福岡空港の総合的な調査に係るＰＩ（ステップ４）に
12 月 3 日以降に寄せられたご意見

①意見記入はがき等により、「滑走路増設案」について寄せられたご意見

意見分類				寄せられたご意見
抜本方策　将来対応方策について	滑走路増設案について	1　代表案の選出や内容について	① 代表案の選出について 70　件	
				投資金額を考えると、西側配置（滑走路間隔210m）改良案が現実的であることがよく理解できた
				・旅客の為であれば、西側増設でOK ・少子化で今後利用者は横ばい程度でしょう
				西側は位置改良案が事業費等を考えると良いと思う
				西側に配置し、間隔が210mのものは、間隔300mの東西に配置するより経費が安くなるので、西側210mでこれからやっていけばよいのではないかと思います。
				西側配置（滑走路間隔210m）改良案は3つの案の中で1番時間とお金がかからないので、いいと思った。
				西側配置（300メートル）が（210メートル）より少し事業費がかかるが、将来の為にはよいのではないか。
				西側配置で良いと思いました。工事期間や費用のことも考えたら西側配置にすべきだと思います。
				西側配置改良案がコストが安く、実現可能性が高い。
				210m改良案が良いと考えます
				新空港案に比べたら3案とも建築費が安いのだから、全て精密滑走路の東側配置、西側配置（300m）でも良いのではないか？
				ロケーションからもコストミニマム、工期etc.福岡空港は今の位置がベターなので、都市高速をずらして「精密」で増設案が良いと考える。
				滑走路が増えれば便も増えて便利になるから良いと思う。詳細な検討では、西側配置（滑走路間隔300m）の案が良いと思う。お金も一番高くはないし、滑走路の長さが増える。
				西側配置改良案の方が効果的だと思った。
				リスクが大きいことはよいとは思わないけど、改良案はそこまでないと思うから、かまわないと思う。
				改良案の方は事業費が少なくなっているのでいいと思います。
				西側配置改良がすごく分かりやすく示してあったのでよかったです。事業費や工期の観点からみても安いし、いい案だと思った。
				「西側配置改良案」は予算も他のものに比べて少ないし、良いんじゃないかなと思います。住宅などの移設も51件と少ないので、あまり反発を買わなそうだと思いました。
				西側配置（改良案）がよい。
				滑走路処理容量で大きな差がないのであれば、事業費や社会環境に与える影響等から西側配置改良案が妥当ではないかと思う。
				・事業費を抑えることができる西側配置改良案は評価できる。 ・ターミナルが分かれることは変わらず、不案内な人にはアクセス等判りづらい、都市からのアクセスが不便に感じる。
				東側配置（滑走路間隔300m）が良いと思う。
				西側210m改良案がいいと思います。
				どうしても工事が必要なら、西側改良案でよいと思う。
				西側配置（滑走路間隔210m改良案）が適切だと思います。
				3案のうち西側（210m）改良案は、工期も短く、事業費も相当小さいが、処理容量などが大きく、劣るわけではないことがよくわかった。3案の中ではこれしかない。
				西側配置改良案に賛成します。
				多面的に考慮されており、分かり易い。結局はどの項目にウエイトを置くかで決まる事。「西側配置210m」は当然。
				西側配置（滑走路間隔210m）改良案の方法が最高と考えられます。
				比較により西側配置（滑走路間隔210m）改良案が良いことがわかった。しかしながら発着回数の増加などの対処の対策としては物足りなさを感じます。
				空港能力の面から見ると東側配置案で有る。現状の過密ダイヤの解消が図れる。費用面、TOTALで評価すると西側改良案に落ち着くのは致しかたないと思う。又現空港は年間維持費として借地料、環境対策事業費を含め約144億/年が必要で有る。
				西側配置案が費用対効果の上で他に比べて優れていると思う。
				建設費等の面で新空港が当分建築不可能とすれば、増設は西側配置改良案がベターと考えます。
				増設案については、代表案で挙げている西側改良案が、話の中では良いのではないかと考える。
				破棄された案（東側配置など）についても詳細に記されていて良かったと思う
				配置の案を図で説明しており、比軸の箇所も分かり易かった。
				以前西日本新聞に掲載されていた増設案の概算はもっと極端に工事費用が低かった。 この3つの案の以外の方法で記載だったのかどうかは記憶していないが、新空港案と工事費用を近づける為に工事費用が操作されているのではないのかと感じた。
				都市高等に影響がない方が良いと思いました
				三案の長所、短所が分かり易く比較してある
				現状から見て移転対象が少なく早期改良できる点で210m改良案は良いと思う。
				増設案の中でも3案を十分に検討している事が理解できた。
				西側配置（滑走路間隔210m）改良案がよい。
				この結果からは西側配置案が良いと思う。
				既存周辺施設に影響を及ぼさない範囲で、効果が期待できる（210m）案が一番望ましい。
				西側配置滑走路間隔210m改良案でいいと思う。中心地まで近く、短時間で行ける。
				・現実的な案（西側配置改良案）だと感じた・国内線のターミナルビルの整備がいずれ必要（手狭）・国内線と国際線の移動手段として、海外の空港に見られるような地下にムービングウォーク等を設置してみては
				東側300m案は移転費用が莫大なものになる。
				既存のインフラを活かした西側増設が良いと思われる。
				西側配置案が一番合理的と考えます。
				西側配置案に賛成します。
				西側増設案に賛成致します。
				西側増設に賛成します。拡幅も必要です。都市高速道は地下鉄に移設出来ませんか。
				西側増設案に賛成します。都市高速道の架け替え等を考え、拡充も必要と思います。
				210m案は投資するに値しない。増設するのであれば西滑走路が100%活用出来る計画とすべき。
				確かに費用対効果の面で西側拡張による増設案は魅力的に感じる部分がある。しかし今後実際に計画を前に進めていく上で現在の想定前提条件どおり進むとは考えづらく、何らかの事情で変更を余儀なくされる可能性が高く、この点をふまえた検討が必要である。この点増設案では、前提条件の変化に対応できる余地がかなり限定的で、途中で見直しを余儀なくされた場合には対応が困難となる事態を生まないか懸念される。
				増設するのならば、極力シンプルな方が良いと思う。地下鉄の分岐・延伸や丘陵地の除去、高速道路の付け替えなどには、大きなリスクがあると思う。よって西側配置（210m）改良案に賛成したい。
				西側配置改良案に賛成します。
				増設滑走路は2500mなので、通常着陸用として使用される事になるはずである。それなのに非精密進入しか出来なければ並行滑走路増設の有効性が失われる。さらに間隔が210mしかなければ、離着陸の回数が大幅に減少する事になるので、東側、若しくは西側（間隔300m）の案を支持したい。
				比較検討された案の中で、西側配置改良案がよりいいように思われます。
				西側配置改良案に賛成します。（滑走路間隔210m）
				西側配置（滑走路間隔210m）改良案に賛成。
				西側配置（滑走路間隔210m）改良案に賛成。
				西210m案でよいと思われる。安全性について（各国）パイロットや管制官への周知が必要。 →今までより気をつけて下さい。〇〇国の〇〇空港の感覚でといったわかりやすい知らせ方で。

意見分類				寄せられたご意見
				西側配置（滑走路間隔210m）改良案がよい！
				東側配置のように国内・国際線を一体とする案は反対です。（予算が多く、工事も大きい。利用者が増加し続けるか疑問。）
				西側配置210m案は評価出来る。
				処理容量増設が将来的に必要だとすると、この間隔210m案でよいと考える。
				東側配置の考えはとてもいい。今、国内線と国際線のターミナルが分かれていることで国内線から国際線への乗換えが大変なため利用しやすくなる。地下鉄も若干工事が必要だが、新空港よりも経費はかからず、アクセスもよくなる。
				改良ですむなら増設にすべき
				・西側配置改良案が良いと思います。 ・出来れば、国際線ターミナルを国内線側に持ってくるか、地下道でつなぐか、出来ないでしょうか。 ・利用者の利便性は重要です。 ・都心部高さ制限や騒音等のまちづくりへの影響は仕方ないです。
				掲載内容のとおり西側配置改良案を代表案とすることでいいと思う。
			② 代表案の内容について 24 件	
				西側配置改良案では、その他の案と比較して、現状の施設を有効に使用することが出来るので良いと思います。（予算も充分削減できる）。しかし、拡張があまり出来ないので、不便になる事がないか不安である。
				西側配置を改良した際、なぜ210mの縮小で可能になったのか、210mで安全であるのかをより詳細に記していただければと思います。最も優位なことは分かったが、なぜその「210m」となったのかが知りたいです。
				都市高速道路や主要道路に影響しないのがいいと思う。
				西側配置改良案は、新空港案より早く需要増加への対応が出来ることや、2032年頃までの需要に対応可能な点はいいと思いますが、更なる拡張が現実的に困難な事など問題点も分かった。
				滑走路増設などダメ、素直に新空港にすべきだ！ そもそも、空港面積は ・増設＝373ha ・新空港＝510ha これで能力がさほど変わらないなんて信じる人はオメデタイ。 マンションでも、 ・中古の4LDK：専有面積70㎡ ・新築の4LDK：専有面積100㎡ この2つの物件を同じ価値だと考えるオメデタイ人はいないのと同じ。
				小型機の発着が多いと思うので、2500mでも十分と思う。 伊丹もほぼ同様で運用されているので、十分地下鉄のアクセスは地元以外の人間にはとても良い。
				滑走路間隔の最小限値とその危険性を充分検討。離着を同時に行う事があるのか。
				増設滑走路長2、500mの妥当性が不明である。
				西側配置（滑走路間隔210m）改良案は、安価で工期も短いが、非精密進入の滑走路を作ることになるため、不安がある。また、この案では抜本的な改善にはつながらないと思う。
				いわゆる「スタガー配置」の解消策には大いに疑問があります。スタガー配置を解消するのは処理容量を上げるためとの説明ですが、向きによって到着用と出発用の滑走路を入れ替えれば済む話なのでは？精密進入にこだわるが為に現滑走路を到着用に固定しているのだと思いますが、そもそも精密進入を行うような視界の悪いときは、それこそ安全間隔を十分に取って運用しているはずです。滑走路をかさ上げまでしてとるべき策なのか、よく検討するべきだと思います。
				費用が少なくて実現可能性が高いことは良く理解した。しかし、滑走路を嵩上げして作っても安全上問題は無いか？世界的にこのような滑走路で運用実績はあるのだろうか？
				スタガーは解消する設定が妥当と考えます。
				初めは滑走路増設のことばかり考えていたけれどよく話を聞いてみると、問題点や短所もたくさんあることがわかりました。もし滑走路増設に決定しても2500mしかのばせないのなら少しむずかしいのかなと思いました。
				今までと配置も変わらずとても良い案だと思います。
				西側配置が赤枠取りされている意図が不明。工事期間が短期で、建設費が少ないので、西側配置（210m）改良案とされているのか？
				都市高速道路が進入、離陸とくに危険性が高い。又現滑走路と増設滑走路間隔が210mでせまく、安全性が低いし、国内線と国際線ターミナルが分離している為、じょう客の乗り継ぎが不便で有る。単純に工事費、工事期間面でのコスト比較だけで決定しない事を望む。
				滑走路の嵩上げは馬鹿気ていると思う。本気で考えられているのでしょうか。
				増設滑走路は、2,500m程度で良いのでしょうか。これからの飛行機では、3,000m程度の滑走路を必要とするものが多数出てくるのではないでしょうか。
				西側（210m）改良案には賛同できない。
				狭苦しい感じがします
				『那覇空港の構想段階PI』と、「福岡空港PIステップ4」では、大きな違いがあります。 その理由を説明すべきです。 具体的には、 ①騒音コンターを示すべき　那覇では騒音コンターが示されています。福岡は構想段階ではないから未だ示せない、というのが表向きの理由でしょうが、那覇は沖側に滑走路を増設する案なので現滑走路の発着は減少し、沖側の増設滑走路は陸地との距離が十分にあるため、騒音は現状より改善します。一方、福岡は吉塚など西側の住宅密集地側への滑走路増設なので騒音は現状より悪化します。福岡のステップ4では「騒音区域が拡がる可能性は低い」などと記述されていますが、これは騒音コンターを作成しないと言えないことです。福岡でも騒音コンターは存在するはずです。したがって、那覇では構想段階に進んだから騒音コンターを出せるようになったというのは表向きの理由で、実際は、都合の悪い情報＝福岡の滑走路増設は騒音被害が拡大する、を隠すために公表できないものと考えられます。　②滑走路処理容量の算定（スタガーについての考え方） 廃案になった那覇の滑走路間隔210m案では、1時間当たりの処理容量は最大36回、着陸割合65%以下の代表値は33回となっています。これは現状の容量と同じです（現状は最大値＝36回、代表値＝33回）。 つまり、滑走路を1本増やすのに、処理容量は全く増えません。 その原因は、着陸滑走路が離陸滑走路の内側に入る「スタガーの影響」だと考えられます。実際、那覇空港PIステップ3では、増設滑走路長3000m間隔210m案の容量は時間当たり最大42回と示されていました。 それならば、沖側の2700m増設滑走路を離陸用にし、陸側の3000m現滑走路を着陸用にすればいいはずです。 スタガーを解消できる『妙案』なのに、これを採用しないのはなぜでしょうか？ 福岡では、この方法でスタガーを解消して、容量を増やすことが可能になったのではないでしょうか？ 那覇でそうしないということは、福岡の運用方法（大部分を占める国内線ターミナルから遠く短い方を離陸用、国内線から近く長い方を着陸用）はスタガーによる処理容量の減よりも大きな問題があるということになります。
				・滑走路間が狭く、スターガーによる危険性が高い。 ・都市の過密化を抑制するため、現状維持でよいと思う。他の近隣空港との協調はできないか。
				東側に増設より西側増設の利点が理解できた。ただし、西側配置の場合、滑走路幅300m→210mへの再検討がなされた経緯がわからない。「ステップ3」で提示せず、今回になった意味が不明。スタガー解消の手法は既知のことではなかったか？何だか提案が「小出し」されている印象。
				西側配置案は、事業費が他案に比べ半額以下であり、優位ですが、非精密進入とすることのデメリットがどの程度なのかわかりませんでした。
			③ その他 4 件	
				オープンパラレルでなければ増設の意味と必要がない。ムダである。
				国際空港としてはどの案も無理があり、滑走路の増設にしても充分に機能するものとは思われない。これだけ市街化された都市の中にあることに無理がある。
				東側の道路を付け替える案や、大宰府方面延伸させる案は考えられないか？これが無理であるならば増設案を支持する。
				西側配置後、将来東側配置への変更も検討して欲しい（合計金額は海上空港並みにすぎない）
		2 需給逼迫緩和の視点について	① 発着需要への対応について 222 件	
				・中心市街に至近なのが素晴らしい ・急速に世界経済が悪化している中でアジアのゲートと言っても、アジア自体が成長鈍化するので、新しい空港の建設は反対！需要見通しを修正すれば、当然この案に落ち着くはず
				・旅客の為であれば、西側増設でOK ・少子化で今後利用者は横ばい程度でしょう

意見分類				寄せられたご意見
				現福岡空港の処理容量に不足があるなら、この増設案が現実的であろう。
				24時間使えるメリットがあることは分かるが、新北九州空港の状況からみて、福岡だからという点での需要がどこまであるのか疑問。その点では利便性が高い今の空港の方が利用価値は高いと考える。(24時間の必要性はあまり感じない)ハブ空港にするなら、別に北九州でも良いのでは。
				必要ない。滑走路が増えても誘導路が増えない限り、地上の飛行機の処理が出来ず、発着回数が増えない。
				空港からさほど遠くない所に住んでいるので、騒音という点では気になりますが、周辺は福岡市のベッドタウンで、人口は増加傾向にあるので、利用増が見込める。なので、滑走路を増加し、需要に対応する方が良いと考える。
				増設しても長期的な利用に対する対応は見込むことができない。
				コストは安いが、将来的に需要に対応できるか不安に思った。
				2032年までの需要には概ね対応可能をもっと早く実行してほしい。
				早期に需要が増えた場合に選ばれるべき案だと思う。
				改良案により滑走路増設での滑走路容量は向上した。一方の需要予測は実質下方修正されたが、それでも実績は予測をはるかに下回っている。 滑走路増設で将来的にも十分対応していけると考える。建設費の面でも滑走路増設が圧倒的に安い。滑走路増設賛成。
				増設案のほうが、各自治体の拠出費用対効果の点で非常に有利であるとおもいます（これ以上自治体の財政に負担をかけて将来へのツケにしてほしくない）、 また、現状ののアクセスの良さ（周辺のどの位置からでも同様の時間で来れる） 昨今の便数削減（地方路線、海外路線はどんどん撤退、羽田便だけ増える） 燃料高騰、人口減から今後の需要の大幅な増加見込めないと思います。（道路の需要見込みでさえ減っているのに航空需要が増えるとは考えにくい）
				需要が逼迫することが前提のこれら対応策につき、中央（東京）の利便性が向上し、その結果地方（福岡、九州）の弱体化につながるような気がしてならない。 20年以上前からすでに大学など研究者の間では、新幹線や高速道路建設が地方の活性化につながるわけではないことが言われている。 九州新幹線の整備が進む中、はたして需要が逼迫するのか更なる議論が必要と思われる。 それらを踏まえた上で、この滑走路増設案につき、意見をさせて頂くこととする。 2000億円もの費用をかけ、一日40回弱の離発着増に備えるのはナンセンス。 東京便をこれ以上増やしてなにを期待するのか？ 経済効果のプラス面、マイナス面までも追及した評価が必要である。
				滑走路増設案が可決しても数十年後にはまた同じような問題が浮上してくるのでは？
				将来の需要にもある程度対応でき、交通の便も非常に良いので魅力的な案である。
				できれば現在のアクセスの利便性を残してほしいので、その点では増設案を支持したい。ただ今後需要逼迫が深刻になり、どうしても増設するだけでは無理というならばどうしようもない。
				滑走路を増やすことによって今までよりスムーズに進むのなら良いと思う。
				これから飛行機を使うお客が増えると思うので滑走路を増やした方が良いと思う。
				映像を見たら、意外にも飛行機が混雑していたのがおどろいた。
				滑走路が福岡空港に今現在一本しかない事を知り、よく成り立っていたなあと思いました。
				福岡は日本でもよく使われている空港としてトップの地位にいるから、これからの国際化も考えた上で滑走路増設は必要だ。
				滑走路増設することによって福岡空港がよくなればいいと思う。
				滑走路を増やすことで、空港内がスムーズにいくのなら増設することはいいと思う。
				滑走路を増やした方がいいと思います。
				映像で大変さがわかった。足りないと思った。
				いいと思ういます。しかし滑走路が混雑するなら便を減らせばよいと思う。
				離陸・着陸が今よりもスムーズに出来る事はいい事だが、環境には悪くなると思うので賛成か反対かは分からない。
				滑走路を増設することになれば、混雑した状況も少しは改善されると思う。場所によってはそうでないこともある。
				とにかく1本では足りないと思うので増設する案は非常に良いことだと思う。
				反対！！道州制になればそのまま地元負担になる。それで危険で能力の向上はなし
				新空港より増設の方が影響が少ないようだ。ただ、需要予測が伸びるとした前提のため変動はあるだろう。その都度、予測のしゅうせいなりは必要。増設が良いのではないかと思う。期間も短いようだし。
				将来人口の減少で便数も増えないと思うので、増設案が良いと思う。折角これ程近い空港を無駄にしたくない。
				現状から増設は必要であるので、この案に賛成です。将来の人口減も考えると、新空港を利用する人口が本当に増えるのかも良く分からない。少子化の中、若い世代の負担は出来るだけ避けるべきと思う。
				1本ぐらいは増やした方が、少しは混雑も少なくなるんじゃないかと思う
				今の滑走路1本だと、とても混雑しておりました。滑走路がもう1本増設されるのは、とても良い案だと思いました。
				ビデオを見ていた時、凄く大変そうだったので、増やした方が良いと思いました。少しはスムーズになると思います。
				今のままでしばらくは大丈夫という印象を受けましたが、長い目で見たときにはやはり新空港を作ったほうが良いのではないかと思いました。
				滑走路が増えると、発着がずいぶんスムーズになると思うが。
				福岡空港には滑走路が一つしかないということなので、増やして混雑を少なくするという案は良いと思います。
				ラッシュ時の混雑等を考えると、滑走路を増設する場所があるなら、増設した方が良いと思います。
				日本の中では他のアジアに近い空港なので、もう少し広くなっても良いとは思っていた。
				混雑を避ける事ができるなら良いと思います。
				増設することは良いことだと思う。ビデオを見て、とても混雑していると感じたから。
				スムーズにするためには良いと思う。
				混在しているなら、増やした方がいいと思う。
				混雑しているので、滑走路増設案は良いと思いました。
				滑走路が増えれば飛行機がいっぱい飛べるからいいと思う。
				福岡の空港の滑走路が1つだけと聞いて驚きました。他の空港は2つあったりしている。それに、利用率が高いのでこれはいい案だと思います。
				福岡空港には滑走路が1つしかないのでとても混雑するから増やした方がいいと思った。
				今滑走路が1本では飛行機の発着陸が多いのに対し、少ないと思います。この滑走路増設案はいい考えと思いますし、飛行機の混雑も今ほどにはならないと思うので私は賛成です。
				今は1本しかないから増設した方がいいと思う。もっと飛行機を使うようにこれからなっていくと思うから。
				より良くなり混雑が防げるのであればいいと思います。
				需要増加に対しての対応がスムーズに行くと思った。
				福岡は1本しかないから、作っていいと思う。
				福岡空港が全国でも利用者がとても多いとは知らなかった。滑走路が混雑して、事故が起こったりスムーズに進まないのなら、増設案については興味を持った。
				福岡空港は利用者が多いにもかかわらず、滑走路が一つなのは不便であると思った。滑走路を増やすことによって、福岡がより発展し利用もしやすくなると思った。
				良いと思います。滑走路が1つしかないのは知らなかったし、利用者も多いので増設した方が良いと思います。
				これからも飛行機の利用者は増えていくと思うので、増設案でさらに福岡空港を活性化させるのは良いことだと思いました。やはり福岡空港は福岡や九州の顔であり、交通便も非常に利用しやすいので増設してほしいと感じました。
				新たに滑走路ができれば、利用者も増えるので良いと思います。
				最初は絶対に滑走路建設の方が良いのでは、と思っていたが、今は反対です。確かにすぐに需要に対応できるかもしれないが、これから航空需要は増える傾向です。騒音、利用回数などを考えると、あまり良くは考えられません。
				もっともっと広くしてほしい。
				滑走路を増やしたら需要増加への対応が可能となるが、騒音が気になると思った。
				増設して快適な空港になってほしい。
				国内の他の空港より少ないのはわかりました。足りないようなので作ればいいと思います。

意見分類				寄せられたご意見
				2032年には発着回数が年間に19.1万回に達するならこの増設案を採用したら再び増設をせまられると思う。市街地への距離は魅力的だが需要を満たす方が需要と考える。
				経費が比較的に低いが騒音問題が続く上に、発着回数に余力がないため良策とはいえない。
				こん雑が少しでも緩和されるのなら増設にした方が良いと思う。
				今の滑走路数で足りないのであれば増設すれば良いと思う。
				経済が永遠に拡大し続けるなどというのは幻想にすぎない。実際には人口減少で経済は縮小、あるいは現状維持の時代がやってくる。特に地方では 高齢化も進んでいることから人口の減少スピードが早い。ゆえに新空港は不必要。状況を見ながら滑走路増設など現空港の活用策を検討しなければならない。
				財政状況、福岡空港利用客数の減少という実態、世論の厳しさ、どう考えても新空港はムリ。滑走路増設と近隣空港との連携を進めることが現実的だと思う。
				需要予測というものは道路にしても何にして、つくりたい側の希望的数値としか思えません。地下鉄3号線は散々な状況です。今回の需要予測も既に下方修正されています。これから人口も減り、経済も成長期ではなく、成熟期になると思います。滑走路増設そのものが必要ないのではないでしょうか。今の経済状況をみても経済効果も予測不能です。
				建設費を除いて一番のメリットは、現空港の高いアクセス性が維持されるということであり、空港付近に住んでいる者としては、非常に有難い。だが、増設案は、今回一回限りしか考えられないものであり、航空需要がいずれは頭打ちになるというシビアな予測の下、選択を考えなければならない点もある。どちらかと言えば「滑走路増設案」に賛成である。
				現在の利便性、利用客の減少で、今後利用客が増える見込みはない。
				今から少子化が進んでくるので増設案がよいと思います。
				・現空港は利便性で日本一 ・コストが新空港に比べて安く、国民の負担が少なくてすむ。 ・将来的に見て、新幹線等の整備が進む中、これ以上の発着回数が多くなるとは考えがたい。現に今年は昨年に比べ減少している。
				初期費用の安さ、利便性の維持、処理容量の増加等、トータルで最も優れた案だと思う。
				そこまでの需要があるか疑問であるが、需要があるのなら増設の方が良いと思う。
				現空港の需要が逼迫する需要予測はあてにならない。
				今後、そんなに需要が増加するのか疑問です。
				現状でまかないきれないなら増設もやむを得ないと思う。
				回数が減少している現在、将来の事を考えても増設案で充分である。 利便性から。
				利便、コスト、今後の利用予測等、どれを取っても現空港の活用が最も望ましいと思います。
				将来の需要予測が高すぎでは？
				用地の大幅な拡張をせずに滑走路を増設する案には、計画上の無理があり、賛成できない。 滑走路だけを増やしたところで容量は増えない。 滑走路の増加に見合う誘導路や駐機場を確保しなければ、トラフィックを円滑に処理できない。 道路で例えると、2車線道路を無理やり4車線に拡幅しても、交差点部での適正な右折レーンやバスベイなどを確保できなければ、本線部分だけを拡幅しても意味はない。 道路の容量は、交差点の飽和度などから判断される。単純に車線数が倍になれば容量が倍になるものではない。
				海外との交流が盛んになると言う人もいるが、日本の人口減少はそれを上回るスピードになると思う。改良された滑走路増設案で将来的にも十分まかなえると思う。現在でも需要は減っているというのに、新空港は説得力がない。滑走路増設を需要動向を見ながら進めれば良い。
				たったの20haの拡張で，新空港とさほど変わらない能力がある訳がない。 素人を騙そうとしても，ダマされはしない。 なぜ，滑走路増設は353ha＋20ha＝373haで，新空港は510haなのか？ 全然面積が違う。 なのに，能力にさほど差がないはずがない。 こんなに狭苦しい滑走路増設案は，滑走路だけは増えるが，エプロン・スポット・貨物ターミナル・駐車場などについては，適正な量を確保できる訳がない。 滑走路増設など計画に無理がある，絶対に無理だ。 新空港にするしかない。
				面積が明らかに不足する滑走路増設案など，諦めるべきです。 福岡市役所での説明会で，国交省は，クロースパラレルをセミオープンパラレルに変更した場合，つまり発着回数が4万回増加した場合， エプロン・ターミナル用地として30haが必要とはっきり言いました。 そうだとしたら，現空港から4万回増える滑走路増設では， エプロン・ターミナル用地だけで30haは必要， つまり，滑走路・誘導路用地として必要な面積プラス30haが必要だということになります。 拡張面積20haの滑走路増設改良案は面積不足だと認めたも同然です。 新空港を選択するしか，解決の道はありません。
				騒音など周辺住民に更なる負担を強いることになるが、空港機能をどうしても強化するのであれば、唯一現実的な選択。
				滑走路増設は実現性がない。 騒音、用地買収、面積不足、危険性、処理容量不足
				滑走路増設では、滑走路処理容量が1割しか増えない。 拡張面積がたったの20haでは適正な誘導路やスポット、貨物ターミナルが確保できるわけがない。 だから反対。
				事故が起きたときの危険性が高まる、騒音が拡がる、容量が増えないから反対。
				能力が低く、騒音や借地料などの問題が継続する滑走路増設案では解決策になりえない。 現空港の抱える問題を根本的に解決する新空港を選択すべき。
				滑走路増設では、混雑問題を解決できないのでダメです。 滑走路増設西側配置改良案の滑走路処理容量は、現状から1割しか増えません。 1.26倍になるなどとレポートに書いてありますが、ダマされません。 ステップ1とステップ4の詳細版を見比べれば、1割程度しか増えないことが判ります。 滑走路処理容量は、 ・現状の最大値＝36回/時 ・滑走路増設の最大値＝40回/時＝現状の1.1倍 ・現状の代表値（着陸割合67%まで）＝32回/時 ・滑走路増設の代表値＝36回/時＝現状の1.13倍
				・資金面からも現実的 ・少子化が進む中、今の状況の中では一番良い ・北九州空港を多く利用した方が良い。特に夜間や貨物便
				今後の予想される増便に耐える事が出来るか心配
				現在も便数が減っている
				空港の使用が半永久的に需要が増え続けることはないのだから、現空港増設で充分機能は果たせる。世界一便利な空港とされる福岡空港を、わざわざ市民・県民の財政負担重い新空港にというのは、どうしても納得できない。
				景気低迷や人口減により国内旅客、国際旅客共に減少すると思われる。コストの最も少ない西側配置改良案がgoodです。
				三案の比較として西側配置（滑走路間隔）改良案が選択された事は理解出来たが抜本的な機能拡大となるかは不明。又工事中の空港利用について数々の制約が予想され、利用者として考えれば疑問がある。現空港が移転しない限り安全面の課題は将来も残る。
				危険性が解消されない。年間費用が144億円、将来の航空需要を考慮すると対応方策としては一番不適切と思われる。
				①空港の使用が半永久的に需要が増え続けることはない。 ②今ある空港を有効活用し、2本の滑走路が出来れば充分機能が発揮できる。 ③世界中を見ても、これほど便利な空港はない。夜中の発着等、多少の不便は問題にならない。 ④最近の飛行機は音がすごくやさしくなっている。そんなに騒音が問題にならない。
				需要予測に反し実績は減少傾向をここ何年も示しています。また需要予測は潜在的需要を予測しているに過ぎず。その需要を100%拾い上げるなど不可能です。滑走路増設で十分に対応可能です。利便性を保て、費用も少ない増設案が現実的です。
				最近の福岡空港は国内線国際線とも一時期に比べずいぶんと路線数が少なくなりました。利用客数もここ数年落ち込んだ状態が続いていると聞きます。このような状況を考えると、巨大な建設費をつぎ込みアクセスも低下する新空港は現実的ではありません。滑走路増設が理にかなっていると考えます。
				増設案については反対します。今でも過密と言われているのに増設などありえない。また土地の借用料（これに対しても費用を詳細な面積及び地主の人数、平均でも構わないので1件あたりの金額）を示すべきではないか？また、将来にわたって借用料及び環境対策費を払うのは無駄ではないか？工事にしても土地の買収などで予定の工期で終わるとは到底思えない。現空港は糟屋郡と福岡市を分断していると思う。福岡より切迫してなかった名古屋空港が移転したのだから新設でお願いします。
				新空港案にたいしても同じ意見ですが将来どうせ飛行機もすくなるのは当然だしまるで意味がありません。経済効果もうまないし、誰もりようしないと思います。
				新空港を作るより、問題点が確実に把握できている本案が現実的である。ただし、現状の空港設備を拡張する必要性がの根拠が薄く（年間発着数の予想

意見分類				寄せられたご意見
				数の根拠が薄い)、空港増設の必要が出てきた際に本増設を開始しても十分である。
				この少子化の時代飛行機を乗る人が増えるのか？疑問点がある？もう少し見直すべき
				日本の人口、経済発展の動向を考慮すると無理のない当案が妥当ではないだろうか。
				そもそも将来の航空需要の予測が正しい数値とは思えません。2001年以降、横ばいであるのに、利用者が増えると誤った予想をして滑走路を増設をして無駄になるのは目に見えていると思う。
				今後の増加予想の根拠が不明確。実績から考えると、また人口の変化、脱モータリゼーション、燃料高を総合すると、需要は予測のような増加は考えにくい。増設は不要。
				今はもっと増えるかもという所で増設を考えているようだが、もしかしたら、ここをピークに減ってくるかもしれない。現状の方がいいのではと思うのだが。
				将来的にさらに需要が増えた場合にはじめて一考の必要はあるかもしれません。
				賛成です。東京(羽田)や大阪(伊丹)をよく利用しますが、ビジネス街へも天神へもほぼ等距離にあるアクセス至便な空港は福岡空港の他ありません。発着便を増やしても昨今の不安定な経済原油状況では、1便あたりの儲けが減り、今後増便にも限界が来ると私は思います。
				滑走路が増えるのは良いと思うが、多分国内線を利用する人が減ってしまうと思うので、結局必要ない滑走路がでてくるのでは？
				周辺騒音の問題はあろうが、それを上回る公共利益も、空港が異例なほど都市中心に近いということで得られている。国際的にも希な恵まれた立地であるから、人の移動には適切な案だと思われるが、需要については予測が大きすぎるのではないか。移転案でも書くが、九州全域において人口は減って行くものと予測されることを熟慮するべきだ。また、貨物と切り離した考え方も必要だろう。
				燃料費高騰等で航空各社が減便傾向なのに、今度将来的に発着回数が増加するのか？
				現空港の利便性と景気の後退等を考えると一番ベストな選択と思う。
				佐賀、北九州空港もあり、少子高齢社会なので、今の空港に増設したらいい。
				需要増加に対し、新空港よりも早く対応できるが、20万回ほどの対応能力が期待できるのならばこの案が良いといえる。
				[新空港案]に比べて早期完成の見込みが高いが、将来的にさらに需要が高まったとき、今と同様な問題にぶつかるのでは？
				利用者は多くなるし、短期的には問題を解決できるが、一時的なものではないかと思った。
				先の需要を見込むと、やはり限界があると考えられます。
				将来の大幅な需要増加への対応は困難。→許容を超える需要にまで増加する可能性は？ 「対応は困難」だけでは分かりにくいです。
				アクセスの利便性は勿体ないが、増設してもまたすぐに容量が足りないという問題が出ると思う。
				福岡空港は利用客数が多いということなので、滑走路を増やして効率を上げるといった考え方は良いと思った。
				交通の便がよくなり、早く対応ができると思う。他にも混雑などの緩和。
				滑走路要領にそれほど開くがなく、建設費が新空港の5分の1、しかも利便性も保てる滑走路増設案に賛成。
				滑走路容量に問題はなく、建設費は安く捻出できる額だとおもう。現空港の利便性も保て非常によい案である。騒音については近年技術が進化しており問題はおきにくいと考える。用地買収については、対象地域のほとんどは企業であり、代替地さえ確保できれば問題は全くないと思う。
				毎年福岡発の国内線や国際線の減便・廃止がある中で、需要が増大するために増設が必要だという理由が弱い。少子高齢化でこれから縮小していく日本経済では、重要増大という将来見通しが甘いのではないか。 増設費用を誰が支払っていくのか県民の負担になるのではないかと心配する。 もしどうしても増設する必要があれば、最も費用のかからない方法を選択すべきだと考える。
				・増設後の更なる拡張は困難であるため、2032年ごろまでの需要には対応出来るが、根本的な問題解決には至っていない為、不安感が残る ・初期投資約2,000億円と新空港案と比較すると小さいため、現在の金融危機等の社会情勢を考えた場合、無難かと思う(新空港設立後のトラブル等は現状未知数のため)
				今の空港で何が悪いのですか？ピーク時はすぎている。案をもう少し考え直すべき。
				西側配置(滑走路間隔210m)改良案で良いかと思う。 ・新幹線、高速道路整備等により、大幅な伸びはないと思う。
				どのような感じで予算で出しているのか？私には今が一番でこの先は減っていくんでは？ サーズなど外国へは行かなくなると思う。
				増設案も疑問？2032年に本当にそうなるのか？少子化の中、そんなに増えるのか？疑問です。
				現在の社会情勢を考える時、将来共利用度は減少すると思われるので、増設案に賛成である。
				・今後機体の小型化に伴い、発着回数は増加することとなりこれに対応できない。 ・事故の可能性は未解決
				航空需要の予測は関空、中部にみられるように、たった15年後にケースA,B,C程増加しない。人口減少、現在の主力 福岡←→羽田線も便数が多すぎる。増設しなくてよい。
				現状では必要ない！今後も需要が伸びない(少子化、経済悪化、IT情報化等により)。北九州・佐賀空港を有効に利用すべき。
				増設案が出て来たことは画期的なことである。後に述べるように需要予測値の見直しをすれば増設で充分であることが証明される。周辺空港との連携・分散・分担を図り、すでにある施設を有効利用することがトレンディーな叡智と言える。現空港のデメリットとみなされる高度制限も都市の温熱環境や景観にとってはプラスに働いた。
				空港の需要は延びる。1.限られた面積では、限られた飛行しか出来ない。(2000～2007) 2.福岡県市はこれから九州の核都市と集中化が行われる。特に地方分権、道州制、住みやすさなどから、人口は集中してくる。
				確かに今の福岡空港は過密になりつつあります。このままでは空港の増設、新設は将来の課題になるでしょうし、空港周辺の住民の騒音公害の不利益は同情申し上げたい気がします。
				ボンバルディア機のような小型機が増えると予想されますが、後方乱気流は少ないから、発着間隔はつめられるのではないか。
				今秋、急に米国のサブプライムローン問題が表面化し、100年に一度とも云われる世界同時不況に発展しました。今まで積み重ねてきた基礎資料は、予測は全て崩れた。(今年の利用集を5,000件以上下回りそう)。従って、改めて基本数値を見直すことが不可欠だ。
				既に容量限界に達していると思う
				周辺住民にとっては、更にうるさくなるのでは？また、将来需要が増えた場合の事を考えると、新空港案のほうが長い目で見ても、良いと思う。
				既に限界ではないのか。費用に対する効果が少ない。
				既に空港スペースはいっぱいでは？今後、50年、100年先を考えた空港にすべき。
				騒音問題。2032年以降更なる増加に対応出来ない。空港が移転する事で、東西の交通の流れが良くなる。
				短期的な対応策としては評価出来るが、抜本的な対応策(新空港)とはなり得ない。 ・客量が足りない(絶対的に) ・事故の問題が未解決 ・永続的な補償問題
				初期投資は安く済むが、長期的には新空港並みの負担が必要である。道州制により、国が地域にその負担を押し付けるのではないかと心配している。西側改良案では処理能力が上がらず、抜本方策にはならないと思うが、地域の人の多くは増設を望んでいるようであり、消極的ではあるが賛成。
				西側配置210m改良案は、他案に比べて発着回数がさほど変わらない割には、費用が大幅に安く済み、良いと思います。
				空港の容量がいっぱいであり、これ以上の増設をしても、すぐパンクするのでは？
				現空港が既に限界に来ていることは理解出来る。
				用地が狭く、増設しても大幅な便数の増加は望めず、かつ、借地料が莫大である為、将来性に問題がある。
				・借地料、騒音対策費の問題は放置できない。 ・騒音が拡大(範囲、飛行回数)する結果、住民訴訟等により「飛行時間の短縮」になる恐れがある。 ・狭い敷地での増設では効果が薄い―各施設。 ・都心部の建築物の高度制限は都市計画において損失が大きい。
				既に容量限界に達している状況と思われる。
				将来容量の増加に備える必要がある
				滑走路処理容量が単に1.26倍となる案では将来のアジアのハブ空港などへのスケールアップは望めない。又、発着回数の増加によって空港周辺住民の

意見分類	寄せられたご意見
	騒音公害が更にひどくなり、住環境が悪化する。高額な借地料が引き続き発生することで、かえって割高な空港となり将来に禍根を残す恐れ。
	すでに容量限界に達していると判断せざるを得ないのでは。
	本当に現空港で処理できないのであれば、滑走路増設に関しては賛成。
	建設費が比較的安く現実的な案だと思います。需要の動向をつかみながら、着工は慎重に判断してほしいと思います。基本的に賛成です。
	福岡も人口減少時代に突入します。開発は都心に限定すべきであり、郊外まで手をつけるべきではありません。特に自然豊かな地域の開発は厳として慎むべきです。滑走路増設をしておけば十分だと思います。50年後には日本の人口は半減します。需要が右肩上がりで増えることはなく、減少に転じるでしょう。滑走路増設で十分いけると思います。
	そもそもそんな必要があるのかまったく不明。
	利便性が保て費用が少ないことがよい。着工については需要予測をしっかりやり直してから時期を判断したほうがよい。
	問題点を「現状と同じ」の一言では、そんなに問題がないような感じがする。2032年にまた、容量がなくなるようでは、本来の目的を果たせないのでは？今以上になるであろう騒音が未来永劫続くのは、いやです。
	新幹線・高速道路といった交通網が充実＆人口が減少していくという予測がある中で、発着便数がどんどん増加していくおかしな予想はどうかと思うが、現状が厳しい状況にあることはわかった。都心部に近く、鉄道との乗り換えもスムーズにできることが九州の玄関口ともなりえているのであるし、ぜひこの計画or現状維持で進めてほしい。
	私の意見としては当案に賛成です。資料として提出された離発着データーは、経済状況が好条件を前提としての空港増設を念頭に置いた、右肩上がりのみを説明している用に思われる。今後の離発着の増加は空港増設にて充分まかなえると思われる。昨今の厳しい経済情勢の中、多大の債務を抱えての更なる赤字の積み増しは後世に債務を押し付けとなるのではないか。
	事業費が新空港建設よりも少なくてすみ、利便性も良く将来的に大幅な需要増加があるとは思わない。
	朝、夕の出発便の緩和の解消の為、必要です。
	増設スペース案が正式に案として挙がっていることを考えれば、その案も選択しても良いと思っている。事故のことを考えると、どこかの地域にも空港は作れないと思う。増設で処理能力が1.3倍。新設で1.5倍であることを考えると、増設でOKではないか。
	借地・騒音の問題が残り、将来に渡り残っていく空港として狭小さもあり、ターミナルの移転、道路の地下道化等の対策をする必要があると思う。
	今後の需要についての予測は増設で十分対応できると考えられる。
	需要予想は殆ど外れている。しかし将来を考えれば、日本一便利な現空港を改良できる西側配置改良案が最善と思う。
	既に容量限界に達していると思う。
	発着回数が、増設と新設でそこまで変わらないので、増設で良いのではないか。
	既に容量限界に達している状況と判断すべきではないのか。
	限界があるみたいです
	現在の福岡空港のままでは、限界があるように思う。
	遅かれ早かれ限界があり、抜本的な判断が必要である。
	限界があるのでは！！
	既に容量限界に達している状況ではないかと思います
	1.騒音や危険性の増大 2.24時間運用出来ない 3.能力の限界
	既に容量限界に達している状況と判断すべきである
	限界があり、いつかは必要になる
	既に容量の限界だと思う。これ以上の増設は止めるべき。
	◆滑走路増設案の正誤表：（誤）滑走路処理容量は現空港の1.26倍→（正）滑走路処理容量は現空港の1.13倍（誤）騒音区域が拡大する可能性は小さい→（正）騒音区域は西側の住宅密集地に拡大する（誤）概算事業費約2000億円→（正）概算事業費約2000億円＋既存施設の更新費用（誤）ケースCにおける2032年での発着回数に対応可能→（正）ケースCにおける2032年での発着回数に対応できない（誤）工事の他、環境影響評価、用地買収、埋蔵文化財調査などの期間が必要→（正）工事の他、環境影響評価、用地買収、埋蔵文化財調査などの期間が必要であり、新空港よりはるかに長い期間を要すると予想される（誤）空港施設面の問題による遅延は緩和される→（正）複雑な滑走路運用により遅延が慢性化すると予想される（誤）安全性の確保現状と同じ→（正）安全性の確保便数の増加により、現状よりも危険性が高くなる（誤）利用者便益は現行のアクセス利便性を維持することが可能であるため、新空港と比較して大きい→（正）利用者便益は現行のアクセス利便性を維持できるが、容量が1割しか増えないため、新空港と比較して小さい
	現在利用者では日本一便利な空港と思へます。増設で将来的に可能であれば、増設案で十分と思われます。
	人口が減少し地域経済のパイも大きくならない時代になる。福岡が生き残るには、現空港の利便性を保ち、空港能力をある程度確保することである。滑走路増設案が最適だと考える。
	まず誘導路二重化、それから必要に応じて滑走路増設などの施設拡充。需要予測は厳格に行うこと。
	福岡空港は新幹線との競合区間で苦戦を強いられている。JALは中部線を廃止。大阪方面も旅客が減少し続けている。この上新空港で利便性が下がり、着陸料などが上がれば、航空は新幹線に完敗する。大切なのは利便性と着陸料などの安さ。路線維持や誘致の上で非常に大な要因になる。福岡空港の需要が減少している中、滑走路増設で滑走路容量は将来的にも十分である。
	現空港のアクセス利便性そのままに、需要増にも耐えられる点が優れていると思います。
	人口減少に向かうと分かっているのに、何故建設することばかり考えるのか。
	建設費があまり高くないので需要予測をきちんとした上で着工すればよい。
	数値的に見るとまた容量が不足するのではないか。
	抜本的な解決策となり得るか疑問。
	・将来、利用者数が増加するとすれば、どのくらいの期間でどのくらい需要が増えるのと予測できるか？また、対応可能なのか？
	日本では、現在働く人2人に対し、1人の老人（または子供）の面倒を見ている計算になる。これが2050年には働く人1人に対し、1人の老人（または子供）の面倒を見る計算になる。超高齢化時代が到来する。また生産年齢人口も今と比べ激減する。このような状況で空港の需要も大きく減るだろう。将来的なことを考えると滑走路増設が良いと思う。新空港のような滑走路容量を必要とする時代は永遠にこないだろう。
	滑走路増設で十分すぎるくらい。2032年以降も需要が伸び続けるという保障はどこにもない。増加させるための策も聞いたことがない。国民負担が増す中、必要かどうかも分からない容量を求める新空港など許されない。
	過密の解消にはならない。
	世界のバブルがはじけた。利用客の増加は見込めません。今ある空港設備で十分間に合います。どうしても造ると言うなら、建設費が安い増設案です。
	誘導路の二重化や滑走路の増設では、実質的には今以上に増便を可能にすることはできないと考えられます。実質的に今以上の増便を可能にするには、新空港しか選択肢はありません。福岡空港と羽田空港のゲート（固定スポット）の運用状況を調査しました。2008年12月18日の10時台および11時台に、福岡空港の第2ターミナルから2番～11番ゲートを使用して出発する全13便の出発時刻（定刻）を調べ、同じゲートを使用する次の便の出発時刻（定刻）を調べました（オープンスポットは対象外）。その結果、福岡空港を10～11時台に出発する便と、その次の便の出発時刻までの各ゲートでの時間差は、対象となる全13便平均で、1時間36分でした。同様に、羽田空港のHPから、2008年12月8日の10時台に羽田空港を出発する全23便の出発時刻（定刻）を調べ、同じゲートを使用する次の便の出発時刻（定刻）を調べました（オープンスポットは対象外）。その結果、羽田空港を10時台に出発する便と、その次の便の出発時刻までの各ゲートでの時間差は、対象となる全23便平均で、1時間42分でした。この結果から、福岡空港は羽田空港以上にゲート（固定スポット）が不足していることが明らかです。羽田空港では、全旅客の90%以上はボーディングブリッジを利用して直接搭乗・降機できるようにすべきとのIATAのDraftを遵守すべく努力をしていますが、その羽田空港以上に、福岡空港ではゲートの運用がタイトです。つまり、既に福岡空港では、今以上の増便はゲート（固定スポット）の制約から困難な状況にあると言えるでしょう。増便するためには、オープンスポットの利用を増やすか、オフピーク時間帯の利用を増やすかしか方法はありませんが、利用者利便性の向上にはならず、限界もあります。このゲート不足の問題は、現空港で誘導路を二重化しても、滑走路を増設しても、解決できません。ターミナルの用地を大きく拡げるしか手段はありません。
	需要予測に反し福岡空港の旅客数は4年連続で減少している。滑走路増設は2032年以降対応できないというが、そんなことは全くない。現在の状況を見ると増設すら必要なのかと思う。将来的な増加には滑走路増設で十分対応可能だと考える。費用対効果も高い滑走路増設に賛成する。
	巨額の工事費が必要であり、将来の需要が予測される程、伸張すると思われず、近隣空港との連携を考える方がよい。
	旅客の立場に立てば利便性が最重要。その点滑走路増設は現在の利便性を保てる。道路、港湾、教育、福祉、医療、どこも予算不足でギリギリ詰めてや

