度のはずだ。一方、新空港案は総費用が一兆円を超えないように帳尻を合せているだけの数字のように見え、報告書は空港建設案に有利になるよう作られているとしか思えない。 増設案で2500mの増設滑走路を離陸専用にするところがあるが、福岡空港に離着陸する飛行機はすべて2500mで離陸可能、2000mで着陸可能であり、増設滑走路をILS設置の2000m、着陸用とするのがより安価な案であり、妥当ではないか？ 増設案の新設の滑走路が2500mということ短い、離陸のほうが長い滑走路が必要である。そういう点では新空港が有利かなと思う。 増設案について、実際には南側からの進入が多いので、南側の滑走路端を合わせたほうがよかったのではないかと。
		③ その他 1 件 増設案で北側を伸ばすことは出来ないのか。スタガーの問題があるのなら滑走路を広げる案の他に、気流を操作してなくするような技術はないかと、子供じみた発想かもしれないが、そういうアイデアについての検討はしているのか。
	2. 需給逼迫緩和の視点について	① 発着需要への対応について 11 件 福岡の新空港建設には絶対に反対です。福岡空港の定期便もここに来て減便が続き、現在の空港でも充分に対応できる状態だと聞きます。現空港の拡張も必要ないのではないのでしょうか。(利用者のほとんどは今の場所が良いと思っています。) 新空港をつくることは、税金のムダ使い。自然環境破壊以外の何ものでもない。市民、県民の意思を無視した暴挙であると思います。新しい空港建設に対し、反対意見を申し上げます。 自衛隊機などの利用を佐賀や北九州に持って行けば、増設でも充分に対応できるのではないかと。子供たちのためにもこれ以上、借金を残すべきではない。税金を出来るだけ節約できる方向とすべきである。 環境対策費や土地代は、外国に払っている訳では無く、日本人に払っているもので問題ない。今後、航空需要が右肩上がり伸びていくのかに疑問がある。そういう点で、増設の案を支持したい。 総合的に見て増設の方が良い。新空港は、非常に便利になると思う反面、大きな設備投資が必要。容量逼迫というが、1時間早く乗るか1時間遅く乗ればよいのでは。 新空港案の場合は、24時間使用できるので、長期的な需要増加にも対応可能であるが、滑走路増設案の場合、2032年の需要増加に対応できていない。社会資本としての償却期間が短いのではないかと。 現空港における滑走路の増設案については、以下の問題が考えられる。 ・騒音の影響が将来に残ること、環境基準を満たせないこと、過去の騒音公害訴訟において国が敗訴していることから、再度裁判が起こされる可能性があり、その場合、大阪国際空港のような運用上の制限が課せられ、離着陸可能回数が13.5万回と、滑走路が2本あっても、現福岡空港以下の制限となる。 ・運航便数が増加することや空港内部の運用が複雑になることから、安全性が低下する。 ・周辺の事例から算出すると、用地買収期間は40年、埋蔵文化財調査期間を算出すると約26年かかる。他の国内空港においても、用地買収が難航したため新空港を選択した事例が多数ある。 ・空港敷地が狭隘で、増設案は、規模に見合う用地確保をしていない可能性が考えられる。 ・昼の時間帯の有効活用を行うことは、他の時間帯に遅延が発生することから、実施することは困難である。 ・滑走路処理容量の計算の考え方に間違いがあるので、滑走路処理容量が説明よりも幾分減少する。 ・一般空港の整備指針を満たしていないので、事業採択されない可能性がある。 増設案でまとまって、それが実現したとしての仮定の話だが、その先、また満員になったらどうするのか。空港というのは、案が出てから実現するまで何十年もかかる。その辺まで考えておく必要がある。 増設の場合、18.3万回が処理能力とされているが、ステップ2考察の2032年の予測は19.1万回であり、増設で処理できる発着回数を超えることになる。あくまで予測ではあるが、2032年の3～4年前には容量限界となり、我々が生きているうちにまた空港の議論となるのではないかと。増設案は一般的な手法としてどうなのか。わずか20年足らずで、また容量を超えるような案に何千億もかけるような例はあるのか。 地球温暖化や石油の枯渇等を踏まえると、需要が伸びるのか疑問。また、地球温暖化なども考えると、スローライフへ移行すべきときだと思う。こういうことから考えると新空港は反対。どうしても、(容量が)たりないということなら、増設は仕方ない。 増設案では、想定されている以上のキャパは望めない。24H新空港をお願いしたい。 アジアの玄関口としての九州福岡の役割を考えたときに、増設案では国策として十分なのか疑問。空港は時間もかかり簡単に建設計画できない。次世代の子供たちのことを考えたときに耐えうるのか。そのときに足りないから造るということにはならないだろう。
		② 事業期間について 0 件
		③ 将来の拡張性について 1 件

意見分類				寄せられたご意見
3. 利用者利便性の視点について				新空港建設に大賛成です。その理由は下記の通り。 ・増設案では民有地の借地料と環境対策費の年140億円を払い続けなければならない。仮に30年使用するとすれば、4200億円かかる。50年使用することになれば、7000億円かかり、新設した事業費9200億円と変わらない額となる。新空港の場合は漁業補償料を含めた額である。 ・増設案では空港の発展性が閉ざされ、また、周辺住民の安全性が大いに懸念される。現在では開設が難しい欧米への直行便であるが、もし、欧米便開設の条件が整い、直行便を開設しようとなった場合、拡張案では機材に条件がついて、経済的な面からも合理的な運用ができない。様々な機体が使用可能になる滑走路の長さは、3500～4000メートルが必要だと聞いているが、新空港案ならば、埋め立てにより500メートルの拡張がたやすい。新空港は百年の計に立って建設しなければ、アジアケートウェイ構想などそれこそ絵に描いた餅である。増設案では福岡空港の発展は永遠に閉ざされ、一地方空港として存在するだけの空港になってしまう。安全性にしても、日本航空ホノルル便のタービンプレードの破断事故やガルーダインドネシア航空の離陸失敗事故(これもタービンプレードの破断)によって空港周辺住民は危険にさらされた。ガルーダ機の事故は道路を突っ切っており、事故機に巻き込まれた車がなかったのは不幸中の幸いである。もし、滑走路が海上であったなら、もし、3500メートルあったなら、周辺住民や空港周辺を通行する人々の命を危険にさらすことはない。人の命はお金で買えない。昔も今も将来も空港は航空機事故の危険から周辺住民の命を守る義務があると思う。安さは危険のリスクと引き替えである。事故が起こってらでは取り返しがつかない。安ければいいという考えは航空機事故の悲惨さ思えば、捨てるべきである。(最近の「お米の社会問題」など、人の命を軽んじすぎている。)増設しても、将来、新空港を造らねばならなくなったら、そのほうが物価の状況によっては事業費は増大してしまう。 ・福岡市の中央部の高層化が難しい。 ・西鉄・地下鉄・JRの新線による経済効果大。
				① アクセス利便性について 13 件 福岡空港は有数の都市にもかかわらず、全国でもめずらしい都心近接の空港として自慢の空港です。全国の地方ローカル空港までこぞって環境、安全等の大義名分で都心と離れている現状から見ると、福岡空港は稀有の存在です。拡張に際しては国際線を分離してそっくり遠地へ移転し、現福岡空港は国内線特化の空港という方法で解決の道を探ることは出来ないでしょうか。 現在の空港に増設レーンに賛成します。 理由 1.人口減と環境破壊、塩害の問題がある。 2.新空港案、現時点から20～30分の時間的ロスがあり、燃料費増、時間ロスによる人件費(時間単価)の増となる。 3.福岡市だけの問題でない。周辺約22市町村の交通が一層不便となる。福岡はアジアに開かれた門戸であり、太宰府市に九州国立博物館があり、なお一層時間的ロスが多くなる。 4.現空港の用地買収、新空港の漁業補償と同じような労力がある。従って、借地料をなくすため一刻も早く収用法を適用し、借地代をなくして頂きたい。 5.現空港であれば高さ制限がありまちづくりには適度の高さと思料する。人口減の折、高層ビルはロスである。ビル風、日当たり、人間の健康に留意すべきである。 福岡空港は天神から地下鉄で10分という全国に類を見ない大変に便利な場所にあります。このため東京出張でも日帰りが出来るなどどれだけ福岡の発展に貢献しているか計り知れません。今現在福岡ー東京の次に多い便は福岡ー鹿児島ルートだと聞きます。これは恐らく新幹線開通の折には廃止に追い込まれることは必至です。つまりこの分が他に利用可能になるという事です。併し乍ら、もう一本(地形をよく存じませんが)何としてもこれを削ってでも現在地に何としてももう1本の滑走路を作って頂きたいと思ひます。そしてそれは国際線としてだけでなく空いていれば国内線も併用してよいと思ひます。地下鉄は勿論のこと、各方面からの高速も現空港に向かって完備されてきています。それら無駄にするようなことはしないで頂きたいと思うのです。貨物や夜間飛行はもっと北九州や佐賀の空港を利用すべきです。両空港は閑古鳥が鳴いていると聞きます。恐らく麻生知事のお考えは埋め立てでも、もっと広い夜間も利用できる空港をとお考えではないかと思ひます。併しそれが福岡の発展につながる最善の方法でしょうか？私は多額の税金を使って造られたであろう北九州や佐賀空港をもっと利用すべきだと思います。最大限に知恵と叡智を絞って是非現空港を生かせる方法を考えて頂きたいと思ひます。そして、ヨーロッパやアメリカへ福岡空港から飛び立てるようになったらどんなに素晴らしいことでしょうか！！成田や関空は多額の税金をつぎ込んで造られたことで通行料も高いし、今や諸外国の飛行機はもっぱら韓国の仁川空港を利用しているとのこと。それに関空には水が上がり始めているとか。それを修理するとしたら、一体どれだけの費用がかかることでしょうか？絶対に関空の二の舞になることは避けて頂きたいと思ひます。宮崎のシーガイアのように多くの住民達の反対を押し切って建造されても、運営費すら払えなくなり、外国資本に安く買いたたかれて増税だけが残った住民はいい迷惑です。今でさえ、多額の借金がある福岡です。これ以上住民に負担を強いるようなことはしないで頂きたいと思ひます。とにかく現空港を生かすことを第1に考えて頂けますよう心からお願い致します。知事さんには恐らく最後の仕事になられるであろうと思ひます。多くの県民が何を望んでいるかをよく考えられ、福岡の将来を考えられた上で有終の美を飾って頂きたいと切望致します。 組合は、増設案支持。利便性の維持、事業費の関係が主な理由。 博多駅周辺には会社も多く、現在の福岡空港の利便性によることも大きいと思われる。 現在の空港を利用していくことが必要であり、滑走路増設で十分に対応できる。航空会社、市民の立場からは欠航が少なく、アクセスが便利な空港がよい。新空港は、作ってみたいと良いかどうか分からない。どういう方向に滑走路をつくるかどうかさえ、まだ明らかになっていない。 新空港にするのであれば跡地の活用方法について時間をかけて検討した上で、市民に問うてほしいと再三、申し上げてきた。その対応がなされないから、現在の組合の総意としては増設案である。その理由としては、コストが安い、高い利便性が継続される、自然環境への配慮などがある。また、われわれ地主としては、土地の賃貸料が確保されることもある。賃借料は、生活費の一部であり税金として支出もしている。 現空港が残れば、現空港の問題はそのまま残る。増設されれば、バスでの飛行機への乗降も増えるであろうし、危険も今より減ることはない。そういうことに耐えるのであれば増設でも良いということになる。耐えるかどうかが問題。新空港は成田・関空のように4千m級の滑走路を作るべき。 どちらがよいかと聞かれれば、近い方(増設)がよい。今の空港を中心に交通体制が出来上がっている。 経済的には増設の方が安い。那珂川町から現空港までは30分程度と近く、地下鉄などアクセスも充実しており、増設がよいと思う。将来的に離着陸が増えれば、その時点で近隣空港との連携を考えればよいのではないかと。 自然環境を守るためにも海に造ってほしくない。関空やセントレアは都心まで時間がかなり不便。現空港の利便性を大事にしてほしい。増設でお願いしたい。 ・日本人の人口が22世紀に向けて大幅に減少(半減?)。人が減れば航空機の利用者は、一般論として確実に縮減します。但し、福岡都市圏は、他の地域と比較して、人口減少が無い(少ない)と推測できます。しかし、巨費を投じて、24時間空港が必要かと言われれば、非常に疑問があります。 ・福岡空港から地下鉄によって、都心へは5分(博多駅)～11分(天神)で連絡します。全国随一・世界でも最高水準の利便性を有しています。かかる利便性は、絶対に堅持すべきであります。 ・広範囲の立ち退きを要する拡張は、難渋の危険性が大、と言わざるを得ません。成田空港の二の舞になつては、元も子もありません。更に、国家も地方自治体も財政難を十二分に念頭に置くべきであります。 ・西側210メートル案は最も安直です。しかしながら、210メートル間隔の滑走路は、事故の危険性が高く、資金の調達を工夫して、安全性を高くしたいものがあります。 以上を勘案すると、西側300メートル案が最適と言わざるを得ません。理由は、次の通りであります。 1、利便性の堅持(第4/5案除去)。 2、比較的安価な事業費。 3、多人数の立ち退き不要。 4、悪天候時でも2滑走路の利用可能。 5、都市高速道路の付け替えをトンネル(現在位置の地下工事)にすれば、地上の改変が殆ど不要。 (注) 滑走路の増設が完了しない間に、離着陸が満杯になった場合は、福岡空港の利用時間を、東京(羽田)並みに延長すべきと考えております。 現状の7:00～22:00を、6:20～23:20に変更。(朝は4ー5機増、夜は10機程度増が可能) 佐賀県人だが佐賀空港を使わずに福岡空港を使っている。福岡空港は非常に利便性が高く、個人的には海上よりも現在の位置で増設してもらいたい。
				② 乗り継ぎ利便性について(ターミナル配置、設備含む) 1 件 ターミナルが国内外に分かれており、外国の航空会社に評判が悪く、国際競争上非常に不利益である。これから福岡は、日本とアジアの結節点として、いよいよ発展が望まれている。10月には観光庁も誕生し、成長していくアジアの観光客を日本に迎え入れようとしている時に、将来の発展の可能性について最初から限界がある空港をなぜ造るのか。
				③ 利用時間について 6 件

意見分類			寄せられたご意見
			長期的に考えれば、運航の自由度、更なる拡張の可能性等から新空港建設が望ましいと考えます。 しかしこの海域の風の観測結果は、冬場には東北－南西方向の滑走路ではウインドカバレッジが大きく低下することを示しており、北西－南東方向の滑走路が望まれる状況です。 福岡空港の役割、運航頻度を考えると、気象条件の悪さで欠航するのは、台風のような極端な場合にしか許されません。 開港時はともかく将来的には2方向の滑走路を持つ空港とする必要があります。 結論が新空港となった場合には、冬場のウインドカバレッジを考慮し、新宮沖から志賀島にかけての海域で再度適地選定が行われることになっているようですが、是非そうあって欲しいと思います。 もし将来そのような展開ができない場所での新空港案となるのであれば、両方向直線的に離発着することが可能で、空域を広く使える現空港の滑走路増設案が当面ベストな選択となります。 ただしその場合でも東南アジアなど近距離国際線の就航する福岡空港の機能としては、せめて成田空港並みの事実上の運用時間(空港開港時間だけではなく、CIQの対応を含めて)を確保し、深夜や早朝に到着できることが望ましいと思います。 空港周辺の人々は必ずしも空港の拡充に反対ではありません。十分な環境対策と誠意を持った話し合いで道は開けると確信しています。 麻生知事はじめ関係の皆様方のご決断、ご英断を期待しています。 増設で2,000億もかかるのかという印象。世界の航空需要は、旅客で年5%、貨物は年6%伸びている。これにどう対応するのかを考えないといけない。国づくりの九州版として考えていくべきであり、新空港が必要。それで9,200億円は安い。現在の空港敷地を売れば資金も調達できる。増設は利用時間の制約もあり、これでは対応できない。また2,000億円で済むといっても、環境対策費や地代が必要になる。過去にこれらに支払った費用は、4,400億円にもなる。 日本で24時間使用している空港がどれだけあるのか。地元住民として福岡空港は早朝や深夜の利用はして欲しくない。福岡空港の24時間利用は必要なのか、24時間利用できても、実際それほど活用されないのではないか。深夜の利用は福岡空港でなくて新北九州空港や佐賀空港で良いと思う。 国際的には24H空港の競争となっている中、15H空港で不利益を受ける。将来を考え、24H空港は国際間競争において絶対不可欠な時代となる。 現空港は、外国からの夜便や24Hの利用ができないこと、滑走路長が短く遠くまで飛べないことが欠点。 ・日本人の人口が22世紀に向けて大幅に減少(半減?)。人が減れば航空機の利用者は、一般論として確実に縮減します。但し、福岡都市圏は、他の地域と比較して、人口減少が無い(少ない)と推測できます。しかし、巨費を投じて、24時間空港が必要かと言われれば、非常に疑問があります。 ・福岡空港から地下鉄によって、都心へは5分(博多駅)～11分(天神)で連絡します。全国随一・世界でも最高水準の利便性を有しています。かかる利便性は、絶対に堅持すべきであります。 ・広範囲の立ち退きを要する拡張は、難渋の危険性が大、と言わざるを得ません。成田空港の二の舞になつては、元も子もありません。更に、国家も地方自治体も財政難を十二分に念頭に置くべきであります。 ・西側210メートル案は最も安直です。しかしながら、210メートル間隔の滑走路は、事故の危険性が高く、資金の調達を工夫して、安全性を高くしたいものであります。 以上を動案すると、西側300メートル案が最適と言わざるを得ません。理由は、次の通りであります。 1、利便性の堅持(第4/5案除去)。2、比較的安価な事業費。3、多人数の立ち退き不要。4、悪天候時でも2滑走路の利用可能。5、都市高速道路の付け替えをトンネル(現在位置の地下工事)にすれば、地上の改変が殆ど不要。 (注) 滑走路の増設が完了しない間に、離着陸が満杯になった場合は、福岡空港の利用時間を、東京(羽田)並みに延長すべきと考えております。 現状の7:00～22:00を、6:20～23:20に変更。(朝は4～5機増、夜は10機程度増が可能)
			④ 運航等の確実性について 4 件 西側改良案の容量が34運用で一時間当たり40回、16運用で42回も処理できると書いてあるが、滑走路間隔210mの場合はさまざまな制限があり、離着陸の回数が増えるとも書いてある。条件のいい新空港案でも一時間当たり43回にしかならないのに、16運用で42回はありえない数値ではないか？ ステップ1において、台形型の運用パターンは、混雑が他の時間帯に伝播するので無理だとされていた。新空港ならば24時間運用なので可能かもしれないが、現空港では22時までに離着陸が終わらないことが考えられるのではないか？ 現空港における滑走路の増設案については、以下の問題が考えられる。 - 騒音の影響が将来に残ること、環境基準を満たせないこと、過去の騒音公害訴訟において国が敗訴していることから、再度裁判が起こされる可能性があり、その場合、大阪国際空港のような運用上の制限が課せられ、離着陸可能回数が13.5万回と、滑走路が2本あっても、現福岡空港以下の制限となる。 - 運航便数が増加することや空港内部の運用が複雑になることから、安全性が低下する。 - 周辺の事例から算出すると、用地買収期間は40年、埋蔵文化財調査期間を算出すると約26年かかる。他の国内空港においても、用地買収が難航したため新空港を選択した事例が多数ある。 - 空港敷地が狭隘で、増設案は、規模に見合う用地確保をしていない可能性が考えられる。 - 昼の時間帯の有効活用を行うことは、他の時間帯に遅延が発生することから、実施することは困難である。 - 滑走路処理容量の計算の考え方に間違いがあるので、滑走路処理容量が説明よりも幾分減少する。 - 一般空港の整備指針を満たしていないので、事業採択されない可能性がある。 現在の空港を利用していただくことが必要であり、滑走路増設で十分に対応できる。航空会社、市民の立場からは欠航が少なく、アクセスが便利な空港がよい。新空港は、作ってみたいと良いかどうか分からない。どういう方向に滑走路をつくるかどうかさえ、まだ明らかになっていない。
			⑤ 航空路線・便数の拡充について 1 件 現空港は、外国からの夜便や24Hの利用ができないこと、滑走路長が短く遠くまで飛べないことが欠点。
	4. 環境・安全の視点について	① 生活環境への影響について 22 件	福岡空港の将来について、今後最後のPIが開催されます。今は2案に絞られています。 私の意見では空港建設には多額の税金が使われ、建設額をいかに安く効果的に作るか一大変重要なことです。 現空港拡張案では無理があると思います ①防音対策費が更に増加する(毎年の維持費) ②土地賃借料が更に増加する。 ③安全性が確約できない。 ④福岡市の今後の発展の妨げとなっている。 以上のような不安材料があると思います。 福岡空港は九州の代表する空港で 今後は国際空港の役割も果たす空港でなければならぬと思います(道州制を考えればなおさら)アジアは中国、インド、韓国、台湾、ベトナムの発展で成長するでしょう。福岡はこの国々に一番近く、搭乗客は確実に増加すると思います。 福岡の発展には空港を新規に建設し(24時間空港)、現空港の広大な跡地を開発していけば福岡市は大きく発展し騒音問題、安全性の問題も解決され安心して生活できる大都会となるでしょう。空港建設には多額の税金、期間がかかりますが、この間に環境は大きく変わると思います。早く決着し建設する必要があると思います福岡空港は新規に海上空港とすべきと思います。 金の限に住んでいる。騒音がすごく、4月から毎日記録しているが、夜10時頃まで(飛ぶの)はあたりまえ。8月21日は、10時半頃3回飛び、やっと終わったと思ったら、10時45分にも飛んだ。10月10日は、22時10分、23時45分にも飛んだ。増設などんでもない。国の人は、ここに住んでみればいい。TV受信料の割引があるが、無料になってもだめだ。高さ制限もあり、高いビルが建てられないから、絶対、新空港にして欲しい。調査などしている場合ではない。ここの住民は、みなそう思っている。お願いします。 「福岡空港の将来像」 関係当局による標記の説明会が10月20日春日市であったので、飛行機騒音に悩まされている1人として出席した。空港がパンクしそうだから現在地を拡張するか海上に創設するかということである。総合的な調査の最終段階近くになっている今回の説明を聞いて、海上案の中でも三苦・新宮ゾーンが最適と直感した。その理由はこの小さい紙面では書けない。海上に決まっても私の強い要望はその跡地空港を関西空港における大阪(伊丹)のように利害関係人のねじまげによる存置を許さないということで、すばつと廃港することである。空港周辺の住民にとって空港は「迷惑施設」ではあるが国家百年の計をもって建設すべき

意見分類				寄せられたご意見
				大事業だからちまちました陸上拡張案で運行上多くの制約を課し空の安全を損なってもらいたくない。時流はいずれも海上だ。羽田、関西、中部、北九州など。時間の制約のないメリットは外国機も増やすだろう。ここで建設費の多寡をいうと悔いを千載に残す。その支払いは繰り延べて将来の受益者が負担すべきである。 「空港の安物買い」 福岡空港の将来像が最近かまびすしい。私は昨年10月に春日市で行われた国民の意見を聴くパブリックインボルブメントに出た。航路の真下に住み日夜飛行機の騒音に悩まされているからである。爆音の度に電話やテレビが中断する。世間はこんな便利な空港はないと。単なる利用者だからいえることだ。海上は金がかかりすぎるとも。国交省は増設する案のようだが地方には東京よりも立派なものは作らせないという地方蔑視の現われかとひがみたくもなる。浮島構造の飛行場はできないものか。昭50年の沖縄海洋博のアクワポリス(未来の海上都市として世界初の構造物)をつくり出した我が国の技術力を思い出してもらいたい。純然たる浮島では離発着に危険であれば支柱を設置すればよい。これで深い浅い埋め立て費用がかさむなどの問題は解消する。増設案では真下の住民はまず騒音に悩まされ病臥中の人や墜落の危険性もある。防音工事の助成金支出は膨れ上がりそれは飛行場があるかぎりずっと続く。国家百年の大計である。幸い経済界は海上案のようだ。「跡地」は地下鉄もあるし「九州府」の候補地にしたらと夢のある発言も聞かれる。「安物買いの銭失い」の諺を忘れるな。 11月9-10日頃の新聞発表を見ました。 ①近隣空港との調整の意見もありました。近隣空港との調整は経済的に無理な話で消えていたはず ②少ない参加者の中で地主の参加があった。地主は当初から新空港の意見に反対する。 ③今後の需要増加に問題 今の状況を短絡的に見ている。世界経済は伸びており東アジアの発展はある。現在の原油高、円高の問題は一時的な問題、少子化の問題もあるが、世界的に見れば世界の人口は増えている。特に東アジアの人口増(中国、インド、バングラディシュ等は人口は多く、今後発展する国で福岡に一番近い。自動車メーカーも「タイ、中国、インド」等に工場を拡大している。経済交流は拡大する。 ④不便になる。福岡空港は福岡市民だけの施設ではない。現空港は市街地に近すぎる(安全面で問題)等の意見がありました。 福岡空港は将来的には東アジアの発展を見越した視点で考えなければならないと思います。何回も書いていますが、現空港の拡張での問題点は ①安全性の問題：以前、九大到米軍機が墜落した。いつ事故が起こるか分からない。 ②継続的な経費の問題：いくら工費が安いといっても継続的な経費(騒音対策費、地主への賃借料)等は永久に発生し、また増加する。長期にみれば、莫大な金額となる。将来的には新空港を作った場合の金額となる。無駄な経費である、と思う。 ③騒音問題：近隣住民の騒音問題は解決されない。 ④福岡市の発展阻害：福岡市中心部が「高度制限」にかかっており、高さ制限で高いビルは建設できず、発展を阻害している。あまりに市街地に近すぎる。新空港にしたら高さ制限は解消され、発展する。また現空港の広大な跡地も開発され、東アジアの発展で大都会にはってんする。東アジアに一番近いから東アジアとの経済交流がすすみ、発展していくと思う。 今まで、何回も聞いているが、全然前進していない。まず、安全性、騒音問題の解決が第一と思う。10年以上前に「福岡空港」問題があり、その時は新宮沖の「相島」に決定して、第8次空調審議会にのせるところまでなりましたが、国際空港問題にすり替わって熊本の反対で消えました。その時に福岡空港は「海上空港」が良かったはず。現空港拡張では、問題は継続したままの状態になるのははっきりしている。世界の空港は「海上空港」が主流で24時間運用の空港です。工費は莫大ですが、長期で見ないといけないと思います。日本の国際空港はすべて「海上空港」 福岡市は過去に大事業で、私が知っているだけでも3件(昭和通り建設、博多駅周辺整備、県庁移転計画)に出費を惜しんで、取り返しのつかない大失敗をし、今もその後遺症が残っています。今回又失敗を繰り返さないように、この案を提出します。 現在検討され、有力視されている2案は、利便性と建設費のみに重点が置かれ、環境問題や福岡空港が抱えている潜在的な特殊性が無視されているようなので、再考を強く求めます。 1.福岡空港は現在地拡張ではなく移転するべきである。 理由1. 主滑走路は2,800mで、その先端を一般道路が横切っている危険な空港である。ここにフェンスや一般道路がなく、滑走路が3,000mあれば、ガルーダ航空機の事故は軽微であったとも思われる。 理由2. 滑走路2,800mの理由は、3,000mに伸延計画があったが、最初軍用飛行場が建設されその後の拡張によって生活道路が次々と閉鎖され、その上に又道路が閉鎖されると周辺住民に大きく悪影響を及ぼすとして、米軍基地恒常化の断念を促す手段として利用された。 理由3. 将来にわたって主要空港の条件は、大型の旅客機や荷物輸送機も利用できるように、滑走路は3,000m又はそれ以上で、複数本ある必要がある。又陸上であれば、安全の為に滑走路の両端からさらに約1,000m位の空地が必要であり、その間に一般道路が横切ること考えられない。 理由4. 現空港は北西方向からの風が強くない限り、追い風でも南東方向に離陸している。これは燃料消費が増え、排気ガスからの浮遊粒子が増える。二日市や旧水城村付近は交通路が集中し、周辺の地形の具合もあって、交通機関等から排出されている粒子が多く濃い、太宰府の国分に住んでいた私の娘が、白い洗濯物が乾いても真っ白にならず、子供達は喘息気味になり、久留米市の田主丸に転居してから良くなったといっていた。この地区住民の健康問題も考慮して良いのではないかと。 世界の航空需要は5%伸びていくが、特にアジアでの伸びが大きい。どこが伸びるかという中国。中国の観光客を受け止めるだけのものをきちんとつくらないといけない。少子化で人口は減っても、世界の交流人口は増える。これを受け止めないといけない。今後、九州が何で食べていくのか。目先の対策ではなく、将来を見据えるべき。増設は騒音もあり周辺の方は気の毒。 私は春日原に住んでおり、騒音に悩まされている。空港問題がこれだけ長期間検討されているのに、いまだに解決されていないのはおかしい。福岡空港の需要は下降しており、付近の道路は混雑している。そもそも住居地域に空港があることそのものがおかしい。経済面からいえば福岡空港の借地料は84億円、環境対策費が62億円、整備費が32億円。年間150億円の赤字だ。我々が税金を支払い、騒音に悩まされている。都心に近いため危険性も高い。総合的に見て増設案は無理だと理解してほしい。 西側増設について、住宅・事業所の抵触、移設の必要な件数が5件というのは疑問を感じる。西側の東那珂等の地域は、騒音や振動等、より厳しい状況になると思われ、住環境の保全はとても無理。事業所移転補償の3種区域の線引きを拡大せざるを得ないのではないかと。 南側について、市街化調整区域で例外規定以外いかなる建築も不可能である。滑走路や産業道路等ができたりすると、子供の通学路の問題、あらゆる生活、自然環境の破壊が想定される。 滑走路が210メートル西側に移動すると、騒音の線引きも同じく西側に移動するのではないかと。どんな計算をすると変更がないことになるのか、地域の住民には全然わからない。現在の騒音の線引きの中でも航空機の騒音の測定のレベルが幾らだから騒音区域には入っていないとかいろいろ説明されているが、地域住民は理解していない。線引きの見直しがないことは大変な問題と受けとめている。 西側に滑走路増設となった時に、一方的に1種、2種、3種の線引きが公示されたら、覚書の精神にのっとっていないことになる。そういった経緯もあるので、線引きの見直しについては、ほとんどないのではなく、あるということになると思う。 詳細版70ページに記載されている空港の騒音について、滑走路増設案の場合でも騒音の影響範囲が拡大しないとあるが、離発着本数・便数によって騒音範囲も変わると思われる。 新空港案になっても、この地域の過疎化対策等を考えて欲しい。滑走路増設案になっても騒音等の線引きの見直しを行って欲しい。 現空港における滑走路の増設案については、以下の問題が考えられる。 ・騒音の影響が将来に残ること、環境基準を満たせないこと、過去の騒音公害訴訟において国が敗訴していることから、再度裁判が起こされる可能性があり、その場合、大阪国際空港のような運用上の制限が課せられ、離着陸可能回数が13.5万回と、滑走路が2本あっても、現福岡空港以下の制限となる。 ・運航便数が増加することや空港内部の運用が複雑になることから、安全性が低下する。 ・周辺の事例から算出すると、用地買収期間は40年、埋蔵文化財調査期間を算出すると約26年かかる。他の国内空港においても、用地買収が難航したため新空港を選択した事例が多数ある。 ・空港敷地が狹隘で、増設案は、規模に見合う用地確保をしていない可能性が考えられる。 ・昼の時間帯の有効活用を行うことは、他の時間帯に遅延が発生することから、実施することは困難である。 ・滑走路処理容量の計算の考え方に間違いがあるので、滑走路処理容量が説明よりも幾分減少する。 ・一般空港の整備指針を満たしていないので、事業採択されない可能性がある。 増設に賛成。騒音はエンジンの性能が上がっており、その影響も緩和されてきた。環境対策費が問題というなら、受益者負担ということで航空利用者からその費用を徴収すればよい。 増設になったら、防音対策をきちんとしてほしい。 地上デジタルテレビが時々切れる。デジタルは0か1なので、アンテナが原因ではないと思う。飛行機の影響ではないかと思う。 周辺には地主だけでなく、騒音の被害を受けている人、安全性を心配している人、交通網で不便な目に遭っている人もおり、十分考えてもらいたい。 地域の方の意見をよく把握した上で、博多区として対応していかないといけないと考えている。単純に費用だけの問題ではなく、騒音問題や1／3が民有地で

意見分類			寄せられたご意見
			ある現状を踏まえる必要がある。 一番関心があるのは環境問題。漁業補償など十分に対応できれば新空港も問題ない。現空港は騒音問題や危険性が問題である。 航空機の低騒音化が進んでいるとはいえ、それでも騒音はひどい。騒音のため地元は発展せず、空港がもたらす被害は大きい。それに見合う補償をしてほしい。家を建てた時期により補償対象となるかどうかが決まるが、移転した人のほとんどは飛行場ができる前に建てた人である。
			② 自然環境への影響について 4 件
			「滑走路増設案」に賛成します。 「新空港」については、膨大な資金調達は極めて困難で、自然環境保全に重大な影響を生じます。(反対) 将来の「九州道州制」を見据えたなかで、連繋している「九州自動車道・長崎自動車道」を活用し、佐賀空港、熊本空港による補完活用も検討課題に加えてみては如何でしょうか。
			現在の空港に増設レーンに賛成します。 理由 1.人口減と環境破壊、塩害の問題がある。 2.新空港案、現時点から20～30分の時間的ロスがあり、燃料費増、時間ロスによる人件費(時間単価)の増となる。 3.福岡市だけの問題でない。周辺約22市町村の交通が一層不便となる。福岡はアジアに開かれた門戸であり、太宰府市に九州国立博物館があり、なお一層時間的ロスが多くなる。 4.現空港の用地買収、新空港の漁業補償と同じような労力がある。従って、借地料をなくすため一刻も早く収用法を適用し、借地代をなくして頂きたい。 5.現空港であれば高さ制限がありまちづくりには適度の高さと思料する。人口減の折、高層ビルはロスである。ビル風、日当たり、人間の健康に留意すべきである。
			空港の将来像を検討する目的は、需要の増大と過密化に伴い、現空港では維持できないと言うことであるが、国土交通省の集計では、国際線・国内線、合わせて前年同期より大幅に減少している。その理由は燃料の高騰で航空会社の経営が悪化し、路線廃止や減便が相次いだ事による。今年度は更に落ち込む可能性があり、ここ数年は金融不安などで世界経済が動揺する中、需要予測は困難を増す一方(10月20日付 朝日新聞)であり、空港の過密化は考え難くなり始めている。今後の人口や環境の移り代わりをもう少し長期にわたって見定めた上で、結論を出しても遅くはないと思われる。 空港以外で、福岡市・福岡県は見直さなければならない事が充分ある。例えば、地球温暖化に拍車をかけるように博多湾の海水が上昇しており、下水道完全に分流化するシステムを早急に進めるべきである事と、家庭で使用する湯量が増している事を現実を受け止め、対策を考えなければならない時に来ている。透水性舗装、浸透側溝は雨水専用の新設管とセットで整備されているようだが、ガス管等の埋没物が多い他、交通や店舗営業の妨げとなる為、工事が進行しておらず、進捗率35%位(10月4日付 朝日新聞)と言う事である。災害が生じてからは遅いし、むしろ道路、特に車道を見直し、自転車道を作る試みを増やし、地球温暖化対策をもっと真剣に考える必要があるのではないだろうか。屋上・壁面緑化と共に食料自給率を上げる対策も取って行くべきである。 とにかく将来、国が検討している程、極端に空港の利用者が増加すると現時点では考え難いのである。何度も言うようだが、少子高齢化が叫ばれている昨今、もう少し足元を見ながら、また博多湾や佐賀・北九州の近隣空港の今後の実態を、経済成長が良好になる時点まで見据えて判断しても遅くはないのではないだろうか。一旦、着手し始めると、後戻りするには大変な事は、川辺川ダムや諫早湾でも国は痛手を負っている。福岡市も人工島(アイランドシティ)で、大きな損失を受けている。 更に、これまでの意見交換会の出席者数が少ないと言う事は、それだけ空港に対する市民、県民の関心が現在の情勢で薄れている事を認識すべきである。どうしても増設が、新設かに拘るのであるならば、私個人としては、増設案に賛成である。自然をある程度守り、次世代の為に、住み良い環境を少しでも残すと言う事を重視するのであれば、増設案しか考えられない。 一方、新設案の場合、海上に離着陸する際の海風や陸風の影響は充分検討されているのか、疑問である。いくら安全性が高いと言っても海に墜落すれば、それだけ日本海の汚染の影響は福岡市だけの問題とはならない事は言うまでもない。
			新空港にするのであれば跡地の活用方法について時間をかけて検討した上で、市民に問うてほしいと再三、申し上げてきた。その対応がなされないから、現在の組合の総意としては増設案である。その理由としては、コストが安い、高い利便性が継続される、自然環境への配慮などがある。また、われわれ地主としては、土地の賃貸料が確保されることもある。賃借料は、生活費の一部であり税金として支出もしている。
			③ 安全性の確保について 30 件
			福岡空港の将来について、今後最後のPIが開催されます。今は2案に絞られています。 私の意見では空港建設には多額の税金が使われ、建設額をいかに安く効果的に作るか-大変重要なことです。 現空港拡張案では無理があると思います ①防音対策費が更に増加する(毎年の維持費) ②土地賃借料が更に増加する。 ③安全性が確約できない。 ④福岡市の今後の発展の妨げとなっている。 以上のような不安材料があると思います。 福岡空港は九州の代表する空港で 今後は国際空港の役割も果たす空港でなければならぬと思います(道州制を考えればなおさら)アジアは中国、インド、韓国、台湾、ベトナムの発展で成長するでしょう。福岡はこの国々に一番近く、搭乗客は確実に増加すると思います。 福岡の発展には空港を新規に建設し(24時間空港)、現空港の広大な跡地を開発していけば福岡市は大きく発展し騒音問題、安全性の問題も解決され安心して生活できる大都会となるでしょう。空港建設には多額の税金、期間がかかりますが、この間に環境は大きく変わると思います。早く決着し建設する必要があると思います福岡空港は新規に海上空港とするべきだと思います。
			1. 現空港の問題点 ・朝夕のラッシュ時のフライトは、滑走路が1本のため遅延が当たり前。 ・滑走路が2700mと短いため、着地即逆噴射で気持ち悪い。 ・市街地に近く空港周辺の建築物に高さ制限あり。 ・民有地の借地料や騒音対策費を永久に支払わねばならぬ。 ・過去九州大学へ米軍機の墜落実績があり、事故の危険性を抱える。 2. 増設案に対する反対 ・現状より飛行回数が増加すれば、事故の危険性がさらに増す。 ・建設費は割安でも、永久に続く借地料、騒音対策費を加味すれば、新設が割安と思う。 3. 海上新設の賛成 ・東アジア及び広島以西の西日本の中枢都市を考えれば、100年の計で立案実行するべき。 ・国内の人口減少化で消費経済規模が衰退する中、国内航空需要は大きな伸長は期待できない。そこで、世界人口の約50%を占めるアジア(中国、ASEAN並びにインド)との交流(経済・観光など)を進め、国内の純化傾向を発展過程の地域・国々から[人の往来により・物・金]を吸い取ることを考えるべきです。その為には、海上ハブ空港が必要である。 ・2011年には九州新幹線も開業し、九州はもとより、広島・島根・山口を福岡エリアに引き入れれば、約2000万人の背後人口を抱える。 ・海上空港に移転する事で、借地・騒音費用が無くなり、空き地への土地売却益も確保でき、また都市再生プランも進む。 ・近隣の佐賀空港は福岡人は利用しません。 4. 結論 空港は都市の顔であり、アジア・広島以西の西日本中枢都市として福岡県が成長する為には、人・物・金が集まる手段として必要である。また、1兆近い建設費も[増設費+(借地代+騒音費)×30年]長期で考えれば、割安と思う。従って、近視眼の小手先対応案(国土省)の増設は却下し、成長途上地域であるアジアのハブ海上空港を目指し、ビジネス・観光のゲートウェイ化を進めるべきである。
			西側滑走路増設案について イ狭い所に無理して押し込める気がする。なお、素人の私として現滑走路との間隔が210mで十分なのか、本当は300mの方がベターなのか。なぜ210m案と300m案とがでたのか、その辺もなお検討の余地があるのではないか。 ロ東側と西側の両ターミナルのエプロンから現滑走路と西側増設滑走路との両者に至る誘導路の取り付けはどのような配置となるのか。 ハ西側滑走路増設により、weoplにての拡充、離着陸表面下における近隣住宅街、及び特に都市高速道路への危険度upが考えられるが、その対策は。

意見分類			寄せられたご意見
			「福岡空港の将来像」 関係当局による標記の説明会が10月20日春日市であったので、飛行機騒音に悩まされている1人として出席した。空港がバンクしそうだから現在地を拡張するか海上に創設するかということである。総合的な調査の最終段階近くになっている今回の説明を聞いて、海上案の中でも三苦・新宮ゾーンが最適と直感した。その理由はこの小さい紙面では書けない。海上に決まっても私の強い要望はその跡地空港を関西空港における大阪(伊丹)のように利害関係人のねじまげによる存置を許さないということで、すばっと廃港することである。空港周辺の住民にとって空港は「迷惑施設」ではあるが国家百年の計をもって建設すべき大事業だからまちまちした陸上拡張案で運行上多くの制約を課し空の安全を損なってももらいたくない。時流はいずれも海上だ。羽田、関西、中部、北九州など。時間の制約のないメリットは外国機も増やすだろう。ここで建設費の多寡をいうと悔いを千載に残す。その支払いは繰り延べて将来の受益者が負担すべきである。 「空港の安物買い」 福岡空港の将来像が最近かまびすしい。私は昨年10月に春日市で行われた国民の意見を聴くパブリックインボルブメントに出た。航路の真下に住み日夜飛行機の騒音に悩まされているからである。爆音の度に電話やテレビが中断する。世間はこんな便利な空港はないと。単なる利用者だからいえることだ。海上は金がかかりすぎるとも。国交省は増設する案のようだが地方には東京よりも立派なものは作らないという地方蔑視の現われかとひがみたくもなる。浮島構造の飛行場はできないのか。昭50年の沖縄海洋博のアクワポリス(未来の海上都市として世界初の構造物)をつくり出した我が国の技術力を思い出してもらいたい。純然たる浮島では離着陸に危険であれば支柱を設置すればよい。これで深い浅い埋め立て費用がかさむなどの問題は解消する。増設案では真下の住民はますます騒音に悩まされ病臥中の人や墜落の危険性もある。防音工事の助成金支出は膨れ上がりそれは飛行場があるかぎりずっと続く。国家百年の大計である。幸い経済界は海上案のようだ。「跡地」は地下鉄もあるし「九州府」の候補地にしたらと夢のある発言も聞かれる。「安物買いの銭失い」の諺を忘れるな。 新空港建設に大賛成です。その理由は下記の通り。 ・増設案では民有地の借地料と環境対策費の年140億円を払い続けなければならない。仮に30年使用するとすれば、4200億円かかる。50年使用することになれば、7000億円かかり、新設した事業費9200億円と変わらない額となる。新空港の場合は漁業補償料を含めた額である。 ・増設案では空港の発展性が閉ざされ、また、周辺住民の安全性が大いに懸念される。現在では開設が難しい欧米への直行便であるが、もし、欧米便開設の条件が整い、直行便を開設しようとなった場合、拡張案では機材に条件がついて、経済的な面からも合理的な運用ができない。様々な機体が可能になる滑走路の長さは、3500～4000メートルが必要だと聞いているが、新空港案ならば、埋め立てにより500メートルの拡張がたやすい。新空港は百年の計に立つて建設しなければ、アジアケートウェイ構想などそれこそ絵に描いた餅である。増設案では福岡空港の発展は永遠に閉ざされ、一地方空港として存在するだけの空港になってしまう。安全性にしても、日本航空ホノルル便のタービンブレードの破断事故やガルーダインドネシア航空の離陸失敗事故(これもタービンブレードの破断)によって空港周辺住民は危険にさらされた。ガルーダ機の事故は道路を突っ切っており、事故機に巻き込まれた車がなかったのは不幸中の幸いである。もし、滑走路が海上であったなら、もし、3500メートルあったなら、周辺住民や空港周辺を通行する人々の命を危険にさらすことはない。人の命はお金で買えない。昔も今も将来も空港は航空機事故の危険から周辺住民の命を守る義務があると思う。安さは危険のリスクと引き替えである。事故が起こってでは取り返しがつかない。安ければいいという考えは航空機事故の悲惨さ思えば、捨てるべきである。(最近の「お米の社会問題」など、人の命を軽んじすぎている。)増設しても、将来、新空港を造らねばならなくなったら、そのほうが物価の状況によっては事業費は増大してしまう。 ・福岡市の中央部の高層化が難しい。 ・西鉄・地下鉄・JRの新線による経済効果大。 11月9-10日頃の新聞発表を見ました。 ①近隣空港との調整の意見もありました。近隣空港との調整は経済的に無理な話で消えていたはず ②少ない参加者の中で地主の参加があった。地主は当初から新空港の意見に反対する。 ③今後の需要増加に問題 今の状況を短絡的に見ている。世界経済は伸びており東アジアの発展はある。現在の原油高、円高の問題は一時的な問題、少子化の問題もあるが、世界的に見れば世界の人口は増えている。特に東アジアの人口増(中国、インド、バングラディシュ等は人口は多く、今後発展する国で福岡に一番近い。自動車メーカーも「タイ、中国、インド」等に工場を拡大している。経済交流は拡大する。 ④不便になる。福岡空港は福岡市民だけの施設ではない。現空港は市街地に近すぎる(安全面で問題)等の意見がありました。 福岡空港は将来的には東アジアの発展を見越した視点で考えなければならないと思います。何回も書いていますが、現空港の拡張での問題点は ①安全性の問題：以前、九大到米軍機が墜落した。いつ事故が起こるか分からない。 ②継続的な経費の問題：いくら工費が安いといっても継続的な経費(騒音対策費、地主への賃借料)等は永久に発生し、また増加する。長期にみれば、莫大な金額となる。将来的には新空港を作った場合の金額となる。無駄な経費である、と思う。 ③騒音問題：近隣住民の騒音問題は解決されない。 ④福岡市の発展阻害：福岡市中心部が「高度制限」にかかっており、高さ制限で高いビルは建設できず、発展を阻害している。あまりに市街地に近すぎる。新空港にしたら高さ制限は解消され、発展する。また現空港の広大な跡地も開発され、東アジアの発展で大都会にはってんする。東アジアに一番近いから東アジアとの経済交流がすすみ、発展していくと思う。 今まで、何回も聞いているが、全然前進していない。まず、安全性、騒音問題の解決が第一と思う。10年以上前に「福岡空港」問題があり、その時は新宮沖の「相島」に決定して、第8次空調審議会にのせるところまでなりましたが、国際空港問題にすり替わって熊本の反対で消えました。その時に福岡空港は「海上空港」が正しいとなっただけです。現空港拡張では、問題は継続したままの状態になるのははっきりしている。世界の空港は「海上空港」が主流で24時間運用の空港です。工費は莫大ですが、長期で見ないといけないと思います。日本の国際空港はすべて「海上空港」 福岡市は過去に大事業で、私が知っているだけでも3件(昭和通り建設、博多駅周辺整備、県庁移転計画)に出費を惜しんで、取り返しのつかない大失敗をし、今もその後遺症が残っています。今回又失敗を繰り返さないように、この案を提出します。 現在検討され、有力視されている2案は、利便性と建設費のみに重点が置かれ、環境問題や福岡空港が抱えている潜在的な特殊性が無視されているようなので、再考を強く求めます。 1.福岡空港は現在地拡張ではなく移転するべきである。 理由1. 主滑走路は2,800mで、その先端で一般道路が横切っている危険な空港である。ここにフェンスや一般道路がなく、滑走路が3,000mあれば、ガルーダ航空機の事故は軽微であったとも思われる。 理由2. 滑走路2,800mの理由は、3,000mに伸延計画があったが、最初軍用飛行場が建設されその後の拡張によって生活道路が次々と閉鎖され、その上に又道路が閉鎖されると周辺住民に大きく悪影響を及ぼすとして、米軍基地恒常化の断念を促す手段として利用された。 理由3. 将来にわたって主要空港の条件は、大型の旅客機や荷物輸送機も利用できるように、滑走路は3,000m又はそれ以上で、複数本ある必要がある。又陸上であれば、安全の為に滑走路の両端からさらに約1,000m位の空地が必要であり、その間に一般道路が横切することは考えられない。 理由4. 現空港は北西方向からの風が強くない限り、追い風でも南東方向に離陸している。これは燃料消費が増え、排気ガスからの浮遊粒子が増える。二日市や旧水城村付近は交通路が集中し、周辺の地形の具合もあって、交通機関等から排出されている粒子が多く漂い、太宰府の国分に住んでいた私の娘が、白い洗濯物が乾いても真っ白にならず、子供達は喘息気味になり、久留米市の田主丸に転居してから良くなったといっていた。この地区住民の健康問題も考慮して良いのではないかと。 私は春日原に住んでおり、騒音に悩まされている。空港問題がこれだけ長期間検討されているのに、いまだに解決されていないのはおかしい。福岡空港の需要は下降しており、付近の道路は混雑している。そもそも住居地域に空港があることそのものがおかしい。経済面から言えば福岡空港の借地料は84億円、環境対策費が62億円、整備費が32億円。年間150億円の赤字だ。我々が税金を支払い、騒音に悩まされている。都心に近いので危険性も高い。総合的に見て増設案は無理だと理解してほしい。 増設案では、かさ上げの高さは都市高速の高さにかからないぎりぎりの1.5mになっているが、これで事故は発生しないのか。 福岡空港は都市の中にあるので、安全面で心配である。日本における空港施設は、大阪や中部に偏っており、西日本側には足りない。相対的な能力不足や低下が懸念される。孫の代まで考えた検討をしていただきたい。 現空港における滑走路の増設案については、以下の問題が考えられる。 ・騒音の影響が将来に残ること、環境基準を満たせないこと、過去の騒音公害訴訟において国が敗訴していることから、再度裁判が起こされる可能性があり、その場合、大阪国際空港のような運用上の制限が課せられ、離着陸可能回数が13.5万回と、滑走路が2本あっても、現福岡空港以下の制限となる。 ・運航便数が増加することや空港内部の運用が複雑になることから、安全性が低下する。 ・周辺の事例から算出すると、用地買収期間は40年、埋蔵文化財調査期間を算出すると約26年かかる。他の国内空港においても、用地買収が難航したため新空港を選択した事例が多数ある。 ・空港敷地が狭狭で、増設案は、規模に見合う用地確保をしていない可能性が考えられる。 ・昼の時間帯の有効活用を行うことは、他の時間帯に遅延が発生することから、実施することは困難である。