意見分類	寄せられたご意見
	ってるときに、空港だけ豪華に新空港なんて絶対に許されるわけがない。滑走路増設をやれば十分。需要なんて伸びるどころか減っている。需要が伸びるという政治家は、口だけではなく多くの人が納得する根拠を示さなければならない。
	伸びるかどうかも分からない（伸びない確率の方が高いと思う）需要を根拠に現在の利便性を捨て1兆円かけて新空港はどうみてもおかしい。滑走路増設が現実的な対策だと思う。
	こういう対策は素早く実行することが大切。悠長に新空港など建設していたら、需要は他空港が持って行ってしまう。滑走路容量だけが大きくて、需要がなければ無駄でしかない。滑走路増設で容量を早く確保し、路線誘致に努めるしか、福岡が生き残る道はないだろう。
	数年後には又満杯となる可能性がある。
	これからの発展には満杯で見込めない。地下鉄があり交通の便がいい。
	右肩上がり経済は望めない現況です。アクセスの良い現空港の増設案を推進して頂きたい。
	空港需要率がお正月を迎える現在ですら下向きなのに、増設の必要があるのか。地元説明会が遅い！
	最初に申し上げたいのは、行政が作成する右肩上がりの数値目標が、どれ程失敗を重ねて来たかを知るべきである。今後、世界的にも日本の高度経済成長は厳しい現状を踏まえると投資が最小限で抑えられる増設案で充分である。
	改良案で滑走路容量も全く問題なくなった。需要が減っているのでかなりの余裕ができると思う。将来的に見ても人口の減り方が著しく、需要は低下すると考えられる。 増設案は現空港の利便性がそのまま保たれるのがよい。九州新幹線が全線開通すると、その利便性がさらに発揮されると思う。
	・現空港の利便性は世界一と言えます。滑走路増設案はこの利便性がそのまま残り、旅客にとって使いやすい空港となるでしょう。 ・博多駅、天神、百道というビジネス街から地下鉄1本でアクセスできる強みがあります。 ・博多駅や天神は九州の交通の結節点です。そこから至近距離に地下鉄で空港につながっていることは福岡の発展に非常に寄与しました。今後も必要です。 ・博多港、JR福岡貨物ターミナル、現空港、陸海空3つの物流拠点が近接することで相乗効果を発揮できます。 ・航空会社は新幹線との競合区間でも対抗できるため、運賃が安く保たれます。 ・滑走路増設は着陸料などを値上げする必要がなく、路線誘致に効果を発揮します。 ・ビジネス時用の少ない福岡空港国際線が路線を誘致するには、LCCの展開が欠かせません。着陸料が3大都市圏の空港より安く設定されていることで、優位に進めることが出来ます。 ・滑走路増設案は建設費が低くなっており、費用対効果に優れています。 ・滑走路増設は新空港に比べ短期間で出来るため、アジアの発展を取り込むには優位だと言えます。 ・航空機技術の進歩、小型化を考えると、騒音は酷くはならないと考えます。 ・福岡空港には既に地下鉄や都市高速道路、国道、県道がアクセスしています。既存の施設を使えるので、新空港のように用地買収や建設をする必要がありません。 ・誘導路二重化によりターミナルが建て変わります。滑走路増設ならこのターミナルが有効活用されます。新空港なら無駄になります。財政が厳しい状況で税金の無駄遣いは出来ません。 ・滑走路増設なら既存の施設が最大限活用されることになります。この点は非常に大切な観点だと思います。 ・現空港の周りにある物流企業など関連事業所は一部を除いて移転の必要がなく、安定した経営を行うことが出来ます。 ・滑走路増設は自然環境への影響が少なく、非常に優れた案だと言えます。 ・近年福岡空港の需要は減り続けています。需要予測は下方修正されましたが、空港の実績はそれ以下（マイナス）で推移しています。将来的に見ても福岡都市圏で人口減少が始まります。需要はそれほど伸びないと考えられます。逆に伸びると考えている人は説得力のある根拠を示していません。海外との交流が盛んになると言う人もいますが、福岡空港の国際線は全体の8分の1ほどで伸びたとしてもたかが知れています。逆に国内線は人口減少の影響でほとんど伸びないことが考えられます。 ・跡地開発という財政に大きな負担をかけるような課題がありません。 ・建設費が安いため施設の使用料が値上げされる可能性は少ないと思われます。 ・建設費が安いため財源の確保が容易です。住民サービス、福祉などの切り捨ての心配がありません。 ・実現性やその後の経営の安定性を考えれば、滑走路増設しかないと考えられます。財源も捻出できるか分からない、人口減少や高齢化で経営的にも難のある新空港には反対です。 ・人口が減少し経済規模が小さくなる2030年以降は、アクセスの良さが大きな力となるでしょう。
	・現在地への増設が費用も少なくてよい。 ・近隣のアジアとの交流は多くなるので2本あったほうがよい。 ・地主に対しても安く土地を購入できるように交渉すべきだ。
	基本的には現空港で良いと考える。どうしても必要ならば西側配置（210m）で充分である。利用客の増加で発着回数が増加となるならば、機材の大型化（B747等使用）で済むはず。環境・安全は承知の上で後から住み着いた人が多く乗り継ぎ利便性を問題とするのは少数者である。
	増設しても利用する人が増えるとは思わないし、お金が無駄じゃないですか？
	本増設案により、発着回数や処理も増加し、市内との利便性も確保でき、費用も現在の経済状況よりも適切である。
	常に福岡上空から見る背景は非常にすばらしくわが郷土として自慢したくなる景色です。只、滑走路は1本しか無い為常に次々と来る便。そう考えると増設案には賛成です。※今迄の福岡の印象及び今のコンプレックスを変えてほしくない。
	将来の発着は少なくなる。現空港のままで良い。福岡市の新しい地下のようになる。
	近隣住民の理解や今後の福岡の街づくり、建物との関係（高さなど）といった点から、この案は期待できない。確かにアクセスは良いが、それだけでは空港の意味は無い。増設したとしても、その後また限界が何十年か後にくると思う。
	現状のままでは将来無理が生じるのであれば増設に賛成。
	現今福岡空港の過密さをよく耳にするが、滑走路を増設する事で緩和されるのなら、それはそれで良いと思う。がしかし、世界の経済が破綻していく中で、便数が現在より大幅に増えるとは考えにくい。むしろ、便数を制限する方向を検討する必要もあると思う。増設による経済効果はもう期待できない時代である。
② 事業期間について 82 件	
	新空港方策より早く需要増への対応が可能というのはすごく良く分かります。私も空港から家が近いので、滑走路増設案の方が良いと思います。しかし、周辺地域に迷惑がかかるのであれば、新空港が優位と思います。
	金額としては少なく、また短期間で建設できるという点で評価できる。
	新空港より安くすむ。建設|間が短い。多くの文化を身近に感じられる。
	初期費用が少なくてすみ、早い時期に利用できるのでいいと思いました。
	期間が短くていい。
	将来よりも今やるべき事だと思うので、私は増設してほしい。
	費用、利便性、期間的なことを考えれば、この案はいいと思う。
	アクセスの利便性と供用までの時間の短さは魅力的です。
	早く需要増加に対応でき、初期投資が小さく、現状の空港アクセスを維持できるというのは大変良いと思う。しかし、2032年頃までの需要には対応できるが、それ以後の需要が増加した場合に対応が難しいという点がまた更に投資が必要なことを考えると不安である。
	工事期間や費用も少なくてすむし、空港までの所要時間も短いから良いと思う。
	初期投資が小さく、供用までの期間が短いのは良いと思う。新空港案に比べて自然環境への影響がないため、滑走路増設案の方が私は良いと思う。
	短期間、低コストで完成することが可能で、自然環境への影響が少ないアクセス利便性の良さも変わらないということでこちらの案の方が良いと思った。他のマイナスな意見もあるが、そこまで致命的なマイナスはないと思う。
	新空港よりも設立の費用が小さく、設立までの期間が短いので早く需要に対応できる点がいい。
	すぐに効果をだすならこちらの方の案がいいと思う。ただ拡張する際の用地なので問題やさらなる需要の拡大があった場合に処理がおいつかなくなる可能性が高いのは問題だと思う。
	良好なアクセス維持が出来、また初期費用が小さく、供用までの期間が短いため、滑走路増設案の方がいいと思った。
	すぐに対応できるから良いと思う。
	こちらの方が良いと思います。事業費やアクセス（特に住宅街の多い福岡市西部）面の他、工事に伴う物件移設が少ないため。 また、早期に発着回数を増やせるだけでなく、世界的な経済不安の進行による航空需要の落ち込みも考えられる事から、少ない事業費・早期供用可能な増設案に賛同します。
	新空港より増設の方が影響が少ないようだ。ただ、需要予測が伸びるとした前提のため変動はあるだろう。その都度、予測のしゅうせいなりは必要。増設が良いのではないかと思う。期間も短いようだし。
	一番お金がかからず、かつ工事も短期で今の時代にマッチしている
	ロケーションからもコストミニマム、工期etc.福岡空港は今の位置がベターなので、都市高速をずらして「精密」で増設案が良いと考える。
	早く出来る点や、小さい初期投資で出来る点は良いと思うが、一番考えて欲しいのは周辺住民の方々のことなので、あまり賛成出来ない。
	出来るだけ早めに増設した方が良いので、西側配置で良いと思う。
	完成までの時間も、お金も「新空港」を建てるより少しで済むから、「滑走路増設」が良い。

意見分類	寄せられたご意見
	新空港を作るよりも早く利用を開始出来るので良いと思う
	滑走路増設は配置は変わらず現状を維持しながら短期でできるので、使いやすくなるので良いと思った。また増設費もおさえることができる。けれど騒音や利用時間が限られるメリットもある。
	工事期間も短く、交通を考えると利用に対して便利なのは滑走路増設案の方だと思います。利用者は電車などの交通機関を使う人が多いと思うからです。
	私はどちらかというとこちらの意見に賛成である。何より早くできるし費用も安い。
	いいと思う。しかも時間もお金もそんなにかかってないとこがいい。
	私はこちらに賛成します。やはり場所が博多からすぐだし、近い方が便利だから。短期でできる可能性があるなら絶対こちらがよいと思います。国内線と国際線が少し遠いのがちょっとイヤです。
	滑走路を増やした方が、今のままの場所で作る時間もそこまでかからないのでいいと思う。
	今の福岡空港が多くの人が慣れ親しんでいると思うし、工事期間も少し早いので私は滑走路増設案の方が良いと思います。
	改良案は都市高速の付け替えもないし、費用も他の2つより大幅に安いからいいと思うし、工事する年数も2つより短いのでいいと思う。
	工事期間も短くていいんじゃないかと思いました。
	早くに利便性が高い空港を利用したいと思ったので、滑走路増設の方に共感をしました。時間や騒音等は問題なのだと思うけれど、やはり市街地から近い空港は利用しやすくていいです。
	新しく空港を作るよりもお金がかからないし、期間的にも短くすむので、いい案だと思う。施設を拡大しなければいけないけど…ある程度は仕方ないと思う。
	お金がかかりすぎると思うけど、便利になってよいと思う。作るならなるべく早く工事を開始した方がよいと思う。
	早く、安くできることは大切だと思います。お金がなくては何も始まらないかと。しかし、将来を考えていくと、今のままで2本に増やしたとしても間に合わないかと。
	時間はかからないが、周囲の理解が必要。でも最良の案では「空白の10年」の予測回数にしか対応できない。そうなるとまた増えたら案をださないといけない。結果的に2度手間・・・？
	現空港は、福岡市内へのアクセスに非常に便利であり、滑走路増設案は費用の面、コスト面、両面から、また工事期間の面からも現実的であるし、利便性を生かしたプランである。
	今、社会でも問題となっている騒音対策区域の減少はとても良いことだと思います。工事期間もこちらの方が短くて済むところも良い点だと思います。
	周辺土地を早く買い、増設してください。
	対応するなら早いほうがよい。アジアの成長を取り込むなら、遅れがあってはならない。 滑走路増設案は用地買収という点があるが、新空港案にもそれがある。アクセスだけでなく新空港対岸の物理流団地造成用地まで入れると、新空港のほうが確保しなければならない用地が格段に広い。しかも新空港には漁業補償交渉もある。地元説明会でも新空港には反対が大多数。新空港の漁業補償交渉やアクセス用地買収交渉などは非常に難しくなるだろう。一方滑走路増設は、工期その他を比べても短期間ですむ。滑走路増設案の方が優れているといえる。
	効果実現も早く、経済的であり賛成
	早期に能力増強できることは評価できるが、多大な借地料が継続することや、都市の上空を頻繁に航空機が航行する危険性、あるいは福岡の街づくりに影響が有ることは解消されないため賛成できない。
	西側配置（滑走路間隔210m）改良案が最良の計画で実施されるとよいと思います。経済的にも工期が短く期待出来ます。
	事業費、工事期間等から考えると、この案が問題が少ないと思われるが、将来のことを考えるとどうかと思う。
	西側配置改良案が良い。工事期間、用地費等、概算事業費等が有利。
	対策は早く安く確実にが基本。建設費や資金集め、ウインドカバレッジなど不確定要素の多い新空港より、滑走路増設が早くて安くて現実的。滑走路増設案を推進したほうがよい。
	増設した場合、今後の拡張までの時間的ゆうよの中を示すことが必要。条件も勘案して。
	費用・工期などを比較すると、明らかに西側配置の改良案が良いということは、分かりやすかった。ただ、増設する必要がそもそも必要かどうか、もっと慎重に検討してほしい。
	・西側配置案、コスト、周辺への影響、効果の早期実現等を考慮すると現実的。 ・国内線と国際線のアクセス強化策も盛り込めないか。 ・アクセス性の評価については、駐車場利用者、送迎：バスの利用者の評価が出来ないか。
	年間発着回数の予測結果を見ると、景気が低迷し続けても容量オーバーしてしまうので、素早く対応するにはやっぱり滑走路増設の方が良いと思います。コストも新空港建設の4分の1以下で済むので、県や市の財政を考えてもより現実的だと考えます。ですが、騒音問題が残ってしまうので、地元住民の方々に対してしっかり説明をする必要があると思われます。
	アクセスが便利である 事業費が安い 建設期間が短い ウインドカバレッジが良い
	・環境問題が新たに生じない ・供用までの期間が比較的短い ・初期投資が小さい
	需要増加への対応が早く、新空港より初期投資は小さいが、やはり長い目で見ると需要もお金も新空港にした方が適していると思った。
	新空港を作るよりも、問題の解決が早い
	需要増加に対し、新空港よりも早く対応できるが、20万回ほどの対応能力が期待できるのならばこの案が良いといえる。
	初期投資が少なくて済むし、新空港を作るより早く需要の増加に繋がる。また、自然環境への影響も少ないという利点がある。
	［新空港案」に比べて早期完成の見込みが高いが、将来的にさらに需要が高まったとき、今と同様な問題にぶつかるのでは？
	今現在、福岡空港は混雑しており、早い対応が必要な事から、増設には賛成
	私は評価項目を大きく分けた5つのうち、需給逼迫緩和の視点については、滑走路増設案の方が良いのではないかと感じました。特に新空港より早く需要が増加する点が、最も大きな要因だと思います。
	交通の便がよくなり、早く対応ができると思う。他にも混雑などの緩和。
	費用や供用までの期間の利点から現時点ではこちらの方が優位ではないかと考えます。騒音や安全性の面は今のシステムを引きつげば、ある程度問題はないように思えます。ですが、周辺地域の理解あってこその現在でもあるので、新空港案もまた利点となると思います。
	滑走路増設には多々問題はありますが、アクセスが良いのは利用にってとてもいいことだと思います。そして工事費用も少なく、時間も短くて造ることができるので良いと思う。
	最初よくこのことについて分からなかったが、利用時間の制限が継続することや、供用までの期間が短いことなどが分かり、勉強になりました。
	アクセスの利便性や需要増にすぐに対応できる面からみて、この案が良いのではないかと思う。
	比較的完成までに時間が少なくて済むので、緊急に対応できると思います！
	早期着工していただきたい。
	利便性が高く、早期対応が出来るというのは理解できた。しかし遅かれ早かれ新空港は必要になると思う。
	市民、県民レベルで広く理解が得られ、早期着工、早期完成が期待できるのは、増設案の方が妥当だろう。建設費が新空港案に比べ安い分、増設以外に空港ターミナルの新設、再配置も検討してはどうか。現在の国内線ターミナルは、国内の他の主要空港に比べ、古めかしく使い勝手もよくない。九州、福岡の顔として見劣りしないものを整備すべきである。理想は、西側の国際線ターミナルと一体化して運営するのがよい。
	早く対応する必要があること、及び現在の経済環境を考えると、多額の資金を使用することは厳しいと思われるので、「西側配置（滑走路間隔210m）改良案で是非いくべきと思う。中心街へのアクセスの利便性は失いたくない。
	空港利用が増えるとう予想が万が一正しいのであれば、金額的にも工事年数が少ないこちらの案が有効であろう。 自然環境への影響も明らかに少ないのもプラスである。
	滑走路処理容量を早期に拡大する。 現在の高いアクセス利便性を維持する。

意見分類	寄せられたご意見
	現在の福岡市地下鉄の利用で非常に便利。 新空港に比べて、小さい初期投資で需要増に対応出来る。
	利用者の利便性・工事費が2,000億円と安いし、工事期間も短い等を考えると、滑走路増設案がベスト。地下鉄に乗って行けるようになったし、こんなに便利な空港はない。
	◆滑走路増設案の正誤表：（誤）滑走路処理容量は現空港の1.26倍→（正）滑走路処理容量は現空港の1.13倍（誤）騒音区域が拡大する可能性は小さい→（正）騒音区域は西側の住宅密集地に拡大する（誤）概算事業費約2000億円→（正）概算事業費約2000億円＋既存施設の更新費用（誤）ケースCにおける2032年での発着回数に対応可能→（正）ケースCにおける2032年での発着回数に対応できない（誤）工事の他、環境影響評価、用地買収、埋蔵文化財調査などの期間が必要→（正）工事の他、環境影響評価、用地買収、埋蔵文化財調査などの期間が必要であり、新空港よりはるかに長い期間を要すると予想される（誤）空港施設面の問題による遅延は緩和される→（正）複雑な滑走路運用により遅延が慢性化すると予想される（誤）安全性の確保現状と同じ→（正）安全性の確保便数の増加により、現状よりも危険性が高くなる（誤）利用者便益は現行のアクセス利便性を維持することが可能であるため、新空港と比較して大きい→（正）利用者便益は現行のアクセス利便性を維持できるが、容量が1割しか増えないため、新空港と比較して小さい
	早急に整備できて現実的だと思いました。
	友人と話し合ったが新空港は財源、自然、利便性など問題が多すぎると思う。増設案については、費用対効果が大きく早くできるのがよい。対策に年月がかかってはアジアの発展に乗り遅れるだけ。滑走路増設案に賛成。
	こういう対策は素早く実行することが大切。悠長に新空港など建設していたら、需要は他空港が持って行ってしまう。滑走路容量だけが大きくて、需要がなければ無駄でしかない。滑走路増設で容量を早く確保し、路線誘致に努めるしか、福岡が生き残る道はないだろう。
	・現空港の利便性は世界一と言えます。滑走路増設案はこの利便性がそのまま残り、旅客にとって使いやすい空港となるでしょう。 ・博多駅、天神、百道というビジネス街から地下鉄1本でアクセスできる強みがあります。 ・博多駅や天神は九州の交通の結節点です。そこから至近距離に地下鉄で空港につながっていることは福岡の発展に非常に寄与しました。今後も必要です。 ・博多港、JR福岡貨物ターミナル、現空港、陸海空3つの物流拠点が近接することで相乗効果を発揮できます。 ・航空会社は新幹線との競合区間でも対抗できるため、運賃が安く保たれます。 ・滑走路増設は着陸料などを値上げする必要がなく、路線誘致に効果を発揮します。 ・ビジネス時用の少ない福岡空港国際線が路線を誘致するには、LCCの展開が欠かせません。着陸料が3大都市圏の空港より安く設定されていることで、優位に進めることが出来ます。 ・滑走路増設案は建設費が低くなっており、費用対効果に優れています。 ・滑走路増設は新空港に比べ短期間で出来るため、アジアの発展を取り込むには優位だと言えます。 ・航空機技術の進歩、小型化を考えると、騒音は酷くはならないと考えます。 ・福岡空港には既に地下鉄や都市高速道路、国道、県道がアクセスしています。既存の施設を使えるので、新空港のように用地買収や建設をする必要がありません。 ・誘導路二重化によりターミナルが建て変わります。滑走路増設ならこのターミナルが有効活用されます。新空港なら無駄になります。財政が厳しい状況で税金の無駄遣いは出来ません。 ・滑走路増設なら既存の施設が最大限活用されることになります。この点は非常に大切な観点だと思います。 ・現空港の周りにある物流企業など関連事業所は一部を除いて移転の必要がなく、安定した経営を行うことが出来ます。 ・滑走路増設は自然環境への影響が少なく、非常に優れた案だと言えます。 ・近年福岡空港の需要は減り続けています。需要予測は下方修正されましたが、空港の実績はそれ以下（マイナス）で推移しています。将来的に見ても福岡都市圏で人口減少が始まります。需要はそれほど伸びないと考えられます。逆に伸びると考えている人は説得力のある根拠を示していません。海外との交流が盛んになると言う人もいますが、福岡空港の国際線は全体の8分の1ほどで伸びたとしてもたかが知れています。逆に国内線は人口減少の影響でほとんど伸びないことが考えられます。 ・跡地開発という財政に大きな負担をかけるような課題がありません。 ・建設費が安いため施設の使用料が値上げされる可能性は少ないと思われます。 ・建設費が安いため財源の確保が容易です。住民サービス、福祉などの切り捨ての心配がありません。 ・実現性やその後の経営の安定性を考えれば、滑走路増設しかないと考えられます。財源も捻出できるか分からない、人口減少や高齢化で経営的にも難のある新空港には反対です。 ・人口が減少し経済規模が小さくなる2030年以降は、アクセスの良さが大きな力となるでしょう。
	騒音は残るけど、新しくしても時間がかからないようなので、良いと思います。
	少なくとも約20haの用地買収と移転補償が必要とのことだが、本当に約7年という期間でできるのか。能力が限界に来ているといっている割に悠長すぎる。もっと国家的プロジェクトとして、現実的な方法を考えるべきだ。事業費が安くできるというのが売りのようだが、世の中に迎合しすぎていないか。
	現在の空港は便利が良いので滑走路の増設案に賛成。又、費用も安く、工事期間も短くて済むので現空港を存続して欲しい。
	③ 将来の拡張性について 40　件
	滑走路増設での対応では、世界の人口動向、世界の交流増から、早晩再増設or新空港建設が必要になる。取り敢えずであれば、西側は位置210m案が良い。
	西側配置改良案では、その他の案と比較して、現状の施設を有効に使用することが出来るので良いと思います。（予算も充分削減できる）。しかし、拡張があまり出来ないので、不便になる事がないか不安である。
	早く需要増加に対応でき、初期投資が小さく、現状の空港アクセスを維持できるというのは大変良いと思う。しかし、2032年頃までの需要には対応できるが、それ以後の需要が増加した場合に対応が難しいという点がまた更に投資が必要なことを考えると不安である。
	利便性がかなり高いのは滑走路増設案であるけれども、将来性のことを考えると、新空港のほうが優れていると思います。市街地であるため空港の大規模拡大ができないため、いずれまた同じような問題が生じてしまうと思います。
	アクセスに関しては、非常によいとは思う。しかし、利用時間が制限されたり将来的に拡張することが困難になるとなれば、福岡の将来性を考えると現空港の位置での滑走路増設はよくないと思う。
	将来、また拡大したい場合が大変そう。
	すぐに効果をだすならこちらの方の案がいいと思う。ただ拡張する際の用地なので問題やさらなる需要の拡大があった場合に処理がおいつかなくなる可能性が高いのは問題だと思う。
	あまり自分は肯定できない。将来的な拡張性がないから。
	短期的には現状の課題解決に繋がるものの、そもそもの立地が変わらない事から、騒音問題や再拡張への対応が出来ない事が分かった。
	後からまた増やしたり、新空港を作ることになりそう
	今後もし現在の空港に滑走路を増設し、需要がどんどん増えていくと、新空港を作っておけばよかったと思うことになりそうだと思う。将来の大幅な需要の増加に対する対応の限りが見えているのに、この案を実行するのは少しもったいないのではないかと思う。
	その場しのぎの対策なので、将来同じ問題にぶつかって「新空港を作ろう」となると今回の増設は無駄になると思う。
	費用が安く早い分、応急処置にしかならないのでは、と思ってしまった。2032年以降、どうなるのだろうと思う。
	いづれは増設された滑走路でも対応しきれなくなり、新空港を建設することになると二度手まになるのではないか。
	現段階では、空港の滑走路数が数ないのは確かである。間に1本増やすことで緩和するとは思うが、今後増加（利用が）することを考えると同じような問題にまたあたることが起こるのでは？
	2032年以降に需要が大幅に増加した場合の対応策はあるのか。
	時間はかからないが、周囲の理解が必要。でも最良の案では「空白の10年」の予測回数にしか対応できない。そうなるとまた増えたら案をださないといけない。結果的に2度手間・・・？
	借地料／環境対策費の増、新たに発生する移転補償、そして将来の拡張困難という点から増設案には反対である。増設するなら現状のままで良い。
	既存の設備・施設等を利用できるので、財源的に安くできると思う。拡張（将来的な）性を考えると新空港案に分があるが、人間の都合だけで海を埋め立て環境を破壊することは許されないことだと思う。
	将来満杯になったらどうするのか。航空事故（市街地における）の対応、危険性は。
	現在地での容量が増加すると騒音に対する苦情が増え、飛行時間短縮につながることにもなりかねません。埋蔵文化財の調査に予想以上の年数がかかりそう。滑走路が増設できても他の関連施設の設備増設が不可能。将来のさらなる増設が出来ない。現在地での維持では永久に地権者とのしがらみが断ち切れない。
	限度があり、将来又行きづまる。市街地で危険度大。
	初めはこちらの方が良いと思っていたが、一時をしのぐ事にしかならないと考えた。
	この先40年以降も充分な規模が作れるでしょうか
	増設してもまだ拡大しなければならなくなった時には無理があると思うので、そういう面が心配です。
	いずれ限度がきます。次はありません。
	・増設後の更なる拡張は困難であるため、2032年ごろまでの需要には対応出来るが、根本的な問題解決には至っていない為、不安感が残る ・初期投資約2,000億円と新空港案と比較すると小さいため、現在の金融危機等の社会情勢を考えた場合、無難かと思う（新空港設立後のトラブル等は現

意見分類				寄せられたご意見
				状未知数のため）
				1.九州、福岡市はアジアの玄関口として国家戦略として新空港が必要ではないか。 2.増設案では近い将来再検討が必要となる 3..現在の環境対策を永久的にやるのか
				現在の利便性を確保したまま、容量も増えコストも抑えられるので、有効な方法であるが、用地の確保には相当時間が掛かりそうである。また、将来の発展には対応困難である。
				世界に類を見ない都心部に近い空港の利便性を活かしながら、低予算で増設が出来るのは最大の魅力である。またどうしても更に将来拡大する必然性が生じた場合には、対処も可能と思われる。
				空港利用時間の制限 天神における高さ制限 更なる拡張は困難。大幅な需要増には対応出来ない。 安全性に問題 空港対策費が増加する
				増設では24時間使用できる空港にならないし、将来的にまた満杯となったら、移転するしかないので、良い案とは思わない。
				限られた用地内での増設は無理がある。一時的な緩和になっても、将来性に欠ける。
				今後、アジアの玄関口として更なる飛躍を目指すなら、将来の拡張、利用時間など制約は少ない方が良いと思う。
				遠い将来を考えると望ましくない。（拡張性、利用時間等）
				1.都心部にあるため最大の関心ごとである安全性や騒音等の解決にならない。 2.将来の時代に即応した空港の拡張、変更等に対応できない。 3.将来にわたって高額の借地料を支払い続けることは問題でこの際見直す必要がある。 4.市街地についての高さ制限が解決されないため土地の効率利用ができない。
				1.市街地の隣接地であり、安全性に疑問があり騒音対策の解決にならない。 2.現状と変わらず空港の拡張、変更等ができない。 3.高い借地料を永久に負担することには反対。
				2032年の発着回数はギリギリクリア出来る様だが、それ以降の拡張性に不安。福岡の経済発展の足かせにならないかと疑問。同時に空港の持つ危険性は解消されないので反対。
				こちらの案は、整備費が新空港に比べて少なくて済むのと都心からの交通の便がいいという点しか強調されていないと思う。いちばん重要なのは、危険性と騒音で離着陸が増えると当然、危険と騒音は、増すものと考えられるし、さらに借地料84億・環境対策費74億も増えるのではないか。危険と騒音は、空港建設の最重要部分だと私は思いますが、かつての香港（啓徳）空港も都心部で危険な為、立て替えられた例もありますし、飛行機が離着陸の時、真上を通過する地区は、いつも危険と騒音にさらされてつらい思いをしているのです。午前7時から午後10時の飛行制限も飛行機が遅れると午後10時を過ぎるのがまれです。ましてや、墜落となると大惨事になる事まちがいなしです。また、増設後さらなる拡張が出来ないと将来の予測は、難しいかもしれませんが、増加した場合に結局、新空港建設で建設費がかかるのではないかと思う。
				博多駅から近く、非常に便利であるが、拡張性が低いため、将来的には根本の改善につながらないと思う。
		3 利用者利便性の視点について	① アクセス利便性について	
			24 件	
				博多駅から近く、非常に便利であるが、拡張性が低いため、将来的には根本の改善につながらないと思う。
				現空港の改良案（2000億）で決めてほしい。赤字国家がさらに増える事には反対です。 利便性からしても大半の人が現空港案に賛成のはずだ。
				利便性が最適である現空港の増設案で良い。赤字国家である上にさらに借金上乗せは反対である。
				便利な事は理解できる。安全性の件もわかるが、その為に失うものの大きさを比べて欲しい。
				右肩上がり経済は望めない現況です。アクセスの良い現空港の増設案を推進して頂きたい。
				博多駅からすぐという利便性がとてもいい。空港の利用時間に制約があるとのことだが，お金かけて北九州空港を大きくしたのだから，福岡空港，北九州空港と別々に考えるのではなく，二つの空港を有効に活用するよう努力すべきだ。用地買収がたいへんとのことだが，意外と引っ越したい人が多いかも。
				完全に外れた需要予測を根拠に現在の利便性を捨て1兆円かけて新空港はどうみてもおかしい。滑走路増設が利便性がたもて費用対効果も高い。
				現空港はウインドカバレッジが高く欠航も非常に少ない。新空港なら欠航の可能性は大いにあると思う。しかも今後小型化がいっそう進むので危険性も伴う。滑走路増設が利用客の利便性や安全性に優れている。
				利便性が高く、建設費も安く、自然環境を維持できる増設案がよい。新空港は財界の金儲けのタネにすぎない。これ以上の負担増はお断りだ。
				利便性が最重要事項であることは、麻生知事も述べている。滑走路増設案なら現在の利便性が保てる。利用者利益を優先してほしい。
				都市高速や地下鉄空港線、国道3号線など既存のアクセスが使えるのが大きい。新空港はそれらのアクセスを一から作らなくてはならず、税金の無駄遣いである。新空港には賛成できない。財政難な時代、今ある施設をきちんと使うことが必要。
				改良案で滑走路容量も全く問題なくなった。需要が減っているのでかなりの余裕ができると思う。将来的に見ても人口の減り方が著しく、需要は低下すると考えられる。 増設案は現空港の利便性がそのまま保たれるのがよい。九州新幹線が全線開通すると、その利便性がさらに発揮されると思う。
				誘導路複線化に伴い旅客ターミナルが建て替わるので、動線が確保され遅延もほとんどなくなるのではないかと思う。逆に新空港は突風などの影響で遅延が頻発すると思う。 博多駅には山陽、九州新幹線が乗り入れるので、現空港ならそれら沿線からの需要も見込める。地下鉄で博多駅や天神と直接つながっていることは大切。空港が移設されるとそれができなくなる。
				費用が比較的かからず、利用者のアクセス利便性も保たれる。 自然環境にも比較的影響が小さい。
				・現空港の利便性は世界一と言えます。滑走路増設案はこの利便性がそのまま残り、旅客にとって使いやすい空港となるでしょう。 ・博多駅、天神、百道というビジネス街から地下鉄1本でアクセスできる強みがあります。 ・博多駅や天神は九州の交通の結節点です。そこから至近距離に地下鉄で空港につながっていることは福岡の発展に非常に寄与しました。今後も必要です。 ・博多港、JR福岡貨物ターミナル、現空港、陸海空3つの物流拠点が近接することで相乗効果を発揮できます。 ・航空会社は新幹線との競合区間でも対抗できるため、運賃が安く保たれます。 ・滑走路増設は着陸料などを値上げする必要がなく、路線誘致に効果を発揮します。 ・ビジネス時用の少ない福岡空港国際線が路線を誘致するには、LCCの展開が欠かせません。着陸料が3大都市圏の空港より安く設定されていることで、優位に進めることが出来ます。 ・滑走路増設案は建設費が低くなっており、費用対効果に優れています。 ・滑走路増設は新空港に比べ短期間で出来るため、アジアの発展を取り込むには優位だと言えます。 ・航空機技術の進歩、小型化を考えると、騒音は酷くはならないと考えます。 ・福岡空港には既に地下鉄や都市高速道路、国道、県道がアクセスしています。既存の施設を使えるので、新空港のように用地買収や建設をする必要がありません。 ・誘導路二重化によりターミナルが建て変わります。滑走路増設ならこのターミナルが有効活用されます。新空港なら無駄になります。財政が厳しい状況で税金の無駄遣いは出来ません。 ・滑走路増設なら既存の施設が最大限活用されることになります。この点は非常に大切な観点だと思います。 ・現空港の周りにある物流企業など関連事業所は一部を除いて移転の必要がなく、安定した経営を行うことが出来ます。 ・滑走路増設は自然環境への影響が少なく、非常に優れた案だと言えます。 ・近年福岡空港の需要は減り続けています。需要予測は下方修正されましたが、空港の実績はそれ以下（マイナス）で推移しています。将来的に見ても福岡都市圏で人口減少が始まります。需要はそれほど伸びないと考えられます。逆に伸びると考えている人は説得力のある根拠を示していません。海外との交流が盛んになると言う人もいますが、福岡空港の国際線は全体の8分の1ほどで伸びたとしてもたかが知れています。逆に国内線は人口減少の影響でほとんど伸びないことが考えられます。 ・跡地開発という財政に大きな負担をかけるような課題がありません。 ・建設費が安いため施設の使用料が値上げされる可能性は少ないと思われます。 ・建設費が安いため財源の確保が容易です。住民サービス、福祉などの切り捨ての心配がありません。 ・実現性やその後の経営の安定性を考えれば、滑走路増設しかないと考えられます。財源も捻出できるか分からない、人口減少や高齢化で経営的にも難のある新空港には反対です。 ・人口が減少し経済規模が小さくなる2030年以降は、アクセスの良さが大きな力となるでしょう。
				高いアクセス、事業費用の面で増設案を指示します。
				本増設案により、発着回数や処理も増加し、市内との利便性も確保でき、費用も現在の経済状況よりも適切である。
				現空港の利便性を考えたら現空港の拡張がいちばん良い方法だと思います。 何にしても費用は税金です。少ない予算でよいものを造ってもらいたい。
				現在の空港は国内で一番便利がよいと言われている。したがって、滑走路を増設して使用して欲しい。増設案のほうが費用も少なくて良いと思う。
				現在の空港は便利が良いので滑走路の増設案に賛成。又、費用も安く、工事期間も短くて済むので現空港を存続して欲しい。

意見分類	寄せられたご意見
	・西側配置改良案が良いと思います。 ・出来れば、国際線ターミナルを国内線側に持ってくるか、地下道でつなぐか、出来ないでしょうか。 ・利用者の利便性は重要です。 ・都心部高さ制限や騒音等のまちづくりへの影響は仕方ないです。
	賛成である。現状の空港は日本一のいい空港である。移転の必要などさらさらない。ましてや三苫・新宮、奈多などへの移転は不便だし、自然を壊すし、いいところは一つもない。借金が増えるだけだ。
	交通アクセスが便利になって賛成です。投資が少ない面も経済的で良いと思います。
	福岡空港の滑走路増設について、理解する事は十分できた。しかし、福岡空港の一番の魅力は、市内に近い事だと思うので、市内から遠くのところに空港が移転しても、そのまま需要が伸びるか、疑問である。
	② 乗り継ぎ利便性について（ターミナル配置、設備含む） 22 件
	国内線、国際線ターミナルが分離しているのは不便。関西、中部では60分以内で乗り継ぎ可能になっている。
	国際線ー国内線ターミナル間の連絡以外は大きな短所はなく、費用も含め最良だと考える。
	国内線、国際線ターミナルが一体化して利便性が向上する事は私達利用者から言わせてもらえば、すごく助かることなので、是非増設していただきたいです。
	私はこちらに賛成します。やはり場所が博多からすぐだし、近い方が便利だから。短期でできる可能性があるなら絶対こちらがよいと思います。国内線と国際線が少し遠いのがちょっとイヤです。
	・事業費を抑えることができる西側配置改良案は評価できる。 ・ターミナルが分かれることは変わらず、不案内な人にはアクセス等判りづらい、都市からのアクセスが不便に感じる。
	乗り継ぎ利便性は大事。 福岡の人間には直接的には関係ないかもしれないが、日本の西端に位置し、アジアに最も近い大都市である福岡は、アジアへのゲートウェイ機能が求められる。 アメリカで言えばマイアミのような位置づけである。 詳細版に書いてあるように、福岡で乗り継ぎ利便性が向上すれば、地方路線や国際線の維持・拡充が可能になり、さらには四国などの地域でもアジア方面との相互交流の拡大などのメリットが広がる。 現空港では、国内線と国際線が別れており、乗り継ぎ利便性は低い。 これは滑走路増設西側でも同じで改善はしない。 その他の点も含め、総合的に判断すれば、新空港の方がやはり有利である。
	・西側配置案、コスト、周辺への影響、効果の早期実現等を考慮すると現実的。 ・国内線と国際線のアクセス強化策も盛り込めないか。 ・アクセス性の評価については、駐車場利用者、送迎：バスの利用者の評価が出来ないか。
	増設できるのならば増設がいい。せっかくお金を掛けるのであれば、国内・国際を同じターミナルがよい。
	空港へのアクセスはものすごく良いが、周辺への配慮のため利用時間の制限があり、国内線・国際線の乗り継ぎに時間がかかる部分がやはり気に掛かる。
	初期投資が小さくすむのはいいことだと思う。都心から近いのはすごく良いが、国際線ターミナルまで行くのがすごく不便である。
	市民、県民レベルで広く理解が得られ、早期着工、早期完成が期待できるのは、増設案の方が妥当だろう。建設費が新空港案に比べ安い分、増設以外に空港ターミナルの新設、再配置も検討してはどうか。現在の国内線ターミナルは、国内の他の主要空港に比べ、古めかしく使い勝手もよくない。九州、福岡の顔として見劣りしないものを整備すべきである。理想は、西側の国際線ターミナルと一体化して運営するのがよい。
	・現実的な案（西側配置改良案）だと感じた・国内線のターミナルビルの整備がいずれ必要（手狭）・国内線と国際線の移動手段として、海外の空港に見られるような地下にムービングウォーク等を設置してみては
	賛成。今の国際線乗り場まで地下鉄を延長すればとても便利になる。
	借地・騒音の問題が残り、将来に渡り残っていく空港として狭小さもあり、ターミナルの移転、道路の地下道化等の対策をする必要があると思う。
	都心部からの利便が良いとか、国内線・国際線ターミナルを同方向へ建てる等は良いと思いますが、生まれてこのかた飛行機のそこが見える所で住んでますが、騒音に悩まされたのを小さい頃から覚えてます。
	現実に即しているのか、と思われる（費用面では）。福岡空港での国内～国際乗り継ぎ客はさほどいないのが現状だ。ただ騒音、借地料が残るのは、検討課題だと思われる。あと、福岡都心部の将来の街づくりを考えた時に、都心部の高さ制限が継続してしまうのは、障害を残すことになると予測される。
	国際線と国内線のターミナルが離れているのが弱点。
	新しい増設案が提案されており、非常に魅力的な案であるように思った。自衛隊や米軍などの公共用途は近隣空港に必ず移転すべきである。政治的調整が面倒であるというだけの理由で、公共の貴重な財産を無駄に使うことは許されない。国際線ターミナルが分かれていることは、バスの頻度や通過方法改善（無駄なゲート開閉時間の削減、貨物ターミナルは別便とする）などを行うことで改善が可能であると考える。工費が安い分、ほかの方策（ターミナルの地下への拡大、駐車場等の周辺への拡大等）に様々な費用が使えるのも良い。
	前段階の比較検討で既に議論され、当案に決定された経緯はあるが。再論議したい。国際空港と成り立たせるためには、できるだけ多くの利用客を集める基本的システムが必要である。米国などで航空機をタクシー代わりに使っている方々の意見は明確である。国内と国際便の乗り換えが便利な空港に、地理的に遠くても行くということである。この点では本案は関西、中部に明らかに劣っている。後発で開発された空港が既往国際空港と比較して基本的システムが劣っていて良いのかと思う。私も実際旅行社から荷物、人の乗り換えが悪い福岡空港は常識的に外しますと指導されたことがある。イニシャルコストの問題があるが、出資が大きくても、将来的に利用客が集まり、それにあわせて航空路も呼び込むことができれば、イニシャルコストの差分は十分とりもどせると予想される。航空機を頻繁に利用している方々の意見に重み付けをつけた評価も必要だと思う。本案で行く場合、少なくとも現状のシャトルバスはストレスである。ストレスを感じず乗って楽しめるぐらいの国際国内の有機的連結手段が不可欠である。
	現空港は国際線へのアクセスが悪い。周辺道路の渋滞が激しく、時間が読めない。地下鉄駅～チェックインカウンター～保安検査場～搭乗口の歩行者動線が悪く、時間がかかる。よって、現空港のアクセス利便性は、大して良くない。新空港とさほど変わらない。アクセスがさほど劣らず、空港能力ははるかに高い新空港を推す。
	基本的には現空港で良いと考える。どうしても必要ならば西側配置（210m）で充分である。利用客の増加で発着回数が増加となるならば、機材の大型化（B747等使用）で済むはず。環境・安全は承知の上で後から住み着いた人が多く乗り継ぎ利便性を問題とするのは少数者である。
	・西側配置改良案が良いと思います。 ・出来れば、国際線ターミナルを国内線側に持ってくるか、地下道でつなぐか、出来ないでしょうか。 ・利用者の利便性は重要です。 ・都心部高さ制限や騒音等のまちづくりへの影響は仕方ないです。
	③ 利用時間について 52 件
	騒音、飛行時間の制約、市街地上空の危険性は結局解決されない
	滑走路の増設は不要である。長時間開港（24h）空港を目指すべきである。
	アクセスは申し分ないと思いますが、やはり利用時間や高さ制限を見たときに不べんさが残ると感じます。
	アクセスに関しては、非常によいとは思う。しかし、利用時間が制限されたり将来的に拡張することが困難になるとなれば、福岡の将来性を考えると現空港の位置での滑走路増設はよくないと思う。
	利用時間の継続など、いいこともたくさんあるが、騒音も大きな問題だと思った。
	騒音などの問題があるとは思うが、もう少し利用時間を長くして欲しいと思う。
	滑走路増設は配置は変わらず現状を維持しながら短期でできるので、使いやすくなるので良いと思った。また増設費もおさえることができる。けれど騒音や利用時間が限られるメリットもある。
	この案を実現すると、もっと空港アクセスを維持することができるなど長所がわかりました。だけど利用時間が限られてきたりするのは前のままだなと思いました。
	滑走路を増やした方が良いと思う。利用時間が長くすることはできないだろうけど、今まで通りの流れで、便を増やすことができるから。時間も大切だろうけど、本数を増やした方が良い気がする。
	新空港案より比べ小さい初期投資で出来るが、夜間に飛べないことは変わらないから、微妙だなと思った。
	現在の空港までのアクセス状況が地下鉄、福岡空港まで直通なので、その点は非常に便利であると思う。しかし、利用時間が騒音等の問題により限られてくるとなると、さらなる発展という点では新空港案に劣るのではないかと思う。

意見分類	寄せられたご意見
	今ある空港に増設する方が良いような気もするが、騒音や24時間利用可能という点では新しい空港の方が良いと思いました。
	利用時間が決められてるのがキツイ。
	やはり深夜や早朝便がないと不便でしょう。
	・福岡市の真中にあって、もし事故でも起きたらと思うとゾッとする。 ・借地料　騒音補償を考えるとその費用だけで40年先は新空港が出来る費用になる。 ・7:00～22:00までの飛行制限があるのでは真の国際空港とはいえない。
	現空港は全国一使い勝手の良い(アクセス等)ものと思っている。只、夜間利用の面で少々不便であるので、費用をその改良等に使ってほしい。又、近隣住民の生活環境向上にも配慮して欲しい。
	空港へのアクセスはものすごく良いが、周辺への配慮のため利用時間の制限があり、国内線・国際線の乗り継ぎに時間がかかる部分がやはり気に掛かる。
	最初よくこのことについて分からなかったが、利用時間の制限が継続することや、供用までの期間が短いことなどが分かり、勉強になりました。
	●市街地の中にあり、危険性・騒音・排気ガスなどの問題が今後とも継続し、また増大する可能性が大きい。 ●借地料が今後とも持続するため、このような状況がいつまで継続できるか多いなる疑問が残る。→ 沖縄の米軍基地と類似する問題 ●24時間の空港運用ができる可能性がない。
	密集市街地内空港故アクセスの便と裏腹に危険も一杯。初期費用安く短工期でも膨大な借地料と騒音対策費は継続。深夜発着不可。都市機能制約。
	夜間に運行が出来ない市街地で、大事故の心配があることなどから、この案には反対です
	24時間運用が出来ないのであれば意味がない
	福岡空港の将来は24時間空港として利用されなければならない。現空港の拡張では、24時間空港とはならないし、市街地に立地し、市民の安全も保障されていないので、反対である。
	・借地が多すぎ経済効果に疑問 ・騒音対策etcで離発着時間帯の制限が多い。
	24時間使える空港にならない。
	利用時間が限定されるのであれば、意味がない。
	夜10時～朝6時間での間は運用出来ないのでは、これからの空港としての意味がない。
	増設であれば24時間空港とはならない。中国や韓国では24時間空港があり、アジアのハブ空港として活躍しているため、アジアの玄関口を目指す福岡空港は取り残されてしまう事が予想されます。
	空港利用時間の制限 天神における高さ制限 更なる拡張は困難。大幅な需要増には対応出来ない。 安全性に問題 空港対策費が増加する
	増設案では、環境対策は現状のまま行わなくてはならず、その上、飛行時間は現在と変わらないなど、あまりメリットが無い。
	昼夜使用できるか疑問に思う
	24時間空港ではなく、騒音問題も解決しない。また、市内の建築制限も従来のままである。福岡市の発展に寄与するかは少ないと思う。
	増設では24時間使用できる空港にならないし、将来的にまた満杯となったら、移転するしかないので、良い案とは思わない。
	都心部へのアクセス面で優れている現空港であるが、その反面、都心部の発展を阻害しており(ビルの高さ制限等)、良し悪しだと思う。また、時間的制約が残るので、便利になるか疑問が残る。
	・24時間使える空港にならず意味がない ・周辺の用地買収が不可能(土地は売らない)
	高さ制限、安全対策、24時間運用などの制約の根本解決に繋がらない。
	今後は24時間使える空港が、国際空港として必須条件ではないか。滑走路増設ではこの要件が満たせない。
	空港は24時間体制であるべきと思うが、増設案では実現不可能。
	今後、アジアの玄関口として更なる飛躍を目指すなら、将来の拡張、利用時間など制約は少ない方が良いと思う。
	24時間体制ではなく、アジアに開く福岡市にならない。危険性は増加するし、騒音も減少しない。
	1.騒音や危険性の増大 2.24時間運用出来ない 3.能力の限界
	24時間営業でないと、国際空港とはならない
	22時から6時までの間運用出来ないのであれば、あまり意味がないと思う。
	遠い将来を考えると望ましくない。(拡張性、利用時間等)
	増設では課題が解決できない。24時間利用できるものでないと。
	時間制限、建築物の高さ云々などは、既に皆慣れました。どうという事はない。今と何ら変わらないから、全く問題ない。
	24時間対応可能の空港とすべきである。
	24時間使える空港にならない→アジアゲートウェイとはいえない。
	◎飛行回数の増加により騒音問題が拡大する恐れがあります。その結果、住民訴訟が起こされ飛行時間の短縮を強いられる可能性もあります。現在、騒音対策区域ではない地域にまで拡大する可能性があります。◎現在地は過密には関わらず、空港があるべき場所ではありません。福岡都市圏の都市計画の妨げになっています。・増設案の滑走路の南端を嵩上げした場合、勾配の為離陸に支障はないのでしょうか。・拡張に含まれる範囲の買収や移転交渉が長期化し、完成の大幅な遅れる恐れが大きいと思います。・埋蔵文化財調査の期間が不透明で、工事着工の大幅な遅れが懸念されます。・地主との関係が永久に続き要求がエスカレートする恐れがあります。・南区の住宅地に住んでいますが騒音がかなりひどいです。・東京発の最終便の時間が早いので大変不便です。
	100年先まで考える必要があると思う。増設案では①市街地の上空飛行の危険性②市街地ビルの高さ制限③飛行時間の制限以上福岡の発展の妨げになる。
	投資額の低さ。鉄道アクセス利便性の維持。等が評価できます。都心の開発に制限が加わる。24時間空港の実現が難しい。などマイナス面もあります。
	今後の世界の経済状況を考えると中国を中心としたアジアは重要な地域になります。日本が経済的にも文化的にも生き残っていくには中国や東アジアとの交流をさらに蜜にして行く(行ける)ことが重要です。そのためには日本で一番近い福岡に「24時間使用できる空港」が不可欠です。今、間に合わせで制限の多い現空港を拡張・継続させても将来、後悔することは目に見えています。
	④ 運航等の確実性について 12　件
	あまりお金がかからないのは良いが、これ以上の拡大が予想されると、近くに住む人達がかわいそう。飛行機に遅れが出ると、迷惑する人が沢山出る。
	離陸するまでに、すごく時間がかかった事があるので増設した方が良いと思う。
	対策は早く安く確実にが基本。建設費や資金集め、ウインドカバレッジなど不確定要素の多い新空港より、滑走路増設が早くて安くて現実的。滑走路増設案を推進したほうがよい。
	アクセスが便利である 事業費が安い 建設期間が短い ウインドカバレッジが良い
	便も風も良い環境なので、安全、定時面はいいと思います。
	航空を利用する上で一番大切なのは、料金よりもまずは安全性だと思うので、ウインドカバレッジの高いこちらの案の方が安心だ。
	◆滑走路増設案の正誤表:(誤)滑走路処理容量は現空港の1.26倍→(正)滑走路処理容量は現空港の1.13倍(誤)騒音区域が拡大する可能性は小さい→(正)騒音区域は西側の住宅密集地に拡大する(誤)概算事業費約2000億円→(正)概算事業費約2000億円＋既存施設の更新費用(誤)ケースCにおける2032年での発着回数に対応可能→(正)ケースCにおける2032年での発着回数に対応できない(誤)工事の他、環境影響評価、用地買収、埋蔵文化

意見分類				寄せられたご意見
				財調査などの期間が必要→（正）工事の他、環境影響評価、用地買収、埋蔵文化財調査などの期間が必要であり、新空港よりはるかに長い期間を要すると予想される（誤）空港施設面の問題による遅延は緩和される→（正）複雑な滑走路運用により遅延が慢性化すると予想される（誤）安全性の確保現状と同じ→（正）安全性の確保便数の増加により、現状よりも危険性が高くなる（誤）利用者便益は現行のアクセス利便性を維持することが可能であるため、新空港と比較して大きい→（正）利用者便益は現行のアクセス利便性を維持できるが、容量が1割しか増えないため、新空港と比較して小さい
				安全性・技術面で可能であれば、西側配置（210m）案で良い。
				◎飛行回数の増加により騒音問題が拡大する恐れがあります。その結果、住民訴訟が起こされ飛行時間の短縮を強いられる可能性もあります。現在、騒音対策区域ではない地域にまで拡大する可能性があります。◎現在地は過密には関わらず、空港があるべき場所ではありません。福岡都市圏の都市計画の妨げになっています。・増設案の滑走路の南端を嵩上げした場合、勾配の為離陸に支障はないのでしょうか。・拡張に含まれる範囲の買収や移転交渉が長期化し、完成の大幅な遅れる恐れが大きいと思います。・埋蔵文化財調査の期間が不透明で、工事着工の大幅な遅れが懸念されます。・地主との関係が永久に続き要求がエスカレートする恐れがあります。・南区の住宅地に住んでいますが騒音がかなりひどいです。・東京発の最終便の時間が早いので大変不便です。
				現空港は気象面で非常に恵まれており欠航も非常に少ない。新空港なら欠航の可能性は大いにあると思う。しかも不慣れな外国のパイロットでは危険性も伴う。滑走路増設が利用客の利便性や安全性に優れている。
				現空港はウインドカバレッジが高く欠航も非常に少ない。新空港なら欠航の可能性は大いにあると思う。しかも今後小型化がいっそう進むので危険性も伴う。滑走路増設が利用客の利便性や安全性に優れている。
				海上の新空港よりは離着陸の安定性はある。（関西空港・北九州空港は湾内型で強風少なし） 増設が否と言うなら、市の周辺の丘陵地帯を平面化し新空港を造る以外に無し。若し市中心部よりも、少しは距離を置けば、超高層ビル案も解決出来る。海上空港では気象の面でその案は絶対不可能と断言できる。大惨事の場合、誰が責任を取るのか絶対慎重な検討が必要である！！。
			⑤ 航空路線・便数の拡充について 30 件	
				便利になるならいいと思う。
				増えて、便利になるならいいと思う。
				便利になっていいと思った。
				滑走路が増えることはいいことだし便利だと思う。
				滑走路を増設する事で今以上に便利になるなら良いと思う。しかし、今とそれ程変わらないのなら考えた方が良い。
				便利になるなら良いと思う
				便が増えると、空港の利用頻度が増えて良いと思った。
				利便性が向上していいと思う。これだけ費用がかかるのかとびっくりした。
				滑走路が増えれば便も増えて便利になるから良いと思う。詳細な検討では、西側配置（滑走路間隔300m）の案が良いと思う。お金も一番高くはないし、滑走路の長さが増える。
				便の本数が増えるのであればうれしい。ただ、今のままでも不満はないので、このままでも良い。
				現在1本しかないことが故に、過密になっていると知り、多額なお金がかかるけど、利便性はグンと良くなるので、良いと思います。
				福岡空港は利用者が全国で3位なのに滑走路が1つしかないことにびっくりしました。福岡空港の利用をよりよくするためにも増設は必要だと思います。
				よりいろんな所に行けるようになるのであればいいと思う。でも、経費や便利性を考えると難しいのではないかと感じました。
				滑走路を増やした方が良いと思う。利用時間が長くすることはできないだろうけど、今まで通りの流れで、便を増やすことができるから。時間も大切だろうけど、本数を増やした方が良い気がする。
				利用者にとって便利になるのであれば、増設した方が良いと思う。
				羽田や関空のように、2つ以上あればもっと多くの飛行機が飛べるから便利。
				滑走路を増やすことで空港の利用率は高くなるけど、その反面騒音の問題は必ず出ると思うので、私はとても複雑な気持ちになりました。
				便利になるなら、いい事だと思う。
				お金がかかりすぎると思うけど、便利になってよいと思う。作るならなるべく早く工事を開始した方がよいと思う。
				増設して利用がしやすくなるなら、いいと思います。
				私は滑走路増設案に賛成です。今回のPIレポートを習ったことにより、新空港と比べ滑走路増設の方が総合的に良いのではないかと感じたからです。2つの案とも目的は一緒だと私は思っており、空港(福岡)の利便性を良くする為であると考えています。多くの問題はありますが、一番重視する東アジアの交流(他国・人との交流)を増やし、日本を発展させることが必要だと思います。
				利用者が増え、飛行機の便が増える。
				もっといろんな場所へ行ったりできたり、福岡にきたりできるなら増やしてほしい。
				乗り入れ便を増やしたいことと、利便性、投資効果を満たすものとして考えるなら増設案にすべきである。
				利用客や便数も増え、空港も街も活性化されると思うので良いと思う。
				滑走路増設は基本的、反対、基本的理由は今東南アジヤ方面、又海外からのハブ空港として開かれようとしている所に、二本立ての滑走路ではハブの空港としての利用が出来ない。
				都心に近く新幹線などと競争し運賃が安くなる可能性があります。対策をとるなら滑走路増設がいいと思います。
				・現空港の利便性は世界一と言えます。滑走路増設案はこの利便性がそのまま残り、旅客にとって使いやすい空港となるでしょう。・博多駅、天神、百道というビジネス街から地下鉄1本でアクセスできる強みがあります。・博多駅や天神は九州の交通の結節点です。そこから至近距離に地下鉄で空港につながっていることは福岡の発展に非常に寄与しました。今後も必要です。・博多港、JR福岡貨物ターミナル、現空港、陸海空3つの物流拠点が近接することで相乗効果を発揮できます。・航空会社は新幹線との競合区間でも対抗できるため、運賃が安く保たれます。・滑走路増設は着陸料などを値上げする必要がなく、路線誘致に効果を発揮します。・ビジネス時用の少ない福岡空港国際線が路線を誘致するには、LCCの展開が欠かせません。着陸料が3大都市圏の空港より安く設定されていることで、優位に進めることが出来ます。・滑走路増設案は建設費が低くなっており、費用対効果に優れています。・滑走路増設は新空港に比べ短期間で出来るため、アジアの発展を取り込むには優位だと言えます。・航空機技術の進歩、小型化を考えると、騒音は酷くはならないと考えます。・福岡空港には既に地下鉄や都市高速道路、国道、県道がアクセスしています。既存の施設を使えるので、新空港のように用地買収や建設をする必要がありません。・誘導路二重化によりターミナルが建て変わります。滑走路増設ならこのターミナルが有効活用されます。新空港なら無駄になります。財政が厳しい状況で税金の無駄遣いは出来ません。・滑走路増設なら既存の施設が最大限活用されることになります。この点は非常に大切な観点だと思います。・現空港の周りにある物流企業など関連事業所は一部を除いて移転の必要がなく、安定した経営を行うことが出来ます。・滑走路増設は自然環境への影響が少なく、非常に優れた案だと言えます。・近年福岡空港の需要は減り続けています。需要予測は下方修正されましたが、空港の実績はそれ以下（マイナス）で推移しています。将来的に見ても福岡都市圏で人口減少が始まります。需要はそれほど伸びないと考えられます。逆に伸びると考えている人は説得力のある根拠を示していません。海外との交流が盛んになると言う人もいますが、福岡空港の国際線は全体の8分の1ほどで伸びたとしてもたかが知れています。逆に国内線は人口減少の影響でほとんど伸びないことが考えられます。・跡地開発という財政に大きな負担をかけるような課題がありません。・建設費が安いため施設の使用料が値上げされる可能性は少ないと思われます。・建設費が安いため財源の確保が容易です。住民サービス、福祉などの切り捨ての心配がありません。・実現性やその後の経営の安定性を考えれば、滑走路増設しかないと考えられます。財源も捻出できるか分からない、人口減少や高齢化で経営的にも難のある新空港には反対です。・人口が減少し経済規模が小さくなる2030年以降は、アクセスの良さが大きな力となるでしょう。
				東南アジアの中継基地になるべき。大型国際化へのステップとして欲しい。国内コミューターも増便願いたい。ヨーロッパ、USA、他からの。
				現今福岡空港の過密さをよく耳にするが、滑走路を増設する事で緩和されるのなら、それはそれで良いと思う。がしかし、世界の経済が破綻していく中で、便数が現在より大幅に増えるとは考えにくい。むしろ、便数を制限する方向を検討する必要もあると思う。増設による経済効果はもう期待できない時代である。
		4 環境・安全の視点について	① 生活環境への影響について 181 件	
				騒音、飛行時間の制約、市街地上空の危険性は結局解決されない
				新空港方策より早く需要増への対応が可能というのはすごく良く分かります。私も空港から家が近いので、滑走路増設案の方が良いと思います。しかし、周辺地域に迷惑がかかるのであれば、新空港が優位と思います。
				空港からさほど遠くない所に住んでいるので、騒音という点では気になりますが、周辺は福岡市のベッドタウンで、人口は増加傾向にあるので、利用増が