意見分類			寄せられたご意見
			・滑走路処理容量の計算の考え方に間違いがあるので、滑走路処理容量が説明よりも幾分減少する。 ・一般空港の整備指針を満たしていないので、事業採択されない可能性がある。 需要予測について、2001年の14.3万回をピークに、近年は需要が減っている。去年から今年で32便も減っている。右肩上がりの需要増はありえない。誘導路の二重化で十分に対応できると考えているが、予備の1本があってよいかと思う。安全性や環境対策費などの維持費用は問題にならない。 過去に4回、事故が起きており、周辺地域への危険性、住民の不安をどうするかが問題である。増設となると、その不安が高まることが懸念される。 現空港が残れば、現空港の問題はそのまま残る。増設されれば、バスでの飛行機への乗降も増えるであろうし、危険も今より減ることはない。そういうことに耐えるのであれば増設でも良いということになる。耐えるかどうかが問題。新空港は成田・関空のように4km級の滑走路を作るべき。 将来、今の子供たちが海外の人とどう付き合っていくのか。少子化で利用が減るというが、アジアとの交流が活発になり、利用は増えるということも有りうる。その中で空港が容量限界になっている。また、安全性の問題が大きい。本当に1回でも落ちたらどうするのか。
			航空機事故としては、九大への墜落とガルーダの事故が記憶にある。市街地の上空を飛んでいるのをみるとよく落ちないと思う。
			安全性については、全く危険のない空港はあり得ず、確率の問題だと思う。航空機事故が最も多いのは、離発着時。海上空港は海なので安全性が高く、福岡空港は市街地にあるので危険性が高い。過去3度の事故で、住宅地に落ちなかったのは幸運だった。危険性は現空港の方がはるかに高いことは、客観的に言えるのではないか。できるだけ危険性の低い場所に造っていただきたい。 周辺には地主だけでなく、騒音の被害を受けている人、安全性を心配している人、交通網で不便な目に遭っている人もおり、十分考えてもらいたい。
			現空港は危険性がある。 一番関心があるのは環境問題。漁業補償など十分に対応できれば新空港も問題ない。現空港は騒音問題や危険性が問題である。 安全性の確保について、増設案は現状と同じと評価されているが、現空港は市街地にあるため利便性が高い反面、事故の心配もある。需要が増えて滑走路が2本になれば、危険性も高くなる。また、アジアとの交流が増えると、日本に比べ技術的に未熟なアジアのパイロットも増える。 世界の空港の安全性を5段階にランク付けしたもののうち、福岡空港は最も危険でリスクが高いとされていると聞いた。増設滑走路においてガルーダ機の事故を想定した場合、都市高速に突っ込むことになるのではないかと。南側を嵩上げた滑走路は安全なのか。胴体着陸の際など。
			安全第一ということで、鹿児島や熊本、広島は山奥に空港を移している。住宅が密集してきて本当に危険な空港だと言われている。安全面からは、新設との市民の声が大きくなりえないのに、財政難のためか声が小さい。被害を受けるのは福岡市民である。 パイロットが滑走路を間違える等のヒューマンエラーを考えると、増設は危険だと思う。 危険、不安を感じている住民が周りにいることをご理解いただきたい。 旋回する際にかなり低く飛んでいる飛行機や頻繁に離着陸しているのをみると、これ以上回数が増えるとうなるのか、安全性を心配している。 利便性がよければ危険性はついてくる。ガルーダのような事故が都心でおこったら大変である。 安全性について議論されていないように思う。増設の「現状と同じ」との記載は、現状をいと考えているのか、問題ありと考えているのか。90点での現状と60点で現状とでは不満足が違う。過去の航空機事故の離着陸時の発生率や空港外に落ちる確率から、福岡空港の確率はどのくらいになるのか。飛行機は落ちたら100%アウト。福岡空港でも落ちた例がある。空港問題は安全性を抜きにしては考えられない。現状はほぼ満足すべき安全性が確保されているとの判断に立たないと、現状でいいということにはならない。現状でいいということは安心しておいでいいということ。大丈夫だから議論してないのと、議論したくないから議論してないのとでは大きく異なる。 現空港は市街地にあり危険を感じる。新空港に賛成したいが、環境問題などもあり地域住民の理解を得られるかどうか懸念している。
			5. まちづくりや地域振興の視点について ① まちづくりへの影響について 8 件 1. 現空港の問題点 ・朝夕のラッシュ時のフライトは、滑走路が1本のため遅延が当たり前。 ・滑走路が2700mと短いため、着地即逆噴射で気持ち悪い。 ・市街地に近く空港周辺の建築物に高さ制限あり。 ・民有地の借地料や騒音対策費を永久に支払わねばならぬ。 ・過去九州大学へ米軍機の墜落実績があり、事故の危険性を抱える。 2. 増設案に対する反対 ・現状より飛行回数が増加すれば、事故の危険性がさらに増す。 ・建設費は割安でも、永久に続く借地料、騒音対策費を加味すれば、新設が割安と思う。 3. 海上新設の賛成 ・東アジア及び広島以西の西日本の中枢都市を考えれば、100年の計で立案実行すべき。 ・国内の人口減少化で消費経済規模が衰退する中、国内航空需要は大きな伸長は期待でき無い。そこで、世界人口の約50%を占めるアジア(中国、ASEAN並びにインド)との交流(経済・観光など)を進め、国内の鈍化傾向を発展過程の地域・国々から「人の往来により・物・金」を吸い取ることを考えるべきです。その為には、海上ハブ空港が必要である。 ・2011年には九州新幹線も開業し、九州はもとより、広島・島根・山口を福岡エリアに引き入れれば、約2000万人の背後人口を抱える。 ・海上空港に移転する事で、借地・騒音費用が無くなり、空き地への土地売却益も確保でき、また都市再生プランも進む。 ・近隣の佐賀空港は福岡人は利用しません。 4. 結論 空港は都市の顔であり、アジア・広島以西の西日本中枢都市として福岡県が成長する為には、人・物・金が集まる手段として必要である。また、1兆近い建設費も[増設費+(借地代+騒音費)×30年]長期で考えれば、割安と思う。従って、近視眼の小手先対応案(国土省)の増設は却下し、成長途上地域であるアジアのハブ海上空港を目指し、ビジネス・観光のゲートウェイ化を進めるべきである。 金の限に住んでいる。騒音がすごく、4月から毎日記録しているが、夜10時頃まで(飛ぶの)はあたりまえ。8月21日は、10時半頃3回飛び、やっと終わったと思ったら、10時45分にも飛んだ。10月10日は、22時10分、23時45分にも飛んだ。増設などともない。国の人は、ここに住んでみればいい。TV受信料の割引があるが、無料になってもだめだ。高さ制限もあり、高いビルが建てられないから、絶対、新空港にして欲しい。調査などしている場合ではない。ここの住民は、みなそう思っている。お願いします。 現在の空港に増設レーンに賛成します。 理由 1.人口減と環境破壊、塩害の問題がある。 2.新空港案、現時点から20～30分の時間的ロスがあり、燃料費増、時間ロスによる人件費(時間単価)の増となる。 3.福岡市だけの問題でない。周辺約22市町村の交通が一層不便となる。福岡はアジアに開かれた門戸であり、太宰府市に九州国立博物館があり、なお一層時間的ロスが多くなる。 4.現空港の用地買収、新空港の漁業補償と同じような労力がある。従って、借地料をなくすため一刻も早く収用法を適用し、借地代をなくして頂きたい。 5.現空港であれば高さ制限がありまちづくりには適度の高さと思料する。人口減の折、高層ビルはロスである。ビル風、日当たり、人間の健康に留意すべきである。 11月9-10日頃の新聞発表を見ました。 ①近隣空港との調整の意見もありました。近隣空港との調整は経済的に無理な話で消えていたはず ②少ない参加者の中で地主の参加があった。地主は当初から新空港の意見に反対する。 ③今後の需要増加に問題 今の状況を短絡的に見ている。世界経済は伸びており東アジアの発展はある。現在の原油高、円高の問題は一時的な問題、少子化の問題もあるが、世界的に見れば世界の人口は増えている。特に東アジアの人口増(中国、インド、パングラディッシュ等は人口は多く、今後発展する国で福岡が一番近い。自動車メーカーも「タイ、中国、インド」等に工場を拡大している。経済交流は拡大する。 ④不便になる。福岡空港は福岡市民だけの施設ではない。現空港は市街地に近すぎる(安全面で問題)等の意見がありました。 福岡空港は将来的には東アジアの発展を見越した視点で考えなければならないと思います。何回も書いていますが、現空港の拡張での問題点は

意見分類			寄せられたご意見
			①安全性の問題：以前、九大に米軍機が墜落した。いつ事故が起こるか分からない。 ②継続的な経費の問題：いくら工費が安いといっても継続的な経費（騒音対策費、地主への賃借料）等は永久に発生し、また増加する。長期にみれば、莫大な金額となる。将来的には新空港を作った場合の金額となる。無駄な経費である、と思う。 ③騒音問題：近隣住民の騒音問題は解決されない。 ④福岡市の発展阻害：福岡市中心部が「高度制限」にかかっており、高さ制限で高いビルは建設できず、発展を阻害している。あまりに市街地に近すぎる。新空港にしたら高さ制限は解消され、発展する。また現空港の広大な跡地も開発され、東アジアの発展で大都会にはってんする。東アジアに一番近いから東アジアとの経済交流がすすみ、発展していくと思う。 今まで、何回も聞いているが、全然前進していない。まず、安全性、騒音問題の解決が第一と思う。10年以上前に「福岡空港」問題があり、その時は新宮沖の「相島」に決定して、第8次空調審議会にのせるまでになりましたが、国際空港問題にすり替わって熊本の反対で消えました。その時に福岡空港は「海上空港」が良かったはず。現空港拡張では、問題は継続したままの状態になるのははっきりしている。世界の空港は「海上空港」が主流で24時間運用の空港です。工費は莫大ですが、長期で見ないといけなと思います。日本の国際空港はすべて「海上空港」 南側について、市街化調整区域で例外規定以外いかなる建築も不可能である。滑走路や産業道路等ができたりすると、子供の通学路の問題、あらゆる生活、自然環境の破壊が想定される。 増設が良いと考えている。福岡は山に囲まれた地勢であり、外への発展が制限されるため、高さ制限がなくなると、どんどん建物が高くなっていく。そうなると、道路や鉄道を含め、都市のインフラを大きく見直す必要が出てくる。 周辺には地主だけでなく、騒音の被害を受けている人、安全性を心配している人、交通網で不便な目に遭っている人もおり、十分考えてもらいたい。 地域の方の意見をよく把握した上で、博多区として対応していけないといけなと考えている。単純に費用だけの問題ではなく、騒音問題や1／3が民有地である現状を踏まえる必要がある。
			② 福岡・九州にもたらす影響について 4 件 福岡空港の将来について、今後最後のPIが開催されます。今は2案に絞られています。 私の意見では空港建設には多額の税金が使われ、建設額をいかに安く効果的に作るか一大変重要なことです。 現空港拡張案では無理があると思います ①防音対策費が更に増加する（毎年の維持費） ②土地賃借料が更に増加する。 ③安全性が確約できない。 ④福岡市の今後の発展の妨げとなっている。 以上のような不安材料があると思います。 福岡空港は九州の代表する空港で 後は国際空港の役割も果たす空港でなければならないと思います（道州制を考えればなおさら）アジアは中国、インド、韓国、台湾、ベトナムの発展で成長するでしょう。福岡はこの国々に一番近く、搭乗客は確実に増加すると思います。 福岡の発展には空港を新規に建設し（24時間空港）、現空港の広大な跡地を開発していけば福岡市は大きく発展し騒音問題、安全性の問題も解決され安心して生活できる大都会となるでしょう。空港建設には多額の税金、期間がかかりますが、この間に環境は大きく変わると思います。早く決着し建設する必要があると思います福岡空港は新規に海上空港とすべきだと思います。 PIには以前から注目しており、当初はできるだけ節約をした方がいいのではないかと庶民感覚で反対していたが、最近では将来アジアのハブ空港となるためにも増設案が現実的かなと考えている。国交省でも「最安案」を出しており、以前は2500億円だったものが2000億円になるなどについて評価している。新空港になると天神や博多駅の高さ制限がなくなると容積率が200%になり、新聞報道では3兆円規模の資産価値の向上が起こるとなっているが、財界にはメリットがあると考えているはずなのに、いくら費用を負担するといわないのは卑しいことだ。 国際航空貨物の視点では、福岡空港で扱えないものは、新北九州、佐賀空港を利用しており問題はないといえる。ただし、将来のアジア地域の動向と福岡の発展を考えると、少なくとも増設は必要である。貨物の取扱が減っている実態があるが、それは増大する需要をとりきれないということ。 ターミナルが国内外に分かれており、外国の航空会社に評判が悪く、国際競争上非常に不利益である。これから福岡は、日本とアジアの結節点として、いよいよ発展が望まれている。10月には観光庁も誕生し、成長していくアジアの観光客を日本に迎え入れようとしている時に、将来の発展の可能性について最初から限界がある空港をなぜ造るのか。
6. 事業効率性の視点について			① 費用と効果について 29 件 福岡空港の将来について、今後最後のPIが開催されます。今は2案に絞られています。 私の意見では空港建設には多額の税金が使われ、建設額をいかに安く効果的に作るか一大変重要なことです。 現空港拡張案では無理があると思います ①防音対策費が更に増加する（毎年の維持費） ②土地賃借料が更に増加する。 ③安全性が確約できない。 ④福岡市の今後の発展の妨げとなっている。 以上のような不安材料があると思います。 福岡空港は九州の代表する空港で 後は国際空港の役割も果たす空港でなければならないと思います（道州制を考えればなおさら）アジアは中国、インド、韓国、台湾、ベトナムの発展で成長するでしょう。福岡はこの国々に一番近く、搭乗客は確実に増加すると思います。 福岡の発展には空港を新規に建設し（24時間空港）、現空港の広大な跡地を開発していけば福岡市は大きく発展し騒音問題、安全性の問題も解決され安心して生活できる大都会となるでしょう。空港建設には多額の税金、期間がかかりますが、この間に環境は大きく変わると思います。早く決着し建設する必要があると思います福岡空港は新規に海上空港とすべきだと思います。 1. 現空港の問題点 ・朝夕のラッシュ時のフライトは、滑走路が1本のため遅延が当たり前。 ・滑走路が2700mと短いため、着地即逆噴射で気持ち悪い。 ・市街地に近く空港周辺の建築物に高さ制限あり。 ・民有地の借地料や騒音対策費を永久に支払わねばならぬ。 ・過去九州大学へ米軍機の墜落実績があり、事故の危険性を抱える。 2. 増設案に対する反対 ・現状より飛行回数が増加すれば、事故の危険性がさらに増す。 ・建設費は割安でも、永久に続く借地料、騒音対策費を加味すれば、新設が割安と思う。 3. 海上新設の賛成 ・東アジア及び広島以西の西日本の中枢都市を考えれば、100年の計で立案実行するべき。 ・国内の人口減少化で消費経済規模が衰退する中、国内航空需要は大きな伸長は期待でき無い。そこで、世界人口の約50%を占めるアジア（中国、ASEAN並びにインド）との交流（経済・観光など）を進め、国内の鈍化傾向を発展過程の地域・国々から[人の往来により・物・金]を吸い取ることを考えるべきです。その為には、海上ハブ空港が必要である。 ・2011年には九州新幹線も開業し、九州はもとより、広島・島根・山口を福岡エリアに引き入れれば、約2000万人の背後人口を抱える。 ・海上空港に移転する事で、借地・騒音費用が無くなり、空き地への土地売却益も確保でき、また都市再生プランも進む。 ・近隣の佐賀空港は福岡人は利用しません。 4. 結論 空港は都市の顔であり、アジア・広島以西の西日本中枢都市として福岡県が成長する為には、人・物・金が集まる手段として必要である。また、1兆近い建設費も[増設費＋（借地代＋騒音費）×30年]長期で考えれば、割安と思う。従って、近視眼の小手先対応案（国土省）の増設は却下し、成長途上地域であるアジア

意見分類			寄せられたご意見
			のハブ海上空港を目指し、ビジネス・観光のゲートウェイ化を進めるべきである。 新空港建設に大賛成です。その理由は下記の通り。 ・増設案では民有地の借地料と環境対策費の年140億円を払い続けなければならない。仮に30年使用するとすれば、4200億円かかる。50年使用することになれば、7000億円かかり、新設した事業費9200億円と変わらない額となる。新空港の場合は漁業補償料を含めた額である。 ・増設案では空港の発展性が閉ざされ、また、周辺住民の安全性が大いに懸念される。現在では開設が難しい欧米への直行便であるが、もし、欧米便開設の条件が整い、直行便を開設しようとなった場合、拡張案では機材に条件がついて、経済的な面からも合理的な運用ができない。様々な機体が使用可能になる滑走路の長さは、3500～4000メートルが必要だと聞いているが、新空港案ならば、埋め立てにより500メートルの拡張がたやすい。新空港は百年の計に立って建設しなければ、アジアゲートウェイ構想などそれこそ絵に描いた餅である。増設案では福岡空港の発展は永遠に閉ざされ、一地方空港として存在するだけの空港になってしまう。安全性にしても、日本航空ホノルル便のタービンブレードの破断事故やガルーダインドネシア航空の離陸失敗事故(これもタービンブレードの破断)によって空港周辺住民は危険にさらされた。ガルーダ機の場合は道路を突っ切っており、事故機に巻き込まれた車がなかったのは不幸中の幸いである。もし、滑走路が海上であったなら、3500メートルあったなら、周辺住民や空港周辺を通行する人々の命を危険にさらすことはない。人の命はお金で買えない。昔も今も将来も空港は航空機事故の危険から周辺住民の命を守る義務があると思う。安さは危険のリスクと引き替えである。事故が起こってらでは取り返しがつかない。安ければいいという考えは航空機事故の悲惨さ思えば、捨てるべきである。(最近の「お米の社会問題」など、人の命を軽んじすぎている。)増設しても、将来、新空港を造らねばならなくなったら、そのほうが物価の状況によっては事業費は増大してしまう。 ・福岡市の中央部の高層化が難しい。 ・西鉄・地下鉄・JRの新線による経済効果大。 「滑走路増設案」に賛成します。 「新空港」については、膨大な資金調達は極めて困難で、自然環境保全に重大な影響を生じます。(反対) 将来の「九州道州制」を見据えたなかで、連繫している「九州自動車道・長崎自動車道」を活用し、佐賀空港、熊本空港による補完活用も検討課題に加えてみては如何でしょうか。 現在の空港に増設レーンに賛成します。 理由 1.人口減と環境破壊、塩害の問題がある。 2.新空港案、現時点から20～30分の時間的ロスがあり、燃料費増、時間ロスによる人件費(時間単価)の増となる。 3.福岡市だけの問題でない。周辺約22市町村の交通が一層不便となる。福岡はアジアに開かれた門戸であり、太宰府市に九州国立博物館があり、なお一層時間的ロスが多くなる。 4.現空港の用地買収、新空港の漁業補償と同じような労力がある。従って、借地料をなくすため一刻も早く収用法を適用し、借地代をなくして頂きたい。 5.現空港であれば高さ制限がありまちづくりには適度の高さと思路する。人口減の折、高層ビルはロスである。ビル風、日当たり、人間の健康に留意すべきである。 11月9-10日頃の新聞発表を見ました。 ①近隣空港との調整の意見もありました。近隣空港との調整は経済的に無理な話で消えていたはず ②少ない参加者の中で地主の参加があった。地主は当初から新空港の意見に反対する。 ③今後の需要増加に問題 今の状況を短絡的に見ている。世界経済は伸びており東アジアの発展はある。現在の原油高、円高の問題は一時的な問題、少子化の問題もあるが、世界的に見れば世界の人口は増えている。特に東アジアの人口増(中国、インド、バングラディシュ等は人口は多く、今後発展する国で福岡に一番近い。自動車メーカーも「タイ、中国、インド」等に工場を拡大している。経済交流は拡大する。 ④不便になる。福岡空港は福岡市民だけの施設ではない。現空港は市街地に近すぎる(安全面で問題)等の意見がありました。 福岡空港は将来的には東アジアの発展を見越した視点で考えなければならないと思います。何回も書いていますが、現空港の拡張での問題点は ①安全性の問題：以前、九大に米軍機が墜落した。いつ事故が起こるか分からない。 ②継続的な経費の問題：いくら工費が安いといっても継続的な経費(騒音対策費、地主への賃借料)等は永久に発生し、また増加する。長期にみれば、莫大な金額となる。将来的には新空港を作った場合の金額となる。無駄な経費である、と思う。 ③騒音問題：近隣住民の騒音問題は解決されない。 ④福岡市の発展阻害：福岡市中心部が「高度制限」にかかっており、高さ制限で高いビルは建設できず、発展を阻害している。あまりに市街地に近すぎる。新空港にしたら高さ制限は解消され、発展する。また現空港の広大な跡地も開発され、東アジアの発展で大都会にはってんする。東アジアに一番近いから東アジアとの経済交流がすすみ、発展していくと思う。 今まで、何回も聞いていて、全然前進していない。まず、安全性、騒音問題の解決が第一と思う。10年以上前に「福岡空港」問題があり、その時は新宮沖の「相島」に決定して、第8次空調審議会にのせるところまでなりましたが、国際空港問題にすり替わって熊本の反対で消えました。その時に福岡空港は「海上空港」が良かったはず。現空港拡張では、問題は継続したままの状態になるのははっきりしている。世界の空港は「海上空港」が主流で24時間運用の空港です。工費は莫大ですが、長期で見ないとイケないと思います。日本の国際空港はすべて「海上空港」 福岡空港は天神から地下鉄で10分という全国に類を見ない大変に便利な場所にあります。このため東京出張でも日帰り出来るなどどれだけ福岡の発展に貢献しているか計り知れません。今現在福岡ー東京の次に多い便は福岡ー鹿児島ルートだと聞きます。これは恐らく新幹線開通の折には廃止に追い込まれることは必至です。つまりこの分が他に利用可能になるという事です。併し乍ら、もう一本(地形をよく存じませんが)何としてもこれを削ってでも現地に何としてももう1本の滑走路を作って頂きたいと思います。そしてそれは国際線としてだけでなく空いていれば国内線も併用してよいと思います。地下鉄は勿論のこと、各方面からの高速も現空港に向かって完備されてきています。それらを見放すようなことはしないで頂きたいと思うのです。貨物や夜間飛行はもっと北九州や佐賀の空港を利用すべきです。両空港は閑古鳥が鳴いていると聞きます。恐らく麻生知事のお考えは埋め立てでも、もっと広い夜間も利用できる空港をとお考えではないかと思います。併しそれが福岡の発展につながる最善の方法でしょうか？私は多額の税金を使って造られたであろう北九州や佐賀空港をもっと利用すべきだと思います。最大限に知恵と叡智を絞って是非現空港を生かせる方法を考えて頂きたいと思います。そして、ヨーロッパやアメリカへ福岡空港から飛び立てるようになったらどんなに素晴らしいことでしょうか！！成田や関空は多額の税金をつぎ込んで造られたことで通行料も高い、今や諸外国の飛行機はもっと韓国の仁川空港を利用しているとのこと。それに比べるとは水が上がり始めているとか。それを修理するとしたら、一体どれだけの費用がかかることでしょうか？絶対に関空の二の舞になることは避けて頂きたいと思います。宮崎のシーガイアのように多くの住民達の反対を押し切って建造されても、運営費すら払えなくなり、外国資本に安く買いたたかれて増税だけが残った住民はいい迷惑です。今でさえ、多額の借金がある福岡です。これ以上住民に負担を強いるようなことはしないで頂きたいと思います。とにかく現空港を生かすことを第1に考えて頂けますよう心からお願い致します。知事さんには恐らく最後の仕事になられるであろうと思います。多くの県民が何を望んでいるかをよく考えられ、福岡の将来を考えられた上で有終の美を飾って頂きたいと切望致します。 滑走路増設案に賛成、新空港案には反対。数字の根拠を示す詳細版資料がないため議論にならない。滑走路増設案の環境対策備費は62億円とあるが、土地の緑地化など維持費と言えない費用が含まれており、実際の維持費は5億円程度のはずだ。一方、新空港案は総費用が一兆円を超えないように帳尻を合わせているだけの数字のように見え、報告書は空港建設案に有利になるよう作られているとしか思えない。 増設案で2500mの増設滑走路を離陸専用にするのとあるが、福岡空港に離着陸する飛行機はすべて2500mで離陸可能、2000mで着陸可能であり、増設滑走路をILS設置の2000m、着陸用とするのがより安価な案であり、妥当ではないか？ 増設で2,000億もかかるのかという印象。世界の航空需要は、旅客で年5%、貨物は年6%伸びている。これにどう対応するのかを考えないといけない。国づくりの九州版として考えていくべきであり、新空港が必要。それで9,200億円は安い。現在の空港敷地を売れば資金も調達できる。増設は利用時間の制約もあり、これでは対応できない。また2,000億円で済むといっても、環境対策費や地代が必要になる。過去にこれらに支払った費用は、4,400億円にもなる。 環境対策費や土地代は、外国に払っている訳では無く、日本人に払っているので問題ない。今後、航空需要が右肩上がり伸びていくのかに疑問がある。そういう点で、増設の案を支持したい。 私は春日原に住んでおり、騒音に悩まされている。空港問題がこれだけ長期検討されているのに、いまだに解決されていないのはおかしい。福岡空港の需要は下降しており、付近の道路は混雑している。そもそも住居地域に空港があることそのものがおかしい。経済面からいえば福岡空港の借地料は84億円、環境対策費が62億円、整備費が32億円。年間150億円の赤字だ。我々が税金を支払い、騒音に悩まされている。都心に近いので危険性も高い。総合的に見て増設案は無理だと理解してほしい。 増設案で環境設備費が増加しないとあったが、地元との関係はどうか。収支はそのままなのか。 PIIには以前から注目しており、当初はできるだけ節約をした方がいいのではないかと庶民感覚で反対していたが、最近では将来アジアのハブ空港となるためにも増設案が現実的かなと考えている。国交省でも「最安案」を出しており、以前は2500億円だったものが2000億円になるなどについて評価している。新空港になると天神や博多駅の高さ制限がなくなると容積率が200%になり、新聞報道では3兆円規模の資産価値の向上が起こるとなっているが、財界にはメリット

意見分類		寄せられたご意見
		があると考えているはずなのに、いくら費用を負担するといわないのは卑しいことだ。 年間の損失に借地料と周辺対策の環境対策事業約150億円の金額が示されているが、土地建物等賃付料が別途あるという内訳を詳細版ではなく、このレポートに書いて欲しい。また、新空港をつくるためには跡地をどうするかについても、大方で幾らかかるのか示して欲しい。 増設の場合は県が290億、市が190億。新設の場合は県が1,280億、市が850億ということを発表されているが、どういう計算で行われたのか。今まで空港にかかる費用の3分の1は地元負担ということであったが、計算が合わない。また、新宮は粕屋郡。市が負担する必要があるのか。 組合は、増設案支持。利便性の維持、事業費の関係が主な理由。 増設となった場合、移転補償が残ることになるが、移転補償は今後、40年くらい続く聞いたことがある。いくら増設案はコストが安いといっても、移転補償費なども併せて長期で考えれば割高になるのではないか。 最近では減便が相次いでいるが、これは一時的な現象と捉えているのか。中部空港はかなり影響を受けているようだ。 現空港の環境整備費や借地料で144億円となっているが、これは関西空港の地盤沈下のコストのようなのっぴきならないものの費用ではなく、地域振興にかなり役立っている意味合いがあり、コストに算出することには問題がある。地域の振興発展につながっていると考えてほしい。 現空港の整備において、道路整備と同列には考えにくいだろうが、私は道路整備の場合、バイパス整備には反対している。国道はともかく県道の場合は、地域において原道の拡幅整備をお願いしている。直線の原道があるのにすぐそばに弓なりのバイパスをなぜ作らなければならないか。市町村は壊滅的な打撃を受ける。立ち退きや移転の費用が高つくと言いたいのだろうが、用地買収の費用は地元に残る金として新たな需要を生むことを考慮してほしい。そこからの税収は市町村の要(かなめ)だ。空港ができればそういう地域がかなり生まれ、新しい町もできるだろうが、少々カネがかかってもそれはまるまる消えるのではなく、地域のためになるのだから、多少は大目に見てほしい。 需要予測について、2001年の14.3万回をピークに、近年は需要が減っている。去年から今年で32便も減っている。右肩上がりの需要増はありえない。誘導路の二重化で十分に対応できると考えているが、予備の1本があってよいかと思う。安全性や環境対策費などの維持費用は問題にならない。 増設に賛成。騒音はエンジンの性能が上がっており、その影響も緩和されてきた。環境対策費が問題というなら、受益者負担ということで航空利用者からその費用を徴収すればよい。 新空港にするのであれば跡地の活用方法について時間をかけて検討した上で、市民に問うてほしいと再三、申し上げてきた。その対応がなされないから、現在の組合の総意としては増設案である。その理由としては、コストが安い、高い利便性が継続される、自然環境への配慮などがある。また、われわれ地主としては、土地の賃貸料が確保されることもある。賃借料は、生活費の一部であり税金として支出している。 借地料について、地主から借り上げた土地から、また貸した土地に、大体30億ぐらいの収入がある。それと地域対策移転補償は、大部分が土地購入代に回っており国の財産として残っている。 低炭素社会について考えていかないとけない。欧州では、飛行機で出張していた会議をテレビ電話で済ませて、飛行機で旅行した場合は、カーボンオフセットという、排出量に見合った温室効果ガス削減活動に投資するなどして埋め合わせをする取り組みを行っており、そういうことをしていく時代である。 新空港の建設費9,200億円から増設に要する2,000億円を引いた7,200億円は、福岡市の交通網を見直して温暖化対策に充てるべき。 新空港になり、都心部の高さ制限がなくなるとますます温暖化が進み、ゲリラ豪雨とか、いろいろな問題が出てくる。 アジアゲートウェイとしての飛行場として、ソウルは東京よりも近く、上海と東京はほぼ同じ飛行時間であることから、少子高齢化も含めて、今の空港で賄える。 環境対策費の92億円というのは間違いである。これは、最も多かった時期の費用である。年々、土地を購入してきており、そのうち、買うものがなくなれば環境対策費も不要になる。伊丹空港は既に土地を買ったので少なくなっただけである。 海上空港をつくるための数字に思える。9200億円といってもアクセス費や埋め立て用の土砂の用地買収費、その造成のための仮設鉄道などは全然入っていないと思う。ただ9200億円という数字だけがひとり歩きしている。これは非常に危険。注釈を入れて内訳を示すべき。 逆に、増設は高く見積もりすぎている。鑑定士に、あの辺が幾らになるか聞いたところ、坪当たり大体47万円。この資料では、坪当たり150万円。増設はやらせない、海上にしなさいという数字にみえる。 現空港を続けていくのであれば、毎年100億以上国が財政援助を続けていくことになる。便利は便利だが、毎年100億ずつ100年間ずっと国が財政援助していく。我々の時代の問題ではなく、本当は次世代の人たちの問題。1兆円というのは、国交省の方から金は出ます。それによってつくられたものは財産として残る。国交省もこれを逃したら、空港はもうつくらない。 関空は埋め立て海上空港で国際線を中心としているが、伊丹空港は残り、神戸空港もできた。あれだけの借金をしてまで関空を造る必要はあったのかと思う。今の情勢からは、千歳空港のように滑走路を2本にするのが一番いいのではないか。 経済的には増設の方が安い。那珂川町から現空港までは30分程度と近く、地下鉄などアクセスも充実しており、増設がいいと思う。将来的に離着陸が増えれば、その時点で近隣空港との連携を考えればいいのではないか。
	② 方策実施の難易度について(用地、周辺社会基盤への影響、運航(制限表面)条件含む)	
	7 件	長期的に考えれば、運航の自由度、更なる拡張の可能性等から新空港建設が望ましいと考えます。 しかしこの海域の風の観測結果は、冬場には東北－南西方向の滑走路ではウインドカバレッジが大きく低下することを示しており、北西－南東方向の滑走路が望まれる状況です。 福岡空港の役割、運航頻度を考えると、気象条件の悪さで欠航するのは、台風のような極端な場合にしか許されません。 開港時はともかく将来的には2方向の滑走路を持つ空港とする必要があります。 結論が新空港となった場合には、冬場のウインドカバレッジを考慮し、新宮沖から志賀島にかけての海域で再度適地選定が行われることになっているようですが、是非そうあって欲しいと思います。 もし将来そのような展開ができない場所での新空港案となるのであれば、両方向直線的に離発着することが可能で、空域を広く使える現空港の滑走路増設案が当面ベストな選択となります。 ただしその場合でも東南アジアなど近距離国際線の就航する福岡空港の機能としては、せめて成田空港並みの事実上の運用時間(空港開港時間だけではなく、CIQの対応を含めて)を確保し、深夜や早朝に到着できることが望ましいと思います。 空港周辺の人々は必ずしも空港の拡充に反対ではありません。十分な環境対策と誠意を持った話し合いで道は開けると確信しています。 麻生知事はじめ関係の皆様方のご決断、ご英断を期待しています。 増設の場合、工事中に国際線が利用しにくいのではないかと。今後、国際貨物が伸びると思うが、これに制約がかかるのはいかがかと思う。 滑走路増設案では、工事期間が約7年とあるが、現状ですら離発着時間が7時から22時であり、また工事は夜間となる等、工事時間が限られると想定される。この期間内にできるのか。 現空港における滑走路の増設案については、以下の問題が考えられる。 ・騒音の影響が将来に残ること、環境基準を満たせないこと、過去の騒音公害訴訟において国が敗訴していることから、再度裁判が起こされる可能性があり、その場合、大阪国際空港のような運用上の制限が課せられ、離着陸可能回数が13.5万回と、滑走路が2本あっても、現福岡空港以下の制限となる。 ・運航便数が増加することや空港内部の運用が複雑になることから、安全性が低下する。 ・周辺の事例から算出すると、用地買収期間は40年、埋蔵文化財調査期間を算出すると約26年かかる。他の国内空港においても、用地買収が難航したため新空港を選択した事例が多数ある。 ・空港敷地が狹隘で、増設案は、規模に見合う用地確保をしていない可能性が考えられる。 ・昼の時間帯の有効活用を行うことは、他の時間帯に遅延が発生することから、実施することは困難である。 ・滑走路処理容量の計算の考え方に間違いがあるので、滑走路処理容量が説明よりも幾分減少する。 ・一般空港の整備指針を満たしていないので、事業採択されない可能性がある。 滑走路の増設ができるのであればそれでも良いが、現実問題として、利用制限があり用地買収も困難であろう。何より、国の採択基準を満たしていないため、事業採択されない可能性がある。 用地買収については、相手が立ち退かないと空港はできない。成田がよい事例。成田の時代と比べて市民の声さがさらに大きくなっており、市街地の立ち退きは不可能に近いのが現実である。いつになるかわからないのでは。 ・日本人の人口が22世紀に向けて大幅に減少(半減?)。人が減れば航空機の利用者は、一般論として確実に縮減します。但し、福岡都市圏は、他の地域と比較して、人口減少が無い(少ない)と推測できます。しかし、巨費を投じて、24時間空港が必要かと言われれば、非常に疑問があります。 ・福岡空港から地下鉄によって、都心へは5分(博多駅)～11分(天神)で連絡します。全国随一・世界でも最高水準の利便性を有しています。かかる利便性は、絶対に堅持すべきであります。

意見分類				寄せられたご意見
				・広範囲の立ち退きを要する拡張は、難渋の危険性が大、と言わざるを得ません。成田空港の二の舞になっては、元も子ありません。更に、国家も地方自治体も財政難を十二分に念頭に置くべきであります。 ・西側210メートル案は最も安直です。しかしながら、210メートル間隔の滑走路は、事故の危険性が高く、資金の調達を工夫して、安全性を高くしたいものがあります。 以上を勘案すると、西側300メートル案が最適と言わざるを得ません。理由は、次の通りであります。 1、利便性の堅持(第4/5案除去)。2、比較的安価な事業費。3、多人数の立ち退き不要。4、悪天候時でも2滑走路の利用可能。5、都市高速道路の付け替えをトンネル(現在位置の地下工事)にすれば、地上の改変が殆ど不要。 (注) 滑走路の増設が完了しない間に、離着陸が満杯になった場合は、福岡空港の利用時間を、東京(羽田)並みに延長すべきと考えております。現状の7:00～22:00を、6:20～23:20に変更。(朝は4～5機増、夜は10機程度増が可能)
		7.その他	7 件	組合員の約90%が増設案に賛成している。 組合の方針は、増設案である。 増設案で進めてほしい。 増設案に賛成。 大牟田市民は、現空港は便利だから利用しているが、新空港になれば利用しないだろう。増設もやめてほしい。新空港には大反対、増設には反対である。 限られた(税金)予算にて空港を実施する為、これから先の長期展望に立脚して熟考。私はこれらの諸問題を勘案して一番良い方法として ① 現在の空港に新しい滑走路を2本追加する策(今ある施設を充分に活用して今迄の使い勝手の悪いところをリニューアルする方法) ② 新宮沖合の案にはいろいろと考えてみて賛成できない ③ 新しい施設とするならば能古沖の南西方向に国際的な空港を作ること賛成する。能古ノ島を基礎岩盤として志賀ノ島へ向けて大橋を建設するとよい。そうすることにより埋立地も生きてくるし軒並みに循環式公共交通の発展と同時に海の中道近郊のリゾート地に(ハワイ並みの)将来発展してゆく。 内需拡大のためにも九州博多を起点とした(日本)東洋一の玄関として発展してゆき、現在の港の棧橋も玄界灘の方深いところへ突き出して50から100年先を見据えて実行すべきと思う。 増設案が一番いいと思う。完成までに時間がかかるので、それまでの間、空港間の直行バスや幹線を一部向けるなど、工夫次第で近隣空港を活用できるのではないかと。
抜本方策、将来対応方策について	新空港案について	1. 代表案の選出や内容について	① 代表案の選出について 14 件	現空港に2本の滑走路を建設する計画に無理があると考えるが故に、第二補助空港の建設構想を提案したい。建設場所は、雁巣・奈多地区で航空交通管理センター及び航空交通管制部を含み、鴨池に至る海の中道地区である。当地区は、戦前雁巣飛行場があった場所の西側に位置し、大部分は国有地であろう。必要となれば、雁巣レクセンターの一部は、人工島に移設すればよいし、西戸崎線は地下埋設すればよい。玄界灘と博多湾の埋立予定地は水深も深く、埋立経費は安上がりとなる。滑走路の方は人工島の航路・陸揚げ施設及び航空機騒音等を勘案して、北東～南西方向に設置すればよいのではないかと考える。 第二補助空港の滑走路は1,800～2,000m程度とし、現空港と第二空港の航空機発着の運用調整は、現今のコンピューター技術を活用すれば容易であろう。第二空港へのアクセスは、都市高速の香椎浜ランプから人工島を経由して延長すれば、都市高速道の交通量も増加して料金収入も増え、人工島の用地売却も加速する上、レクセンターを人工島に移設すれば、人工島の整備の名分も充足されるであろう。2,000mの滑走路を有する第二補助空港は、非常の場合福岡空港の機能を補完することも出来る。 第二空港は、主として国内ローカル線の発着用に利用すれば現空港の発着便の半分程度の分担が可能視され、福岡空港の過密問題は解決するであろう。航空貨物の需要は、北九州空港や佐賀空港に分担させることが適当と史料される。 新空港建設位置は、博多湾外の海上が適当と考える。 博多駅や天神からの所用時間は長くなるが、諸般の事情を考えれば認容の範囲内と思う。検討されている配置図の中で、三苦・新宮ゾーンの2案を比較し、他は除外する。 1.N61° E案 最も有力視されているようだが、環境に著しく悪影響を及ぼす可能性が極めて高い。水深-15m位より浅い海域は、水質浄化能力が高く、水産資源が豊富な場所と言われている。水質浄化能力は、湾内と外海の差はあると思うが、100haで、人間の排棄物に換算して約10万人位の自然浄化力があるとされている。多くの水産資源と高い水質浄化能力を持つ浅い海も広く埋めるのは、大きな損失であると思う。又、この滑走路の向きでは、航空機の離着陸の時に強い横風を受けることが多くなるのではないかと危惧する。故にこの案は不適当と思う。 2.N135° E案 この案については、当初相島の東側を考えていたが、この海域は水産資源が豊富で水質浄化能力が高い場所が西側より極めて多い。西側は冬になると海鳥(オオハム等数種)が多く渡ってきて生息している。希少種や絶滅危惧種ではなかったが、渡り鳥保護のボランティアグループに所属している私としては、胸の痛む思い出はあるが、西側を選ぶことにした。此処は陸地から遠く、水深も深くて建設費は嵩むが、工夫と発想の転換で解決できるのではないだろうかと思う。 原則に戻ってください。 第1案として「新空港案」です。理由は現状の市街地近接地が危険だからです。 第2案は「何もしない」ことです。増設をしないということです。現状の能力以内で活用することです。 なお、新設地は志賀島をお勧めします。山を削りましょう。海上よりはいいと思います。 空域の確保について、滑走路の方向は芦屋の方角になると思うが、迂回が必要では、この案をみて、そこに問題を抱えているのではないかと感じた。もう一つの志賀島・奈多案とは200億円の差しかないのに、こちらが新空港の代表案になっているのはいかがなものか。 北九州空港はもともと小倉南区にあったものが手狭だということで今の場所に移動した。新空港案にするならば、最初から津屋崎などに空港を作った方がよかったのではないかと。 道州制の導入も含めて、将来、九州をどのように考えているのか。九州が「道」になったときの発展のためには、24時間利用のハブ空港が必要であり、もつと経費が安く妥当な場所を検討する必要があるのではないかと。特に、九州の一番端の福岡に持ってきた場合、鹿児島はどうするのか。九州のへそを考えて、九州の発展、アジアに向けた発展を目指すべきではないか。そうであれば福岡空港は、今ある施設を十分に活用して、今後に臨んでいく方がいい。 新空港案については、芦屋飛行場との空域問題等があり、その代替案として、滑走路は現空港と同じオープンパラレル配置で、水深が10メートル以上の海の中道沖に空港をつくることを提案する。 海上空港は反対。新空港を作ると今の空港は廃止となりもったいない。つくるのであれば、長期的な視野に立ち、鳥栖や久留米陸上に大空港をつくるべき。 子供の未来のために国家的、国際的視野にたつて対策を検討すべき。安心、安全、環境に配慮した新空港が必要である。増設は、安全性、騒音、用地買収が困難などの問題もある。新空港案は、過去に拳がった場所を候補地としたことは問題である。また、跡地は、公園や国際会議場をつくる、3分の1は農地にするなどの案が考えられる。 新空港を志賀島につくれば、アイランドシティとの連携もでき経済発展も期待できる。また、都心部の高さ規制が無くなれば、公開空地が増えて緑化が進むと思う。空港跡地も公園にするなど緑化が期待できる。 新空港の財源は、PFIで民間資金を活用してつくればよい。場所は、どことは言わないが、現空港と同じアクセス条件のところがある。 筑紫平野(大刀洗あたり)に本格的な新空港を造ってはどうかと思っており、構想だけでも持ってもらいたい。 三苦沖に造ってもらおうと困る。奈多沖に造ってほしい。 限られた(税金)予算にて空港を実施する為、これから先の長期展望に立脚して熟考。私はこれらの諸問題を勘案して一番良い方法として ① 現在の空港に新しい滑走路を2本追加する策(今ある施設を充分に活用して今迄の使い勝手の悪いところをリニューアルする方法) ② 新宮沖合の案にはいろいろと考えてみて賛成できない ③ 新しい施設とするならば能古沖の南西方向に国際的な空港を作ること賛成する。能古ノ島を基礎岩盤として志賀ノ島へ向けて大橋を建設するとよい。そうすることにより埋立地も生きてくるし軒並みに循環式公共交通の発展と同時に海の中道近郊のリゾート地に(ハワイ並みの)将来発展してゆく。