意見分類				寄せられたご意見
				見込める。なので、滑走路を増加し、需要に対応する方が良いと考える。
				周囲の環境についての対策が必要だと思った。
				環境問題への影響を考えると、まだ検討していくことがあるが、費用面で考えると増設案に賛成です。
				滑走路近くの住民の理解や環境を見直せばいいと思う。将来の利用者が変わらないなら賛成。
				近隣住民の人にこれ以上の騒音が加わってしまうのは、かわいそうだと思います。
				賛成です。費用調達方法や、漁業関係で、地域住民の反発をかいそうだと思います。「新空港案」と長所が似ているので、一番考えてほしいのは、地域住民の人たちのコトかな一と思います。
				当然周辺住民に対する負担は増えますが、将来の世界情勢が予測しづらい状況では一番無難だと思います。
				増設案が一番自然でよい、もっと大幅に増設すべきではないか。市民には便利で安く利用できる。音、危険の問題は九大移転で終わったと思う。大空港は羽田や大阪につくるべきだ。賛成者は業界と発着路周辺だと思うけれど、業界は困る、住民は音対策すればよい。周辺空港と連携はできると思う。
				私自身、福岡空港に近いところに住んでいるため、アクセスなどで高い利便性は感じています。だからといって周りの住民を巻き込むような増設案はあまり賛成できません。
				増設したら今の空港なので便利がいいけど、騒音が気になってくる。飛行機があまりにもビルとか近すぎて怖いと思うことがある。
				滑走路増設はアクセス利便性をキープできるし、費用も少なくてすむが、騒音問題などにさらに影響がでる。
				利用時間の継続など、いいこともたくさんあるが、騒音も大きな問題だと思った。
				滑走路増設は現空港周辺への配慮がいり、また費用は新空港案よりもかからないが難しい点がたくさん出てくると思います。
				滑走路を増設は周りに済んでいる人たちへ今まで以上に不安をもたらすと思います。たしかに空港までの交通きかんは今が最も良いとは思いますが、むずかしいと思います。
				とてもいいいと思うが、市街地に近いのが問題だ。
				離陸・着陸が今よりもスムーズに出来る事はいい事だが、環境には悪くなると思うので賛成か反対かは分からない。
				短期的には現状の課題解決に繋がるものの、そもそもの立地が変わらない事から、騒音問題や再拡張への対応が出来ない事が分かった。
				騒音対策費を使用する地域図を見せて欲しかった。(現在と増設後の両方) 空港の東側の市街の振興策を出して欲しい。(なぜか東側の方は観光や買い物の施設が無い。)
				早く出来る点や、小さい初期投資で出来る点は良いと思うが、一番考えて欲しいのは周辺住民の方々のことなので、あまり賛成出来ない。
				滑走路増設は場所が変わらないので良いと思います。でも、場所の確保や騒音問題が難しいと思います。
				一番感じたのは、やはり周りに住む地域の方への騒音が残るというところです。滑走路を増やすとなると、少しでも土地を広げなくてはいけなくなると思うので、利用する地域の方が一番良い方法が良いと思います。
				あまりお金がかからないのは良いが、これ以上の拡大が予想されると、近くに住む人達がかわいそう。飛行機に遅れが出ると、迷惑する人が沢山出る。
				滑走路増設は配置は変わらず現状を維持しながら短期でできるので、使いやすくなるので良いと思った。また増設費もおさえることができる。けれど騒音や利用時間が限られるメリットもある。
				場所はかわらないので利便性は良いと思います。滑走路を増やすことは周りに住んでいる住民に大きな影響を与えると思うけど、増設の方がまだ良いと思いました。
				今以上に増えるであろう地域住民への苦情にどのように対応していくかを考えなくてはいけないと思う。
				現在の空港は近くて利便性が高いので、移動してほしくない。しかし。飛行機が通り過ぎる際の騒音は気になる時がしばしばある。
				反対。今のままでは市街地の中にあり、住民への迷惑になる。
				現空港で滑走路を増設するのは説明を聞いても難しいと思います。騒音なども住宅への被害もあるというので。
				良いと思ったけど、騒音や用地の問題などを考えなければならないと思った。
				周辺に住んでいる人のことを考えてから作ってほしいです。
				・安全性が現状と同じだということに安心した。 ・空港周辺の騒音がどれ位のものかわからないけど、出来る限り騒音をおさえる必要があると思った。
				騒音や建物の高さ制限などの問題は残ると思うが、スムーズに事が運びそうなのはこの案だと思う。
				現在の空港までのアクセス状況が地下鉄、福岡空港まで直通なので、その点は非常に便利であると思う。しかし、利用時間が騒音等の問題により限られてくるとなると、さらなる発展という点では新空港案に劣るのではないかと思う。
				福岡市中心地からのアクセスの利便性は捨てがたい。タダシ、これからの利用増、住民の方の騒音にかかわる苦労を思うと、これ以上の負担は難しいと思う。
				騒音に関しては、周りの住民も今までの理解があるから問題ないと思う。今後対策ができると思う。
				騒音も大きくなると思うし、周辺の家は大丈夫なのかと思った。それに場所もなく、増設できるのかと思った。しかし増設しなければならないところまできているのでしょうがないと思った。
				滑走路を増やすことで空港の利用率は高くなるけど、その反面騒音の問題は必ず出ると思うので、私はとても複雑な気持ちになりました。
				騒音の問題が課題だなと思いました。
				都心部に空港があると、確かに不便な点もあるし、騒音も問題となると思う。
				私はこの案についてあまり賛成ではありません。私の中で一番気になったのが、周りの住民の方のことです。騒音や場所など、そこに住む人にとってはとても嫌だと思うからです。
				最初は絶対に滑走路建設の方が良いのでは、と思っていたが、今は反対です。確かにすぐに需要に対応できるかもしれないが、これから航空需要は増える傾向です。騒音、利用回数などを考えると、あまり良くは考えられません。
				滑走路を増やしたら需要増加への対応が可能となるが、騒音が気になると思った。
				今ある空港に増設する方が良いような気もするが、騒音や24時間利用可能という点では新しい空港の方が良いと思いました。
				高さ制限についてはさほど気にならなかったのですが、騒音は気になりました。私は今の場所が行きやすいので今の場所でいてほしいと思います。
				費用が安くすんだとしても、住宅地への騒音などは、もっとすごくなると思います。
				騒音、安全面では不利だが、金銭面では有利。エコロジーの観点からみても、こちらの方が良いと思う。
				航空機騒音の問題や高さ制限の問題などをなくしたらとても良い案だと思う。
				今のままで差し支えないならしなくてもいいと思う。もし行うなら環境整備をして欲しい。
				経費が比較的に低いが騒音問題が続く上に、発着回数に余力がないため良策とはいえない。
				この場合、騒音が残るとなっていましたが、近隣住民でなければ全く気にならなくなってしまう。
				資金調達は簡単にできるものではないので、資金が新空港案よりも少なくて済むところは魅力的だと思いました。ただ、騒音がひどくなりそうなので、周辺地域の人々の意見をよく聞いてから取り組んでいただきたいです。
				◎必要ない ◎騒音問題は、エンジン音のしない飛行機の開発をする。自動車は静かに出来るのに。
				博多区在住です。安全性について非常に不安です。また騒音の影響が拡大することは避けられないと思います。増設案のメリットは利便性だけではないかと・・・反対です。
				周辺地域の騒音問題、接続道路の利便性を考えて、もう少し慎重に調査して検討してほしい。
				反対します。(1)8丁目に在住する者にとっては音が非常にやかましい。地域の発展がない。
				今、社会でも問題となっている騒音対策区域の減少はとても良いことだと思います。工事期間もこちらの方が短くて済むところも良い点だと思います。
				・もう少し都心から離れていて、大きく拡張できれば理想。 ・現在地は福岡都市圏の都市計画に重大な障害となっている。 ・福岡市南区の住宅地でも日によっては騒音が気になり、夏場、窓を開けているとテレ ビの音が中断する。 ＊現在地で処理回数が増加すると、騒音が拡大(範囲及び回数)する事により、住民か らの苦情が大きくなる。 訴訟等により飛行時間の短縮を強いられることにもなりかねない。
				騒音など周辺住民に更なる負担を強いることになるが、空港機能をどうしても強化するのであれば、唯一現実的な選択。
				滑走路増設は実現性がない。 騒音、用地買収、面積不足、危険性、処理容量不足
				事故が起きたときの危険性が高まる、騒音が拡がる、容量が増えないから反対。
				能力が低く、騒音や借地料などの問題が継続する滑走路増設案では解決策になりえない。 現空港の抱える問題を根本的に解決する新空港を選択すべ

意見分類				寄せられたご意見
				き。
				市街地の高さ制限が外れるので、また騒音等の問題があるので、増設には反対である
				地域の環境に与える影響が大きい。又都市高速の付替etcで市民生活にも影響がある。
				現状通りの利便性は確保されるが、騒音安全性については増えると思われ賛成はしかねる。
				事業費を優先するのが一番良いと思う。騒音対策が拡大するのは好ましいと思わない。
				現空港は全国一使い勝手の良い(アクセス等)ものと思っている。只、夜間利用の面で少々不便であるので、費用をその改良等に使ってほしい。又、近隣住民の生活環境向上にも配慮して欲しい。
				現空港の滑走路増設西側改良案(補助誘導路増設含)に賛同する。 (理由)世界規模での温暖化・環境対策および資源の有効活用対策上、過度の投資は避けるべきである。 (要望)滑走路増設を行えば、騒音対策区域が当然拡大されると思うが、拡大が予想される1～3種区域はPIIに示してない。示して欲しい。
				①空港の使用が半永久的に需要が増え続けることはない。 ②今ある空港を有効活用し、2本の滑走路が出来れば充分機能が発揮できる。 ③世界中を見ても、これほど便利な空港はない。夜中の発着等、多少の不便は問題にならない。 ④最近の飛行機は音がすごくやさしくなっている。そんなに騒音が問題にならない。
				航空機の技術が進化し騒音はひどくなっていない。今後小型化される傾向があるので、さらに騒音は減少するだろう。滑走路増設が合理的であり、費用の面でも優れている。
				安全性、騒音に不安。
				費用が抑えられる点、交通アクセスの利便性が保たれる点で、非常に魅力的に感じた。周辺住民の方々への配慮が今以上に必要になるとは思うが、この案が現実的で良いと考える。
				予算が少なくて済む、という理由だけでこちらの案を支持していましたが、どちらの案にもメリット、デメリットがある事がわかりました。騒音問題については決して他人事ではないので、よく考えたいと思います。
				年間発着回数の予測結果を見ると、景気が低迷し続けても容量オーバーしてしまうので、素早く対応するにはやっぱり滑走路増設の方が良いと思います。コストも新空港建設の4分の1以下で済むので、県や市の財政を考えてもより現実的だと考えます。ですが、騒音問題が残ってしまうので、地元住民の方々に対してしっかり説明をする必要があると思われます。
				博多駅からの所要時間を考えると、滑走路増設案は優れている。騒音は近年減少傾向にある。今後も小型化や技術革新により、低騒音かはすすむだろう。
				現在地での容量が増加すると騒音に対する苦情が増え、飛行時間短縮につながることにもなりかねません。埋蔵文化財の調査に予想以上の年数がかかりそう。滑走路が増設できても他の関連施設の設備増設が不可能。将来のさらなる増設が出来ない。現在地での維持では永久に地権者とのしがらみが断ち切れない。
				騒音問題はどうしても解決出来ないと思う
				周辺住民の騒音問題等課題が現状のまま残るというのは、大きな問題だと思うが、イニシャルコストを考えれば、はるかにこちらの案の方が良いと思う。
				周辺地域に対する騒音被害が多くなる可能性があると思う
				騒音問題のために空港を新設してもらいたい
				増設という事で、近隣の影響が気になっていたが、思っていたよりも少ないのだと思った。
				騒音問題をどうするか、が問題になると思う。
				今までの建物の規制や騒音があっても、やってこれたので、滑走路増設の方がよろしいのではないのでしょうか？
				費用や供用までの期間の利点から現時点ではこちらの方が優位ではないかと考えます。騒音や安全性の面は今のシステムを引きつげば、ある程度問題はないように思えます。ですが、周辺地域の理解あってこその現在でもあるので、新空港案もまた利点となると思います。
				私は滑走路増設については反対です。騒音問題や近隣住民への理解、飛行機事故等があった際の被害拡大、空港内の混雑などが予想されます。新空港案に比べての利点もありますが、借地料金や環境対策費など、長期でみれば、新空港案の初めの費用に負けずおとらずな額になってきます。その点新空港は多額の費用はかかれど、借地料などの心配がない上、新たに社会に出る方たちの雇用も増加します。長期でみれば新空港案の方がよいと思います。
				また増やすことにより環境対策費も増えると思うので、マイナスの部分もかなりあると思う。
				騒音や高さ制限など、周囲が空港にあわせる形をとらないといけないので新空港案がよいと思う。新空港になればもっともっと街も発展すると思う。
				滑走路容量に問題はなく、建設費は安く捻出できる額だとおもう。現空港の利便性も保て非常によい案である。騒音については近年技術が進化しており問題はおきにくいと考える。用地買収については、対象地域のほとんどは企業であり、代替地さえ確保できれば問題は全くないと思う。
				●市街地の中にあり、危険性・騒音・排気ガスなどの問題が今後とも継続し、また増大する可能性が大きい。 ●借地料が今後とも持続するため、このような状況がいつまで継続できるか多いなる疑問が残る。→ 沖縄の米軍基地と類似する問題 ●24時間の空港運用ができる可能性がない。
				都心部から近い便利な空港なので、同じ場所に増設された方が利用する側は良いと思うが、安全面や環境面で市街地ならではの問題がある
				1.九州、福岡市はアジアの玄関口として国家戦略として新空港が必要ではないか。 2.増設案では近い将来再検討が必要となる 3..現在の環境対策を永久的にやるのか
				騒音に対する箱崎地域周辺住民の意向も重要。
				騒音被害が増大すると思う。南区がますます危険になると思う。
				確かに今の福岡空港は過密になりつつあります。このままでは空港の増設、新設は将来の課題になるでしょうし、空港周辺の住民の騒音公害の不利益は同情申し上げたい気がします。
				騒音、危険性が拡大するので反対です
				発着回数と安全性の確率の考え方、及び、騒音と感じる時間帯(トータル時間)が増える事を真剣に考えるべき。
				反対(安全・騒音)
				騒音には悩まさせている。増設となれば転居を考える。
				これでは借地料などの問題は解決せず、また、騒音や安全性の問題はひどくなるだけかと思います。
				環境対策費や借地料が増えるし、騒音や危険性が拡大するので、反対である。
				滑走路増設は騒音、安全性、日本の将来性等の観点から反対です。
				落下事故や騒音問題や土地の賃貸借料といったデメリットがあるなか、次の空港までとしてなら考えられるが、将来長く使うためなら止めた方が良い。
				周辺住民にとっては、更にうるさくなるのでは？また、将来需要が増えた場合の事を考えると、新空港案のほうが長い目で見ても、良いと思う。
				増設案では、環境対策は現状のまま行わなくてはならず、その上、飛行時間は現在と変わらないなど、あまりメリットが無い。
				騒音問題。2032年以降更なる増加に対応出来ない。空港が移転する事で、東西の交通の流れが良くなる。
				都心にあり、騒音公害が前よりひどくなる。増設より、将来を考えても、新空港を考えるべきだ。
				24時間空港ではなく、騒音問題も解決しない。また、市内の建築制限も従来のままである。福岡市の発展に寄与するかは少ないと思う。
				アクセスの利便性に優れているが、その分市街地化が進んでいるので、環境や安産面で不利である。また、空港により東西のアクセスはさえぎられている。
				近隣住民への騒音問題、安全性の問題及び借地料、騒音対策に膨大なお金が掛かっている事は大いに問題。特に年間150億円もの借地料等は、何も生産していないお金といえ、もっと地域経済の発展に寄与する形で活用すべきである。滑走路増設に賛成する方々でも、この事をあまりご存知でない方もいらっしゃるのではないでしょうか。
				街中がうるさくなる。
				環境影響、借地問題、安全性の面で、実現困難と思う。
				博多区に住んでますが、騒音や事故に対するリスクが益々増えてしまうので、大反対です。
				騒音がひどい！福岡市へ転入してきて、騒音の酷さに辟易している。慣れてしまう事が恐ろしい・・・。
				大野城市に住んでますが、騒音がひどいですし、安全面でも不安を感じてます。航空機事故がめったに起きない事は理解してますが、起きればその被害は甚大です。是非移転をお願いします。

意見分類				寄せられたご意見
				・借地料、騒音対策費の問題は放置できない。 ・騒音が拡大（範囲、飛行回数）する結果、住民訴訟等により「飛行時間の短縮」になる恐れがある。 ・狭い敷地での増設では効果が薄い―各施設。 ・都心部の建築物の高度制限は都市計画において損失が大きい。
				増設案は反対！！今でも家の上を飛行機が通るたび、テレビはぶれるし、うるさいし。電話をしている時、相手の声が聞こえない。
				現状での問題点である、事故の心配、騒音、ランニングコスト（借地料、騒音対策等）の解決にならない。
				近隣住民にはご迷惑をおかけしますが、市内どこでも上空を飛んでます。
				近隣住民として、騒音が凄い！！
				便数は増えるし、音はうるさいし、きけんは増すし、恐くてしょうがない。“増設反対”。
				騒音や危険性が益々拡大してしまうので反対である！
				滑走路処理容量が単に1.26倍となる案では将来のアジアのハブ空港などへのスケールアップは望めない。又、発着回数の増加によって空港周辺住民の騒音公害が更にひどくなり、住環境が悪化する。高額な借地料が引き続き発生することで、かえって割高な空港となり将来に禍根を残す恐れ。
				環境にやさしく、騒音も広がらないという。博多駅や天神から地下鉄１本で 行ける利便性は大きい。福岡空港の発展に大きく貢献すると思う。増設案を支持する。
				市街地での航空機事故が起きる危険性が高まる。市街地で大惨事が起きたら、国は責任を取れるのか？取れないというのなら、一刻も早く新空港をつくり移転すべきである。よって、滑走路増設に反対し、新空港を支持する。騒音コンターが示されていないのはおかしい。調査結果の公表としては明らかに不十分。市街地空港の拡張を語る上で、騒音コンターがないなど話にならない。
				問題点を「現状と同じ」の一言では、そんなに問題がないような感じがする。2032年にまた、容量がなくなるようでは、本来の目的を果たせないのでは？今以上になるであろう騒音が未来永劫続くのは、いやです。
				借地・騒音の問題が残り、将来に渡り残っていく空港として狭小さもあり、ターミナルの移転、道路の地下道化等の対策をする必要があると思う。
				騒音や危険性が益々拡大してしまうので反対である。
				騒音と危険性の問題を残したままで、満足できる解決策ではない。
				うるさいし、便数増加による危険性も不安であるので、賛成できない。
				24時間体制ではなく、アジアに開く福岡市にならない。危険性は増加するし、騒音も減少しない。
				現在騒音で悩ませれているので、反対
				騒音や危険性が増えるので反対
				1.騒音や危険性の増大 2.24時間運用出来ない 3.能力の限界
				都心部からの利便が良いとか、国内線・国際線ターミナルを同方向へ建てる等は良いと思いますが、生まれてこのかた飛行機のそこが見える所で住んでますが、騒音に悩まされたのを小さい頃から覚えてます。
				現在も騒音があるが、より増えると考えられ、反対
				現実に即しているのか、と思われる（費用面では）。福岡空港での国内～国際乗り継ぎ客はさほどいないのが現状だ。ただ騒音、借地料が残るのは、検討課題だと思われる。あと、福岡都心部の将来の街づくりを考えた時に、都心部の高さ制限が継続してしまうのは、障害を残すことになると予測される。
				騒音や危険性が更に大きくなってしまうので反対です。
				騒音や危険性が更に増すので、反対である
				今の空港は市街地の中にあり、騒音問題や建築物の高さ制限などの問題が残るため、これ以上広げるのはやめるべきです。
				◆滑走路増設案の正誤表：（誤）滑走路処理容量は現空港の1.26倍→（正）滑走路処理容量は現空港の1.13倍（誤）騒音区域が拡大する可能性は小さい→（正）騒音区域は西側の住宅密集地に拡大する（誤）概算事業費約2000億円→（正）概算事業費約2000億円＋既存施設の更新費用（誤）ケースCにおける2032年での発着回数に対応可能→（正）ケースCにおける2032年での発着回数に対応できない（誤）工事の他、環境影響評価、用地買収、埋蔵文化財調査などの期間が必要→（正）工事の他、環境影響評価、用地買収、埋蔵文化財調査などの期間が必要であり、新空港よりはるかに長い期間を要すると予想される（誤）空港施設面の問題による遅延は緩和される→（正）複雑な滑走路運用により遅延が慢性化すると予想される（誤）安全性の確保現状と同じ→（正）安全性の確保便数の増加により、現状よりも危険性が高くなる（誤）利用者便益は現行のアクセス利便性を維持することが可能であるため、新空港と比較して大きい→（正）利用者便益は現行のアクセス利便性を維持できるが、容量が1割しか増えないため、新空港と比較して小さい
				市街地あり、騒音や危険性が拡大するので反対である。
				『那覇空港の構想段階PI』と、「福岡空港PIステップ４」では、大きな違いがあります。 その理由を説明すべきです。 具体的には、 ①騒音コンターを示すべき　那覇では騒音コンターが示されています。福岡は構想段階ではないから未だ示せない、というのが表向きの理由でしょうが、那覇は沖側に滑走路を増設する案なので現滑走路の発着は減少し、沖側の増設滑走路は陸地との距離が十分にあるため、騒音は現状より改善します。一方、福岡は吉塚など西側の住宅密集地側への滑走路増設なので騒音は現状より悪化します。福岡のステップ４では「騒音区域が拡がる可能性は低い」などと記述されていますが、これは騒音コンターを作成しないと言えないことです。福岡でも騒音コンターは存在するはずです。したがって、那覇では構想段階に進んだから騒音コンターを出せるようになったというのは表向きの理由で、実際は、都合の悪い情報＝福岡の滑走路増設は騒音被害が拡大する、を隠すために公表できないものと考えられます。　②滑走路処理容量の算定（スタガーについての考え方） 廃案になった那覇の滑走路間隔210m案では、1時間当たりの処理容量は最大36回、着陸割合65%以下の代表値は33回となっています。これは現状の容量と同じです（現状は最大値＝36回、代表値＝33回）。 つまり、滑走路を1本増やすのに、処理容量は全く増えません。 その原因は、着陸滑走路が離陸滑走路の内側に入る「スタガーの影響」だと考えられます。実際、那覇空港PIステップ3では、増設滑走路長3000m間隔210m案の容量は時間当たり最大42回と示されていました。 それならば、沖側の2700m増設滑走路を離陸用にし、陸側の3000m現滑走路を着陸用にすればいいはずです。 スタガーを解消できる『妙案』なのに、これを採用しないのはなぜでしょうか？ 福岡では、この方法でスタガーを解消して、容量を増やすことが可能になったのではないでしょうか？ 那覇でそうしないということは、福岡の運用方法（大部分を占める国内線ターミナルから遠く短い方を離陸用、国内線から近く長い方を着陸用）はスタガーによる処理容量の減よりも大きな問題があるということになります。
				利便性が保てる。環境にやさしい。低コストである。費用対効果が高い。騒音は広がらない。総合的に判断して優れており、推進してよい。
				住宅密集地に離着陸する危険性と騒音問題は永遠の課題として残る。
				1.都心部にあるため最大の関心ごとである安全性や騒音等の解決にならない。 2.将来の時代に即応した空港の拡張、変更等に対応できない。 3.将来にわたって高額の借地料を支払い続けることは問題でこの際見直す必要がある。 4.市街地についての高さ制限が解決されないため土地の効率利用ができない。
				1.市街地の隣接地であり、安全性に疑問があり騒音対策の解決にならない。 2.現状と変わらず空港の拡張、変更等ができない。 3.高い借地料を永久に負担することには反対。
				騒音や危険性のことを考えると増設はやめたほうがよい。 これから用地買収など何年経ってもできないのではないでしょうか。
				騒音が解決されない。
				◎飛行回数の増加により騒音問題が拡大する恐れがあります。その結果、住民訴訟が起こされ飛行時間の短縮を強いられる可能性もあります。現在、騒音対策区域ではない地域にまで拡大する可能性があります。◎現在地は過密には関わらず、空港があるべき場所ではありません。福岡都市圏の都市計画の妨げになっています。・増設案の滑走路の南端を嵩上げした場合、勾配の為離陸に支障はないのでしょうか。・拡張に含まれる範囲の買収や移転交渉が長期化し、完成の大幅な遅れる恐れが大きいと思います。・埋蔵文化財調査の期間が不透明で、工事着工の大幅な遅れが懸念されます。・地主との関係が永久に続き要求がエスカレートする恐れがあります。・南区の住宅地に住んでいますが騒音がかなりひどいです。・東京発の最終便の時間が早いので大変不便です。
				危険性拡大、騒音区域拡大、補償費増大
				危険性、騒音区域の拡大
				騒音区域、危険性の拡大
				危険性の拡大、騒音区域の拡大、補償費の増大
				騒音区域の拡大、補償費の増大

意見分類	寄せられたご意見
	買収困難、危険性増大、騒音区域の拡大
	買収により騒音区域補償拡大
	現在地での飛行回数が増えると騒音問題が拡大（騒音の機会）する事になり、住民の不満が拡大する。その結果、過去あったように騒音公害訴訟につながり飛行時間の短縮にもなりかねない。住民の世代交代により騒音に対する意識の変化は強くはなっても、弱くはならない。
	こちらの案は、整備費が新空港に比べて少なくて済むのと都心からの交通の便がいいという点しか強調されていないと思う。いちばん重要なのは、危険性と騒音で離着陸が増えると当然、危険と騒音は、増すものと考えられるし、さらに借地料84億・環境対策費74億も増えるのではないか。危険と騒音は、空港建設の最重要部分だと私は思いますが、かつての香港（啓徳）空港も都心部で危険な為、立て替えられた例もありますし、飛行機が離着陸の時、真上を通過する地区は、いつも危険と騒音にさらされてつらい思いをしているのです。午前7時から午後10時の飛行制限も飛行機が遅れると午後10時を過ぎるのがまれです。ましてや、墜落となると大惨事になる事まちがいなしです。また、増設後さらなる拡張が出来ないと将来の予測は、難しいかもしれませんが、増加した場合に結局、新空港建設で建設費がかかるのではないかと思う。
	騒音問題が残る。市街上空を飛ぶので危険が残る。
	・用地買収がうまく行くか心配 ・音がうるさいので昔から空港がよそへ行けばいいと思っている
	昔から騒音で悩んでいますので反対です。
	子供のころからうるさくて嫌です。
	・空港周辺の拡張は目一杯であり、用地買収はかなり困難と思う。 ・騒音問題は残るので困る。
	音がうるさい。
	うちの真上を飛行機が通ります。必要かどうかは、はっきりわかりません。でも近隣の方はたいへんと思います。
	騒音対策区域は拡がらないかもしれないが、発着回数が増加することにより、騒音そのものが大きくなることはほぼ間違いない。航空機材の改良がどこまで進むかにもよるが、現在も環境基準を満たしていないのに、増設方策で環境アセスメントをクリアできるのか疑問。
	市街地近接課題を永久に解決できない。安全性や環境その他将来の世代に禍根を残す事になり絶対に避けるべきである。 ・安全性について、外国の航空会社など低運賃業界の参入による整備不良の航空機事故（墜落・部品落下等）が多いに懸念される。 ・環境面では滑走路延長上の筑紫野市・小郡市住民にまで騒音被害を及ぼしている。今でも苦痛であるのに将来増便により更に被害が増大する。当局は、WECPNL値や他の基準値を元に影響は少ないとしているが、これは机上の理論で実態は全く異なる。H15からILS運行が当時周辺の住民に十分な説明も無く開始され何らの対策も講じられず、今まで無かった着陸時の低高度飛行による不快な騒音に悩まされている。悪天候時のみの運行とされ住宅の窓を閉める冬場のみのはずが、夏場も2分間隔で相当な回数飛行し22時以降も年間を通せば相当な回数となる。しかし空港周辺対策も対象区域外で対応する必要が無いと言う始末である。これ以上周辺住民への忍耐を求める事は人権の無視である。運行確実性も劣るなど利便性も悪く増設案は不適切である。
	・現空港の利便性は世界一と言えます。滑走路増設案はこの利便性がそのまま残り、旅客にとって使いやすい空港となるでしょう。 ・博多駅、天神、百道というビジネス街から地下鉄1本でアクセスできる強みがあります。 ・博多駅や天神は九州の交通の結節点です。そこから至近距離に地下鉄で空港につながっていることは福岡の発展に非常に寄与しました。今後も必要です。 ・博多港、JR福岡貨物ターミナル、現空港、陸海空3つの物流拠点が近接することで相乗効果を発揮できます。 ・航空会社は新幹線との競合区間でも対抗できるため、運賃が安く保たれます。 ・滑走路増設は着陸料などを値上げする必要がなく、路線誘致に効果を発揮します。 ・ビジネス時用の少ない福岡空港国際線が路線を誘致するには、LCCの展開が欠かせません。着陸料が3大都市圏の空港より安く設定されていることで、優位に進めることが出来ます。 ・滑走路増設案は建設費が低くなっており、費用対効果に優れています。 ・滑走路増設は新空港に比べ短期間で出来るため、アジアの発展を取り込むには優位だと言えます。 ・航空機技術の進歩、小型化を考えると、騒音は酷くはならないと考えます。 ・福岡空港には既に地下鉄や都市高速道路、国道、県道がアクセスしています。既存の施設を使えるので、新空港のように用地買収や建設をする必要がありません。 ・誘導路二重化によりターミナルが建て変わります。滑走路増設ならこのターミナルが有効活用されます。新空港なら無駄になります。財政が厳しい状況で税金の無駄遣いは出来ません。 ・滑走路増設なら既存の施設が最大限活用されることになります。この点は非常に大切な観点だと思います。 ・現空港の周りにある物流企業など関連事業所は一部を除いて移転の必要がなく、安定した経営を行うことが出来ます。 ・滑走路増設は自然環境への影響が少なく、非常に優れた案だと言えます。 ・近年福岡空港の需要は減り続けています。需要予測は下方修正されましたが、空港の実績はそれ以下（マイナス）で推移しています。将来的に見ても福岡都市圏で人口減少が始まります。需要はそれほど伸びないと考えられます。逆に伸びると考えている人は説得力のある根拠を示していません。海外との交流が盛んになると言う人もいますが、福岡空港の国際線は全体の8分の1ほどで伸びたとしてもたかが知れています。逆に国内線は人口減少の影響でほとんど伸びないことが考えられます。 ・跡地開発という財政に大きな負担をかけるような課題がありません。 ・建設費が安いため施設の使用料が値上げされる可能性は少ないと思われます。 ・建設費が安いため財源の確保が容易です。住民サービス、福祉などの切り捨ての心配がありません。 ・実現性やその後の経営の安定性を考えれば、滑走路増設しかないと考えられます。財源も捻出できるか分からない、人口減少や高齢化で経営的にも難のある新空港には反対です。 ・人口が減少し経済規模が小さくなる2030年以降は、アクセスの良さが大きな力となるでしょう。
	基本的には現空港で良いと考える。どうしても必要ならば西側配置（210m）で充分である。利用客の増加で発着回数が増加となるならば、機材の大型化（B747等使用）で済むはず。環境・安全は承知の上で後から住み着いた人が多く乗り継ぎ利便性を問題とするのは少数者である。
	環境・安全/生活環境への影響について 「航空機騒音の影響区域が拡大する可能性は小さい」と整理されていますが、離着陸回数を増加させるのだから騒音にさらされている時間は長くなるはずです。離着陸ピーク時間帯は2本の滑走路使用で騒音の切れ目がなくなることも考えられ、飛行ルートに居住しているものとしてはとてもこの案を受入れることは出来ません。
	これ以上うるさくなるのですか？飛行機が間近すぎて怖いです。滑走路を増設したところで、今、抱えている様々な問題（騒音、高さ制限、土地の管理など）は解決するのでしょうか。
	騒音は残るけど、新しくしても時間がかからないようなので、良いと思います。
	騒音がうるさく、近隣住民としては大変です。
	新空港をつくるよりはマシ。 しかし今以上に広げることで生じる費用及び生活環境の悪化は避けたい。 建設に反対だったけど現に存在する北九州佐賀との連携を改めて考えるべき。
	先の短い自分にとっては、この案が最も良いと思われるが、「福岡」の未来を考えると、なかなか難しい。やっぱり、一部の人にお金が、いつまでも払われるというのは納得がいかない。また騒音に苦しむ人々を放っておくわけにもゆくまい。この案はあまりにも未来のことを考えないものの案である。
	・現在地での発着回数が増加すると騒音回数が増える事になり、苦情が大きな問題になる可能性がある。その結果、訴訟～飛行時間短縮の可能性が大きい。 ・近い将来、住民の世代が代わると騒音に対する意識も変わり、移転の必要性に迫られても手遅れ。 ・増設工事が予定通り進むとは思えない。大幅遅延の恐れ。
	増設したところで今抱えている騒音などの問題は解決しない。
	今のまま、そして増設を行ったとしても、さらなる将来は期待できない。騒音が一番の問題だと思う。例え、天神・博多からのアクセスが良くても地域住民にとってはうるさいとしか思えない人もいる。そういった人たちの理解が得られないのに増設とは如何なものかと思う。
	市街地の騒音被害が増大するのでは。
	騒音問題はどうするのか。セットバックで十分。
② 自然環境への影響について 39 件	
	賛成です。費用面、交通アクセス、環境面etc.で他の案に比べても最適です。反対意見としては、将来の旅客アップを見込んでいるが、種種の交通機関が整備される（新幹線、リニアカー）との連携をかんがえるべき。
	お金も新空港よりかからず、自然を守れるので。
	環境に配慮した場合はこちらの案を優先すべきと思う。 交通アクセスに関してもこちらが良いと思う。
	初期投資が小さく、供用までの期間が短いのは良いと思う。新空港案に比べて自然環境への影響がないため、滑走路増設案の方が私は良いと思う。
	短期間、低コストで完成することが可能で、自然環境への影響が少ないアクセス利便性の良さも変わらないということでこちらの案の方が良いと思った。他のマイナスな意見もあるが、そこまで致命的なマイナスはないと思う。

意見分類	寄せられたご意見
	賛成です。「新空港案」に比べ環境に負担がかからないものが良いと思います。
	せっかく空港があるので環境や資金の面からも滑走路増設案に賛成です。
	新たに環境を壊さなくてよいので、良いと思う。
	騒音、安全面では不利だが、金銭面では有利。エコロジーの観点からみても、こちらの方が良いと思う。
	新空港は税金のムダ使いや、自然環境の破壊につながるので増設案に賛成です。
	新空港建設に比べ大幅にコストが安く、自然環境をあまり破壊することもなく、利便性にも富んでいて、最も理想的な案だと思います。
	現状の周辺環境の影響が少ない。
	既存の設備・施設等を利用できるので、財源的に安くできると思う。拡張（将来的な）性を考えると新空港案に分があるが、人間の都合だけで海を埋め立て環境を破壊することは許されないことだと思う。
	現空港の滑走路増設西側改良案（補助誘導路増設含）に賛同する。 （理由）世界規模での温暖化・環境対策および資源の有効活用対策上、過度の投資は避けるべきである。 （要望）滑走路増設を行えば、騒音対策区域が当然拡大されると思うが、拡大が予想される1～3種区域はPIIに示してない。示して欲しい。
	CO2削減からすれば増設すべきではない。
	・環境問題が新たに生じない ・供用までの期間が比較的短い ・初期投資が小さい
	初期投資が少なくて済むし、新空港を作るより早く需要の増加に繋がる。また、自然環境への影響も少ないという利点がある。
	今の空港は、交通利便がとても良く、自然環境の事を考えると新空港を作るより、今の空港の滑走路増設をした方がよいとは思う。
	利便性、自然破壊の少なさを考え、こちらの案に賛成いたします！！
	財政事情を考えると滑走路増設しかないと考える。玄界灘の豊かな自然環境も守れる。開発は都市部だけにしてもらいたい。
	空港利用が増えるとう予想が万が一正しいのであれば、金額的にも工事年数が少ないこちらの案が有効であろう。 自然環境への影響も明らかに少ないのもプラスである。
	現状増設案がいいのでは。環境アセスメントも知られている。
	旅客にとって利のある案。利便性が保て施設使用料も低くてすむ。 自然環境にやさしく、漁業にも被害を出さない。 推進すべき案だと思う。
	環境にやさしく、騒音も広がらないという。博多駅や天神から地下鉄1本で 行ける利便性は大きい。福岡空港の発展に大きく貢献すると思う。増設案を支持する。
	福岡も人口減少時代に突入します。開発は都心に限定すべきであり、郊外まで手をつけるべきではありません。特に自然豊かな地域の開発は厳として慎むべきです。滑走路増設をしておけば十分だと思います。50年後には日本の人口は半減します。需要が右肩上がりで増えることはなく、減少に転じるでしょう。滑走路増設で十分いけると思います。
	利便性が引き継がれる。環境に対する負荷が少ない。事業費が少なくてすむし、不確定要素が少ない。
	・事業費が安くてすむ ・利便性が良い ・環境にやさしい
	現空港は鉄道駅やバスターミナルに近く、非常に便利である。もうすぐ九州新幹線が全通するが、乗り換えにも便利な位置にある。滑走路増設はこれらの利便性を維持できる案だと考える。また財政や自然環境にもやさしい案だと思う。エアラインにも乗客にも喜ばれるのではないかと思う。賛成である。
	利便性が保てる。環境にやさしい。低コストである。費用対効果が高い。騒音は広がらない。総合的に判断して優れており、推進してよい。
	自然環境への影響については、新空港の方が問題が大きいと信じている向きも多いが、そうとは限らない。 まず、滑走路増設では、「埋蔵文化財」の保護が求められる。 何と言っても、あの板付遺跡のすぐ横。古代から稲作が営まれていた地域であり、間違いなく重要な文化財が出土する。 滑走路増設を進めると、貴重な文化財が出土する度に文化財調査が長期化し、さらに貴重な文化財が出てくるなど最悪の場合には空港建設どころではなくなるだろう。 また、有名なレッドデータアニマルであるニッポンバラタナゴが生息している。 絶滅危惧種のグレードとしてはアカウミガメどころではない。 ウミガメは産卵シーンなど環境団体のプロパガンダには好都合であるが、レッドデータアニマルとしては低レベルである。 よって、自然環境の点でも、滑走路増設は優位とは言えない。 滑走路増設とは、アクセスしか利点のない、対処療法にさえなれない欠陥案である。 やはり、総合的に考えれば、新空港の方がはるかに優位である。
	板付は埋蔵文化財の宝庫である。 空港は移転できるが、文化財の包蔵地は動かせない。 貴重な文化財は保護されるべきだ。 これは空港建設に優先する。 重要度が下がる文化財であっても、保護のために発掘調査には莫大な時間がかかる。 これは月隈調整池建設のための調査でも10年近くかかっていることからも明らか。 埋蔵文化財を軽視してはならない。 文化財は、最新の注意を払い、保護されるべきもの。 メリットがほとんどない滑走路増設案よりも、文化財の保護は優先される。 よって、滑走路増設などせずに、新空港に移転すればよい。
	埋蔵文化財を軽視してはならない。 文化財は、最新の注意を払い、保護されるべきもの。 メリットがほとんどない滑走路増設案よりも、文化財の保護は優先される。 よって、滑走路増設などせずに、新空港に移転すればよい。 板付は埋蔵文化財の宝庫である。 貴重な文化財は保護されるべきだ。
	投資が少なく費用対効果が大きい。自然環境も守れる。 利便性も維持できる。騒音対策費はかかるが、移転補償は いずれなくなる。
	空港移転候補地での説明会は大荒れだとマスコミが報じている。これでは空港移転は地元の反対に遭い困難になるだろう。やはり切り札は増設しかない。これなら利便性は保たれ、漁場や自然も守れる。静かで自然豊かな環境を求めて郊外に一戸建てを建てた住民も安心できる。
	利便性が保て理想的な案だと思う。用地買収も対象用地には私有地ではなく企業用地が多いので早く終わると思う。今ある施設も有効に活用される。自然環境にもやさしい。
	(1)最近の社会情勢から見て、今迄以上の利用者の激増は見込めない。従って多額の費用を使って新空港を作るより、滑走路増設が十分である。 (2)今迄あまりにも利便を追求して来た結果が地球温暖化、地球環境の悪化をもたらした。生活の利便性、便利さの追求をやめ、若干の不便は辛抱する時代であること認識すべきである。
	利便性が高く、建設費も安く、自然環境を維持できる増設案がよい。新空港は財界の金儲けのタネにすぎない。これ以上の負担増はお断りだ。
	費用が比較的かからず、利用者のアクセス利便性も保たれる。 自然環境にも比較的影響が小さい。
	・現空港の利便性は世界一と言えます。滑走路増設案はこの利便性がそのまま残り、旅客にとって使いやすい空港となるでしょう。 ・博多駅、天神、百道というビジネス街から地下鉄1本でアクセスできる強みがあります。 ・博多駅や天神は九州の交通の結節点です。そこから至近距離に地下鉄で空港につながっていることは福岡の発展に非常に寄与しました。今後も必要です。 ・博多港、JR福岡貨物ターミナル、現空港、陸海空3つの物流拠点が近接することで相乗効果を発揮できます。 ・航空会社は新幹線との競合区間でも対抗できるため、運賃が安く保たれます。 ・滑走路増設は着陸料などを値上げする必要がなく、路線誘致に効果を発揮します。 ・ビジネス時用の少ない福岡空港国際線が路線を誘致するには、LCCの展開が欠かせません。着陸料が3大都市圏の空港より安く設定されていることで、優位に進めることが出来ます。 ・滑走路増設案は建設費が低くなっており、費用対効果に優れています。 ・滑走路増設は新空港に比べ短期間で出来るため、アジアの発展を取り込むには優位だと言えます。 ・航空機技術の進歩、小型化を考えると、騒音は酷くはならないと考えます。 ・福岡空港には既に地下鉄や都市高速道路、国道、県道がアクセスしています。既存の施設を使えるので、新空港のように用地買収や建設をする必要がありません。 ・誘導路二重化によりターミナルが建て変わります。滑走路増設ならこのターミナルが有効活用されます。新空港なら無駄になります。財政が厳しい状況で税金の無駄遣いは出来ません。 ・滑走路増設なら既存の施設が最大限活用されることになります。この点は非常に大切な観点だと思います。 ・現空港の周りにある物流企業など関連事業所は一部を除いて移転の必要がなく、安定した経営を行うことが出来ます。 ・滑走路増設は自然環境への影響が少なく、非常に優れた案だと言えます。 ・近年福岡空港の需要は減り続けています。需要予測は下方修正されましたが、空港の実績はそれ以下（マイナス）で推移しています。将来的に見ても福岡都市圏で人口減少が始まります。需要はそれほど伸びないと考えられます。逆に伸びると考えている人は説得力のある根拠を示していません。海外との交流が盛んになると言う人もいますが、福岡空港の国際線は全体の8分の1ほどで伸びたとしてもたかが知れています。逆に国内線は人口減少の影響でほとんど伸びないことが考えられます。 ・跡地開発という財政に大きな負担をかけるような課題がありません。 ・建設費が安いため施設の使用料が値上げされる可能性は少ないと思われます。 ・建設費が安いため財源の確保が容易です。住民サービス、福祉などの切り捨ての心配がありません。 ・実現性やその後の経営の安定性を考えれば、滑走路増設しかないと考えられます。財源も捻出できるか分からない、人口減少や高齢化で経営的にも難のある新空港には反対です。 ・人口が減少し経済規模が小さくなる2030年以降は、アクセスの良さが大きな力となるでしょう。
	③ 安全性の確保について 172 件
	永久に借地料を払い続ける。事故の度合いが違うのでは。

意見分類	寄せられたご意見
	騒音、飛行時間の制約、市街地上空の危険性は結局解決されない
	周辺住民、学校へ通う子供達の安全性からも、増設しての増便には反対である。長年にわたる借地料も生産性を感じない。
	私は基本的にこちらの案の方が良いと思います。安全面に問題はありますが、空港の安全性を高めるのではなく、飛行機自体の整備をしっかりとすることで、解消できると思います。飛行機事故は整備時の不注意が殆どだと思います。
	増設したら今の空港なので便利がいいけど、騒音が気になってくる。飛行機があまりにもビルとか近すぎて怖いと思うことがある。
	安全性は現状とかわらないのでいいと思った。
	増税費の方が高くつき将来性のみこみをいとめないので反対。事故率も高くなり、安全性が不十分となり地域関係があやぶまれる。
	とてもいいいと思うが、市街地に近いのが問題だ。
	安全性に対する評価項目が欲しい。
	反対！！道州制になればそのまま地元負担になる。それで危険で能力の向上はなし
	無理がある 危険性の増大 負担金の増大
	アクセスが全国で一番良い。周辺の安全性が不安(テロ、墜落等)。
	・安全性が現状と同じだということに安心した。 ・空港周辺の騒音がどれ位のものかわからないけど、出来る限り騒音をおさえる必要があると思った。
	福岡空港が全国でも利用者がとても多いとは知らなかった。滑走路が混雑して、事故が起こったりスムーズに進まないのなら、増設案については興味を持った。
	騒音、安全面では不利だが、金銭面では有利。エコロジーの観点からみても、こちらの方が良いと思う。
	滑走路の間が狭くて安全性は大丈夫なのかが心配です。
	安全の為反対
	安全の為反対
	反対！！無理がある　安全第一
	付け焼刃的な発想。借地料・迷惑補償料など、多額に必要な事をもっと大きくPRの必要あり。事故が起きたら、大事故になり、責任はだれがとるのか。
	安全の為反対！
	反対　安全の為
	博多区在住です。安全性について非常に不安です。また騒音の影響が拡大することは避けられないと思います。増設案のメリットは利便性だけではないかと・・・反対です。
	安全性が確保出来るなら現在の空港に増設で十分だと思う。これだけ便利の良い空港だからもっと大事に使って行くべきだ。 新空港建設には断固反対です。
	・福岡市の真中にあって、もし事故でも起きたらと思うとゾッとする。 ・借地料　騒音補償を考えるとその費用だけで40年先は新空港が出来る費用になる。 ・7:00～22:00までの飛行制限があるのでは真の国際空港とはいえない。
	利便性と危険性はウラハラ。増設案はNO！
	現空港は危険である。 現空港を未来永劫存続させるべきではない。 滑走路増設などもってのほか。 密集市街地の真上を、年間10万回以上も航空機が飛び交うのは、あまりにも危険である。 市街地に航空機が墜ちて、何も関係のない人が巻き添えに遭ったら、誰が責任を取るのか？航空会社や航空機メーカーだけの責任と言えるのか？ 欧米では、「Public Safety Zone」という考え方がある。 事故が起きる確率が一定以上ある地区では、新たな開発を規制するとともに、教育・医療施設などの立地が制限される。 福岡を欧米の基準に当てはまると、箱崎辺りまではこの「Public Safety Zone」に該当する。過密な市街地空港は、やはり問題が大きすぎる。
	滑走路増設は実現性がない。 騒音、用地買収、面積不足、危険性、処理容量不足
	事故が起きたときの危険性が高まる、騒音が拡がる、容量が増えないから反対。
	安全性が気掛かりです。(これまでに大きな事故が無いから良いという事は？です)
	安全第一で無理。反対
	現状通りの利便性は確保されるが、騒音安全性については増えると思われ賛成はしかねる。
	早期に能力増強できることは評価できるが、多大な借地料が継続することや、都市の上空を頻繁に航空機が航行する危険性、あるいは福岡の街づくりに影響が有ることは解消されないため賛成できない。
	三案の比較として西側配置(滑走路間隔)改良案が選択された事は理解出来たが抜本的な機能拡大となるかは不明。又工事中の空港利用について数々の制約が予想され、利用者として考えれば疑問がある。現空港が移転しない限り安全面の課題は将来も残る。
	危険性が解消されない。年間費用が144億円、将来の航空需要を考慮すると対応方策としては一番不適切と思われる。
	初期投資を抑えられるのは、メリットだと思うが、福岡都心部上空を航行するため、安全面や将来の福岡市発展(高さ制限解除)を考えると増設案には反対します。
	将来にわたり危険性が解消されず、抜本的な対策とは思えない。百年の計を計るべきである。
	事業費は安いが住宅区域上空を飛行する為、現状の危険性は解消されない。増便による不安が増大する。
	・借地料と環境対策費で年間140億円程度使われている事があまり知られていないのではないか。 ・市街地の中心部で事故が発生した場合の影響の大きさがある。
	安全性、騒音に不安。
	利便性から見ると、日本の空港の中でも最高の立地と思うが、将来展望と安全性の確保を思うと不安あり。過去にもオーバーランをしたことがあり、あってはならないが、事故の発生が無でない限り、いつ航空機事故があり、市街地ゆえに甚大な災害になり得る。
	将来満杯になったらどうするのか。航空事故(市街地における)の対応、危険性は。
	お金が少なくてすむことと、アクセスについてはこの案がよいと思う。ただ拡張が困難なのに増設をするのは可能なのか。混雑して事故の可能性が増えるのではないかと思う。
	限度があり、将来又行きづまる。市街地で危険度大。
	費用や供用までの期間の利点から現時点ではこちらの方が優位ではないかと考えます。騒音や安全性の面は今のシステムを引きつげば、ある程度問題はないように思えます。ですが、周辺地域の理解あってこその現在でもあるので、新空港案もまた利点となると思います。
	私は滑走路増設については反対です。騒音問題や近隣住民への理解、飛行機事故等があった際の被害拡大、空港内の混雑などが予想されます。新空港案に比べての利点もありますが、借地料金や環境対策費など、長期でみれば、新空港案の初めの費用に負けずおとらずな額になってきます。その点新空港は多額の費用はかかれど、借地料などの心配がない上、新たに社会に出る方たちの雇用も増加します。長期でみれば新空港案の方がよいと思います。
	●市街地の中にあり、危険性・騒音・排気ガスなどの問題が今後とも継続し、また増大する可能性が大きい。 ●借地料が今後とも持続するため、このような状況がいつまで継続できるか多いなる疑問が残る。→ 沖縄の米軍基地と類似する問題 ●24時間の空港運用ができる可能性がない。
	密集市街地内空港故アクセスの便と裏腹に危険も一杯。初期費用安く短工期でも膨大な借地料と騒音対策費は継続。深夜発着不可。都市機能制約。
	事故の事を考えると、移転して欲しい
	安全面等から反対です
	夜間に運行が出来ない市街地で、大事故の心配があることなどから、この案には反対です
	安全面に不安
	市中心部より近いので便利だが、常に危険性を感じている。国際空港としては物足りない。
	環境対策と借地料が今まで以上に必要になる。滑走路間隔210mは安全性に問題がないだろうか？
	都心部から近い便利な空港なので、同じ場所に増設された方が利用する側は良いと思うが、安全面や環境面で市街地ならではの問題がある
	福岡空港の将来は24時間空港として利用されなければならない。現空港の拡張では、24時間空港とはならないし、市街地に立地し、市民の安全も保障されていないので、反対である。