意見分類			寄せられたご意見
			内需拡大のためにも九州博多を起点とした(日本)東洋一の玄関として発展してゆくし、現在の港の棧橋も玄界灘の方深いところへ突き出して50から100年先を見据えて実行すべきと思う。
			② 代表案の内容について 13 件
			空港調査連絡調整会議では段階を踏んで、色々とご検討頂いているようですが(私も以前愚考をお送りしたこともあります)、前市がボロツと新宮沖建設発言をなされ、最近では電力会社会長が同様発言をされたりして余り良い感じではありません。既にお上の方針としては新宮沖に決定しているのではないかと思います。20日の報道では空港までの所要時間が待ち時間も少なく少し短く見積もつてあるようで、お偉い方は皆車でしょから無関係でしょう。今の空港ビルもまだ大丈夫使えるし、地下鉄だって折角引いておりながら勿体ない話と思いませんか。 子供病院にしても然り、やると言ったらやるのだ、と言うことでしょう。地元中央区の議員さんや自民党議員があれだけ何万人の住民、患者、医師達が反対しているのにどうしたことでしょう。何か大きな力が動いているように思えてなりません。
			事業費の心配さえなければ、少なくとも西側滑走路増設案よりは別の場所に新たに空港を作った方がよいであろう。然し、外海である新宮沖、奈多沖は適当とは思えない。埋め立てに用する土砂はどこから採土するのか。埋立護岸等の建設工事、架橋等の取付道路、風波・塩害等への対策、横風、台風時等々の問題が多い。 九州は一つ、道州制をも考えた場合、あえて福岡市又はその近郊に拘わることなく九州全体で適地は考えられないのか。また、既存の佐賀空港、北九州空港の外九州・山口所在空港の有効利用は、やはり図るべきである。この方が余程国民の支持が得られる筈であり、何時までも機能分担を否定し、条件の悪い海上新空港の建設等に拘わるようでは、行政への不信をもたらすのみとなるのではなからうか。
			空域の確保について、滑走路の方向は芦屋の方角になると思うが、迂回が必要では。この案をみて、そこに問題を抱えているのではないかと感じた。もう一つの志賀島・奈多案とは200億円の差しかないのに、こちらが新空港の代表案になっているのはいかがなものか。
			新空港案について、滑走路を2本作るなら二倍になるのではないか。投資効率が悪い気がする。また、ウインドカバレッジが最大になる配置になぜしないのか。
			新空港を島ではなく陸続きにすれば、橋梁も護岸延長も不要になるのになぜしないのか。
			三苦・新宮ゾーンは、結構、都心に近いという印象である。
			航空機の性能が向上する中、3000mの滑走路が本当に必要なのか。コストの比較ももう少し幅を持って議論してもよいのではないか。
			新空港ができたとしても、他のアジア地域の空港と比較すれば、福岡空港は東南アジアエリアをカバーするくらいの空港でよいのではと考えている。長い滑走路を必要とするような長距離路線を想定しなくてもよいのではないか。
			水深について、レポートにある12mではなく17mである。海上保安庁の海図で確認したが異なっている。根拠ある数字として出しているがマスコミも検証していない。それで、海上案はメリットがあるというまとめになっている。 新宮・三苦案ではウインドカバレッジが年間で98%オーバーとのことだが、玄界灘の冬の風は非常に強い。欠航が増えると信頼低下になり需要の低下に直結するので特に注意して欲しい。また、新空港に対し北東からのアプローチを想定した場合はその方向に自衛隊の空域がある。周回するルートで進入するとすれば精密進入ができないのではないと思う。 現空港が残れば、現空港の問題はそのまま残る。増設されれば、バスでの飛行機への乗降も増えるであろうし、危険も今より減ることはない。そういうことに耐えるのであれば増設でも良いということになる。耐えるかどうかが問題。新空港は成田・関空のように4km級の滑走路を作るべき。 新空港はハブ空港を目指しているのか？もし目指していないのなら、新しく作っても意味がないのではないか。新空港の滑走路長が3000mだとハブ空港にはならないので、新空港を作っても無駄になるのではないか。 3. 筆者は新空港を仮称九州国際福岡空港とし、4000mの滑走路を提唱(平成19年12月発行PIステップ3 386ページ)したが、関西以西唯一をカバーする空港なのに4000米案は全く検討されず失望した。(大は小を兼ねるののである)長崎、熊本、大分より短い平凡な滑走路距離では、外国の航空会社は見向きもしない。つまり国際化の視点が欠け、外国の航空会社を誘致しようとの意欲も気概もなく、エアバスA380は滑走路距離不足のため飛来できない。これでは20年後を見据えた新空港は単なる移転の意味しかもたなくなり大義名分を欠き、空港移転反対者の同意が得られにくい原因のひとつとなっている。ジャンボも関空や成田で満タンにして遠地へ離陸せざるを得ない。チャーター便なれど。
			③ その他 1 件
			自衛隊及び米軍使用について、自衛隊機及び米軍機は、海上空港への移転後もこれら両者の使用は続くのか。
	2. 需給逼迫緩和の視点について		① 発着需要への対応について 32 件
			長期的に考えれば、運航の自由度、更なる拡張の可能性等から新空港建設が望ましいと考えます。 しかしこの海域の風の観測結果は、冬場には東北―南西方向の滑走路ではウインドカバレッジが大きく低下することを示しており、北西―南東方向の滑走路が望まれる状況です。 福岡空港の役割、運航頻度を考えると、気象条件の悪さで欠航するのは、台風のような極端な場合にしか許されません。 開港時はともかく将来的には2方向の滑走路を持つ空港とする必要があります。 結論が新空港となった場合には、冬場のウインドカバレッジを考慮し、新宮沖から志賀島にかけての海域で再度適地選定が行われることになっているようですが、是非そうあって欲しいと思います。 もし将来そのような展開ができない場所での新空港案となるのであれば、両方向直線的に離発着することが可能で、空域を広く使える現空港の滑走路増設案が当面ベストな選択となります。 ただしその場合でも東南アジアなど近距離国際線の就航する福岡空港の機能としては、せめて成田空港並みの事実上の運用時間(空港開港時間だけではなく、CIQの対応を含めて)を確保し、深夜や早朝に到着できることが望ましいと思います。 空港周辺の人々は必ずしも空港の拡充に反対ではありません。十分な環境対策と誠意を持った話し合いで道は開けると確信しています。 麻生知事はじめ関係の皆様方のご決断、ご英断を期待しています。
			アメリカ発の金融恐慌の連鎖はいまや、国際的金融恐慌と世界的同時不況として波及する勢いです。調整会議も将来の空港需要予測にあたっては、この状況を真剣に受け止めて、将来の経済分析にあたるべきだと主張をほんの2日前に別紙文書にまとめたばかりでした。 ところが、本日(10月8日)の『西日本新聞』は、今年1～8月の福岡空港の発着回数がすでに5000回減になっていると報道しています。この事態はすでに、わたしたちがなんども指摘していたことです。 いままらまだ間に合います。のびきならない事態に追い込まれる前に「PIステップ4」で提案している滑走路増設案や新空港案は撤回してください。
			1. この問題が発生した時点(予測をした時点)と現在、特にアメリカに端を発した世界中の経済混乱、この行方がどうなるかの予測は現在は全くつかない。しかし、福岡空港需要予測の諸データは、現在では全く異なるもの、になっているのではないか。経済は常に右肩上がりなどは考えられない。もし現在これを見直したらどのような予測値となるか、を知りたい。
			2. 社会の通信機能の発展は数年前の予想を遥かに超えている。これから推察すれば、空港利用者が増加する、とした予測の見直しが必要と思える。
			3. 観光庁が発足し、外国人の観光客の増加を国策とする、と発表された。この意思に期待したいが、この方針で、福岡空港利用外国人観光客が空港の許容使用限界を越す、と予測できれば大歓迎であるが、それは期待できるのであろうか。
			1. 少子・高齢化で、人口減少の時代。将来の福岡空港乗降客数は増加すると予測されているのか？その要因は？
			2. 現在、発着回数が前年より減っているのに、将来増加すると想定されているのは何故か？
			3. 乗降客の多い時間帯の料金を高く(1～2割)し、少ない時間帯の料金を安く調整することによって、乗降客負荷率を向上させたら如何か。
			4. 周辺空港の道路体制などを整備し、また観光客の増加については、九州全体空港で受入れ体制を検討できないか？
			5. 現空港で早朝(6時30分)・深夜(10時30分)の拡大はできないか？
			6. 新空港・増設案による乗車料金はどの程度上昇するのか？

意見分類				寄せられたご意見
				現在、福岡空港の発着容量増加に対し、今後の対応策が2案が示されています。県民の一人として、輝かしい福岡県の将来を見据えた結論が出される事を望むのは当然であり、現状の軒余曲折を早期に解消し、一日でも早く実現される事を願います。私は、将来を考え、福岡市民、福岡県民に取って最良であるべき結論として、新空港の建設を推進して頂きたいと思います。 (理由1、大局、近未来) 1. 将来、道州制が導入される可能性がある。その時の中心は当然福岡市と考えられる事。 2. アジアの玄関口として、韓国、中国との往來の増加は今後も続き、博多港の設備充実と合わせ、空港の役割は更に増加する事。西日本の国際ハブ空港が必要である事。 3. 地域の活性化、経済的發展も考慮し、大型公共事業が必要な事。予算を考え、付け焼刃の増築は将来的展望、又真の地域活性化を全く考慮していない、空港は福岡市民の物だけでは無い。 4. 現在の福岡空港の位置は、周辺居住市民にとって、騒音問題など長年に渡って過酷な状況にある事。また、航空事故によって想定される被害の大きさは、甚大で想像すら恐ろしい状況にある事。 (理由2、現状) 1. 大型公共事業は、地域の活性化の為に必要である。聞いた話では、大阪空港(海上)が出来た後、周辺でも新空港の建設の話がある事。神戸新空港(海上)、播磨新空港(海上)、滋賀新空港(琵琶湖)大阪新空港があれば十分であると思うが、他県も同じように計画を立て国に要求している事実。 2. 北九州空港は、夜間発着も可能だが、位置的には九州を代表する位置と、アクセスが無い。 以上、新空港は単に福岡市民のものではなく、アジアの玄関口としての重要な役割がある。九州全域の發展を視野に入れ、100年の計を立てるべきチャンスである。費用の面だけを心配するのは、単なる地域的利己主義であるか、日和見主義である。発着量、2、3位の空港であり、地勢学的な観点からは国家の戦略的問題と言える。西の拠点として国家プロジェクトとして推進すべき空港である事は言うまでもないと考えます。 3. 福岡県出身総理がいる今、ビッグチャンスと捉え新空港に向け努力をして欲しい。 (現空港跡地について) 広大な跡地には、総合九州(県)運動公園を作る。将来オリンピックを誘致出来るだけの施設。陸上競技場をメインに室内、屋外競技の全てが出来る総合公園が欲しい。水泳、柔剣道場、球技場、サッカー、テニス、野球、そして長期滞 現在の福岡空港の利用状況を見ていると、どうしても拡張しなければならない状況ではないと思います。いつも利用しますが、便数や行く先で不便に感じたことはありません。新しい空港に9700億円とか、滑走路増設に7000億円とか、そんなお金をかけても、やがては人口が減少して利用客が少なくなり、景気よりは経済規模そのものが縮小していくのですから、むしろ便数も行く先も減少していくと思います。新しい空港も新しい滑走路も必要ありません。利用客が今後より肩上しうがっていきという手前勝手な見積もりは間違っています。確かに現在の空港で不便な点があります。それはチェックゲートが1箇所(ゲートは6本)しかないことです。午前9時から10時の便に乗る時はチェックにかなり待たされますし、同じ場所に列が長くなって通行ができなくなるほどです。チェックゲートを少し離れた所にもう1箇所(6本)作り、利用客が多く無い時間帯は各ゲートを3本づつにすれば、人員は最小限の時間帯増員で済みます。日本中の空港を利用していますが、現在の福岡空港ほど便利の良い空港は他にはありません。不便な場所にどうせ見積もりの倍以上の経費をかけて、しかも50年後には無駄になってしまう新空港など必要ありません。大きな負担が県にかかるくらいなら、県民は我慢する道を選択すると思います。それが子孫に対する親の責任です。このような大事業をやるかやらないかは、県民の投票によって決めるようにして下さい。 現在、今後の福岡空港の利用量が増加するとの将来予測のもと、福岡空港の移転や拡張が検討されておりますが、今後、日本の人口が減少していくのは、間違いない現実で、それに伴い、空港利用者や、航空貨物の量も減少していくと考えられます。よって、現在の福岡空港の拡張や移転は、しばらく見合わせることでいいのではないかと思います。 数十年という長期的視点に立ち、今後の福岡空港の需要の増減について、再度ご検討をおねがします。福岡空港の移転や、拡張に巨額な資金を投資したあと、空港利用量が減っていったのでは、無駄な投資ということになります。再度、長期的な視点での空港利用量の予測を行ってください。 福岡の新空港建設には絶対に反対です。福岡空港の定期便もここに来て減便が続き、現在の空港でも充分に対応できる状態だと聞きます。現空港の拡張も必要なのではないでしょうか。(利用者のほとんどは今の場所が良いと思っています。) 新空港をつくることは、税金のムダ使い。自然環境破壊以外の何ものでもない。市民、県民の意思を無視した暴挙であると思います。新しい空港建設に対し、反対意見を申し上げます。 福岡市は過去に大事業で、私が知っているだけでも3件(昭和通り建設、博多駅周辺整備、県庁移転計画)に出費を惜しんで、取り返しのつかない大失敗をし、今もその後遺症が残っています。今回又失敗を繰り返さないように、この案を提出します。 現在検討され、有力視されている2案は、利便性と建設費のみに重点が置かれ、環境問題や福岡空港が抱えている潜在的な特殊性が無視されているようなので、再考を強く求めます。 1.福岡空港は現在地拡張ではなく移転するべきである。 理由1. 主滑走路は2,800mで、その先端を一般道路が横切っている危険な空港である。ここにフェンスや一般道路がなく、滑走路が3,000mあれば、ガルーダ航空機の事故は軽微であったとも思われる。 理由2. 滑走路2,800mの理由は、3,000mに伸延計画があったが、最初軍用飛行場が建設されその後の拡張によって生活道路が次々と閉鎖され、その上に又道路が閉鎖されると周辺住民に大きく悪影響を及ぼすとして、米軍基地恒常化の断念を促す手段として利用された。 理由3. 将来にわたって主要空港の条件は、大型の旅客機や荷物輸送機も利用できるように、滑走路は3,000m又はそれ以上で、複数本ある必要がある。又陸上であれば、安全の為に滑走路の両端からさらに約1,000m位の空地が必要であり、その間に一般道路が横切れることは考えられない。 理由4. 現空港は北西方向からの風が強くない限り、追い風でも南東方向に離陸している。これは燃料消費が増え、排気ガスからの浮遊粒子が増える。二日市や旧水城村付近は交通路が集中し、周辺の地形の具合もあって、交通機関等から排出されている粒子が多く濃い、太宰府の国分に住んでいた私の娘が、白い洗濯物が乾いても真っ白にならず、子供達は喘息気味になり、久留米市の田主丸に転居してから良くなったと言っていた。この地区住民の健康問題も考慮して良いのではないかと。 空港の将来像を検討する目的は、需要の増大と過密化に伴い、現空港では維持できないと言うことであるが、国土交通省の集計では、国際線・国内線、合わせて前年同期より大幅に減少している。その理由は燃料の高騰で航空会社の経営が悪化し、路線廃止や減便が相次いだ事による。今年度は更に落ち込む可能性があり、この数年は金融不安などで世界経済が動揺する中、需要予測は困難を増す一方(10月20日付 朝日新聞)であり、空港の過密化は考え難くなり始める。今後の人口や環境の移り代わりをもう少し長期にわたって見定めた上で、結論を出しても遅くはないと思われる。 空港以外で、福岡市・福岡県は見直さなければならない事が充分ある。例えば、地球温暖化に拍車をかけるように博多湾の海水が上昇しており、下水道を完全に分流通するシステムを早急に進めるべきである事と、家庭で使用する湯量が増している事を現実を受け止め、対策を考えなければならない時に来ている。透水性舗装、浸透側溝は雨水専用の新設管とセットで整備されているようだが、ガス管等の埋没物が多い他、交通や店舗営業の妨げとなる為、工事を進行しておらず、進捗率35%位(10月4日付 朝日新聞)と言う事である。災害が生じてからでは遅いし、むしろ道路、特に車道を直直し、自転車道を造る試みを増やし、地球温暖化対策をもっと真剣に考える必要があるのではないだろうか。屋上・壁面緑化と共に食料自給率を上げる対策も取って行くべきである。 とにかく将来、国が検討している程、極端に空港の利用者が増加すると現時点では考え難いのである。何度も言うようだが、少子高齢化が叫ばれている昨今、もう少し足元を見ながら、また博多湾や佐賀・北九州の近隣空港の今後の実態を、経済成長が良好になる時点まで見据えて判断しても遅くはないのではないだろうか。一旦、着手し始めると、後戻りするには大変な事は、川辺川ダムや諫早湾でも国は痛手を負っている。福岡市も人工島(アイランドシティ)で、大きな損失を受けている。 更に、これまでの意見交換会の出席者数が少ないと言う事は、それだけ空港に対する市民、県民の関心が現在の情勢で薄れている事を認識すべきである。どうしても増設か、新設かに拘るのであるならば、私個人としては、増設案に賛成である。自然をある程度守り、次世代の為に、住み良い環境を少しでも残すと言う事を重視するのであれば、増設案しか考えられない。 一方、新設案の場合、海上に離着陸する際の海風や陸風の影響は充分検討されているのか、疑問である。いくら安全性が高いと言っても海に墜落すれば、それだけ日本海の汚染の影響は福岡市だけの問題とはならない事は言うまでもない。 増設で2,000億もかかるのかという印象。世界の航空需要は、旅客で年5%、貨物は年6%伸びている。これにどう対応するのかを考えないといけな。国づくりの九州版として考えていくべきであり、新空港が必要。それで9,200億円は安い。現在の空港敷地を売れば資金も調達できる。増設は利用時間の制約もあり、これでは対応できない。また2,000億円で済むといっても、環境対策費や地代が必要になる。過去にこれらに支払った費用は、4,400億円にもなる。 世界の航空需要は5%伸びていくが、特にアジアでの伸びが大きい。どこが伸びるかという中国。中国の観光客を受け止めるだけのものをきちんとつくらないといけない。少子化で人口は減っても、世界の交流人口は増える。これを受け止めないといけな。今後、九州が何で食べていくのか。目先の対策ではなく、将来を見据えるべき。増設は騒音もあり周辺の方は気の毒。 新空港案、増設案のどちらの場合も、着工までに調査や用地買収などの期間が必要だ。現空港の滑走路処理容量は14.5万回、2022年の需要予測は17.7万回。誘導路を複線化したとしても処理能力をはるかに超える数字だ。抜本的対応策ができるまでの間はどうか対応するのか。また、複線化を実施するための費用は340億円かかるが、たったの4000回しかアップしない。コスト効率が悪すぎるのではないかと。

意見分類			寄せられたご意見
			エアライン各社の採算が問題だ。航空運賃は下がっているが、これは世界的に共通の大きな変化だ。現在の福岡空港ができたころ、「グローバル化」という言葉は使われておらず、アジアの玄関口で満足していた。しかし、今後エアラインは採算が合わないところには飛行機を飛ばさないで、需要予測のとらえ方を変えるべきではないか。福岡空港を見ても、上海便など海外への便は減っている。今後は需要に対する見方を変えていくつもりはあるのか。また、その場合どのような捉え方をするのか。 増設案ではなく新空港案にすべきだ。理由の1は果実や農産物をどんどん空輸できるように。2は成田より韓国を利用するビジネスマンや海外旅行者の需要を取り込むべきだ。一番重要な理由3は、広島と長崎の中間に位置する福岡から世界平和を発信すべきだからだ。世界平和は不可能ではない。 総合的に見て増設の方が良い。新空港は、非常に便利になると思う反面、大きな設備投資が必要。容量逼迫というが、1時間早く乗るか1時間遅く乗ればよいのでは。 新空港案の場合は、24時間使用できるので、長期的な需要増加にも対応可能であるが、滑走路増設案の場合、2032年の需要増加に対応できていない。社会資本としての償却期間が短いのではないかな。 航空会社の状況を見ると路線の撤退が相次いでいる。また、今の経済状況なども考えると、今の空港で様子を見るほうが良いのではと思う。 新空港となった場合、大阪方面の利用が減るのではないかな。ビジネスパックという商品があり、新幹線とホテルのパック、航空券とホテルのパックのものがある。昨年辺りから新幹線とホテルのパックの販売が、航空券のパックの方を上回るという状況になっている。現空港においてこの状況であり、新空港だとおささらではないかな。九州新幹線もできるし、航空需要は減っていくと思われる。 需要予測は簡易ではなく、突っ込んだ検討をしてほしい。増えるといっても国際線と国内線の割合はどうなるか、時間帯別の需要はどうなるかについて予測が出ると良い。 p18に、24時間化により需要が喚起されるという表現があるが、言い過ぎではないかな。 福岡空港に入ってくるような小型機の貨物スペースは、北部九州で多く扱われている半導体などの運搬には適していない。そのため、ワイドボディーの機材が利用できる他の空港に移っているということである。北部九州辺りで9万吨程度の取り扱いがあるが、そのうち、福岡空港では3万吨しか扱われていない。残りは他の空港に移っている。 最近では減便が相次いでいるが、これは一時的な現象と捉えているのか。中部空港はかなり影響を受けているようだ。 現空港の環境整備費や借地料で144億円となっているが、これは関西空港の地盤沈下のコストのようなものではないものの費用ではなく、地域振興にかなり役立っている意味合いがあり、コストに算出することには問題がある。地域の振興発展につながっていると考えてほしい。 航空会社はビジネス優先の方針。すべて羽田空港を基点に日本全国を結ぶことを優先しているので、例えば福岡と新潟を結ぶ場合に直行便ではなく羽田乗り継ぎを優先し、乗り継ぎの利便性、航空運賃の割引などを行っている。観光路線は供給座席が減り、飛行機も小型化、中型化している。 海外路線についても羽田空港と成田空港、航空会社の目が首都圏に向いている。海外の航空会社も本音で地方よりも羽田、成田に行きたいのが本音だろう。そういう状況下で福岡空港では数年前から減便が発生しており、確実に見込める路線としては、福岡―羽田だけは今後ますます増便しそうだ。一方で観光的な国内路線、アジアとの路線については危機感を感じる。これが新しい福岡空港作りの需要判断の中で、マーケットが増えても便が減れば意味がないので、そこをきちんと考慮してほしい。 拡張、新設とも不要である。今の能力の範囲で運用すべき。その理由として、一つは、地球環境問題への対応が急務の中、拡張、新空港は、この流れに逆行する。また、少子化により労働力人口が減り、経済も縮小傾向、さらには石油枯渇もあり、このような視点が需要予測に反映されていない。また、莫大な経済的負担、自然環境の問題もある。 発着回数のピークは2001年に14.3万回であり、近年は低下傾向。このような状況で新しい空港をつくるというのはおかしい。 空港はまちづくりの一つの要素。ランドデザインを誰が考えるのか。もっと発展的な方向での議論が必要。最近需要が伸びていないというが、容量限界に来ているため、頭打ちになっているということではないかな。 経済予測がきちんと成されていない。経済に対する理念もないので、需要予測もデタラメなものになっている。きちんとやれということを前から申し出ているにもかかわらず、回答がないので、改めて回答をぜひお願いしたい。経済の活性化というが、永遠に成長することはありえない。エネルギーからいっても、CO2の問題からいっても、エネルギーの消費をこれ以上拡大してはいけないと教えられており、それを前提に考えないといけない。 京都議定書の約束すらも達成できない可能性がある。 右肩あがりの予想について、予測もつかないことが起こったとき、それをどう考えるのか、さらに検討してほしい。 ウィンドカバレッジについて、98%だと欠航率は2%、冬季の欠航は5%。佐賀空港は、パイロットの意見として気象条件等がまれにみる好条件といわれている。玄界灘は大丈夫か。需要予測は大きく、建設コストは小さく示され、新空港ありきに感じられる。ウィンドカバレッジについても同様である。 需要は増えるというが、人口は減少し、航空会社は採算性がとれず、かなり減便している。 9200億円でできるわけがない。まちの発展にも繋がらない。道や鉄道を整備し、車は渋滞、貨物置き場ができる、それだけのこと。騒音はするし。空港を造るための数字を行政は出している。地下鉄だってそう。国土交通省の交通予測も造るためのもの。住民が判断できる正確なものを出してほしい。 現状の福岡空港が今後の利用予測から このPIレポートの2頁にあるこれが全てだと思いますが、この数字が非常に怪しい。ITがすぐ発達して、わざわざその地域まで行かなくてもその環境がすべて分かる。こういう一つのことを考えても、空港の利用というのは、2032年、今から25年後ですが19、1万回という数字が非常に怪しい。3日前のニュースで見たが、高速道路の利用数、利用者数の数字にすごく似ていて、結局そのニュースで最後に言った言葉は、こんなに少子化が進んで利用者が減るとは思わなかったという言葉。そういうことも国策でやっているにも関わらず9200億の事業を簡単に決断するのは非常に怪しい。
	②	事業期間について 1 件	福岡空港の整備について 福岡が九州・日本・アジアの中で都市としての機能を持ち続けるには、港湾と共に空港の整備は欠かせない。新福岡空港は絶対必要だが、開港までには20年程度の期間が必要で、アジアの急激な発展および競争には勝てない。そうだとすれば、まずは現行の福岡空港の整備をおこなうべきである。 (1)第1ターミナルの完全リニューアルで大型機が発着できるスポットの整備 (2)年間の利用者に対して、明らかにターミナル容量が不足(国内線)第3ターミナルの有効活用 (3)1800m位の滑走路の整備(小型・中型機) 博多駅整備が2011年、よって現行空港の整備は2015年までに完了できるように行なうべきだ。
	③	将来の拡張性について 3 件	長期的に考えれば、運航の自由度、更なる拡張の可能性等から新空港建設が望ましいと考えます。 しかしこの海域の風の観測結果は、冬場には東北―南西方向の滑走路ではウィンドカバレッジが大きく低下することを示しており、北西―南東方向の滑走路が望まれる状況です。 福岡空港の役割、運航頻度を考えると、気象条件の悪さで欠航するのは、台風のような極端な場合にしか許されません。 開港時はともかく将来的には2方向の滑走路を持つ空港とする必要があります。 結論が新空港となった場合には、冬場のウィンドカバレッジを考慮し、新宮沖から志賀島にかけての海域で再度適地選定が行われることになっているようですが、是非そうあって欲しいと思います。 もし将来そのような展開ができない場所での新空港案となるのであれば、両方向直線的に離発着することが可能で、空域を広く使える現空港の滑走路増設案が当面ベストな選択となります。 ただしその場合でも東南アジアなど近距離国際線の就航する福岡空港の機能としては、せめて成田空港並みの事実上の運用時間(空港開港時間だけではなく、CIQの対応を含めて)を確保し、深夜や早朝に到着できることが望ましいと思います。 空港周辺の人々は必ずしも空港の拡充に反対ではありません。十分な環境対策と誠意を持った話し合いで道は開けると確信しています。 麻生知事はじめ関係の皆様方のご決断、ご英断を期待しています。 新空港建設に大賛成です。その理由は下記の通り。 ・増設案では民有地の借地料と環境対策費の年140億円を払い続けなければならない。仮に30年使用するとすれば、4200億円かかる。50年使用することになれば、7000億円かかり、新設した事業費9200億円と変わらない額となる。新空港の場合は漁業補償料を含めた額である。 ・増設案では空港の発展性が閉ざされ、また、周辺住民の安全性が大いに懸念される。現在では開設が難しい欧米への直行便であるが、もし、欧米便開設の条件が整い、直行便を開通しようとなった場合、拡張案では機材に条件がついて、経済的な面からも合理的な運用ができない。様々な機体が使用可能になる滑走路の長さは、3500～4000メートルが必要だと聞いているが、新空港案ならば、埋め立てにより500メートルの拡張がたやすい。新空港は百年の計に立って建設しなければ、アジアケートウェイ構想などそれこそ絵に描いた餅である。増設案では福岡空港の発展は永遠に閉ざされ、一地方空港として存在するだ

意見分類				寄せられたご意見
				けの空港になってしまう。安全性にしても、日本航空ホノルル便のタービンブレードの破断事故やガルーダインドネシア航空の離陸失敗事故(これもタービンブレードの破断)によって空港周辺住民は危険にさらされた。ガルーダ機の事故は道路を突っ切っており、事故機に巻き込まれた車がなかったのは不幸中の幸いである。もし、滑走路が海上であったなら、もし、3500メートルあったなら、周辺住民や空港周辺を通行する人々の命を危険にさらすことはない。人の命はお金で買えない。昔も今も将来も空港は航空機事故の危険から周辺住民の命を守る義務があると思う。安さは危険のリスクと引き替えである。事故が起こってらでは取り返しがつかない。安ければいいという考えは航空機事故の悲惨さ思えば、捨てるべきである。(最近の「お米の社会問題」など、人の命を軽んじすぎている。)増設しても、将来、新空港を造らねばならなかったら、そのほうが物価の状況によっては事業費は増大してしまう。 ・福岡市の中央部の高層化が難しい。 ・西鉄・地下鉄・JRの新線による経済効果大。 商工会議所としては、長期的な視野から抜本的な方策として新空港案が良いと思う。資金面や環境面等の課題もあるが、是非実現して欲しい。
	3. 利用者利便性の視点について	①	アクセス利便性について 33 件	先日2008年度の福岡空港の発着回数が7-8,000回今までの発着回数より減少する、とありました。 しかし、これは一時的な現象で、福岡空港は現空港拡張か新空港建設かの問題は否定できません。確実に現空港は離発着枠が少なくなることは確実です。今現在、国内便の減少が減っていますが、海外便は増加しており、国際便も増やせない状況は間違いありません。国際便を増加させることがこれからは大事になると思います。国際便を増やすには24H利用の空港にしなくてはならないと思います。空港は新規海上空港が必要と思います。国内の国際空港はすべて海上空港です(安全性、環境問題、騒音等)福岡はアジアに一番近い地域でこの地域に準国際空港は必要と思います。そのためには現空港拡張では今までの問題はそのまま残され解決されないまま利用することとなります。安全性、騒音対策、環境を解決して空港問題を解決するには新空港建設が一番と思います。PIでは新空港案は奈多沖、新宮沖の二つの場所を比較されて報告されています。 新空港を建設するようになったら場所は「新宮」沖が最適かと思います。福岡・北九州間のやや真中間で、高速道路も「古賀インター」に近く接続道路網も造り易くなると思います。また、古賀インター近くは現在山林ですがこれから工業団地として開発されます。空港関連企業の集積基地にすれば空港に近く、経済的に運用できると思います。福岡空港は新空港建設が一番です。今現在の継続での考えではなく、アジアの発展状況を考えて考慮すべきだと思います。 空港調査連絡調整会議では段階を踏んで、色々ご検討頂いているようですが(私も以前愚考をお送りしたこともあります)、前市がポロツと新宮沖建設発言をなされ、最近では電力会社会長が同様発言をされたりして余り良い感じではありません。既にお上の方針としては新宮沖に決定しているのではないかと思います。20日の報道では空港までの所要時間が待ち時間も少なく少し短く見積もってあるようで、お偉い方は皆車でしょから無関係でしょう。今の空港ビルもまだ大丈夫使えるし、地下鉄だって折角引いておりながら勿体ない話と思いませんか。 子供病院にしても然り、やると言ったらやるのだ、と言うことでしょう。地元中央区の議員さんや自民党議員があれだけ何万人の住民、患者、医師達が反対しているのにどうしてなのでしょう。何か大きな力が動いているように思えてなりません。 福岡空港は、国内有数の利便性の良い空港と評価されている空港で有るのに、なぜわざわざ遠い所に移動しようとしているのか理解出来ない。何がなんでも現在地で行うべきである。 新福岡空港について PI(ステップ4)まで進行し、平行滑走路等新しいプランが出来上がりました。今後大きな変革となる「道州制」をにらみ、空港のありかたを考えてみたいかがでしょうか？また九州新幹線開通による鹿児島便(一部宮崎便)の減便、国内線から国際線間の連絡通路開設による一部ローカル便の国際線ロービーへの移設など考えられないでしょうか？アジアのハブ空港を目指すなら、発着料をアジアのハブ空港レベルに抑えないと新空港を建設しても需要は喚起されません。熊本県民が、低価格エアラインと利便性で福岡空港を選んでいる現状もあります。鉄道線の敷設なしに、新空港での現在の利用者の確保は難しいと考えます。そして失敗した場合の責任の所在の明確化が、建設の第一条件ではないでしょうか？ 現在の空港に増設レーンに賛成します。 理由 1.人口減と環境破壊、塩害の問題がある。 2.新空港案、現時点から20～30分の時間的ロスがあり、燃料費増、時間ロスによる人件費(時間単価)の増となる。 3.福岡市だけの問題でない。周辺約22市町村の交通が一層不便となる。福岡はアジアに開かれた門戸であり、太宰府市に九州国立博物館があり、なお一層時間的ロスが多くなる。 4.現空港の用地買収、新空港の漁業補償と同じような労力がある。従って、借地料をなくすため一刻も早く収用法を適用し、借地代をなくして頂きたい。 5.現空港であれば高さ制限がありまちづくりには適度の高さと思料する。人口減の折、高層ビルはロスである。ビル風、日当たり、人間の健康に留意すべきである。 現在の福岡空港の利用状況を見ていますと、どうしても拡張しなければならない状況ではないと思います。いつも利用しますが、便数や行く先で不便に感じたことはありません。新しい空港に9700億円とか、滑走路増設に7000億円とか、そんなお金をかけても、やがては人口が減少して利用客が少なくなり、景気よりは経済規模そのものが縮小していくのですから、むしろ便数も行く先も減少していくと思います。新しい空港も新しい滑走路も必要ありません。利用客が今後も右肩上がりに上がっていくという手前勝手な見積もりは間違っています。確かに現在の空港で不便な点があります。それはチェックゲートが1箇所(ゲートは6本)しかないことです。午前9時から10時の便に乗る時はチェックにかなり待たされますし、同じ場所に列が長くなって通行ができなくなるほどです。チェックゲートを少し離れた所にもう1箇所(6本)作り、利用客が多く無い時間帯は各ゲートを3本づつにすれば、人員は最小限の時間帯増員で済みます。日本中の空港を利用していますが、現在の福岡空港ほど便利の良い空港は他にはありません。不便な場所にどうせ見積もりの倍以上の経費をかけて、しかも50年後には無駄になってしまう新空港など必要ありません。大きな負担が県にかかるくらいなら、県民は我慢する道を選択すると思います。それが子孫に対する親の責任です。このような大事業をやるかやらないかは、県民の投票によって決めるようにして下さい。 新聞、テレビ等で断片的に報道されていた内容が、今回の意見募集の紙面によって、寄り具体的に理解することが出来ました。私、国家公務員で東京勤務当時、羽田を中心に北は帯広、南は石垣空港と利用したが、福岡空港の便利さは他と比較にはならないと思う。佐賀空港の建設計画から現実には運航されている状況を見た場合、利用計画に対して実情があまりにも少なく、自家用車での旅行の途中幾度か空港見学したが、利用客が少ないばかりか待機している機体が1機だけで旅そのものに不安を感じた次第。この点福岡空港はJR博多駅に近く、又各地からの高速バスも早くて、旅行そのものに対して、何の不安も感じない。このような体験から、新空港の建設には、100%異論があります。紙面3頁の中段「将来の方向性選択のポイント」の記述には、納得できません。具体的・断片的に記述します。今後の参考にしてほしいものです。 基本的な考え方を「将来の航空需要の予測－2頁下段」と表現されていますが、利用者側からみた将来方向の採択には地域住民の考え方に対する項目が100%考慮されていないわけで、滑走路1本あたりの発着回数が全国1位という実績が生まれたことによって、地域の発展があったと考えても間違いではないと思います。以下、3頁の中段枠内項目順に述べます。 ①処理容量を早期に拡大すること。 新空港採択に対しては「早期」の表現が無く「増設」の場合のみが「早期」か？ ②アクセス利便性の維持のこと。 福岡市は九州における政治、経済は勿論のこと、交通の要点として、九州の各方面への高速、道路も整備されており、2年後には新幹線の開通(鹿児島迄)が進められている。現在のアクセスが新空港建設によって全て活用出来なくなる事に対して、どのように考えられているのか。 ③小さい初期投資で対応すること。 上述したが、地域住民からも愛され、理解されての現在の空港であって、航空機発着や建物高さ制限などに対しても、100%の異論ではなく、用地買収等に対する空港周辺地域の理解が必要であるほか、空港の利用時間など制約が継続的に求められることは新空港建設する場合のそれより、遙かに説得し易いのではと考えます。 ◎要は、小さい初期投資で需要に対応出来るばかりでなく、新空港予定地周辺の住民等の合意形成、より大変な事が広範囲とわたるアクセスの整備が最大の難点と考えます。 JRとの関係が論じられていない事に懸念をもっております。自治体があれほど熱心に新幹線を誘致したにもかかわらず、今走る車両の座席は隙間だらけです。何ともしたいない事をJRの負担とはいえ、し続けているのでしょうか。 名古屋迄ぐらいだったら乗客がもっと増える方向に施策を進めていただきたいです。鉄道は広い敷地も必要なく、騒音、大気汚染等の公害も少ないし、既設のものが完備しています。 もう一つ同じくJRのことですが、30年後には多分時速500km程度のリニアが延伸され、福岡市まではくるのではないのでしょうか。そうなると、東京まで2時間余り、ノンストップ直行便もあるかも知れません。搭乗手続きから離陸まで30分、着陸してから手荷物受け取り、あれこれで又30分。飛行機は速いけど、空港で時間を費やしてゆきます。 以上のことから、市中心部より遠い場所に新空港など決して作るべきではなく、どうしてもなら現在地に増設滑走路でゆくべきだと思っています。リニアのことに

意見分類			寄せられたご意見
			ついては、先を見て空港決定前の今の段階から十分にご検討いただきますよう要望申し上げます。 現在、三苦・新宮沖に福岡新空港の設立の議論がなされていると思いますが、一県民として反対意見を表明します。税金からの数兆円もの大予算と、工事に伴う環境破壊、そもそも空港としてのアクセスの悪さ不便さを考え、反対です。現在、設立ありきで議論が進んでいるようですが、再検討をお願いします。 新空港案では、交通アクセスが概ね10～20分とあるが、なぜそのような時間が出るのかが不思議である。レポートには根拠となる具体的な記述も見られない。現空港までの所要時間は実際5分である。新空港へのアクセス時間についてより正確に表現して欲しい。 事業スキームをより具体的に、形が見えるようにすべきである。例えば、新空港案の空港アクセスについてどういう交通手段になるのか、JR九州なのか、市営地下鉄なのか、他の海外の空港と比較して示したらどうか。その点が気になるし、市民の判断材料となると思う。 新空港となった場合、利便性が低下し、新北九州空港や佐賀空港に利用者が移ると思われる。 旅行者の視点で見るとアクセスがとても重要である。新空港となると福岡県南のお客様は佐賀空港を利用するかもしれない。できるだけ良いアクセスを確保してほしい。 空港が遠くなると人が集まりにくくなり、そこで働く人の人件費が上がり、競争力が低下に繋がる。 トラックでの貨物搬入の場合、福岡市内から高速を使わない場合も予想され、新空港はアクセス面での懸念がある。現空港～福岡市内の交通アクセスの利便さは、試算する数字以上の好イメージがある。 新空港：空港が不便となると山陽新幹線は増えると思う。 増設案：山陽新幹線はあまり変わらない。 九州新幹線についてはそれ以前に、熊本・鹿児島⇒九州新幹線⇒福岡空港⇒全国各地という需要があるのではないかな。 福岡空港は貨物機を誘致ではなく、旅客機のペリーで貨物を運ぶという形になっていくと思う。旅客の利便性は貨物にもつながるので、5分でも10分でも縮めるような交通アクセスを考えていただきたい。 P.16新空港ができた場合の交通アクセスについて、15～20分と書いてあるが、現状を考えると、交通渋滞で難しいのではないかな。 新空港案の場合、レポートの16ページに示されている博多駅から空港までの所要時間について約15～20分とあるが、このあたりは密集住宅街であり、狭い道路が入り組んでいるので短時間での移動は困難である。また西鉄貝塚線を利用して新宮駅に向かっても実際は40～50分はかかることから、このアクセス時間20分では着かないと考えられる。また福岡ICからの時間とあるが、福岡市民は遠回りになるため福岡ICまで行かないと思う。 滑走路増設案や新空港案になっても、現空港の1.26倍や1.46倍にしかないことを福岡市民は知っているのか。新空港案となった場合、大阪等への出張は新幹線を利用するようになると思う。 空港までのアクセス時間、約20分で行けるかどうか疑問である。それに空港の移転によって、福岡の都市力が低下する 海上空港に賛成したい。ただし、もっと安価、5000億円くらいでつくるべき。白木原に住んでいるが、騒音が酷く危険性も感じる。利便性が大きく損なわれない場所に安くつくり、現空港の跡地利用もきちんとするべき。 交通アクセスについて、本当に20分で行けるのか。20分以上かかるとして、海上空港をつくった場合、遠くなることにより他の交通機関に旅客が流出する。そう考えると、莫大な金をかけてまでつくる必要があるのか疑問である。愚の骨頂は、両空港を残すこと 一番愚の骨頂であるのが、両空港の併設。今の空港と海上空港を両方生き残すという考え方は、全く反対。 利用客数について、抜本策により逼迫した時間帯がなくなり、容量が増すことで、今の空港よりも数が減るということはないと思う。仮に減ったとしても、鉄道、バス、航空機の総量がふえるのであれば、福岡都市圏にとってはプラスである。交通アクセスについても直通電車を走らせるなど改善できるであろう。 増設に賛成。人口減少、環境破壊、塩害、これが新空港反対の理由。現在の交通網は整っている。 この空港は福岡市だけの問題ではない。周辺に約22市町村がある。この交通網は、現在大体ある程度整っている。新空港に行けば20～30分のロスが出る。例えば大宰府に国立博物館ができ、アジアからのお客さんが多いが、今までは約40分、あるいは1時間まで来ているのが、移転すれば、1時間半ぐらいになる。この時間的ロス、燃料費高、人件費など、そういうところを検討していただきたい。 新空港は税金ではつからない。全て、民間の資金でつくれば良い。事業バランスをするのは3000億円から40000億円まで。新空港も、場所によっては3000億円のできる場所がある。なおかつ、天神から10分で行けるところがある。 つくらなくて済むならそれでも良いが、これからのグローバル化の時代、24時間空港は必要ではないか。財源は全部民間の資金で、発着料じゃなく入場料で十分賄える。新空港、海上空港はぜひ必要だと思う。 前原は地下鉄で空港が近いので、移転するのは反対。 新空港ができたら現空港はどう活用するのか。また、新空港へのアクセスはどう考えているのか。現空港は便利なので、様々な利活用ができると思う。 自然環境を守るためにも海に造ってほしくない。閑空やセントレアは都心まで時間がかかり不便。現空港の利便性を大事にしてほしい。増設でお願いしたい。 大牟田市民は、現空港は便利だから利用しているが、新空港になれば利用しないだろう。増設もやめてほしい。新空港には大反対、増設には反対である。 交通アクセスについて、福岡市民にとっては現空港、新空港のどちらでも大差ない。しかし、筑豊や県南から新空港までは遠くなる。どういう対策をするつもりなのか。九州全般からみると新空港はベターではない。 7. むすび。空港間における国際線の誘致は熾烈を極める。アジアの玄関口である利点は将来有望であるが、新空港開設は単なる移転の視野を超え、外国航空会社への路線誘致には大胆で高度な戦略を必要とすることを銘記すべきである。それでも早くて20年後のことである。 7-1 新空港について。 現空港の利便さを協調する余り、新空港のアクセス不便を指摘する人がいたが、そういう人は新幹線を利用すればよい。つまり空港の国際化の視点抜きでは西日本は閑空に客や貨物を奪われるだけで、将来への希望はとどされる。 7-2 年間108億の負担。現在地権者は将来にわたって永遠に利用料収入が得られ、その資金は税金投入が永遠に続くことが明らかで現空港のメリットは何もない。借地は永遠に借地であり続ける。従って新空港を創造すれば、100年後は空港の株主のものとなり活性化される。 7-3 民営化を視野に。高承承のとおり、ガソリン税は特別会計という聖域でなくなり、財源は涸渇に向かう。故に言及されている一兆円を政府が株主となり投資し、空港が株式を上場することで回収すれば何の問題もない。100年後は空港は株主の物権となる。日本国内に社長となる適材が居なければ、航空会社に顔のきく外国人を招へいすればよい。福岡は成田のように東京まで30分、閑空は工業地帯の他、京都奈良が控えているような旅客誘致の魅力が劣る。 7-4 現空港に滑走路を一本延伸することで全てが解決できるとは思わない。ターミナルの混雑は解消されない。 福岡空港の将来像について 福岡空港は福岡県民、市民およびその子孫のことを考えると海上空港であるべきです。 理由 1. 現空港は、市中心部にあるがゆえに航路下の市民は騒音に苦しめられています。滑走路が増設されると、ますます騒音が増大し末代まで続きます。 2. 現空港は、市中にあるがゆえに、飛行機事故の危険に曝されています。そのリスクは騒音同様末代まで続きます。 3. 現空港は、建築物などの制限があり、福岡市の健全な発展を阻害しています。 4. 08年11月30日朝日新聞記事によると、海上空港は費用が現空港滑走路増設に比べ、費用が4.5倍との試算がありますが、工期の工夫や空港移設跡地の利用 など考えると、大幅に安くできると考えます。また、アクセスの件も20分以内であれば問題ではありません。 5. 福岡空港は、名古屋や東京よりもアジアに向けた空港であることを考えた空港であることをもっと市民にPRし、子孫のために残すものでなければなりません。
			② 乗り継ぎ利便性について(ターミナル配置、設備含む) 3 件 1. 少子・高齢化で、人口減少の時代。将来の福岡空港乗降客数は増加すると予測されているのか？その要因は？ 2. 現在、発着回数が前年より減っているのに、将来増加すると想定されているのは何故か？ 3. 乗降客の多い時間帯の料金を高く(1～2割)し、少ない時間帯の料金を安く調整することによって、乗降客負荷率を向上させたら如何か。 4. 周辺空港の道路体制などを整備し、また観光客の増加については、九州全体空港で受入れ体制を検討できないか？ 5. 現空港で早朝(6時30分)・深夜(10時30分)の拡大はできないか？ 6. 新空港・増設案による乗車料金はどの程度上昇するのか？ 新空港案の運営は民間のイメージのようだが、関西空港は一兆円の負債。関西空港の発着数は年間13万回程なのにに対し新空港案では約18万回の想定なの