意見分類	寄せられたご意見
	航空機事故の問題がとても心配です。
	・今後機体の小型化に伴い、発着回数は増加することとなりこれに対応できない。 ・事故の可能性は未解決
	天神・博多駅から近いというのが最大のメリット。しかし、安全性については住宅地も多いことから不安はある。
	騒音被害が増大すると思う。南区がますます危険になると思う。
	無理がある　不安定　危険
	アメリカ・サンディエゴで、海軍の空港からわずか3kmの住宅地に戦闘機が墜落し、関係のない市民2人が巻き添えに遭い死亡した事故が起きた。空港から3km離れた離着陸ルート直下とは、福岡に当てはめると箱崎辺りになる。福岡空港から3kmも離れたら、人口密集地である。いくら航空機の安全性が増したといっても、事故は起きる。危険な市街地空港から、飛行ルートが主に海上となる新空港に移転すべきである。事故が起きて関係のない市民が巻き添えに遭ってからでは遅い。
	滑走路が増えると、春日市を始めとする福岡市及び周辺都市の危険性が高くなる。
	騒音、危険性が拡大するので反対です
	発着回数と安全性の確率の考え方、及び、騒音と感じる時間帯（トータル時間）が増える事を真剣に考えるべき。
	反対（安全・騒音）
	これでは借地料などの問題は解決せず、また、騒音や安全性の問題はひどくなるだけかと思います。
	空港利用時間の制限 天神における高さ制限 更なる拡張は困難。大幅な需要増には対応出来ない。 安全性に問題 空港対策費が増加する
	・危険な空港 ・空港対策費が増大する
	飛行機が落下したら大変な事故を招くので、今のままでは危険が大きい。
	今でも危険だと思っているのに、これ以上増設されたら堪らない。
	環境対策費や借地料が増えるし、騒音や危険性が拡大するので、反対である。
	滑走路増設は騒音、安全性、日本の将来性等の観点から反対です。
	落下事故や騒音問題や土地の賃貸借料といったデメリットがあるなか、次の空港までとしてなら考えられるが、将来長く使うためなら止めた方が良い。
	短期的な対応策としては評価出来るが、抜本的な対応策（新空港）とはなり得ない。 ・客量が足りない（絶対的に） ・事故の問題が未解決 ・永続的な補償問題
	アクセスの利便性に優れているが、その分市街地化が進んでいるので、環境や安産面で不利である。また、空港により東西のアクセスはさえぎられている。
	近隣住民への騒音問題、安全性の問題及び借地料、騒音対策に膨大なお金が掛かっている事は大いに問題。特に年間150億円もの借地料等は、何も生産していないお金といえ、もっと地域経済の発展に寄与する形で活用すべきである。滑走路増設に賛成する方々でも、この事をあまりご存知でない方もいらっしゃるのではないでしょうか。
	市街地の中に更に増設する事は安全性の点で反対。
	便数が増加するので、危険も増加する。用地が必要になるので、空港対策費も増加する。
	環境影響、借地問題、安全性の面で、実現困難と思う。
	滑走路増設に伴い、危険性が高まると思う。
	博多区に住んでますが、騒音や事故に対するリスクが益々増えてしまうので、大反対です。
	大野城市に住んでますが、騒音がひどいですし、安全面でも不安を感じてます。航空機事故がめったに起きない事は理解してますが、起きればその被害は甚大です。是非移転をお願いします。
	・安全面では更にリスクが増大する。 ・借地料、環境対策費が更に増加し、今後も継続する点は大きなデメリットである。
	・街中の空港は危険 ・周辺都市整備に制限がある
	これ以上危険要因を増やす事は出来ない。
	現状での問題点である、事故の心配、騒音、ランニングコスト（借地料、騒音対策等）の解決にならない。
	近隣住民にはご迷惑をおかけしますが、市内どこでも上空を飛んでます。
	高さ制限、安全対策、24時間運用などの制約の根本解決に繋がらない。
	便数は増えるし、音はうるさいし、きけんは増すし、恐くてしょうがない。“増設反対”。
	騒音や危険性が益々拡大してしまうので反対である！
	現在も都市の真上を飛行機が行きかい、不安なのに滑走路が増え、飛行機が増えると考えるとぞっとする。
	市街地での航空機事故が起きる危険性が高まる。市街地で大惨事が起きたら、国は責任を取れるのか？取れないというのなら、一刻も早く新空港をつくり移転すべきである。よって、滑走路増設に反対し、新空港を支持する。騒音コンターが示されていないのはおかしい。調査結果の公表としては明らかに不十分。市街地空港の拡張を語る上で、騒音コンターがないなど話にならない。
	都心部に近すぎるため、事故の危険と都市計画への影響が大きい。福岡、ひいては九州の発展のためには、新空港とし、その場合、アクセスをしっかり確保することが大事かと思います。
	増設スペース案が正式に案として挙がっていることを考えれば、その案も選択しても良いと思っている。事故のことを考えると、どこかの地域にも空港は作れないと思う。増設で処理能力が1.3倍。新設で1.5倍であることを考えると、増設でOKではないか。
	騒音や危険性が益々拡大してしまうので反対である。
	騒音と危険性の問題を残したままで、満足できる解決策ではない。
	素人では分からない部分もありますが、専門家が増設案で安全面に何の支障もないという事であれば、こちらの方が無理なく解決されるのではと思います。
	P15に安全性の確保は現状と同じとありますが、滑走路が2本になると危険度が高くなる気がします。
	市街地であり、危険性が拡大するので、反対である。
	危険だと思う。
	今の場所は、真上に飛行機が飛んでいるので怖い。危険性が高いのでは・・・。
	着陸のとき、高速道路が厳しい。西新、春日、大野城と人口の多いところの上を通って着陸は、他の都市はないと思う。子ども達に何を残すのは親の責任。
	うるさいし、便数増加による危険性も不安であるので、賛成できない。
	航空機事故が起こる可能性があるのに、市街地に空港があるのは心配です。新空港の方が安全だと思います。
	安全性に疑問
	24時間体制ではなく、アジアに開く福岡市にならない。危険性は増加するし、騒音も減少しない。
	とにかく危険である。お金には代えられない。
	騒音や危険性が増えるので反対
	どうして今の空港に更なる負担を掛けるのか？危ない。
	福岡市街地への危険性が増すのでは？
	1.騒音や危険性の増大

意見分類				寄せられたご意見
				2.24時間運用出来ない 3.能力の限界
				民間地の使用(土地)料や、もし交通(航空)事故を考えたとき、移設(新空港案)が望ましい。
				いずれも住宅過密地区での安全対策が見えてこない。今まで安全であったから今後も、という保証はない。ガルーダ航空機事故を教訓とすべきと思われる。
				市街地が近いので、危険性が増す
				滑走路が増えると市街地なので危険性が増し、航空機事故が発生する可能性が高くなる。
				騒音や危険性が更に大きくなってしまうので反対です。
				騒音や危険性が更に増すので、反対である
				滑走路が増えて、危険になるのでは？
				◆滑走路増設案の正誤表：(誤)滑走路処理容量は現空港の1.26倍→(正)滑走路処理容量は現空港の1.13倍(誤)騒音区域が拡大する可能性は小さい→(正)騒音区域は西側の住宅密集地に拡大する(誤)概算事業費約2000億円→(正)概算事業費約2000億円＋既存施設の更新費用(誤)ケースCにおける2032年での発着回数に対応可能→(正)ケースCにおける2032年での発着回数に対応できない(誤)工事の他、環境影響評価、用地買収、埋蔵文化財調査などの期間が必要→(正)工事の他、環境影響評価、用地買収、埋蔵文化財調査などの期間が必要であり、新空港よりはるかに長い期間を要すると予想される(誤)空港施設面の問題による遅延は緩和される→(正)複雑な滑走路運用により遅延が慢性化すると予想される(誤)安全性の確保現状と同じ→(正)安全性の確保便数の増加により、現状よりも危険性が高くなる(誤)利用者便益は現行のアクセス利便性を維持することが可能であるため、新空港と比較して大きい→(正)利用者便益は現行のアクセス利便性を維持できるが、容量が1割しか増えないため、新空港と比較して小さい
				市街地あり、騒音や危険性が拡大するので反対である。
				あぶない。完全な機械自動になっていない。又、借地料がふえる。むだ使い。
				利便性が保てることは経済的にも非常に効果が大きい。新空港を推す人の中には、「現空港は危険だ、お金より命が大切」という人もいるが、的外れな意見にすぎない。「命が大切」というならば、東京・大阪・名古屋・鹿児島出張はすべて新幹線にすればよい。これだけでも発着数は大幅に減らせ、より安全になるはずだ。ところがそんなことはしない。彼らにとっては経済が優先なのだ。命を人質にとるような言い方はやめてもらいたい。
				西210m案でよいと思われる。安全性について(各国)パイロットや管制官への周知が必要。 →今までより気をつけて下さい。〇〇国の〇〇空港の感覚でといったわかりやすい知らせ方で。
				住宅密集地に離着陸する危険性と騒音問題は永遠の課題として残る。
				安全性・技術面で可能であれば、西側配置(210m)案で良い。
				市街地に近接しており危険度が高い。
				1.都心部にあるため最大の関心ごとである安全性や騒音等の解決にならない。 2.将来の時代に即応した空港の拡張、変更等に対応できない。 3.将来にわたって高額の借地料を支払い続けることは問題でこの際見直す必要がある。 4.市街地についての高さ制限が解決されないため土地の効率利用ができない。
				1.市街地の隣接地であり、安全性に疑問があり騒音対策の解決にならない。 2.現状と変わらず空港の拡張、変更等ができない。 3.高い借地料を永久に負担することには反対。
				立地のよさがよいのはやはり代えられない。新空港となり時間がかかると利用者が不便になり利用者が減少するのでは？市街地にあるため危険性が叫ばれているが事故の危険性は新空港でも同じこと。自動車事故より確率が低いものを言ってもしょうがない。あとは借地料の問題だけ。
				騒音や危険性のことを考えると増設はやめたほうがよい。 これから用地買収など何年経ってもできないのではないでしょうか。
				航空機事故もあるので、市街地に落ちると大変なので早く移転した方が良いと思う。
				2032年の発着回数はギリギリクリア出来る様だが、それ以降の拡張性に不安。福岡の経済発展の足かせにならないかと疑問。同時に空港の持つ危険性は解消されないので反対。
				危険性拡大、騒音区域拡大、補償費増大
				危険性、騒音区域の拡大
				騒音区域、危険性の拡大
				危険性の増大 補償費の増大、払い続けなければならない。
				危険性の拡大、騒音区域の拡大、補償費の増大
				買収困難、危険性増大、騒音区域の拡大
				これ以上の増設は安全のために考えて欲しくない。
				安全性保たれるのか。
				危険性、ますます増える。補償費の増大継続。
				これ以上拡大しないでほしい、危険である。
				危険ではないか！！
				危険性の増大、補償費の増大
				増設で危険性の拡大。補償費の増大。
				狭い場所であまり無理は出来ないのでは。不安全。
				安全の為にこれ以上の無理はせぬ方がよい。
				危険性が増える。
				危険性の拡大、やめた方が良い。
				増設で危険性拡大する。
				増設すれば補償費の増大、危険性の拡大。
				増設はしない方が良い。 (新設)それまでのつなぎの安全策は進めてほしい。
				狭い地域で危険増大。
				現空港は気象面で非常に恵まれており欠航も非常に少ない。新空港なら欠航の可能性は大いにあると思う。しかも不慣れな外国のパイロットでは危険性も伴う。滑走路増設が利用客の利便性や安全性に優れている。
				100年先まで考える必要があると思う。増設案では①市街地の上空飛行の危険性②市街地ビルの高さ制限③飛行時間の制限以上福岡の発展の妨げになる。
				こちらの案は、整備費が新空港に比べて少なくて済むのと都心からの交通の便がいいという点しか強調されていないと思う。いちばん重要なのは、危険性と騒音で離着陸が増えると当然、危険と騒音は、増すものと考えられるし、さらに借地料84億・環境対策費74億も増えるのではないか。危険と騒音は、空港建設の最重要部分だと私は思いますが、かつての香港(啓徳)空港も都心部で危険な為、立て替えられた例もありますし、飛行機が離着陸の時、真上を通過する地区は、いつも危険と騒音にさらされてつらい思いをしているのです。午前7時から午後10時の飛行制限も飛行機が遅れると午後10時を過ぎるのがまれです。ましてや、墜落となると大惨事になる事まちがいなしです。また、増設後さらなる拡張が出来ないと将来の予測は、難しいかもしれませんが、増加した場合に結局、新空港建設で建設費がかかるのではないかと思う。
				危険性が増す。
				福岡市の中心地へ近く、とても便利であるが受託地の上空を低く飛んで行くのでとても恐い。
				増設には無理がなかろうか。危険につながる。
				騒音問題が残る。市街上空を飛ぶので危険が残る。
				住宅地や町天神等の上空を飛ぶので危険が続く。天神まですぐなので便利です。
				便利な事は理解できる。安全性の件もわかるが、その為に失うものの大きさを比べて欲しい。
				現空港はウインドカバレッジが高く欠航も非常に少ない。新空港なら欠航の可能性は大いにあると思う。しかも今後小型化がいっそう進むので危険性も伴

意見分類				寄せられたご意見
				う。滑走路増設が利用客の利便性や安全性に優れている。
				市街地近接課題を永久に解決できない。安全性や環境その他将来の世代に禍根を残す事になり絶対に避けるべきである。 ・安全性について、外国の航空会社など低運賃業界の参入による整備不良の航空機事故（墜落・部品落下等）が多いに懸念される。 ・環境面では滑走路延長上の筑紫野市・小郡市住民にまで騒音被害を及ぼしている。今でも苦痛であるのに将来増便により更に被害が増大する。当局は、WECPNL値や他の基準値を元に影響は少ないとしているが、これは机上の理論で実態は全く異なる。H15からILS運行が当時周辺の住民に十分な説明も無く開始され何らの対策も講じられず、今まで無かった着陸時の低高度飛行による不快な騒音に悩まされている。悪天候時のみの運行とされ住宅の窓を閉める冬場のみのはずが、夏場も2分間隔で相当な回数飛行し22時以降も年間を通せば相当な回数となる。しかし空港周辺対策も対象区域外で対応する必要が無いと言う始末である。これ以上周辺住民への忍耐を求める事は人権の無視である。運行確実性も劣るなど利便性も悪く増設案は不適切である。
				基本的には現空港で良いと考える。どうしても必要ならば西側配置（210m）で充分である。利用客の増加で発着回数が増加となるならば、機材の大型化（B747等使用）で済むはず。環境・安全は承知の上で後から住み着いた人が多く乗り継ぎ利便性を問題とするのは少数者である。
				・コストがかかりすぎる。 ・将来的リスク（事故等）がある。
				市街地に近いので抜本的な解決にならない。便利のことばかり取り上げるが、事故が起きたことはあまり話題にならないが、民家が集中しているので取り返しのつかない事になる。また、福岡の発展に於いては大きくさまたげている。
				これ以上うるさくなるのですか？飛行機が間近すぎて怖いです。滑走路を増設したところで、今、抱えている様々な問題（騒音、高さ制限、土地の管理など）は解決するのでしょうか。
				都市の中に空港が存在するのは、潜在的な危険性を抱えたままで生活することとなり、長期的には好ましくないと考える。 狭い空港で滑走路を増設することは、予想外の事故を起こす可能性が高いと思う。特に工事中。
				万一のことがあると不安なので反対します。
				予算的にはベストであるが、空港の根本的な解決にはならない。市街地の有利性は反対に危険との抱き合わせdせある。ランニングコストも十分に検討したときに将来の市民につけを残し続けていくことは考えたくない。個人的には他に善い案が無い状況であり、新空港に賛成したい。
		5 まちづくりや地域振興の視点について	① まちづくりへの影響について 63 件	
				高いアクセス性が経済に良い刺激を与える。投資が少なくて済むのが良い。都心部での高さ制限が継続する方が良い。高いビルが建って空が狭くなり、都心部に息苦しさが出るのは嫌だ。
				西改良案のメリットは良く分かったが、県外の者からしてみると、街づくりの視点ではいえないので、なんとも言えない。（環境対策費ではなく、毎年どの様な対策を続けないといけないのか・・）個人的にはスクラップ＆ビルドではない、現建物を活かすというのは良いと思う。あとP5～P6ヶよく分からない。
				増設はいいと思う。増設で経済や交流が活発化するなら、するべきだと思う。
				土地の確保が困難だと思うし、建物の高さ制限がなくならない。
				アクセスは申し分ないと思いますが、やはり利用時間や高さ制限を見たときに不べんさが残ると感じます。
				現実的な案はこちらだと思います。費用に関しては少なくて済み、負担が少ない。しかし都市部にある限り、福岡市のビルは高くならず、機能の集中した街を作り上げることが出来ないと思います。都市が広がりすぎて空港から降りたあと、移動が大変だと駄目だと思います。
				他県、他国との結びつきがより早くなる。 現行の利用者が親しみを持ったまま利用できる。
				市街地に近接していることに対する制約についてどんな影響があるのか、もう少しくわしく知りたかったと思いました。
				騒音対策費を使用する地域図を見せて欲しかった。（現在と増設後の両方） 空港の東側の市街の振興策を出して欲しい。（なぜか東側の方は観光や買い物の施設が無い。）
				滑走路増設は、周りの住民がもっと遠回りして隣の町に行かなくてはいけなくなるので、不便だと思いました。
				騒音や建物の高さ制限などの問題は残ると思うが、スムーズに事が運びそうなのはこの案だと思う。
				土地が無駄遣いされなくなるので賛成。
				都心部に空港があると、確かに不便な点もあるし、騒音も問題となると思う。
				航空機騒音の問題や高さ制限の問題などをなくしたらとても良い案だと思う。
				反対します。(1)8丁目に在住する者にとっては音が非常にやかましい。地域の発展がない。
				現空港にかかる高さ制限が、福岡都心部の景観を形作り、東西方向の道路網や市街地の分断が生じている。コスト的なメリットは大きいが、福岡都市圏の持続的な発展のためには、あの位置に広大な空港用地を確保し続けるのはいかがなものかと思う。
				市街地の高さ制限が外れるので、また騒音等の問題があるので、増設には反対である
				海上案にすれば現在の空港の跡地利用が期待できる。
				現在の空港での滑走路増設であり、現在地での拡充であることから近郊の建物の高さ制限等は残る。福岡のこれからのアジアの中心拠点として発展・成長していくうえでの阻害要因は残ると考えられる。
				早期に能力増強できることは評価できるが、多大な借地料が継続することや、都市の上空を頻繁に航空機が航行する危険性、あるいは福岡の街づくりに影響が有ることは解消されないため賛成できない。
				工事費が少ないのはよいが、借地料騒音対策費がかかる上、市内の航空制限が解決しない。
				初期投資を抑えられるのは、メリットだと思うが、福岡都心部上空を航行するため、安全面や将来の福岡市発展（高さ制限解除）を考えると増設案には反対します。
				増設案については反対します。今でも過密と言われているのに増設などありえない。また土地の借用料（これに対しても費用を詳細な面積及び地主の人数、平均でも構わないので1件あたりの金額）を示すべきではないか？また、将来にわたって借用料及び環境対策費を払うのは無駄ではないか？工事にしても土地の買収などで予定の工期で終わるとは到底思えない。現空港は糟屋郡と福岡市を分断していると思う。福岡より切迫してなかった名古屋空港が移転したのだから新設でお願いします。
				現在の空港の利点は便利だけで他の件はすべて市の発展の足をひっぱる型となっている。
				空港の高さ制限で高層ビルが建てられないという意見があるが、逆に高さ制限が無秩序な開発を抑え、美しい町並みを作っていると思う。現空港の滑走路増設案を支持します。
				アクセス時間もかからず、事業費も一番安く済み、良いと思う。空港のおかげで福岡には超高層ビルがなく、他の都市との違いがあると思うし、アクセスの良さが福岡らしさだと思う。
				今までの建物の規制や騒音があっても、やってこれたので、滑走路増設の方がよろしいのではないのでしょうか？
				建物の制限があると言っていましたが、そんなに高い建物を建てる必要はないと思うし、非常に便利な場所にあるので今のままでいいと思います。
				騒音や高さ制限など、周囲が空港にあわせる形をとらないといけないので新空港案がよいと思う。新空港になればもっともっと街も発展すると思う。
				世界一のアクセスは拠点都市福岡の最大の強み。 人口が減ってオフィス需要が減るのだから高いビルは必要ない。高さ制限よりアクセスの方が断然重要。
				密集市街地内空港故アクセスの便と裏腹に危険も一杯。初期費用安く短工期でも膨大な借地料と騒音対策費は継続。深夜発着不可。都市機能制約。
				増設案が出て来たことは画期的なことである。後に述べるように需要予測値の見直しをすれば増設で充分であることが証明される。周辺空港との連携・分散・分担を図り、すでにある施設を有効利用することがトレンディーな叡智と言える。現空港のデメリットとみなされる高度制限も都市の温熱環境や景観にとってはプラスに働いた。
				市街地に張り付いている福岡では、これ以上滑走路を増設しても、問題が多いのではないか。
				空港利用時間の制限 天神における高さ制限 更なる拡張は困難。大幅な需要増には対応出来ない。 安全性に問題 空港対策費が増加する
				騒音問題。2032年以降更なる増加に対応出来ない。空港が移転する事で、東西の交通の流れが良くなる。
				24時間空港ではなく、騒音問題も解決しない。また、市内の建築制限も従来のままである。福岡市の発展に寄与するかは少ないと思う。

意見分類	寄せられたご意見
	アクセスの利便性に優れているが、その分市街地化が進んでいるので、環境や安産面で不利である。また、空港により東西のアクセスはさえぎられている。
	・目先の出費にこだわって、大事な将来の利益を損なうような案であると思う。 ・安く出来上がっても、中途半端な施設、今後もつぎはぎの施設では非効率的である。 ・現在の空路範囲があるため、市街地の一等地に高層ビルが建てられない→もったいない。
	都心部へのアクセス面で優れている現空港であるが、その反面、都心部の発展を阻害しており(ビルの高さ制限等)、良し悪しだと思う。また、時間的制約が残るので、便利になるか疑問が残る。
	・借地料、騒音対策費の問題は放置できない。 ・騒音が拡大(範囲、飛行回数)する結果、住民訴訟等により「飛行時間の短縮」になる恐れがある。 ・狭い敷地での増設では効果が薄い―各施設。 ・都心部の建築物の高度制限は都市計画において損失が大きい。
	・街中の空港は危険 ・周辺都市整備に制限がある
	高さ制限、安全対策、24時間運用などの制約の根本解決に繋がらない。
	アクセス利便性等を考えると、この案がよい。しかしこれによって、都市環境の悪化が心配。
	今の空港を増設した方が支障が少なく将来に向けても人が少なくなる中で、周辺住宅事情も変化して行く中で、中部空港を見ればわかると思いますが。
	福岡空港は世界的に見ても利便性に富んだ空港であり、福岡の財産と思われる。福岡経済に与える利益ははかりしれない。大事にするべきだと思う。空港のおかげでビルの高さが揃っていて、きれいな街並を形成している。これまた東京・大阪にはない独特な都市をアピールしている。そしてなによりコストが安くすむ。増設案に賛成。
	都心部に近すぎるため、事故の危険と都市計画への影響が大きい。福岡、ひいては九州の発展のためには、新空港とし、その場合、アクセスをしっかり確保することが大事かと思います。
	借地・騒音の問題が残り、将来に渡り残っていく空港として狭小さもあり、ターミナルの移転、道路の地下道化等の対策をする必要があると思う。
	・借地料の支払いで全体では新設を賄えるのでは ・都心部の開発が出来ない
	現実に即しているのか、と思われる(費用面では)。福岡空港での国内～国際乗り継ぎ客はさほどいないのが現状だ。ただ騒音、借地料が残るのは、検討課題だと思われる。あと、福岡都心部の将来の街づくりを考えた時に、都心部の高さ制限が継続してしまうのは、障害を残すことになると予測される。
	今の空港は市街地の中にあり、騒音問題や建築物の高さ制限などの問題が残るため、これ以上広げるのはやめるべきです。
	制限表面がさらにキツクなりそうですね。 百年橋通りのMJArenaやアンピールマンション空港通は制限表面に引っかかるでしょう。 補償交渉は超長期化し、補償額は莫大なものになるでしょう。 やっぱり、市街地空港の拡張など、無理があります。 普通に、新空港にすべきです。 こんなこと、20年前から分かっていたことですけどね。
	時間制限、建築物の高さ云々などは、既に皆慣れました。どうという事はない。今と何ら変わらないから、全く問題ない。
	1.都心部にあるため最大の関心ごとである安全性や騒音等の解決にならない。 2.将来の時代に即応した空港の拡張、変更等に対応できない。 3.将来にわたって高額の借地料を支払い続けることは問題でこの際見直す必要がある。 4.市街地についての高さ制限が解決されないため土地の効率利用ができない。
	◎飛行回数の増加により騒音問題が拡大する恐れがあります。その結果、住民訴訟が起こされ飛行時間の短縮を強いられる可能性もあります。現在、騒音対策区域ではない地域にまで拡大する可能性があります。◎現在地は過密には関わらず、空港があるべき場所ではありません。福岡都市圏の都市計画の妨げになっています。・増設案の滑走路の南端を嵩上げした場合、勾配の為離陸に支障はないのでしょうか。・拡張に含まれる範囲の買収や移転交渉が長期化し、完成の大幅な遅れる恐れが大きいと思います。・埋蔵文化財調査の期間が不透明で、工事着工の大幅な遅れが懸念されます。・地主との関係が永久に続き要求がエスカレートする恐れがあります。・南区の住宅地に住んでいますが騒音がかなりひどいです。・東京発の最終便の時間が早いので大変不便です。
	現空港周辺には空港に依存して生計を立てている人も多い。こういう人たちは新空港になったからといって、簡単に新宮へ引っ越せるわけではない。資金のある大企業にはできても、小さな食堂や会社などは資金すらない状態だろう。滑走路増設案はそういう人たちにとっても朗報だと思う。空港周辺の小さな事業所のためにも滑走路増設案を支持する。利便性も保てる。
	100年先まで考える必要があると思う。増設案では①市街地の上空飛行の危険性②市街地ビルの高さ制限③飛行時間の制限以上福岡の発展の妨げになる。
	投資額の低さ。鉄道アクセス利便性の維持。等が評価できます。都心の開発に制限が加わる。24時間空港の実現が難しい。などマイナス面もあります。
	今の日本の経済状況などを勘案すれば、この案が最適と考えます。アジアの玄関口である福岡市は空港だけ立派に作っても？街の受け皿をもっと整備した方が良いのでは、アジアの経済状況は芳しくないし、この公共工事拡大後の将来について良く考えて下さい
	まちづくりや地域振興/まちづくりへの影響 現在の狭いところに無理して滑走路を増設したとしても、一部の地主に利益がもたらされるだけで、空港周辺に居住する大多数の者には何のメリットも無い。新空港を選択して、現空港跡地を有効活用してまちづくりをした方が、今まで長年迷惑を被ってきた住民には得策だ。
	市街地に近いので抜本的な解決にならない。便利のことばかり取り上げるが、事故が起きたことはあまり話題にならないが、民家が集中しているので取り返しのつかない事になる。また、福岡の発展に於いては大きくさまたげている。
	これ以上うるさくなるのですか？飛行機が間近すぎて怖いです。滑走路を増設したところで、今、抱えている様々な問題(騒音、高さ制限、土地の管理など)は解決するのでしょうか。
	近隣住民の理解や今後の福岡の街づくり、建物との関係(高さなど)といった点から、この案は期待できない。確かにアクセスは良いが、それだけでは空港の意味は無い。増設したとしても、その後また限界が何十年か後にくると思う。
	・西側配置改良案が良いと思います。 ・出来れば、国際線ターミナルを国内線側に持ってくるか、地下道でつなぐか、出来ないでしょうか。 ・利用者の利便性は重要です。 ・都心部高さ制限や騒音等のまちづくりへの影響は仕方ないです。
② 福岡・九州にもたらす影響について 25 件	
	高いアクセス性が経済に良い刺激を与える。投資が少なくて済むのが良い。都心部での高さ制限が継続する方が良い。高いビルが建って空が狭くなり、都心部に息苦しさが出るのは嫌だ。
	増設はいいと思う。増設で経済や交流が活発化するなら、するべきだと思う。
	需要が逼迫することが前提のこれら対応策につき、中央(東京)の利便性が向上し、その結果地方(福岡、九州)の弱体化につながるような気がしてならない。 20年以上前からすでに大学など研究者の間では、新幹線や高速道路建設が地方の活性化につながるわけではないことが言われている。 九州新幹線の整備が進む中、はたして需要が逼迫するのか更なる議論が必要と思われる。 それらを踏まえた上で、この滑走路増設案につき、意見をさせて頂くこととする。 2000億円もの費用をかけ、一日40回弱の離発着増に備えるのはナンセンス。 東京便をこれ以上増やしてなにを期待するのか？ 経済効果のプラス面、マイナス面までも追及した評価が必要である。
	福岡はたくさんの人が外国から来るから、滑走路増設案はいいと思います。
	福岡空港は利用者が多いにもかかわらず、滑走路が一つなのは不便であると思った。滑走路を増やすことによって、福岡がより発展し利用もしやすくなると思った。
	私は滑走路増設案に賛成です。今回のPIレポートを習ったことにより、新空港と比べ滑走路増設の方が総合的に良いのではないかと感じたからです。2つの案とも目的は一緒だと私は思っており、空港(福岡)の利便性を良くする為であると考えています。多くの問題はありますが、一番重視する東アジアの交流(他国・人との交流)を増やし、日本を発展させることが必要だと思います。
	福岡をアジアの玄関口として、繁栄させるためにも増設を望む。
	現在の空港の利点は便利だけで他の件はすべて市の発展の足をひっぱる型となっている。
	利用客や便数も増え、空港も街も活性化されると思うので良いと思う。

意見分類				寄せられたご意見
				将来性を問われるところが問題だと思う。今、福岡は（九州）どんどん世界へ向けて進んでいるので“今”必要なもの以上のことを考えるべき。
				福岡市の発展には空港が現在の位置にあることが欠かせないと思います。市外へ出れば、関連企業も流出します。現空港の拡張がいいでしょう。
				1.アジアのゲートウェイが必要となる時に、現況の増設では将来、国際化は望めない 2.年間144億円もの環境対策費を支出しているのに永久にこれで良いのか、孫子の時代を見据えて考えるべきではないか
				1.九州、福岡市はアジアの玄関口として国家戦略として新空港が必要ではないか。 2.増設案では近い将来再検討が必要となる 3..現在の環境対策を永久的にやるのか
				増設であれば24時間空港とはならない。中国や韓国では24時間空港があり、アジアのハブ空港として活躍しているため、アジアの玄関口を目指す福岡空港は取り残されてしまう事が予想されます。
				滑走路増設は騒音、安全性、日本の将来性等の観点から反対です。
				本案ではアジアのゲートウェイとは言えない
				環境にやさしく、騒音も広がらないという。博多駅や天神から地下鉄1本で 行ける利便性は大きい。福岡空港の発展に大きく貢献すると思う。増設案を支持する。
				福岡空港の便利さは、遠方から来る方には非常に魅力ある立地条件だと良く耳にします。 現状の場所で、コスト（私たちの血税）を抑え、福岡の発展に繋がると思うので、とても良い案だと思います。
				利便性からいってもこの方向で進めてほしい。移転は商業面で大きな「負」の影響が有ると思う。
				旅客が第一。現空港の利便性が保てることが大きい。また現空港は博多港やJRの貨物駅とも近く、高速道路へのアクセスも良い。陸、海、空の物流拠点が連携できる非常によい位置にある。現空港を発展させることが福岡の発展につながると思う。
				福岡や九州の発展のために、空港はどうあるべきか、という視点が最も重要。 現空港（滑走路増設）では、空港能力が低く、発展の足枷になる。 ゆえに、現空港（滑走路増設）には反対。 空港能力が高く、市民の頑張りに応えることのできる、発展の足枷にならない、新空港を支持する。
				現空港の拡張なら航空会社や物流企業などの関連会社はほぼそのまま営業できる。新空港ならばく大な移転費用がかかる。企業活動にも悪影響を及ぼす。滑走路増設案が関連企業にとっても有利。
				この空港で福岡市は発展し、大都会となった。これからは他の地域を発展させるべき。
				・現空港の利便性は世界一と言えます。滑走路増設案はこの利便性がそのまま残り、旅客にとって使いやすい空港となるでしょう。 ・博多駅、天神、百道というビジネス街から地下鉄1本でアクセスできる強みがあります。 ・博多駅や天神は九州の交通の結節点です。そこから至近距離に地下鉄で空港につながっていることは福岡の発展に非常に寄与しました。今後も必要です。 ・博多港、JR福岡貨物ターミナル、現空港、陸海空3つの物流拠点が近接することで相乗効果を発揮できます。 ・航空会社は新幹線との競合区間でも対抗できるため、運賃が安く保たれます。 ・滑走路増設は着陸料などを値上げする必要がなく、路線誘致に効果を発揮します。 ・ビジネス時用の少ない福岡空港国際線が路線を誘致するには、LCCの展開が欠かせません。着陸料が3大都市圏の空港より安く設定されていることで、優位に進めることが出来ます。 ・滑走路増設案は建設費が低くなっており、費用対効果に優れています。 ・滑走路増設は新空港に比べ短期間で出来るため、アジアの発展を取り込むには優位だと言えます。 ・航空機技術の進歩、小型化を考えると、騒音は酷くはならないと考えます。 ・福岡空港には既に地下鉄や都市高速道路、国道、県道がアクセスしています。既存の施設を使えるので、新空港のように用地買収や建設をする必要がありません。 ・誘導路二重化によりターミナルが建て変わります。滑走路増設ならこのターミナルが有効活用されます。新空港なら無駄になります。財政が厳しい状況で税金の無駄遣いは出来ません。 ・滑走路増設なら既存の施設が最大限活用されることになります。この点は非常に大切な観点だと思います。 ・現空港の周りにある物流企業など関連事業所は一部を除いて移転の必要がなく、安定した経営を行うことが出来ます。 ・滑走路増設は自然環境への影響が少なく、非常に優れた案だと言えます。 ・近年福岡空港の需要は減り続けています。需要予測は下方修正されましたが、空港の実績はそれ以下（マイナス）で推移しています。将来的に見ても福岡都市圏で人口減少が始まります。需要はそれほど伸びないと考えられます。逆に伸びると考えている人は説得力のある根拠を示していません。海外との交流が盛んになると言う人もいますが、福岡空港の国際線は全体の8分の1ほどで伸びたとしてもたかが知れています。逆に国内線は人口減少の影響でほとんど伸びないことが考えられます。 ・跡地開発という財政に大きな負担をかけるような課題がありません。 ・建設費が安いため施設の使用料が値上げされる可能性は少ないと思われます。 ・建設費が安いため財源の確保が容易です。住民サービス、福祉などの切り捨ての心配がありません。 ・実現性やその後の経営の安定性を考えれば、滑走路増設しかないと考えられます。財源も捻出できるか分からない、人口減少や高齢化で経営的にも難のある新空港には反対です。 ・人口が減少し経済規模が小さくなる2030年以降は、アクセスの良さが大きな力となるでしょう。
				今後の世界の経済状況を考えると中国を中心としたアジアは重要な地域になります。日本が経済的にも文化的にも生き残っていくには中国や東アジアとの交流をさらに蜜にして行く（行ける）ことが重要です。そのためには日本で一番近い福岡に「24時間使用できる空港」が不可欠です。今、間に合わせで制限の多い現空港を拡張・継続させても将来、後悔することは目に見えています。
		6 事業効率性の視点について	① 費用と効果について 461 件	
				高いアクセス性が経済に良い刺激を与える。投資が少なくて済むのが良い。都心部での高さ制限が継続する方が良い。高いビルが建って空が狭くなり、都心部に息苦しさが出るのは嫌だ。
				永久に借地料を払い続ける。事故の度合いが違うのでは。
				賛成です。費用面、交通アクセス、環境面etc.で他の案に比べても最適です。反対意見としては、将来の旅客アップを見込んでいるが、種種の交通機関が整備される（新幹線、リニアカー）との連携をかんがえるべき。
				周辺住民、学校へ通う子供達の安全性からも、増設しての増便には反対である。長年にわたる借地料も生産性を感じない。
				経済的で好ましい
				福岡空港の最大の特徴は都心に近い利便性であり、その点においては変えるべきではないと思う。また、費用もかけずに実現できるのも現状の経済環境からみて必要である。
				現空港の利便性を考えるとこちらに軍配が上がると思います。費用の面でも安く済む事は、将来の空港運営の事を考えれば、あまりお金をかけない方がベストと思います。成田を作って30年以上が過ぎて羽田から国際線が出る事は、やはり利便性が一番なのでしょうね。
				改良案に賛成します。将来の需要が見通せない情況においては、コストが一番かからない方法を選択すべきであり、現状の利便性が最大限享受できる最良の方法だと考えます。
				費用が安いのでこっちが良い
				お金も新空港よりかからず、自然を守れるので。
				沈まないし、お金もかからないから賛成。
				コストは安いが、将来的に需要に対応できるか不安に思った。
				環境問題への影響を考えると、まだ検討していくことがあるが、費用面で考えると増設案に賛成です。
				費用が少ないのが良いと思った。
				金額としては少なく、また短期間で建設できるという点で評価できる。
				金銭面から考えてもこちらの方がいいと思う。
				新空港よりお金を使わない、アクセス利便性の維持に心ひかれました。
				建設費用は、出資源次第なのですが、新空港より1/4ですむので増設の案がいいと思います。
				交通利便性、資金の面ではいいと思う。
				新空港より安くすむ。建設|間が短い。多くの文化を身近に感じられる。
				交通アクセスが便利であると思うし、経費もかからないと思います。
				新空港と比べて初期投資が小さいのはいいと思います。
				新空港の設置より費用が安くすみ、経済的に良いと思う。
				コストの面でとても良いと思いました。今有る物を活かす！！この点が良かったです。
				新空港より少ない費用ですむからいい。
				初期費用が少なくてすみ、早い時期に利用できるのでいいと思いました。
				初期費用が安いのでいいと思う。
				そんなに重要性を感じなかった。費用がかかるので、あまりいいとは思わない。
				借地料などの追加して払うお金をどうにかすれば充分だと思います。

意見分類				寄せられたご意見
				費用、利便性、期間的なことを考えれば、この案はいいと思う。
				改良案により滑走路増設での滑走路容量は向上した。一方の需要予測は実質下方修正されたが、それでも実績は予測をはるかに下回っている。 滑走路増設で将来的にも十分対応していけると考える。建設費の面でも滑走路増設が圧倒的に安い。滑走路増設賛成。
				増設案のほうが、各自治体の拠出費用対効果の点で非常に有利であるとおもいます（これ以上自治体の財政に負担をかけて将来へのツケにしてほしくない）、 また、現状ののアクセスの良さ（周辺のどの位置からでも同様の時間で来れる） 昨今の便数削減（地方路線、海外路線はどんどん撤退、羽田便だけ増える） 燃料高騰、人口減から今後の需要の大幅な増加見込めないと思います。（道路の需要見込みでさえ減っているのに航空需要が増えるとは考えにくい）
				需要が逼迫することが前提のこれら対応策につき、中央（東京）の利便性が向上し、その結果地方（福岡、九州）の弱体化につながるような気がしてならない。 20年以上前からすでに大学など研究者の間では、新幹線や高速道路建設が地方の活性化につながるわけではないことが言われている。 九州新幹線の整備が進む中、はたして需要が逼迫するのか更なる議論が必要と思われる。 それらを踏まえた上で、この滑走路増設案につき、意見をさせて頂くこととする。 2000億円もの費用をかけ、一日40回弱の離発着増に備えるのはナンセンス。 東京便をこれ以上増やしてなにを期待するのか？ 経済効果のプラス面、マイナス面までも追及した評価が必要である。
				比較的安価で、これまでに税金を投入した地下鉄、高速道路などが無駄にならずに済む案である。
				早く需要増加に対応でき、初期投資が小さく、現状の空港アクセスを維持できるというのは大変良いと思う。しかし、2032年頃までの需要には対応できるが、それ以後の需要が増加した場合に対応が難しいという点がまた更に投資が必要なことを考えると不安である。
				現実的な案はこちらだと思います。費用に関しては少なくて済み、負担が少ない。しかし都市部にある限り、福岡市のビルは高くならず、機能の集中した街を作り上げることが出来ないと思います。都市が広がりすぎて空港から降りたあと、移動が大変だと駄目だと思います。
				私は現空港増設の方がよいのではないかと考えます。できれば今ある施設を有効活用してほしいと思います。
				借地というのは私たちにとってデメリットになるのか？税金などが使われているのか？その土地の問題に対する充分な説明があるといいと思うのですが、買収という選択肢はないのか？
				国内線などの増便も行われると、治安維持費もかさむようになるのでは？本当に滑走路を増やすだけで全体の利用性を上げることができるのかがよく分からなかった。
				滑走路増設はアクセス利便性をキープできるし、費用も少なくてすむが、騒音問題などにさらに影響がでる。
				工事期間や費用も少なくてすむし、空港までの所要時間も短いから良いと思う。
				環境対策費や土地借料が多くかかるので、今の現状での増設は厳しいと思います。
				初期投資が小さく、供用までの期間が短いのは良いと思う。新空港案に比べて自然環境への影響がないため、滑走路増設案の方が私は良いと思う。
				滑走路増設は現空港周辺への配慮がいり、また費用は新空港案よりもかからないが難しい点がたくさん出てくると思います。
				短期間、低コストで完成することが可能で、自然環境への影響が少ないアクセス利便性の良さも変わらないということでこちらの案の方が良いと思った。他のマイナスな意見もあるが、そこまで致命的なマイナスはないと思う。
				新空港よりも設立の費用が小さく、設立までの期間が短いので早く需要に対応できる点がいい。
				借地料及び環境対策が継続的に必要となっているので、初期投資は少ないが考えなくてはいけない。
				交通面での利便性が維持できる点、費用が少なくてすむ点ではこちらのほうがいいと思う。
				良好なアクセス維持が出来、また初期費用が小さく、供用までの期間が短いため、滑走路増設案の方がいいと思った。
				資金面等からいいと思った。
				増設案についてはいいと思います。こちらの方が予算も少なくてすむし、いいと思います。
				今後の借地料解消へのプロセス又は検討策も評価対象と思われる。
				こちらの方が良いと思います。事業費やアクセス（特に住宅街の多い福岡市西部）面の他、工事に伴う物件移設が少ないため。 また、早期に発着回数を増やせるだけでなく、世界的な経済不安の進行による航空需要の落ち込みも考えられる事から、少ない事業費・早期供用可能な増設案に賛同します。
				反対！！現状とあまり変わらない負担金の継続、増大！
				反対！！無駄な投資　結果なし
				反対！！金額をかける割合に対し効果が少ない
				反対！！道州制になればそのまま地元負担になる。それで危険で能力の向上はなし
				無理がある 危険性の増大 負担金の増大
				反対。金を掛ける事、無駄！！
				費用、利便性からみても評価に値する。
				一番お金がかからず、かつ工事も短期で今の時代にマッチしている
				滑走路増設は大賛成です。新しい空港を作るにしても税金投入という事になるので、金額の低い方が良いと思います。
				ロケーションからもコストミニマム、工期etc.福岡空港は今の位置がベターなので、都市高速をずらして「精密」で増設案が良いと考える。
				現在利便性が大変良い。建設費が少なくて増設出来る。
				財政難のなか、しかも今のアクセスを維持して欲しいので、この案になる事を期待
				空港をかえる事は、お金も時間もかかると思う。増設案について現状を見る限り、それでもありかと。
				ビルの高さ制限や騒音問題などあるが、費用などを考えると増設案の方が良いと思う。
				早く出来る点や、小さい初期投資で出来る点は良いと思うが、一番考えて欲しいのは周辺住民の方々のことなので、あまり賛成出来ない。
				費用が少ないし、今の場所にできるのは良いと思うが、空港内（建物の中）が分かりにくいので・・・。
				完成までの時間も、お金も「新空港」を建てるより少しで済むから、「滑走路増設」が良い。
				建設にかかるお金の他に利用者供給者便益のお金がかかるというから、実際に新空港案との比較が良く分からなかった。数字上のマジックになっていないかどうか検討を重ねて欲しい。
				あまりお金がかからないのは良いが、これ以上の拡大が予想されると、近くに住む人達がかわいそう。飛行機に遅れが出ると、迷惑する人が沢山出る。
				滑走路増設は配置は変わらず現状を維持しながら短期でできるので、使いやすくなるので良いと思った。また増設費もおさえることができる。けれど騒音や利用時間が限られるメリットもある。
				利便性が向上していいと思う。これだけ費用がかかるのかとびっくりした。
				少ない投資ですむのであれば、滑走路増設案もいいかもしれない。
				新しく空港をつくるより予算は少なくすむので良いと思う。
				私はどちらかというとこちらの意見に賛成である。何より早くできるし費用も安い。
				いいと思う。しかも時間もお金もそんなにかかってないとこがいい。
				現在1本しかないことが故に、過密になっていると知り、多額なお金がかかるけど、利便性はグンと良くなるので、良いと思います。
				空港のことだけを考えると、安く済むし、新しい滑走路を増やすことが一番いい案だとは思います。空港周辺に住む地域住民の意見を大事にするべきだと思います。
				反対である。借地料や将来対応に問題がある。
				交通アクセスが良好であり、少ない投資で済むのなら私は滑走路増設案の方がいいような気が致します。
				滑走路増設案は今ある空港に滑走路を増やし、金額も新空港よりかからないので、私はこの案を進めてほしいです。
				改良案は都市高速の付け替えもないし、費用も他の2つより大幅に安いからいいと思うし、工事する年数も2つより短いのでいいと思う。
				よりいろんな所に行けるようになるのであればいいと思う。でも、経費や便利性を考えると難しいのではないかと感じました。
				借地料、環境対策費を支払うのが困難でなければ、滑走路を増設する方が交通アクセスもいいのでこちらの方がいいと思った。
				これは賛成である。こっちの方が新空港を作るより費用はかからないし、場所まで行くのが便利だと思うから。
				コストが少ないからいい。都心に近いから便利がよい。
				新空港案より比べ小さい初期投資で出来るが、夜間に飛べないことは変わらないから、微妙だなと思った。