意見分類		寄せられたご意見
		で、航空会社側は着陸料がそれほど上がらないだろうと考えている。関西空港の発着料は世界で最も高いので、それに引きずられないようにしてほしい。 7. むすび。空港間における国際線の誘致は熾烈を極める。アジアの玄関口である利点は将来有望であるが、新空港開設は単なる移転の視野を超え、外国航空会社への路線誘致には大胆で高度な戦略を必要とすることを銘記すべきである。それでも早くて20年後のことである。 7-1 新空港について。 現空港の便利さを協調する余り、新空港のアクセス不便を指摘する人がいたが、そういう人は新幹線を利用すればよい。つまり空港の国際化の視点抜きでは西日本は関空に客や貨物を奪われるだけで、将来への希望はとどされる。 7-2 年間108億の負担。現在の地権者は将来にわたって永遠に利用料収入が得られ、その資金は税金投入が永遠に続くことが明らかで現空港のメリットは何もない。借地は永遠に借地であり続ける。従って新空港を創造すれば、100年後は空港の株主のものとなり活性化される。 7-3 民営化を視野に。ご高承のとおり、ガソリン税は特別会計という聖域でなくなり、財源は涸渇に向かう。故に言及されている一兆円を政府が株主となり投資し、空港が株式を上場することで回収すれば何の問題もない。100年後は空港は株主の物権となる。日本国内に社長となる適材が居なければ、航空会社に顔のきく外国人を招へいすればよい。福岡は成田のように東京まで30分、関空は工業地帯の他、京都奈良が控えているような旅客誘致の魅力が劣る。 7-4 現空港に滑走路を一本延伸することで全てが解決できるとは思わない。ターミナルの混雑は解消されない。
	③ 利用時間について 17 件	福岡空港の将来について、今後最後のPIが開催されます。今は2案に絞られています。 私の意見では空港建設には多額の税金が使われ、建設額をいかに安く効果的に作るか大変重要なことです。 現空港拡張案では無理があると思います ①防音対策費が更に増加する(毎年の維持費) ②土地賃借料が更に増加する。 ③安全性が確約できない。 ④福岡市の今後の発展の妨げとなっている。 以上のような不安材料があると思います。 福岡空港は九州の代表する空港で 後は国際空港の役割も果たす空港でなければならぬと思います(道州制を考えればなおさら)アジアは中国、インド、韓国、台湾、ベトナムの発展で成長するでしょう。福岡はこの国々に一番近く、搭乗客は確実に増加すると思います。 福岡の発展には空港を新規に建設し(24時間空港)、現空港の広大な跡地を開発していけば福岡市は大きく発展し騒音問題、安全性の問題も解決され安心して生活できる大都会となるでしょう。空港建設には多額の税金、期間がかかりますが、この間に環境は大きく変わると思います。早く決着し建設する必要があると思います福岡空港は新規に海上空港とするべきと思います。 先日2008年度の福岡空港の発着回数が7-8,000回今までの発着回数より減少する、とありました。 しかし、これは一時的な現象で、福岡空港は現空港拡張か新空港建設かの問題は否定できません。確実に現空港は離発着枠が少なくなることは確実です。今現在、国内便の減少で減っていますが、海外便は増加しており、国際便も増やせない状況は間違いありません。国際便を増加させることがこれからは大事になると思います。国際便を増やすには24H利用の空港にしくはならないと思います。空港は新規海上空港が必要と思います。国内の国際空港はすべて海上空港です(安全性、環境問題、騒音等)福岡はアジアに一番近い地域でこの地域に準国際空港は必要と思います。そのためには現空港拡張では今までの問題はそのまま残され解決されないまま利用することとなります。安全性、騒音対策、環境を解決して空港問題を解決するには新空港建設が一番と思います。PIでは新空港案は奈多沖、新宮沖の二つの場所を比較されて報告されています。 新空港を建設するようになったら場所は「新宮」沖が最適だと思います。福岡・北九州間のやや中間で、高速道路も「古賀インター」に近く接続道路網も造り易くなると思います。また、古賀インター近くは現在山林ですがこれから工業団地として開発されます。空港関連企業の集積基地にすれば空港に近く、経済的に運用できると思います。福岡空港は新空港建設が一番です。今現在の継続での考えではなく、アジアの発展状況を考えて考慮すべきと思います。 長期的に考えれば、運航の自由度、更なる拡張の可能性等から新空港建設が望ましいと考えます。 しかしこの海域の風の観測結果は、冬場には東北－南西方向の滑走路ではウインドカバレッジが大きく低下することを示しており、北西－南東方向の滑走路が望まれる状況です。 福岡空港の役割、運航頻度を考えると、気象条件の悪さで欠航するのは、台風のような極端な場合にしか許されません。 開港時はともかく将来的には2方向の滑走路を持つ空港とする必要があります。 結論が新空港となった場合には、冬場のウインドカバレッジを考慮し、新宮沖から志賀島にかけての海域で再度適地選定が行われることになっているようですが、是非そうあって欲しいと思います。 もし将来そのような展開ができない場所での新空港案となるのであれば、両方向直線的に離発着することが可能で、空域を広く使える現空港の滑走路増設案が当面ベストな選択となります。 ただしその場合でも東南アジアなど近距離国際線の就航する福岡空港の機能としては、せめて成田空港並みの事実上の運用時間(空港開港時間だけではなく、CIQの対応を含めて)を確保し、深夜や早朝に到着できることが望ましいと思います。 空港周辺の人々は必ずしも空港の拡充に反対ではありません。十分な環境対策と誠意を持った話し合いで道は開けると確信しています。 麻生知事はじめ関係の皆様方のご決断、ご英断を期待しています。 「福岡空港の将来像」 関係当局による標記の説明会が10月20日春日市であったので、飛行機騒音に悩まされている1人として出席した。空港がパンクしそうだから現在地を拡張するか海上に創設するかということである。総合的な調査の最終段階近くになっている今回の説明を聞いて、海上案の中でも三苦・新宮ゾーンが最適と直感した。その理由はこの小さい紙面では書けない。海上に決まっても私の強い要望はその跡地空港を関西空港における大阪(伊丹)のように利害関係人のねじまげによる存置を許さないということで、すばっと廃港することである。空港周辺の住民にとって空港は「迷惑施設」ではあるが国家百年の計をもって建設すべき大事業だからちまちました陸上拡張案で運行上多くの制約を課し空の安全を損なってもらいたくない。時流はいずれも海上だ。羽田、関西、中部、北九州など。時間の制約のないメリットは外国機も増やすだろう。ここで建設費の多寡をいうと悔いを千載に残す。その支払いは繰り延べて将来の受益者が負担すべきである。 現在の福岡空港は市街地にあり、市の中心の天神まで地下鉄利用で10分で行かれる大変便利な空港だと思います。ところが、市街地にあるがために、九大橋内における墜落事故や離着陸事故が発生しました。このような航空機による事故は発生してからは取り返しがつかないと思います。 福岡はアジアに開かれた都市であると言われていています。その福岡の将来を考える時、24時間運用可能な空港(国際空港)が必要になって来るのではないのでしょうか。そのためには、増設案ではなく新空港の建設がベストではないのでしょうか。 現空港は素晴らしい「九州国立博物館」も近くにあります。跡地利用には国際会議場や福岡県立美術館を建設できれば、文化国際都市福岡のイメージupとなれば最高です。これは夢に終わるのでしょうか。 11月9-10日頃の新聞発表を見ました。 ①近隣空港との調整の意見もありました。近隣空港との調整は経済的に無理な話で消えていたはず ②少ない参加者の中で地主の参加があった。地主は当初から新空港の意見に反対する。 ③今後の需要増加に問題 今の状況を短絡的に見ている。世界経済は伸びており東アジアの発展はある。現在の原油高、円高の問題は一時的な問題、少子化の問題もあるが、世界的に見れば世界の人口は増えている。特に東アジアの人口増(中国、インド、パングラディッシュ等は人口は多く、今後発展する国で福岡が一番近い。自動車メーカーも「タイ、中国、インド」等に工場を拡大している。経済交流は拡大する。 不便になる。福岡空港は福岡市民だけの施設ではない。現空港は市街地に近すぎる(安全面で問題)等の意見がありました。 福岡空港は将来的には東アジアの発展を見越した視点で考えなければならないと思います。何回も書いていますが、現空港の拡張での問題点は ①安全性の問題:以前、九大に米軍機が墜落した。いつ事故が起こるか分からない。 ②継続的な経費の問題:いくら工費が安いといっても継続的な経費(騒音対策費、地主への賃借料)等は永久に発生し、また増加する。長期にみれば、莫大な金額となる。将来的には新空港を作った場合の金額となる。無駄な経費である、と思う。 ③騒音問題:近隣住民の騒音問題は解決されない。 ④福岡市の発展阻害:福岡市中心部が「高度制限」にかかっており、高さ制限で高いビルは建設できず、発展を阻害している。あまりに市街地に近すぎる。新空港にしたら高さ制限は解消され、発展する。また現空港の広大な跡地も開発され、東アジアの発展で大都会にはってんする。東アジアに一番近いから東アジアとの経済交流がすすみ、発展していくと思う。 今まで、何回も聞いているが、全然前進していない。まず、安全性、騒音問題の解決が第一と思う。10年以上前に「福岡空港」問題があり、その時は新宮沖の

意見分類			寄せられたご意見
			「相島」に決定して、第8次空調審議会にのせるところまでとなりましたが、国際空港問題にすり替わって熊本の反対で消えました。その時に福岡空港は「海上空港」が良かったはず。現空港拡張では、問題は継続したままの状態になるのははっきりしている。世界の空港は「海上空港」が主流で24時間運用の空港です。工費は莫大ですが、長期で見ないとはいけません。日本の国際空港はすべて「海上空港」 24時間離発着する新空港が福岡の経済にとって本当に大切なのか。大型輸送の港湾設備の方が優先度が高いのではないかと。志賀島沖の計画では、志賀島という財産を失ってしまうのではないかと。三苦・新宮地域には絶滅危惧種のアカウミガメが産卵する地域だが、これもいなくなるだろう。 道州制の導入も含めて、将来、九州をどのように考えているのか。九州が「道」になったときの発展のためには、24時間利用のハブ空港が必要であり、もっと経費が安く妥当な場所を検討する必要があるのではないかと。特に、九州の一番端の福岡に持ってきた場合、鹿児島はどうするのか。九州のへそを考えて、九州の発展、アジアに向けた発展を目指すべきではないかと。そうであれば福岡空港は、今ある施設を十分に活用して、今後に臨んでいく方がいい。 新空港案について。距離がわかりにくいものの三苦・新宮ゾーンは沖合約4kmで陸地にも近いと思われるので、「騒音問題もなく24時間の利用可能」との記載は話が大きすぎるのではないかと。生活環境における航空騒音について簡単にいうべきでない。 新空港案の場合は、24時間使用できるので、長期的な需要増加にも対応可能であるが、滑走路増設案の場合、2032年の需要増加に対応できていない。社会資本としての償却期間が短いのではないかと。 需要予測は簡易ではなく、突っ込んだ検討をしてほしい。増えるといっても国際線と国内線の割合はどうなるか、時間帯別の需要はどうなるかについて予測が出ると良い。 p18に、24時間化により需要が喚起されるという表現があるが、言い過ぎではないかと。 日本で24時間使用している空港がどれだけあるのか。地元住民として福岡空港は早朝や深夜の利用はして欲しくない。福岡空港の24時間利用は必要なのか、24時間利用できても、実際それほど活用されないのではないかと。深夜の利用は福岡空港でなくて新北九州空港や佐賀空港で良いと思う。 新空港は税金ではつからない。全て、民間の資金でつくれば良い。事業バランスをするのは3000億円から40000億円まで。新空港も、場所によっては3000億円のできる場所がある。なおかつ、天神から10分で行けるところがある。 つらくなくて済むならそれでも良いが、これからのグローバル化の時代、24時間空港は必要ではないかと。財源は全部民間の資金で、発着料じゃなく入場料で十分賄える。新空港、海上空港はぜひ必要だと思う。 国際的には24H空港の競争となっている中、15H空港で不利益を受ける。将来を考え、24H空港は国際間競争において絶対不可欠な時代となる。 初めて新空港の話聞いたのは15年くらい前。最近、増設の話も聞いたが、増設では24Hの利用は無理だということで、新空港の話があるのだと思う。西鉄宮地岳線は地域発展に必要だということで引いた経緯がある。新宮から先の廃線した地域では廃業した店も多い。最近できた海浜道路への県道拡幅工事にも反対はあったが、地元外の人からは羨ましいといわれる。新空港には埋め立てが必要で、海を生活の糧にしている人もいるため、いろいろ問題があると思う。増設もある中、また新空港が出てきたのは、必要に迫られてのことだと理解している。地域の人の話を十分に聞きながら取りまとめてほしい。 増設案では、想定されている以上のキャパは望めない。24H新空港をお願いしたい。 騒音規制のため、24H利用ができないのは、世界情勢からもマイナスだと思う。将来を考えると、資金は膨大かもしれないが新空港が良いと思う。今までのPIの中では、どういう意見が出ているのか。利便性が高く、費用が安いので増設が良いと思っている人も多いだろうが、将来を考えると24H利用できる空港が良いと思う。
		④ 運輸等の確実性について 14 件	福岡空港の南北別の発着状況は、南方向きが85％・北方向きが15％と言われ、追い風3m以上の場合には南向きの発着は不可能であり、風と逆向きの発着方式が採用されていると聞いている。主として北風の強い冬季においては、北向きの発着が多いのは、このような理由に起因する。地形的に見ても東平尾丘陵が福岡空港の風向きの安定に貢献しているのであろう。 玄界灘に空港を新設する場合の前提条件として、建設が予定されている海域の風向きと風速に関する最低でも3～5年間のデータの収集が必要で、予定海域に観測船の繫留又は観測ブイを設置して、風向きと風速のデータを収集すべきであろう。玄界灘に建設が予定されている空港の埋立地の方向は、陸地に平行した東西型が多く、志賀島・新宮ゾーンの配置案が西北向きとなっている。名にしろ玄界灘の冬季の北風は、予想以上に強く、特に東西方向の埋立地の空港を建設した場合、真横から玄界灘の北風をまともに受け、航空機の発着が不可能な日がかなりの日数に上り、更に駐機時間帯における航空機の繫留すら必要となる可能性が予見される。 国内における海上空港の立地状況をみても、羽田空港の東京湾・中部国際空港の伊勢湾・関西国際空港の大阪湾と、いずれも比較的气象条件が安定している所謂「内湾」に立地しており、玄界灘のような外海に立地した空港は一つも存在しない。 空港の将来像を検討する目的は、需要の増大と過密化に伴い、現空港では維持できないと言うことであるが、国土交通省の集計では、国際線・国内線、合わせて前年同期より大幅に減少している。その理由は燃料の高騰で航空会社の経営が悪化し、路線廃止や減便が相次いだ事による。今年度は更に落ち込む可能性があり、ここ数年は金融不安などで世界経済が動揺する中、需要予測は困難を増す一方（10月20日付 朝日新聞）であり、空港の過密化は考え難くなり始めている。今後の人口や環境の移り代わりをもう少し長期にわたって見定めた上で、結論を出しても遅くはないと思われる。 空港以外で、福岡市・福岡県は見直さなければならない事が充分ある。例えば、地球温暖化に拍車をかけるように博多湾の海水が上昇しており、下水道完全に分流通するシステムを早急に進めるべきである事と、家庭で使用する湯量が増している事を現実を受け止め、対策を考えなければならない時に来ている。透水性舗装、浸透側溝は雨水専用の新設管とセットで整備されているようだが、ガス管等の埋没物が多い他、交通や店舗営業の妨げとなる為、工事が進行しておらず、進捗率35％位（10月4日付 朝日新聞）と言う事である。災害が生じてからでは遅いし、むしろ道路、特に車道を見直し、自転車道を造る試みを増やし、地球温暖化対策をもっと真剣に考える必要があるのではないだろうか。屋上・壁面緑化と共に食料自給率を上げる対策も取って行くべきである。 とにかく将来、国が検討している程、極端に空港の利用者が増加すると現時点では考え難いのである。何度もう言うようだが、少子高齢化が叫ばれている昨今、もう少し足元を見ながら、また博多湾や佐賀・北九州の近隣空港の今後の実態を、経済成長が良好になる時点まで見据えて判断しても遅くはないのではないだろうか。一旦、着手し始めると、後戻りするには大変な事は、川辺川ダムや諫早湾でも国は痛手を負っている。福岡市も人工島（アイランドシティ）で、大きな損失を受けている。 更に、これまでの意見交換会の出席者数が少ないと言う事は、それだけ空港に対する市民、県民の関心が現在の情勢で薄れている事を認識すべきである。どうしても増設か、新設かに拘るのであるならば、私個人としては、増設案に賛成である。自然をある程度守り、次世代の為に、住み良い環境を少しでも残すと言う事を重視するのであれば、増設案しか考えられない。 一方、新設案の場合、海上に離着陸する際の海風や陸風の影響は充分検討されているのか、疑問である。いくら安全性が高いと言っても海に墜落すれば、それだけ日本海の汚染の影響は福岡市だけの問題とはならない事は言うまでもない。 航路の下に住んでいる民達は二分に一回、永遠に飛行機に悩まされる。ぜひ新空港にしてほしい。確かに空港は先にあった。海外の飛行機が危険なのは音で分かる。新空港案は35苦・新宮エリアに設定されているが、風が強く波も高いエリアだ。これは熟慮した結論として受け止めるが、22ページ中の実施計画段階で、さらに変更の可能性を検討するステップ5を。新宮に決めるのではなくぜひそこで検討し、福岡が世界に誇れる空港を残してほしい。 新空港案で海上空港にした場合、玄海は風が本当に強い。直角にする案でカバレッジ96％というのは信じられない。欠航が起こるのではないかと。着陸できなければ離陸する飛行機もない。北向きに作っても気圧配置によっては東西の風も強く吹く。年間に1週間から10日利用できなくなる恐れがあることの説明が足りないのではないかと。 新宮・三苦案ではウィンドカバレッジが年間98％オーバーとのことだが、玄界灘の冬の風は非常に強い。欠航が増えると信頼低下になり需要の低下に直結するので特に注意して欲しい。また、新空港に対し北東からのアプローチを想定した場合はその方向に自衛隊の空域がある。周回するルートで進入するとすれば精密進入ができないのではないかと。また、新空港に対し北東からのアプローチを想定した場合はその方向に自衛隊の空域がある。周回するルートで進入するとすれば精密進入ができないのではないかと。また、新空港に対し北東からのアプローチを想定した場合はその方向に自衛隊の空域がある。周回するルートで進入するとすれば精密進入ができないのではないかと。 海上の空港は、北風と塩害が大きい。9200億円というが、2兆円くらいかかるのではないかと。せっかくつくっても塩害の問題から航空会社が利用しない空港となり、全く無駄なものになる可能性がある。 次世代にこれ以上、ツケをまわすことはできない。経済よりも環境問題を重視すべき。地球温暖化が進んでいるなか、福岡県は全国有数の二酸化炭素排出県であり、これを削減する必要がある。飛行機は新幹線の10倍の二酸化炭素を排出する。 新空港というが、海上空港は風の影響で欠航しやすい。新潟空港は佐渡島があって、風の影響が少ないといわれているが、それでも遅れがやすい。福岡空港も同じことになる。増設案が良いと思う。 新宮、古賀、福津、約10キロ続く美しい松林は防風林としてあるもの。冬は風が強く、塩害もすごい。風を観測しているところが、津屋崎沖と海の中道の公園の陸地でおかしい。こういうデータでつくられるというのが不思議である。 新空港の場合、新宮ゾーンの水深12mが代表案となっているが、ウィンドカバレッジに問題があり、岸に近いところでの建設は無理ではないかとの噂がある。最終的には沖に出さざるを得なくなり、建設費が高くなるのではないかと。

意見分類			寄せられたご意見
			冬の玄界灘の風はすごい。現地観測して本当に95%以下になるのか疑問。
			ウインドカバレッジについて、98%だと欠航率は2%、冬季の欠航は5%。佐賀空港は、パイロットの意見として気象条件等がまれにみる好条件といわれている。玄界灘は大丈夫か。需要予測は大きく、建設コストは小さく示され、新空港ありきに感じられる。ウインドカバレッジについても同様である。
			三苦ゾーンに新空港ありきだと思う。長年、住みよいまちづくりに努めてきたのに、24時間飛行機が飛ぶことになる。三苦の冬は風が激しく、(横風が)2、3%であるはずがない。
			志賀島から津屋崎にかけてよく船で通るが、98%のウインドカバレッジは絶対嘘。全部推測であり、海の現状を知らない。
			(空港島までの距離で)一番近いところは400mと聞いている。旋回場所は3〜4km以内。風が強いと飛行機が降りられず、24H旋回することになる。三苦は静かな場所。国の農業政策が悪いから後継者ができない。アパートの賃貸で生活しているのに空港ができれば台無しになる。空港ができて発展したところはない。現空港周辺も活力があるとはいえない。活力あるまちづくりなんてできない。
			⑤ 航空路線・便数の拡充について 4 件
			ローコストキャリアの方に聞いたが、空港の発着料金が低いといっている。アジアゲートウェイといいつつ発着料が高いというのはどうかと思う。
			新空港ができたとしても、他のアジア地域の空港と比較すれば、福岡空港は東南アジアエリアをカバーするくらいの空港でよいのではと考えている。長い滑走路を必要とするような長距離路線を想定しなくてもよいのではないかと。
			航空会社はビジネス優先の方針。すべて羽田空港を基点に日本全国を結ぶことを優先しているので、例えば福岡と新潟を結ぶ場合に直行便ではなく羽田乗り継ぎを優先し、乗り継ぎの利便性、航空運賃の割引などを行っている。観光路線は供給座席が減り、飛行機も小型化、中型化している。 海外路線についても羽田空港と成田空港、航空会社の目が首都圏に向いている。海外の航空会社も本音地方よりも羽田、成田に行きたいのが本音だろう。そういう状況下で福岡空港では数年前から減便が発生しており、確実に見込める路線としては、福岡―羽田だけは今後ますます増便しそうだ。一方で観光的な国内路線、アジアとの路線については危機感を感じる。これが新しい福岡空港作りの需要判断の中で、マーケットが増えれば便が減れば意味がないので、そこをきちんと考慮してほしい。
			首都圏の発着枠が開放される2010年以降、航空ネットワークも大幅に変わる。現在でも、関西、中部は、地方の客を取り込んで海外へ飛ばすことを考えているが、そこも沈んでいる今この現状を見て、福岡に、国際空港が必要なのかということは改めて考えるべきであり、市民に聞きたい。
4. 環境・安全の視点について			① 生活環境への影響について 28 件
			福岡空港の将来について、今後最後のPIが開催されます。今は2案に絞られています。 私の意見では空港建設には多額の税金が使われ、建設額をいかに安く効果的に作るか一大変重要なことです。 現空港拡張案では無理があると思います ①防音対策費が更に増加する(毎年の維持費) ②土地賃借料が更に増加する。 ③安全性が確約できない。 ④福岡市の今後の発展の妨げとなっている。 以上のような不安材料があると思います。 福岡空港は九州の代表する空港で 後は国際空港の役割も果たす空港でなければならぬと思います(道州制を考えればなおさら)アジアは中国、インド、韓国、台湾、ベトナムの発展で成長するでしょう。福岡はこの国々に一番近く、搭乗客は確実に増加すると思います。 福岡の発展には空港を新規に建設し(24時間空港)、現空港の広大な跡地を開発していけば福岡市は大きく発展し騒音問題、安全性の問題も解決され安心して生活できる大都会となるでしょう。空港建設には多額の税金、期間がかかりますが、この間に環境は大きく変わると思います。早く決着し建設する必要があると思います福岡空港は新規に海上空港とするべきだと思います。
			1. 現空港の問題点 ・朝夕のラッシュ時のフライトは、滑走路が1本のため遅延が当たり前。 ・滑走路が2700mと短いため、着地即逆噴射で気持ち悪い。 ・市街地に近く空港周辺の建築物に高さ制限あり。 ・民有地の借地料や騒音対策費を永久に支払わねばならぬ。 ・過去九州大学へ米軍機の墜落実績があり、事故の危険性を抱える。
			2. 増設案に対する反対 ・現状より飛行回数が増加すれば、事故の危険性がさらに増す。 ・建設費は割安でも、永久に続く借地料、騒音対策費を加味すれば、新設が割安と思う。
			3. 海上新設の賛成 ・東アジア及び広島以西の西日本の中枢都市を考えれば、100年の計で立案実行するべき。 ・国内の人口減少化で消費経済規模が衰退する中、国内航空需要は大きな伸長は期待でき無い。そこで、世界人口の約50%を占めるアジア(中国、ASEAN並びにインド)との交流(経済・観光など)を進め、国内の鈍化傾向を発展過程の地域・国々から[人の往来により・物・金]を吸い取ることを考えるべきです。その為には、海上ハブ空港が必要である。 ・2011年には九州新幹線も開業し、九州はもとより、広島・島根・山口を福岡エリアに引き入れれば、約2000万人の背後人口を抱える。 ・海上空港に移転する事で、借地・騒音費用が無くなり、空き地への土地売却益も確保でき、また都市再生プランも進む。 ・近隣の佐賀空港は福岡人は利用しません。
			4. 結論 空港は都市の顔であり、アジア・広島以西の西日本中枢都市として福岡県が成長する為には、人・物・金が集まる手段として必要である。また、1兆近い建設費も[増設費+(借地代+騒音費)×30年]長期で考えれば、割安と思う。従って、近視眼の小手先対応案(国土省)の増設は却下し、成長途上地域であるアジアのハブ海上空港を目指し、ビジネス・観光のゲートウェイ化を進めるべきである。 先日2008年度の福岡空港の発着回数が7-8,000回今までの発着回数より減少する、とありました。 しかし、これは一時的な現象で、福岡空港は現空港拡張か新空港建設かの問題は否定できません。確実に現空港は離発着枠が少なくなることは確実です。 今現在、国内便の減少で減っていますが、海外便は増加しており、国際便も増やせない状況は間違いありません。国際便を増加させることがこれからは大事になると思います。国際便を増やすには24H利用の空港にしくはないと思います。空港は新規海上空港が必要と思います。国内の国際空港はすべて海上空港です(安全性、環境問題、騒音等)福岡はアジアに一番近い地域でこの地域に準国際空港は必要と思います。そのためには現空港拡張では今までの問題はそのまま残され解決されないまま利用することとなります。安全性、騒音対策、環境を解決して空港問題を解決するには新空港建設が一番と思います。PIでは新空港案は奈多沖、新宮沖の二つの場所を比較されて報告されています。 新空港を建設するようになったら場所は「新宮」沖が最適かと思っています。福岡・北九州間のやや中間で、高速道路も「古賀インター」に近く接続道路網も造り易くなると思います。また、古賀インター近くは現在山林ですがこれから工業団地として開発されます。空港関連企業の集積基地にすれば空港に近く、経済的に運用できると思います。福岡空港は新空港建設が一番です。今現在の継続での考えではなく、アジアの発展状況を考えて考慮すべきだと思います。
			福岡空港周辺地域に対する航空騒音対策事業は、昭和51年に発出した福岡空港周辺整備機構・現在の空港周辺整備機構福岡空港事業本部により、航空機騒音の激甚地帯に存する民家の移転・農地等の買い上げ事業、民家を移転する住民に対する移転用地を提供する代替地造成事業、移転しない民家に対する防音・冷暖房施設を行う防音工事業、移転補償により取得した土地を利用した土地貸付・建物貸付＝再開発事業及び緑地・公園等を整備する緑地造成事業が推進されて来た。工事施工後一定期間経過後に再度工事が必要となる民家防音事業を別とすれば、移転補償事業等は概ね完了しており、一方、航空機の騒音低減技術の進歩等もあり、特に離着陸帯の直下に位置し、残存する航空機騒音の大口被害者であった九州大学(敷地面積:42.6ha)が、西区の元岡地区に移転しつつある今日、福岡空港の移転新設の必要性は大幅に減少している。福岡天神地区の高度制限を緩和するために、福岡空港の移転の必要性を論ずる人があるが、警固断層の上に高層のビル群を建築することは、航空機の墜落事故の危険性以上に危険率が高く、天神地区の商業集積の過大・消費の頭打ち等を考慮すれば、天神地区の建物の高度制限の緩和する議論は、商業資本に毒された暴論と言うべきであろう。

意見分類			寄せられたご意見
			金の隈に住んでいる。騒音がすごく、4月から毎日記録しているが、夜10時頃まで(飛ぶの)はあたりまえ。8月21日は、10時半頃3回飛び、やっと終わったと思ったら、10時45分にも飛んだ。10月10日は、22時10分、23時45分にも飛んだ。増設などんでもない。国の人は、ここに住んでみればいい。TV受信料の割引があるが、無料になってもだめだ。高さ制限もあり、高いビルが建てられないから、絶対、新空港にして欲しい。調査などしている場合ではない。ここの住民は、みなそう思っている。お願いします。 福岡空港の場所について 今から16年位前、下水道計画事業のときに処理場の位置が私達に説明をされないまま町で決定し、住民同士で大変もめたことがありました。そのとき痛切に感じたことは、計画地から遠く離れた方々は処理場の位置、場所については、他岸の火事と、まったく被害者のことなど、そしらぬ顔です。空港も迷惑施設という意味では同じだろうと思います。私の経験から、やはり騒音、危険感を常に受けておられる地元住民の意見が一番大事だと思います。そういう意味では、人の安全、環境問題、これからの経済環境を考えると、新宮・古賀沖の位置が、総合的に一番適切な場所だと思います。 新空港から3km以内の範囲に湊坂などの住宅地が広がっているが、本当に騒音などの影響はないのか？漁業補償の額は相当大きいのではないのか？ 新空港建設になると環境問題、公害問題を再生産することを懸念。 航路の下に住んでいる私達は二分に一回、永遠に飛行機に悩まされる。ぜひ新空港にしてほしい。確かに空港は先にあった。海外の飛行機が危険なのは音で分かる。新空港案は三苦・新宮エリアに設定されているが、風が強く波も高いエリアだ。これは熟慮した結論として受け止めるが、22ページ中の実施計画段階で、さらに変更の可能性を検討するステップ5を。新宮に決めるのではなくぜひそこで検討し、福岡が世界に誇れる空港を残してほしい。 新空港案について。距離がわかりにくいものの三苦・新宮ゾーンは沖合約4kmで陸地にも近いと思われるので、“騒音問題もなく24時間の利用可能”との記載は話が大きすぎるのではないか。生活環境における航空騒音について簡単にいうべきでない。 新空港へのアクセス道路等を整備した場合の地域への影響はどの程度か。 海上空港に賛成したい。ただし、もっと安価、5000億円くらいでつくるべき。白木原に住んでいるが、騒音が酷く危険性も感じる。利便性が大きく損なわれない場所に安くつくり、現空港の跡地利用もきちんとするべき。 在職中は空港を頻繁に利用していたので利便性がありがたかったが、退職して家にいるようになると騒音が気になる。着陸時はすぐそこを飛んでおり、万が一の事故が心配。本数が増えるのは、時代の流れで仕方ないが、騒音と安全性の面から新空港を希望する。 新空港は24H。住民として騒音に納得できない。 新宮町は北西の風が強く、住宅地にも砂が飛んでくる。過去にも団地ができたときに近隣の家々に工事の土砂が飛んできたことがあり、新空港の場合はそれが9年間続くことになる。三苦、新宮に住んでいる人たちの迷惑は全く考えられていない。福岡市の経済界は是非新空港をというが、その人達は新宮に住んでいるわけではない。本来なら環境問題を先に考えるべきではないのか。 私は幼い頃から三苦の自然の中で育ってきた。親兄弟、親類等も皆住んでいる。いくらジェット機が小さくなったりするといっても騒音の心配はある。ウミガメなどのいろんな小動物もいる。税金の無駄遣いもできないご時世でもある中、本当に空港を造る必要があるのか、根本的なところから見直しはできないのか。 新宮町商工会の役員をしている。皆さん環境への心配があり当然のことと思う。予定地周辺住民との合意形成については、新空港になる場合は是非検討をお願いしたい。商工会では新空港案について、新宮町新空港問題協議会を立ち上げ、誘致に向けて取り組んでいる。新空港の場合、一番影響を受ける相島で生活している住民120世帯にアンケート調査をしたところ、新空港賛成が91(75.8%)、反対が26(21.7%)、無効3(2.5%)という結果だった。これを踏まえ、商工会、協議会としては今後新空港建設誘致に向けて、漁港、農協、自治会、その他いろいろな団体、企業と協議を重ねて、積極的に子供達の未来のために21世紀空港を造ろうと考えている。 奈多案の場合、南側から旋回進入すると先日問い合わせて聞いた。直進で進入すると奈多上空をエンジンを吹かして離着陸することになる。ちょうどこの上空で一番エンジンを吹かして離着陸することになる。 新空港案で近隣住民は騒音の被害はないというような説明があった。三苦に住んでいるが、夜は船の汽笛、朝は寺の音、電車の音等が聞こえる。そんな間近で飛行場ができて騒音がないとは考えられず、不信感がある。 騒音対策については基準をクリアしているというのが、主観的な問題で虫の音でうるさいという人はいる。基準は一つの目安であり絶対ではないということを確認してほしい。 騒音規制のため、24H利用ができないのは、世界情勢からもマイナスだと思う。将来を考えると、資金は膨大かもしれないが新空港がいいと思う。今までのPIの中では、どうい意見が出ているのか。利便性が高く、費用が安いので増設がいいと思っている人も多いだろうが、将来を考えると24H利用できる空港がいいと思う。 三苦の環境はいい。騒音はしない等の説明は空論であり、住んでいる人にとってはもってほか。伊丹の騒音補償では国が負けている。今、飛行場を歓迎するところはない。あっても赤字で県が何十億もの補助をしている。 三苦ゾーンに新空港ありきだと思う。長年、住みよいまちづくりに努めてきたのに、24時間飛行機が飛ぶことになる。三苦の冬は風が激しく、(横風が)2、3%であるはずがない。 (空港島までの距離で)一番近いところは400mと聞いている。旋回場所は3～4km以内。風が強いと飛行機が降りられず、24H旋回することになる。三苦は静かな場所。国の農業政策が悪いから後継者ができない。アパートの賃貸で生活しているのに空港ができれば台無しになる。空港ができて発展したところはない。現空港周辺も活力があるとはいえない。活力あるまちづくりなんてできない。 行政は都合のいいように設定する。委員などはありきの人ばかり。三苦や和白、新宮などの一般の人も委員に加えるなら別だが。そんな委員会において多数決で決められたら、私たちがここで大きな声で叫んでも通らない。現地の人間としてはそれがくやしい。子供、孫の世代までの空港による不覚を負いたくない。24H犠牲を払うことになる。目と鼻の先に空港ができ、騒音がないはずがない。 大阪や箱崎に住んでいたが、飛行機の騒音がひどかった。数年前には飛行機から部品が落下したが、そういう問題も起こる。環境、騒音公害は勘弁してほしい。 玄界灘は非常に荒れる。テラポットの工事をよく見るが、結局荒れて帰ると言うことを何回も見た。工事は、かなり難航することは間違いないのではないのか。騒音に関しても冬には、沖合から岸に向かって吹いてくる。風がない状態では音は聞こえなくても、沖合で風が岸側に吹いてくれば騒音は聞こえる。環境面は皆さんがテーブルの上で判断している以上に相当厳しいものがある。 福岡空港の将来像について 福岡空港は福岡県民、市民およびその子孫のことを考えると海上空港であるべきです。 理由 1. 現空港は、市中心部にあるがゆえに航路下の市民は騒音に苦しめられています。滑走路が増設されると、ますます騒音が増大し末代まで続きます。 2. 現空港は、市中にあるがゆえに、飛行機事故の危険に曝されています。そのリスクは騒音同様末代まで続きます。 3. 現空港は、建築物などの制限があり、福岡市の健全な発展を阻害しています。 4. 08年11月30日朝日新聞記事によると、海上空港は費用が現空港滑走路増設に比べ、費用が4.5倍との試算がありますが、工期の工夫や空港移設跡地の利用など考えると、大幅に安くできると考えます。また、アクセスの件も20分以内であれば問題ではありません。 5. 福岡空港は、名古屋や東京よりもアジアに向けた空港であることを考えた空港であることをもっと市民にPRし、子孫のために残すものでなければなりません。
		② 自然環境への影響について 35 件	「滑走路増設案」に賛成します。 「新空港」については、膨大な資金調達は極めて困難で、自然環境保全に重大な影響を生じます。(反対) 将来の「九州道州制」を見据えたなかで、連繫している「九州自動車道・長崎自動車道」を活用し、佐賀空港、熊本空港による補完活用も検討課題に加えてみては如何でしょうか。 福岡の新空港建設には絶対に反対です。福岡空港の定期便もここに来て減便が続き、現在の空港でも充分に対応できる状態だと聞きます。現空港の拡張も必要ないのではないのでしょうか。(利用者のほとんどは今の場所が良いと思っています。) 新空港をつくることは、税金のムダ使い。自然環境破壊以外の何ものでもない。市民、県民の意思を無視した暴挙であると思います。新しい空港建設に対し、反対意見を申し上げます。 現在、三苦・新宮沖に福岡新空港の設立の議論がなされていると思いますが、一県民として反対意見を表明します。税金からの数兆円もの大予算と、工事に伴う環境破壊、そもそも空港としてのアクセスの悪さ不便さを考え、反対です。現在、設立ありきで議論が進んでいるようですが、再検討をお願いします。 24時間離発着する新空港が福岡の経済にとって本当に大切なのか。大型輸送の港湾設備の方が優先度が高いのではないのか。志賀島沖の計画では、志賀島という財産を失ってしまうのではないのか。三苦・新宮地域には絶滅危惧種のアカウミガメが産卵する地域だが、これもいなくなるだろう。

意見分類		寄せられたご意見
		新空港建設になると環境問題、公害問題を再生産することを懸念。 個人的には海に新空港を作る場合の環境への影響がとても心配。福岡のいいところは海と山がきれいなところだ。さまざまな環境への負荷を検討しているのか。 費用面でも、海上に作るとメンテナンスの費用などがとても高くなるのではないのか。出来る限りお金を使わず、今ある空港で済ませる方法を検討してほしい。それでだめなら別の空港との連携をもっと検討してほしい。 商工会議所としては、長期的な視野から抜本的な方策として新空港案が良いと思う。資金面や環境面等の課題もあるが、是非実現して欲しい。 三苦・新宮沖に新設される場合、自然環境問題から反対者が出てくると思うが、この調査ではどう考えているのか。また、新空港ができた場合、空港跡地の整備があると思われるが、今まで一度も跡地に関する発言がない。予算はどれくらいを考えているのか。新空港をつくった場合の後の整備費用として考慮して欲しい。 先週、新空港案の配置案にある志賀島・奈多ゾーンの海の中道に行ってきたが、風光明媚な場所である。あのようなすばらしい場所に、新空港を整備することは考えられない。あの地域にも人が住んでいるし、漁業権の問題もある。 新空港案として挙げられている三苦・新宮ゾーンは、自然の宝庫であり、アカウミガメが産卵する場所、その他、地場産業や漁業等への補償等といった地元へのマイナス部分も情報として出して欲しい。計算できるのではないのか。 新宮海岸は白砂青松、松林の広がる国定公園がある。新空港の代表案は、その側にできるとなっている。200年超の松が無くなってしまふことを危惧する。 次世代にこれ以上、ツケをまわすことはできない。経済よりも環境問題を重視すべき。地球温暖化が進んでいるなか、福岡県は全国有数の二酸化炭素排出県であり、これを削減する必要がある。飛行機は新幹線の10倍の二酸化炭素を排出する。 新空港というが、海上空港は風の影響で欠航しやすい。新潟空港は佐渡島があって、風の影響が少ないといわれているが、それでも遅れがやすい。福岡空港も同じことになる。増設案が良いと思う。 拡張、新設とも不要である。今の能力の範囲で運用すべき。その理由として、一つは、地球環境問題への対応が急務の中、拡張、新空港は、この流れに逆行する。また、少子化により労働力人口が減り、経済も縮小傾向、さらには石油枯渇もあり、このような視点が需要予測に反映されていない。また、莫大な経済的負担、自然環境の問題もある。 低炭素社会について考えていかないといけない。欧州では、飛行機で出張していた会議をテレビ電話で済ませて、飛行機で旅行した場合は、カーボンオフセットという、排出量に見合った温室効果ガス削減活動に投資するなどして埋め合わせをする取り組みを行っており、そういうことをしていく時代である。 新空港の建設費9,200億円から増設に要する2,000億円を引いた7,200億円は、福岡市の交通網を見直して温暖化対策に充てるべき。 新空港になり、都心部の高さ制限がなくなるとますます温暖化が進み、ゲリラ豪雨とか、いろいろな問題が出てくる。 アジアゲートウェイとしての飛行場として、ソウルは東京よりも近く、上海と東京はほぼ同じ飛行時間であることから、少子高齢化も含めて、今の空港で賄える。 増設に賛成。人口減少、環境破壊、塩害、これが新空港反対の理由。現在の交通網は整っている。 この空港は福岡市だけの問題ではない。周辺に約22市町村がある。この交通網は、現在大体ある程度整っている。新空港に行けば20～30分のロスが出る。例えば大宰府に国立博物館ができ、アジアからのお客さんが多いが、今までは約40分、あるいは1時間まで来ているのが、移転すれば、1時間半ぐらいになる。この時間的ロス、燃料費高、人件費など、そういうところを検討していただきたい。 新空港の場合、津屋崎、鐘崎あたりの漁業補償問題が出てくると思う。川辺川ダムや有明海の諫早干拓のように、潮の満ち引きや環境問題など、様々な問題が出てくる可能性がある。 一番関心があるのは環境問題。漁業補償など十分に対応できれば新空港も問題ない。現空港は騒音問題や危険性が問題である。 地球温暖化や石油の枯渇等を踏まえると、需要が伸びるのか疑問。また、地球温暖化なども考えると、スローライフへ移行すべきときだと思う。こういうことから考えると新空港は反対。どうしても、(容量が)たりないということなら、増設は仕方ない。 自然環境を守るためにも海に造ってほしくない。閑空やセントレアは都心まで時間がかかり不便。現空港の利便性を大事にしてほしい。増設でお願いしたい。 三苦海岸には珍しい鳴き砂があるので、海岸変形しないようにしてほしい。 説明を聞いていて、やはり海上空港よりのPIだと感じた。新空港ができれば風も海流も変わる。詳細版には陸の地形が変化するとあるが、ひょっとしたら白砂青松の渚がなくなり松林の半分は削り取られるかもしれない。この変化に人間は対応できるか。ストレスから「新宮病」という名の病気がでるかもしれない。 私は幼い頃から三苦の自然の中で育ってきた。親兄弟、親類等も皆住んでいる。いくらジェット機が小さくなったりするといっても騒音の心配はある。ウミガメなどのいろんな小動物もいる。税金の無駄遣いもできないご時世でもある中、本当に空港を造る必要があるのか、根本的なところから見直しはできないのか。 新宮町商工会の役員をしている。皆さん環境への心配があり当然のことと思う。予定地周辺住民との合意形成については、新空港になる場合は是非検討をお願いしたい。商工会では新空港案について、新宮町新空港問題協議会を立ち上げ、誘致に向けて取り組んでいる。新空港の場合、一番影響を受ける相島で生活している住民120世帯にアンケート調査をしたところ、新空港賛成が91(75.8%)、反対が26(21.7%)、無効3(2.5%)という結果だった。これを踏まえ、商工会、協議会としては今後新空港建設誘致に向けて、漁港、農協、自治会、その他いろいろな団体、企業と協議を重ねて、積極的に子供達の未来のために21世紀空港を造ろうと考えている。 私は千葉県県の県立高校の教員として努めてきた。成田空港ができるときに大部分の人は拍手喝采で喜んだ。なぜ福岡で新空港を造るときに反対意見が多いのか理解に苦しむ。私は三苦、新宮沖に空港を造っていただきたいと思っている。成田空港、関西空港ができ、福岡でも北九州空港、隣の県では佐賀空港ができたが、環境問題は関係ないように思う。 現在、福岡空港が増設か新空港かと問われています。確かに現在の福岡空港は街の中にあり、大変便利です。ですが、過密化している事から、増設か、それとも新空港か。新空港をつくるとすると海上空港。福岡は海に面しています。九州の中心地でありながら、博多湾以外は、とても綺麗な海が残されています。新空港をつくるにあたって、候補とされている場所にはとても綺麗な海があります。砂浜も綺麗です。水だって澄んでいます。岩場には、魚、海草が生息してます。四季折々の植物もあります。 自然は壊すのは簡単です。でも、戻すのには数十年掛かるんです。「自然豊かな日本」、過去の言葉になってしまいそうです。便利、豊かだけが必要なんですか。海外では、国際空港は街の中ではなく、離れた場所にあります。福岡には北九州にも空港があります。隣県である佐賀にも空港があります。現福岡空港の増設なら理解できるのですが、新空港を海上に作るのは大反対です。北九州空港を国際線として活用する事だって可能だと思います。これ以上、日本にある残された自然を破壊するような事は、国からも止める方に進めてほしいと思っています。 現空港は市街地にあり危険を感じる。新空港に賛成したいが、環境問題などもあり地域住民の理解を得られるかどうか懸念している。 麻生知事は子供達の愛国心を育てるという教育に熱心な県政を行っており、尊敬している。愛国心はすばらしい松原、砂浜、緑で育つ。美しい浜に4キロに及ぶコンクリート造って平気なのか。麻生知事は拡張案で今年度中に発表すると考えている。熊本の知事はダムはいらないと明言した。全国知事会長である麻生知事的意思発表には期待している。 志賀島、奈多、新宮、宗像一帯は日本神話の原点だ。世界遺産に指定される価値のある施設もある。文化庁に問い合わせたが空港ができれば世界遺産の話は反古になってしまう。 空港には決して来てほしくない。25年程前に終の棲家としてここに住居を買った。三苦・新宮ゾーンに造られると、景観の問題もあるが、地形が大きく変わり、白砂青松もなくなるだろう。 古賀市に住んでおり、このあたりで自然を使った遊びをしている。三苦、奈多は歴史的なものもたくさんあるし、小学生等には良い環境の場所だと思う。飛行機を使うのは大人であり、大人の考えだけでここ空港を持ってきて良いのか。 環境アセスや風の調査は方向性が決まってからのようだが、順番が逆。アセスをしていない段階で意見を求められても、賛成も反対もできない。 新空港と決まった後に、環境への影響がとても大きいことが分かれば、増設案に変わるのか。その場合、誰が判断するのか。例えば、珍しい天然記念物が見つかる等、影響が大きいと判断する基準はどこにあるのか。 人工島の環境アセスメントでは、環境に影響はないとの結果であったが、干潟は死んでしまった。今度はまた、人工島より大きなものができようとしている。しかも環境アセスはしていないと。(和白干潟と)同じように三苦の海岸が失われるかと思うと、憤り以外の何者でもない。 全国1308カ所の砂山を調査して、海底、海の方に人工物があるところは、30m全部砂浜が下がっている。それが今日の読売の夕刊に載せてある。自然保護協会の発表。だからここが人工島が510haの人工島ができ、砂浜が30m下がったらこの三苦の浜はどうなるのか。新宮の浜はどうなるのか。 新福岡空港は要りません。二度と元には戻らない、貴重な自然を壊してまでつくりたいですか。土建屋さんに仕事をあげる為ですか。そんなお金どこにあるんですか。 北九州にも空港があります。有効に活用して下さい。
		③ 安全性の確保について
		20 件