意見分類				寄せられたご意見
				アクセスもしやすいし、投資額も少なくすむのでいいと思う。
				こちらの方がお金がかからないので、良いと思います。
				事業効率性費用がかかりすぎる。
				この方法が1番いいのではないかと思いました。コストも新しい空港を作るよりかは安いだろうし…。
				新しく空港を作るよりもお金がかからないし、期間的にも短くすむので、いい案だと思う。施設を拡大しなければいけないけど…ある程度は仕方ないと思う。
				増設するのにお金があまりかからないのは良いと思うけど、借地料？とかがこれからもかかるなら空港を作る方が良いのかもしれないと思いました。
				いいと思います。お金がかからない方が市民の人や周りの人の反対意見が少ないと思う。
				私は滑走路増設の方が良いと思います。周りへの配慮などでお金はかかるけど、新空港よりはお金を使わないから滑走路増設の方が良いと思います。
				小さい初期投資で需要増に対応出来たりするのは良いと思います。
				お金がかかりすぎると思うけど、便利になってよいと思う。作るならなるべく早く工事を開始した方がよいと思う。
				私は滑走路増設に賛成です。現空港で一つの滑走路だけでも、あれだけの利用者があり、発着が可能なのだから、多額の費用をかけてまで新空港を建設する必要はないと思う。滑走路増設により今以上によくなることは確かだと思います。
				新しい空港を建てない分のコストや近い交通手段を作らないでいいので良いと思います。
				滑走路増設によって初期投資の金額が安くてすむので騒音に対する支払いはありますが、充分だと思います。
				借地料がかなりかかっているということがわかった。
				私はこちらに賛成です。別に新空港をつくるのはムダだと思う。
				安くすむ方が良いと思います。
				せっかく空港があるので環境や資金の面からも滑走路増設案に賛成です。
				借地料を支払っているなど現在の福岡空港の現状についても知ることができた。
				初期費用は安いけど長い目で見て、古くなったところを直していくことを考えたら、結局同じようにお金はいるかと思う。
				費用が少ないところが良いと思った。
				借地料を払い続けるなら新空港と同じで、かなりお金がかかると思う。
				・現空港へのアクセス利用の良好さ ・新空港案に比べ費用がかからない。
				増設ある方がお金もかからないし、何より現在使っている地下鉄なども今のまま利用できる。
				騒音、安全面では不利だが、金銭面では有利。エコロジーの観点からみても、こちらの方が良いと思う。
				環境対策費、借地料の支払いがずっと続くので、新空港建設より、更にお金がかかりそう。
				空港敷地内に民有地があるとなっていたが、これを県又は市の保有地にするにはどれ程の費用がかかるのか。
				資金調達は簡単にできるものではないので、資金が新空港案よりも少なくて済むところは魅力的だと思いました。ただ、騒音がひどくなりそうなので、周辺地域の人々の意見をよく聞いてから取り組んでいただきたいです。
				現在の金融情勢を考えても「新空港案」よりも費用は安くすむため、こちらの案の方が良いと感じた。福岡空港は日本の重要な空港であるため、福岡空港自体を改良した方が利用者の混乱もなく良い。
				財政状況、福岡空港利用客数の減少という実態、世論の厳しさ、どう考えても新空港はムリ。滑走路増設と近隣空港との連携を進めることが現実的だと思う。
				滑走路増設は費用負担も少なく、利便性も保たれる。福岡県などの財政への影響も少なくて済む。増設案に賛成する。
				非常に良い案と思います。建設費も安く、今の交通をそのまま利用できるので、言うことなしの案です。
				・現空港の利便性を引き継ぐことが出来る。 ・新空港建設に比べコストが大幅に安くてすむ。 以上から「滑走路増設案」に賛成です。
				安価ですむならそれが良い。
				現空港の利便性を引き継ぐことができる。コストが大幅に安くてすむ。賛成します。
				新空港は税金のムダ使いや、自然環境の破壊につながるので増設案に賛成です。
				・利便性を引き継ぐことができる。 ・新空港建設に比べコストが大幅に安い。
				新空港建設に比べ大幅にコストが安く、自然環境をあまり破壊することもなく、利便性にも富んでいて、最も理想的な案だと思います。
				現在の空港の利便性はとても良い。また、新空港を建設する費用に比べると、増設の方が大幅に安くて済む。増設によって補えるのであれば、その方が良い。
				コスト的な事を考えると現状の増設にした方がよい。
				世界経済の景気減速や現空港の利便性を考えると、まずは費用が少ない、増設案で臨むのが良いと思う。
				新空港建設案に比べコストが大幅に少ないし、現在の空港利便性を確保できる。
				賛成します。幹線道路を移動しても新空港より少ない予算出来るのでは。
				設置のための費用は安価だが、あくまでも現空港の改良にすぎず根本的な改善にはならないように思う。拡張のための用地交渉なども都心部だけにむつかしい面が多いのではないか。
				付け焼刃的な発想。借地料・迷惑補償料など、多額に必要な事をもっと大きくPRの必要あり。事故が起きたら、大事故になり、責任はだれがとるのか。
				現空港の利便性やコストが安くすむのでよい。
				滑走路増設は現実的なプランで賛成します。まず第一に利便性が富んでいる点です。都心から近く、他県からの移動にも有利である点は、新空港では得る事が難しいと思います。次に建築コストが安く済む点です。新空港建設には莫大な予算が掛かり、将来地方財政に大きな負担になると思います。以上の理由で私は滑走路増設案に賛成します。
				・現空港は利便性で日本一 ・コストが新空港に比べて安く、国民の負担が少なくてすむ。 ・将来的に見て、新幹線等の整備が進む中、これ以上の発着回数が多くなるとは考えがたい。現に今年は昨年に比べ減少している。
				初期費用の安さ、利便性の維持、処理容量の増加等、トータルで最も優れた案だと思う。
				現空港は市内に近く、便利がいいし、滑走路増設の方がコストが安くすむので増設の方がいいと思う。
				反対　ムダな出費が増大
				借地料／環境対策費の増、新たに発生する移転補償、そして将来の拡張困難という点から増設案には反対である。増設するなら現状のままで良い。
				現空港の利便性を引き継ぐことができる。新空港建設に比べ、コストが大幅に安くてすむ。
				コストが大幅に安くてすむ。
				新空港建設に比べ、コストが大幅に安くすむ。
				アクセス利便性が現状維持できて非常によい。コストの面も比較的おさえられた改良案となっている。スタガーもなく、進入もスムーズ。
				アクセスの利便性、費用の安価等を考えれば、この案に賛成します。
				・福岡市の真中にあって、もし事故でも起きたらと思うとゾッとする。 ・借地料　騒音補償を考えるとその費用だけで40年先は新空港が出来る費用になる。 ・7:00～22:00までの飛行制限があるのでは真の国際空港とはいえない。
				新しく空港を作るよりはコストが安くてすむ。
				費用・利便性を考え、この案を推す。
				初期投資も少ないようだし、増設案の方が良いと思います。
				利便性、コストの面で増設の方がよい。
				現空港は、福岡市内へのアクセスに非常に便利であり、滑走路増設案は費用の面、コスト面、両面から、また工事期間の面からも現実的であるし、利便性を生かしたプランである。

意見分類				寄せられたご意見
				現空港は交通の便も良く、新空港に比べコストも少なくてすむので、増設した方が良いと思う。
				PIレポートにより、新設によるコスト減の「増設案」の方が有益だと思います。利用者の利便性を考えても現在の場所からの移転は考えられません。
				新空港建設に比べコストが大幅に安くてすむ。
				コスト面、利便性を考えると、私は増設案に賛成です。
				費用対効果としては妥当と考える。空港の利便性が福岡の発展を支えてきた実績も考えると現在の場所が良い。
				交通の便利さからも、費用の面からもこの案が一番良いと思います。福岡市の魅力は何といっても山も海もあり、街がとてもコンパクトにまとまっている所だと思います。この案が一番良いです。移転して交通の便を悪くする必要がどうしてあるか分かりません。
				新空港を作るより経済的で便利さもそのままで、こんな良い方法があったなんて知らなかったです。ぜひこの案でいってほしいです。そしてこの空港がまた福岡の魅力になればと思います。
				コストが安い。新空港はいらない。
				現空港は非常に便利がよく、その利便性をそのまま引き継ぐことができ、またコスト的にも負担は少なくてすむ。滑走路増設案に賛同します。
				事業費から考えて増設案に賛成。
				日本一利便性が良いと言われる福岡空港。この長所は残すべきだ。コストも巨額を投じるべきではない。
				新空港建設に比べたら費用が大幅に削減できるのでよいと思う。
				利便、コスト、今後の利用予測等、どれを取っても現空港の活用が最も望ましいと思います。
				市の財政が厳しいのならば、一番事業費が安くてすむ西側(210m)を採用した方がいいと思う。
				建設費用に多額税金が必要であり、費用対効果が得られない。無駄に税金が使用されない為にも増設案でよい。
				既存の施設を利用できるので、経済的である。 都市の中心部からの便利が良く、利用しやすい。 近隣空港近くの方でも便数が多いので、利用しやすい。
				空港対策費や借地料に問題あり。
				既存の設備・施設等を利用できるので、財源的に安くできると思う。拡張(将来的な)性を考えると新空港案に分があるが、人間の都合だけで海を埋め立て環境を破壊することは許されないことだと思う。
				新空港建設に比べコストが大幅に安くてすむ。
				新空港建設に比べ、コストが大幅に安くすむ。
				費用的に見たら滑走路増設案が現実的。需要も伸び悩んでいる。新空港にする理由は失われた。無理に新空港を建設してもその費用が施設利用料やアクセス費用の増加として 空港利用者に返ってくる。空港の利用者として負担増には反対。新空港は利用者いじめに他ならず、反対する。
				建設費の少ない滑走路増設案がよい。借地や騒音対策で費用はかかるが、新空港でも開港するまで、現空港の騒音対策費は続くし、開港しても借地料はしばらく続く。 一方の新空港にはばく大な建設費に加え、有利子負債も多く利息が多くなる。利用客が払うアクセス費用の増加分などは永遠に続くことになる。時間的損失も大きい。
				滑走路増設に比べ新空港は格段に費用がかかる。負担のあり方を協議しているようだが、いずれにしても納税者や利用者が負担することになる。 負担の少ない滑走路増設に賛成である。財政や利用者に大きな負担を求めるやり方は、絶対にするべきでない。
				財政への影響、利用者負担の増加具合、事業の見通し、どれをとっても滑走路増設が優れている。
				世の中の現状を把握して、大量の税金を使わず、現状の状態で、他空港を活用することを進めるべきである 税金は、福祉関連で使用するべきである
				新空港の地元負担が云々と新聞では騒がれてるが、地方分権で福岡空港の管理も地方に移管されたら、現空港の借地料・環境対策費も地元負担になるのだろうか？ もし、国が現空港の借地料・環境対策費を地方に押し付けようと企んでいるのなら、一刻も早く新空港を建設すべきだ。
				財政面を考えると増設案が現実的と思われる。
				能力が低く、騒音や借地料などの問題が継続する滑走路増設案では解決策になりえない。 現空港の抱える問題を根本的に解決する新空港を選択すべき。
				景気が冷え込んでいる中では、用地等の問題はあるが現実的。財政負担も少なくて済む。
				・資金面からも現実的 ・少子化が進む中、今の状況の中では一番良い ・北九州空港を多く利用した方が良い。特に夜間や貨物便
				効果実現も早く、経済的であり賛成
				最も現実的な案だと思うが、将来に渡っての借地料や補償費の負担が心配である
				概算費用は新空港案より安いとなっていますが、将来再整備が必要となった時はどうなんだろう、と思います。
				周囲の方々の理解を得るのに多額の資本が必要でしょうが、新空港を作るより小額で済むと感じています。是非「増設」して下さい。
				西側配置(210m)で、増設できれば、これが一番良い案だと思う。他に新空港を作っても、利便性、人口の減少など将来の事を考えると、あまりお金を掛けなくて済む方が良いと思う。
				滑走路増設では、一時的には航空需要に対応できるかもしれぬが、将来的必ず新空港が必要となる。一時しのぎの増設に2000億円の予算を使うのは無駄な気がする。増設ではいつかパンクする！
				将来的な借地料を考えると「新空港案」の方が良いのではないか
				賛成します。現在の利便性(都心へのアクセス等)と工事費の安さから増設がベターと考えます。
				・利便性はこの場所が一番(日本でも上位)と思います。 ・借地料の見直しなどが可能とはならないのか。
				一番お金がかからない方法がよいと思います。
				空港の使用が半永久的に需要が増え続けることはないのだから、現空港増設で充分機能は果たせる。世界一便利な空港とされる福岡空港を、わざわざ市民・県民の財政負担重い新空港にというのは、どうしても納得できない。
				新空港案より費用がかからず現実的だと思います。
				どうしても滑走路が必要とすれば賃金が最少となる西側配置(滑走路間隔210m)改良案が最適と思われます。
				景気低迷や人口減により国内旅客、国際旅客共に減少すると思われる。コストの最も少ない西側配置改良案がgoodです。
				施設の費用の他に環境対策費や借地料が別途かかるようであるが、空港の供用期間を考えると新設するより費用がかかることに驚いた。
				早期に能力増強できることは評価できるが、多大な借地料が継続することや、都市の上空を頻繁に航空機が航行する危険性、あるいは福岡の街づくりに影響が有ることは解消されないため賛成できない。
				空港能力の面から見ると東側配置案で有る。現状の過密ダイヤの解消が図れる。費用面、TOTALで評価すると西側改良案に落ち着くのは致しかたないと思う。又現空港は年間維持費として借地料、環境対策事業費を含め約144億/年が必要で有る。
				危険性が解消されない。年間費用が144億円、将来の航空需要を考慮すると対応方策としては一番不適切と思われる。
				事業費を優先するのが一番良いと思う。騒音対策が拡大するのは好ましいと思わない。
				西側配置(滑走路間隔210m)改良案が経済的に最適と思われる。
				工事費が少ないのはよいが、借地料騒音対策費がかかる上、市内の航空制限が解決しない。
				西側配置(滑走路間隔210m)改良案が最良の計画で実施されるとよいと思います。経済的にも工期が短く期待出来ます。
				事業費、工事期間等から考えると、この案が問題が少ないと思われるが、将来のことを考えるとどうかと思う。
				西側配置改良案が良い。工事期間、用地費等、概算事業費等が有利。
				初期投資を抑えられるのは、メリットだと思うが、福岡都心部上空を航行するため、安全面や将来の福岡市発展(高さ制限解除)を考えると増設案には反対します。
				現在あるいは近い将来の経済的状況を鑑みても、総工費の少ない西側(210m)改良案がベストと思われる。
				なるべくお金がかからない方法で。
				国民の税金で増設されるのですから、資金が一番少ない方法でやって下さい。
				事業費は安いが住宅区域上空を飛行する為、現状の危険性は解消されない。増便による不安が増大する。
				利便性を考えると評価できるが、毎年支出している環境対策費、土地借料の約144億円を考えると増設案には賛成できない。

意見分類				寄せられたご意見
				・借地料と環境対策費で年間140億円程度使われている事があまり知られていないのではないか。 ・市街地の中心部で事故が発生した場合の影響の大きさがある。
				需要予測に反し実績は減少傾向をここ何年も示しています。また需要予測は潜在的需要を予測しているに過ぎず。その需要を100%拾い上げるなど不可能です。滑走路増設で十分に対応可能です。利便性を保て、費用も少ない増設案が現実的です。
				航空機の技術が進化し騒音はひどくなっていない。今後小型化される傾向があるので、さらに騒音は減少するだろう。滑走路増設が合理的であり、費用の面でも優れている。
				福岡空港の利用者が九州全体から来ることを考えると、交通の要衝である博多駅に近いほうがよい。滑走路増設案は現空港の利便性が保てるだけでなく、余分な出費を抑えることもできる。
				最近の福岡空港は国内線国際線とも一時期に比べずいぶんと路線数が少なくなりました。利用客数もここ数年落ち込んだ状態が続いていると聞きます。このような状況を考えると、巨大な建設費をつぎ込みアクセスも低下する新空港は現実的ではありません。滑走路増設が理にかなっていると考えます。
				対策は早く安く確実にが基本。建設費や資金集め、ウインドカバレッジなど不確定要素の多い新空港より、滑走路増設が早くて安くて現実的。滑走路増設案を推進したほうがよい。
				増設案については反対します。今でも過密と言われているのに増設などありえない。また土地の借用料(これに対しても費用を詳細な面積及び地主の人数、平均でも構わないので1件あたりの金額)を示すべきではないか？また、将来にわたって借用料及び環境対策費を払うのは無駄ではないか？工事にしても土地の買収などで予定の工期で終わるとは到底思えない。現空港は糟屋郡と福岡市を分断していると思う。福岡より切迫してなかった名古屋空港が移転したのだから新設でお願いします。
				本当に2000億も掛かるのですか？
				土地の買収などで工期が心配ですが、安くできるのでよいことだと思います。ただ、日本は国策がよくなく国力が小さい韓国などに港も空港も負けていると聞きます。将来の子どもたちのために国策としては何が正しいのかどうかをもっと議論していただきたいと思います。
				よいと思いますが、問題はそのお金です。今の国際線はまだ建設して新しい。それをさらに建設すると言う点では福民のお金をどう考えているのかが問われるではないでしょうか？？
				博多駅や天神などへのアクセスの容易さ、投資額の安さ、加えて九州新幹線完成による連携の容易さなど、メリットが大きい。とにかくアクセスの容易さはビジネスを行う上でかなりの恩恵を受けている。滑走路増設案がベストと考えます。現福岡空港は県民の誇りです。日本一です。
				「増設」か「新空港建設」か二者択一ならば、「増設案」に賛成。日本一便利な空港もさることながら、建設費の安さが一番のポイント。
				費用が抑えられる点、交通アクセスの利便性が保たれる点で、非常に魅力的に感じた。周辺住民の方々への配慮が今以上に必要になるとは思うが、この案が現実的で良いと考える。
				最も現実的と思う。(民間借地の地代を安くできないのか。地主におちる金が、通常の民間取引より高いのか、低いのか？) 日本で唯一アクセスのよい空港。
				金が必要な事はわかった。一体誰が負担することになるのか。 技術的な事はわからない。
				これから人口がどんどん減っていくので、後世の人達になるべく負債を残したくない！！予算のより小さいものを選択したのはよい。
				費用・工期などを比較すると、明らかに西側配置の改良案が良いということは、分かりやすかった。ただ、増設する必要がそもそも必要かどうか、もっと慎重に検討してほしい。
				・西側配置案、コスト、周辺への影響、効果の早期実現等を考慮すると現実的。 ・国内線と国際線のアクセス強化策も盛り込めないか。 ・アクセス性の評価については、駐車場利用者、送迎：バスの利用者の評価が出来ないか。
				お金が少なくてすむことと、アクセスについてはこの案がよいと思う。ただ拡張が困難なのに増設をするのは可能なのか。混雑して事故の可能性が増えるのではないかと思う。
				予算が少なくて済む、という理由だけでこちらの案を支持していましたが、どちらの案にもメリット、デメリットがある事がわかりました。騒音問題については決して他人事ではないので、よく考えたいと思います。
				年間発着回数の予測結果を見ると、景気が低迷し続けても容量オーバーしてしまうので、素早く対応するにはやっぱり滑走路増設の方が良いと思います。コストも新空港建設の4分の1以下で済むので、県や市の財政を考えてもより現実的だと考えます。ですが、騒音問題が残ってしまうので、地元住民の方々に対してしっかり説明をする必要があると思われます。
				費用がかからないこちらの方が良いとは思いますが、現実問題こちらを採用するのは難しいと分かりました。
				案がよく工夫されており建設費も安い。利便性も保てる滑走路増設案が望ましい。
				費用と効果を考えると、この案が現実的だと思います。現空港の方が市内へのアクセスも良いし。
				今の空港を使いやすくするために、地下鉄延伸、都市高延伸、国際線ターミナル建設など多額の費用をかけてきた。そして誘導路の二重化、国内線ターミナルの立替えをするという。これらの当市が最大限活用される滑走路増設案を事業採択したらよい。
				比較的建設費の少ない増設案に賛成。
				現空港の増設案に賛成である。地元住民の方には迷惑をかけるが、アクセスも良いし、騒音対策もあまり費用もかからない上、地元負担も少なくてすむので。
				「土地借料の支出が今後とも必要」とP7にあるが、そもそも空港が民地であることがおかしい。その説明が当レポートではされていない。沖縄県のゾウのオリになる可能性がある。
				現空港の利便性と景気の後退等を考えると一番ベストな選択と思う。
				利用者の立場からすれば、現状より利便性が増す(例えば、ターミナルが一体化、アクセス性の向上など)ことは、現状への不満足度がそれ程でもないなかで、大きな判断要因ではなく、建設費用がより経済的な推薦案は妥当。
				新空港建設よりも安価にできるのであれば、滑走路増設が良い。しかしそれでも多額になるので、周りの空港の使い勝手を良くした方がいいのではないでしょうか？
				乗り入れ便を増やしたいことと、利便性、投資効果を満たすものとして考えるなら増設案にすべきである。
				費用、土地、地域住民への対応としても、こちらの方が妥当だと思う
				後に長く使う事を考えると、あまり効果的ではないと思う
				アクセスが便利である 事業費が安い 建設期間が短い ウインドカバレッジが良い
				・環境問題が新たに生じない ・供用までの期間が比較的短い ・初期投資が小さい
				周辺住民の騒音問題等課題が現状のまま残るというのは、大きな問題だと思うが、イニシャルコストを考えれば、はるかにこちらの案の方が良いと思う。
				アクセス時間もかからず、事業費も一番安く済み、良いと思う。空港のおかげで福岡には超高層ビルがなく、他の都市との違いがあると思うし、アクセスの良さが福岡らしさだと思う。
				需要増加への対応が早く、新空港より初期投資は小さいが、やはり長い目で見ると需要もお金も新空港にした方が適していると思った。
				初期投資が少なくて済むし、新空港を作るより早く需要の増加に繋がる。また、自然環境への影響も少ないという利点がある。
				アクセスの利便性、経済面では助かると思う
				増設は新設案より費用が安い。アクセス利便性が良いという点で優れていると思う。
				現在の交通網を利用出来ることは、とても有利であると思う。更に事業費が新空港よりかからず、経済的であるという部分は、今の世論では重要視されると考える。
				費用や供用までの期間の利点から現時点ではこちらの方が優位ではないかと考えます。騒音や安全性の面は今のシステムを引きつげば、ある程度問題はないように思えます。ですが、周辺地域の理解あってこその現在でもあるので、新空港案もまた利点となると思います。
				私は滑走路増設については反対です。騒音問題や近隣住民への理解、飛行機事故等があった際の被害拡大、空港内の混雑などが予想されます。新空港案に比べての利点もありますが、借地料金や環境対策費など、長期でみれば、新空港案の初めの費用に負けずおとらずな額になってきます。その点新

意見分類				寄せられたご意見
				空港は多額の費用はかかれど、借地料などの心配がない上、新たに社会に出る方たちの雇用も増加します。長期でみれば新空港案の方がよいと思います。
				滑走路増設には多々問題はありますが、アクセスが良いのは利用にってとてもいいことだと思います。そして工事費用も少なく、時間も短くて造ることができるので良いと思う。
				初期投資が小さくすむのはいいことだと思う。都心から近いのはすごく良いが、国際線ターミナルまで行くのがすごく不便である。
				コストも新空港よりもやすく、今の福岡空港がある場所はとても便利でよいが、土地借料に82億、環境対策費に62億も支払っているのはもったいないと思いました。
				新空港に比べ費用がかからない。
				九州新幹線の開業によって、航空機と新幹線との競争が激しくなるので、現空港の利便性を利用して滑走路増設のほうが良いと思います。そして費用の観点から見れば、現実な選択ではないか。地元経済界が仕事がほしいという気持ちが分かるげど、自分からお金を出したくない、国のお金を使い、将来赤字かどうか自分たちと関係ないという無責任の態度を許さない。自分の後代に借金をできるだけ少なくしてほしい。
				滑走路要領にそれほど開くがなく、建設費が新空港の5分の1、しかも利便性も保てる滑走路増設案に賛成。
				空港周辺地域の方には迷惑な案でしょうが、アクセスの利便性を有効に生かし、より少ない投資額で済むのであれば、「新空港案」よりこちらの案の方がいいです。
				滑走路容量に問題はなく、建設費は安く捻出できる額だとおもう。現空港の利便性も保て非常によい案である。騒音については近年技術が進化しており問題はおきにくいと考える。用地買収については、対象地域のほとんどは企業であり、代替地さえ確保できれば問題は全くないと思う。
				●市街地の中にあり、危険性・騒音・排気ガスなどの問題が今後とも継続し、また増大する可能性が大きい。 ●借地料が今後とも持続するため、このような状況がいつまで継続できるか多いなる疑問が残る。→ 沖縄の米軍基地と類似する問題 ●24時間の空港運用ができる可能性がない。
				毎年福岡発の国内線や国際線の減便・廃止がある中で、需要が増大するために増設が必要だという理由が弱い。少子高齢化でこれから縮小していく日本経済では、重要増大という将来見通しが甘いのではないか。 増設費用を誰が支払っていくのか県民の負担になるのではないかと心配する。 もしどうしても増設する必要があれば、最も費用のかからない方法を選択すべきだと考える。
				密集市街地内空港故アクセスの便と裏腹に危険も一杯。初期費用安く短工期でも膨大な借地料と騒音対策費は継続。深夜発着不可。都市機能制約。
				騒音対策費と借地料、それに事故リスクも永年払っていかなければならないので、それも加味した総額を示すべきだと思います。
				この工事でも税金が使われるのに反対です
				現在の交通の利便性、初期投資等を考慮すると、滑走路増設案が良いと思われる。
				これ以上環境対策費や、借地料が増えるのは、許せない。
				環境対策と借地料が今まで以上に必要になる。滑走路間隔210mは安全性に問題がないだろうか？
				将来の方向性としては、一番現実的と思われる。しかし、概算事業費が多すぎる。現実的に考えると、地価の下がった今は、この事業費の半額以下で出来るのではないか。
				・増設後の更なる拡張は困難であるため、2032年ごろまでの需要には対応出来るが、根本的な問題解決には至っていない為、不安感が残る ・初期投資約2,000億円と新空港案と比較すると小さいため、現在の金融危機等の社会情勢を考えた場合、無難かと思う（新空港設立後のトラブル等は現状未知数のため）
				利便性の維持（時間の短縮） 投資減の見込みが福岡市財源となる
				環境対策費や借地料が更に増える事を考えると反対
				1.アジアのゲートウェイが必要となる時に、現況の増設では将来、国際化は望めない 2.年間144億円もの環境対策費を支出しているのに永久にこれで良いのか、孫子の時代を見据えて考えるべきではないか
				借地料の問題。市街地にある為騒音などの対策費にもお金がかかる。
				滑走路を2本にすれば安上がり。
				周辺の用地買収がすんなりといくとは思えない。たぶん高い金をふっかけられるだけである。そうなると新空港案の方が安くなる可能性もある。
				・借地が多すぎ経済効果に疑問 ・騒音対策etcで離発着時間帯の制限が多い。
				高額な借地料を地主に支払うより長期的に考えて別空港を新設した方が経済効かがある。
				費用対効果からすると現実的かと思う。アクセスの良さも見逃せない。
				こんなに便利な空港はない。海上にして利用者が減った場合どうするのですか？空港はそのままが良いと思う。利用する人々に利用費を払ってもらわないと、使わない人々はそんなに税金に使ってほしくない。
				交通アクセス良く、少ない資金で需要に対応できる可能性が高いという点で、この案が良いと感じた。
				建設費は安くなるが、年間維持費まで考えたら得策とは思えない。
				賛成します。現在の場所は便利もよく費用面を考えてもこちらの案がよいと思います。
				現状とあまり変わらない部分が多いので（アクセスなど）、こちらに賛成。投資額も少なくて良い。
				市民、県民レベルで広く理解が得られ、早期着工、早期完成が期待できるのは、増設案の方が妥当だろう。建設費が新空港案に比べ安い分、増設以外に空港ターミナルの新設、再配置も検討してはどうか。現在の国内線ターミナルは、国内の他の主要空港に比べ、古めかしく使い勝手もよくない。九州、福岡の顔として見劣りしないものを整備すべきである。理想は、西側の国際線ターミナルと一体化して運営するのがよい。
				現空港の利便性が保てることは非常によいこと。事業費も少なく、地方が負担する金額も少ない。麻生知事は滑走路増設を最優先に掲げ知事に当選した。その後も利便性を最重視すると公言している。滑走路増設になることを期待している。
				財政事情を考えると滑走路増設しかないと考える。玄界灘の豊かな自然環境も守れる。開発は都市部だけにしてもらいたい。
				現在の利便性を確保したまま、容量も増えコストも抑えられるので、有効な方法であるが、用地の確保には相当時間が掛かりそうである。また、将来の発展には対応困難である。
				莫大な土地建物借料を解消すべき。永遠な借金である。
				世界に類を見ない都心部に近い空港の利便性を活かしながら、低予算で増設が出来るのは最大の魅力である。またどうしても更に将来拡大する必然性が生じた場合には、対処も可能と思われる。
				現空港を利用しながらの拡張工事は、工期の面においても、投資費用対効果の面からも、余りにメリットがなさ過ぎる。
				借地料についての問題が解決されない
				これでは借地料などの問題は解決せず、また、騒音や安全性の問題はひどくなるだけかと思います。
				空港利用時間の制限 天神における高さ制限 更なる拡張は困難。大幅な需要増には対応出来ない。 安全性に問題 空港対策費が増加する
				・危険な空港 ・空港対策費が増大する
				・用地買収に時間と経費（買収費用）が相当掛かると思われる。 ・現在でも手狭であり、増設しても100%満足できない。結局は税金の無駄遣いになると思う。
				これ以上環境対策費や借地料が増えるのは、反対である。地主と何かあると考えざるを得ない。
				市街地の中の空港は、都市整備にコストが掛かり過ぎる。周辺への投資も将来に渡り、負担が増す。
				環境対策費や借地料が増えるし、騒音や危険性が拡大するので、反対である。
				落下事故や騒音問題や土地の賃貸借料といったデメリットがあるなか、次の空港までとしてなら考えられるが、将来長く使うためなら止めた方が良い。
				既に限界ではないのか。費用に対する効果が少ない。
				現在支払っている地代を毎年値上げされる事、環境対策費の金額と出所を明らかにし、増設した場合更にどう増えるのかを明示しない限り、比較のしようがない。

意見分類	寄せられたご意見
	借地料が増えるのは問題だ
	これ以上借地料等を払い続けるのはNO!
	早く対応する必要があること、及び現在の経済環境を考えると、多額の資金を使用することは厳しいと思われるので、「西側配置（滑走路間隔210m）改良案で是非いくべきと思う。中心街へのアクセスの利便性は失いたくない。
	短期的な対応策としては評価出来るが、抜本的な対応策（新空港）とはなり得ない。 ・客量が足りない（絶対的に） ・事故の問題が未解決 ・永続的な補償問題
	初期投資は安く済むが、長期的には新空港並みの負担が必要である。道州制により、国が地域にその負担を押し付けるのではないかと心配している。西側改良案では処理能力が上がらず、抜本方策にはならないと思うが、地域の人の多くは増設を望んでいるようであり、消極的ではあるが賛成。
	工事金額だけでの判断は良くない。環境対策費や借地料がこんなに掛かっているとは思わなかった。
	西側配置210m改良案は、他案に比べて発着回数がさほど変わらない割には、費用が大幅に安く済み、良いと思います。
	用買費用を考えると効果は低い。用買できるとは考えられない。
	・目先の出費にこだわって、大事な将来の利益を損なうような案であると思う。 ・安く出来上がっても、中途半端な施設、今後もつぎはぎの施設では非効率的である。 ・現在の空路範囲があるため、市街地の一等地に高層ビルが建てられない→もったいない。
	借地料の問題は解決しない。
	近隣住民への騒音問題、安全性の問題及び借地料、騒音対策に膨大なお金が掛かっている事は大いに問題。特に年間150億円もの借地料等は、何も生産していないお金といえ、もっと地域経済の発展に寄与する形で活用すべきである。滑走路増設に賛成する方々でも、この事をあまりご存知でない方もいらっしゃるのではないでしょうか。
	便数が増加するので、危険も増加する。用地が必要になるので、空港対策費も増加する。
	これ以上環境対策費や借地料が増えるのは、お断りしたい。
	借地用などの問題解決は困難。
	これ以上環境対策費や借地料が増えるのは、勘弁してもらいたい。
	用地が狭く、増設しても大幅な便数の増加は望めず、かつ、借地料が莫大である為、将来性に問題がある。
	・安全面では更にリスクが増大する。 ・借地料、環境対策費が更に増加し、今後も継続する点は大きなデメリットである。
	・借地料、騒音対策費の問題は放置できない。 ・騒音が拡大（範囲、飛行回数）する結果、住民訴訟等により「飛行時間の短縮」になる恐れがある。 ・狭い敷地での増設では効果が薄い―各施設。 ・都心部の建築物の高度制限は都市計画において損失が大きい。
	現状での問題点である、事故の心配、騒音、ランニングコスト（借地料、騒音対策等）の解決にならない。
	安かろう悪かろうにならないか？
	借地料がとても高い事に驚いています。これでは借地料などの問題は解決しない。
	滑走路処理容量が単に1.26倍となる案では将来のアジアのハブ空港などへのスケールアップは望めない。又、発着回数の増加によって空港周辺住民の騒音公害が更にひどくなり、住環境が悪化する。高額な借地料が引き続き発生することで、かえって割高な空港となり将来に禍根を残す恐れ。
	借地料などの問題が残る。
	事業費が安いので良いと思いました。
	空港利用が増えるとう予想が万が一正しいのであれば、金額的にも工事年数が少ないこちらの案が有効であろう。 自然環境への影響も明らかに少ないのもプラスである。
	西側配置改良案が事業費も少なく、最良と思う。
	民有地の借地料が将来ともどう影響するのかが十分理解できない。
	土地借料が高い。
	増設案のほうが、これまでの空港を有効に利用できて、福岡県ましてや国政の財源を考えると、大変重要となると思います。これまで投資してきた税金・費用が無駄になるのでは！！滑走路増設案を希望します。
	滑走路増設案が財政面・利便性等、あらゆる面で優れていると思う。
	滑走路処理容量を早期に拡大する。 現在の高いアクセス利便性を維持する。 現在の福岡市地下鉄の利用で非常に便利。 新空港に比べて、小さい初期投資で需要増に対応出来る。
	大賛成です。現在あるものを活かしていくことは、環境にも良いこと。既に交通網も整っている現在の場所にあるからこそ、福岡空港のよさだと思います。他県をみてもただ単に空港を作りたい、今の建設業を喜ばせるだけの税金投入の考え方はおかしい。九州新幹線ができれば飛行機利用も減ります。人口も減っているわけですから、今あるものを活かすことで、福岡はバカじゃない、節約できるんだとアピールすべき。
	建設費が比較的安く現実的な案だと思います。需要の動向をつかみながら、着工は慎重に判断してほしいと思います。基本的に賛成です。
	福岡空港の便利さは、遠方から来る方には非常に魅力ある立地条件だと良く耳にします。 現状の場所で、コスト（私たちの血税）を抑え、福岡の発展に繋がると思うので、とても良い案だと思います。
	利便性が保て費用が少ないことがよい。着工については需要予測をしっかりやり直してから時期を判断したほうがよい。
	社会保障費が国と地方を合わせて、27兆円だったのが、2015年には43．5～44．3兆円に膨らむそうである。このように財政は出費が右肩上がりだ。一方の福岡空港の旅客実績はここ数年大きく減っている。今後無駄な出費が一切許されないことを考えると、費用対効果の大きい滑走路増設案が最も望ましい。
	私の意見としては当案に賛成です。資料として提出された離発着データーは、経済状況が好条件を前提としての空港増設を念頭に置いた、右肩上がりのみを説明している用に思われる。今後の離発着の増加は空港増設にて充分まかなえると思われる。昨今の厳しい経済情勢の中、多大の債務を抱えての更なる赤字の積み増しは後世に債務を押し付けとなるのではないか。
	事業費が新空港建設よりも少なくてすみ、利便性も良く将来的に大幅な需要増加があるとは思わない。
	・新空港建設に比べ、コストが安くてすむ。－現在のように、景気も経済も不安定な時期でもあり、コストは抑えた方が良いのではないでしょうか？ ・静岡空港の例をとっても、新空港を作るほどの必要性はあるのでしょうか？ ・なにより利便性に富んでいる。
	利便性とコストが大変に安くてすむ増設案に賛成です。
	利便性とコストの面からも現空港での増設案を支持します。
	利便性、増設の方がコストが大幅に安くなり、賛成です。
	増設案を推進してほしい。利便性・建設費が安い。
	利便性、コスト面から考えても増設案の方が良いと思う。
	福岡空港は世界的に見ても利便性に富んだ空港であり、福岡の財産と思われる。福岡経済に与える利益ははかりしれない。大事にするべきだと思う。空港のおかげでビルの高さが揃っていて、きれいな街並を形成している。これまた東京・大阪にはない独特な都市をアピールしている。そしてなによりコストが安くすむ。増設案に賛成。
	利便性が引き継がれる。環境に対する負荷が少ない。事業費が少なくてすむし、不確定要素が少ない。
	現状と県、引いては国の財政を鑑みるに妥当な案だと思う。
	・事業費が安くてすむ ・利便性が良い ・環境にやさしい
	利用者の利便性・工事費が2,000億円と安いし、工事期間も短い等を考えると、滑走路増設案がベスト。地下鉄に乗って行けるようになったし、こんなに便

意見分類	寄せられたご意見
	利な空港はない。
	増設案の方が金が少なくてすむと思います。
	現在の立地は、とても利便性が高く、他の場所へまるごと移してしまうのはもったいないと思うので、是非今の空港に増設することが望ましいと考える。なるべく今あるものを活かす方向で考えるのがムダな投資を防ぎ、最大限に減価償却が可能なのではないか。
	費用の面からいっても一番良いと思います。現在の空港は、何といっても市街地から近く、交通の便が良い事、こじんまりと使いやすい事が市民の側からいってもとてもありがたい、福岡の自慢です。長い目でみた時に、この案で良かったと思うと思います。
	用地買収等にかかる費用等も含め、どちらかといえば安価で増設できるようなので大賛成です。現空港の利用需要の進展もよく分かるが、「今、この場所にあるからこそ！！」の需要であって、移転や新空港では全く追いつかないくらいの利便性こそ現空港の良さと考えているため、増設案を支持します。
	賛成①予算が少なくて済むから。 ②現空港は利便性が高い。
	不景気の折柄、一番経費が少ない方法でやってほしい。
	経費が一番少ない方法で第二滑走路を増設する様に願います。
	賛成です。交通アクセスも良いし、建設事業費も少なくてすむ。土地借地料が82億円かかってるそうですが、「意見交換会」の報告にも書いてある通り、半分近く税金を納付している。
	(西側配置改良案)費用がかからず、利便性が現在と変わらない。
	現時点では滑走路の増設がよいと思うが、財政状況を考慮すると間隔210m案(2000億円)が良い。
	現空港の利便性を引き継ぐことができる。福岡空港は利便性に富んだ福岡の財産。新空港建設に比べ、コストが大幅に安くてすむ。
	費用、アクセスについては◎
	借地料などの問題は解決しない。
	今後も借地料など運営コストが多額にのぼるので、賛成できない。
	借地料などの問題が解決しないと思います。
	民間地の使用(土地)料や、もし交通(航空)事故を考えたとき、移設(新空港案)が望ましい。
	環境対策費が今後も支出されるというのは、問題であると思う。
	・借地料の支払いで全体では新設を賄えるのでは ・都心部の開発が出来ない
	借地料などの問題は解決しない
	現実に即しているのか、と思われる(費用面では)。福岡空港での国内～国際乗り継ぎ客はさほどいないのが現状だ。ただ騒音、借地料が残るのは、検討課題だと思われる。あと、福岡都心部の将来の街づくりを考えた時に、都心部の高さ制限が継続してしまうのは、障害を残すことになると予測される。
	増設したら周りの道路が混雑する。ビル前の広場も不足する。これらの対策に時間やお金がかかる。7年、2,000億で済むはずがない。検討不足。
	滑走路増設では周辺対策にお金がかかるという意見があるが、新空港ではアクセス費用の増加、着陸料、施設使用料の大幅値上げもずっと続くことになる。滑走路増設の方が将来的にも新空港より低コストだ。建設費も安く増設案に賛成。
	現空港は鉄道駅やバスターミナルに近く、非常に便利である。もうすぐ九州新幹線が全通するが、乗り換えにも便利な位置にある。滑走路増設はこれらの利便性を維持できる案だと考える。また財政や自然環境にもやさしい案だと思う。エアラインにも乗客にも喜ばれるのではないかと思う。賛成である。
	◆滑走路増設案の正誤表:(誤)滑走路処理容量は現空港の1.26倍→(正)滑走路処理容量は現空港の1.13倍(誤)騒音区域が拡大する可能性は小さい→(正)騒音区域は西側の住宅密集地に拡大する(誤)概算事業費約2000億円→(正)概算事業費約2000億円＋既存施設の更新費用(誤)ケースCにおける2032年での発着回数に対応可能→(正)ケースCにおける2032年での発着回数に対応できない(誤)工事の他、環境影響評価、用地買収、埋蔵文化財調査などの期間が必要→(正)工事の他、環境影響評価、用地買収、埋蔵文化財調査などの期間が必要であり、新空港よりはるかに長い期間を要すると予想される(誤)空港施設面の問題による遅延は緩和される→(正)複雑な滑走路運用により遅延が慢性化すると予想される(誤)安全性の確保現状と同じ→(正)安全性の確保便数の増加により、現状よりも危険性が高くなる(誤)利用者便益は現行のアクセス利便性を維持することが可能であるため、新空港と比較して大きい→(正)利用者便益は現行のアクセス利便性を維持できるが、容量が1割しか増えないため、新空港と比較して小さい
	不景気の折、一番負担のかからない方法で増設してほしい。
	小さい初期費用で需要増に対応できることです。
	一番経費のかからない方法でやってほしい。
	費用最少・効果最大で考えるべき。
	あぶない。完全な機械自動になっていない。又、借地料がふえる。むだ使い。
	最小限の事業費で対応出来ることが分かった。 用地整備費も一般公開入札にして安くしてほしい。 アクセス利便性は現状がベストと思う。
	麻生知事自ら消費税率を上げないと地方は破綻すると窮状を訴えてる状況で、費用のかかる新空港は現実的ではない。費用が安く、利便性が保て、効果の高い滑走路増設案を支持する。
	近年福岡空港では路線の縮小が相次いでいる。旅客もここ数年ずっと減少している。将来的に見ても福岡市でも高齢化が進み人口減少の時代に入る。新空港のような大きなものは必要ない。滑走路増設で建設費を浮かせ将来の超高齢化社会に備えるべきだ。
	利便性が保てる。環境にやさしい。低コストである。費用対効果が高い。騒音は広がらない。総合的に判断して優れており、推進してよい。
	費用面から、当案が最適と思われる。
	投資が少なく費用対効果が大きい。自然環境も守れる。 利便性も維持できる。騒音対策費はかかるが、移転補償は いずれなくなる。
	現状でも膨大な借地料を地主に支払っているのに、又も地主のおおむね、言い価で借地をする事自体、これが永遠に続くのは、県民の借金を新空港を作る為の約14億円よりはるかに大きいのではないかと考えられる。どの位、今迄支払っているのか、これから先どの位支払うことになるのか明らかな事がわからない。
	1.都心部にあるため最大の関心ごとである安全性や騒音等の解決にならない。 2.将来の時代に即応した空港の拡張、変更等に対応できない。 3.将来にわたって高額の借地料を支払い続けることは問題でこの際見直す必要がある。 4.市街地についての高さ制限が解決されないため土地の効率利用ができない。
	1.市街地の隣接地であり、安全性に疑問があり騒音対策の解決にならない。 2.現状と変わらず空港の拡張、変更等ができない。 3.高い借地料を永久に負担することには反対。
	無理な増設は必要ない。北九州や佐賀空港との連携や振り分けによって十分対応出来るはずである。税金の無駄使いである。
	費用負担が少なく、利用料も安くて済む。財政にも利用者にも、航空会社にも優しい案だと思う。是非実現してほしい。
	現空港の高いアクセス利便性が維持される点がいいと思います。 新空港建設より工期が短く初期投資は小さいが借地料や環境対策費がかかるので、長いスパンで見るとコスト的にはあまり変わらないと思います。
	世界のバブルがはじけた。利用客の増加は見込めません。今ある空港設備で十分間に合います。どうしても造ると言うなら、建設費が安い増設案です。
	福岡市内にあり、市の中心部やホテルに行くのは至極便利である。全国的にもこういう所はない。事業費が少なくて済む。西側配置(滑走路間隔210m)改良案に賛成する。速やかな着工を期待する。
	財政が厳しいのは「今」なのだから、今新空港を希望するなどとんでもないこと。需要動向をきちんと見極め、適切な需要予測を行い、滑走路の増設時期を決めるべきだと思う。
	需要予測に反し福岡空港の旅客数は4年連続で減少している。滑走路増設は2032年以降対応できないというが、そんなことは全くない。現在の状況を見ると増設すら必要なのかと思う。将来的な増加には滑走路増設で十分対応可能だと考える。費用対効果も高い滑走路増設に賛成する。
	少ない費用で効果が期待できるし、利便性も損なわれない。
	総合的に考えて増設がいいと思う。以下理由。 ・アクセスが現状と同様にすばらしい。 ・コストが安い。 用地交渉は大変でしょうが、がんばってください。

意見分類				寄せられたご意見
				必要なし。経費の無駄使い。
				巨額の工事費が必要であり、将来の需要が予測される程、伸張すると思われず、近隣空港との連携を考える方がよい。
				交通の利便性、国内最高の立地、経費が少なくて済む。
				危険性拡大、騒音区域拡大、補償費増大
				金額の安さだけで動かすこと無理ではないでしょうか。
				危険性の増大 補償費の増大、払い続けなければならない。
				危険性の拡大、騒音区域の拡大、補償費の増大
				騒音区域の拡大、補償費の増大
				建設費は安いが、補償費の増大、買収交渉困難
				増設のための買収は困難ではないか。補償費の増大
				危険性、ますます増える。補償費の増大継続。
				補償費の増大継続で無理ではないか。
				危険性の増大、補償費の増大
				買収により騒音区域補償拡大
				増設で危険性の拡大。補償費の増大。
				増設すれば補償費の増大、危険性の拡大。
				財政難な時代、現在ある施設を最大限活用することが、日本人の精神にあう。何でも新しくしようという欧米文化は肌に合わない。現空港を最大限活用しよう。滑走路増設に賛成。
				誘導路を複線化するなら滑走路増設案しかないでしょう。税金の無駄な使い方は避けなければなりません。アクセスもよくお客さんは喜ぶでしょう。それで利用者が増えれば航空会社も儲かります。
				誰のためにの空港かを考えれば答えは簡単。新空港は遠くて各種料金も値上げされる。滑走路増設が建設費の面だけでなく、利用者の立場からしても経済的でよい。
				計画もほぼはっきりし、費用対効果も高く、利便性の保てる増設案は素晴らしい。それに比べ新空港案は、費用が調達できるか怪しい、建設費が9200億円で収まるか怪しい、地元の反対で着工できるのか怪しい、国定公園の環境保全ができるのか怪しい、空港経営が成り立つのか怪しい、跡地がどうなるのかも分からない・・・。新空港は不透明な部分が多すぎてとても賛成できない。滑走路増設案が現実的だと思う。
				旅客の立場に立てば利便性が最重要。その点滑走路増設は現在の利便性を保てる。道路、港湾、教育、福祉、医療、どこも予算不足でギリギリ詰めてやってるときに、空港だけ豪華に新空港なんて絶対に許されるわけがない。滑走路増設をやれば十分。需要なんて伸びるどころか減っている。需要が伸びるという政治家は、口だけではなく多くの人が納得する根拠を示さなければならない。
				友人と話し合ったが新空港は財源、自然、利便性など問題が多すぎると思う。増設案については、費用対効果が大きく早くできるのがよい。対策に年月がかかってはアジアの発展に乗り遅れるだけ。滑走路増設案に賛成。
				投資額の低さ。鉄道アクセス利便性の維持。等が評価できます。都心の開発に制限が加わる。24時間空港の実現が難しい。などマイナス面もあります。
				こちらの案は、整備費が新空港に比べて少なくて済むのと都心からの交通の便がいいという点しか強調されていないと思う。いちばん重要なのは、危険性と騒音で離着陸が増えると当然、危険と騒音は、増すものと考えられるし、さらに借地料84億・環境対策費74億も増えるのではないか。危険と騒音は、空港建設の最重要部分だと私は思いますが、かつての香港（啓徳）空港も都心部で危険な為、立て替えられた例もありますし、飛行機が離着陸の時、真上を通過する地区は、いつも危険と騒音にさらされてつらい思いをしているのです。午前7時から午後10時の飛行制限も飛行機が遅れると午後10時を過ぎるのがまれです。ましてや、墜落となると大惨事になる事まちがいなしです。また、増設後さらなる拡張が出来ないと将来の予測は、難しいかもしれませんが、増加した場合に結局、新空港建設で建設費がかかるのではないかと思う。
				増設は無理だと思う。経費の拡大。
				用地買収がスムーズにいかないと思うし、費用ももっと掛ると思う。
				借地料が今後どれ位になるのがはっきりしていない。それらを入れると予定金額を大きくオーバーするのではないか。
				現状空港をしようしながら、増設でき、低投資額でできる案には賛成です。
				賛成 1.アクセス利便性 2.負担の軽減 3.北九州空港・佐賀空港の先ず活用利用の方向性を探求してみるー共生
				現空港の改良案（2000億）で決めてほしい。赤字国家がさらに増える事には反対です。 利便性からしても大半の人が現空港案に賛成のはずだ。
				利便性が最適である現空港の増設案で良い。赤字国家である上にさらに借金上乗せは反対である。
				(1)最近の社会情勢から見て、今迄以上の利用者の激増は見込めない。従って多額の費用を使って新空港を作るより、滑走路増設が十分である。 (2)今迄あまりにも利便を追求して来た結果が地球温暖化、地球環境の悪化をもたらした。生活の利便性、便利さの追求をやめ、若干の不便は辛抱する時代であること認識すべきである。
				最初に申し上げたいのは、行政が作成する右肩上がりの数値目標が、どれ程失敗を重ねて来たかを知るべきである。今後、世界的にも日本の高度経済成長は厳しい現状を踏まえると投資が最小限で抑えられる増設案で充分である。
				今の日本の経済状況などを勘案すれば、この案が最適と考えます。アジアの玄関口である福岡市は空港だけ立派に作っても？街の受け皿をもっと整備した方が良いのでは、アジアの経済状況は芳しくないし、この公共工事拡大後の将来について良く考えて下さい
				完全に外れた需要予測を根拠に現在の利便性を捨て1兆円かけて新空港はどうみてもおかしい。滑走路増設が利便性がたもて費用対効果も高い。
				利便性が高く、建設費も安く、自然環境を維持できる増設案がよい。新空港は財界の金儲けのタネにすぎない。これ以上の負担増はお断りだ。
				費用が比較的かからず、利用者のアクセス利便性も保たれる。 自然環境にも比較的影響が小さい。
				現実的で2，000億でできるのであれば増設案で必要十分条件を満たしている。世論もその方向だ。いい加減ハコモノ、ハード中心、の行政は止めて欲しい。
				・現空港の利便性は世界一と言えます。滑走路増設案はこの利便性がそのまま残り、旅客にとって使いやすい空港となるでしょう。 ・博多駅、天神、百道というビジネス街から地下鉄1本でアクセスできる強みがあります。 ・博多駅や天神は九州の交通の結節点です。そこから至近距離に地下鉄で空港につながっていることは福岡の発展に非常に寄与しました。今後も必要です。 ・博多港、JR福岡貨物ターミナル、現空港、陸海空3つの物流拠点が近接することで相乗効果を発揮できます。 ・航空会社は新幹線との競合区間でも対抗できるため、運賃が安く保たれます。 ・滑走路増設は着陸料などを値上げする必要がなく、路線誘致に効果を発揮します。 ・ビジネス時用の少ない福岡空港国際線が路線を誘致するには、LCCの展開が欠かせません。着陸料が3大都市圏の空港より安く設定されていることで、優位に進めることが出来ます。 ・滑走路増設案は建設費が低くなっており、費用対効果に優れています。 ・滑走路増設は新空港に比べ短期間で出来るため、アジアの発展を取り込むには優位だと言えます。 ・航空機技術の進歩、小型化を考えると、騒音は酷くはならないと考えます。 ・福岡空港には既に地下鉄や都市高速道路、国道、県道がアクセスしています。既存の施設を使えるので、新空港のように用地買収や建設をする必要がありません。 ・誘導路二重化によりターミナルが建て変わります。滑走路増設ならこのターミナルが有効活用されます。新空港なら無駄になります。財政が厳しい状況で税金の無駄遣いは出来ません。 ・滑走路増設なら既存の施設が最大限活用されることになります。この点は非常に大切な観点だと思います。 ・現空港の周りにある物流企業など関連事業所は一部を除いて移転の必要がなく、安定した経営を行うことが出来ます。 ・滑走路増設は自然環境への影響が少なく、非常に優れた案だと言えます。 ・近年福岡空港の需要は減り続けています。需要予測は下方修正されましたが、空港の実績はそれ以下（マイナス）で推移しています。将来的に見ても福岡都市圏で人口減少が始まります。需要はそれほど伸びないと考えられます。逆に伸びると考えている人は説得力のある根拠を示していません。海外との交流が盛んになると言う人もいますが、福岡空港の国際線は全体の8分の1ほどで伸びたとしてもたかが知れています。逆に国内線は人口減少の影響でほとんど伸びないことが考えられます。 ・跡地開発という財政に大きな負担をかけるような課題がありません。 ・建設費が安いため施設の使用料が値上げされる可能性は少ないと思われます。 ・建設費が安いため財源の確保が容易です。住民サービス、福祉などの切り捨ての心配がありません。 ・実現性やその後の経営の安定性を考えれば、滑走路増設しかないと考えられます。財源も捻出できるか分からない、人口減少や高齢化で経営的にも難のある新空港には反対です。 ・人口が減少し経済規模が小さくなる2030年以降は、アクセスの良さが大きな力となるでしょう。
				発生費用を抑えて、経済的実現性を高めようとする方法として吟味された上で作り上げられた案であることがうかがえた。