意見分類				寄せられたご意見
				福岡空港の将来について、今後最後のPIが開催されます。今は2案に絞られています。 私の意見では空港建設には多額の税金が使われ、建設額をいかに安く効果的に作るか-大変重要なことです。 現空港拡張案では無理があると思います ①防音対策費が更に増加する(毎年の維持費) ②土地賃借料が更に増加する。 ③安全性が確約できない。 ④福岡市の今後の発展の妨げとなっている。 以上のような不安材料があると思います。 福岡空港は九州の代表する空港で 後は国際空港の役割も果たす空港でなければならないと思います(道州制を考えればなおさら)アジアは中国、インド、韓国、台湾、ベトナムの発展で成長するでしょう。福岡はこの国々に一番近く、搭乗客は確実に増加すると思います。 福岡の発展には空港を新規に建設し(24時間空港)、現空港の広大な跡地を開発していけば福岡市は大きく発展し騒音問題、安全性の問題も解決され安心して生活できる大都会となるでしょう。空港建設には多額の税金、期間がかかりますが、この間に環境は大きく変わると思います。早く決着し建設する必要があると思います福岡空港は新規に海上空港とするべきだと思います。 先日2008年度の福岡空港の発着回数が7-8,000回今までの発着回数より減少する、とありました。 しかし、これは一時的な現象で、福岡空港は現空港拡張か新空港建設かの問題は否定できません。確実に現空港は離発着枠が少なくなることは確実です。今現在、国内便の減少で減っていますが、海外便は増加しており、国際便も増やせない状況は間違いありません。国際便を増加させることがこれからは大事になると思います。国際便を増やすには24H利用の空港にしなければならぬと思います。空港は新規海上空港が必要だと思います。国内の国際空港はすべて海上空港です(安全性、環境問題、騒音等)福岡はアジアに一番近い地域でこの地域に準国際空港は必要だと思います。そのためには現空港拡張では今までの問題はそのまま残され解決されないまま利用することとなります。安全性、騒音対策、環境を解決して空港問題を解決するには新空港建設が一番だと思います。PIでは新空港案は奈多沖、新宮沖の二つの場所を比較されて報告されています。 新空港を建設するようになったら場所は「新宮」沖が最適かと思います。福岡・北九州間のやや中間で、高速道路も「古賀インター」に近く接続道路網も造り易くなると思います。また、古賀インター近くは現在山林ですがこれから工業団地として開発されます。空港関連企業の集積基地にすれば空港に近く、経済的に運用できると思います。福岡空港は新空港建設が一番です。今現在の継続での考えではなく、アジアの発展状況を考えて考慮すべきだと思います。 「福岡空港の将来像」 関係当局による標記の説明会が10月20日春日市であったので、飛行機騒音に悩まされている1人として出席した。空港がパンクしそうだから現在地を拡張するか海上に創設するかということである。総合的な調査の最終段階近くになっている今回の説明を聞いて、海上案の中でも三苦・新宮ゾーンが最適と直感した。その理由はこの小さい紙面では書けない。海上に決まっても私の強い要望はその跡地空港を関西空港における大阪(伊丹)のように利害関係人のねじまげによる存置を許さないということで、すばっと廃港することである。空港周辺の住民にとって空港は「迷惑施設」ではあるが国家百年の計をもって建設すべき大事業だからちまちました陸上拡張案で運行上多くの制約を課し空の安全を損なってもらいたくない。時流はいずれも海上だ。羽田、関西、中部、北九州など。時間の制約のないメリットは外国機も増やすだろう。ここで建設費の多寡をいうと悔いを千載に残す。その支払いは繰り延べて将来の受益者が負担すべきである。 福岡空港の場所について 今から16年前、下水道計画事業のときに処理場の位置が私達に説明をされないまま町で決定し、住民同士で大変もめたことがありました。そのとき痛切に感じたことは、計画地から遠く離れた方々は処理場の位置、場所については、他岸の火事と、まったく被害者のことなど、そしらぬ顔です。 空港も迷惑施設という意味では同じだろうと思います。私の経験から、やはり騒音、危険感を常に受けておられる地元住民の意見が一番大事だと思います。そういう意味では、人の安全、環境問題、これからの経済環境を考えると、新宮・古賀沖の位置が、総合的に一番適切な場所だと思います。 新空港建設に大賛成です。その理由は下記の通り。 ・増設案では民有地の借地料と環境対策費の年140億円を払い続けなければならない。仮に30年使用するとすれば、4200億円かかる。50年使用することになれば、7000億円かかり、新設した事業費9200億円と変わらない額となる。新空港の場合は漁業補償料を含めた額である。 ・増設案では空港の発展性が閉ざされ、また、周辺住民の安全性が大いに懸念される。現在では開設が難しい欧米への直行便であるが、もし、欧米便開設の条件が整い、直行便を開設しようとなった場合、拡張案では機材に条件がついて、経済的な面からも合理的な運用ができない。様々な機体が使用可能になる滑走路の長さは、3500～4000メートルが必要だと聞いているが、新空港案ならば、埋め立てにより500メートルの拡張がたやすい。新空港は百年の計に立つて建設しなければ、アジアケートウェイ構想などそれこそ絵に描いた餅である。増設案では福岡空港の発展は永遠に閉ざされ、一地方空港として存在するだけの空港になってしまう。安全性にしても、日本航空ホノルル便のタービンプレードの破断事故やガルーダインドネシア航空の離陸失敗事故(これもタービンプレードの破断)によって空港周辺住民は危険にさらされた。ガルーダ機の事故は道路を突っ切っており、事故機に巻き込まれた車がなかったのは不幸中の幸いである。もし、滑走路が海上であったなら、もし、3500メートルあったなら、周辺住民や空港周辺を通行する人々の命を危険にさらすことはない。人の命はお金で買えない。昔も今も将来も空港は航空機事故の危険から周辺住民の命を守る義務があると思う。安さは危険のリスクと引き替えである。事故が起こってからは取り返しがつかない。安ければいいという考えは航空機事故の悲惨さ思えば、捨てるべきである。(最近の「お米の社会問題」など、人の命を軽んじすぎている。)増設しても、将来、新空港を造らねばならなくなったら、そのほうが物価の状況によっては事業費は増大してしまう。 ・福岡市の中央部の高層化が難しい。 ・西鉄・地下鉄・JRの新線による経済効果大。 経済情勢がいつそう厳しい現状で新空港建設には逆風が吹いていますが、空港周辺住民の安全の確保と毎年かさむ借地料などの周辺住民への対策費、福岡市内中心部の再開発、そして、何よりも将来の福岡経済発展のためには百年の計に立つて海上空港を作ることが一番の方策だと考えます。空港建設費は50年から80年かけて返済すれば、借地料などの対策費を毎年払う分と同じ程度の額になるはずで。経済的にも新宮沖・志賀島の海上空港であれば、港湾(博多港と北九州港)や高速道路網(都市高速の延伸や福北どうろの建設がともないます)と鉄道(新線建設がともないます)との連携効果は絶大で、一大荷役の集積・中継地と発展しやすくなり、ひょっとしたら釜山に対抗できずとも、迫ることができるかもしれません。また、福岡の東アジアの立地を考えれば、空港を中国・韓国・日本・ロシア・東南アジア諸国の各国航空会社の航空機メンテナンス基地にしたらどうでしょう。空港の重要度は増し、減少しつつある航空利用者が減っても離発着の回数は高まり、また、航空界における位置も高まります。 出席できない場合、私の連絡の遅れが原因なので、何も申し上げることはできませんが、上記していることはきっと、どなたかが、似たような意見を述べられるはずで。新空港は絶対に作るべきです。そうしない日本において、ますます福岡はインフラが進んでいない、魅力がない支店経済都市して、生き続けなければならない、ややもすれば、情報産業の発展は支店の閉鎖につながりかねないことになり、そうなれば、支店経済も崩壊してしまいます。話しが少しそれるかもしれませんが、NHKは10分番組だけど全国放送番組を制作していたり、原爆の特集番組制作、都道府県男子駅伝の中継放送をしている広島の方が規模が大きいように思えます。ちなみに、NTTの料金支払地も広島です。すでに、各国航空会社も支店統合して、福岡にあった支店は減少しています。間違いだったらすみません。以前、アメリカ総領事館がありませんでしたか？今もありますか？ とにかく、このままでは、空港はどこかの国際空港のハブの先だけの空港として生きるしかない一地方空港でしか生きる道はありません。すでに、ソウルや関西、中部、成田のハブの一端空港として、ますますその傾向は強くなってきています。国交省は建設費の関係で、増設案おしていると聞きます。その上、日本の国際空港は東京・新東京・関西・大阪・中部に集中し 現在の福岡空港は市街地にあり、市の中心の天神まで地下鉄利用で10分で行かれる大変便利な空港だと思います。ところが、市街地にあるがために、九大橋内における墜落事故や離着陸事故が発生しました。このような航空機による事故は発生してからは取り返しがつかないと思います。 福岡はアジアに開かれた都市であると言われてます。その福岡の将来を考えると、24時間運用可能な空港(国際空港)が必要になって来るのではないでしょう。そのためには、増設案ではなく新空港の建設がベストではないでしょうか。 現空港は素晴らしい「九州国立博物館」も近くにあります。跡地利用には国際会議場や福岡県立美術館を建設できれば、文化国際都市福岡のイメージアップとなれば最高です。これは夢に終わるのでしょうか。 現在、福岡空港の発着容量増加に対し、今後の対応策が2案が示されています。県民の一人として、輝かしい福岡県の将来を見据えた結論が出される事を望むのは当然であり、現状の軒余曲折を早期に解消し、一日でも早く実現される事を願います。私は、将来を考え、福岡市民、福岡県民に取って最良であるべき結論として、新空港の建設を推進して頂きたいと思います。 (理由1,大局、近未来) 1. 将来、道州制が導入される可能性がある。その時の中心は当然福岡市と考えられる事。 2. アジアの玄関口として、韓国、中国との往來の増加は今後も続き、博多港の設備充実と合わせ、空港の役割は更に増加する事。西日本の国際ハブ空港が必要である事。 3. 地域の活性化、経済的発展も考慮し、大型公共事業が必要な事。予算を考え、付け焼刃的増築は将来的展望、又真の地域活性化を全く考慮していない。空港は福岡市民の物だけでは無い。

意見分類			寄せられたご意見
			4. 現在の福岡空港の位置は、周辺居住市民にとって、騒音問題など長年に渡って過酷な状況にある事。また、航空事故によって想定される被害の大きさは、甚大で想像すら恐ろしい状況にある事。 (理由2、現状) 1. 大型公共事業は、地域の活性化の為に必要である。聞いた話では、大阪空港(海上)が出来た後、周辺でも新空港の建設の話がある事。神戸新空港(海上)、播磨新空港(海上)、滋賀新空港(琵琶湖)大阪新空港があれば十分であると思うが、他県も同じように計画を立て国に要求している事実。 2. 北九州空港は、夜間発着も可能だが、位置的には九州を代表する位置と、アクセスが無い。 以上、新空港は単に福岡市民のものではなく、アジアの玄関口としての重要な役割がある。九州全域の発展を視野に入れ、100年の計を立てるべきチャンスである。費用の面だけを心配するのは、単なる地域的利己主義であるか、日和見主義である。発着量、2、3位の空港であり、地勢学的な観点からは国家の戦略的問題と言える。西の拠点として国家プロジェクトとして推進すべき空港である事は言うまでもないと考えます。 3. 福岡県出身総理がいる今、ビッグチャンスと捉え新空港に向け努力をして欲しい。 (現空港跡地について) 広大な跡地には、総合九州(県)運動公園を作る。将来オリンピックを誘致出来るだけの施設。陸上競技場をメインに室内、屋外競技の全てが出来る総合公園が欲しい。水泳、柔剣道場、球技場、サッカー、テニス、野球、そして長期滞 福岡市は過去に大事業で、私が知っているだけでも3件(昭和通り建設、博多駅周辺整備、県庁移転計画)に出費を惜しんで、取り返しのつかない大失敗をし、今もその後遺症が残っています。今回又失敗を繰り返さないように、この案を提出します。 現在検討され、有力視されている2案は、利便性と建設費のみに重点が置かれ、環境問題や福岡空港が抱えている潜在的な特殊性が無視されているようなので、再考を強く求めます。 1.福岡空港は現在地拡張ではなく移転するべきである。 理由1. 主滑走路は2,800mで、その先端を一般道路が横切っている危険な空港である。ここにフェンスや一般道路がなく、滑走路が3,000mあれば、ガルーダ航空機の事故は軽微であったとも思われる。 理由2. 滑走路2,800mの理由は、3,000mに伸延計画があったが、最初軍用飛行場が建設されその後の拡張によって生活道路が次々と閉鎖され、その上に又道路が閉鎖されると周辺住民に大きく悪影響を及ぼすとして、米軍基地恒常化の断念を促す手段として利用された。 理由3. 将来にわたって主要空港の条件は、大型の旅客機や荷物輸送機も利用できるように、滑走路は3,000m又はそれ以上で、複数本ある必要がある。又陸上であれば、安全の為に滑走路の両端からさらに約1,000m位の空地が必要であり、その間に一般道路が横切れることは考えられない。 理由4. 現空港は北西方向からの風が強くない限り、追い風でも南東方向に離陸している。これは燃料消費が増え、排気ガスからの浮遊粒子が増える。二日市や旧水城村付近は交通路が集中し、周辺の地形の具合もあって、交通機関等から排出されている粒子が多く漂い、太宰府の国分に住んでいた私の娘が、白い洗濯物が乾いても真っ白にならず、子供達は喘息気味になり、久留米市の田主丸に転居してから良くなったと言っていた。この地区住民の健康問題も考慮して良いのではないかな。 原則に戻ってください。 第1案として「新空港案」です。理由は現状の市街地近接地が危険だからです。 第2案は「何もしない」ことです。増設をしないということです。現状の能力以内で活用することです。 なお、新設地は志賀島をお勧めします。山を削りましょう。海上よりはいいと思います。 海上空港に賛成したい。ただし、もっと安価、5000億円くらいでつくるべき。白木原に住んでいるが、騒音が酷く危険性も感じる。利便性が大きく損なわれない場所に安くつくり、現空港の跡地利用もきちんとするべき。 子供の未来のために国家的、国際的視野にたって対策を検討すべき。安心、安全、環境に配慮した新空港が必要である。増設は、安全性、騒音、用地買収が困難などの問題もある。新空港案は、過去に拳がった場所を候補地としたことは問題である。また、跡地は、公園や国際会議場をつくる、3分の1は農地にするなどの案が考えられる。 八尾空港で市道に飛行機が不時着した。また、長崎空港で墜落があったが、これは海だからまだ良かった。だからこそ、海上空港が必要である。 現空港が危険というなら移転した後の周辺地域も危険である。 離発着時の横風の影響で人命にかかわるものはどのくらいあるのか。突風による事故も起こっており、海は突風がこわい。突風の可能性は海のほうが高いと思う。 在職中は空港を頻繁に利用していたので利便性がありがたかったが、退職して家にいるようになると騒音が気になる。着陸時はすぐそこを飛んでおり、万が一の事故が心配。本数が増えるのは、時代の流れで仕方がないが、騒音と安全性の面から新空港を希望する。 H6名古屋の中華航空事故は、パイロットの操縦ミスが原因だった。安全性の面からは海上に空港を置くべきだと思う。 安全第一ということで、鹿児島や熊本、広島は山奥に空港を移している。住宅が密集してきて本当に危険な空港だと言われている。安全面からは、新設との市民の声が大きくなりえないといけなのに、財政難のためか声が小さい。被害を受けるのは福岡市民である。 大阪や箱崎に住んでいたが、飛行機の騒音がひどかった。数年前には飛行機から部品が落下したが、そういう問題も起こる。環境、騒音公害は勘弁してほしい。 福岡空港の将来像について 福岡空港は福岡県民、市民およびその子孫のことを考えると海上空港であるべきです。 理由 1. 現空港は、市中心部にあるがゆえに航路下の市民は騒音に苦しめられています。滑走路が増設されると、ますます騒音が増大し末代まで続きます。 2. 現空港は、市中にあるがゆえに、飛行機事故の危険に曝されています。そのリスクは騒音同様末代まで続きます。 3. 現空港は、建築物などの制限があり、福岡市の健全な発展を阻害しています。 4. 08年11月30日朝日新聞記事によると、海上空港は費用が現空港滑走路増設に比べ、費用が4.5倍との試算がありますが、工期の工夫や空港移設跡地の利用 など考えると、大幅に安くできると考えます。また、アクセスの件も20分以内であれば問題ではありません。 5. 福岡空港は、名古屋や東京よりもアジアに向けた空港であることを考えた空港であることをもっと市民にPRし、子孫のために残すものでなければなりません。
	5. まちづくりや地域振興の視点について	① まちづくりへの影響について 41 件	福岡空港の将来について、今後最後のPIが開催されます。今は2案に絞られています。 私の意見では空港建設には多額の税金が使われ、建設額をいかに安く効果的に作るか-大変重要なことです。 現空港拡張案では無理があると思います ①防音対策費が更に増加する(毎年の維持費) ②土地賃借料が更に増加する。 ③安全性が確約できない。 ④福岡市の今後の発展の妨げとなっている。 以上のような不安材料があると思います。 福岡空港は九州の代表する空港で 今後は国際空港の役割も果たす空港でなければならないと思います(道州制を考えればなおさら)アジアは中国、インド、韓国、台湾、ベトナムの発展で成長するでしょう。福岡はこの国々に一番近く、搭乗客は確実に増加すると思います。 福岡の発展には空港を新規に建設し(24時間空港)、現空港の広大な跡地を開発していけば福岡市は大きく発展し騒音問題、安全性の問題も解決され安心して生活できる大都会となるでしょう。空港建設には多額の税金、期間がかかりますが、この間に環境は大きく変わると思います。早く決着し建設する必要があると思います福岡空港は新規に海上空港とするべきだと思います。 1. 現空港の問題点 ・朝夕のラッシュ時のフライトは、滑走路が1本のため遅延が当たり前。 ・滑走路が2700mと短いため、着地即逆噴射で気持ち悪い。 ・市街地に近く空港周辺の建築物に高さ制限あり。 ・民有地の借地料や騒音対策費を永久に支払わねばならぬ。 ・過去九州大学へ米軍機の墜落実績があり、事故の危険性を抱える。

意見分類			寄せられたご意見
			2. 増設案に対する反対 ・現状より飛行回数が増加すれば、事故の危険性がさらに増す。 ・建設費は割安でも、永久に続く借地料、騒音対策費を加味すれば、新設が割安と思う。 3. 海上新設の賛成 ・東アジア及び広島以西の西日本の中枢都市を考えれば、100年の計で立案実行するべき。 ・国内の人口減少化で消費経済規模が衰退する中、国内航空需要は大きな伸長は期待できない。そこで、世界人口の約50%を占めるアジア(中国、ASEAN並びにインド)との交流(経済・観光など)を進め、国内の純化傾向を発展過程の地域・国々から[人の往来により・物・金]を吸い取ることを考えるべきです。その為には、海上ハブ空港が必要である。 ・2011年には九州新幹線も開業し、九州はもとより、広島・島根・山口を福岡エリアに引き入れれば、約2000万人の背後人口を抱える。 ・海上空港に移転する事で、借地・騒音費用が無くなり、空き地への土地売却益も確保でき、また都市再生プランも進む。 ・近隣の佐賀空港は福岡人は利用しません。 4. 結論 空港は都市の顔であり、アジア・広島以西の西日本中枢都市として福岡県が成長する為には、人・物・金が集まる手段として必要である。また、1兆近い建設費も[増設費+(借地代+騒音費)×30年]長期で考えれば、割安と思う。従って、近視眼の小手先対応案(国土省)の増設は却下し、成長途上地域であるアジアのハブ海上空港を目指し、ビジネス・観光のゲートウエイ化を進めるべきである。 福岡空港周辺地域に対する航空騒音対策事業は、昭和51年に発足した福岡空港周辺整備機構・現在の空港周辺整備機構福岡空港事業本部により、航空機騒音の激甚地帯に存する民家の移転・農地等の買い上げ事業、民家を移転する住民に対する移転用地を提供する代替地造成事業、移転しない民家に対する防音・冷暖房施設を行う防音工事事業、移転補償により取得した土地を利用した土地貸付・建物貸付＝再開発事業及び緑地・公園等を整備する緑地造成事業が推進されて来た。工事施工後一定期間経過後に再度工事が必要となる民家防音事業を別とすれば、移転補償事業等は概ね完了しており、一方、航空機の騒音低減技術の進歩等もあり、特に離着陸帯の直下に位置し、残存する航空機騒音の大口被害者であった九州大学(敷地面積:42.6ha)が、西区の元岡地区に移転しつつある今日、福岡空港の移転新設の必要性は大幅に減少している。福岡天神地区の高度制限を緩和するために、福岡空港の移転の必要性を論ずる人があるが、警固断層の上に高層のビル群を建築することは、航空機の墜落事故の危険性以上に危険率が高く、天神地区の商業集積の過大・消費の頭打ち等を考慮すれば、天神地区の建物の高度制限の緩和する議論は、商業資本に毒された暴論と言うべきであろう。 金の限に住んでいる。騒音がすごく、4月から毎日記録しているが、夜10時頃まで(飛ぶの)はあたりまえ。8月21日は、10時半頃3回飛び、やっと終わったと思ったら、10時45分にも飛んだ。10月10日は、22時10分、23時45分にも飛んだ。増設などんでもない。国の人は、ここに住んでみればいい。TV受信料の割引があるが、無料になってもだめだ。高さ制限もあり、高いビルが建てられないから、絶対、新空港にして欲しい。調査などしている場合ではない。ここの住民は、みなそう思っている。お願いします。 「空港の安物買い」 福岡空港の将来像が最近かまびすしい。私は昨年10月に春日市で行われた国民の意見を聴くパブリックインボルブメントに出た。航路の真下に住み日夜飛行機の騒音に悩まされているからである。爆音の度に電話やテレビが中断する。世間はこんな便利な空港はないと。単なる利用者だからいえることだ。海上は金がかかりすぎるとも。国交省は増設する案のようだが地方には東京よりも立派なものは作らないという地方蔑視の現われかとひがみたくもなる。浮島構造の飛行場はできないのか。昭50年の沖縄海洋博のアクワポリス(未来の海上都市として世界初の構造物)をつくり出した我が国の技術力を思い出してもらいたい。純然たる浮島では離発着に危険であれば支柱を設置すればよい。これで深い浅い埋め立て費用がかさむなどの問題は解消する。増設案では真下の住民はますます騒音に悩まされ病臥中の人や墜落の危険性もある。防音工事の助成金支出は膨れ上がりそれは飛行場があるかぎりずっと続く。国家百年の大計である。幸い経済界は海上案のようだ。「跡地」は地下鉄もあるし「九州府」の候補地にしたらと夢のある発言も聞かれる。「安物買いの銭失い」の諺を忘れるな。 新空港建設に大賛成です。その理由は下記の通り。 ・増設案では民有地の借地料と環境対策費の年140億円を払い続けなければならない。仮に30年使用するとすれば、4200億円かかる。50年使用することになれば、7000億円かかり、新設した事業費9200億円と変わらない額となる。新空港の場合は漁業補償料を含めた額である。 ・増設案では空港の発展性が閉ざされ、また、周辺住民の安全性が大いに懸念される。現在では開設が難しい欧米への直行便であるが、もし、欧米便開設の条件が整い、直行便を開設しようとなった場合、拡張案では機材に条件がついて、経済的な面からも合理的な運用ができない。様々な機体が使用可能になる滑走路の長さは、3500～4000メートルが必要だと聞いているが、新空港案ならば、埋め立てにより500メートルの拡張がたやすい。新空港は百年の計に立って建設しなければ、アジアゲートウェイ構想などそれこそ絵に描いた餅である。増設案では福岡空港の発展は永遠に閉ざされ、一地方空港として存在するだけの空港になってしまう。安全性にしても、日本航空ホノルル便のタービンブレードの破断事故やガルーダインドネシア航空の離陸失敗事故(これもタービンブレードの破断)によって空港周辺住民は危険にさらされた。ガルーダ機の事故は道路を突っ切っており、事故機に巻き込まれた車がなかったのは不幸中の幸いである。もし、滑走路が海上であったなら、もし、3500メートルあったなら、周辺住民や空港周辺を通行する人々の命を危険にさらすことはない。人の命はお金で買えない。昔も今も将来も空港は航空機事故の危険から周辺住民の命を守る義務があると思う。安さは危険のリスクと引き替えである。事故が起こってからは取り返しがつかない。安ければいいという考えは航空機事故の悲惨さ思えば、捨てるべきである。(最近の「お米の社会問題」など、人の命を軽んじすぎている。)増設しても、将来、新空港を造らねばならなかったら、そのほうが物価の状況によっては事業費は増大してしまう。 ・福岡市の中央部の高層化が難しい。 ・西鉄・地下鉄・JRの新線による経済効果大。 経済情勢がいっそう厳しい現状で新空港建設には逆風が吹いていますが、空港周辺住民の安全の確保と毎年かさむ借地料などの周辺住民への対策費、福岡市内中心部の再開発、そして、何よりも将来の福岡経済発展のためには百年の計に立って海上空港を作ることが一番の方策だと考えます。空港建設費は50年から80年かけて返済すれば、借地料などの対策費を毎年払う分と同じ程度の額になるはずで。経済的にも新宮沖・志賀島の海上空港であれば、港湾(博多港と北九州港)や高速道路網(都市高速の延伸や福北どうろの建設がともないます)と鉄道(新線建設がともないます)との連携効果は絶大で、一大荷役の集積・中継地と発展しやすくなり、ひょっとしたら釜山に対抗できずとも、迫ることができるかもしれません。また、福岡の東アジアの立地を考えれば、空港を中国・韓国・日本・ロシア・東南アジア諸国の各国航空会社の航空機メンテナンス基地にしたらどうでしょう。空港の重要度は増し、減少しつつある航空利用者が減っても離発着の回数は高まり、また、航空界における位置も高まります。 出席できない場合、私の連絡の遅れが原因なので、何も申し上げることはできませんが、上記していることはきっと、どなたかが、似たような意見を述べられるはずで。新空港は絶対に作るべきです。そうしない日本において、ますます福岡はインフラが進んでいない、魅力がない支店経済都市して、生き続けなければならず、やもすれば、情報産業の発展は支店の閉鎖につながりかねないことになり、そうなれば、支店経済も崩壊してしまいます。話が少しそれるかもしれませんが、NHKは10分番組だけど全国放送番組を制作していたり、原爆の特集番組制作、都道府県男子駅伝の中継放送をしている広島の方が規模が大きいに思えます。ちなみに、NTTの料金支払地も広島です。すでに、各国航空会社も支店統合して、福岡にあった支店は減少しています。間違いだったらすみません。以前、アメリカ総領事館がありませんでしたか？今もありますか？ とにかく、このままでは、空港はどこかの国際空港のハブの先だけの空港として生きるしかない一地方空港でしか生きる道はありません。すでに、ソウルや関西、中部、成田のハブの先端空港として、ますますその傾向は強くなってきています。国交省は建設費の関係で、増設案おしていると聞きます。その上、日本の国際空港は東京・新東京・関西・大阪・中部に集中し 現在の空港に増設レーンに賛成します。 理由 1.人口減と環境破壊、塩害の問題がある。 2.新空港案、現時点から20～30分の時間的ロスがあり、燃料費増、時間ロスによる人件費(時間単価)の増となる。 3.福岡市だけの問題でない。周辺約22市町村の交通が一層不便となる。福岡はアジアに開かれた門戸であり、太宰府市に九州国立博物館があり、なお一層時間的ロスが多くなる。 4.現空港の用地買収、新空港の漁業補償とも同じような労力がある。従って、借地料をなくすため一刻も早く収用法を適用し、借地代をなくして頂きたい。 5.現空港であれば高さ制限がありまちづくりには適度の高さと思路する。人口減の折、高層ビルはロスである。ビル風、日当たり、人間の健康に留意すべきである。 現在の福岡空港は市街地にあり、市の中心の天神まで地下鉄利用で10分で行かれる大変便利な空港だと思います。ところが、市街地にあるがために、九大橋上における墜落事故や離着陸事故が発生しました。このような航空機による事故は発生してからは取り返しがつかないと思います。 福岡はアジアに開かれた都市であると言われています。その福岡の将来を考える時、24時間運用可能な空港(国際空港)が必要になって来るのではないのでしょうか。そのためには、増設案ではなく新空港の建設がベストではないでしょうか。

意見分類				寄せられたご意見
				現空港は素晴らしい「九州国立博物館」も近くにあります。跡地利用には国際会議場や福岡県立美術館を建設できれば、文化国際都市福岡のイメージアップとなれば最高です。これは夢に終わるのでしょうか。 現在、福岡空港の発着容量増加に対し、今後の対応策が2案が示されています。県民の一人として、輝かしい福岡県の将来を見据えた結論が出される事を望むのは当然であり、現状の軒余曲折を早期に解消し、一日でも早く実現される事を願います。私は、将来を考え、福岡市民、福岡県民に取って最良であるべき結論として、新空港の建設を推進して頂きたいと思います。 (理由1、大局、近未来) 1. 将来、道州制が導入される可能性がある。その時の中心は当然福岡市と考えられる事。 2. アジアの玄関口として、韓国、中国との往來の増加は今後も続き、博多港の設備充実と合わせ、空港の役割は更に増加する事。西日本の国際ハブ空港が必要である事。 3. 地域の活性化、経済的發展も考慮し、大型公共事業が必要な事。予算を考え、付け焼刃の増築は将来的展望、又真の地域活性化を全く考慮していない、空港は福岡市民の物だけでは無い。 4. 現在の福岡空港の位置は、周辺居住市民にとって、騒音問題など長年に渡って過酷な状況にある事。また、航空事故によって想定される被害の大きさは、甚大で想像すら恐ろしい状況にある事。 (理由2、現状) 1. 大型公共事業は、地域の活性化の為に必要である。聞いた話では、大阪空港(海上)が出来た後、周辺でも新空港の建設の話がある事。神戸新空港(海上)、播磨新空港(海上)、滋賀新空港(琵琶湖)大阪新空港があれば十分であると思うが、他県も同じように計画を立て国に要求している事実。 2. 北九州空港は、夜間発着も可能だが、位置的には九州を代表する位置と、アクセスが無い。 以上、新空港は単に福岡市民のものではなく、アジアの玄関口としての重要な役割がある。九州全域の発展を視野に入れ、100年の計を立てるべきチャンスである。費用の面だけを心配するのは、単なる地域的利己主義であるか、日和見主義である。発着量、2、3位の空港であり、地勢学的な観点からは国家の戦略的問題と言える。西の拠点として国家プロジェクトとして推進すべき空港である事は言うまでもないと考えます。 3. 福岡県出身総理がいる今、ビッグチャンスと捉え新空港に向け努力をして欲しい。 (現空港跡地について) 広大な跡地には、総合九州(県)運動公園を作る。将来オリンピックを誘致出来るだけの施設。陸上競技場をメインに室内、屋外競技の全てが出来る総合公園が欲しい。水泳、柔剣道場、球技場、サッカー、テニス、野球、そして長期滞 現空港の跡地利用について 1.主滑走路は2,800mのみを残し、誘導灯を滑走路内に移設する。消防(レスキューを含む)、警察、医療(ドクターヘリ)、報道関係等のヘリコプターや小型機専用空港として利用する。西側は全部放出(返還等)する。東側は施設などの一部を残し、大型のショッピングセンターなどに売却又は貸与する。北側は宇美川の洪水対策用遊水池として、平素は運動場等に利用する。南側は中央青果市場を誘致(最適地)し、その又南側は三笠川の洪水対策用遊水池として、平素はレスキュー隊や、警察機動隊の訓練場に利用する。 PIIには以前から注目しており、当初はできるだけ節約をした方がいいのではないかと庶民の感覚で反対していたが、最近では将来アジアのハブ空港となるためにも増設案が現実的かなと考えている。国交省でも「最安案」を出しており、以前は2500億円だったものが2000億円になるなどについて評価している。新空港になると天神や博多駅の高さ制限がなくなると容積率が200%になり、新聞報道では3兆円規模の資産価値の向上が起ることとなっているが、財界にはメリットがあると考えているはずなのに、いくら費用を負担するといわないのは卑しいことだ。 年間の損失に借地料と周辺対策の環境対策事業約150億円の金額が示されているが、土地建物等貸付料が別途あるという内訳を詳細版ではなく、このレポートに書いて欲しい。また、新空港をつくるためには跡地をどうするかについても、大方で幾らかかるのか示して欲しい。 跡地利用は自治体が考えることと大阪航空局長が言っていたが、もともと私有地を強制的に取り上げ、その補償もないまま起きている。これは日本国憲法29条、私権土地所有の条項に抵触する問題であり、国が責任を持って考えるべき。 跡地については、国有地と私有地が入り乱れているなか、個人で何かやろうといったもうまくいかない。国の方で一括して計画しないと、何十年たってもみんな納得のいくようなことはできない。空港がなくなったらどう生活するのかという年寄りもいる。 現在の地代は、飛行場の真ん中にあると端の方にあると同じだが、新空港に移転するとすると、地下鉄付近に土地を持っている人は非常に有利となり、端の方は、利用価値がないから値段が安いということも考えられる。新空港をつくる場合、跡地をどうするかということは非常に重大な問題である。 地元住民にとっては、跡地利用をどのようにするのかといったことも課題。返還時には元の姿に戻すとあるが、昔に戻すのか。今まで苦労してきて現空港がある。 最終的には、国や政治によって方向性は決まるかと思うし、レポートに記載されている内容はわかるが、(現空港は)地元の生活につながっていることから、地元の生活基盤も配慮いただきたい。 三苫・新宮沖に新設される場合、自然環境問題から反対者が出てくると思うが、この調査ではどう考えているのか。また、新空港ができた場合、空港跡地の整備があると思われるが、今まで一度も跡地に関する発言がない。予算はどれくらいを考えているのか。新空港をつくった場合の後の整備費用として考慮して欲しい。 新空港になると、福岡空港跡地利用、及び周辺の公共交通ネットワークの整理をどう進めていくのか。また、九州新幹線の博多駅～新空港への延伸や既存線のスピードアップ等も含めて福岡市全体の交通体系の検討をする勉強会を始めたらよいのではないかと。 福岡市は跡地には思い切った都市計画を打っていただきたい。新空港を作ったという都市計画を実現できるとよい。 新空港案になっても、この地域の過疎化対策等を考えて欲しい。滑走路増設案となっても騒音等の線引きの見直しを行って欲しい。 現空港の整備において、道路整備と同列には考えにくいだろうが、私は道路整備の場合、バイパス整備には反対している。国道はともかく県道の場合は、地域において原道の拡幅整備をお願いしている。直線の原道があるのにすぐそばに弓なりのバイパスをなぜ作らなければならないか。市町村は壊滅的な打撃を受ける。立ち退きや移転の費用が高つくつとやりたいのだろうが、用地買収の費用は地元に着る金として新たな需要を生むことを考慮してほしい。そこからの税収は市町村の要(かねめ)だ。空港ができればそういう地域がかなり生まれ、新しい町もできるだろうが、少々カネがかかってもそれはまるまる消えるのではなく、地域のためになるのだから、多少は大目に見てほしい。 海上空港に賛成したい。ただし、もっと安価、5000億円くらいでつくるべき。白木原に住んでいるが、騒音が酷く危険性も感じる。利便性が大きく損なわれない場所に安くつくり、現空港の跡地利用もきちんとするべき。 新空港にするのであれば跡地の活用方法について時間をかけて検討した上で、市民に問うてほしいと再三、申し上げてきた。その対応がなされないから、現在の組合の総意としては増設案である。その理由としては、コストが安い、高い利便性が継続される、自然環境への配慮などがある。また、われわれ地主としては、土地の賃貸料が確保されることもある。賃借料は、生活費の一部であり税金として支出もしている。 子供の未来のために国家的、国際的視野にたつて対策を検討すべき。安心、安全、環境に配慮した新空港が必要である。増設は、安全性、騒音、用地買収が困難などの問題もある。新空港案は、過去に挙げた場所を候補地としたことは問題である。また、跡地は、公園や国際会議場をつくる、3分の1は農地にするなどの案が考えられる。 低炭素社会について考えていかないとイケない。欧州では、飛行機で出張していた会議をテレビ電話で済ませて、飛行機で旅行した場合は、カーボンオフセットという、排出量に見合った温室効果ガス削減活動に投資するなどして埋め合わせをする取り組みを行っており、そういうことをしていく時代である。 新空港の建設費9,200億円から増設に要する2,000億円を引いた7,200億円は、福岡市の交通網を見直して温暖化対策に充てるべき。 新空港になり、都心部の高さ制限がなくなるとますます温暖化が進み、ゲリラ豪雨とか、いろいろな問題が出てくる。 アジアゲートウェイとしての飛行場として、ソウルは東京よりも近く、上海と東京はほぼ同じ飛行時間であることから、少子高齢化も含めて、今の空港で賄える。 増設が良いと考えている。福岡は山に囲まれた地勢であり、外への発展が制限されるため、高さ制限がなくなると、どんどん建物が高くなっていく。そうすると、道路や鉄道を含め、都市のインフラを大きく見直す必要が出てくる。 新空港を志賀島につくれば、アイランドシティとの連携もでき経済發展も期待できる。また、都心部の高さ規制が無くなれば、公開空地が増えて緑化が進むと思う。空港跡地も公園にするなど緑化が期待できる。 高さ制限が解除されると、福岡のまちがコンクリートジャングルになってしまう。海風、陸風の通りが悪くなると、町中の温暖化、夜中は、熱帯夜の連続ということになりかねない。 新空港、増設の検討の前に、新空港を造るのだったら跡地をどうするのか具体的に示してもらいたい。新空港と決まった後に考えるでは遅すぎる。北九州空港の跡地をみてもあまり活用されていない。空港が移転した後、生活できない環境になるのではないかと、空港周辺で仕事をしている人は仕事がなくなるのではないかと心配している。 福岡は道路にいても、何にいてもまちづくりが下手。みなが新空港をつくりたいのなら反対はしないが、周辺もあわせてまちづくりという観点からきちっとしたもの

意見分類			寄せられたご意見
			をつかってほしい。 伊丹の時に、住民は騒音がうるさいので出て行けということだったが、いざ関空をつくったら、伊丹が寂れてしまって戻ってきてくれということになった。福岡もそうならないように。 新空港ができたら現空港はどう活用するのか。また、新空港へのアクセスはどう考えているのか。現空港は便利なので、様々な活用ができると思う。 初めて新空港の話聞いたのは15年くらい前。最近、増設の話も聞いたが、増設では24Hの利用は無理だということで、新空港の話があるのだと思う。西鉄宮地岳線は地域発展に必要だということで引いた経緯がある。新宮から先の廃線した地域では廃業した店も多い。最近できた海浜道路への県道拡幅工事にも反対はあったが、地元外の人からは羨ましいといわれる。新空港には埋め立てが必要で、海を生活の糧にしている人もいるため、いろいろ問題があると思う。増設もある中、また新空港が出てきたのは、必要に迫られてのことだと理解している。地域の人の話を十分に聞きながら取りまとめてほしい。 新空港に移転した後、今ある空港利用施設や公園、会館などはどうなるのか心配。その辺りがハッキリしないと、新空港、増設のどちらがいいかわからない。 校区内には空港周辺共同利用会館が2ヶ所ある。福岡市が管理しているが、空港関係の財源で運営されていると思う。地元としては、会館がこれからどうなるのかについても方向性を出してもらいたい。 (空港島までの距離で)一番近いところは400mと聞いている。旋回場所は3～4km以内。風が強いと飛行機が降りられず、24H旋回することになる。三苦は静かな場所。国の農業政策が悪いから後継者ができない。アパートの賃貸で生活しているのに空港ができれば台無しになる。空港ができて発展したところはない。現空港周辺も活力があるとはいえない。活力あるまちづくりなんてできない。 9200億円でできるわけがない。まちの発展にも繋がらない。道や鉄道を整備し、車は渋滞、貨物置き場ができる、それだけのこと。騒音はするし。空港を造るための数字を行政は出している。地下鉄だってそう。国土交通省の交通予測も造るためのもの。住民が判断できる正確なものを出してほしい。 新北九州空港が開港したばかり。ここに空港ができて町が活性化するのであれば、国、外交省が進めた新北九州空港を育てないままにまた、次の空港を造ろうとしている。それも新宮沖ということは北九州より、近い方に空港を造るわけだから、当然この北九州空港が衰退する。 福岡空港の将来像について 福岡空港は福岡県民、市民およびその子孫のことを考えると海上空港であるべきです。 理由 1. 現空港は、市中心部にあるがゆえに航路下の市民は騒音に苦しめられています。滑走路が増設されると、ますます騒音が増大し末代まで続きます。 2. 現空港は、市中にあるがゆえに、飛行機事故の危険に曝されています。そのリスクは騒音同様末代まで続きます。 3. 現空港は、建築物などの制限があり、福岡市の健全な発展を阻害しています。 4. 08年11月30日朝日新聞記事によると、海上空港は費用が現空港滑走路増設に比べ、費用が4.5倍との試算がありますが、工期の工夫や空港移設跡地の利用など考えると、大幅に安くできると考えます。また、アクセスの件も20分以内であれば問題ではありません。 5. 福岡空港は、名古屋や東京よりもアジアに向けた空港であることを考えた空港であることをもっと市民にPRし、子孫のために残すものでなければなりません。
		② 福岡・九州にもたらす影響について	
		19 件	福岡空港の将来について、今後最後のPIが開催されます。今は2案に絞られています。 私の意見では空港建設には多額の税金が使われ、建設額をいかに安く効果的に作るか大変重要なことです。 現空港拡張案では無理があると思います ①防音対策費が更に増加する(毎年の維持費) ②土地賃借料が更に増加する。 ③安全性が確約できない。 ④福岡市の今後の発展の妨げとなっている。 以上のような不安材料があると思います。 福岡空港は九州の代表する空港で 後は国際空港の役割も果たす空港でなければならないと思います(道州制を考えればなおさら)アジアは中国、インド、韓国、台湾、ベトナムの発展で成長するでしょう。福岡はこの国々に一番近く、搭乗客は確実に増加すると思います。 福岡の発展には空港を新規に建設し(24時間空港)、現空港の広大な跡地を開発していけば福岡市は大きく発展し騒音問題、安全性の問題も解決され安心して生活できる大都会となるでしょう。空港建設には多額の税金、期間がかかりますが、この間に環境は大きく変わると思います。早く決着し建設する必要があると思います 福岡空港は新規に海上空港とするべきと思います。 1. 現空港の問題点 ・朝夕のラッシュ時のフライトは、滑走路が1本のため遅延が当たり前。 ・滑走路が2700mと短いため、着地即逆噴射で気持ち悪い。 ・市街地に近く空港周辺の建築物に高さ制限あり。 ・民有地の借地料や騒音対策費を永久に支払わねばならぬ。 ・過去九州大学へ米軍機の墜落実績があり、事故の危険性を抱える。 2. 増設案に対する反対 ・現状より飛行回数が増加すれば、事故の危険性がさらに増す。 ・建設費は割安でも、永久に続く借地料、騒音対策費を加味すれば、新設が割安と思う。 3. 海上新設の賛成 ・東アジア及び広島以西の西日本の中枢都市を考えれば、100年の計で立案実行するべき。 ・国内の人口減少化で消費経済規模が衰退する中、国内航空需要は大きな伸長は期待でき無い。そこで、世界人口の約50%を占めるアジア(中国、ASEAN並びにインド)との交流(経済・観光など)を進め、国内の鈍化傾向を発展過程の地域・国々から[人の往来により・物・金]を吸い取ることを考えるべきです。その為には、海上ハブ空港が必要である。 ・2011年には九州新幹線も開業し、九州はもとより、広島・島根・山口を福岡エリアに引き入れれば、約2000万人の背後人口を抱える。 ・海上空港に移転する事で、借地・騒音費用が無くなり、空き地への土地売却益も確保でき、また都市再生プランも進む。 ・近隣の佐賀空港は福岡人は利用しません。 4. 結論 空港は都市の顔であり、アジア・広島以西の西日本中枢都市として福岡県が成長する為には、人・物・金が集まる手段として必要である。また、1兆近い建設費も[増設費+(借地代+騒音費)×30年]長期で考えれば、割安と思う。従って、近視眼の小手先対応案(国土省)の増設は却下し、成長途上地域であるアジアのハブ海上空港を目指し、ビジネス・観光のゲートウェイ化を進めるべきである。 「福岡空港の将来像」 関係当局による標記の説明会が10月20日春日市であったので、飛行機騒音に悩まされている1人として出席した。空港がバクシそうだから現在地を拡張するか海上に創設するかということである。総合的な調査の最終段階近くになっている今回の説明を聞いて、海上案の中でも三苦・新宮ゾーンが最適と直感した。その理由はこの小さい紙面では書けない。海上に決まっても私の強い要望はその跡地空港を関西空港における大阪(伊丹)のように利害関係人のねじまげによる存置を許さないということで、すばつと廃港することである。空港周辺の住民にとって空港は「迷惑施設」ではあるが国家百年の計をもって建設すべき大事業だからちまちました陸上拡張案で運行上多くの制約を課し空の安全を損なってもらいたくない。時流はいずれも海上だ。羽田、関西、中部、北九州など。時間の制約のないメリットは外国機も増やすだろう。ここで建設費の多寡をいうと悔いを千載に残す。その支払いは繰り延べて将来の受益者が負担すべきである。 経済情勢がいっそう厳しい現状で新空港建設には逆風が吹いていますが、空港周辺住民の安全の確保と毎年かさむ借地料などの周辺住民への対策費、福岡市内中心部の再開発、そして、何よりも将来の福岡経済発展のためには百年の計に立って海上空港を作ることが一番の方策だと考えます。空港建設費は50年から80年かけて返済すれば、借地料などの対策費を毎年払う分と同じ程度の額になるはず。経済的にも新宮沖・志賀島の海上空港であれば、港湾(博多港と北九州港)や高速道路網(都市高速の延伸や福北どうの建設がともないます)と鉄道(新線建設がともないます)との連携効果は絶大で、一大荷役の集積・中継地と発展しやすくなり、ひょっとしたら釜山に対抗できずとも、迫ることができるかもしれません。また、福岡の東アジアの立地を考えれば、空港を中

意見分類			寄せられたご意見
			国・韓国・日本・ロシア・東南アジア諸国の各国航空会社の航空機メンテナンス基地にしたらどうでしょう。空港の重要度は増し、減少しつつある航空利用者が減っても離発着の回数は高まり、また、航空界における位置も高まります。 出席できない場合、私の連絡の遅れが原因なので、何も申し上げることはできませんが、上記していることはきっと、どなたかが、似たような意見を述べられるはずです。新空港は絶対に作るべきです。そうしないと日本において、ますます福岡はインフラが進んでいない、魅力がない支店経済都市して、生き続けなければならず、やもすれば、情報産業の発展は支店の閉鎖につながりかねないことになり、そうなれば、支店経済も崩壊してしまいます。話しが少しそれるかもしれませんが、NHKは10分番組だけでなく全国放送番組を制作していたり、原爆の特集番組制作、都道府県男子駅伝の中継放送をしている広島の方が規模が大きいに思えます。ちなみに、NTTの料金支払地も広島です。すでに、各国航空会社も支店統合して、福岡にあった支店は減少しています。間違いだらけすみません。以前、アメリカ総領事館がありませんでしたか？今もありますか？ とにかく、このままでは、空港はどこかの国際空港のハブの先だけの空港として生きるしかないー地方空港でしか生きる道はありません。すでに、ソウルや関西、中部、成田のハブの一端空港として、ますますその傾向は強くなってきています。国交省は建設費の関係で、増設案おしていると聞きます。その上、日本の国際空港は東京・新東京・関西・大阪・中部に集中し 現在、福岡空港の発着容量増加に対し、今後の対応策が2案が示されています。県民の一人として、輝かしい福岡県の将来を見据えた結論が出される事を望むのは当然であり、現状の軒余曲折を早期に解消し、一日でも早く実現される事を願います。私は、将来を考え、福岡市民、福岡県民に取って最良であるべき結論として、新空港の建設を推進して頂きたいと思います。 (理由1,大局、近未来) 1. 将来、道州制が導入される可能性がある。その時の中心は当然福岡市と考えられる事。 2. アジアの玄関口として、韓国、中国との往來の増加は今後も続き、博多港の設備充実と合わせ、空港の役割は更に増加する事。西日本の国際ハブ空港が必要である事。 3. 地域の活性化、経済的発展も考慮し、大型公共事業が必要な事。予算を考え、付け焼刃の増築は将来的展望、又真の地域活性化を全く考慮していない。空港は福岡市民の物だけでは無い。 4. 現在の福岡空港の位置は、周辺居住市民にとって、騒音問題など長年に渡って過酷な状況にある事。また、航空事故によって想定される被害の大きさは、甚大で想像すら恐ろしい状況にある事。 (理由2、現状) 1. 大型公共事業は、地域の活性化の為に必要である。聞いた話では、大阪空港(海上)が出来た後、周辺でも新空港の建設の話がある事。神戸新空港(海上)、播磨新空港(海上)、滋賀新空港(琵琶湖)大阪新空港があれば十分であると思うが、他県も同じように計画を立て国に要求している事実。 2. 北九州空港は、夜間発着も可能だが、位置的には九州を代表する位置と、アクセスが無い。 以上、新空港は単に福岡市民のものではなく、アジアの玄関口としての重要な役割がある。九州全域の発展を視野に入れ、100年の計を立てるべきチャンスである。費用の面だけを心配するのは、単なる地域的利己主義であるか、日和見主義である。発着量、2,3位の空港であり、地勢学的な観点からは国家の戦略的問題と言える。西の拠点として国家プロジェクトとして推進すべき空港である事は言うまでもないと考えます。 3. 福岡県出身総理がいる今、ビッグチャンスと捉え新空港に向け努力をして欲しい。 (現空港跡地について) 広大な跡地には、総合九州(県)運動公園を作る。将来オリンピックを誘致出来るだけの施設。陸上競技場をメインに室内、屋外競技の全てが出来る総合公園が欲しい。水泳、柔剣道場、球技場、サッカー、テニス、野球、そして長期滞 11月9-10日頃の新聞発表を見ました。 ①近隣空港との調整の意見もありました。近隣空港との調整は経済的に無理な話で消えていたはず ②少ない参加者の中で地主の参加があった。地主は当初から新空港の意見に反対する。 ③今後の需要増加に問題 今の状況を短絡的に見ている。世界経済は伸びており東アジアの発展はある。現在の原油高、円高の問題は一時的な問題、少子化の問題もあるが、世界的に見れば世界の人口は増えている。特に東アジアの人口増(中国、インド、バングラディシュ等は人口は多く、今後発展する国で福岡に一番近い。自動車メーカーもタイ、中国、インド)等に工場を拡大している。経済交流は拡大する。 ④不便になる。福岡空港は福岡市民だけの施設ではない。現空港は市街地に近すぎる(安全面で問題)等の意見がありました。 福岡空港は将来的には東アジアの発展を見越した視点で考えなければならぬと思います。何回も書いていますが、現空港の拡張での問題点は ①安全性の問題：以前、九大に米軍機が墜落した。いつ事故が起こるか分からない。 ②継続的な経費の問題：いくら工費が安いといっても継続的な経費(騒音対策費、地主への賃借料)等は永久に発生し、また増加する。長期にみれば、莫大な金額となる。将来的には新空港を作った場合の金額となる。無駄な経費である、と思う。 ③騒音問題：近隣住民の騒音問題は解決されない。 ④福岡市の発展阻害：福岡市中心部が「高度制限」にかかっており、高さ制限で高いビルは建設できず、発展を阻害している。あまりに市街地に近すぎる。新空港にしたら高さ制限は解消され、発展する。また現空港の広大な跡地も開発され、東アジアの発展で大都会にはってんする。東アジアに一番近いから東アジアとの経済交流がすすみ、発展していくと思う。 今まで、何回も聞いているが、全然前進していない。まず、安全性、騒音問題の解決が第一と思う。10年以上前に「福岡空港」問題があり、その時は新宮沖の「相島」に決定して、第8次空調審議会にのせるところまでなりましたが、国際空港問題にすり替わって熊本の反対で消えました。その時に福岡空港は「海上空港」が正しいとなったはず。現空港拡張では、問題は継続したままの状態になるのははっきりしている。世界の空港は「海上空港」が主流で24時間運用の空港です。工費は莫大ですが、長期で見ないといけないと思います。日本の国際空港はすべて「海上空港 新聞(朝日)の記事によれば、今回11月4日に開かれた福岡空港調整会議の意見交換会の様子は、福岡の住民が過去の失敗した大事業と同じ轍を又踏もうとしている事に危機感を覚えます。福岡市では、1955年頃から1965年頃にかけて、博多駅及びその周辺の都市整備計画事業と県庁舎移転計画は、当時炭坑閉鎖により延べ数万人に及ぶ中高年の失業者救済の為に、国の公共事業予算の多くを福岡県に集中する企画が立てられていて、その目玉として県庁舎を国から譲渡された米軍人家族の宿舎跡地に移し、将来地方行政が道州制に移行した時に、福岡市を九州の行政の中心都市にする。特にこれといった産業のない福岡市の財政を確立させるには、これ以外に道はないとの国の思いやり計画を無にしてみました。前県知事亀井光氏は非常に残念がっておられました。今回は再度同じ失敗を繰り返さないように、大きく目を開き、将来をしっかりと見据え、大局を見あやまないように、福岡市当局者の背中を強く押していただくようお願いいたします。新空港建設事業が成功するように切に祈って止みません。 増設で2,000億もかかるのかという印象。世界の航空需要は、旅客で年5%、貨物は年6%伸びている。これにどう対応するのかを考えないといけない。国づくりの九州版として考えていくべきであり、新空港が必要。それで9,200億円は安い。現在の空港敷地を売れば資金も調達できる。増設は利用時間の制約もあり、これでは対応できない。また2,000億円で済むといっても、環境対策費や地代が必要になる。過去にこれらに支払った費用は、4,400億円にもなる。 世界の航空需要は5%伸びていくが、特にアジアでの伸びが大きい。どこが伸びるかというと中国。中国の観光客を受け止めるだけのものをきちんとつくらないといけない。少子化で人口は減っても、世界の交流人口は増える。これを受け止めないといけない。今後、九州が何で食べていくのか。目先の対策ではなく、将来を見据えるべき。増設は騒音もあり周辺の方は気の毒。 増設案ではなく新空港案にすべきだ。理由の1は果実や農産物をどんどん空輸できるように。2は成田より韓国を利用するビジネスマンや海外旅行者の需要を取り込むべきだ。一番重要な理由3は、広島と長崎の中間に位置する福岡から世界平和を発信すべきだからだ。世界平和は不可能ではない。 PIIには以前から注目しており、当初はできるだけ節約をした方がいいのではないかと庶民的感觉で反対していたが、最近では将来アジアのハブ空港となるためにも増設案が現実的かなと考えている。国交省でも「最安案」を出しており、以前は2500億円だったものが2000億円になるなどについて評価している。新空港になると天神や博多駅の高さ制限がなくなると容積率が200%になり、新聞報道では3兆円規模の資産価値の向上が起こるとなっているが、財界にはメリットがあると考えているはずなのに、いくら費用を負担するといわないのは卑しいことだ。 中長期的に考えれば、福岡空港の位置は海上の方が良い。 JETROでは、約3,500社から、今後の世界市場への戦略についてのアンケートを実施、意見をいただいている。その結果、現在世界市場と取引を行っており、将来も行うとした企業は約66%、現在は取引を行っていないが、将来行いたいとする企業は約30%と合わせて96%である。 将来、海外との取引が活発化すると思われ、特に、新興市場の成長性に期待できる。アンケートで、国内市場は飽和状態であるとした回答は41.3%、海外から実際に引き合いが来ているとした回答は34.6%であり、東アジアの中で生きていかなければならない。50年後、100年後まで考えると少なくとも1〜2%でも成長させていくようにすることが、我々世代の宿命であると思う。東アジアの中心となって動いていくには、福岡県は良い位置にあることから、中長期的に考えていくことが重要。 空港が遠くなると人が集まりにくくなり、そこで働く人の人件費が上がり、競争力が低下に繋がる。

意見分類			寄せられたご意見
			空港までのアクセス時間、約20分で行けるかどうか疑問である。それに空港の移転によって、福岡の都市力が低下する 子供の未来のために国家的、国際的視野にたって対策を検討すべき。安心、安全、環境に配慮した新空港が必要である。増設は、安全性、騒音、用地買収が困難などの問題もある。新空港案は、過去に拳がった場所を候補地としたことは問題である。また、跡地は、公園や国際会議場をつくる、3分の1は農地にするなどの案が考えられる。 新空港を志賀島につくれば、アイランドシティとの連携もでき経済発展も期待できる。また、都心部の高さ規制が無くなれば、公開空地が増えて緑化が進むと思う。空港跡地も公園にするなど緑化が期待できる。 地産地消というのがあるが、まず、そこがしっかりしていないことには交易はできない。空港は交易の手段にすぎない。その手段がどのように人々に恩恵を与えるかということを考えていかなければならない。 今、福岡市は、40%近くが第三次産業である。第一次産業が衰退しつつあり、まちづくりを考える際には、その辺は抜かしてはならない。あまおうを中国の上海に売るために空港が利用されているのが現実。 7. むすび。空港間における国際線の誘致は熾烈を極める。アジアの玄関口である利点は将来有望であるが、新空港開設は単なる移転の視野を超え、外国航空公司への路線誘致には大胆で高度な戦略を必要とすることを銘記すべきである。それでも早く20年後のことである。 7-1 新空港について。 現空港の便利さを協調する余り、新空港のアクセス不便を指摘する人がいたが、そういう人は新幹線を利用すればよい。つまり空港の国際化の視点抜きでは西日本は関空に客や貨物を奪われるだけで、将来への希望はとどされる。 7-2 年間108億の負担。現在の地権者は将来にわたって永遠に利用料収入が得られ、その資金は税金投入が永遠に続くことが明らかで現空港のメリットは何もない。借地は永遠に借地であり続ける。従って新空港を創造すれば、100年後は空港の株主のものとなり活性化される。 7-3 民営化を視野に。ご高承のとおり、ガソリン税は特別会計という聖域でなくなり、財源は涸渇に向かう。故に言及されている一兆円を政府が株主となり投資し、空港が株式を上場することで回収すれば何の問題もない。100年後は空港は株主の物権となる。日本国内に社長となる適材が居なければ、航空公司に顔のきく外国人を招へいすればよい。福岡は成田のように東京まで30分、関空は工業地帯の他、京都奈良が控えているような旅客誘致の魅力が劣る。 7-4 現空港に滑走路を一本延伸することで全てが解決できるとは思わない。ターミナルの混雑は解消されない。 今の福岡空港は非常に利便性は良いが、反対に危険性は高いと思う。新空港に対しては肯定も否定もしない。今から私たちが真っ白な頭で、地域にプラスになるかマイナスになるか考えなければいけないと思う。大阪の場合は伊丹もまだ動いている。福岡は現空港を廃止して一つにまとめていこうということなので、マイナス面もあるが、福岡の経済にプラスの面もでてくると思う。
			① 費用と効果について 64 件 1. 現空港の問題点 ・朝夕のラッシュ時のフライトは、滑走路が1本のため遅延が当たり前。 ・滑走路が2700mと短いため、着地即逆噴射で気持ち悪い。 ・市街地に近く空港周辺の建築物に高さ制限あり。 ・民有地の借地料や騒音対策費を永久に支払わねばならぬ。 ・過去九州大学へ米軍機の墜落実績があり、事故の危険性を抱える。 2. 増設案に対する反対 ・現状より飛行回数が増加すれば、事故の危険性がさらに増す。 ・建設費は割安でも、永久に続く借地料、騒音対策費を加味すれば、新設が割安と思う。 3. 海上新設の賛成 ・東アジア及び広島以西の西日本の中枢都市を考えれば、100年の計で立案実行するべき。 ・国内の人口減少化で消費経済規模が衰退する中、国内航空需要は大きな伸長は期待でき無い。そこで、世界人口の約50%を占めるアジア(中国、ASEAN並びにインド)との交流(経済・観光など)を進め、国内の鈍化傾向を発展過程の地域・国々から[人の往来により・物・金]を吸い取ることを考えるべきです。その為には、海上ハブ空港が必要である。 ・2011年には九州新幹線も開業し、九州はもとより、広島・島根・山口を福岡エリアに引き入れれば、約2000万人の背後人口を抱える。 ・海上空港に移転する事で、借地・騒音費用が無くなり、空き地への土地売却益も確保でき、また都市再生プランも進む。 ・近隣の佐賀空港は福岡人は利用しません。 4. 結論 空港は都市の顔であり、アジア・広島以西の西日本中枢都市として福岡県が成長する為には、人・物・金が集まる手段として必要である。また、1兆近い建設費も[増設費＋(借地代＋騒音費)×30年]長期で考えれば、割安と思う。従って、近視眼の小手先対応案(国土省)の増設は却下し、成長途上地域であるアジアのハブ海上空港を目指し、ビジネス・観光のゲートウェイ化を進めるべきである。 事業費の心配さえなければ、少なくとも西側滑走路増設案よりは別の場所に新たに空港を作った方がよいであろう。然し、海外である新宮沖、奈多沖は適当とは思えない。埋め立てに用する土砂はどこから採土するのか。埋立護岸等の建設工事、架橋等の取付道路、風波・塩害等への対策、横風、台風時等々の問題が多い。 九州は一つ、道州制をも考えた場合、あえて福岡市又はその近郊に拘わることなく九州全体で適地は考えられないものか。また、既存の佐賀空港、北九州空港の外九州・山口所在空港の有効利用は、やはり図るべきである。この方が余程国民の支持が得られる筈であり、何時までも機能分担を否定し、条件の悪い海上新空港の建設等に拘わるようでは、行政への不信をもたらすのみとなるのではなからうか。 玄界灘に新設する新空港の建設費は、約9,200億円と報道されている。新設空港の建設費は、中部・関西空港の例をみても当初発表の事業費は、事業の進捗に伴いかなり上積みされたようであり、新福岡空港の場合にも埋立費やアクセス整備費の追加が必要となり、総事業費は1兆円を超すであろう。 さらに、中部・関西空港新設の例を見ても、空港建設とアクセス整備費の地元負担が多額に上り、福岡財界には関西財界や中部財界のような有力企業が存在しないにも拘わらず、福岡の財界が海上空港の整備を指向しているやに仄聞するにつけ、地元財界や県市が新設空港の事業費の地元負担に耐えられるか、一抹の不安を禁じえない。 1992年福岡都市科学研究所刊行の手持資料によると、福岡空港用地の所有内訳は、国有地:215.5ha[61.6%]・民有地124.0ha[35.4%]・私有地10.5ha[3.0%]・計350haであり、国内の他空港に比べ民有地の比率が高く、毎年の借地料の負担が過大であると言われている。この民有地は、昭和19年に建設された陸軍の蓆田飛行場用地の強制収用に起因すると思われる。蓆田飛行場は、終戦間際の短期間に突貫工事で建設されたと言われ、収用した土地の複雑な登記事務が完了しない間に終戦を迎え、当時登記手続き未済の土地の大部分が、現在民有地として残ってしまったものと推測される。 この民有地借地料は、年間約80億円と言われているが、この借地料は全く割高な借地料であり、飛行場内地権者の要求を丸呑みした借地料と想像される。仄聞するところによると、弁の立つ地権者が借地料の値上げを叫ぶと、その都度借地料が値上げされ、他地権者は空港事務所における交渉に出席するだけで、借地料の値上げの恩恵を享受して来たと言及が。従って、空港の借地料は、周辺の土地の適正な地価評価に立脚した借地料でなく、集団交渉による割高な借地料が支払い続けられたものであろう。場内地権者は、割高な借地料の恩恵を享受するため、国に空港用地の買収を請求することなく、場内地権者同士で場内の土地を買収していると言われる。借地料が算盤に合わなければ、場内用地の民～民売買は無いであろう。本来、空港の民有地の地目は雑種地であると思われるが、毎年不動産鑑定士による適正な鑑定評価を行うことなく、前年踏襲の借地料が支払われているものと想像される。近年、住宅地と周辺の商業地の地価は減価傾向にあるが、恐らく借地料は据え置かれたままであろう。 場内民有地借地料の抜本的解消策は、土地収用法により場内民有地を収用することに尽きると思われる。場内民有地は、土地収用法第3条第12号に規定する「航空法による飛行場又は航空保安施設で公共の用に供するもの」に該当し、土地収用法に基づく手続きを踏めば、収用可能であろう。旧運輸省航空局は、成田の土地収用の失敗に懲りて、「業に懲りて論を吹く」ごとく、土地収用を踏襲し続けたのであろうか。土地収用法を所管する旧建設省と旧運輸省は、省庁再編により国土交通省となっている今日、福岡空港に係る土地収用は省内の連携により以前より容易になっていると思われる。土地収用に必要な補 「空港の安物買い」 福岡空港の将来像が最近かまびすしい。私は昨年10月に春日市で行われた国民の意見を聴くパブリックインボルブメントに出た。航路の真下に住み日夜飛行機の騒音に悩まされているからである。爆音の度に電話やテレビが中断する。世間はこんな便利な空港はないと。単なる利用者だからいえることだ。海上は金がかかりすぎるとも。国交省は増設する案のようだが地方には東京よりも立派なものは作れないという地方蔑視の現われかとひがみたくもなる。浮島構造の飛行場はできないものか。昭50年の沖縄海洋博のアクワポリス(未来の海上都市として世界初の構造物)をつくり出した我が国の技術力を思い出してもらいたい。純然たる浮島では離発着に危険であれば支柱を設置すればよい。これで深い浅い埋め立て費用がかさむなどの問題は解消する。増設案では真下の住民はますます騒音に悩まされ病臥中の人や墜落の危険性もある。防音工事の成功金支出は膨れ上がりそれは飛行場があるかぎりずっと続く。国家百年の大計である。幸い経済界は海上案のようだ。「跡地」は地下鉄もあるし「九州府」の候補地にしたらと夢のある発言も聞かれる。「安物買いの銭失い」の諺を忘れるな。

意見分類			寄せられたご意見
			経済情勢がいつそう厳しい現状で新空港建設には逆風が吹いていますが、空港周辺住民の安全の確保と毎年かさむ借地料などの周辺住民への対策費、福岡市内中心部の再開発、そして、何よりも将来の福岡経済発展のためには百年の計に立って海上空港を作ることが一番の方策だと考えます。空港建設費は50年から80年かけて返済すれば、借地料などの対策費を毎年払う分と同じ程度の額になるはずで。経済的にも新宮沖・志賀島の海上空港であれば、港湾(博多港と北九州港)や高速道路網(都市高速の延伸や福北どろろの建設がともないます)と鉄道(新線建設がともないます)との連携効果は絶大で、一大荷役の集積・中継地と発展しやすくなり、ひょっとしたら釜山に対抗できずとも、迫ることができるかもしれません。また、福岡の東アジアの立地を考えれば、空港を中国・韓国・日本・ロシア・東南アジア諸国の各国航空会社の航空機メンテナンス基地にしたらどうでしょう。空港の重要度は増し、減少しつつある航空利用者が減っても離発着の回数は高まり、また、航空界における位置も高まります。 出席できない場合、私の連絡の遅れが原因なので、何も申し上げることはできませんが、上記していることはきっと、どなたかが、似たような意見を述べられるはずで。新空港は絶対に作るべきです。そうしないと日本において、ますます福岡はインフラが進んでいない、魅力がない支店経済都市して、生き続けなければならず、ややもすれば、情報産業の発展は支店の閉鎖につながりかねないことになり、そうなれば、支店経済も崩壊してしまいます。話して少しそれるかもしれませんが、NHKは10分番組だけど全国放送番組を制作していたり、原爆の特集番組制作、都道府県男子駅伝の中継放送をしている広島の方が規模が大きいに思えます。ちなみに、NTTの料金支払地も広島です。すでに、各国航空会社も支店統合して、福岡にあった支店は減少しています。間違いだったらすみません。以前、アメリカ総領事館がありませんでしたか？今もありますか？ とにかく、このままでは、空港はどこかの国際空港のハブの先だけの空港として生きるしかない一地方空港でしか生きる道はありません。すでに、ソウルや関西、中部、成田のハブの一端空港として、ますますその傾向は強くなってきています。国交省は建設費の関係で、増設案おしていると聞きます。その上、日本の国際空港は東京・新東京・関西・大阪・中部に集中し 「滑走路増設案」に賛成します。 「新空港」については、膨大な資金調達は極めて困難で、自然環境保全に重大な影響を生じます。(反対) 将来の「九州道州制」を見据えたなかで、連繋している「九州自動車道・長崎自動車道」を活用し、佐賀空港、熊本空港による補完活用も検討課題に加えてみては如何でしょうか。 現在の福岡空港の利用状況を見ていると、どうしても拡張しなければならない状況ではないと思います。いつも利用しますが、便数や行く先で不便に感じたことはありません。新しい空港に9700億円とか、滑走路増設に7000億円とか、そんなお金をかけても、やがては人口が減少して利用客が少なくなり、景気よりは経済規模そのものが縮小していくのですから、むしろ便数も行く先も減少していくと思います。新しい空港も新しい滑走路も必要ありません。利用客が今後も右肩上がりに上がっていくという手前勝手な見積もりは間違っています。確かに現在の空港で不便な点はあります。それはチェックゲートが1箇所(ゲートは6本)しかないことです。午前9時から10時の便に乗る時はチェックにかなり待たされますし、同じ場所に列が長くなって通行ができなくなるほどです。チェックゲートを少し離れた所にもう1箇所(6本)作り、利用客が多く無い時間帯は各ゲートを3本づつにすれば、人員は最小限の時間帯増員で済みます。日本中の空港を利用していますが、現在の福岡空港ほど便利の良い空港は他にはありません。不便な場所にどうせ見積もりの倍以上の経費をかけて、しかも50年後には無駄になってしまう新空港など必要ありません。大きな負担が県にかかるくらいなら、県民は我慢する道を選択すると思います。それが子孫に対する親の責任です。このような大事業をやるかやらないかは、県民の投票によって決めるようにして下さい。 11月9-10日頃の新聞発表を見ました。 ①近隣空港との調整の意見もありました。近隣空港との調整は経済的に無理な話で消えていたはず ②少ない参加者の中で地主の参加があった。地主は当初から新空港の意見に反対する。 ③今後の需要増加に問題 今の状況を短絡的に見ている。世界経済は伸びており東アジアの発展はある。現在の原油高、円高の問題は一時的な問題、少子化の問題もあるが、世界的に見れば世界の人口は増えている。特に東アジアの人口増(中国、インド、バングラディシュ等は人口は多く、今後発展する国で福岡に一番近い。自動車メーカーもタイ、中国、インド)等に工場を拡大している。経済交流は拡大する。 ④不便になる。福岡空港は福岡市民だけの施設ではない。現空港は市街地に近すぎる(安全面で問題)等の意見がありました。 福岡空港は将来的には東アジアの発展を見越した視点で考えなければならないと思います。何回も書いていますが、現空港の拡張での問題点は ①安全性の問題：以前、九大に米軍機が墜落した。いつ事故が起こるか分からない。 ②継続的な経費の問題：いくら工費が安いといっても継続的な経費(騒音対策費、地主への賃借料)等は永久に発生し、また増加する。長期にみれば、莫大な金額となる。将来的には新空港を作った場合の金額となる。無駄な経費である、と思う。 ③騒音問題：近隣住民の騒音問題は解決されない。 ④福岡市の発展阻害：福岡市中心部が「高度制限」にかかっており、高さ制限で高いビルは建設できず、発展を阻害している。あまりに市街地に近すぎる。新空港にしたら高さ制限は解消され、発展する。また現空港の広大な跡地も開発され、東アジアの発展で大都会にはってんする。東アジアに一番近いから東アジアとの経済交流がすすみ、発展していくと思う。 今まで、何回も聞いているが、全然前進していない。まず、安全性、騒音問題の解決が第一と思う。10年以上前に「福岡空港」問題があり、その時は新宮沖の「相島」に決定して、第8次空調審議会にのせるところまでなりましたが、国際空港問題にすり替わって熊本の反対で消えました。その時に福岡空港は「海上空港」が正しいとなつたはず。現空港拡張では、問題は継続したままの状態になるのははっきりしている。世界の空港は「海上空港」が主流で24時間運用の空港です。工費は莫大ですが、長期で見ないといいないと思います。日本の国際空港はすべて「海上空港 福岡の新空港建設には絶対に反対です。福岡空港の定期便もここに来て減便が続く、現在の空港でも充分に対応できる状態だと聞きます。現空港の拡張も必要なのではないでしょうか。(利用者のほとんどは今の場所が良いと思っています。) 新空港をつくることは、税金のムダ使い。自然環境破壊以外の何ものでもない。市民、県民の意思を無視した暴挙であると思います。新しい空港建設に対し、反対意見を申し上げます。 建設費増加への対策案 1.福岡市では、既に公共事業や民間事業による排出土や建設廃材(コンクリート等)の処理場が極めて減少し、中止や見合わせている事業もあると見受けられる。又航路浚渫土砂の投入場所もほとんど無くなっている。土地も住宅も過剰気味で、最早新たな造成地の必要性はなくなっている。しかしやりかけた公共事業は完成させなければ、損失が増えるばかりである。 昭和30年～40年代にかけて造られたコンクリート建築物の中には耐用年数が50年位に想定されているものも多くある。やがて建て替えの時期が来て、大量のコンクリート廃材が発生する可能性は濃厚である。又、近隣の自治体も含め、ごみ焼却灰や建設廃材(土やコンクリート等)の処理場確保に苦労されていることと思う。これらを受け入れて、処理場確保相当費用を負担して貰ってはどうか。 2.北九州市では、製鉄所から出続けているスラッグやその他の廃材などの処理で出来た土地の販売に苦心されているようだから、これらも受け入れて、費用を抛出して貰うことは出来ないだろうか。 3.関西空港周辺では、護岸補強の為に、大量に投入された石や消波ブロックが魚礁になったかと思われ、大阪湾に魚が増えているようだと海洋学研究者(柳哲雄氏)の著書(里海論)に書いてあった。水深-20mより深い海では、浅い所より水質浄化能力が低く、搬入する土砂等の受け入れ容量も大きい。護岸補強には、鉄材が付いたままのコンクリートでよく、大中のコンクリート塊を大量に投入できて、数年後には良い漁礁になるかも知れない。消波態には、テトラポットのような完成品でなくても良いのではないか。その方が費用がかからなくて良いのではないかと。このような漁礁造成費として水産庁に消費を依頼することは出来ないだろうか。又、潜在的な国防施設として防衛省にも出費をお願いできないだろうか。十分に検討の余地があるのではないと思う。 福岡空港は天神から地下鉄で10分という全国に類を見ない大変に便利な場所にあります。このため東京出張でも日帰りが出来るなどどれだけ福岡の発展に貢献しているか計り知れません。今現在福岡ー東京の次に多い便は福岡ー鹿児島ルートだと聞きます。これは恐らく新幹線開通の折には廃止に追い込まれることは必至です。つまりこの分が他に利用可能になるという事です。併し乍ら、もう一本(地形をよく存じませんが)何としてもこれを削っても現在地に何とかもう1本の滑走路を作って頂きたいと思ひます。そしてそれは国際線としてだけでなく空いていれば国内線も併用してよいと思ひます。地下鉄は勿論のこと、各方面からの高速も現空港に向かって完備されてきています。それらを実用にするようなことはしないで頂きたいと思ひます。貨物や夜間飛行はもっと北九州や佐賀の空港を利用すべきです。両空港は関空鳥が鳴いていると聞きます。恐らく麻生知事のお考えは埋め立てでも、もっと広い夜間も利用できる空港をとのお考えではないかと思ひます。併しそれが福岡の発展につながる最善の方法でしょうか？私は多額の税金を使って造られたであろう北九州や佐賀空港をもっと利用すべきだと思ひます。最大限に知恵と叡智を絞って是非現空港を生かせる方法を考えて頂きたいと思ひます。そして、ヨーロッパやアメリカへ福岡空港から飛び立てるようになったらどんなに素晴らしいことでしょうか！！成田や関空は多額の税金をつぎ込んで造られたことで通行料も高いし、今や諸外国の飛行機はもっぱら韓国の仁川空港を利用しているとのこと。それに関空には水が上がり始めているとか。それを修理するとして、一体どれだけの費用がかかるのでしょうか？絶対に関空の二の舞になることは避けて頂きたいと思ひます。宮崎のシーガイアのように多くの住民連の反対を押し切って建造されても、運営費すら払えなくなり、外国資本金に安んじられた増税だけが残った住民はいい迷惑です。今でさえ、多額の借金がある福岡です。これ以上住民に負担を強いるようなことはしないで頂きたいと思ひます。とにかく現空港を生かすことを第1に考えて頂けますよう心からお願い致します。知事さんには恐らく最後の仕事になられるであろうと思ひます。多くの県民が何を望んでいるかをよく考えられ、福岡の将来を考えられた上で有終の美を飾って頂きたいと切望致します

意見分類				寄せられたご意見
				す。 新聞、テレビ等で断片的に報道されていた内容が、今回の意見募集の紙面によって、寄り具体的に理解することが出来ました。私、国家公務員で東京勤務当時、羽田を中心に北は帯広、南は石垣空港と利用したが、福岡空港の便利さは他と比較にはならないと思う。佐賀空港の建設計画から現実に運航されている状況と考えた場合、利用計画に対して実情があまりにも少なく、自家用車での旅行の途中幾度か空港見学したが、利用客が少ないばかりか待機している機体が1機だけで旅そのものに不安を感じた次第。この点福岡空港はJR博多駅に近く、又各地からの高速バスも早くて、旅行そのものに対して、何の不安も感じない。このような体験から、新空港の建設には、100%異論があります。紙面3頁の中段「将来の方向性選択のポイント」の記述には、納得できません。具体的・断片的に記述します。今後の参考にしてほしいものです。 基本的な考え方を「将来の航空需要の予測－2頁下段」と表現されていますが、利用者側からみた将来方向の採択には地域住民の考え方に対する項目が100%考慮されていないわけで、滑走路1本あたりの発着回数が全国1位という実績が生まれたことによって、地域の発展があったと考えても間違いではないと思います。以下、3頁の中段枠内項目順に述べます。 ①処理容量を早期に拡大すること。 新空港採択に対しては「早期」の表現が無く「増設」の場合のみが「早期」か？ ②アクセス利便性の維持のこと。 福岡市は九州における政治、経済は勿論のこと、交通の要点として、九州の各方面への高速、道路も整備されており、2年後には新幹線の開通(鹿児島迄)が進められている。現在のアクセスが新空港建設によって全て活用出来なくなる事に対して、どのように考えられているのか。 ③小さい初期投資で対応すること。 上述したが、地域住民からも愛され、理解されての現在の空港であって、航空機発着や建物高さ制限などに対しても、100%の異論ではなく、用地買収等に対する空港周辺地域の理解が必要であるほか、空港の利用時間など制約が継続的に求められることは新空港建設する場合のそれより、遙かに説得し易いのではないと考えます。 ◎要は、小さい初期投資で需要に対応出来るばかりでなく、新空港予定地周辺の住民等の合意形成、より大変な事が広範囲とわたるアクセスの整備が最大の難点と考えます。 現在、三苦・新宮沖に福岡新空港の設立の議論がなされていると思いますが、一県民として反対意見を表明します。税金からの数兆円もの大予算と、工事に伴う環境破壊、そもそも空港としてのアクセスの悪さ不便さを考え、反対です。現在、設立ありきで議論が進んでいるようですが、再検討をお願いします。 滑走路増設案に賛成、新空港案には反対。数字の根拠を示す詳細版資料がないため議論にならない。滑走路増設案の環境対策備費は62億円とあるが、土地の緑地化など維持費と言えない費用が含まれており、実際の維持費は5億円程度のはずだ。一方、新空港案は総費用が一兆円を超えないように帳尻を合わせているだけの数字のように見え、報告書は空港建設案に有利になるよう作られているとしか思えない。 増設案で2500mの増設滑走路を離陸専用にするるとあるが、福岡空港に離着陸する飛行機はすべて2500mで離陸可能、2000mで着陸可能であり、増設滑走路をILS設置の2000m、着陸用とするのがより安価な案であり、妥当ではないか？ 新空港から3km以内の範囲に湊坂などの住宅地が広がっているが、本当に騒音などの影響はないのか？漁業補償の額は相当大きいのではないのか？ 新空港建設に必要な土地は東京ドーム80個分、福岡市の人工島3個分と言われ、ものすごい量の盛り土が必要となる。次回はそこをきちんと説明してほしい。 新空港案について、滑走路を2本作るなら二倍になるのではないのか。投資効率が悪い気がする。また、ウインドカバレッジが最大になる配置になぜしないのか。 12ページに新空港案の新宮・三苦ゾーンの水深が12mとある。この分の膨大な埋め立てのために費用は上がるのではないのか。やってみたら上がりましてでは済まされない。 個人的には海に新空港を作る場合の環境への影響がとても心配。福岡のいいところは海と山がきれいなところだ。さまざまな環境への負荷を検討しているのか。 費用面でも、海上に作るとメンテナンスの費用などがとても高くなるのではないのか。出来る限りお金を使わず、今ある空港で済ませる方法を検討してほしい。それでだめなら別の空港との連携をもっと検討してほしい。 増設の場合は県が290億、市が190億。新設の場合は県が1,280億、市が850億ということを発表されているが、どういう計算で行われたのか。今まで空港にかかる費用の3分の1は地元負担ということであったが、計算が合わない。また、新宮は粕屋郡。市が負担する必要があるのか。 新空港が1兆円切った金額であるが、何か意図があるのではと感じる。昨今の物価高からいって、安すぎるのではないのか。 総合的に見て増設の方が良い。新空港は、非常に便利になると思う反面、大きな設備投資が必要。容量逼迫というが、1時間早く乗るか1時間遅く乗ればよいのでは。 新空港案の三苦・新宮沖の場合、資金面の工夫はどういった工夫があるのか。空港使用料へ反映させるのか。資金調達面を現実的かつ納得の得られるような収支計画を示す必要があるのではないのか。現空港を壊すことも踏まえ、具体的に示すべきである。 新空港案について、漁業補償は新北九州空港事業で実績もある。大きなプロジェクトであり、これら実績も踏まえて費用を算出してはどうか。比較する情報はあるのではないのか。 新空港案の場合は、24時間使用できるので、長期的な需要増加にも対応可能であるが、滑走路増設案の場合、2032年の需要増加に対応できていない。社会資本としての償却期間が短いのではないのか。 商工会議所としては、長期的な視野から抜本的な方策として新空港案が良いと思う。資金面や環境面等の課題もあるが、是非実現して欲しい。 事業スキームをより具体的に、形が見えるようにすべきである。例えば、新空港案の空港アクセスについてどういう交通手段になるのか、JR九州なのか、市営地下鉄なのか、他の海外の空港と比較して示したらどうか。その点が気になるし、市民の判断材料となると思う。 経済界関係者への説明会が報道されていたが、彼らは自分たちの経済効果しか考えていない。福岡市民は、空港整備に税金は投入せずにそのままだと良いと考えていると思う。 新空港の整備に使う税金はもうない。不景気で、中小企業が多く倒産する現状で税金は入ってこない。それなのに9,200億円も使って新空港をつくる、道路をつくるというのは考えられない。 東京都副知事である猪瀬直樹氏は、借地料を払ってでも現空港を利用した方が良いと言っている。海上空港とした場合、大阪の二の舞になる。新空港を海上に整備して跡地を売却する等、思っているようにはならない。 新宮沖にできても、環境対策費はかかる。無くならない。 最近では減便が相次いでいるが、これは一時的な現象と捉えているのか。中部空港はかなり影響を受けているようだ。 新空港の環境整備費や借地料で144億円となっているが、これは関西空港の地盤沈下のコストのようなものではないのか。費用ではなく、地域振興にかなり役立っている意味合いがあり、コストに算出することには問題がある。地域の振興発展につながっていると考えてほしい。 新空港案の運営は民間のイメージのようだが、関西空港は一兆円の負債。関西空港の発着数は年間13万回程なのにに対し新空港案では約18万回の想定なので、航空会社側は着陸料がそれほど上がらないだろうと考えている。関西空港の発着料は世界で最も高いので、それに引きずられないようにしてほしい。 現空港の財源は一般会計から繰り入れられているが、新空港案の財源をPIできちんと報告してほしい。運営形態により地元の負担は変わってくるだろう。作ると便利になるというだけでなく、同時に義務が生じることを明確に示す必要がある。佐賀空港に対して佐賀県は毎年数億円を負担している。運営ごとの収支を県民、市民に明示してほしい。 現空港には地下鉄を乗り入れ、高い利便性を実現しているが、21ページの比較などを見ても将来の把握が難しい。空港まで5分というのは地下鉄の売りでもあり、経済活動への貢献は大きいはず。新空港が将来有利になるというのなら、定量的に明確な視点を示してほしい。 海上の空港は、北風と塩害が大きい。9200億円というが、2兆円くらいかかるのではないのか。せつかつくついても塩害の問題から航空会社が利用しない空港となり、全く無駄なものになる可能性がある。 次世代にこれ以上、ツケをまわすことはできない。経済よりも環境問題を重視すべき。地球温暖化が進んでいるなか、福岡県は全国有数の二酸化炭素排出県であり、これを削減する必要がある。飛行機は新幹線の10倍の二酸化炭素を排出する。 新空港というが、海上空港は風の影響で欠航しやすい。新潟空港は佐渡島があつて、風の影響が少ないといわれているが、それでも遅れがしやすい。福岡空港も同じことになる。増設案が良いと思う。 海上空港に賛成したい。ただし、もっと安価、5000億円くらいでつくるべき。白木原に住んでいるが、騒音が酷く危険性も感じる。利便性が大きく損なわれない場

意見分類		寄せられたご意見
		所に安くつくり、現空港の跡地利用もきちんとするべき。 国家的な視点で最良の案を考えていくべきであり、これだけの利用がある空港であれば、民間の投資も期待できる。 交通アクセスについて、本当に20分で行けるのか。20分以上かかるとして、海上空港をつくった場合、遠くなることにより他の交通機関に旅客が流出する。そう考えると、莫大な金をかけてまでつくる必要があるのか疑問である。愚の骨頂は、両空港を残すこと一番愚の骨頂であるのが、両空港の併設。今の空港と海上空港を両方生き残すという考え方は、全く反対。 海上空港をつくるための数字に思える。9200億円といってもアクセス費や埋め立て用の土砂の用地買収費、その造成のための仮設鉄道などは全然入っていないと思う。ただ9200億円という数字だけがひとり歩きしている。これは非常に危険。注釈を入れて内訳を示すべき。 逆に、増設は高く見積もりすぎている。鑑定士に、あの辺が幾らになるか聞いたところ、坪当たり大体47万円。この資料では、坪当たり150万円。増設はやらない、海上にしなさいという数字にみえる。 現空港を長く有効に活用すべき。これまでにこの空港に成された投資はいくらぐらい投資されているのか。新空港となった場合に、投資されたものの中で償却されないものがあるだろう。これを誰がどう負担するのか。 レポートにある便益と初期投資との関係を教えてほしい。今あるものと全く新しいものを比較することは無理ではないか。最後は事業費との兼ね合いになると思う。 新空港の財源は、PFIで民間資金を活用してつくればよい。場所は、どことは言わないが、現空港と同じアクセス条件のところがある。 新しい空港をつくるとなれば、跡地も含めて費用負担がどうなるのかを説明すべき。市民一人当たりいくら負担をするのか示せば市民は考える。 合意形成に時間がかかると思うが、その間、どんどんみずばらしくなる福岡空港を見ているのは嫌だ。結論がでるまでの間、また、その後の完成した形がで上がるまでの間、今の空港は使われるし、その間の改修も必要ということを認識すべき。 新空港は税金ではつからない。全て、民間の資金でつくれば良い。事業バランスをするのは3000億円から40000億円まで。新空港も、場所によっては3000億円のできる場所がある。なおかつ、天神から10分で行けるところがある。 つくらなく済むならそれでも良いが、これからのグローバル化の時代、24時間空港は必要ではないか。財源は全部民間の資金で、発着料じゃなく入場料で十分賄える。新空港、海上空港はぜひ必要だと思う。 農業、漁業が燃料が高くて大変苦しんでいる中、1兆円といわれると税金だし、何を言っているんだという気になる。 新空港の場合、新宮ゾーンの水深12mが代表案となっているが、ウィンドカバレッジに問題があり、岸に近いところでの建設は無理ではないかとの噂がある。最終的には沖に出さざるを得なくなり、建設費が高くなるのではないかと。 新空港の場合、環境対策費の150億円は0円になる。新空港は9000億円かかるが、50～60年で同じになる。税金の無駄使いというのがそういうことも考えないといけな。 建設コストについて、関空は3500m、1兆4500億円で4億円／m。三苦・新宮は3000m、9200億円で3億円／m。玄界灘の空港が瀬戸内海の関空より安くできると思えない。 ウィンドカバレッジについて、98%だと欠航率は2%、冬季の欠航は5%。佐賀空港は、パイロットの意見として気象条件等がまれにみる好条件といわれている。玄界灘は大丈夫か。需要予測は大きく、建設コストは小さく示され、新空港ありきに感じられる。ウィンドカバレッジについても同様である。 2. 関西国際空港のように土地を土地開発会社に、設備を航空会社に分離した設立運営をすれば、施設は減価償却実績が損金に算入されて投資額が回収されるのに対し、土地は税引後利益と転売でもせぬ限り、投資額は回収できない。土地と施設とを分離しなければ経営の不透明感がつきまとい、検証が複雑になるので、分離の方向での検討を求む。 4. 航空会社が空港を利用する際、重視するひとつとして離着陸料金である。格安料金を提供するには、ランニングコスト節減なしには実現しない。空港施設の設計次第であらう。 7. むすび。空港間における国際線の誘致は熾烈を極める。アジアの玄関口である利点は将来有望であるが、新空港開設は単なる移転の視野を超え、外国航空会社への路線誘致には大胆で高度な戦略を必要とすることを銘記すべきである。それでも早く20年後のことである。 7-1 新空港について。 現空港の便利さを協調する余り、新空港のアクセス不便を指摘する人がいたが、そういう人は新幹線を利用すればよい。つまり空港の国際化の視点抜きでは西日本は関空に客や貨物を奪われるだけで、将来への希望はとどろける。 7-2 年間108億の負担。現在の地権者は将来にわたって永遠に利用料収入が得られ、その資金は税金投入が永遠に続くことが明らかで現空港のメリットは何もない。借地は永遠に借地であり続ける。従って新空港を創造すれば、100年後は空港の株主のものとなり活性化される。 7-3 民営化を視野に。ご高承のとおり、ガソリン税は特別会計という聖域でなくなり、財源は涸渇に向かう。故に言及されている一兆円を政府が株主となり投資し、空港が株式を上場することで回収すれば何の問題もない。100年後は空港は株主の物権となる。日本国内に社長となる適材が居なければ、航空会社に顔のきく外国人を招へいすればよい。福岡は成田のように東京まで30分、関空は工業地帯の他、京都奈良が控えているような旅客誘致の魅力が劣る。 7-4 現空港に滑走路を一本延伸することで全てが解決できると思わない。ターミナルの混雑は解消されない。 関空は4兆円くらいかかっているらしいが、毎年沈下している。こも沈下する可能性がある。 騒音規制のため、24H利用ができないのは、世界情勢からもマイナスだと思う。将来を考えると、資金は膨大かもしれないが新空港がいいと思う。今までのPIIの中では、どういう意見が出ているのか。利便性が高く、費用が安いので増設がいいと思っている人も多いだろうが、将来を考えると24H利用できる空港がいいと思う。 玄界灘は風の強い外海。大阪は湾内であるにもかかわらず、1兆円が4兆円に膨らんでおり、毎年、埋立や嵩上げに何百億円もかかっている。福岡空港の環境費150億円なんて安いもの。 9200億円でできるわけがない。まちの発展にも繋がらない。道や鉄道を整備し、車は渋滞、貨物置き場ができる、それだけのこと。騒音はするし。空港を造るための数字を行政は出している。地下鉄だってそう。国土交通省の交通予測も造るためのもの。住民が判断できる正確なものを出してほしい。 奈多では海底トンネルができるとの説明であったと聞いている。磯崎鼻から橋を架けるほどの長さだと思っていたが、海底トンネルだとお金がかかる話であり驚いている。国果市の分担も積算されておらず、何にどれだけかかるのかもわからない。9200億円のうち国税が7割であり日本全体の問題ではないか。税金の無駄遣いといわれても仕方ない。 仮に新空港が建設された場合、跡地はどのように処分されるのか。漁業補償はいくらの予定なのか。跡地の処分による収入額、漁業補償による支出額くらいは積算してあるのか。九大は跡地が売れず引っ越しがままならない状況にある。世界恐慌に突入しようかという金融危機であり、日本は10兆円もアメリカに拠出する。このような状況で、跡地をどうするつもりで、どう積算したのか。漁業補償にいくら支出するつもりなのか。三苦は新宮漁港と奈多漁港に挟まれた一画である。三苦は被害しかありえない環境である。地元の人間として古里を失うかもしれないとの危機感に憤りを感じている。 国有地をどう処理するのかは、今の段階では決めてないということ事態を懸念している。 現状の福岡空港が今後の利用予測から このPIIレポートの2頁にあるこれが全てだと思いますが、この数字が非常に怪しい。ITがすごく発達して、わざわざその地域まで行かなくてもその環境がすべて分かる。こういう一つのことを考えても、空港の利用というのは、2032年、今から25年後で19.1万回という数字が非常に怪しい。3日前のニュースで見たが、高速道路の利用数、利用者数の数字にすごく似ていて、結局そのニュースで最後に言った言葉は、こんなに少子化が進んで利用者が減るとは思わなかったという言葉。そういうことも国策でやっているにも関わらず9200億の事業を簡単に決断するのは非常に怪しい。 福岡空港の将来像について 福岡空港は福岡県民、市民およびその子孫のことを考えると海上空港であるべきです。 理由 1. 現空港は、市中心部にあるがゆえに航路下の市民は騒音に苦しめられています。滑走路が増設されると、ますます騒音が増大し末代まで続きます。 2. 現空港は、市中にあるがゆえに、飛行機事故の危険に曝されています。そのリスクは騒音同様末代まで続きます。 3. 現空港は、建築物などの制限があり、福岡市の健全な発展を阻害しています。 4. 08年11月30朝日新聞記事によると、海上空港は費用が現空港滑走路増設に比べ、費用が4.5倍との試算がありますが、工期の工夫や空港移設跡地の利用 など考えると、大幅に安くできると考えます。また、アクセスの件も20分以内であれば問題ではありません。 5. 福岡空港は、名古屋や東京よりもアジアに向けた空港であることを考えた空港であることをもっと市民にPRし、子孫のために残すものでなければなりません。