意見分類	寄せられたご意見
	・現在地への増設が費用も少なくてよい。 ・近隣のアジアとの交流は多くなるので2本あったほうがよい。 ・地主に対しても安く土地を購入できるように交渉すべきだ。
	・コストがかかりすぎる。 ・将来的リスク(事故等)がある。
	増設しても利用する人が増えるとは思わないし、お金が無駄じゃないですか？
	高いアクセス、事業費用の面で増設案を指示します。
	本増設案により、発着回数や処理も増加し、市内との利便性も確保でき、費用も現在の経済状況よりも適切である。
	借地料問題等解決しない件が、何点かある。
	新空港をつくるよりはマシ。 しかし今以上に広げることで生じる費用及び生活環境の悪化は避けたい。 建設に反対だったけど現に存在する北九州佐賀との連携を改めて考えるべき。
	現空港の利便性を考えたら現空港の拡張がいちばん良い方法だと思います。 何にしても費用は税金です。少ない予算でよいものを造ってもらいたい。
	先の短い自分にとっては、この案が最も良いと思われるが、「福岡」の未来を考えると、なかなか難しい。やっぱり、一部の人にお金が、いつまでも払われるというのは納得がいかない。また騒音に苦しむ人々を放っておくわけにもゆくまい。この案はあまりにも未来のことを考えないものの案である。
	少なくとも約20haの用地買収と移転補償が必要とのことだが、本当に約7年という期間でできるのか。能力が限界に来ているといっている割に悠長すぎる。もっと国家的プロジェクトとして、現実的な方法を考えるべきだ。事業費が安くできるというのが売りのようだが、世の中に迎合しすぎていないか。
	税金がかかるなら、やめて欲しい
	・搭乗率が検討されていない。 ・費用対効果でセットバックで良い。 ・便数が増加することに対する対策費が余計に増えるのではないか。 ・自衛隊問題も協議せず、勝手に案を作っていいのか。
	予算的にはベストであるが、空港の根本的な解決にはならない。市街地の有利性は反対に危険との抱き合わせdせある。ランニングコストも十分に検討したときに将来の市民につけを残し続けていくことは考えたくない。個人的には他に善い案が無い状況であり、新空港に賛成したい。
	現在の空港は国内で一番便利がよいと言われている。したがって、滑走路を増設して使用して欲しい。増設案のほうが費用も少なくて良いと思う。
	現在の空港は便利が良いので滑走路の増設案に賛成。又、費用も安く、工事期間も短くて済むので現空港を存続して欲しい。
	費用も安価で、現在の世界的経済状況を考えても増設案でよろしく。
	交通アクセスが便利になって賛成です。投資が少ない面も経済的で良いと思います。
	大賛成。資金が少なく済む。
	現今福岡空港の過密さをよく耳にするが、滑走路を増設する事で緩和されるのなら、それはそれで良いと思う。がしかし、世界の経済が破綻していく中で、便数が現在より大幅に増えるとは考えにくい。むしろ、便数を制限する方向を検討する必要もあると思う。増設による経済効果はもう期待できない時代である。
	② 方策実施の難易度について(用地、周辺社会基盤への影響、運航(制限表面)条件含む) 123 件
	用地買収が難しい。決まったら頑張って下さい。
	賛成ではあるが用地取得に灘ありでは？
	現在の福岡空港の大きさで増設はできるのですか？
	土地の確保が困難だと思うし、建物の高さ制限がなくならない。
	事業効率性の方策実施の難易度について、「用地買収などが難行すれば更なる期間を要する恐れがある。」としているが、公共事業を実施してきた者として、今回のような市街地の中での用地買収が可能と考えている問題意識の低さが、大問題であると考える。 滑走路増設案の実現の可能性は、全くないか、極端に小さいかのいづれかである。
	滑走路増設のための用地買収の理解が得られる見込みも調べるべき。予定通りの補償で済むかの検証を。
	こっちのがしんどそう。
	こちらの方が良いと思います。事業費やアクセス(特に住宅街の多い福岡市西部)面の他、工事に伴う物件移設が少ないため。 また、早期に発着回数を増やせるだけでなく、世界的な経済不安の進行による航空需要の落ち込みも考えられる事から、少ない事業費・早期供用可能な増設案に賛同します。
	無理がある 危険性の増大 負担金の増大
	滑走路を増設するということは、周辺の人や福岡の人にとってなじみある場所をまま残すため、理想だと思う。しかし、現実的に見てみると、滑走路を拡大する時に、沢山の人に立ち退いてもらったりしなければいけないと思うし、また市民から土地を借りると一生払い続けなければいけないと思う。
	滑走路増設は場所が変わらないので良いと思います。でも、場所の確保や騒音問題が難しいと思います。
	都心部だから問題がたくさんあると思う。
	現実的には困難なのなら「新空港案」でいいのではないのかなと思った。でも、アクセスの利便性は維持されるのでいいなとは思った。
	空港のことだけを考えると、安く済むし、新しい滑走路を増やすことが一番いい案だとは思います。空港周辺に住む地域住民の意見を大事にするべきだと思います。
	現空港で滑走路を増設するのは説明を聞いても難しいと思います。騒音なども住宅への被害もあるというので。
	周辺地域の方が理解してくれるのならいいと思うけど、無理に土地を買い取ったりするのは大反対です。
	良いと思ったけど、騒音や用地の問題などを考えなければならないと思った。
	いいと思うけど、いろんな人に迷惑がかかりそう。
	増設するにしても周りの地域住民の賛成がないと面積も確保できないんじゃないかと思う。
	今の空港の周りには建物などたくさんあって人が生活しているから、場所の拡大が難しいと思う。
	騒音も大きくなると思うし、周辺の家は大丈夫なのかと思った。それに場所もなく、増設できるのかと思った。しかし増設しなければならないところまできているのでしょうがないと思った。
	立ち退きや、騒音区域の拡大に住民たちの理解が早い段階で得られるとは思えない。新空港建設も時間がかかるが、滑走路建設はその場しのぎにしか思えず、これからの世界のニーズに合った空港とは違うと思う(建ったころには)。
	今ある建物や住民に移動をしてもらうことを理解してもらうのに時間がかかりそうだと思う。
	増設の為の土地買収が困難そう。
	滑走路増設には周辺の理解を得ることが大切だと思う。
	レポートにも書かれているように、周辺地域住民の理解を得るのが大変であろうと思う。
	滑走路増設工事の際、通常の運営に影響を及ぼすことはないのか？
	私個人としては、滑走路増設案の方が好ましいです。なぜなら、私は福岡県に住んでいるわけではないので、博多駅から空こうが近いということが最も重要だからです。しかしながら、用地買収を行うことは、その土地に長年住み着いた住民の方々にとっては、つらいことでしょうから、県としては新空港案の方を行うべきではないかと思います。
	現空港拡張に関し、空港地主が賛成していることは大きい。拡張用地の買収もかなり早く終わるのではないかと思う。滑走路増設は利便性も保たれ賛成だ。
	設置のための費用は安価だが、あくまでも現空港の改良にすぎず根本的な改善にはならないように思う。拡張のための用地交渉なども都心部だけにむつかしい面が多いのではないか。
	あんな狭い空港で滑走路増設などできない。 現空港の353haという面積は、市街地と接しているから緩衝帯部分も含めている。 さらに、自衛隊や米

意見分類				寄せられたご意見
				軍、調整池、別々のターミナルなど、大きな面積を必要とする要件が揃っている。 なのに353haとは、狭すぎる。伊丹空港の310haよりも、実質的にはるかに狭い。
				福岡空港を拡張する場合、以下の問題が起きます。 1.多数の移転戸数が必要になる。 成田空港では数百戸の移転が必要でしたが、1978年5月20日に開港してから約30年が経ちますが 未だに当初予定した全ての用地の取得はできていません。 都市化が進んでいる福岡空港周辺では、用地の取得は成田空港以上に困難になることが予想されます。 現実に福岡空港の南端の東側誘導路の直線化工事の際30、000m2の用地を取得して整備するのに 平成6年から平成12年の6年もかかっています。 60m幅の滑走路で例えると500m分用地取得して整備するのに6年かかったことになります。 ということは、国内線のB747型機が離着陸できる2、500m滑走路の用地を取得して整備するのに30年かかる計算になります。 参考までに福岡空港の騒音対策区域で用地取得が必要な面積約180haのうち、 用地取得済みの面積は約80haで、今のペースのまま用地買収を行うと 全ての用地を取得するのにあと40年程度かかります。 2.多額の費用が掛かる。 福岡空港周辺は都市化が進み、周辺には住宅地やマンションが密集して造られていたり 都市高速道路や国道・県道があります。 都市部であるために用地買収費は高くなりますし用地買収だけでなく移転補償費や 都市高速道路・国道・県道の移設費用も必要になります。 尚、現在福岡空港で新規の用地を取得する場合、新たに借地は行っていないので全て買収することになります。 3.騒音が現状よりも酷くなる。 福岡空港では騒音が特に酷い地域では用地買収を行っていますが、福岡空港を拡張して平行滑走路を造った場合、 平行滑走路の延長線上は用地買収を行っていないので騒音が酷く発生する場所ができると考えられます。 また、騒音対策区域が増加する為、現在で環境対策費として年間約70億円支出されていますが 大幅に増加すると考えられます。
				福岡空港の南端の東側誘導路の直線化工事の際30、000m2の用地取得に平成6年から平成12年の6年もかかっています。 60m幅の滑走路で例えると500m分用地取得するために6年かかったことになります。 ということは、国内線のB747型機が離着陸できる2500m滑走路の用地を取得するのに30年かかる計算になります。 福岡空港に平行滑走路を作る場合、滑走路の増設や平行誘導路の新設、 ターミナルビルの新設などを考慮した分の用地取得が必要になります。 成田空港は開港から30年近くたっていますが、未だに当初計画の用地取得ができていないのが現状です。 福岡空港を拡張しようとしても、何十年かかるか分からないのが現実です。 用地取得の困難さを考えても福岡空港の拡張は無理だと言えそうです。
				滑走路増設は実現性がない。 騒音、用地買収、面積不足、危険性、処理容量不足
				滑走路増設は費用も莫大にかかるわけではないが、近くの人たちの理解を得ないをいけない。高さ制限もあり、難しいと思う。駐車場も限られてくるし、アクセスは良いが、決して全てにおいて整う空港ではない。
				三案の比較として西側配置（滑走路間隔）改良案が選択された事は理解出来たが抜本的な機能拡大となるかは不明。又工事中の空港利用について数々の制約が予想され、利用者として考えれば疑問がある。現空港が移転しない限り安全面の課題は将来も残る。
				増設案については反対します。今でも過密と言われているのに増設などありえない。また土地の借用料（これに対しても費用を詳細な面積及び地主の人数、平均でも構わないので1件あたりの金額）を示すべきではないか？また、将来にわたって借用料及び環境対策費を払うのは無駄ではないか？工事にしても土地の買収などで予定の工期で終わるとは到底思えない。現空港は糟屋郡と福岡市を分断していると思う。福岡より切迫してなかった名古屋空港が移転したのだから新設でお願いします。
				土地の買収などで工期が心配ですが、安くできるのでよいことだと思います。ただ、日本は国策がよくなく国力が小さい韓国などに港も空港も負けていると聞きます。将来の子どもたちのために国策としては何が正しいのかどうかをもっと議論していただきたいと思います。
				巨大都市となった現在では、あらゆるリスクを考えた場合、現実的に選択出来ない案との印象を受ける。
				・西側配置案、コスト、周辺への影響、効果の早期実現等を考慮すると現実的。 ・国内線と国際線のアクセス強化策も盛り込めないか。 ・アクセス性の評価については、駐車場利用者、送迎：バスの利用者の評価が出来ないか。
				費用がかからないこちらの方が良いとは思いますが、現実問題こちらを採用するのは難しいと分かりました。
				現在地での容量が増加すると騒音に対する苦情が増え、飛行時間短縮につながることにもなりかねません。埋蔵文化財の調査に予想以上の年数がかかりそう。滑走路が増設できても他の関連施設の設備増設が不可能。将来のさらなる増設が出来ない。現在地での維持では永久に地権者とのしがらみが断ち切れない。
				空港を今のまま残すことには賛成であるが、建物の移転に応じてもらえるのですか。よその空港でもトラブルは抱えているようですが。
				新空港案よりは容易だと思った
				今の福岡空港の地理的なことは、大体分かっているつもりだが、場所の確保がものすごく難しいと思う。用地買収等も大変だと思う。
				滑走路容量に問題はなく、建設費は安く捻出できる額だとおもう。現空港の利便性も保て非常によい案である。騒音については近年技術が進化しており問題はおきにくいと考える。用地買収については、対象地域のほとんどは企業であり、代替地さえ確保できれば問題は全くないと思う。
				借地料の問題解決が難しい
				周辺地域の人々が土地を売るとは思えない。高額で貸した方が徳である事を知っている。
				周辺住民が土地を売るとは思えない
				新空港を作ることで用地買収の問題は海上案よりも増設案の方がむずかしいのでは。
				周辺の用地買収がすんなりといくとは思えない。たぶん高い金をふっかけられるだけである。そうなると新空港案の方が安くなる可能性もある。
				現実的に難しいと思う
				無理がある 不安定
				増設むり
				増設むり！！
				増設むり！！
				用地買収ができないでしょうね。榎田は事業所が多いから代替地が見つからない、東那珂2丁目は自衛隊が直ぐそばまで来る、滑走路が近い場所に増設され騒音が酷過ぎるとか、無理な理由がいくらでもあります。滑走路増設の方が新空港よりも何倍も時間がかかるでしょう。無理です、実現不可能です、検討するだけ時間とお金の無駄です。
				増設は難しいと思う
				現在の利便性を確保したまま、容量も増えコストも抑えられるので、有効な方法であるが、用地の確保には相当時間が掛かりそうである。また、将来の発展には対応困難である。
				用地問題に時間を要する
				現空港を利用しながらの拡張工事は時間が掛かりすぎる。
				現空港を利用しながらの拡張工事は、工期の面においても、投資費用対効果の面からも、余りにメリットがなさ過ぎる。
				利便性は良いが、果たして現実的か？
				・用地買収に時間と経費（買収費用）が相当掛かると思われる。 ・現在でも手狭であり、増設しても100%満足できない。結局は税金の無駄遣いになると思う。
				強制収用することは考えているのでしょうか？成田闘争になる可能性もあるかも。
				周辺用地の買収がとても可能とは思えない。
				現在の構図を考えると、増設時の用地買収も難しいと思う。
				周辺の用地買収は難しいと思う
				用買費用を考えると効果は低い。用買できるとは考えられない。
				環境影響、借地問題、安全性の面で、実現困難と思う。
				現空港での「うまみ」を知っている地主は、土地を拡張のために売却するとは思えない。
				用地買収が出来るなら良いと思うが・・・。
				・24時間使える空港にならず意味がない ・周辺の用地買収が不可能（土地は売らない）
				現空港の民有地も買収出来ていないのに、増設時の周辺用地買収が出来るとは思えない。
				周辺の用地買収ができるとは思えない。
				この案が実現可能であると思います。
				地区的にもめて、工期延伸になるのでは。
				現空港の民有地の買収もできていない所があるのに、増設時の上記同様地と同じ状態になるのでは。
				国交省は本当にこの策が出来ると思って提案しているのか？

意見分類	寄せられたご意見
	用地買収はうまくいかない。
	理解出来るが、やっぱり無理があるんではないでしょうか？
	立ち退かないでしょう。
	周辺の用地買収が出来ると思えない。
	無理があるみたい！！
	周辺地域の人達が土地を売却するとは思えない。
	周辺の人達が土地を売ってくれるのでしょうか？
	周辺の用地買収が出来るとは思えない。泥沼化するのでは？
	用地買収にかかる期間が相当必要と思うが、示されていない
	増設時の用地買収は、成田の例を見ると、労力も時間も掛かる。
	周辺の用地買収が出来るとは思えない
	「新空港方策より早く需要増加への対応が可能」など、事実誤認も甚だしい。事業所が多く立地する市街地を面的に買収することの困難さをまるで認識していない。郊外部でアクセス交通施設用地を帯状に買収することとは訳が違う。用地買収のみならず、現空港を運用しながらの工事の困難さも認識できていないようだ。おそらく誘導路の二重化さえも新空港並みの時間がかかるだろう。滑走路増設が新空港よりも早い、など絶対にありえない。成田と関空・中部、どちらが早くできたか？福岡空港の拡張が早期に出来るのなら、なぜ広島や名古屋は郊外や海上に新空港をつくったのか？滑走路増設は何十年もかかるのは間違いない。滑走路増設など論外であり、新空港を選択すべきだ。
	滑走路増設に伴う用地買収に時間がかかるとする意見もあるが、買収地域はほとんどが企業用地。すでに移転補償で空き地になったところもある。長期間を要することはまずないだろう。移転先候補地しては、移転補償で空いた土地などが考えられる。この場合費用が格段に安くなる。
	自然環境への影響については、新空港の方が問題が大きいと信じている向きも多いが、そうとは限らない。 まず、滑走路増設では、「埋蔵文化財」の保護が求められる。 何と言っても、あの板付遺跡のすぐ横。古代から稲作が営まれていた地域であり、間違いなく重要な文化財が出土する。 滑走路増設を進めると、貴重な文化財が出土する度に文化財調査が長期化し、さらに貴重な文化財が出てくるなど最悪の場合には空港建設どころではなくなるだろう。 また、有名なレッドデータアニマルであるニッポンバラタナゴが生息している。 絶滅危惧種のグレードとしてはアカウミガメどころではない。 ウミガメは産卵シーンなど環境団体のプロパガンダには好都合であるが、レッドデータアニマルとしては低レベルである。 よって、自然環境の点でも、滑走路増設は優位とは言えない。 滑走路増設とは、アクセスしか利点のない、対処療法にさえなれない欠陥案である。 やはり、総合的に考えれば、新空港の方がはるかに優位である。
	板付は埋蔵文化財の宝庫である。 空港は移転できるが、文化財の包蔵地は動かせない。 貴重な文化財は保護されるべきだ。 これは空港建設に優先する。 重要度が下がる文化財であっても、保護のために発掘調査には莫大な時間がかかる。 これは月隈調整池建設のための調査でも10年近くかかっていることからも明らか。 埋蔵文化財を軽視してはならない。 文化財は、最新の注意を払い、保護されるべきもの。 メリットがほとんどない滑走路増設案よりも、文化財の保護は優先される。 よって、滑走路増設などせずに、新空港に移転すればよい。
	用地買収があるが個人の土地よりも工場などが圧倒的に多い。相手が企業なので、話は早く進むのではないかと思う。早く完成すると思う。
	制限表面がさらにキツクなりそうですね。 百年橋通りのMJArenaやアンピールマンション空港通は制限表面に引っかかるでしょう。 補償交渉は超長期化し、補償額は莫大なものになるでしょう。 やっぱり、市街地空港の拡張など、無理があります。 普通に、新空港にすべきです。 こんなこと、20年前から分かっていたことですけどね。
	周辺地域の人々が土地を売るとは思えない。高額で貸した方がとく策であると思っていると思う。
	工事期間は示されているが、用地買収するまでの時期がわからない。
	滑走路増設用地は一部買収が必要であるが、空港移転になれば、現空港の周りに貼り付いている物流など関連業者はすべて新空港対岸に移転が必要になる。ことらの方がよほど迷惑である。また、ベッドタウンかが進むあの地域での用地探しは困難だといえる。滑走路増設の方が目処がつきやすい。
	騒音や危険性のことを考えると増設はやめたほうがよい。 これから用地買収など何年経ってもできないのではないでしょうか。
	増設案は無理ではないか。
	増設のための買収が出来るのか。時間が掛りすぎる。
	買収には時間がかかりすぎるのではないか。
	◎飛行回数の増加により騒音問題が拡大する恐れがあります。その結果、住民訴訟が起こされ飛行時間の短縮を強いられる可能性もあります。現在、騒音対策区域ではない地域にまで拡大する可能性があります。◎現在地は過密には関わらず、空港があるべき場所ではありません。福岡都市圏の都市計画の妨げになっています。・増設案の滑走路の南端を嵩上げした場合、勾配の為離陸に支障はないのでしょうか。・拡張に含まれる範囲の買収や移転交渉が長期化し、完成の大幅な遅れる恐れが大きいと思います。・埋蔵文化財調査の期間が不透明で、工事着工の大幅な遅れが懸念されます。・地主との関係が永久に続き要求がエスカレートする恐れがあります。・南区の住宅地に住んでいますが騒音がかなりひどいです。・東京発の最終便の時間が早いので大変不便です。
	過去何度か空港を移設しようという話は出たが、その都度県民は反対している。民意に反する新空港は論外。空港問題を解決するなら滑走路増設しかないと思う。
	航空の将来を考えると、増設案は遠からず行き詰まり身動きがとれなくなるおそれがある。
	新しく買収するには見込みが立たないのではないか。
	増設は本当に出来ると思わない。
	増設のための買収は無理があり止めた方が良い。
	新規買収は無理である。
	増設のための新規買収は無理と思う。
	買収困難、危険性増大、騒音区域の拡大
	建設費は安いが、補償費の増大、買収交渉困難
	増設のための買収は困難ではないか。補償費の増大
	利便性が保て理想的な案だと思う。用地買収も対象用地には私有地ではなく企業用地が多いので早く終わると思う。今ある施設も有効に活用される。自然環境にもやさしい。
	・用地買収がうまく行くか心配 ・音がうるさいので昔から空港がよそへ行けばいいと思っている
	・空港周辺の拡張は目一杯であり、用地買収はかなり困難と思う。 ・騒音問題は残るので困る。
	用地買収がスムーズにいかないと思うし、費用ももっと掛ると思う。
	空港近くの職場で働いています。空港そばには都市高も走っていたりして、拡張は難しいのではないかと思います。
	博多駅からすぐという利便性がとてもいい。空港の利用時間に制約があるとのことだが，お金かけて北九州空港を大きくしたのだから，福岡空港，北九州空港と別々に考えるのではなく，二つの空港を有効に活用するよう努力すべきだ。用地買収がたいへんとのことだが，意外と引っ越したい人が多いかも。
	滑走路増設どころか、誘導路の二重化さえ実現困難。 誘導路の二重化を行うには、第1ターミナル前の周回道路が確保できなくなる。 これは警察が許さない。 無理矢理周回道路を確保しようとすると、今度は第1ターミナルが恐ろしく細長いビル、いや単なる通路になる。 誘導路二重化さえ実現困難な滑走路増設なんて、止めたほうがいい。
	・現在地での発着回数が増加すると騒音回数が増える事になり、苦情が大きな問題になる可能性がある。その結果、訴訟～飛行時間短縮の可能性が大きい。 ・近い将来、住民の世代が代わると騒音に対する意識も変わり、移転の必要性に迫られても手遅れ。 ・増設工事が予定通り進むとは思えない。大幅遅延の恐れ。
	拡張するところの土地所有者は土地を売却しない。現空港借地のうまみを知っている。
7.その他	
266 件	
	必要性は理解出来る
	これが良い

意見分類			寄せられたご意見
			増設不要
			まだマシな方。福岡都心ありきで考えるなら、これでいけよ。アホちやうか？
			諸条件を総合的に勘案。減所最適な選択肢。
			賛成
			賛成です
			増設案で良いと考える
			賛成します
			賛成です。空港は最も重要な交通手段なので、同意です。
			自分的に反対です
			一番理想的な案だと考える。
			有効だ。
			こちらの方が理想的。
			場所によって考え方が変わると思います。
			滑走路増設案に賛成。
			わかった。
			特にする必要はない。
			新空港を作るなら、増設の方がいいと思う。
			将来的に不安が残る。
			賛成。
			肯定的に見れる。こちらの方がよさそうです。
			新空港よりいいと思う。
			工地はどうするのか。
			アクセス利便性が良いことや、工事費が安くてすむメリットはあるけれど、どちらかというとデメリットのほうが多い。
			絶対に今の場所がベストだと思う。人々が今まで通りの感じでやってほしい。
			私は滑走路増設に賛成です。
			あまり良くない。
			少し反対です。
			わかりやすかった。
			しなくてもいい。
			よく分からなかった
			それぞれにいい所と悪い所があるので、どちらかにすぐに決めるのは難しいと思いました。
			賛成
			どうして増設滑走路では精密進入用滑走路にできないのかがよく分からなかった。
			抜本的な案がなく問題の先送り間がいなめない。
			増設案に賛成です。
			新しく作るよりはイイ方向に向かうと思う。
			良いと思う。でも長い目で考えればどうだろう。
			不利な点が多いのでやめた方がいいと思う。
			問題点は少ないが長所が新空港案に比べて少ないと思った。
			あまりよくわからなかった。
			空港滑走路増設案にしろ、新空港案にしろ、経済活性化と土建業界救済が目的。だから、こんなこと書いても無視されるだけだ。
			反対！！
			反対！！
			反対！！
			反対
			反対
			反対！！
			反対
			反対！！
			反対！！
			反対！！
			反対！！
			反対！！
			反対！！
			反対
			反対！！
			反対！！
			反対！！
			反対！！
			反対！！
			増設案で良い
			必要ならOK
			場合によっては必要
			私は増設の方に賛成です
			良いと思う
			近隣住民の方の意見を聞きたい
			良いと思います
			周辺の住民の意見を聞いてみたいと思った
			空港で飛行機が混雑していたことを全く知らなかったので、お話を聞いて、この状況を知れてよかったです。
			昔より便利になりました。
			良いと思った。
			新空港案より問題点が少ない。
			現状とあまり変わらない気がする。
			わかりやすいし、このままで良いと思う。
			なぜ最初から2本にしなかったのか疑問。
			よくわからない
			たくさん観光客が来れるような施設もできるなら良いと思う。
			短所もあるけれど、良いと思います。
			土地について詳しく知りたい。
			増設案がでているから今後問題がなければ増設できればいいと思った。

意見分類	寄せられたご意見
	いいと思う。滑走路は一つではなくて、何ヶ所かにあると思っていました。
	新空港案よりもいいと思う。今までずっとあったところから変更になるのは、何かと不便。
	特になし。
	現実的で良い案と思う。
	増設した方がいいと思う。
	今案が出ているものでいいと思う。
	増設によって良い点もあれば悪い点もあるため、十分に案を練ってどちらにおいてもしっかりとした考えで作ることでいい案になると思う。
	ただ場所が変わって広くなる程度なら、あまり変化がなさそうに見えました。自分は空港の近くに住んでいますが、10年以上も近くにあった空港が急になくなるのは寂しいです。
	賛成です。
	増設だけで済むんならその方がいい。
	まず滑走路が3つしかないことに驚きました。もっとあると思っていたので、びっくりしました。
	いいと思う。
	あまり今と変わるところが少ない気がする。
	新しい滑走路ができることによってまた色々な制限などができるので反対です。
	よく分からないけど、国民、市民にとってプラスになるならいいと思う。
	私は良いと思います。新しい空港を作るよりは滑走路増設をしてほしいです。
	最善な取り組みをしてほしい。
	なし
	使い慣れた空港が良い。
	今まで通りの所に空港がある方が良いと思う。
	賛成です。
	仕事がスムーズになるならば、つくるべきと思う。
	周辺住民が現状のまま経済活動ができる
	新空港案より身近に感じた。
	現時点では増設で良いと思う。
	賛成。
	良いと思う。
	こちらの方が新空港案よりも良いように感じた。
	賛成！
	最も現実的な案だと思います。
	反対！不安定
	良い。
	賛成です。
	賛成。
	賛成
	反対！無駄な出費　不安定
	反対！不安定
	賛成
	現在の空港を活用するのは良いと思う。
	増設案に賛成です。
	○
	YES
	賛成です。
	現状を考えると滑走路増設案に賛成します。
	反対！不安定！
	反対！！無理がある
	反対！不安定！
	反対
	滑走路増設の方が妥当
	反対
	最も現実的なプランだと思う。
	滑走路増設案が良いと思います。
	YES
	反対！！
	反対
	反対！不安定！
	賛成
	賛成
	賛成します。
	賛成
	○
	私は増設案に賛成です。一から作りはじめるのではなく、今あるものをいかした様にしてほしいです。
	賛成です。
	反対
	賛成
	滑走路増設案に賛成します。
	反対です。
	賛成！！
	賛成です。
	こちらの案でまかなうことは可能であると思います。
	賛成
	賛成します。
	反対
	賛成。
	賛成
	賛成
	賛成
	目先の増設案は将来禍根を残す
	将来を見据えた整備をすべきであり、増設案には反対

意見分類	寄せられたご意見
	反対！！
	妥当案だと思う。
	現実的な対応であると考えます。
	できれば既存を利用してもらった方がよい。
	新空港よりはまし、と言う程度・・・
	現在の空港を最大限活用する方方を考えるべきだと思う。
	賛成。
	よく専門的に考えてあると思います。
	将来の事を考える。反対。
	福岡空港滑走路増設案賛成。
	○
	賛成します。
	下らない。とるにたりない。
	増設案の方が良い
	「新空港案」より賛成です。最低限度で将来的な問題を解決した方が、後悔することは少ないと思いました。
	短期的には良いと思う
	少し難しく感じました
	総合的に考えて、私はこちらの案が良いと考えました。
	賛成
	貴案に賛成する
	増設案に賛成したいです！！
	滑走路増設案は、新空港建設の隠れ蓑として出された案では
	反対である
	不要
	良
	現実的な案
	レポートを支持します。
	増設案は不安定
	増設反対
	増設反対
	増設反対
	増設反対
	増設案だめ！！
	増設ダメ！！
	増設案反対！！
	まだ検討に値する。
	滑走路増設案には反対です！
	反対。現在狭すぎです。
	都市整備負担を継続する、今の状況は改めるべき。
	滑走路増設案は反対です。
	滑走路増設案全てに反対です。
	問題の先送り要素が強い。
	賛成
	賛成
	将来性に不安がありますが、できるだけ現状のままであってほしいと思います。賛成します。
	賛成
	本当に増設の必要があるのか？官僚のミスリードではないのか？
	是非、増設をお願いします。
	増設を希望。
	是非、この方向で話を進めてほしい。
	必要です。
	いい案だと思う。
	現状ではもっとも妥当。地権者の問題は法律でどうにかできないのか？
	賛成します。
	この案が一番良い。
	現状では最も適した案と考えます。
	増設案賛成です。
	現在以上の発展はない
	滑走路増設は将来を考えると考えられない。
	計画は良いが、今後を考えると移転するべです。
	反対
	必要だと思う
	増設の場合、空港の位置は変わらず、根本的な対策とはならない。今の空港の欠点は一つも改善されない。
	反対
	必要だと思う
	増設案については、賛成できない
	必要だと思う
	私の父親が空港の設計に携わっているため必要性などは若干は理解しているつもりですがあまりにもデメリットの方が多くて賛成できません。
	本案に賛成する。
	増設案の方がよい。
	将来の課題が出る。
	借地であることが問題だと思う
	良く検討されている気がします。
	それなりに検討されている気がする。
	約15年前国際線ビルを建築する際に、200m程西側に設置し、その他施設も移動させて増設案をゆっくり広く計画する。
	どちらかといえば反対
	賛成
	新空港を作るくらいなら、増設の方が好ましいと考える。
	良いと思う。シンプルで良い。
	滑走路増設案を希望します

意見分類				寄せられたご意見
				増設については賛成しない。
				滑走路を伸ばすのには賛成。
				現空港の増設案に賛成。
				普通に考えていちばん現実的
				必要
				大賛成。必要なら拡張すべき。
				特にないです。
				もし、こっちの案になったら、空港周辺地域の理解を十分に得るような計画をして欲しい。
				特になし。
				○
				現在の大きさで満足する様では大海を知らず。
				1．良く検討されたと思う。 2．地元の住民の問題点が具体的にあがっていない。
				いらない。
				・搭乗率が検討されていない。 ・費用対効果でセットバックで良い。 ・便数が増加することに対する対策費が余計に増えるのではないか。 ・自衛隊問題も協議せず、勝手に案を作っていいのか。
				十分
				―
				―
				賛成
				空港敷地案について、いつまでも借地のままにするのが疑問。高度の公共性を有しており、適価での買収または収用を行うべき。大昔の地価の安い時期に実施しておくべきだが今からでも遅くない。
				むつかしい
				反対
				○
				反対
				この案に賛成
				わかりません
抜本方策　将来対応方策について	新空港案について	1　代表案の選出や内容について	① 代表案の選出について 0　件	
			② 代表案の内容について 4　件	滑走路増設などダメ、素直に新空港にすべきだ！　そもそも、空港面積は　・増設＝373ha　・新空港＝510ha　これで能力がさほど変わらないなんて信じる人はオメデタイ。　マンションでも、　・中古の4LDK：専有面積70㎡　・新築の4LDK：専有面積100㎡　この2つの物件を同じ価値だと考えるオメデタイ人はいないのと同じ。
				利便性が第一。新宮案は芦屋基地との関係で建設できない。そうなれば利便性のさらに低い志賀島奈多案になってしまう。つまり新空港であれば利便性の著しい低下は避けられない。滑走路増設が最良の案だと言える。
				利便性が第一。新宮案は芦屋基地との関係でILSが設置できず欠陥空港になる。そうなれば利便性のさらに低い志賀島奈多案になってしまう。つまり新空港であれば利便性の著しい低下は避けられない。また建設費もさらに高騰する。滑走路増設が最良の案だと言える。
				「増設」では問題の抜本的解決はできないので「新設」をとった方がよい。財政難や不況や燃料高騰による減便や廃止で発着数がここのところ横ばいなので大規模工事はするなという声もあるが、近視眼的な見方ではなく、多少事業費をかけてでも百年、二百年先を見据えて、取り組んだ方が良い。即に便数や利用者もないのに長い滑走路や立派な施設を持った空港があるのだから、福岡は新設する材料は充分すぎるほどである。特定の人々だけが利用するのでもなければ一時的なイベントで使う施設をつくるわけではないのである。新空港になっても都心から飛行機の発着が見える距離なので、成田や新千歳など国内の大規模な空港からするとずっと近くて利便性は低下しない。新設地は磯崎浜のすぐ前だと東西配置で横風がちとなり、風は南北方向が多いので、水深が深くなって工費がかかるが、ウィンドカバレッジ面でもよい。N135Eの位置がよい。ただ周辺は国定公園などもあるので環境問題や漁業補償、また現在ほどではないが周辺住民への騒音も多少はあるので、そういった問題と現実的に跡地をどの様にするかといった問題を出来るだけ解決した上で、建設に取り掛かった方がよい。
			③ その他 0　件	
		2　需給逼迫緩和の視点について	① 発着需要への対応について 4　件	早く需要の増加に対応するためには「滑走路増設案」は大変有効であることは理解出来た。しかし私はこちらの案より「新空港案」がよいと思う。これから空港の需要は上がりつづけると思うので、滑走路を少し増やしただけでは、これからの需要に応えられない。
				旅客数、離発着数ともに減少している状況で、新空港など到底無理。滑走路増設が現実的。利便性も保たれ、福岡の発展に寄与するだろう。増設案に一票
				長期的構想が必要。その点から（需要、利便性（国際線）等）新空港案がベターである。
				増設案に賛成である。 理由1.新空港建設は、自然環境の破壊につながる。2.市街地へのアクセスが不便になり、時間もかかる。3.昨今の景気の著しい落ち込みは、当初の予定をはるかに越えるものがあり、需要予測自体を再検討する必要あり。
			② 事業期間について 0　件	
			③ 将来の拡張性について 1　件	対応がどうか不安だがどうせ作るなら応用のきく新空港がいいと思う。
		3　利用者利便性の視点について	① アクセス利便性について 9　件	交通の便も考えて、新空港は利用が少なくなりそうなので、滑走路増設をしていただきたいです。
				増設案に賛成である。 理由1.新空港建設は、自然環境の破壊につながる。2.市街地へのアクセスが不便になり、時間もかかる。3.昨今の景気の著しい落ち込みは、当初の予定をはるかに越えるものがあり、需要予測自体を再検討する必要あり。
				都心部に近すぎるため、事故の危険と都市計画への影響が大きい。福岡、ひいては九州の発展のためには、新空港とし、その場合、アクセスをしっかり確保することが大事かと思います。
				友人と話し合ったが新空港は財源、自然、利便性など問題が多すぎると思う。増設案については、費用対効果が大きく早くできるのがよい。対策に年月がかかってはアジアの発展に乗り遅れるだけ。滑走路増設案に賛成。
				利便性が第一。新宮案は芦屋基地との関係で建設できない。そうなれば利便性のさらに低い志賀島奈多案になってしまう。つまり新空港であれば利便性

意見分類				寄せられたご意見
				の著しい低下は避けられない。滑走路増設が最良の案だと言える。
				利便性が第一。新宮案は芦屋基地との関係でILSが設置できず欠陥空港になる。そうなれば利便性のさらに低い志賀島奈多案になってしまう。つまり新空港であれば利便性の著しい低下は避けられない。また建設費もさらに高騰する。滑走路増設が最良の案だと言える。
				「増設」では問題の抜本的解決はできないので「新設」をとった方がよい。財政難や不況や燃料高騰による減便や廃止で発着数がここのところ横ばいなので大規模工事はするなという声もあるが、近視眼的な見方ではなく、多少事業費をかけてでも百年、二百年先を見据えて、取り組んだ方が良い。即に便数や利用者もないのに長い滑走路や立派な施設を持った空港があるのだから、福岡は新設する材料は充分すぎるほどである。特定の人々だけが利用するのでもなければ一時的なイベントで使う施設をつくるわけではないのである。新空港になっても都心から飛行機の発着が見える距離なので、成田や新千歳など国内の大規模な空港からするとずっと近くて利便性は低下しない。新設地は磯崎浜のすぐ前だと東西配置で横風がちとなり、風は南北方向が多いので、水深が深くなって工費がかかるが、ウィンドカバレッジ面でもよい。N135Eの位置がよい。ただ周辺は国定公園などもあるので環境問題や漁業補償、また現在ほどではないが周辺住民への騒音も多少はあるので、そういった問題と現実的に跡地をどの様にするかといった問題を出来るだけ解決した上で、建設に取り掛かった方がよい。
				賛成である。現状の空港は日本一のいい空港である。移転の必要などさらさらない。ましてや三苫・新宮、奈多などへの移転は不便だし、自然を壊すし、いいところは一つもない。借金が増えるだけだ。
				福岡空港の滑走路増設について、理解する事は十分できた。しかし、福岡空港の一番の魅力は、市内に近い事だと思うので、市内から遠くのところに空港が移転しても、そのまま需要が伸びるか、疑問である。
			② 乗り継ぎ利便性について（ターミナル配置、設備含む） 1 件	
				長期的構想が必要。その点から（需要、利便性（国際線）等）新空港案がベターである。
			③ 利用時間について 0 件	
			④ 運航等の確実性について 6 件	
				新空港は風の影響がはっきりしない。欠航が出る可能性もあると聞く。わざわざ都心から20分もかけていって、欠航では堪らない。ウインドカバレッジが高く 就航率も非常に高い現在の空港を拡張する方向でやってほしい。 博多駅から5分という利便性も保たれる。
				現空港は気象面で非常に恵まれており欠航も非常に少ない。新空港なら欠航の可能性は大いにあると思う。しかも不慣れな外国のパイロットでは危険性も伴う。滑走路増設が利用客の利便性や安全性に優れている。
				海上での強風による危険性を考えると滑走路増設案の方がはるかに安全だと思う。
				現空港はウインドカバレッジが高く欠航も非常に少ない。新空港なら欠航の可能性は大いにあると思う。しかも今後小型化がいっそう進むので危険性も伴う。滑走路増設が利用客の利便性や安全性に優れている。
				誘導路複線化に伴い旅客ターミナルが建て替わるので、動線が確保され遅延もほとんどなくなるのではないかと思う。逆に新空港は突風などの影響で遅延が頻発すると思う。 博多駅には山陽、九州新幹線が乗り入れるので、現空港ならそれら沿線からの需要も見込める。地下鉄で博多駅や天神と直接つながっていることは大切。空港が移設されるとそれができなくなる。
				海上の新空港よりは離着陸の安定性はある。（関西空港・北九州空港は湾内型で強風少なし） 増設が否と言うなら、市の周辺の丘陵地帯を平面化し新空港を造る以外に無し。若し市中心部よりも、少しは距離を置けば、超高層ビル案も解決出来る。海上空港では気象の面でその案は絶対不可能と断言できる。大惨事の場合、誰が責任を取るのか絶対慎重な検討が必要である！！。
			⑤ 航空路線・便数の拡充について 0 件	
		4 環境安全の視点について	① 生活環境への影響について 2 件	
				第一に航空機「騒音」24時間の保障は70ホーン以下場合・・・？（三苫校区全体騒音は対物ですよ。）
				「増設」では問題の抜本的解決はできないので「新設」をとった方がよい。財政難や不況や燃料高騰による減便や廃止で発着数がここのところ横ばいなので大規模工事はするなという声もあるが、近視眼的な見方ではなく、多少事業費をかけてでも百年、二百年先を見据えて、取り組んだ方が良い。即に便数や利用者もないのに長い滑走路や立派な施設を持った空港があるのだから、福岡は新設する材料は充分すぎるほどである。特定の人々だけが利用するのでもなければ一時的なイベントで使う施設をつくるわけではないのである。新空港になっても都心から飛行機の発着が見える距離なので、成田や新千歳など国内の大規模な空港からするとずっと近くて利便性は低下しない。新設地は磯崎浜のすぐ前だと東西配置で横風がちとなり、風は南北方向が多いので、水深が深くなって工費がかかるが、ウィンドカバレッジ面でもよい。N135Eの位置がよい。ただ周辺は国定公園などもあるので環境問題や漁業補償、また現在ほどではないが周辺住民への騒音も多少はあるので、そういった問題と現実的に跡地をどの様にするかといった問題を出来るだけ解決した上で、建設に取り掛かった方がよい。
			② 自然環境への影響について 8 件	
				「新空港案」は環境問題の面で多少無理な部分があると思いました。
				現状の良好なアクセスを維持してほしいし、新空港を作ることでの環境への影響を考えても滑走路を増設する案に賛成。
				・新空港建設は税金のムダ使い。 ・新空港建設は自然環境の破壊につながる。 ・アクセス利便性
				増設案に賛成である。 理由1.新空港建設は、自然環境の破壊につながる。2.市街地へのアクセスが不便になり、時間もかかる。3.昨今の景気の著しい落ち込みは、当初の予定をはるかに越えるものがあり、需要予測自体を再検討する必要あり。
				計画もほぼはっきりし、費用対効果も高く、利便性の保てる増設案は素晴らしい。それに比べ新空港案は、費用が調達できるか怪しい、建設費が9200億円で収まるか怪しい、地元の反対で着工できるのか怪しい、国定公園の環境保全ができるのか怪しい、空港経営が成り立つのか怪しい、跡地がどうなるのかも分からない・・・。新空港は不透明な部分が多すぎてとても賛成できない。滑走路増設案が現実的だと思う。
				友人と話し合ったが新空港は財源、自然、利便性など問題が多すぎると思う。増設案については、費用対効果が大きく早くできるのがよい。対策に年月がかかってはアジアの発展に乗り遅れるだけ。滑走路増設案に賛成。
				「増設」では問題の抜本的解決はできないので「新設」をとった方がよい。財政難や不況や燃料高騰による減便や廃止で発着数がここのところ横ばいなので大規模工事はするなという声もあるが、近視眼的な見方ではなく、多少事業費をかけてでも百年、二百年先を見据えて、取り組んだ方が良い。即に便数や利用者もないのに長い滑走路や立派な施設を持った空港があるのだから、福岡は新設する材料は充分すぎるほどである。特定の人々だけが利用するのでもなければ一時的なイベントで使う施設をつくるわけではないのである。新空港になっても都心から飛行機の発着が見える距離なので、成田や新千歳など国内の大規模な空港からするとずっと近くて利便性は低下しない。新設地は磯崎浜のすぐ前だと東西配置で横風がちとなり、風は南北方向が多いので、水深が深くなって工費がかかるが、ウィンドカバレッジ面でもよい。N135Eの位置がよい。ただ周辺は国定公園などもあるので環境問題や漁業補償、また現在ほどではないが周辺住民への騒音も多少はあるので、そういった問題と現実的に跡地をどの様にするかといった問題を出来るだけ解決した上で、建設に取り掛かった方がよい。
				賛成である。現状の空港は日本一のいい空港である。移転の必要などさらさらない。ましてや三苫・新宮、奈多などへの移転は不便だし、自然を壊すし、いいところは一つもない。借金が増えるだけだ。
			③ 安全性の確保について 3 件	
				海上での強風による危険性を考えると滑走路増設案の方がはるかに安全だと思う。
				現空港はウインドカバレッジが高く欠航も非常に少ない。新空港なら欠航の可能性は大いにあると思う。しかも今後小型化がいっそう進むので危険性も伴う。滑走路増設が利用客の利便性や安全性に優れている。

意見分類			寄せられたご意見
			海上の新空港よりは離着陸の安定性はある。（関西空港・北九州空港は湾内型で強風少なし） 増設が否と言うなら、市の周辺の丘陵地帯を平面化し新空港を造る以外に無し。若し市中心部よりも、少しは距離を置けば、超高層ビル案も解決出来る。海上空港では気象の面でその案は絶対不可能と断言できる。大惨事の場合、誰が責任を取るのか絶対慎重な検討が必要である！！。
		５ まちづくりや地域振興の視点について	① まちづくりへの影響について 4 件
			騒音や高さ制限など、周囲が空港にあわせる形をとらないといけないので新空港案がよいと思う。新空港になればもっともっと街も発展すると思う。
			世界一のアクセスは拠点都市福岡の最大の強み。 人口が減ってオフィス需要が減るのだから高いビルは必要ない。高さ制限よりアクセスの方が断然重要。
			計画もほぼはっきりし、費用対効果も高く、利便性の保てる増設案は素晴らしい。それに比べ新空港案は、費用が調達できるか怪しい、建設費が9200億円で収まるか怪しい、地元の反対で着工できるのか怪しい、国定公園の環境保全ができるのか怪しい、空港経営が成り立つのか怪しい、跡地がどうなるのかも分からない・・・。新空港は不透明な部分が多すぎてとても賛成できない。滑走路増設案が現実的だと思う。
			「増設」では問題の抜本的解決はできないので「新設」をとった方がよい。財政難や不況や燃料高騰による減便や廃止で発着数がここのところ横ばいなので大規模工事はするなという声もあるが、近視眼的な見方ではなく、多少事業費をかけてでも百年、二百年先を見据えて、取り組んだ方が良い。即に便数や利用者もないのに長い滑走路や立派な施設を持った空港があるのだから、福岡は新設する材料は充分すぎるほどである。特定の人々だけが利用するのでもなければ一時的なイベントで使う施設をつくるわけではないのである。新空港になっても都心から飛行機の発着が見える距離なので、成田や新千歳など国内の大規模な空港からするとずっと近くて利便性は低下しない。新設地は磯崎浜のすぐ前だと東西配置で横風がちとなり、風は南北方向が多いので、水深が深くなって工費がかかるが、ウィンドカバレッジ面でもよい。N135Eの位置がよい。ただ周辺は国定公園などもあるので環境問題や漁業補償、また現在ほどではないが周辺住民への騒音も多少はあるので、そういった問題と現実的に跡地をどの様にするかといった問題を出来るだけ解決した上で、建設に取り掛かった方がよい。
			② 福岡・九州にもたらす影響について 2 件
			私は滑走路増設については反対です。騒音問題や近隣住民への理解、飛行機事故等があった際の被害拡大、空港内の混雑などが予想されます。新空港案に比べての利点もありますが、借地料金や環境対策費など、長期でみれば、新空港案の初めの費用に負けずおとらずな額になってきます。その点新空港は多額の費用はかかれど、借地料などの心配がない上、新たに社会に出る方たちの雇用も増加します。長期でみれば新空港案の方がよいと思います。
			1.九州、福岡市はアジアの玄関口として国家戦略として新空港が必要ではないか。 2.増設案では近い将来再検討が必要となる 3..現在の環境対策を永久的にやるのか
		６ 事業効率性の視点について	① 費用と効果について 13 件
			新空港の建設は税金の無駄使いだと思う。
			新空港建設は税金のムダ使い。
			新空港建設は税金のムダ使いである。新空港建設は財界人のメリットしか考えてない。
			新空港の建設は、財政的に厳しい福岡市の行政にとって、大きな負担となることは間違いない。
			・新空港建設は税金のムダ使い。 ・新空港建設は自然環境の破壊につながる。 ・アクセス利便性
			滑走路増設案に賛成です。新空港をつくるのはお金がかかりすぎだと思います。新空港を問題にするのではなく、少子化を問題にし、対策をねってほしいです。
			滑走路増設案がいいと思います。今の2つの案で言うと新空港はお金がかかりすぎではないでしょうか？その金はどうするのですか？福岡県はそんなに金が余っているのですか？私達の税金も入っているので、もっとよく考えて、まともな事を言って下さい。
			私は滑走路増設については反対です。騒音問題や近隣住民への理解、飛行機事故等があった際の被害拡大、空港内の混雑などが予想されます。新空港案に比べての利点もありますが、借地料金や環境対策費など、長期でみれば、新空港案の初めの費用に負けずおとらずな額になってきます。その点新空港は多額の費用はかかれど、借地料などの心配がない上、新たに社会に出る方たちの雇用も増加します。長期でみれば新空港案の方がよいと思います。
			友人と話し合ったが新空港は財源、自然、利便性など問題が多すぎると思う。増設案については、費用対効果が大きく早くできるのがよい。対策に年月がかかってはアジアの発展に乗り遅れるだけ。滑走路増設案に賛成。
			実現性やその後の安定性を考えれば、滑走路増設しかない。財源も分からない、人口減少で経営的にも難のある新空港には反対する。利便性が福岡のセールスポイントだ。
			利便性が第一。新宮案は芦屋基地との関係でILSが設置できず欠陥空港になる。そうなれば利便性のさらに低い志賀島奈多案になってしまう。つまり新空港であれば利便性の著しい低下は避けられない。また建設費もさらに高騰する。滑走路増設が最良の案だと言える。
			都市高速や地下鉄空港線、国道3号線など既存のアクセスが使えるのが大きい。新空港はそれらのアクセスを一から作らなくてはならず、税金の無駄遣いである。新空港には賛成できない。財政難な時代、今ある施設をきちんと使うことが必要。
			賛成である。現状の空港は日本一のいい空港である。移転の必要などさらさらない。ましてや三苫・新宮、奈多などへの移転は不便だし、自然を壊すし、いいところは一つもない。借金が増えるだけだ。
			② 方策実施の難易度（運航（制限表面）条件含む）について 2 件
			滑走路増設案に賛成します。 海上空港案には反対します。外洋にある空港など見たことも聞いたこともありません。海上空港はありますが、皆湾内です。（例：関西空港）、北部九州では、冬期、寒波の襲来による大時化（風向：北北西／北西、風速：18m/s～30m/s於海上）が、一冬（11月～3月）で7～8回発生し、寒気の流入は、2、3日継続します。この為、海上空港では、悪天候による空港閉鎖が頻発すると考えられます。また台風襲来時には波高10mを超える大波が打ち寄せ、滑走路を青波が洗う状態になることも予想されます。その他に空港までの交通手段も大きな問題となります。以上の理由により海上空港案には反対します。なお、私は博多港及びその周辺海域の気象・海象には精通しています。強風時における自分で観測した観測資料も十数年分所持しています。（元博多港地方港湾審議会委員）
			計画もほぼはっきりし、費用対効果も高く、利便性の保てる増設案は素晴らしい。それに比べ新空港案は、費用が調達できるか怪しい、建設費が9200億円で収まるか怪しい、地元の反対で着工できるのか怪しい、国定公園の環境保全ができるのか怪しい、空港経営が成り立つのか怪しい、跡地がどうなるのかも分からない・・・。新空港は不透明な部分が多すぎてとても賛成できない。滑走路増設案が現実的だと思う。
		7.その他	4 件
			新空港を大きくした方が良い
			新宮や奈多に作らないで下さい。
			新空港はいらない。
			新空港はいらない。
将来対応方策全般			53 件
			賛成です。費用面、交通アクセス、環境面etc.で他の案に比べても最適です。反対意見としては、将来の旅客アップを見込んでいるが、種種の交通機関が整備される（新幹線、リニアカー）との連携をかんがえるべき。
			将来性は計算上。本当の必要性は今を限界として活用する方法の検討を。拡張は自己的主張に過ぎない。滑走路問題にも問題は無いのか。
			増設よりもまずはサービスの方で客を呼び込んだりして、いろいろ工夫ができると思います。