意見分類			寄せられたご意見
			② 方策実施の難易度(運航(制限表面)条件含む)について 16 件 現在の空港に増設レーンに賛成します。 理由 1.人口減と環境破壊、塩害の問題がある。 2.新空港案、現時点から20～30分の時間的ロスがあり、燃料費増、時間ロスによる人件費(時間単価)の増となる。 3.福岡市だけの問題でない。周辺約22市町村の交通が一層不便となる。福岡はアジアに開かれた門戸であり、太宰府市に九州国立博物館があり、なお一層時間的ロスが多くなる。 4.現空港の用地買収、新空港の漁業補償と同じような労力がある。従って、借地料をなくすため一刻も早く収用法を適用し、借地代をなくして頂きたい。 5.現空港であれば高さ制限がありまちづくりには適度の高さと思考する。人口減の折、高層ビルはロスである。ビル風、日当たり、人間の健康に留意すべきである。 新聞、テレビ等で断片的に報道されていた内容が、今回の意見募集の紙面によって、寄り具体的に理解することが出来ました。私、国家公務員で東京勤務当時、羽田を中心に北は帯広、南は石垣空港と利用したが、福岡空港の便利さは他と比較にはならないと思う。佐賀空港の建設計画から現実に運航されている状況と考えた場合、利用計画に対して実情があまりにも少なく、自家用車での旅行の途中幾度か空港見学したが、利用客が少ないばかりか待機している機体が1機だけで旅そのものに不安を感じた次第。この点福岡空港はJR博多駅に近く、又各地からの高速バスも早く、旅行そのものに対して、何の不安も感じない。このような体験から、新空港の建設には、100%異論があります。紙面3頁の中段「将来の方向性選択のポイント」の記述には、納得できません。具体的・断片的に記述します。今後の参考にしてほしいものです。 基本的な考え方を「将来の航空需要の予測－2頁下段」と表現されていますが、利用者側からみた将来方向の採択には地域住民の考え方に対する項目が100%考慮されていないわけで、滑走路1本あたりの発着回数が全国1位という実績が生まれたことによって、地域の発展があったと考えても間違いではないと思います。以下、3頁の中段枠内項目順に述べます。 ①処理容量を早期に拡大すること。 新空港採択に対しては「早期」の表現が無く「増設」の場合のみが「早期」か？ ②アクセス利便性の維持のこと。 福岡市は九州における政治、経済は勿論のこと、交通の要点として、九州の各方面への高速、道路も整備されており、2年後には新幹線の開通(鹿児島迄)が進められている。現在のアクセスが新空港建設によって全て活用出来なくなる事に対して、どのように考えられているのか。 ③小さい初期投資で対応すること。 上述したが、地域住民からも愛され、理解されての現在の空港であって、航空機発着や建物高さ制限などに対しても、100%の異論ではなく、用地買収等に対する空港周辺地域の理解が必要であるほか、空港の利用時間など制約が継続的に求められることは新空港建設する場合のそれより、遙かに説得し易いのではないかと考えます。 ◎要は、小さい初期投資で需要に対応出来るばかりでなく、新空港予定地周辺の住民等の合意形成、より大変な事が広範囲とわたるアクセスの整備が最大の難点と考えます。 新空港案では、漁業補償などの問題もあって反対が出ると思うので、進めるにしても大変だと思う。 先週、新空港案の配置案にある志賀島・奈多ゾーンの海の中道に行ってきたが、風光明媚な場所である。あのようなすばらしい場所に、新空港を整備することは考えられない。あの地域にも人が住んでいるし、漁業権の問題もある。 新空港を造ったとして、名古屋空港の二の舞にならないのか。名古屋空港は、中部国際空港が整備されても残っている。 新空港案で決定した場合は現空港は廃止するとなっているが、現空港は利便性が高いところがあるので、行政が誘導しても廃止は難しいのではないかと。伊丹空港の例を見ても、当初は廃港の予定だったが残すことになった。神戸空港も同様。利便性が高いところにある空港を廃港にすることに対しては住民の合意がなかなか得られないだろうと危惧している。小牧空港もそうだが、何らかの制約をつけた上で残すことにはしないか。仮にそうなった場合、関西空港と同様に利用低下による負債などが起こるのではないかと。新空港案には高いリスクがあると思われる。 合意形成に時間がかかると思うが、その間、どんどんみずばしになる福岡空港を見ているのは嫌でたまらない。結論がでるまでの間、また、その後の完成した形がで上がるまでの間、今の空港は使われるし、その間の改修も必要ということ認識すべき。 新空港の場合、津屋崎、鐘崎あたりの漁業補償問題が出てくると思う。川辺川ダムや有明海の諫早干拓のように、潮の満ち引きや環境問題など、様々な問題が出てくる可能性がある。 この調査が始まってからも人口は減っており、あと20年もすれば高齢者がますます増え、利用者はさらに減少する。その中、需要が増えるというのは、人の移動ではなく、物の輸出入を重点としてのことではないかと思う。現在、中国食品などの輸入問題等もあり、6年前と状況が変わってきている。新空港の場合、漁業権は強いので時間がかかる。川辺川ダムや諫早干拓などのように何十年か経つと状況が変わっていく。 一番関心があるのは環境問題。漁業補償など十分に対応できれば新空港も問題ない。現空港は騒音問題や危険性が問題である。 初めて新空港の話聞いたのは15年くらい前。最近、増設の話も聞いたが、増設では24Hの利用は無理だということで、新空港の話があるのだと思う。西鉄宮地岳線は地域発展に必要だということで引いた経緯がある。新宮から先の廃線した地域では廃業した店も多い。最近できた海浜道路への県道拡幅工事にしても反対はあったが、地元外の人からは羨ましいといわれる。新空港には埋め立てが必要で、海を生活の糧にしている人もいるため、いろいろ問題があると思う。増設もあるのか。九大は跡地が売れず引越しがままならない状況にある。世界恐慌に突入しようかという金融危機であり、日本は10兆円もアメリカに抛出する。このような状況で、跡地をどうするつもりで、どう積算したのか。漁業補償にいくら支出するつもりなのか。三苫は新宮漁港と奈多漁港に挟まれた一画である。三苫は被害しかありえない環境である。地元の人間として古里を失うかもしれないとの危機感に憤りを感じている。 玄界灘は非常に荒れる。テトラポットの工事をよく見るが、結局荒れて帰ると言うことを何回も見た。工事は、かなり難航することは間違いないのではないかと。騒音に関しても冬には、沖合から岸に向かって吹いてくる。風がない状態では音は聞こえなくても、沖合で風が岸側に吹いてくれば騒音は聞こえる。環境面は皆さんがテーブルの上で判断している以上に相当厳しいものがある。
			7.その他 0 件
			将来対応方策全般 57 件 福岡空港は有数の都市にもかかわらず、全国でもめずらしい都心近接の空港として自慢の空港です。全国の地方ローカル空港までこぞって環境、安全等の大義名分で都心と離れている現状から見ると、福岡空港は稀有の存在です。拡張に際しては国際線を分離してすっきり遠地へ移転し、現福岡空港は国内線特化の空港という方法で解決の道を探ることは出来ないでしょうか。 事業費の心配さえなければ、少なくとも西側滑走路増設案よりは別の場所に新たに空港を作った方がよいであろう。然し、海外である新宮沖、奈多沖は適当とは思えない。埋め立てに用する土砂はどこから採土するのか。埋立護岸等の建設工事、架橋等の取付道路、風波・塩害等への対策、横風、台風時等々の問題が多い。 九州は一つ、道州制も考えた場合、あえて福岡市又はその近郊に拘わることなく九州全体で適地は考えられないものか。また、既存の佐賀空港、北九州空港の外九州・山口所在空港の有効利用は、やはり図るべきである。この方が余程国民の支持が得られる筈であり、何時までも機能分担を否定し、条件の悪い海上新空港の建設等に拘わるようでは、行政への不信をもたらすのみとなるのではなからうか。 現在の福岡空港の滑走路は2,800mであり、国内の他の空港に比べて滑走路の長さに些か遜色がある。勿論、福岡空港の滑走路の南北には安全地帯とも言える国有の場外地があり、事実上滑走路の短さを補完しているようである。滑走路を3,000m以上に延長する方法としては、北部の大井地区の空港アクセス道路を北側に移設し、南部の月隅地区の板付空港線(下月隅・西月隅の住民は、移転補償により大部分が移転したので、この道路の利用者は周辺地域の

意見分類		寄せられたご意見
		住民で、多少の遠回りは受任可能と思われる)を廃道にすれば、滑走路延長予定地は大部分が国土交通省の所有地で民有地は僅少であり、滑走路の延長は極めて容易であろう。 新福岡空港について PI(ステップ4)まで進行し、平行滑走路等新しいプランが出来上がりました。今後大きな変革となる「道州制」をにらみ、空港のありかたを考えてみたいいかがでしょうか？また九州新幹線開通による鹿児島便(一部宮崎便)の減便、国内線から国際線間の連絡通路開設による一部ローカル便の国際線ロビーへの移設など考えられないでしょうか？アジアのハブ空港を目指すなら、発着料をアジアのハブ空港レベルに抑えないと新空港を建設しても需要は喚起されません。熊本県民が、低価格エアラインと利便性で福岡空港を選んでいる現状もあります。鉄道線の敷設なしに、新空港での現在の利用者の確保は難しいと考えます。そして失敗した場合の責任の所在の明確化が、建設の第一条件ではないでしょうか？ 「滑走路増設案」に賛成します。 「新空港」については、膨大な資金調達は極めて困難で、自然環境保全に重大な影響を生じます。(反対) 将来の「九州道州制」を見据えたなかで、連繋している「九州自動車道・長崎自動車道」を活用し、佐賀空港、熊本空港による補完活用も検討課題に加えてみては如何でしょうか。 これからの公共事業には地球温暖化に対する影響、動向も盛り込むべきであり、二酸化炭素排出量により将来性もランニングコストも含めて工事を比較すべきだと思います。旧態依然として今迄のやり方ではなく、低炭素社会に向けて環境を第一に考え、色々な産業構造をスウェーデンのように環境を守りながら雇用につなげ経済も発展させる政策に変換すべき時代になっていると思います。福岡市はヒートアイランドも加わり平均温度が他の県より突出し、2.4℃/100年も上がっています。「熱くなった地球の汗をふくおかストップザ温暖化！」を実行して頂きたいと思います。 温暖化を防ぐには、緑・水・二酸化炭素を排出する乗り物の乗り入れを防ぐなどの方法が考えられます。(飛行機、マイカーがCO2排出量大です)ドイツのフライブルグ市では、車の市内乗り入れは禁止されていますが、子供連れの家族が増え店の売り上げは上がったそうです。(市への交通は電車のみ)福岡市は地下鉄がありますので、市への乗り入れはバイオマス燃料使用車に限るのも一案かと思います。また、ソウル市も「エコ・ソウル」で2012年までに207kmに及ぶ自転車専用道路を整備し、自動車の渋滞緩和や大気汚染の改善、健康増進による医療費の減少などで約453億円の経済効果を見込んでいます。空港で24時間対応が必要であれば、小倉・北九州空港を地下新幹線で10分で結ぶ北九州市の案を取り入れ連携していくべきだと思います。将来は、リニアモーターカーも可能性があると思います。それでも滑走路が不足するようであれば、現空港へ増設すべきだと思います。 現在の福岡空港の利用状況を見ていると、どうしても拡張しなければならぬ状況ではないかと思っています。いつも利用しますが、便数や行く先で不便に感じたことはありません。新しい空港に9700億円とか、滑走路増設に7000億円とか、そんなお金をかけても、やがては人口が減少して利用客が少なくなり、景気よりは経済規模そのものが縮小していくのですから、むしろ便数も行く先も減少していくと思います。新しい空港も新しい滑走路も必要ありません。利用客が今後もし右肩上がりに上がっていくという手前勝手な見積りには間違っていないと思います。確かに現在の空港で不便な点はあります。それはチェックゲートが1箇所(ゲートは6本)しかないことです。午前9時から10時の便に乗る時はチェックにかなり待たされますし、同じ場所に列が長くなって通行ができなくなるほどです。チェックゲートを少し離れた所にもう1箇所(6本)作り、利用客が多く無い時間帯は各ゲートを3本づつにすれば、人員は最小限の時間帯増員で済みます。日本中の空港を利用していますが、現在の福岡空港ほど便利の良い空港は他にはありません。不便な場所にどうせ見積り以上の倍以上の経費をかけて、しかも50年後には無駄になってしまう新空港など必要ありません。大きな負担が県にかかるのなら、県民は我慢する道を選択すると思います。それが子孫に対する親の責任です。このような大事業をやるかやらないかは、県民の投票によって決めるようにして下さい。 11月4日、福岡空港調査調整連絡会議・主催の市民意見交換会。応募して意見を言って来ました。曖昧な記憶と独断と偏見に満ちた報告です。 コの字型に並べられた机の回りに発表を申し込んだ市民が18人。その向こうの客席は200席。かなり埋まっていて会場からも10人近く発言がありました。例によって紙公害の資料がどさっと配られ、慇懃無礼な感じのプロの司会者。しのださんという勇ましいおじさんが「司会は論点を整理しろ」と叱っていました。でもみんなが勝手なことを言うのでかなり難しかったらうとは思いますが。新空港建設に賛成したのは2,3人。でも会が提出した案にそのまま賛成ではなくて注文が出ていました。反対意見は種々雑多。 航空会社の人：移転したら新幹線に取られる。 日通の人：貨物は佐賀北九州福岡の3つに振り分けて十分対応できている。旅客だってそれが可能だろう。 飛行機の下に住む人：騒音も近頃は少なくなって来た。 空港の地主組合の人：移転したら跡地をどうするか何も検討されていない。この議論を並行してやって貰わないと困る！ 彼らは現空港でいい、という意見でそれ以上の発言はあまり無かったようです。あと私を含めて多数の人、10人近くが環境問題／経済問題から増設すら反対の意見を出しました。共通だったのは「PIって何なのさ？」という疑問です。「プロレス・インキキなのだろう、と陰口があります」と会場から発言があって、みんな笑っていましたが、共感の拍手。私も3度目の発言で、PIステップ4で終りにしないで、もう一度討論会を開くように言ってきました。他に、ステップ3で近隣空港を合わせて利用する案が消されたのは何故か？ Co2を60%削減という京都議定書の目標はどう反映されているのか？ この質問に答えると念押し。司会者は「こういう質問が出されました、と伝えます。」伝えるだけではダメなんだよ～～と司会者をいじめても空しいから引っ込みました。助言係の先生も最後の締めくくりで「これだけ市民が納得していないまま終ってPIの意味は無い」と発言がありました。私は最初2分以下で、更に2回、やはり2分程度発言しました。時間厳守優等生！おかげで言えなかった分も加えて報告します。 1、まず借金を返してから！市債を発行してまで空港建設(増設すらも)する余裕は無い。市の予算(簡単に)：収入は6千億円。うち530億円が債権発行(つまり借金)支出も約6千億円。うち1千億円 膨大な建設費のかかる滑走路増設案でも新空港案でもなく、例えば、近隣空港における深夜貨物便の利用促進や仁川空港等といったアジアのハブ空港との間にシヤトル便を就航する等、近隣空港の連携を図れば良いのではないかと。 取り急ぎ、よろしく願いいたします。 福岡空港問題で忘れてならないのは、北方に国際的不安定要素が存在しており、有事の時には軍事優先使用権が残っていることである。「治に居て乱を忘れず」という故事もある。国防は、軍隊や兵器の正面装備だけではなく、一国だけでは戦争が出来ない現在で、専守防衛を宣言している我が国としては、有事の際には国連軍の来援を求める必要がある。福岡空港の米軍基地撤収で、今は沖縄や築村の住民に負担を強いている。同じ日本国民として、せめて有事の際に援軍受け入れの準備位は、出来るだけ影響の少ない形で受認するべきではないかと私は考える。 福岡空港は天神から地下鉄で10分という全国に類を見ない大変に便利な場所にあります。このため東京出張でも日帰りが出来るなどどれだけ福岡の発展に貢献しているか計り知れません。今現在福岡ー東京の次に多い便は福岡ー鹿児島ルートだと聞きます。これは恐らく新幹線開通の折には廃止に追い込まれることは必至です。つまりこの分が他に利用可能になるという事です。併し乍ら、もう一本(地形をよく存じませんが)何としてもこれを削っても現在地に何としてもう1本の滑走路を作って頂きたいと思います。そしてそれは国際線としてだけでなく空いていれば国内線も併用してよいと思います。地下鉄は勿論のこと、各方面からの高速も現空港に向かって完備されてきています。それらを実用にするようなことはしないで頂きたいと思うのです。貨物や夜間飛行はもっと北九州や佐賀の空港を利用すべきです。両空港は閑古鳥が鳴いていると聞きます。恐らく麻生知事のお考えは埋め立てでも、もっと広い夜間も利用できる空港をとお考えではないかと思ます。併しそれが福岡の発展につながる最善の方法でしょうか？私は多額の税金を使って造られたであろう北九州や佐賀空港をもっと利用すべきだと思います。最大限に知恵と叡智を絞って是非現空港を生かせる方法を考えて頂きたいと思います。そして、ヨーロッパやアメリカへ福岡空港から飛び立てるようになったらどんなに素晴らしいことでしょうか！！成田や関空は多額の税金をつぎ込んで造られたことで通行料も高いし、今や諸外国の飛行機はもっぱら韓国の仁川空港を利用しているとのこと。それに関空には水が上がり始めているとか。それを修理するとなら、一体どれだけの費用がかかることでしょうか？絶対に関空の二の舞になることは避けて頂きたいと思ます。宮崎のシーガイアのように多くの住民達の反対を押し切って建造されても、運営費すら払えなくなり、外国資本に安く買いたたかれて増税だけが残った住民はいい迷惑です。今でさえ、多額の借金がある福岡です。これ以上住民に負担を強いるようなことはしないで頂きたいと思ます。とにかく現空港を生かすことを第1に考えて頂けますよう心からお願い致します。知事さんには恐らく最後の仕事になられるであろうと思ます。多くの県民が何を望んでいるかをよく考えられ、福岡の将来を考えられた上で有終の美を飾って頂きたいと切望致します。 原則に戻ってください。 第1案として「新空港案」です。理由は現状の市街地近接地が危険だからです。 第2案は「何もしない」ことです。増設をしないということです。現状の能力以内で活用することです。 なお、新設地は志賀島をお勧めします。山を削りましょう。海上よりはいいと思います。 有識者委員会に近隣空港との連携を依頼してきた。北九州市長、北九州市議会でも採択された空港毎の機能分担が一蹴されている。私たち消費者は便利で早いのが一番いいとは思っていない。 自衛隊機などの利用を佐賀や北九州に持って行けば、増設でも十分に対応できるのではないかと。子供たちのためにもこれ以上、借金を残すべきではない。税金を出来るだけ節約できる方向とすべきである。 新空港案、増設案のどちらの場合も、着工までに調査や用地買収などの期間が必要だ。現空港の滑走路処理容量は14.5万回、2022年の需要予測は17.7万回。誘導路を複線化したとしても処理能力をはるかに超える数字だ。抜本的対応策ができるまでの間はどうか対応するのか。また、複線化を実施するための費用は340億円かかるが、たったの4000回しかアップしない。コスト効率が悪すぎるのではないかと。

意見分類	寄せられたご意見
	北九州空港、佐賀空港が補完すべきだ。しかしその場合、新空港あるいは増設ができた段階で、シフトしていた分の需要を福岡空港が再度吸い上げることを危惧している。今あるストックを活用して部分最適でなく全体最適、コストミナム化の視点で時考えてほしい。 利便性とは誰のための利便性なのか。福岡市都市圏だけのことを考えているのではないか。福岡県・九州では福岡市への一極集中が進み、各地域では少子高齢化、過疎化が進行している。国や県単位で考える時、福岡空港だけでなく近隣空港や新幹線など他のストックを考慮し、全体のことを考えてほしい。 滑走路は個人のものも走っている。公共は重要だが民間、企業などのものは重要ではないので、よそに持っていってもいいのではないかな。 国内線と国際線、短距離と長距離など、複数の空港を設置する検討はしないのか。海外で、500万人ぐらの人口を抱える地域では、複数の空港を持ち、成功している例が多数ある。 佐賀空港は国が許可を出した空港であり、国も何か考えないといけない。福岡空港のオーバーフローを何とかしなければ、という考えは国にはなかったのか。 近隣空港との連携についてはステップ1から3までで話したということだが、北九州空港の新設、佐賀空港の見直し、現空港の国際線の移設などをした上でなぜ新空港なのかが分らない。無駄なお金は使わないでほしい。まずは連携した上で本当に考え、現空港で本当にだめなのかと考えて欲しい。 道州制の導入も含めて、将来、九州をどのように考えているのか。九州が「道」になったときの発展のためには、24時間利用のハブ空港が必要であり、もっと経費が安く妥当な場所を検討する必要があるのではないかな。特に、九州の一番端の福岡に持ってきた場合、鹿児島はどうするのか。九州のへそを考えて、九州の発展、アジアに向けた発展を目指すべきではないか。そうであれば福岡空港は、今ある施設を十分に活用して、今後に臨んでいく方がいい。 ローコストキャリアの方に聞いたが、空港の発着料金が低いといっている。アジアゲートウェイといいつつ発着料金が低いというのはどうかと思う。 福岡空港に入ってくるような小型機の貨物スペースは、北部九州で多く扱われている半導体などの運搬には適していない。そのため、ワイドボディーの機材が利用できる他の空港に移っているということである。北部九州辺りで9万吨程度の取り扱いがあるが、そのうち、福岡空港では3万吨しか扱われていない。残りは他の空港に移っている。 日本で24時間利用している空港がどれだけあるのか。地元住民として福岡空港は早朝や深夜の利用はして欲しくない。福岡空港の24時間利用は必要なのか、24時間利用できても、実際それほど活用されないのではないかな。深夜の利用は福岡空港でなくて新北九州空港や佐賀空港で良いと思う。 経済界関係者への説明会が報道されていたが、彼らは自分たちの経済効果しか考えていない。福岡市民は、空港整備に税金は投入せずにそのままが良いと考えていると思う。 これから少子化になり、新幹線の利用も想定されることから、現在の福岡空港で十分であると思う。 近隣空港との連携は排除されているが、どうも臍に落ちない。投資したもの(空港)を無駄にせず、活用していくことも重要ではないかな。 仮に新空港、新宮・三苦案で決定したとすると、行橋など現在北九州空港の利用が見込まれる地域の需要を吸い上げてしまおうと思われる。近隣空港との連携をもっと考えてほしい。 新空港案の運営は民間のイメージのようだが、関西空港は一兆円の負債。関西空港の発着数は年間13万回程なのにに対し新空港案では約18万回の想定なので、航空会社側は着陸料がそれほど上がらないだろうと考えている。関西空港の発着料は世界で最も高いので、それに引きずられないようにしてほしい。 新幹線との連携を重視してほしい。天神地区のオフィスビルの入居率が上がっていないのに対し、博多駅付近のオフィス入居率は上がっている。これは間違いなく九州新幹線の影響。博多駅から5分でいけることを考えると重要な連携相手は新幹線であって、隣接空港との連携などマイナスになるのでは。 地球温暖化への対応についての記述が抜け落ちている。その面からも現空港を利用していくことがベストである。 現空港を残してほしい。アジアとの交流が盛んになると思うが、福岡だけで受け止めることはない。新北九州空港や佐賀空港を利用して対応すべき。費用も多くはかからないし、新空港のような環境問題も発生しない。 拡張、新設とも不要である。今の能力の範囲で運用すべき。その理由として、一つは、地球環境問題への対応が急務の中、拡張、新空港は、この流れに逆行する。また、少子化により労働力人口が減り、経済も縮小傾向。さらには石油枯渇もあり、このような視点が需要予測に反映されていない。また、莫大な経済的負担、自然環境の問題もある。 国際航空貨物の輸出入、今九州で生産されているものが年間約9万吨。実際に消費される輸入の貨物量は約6万吨。その内、福岡空港で扱われているものは、2007年度で発着とともに約3万吨。したがって6万吨しかとれていない。貨物に関しては、新北九州空港と佐賀空港をもうちょっと整備すれば、実際に持つてこれる需要はたくさんある。 旅客の方は、九州は、海外からの出張は、東京、大阪、名古屋に比べると比較的小さい。そのかわり、観光資源としての九州を生かしつつあるというところにある。新北九州と佐賀をもう少し整備して、佐賀を第二種に格上げし国際空港にすれば、もっと需要がふえる。 福岡の経済を考えると3本の滑走路を有効に使うべき。すなわち、新北九州空港と佐賀空港を使うべき。 地産地消というのがあるが、まず、そこがしっかりしていないことには交易はできない。空港は交易の手段にすぎない。その手段がどのように人々に恩恵を与えるかということを考えないといけない。 今、福岡市は、40%近くが第三次産業である。第一次産業が衰退しつつあり、まちづくりを考える際には、その辺は抜かしてはならない。あまおうを中国の上海に売るために空港が利用されているのが現実。 首都圏の発着枠が開放される2010年以降、航空ネットワークも大幅に変わる。現在でも、関西、中部は、地方の客を取り込んで海外へ飛ばすことを考えているが、そこも沈んでいる今この現状を見て、福岡に、国際空港が必要なのかということは改めて考えるべきであり、市民に聞きたい。 福岡空港は九州の空港。九州全体の視点で考えるべき。新北九州空港や佐賀空港に福岡空港と同じ機能を持たせれば、リダンダンシーも備えた利用ができる。 増設すらも不要である。現状で何がいけないのか。限界であれば、利用者が賢く利用すればよい。 現行の空港でどこまでやれるかということを検討すべき。たくさん乗っているところの料金を高くし、乗っていないところを安くするとか、利用時間を延ばすとか、できる限りのことを検討しているのか。新北九州空港、佐賀空港を利用すべきというのは当然の意見であり、リニアモーターカーを活用すれば、佐賀空港まで10分で行けるはず。 3空港の連携が何で追求できないのかと思う。ステップ3で、ばつさり切られてしまったというのおかしな話だと思っている。それはそれとして、合意と納得の調達ということを絶対に忘れないでほしいと行政にお願いしたい。 ステップ3でなぜ外されたのか、私は全然納得できていない。疑問を感じている方は、実はたくさんいる。万人が「これだ」と思うことは難しいが、より多くの方が合意と納得ができるような方法をきちんと考えてもらいたい。 パブリック・インボルブメントは、よくできた無責任体制みたいに見える。多くの立場、多くの価値観、多くの利害が異なった人たちが福岡市にも、福岡市の周辺にも住んでいる。合意と納得の調達ができるにはどうすればいいのか、今までのPIでどこか不十分なところはないかということをご意見をいただきたい。 現空港を長く有効に活用すべき。これまでにこの空港に成された投資はいくらぐらい投資されているのか。新空港となった場合に、投資されたものの中で償却されないものが残るだろう。これを誰がどう負担するのか。 レポートにある便益と初期投資との関係を教えてほしい。今あるものと全く新しいものを比較することは無理ではないか。最後は事業費との兼ね合いになると思う。 すぐに結論を出すというのは急ぎすぎであらう。連携は無理というが、貨物は連携を行っている。旅客もできると思う。 合意形成に時間がかかると思うが、その間、どんどんみずばらくなる福岡空港を見ているのは嫌だ。結論がでるまでの間、また、その後の完成した形ができ上がるまでの間、今の空港は使われるし、その間の改修も必要ということを認識すべき。 航空会社はどんな立派な空港であっても、赤字になるのなら利用はしない。現在の空港を利用することが大切。世界でも有数の便利な空港である。容量逼迫の問題は、近隣空港を利用することにより解決できる。新北九州空港、佐賀空港を同一の空港として位置づけ対応すればよい。 現在、成り立っていない空港はどのくらいあるのか。佐賀は関古鳥が鳴いている。何もなければともかく、北九州空港も新しくなっており、さらに整備する必要はあるのか。人口も減っている。 佐賀空港は田んぼの中にボツンとあって、周りには何もなし。北九州空港は海の中。なので連携は難しいだろう。 新しい空港を造るのではなく、北九州や佐賀との連携により緩和してはどうかなと思う。 福岡空港の工事は大きな投資であり、二重化にしても340億円かかる。佐賀空港はそもそも少ない金額で建設されており、追加工事して利便性を上げたり有明沿岸道路を活用する方法を考えてはどうか。 増設案が一番いいと思う。完成までに時間がかかるので、それまでの間、空港間の直行バスや幹線を一部向けるなど、工夫次第で近隣空港を活用できるのではないかな。 10年くらい前には佐賀でも九州国際空港の議論があった。高速道路からのアクセスは65億くらいでき、福岡からも1時間弱くらい。現福岡空港の利便性を活かしつつ、3空港の連携を考えてはどうか。連携は抜本方策にはならないとされたが、複合的に組み合わせることにより何とかできるのではないかなと思う。 抜本的の方策として最もいいのは新空港を造ることだが、20年近く議論が続いており、10年後に本当にできるのか疑問。早く決めないと。完成までの当面の対策として、平行誘導路はもちろん必要だが、併せて近隣空港をもっと活用する方法を考えてほしい。 九州が良くなるのはいいことだが、事業期間が長く、その間に何らかの対策が必要。有明沿岸道路が完成すると、福岡県南部の人が佐賀空港を利用しやす

意見分類		寄せられたご意見
		くなり、人が増えると便も増え利便性も上がる。厳しい経済状況の中、1兆円近い投資をするのはどうなのか。新空港や増設は将来にとって大切だとは思いますが、佐賀空港を活用した上で、さらに進めてもらいたい。 新北九州空港が開港したばかり。ここに空港ができて町が活性化するのであれば、国、国交省が進めた新北九州空港を育てないままにまた、次の空港を造ろうとしている。それも新宮沖ということは北九州より、近い方に空港を造るわけだから、当然この北九州空港が衰退する。 近隣空港との連携、誰が無理と決められたのか不思議。関東は羽田と成田を有効に使っている。北九州空港と福岡空港を有効に使えないくないわけない。北九州は今経済衰退していますから産業のことを考えるのであれば、北九州空港、まだできたばかりの空港を育てて、ダメであれば新空港を考えるべきと思う。 福岡空港は要りません。二度と元には戻らない、貴重な自然を壊してまでつくりたいですか。土建屋さんに仕事をあげる為ですか。そんなお金どこにあるんですか。 北九州にも空港があります。有効に活用して下さい。
将来の方向性選択のポイントについて	1.需給逼迫緩和について 53 件	「空港は近い方がよい。スピードは早いほうがよい。何時でも好きな時に利用できるようにしてほしい。」というのは、欲・我が儘とも言えよう。今ある諸交通機関の利用で我慢する、今ある諸交通機関、諸施設を最大限利用しようとの気持・発想法が、行政側にも利用者にも見当たらないのは問題である。 福岡空港問題は、Step3で近隣空港との機能分担論をすげなく切り捨て、Step4で遂に第二(西側)滑走路増設案と海上新空港建設案との二案に絞られた。このことを、特に飛行機を殆ど、又は全く利用しない一般庶民は、果たしてどう思っているのだろうか。私には、特に地元経済界の意向に行政が誘導されているとは思えない。 20.10.8付西日本新聞によると、原油高等により本年1月から8月までの福岡空港発着回数が、前年同期比約5,000回減とのことである。これを一時的現象と見る向きもあるが、釜山線の増便等国際線はともかく、国内線については右肩上がりのみの発着回数増を前提として論を進めていること自体に私は疑問がある。 現福岡空港が都心に極めて近くて危険であり、また騒音対策も必要であること、及び当市の都市計画上の支障(高度制限等)があること、との理由で現空港を郊外に移設するとのことであれば話は別だが、今まで論じられてきた理由(主として容量限界)だけでは、現福岡空港の拡充案(Step4案)には、いずれも賛成しがたい。 もし、日本国としての国策上、現福岡空港の拡充整備が必要、とのことであれば、もっと国自体において積極的に動くべきであろうが、今までの所、国にその動きは見られない。国の立場から、福岡空港の必要度、重要度はどうなのか。福岡空港はあくまでも所謂ローカル空港なのか。 PIIにおいて、Step1からStep3までに提出された意見の総数は延べ5433名、延べ14,969件とのことであるが(PIレポートStep4,P1)、この提出意見のみをもって市民全般の意見であるとするのは危険である。即ち、声なき人の声を加味した上で判断すべきである。 人為的に搭乗率のupを図るのはやめてほしい。新潟路線の継続(廃止の撤回)は、一次的な見せかけの搭乗率upとしか思えない。なお、鹿児島新幹線の開通に伴う福岡～鹿児島路線はどうなのか。 福岡空港は、博多駅から距離約3km・地下鉄での所要時間5分・タクシー代も1,000円以下という、空港へのアクセスの利便性と経済性は、国内空港の中で最も優れており、玄界灘に構成されている新空港が建設された場合、このアクセスの利便性と経済性は失われ、空港利用者の時間的・経済的・経年的損失の累積額は、測り知れないものとなる。空港へのアクセスについては、成田・札幌・中部・関西は言うに及ばず、九州でも長崎・大分・鹿児島も基幹都市から大分離れており、それらと比べ羽田空港は比較の便利と言えよう。 現在、福岡空港へのアクセスは、地下鉄のほか九州各地から空港経由・発着のバスが、航空機の発着に合わせて頻繁に運行されており、佐賀県の唐津周辺や鳥栖近辺、県内でも筑後圏・筑豊圏は言うに及ばず、北九州市の西部からの乗客は、福岡空港を利用していると思われ、空港発着の便数の多さとアクセスの容易さが、搭乗客が福岡空港の利用する最大の理由であろう。 福岡空港に関する航空旅客需要予測は、これまでの旅客需要の趨勢延長法による予測が主体であると思われ、以下の諸要素を加味して再考する必要があると考える。今後における圏内人口の停滞による旅客増の伸び悩み、地方分権乃至道州制の導入等による公務出張の減少、IT革命の伸張・テレビ会議等の普及による民間経済人の出張の減少を勘案する必要があり、民間所得の伸び悩みや所得格差の進行に伴う海外旅行者の停滞乃至減少等を考慮した需要予測の再検討が望まれる。 福岡空港の計画は初めに新空港ありきみたいな進め方ですが、日本の人口は将来大幅な減少が心配されているのに、どうして飛行機の需要が増えるとは思えない。空気を運ぶわけでもあるまいし、この点での検討はされているのですか？むしろ24時間空港を目指すでもしたほうがよいのではないかと。 新幹線が将来開通し、北九州空港、佐賀空港が苦戦している点などを考えると、需要予測の数値は今後変わるのではないかと。また、利用者の数だけでなく利用者の種別、利用目的のデータはあるのか。対応策はその点を考慮に入れるべきだ。 エアライン各社の採算が問題だ。航空運賃は下がっているが、これは世界的に共通の大きな変化だ。現在の福岡空港ができたころ、「グローバル化」という言葉は使われておらず、アジアの玄関口で満足していた。しかし、今後エアラインは採算が合わないところには飛行機を飛ばさないで、需要予測のとらえ方を変えるべきではないか。福岡空港を見ても、上海便など海外への便は減っている。今後は需要に対する見方を変えていくつもりはあるのか。また、その場合どのような捉え方をするのか。 今までのようなやり方ではだめだと理解して欲しい。方向性を変えて、今までのベースとは違った形で予測を。福岡市営地下鉄七隈線の需要予測のずれはひどかった。これだけ大きな投資なので慎重に。増える前提の予測が大きく様変わりしているのが今の社会だと理解し、計画を立てていただきたい。 PI3までで、2000億円ないし9000億円の支出が決まったのだと理解している。その上でどれを選ぶのか、決めるのは国土交通大臣だ。作るのが前提となっているようだ。今頃何を、と言われても言うべきことは言うが、2008年は需要が減っており、これから少子高齢化が起こっていくのに、作るための予想数値が出ている。 いっぺん決めたら国交省は引かない。本当にもう決まってしまったのか。今回の諮問案を練って大臣に提出するという流れを考えてほしい。 平成19年度の民間航空の回線は12万7000回なのに、報告では14万回になっている。その差3万回に自衛隊や小さい飛行機の離発着なども含まれているのでは。詳細なデータが欲しい。今の空港の処理能力は、午前8時から午後10時まで昼間の時間帯を利用した場合16万3500回となり、今のままでも処理能力があるはずだ。データが間違っているのではないかと。 原油高などの理由で国内線はかなり減便し、厳しいというニュースをよく見かける。もともとは需要予測から始まった今回の検討のはずだが捉え方が弱いように感じる。今回の予測は国交省の外郭団体が予測をしているが、ここが予測した福岡地下鉄七隈線の需要予測は大幅に外れた。 発着処理能力について、非常に丁寧に幅広く検討をしていることはわかるが、何が限界なのかというところが、いつもぼやけている。発着回数というのはわかるが、それを利用するのは人間であり、この人間がどのように動いているのかというのを丁寧に幅広く、市民が理解できるように記述をすべき。需要予測は、随分前のデータで成されているが、見直しをされるのか。ここ数年旅客数は実際に下がっている。その辺をもう少し掘り下げるべき。 需要予測が余りにも現実を離れ過ぎ。もう一度を計算したほうが良いのではないかと。人口減少により、100年後の日本の人口は、3,000万になる。莫大なお金をかけて飛行場をつくっても、つくりたい方がよかったという意見が多くなるのではないかと。 福岡空港は近いから便利というのが一番の声。新空港となれば、大阪くらいだったら新幹線に移動し、乗客数も減るのではないかと。海外、特にアジアからの観光客が増えているというが、観光客は、京都か東京に行き、九州には来ない。九州には、世界遺産など、大したものがない。現に友達に来て大宰府を案内するしかない。 新空港や滑走路増設ありきの需要予測に見える。これだけ国内・国際線の便数が伸びるのか、まるで絵に描いた餅に見える。 民間企業における事業計画では、収入と支出を見極めるのが原則。PIステップ2の発着回数の予想は正しいのか。例えば市営地下鉄七隈線では実際には予測通りになっていない。空港発着回数も減少気味であるのに、将来はこの予想通りになるのか。 需要については、ケースC以下という可能性もあると思う。もう一度、精度を上げて実施すべきではないか。また、事業費の資金調達について透明性の確保が必要。 需要予測は簡易ではなく、突っ込んだ検討をしてほしい。増えるといっても国際線と国内線の割合はどうなるか、時間帯別の需要はどうなるかについて予測が出ると良い。 p18に、24時間化により需要が喚起されるという表現があるが、言い過ぎではないか。 PIレポートの2ページに需要予測が示されているが、2～3日前の新聞で便数減少の報道があり、現在の経済状況、温暖化でエネルギーの使用制限といった状況や人口減少、温暖化問題を考えなければならぬときに、日本だけ航空機を多く飛ばすことが可能なのか。2032年頃の需要予測は本当にそうなるのか。 ステップ3で予測した需要を、平成19年度の航空分科会の航空需要予測に基づいて見直したとのことだが、数値的にはもう少し変わるのではないかと。最近のマスコミ発表では、今年度の需要予測は14万回を下としている。原因として、環境問題や米国のサブプライムローンの破綻を発端とした経済問題がある。航空会社も路線拡大だけでなく、経済面から運休や減便を行っている。少子高齢化の時代を迎えており、人口減にともなう当然利用者も少なくなり、需要見込みも変わると思う。

意見分類	寄せられたご意見
	中国からの観光客定着に向け、できるだけ早い対応が望まれる。このため、取り急ぎ増設案で進め、将来は新空港という進め方は考えられないか。 前日の新聞報道(10/08西日本新聞朝刊1ページ)によると、福岡空港の発着便数が減っているとあった。レポートにある2032年の将来発着回数19万1千回の値は机上論でしかない。少子高齢化、人口減少といった情勢において、右肩上がりの予測はちょっと疑問である。 滑走路増設案や新空港案になっても、現空港の1.26倍や1.46倍にしかならないことを福岡市民は知っているのか。新空港案となった場合、大阪等への出張は新幹線を利用するようになると思う。 エネルギーの高騰に対する問題等から、この予想は成り立つのか。少子高齢化で人口が減るといいう世の中で需要が伸びるのか。 需要予測について。那覇空港の需要予測では厳しくなる世界経済の情勢を反映していると聞いている。変化が起こるのでぜひ適宜見直しをしてほしい。 現空港は利便性がとても高く、それが需要につながっている。大阪や名古屋地域は新幹線と競争できる空港としてお客様も航空業界も利便性が高いと感じているが、新空港案は利便性が現空港より低いので、博多駅からよりむしろ天神からのアクセスが低くなるのが非常に気になる。大阪への移動について航空は25%しかシェアを持っていない。名古屋でも半分。便数が増えるとは聞いているが、名古屋、大阪方面の需要は低めに見積もってほしい。 以前も質問したが、現在の福岡空港利用者には鹿児島、熊本、佐賀方面など遠方からの利用者も多いと聞いた。新空港ができたときに需要は3%減少することだが、遠方からの利用率がどう影響するのか、需要予測に必ず入れて欲しい。 需要予測は余りにも簡易過ぎる。 世界経済の動向を前提にしていない。世界経済が落ち込む中、日本経済も進展しない。GDPが伸びると需要が伸びるという考えは改めるべき。需要は伸びずむしろ減っていく。発着回数が増えているのは、機材の小型化によるものであり、需要は増えていない。自然を破壊しては元も子もない。エネルギー資源枯渇問題もある。身の丈にあった経済規模、地に足の着いた議論が必要。 空港というのは長い視点で考えないといけない。少子高齢化はしばらく続くが、世界的に見ても、未来永劫にその状態が続くわけではない。 利用客数について、抜本策により逼迫した時間帯がなくなり、容量が増すことで、今の空港よりも数が減ることはないと思う。仮に減ったとしても、鉄道、バス、航空機の総量がふえるのであれば、福岡都市圏にとってはプラスである。交通アクセスについても直通電車を走らせるなど改善できるであろう。 福岡が開空や中部国際を凌ぐようなことになるとは思えない。福岡空港の位置づけを明確にすべき。 朝倉市の人口も合併当初は6万人を超えていたが、今は切っている。今は福岡の人口も増えているだろうが、すぐに減ってくる。そのあたりも加味するべき。 この調査が始まってからも人口は減っており、あと20年もすれば高齢者がますます増え、利用者はさらに減少する。その中、需要が増えるというのは、人の移動ではなく、物の輸出入を重点としてのことではないかと思う。現在、中国食品などの輸入問題等もあり、6年前と状況が変わってきている。新空港の場合、漁業権は強いので時間がかかる。川辺川ダムや諫早干拓などのように何十年か経つと状況が変わっていく。 航空貨物の定量的な評価、現在どれだけのキャパがあって、増設、新空港になったときにどのくらいになるかを示してもらえと違った視点からの評価ができると思う。 少子高齢化が進んでいるが、20、30年後に人口増を見込めないのではないか。国際線の利用者増はあるかもしれないが、国内線は本当に増えるのか。 2032年まで需要予測しているが、本当にそこまでの需要はあるのか。国内線は人口減のため利用者が少なくなると思う。国際線もそこまで増えるのかどうか疑問。 20、30年経つと海外から来る人は多くなるが出る人は少なくなると思う。時間をかけて整備してそれだけの効果があるのか疑問。北九州などの路線を広げて何とかできないのか。今の福岡空港は利便性も高く、利用者にとってはベストである。 福岡空港の需要予測はどういう計算になっているのか。不景気で利用者は少ないと思うし、離島便はがらがら。航空会社は、このくらいのお客で十分と考えているとは思えない。そんなにお客はいないのでは。 発着回数は本当に増えるのか。失われた10年よりさらに厳しい時代となり、人口も減少する。9000億円使って新たに空港を造るのは無謀だと思う。現在のフリーターは、将来的には生活保護となり、年金や保険はないだろう。誰が飛行機に乗るのか。2000年以降の実績も横滑りであり、需要が増える要素はないと思う。 Cケースでも3割増となっており、現実的にあり得ないと思う。福岡県の人口も減少し、福岡都市圏がわずかに伸びるだけである。20年先の高齢者は年金も少なく、海外に出かけることはない。海外からもそこまでは来ないだろう。需要を見直した後に仕切り直すべきではないか。 七隈線や高速道路など過去の需要予測はほとんどが過大である。国内の発着便数は伸びておらず、国際線が少し伸びている程度。新しい予測方式がいいとは限らない。過去の予測と実績がどのくらい異なるのか踏まえた分析をしてほしい。 この検討の重要なポイントは、需要予測であり、増えることが前提となっている。現在の経済不安を踏まえ、日本や世界の経済を検証し直し、予測を見直す必要があると思う。今までの空港で予測が的中したところはあるのか。佐賀は閑散としており、予測をかなり下回っていると思う。国民として無駄をしないようにするため慎重に対応しないといけないと思う。 日便数への変換でM字型分布を使っていることについて。仮に航空会社が、今はラッシュ時は限度一杯だが、もっと飛ばしたいと考えているのなら、実際はもっと谷が深いM字になる。ラッシュ時以外の時間帯をそのままかさ上げして年間の発着回数を出すという手法はいかがなものか。ラッシュ時間帯の発着回数が大きく伸びない限り年間発着回数は伸びないということになる。極端に言えば、日中のオフラッシュの時間帯は今の回数で良いとお客の動向があれば、朝夕のラッシュ時間帯だけが伸びることになる。鉄道の輸送力増強ではラッシュ時間帯の輸送力をいかに増強するかで日中の輸送力増強などは考えない。そのために膨大な設備投資をやっている。オフラッシュ時の輸送力が増えて元々空いているのだから意味がない。日中の時間帯の輸送力が増えるというのが、本当にそんなに需要があるのか。あまり利用しない時間帯で輸送力が増えても利用者にとっては意味がない。高速バスは飛行機と同じ定員制だが、日中とラッシュ時の輸送力を出して考える。需要があるところで運べるかどうかが一番大事だと思う。現実には難しいということは分かるが、何らかのアプローチは必要ではないか。 需要予測は本当に大丈夫なのか。開空、名古屋の需要は減り、東京一極集中している。経済不況、少子高齢化、代替移送機関の発達などの中、これから先も伸びるかどうか疑問。将来的に新空港が最もいいのは分かるが、完成までに時間がかかる。国内需要は減少しており、羽田でさえ減っている。この状況の中、1兆円近く投資するのはいかがなものか思っている。国内線は代替交通が発達してきており、残るのは福岡ー東京くらいだろう。福岡ー大阪、福岡ー名古屋、ローカル線は減少する。需要はそんなに伸びないと思うので、費用対効果からも小手先の対応策でいいのではないか。 需要予測について、過去7年間伸びていないのに、これから先伸びるのか疑問。大阪、名古屋、鹿児島は新幹線との競合があり、空港が移動すると2、3%客数は減る。 小生は新空港の立地について関心は皆無である。 1. 「PILポートステップ4」の2ページ目「将来発着回数の考察について」のグラフによれば、2007年～2032年まで右肩あがりで見れば上昇をつづけて居る。日本の総人口は2010年127,473千人から、2034年109,388千人へと右肩下りで、18,085千人も減少する。人口減による国内総需要縮小を全く受けないかのごとき考察は整合性を欠き、従来の伝統的手法から脱し得ず、疑問の余地を残す。したがって、人口減を加味した考察に改めるべきである。 6. 国際的にみた人口の動向は、世界人口は毎年1億人の増加と共に世界貿易の伸び率は2008年6.7%と拡大傾向にある。(日本総研会長寺島寿郎氏08年9月3日特別講演)世界人口2010年70億人とある。 需要について3つのパターンに分けて予測をしており、今回、新方式でも14.5万回の限界は超えるという。11／6にIMFが世界経済予測を出したが、日本は一昨年は2.4%、昨年は2.1%、今年は0.5%、2009年は0.2マイナス成長だという。これでは決して19.4万回にはならないと思う。 国交省が道路需要を見直している。今後30年で約10%くらい伸びるだろうという予測を、今日の発表では道路需要が2%減るだろうという。国交省はこのように正直に住民に伝えてほしい。陸の需要が減ったなら空港の需要も減るのではないか。需要は経済指標のパラメータをふくらませることができるが、実際は事業量だ(？)。オーバーフローすれば自然と佐賀や北九州に振り分けられ、それで構わないと思う。現空港を身の丈にあわせて使い続けられれば支障ない。 新幹線が開通して鹿児島線が廃止され、宮崎線なども便が減るのではないか。人口も少子高齢化等で30年後には50万人くらい減ると言われている。そのころには消費税もアップしているだろうし、原油高で旅行する人も減っていくのではないか。最初の計画案だけでずっと貫き通すのはおかしいのではないか。 将来需要について。2012年から予測が示されている。一番低いもので「失われた10年」ケースがあるが、今100年来の経済危機等言われている中、どうして書き換えないのか。ステップ2はやり直す必要があると思う。グラフで実績と予測を見ると、予測が右肩上がりになっており、明らかに意図的な予想図になっていると思わざるを得ない。 15、16ページに現状で何もしない場合が書いてあるが、なぜ現状のままではいけないのか。需要を賄いきれないということが出発点になっているが、そこがしっかりしないと論理の飛躍ではないか。需要は今後20年30年あがることはなく、下がると思う。先ほど再予測をすればいいと言われたが、それでは遅い。案が決まった後に見直しても遅い。再予測するなら今だ。 需要予測の今後の伸びが伸びすぎのような気がする。 将来の発着回数について、2032年に19.1万回とあるのがどのように算出したものなのか。2032年は少子高齢化が進んで、飛行機に乗る人がいないと思う。 需要予測は、右肩上がりの時代なら合うが、現在は100年に1回の迷走時期で来年の予測さえできない。国交省も交通予測を12%下げている。一旦、予測を取り下げればどうか。19.1が大前提としてあるから対応案が出てくる。 2001年をピークに需要予測(実績のこと)は横ばいであるが、その後増えていることが不思議。