意見分類		寄せられたご意見
		北九州空港や佐賀空港と連携したらどうか？北九州空港や佐賀空港と連携したらどうかという意見もあります。よくある意見として福岡空港の国際線を全便北九州空港か佐賀空港に移転させたらどうかという意見があります。ところが、平成11年6月に航空法の需給調整規制が廃止されましたので、行政側から強制的に福岡空港の国際線を北九州空港や佐賀空港に移転させることはできません。（国内線も同様）行政にできるのは、一部の路線の乗り入れ制限のみであり、その路線の便を北九州空港や佐賀空港で運航するかどうかは航空会社の判断になります。北九州空港が開港する前に福岡県知事と北九州市長が韓国の航空会社の本社を訪れて北九州空港への就航を陳情しましたが、北九州空港には就航せずに福岡空港行きを増便しました。福岡空港と北九州空港と佐賀空港のどの空港が魅力的かを尋ねられたら多くの人が福岡空港を挙げると思います。それと同じことで、航空会社も魅力（需要）のある空港には就航しますが、魅力（需要）のない空港には就航しません。国際線が北九州空港や佐賀空港に移ると、乗り継ぎ需要が見込めなくなります。また、福岡空港の旅客の多くは福岡都市圏の住民であり北九州都市圏や佐賀市の住民ではありません。福岡都市圏の住民がわざわざ北九州空港や佐賀空港まで行って飛行機に乗るでしょうか？そのような航空需要を低下させる要因があるのに、不利な立地条件にある北九州空港や佐賀空港に多数の国際線が就航するでしょうか？結局、福岡空港なら需要があるから就航するが北九州空港や佐賀空港ならば需要が無いから就航しないという可能性が大きいです。
		滑走路を増やさなくてもいいんじゃないかと思いました。
		財政状況、福岡空港利用客数の減少という実態、世論の厳しさ、どう考えても新空港はムリ。滑走路増設と近隣空港との連携を進めることが現実的だと思う。
		現状のままで良いのではないか。増設をしなくても十分対応出来るのではないか？
		近隣空港との連携をもっと図れば、新空港はいらない。
		近隣空港との連携をもっと図れば、新空港はいらない。
		増設しなくても現状のままで十分だと思う。
		近隣空港との連携をもっと図れば、新空港はいらない。
		近隣空港との連携をもっと図れば、新空港は不要（北九州空港・佐賀空港等）
		近隣空港との連携をもっと図れば新空港はいらない。
		近隣空港との連携をもっと図れば新空港はいらない。
		近隣空港との連携をもっと図れば新空港はいらない。
		世の中の現状を把握して、大量の税金を使わず、現状の状態で、他空港を活用することを進めるべきである 税金は、福祉関連で使用するべきである
		・資金面からも現実的 ・少子化が進む中、今の状況の中では一番良い ・北九州空港を多く利用した方が良い。特に夜間や貨物便
		滑走路とは別に導路等も考慮して欲しい。同時刻の出発便でも使用しているスポットによっては数十分の差が発生している。ただし、それを割り引いても現在の地理的条件は良い。工事期間中にかえって混在することのないようにして欲しい。
		工事有りきの検討は誤っている。九州全体の均一的な発展のためには、近隣空港の有効活用が望ましく、また新たな税金の無駄使いを防ぐことになる。
		航空機の地上滞留時間を短縮させるため、先ず、現在の東側地区の地上交通流の円滑化を図る整備計画が先決である。 航空機が遅滞なく走行することにより滑走路が間断なく使用されることとなり、その結果処理能力が向上する。
		他空港と連絡を取り、5年後位に再検討。
		新空港建設よりも安価にできるのであれば、滑走路増設が良い。しかしそれでも多額になるので、周りの空港の使い勝手を良くした方がいいのではないでしょうか？
		市民が今のままでいいと言っています。国・県・市は空港より市民の生活を考えるべき。
		現状では必要ない！今後も需要が伸びない（少子化、経済悪化、IT情報化等により）。北九州・佐賀空港を有効に利用すべき。
		増設案が出て来たことは画期的なことである。後に述べるように需要予測値の見直しをすれば増設で充分であることが証明される。周辺空港との連携・分散・分担を図り、すでにある施設を有効利用することがトレンディーな叡智と言える。現空港のデメリットとみなされる高度制限も都市の温熱環境や景観にとってはプラスに働いた。
		08年の利用回数からすると、必要性なし。 滑走路の増設より、現在滑走路の南側にある県道市道を1本にして、地中下し、既存の滑走路を延長して、無線援助施設からの電波に支障のないようにして誘導路を延ばせば利用がしやすくなる。
		充分満足しています。とても便利ですのでこのままの使用が良いと思います。
		今のままで十分だと思う新幹線が開通するのでそちらに分散するだろう
		経済情勢はもとより、将来20年～30年先人口は減少するのに、今の空港で充分だと思う。現在をみつめすぎ！！
		乗客数も減り、小型の機材で運行することも増えてくると思います。もっと短い滑走路でも良いでしょう。むしろ駐機スポットを増やす方がスムーズと思います。
		様々な状況で、現状の利便性は重要です。需要の増加もそれ程とは思えません。近くに北九・佐賀など、あまり活用されていない空港があるのですから、それらと役割分担をすべきだと思います。
		利用者としては、現状を維持出来ればいいが。
		増設の効果は理解しましたが、暫定案としてのエプロンや誘導路の改善を図った方が速やかな効果が出ることは判明しているので、この事を推進することが必要だと考えます。
		「新空港案」に比べるとはるかに現実的である。ただし、今後の航空需要が伸び続けるかどうかは疑問であり、現状のまま滑走路一本で維持するという選択肢もあるのではないか。
		一番現実的な案だと思うが、福岡空港の機能拡張は必要最小限にとどめ、北九州・佐賀との連携を早急に検討すべき。
		・滑走路間が狭く、スターガーによる危険性が高い。 ・都市の過密化を抑制するため、現状維持でよいと思う。他の近隣空港との協調はできないか。
		無理な増設は必要ない。北九州や佐賀空港との連携や振り分けによって十分対応出来るはずである。税金の無駄使いである。
		新しい増設案が提案されており、非常に魅力的な案であるように思った。自衛隊や米軍などの公共用途は近隣空港に必ず移転すべきである。政治的調整が面倒であるというだけの理由で、公共の貴重な財産を無駄に使うことは許されない。国際線ターミナルが分かれていることは、バスの頻度や通過方法改善（無駄なゲート開閉時間の削減、貨物ターミナルは別便とする）などを行うことで改善が可能であると考える。工費が安い分、ほかの方策（ターミナルの地下への拡大、駐車場等の周辺への拡大等）に様々な費用が使えるのも良い。
		今のままでいいと思う。
		増設案そのものは理解した。増設案の前に北九州空港を活用するという前提で検討しないのが全く理解できない。
		交通の利便性が良く、やはり良いと思う。24時間営業の北九州空港等をうまく活用すれば問題ないと思う。
		今のままで十分なので必要なし。
		巨額の工事費が必要であり、将来の需要が予測される程、伸張すると思われず、近隣空港との連携を考える方がよい。
		賛成です。アクセスがいいし、設備もよくなってます。北九州空港や佐賀空港の利用者が少ないのは、アクセスが悪いからです。利用者が少ない処をアメリカや自衛隊の飛行場にして下さい。
		現状の空港で、できる範囲内の運用をすれば良いことであって、強いて増設の必要を認めない。
		賛成 1.アクセス利便性 2.負担の軽減 3.北九州空港・佐賀空港の先ず活用利用の方向性を探求してみる－共生
		滑走路延長案は無意味なのか。道路トンネル案、都心部の高さ制限が継続とあるが、良いのではないか。環境や空を狭くするのはナンセンスである。
		現状の空港処理能力の問題は、滑走路容量よりも地上施設要件（誘導路・エプロン・空港ビルなど）によるものが顕著と考えます。地上施設の整備をまずは優先し、その後の様子を見るほうが良いと思います。
		博多駅からすぐという利便性がとてもいい。空港の利用時間に制約があるとのことだが，お金かけて北九州空港を大きくしたのだから，福岡空港，北九州空港と別々に考えるのではなく，二つの空港を有効に活用するよう努力すべきだ。用地買収がたいへんとのことだが，意外と引っ越したい人が多いかも。
		新空港をつくるよりはマシ。

意見分類		寄せられたご意見
		しかし今以上に広げることで生じる費用及び生活環境の悪化は避けたい。 建設に反対だったけど現に存在する北九州佐賀との連携を改めて考えるべき。
		増設しないで減便で対応すべき。人口は減るし、テレビ会議も増える。
		国際ターミナルの有効活用をするべき。
		国際ターミナルをもっと使用すべき。
将来の方向性選択のポイントについて	1.需給逼迫緩和について 0 件	
	2.利用者利便性について 2 件	利便性が第一。新宮案は芦屋基地との関係でILSが設置できず欠陥空港になる。そうなれば利便性のさらに低い志賀島奈多案になってしまう。つまり新空港であれば利便性の著しい低下は避けられない。また建設費もさらに高騰する。滑走路増設が最良の案だと言える。
		・街が無秩序に開発されないためにも滑走路増設を希望します。経済界の主張には賛同できません。空港問題は利用者のことを考えるべきで、まちづくりなど考慮する必要はないと思います。
	3.環境・安全について 0 件	
	4.まちづくりや地域振興について 3 件	優れた跡地利用案を見出す事ができなければ、増設するほかないと思う。空港が撤去した後に残る跡地の面積というのは、莫大なものである。
		増設案では福岡の将来はジリ貧となるので、現空港の地権者対策も充分に行いながら、新空港へと方向を定めるべきだ。今の世相で民意をとれば、夫々の利害で意見が異なるが、国の将来、福岡の将来を考えるなら、多くの批判を受けようと、断固として新空港建設すべし。
		・街が無秩序に開発されないためにも滑走路増設を希望します。経済界の主張には賛同できません。空港問題は利用者のことを考えるべきで、まちづくりなど考慮する必要はないと思います。
	5.事業効率性について 1 件	将来の需要増に対応する為には、増設もやむを得ない面があるが、出来るだけ費用の掛からない方向を採用すべきである。
	6.その他 0 件	
PIについて	1.PIの取り組みに対する意見 4 件	福岡空港について調査を行ったと書いてあるが、どの様な人々に調査をしたのかわからず、また母集団の数も少ないので、どの程度信用性があるのかわからない。空港を移した場合とそうでない場合において、利用者の数が変動するはずなのに、そのことについて触れてないのに疑問を感じる。
		あえて、賛成できる意見として「増設案」かと思いますが、これさえ必要か否かの議論が県民・市民に語られていないと思います。ホームページを見なさいということでしょうか?テレビ・ラジオ等の媒体にあまり出ていないように思います。
		空港需要率がお正月を迎える現在ですら下向きなのに、増設の必要があるのか。地元説明会が遅い！
		良い部分ばかり協調している。まともな調査がなされてない。比較が新空港の実では比べられない。北九州や佐賀と連動するとか他の方法も比較の中に入れて欲しい。1～3ステップで行ったのであれば、津屋崎で1～3ステップをやり直してください。
	2.PIの催し等に関する意見 3 件	説明が早くて何を言っているのか、ついていけなかった。家に帰ってもう一回読んでみようと思う。山を削るのは良くないと思う。表にまとめてあって見易かった。
		詳細な説明で理解出来た。
		配置図と項目ごとの説明により理解できた。
	3.PIレポートに対する意見 13 件	色分けがしていてわかりやすかった。
		表で比較されているのでわかりやすかったです。
		スタガーについてがよくわかりませんでした。専門用語などが多くあり、もう少し解説を詳しくしてほしかった。
		P7、8の資料の対比が分かりにくい。なぜ西側配置が良いのかという所の文字の大きさ等工夫した方が良いと思う。P13アジア・ゲートウェイ構想について知識がある人ない人の差はあるから、そこの説明もいると思う。P1ステップ1～3で寄せられた意見はどこに？？
		PIレポートには工事着手までの時間が具体的に記されておらず、改良案については比較的早く済むという旨が書かれていたが、過去の事例を見てもそうは思えなかった。きちんと記載すべきだと思う。
		コンパクトにまとめる都合上、文字や図が小さくなったことと思いますが、短時間でよめるボリュームでもなく、サッと目を通しても情報のインプットができませんでした。役に立てずにスイマセン。
		パンフレットをこうした方が良いとかはない
		早く空港が使えるなどのメリット、デメリットがわかりやすかった。
		細かいことまで書いてあるので見やすかった。
		環境や建設、配置案などがあり、なかなか分かりやすかったです。
		現空港の滑走路増設西側改良案（補助誘導路増設含）に賛同する。 （理由）世界規模での温暖化・環境対策および資源の有効活用対策上、過度の投資は避けるべきである。 （要望）滑走路増設を行えば、騒音対策区域が当然拡大されると思うが、拡大が予想される1～3種区域はPIIに示してない。示して欲しい。
		長所、短所ともにきちんと整理されていて、とても分かり易かったです。
		PIレポート P18の利用者便益と供給者便益の概念が良くわからない。
	4.その他 0 件	
平行誘導路二重化について	17 件	平行誘導路の整備必ず行う必要がある。 案は検討方法自体を、地上を移動する航空機とり発着する航空機の1日の動きを実際に観察しそれを基に、再考する必要があるのではないかと感じます。 現役航空管制関係者や現役パイロット関係者の意見も必要なのではないか感じる内容です。現空港の改造案である為より詳細な内容にできるはずなのに、提案内容が未熟なのではないでしょうか。
		当面の対応策ではなく、これで充分です！！
		まず誘導路二重化、それから必要に応じて滑走路増設などの施設拡充。需要予測は厳格に行うこと。
		誘導路の二重化や滑走路の増設では、実質的には今以上に増便を可能にすることはできないと考えられます。実質的に今以上の増便を可能にするには、新空港しか選択肢はありません。福岡空港と羽田空港のゲート（固定スポット）の運用状況を調査ました。2008年12月18日の10時台および11時台に、福岡空港の第2ターミナルから2番～11番ゲートを使用して出発する全13便の出発時刻（定刻）を調べ、同じゲートを使用する次の便の出発時刻（定刻）を調べました（オープンスポットは対象外）。その結果、福岡空港を10～11時台に出発する便と、その次の便の出発時刻までの各ゲートでの時間差は、対象

意見分類	寄せられたご意見
	となる全13便平均で、1時間36分でした。同様に、羽田空港のHPから、2008年12月8日の10時台に羽田空港を出発する全23便の出発時刻（定刻）を調べ、同じゲートを使用する次の便の出発時刻（定刻）を調べました（オープンスポットは対象外）。その結果、羽田空港を10時台に出発する便と、その次の便の出発時刻までの各ゲートでの時間差は、対象となる全23便平均で、1時間42分でした。この結果から、福岡空港は羽田空港以上にゲート（固定スポット）が不足していることが明らかです。羽田空港では、全旅客の90%以上はボーディングブリッジを利用して直接搭乗・降機できるようにすべきとのIATAのDraftを遵守すべく努力をしていますが、その羽田空港以上に、福岡空港ではゲートの運用がタイトです。つまり、既に福岡空港では、今以上の増便はゲート（固定スポット）の制約から困難な状況にあると言えるでしょう。増便するためには、オープンスポットの利用を増やすか、オフピーク時間帯の利用を増やすかしか方法はありませんが、利用者利便性の向上にはならず、限界もあります。このゲート不足の問題は、現空港で誘導路を二重化しても、滑走路を増設しても、解決できません。ターミナルの用地を大きく拡げるしか手段はありません。
	福岡を発展させるには世界一利便性の高い現空港を発展させること。誘導路二重化や滑走路増設を採択すべきだ。
	誘導路を複線化するなら滑走路増設案しかないでしょう。税金の無駄な使い方は避けなければなりません。アクセスもよくお客さんは喜ぶでしょう。それで利用者が増えれば航空会社も儲かります。
	誘導路複線化に伴い旅客ターミナルが建て替わるので、動線が確保され遅延もほとんどなくなるのではないかと思う。逆に新空港は突風などの影響で遅延が頻発すると思う。 博多駅には山陽、九州新幹線が乗り入れるので、現空港ならそれら沿線からの需要も見込める。地下鉄で博多駅や天神と直接つながっていることは大切。空港が移設されるとそれができなくなる。
	・現空港の利便性は世界一と言えます。滑走路増設案はこの利便性がそのまま残り、旅客にとって使いやすい空港となるでしょう。 ・博多駅、天神、百道というビジネス街から地下鉄1本でアクセスできる強みがあります。 ・博多駅や天神は九州の交通の結節点です。そこから至近距離に地下鉄で空港につながっていることは福岡の発展に非常に寄与しました。今後も必要です。 ・博多港、JR福岡貨物ターミナル、現空港、陸海空3つの物流拠点が近接することで相乗効果を発揮できます。 ・航空会社は新幹線との競合区間でも対抗できるため、運賃が安く保たれます。 ・滑走路増設は着陸料などを値上げする必要がなく、路線誘致に効果を発揮します。 ・ビジネス時用の少ない福岡空港国際線が路線を誘致するには、LCCの展開が欠かせません。着陸料が3大都市圏の空港より安く設定されていることで、優位に進めることが出来ます。 ・滑走路増設案は建設費が低くなっており、費用対効果に優れています。 ・滑走路増設は新空港に比べ短期間で出来るため、アジアの発展を取り込むには優位だと言えます。 ・航空機技術の進歩、小型化を考えると、騒音は酷くはならないと考えます。 ・福岡空港には既に地下鉄や都市高速道路、国道、県道がアクセスしています。既存の施設を使えるので、新空港のように用地買収や建設をする必要がありません。 ・誘導路二重化によりターミナルが建て変わります。滑走路増設ならこのターミナルが有効活用されます。新空港なら無駄になります。財政が厳しい状況で税金の無駄遣いは出来ません。 ・滑走路増設なら既存の施設が最大限活用されることになります。この点は非常に大切な観点だと思います。 ・現空港の周りにある物流企業など関連事業所は一部を除いて移転の必要がなく、安定した経営を行うことが出来ます。 ・滑走路増設は自然環境への影響が少なく、非常に優れた案だと言えます。 ・近年福岡空港の需要は減り続けています。需要予測は下方修正されましたが、空港の実績はそれ以下（マイナス）で推移しています。将来的に見ても福岡都市圏で人口減少が始まります。需要はそれほど伸びないと考えられます。逆に伸びると考えている人は説得力のある根拠を示していません。海外との交流が盛んになると言う人もいますが、福岡空港の国際線は全体の8分の1ほどで伸びたとしてもたかが知れています。逆に国内線は人口減少の影響でほとんど伸びないことが考えられます。 ・跡地開発という財政に大きな負担をかけるような課題がありません。 ・建設費が安いため施設の使用料が値上げされる可能性は少ないと思われます。 ・建設費が安いため財源の確保が容易です。住民サービス、福祉などの切り捨ての心配がありません。 ・実現性やその後の経営の安定性を考えれば、滑走路増設しかないと考えられます。財源も捻出できるか分からない、人口減少や高齢化で経営的にも難のある新空港には反対です。 ・人口が減少し経済規模が小さくなる2030年以降は、アクセスの良さが大きな力となるでしょう。
	滑走路増設どころか、誘導路の二重化さえ実現困難。 誘導路の二重化を行うには、第1ターミナル前の周回道路が確保できなくなる。 これは警察が許さない。 無理矢理周回道路を確保しようとすると、今度は第1ターミナルが恐ろしく細長いビル、いや単なる通路になる。 誘導路二重化さえ実現困難な滑走路増設なんて、止めたほうがいい。
	セットバックでいい
	臨時の案で十分
	セットバック
	・搭乗率が検討されていない。 ・費用対効果でセットバックで良い。 ・便数が増加することに対する対策費が余計に増えるのではないか。 ・自衛隊問題も協議せず、勝手に案を作っていいのか。
	セットバックで十分
	セットバック
	騒音問題はどうするのか。セットバックで十分。
	セットバックでいい。
その他 0 件	

②意見記入はがき等により、「新空港案」について寄せられたご意見

意見分類			寄せられたご意見
抜本方策　将来対応方策について	滑走路増設案について	1 代表案の選出や内容について	① 代表案の選出について 1　件
			滑走路増設方策代表案がよい。
			② 代表案の内容について 0　件
			③ その他 0　件
		2. 需給逼迫緩和の視点について	① 発着需要への対応について 0　件
			② 事業期間について 0　件
			③ 将来の拡張性について 0　件
		3 利用者利便性の視点について	① アクセス利便性について 1　件
			個人的には今の場所が家から近くて便利なので、他の場所には移ってほしくない。それにお金もたくさんいるので滑走路を増設した方が良いし、今すでにきれいな空港があるのだから、今の空港を改良していけば良い。
			② 乗り継ぎ利便性について（ターミナル配置、設備含む） 0　件
			③ 利用時間について 0　件
			④ 運航等の確実性について 0　件
			⑤ 航空路線・便数の拡充について 0　件
		4 環境安全の視点について	① 生活環境への影響について 0　件
			② 自然環境への影響について 0　件
			③ 安全性の確保について 0　件
		5 まちづくりや地域振興の視点について	① まちづくりへの影響について 0　件
			② 福岡・九州にもたらす影響について 0　件
		6 事業効率性の視点について	① 費用と効果について 1　件
			個人的には今の場所が家から近くて便利なので、他の場所には移ってほしくない。それにお金もたくさんいるので滑走路を増設した方が良いし、今すでにきれいな空港があるのだから、今の空港を改良していけば良い。
			② 方策実施の難易度について（用地、周辺社会基盤への影響、運航（制限表面）条件含む） 1　件
			総合的に考えれば考えるほど、答えは新空港に絞られてくる。 滑走路増設は実現不可能、かといって何もしなければ九州全体の衰退に繋がる。
		7.その他	1　件
			増設案に賛成なので、新空港に関するコメントはないです。
抜本方策　将来対応方策について	新空港案について	1 代表案の選出や内容について	① 代表案の選出について 109　件
			三苫・新宮ゾーン案が（N61° E案）が良いと思慮される。
			三苫・新宮ゾーンが良い
			糸島に新空港が良いのではないでしょうか。糸島で反対している人はいないと思います。ステップ3でも残ってましたと思います。
			津屋崎沖でも志賀島・奈多ゾーンでも良いと思う。交通アクセスの良いほうを考えて欲しい。
			博多からは遠くなるが、三苫・新宮ゾーンに新設するならそれでも良いと思う。
			反対です。新宮ゾーンでは福岡市中心部からは遠く、アクセス面でも大きく劣るため。もし、新設するなら三苫・新宮よりも更に福岡市内に近い海上が良いと思います。滑走路は現在と同じ方向（16／34）でオープンパラレル（間隔1500メートル？）配置に加え、アクセス鉄道は市内西部からも考えて、地下鉄とJRの両方が乗り入れるべきだと考えています。
			新宮案反対　海上新空港賛成
			賛成！！新宮案はなすべきではない
			新宮案反対 海上空港賛成
			新宮案　反対！！海上空港、賛成
			新宮案　反対 新空港　賛成
			新宮案反対 むりがある！！海上空港賛成
			新宮案　反対

意見分類				寄せられたご意見
				新空港海上賛成
				賛成　新宮案はダメ！！ 海上空港は賛成
				賛成！！新宮地区の反対で無理がある。
				新宮案反対 海上空港賛成！！
				新宮案は無理 新空港賛成！！
				新宮案ダメ 海上新空港賛成
				賛成！！新宮案は無理がある。
				賛成！！(海上空港)新宮案反対
				新宮案は無理がある。新海上空港賛成
				新宮案反対。海上空港賛成！！
				新宮案はダメ。海上空港賛成
				新宮案反対。海上空港賛成
				新宮案反対。海上空港賛成。
				賛成。新宮案反対！！海上空港賛成。
				海上空港賛成。新宮案反対。
				新宮案反対！！
				新宮案反対！！海上新空港賛成
				新宮案反対。海上新空港賛成！！
				・漁業補償等新たな利権がからみ、試算コストどおりにいかない。 工事期間も実工事期間のみで、きっと利権、反対などで20年たっても出来ないかも知れない。 ・志賀島・奈多ゾーンは地震の不安があり、無理ではないか。
				海上空港案としては三苫・新宮ゾーンが良いと考えますが、現空港の「滑走路増設案」で十分と考えていますので、海上空港は必要ないと考えます。
				新宮に作るのは賛成
				三苫・新宮ゾーンのがいいと思う。
				海だし、大勢の人達に迷惑とかかかりそうにないからいいと思う。自分は、三苫・新宮のところに作ってもらいたい。
				新宮反対！海上空港賛成
				新宮反対！海上空港賛成
				新宮反対！海上空港賛成
				賛成！新宮反対　海上　安全空港をつくれ！
				新宮反対！海上空港賛成
				・環境面の配慮が心配される。 和白干潟の野鳥や埋立による海流の変化に伴う海の中道の地形への影響、及び住環境への影響（志賀島・奈多ゾーン） ・鉄軌道によるアクセスは三苫・新宮ゾーンに利があると考える。
				新宮案反対
				新宮案反対　海上空港賛成
				新宮案はダメ　海上空港賛成
				新宮反対
				新宮案反対　安全な海上空港賛成
				新宮案反対！
				海上　24H空港賛成！新宮反対
				新宮案反対　海上新空港賛成
				新宮反対！海上新空港24H賛成
				新宮案反対　安全な海上空港賛成
				新宮反対！海上空港賛成
				2案とも新たに造るわけだから、大きな差はないが、交通の利便性と事業費の差により、やはり三苫・新宮がいいと思う。
				新宮に空港はできてほしくない。
				三苫・新宮ゾーンN61°E案に賛成で一日も早く決定してほしいと思います。
				新宮沖反対。海上新空港賛成。
				現在、福岡市民は現空港があまりに便利なロケーションの為、満足度が高いかも知れぬが、多少の不便は覚悟の上で、三苫・新宮沖に新空港を作ることに賛成したい
				志賀島・奈多ゾーンは海の中道海浜公園に既設しており、将来的な交通アクセスを考慮しても三苫・新宮ゾーンの方が良好と思われる。
				志賀島・奈多ゾーンの中が現実的な選択だと考える。
				都市のかたちとしては都市の中心より真横あたりにある方がいいように思いますので、建設費は高いのですが、それほどわるい案ではないと思います。福岡の地勢上の特徴に、志賀島という「陸けいとう島」があり、その存在は福岡にとってとても大きいと思います。新空港は島でなく陸けいとう島でつくれないでしょうか。
				三苫・新宮ゾーンの方で良いと思われる。
				今回の新空港予定地は海上となりますが、なぜ海上に建てるのですか？一部では鳥栖という案も出ている様ですが、なぜ陸地に建てないのですか？予定地の海は冬場は大シケの大波がきます。建物などの塩害は考えていますか？そのあたりや、海上に建てる事により建設費用が上がる事など、新空港の場所を再度、考え直した方が良いと思います。
				冬期に横風（滑走路に対し）の影響を強く受けるはずの「三苫・新宮ゾーン」より、「志賀島・奈多ゾーン」の方が良いと思います。航空機は離着陸の際、風向に正対するのが最も安全とパイロットは言明しています。戦闘機でも横風には弱いそうです。離着陸の安全性を第一と考えると、費用が高額となったとしてもN135E又はN125Eを採用すべきと考えます。特にN61Eは、将来欠陥空港となる恐れ大と考えます。
				三苫・新宮ゾーンにあることが、大きなメリットを生み出すのではないかと考える。
				海上空港は緊急時の封鎖機能はあるが環境破壊と工期・費用・着陸成功率に難あり。 志賀島を削り海の中道を滑走路とすれば殆どの問題点クリア。 但し志賀島住民の移転を要す。ダム建設と同じ。
				1.志賀島、奈ゾーンでも三苫・新宮ゾーンでも良いが、アプローチを考えると近い方が良い 2.国家的見地から考えると、少々費用が多くても新空港が必要である
				志賀島・奈多ゾーンと三苫・新宮ゾーンでは、三苫・新宮ゾーンのほうが希望です。利便性が良いので。
				地元の反対する新宮以外にはないのですか？
				新宮反対　海上空港賛成。
				新宮反対　24H海上空港賛成。
				新宮沖反対　新空港海上空港賛成。
				新宮反対　海上空港賛成。
				新宮案ダメ！！24H海上空港OK
				新宮反対　海上空港賛成。
				新宮案反対　海上OK

意見分類	寄せられたご意見
	新宮反対　24H海上空港賛成。
	新宮反対　24H海上空港
	新宮案ダメ！！24H海上空港
	新宮案反対　海上新設OK！！
	新宮案反対　出来ない！！24H海上空港建設賛成。
	新宮反対　24H海上空港
	建設業が潤うからとか、利権が絡むからとかではなく、本当に良いのはどこかを考えてやって欲しい。それには出来るだけ安く、安全に、便利にとか考えれば、三苫・新宮ゾーンが良いのでは。
	「三苫・新宮ゾーン」よりも「志賀島・奈多ゾーン」が良い。中心部（天神や博多）から遠いと不便である。もし、人工島辺りまで都市高速が延伸されたら、物流施設を空港近くに立地できなくても、対処出来るだろうし、中心部から掛かる所要時間も短縮できるのではないだろうか。
	横風が不安。もう1つの案の方が空港として本来の方向ではないだろうか。
	国交省は本当にこの策が出来ると思って提案しているのか？
	明らかに新宮案には「横風（就航率）」「空域（芦屋への影響）」の大きな問題があり、建設費が少ないことをもって代表案とすることは問題であると思います。
	環境問題など対応しなければならない課題もありましょうが、三苫・新宮沖が良いと思うし、雁の巣あたりでも良いと思う。
	建設会社などに知恵を借り、検討すると、良い案が出るのではないでしょうか。
	無駄！ 考えるなら志賀島案だが、人工島計画と重なって問題（船の高さによる制限）が発生。
	商業都市の福岡には空港が必要です。本当に三苫新宮が良いのかわかりませんが、海上の空港が良いと思います。
	現在の着陸態制で飛行機が来るのを何時も見ています。私は前から雁の巣飛行機のえん長が1番よいと以前から考えていました。又福岡市もやすやすと固定資産税が入るのに別の所に持って行く事はしないと考えています。
	新空港は賛成！神宮沖には無理がある。
	風向のデータと空港の配置が6案ある中で「N61°E」がモデルとなったのかがいま一つ不明。そもそも海上新設案については、自然環境、社会環境問題について事前のアセスが必要だが、これが等閑視されている。あれこれ示して、結局新設案を選択した後に、海上新設を合理化する目的のアセスメント（俗称アワスメント）が予定されているようにカングル。
	賛成。新宮沖案は地元の反対が予想されるので他の海域を出すように。
	新宮沖も地元反対が大きい。別の海域で賛成。
	三苫、新宮沖はダメである。
	新宮についてはやめた方が良いと思う。
	新宮沖なんてだめ！！
	新宮地区は以前から反対している地域。わざわざそこと指定する意味がわからない。
	新設賛成、三苫沖反対。
	新宮案は北東側にILSが設置できない。よって運用は不可能。建設費や利便性など、志賀島・奈多案を基準に考える必要がある。それによると費用は増加し、利便性はさらに低下する。付近に物流機能をもってこれず、機能低下は必至だ。新空港案では福岡の発展は望めない。自然への影響が大きく漁獲高減少の原因になる。
	・新宮案は風の影響で欠航の可能性がある。また芦屋基地との空域調整の可能性は低いと思われる。そうなれば志賀島奈多案になる。事業費はさらに膨らみ利便性はさらに低下する。建設費も膨らむ。新空港には賛成できない。
	新宮沖建設案に賛同します。
	新宮案は風の影響で欠航の可能性がある。また芦屋基地との空域調整の可能性は低いと思われる。そうなれば志賀島奈多案になる。事業費はさらに膨らみ利便性はさらに低下する。利用者負担も増加する。新空港には賛成できない。 1兆円もの大金をどうして財政難の時代に出せる？将来の福岡のためというが、将来を都合よく想像しているだけで、裏付けもなく本当にそうなるという保証はどこにもない。またビジョンもない。ただ新空港がほしいだけであろう。そのようなあるかないか分からないような理由で1兆円出すなんて全くおかしい。許されることではないと思う。
	新宮案では芦屋基地との関係でILSが設置できない。ウインドカバレッジにも問題があり、冬期に遅延や欠航のおそれがある。新宮案建設には無理がある。建設費や利便性など、志賀島・奈多案を基準に考える必要がある。それによると費用は増加し、利便性はさらに低下する。付近に物流機能をもってこれず、機能低下は必至。潮流を遮断するなど環境への影響も大きい。新空港案では福岡の発展は望めない。 アジアに近ければゲートウエィになれるなんて考えは浅はかである。国際線の旅客数が福岡には中部の半分以下しかない。経済的な力が中部圏の半分なのでそれなりの需要しか見込めないのは当然。乗り継ぎ客も羽田再拡張が完成すれば激減するだろう。福岡空港の利用客が多いのは東京が遠いから羽田線があることが原因。勘違いをして新空港案に向かうことがあってはならない。
	いくつも候補があり、この位置にするメリットは不明。デメリットが多すぎることを普通の生活をしている私たちがわかること。新しいお金が動くというのもありえない。全て中央からやってきてまずはやって、われわれに回答を下さい。
	現時点で最も可能性が高いという案を出しているのは良いと思うが、本当に外海にしか出来ないのか。確かは博多湾内の案も以前あったはず。博多湾は昔から埋立で発展してきた経緯を考えると、またアクセス等を考えても、湾内のほうがいいのではないか。現空港の様々なしがらみを断ち切る意味でも、新空港をもっとアピールすべきである。
	ぜひ三苫に新空港を！
	・新空港に反対です。 ・位置としてはN61°E案が良いでしょう。 ・将来発着回数が新空港を必要とするほどに増えないと思います。 ・都心部から遠くなり、アクセス利便性が低下するのは困ります。
	② 代表案の内容について 50　件
	貨物を担うハブ空港としての目的が果たせないので、利便性として中途半端
	代表案とされているN61°案も問題点が多く、芦屋飛行場との空域問題（北東からのILS進入について）、海浜変形、クロースパラレル滑走路を選択した場合の将来的に増設する際の拡張性の問題など、問題が山積みである気がした。
	滑走路を広くするべき！！
	コストをおさえるためにN61°E三苫・新宮ゾーンを代表案としたものと思われるが、冬の玄界灘の気象を考えれば、北面方向（N135°）がベストでは？！（ウインドカバレッジはN61°でもOKとのことであるが・・・）
	コストの安い新宮沖であるが、インフラ整備にコストがかかる為、問題あり。
	実際の航空機運用とウィンドウカバレッジ、アイランドシティー運用問題、そして現空港の最大のメリットである高いアクセシビリティーを総合的に考察してみると、現状の検討が未熟な内容であることが分かる。 大きな事業であるゆえに中長期的視点を街の開発と共に考慮し、より夢があり現実味をも帯びた内容にしてはいかがでしょうか。 志賀島・奈多ゾーン(海ノ中道公園北部沖）にて滑走路方位16/34、セミオープンパラレル3000m×2本にて空港設置。アイランドシティー経由で福岡都市高速及び鉄道路線の延長。予算の問題を克服できれば、これが運用上で現実味と費用対効果の高い理想だと思う。
	ステップ3で何ら回答がなかったので、再度意見を提出する。 福岡空港直下および近辺には、幾つかの断層の存在が確認されている。 http://unit.aist.go.jp/actfault/katsudo/news/no.55/topics/fig.01.html　http://www.gsj.jp/jishin/fukuoka_0320/14_051.jpg　福岡空港の直下にある「月隈断層」や、警固断層に平行し福岡空港のすぐ西側にある「石堂ー海の中道断層」、すぐ東側にある「東平尾断層」についての調査は進んでいないが、警固断層に平行していること、福岡西方沖地震の余震域とも一致していることなどから、断層のメカニズム、つまり地震を引き起こすプレートのせめぎ合いによる地殻の歪みの源は全く同じであると推測され、警固断層と同じ断層群であると考えられる。 警固断層は地下鉄工事に併せて調査を行ったり、地震が起きたりして、詳しく調査がなされ、その活動状況がある程度明らかになっているが、このように調査が行われた活断層は氷山の一角に過ぎない。「伏在断層」と呼ばれる地下に眠っている断層もたくさんある。 そもそも、全国で存在が明らかになっている活断層とは、 ①静岡糸魚川構造線のように、地形から明らかなほど規模が大きなもの　②16世紀に地震が起こったばかりの四国の中央構造線や、7世紀に起こった耳納山地北縁の水縄断層のように、最新のイベントから千年前後しか経っておらず航空写真から容易に見つけられるもの　③濃尾地震の根尾谷断層のように、地震が起こって初めて分かったもの　などである。　このうち、①以外は、活動周期に比べ最新のイベントからの日が浅いため、断層としての活動が活発だとしても差し迫った危険性は低

意見分類	寄せられたご意見
	く、現在では、①のような活断層のみが要注意として「マーク」されている。しかし実際は、能登半島地震（2007年3月　M6.9）、中越沖地震（2007年7月　M6.8）、岩手・宮城内陸地震（2008年6月　M7.2）のように、「ノーマーク地域」の「ノーマーク断層」でも大地震が頻発している。 ノーマーク断層は、最新のイベントからは活動周期以上の時間が経っており、断層特有の地形も砂に埋もれてしまい、その存在が分かりづらくなっている。むしろ、これらノーマーク断層の方が、長年の歪みを溜めているという点で、上記の②、③のタイプより危険度が高いと考えるべきである。能登半島地震、中越沖地震、岩手・宮城内陸地震からも、明らかである。 福岡空港の直下にある「月隈断層」や、直近の「石堂－海の中道断層」、「東平尾断層」では、少なくとも有史以来地震の記録がない、太宰府の水城堤に地震によるズレが見受けられないことなどから、前回の活動から相当の期間、少なくとも数千年以上が経っているはずであり、つい数年前に前回の活動を終え、歪みを開放したばかりの警固断層の北西部と比較すれば、危険度はより高いと考える方が自然ではないか。 実際に、警固断層の北西部（博多湾内外の海域）は、2005年3月の福岡西方沖地震（M7.0）が起きたことにより歪みが一気に開放され、逆に警固断層の南東部（福岡都市圏の陸域）および現空港周辺などでは、より危険性が高まっているとの分析結果が発表されている。 http://www.gsj.jp/gsjnl/html/nl7/02.html この分析が正しいとしたら、新空港の湾内中央ゾーンは、新空港候補地および現空港の中では、安全な部類に入ることになり、警固断層の直上にあることを理由に、湾内中央ゾーンを選出しないのは、論理性を欠くと言わざるを得ず、断層が直下および直近にある現空港も、空港としては不適格ということになる。 このように、たまたま調査が進んでいる警固断層だけが危険であるかのような判断は適切ではなく、昨年の能登半島地震や中越沖地震や、今年起きたばかりで記憶に新しい岩手・宮城内陸地震では、危険性が認識されていなかった、あるいは存在さえも認識されていなかった断層が動いていることからも、他の断層でも大地震が発生する可能性は否定できないはずであり、これらの断層には全く着目せず、単に調査が進んでいるだけの警固断層の危険性のみを殊更に強調するのは、論理的ではない。未知の断層や調査が未だ不十分な断層はたくさんあり、中越沖地震での柏崎刈羽原発の教訓からも、むしろこれらの方が危険性は高いと想定して、空港計画を行うべきである。日本列島で断層を避けた施設の立地は不可能で、地震が起こることを前提とした設計をすること、起きた場合の避難救助活動などソフト面の対策を準備することしか、人命を守る方法はない。未知の断層や調査が未だ不十分な断層はたくさんあり、中越沖地震での柏崎刈羽原発の教訓からも、むしろこれらの方が危険性は高いと想定して、空港計画を行うべきである。日本列島で断層を避けた施設の立地は不可能で、地震が起こることを前提とした設計をすること、起きた場合の避難救助活動などソフト面の対策を準備することしか、人命を守る方法はない。
	海に作るのは反対。
	冬期に横風（滑走路に対し）の影響を強く受けるはずの「三苫・新宮ゾーン」より、「志賀島・奈多ゾーン」の方が良いと思います。航空機は離着陸の際、風向に正対するのが最も安全とパイロットは言明しています。戦闘機でも横風には弱いそうです。離着陸の安全性を第一と考えると、費用が高額となったとしてもN135E又はN125Eを採用すべきと考えます。特にN61Eは、将来欠陥空港となる恐れ大と考えます。
	ウインドカバレッジの説明がわかりにくいが、結果的に「平均水深」による建設費用の大小で2案（N125° E、N61° E）に絞り込む流れは妥当。 ただし「国定公園への法規制に抵触しない」というのは安易に感じる。自然環境への影響というだけでなく、弓状をなす景勝地の景観という評価も必要。
	この案ならば旅客だけでなく、貨物における収入も見込めるのではないだろうか？
	海の上の空港ということに興味を持ちました。
	分かり易く比較検討されている。しかし、イメージが湧かない。
	・都市型空港の事故時の恐れが大いにあるが、計画は最初から新空港であったのでは？ ・新空港は新宮と相島の中間くらいと思っていたが、新宮の陸側に近すぎる
	計画倒れにならないよう、検討すべき
	新空港案についてもウインドカバレッジetcや費用面の検討を複数候補地から充分に検討している事が理解できた。
	玄海で外海で風の強い三苫はほんとうに最適か？詳細を読んでも納得はできない。市民の声をもう少し聞くべきです。海上空港になり、失敗している所があるのでは。東区では地震がたびたび起きている。新空港はいらないと思う。
	この時代、海上空港などありえない。案はもう一度見直しするべき。
	代表案は冬場の横風対応に問題があるのではないか
	・海上の一番条件の良い場所をよく検討し、決定してもらいたい。 ・漁業権の問題、公害対策を考えてもらいたい。 ・空港と交通のアクセスについても対応してもらいたい。
	現地の海洋調査や風向調査を行って、きちんとした計画を考えて欲しい。
	・海上の一番安全で、公害の影響を受け難い、かつ建設費をなるだけ安く抑えられる場所の選択をしてもらいたい。 ・事前に住民に対して充分メリット・デメリットの説明をし、この案が最善である事を納得出来るようPRしてもらいたい。
	空港機能として最も優れた案を計画すべきだと思う。
	新空港案では横風対策が最重要課題と思われるので北西に向いた「N135° E」案が最良であり、同時に志賀島の自然環境も維持できるとともに、海の中道の奈多、アイランドシティの総合的な発展も特に期待される。
	内容が薄すぎる！ これまで4年もの期間を費やして調査を行って来て残った案とは到底思えない。滑走路規模が大きくなる以外に確定的な利点がまったく無い。また、事業費についても増設案よりも4倍以上もかかるのに、処理容量は、わずか1～2万回程度しか増えない。 特にウインドカバレッジ。三苫は北風と北西風をまともに受ける。津屋崎と海の中道のデータはあてにならない。本当に専門家の意見が入っているの？再検討すべき。
	ウインドカバレッジの算出に無理がある。冬期は玄界灘の強い横風を受けるので危険である。現地は海が深く、海流もあるので難工事となり、工費も大幅に増えるであろう。海岸や海底の藻場等の環境を破壊するので、絶対に行うべきではない。
	・福岡には新空港が必要だと思います。 ・代表案は冬場の横風対策に難がある。
	岸に近すぎ、地元の反対懸念
	海岸に近すぎる
	岸に近く、横風を受けて大丈夫か。
	・新宮案は風の影響で欠航の可能性がある。また芦屋基地との空域調整の可能性は低いと思われる。そうなれば志賀島奈多案になる。事業費はさらに膨らみ利便性はさらに低下する。建設費も膨らむ。新空港には賛成できない。
	・工費　9,200億+アルファという超大金がかかり、借金が更に増え、我々の税金がさらに上がる。 ・福岡県民に1千億円という大借金がさらに増えることになり、また一番大事なことは、ウインドカバレッジの数値が信憑性が薄い。
	玄界灘の北風は強く、ウインドカバレッジの調査はもっと慎重に正確に数値を出す必要があると思う。
	1.鉄道と自動車道路の具体的計画はどうするのか。 2.玄界灘は外海で季節風が強く、風速データなど信用できない。空港設備の塩害対策がむつかしいと思う。 3.滑走路N61° Eでは季節風が横風となり安全がそこなわれること必至。 4.9200億では無理だろう。
	新宮案では芦屋基地との関係でILSが設置できない。ウインドカバレッジにも問題があり、冬期に遅延や欠航のおそれがある。新宮案建設には無理がある。建設費や利便性など、志賀島・奈多案を基準に考える必要がある。それによると費用は増加し、利便性はさらに低下する。付近に物流機能をもってこれず、機能低下は必至。潮流を遮断するなど環境への影響も大きい。新空港案では福岡の発展は望めない。 アジアに近ければゲートウエィになれるなんて考えは浅はかである。国際線の旅客数が福岡には中部の半分以下しかない。経済的な力が中部圏の半分なのでそれなりの需要しか見込めないのは当然。乗り継ぎ客も羽田再拡張が完成すれば激減するだろう。福岡空港の利用客が多いのは東京が遠いから羽田線があることが原因。勘違いをして新空港案に向かうことがあってはならない。
	まず平均水深12メートルは信用できない。少なく見積もっている。また埋め立てに要する土砂はどこから調達するのか、海砂なのか山を削るのか、その方向性でも示すべき。工事費9，200億は1兆を切るために操作しているとしか思えない。以前は1兆1千億だったしアクセス経費は名言を避けている。うるさ指数WECPNL75は中部国際の同値70から後退している。新宮に住む住民としては看過できない。なぜなら新宮町の総合計画のスローガンは環境共生であり、いくら騒音対策の対象にならないとしても、うるさいことには違いない。新空港は絶対反対である。
	大プロジェクトなので①冬季の風の測定は、費用がかかるが実際の建設予定地にブイを設置し、シュミレーションではなく実測して欲しい（島影の観測地より、風が大きくなるかも） ②冬季の結構の可能性について中部空港と比較して欲しい。 ③施設の年間維持コスト増（規模拡大、塩害、強風によるコスト増）がない。

意見分類				寄せられたご意見
				実際に測らないでおかしい。反対。
				不確かな情報に基づく建設計画のゴリ押しは従来の土建行政等利権集団のかけ引きの結果だと思うほかない。実に残念。100年に一度の金融危機ですら無視する非国民政策と言うべきである。
				データに納得がいかないものが多かった。
				現調査があまりにもズサンである。決まってから本格調査するといわれても、ムダな税金のタレ流しである。 北九州空港も中途半端、まだまだ考えて、 現福岡空港と北九州空港を育てた方が良いと思います。
				事前調査して下さい。
				・反対 ・データがおかしいのに、決めるのはおかしい。 ・風を調べてください。
				・調査もせず、決める態度から、既に税金を使うことが決まっていると受け止める。 ・事実無根のデータで導くことが誤っている。 ・運輸業者が板付空港から移転。
				・実測調査せずに決めるのはおかしい。いい加減な案だと思う。
				・検討することが多い（現地調査、費用の負担）ので、もう少し調査をしてから、必要かどうか決めた方が良い。
				・需要予測見直し ・実地観測をすべき
				実測もせず決めるのはおかしい。
				・絶対反対 ・今頃、白紙にした空港案を出してくるのは卑怯だ。
				内容にウソが多くて信じられない。
			③ その他 3 件	
				新空港をつくった場合、北九州空港の利用者が大幅に減少するのではないかと思いました。
				現空港と新空港を並行して運営はできないのでしょうか？その辺の問題点が知りたいです。
				福岡市から空港関連の機能が出て行くことには反対です。新空港は不要です。
		2.需給逼迫緩和の視点について	① 発着需要への対応について 128 件	
				不便で利用者が減り、発着回数が必要でない。他日往生(芦屋等)との兼ね合い。冬場の悪天への対応が出来ない。
				将来的な需要の見込み、多文化交流に心ひかれました。
				工事費が多くかかるため、将来性を見て、利用者が増えると予測されるなら賛成。
				別に新しく作る必要はないと思う。 利用者が減る可能性があるでは？
				将来の航空需要が増えることを前提にしていますが、お金を沢山かけて将来どれだけ需要が見込めるか疑問です。空港に関わる関連会社は利益が見込めると予測しているのでしょうか？24時間利用が必要なのかも疑問ですし、三苫在住の私としては、騒音は本当に大丈夫なのか心配です。正直反対です。
				財界は株式会社方式を模索しているらしいが、空港利用者に著しい負担の増加を求めるものであり到底容認できない。財界の構想によれば、着陸料を現在の1．4倍にするという。 これでは航空会社の負担が大きくなり、運賃に跳ね返ってくる。また、触れられてはないが旅客が払う空港施設使用料も大きく値上げされることは間違いないだろう。アクセス料金の値上げや時間が余分にかかることなど、航空会社、利用者ともに利益は何もない。財界の利益追求ばかりが目立っている。空港は財界の私物ではない。金儲けの道具でもない。 空港は利用者、それから就航する航空会社のためにある。需要予測に反し需要が全く伸びない中、採るべき道は決まったと言ってよい。新空港は不要だ。
				玄界灘は風も強く波も荒い。航空機や地上機材に塩害が出る可能性が高い。海岸に近い場所では家電製品に塩害の影響があり、耐久年数が一般の数分の1という事例もあると聞く。 ここまでの事態は起こらないだろうが、航空会社などにとってはかなり深刻な問題になりうる。新空港はやめるべきだろう。建設費も高く、利便性も低下する。滑走路容量は増えるものの、実際は利用者数も減っている。新空港の必要性はない。
				アクセスが、福岡市内から遠くなる（東区の人が近くなるだけ） 今後、航空需要がそれほど増大するとは考えにくい 建設に必要な費用の分担、自治体への負担がどのように掛かってくるか 説明されていない。（費用面で借地の費用が減るといっても借金のツケが残る） アクセス（鉄道？）施設の費用が説明されていない。 新空港案にはこれらマイナス面の説明がない。 今もよく名古屋便使用していますが、博多から遠くなるのであればもう新幹線に 切り替えます。 大阪便は、いまでも新幹線に負けていますが、壊滅になるでしょう（時間的優位性なし） 国内線と国際線乗換楽といってもこれから国際線が増えるとは思えない。 数少ないアジア便のために利用する人そんなにいますか？ それだったら、成田、関空、インチョンを使えばいいでしょう。 都心から遠くなって成功している空港ありますか？（あの中部空港でさえ貨物便相次ぐ撤退、航空便も少ない） 24時間空港になっても便が飛ぶとは思えない（北九州でさえない） 以上の点から評価できません（地元企業が仕事がほしくて押している経済対策のためとしか考えられない）
				長期的な需要に対応できる点は良いが、アクセス時間が長くなるのは不便であるし、資金調達はどうやってするのか、私たちへの負担が出てくるのではないか心配。また環境への影響が不安に感じる。環境への配慮を十分にしたつもりでもどこかに影響が出るのではないかと思う。
				空港が天神から離れたことによる電車への客の移行の見通しが甘いと感じられた。
				将来、人口減少が見込まれる中、予測を大きく上回ることは考えにくいのではないか。また、大きな財政赤字を抱える中、負担の大きな新空港は避けるべきではないか。しかし超長期的な視点で恒久的利用を考えた場合、必要であるとも思うので無理なく資金の調達、返済ができるのならばよいのではないか。
				こちらの案には反対です。需要増加には十分対応できるというメリットがありますが、欠点が多すぎると思います。
				将来需要への十分な対応可能や利用制限の緩和、騒音問題の解消など、良いことずくめであるとは感じた。将来の発着数予測や自然環境への影響、それにともなう予算の増大など、また交通アクセスの向上にかかる費用など、これらをより詳しく検討してそれでもメリットの方を重視すべきであるなら新空港案に賛成。
				私は新空港案を支持します。24時間利用可能、長期的な需要にも対応可能であることが、最大の利点だと思います。アクセス利便性は現空港よりも劣るがたかだか10分程度なので、あまり重要ではないと思います。
				滑走路を増設した場合、離着陸は今よりスムーズになるのかもしれませんが、現空港のターミナルの駐機場の感覚は狭く大型機は2機並ぶことができないなどの問題が残り、そこで時間が消費すると思います。そのようなことを考えると全てにおいて規模が大きくなり、国内・国際線ターミナルが一体化するほうが空港施設面での遅延がほぼ解消されるということなので魅力的だと思う。
				長い目で見るならこちらの案がいいと思う。交通アクセスの整備や供用まで時間がかかるが需要の拡大への対応能力は高いと思う。現空港の跡地は大型ショッピングセンターやアミューズメント施設をつくればいいと思う。
				新空港を作れば年間どのくらい利用者が出るのか。
				33が、福岡空港の需給が逼迫するという予想は全く信じられない。少子高齢化で人口は減るし、経済成長の限界は既に見えている。 神戸空港、佐賀空港の現状も考えてもらいたい。地下鉄七隈線は予想の半分も乗客がないという。新幹線はますます便利になるから空港旅客は更に減ると思われる。航空各社がもっと便数を増加したいと希望しているのだろうか？新空港は本当に困り始めてから作ってもいいと思う。
				便利が良くなり、利用する人も増えると思う
				更に今後需要が増えた場合などは、新空港案の方が良いし、メリットも多いと思ったが、海を埋立するという問題がとても考えさせられる所です。費用が多くかかることも問題点ではあると思いますが、私は埋立についてが一番気になります。
				滑走路増設ではどうにも対処できなくなってから、この案を採用してもいいのではないだろうか。関空でも問題が起きていると聞いているが、技術的な問題は全くないのだろうか。
				新空港を作るために埋め立てしなければならないのは悲しい。でも安全面や将来性を考えるとこちらの方が良いので難しい…。
				お金はかかるが、将来性はあると思う。だけど、海の埋立地に作るので、海水の上昇の問題があると思った。
				これはいい案だと思う。というよりもいずれ作らなければ追いつかなくなるところまでくると思う。
				更なる利用者増加につながると思う。