意見分類	寄せられたご意見
	国が人口減少等を理由に道路建設を下方修正しているのに、福岡空港の需要は伸び続けると言いつけるのですか。今回国が行った、将来推計の見直しに対する分析を詳細に行った上でお答えください。 (国交省11月26日時事通信 http://headlines.yahoo.co.jp/hl?a=20081126-00000129-jij-pol) 道路であろうが空港であろうが、人口減を理由としているので、「空港の需要も減る」という結果にならないとおかしいということだけははっきりしています。「空港だけはどうしても需要が増える！」というのであれば、しっかりと反論していただきたい。 時点修正を行うことは、過去の計画の過ちを認めるような気がして、公務員の方は嫌いますが、実際は、将来に向け、より賢明な選択を行い、無駄遣いを無くす最善の策だと思いますがいかがでしょうか。 事業ありきの計画の立案には辟易しています。事業は一時ですが、出来上がった物はずっと残ります。いらないものをつくった上に、つくったことを正当化するために、さらにいらない維持費をかけるということはやめてもらいたいです。
2.利用者利便性について 15 件	福岡空港は、博多駅から距離約3km・地下鉄での所要時間5分・タクシー代も1,000円以下という、空港へのアクセスの利便性と経済性は、国内空港の中で最も優れており、玄界灘に構成されている新空港が建設された場合、このアクセスの利便性と経済性は失われ、空港利用者の時間的・経済的・経年的損失の累積額は、測り知れないものとなる。空港へのアクセスについては、成田・札幌・中部・関西は言うに及ばず、九州でも長崎・大分・鹿児島も基幹都市から大分離れており、それらと比べ羽田空港は比較的便利と言えよう。 現在、福岡空港へのアクセスは、地下鉄のほか九州各地から空港経由・発着のバスが、航空機の発着に合わせて頻繁に運行されており、佐賀県の唐津周辺や鳥栖近辺、県内でも筑後圏・筑豊圏は言うに及ばず、北九州市の西部からの乗客は、福岡空港を利用していると思われ、空港発着の便数の多さとアクセスの容易さが、搭乗客が福岡空港の利用する最大の理由であろう。 福岡空港に関する航空旅客需要予測は、これまでの旅客需要の趨勢延長法による予測が主体であると思われ、以下の諸要素を加味して再考する必要があると考える。今後における圏内人口の停滞による旅客増の伸び悩み、地方分権乃至道州制の導入等による公務出張の減少、IT革命の伸張・テレビ会議等の普及による民間経済人の出張の減少を勘案する必要があり、民間所得の伸び悩みや所得格差の進行に伴う海外旅行者の停滞乃至減少等を考慮した需要予測の再検討が望まれる。 ぜひ、福岡市だけでなく、少なくとも九州全般を視野に入れた、利便性の総合的な検討を。また、需要などいくつかの重要な指標については、一度きりではなく今後もウォッチし続け、重要項目として整理し、分かりやすく示してほしい。 需要予測が余りにも現実を離れ過ぎ。もう一度を計算したほうが良いのではないかと。人口減少により、100年後の日本の人口は、3,000万になる。莫大なお金をかけて飛行場をつくっても、つからない方がよかったという意見が多くなるのではないかと。 福岡空港は近いから便利というのが一番の声。新空港となれば、大阪くらいだったら新幹線に移動し、乗客数も減るのではないかと。海外、特にアジアからの観光客が増えているというが、観光客は、京都か東京に行き、九州には来ない。九州には、世界遺産など、大したものがない。現に友達が来てても大宰府を案内するしかない。 現空港は利便性が高い、新空港は将来性がある、とダブルスタンダード示されているように思う。但し、市民は利便性を考えるのではないかと。 PIレポートについて偏った印象は無い。少子化の中、観光振興をしていくには外客の誘致が重要。旅行や観光は交通アクセスが重要であり、空港が拡充することは大変よいことと思う。 福岡空港は、他の空港と比較して圧倒的にアクセス利便性の高い空港である。このため、仮にこの所要時間が2倍になったところで、利便性が劣るというものではないと考えている。評価にあたって、あまりアクセス利便性を重要視しなくても良いと思う。 現空港は利便性がとても高く、それが需要につながっている。大阪や名古屋地域は新幹線と競争できる空港としてお客様も航空業界も利便性が高いと感じているが、新空港案は利便性が現空港より低いので、博多駅からよりむしろ天神からのアクセスが低くなるのが非常に気になる。大阪への移動について航空は25%しかシェアを持っていない。名古屋でも半分。便数が増えるとは聞いているが、名古屋、大阪方面の需要は低めに見積もってほしい。 管制官の離発着の管理は世界共通的なやり方に則っているのか。欧米でつくづく感じるのは利発着のスムーズさ。5分ぐらいの間隔でつぎつぎと行われる。日本では待ち時間が長すぎる。 次世代にこれ以上、ツケをまわすことはできない。経済よりも環境問題を重視すべき。地球温暖化が進んでいるなか、福岡県は全国有数の二酸化炭素排出県であり、これを削減する必要がある。飛行機は新幹線の10倍の二酸化炭素を排出する。 新空港というが、海上空港は風の影響で欠航しやすい。新潟空港は佐渡島があって、風の影響が少ないといわれているが、それでも遅れがしやすい。福岡空港も同じことになる。増設案が良いと思う。 福岡空港の最大の利点は市街地からの利便性であり、地元経済にも大きな貢献を果たしているということは、認識を共有すべき。 P16に貨物についての記載が少しあるが、福岡市には様々なポテンシャル(ICやロボット関連の部品など)がある。全国の物流にとっても飛行機が占める比重が今後さらに大きくなるだろう。貨物の将来予測や24H空港となったときの貨物の動き、貨物専用便の可能性を考えれば、15H空港か24H空港かという議論も違ってくと思う。 利用者利便性については、利用者の視点が大きいように感じるが、貨物も重要だと思う。福岡空港の航空貨物の取扱いは年々減少してきており、船に流れているとも思うが、福岡・九州が発展する中で大きな問題だと思う。 国際空港は利便性の面からも24Hが大前提だと思っている。 観光で欧米や南米に行く際には、関空や成田から出発している。福岡空港から直行便がでるくらい大きな空港となるよう努力してもらいたい。 評価の視点が我々と全く違う。海外旅行には何度も行かないので、乗り継ぎで時間がかかってもたいした問題ではない。それを評価に入れないでほしい。
3.環境・安全について 13 件	騒音問題の現状を調査してほしい。私は春日市に住んでいるが、調査データは20年前に2カ所のみを調べた資料だ。飛行機は大型に変わってきている。現状をまず把握してほしい。 懇談会の開催趣旨について、滑走路増設案や新空港案を選考する場ではない。自然環境への影響が心配である。 市街地の真上を低空で飛ぶということは、マイナス面ばかりが強調されているが、街中をすれすれに飛ぶということ自体が、他に無い福岡の魅力として考える視点もあるのではないかと。安全性に問題があるといわれるが、逆にパイロットや関係者が安全を意識して運航するという風に考えればメリットでもある。 地元市民にとって判断できる情報が少ないと思う。例えば、p.20環境・安全の視点、新空港になった場合、新宮や古賀からすると、海上になることがわかるだけで、地元からするとどうなるかが判断できない。 毎年、地域の騒音対策や環境対策をお願いしているがなかなか厳しい状況である。地域の切実な状況を考えて欲しい。 福岡空港は都市の中にあるので、安全面で心配である。日本における空港施設は、大阪や中部に偏っており、西日本側には足りない。相対的な能力不足や低下が懸念される。孫の代まで考えた検討をしていただきたい。 次世代にこれ以上、ツケをまわすことはできない。経済よりも環境問題を重視すべき。地球温暖化が進んでいるなか、福岡県は全国有数の二酸化炭素排出県であり、これを削減する必要がある。飛行機は新幹線の10倍の二酸化炭素を排出する。 新空港というが、海上空港は風の影響で欠航しやすい。新潟空港は佐渡島があって、風の影響が少ないといわれているが、それでも遅れがしやすい。福岡空港も同じことになる。増設案が良いと思う。 世界経済の動向を前提にしていない。世界経済が落ち込む中、日本経済も進展しない。GDPが伸びると需要が伸びるという考えは改めるべき。需要は伸びずむしろ減っていく。発着回数が増えているのは、機材の小型化によるものであり、需要は増えていない。自然を破壊しては元も子もない。エネルギー資源枯渇問題もある。身の丈にあった経済規模、地に足の着いた議論が必要。 危険というのは一番いい加減な議論である。統計上、飛行機は安全な乗物である。 物、人、金に関することで議論・評価しており、安全性についての評価が薄いように思う。空港を考える上で、安全は大きなテーマの1つであり、もっと重点的に取り扱うべきではないかと。どちらが危険だということではない。原子力などもそうだが、極小の確率で起こる事故についてどう対応するのかにより危険性の評価もできるのではないかと。 安全性については、全く危険のない空港はあり得ず、確率の問題だと思う。航空機事故が最も多いのは、離発着時。海上空港は海なので安全性が高く、福岡空港は市街地にあるので危険性が高い。過去3度の事故で、住宅地に落ちなかったのは幸運だった。危険性は現空港の方がはるかに高いことは、客観的に言えるのではないかと。できるだけ危険性の低い場所に造っていただきたい。 駐車場経営など空港関係の仕事をしている人もいる。地主は大半が高齢者。騒音の苦情をいう人もいる。地元の意見も様々で多数決というわけにもいかない。地元が報われる結論を出してほしい。 増設案、新空港案の2つの代表案が示されているが、環境面の項目が入っていない。環境調査を行い、増設案の場合、新空港案の場合、それぞれどれほど

意見分類	寄せられたご意見
	環境に対する負荷がかかるのかを調査して住民に説明すべきで、この辺が欠落している。意識的にやっているのかなと思う。詳細版には希少動植物については書かれているが、新宮に住む人間の生活の方がもっと大事だ。
4.まちづくりや地域振興について 18 件	平成23年に新幹線が開通し、空港の拡充も含め、福岡へのますますの集中化が進む。まちづくりの評価の中で、福岡に人が集中することのマイナス面、例えば都市高速の渋滞が増えるなど、についても評価すべきではないか。 空港の滑走路処理容量を元にしたビジョンではなく、福岡県や九州地方の将来像といったビジョンで示すことができないのか。空港の発着回数だけの問題にすると将来ビジョンが見えてこない。 福岡空港が物流のハブ拠点となれば、農作物や花きの輸出増という効果も期待できる。 福岡をどういうビジョンを持って次の世代に引き継いでいくのか。そのビジョンを元に案を選択していくべきと思う。将来のビジョンを伝えないと、どちらが良いかといわれても判断できない。 利用者としてはアクセスがよい増設が望ましいということになるのであるが、将来の福岡をどうしていくかという視点で適した方策を選択するべき。 地域のビジョンをどう考えるか、その中で空港をどう位置づけるか、という部分をレポートの前段でしっかりと記載したほうがよい。その位置づけをもとに、どういう対応方策がよいかという議論がある。どちらかの案に偏っているという印象は無い。偏っていないが故に、ビジョンや位置づけが必要という感じがする。 この地域は過疎化が進んでおり、地域コミュニティは崩壊、今後更に厳しい状況になると思う。どちらの抜本的方策案でも良いが、地域対策をしっかりと欲しい。 将来の福岡空港をどうしていくかのためのPIである。福岡都市圏や九州地方全体を今後どのようにしていくかをまず考えていくべきである。安全で安心して暮らせる街を目指していくことが重要である。 まちづくりを視点に考えて欲しい。 福岡空港は都市の中にあるので、安全面で心配である。日本における空港施設は、大阪や中部に偏っており、西日本側には足りない。相対的な能力不足や低下が懸念される。孫の代まで考えた検討をしていただきたい。 将来、道州制となった場合、東京に頼らないようにしなければならない。地方経済にとって、環境や観光が一番の収入になる。 空港周辺地域のまちづくりを皆さんで考えていただきたい。交通アクセスにしても、地下鉄までであり、競技場に向かう選手は、荷物を抱えて行っている。あの辺りは交通が不便な地域であり、過疎化が進んできている。 空港はまちづくりの一つの要素。グランドデザインを誰が考えるのか。もっと発展的な方向での議論が必要。最近需要が伸びていないというが、容量限界に来ているため、頭打ちになっているということではないか。 福岡空港が小さいのは福岡にとってマイナスイメージである。空港は玄関であり、最初の印象を与えるところなので、小さいとイメージダウンに繋がる。 アジアに開かれた福岡なので、減便もあるだろうが増便も考えないといけない。 将来を見据えたまちづくりをいろんな角度から検討して、やってほしい。 低コストというのがベースにあるようだが、もっと大きな国家的、世界的な経済や観光面から考えてもらいたい。 アジアの玄関口としての九州福岡の役割を考えたときに、増設案では国策として十分なのか疑問。空港は時間もかかり簡単には建設できない。次世代の子供たちのことを考えたときに耐えるのか。そのときに足りないから造るということにはならないだろう。
5.事業効率性について 29 件	自衛隊機などの利用を佐賀や北九州に持って行けば、増設でも十分に対応できるのではない。子供たちのためにもこれ以上、借金を残すべきではない。税金を出来るだけ節約できる方向とすべきである。 北九州空港、佐賀空港が補完すべきだ。しかしその場合、新空港あるいは増設ができた段階で、シフトしていた分の需要を福岡空港が再度吸い上げることを危惧している。今あるストックを活用して部分最適でなく全体最適、コストミニマム化の視点で時考えてほしい。 佐賀、北九州空港は、このPIの後に建設されたものであり、大変な無駄遣いで、ちぐはぐな印象を受ける。 一種の空港と二種とは建設費の補助率はどのくらいなのか。福岡空港は一種に相当する程度の旅客と貨物の取扱量があると思うが、一種に格上げされる可能性はないのか。 新空港案と増設案の建設費の差額7000億円を借りた利子と現在かかっている対策費などのコストのバランスはどう比較すればいいのか。 報告には市民が買い物をするという発想が欠けている。二千億円と九千二百億円の負担先はどうか。県や国などの負担を挙げなければ判断のしようがない。関西空港の事例では、結果として当初想定額の1.5倍もの費用がかかった。一万円で買い物をするつもりがいつの間にか一万五千元になっている、などということがないよう、きちんと説明してほしい。2003年度に新空港案盛り上がったときには費用は約八千億円と言われていたが、マスコミはその1.5倍かかるのではないかと言っていた。値段が分からないのでは買い物のしようがない。 福岡商工会議所や新福岡空港促進協議会など、新空港派の団体は賛成と言うばかりでお金を出さないのはおかしいのではないか。 現空港が将来の需要に対して対応できないのであれば新空港、という考えになるのだろうが、増設案が可能であるなら、概算費用だけで増設案側に軍配はもう上がっているのではない。2000億円と9200億円では話にならないのに、それでもなお新空港案にこだわって二案で議論を進めることの意味が分からない。 新空港の処理能力は、増設案に対して3万回しか増えない。3万回ふやすのに9,200百億使うことになる。この辺の費用対効果をしっかりと対比させ丁寧に資料の中にあらわすべき。新空港案は、9,200億円をかける割には、処理能力が少ない。どうせつくるなら、年間30万回くらい処理できるような案を出すべき。魅力ある新空港づくりを表舞台に出して、すごい空港ができるというようにすればまた見方も違う。 借地から得られる収入が別途ある等といったことについて説明すべきであり、その際、土地借り上げ料、借地料、82億円の詳細な内訳を書き、説明の中に具体的な数字を入れるべき。例えば、所得税、県民税、市民税の3つが82億円にどの程度占めているか示すべき。そうでないと、82億円全部、地主が得ていると一般市民が理解する。 これだけの大きなものをつくる場合、資金調達、財政面というのが問題。国も県も市も財政は逼迫している。少なくとも市と県は、負担の割合がどうなるのか明確にすべき。 需要については、ケースC以下という可能性もあると思う。もう一度、精度を上げて実施すべきではないか。また、事業費の資金調達について透明性の確保が必要。 世界全体で見ると日本の空港は着陸料などの固定費が割高である。固定費がどうなるかに各航空会社は敏感に反応する。航空会社への負担が増加しない方向で事業を進めていくべき。 航空機の性能が向上する中、3000mの滑走路が本当に必要なのか。コストの比較ももう少し幅を持って議論してもよいのではない。 不透明な要因が多くにも関わらず、大きな財源を使うことになるので、新空港案や現空港の滑走路増設案について慎重に考えていかなければならない。 事業費は、インシャルコストだけでなく、事業開始から20～30年のコスト比較ができるような資料がいるのではない。 滑走路増設案にしても新空港案にしても市民の税金が使われる。財政的に厳しい中、一部分だけの調査ではいけないのではない。 利用者の費用負担を明確にして欲しい。政治において福祉は福祉中負担を目指す、というような分かりやすい表現まで示してほしい。利便性についてのものさしだけでは話はまとまらない。利便性を享受するために生じる義務について、きちんと示してほしい。 税金は緊急の問題にこそ充当すべきである。空港は喫緊の問題ではない。また、借金を早く返済していかなくてはならない。空港問題は、借金してまで対応するものではない。現空港を継続すべき。 日本国内には既に97の空港があるが、羽田の4本目の滑走路の建設をもって大型の投資はもうやるべきではないと考えている。 まちをどうするかを決めないと空港をどうするかが決まらない。今は、発展という時代ではない。では、どういうまちづくりがいいか。アジアに開かれたといっても既に開かれている。現状で何も不便は感じないし、嫌なら利用しないまで。時代が変わってきており、ビルを建てなきゃまちづくりができないという考え方も間違っている。 ローカルなまちづくりと九州全体のまちづくりが矛盾してはいけない。みんなが幸福だというまちづくりをつくらなければいけない。 福岡市が借金ばかりして経済成長路線をとると沈没する。安全な食の確保が必要。中国から輸入しないで済むというところは、飛行場なんか要らない。 新設と言うが、今の飛行場を壊すのか。すごいがれきの山ができる。そしてあわてて木を植える。そんなばかなことで全部税金使ってほしくない。 まず借金を返さなければ何もできない。今返さないと大変な時代になっている。成長路線をやめて、身の丈に合った農業でもやって、ちゃんと食べて肥料にする。それがまちづくりの基本である。 現空港を長く有効に活用すべき。これまでにこの空港に成された投資はいくらぐらい投資されているのか。新空港となった場合に、投資されたものの中で償却されないものがあるだろう。これを誰がどう負担するのか。 レポートにある便益と初期投資との関係を教えてほしい。今あるものと全く新しいものを比較することは無理ではないか。最後は事業費との兼ね合いになると

意見分類	寄せられたご意見
	思う。 この間、地元負担金の金額が伏せられたままの新聞記事が出ていたが、そのあたりをオープンにすべきである。誘導路の二重化を直ぐにでも着手するとともに、海上の調査を進めてほしい。 今までの公共事業ではコストがオーバーしており、造るためのコストや予測だと思う。最終的に誰が責任をとるのか。七隈線の責任の所在も不明のまま。 空港整備法が改正されたが、費用負担はどのくらいになるのか。伊丹が1種から外れた変わりに福岡空港を1種にして、全額国の負担で整備してもらいたい。 公共事業をやる時、Ｂ／Ｃを出す際には固定資産税の増加は考えない。例えば、海を埋め立て、売却して民有地にすれば、土地・建物からの固定資産税が増えて公的部門としては収入が増えるが、実際は土地の造成費と売却の収入だけで赤字・黒字の計算をしている。こういうプロジェクトをする際には、税収が増える分も考えた方がよい。そういう視点は持つ必要がある。だから空港が福岡市の中にあるか、外にできるかが大きな話になる。北九州空港でもターミナルビルをどちら側にするかでもめた。 北九州や佐賀、新幹線にも莫大な費用がかかっている。福岡空港だけでなく全てがよくならないと行政として何のために努力してきたのかかわからない。福岡の需要予測はあるが、北九州や佐賀を含めた予測はどうなるのか。福岡が伸びても他が落ち込めば、何のために整備しているのかということになる。 増設案では3.8万回増で2000億円。新空港では6.8万回増で9200億円。1回増の単価は新空港が倍以上。単価の高い仕事をするのは、普通の会社では考えられないこと。 国が人口減少等を理由に道路建設を下方修正しているのに、福岡空港の需要は伸び続けると言い張るのですか。 今回国が行った、将来推計の見直しに対する分析を詳細に行った上でお答えください。 （国交省 11月26日時事通信 http://headlines.yahoo.co.jp/hl?a=20081126-00000129-jij-pol） 道路であろうが空港であろうが、人口減を理由としているので、「空港の需要も減る」という結果にならないとおかしいということだけははっきりしています。「空港だけではどうしても需要が増える！」というのであれば、しっかりと反論していただきたい。 時点修正を行うことは、過去の計画の過ちを認めるような気がして、公務員の方は嫌いますが、実際は、将来に向け、より賢明な選択を行い、無駄遣いを無くす最善の策だと思いますがいかがでしょうか。 事業ありきの計画の立案には辟易しています。事業は一時ですが、出来上がった物はずっと残ります。いらないものをつくった上に、つくったことを正当化するために、さらにいらない維持費をかけるということはやめてもらいたいです。
6.その他	7 件
	航空自由化というが、もっと政策的に、どう使われるべきかという方向性を行政が示すべきではないか。そういうビジョンを持たないと、最終的に行政が判断するといっても判断できないと思う。 今回に至るまで、覚書あるいは協定書の締結内容を継承して、十分にこれを尊重して履行されたのか、疑問に思う。今から10年、20年後の中長期の事業計画かもしれないが、だからこそ地域の覚書、協定書を、新たに我々の協議会で条件を提案させていただき、我々の意を反映していただきたい。 短期的に(身近に)考えて議論することは重要だが、長期的な視点に立てば、別空港という考えもある。 行政手法において、結論を出した後から理屈付けすることが非常に多い。こういう根拠で結論を出すということを先に示すべきではないか。 どうせなら中途半端なものではなく、国家総力をあげてスケールの大きなものにしてほしい。 誰が責任を持って決定するのか。これを明確にしてもらいたい。 質問ですが、膨大なお金を使って、また、新しいものを作ろうとしているようですが、石油の埋蔵量も あと40年ぐらいしかもたないといわれている中で、なぜ、そこまでのお金をかけて作るのでしょうか？40年後。石油がなくなったときには、どうするつもりなのでしょうか？ただの、廃墟？になるのでしょうか？1度作ったものは、簡単に元に戻りません。40年後に石油がなくなるといことは、その、10年か20年前には、かなり危機的になっているから、今みたいに旅行で使えるような状態では、ないと思うんですけど…。そう考えると、利用者だって、ぐんと減っていくと思うのですが…。そのあたりは、どう考えられているのか、教えてください。
ドメイン	1.PIの取り組みに対する意見 24 件 有識者の方々やPIレポート作成が福岡から遠距離の方々ばかりです。やはり地元のことを良く知っている(気象条件など)地元の大学や地元の有識者の方々が中心になるべきだと思いますが…。なぜそうならなかったのでしょうか？今後は是非、九州大学の大学院生などに研究させて下さいませ。 PIIになり民主的になると期待していたが、結論ありきの流れに失望を隠せない。 誰が国土交通大臣になるのかは分からないが、熊本県の川辺側ダムのような事態になっては困る。長良川の河口堰、有明海の堤防など、国土交通大臣の決定により禍根が残る例はたくさんある。福岡でそのようなことはしたくない。ステップ4で終わりではなく、ステップ5を設け、住民投票をしてほしい。連携案はステップ3で切られてしまったが、実際に計画が確定したら「新空港にこれだけお金を使うぐらいなら」ということで成立するかもしれない。住民の責任において決めた、という形を取るのが一番だ。より多くの人の意見を聞く機会を設けて欲しい。 航路の下に住んでいる私達は二分に一回、永遠に飛行機に悩まされる。ぜひ新空港にしてほしい。確かに空港は先にあった。海外の飛行機が危険なのは音で分かる。新空港案は三苦・新宮エリアに設定されているが、風が強く波も高いエリアだ。これは熟慮した結論として受け止めるが、22ページ中の実施計画段階で、さらに変更の可能性を検討するステップ5を。新宮に決めるのではなくぜひそこで検討し、福岡が世界に誇れる空港を残してほしい。 ステップ1ー3では何千件もの意見を反映しているとのことだが、今回のステップ4でたくさんの意見が出たとして、そのうちどこまでが反映されるのか。ガス抜きのように説明会を実施されても困る。 ステップ1からステップ4まで参加してきたが、今の段階でようやくわかり始めた。したがって、果たして、一般の市民がどの程度理解しているのかと思う。 PIステップ1〜4まで、いろいろアンケートを出してきている。新空港案が良いといった意見、現空港が良いといった意見等が出ていると思う。但し、寄せられた意見について、マジョリティ(大多数の意見)が優先するのではなく、我々も含むが、マイノリティ(少数意見)も考慮に入れて欲しい。 PIIは市民の方の意見を聞いてじっくりと進めていく民主主義の良さを感じている。 成果が早く得られるように、PI、事業を進めていただきたい。 一般市民の意見を収集しただけでは不十分と思う。賛成多数の意見を採用することになった場合でも、説明責任を果たすことが重要。 抜本的方策案が決まった後も、このような説明会等の開催を要望する。 国、市町村等の意見も反映すべき。 検討プロセスについて、社会資本整備という観点からすれば、広く国民に問うべきであり、国際ハブ空港として位置づけるのであれば、広く国民に問うべき。 3空港の連携が何で追求できないのかと思う。ステップ3で、ぱったり切られてしまったというのおかしな話だと思っている。それはそれとして、合意と納得の調達ということを絶対に忘れないでほしいと行政にお願いしたい。 ステップ3でなぜ外されたのか、私は全然納得できていない。疑問を感じている方は、実はたくさんいる。万人が「これだ」と思うことは難しいが、より多くの方が合意と納得ができるような方法をきちんと考えてもらいたい。 パブリック・インボルブメントは、よくできた無責任体制みたいにいる。多くの立場、多くの価値観、多くの利害が異なった人たちが福岡市にも、福岡市の周辺にも住んでいる。合意と納得の調達ができるにはどうすればいいのか、今までのPIでどこか不十分なところはないかというところをぜひ考えていただきたい。 こういう会を開いたことは、とてもありがたいが、ステップ4で知事が結論を出すというのはあまりにも乱暴な話。パブリック・インボルブメントということであれば、もっと議論をすべき。昨年の11月に北九州市長、佐賀県知事が連携の申し入れをしているが、それを無視し、民意を無視していると感じる。ここでもう一度ステップ4を次の段階に進めるなり、ステップ5なり、将来に禍根を残さないような進め方をするべき。 このままステップ4がしめられるのであれば、PIIは「プロセス・インチキ」という頭文字かと、次の世代に言い渡すしかない。 空港は日本の資産であるという視点が抜けているのではないか。福岡以外の方の意見はどうなのか。日本全体の社会資本整備として議論しても良いのではないか。空港をつくる財源は空港整備特別会計であることから、議論の幅を全国に広げるべき。 すぐに結論を出すというのは急ぎすぎであろう。連携は無理というが、貨物は連携を行っている。旅客もできると思う。 新空港ができる頃には、自分たちは生きていない。本音は、そんなお金があれば、年金・国民健康保険に力を入れてほしい。必要性を再度検討して、住民投票でもすればいい。 PIIに関して12月10日までに意見集約するとあるが、県知事は増設か、新空港かを年内に決定すると聞いている。これだけ大切なことを年末も近い12月10日までという短い時間で締切って集約できるのか疑問を感じる。 福岡市からやってきた。ご意見をくださいというが、実際に水深を測っていないとか、環境アセスもやっていないとかでは意見の出しようがないと思う。もし本当に造る場合は国にとっても地方にとっても大変大きな投資になるので、皆が納得する形で決めないといけない。今のプロセスは本当に皆を納得させようと思っ てやっているのか。川辺川ダムとか長良川の河口堰とかのように、将来に禍根を残すようなことに福岡はなってほしくない。成田のようになってほしくない。行政も調査結果を伝えるだけでなく、現場の感覚を見ていただきたい。

意見分類	寄せられたご意見
	三苦に意見収集に来るのが遅い。福岡地域や広域でばかり説明会を行って、新空港の候補地にあたるこの地域に説明に来るのが遅い。新宮の出前はもう終わっている。外堀ばかり固めて、最後の最後に来ているように受け取れる。 北九州市や佐賀県から連携の意見が出ているにもかかわらず、ステップ3では切り捨てられた。最初からある3方策について、最後まできちんと調査・検討して、最終的に判断する際には民意を重視してもらいたい。このままでは、民意はあんまり活かされていない気がする。 前回の説明会は11月1日で、今日は29日。前回は質問に対する明確な回答がなかったが、今日の説明も同じ。1日にこういう質問があり、それに対してはこうですと、そう言ったことがあって然るべきではないか。結局なんにも変わっていないから、みんなが言った意見や質問は無視されているとみえ、言ったことが全部反映された説明になっていない。だから、みんなの意見を無視してるという見方をしている。 これまでの説明会、市民意見交換会で出された意見がどのように活かされているのか。それを具体的に明らかにしてほしい。そしてどういう形で、この間の議論を伝えて、誰が集約をしてやるのか。透明な決定に至るその道筋をはっきりしてほしい。
2.PIの催し等に関する意見 14 件	直接騒音、海上環境被害等の影響がある志賀島・奈多、三苦・新宮各ゾーンに係る福岡市東区志賀島、奈多、三苦、新宮町において、「福岡空港の総合的な調査」説明会をまず開催すべきで、直接騒音、海上環境被害等の影響が比較的小さい、大野城市、まして飯塚市で開催する前に実施すべきだ。福岡市東区志賀島、奈多、三苦、新宮町での説明会開催を意図的に避けていると推測される。 また「福岡空港の総合的な調査」説明会には、算出数字根拠が説明出来るコンサルタントの職員を出席させる事、国土交通省地方整備局、同大飯航空局、福岡空港対策局、福岡市企画局の職員は研究研鑽して、税金でコンサルタントに本業務をさせるとは、国、県、市担当者の職務処理能力に疑問を持たざるをえない。「第3者から見た事業推進」との美名に隠れた、職務怠慢と見える。繰り返しますが、当該海域の平均水深算出根拠を示し、他の採用数字も逐一説明願いたい。 ステップ3で有識者委員会が「意見が少数。ステップ4でさらに努力を」と評価している。今後は公開討論会なり、ステップ3のような討論会なりを計画しているのか。私は6年間関わっているが、その間に責任者は報道も役所も変わっている。これで決めるのは乱暴だ。言いたいのはステップ3より回数も団体の数も縮小しているのではないかということだ。また、もっと開かれた場所で行うべきだ。市民意見交換会の募集人数が5名程度というのは解せない。 意見を出してもカウントされないという声もある。ホームページは高齢者は見れない。航空会社の人でもこのままでは怖いといっている。もっとパブリックな場所で議論できないのか。 パイロットが飛行場としてどちらが向いているかということが一番大事。三苦沖は暖気流が出たり、相当な北風が吹くということで、パイロットは嫌がっているという話を聞く。 懇談会の開催趣旨について、滑走路増設案や新空港案を選考する場ではない。自然環境への影響が心配である。 貨物地区のプランも重要。貨物関係業者も集めて意見を収集していただきたい。 新宮町では、これまで、平成五年から首長をトップとした3市1町の空港連絡協議会を設置し、検討を進めてきた。新空港案では影響を被る町であるにもかかわらず、説明会が行われず予定となっていたため、県にお願いし、実施されるようになった。今後は、新宮町にも配慮をして検討を進めていただきたい。 今回の懇談会は、7団体12名参加しており、平均しても一人約5分程度しか時間がなく、意見が出にくい。 未来の子供たちのために何を残していくべきかについて、意見交換の場として、いろんな立場の方から意見を聴取すべきではないか。 こういう催しは、できれば休みの日にやってほしい。より多くの方が参加できる。それが、パブリック・インボルブメントではないかと思う。 出前説明のような(メンバー)ものだけでなく、より身近で広範に説明会を開催して多くの人に情報提供していくことも必要ではないか。 本日の参加者は年配者ばかり。若い人にも説明し、意見や知恵を十分聞いてほしい。 私は説明会に参加するのは5回目だが、これだけの人数が集まった会場は初めて。会場が使える限り時間を延ばしていただきたい。こういう場は他にないので、限りなく民主的にやっていただきたい。 出前説明会は依頼により開かれる。本当に民主的に進めるPI方式であるならば、本当に大事なところ(新宮、三苦、東区)で説明会をするべき。
3.PIレポートに対する意見 21 件	西側増設滑走路(案)について、嵩上げは南側だけであること、及び離陸専用であることは今回のStep4のパンフレット(P5)で初めて知った。今までの説明では、単に嵩上げするのみで離陸専用の旨は触れていなかった。よって私は全面嵩上げと思って騒音増大が気になっていた。重要なことは当初から明確に提示してほしい。 滑走路配置志賀島・奈多ゾーン滑走路方向N135E N95E N148E N125 三苦・新宮ゾーンか方向N135E N61Eについて平均水深を約16m 約21m 約17m 約13m 約24m 約12mとしているが、現在同海域の世界的公認水深は海図w1228(平成20年2月補正)か、海図w190(平成20年1月補正)に記載されている水深である。 福岡県または福岡市が独自で付近海域を調査測量したのは、福岡県土木事務所が、平成20年1月実施したが当該海域ではない、だとすれば平均水深を出すための採用数字が海図上記載が少なく、国民を海上空港建設へと誤った方向に誘導する数字操作と認識できる。この点から各PIレポートに採用された数字をみると、 1将来発着回数2032年19.1万回算定数字の基礎数字 2滑走路処理容量算出の基礎数字 3上記杜撰な水深数字に基づく海上空港建設費の算出 など全ての数字の根拠、何故その数を採用したか、国民が「なるほど」と納得いく数字を示す事。 有識者の方々やPIレポート作成が福岡から遠距離の方々ばかりです。やはり地元のことを良く知っている(気象条件など)地元の大学や地元の有識者の方々が中心になるべきだと思いますが…。なぜそうならなかったのでしょうか？今後は是非、九州大学の大学院生などに研究させて下さいませ。 年間の損失に借地料と周辺対策の環境対策事業約150億円の金額が示されているが、土地建物等賃付料が別途あるという内訳を詳細版ではなく、このレポートに書いて欲しい。また、新空港をつくるためには跡地をどうするかについても、大方で幾らかかるのか示して欲しい。 発着処理能力について、非常に丁寧に幅広く検討をしていることはわかるが、何が限界なのかというところが、いつもぼやけている。発着回数というのはわかるが、それを利用するのは人間であり、この人間がどのように動いているのかというのを丁寧に幅広く、市民が理解できるように記述をすべき。需要予測は、随分前のデータで成されているが、見直しをされるのか。ここ数年旅客数は実際に下がっている。その辺をもう少し掘り下げるべき。 詳細版に書かれるということだが、市民が詳細版をどれだけ見ているか疑問。(薄い方の)レポートを主に意見募集するのであり、そのレポートに必要な情報を網羅しないといけない。借地料、周辺対策費用についてもはっきりとレポートの中に示すことで初めて市民が判断する材料となる。一般市民は何もわからない。別冊にしたということはちょっと不愉快。 借地から得られる収入が別途ある等といったことについて説明すべきであり、その際、土地借り上げ料、借地料、82億円の詳細な内訳を書くか、説明の中に具体的な数字を入れるべき。例えば、所得税、県民税、市民税の3つが82億円にどの程度占めているか示すべき。そうでないと、82億円全部、地主が得ていると一般市民が理解する。 地代については、月に坪2,000円という数字を出してほしい。その程度だということ。最初から80億という、10年したら800億、その先を考えれば、新しくつくった方が安いという、ばかげた人がでてる。また、地代から、税金を支払うなどして県や市に還元される金がある。そういうことを市民はよくわかっていない。80億そっくり地主がもらっていると受け止めているのではないか。 費用負担がどうなるかは、他空港の事例でも良いが、詳細版ではない方のレポートに載せないといけない。1ページ増やせばできたはず。賃料にしても、もう少し丁寧かつ的確な情報を出すべき。跡地利用にこのくらいかかる、漁業補償は羽田の例ではこの位であった、といったことくらいは、書いておくべき。 このレポートは、滑走路増設案に偏っているように見える。発着回数のピークの観点からそのように思った。いつ(抜本的方策の)結論を出すのか。発着回数のピークがどんどん迫っている。事業期間を考えると、ピークとなる2040年頃までに時間があまりない。早く決めなければならないのではないか。 このレポートは、公平であると思う。客観的に情報を出している印象であり、説明も長くない良くとまとまったレポートといった印象である。 PIレポートは、どちらかの方策に偏っているという印象は受けない。 PIレポートについて偏った印象は無い。少子化の中、観光振興をしていくには外客の誘致が重要。旅行や観光は交通アクセスが重要であり、空港が拡充することは大変よいことと思う。 PIレポートは、ステップ3までのものと比べると、精度も上がっているし、偏った印象は無い。一つ、付け加えるとしたら、アジアの空港間競争の中で、空港も売り込んでいかないといけない中、空港をどうプロモーションしていくかということ盛り込むべきである。そうすることで、一般の方に、よりわかりやすいレポートになると思う。 PIレポートは、公平な資料になっていると思う。ただし、市民とのコミュニケーションツールとしては、わかりにくくかなり厳しい資料である。どちらの方策が良いかという選択の前に、福岡をどうしたいのかというビジョンを示さないと判断できない。ステップ2で実施したというなら、そのエッセンスでも掲載すべき。

意見分類		寄せられたご意見
		PIレポートはとてもわかりやすい。過去のステップと比較して、焦点が絞れており、意見も出しやすい。
		地域のビジョンをどう考えるか、その中で空港をどう位置づけるか、という部分をレポートの前段でしっかりと記載したほうがよい。その位置づけをもとに、どういう対応策がよいかという議論がある。どちらかの案に偏っているという印象は無い。偏っていないが故に、ビジョンや位置づけが必要という感じがする。
		PIレポートは、現空港は現状が見えるが、新空港は機能拡充等メリットもある一方でアクセス等もまだよくわからない。そういう意味でバランスが取れた比較ができないのではないかと。
		これまでステップ1～ステップ3と説明がなされてきたが、今回のステップ4になると、現空港の滑走路増設案と新空港案に固まり、またレポートの内容から、利用できる時間等といった新空港案の優位性が示される等、新空港案に偏った印象を受ける。マスコミでは、県経済界は新空港案を推しており、国土交通省は滑走路増設案を推しているといった報道がされている。
		海上空港をつくるための数字に思える。9200億円といってもアクセス費や埋め立て用の土砂の用地買収費、その造成のための仮設鉄道などは全然入っていないと思う。ただ9200億円という数字だけがひとり歩きしている。これは非常に危険。注釈を入れて内訳を示すべき。
		逆に、増設は高く見積もりすぎている。鑑定士に、あの辺が幾らになるか聞いたところ、坪当たり大体47万円。この資料では、坪当たり150万円。増設はやらせない、海上にしなさいという数字にみえる。
		新空港の滑走路長が3,000mであることをもっとアピールしてもよいのではないかと。
		4.その他
		4 件
		「意見は添付のはがきに記入して投函して下さい」云々とありましたが、それだけでは不親切です。即ち「はがき」以外に書いてはいけないのか。「はがき」以外に書いた場合は、「それはどこに送付すべきか」についても述べるべきでしょう。
平行誘導路二重化について		従来、特集号を除いては、県政方針の紹介的な内容が主であったが、今回の11月号は「みんなで考えよう 福岡空港の将来を」という表示で、平成15年度から進められてきた結果をまとめたレポートを紙面で紹介して県民の意見を求められています。時折、空港を利用する県民の一人として、新聞、テレビでの情報はそれなりに理解していましたが、ステップ①～③の分析結果は十分に理解することが出来ました。ステップ4で検討されていることについて意見を投函すべく紙面を探したのですが、パソコン以外のFAX番号表示がありません。県庁内での担当窓口は「空港計画課」とはと思いますが、裏表紙の「ふくおか ナウ」のFAX番号(092-632-5331)か「情報のひろば」のFAX番号(092-643-3107)か迷ったのですが、「ひろば」のFAXとしました。3頁、下段の枠紙面にFAXの番号がほしいものです。お手数かけますが、別紙(FAX)を担当窓口にお届け下さい。なお、裏表紙の「ふくおか ナウ」はどのような編集方針によるものか7頁までの内容との区分が不可解です。私は聴覚障害で、電話での対話が出来ない為、本メモとなったことをお許し下さい。もし、照会事項等があれば、簡単なメモによって、又併せて回答に当たっても文書にてお願い致します。
		ステップ3で実施された連携に関するアンケートは、利用者の利便性に答える箇所がないなど、設問が悪かったのではないかと。
		意見募集はがきは、増設と新空港のどちらに賛成しますか、反対しますかというような設問のほうが良かったのではないかと。
		8 件
		20.9.20付西日本新聞記事による、現国内線ターミナル前の誘導路の複線化案は良策であると思う。むしろこれを恒久化策としてはどうか。
		新空港案、増設案のどちらの場合も、着工までに調査や用地買収などの期間が必要だ。現空港の滑走路処理容量は14.5万回、2022年の需要予測は17.7万回。誘導路を複線化したとしても処理能力をはるかに超える数字だ。抜本的対応策ができるまでの間はどうか対応するのか。また、複線化を実施するための費用は340億円かかるが、たったの4000回しかアップしない。コスト効率が悪すぎるのではないかと。
		340億円はとてつもなく大きい額。これが税金で賄われるのか、北九州空港の利用などで対応するのか、天秤にかけろべき話だ。また、空港利用については13時台が二番目に高い時間帯だというデータがあったはずだ。M型というのは本当なのか疑問だ。
		平行誘導路の二重化について、大体いつごろから始めてどういうふうにするかという構想を示すべき。早め早めに説明があてしかるべき。
		平行誘導路の二重化を早期に進めるべきである。対応が遅れることでその損失が大きくなる。
		需要予測について、2001年の14.3万回をピークに、近年は需要が減っている。去年から今年で32便も減っている。右肩上がりの需要増はありえない。誘導路の二重化で十分に対応できると考えているが、予備の1本があってもよいと思う。安全性や環境対策費などの維持費用は問題にならない。
その他		この間、地元負担金の金額が伏せられたままの新聞記事が出ていたが、そのあたりをオープンにすべきである。誘導路の二重化を直ぐにでも着手するとともに、海上の調査を進めてほしい。
		抜本的な方策として最もいいのは新空港を造ることだが、20年近く議論が続いており、10年後に本当にできるのか疑問。早く決めないと。完成までの当面の対策として、平行誘導路はもちろん必要だが、併せて近隣空港をもっと活用する方法を考えてほしい。
		4 件
		国として福岡空港はどうあるべきと考えているのか。大体、国土交通省として航空機、鉄道、バス、船舶、トラック輸送等における総合交通体系をどう考えているのか。神戸・静岡・茨城空港等。
		何がなんでも現福岡空港の拡充を図る、水深15mのパスを作る、新幹線を延長する、副北導水路を作る等は、東アジアに最も近い福岡・九州として、「国防」のための布石なのであろうか。
		今のアクロスの建物が建つ時、私はペン1本で2万6千人分の署名を集めました。勿論発起人になって下さった方々のお勤めの賜物ですが、そのほか他の有志の方々も同じ考えで運動されました。が結果的に私共の運動は何もならなかったのだと思っていましたら、そうではなくて、多目的ホールの筈だったのが音楽専用のホールになったことを聞きまして、無駄ではなかった事を嬉しく思いました。それにその時奥田知事に手紙を書いた時、パスポートをとる為に遠路はるばる県庁迄1日ばかりで二度も足を運ばねばならない人々の不便さを付け加えてお願いしましたら、その後間もなく天神のアクロス、北九州、久留米等でパスポートの申請が出来るようになり、市内に住むものも含めて地方に住んでいらっしゃる方々には何よりの運動の副産物でした。私の運動は天神に近い大変便利な場所にある県庁跡地は、出来るだけ緑を残してまだ福岡にはない大中小の音楽専用ホールと演劇専用ホール、それに公園の一隅にパリのリュクサンブール公園の中にあるような、子供達のための人形劇の小屋を作って頂きたいことでした。あのような場所ならば、子供達だけで見に行けると思ったからです。併し日本の国は、一度決まった事は絶対にどんなに運動をしても変えることをしません。これは時代にそぐはない全く悲しい習性です。現に郵便貯金ホールが無くなった後、適当な演劇ホールが無いために福岡では演じられない演劇が多々あるとのことです。県民にとっては大きな損失です。以前の岩田屋のビルを東京のバルコが買うとか買わないとか聞きますが、もしそうであれば、1,200人位は入れる演劇の為の中ホールを是非作って頂くよう県から要請して頂きたいと思えます。今のアクロスは建造費も含めてペイ出来ているのでしょうか？福岡は本当に文化的にレベルが低いと思います。山口県では公営の美術館は他県の人達迄シニアは無料で入学出来るとのことですが、福岡県立美術館はシニア割引すらありません。東京都美術館はシニアは半額です。九大移転についてですが、少子化の為大学入学者が著しく減っている昨今というのに、バブルの時に決まった九大の前原移転がどんなに反対をしても変えられなかったとのことです。東京では八王子に大きなキャンパスを構えていた中央大学が都心に移転を考えているというのに…。前原に大学が移ったら、一つにまとまって便利なこともあるでしょうが、とても淋しい所です。女子生徒等、夜は真っ暗で怖くて
		佐賀空港が建設される際、空港がない県ということで建設運動を促進されたと思うが、素人ながら大丈夫かなと思っていた。当初はバスなどの交通網が整備されていたが、利用者が少ないので全て廃止された。地元の要望によって官僚が計画するものは、結果的に見通しが外れることがある。
		5. 政府は福岡空港を最後に新空港開設認許可を終了する。以後、国交省の方針は空港運営にメスがはいることを示唆している。(国交省航空局飛行場部計画課企画官より聴取)既に不採用路線のカットは実行を見た。(国内線が大巾)