意見分類	寄せられたご意見
	将来的に需要が高まれば良いものだと思います。自然環境も保全していれば便利になると思います。
	交通アクセスが不便だと感じる。埋め立てをすることにより環境問題が気になる。しかし、混雑や将来のことを考えると空港を新しくつくった方が良い気もする。
	新空港案に賛成です。これからの需要の多さ、なんといっても24時間の利用可能になること、騒音も気にならない点が魅力的だと思います。
	将来的には新空港案が有利だと思いました。でも近年では環境保護が叫ばれているので、環境をよく考慮してほしいと思いました。
	滑走路増設案に比べ費用や供用期間がかかるが、今後ますます交通網は発達すると思うので、長期的にみたら新空港案が良いと思います。
	総合的に考えるとこちらの方が良いと考える。拡張性も優れており、将来的にも良いと思う。費用のことは良くわからないが、もっと削れないのかなと思った。公共事業ときくと談合を思いうかべるので。
	騒音による影響がなく、発着回数に余力があるので、上の策より良い策だと思う。
	時間とコストがかかる。予測には対応はできるので、Cより数が増えることが確実ならこちらの案がよい。最初から資金について問題はあるが将来的には（借費を考えると）楽になる・・・？跡地についての案がはっきりしないなら、やめるというのも案。
	福岡空港が使われ要所として賑わったのは、中心部に空港が立地されていたという要因が強いのかもしれない。だから海へ移転させると需要が減り、空港の役目が減るかもしれない。
	費用も高く、予測も必ず当るとは限らないので、仮に空港の利用に関し、離発着の回数を増やすためなら、わざわざ新空港をつくる必要はないのではと感じた。
	新空港に賛成。 新空港のアクセス利便性はとてもいい。 伊丹や羽田を上回るから、全然問題なし。 滑走路増設には反対。 現空港はアクセスと風しか利点がない、騒音を撒き散らし、市街地をブチ壊し、事故が起これば大惨事、狭苦しい。 現空港は既に福岡の身の丈に合っていない。 10年前から容量限界に達している。 あらゆる問題を一気に解決する新空港を選択すべきだ。
	北九州空港にさらに近くなり、建設に多額の資金が必要であり、なぜか右肩上がりの需要予測は全く理解できない。七隈線と同じ、作りがたいがための予測。
	現空港の需要予測はあてにならない。 新空港建設は自然環境の破壊になる。
	上記を行った後、処理能力が限界に近づくのであれば、その時新空港を考えれば良いのではないか。その場合はしないからのアクセスを充分検討すべきである。例えば高速艇。
	空港そのものは海上にあるのであまり問題はない。しかしのり入れ道路、交通手段の整備等、自然環境の維持には充分配慮する必要がある。長期的な展望から見れば、こちらを推進したい。
	先先を考えるなら新空港がよい。滑走路増設ではいつか行き詰る（ホンコンのように）。街中の空港はよくない。問題は海の自然破壊。福岡空港は九州一大きい空港のため、やはり考えるべきだと思う。
	将来の大幅な需要増加がみこめない為、新空港建設は税金のムダ使いだ。
	新空港案は非現実的なプランだと思います。まず第一に利便性です。海上空港によって需要が拡大したとしても、新たな交通インフラを開設するには莫大な予算と長い年月を費やすと思います。もし、新空港案を考えるとすれば、他空港との連携を図った上で考えればいいと思います。
	今後人口が減っていくなか、過大に滑走路処理容量を上げる必要があるのか？アクセス利便性が悪くなることからも、初期コストの面からも“税金のムダづかい”となる気がする。
	世界中で環境保護が叫ばれる中、こんな計画が許されるかと腹立たしい。 今の不況の中、需要逼迫があり得るのか疑問。
	反対。これだけのコストをかけて、果たしてこの先需要が本当に増えて行くのか疑問である。
	将来の利用率、人口減、アクセスの悪さ、道路整備の難しさ、今の3号線の渋滞、有明海の二の舞になるおそれ、高価な費用等により反対します。
	現在の新空港に対しての将来需要予測は甘すぎると思う。設置費用試算も低すぎる。 地元財界がここまで新空港にこだわる真意を聞かせてほしい。
	もったいないと思う。将来的に需要があるかわからないのに、多額な初期投資をするべきでないと思うし、近隣の空港との連携で対応すべきと思います。
	将来利用者数が伸びる前提で案が出ているのが納得できない。そういった予測が当ったことはない。事業主の都合の良い予測になっていると思う。新空港建設による環境破壊の方が問題。
	今後右肩上がりの需要の増加は、人口や航空会社の現状では考えられない。
	反対！将来の需要増等を見込んで建設して、採算が採れず財政負担となる大型施設が多すぎる。
	現下の経済情勢の中、新空港建設は非現実的。人口減が見こまれる中、発着回数が今後も増加するとは思えない。
	景気が後退し企業が従業員のリストラを進めている。その人たちの生活はどうなるのか。お金はこのような人たちのために使うべきで、1兆円もかけて 新空港をつくるべきでない。福岡空港の需要が伸びているのならともかく、全く伸びない、いや減少している中で、1兆円の支出には無理がある。
	新空港は、誘導路は二重平行誘導路＋エプロン誘導路、スポットも適正な量が確保されるでしょう。 これによって、滑走路の容量を最大限に発揮できるでしょう。 したがって、空港の能力は高いものになり、滑走路増設とは比較にならないでしょう。 以上の理由から、新空港に賛成です。滑走路増設には反対です。
	滑走路増設では滑走路処理容量が増えないので、新空港にすべきです。 新空港なら、騒音や事故の危険性、地主問題など、現空港の持つ様々な問題を一挙に解決できます。
	空港能力として滑走路処理容量が増えることは福岡都市圏の発展の為には重要であり、利用時間の制限が緩和される事により益々利便性が増大すると期待でき、賛成する。
	初期投資や苦労等が見込まれるが、将来的に需要が増えた場合にも対応できるため賛成
	処理容量を考えると新空港を作るのが適性と考えられる。
	工事期間及び概算事業費は滑走路増設に比較して大きくなるが滑走路処理容量が増設案より大きくなり、又将来的な拡張、安全性、騒音も軽減出来ると思われる。現状よりも利便性が落ちるが交通インフラ整備により克服は可能であり、工事中の利用制限も無い。
	少なくとも20年先の話であるので、その後20年の予想をすべきである。人口減少する中で、その後の利用者アップは見込めないのではないか。また、ITの進歩で出張そのものも減少すると考えられる。
	・初期投資の大きさが最も気になる所である。 ・現空港周辺の土地利用制限がなくなり活性化が図れる。 ・去らなく長期的な需要にも対応可能となる。 ・新空港周辺の街づくりを推進し福岡地区のさらなる活性化につながる。
	新空港は滑走路容量は増しますが、現状でも需要予測は外れている状態です。容量はそれほど多く必要なく、無駄な投資だといえます。遠い将来を考えても、人口減少や高齢化などにより、経済規模が小さくなります。国際線は増えるかもしれませんが、国内線は現象を免れないでしょう。新空港は過大な投資だといえます。
	航空需要が伸びると予測され、新空港案が出てきたのが6年前。この間に需要が延びないのでは・・・という話はきっと出てきたと思います。誰にでも間違いはあります。間違った予測のまま先走りせず、まずはこの2つの案を白紙（又は保留）にしていいと思います。
	現状でも三苫→博多駅まで40分以上かかるのに、20分と書かれている。どういう根拠なのか？もし20分を可能にするなら特別の道路が必要。その費用は9200億に含まれていないはず。従って新空港が9200億でできるとは思えない。2兆円かかるとの説もあり、この不況下全くのムダ！！医療・福祉に向けるべきです。また今後、発着回数が増えるとは思えない。絶対反対です。
	国・地方合わせて1000兆円以上の借金があり、大型公共工事が出来る財政状態ですか。 少子高齢、世界不況などで需要者も減少しており、新空港建設には反対です。
	・増設案のアクセス事業費の内容がよくわからない。 ・新空港移転による需要減が想定より多くなるのではないか。 ・跡地利用の考え方も新空港検討の大きなポイント。 ・アクセス性の検討は現空港は多様なアクセス性を有しており、その検証も必要。
	建設費が高く、費用捻出のめどは立っていない。滑走路容量大きいが、人口は将来減少する。海外との交流人口が増えるという人もいるが、そうなるための具体的手立てはまったく示されていない。人口が減れば働き手も減る。経済も縮小する。交流人口だけが増えるとは考えにくい。甘い見通しで箱物を作ってもだめだ。新空港はやめるほうがよい。

意見分類	寄せられたご意見
	新空港の設置は15～20年後に再度検討で良いのでは。日本に限れば人口は減少してきていますし、航空貨物の輸出入がどの程度増えるのか、乗り継ぎ客がどの程度増えるのか動向が読めません。検討時期を先送りしても、間に合うと思います。現状、成田や中部、関空ですらアジアのハブ空港になっていません。
	将来需要予測が、人口予測などを背景にした場合に酷く甘いものになっている。空港は国家百年の計に基づくべきだが、2100年出生率を0.95と甘く見積もっても、福岡の人口は大きく減少し続けて行く。人口が減るのに需要が増大するわけは、ない。環境アセスメントも欠落しており、具体な自然環境・動植物に対しての影響が不明である。
	環境、費用、需要予測、どの面から見ても、海上空港はつくるべきでない。
	騒音問題や将来の需要増に対する点から言えば、こちらの案が優れている。しかし、それに対するアクセスの問題（すぐに改善されるのか）や、移転した後の土地の問題もみのがせない、というのが素直な意見です。
	新空港を建設しても、将来的に今より大幅に需要が伸びるというのは考えられない。日本の経済成長を考えると、成長すると思えない。今まではアジアの中心として引っ張ってきた日本だが、これからは人口の多い中国やインドにリーダー権が移ってしまうと思う。
	新空港の良さが良く分かったが、これからの福岡は2025年まで人口が増加すると予測されていて、新空港が必要なのかもしれない。しかし、人口増加から人口減少に移って、成長ではなく後退（？）にシフトした時に、新空港の意味がなくなっていくような気がする。
	滑走路処理容量が高く、将来性も高いが、アクセスの利便性や周辺の環境を悪くしないかが心配
	需要予測から見ると、新空港案には賛成である。しかし、アクセスがバス、車のみになるのかが不安である。
	私はこちらの意見に賛成です。長期的に物事を考える事は凄く大事な事で、本当に需要が増えた時の事を考えると、こちらの方が良い。また高さ制限御緩和による天神、博多等の都市が活性するのも魅力的だ。
	今後も福岡空港の利用者はふえ続けると思うので。
	24時間利用可能、アクセス20分（博多駅から）などはJRの本数を考えていますか？それを入れたらもっと時間が掛かる、そして、タクシーを使う場合に料金どの位かかる？便利性と便民性はどこにある？いま福岡空港の国際便と国内便は相次いで止めるという状況の中に将来の発着数は減少或いは現状維持する傾向があり、増加がないと思います。
	コスト見積もりが甘すぎる。海上での整備や空港へのアクセスの整備など実際には膨大なコストが必要。関空は論外、大失敗、民間を活用した中部でさえ苦戦している。 人口も減るのに需要が大幅に増えるわけない。前近代的な需要予測。「長期的な視点にたった計画的なまちづくり」は増設案に対する利点になってない。
	滑走路容量は増設案とそれほど変わらず、24時間利用可能といっても、利用者はごく限られている。建設費が非常に大きく捻出できるかどうかも不透明である。海上空港なので今後さらに建設費が高くなる恐れもある。利便性の低下は痛い。しかもハイコストな空港になるので施設使用量などの大幅値上げは避けられない。路線誘致は非常に厳しくなると思う。新幹線との競合路線も厳しい。空港経営できるかどうかも怪しい案である。世論も新空港に反対しており、道のりは険しすぎるといわざるを得ない。私自身もとても賛成できない。
	他の空港において，将来の人口減少に伴う航空機の運行回数減少予測も出ており，これほど大きな滑走路処理容量が必要なのか。人工島造成時にも周辺環境に対する不安がかなりあったので，同様の不安は生じると思われる。自然破壊と相当規模の予算を投じても，海上に造る必要はないと思う。
	何よりも建設費用が高くつく事、高齢化して利用者がそれ程増加するとは思えない事等、レポートよりは悲観的だと思われます。外国からの利用者は、新幹線等利用すれば北九州空港からでも新空港案と変わらない利便性だと思います。
	新空港案については反対。ゲートウェイと言いながら、日本各地に空港が乱立しており、ゲートウェイにはならない可能性が高い。また予算もかかり過ぎる。今後は人口が減少するので、需要予測の通りとは思わない。
	需要予測が実際に当ったことは地方都市では極めて少ない。
	財政面や自然環境の保全を考えた場合、新空港案はあまりにも影響が大きすぎる。北九州空港や佐賀空港（佐賀県側は道路整備されているが、筑後方面からのアクセス整備が必要）をもっと活用すれば、増設案で十分対応できるのではないか。需要が予測どおり今後も延びていくとは考えられない。
	建設費用が高くなる事は理解出来るが、借り入れ返済金と、増設した際に永久的に支払い続ける金額を対比すべきである。空港は全体的に処理能力を上げることも重要だが、最も大切なのはピーク時の処理能力をどれだけ拡大できるかであり、新空港でないと対応出来るとは思えない。
	今後の需要の伸びがどの位あるのか、期待が大きいのでは。
	出前講座で明らかになった事は、 1.需要予測が楽観過ぎる。世界経済の急変を織り込んで、やり直すべきである。 2.費用負担が困難。県も市も借金まみれ。地方の財界も小規模。 3.環境影響調査をしていない。ウインドカバレッジの調査も不適切。 4.防衛省との協議も行っていない。 5.玄界灘の強風（横風）と荒波がまともに当たる海上空港など常識外。 など大変杜撰である。机上の空論である。
	移転すると空港活用の幅が増えることはわかったが、それだけの需要があるのか。経済効果の試算の内訳（根拠）もみたかった。
	これから人口減少時代に入る中、更に容量がオーバーすることは考えにくいのでは。
	ハイコストで旅客にとって出費がかさむ。 建設費を調達できそうにない。 自然環境への影響が大きい。周辺海域や海岸線への影響も大きい。 需要も伸び悩んでおり、建設は国民の理解を得られない。 無駄な事業に対する国交省批判が強まるのではないか。
	天神からの利便性低下が著しい。 新福岡空港構想で新宮案が出たときは、ILSが片側にしか設置できないとあった。 これでは滑走路処理容量は著しく低下する。何のための新空港かわからない。 かといって志賀島案は費用がさらに高く実現性はさらに低くなる。 新空港案は支持しない。
	50年100年先の将来を考えたら日本の人口は半減しています。現空港で十分やっていけます。新空港にしてしまったら利便性の低下や、高い施設使用料などは50年後も100年後も続きます。莫大な建設費とともに私たちの子孫に、負の遺産を残さないようしたいものです。新空港は必要ありません。
	滑走路増設では空港能力が向上しない。空港能力を向上させ、福岡の発展に資するためには、新空港が必要である。
	空港需要、人口の流動、減少など考えて、又、経済の動向等、考慮する事がある筈と思います。
	事業費・ウインドカバレッジ・波浪対策・塩害対策など、それぞれどれを取っても不確定要素が多く、事業費がどれだけふくらむかわからない。過剰な需要予測に対応したもので必要ない。
	新空港案には反対です。将来的にみて人口の増加は困難であり、福岡市の現状からみても貨物の増加も考えられません。費用的にも県・市・経済会もその費用を負担出来るとは考えられない。
	工事に時間がかかり、結局使えるのは9年後とのことです。人口も減少にむかっている現在、9年後の利用量をこれだけの税金をかけて、確保しなければいけないのか疑問です。 環境面の配慮が心配です。
	滑走路増設案に比べてコスト割高感はぬぐえない。また現空港の最大のメリットである利便性のよさもそこなわれる（ちなみに自分はかつて広島にいた時広島空港のあまりに市街地からかけはなれていたこと、羽田の最終便が早いこともあって、福岡空港経由で新幹線で帰ったことがある）反面、先がよめない昨今の状況から、先の状況がかわっても十分対応できる計画である。今後をどのようによむかであるが、発着回数が着実にふえるのであれば新空港案が望ましいと思う。
	無駄な公共事業！いつまで右肩上がりの需要予測に頼るのか？
	仮に新空港案に決まったとしても、多額の費用は調達出来るのか疑問です。出来たとしてもかなりの人達が新幹線を利用する様になってしまい、飛行機の利用客数はそれ程増えないのではないでしょうか。
	早く実現してほしい
	早急に着工へ
	圧倒的に能力の高い新空港を支持する。ボロい中古の滑走路増設が安いのは当たり前。安くても維持費がバカ高く、能力の低い滑走路増設には反対。滑走路増設は353ha＋20ha＝373haと狭くてまともな空港とはならないのに対し、新空港は510haと大きく、能力が格段にアップする。例えると、滑走路増設は専有面積70㎡のマンション、新空港は専有面積100㎡、あるいは滑走路増設はサイドカー付きの自動二輪車、新空港は普通の乗用車。
	滑走路増設では処理容量がたったの1割しか増えないから反対。 新空港を選択し、能力の高い空港とすべきである。
	福岡・九州の発展のためには、世界の成長センターである東アジアとの交流を拡大する必要がある。 そのためには、能力の高い空港は不可欠であり、アクセス利便性が多少悪化することなど大した問題ではない。 ゆえに、新空港を支持する。 空港能力が向上しない滑走路増設などダメ、反対。
	投資が大きすぎ地元が負担できない。 滑走路容量が大きいというだけで、実際の旅客数は減少を続けている。 今後も人口の減少から、国内線の伸びは見込めない。 国際線も着陸料が高くなれば、他空港へ逃げてしまう。

意見分類	寄せられたご意見
	人口が減り、便数も減少すると思います。
	自然破壊につながるので絶対反対。建設費も概算費用よりまだまだかかるはずである。交通網建設の費用もかかる。将来の需要予測だが人口減少時代に突入するのに今後も利用者が増加するかは疑問が残る。まして九州新幹線が全線開通すれば鹿児島便はほぼ全廃、宮崎便も半減するだろう。もし需要増加するのであれば機体の大型化で対応すればよい。また、管制機能をレベルアップをはかるべき。玄界灘に建設ということで就航率が低下してしまうのは利用する側として迷惑な話である。24時間対応可能といっても、福岡規模の街ではそんなに必要ない。夜間貨物便は北九州、佐賀で対応すればよい。
	需要予測が大きく外れている。右肩上がりのはずが4年連続減少。こういう現実がありながら1兆円をかけて新空港建設なんて正気とは思えない。絶対に反対する。
	既に福岡空港では、今以上の増便はゲート（固定スポット）の制約から困難な状況にあるため、実質的に今以上の増便を可能にするには、新空港しか選択肢はありません。誘導路の二重化や滑走路の増設では、ゲートを増やすことはできないため、実質的には今以上に増便を可能にすることはできないと考えられます。
	新空港のアクセスは都市高の延伸だそうである。かなりの距離の延伸が必要だが、通行料金が値上げされることは確実だと思う。これは空港方面に全く関係のない利用者の負担も増加する。新空港はアクセス料金の値上げだけでなく、様々なところに悪い影響がある。新空港建設に反対する。新空港は何度か案が県などによって出されているが、県民の反対によりすべて実現していない。今更出してくるわけが分からない。需要予測も過大で早くも大きく外れている。需要予測が外れていることに関しては、なんら納得のいく説明がない。これで新空港などと言い出したら県民の怒りは爆発するだろう。
	将来、離発着が増大するとは思えないし、費用が莫大であるにも関わらず費用対効果が得られるとは思えない。
	まともな需要予測は出せないものか。利用客の減り方は半端ではない。これで新空港など主張したら笑われる。国民の顰蹙を買うようなことだけは、福岡県民としてしてはならないと思う。
	九州新幹線が開業すれば鹿児島線は全滅。需要は減る。長期的に見ても人口減少などで需要は増えないだろう。国際線も福岡空港全体に占める割合が低く増えたとしても、全体を押し上げるのには大きく貢献しない。新空港は必要ない。
	需要が増えるという保障はどこにもない。むしろ過去の需要予測の状況からして、あまり増えない公算が大きい。新空港を推進している人たちからは、需要を増やす策は全く出てこない。ただ新空港がハコモノができればなんとかなると思っているようだ。見方が甘くとても共感できない。新空港には反対する。
	容量逼迫混雑過密、騒音大事故危険性、24時間化不能等の理由で現福岡空港の整備方針がこれまで国土交通省や県、市の担当者に加え、一般市民の意見も公共事業などに関する反対意見なども公平に受け付けつつ調査・議論され、 PIステップも4まで進み内容が公開されました。 より吟味された新空港案と現空港拡張案の2案になり、 地元経済界も新空港建設推進方針で意見集約となり、後は今年度中に県知事や市長さんの地元としての 最終判断が間もなく下されるプロセスになりました。 :ここで新空港案選択のメリットを今一度確認します。 新空港建設の利点としては—— ①現空港でかかる多額の借地料、環境対策費が不用。（借地料、対策費計年間150億、昨年179億）これは拡張だと増大気味で毎年継続。空港本体事業費が安いとされる拡張案を長期運営コストで逆転し、安くつく。 ②滑走路一本で朝タピーク時日本一の混雑過密や航空便延滞、有効な時間帯の増便不可能な現況を大きく改善する。 ③現空港のスポット不足や、貨物ターミナルなどの狭さを改善する ④現空港が大きく成長した福岡市の都心部に近過ぎ、都心部など厳しい高度制限のために有効な街作りや都市開発などが阻害されているのを、改善する。 ⑤全国でも異例の都心部近接市街地上空での航空機低空 飛行等を改善し、騒音訴訟にもなる市街地騒音と、米軍 自衛隊なども利用による人口密集市街地における重大事故 2次災害のリスクを完全に解消する。勿論、新空港は 海上で騒音コンター区域など、陸上側民家などに騒音被害 や事故危険性が及ばぬ条件前提で案が作成されている。 ⑥現空港では、構造上避けられない国際線ー国内線 ターミナル分離による乗り継ぎタイムロスや、航空機運用効率の向上が可能。 ⑦騒音や事故危険性も無く、空港の完全24時間運営が可能になり、地域で他地域遠隔空港に不経済に流れている航空貨物や潜在貨物需要、また旅客便も夜遅くに離発着する 便が設定出来るようになり、利便性がアップする。 ⑧時差のある海外からの深夜便や、商用ビジネス機、国際航空郵便、共同利用が決っている米軍や自衛隊機が、全て騒音や危険性など制約無しに24時間有効利用可能となる。 ⑨新空港になると廃止が決っている現空港跡地の開発も 可能。跡地は地下鉄や都市高速インフラ既存で、都心部近接の有望な開発区域になり、跡地国有地は売却で売却益も発生。建設費の相殺等が可能。民有地も売却や開発活用で、地主さんにもメリットが発生する。⑩ 十分な処理能力や、将来の状況を見た施設や滑走路再拡張なども自由。⑪ 土地買収や周辺環境など事業の早期実現が極めて困難な現空港と異なり反対一坪地主等の問題と無縁で、新工法と共に早期完成が可能である ---- 思い浮かぶだけで以上、多岐に渡ります。これらの極めて有望なメリットは現空港拡張案では実現不可能なものばかりですね。 ④などは国土交通省が今年みづからその経済効果を算出、一般公開しています。新空港推進意見集約の地元経済界なども認めるところです。 旧軍払い下げの現空港が一定期間福岡市や地域の発展に寄与したのは事実ですが、21世紀までに大きく成長した福岡市には既に手狭で限界。デメリットが目だつのみですね。それと現空港が地下鉄で博多などから5分と近い事が 数少ないメリットとして強調されますが、博多での関係交通機関からの乗り換え条件を加味すると現実にはもう少しかかっており、博多からの鉄軌道系現空港アクセスタイムはやや増大し、新空港案との差は縮小すると思います。また新空港への鉄軌道アクセスタイムは、全国主要空港比較でも上位の良好な値であり、⑥の要因などからタイムロスを改善する事も明白です。 おりしもサブプライム関連景気減速で、公共事業などの見直しも考えられますが、空港インフラは100年超の長期 使用が前提。好況一不況のサイクルを何度も体験するものです。長期的視野で判断し整備方針を決定してください。 また、政府は景気対策として、国費が一部負担でしか無い新空港案より巨大な「全額国費負担」の公共事業なども、景気対策もかねて整備方針財政出動を決めました。 官民折半で無金利借入れ金など資金調達方策も考案される新空港案は、事業採算性など問題無い上に、経済波及効果など将来の地域経済成長の為に極めて有望であります。 短期的には不況対策としての側面も新空港事業は発揮する 事でしょう。 空港整備に関する地元最終方針決定に関し、福岡市長や県知事さんは、これらの各種条件や新空港建設推進で決定した地元経済界の意思等を良く御理解頂いた上で、経済活動の盛んな東アジア経済圏とも好立地であり、海外からの 九州のゲートウェー都市である、福岡市や周辺エリア広域の将来をお考えの上、問題だらけの現空港拡張案では無く、トータルな経済効果やメリットで遥かに上回る、 有望な新空港案を選択される事を強く期待します。 その後の国;国土交通省に関しても同意見です。
	全く理解できない。GDP予測がおかしい。初めに空港ありきのPIレポートである。環境騒音の被害なしなんて地元できちんとデータをとったのか？三苫上空は、今でも騒音が激しい海や自然の生き物たちの生命について考えたことがあるのか？自然は私達だけのものではない。血税を使ってまで、この世界恐慌といわれる時勢に箱物利益追求はやめてほしい。もっと心の豊かさを取り戻す時代に入っている。そして地元の人達の被害を貴方達は考えたことがあるのでしょうか？PIの意見をもっと行政は活かしてほしい。
	他交通機関との競争力低下による国内線縮小や福岡都市圏の国際線需要の小ささから見て国際線誘致が進まないことから、現時点では過剰な施設になると考えます。また、滑走路方向も現提案のままでは就航率低下が見込まれます。
	新宮漁港や相島航路を塞ぐ形で新空港ができるが、地元の理解は得られるのか？ 福岡も郊外まで開発が進んでいる。これ以上自然環境を壊さないようにすべき。 需要が増えるという保障はどこにもない。むしろ過去の需要予測の状況からして、あまり増えない公算が大きい。新空港を推進している人たちからは、需要を増やす策は全く出てこない。ただ新空港がハコモノができればなんとかなると思っているようだ。それを物語るのが着陸料1．4倍値上げ案である。旅客を馬鹿にしているし、見方が甘くとても共感できない。新空港には反対する。 財政難の時代に、楽観的な未来を想定して、1兆円近くを支出するのは筋が通らない。また、新空港案には自衛隊の移転費用やアクセス道路、対岸開発費用など含まれてないものが多い。新空港はどこまで費用がかかるのか分からない。そのようなものに賛成はできない。
	新空港は場所が遠くなり利便性が低下するだけではない。市中心部から遠くなることにより、交通車両の走る距離も長くなり、事故の危険性が高くなる。現空港は安全性に問題があるという意見も聞くが、福岡空港での航空機事故による二次災害での死者はいない。一方交通事故では市内だけでも毎年多くの死者を出している。どちらが安全性に問題があるかというと、新空港に伴う交通事故の危険性の方が大きいと思う。 需要は近年減少傾向にあり、これが予測通り右肩上がりになるとは考えにくい。需要の右肩上がりを前提にした、福岡財界の収支計画は全く当てにならない。不安定要因の多い新空港計画には反対する。とにかく需要は増え続けるという考えを改める必要がある。そのためには国交省がきちんとした需要予測を出す必要がある。事業をするための需要予測は財政難の世の中に必要ない。
	新宮案では芦屋基地との関係でILSが設置できない。ウインドカバレッジにも問題があり、冬期に遅延や欠航のおそれがある。新宮案建設には無理がある。建設費や利便性など、志賀島・奈多案を基準に考える必要がある。それによると費用は増加し、利便性はさらに低下する。付近に物流機能をもってこれず、機能低下は必至。潮流を遮断するなど環境への影響も大きい。新空港案では福岡の発展は望めない。 アジアに近ければゲートウエイになれるなんて考えは浅はかである。国際線の旅客数が福岡には中部の半分以下しかない。経済的な力が中部圏の半分なのでそれなりの需要しか見込めないのは当然。乗り継ぎ客も羽田再拡張が完成すれば激減するだろう。福岡空港の利用客が多いのは東京が遠いから羽田線があることが原因。勘違いをして新空港案に向かうことがあってはならない。
	本案は、発着回数が確実に増加することを前提としており、今までの増加は、これからの世界的経済状況から再考が必要である。また自然環境への影響考えられるので反対である。
	利用者数や発着回数を考えれば、新空港を建設し容量を増やすべきと思います。
	・新空港に反対です。

意見分類	寄せられたご意見
	・位置としてはN61°E案が良いでしょう。 ・将来発着回数が新空港を必要とするほどに増えないと思います。 ・都心部から遠くなり、アクセス利便性が低下するのは困ります。
	・需要予測見直し ・実地観測をすべき
	需要予測がおかしいから、新設する必要ない。根拠がおかしい。
② 事業期間について 38 件	
	新空港を作るといろいろな利点があるが、時間やお金がかかると思う。
	投資が非常にかかるし、造る期間が長いため、大変だと思う。
	お金と時間はかかる。でも長い目で考えれば良いと思う。
	長い目で見るならこちらの案がいいと思う。交通アクセスの整備や供用まで時間がかかるが需要の拡大への対応能力は高いと思う。現空港の跡地は大型ショッピングセンターやアミューズメント施設をつくればいいと思う。
	・漁業補償等新たな利権がからみ、試算コストどおりにいかない。 工事期間も実工事期間のみで、きっと利権、反対などで20年たっても出来ないかも知れない。 ・志賀島・奈多ゾーンは地震の不安があり、無理ではないか。
	多額の初期投資や時間がかかる点はあまり良くないが、これからの事を考えると新空港を設立した方が良いのではないかと思った。
	時間、お金がかかりすぎだと思います。
	場所が変わり最初は利用するのに慣れないかもしれない。費用も時間もかかるところがデメリットだけど、新しくなることで利用時間も拡大し、利便性があるので、新空港案に賛成です。
	アクセスの利便性が低く、工事にも時間がかかり資金が多額なのはきついけど、24時間の利用が可能となり、騒音も影響がないのなら、こちらの案の方がいいと思った。
	金額もかかるし、建設にも時間がかかるので、私はあまりこの案は賛成できないです。
	時間もお金もかかるけど、利用者である人にとって役立つのでは。
	お金も時間もかかるのでどうかなと思います。
	新しい空港を1から作るのは、時間や費用が多くかかることが問題であると思う。
	問題が多すぎるので時間がかかりすぎると思います。
	滑走路増設案に比べ費用や供用期間がかかるが、今後ますます交通網は発達すると思うので、長期的にみたら新空港案が良いと思います。
	お金がかかりすぎて、アクセスが悪く、実現までに時間がかかりすぎてしまうので、あまり良いとは思えない。
	時間とコストがかかる。予測には対応はできるので、Cより数が増えることが確実ならこちらの案がよい。最初から資金について問題はあるが将来的には（借費を考えると）楽になる・・・？跡地についての案がはっきりしないなら、やめるというのも案。
	新空港案は非現実的なプランだと思います。まず第一に利便性です。海上空港によって需要が拡大したとしても、新たな交通インフラを開設するには莫大な予算と長い年月を費やすと思います。もし、新空港案を考えるとすれば、他空港との連携を図った上で考えればいいと思います。
	新空港建設について無駄な金と期日を要す事はやめるよう願います。
	工事期間及び概算事業費は滑走路増設に比較して大きくなるが滑走路処理容量が増設案より大きくなり、又将来的な拡張、安全性、騒音も軽減出来ると思われる。現状よりも利便性が落ちるが交通インフラ整備により克服は可能であり、工事中の利用制限も無い。
	新空港は建設費の高騰、資金集めの目処、欠航の可能性、アクセス整備期間の長期化など不確定な要素が多い。ハイコストゆえにそのしわ寄せは旅行客に跳ね返る。新空港は冒険であり、消費者いじめに他ならない。新空港には反対する。
	現実的な選択だと思うが、時間と費用がかかりすぎる。セントレアも風の影響強く、飛行機の乗りごこち悪く、遅れも多い。完全な海上空港案には不安を感じる。工期と運用面で抑えられる更なる案の検討を希望。例えば基礎埋立地を活用するとか。（香椎沖＋鷹の巣とか）
	遠くなる 環境に悪い 建設期間が長い 高い
	時間について、2032年ごろまで、ちょっと長い
	実現するのが滑走路増設よりは多額の費用も掛かるし、手間も時間もかかるが、長い目で見てこっちの方が良いし、24時間利用出来るようになるし、良いのではないかと思う。
	新たに設立されるのだから空港をつくるのに時間がかかると思う。
	費用もものすごくかかるし、時間もかかるので、利用する人のことを考えると、少しでも早くできるよう新空港の建設は反対です。
	新空港を造るのは、24時間利用ができ、国内線、国際線の乗り継ぎ利便性が向上したりしますが、実際は費用も多額だし、造るのにいろいろな面から時間がかかるので、空港をつくるのは反対です。
	海を埋め立てるには時間がかかるので、今の空港に滑走路を増設する方が良い。
	時間もかかるし、海の上に造るから、環境にあまりよくないと思います。
	新空港は1からのスタートなので、実際手間がかかると思います。
	安全性も高まり、24時間利用可能になるのはすごくいいことだと思う。空港利用までには時間がかかるが、将来性を考えると新空港案の方が良いと思う。
	少しだけれど、新空港の方がいいのかなと思いました。お金、時間、環境の問題があるけれど設備など便利になるならいいと思います。空港は便利じゃないといけないと思うから。でも遠くなってしまうのは少し残念です。飛行機を見るのが楽しみだから。
	海上空港は緊急時の封鎖機能はあるが環境破壊と工期・費用・着陸成功率に難あり。 志賀島を削り海の中道を滑走路とすれば殆どの問題点クリア。 但し志賀島住民の移転を要す。ダム建設と同じ。
	コストが大きいと思う。環境問題のことも考えると、時間もかかるので難しいと思う。
	24時間対応になるのは素晴らしいと思うが、整備までに時間が相当かかるだろうから、自分の生きている内には関係ないと予想される。
	新空港は滑走路容量は大きくなるが、コストが高く、年月がかかる。アジアの活力を取り入れるには、スピード整備は欠かせない。悠長なことをやっている間に海外からの旅客はみな3大都市圏の国際空港に取られてしまうだろう。それでは意味がない。新空港では駄目だ。
	早期実現を願う。
③ 将来の拡張性について 15 件	
	新空港は将来性見込まれるが、新たな問題が生じる事も考えられる。費用がかかりすぎ。
	代表案とされているN61°案も問題点が多く、芦屋飛行場との空域問題（北東からのILS進入について）、海浜変形、クロースパラレル滑走路を選択した場合の将来的に増設する際の拡張性の問題など、問題が山積みである気がした。
	多少の期間増や利便性の低下、コストの増大があるが、拡張などの柔軟性などあり、こちらもみ力的だと思った。
	長い目で見るならこちらの案がいいと思う。交通アクセスの整備や供用まで時間がかかるが需要の拡大への対応能力は高いと思う。現空港の跡地は大型ショッピングセンターやアミューズメント施設をつくればいいと思う。
	自分はこちらを肯定する。将来的な拡張ができるから。
	個人的に私の意見は新空港案に賛成です。将来性や安全性について考えても、やっぱりお金がかかってでも、住民や利用者の安全性は守るべきだと思う。
	新空港案は良いと思います。増設しても借地料が必要だったり、今後増設するかもという点から、いっそのことお引越しした方が良いと思うからです。
	総合的に考えるとこちらの方が良いと考える。拡張性も優れており、将来的にも良いと思う。費用のことは良くわからないが、もっと削れないのかなと思った。公共事業ときくと談合を思いうかべるので。
	・漁業補償の交渉等あるが着工すればスムーズな工事が期待できる。 ・将来、さらなる拡張も可能である。
	後の拡張性や安全衛生面なども考えると、移設（新設）が最も適していると思う。ただし、交通インフラの整備とセットで計画する必要がある。

意見分類				寄せられたご意見
				工事期間及び概算事業費は滑走路増設に比較して大きくなるが滑走路処理容量が増設案より大きくなり、又将来的な拡張、安全性、騒音も軽減出来ると思われる。現状よりも利便性が落ちるが交通インフラ整備により克服は可能であり、工事中の利用制限も無い。
				新空港は必要ないと思う。24時間利用可能な空港は確かに便利だが、深夜・早朝便を利用するための交通手段はどうするのか？結局タクシー利用になるのではないか？そんな無駄な交通費は使いたくないし、逆に不便なのではないだろうか？また、将来の拡張することも可能としてあるが、果たして拡張するような機会があるだろうか？今後人口が減っていけば、拡張することも無いと思う。
				セミオープンパラレルにすることにより、容量はより向上し、アジアの玄関に相応しい空港として将来の発展も考えられる。
				1.飛行ルートが海上となるため安全性が高い。 2.将来のニーズに応えられる空港の拡張変更が可能である。 3.利用時間帯の制約がなくアジアのハブ空港として九州地区の発展につながる 4.アクセス時間も20分程度なら他の国内空港と比べてけして不便ではない。
				24時間使用できて、将来の拡張性が高く、安全性の高い、騒音などの環境対策費や借地料等の無駄な費用がかからない新空港案を選択すべきだと思います。海上空港と言っても比較的市街地に近いため、下手な陸上空港よりも利便性は高いと思います。空港を含めたまちづくりが楽しみです。
		3 利用者利便性の視点について		① アクセス利便性について 326 件
				少し遠いのでは。費用の見積もりを充分に行って欲しい
				成田空港に比べれば、全く問題の無い近さである
				福岡空港が今より都心から10分でも遠くなったら、飛行機を使おうとは思いません。空港が大きくなれば、それだけ施設内を歩く距離が増えるため、かえって利便性は低下すると思います。
				現在の福岡空港はとても利便性が良く、個人的には移転して欲しくないです。(2つの案には反対します)
				海上に橋梁式滑走路にしては、海流の流れが大幅変わらないのではないか。海図は博多湾を基準にしている。LDLではなくHDLで地元としては賛成である。アクセス面の検討が乏しいのではないか。
				反対です。費用面、騒音、交通アクセス、非常にリスクが高い！考える余地はありません。具体化の動きがあれば、反対行動を取ります。
				関西空港を例に取ると、都市部から離れた場所へ設置すると、利用したくない
				アクセスに更なる工夫をすれば、こちらの案が良い
				交通の便が悪くなる新空港には反対。新空港になれば、東京/名古屋/大阪は新幹線へ切り替わる。
				費用がかかり、利便性が低い
				津屋崎沖でも志賀島・奈多ゾーンでも良いと思う。交通アクセスの良いほうを考えて欲しい。
				不便で利用者が減り、発着回数が必要でない。他日往生(芦屋等)との兼ね合い。冬場の悪天への対応が出来ない。
				場所:天神、博多から遠くなると利便性が悪くなるので反対。 利用時間:24時間飛行機を飛ばす必要なし。仕事が忙しくなるだけ。今ぐらいの利用時間で可。(飛んでないのだから諦めがつく)
				利便性が低下する事から、メリットは無いものと考えます。何よりも福岡は空港へのアクセスが再考であり、最も誇れるものであります。地下鉄で博多駅、天神へ直行できる事は、素晴らしい事であります。新宮沖に設置する事は、関空と同じ運命をたどるのではと、大変危険なものです。
				反対です。アクセスの不便化、漁業など影響を考えると同意出来ない。
				利用客数が少ないところや、交通の便が悪いところに作るのは、お金のムダだと思いました。
				深夜・早朝の便が不可かもしれないが、あくまでも駅から近いなど交通の便が良いから利用するのであって、新空港みたいに離れてしまえば利便性が低くなってしまう。
				利便性があっていい。
				玄界灘は風も強く波も荒い。航空機や地上機材に塩害が出る可能性が高い。海岸に近い場所では家電製品に塩害の影響があり、耐久年数が一般の数分の1という事例もあると聞く。 ここまでの事態は起こらないだろうが、航空会社などにとってはかなり深刻な問題になりうる。新空港はやめるべきだろう。建設費も高く、利便性も低下する。滑走路容量は増えるものの、実際は利用者数も減っている。新空港の必要性はない。
				アクセスが、福岡市内から遠くなる(東区の人が近くなるだけ) 今後、航空需要がそれほど増大するとは考えにくい 建設に必要な費用の分担、自治体への負担がどのように掛かってくるか 説明されていない。(費用面で借地の費用が減るといっても借金のツケが残る) アクセス(鉄道？)施設の費用が説明されていない。 新空港案にはこれらマイナス面の説明がない。 今もよく名古屋便使用していますが、博多から遠くなるのであればもう新幹線に 切り替えます。 大阪便は、いまでも新幹線に負けていますが、壊滅になるでしょう(時間的優位性なし) 国内線と国際線乗換楽といってもこれから国際線が増えるとは思えない。 数少ないアジア便のために利用する人そんなにいますか？ それだったら、成田、関空、インチョンを使えばいいでしょう。 都心から遠くなって成功している空港ありますか？(あの中部空港でさえ貨物便相次ぐ撤退、航空便も少ない) 24時間空港になっても便が飛ぶとは思えない(北九州でさえない) 以上の点から評価できません(地元企業が仕事がほしくて押している経済対策のためとしか考えられない)
				福岡地区は北九州地区に比べ海岸線に工場等少なく、美しい海を保ってきた。 その一部を埋め立て空港にするというのは、いかにも前時代的思考のなにものでもない。 関西空港をはじめ失敗例は多く、我々一般市民には工事によって一部の人が潤う位にしか思えない。 一度失った自然をもとに戻すのは経済的にも技術的にも時間的にも大変苦労する。 福岡の美しい海を守るためにあえて海上空港を建設せず、既存の関空や韓国仁川を利用してもらう方が、アジアの国々の関心を引くと思う。 また、冬の玄海灘のアクセスは問題ないのか言及されていないところが、工事ありきの検討に思える。
				国が進めているアジア・ゲートウェイ構想に適合したいい案だと思います。アクセス面での問題が多くあがっているみたいですが、交通システムの設備が十分されるのであればこちらの案がいいと感じます。
				新空港にした場合のアクセスをどのようにするのかを詳しく知りたい。例えば空港利用者は多少安くなるとか・・・まだ決定じゃないからはっきりとは言えないと思うけど、気になるところです。
				長期的な需要に対応できる点は良いが、アクセス時間が長くなるのは不便であるし、資金調達はどうやってするのか、私たちへの負担が出てくるのではないか心配。また環境への影響が不安に感じる。環境への配慮を十分にしたつもりでもどこかに影響が出るのではないかと思う。
				JRを利用することになるようだが、博多駅から1本で行けるのはいいと思う。しかし現空港への交通手段である地下鉄に比べ、JRは基本的に本数が少ない、というイメージがあるので本数を増やすことは可能なのか。ただでさえ福岡の中心である天神から今のように1つの交通機関で行けなくなるので、乗り換えをスムーズにできるのか気になった。
				将来的なことを考えれば、こちらの案がいいと思います。費用が明らかに大きいため、資金を集めることが困難であり、本当に集めきれるのか疑問です。市街地から離れることに関しては交通手段が整備されており、30分以内で移動できるのであれば問題ないかと思います。
				将来需要への十分な対応可能や利用制限の緩和、騒音問題の解消など、良いことずくめであるとは感じた。将来の発着数予測や自然環境への影響、それにともなう予算の増大など、また交通アクセスの向上にかかる費用など、これらをより詳しく検討してそれでもメリットの方を重視すべきであるなら新空港案に賛成。
				私は新空港案を支持します。24時間利用可能、長期的な需要にも対応可能であることが、最大の利点だと思います。アクセス利便性は現空港よりも劣るがたかだか10分程度なので、あまり重要ではないと思います。
				ある程度の概算額は出ているが、特にその他アクセスについての事業費の用途がまったくもって理解できない。埋立についての配慮が必要であるが、土を運ぶトラック等で、その付近の住民が何年もその事業に付き合う必要があることを記載していただきたかった。
				JRの便数がそのままだと今度はJRが混雑しそう。
				アクセス利便性の低下が考えられますが、改善されていく予定となっているので、そこまで問題とならないと感じています。環境などに配慮していただけるのなら新空港案の方がよいと感じました。
				空港まで行く便が不便になる。埋め立てをしたら、周辺環境の問題が気になる。
				新空港案は少し交通機関も、その周りの施設も不便。
				アクセス時間が現空港より長くなるのでいいと思った。
				駅から遠くなるのが荷物などを持って移動するので大変になるかなと思った。
				多少の期間増や利便性の低下、コストの増大があるが、拡張などの柔軟性などあり、こちらもみ力的だと思った。
				長い目で見るならこちらの案がいいと思う。交通アクセスの整備や供用まで時間がかかるが需要の拡大への対応能力は高いと思う。現空港の跡地は大型ショッピングセンターやアミューズメント施設をつくればいいと思う。
				新空港までのアクセスが混雑しそうだと思った。
				博多駅から空港まで地下鉄1本で行けなくなる。

意見分類	寄せられたご意見
	空港を増設することによりバスの本数などが増えてくると思う。また博多駅まで行かなくてもいいというケースもある。
	もっとアクセスを良くしたらいいと思う。
	新空港を作ると騒音なども減り、良いと思われるが博多駅から少し遠くなるので不便かもしれない。
	反対です。新宮ゾーンでは福岡市中心部からは遠く、アクセス面でも大きく劣るため。もし、新設するなら三苫・新宮よりも更に福岡市内に近い海上が良いと思います。滑走路は現在と同じ方向（16／34）でオープンパラレル（間隔1500メートル？）配置に加え、アクセス鉄道は市内西部からも考えて、地下鉄とJRの両方が乗り入れるべきだと考えています。
	現空港より利便性が悪い。乗り継ぎが良い。24時間利用出来ても、その後自宅までの便がないし、早期・深夜を利用する事がない。
	一方、海上空港にすれば上記の問題は解決される。現在、福岡空港の圧倒的な競争力はそのアクセスの良さにあり、海上空港となった場合、博多及び天神地区へ”乗換なし”で結ばれる事が絶対的な条件になると思われ、地上交通機関の総合的整備が必要。
	現空港より比較的北九州市に近くなるため、2～3年前に完成したばかりの北九州空港への影響の調査をして欲しかった。また交通アクセス特に鉄道をJR九州と西鉄市営地下鉄のどちらかにするのか、という事の調査をして欲しい。現空港跡地利用は森ビルや三菱地所等の大規模開発のコンペをしてみるのは、どうでしょうか。
	もっと新空港へ行くための交通機関を増やすなら良いと思う。将来もっと空港の便場必要視された時でも対応し易いと思う。
	新空港を作る予定にされてる場所が現在の空港よりも遠くなっているので、滑走路増設案より良い案だと思いますが、場所の点ではあまり便利はよくないなと思いました。
	新空港を人工島に作られるのは、とても嫌です。なぜなら、そこに行くまでの交通の便がとても悪いからです。
	近隣に迷惑をかけないのは良いと思う。テレビだって聞こえるし、外で電話も出来る。ただ、利便性が無くなったらJRを利用すると思う。
	今の空港がとても便利な場所にあるので、新空港でも天神、博多から15分以内ぐらいで行けるようにして欲しい。
	JRから空港までの交通機関がない
	少し不便になると思いますが、場所も確保しやすそうですし、良いと思いました。
	交通の便が悪すぎるので三苫・新宮は・・・。羽田、成田等の行きにくさに、福岡の地下鉄の利便性の悪さが加わり、アクセスの悪さがとても気になりました。そして福岡県の赤字のどこから、その事業費をだせるのかなと思います。
	新しく建て直した方が良いと思う。交通の便さえ良くなれば、今の場所じゃなくても、建て直した方が良いと思います。いずれ建て直さないといけなくなる時があると思うし。
	地下鉄と連絡している現在はとても便利。遠隔地になると、利用者にとって不便になる可能性あり。
	新空港までのアクセス整備がどうなるのかが気になった。また24時間運行するのは良いけど、料金や周辺施設があるのか気になった。
	ご説明は良く分かったが、今後（国内について利用するかどうかというと距離的に遠くなる為）東京くらいなら、新幹線を利用するように私の場合はなる。このような意見の人も多いのではないか。
	アクセス利便性が低下するのが困る。24時間利用出来るようになるのは良いが、夜中に飛行機の音が聞こえるのは困る。音は小さくなっていると言っていたが、多少なりとも聞こえると思う。
	先の未来を考えた案だと思います。しかし、やはり現在の立地に並べる交通手段や初期費用を考えると、上記の案に比べ相当の金額を要することがとても大きな問題だと思います。こちらに決まった際には税金なども使用すると思われるので、その情報公開は多少なりとも考えていただきたいです。
	福岡空港から遠かった家の人たちが行きやすくなると思った。
	新空港の場所は市の中心部から多少離れているので利便性が悪いと思いました。また、自然を更に壊すことになるので、あまり賛成はできないです。
	新空港案の場合、費用、利用者の利便性を考えると鉄道だと3倍くらいの時間がかかるので、不便だと思います。利用者は交通機関を使う人が多いと考えた場合、24時間利用可能にしてもあまり利用する人がいないと思うからです。
	滑走路増設の話等で土地が必要なのは分かるが、家から遠くなるしコストもかかり。埋立となると、あまり賛同できない。（空港が分割というのも何か変だなと感じてしまう）
	新空港を建設した場合、交通アクセスも発達すると思うけれど、博多駅から遠くなる上、海が近いと天候で左右されて行きづらくなったりしないか気になりました。
	24時間利用が可能となるのは良い。場所が便利なところが良い。車や電車ですぐ着く空港が良い。
	博多から新空港までにかかる時間とアクセス方法は変化しないのか気になる。新幹線などはできないのか、など。
	新しく空港をつくったところで、どの県からも遠くなるわけだから、つくる必要はない。バスの増線などの問題もあるし、元の土地の利用法などもあるわけだから、それにお金を使うよりも他にたくさん使い道はあるでしょう。北九州にもあるわけだから、わざわざ移転させなくても。
	24時間利用できるのはいいが、天神や博多から遠くなるのは少し不便だと思った。
	博多駅からの距離が17㎞、所要時間が15～20分というのはすごく助かります！
	アクセス利便性が低下するのはあまり良くないですが、国内・国際ターミナルが一体化することと24時間利用できるのは魅力的だと思います。
	埋め立てということで海の生き物やらのことが心配。ちょっと遠くなってしまうというのが…新空港まで直行のバスなどはあるのでしょうか。
	1番の不便性はアクセスに時間がかかるということであり、今ある空港で分かりやすいので私はあまりよくないと思いました。
	新空港が出来ても今の交通の利便性が悪いから利用しにくいと思う。
	更なる福岡の発展、福岡のみならず日本の今後の国際交流の将来を期待できる案だと思う。しかし、交通アクセスが今までより不便になることや費用の問題を考えると、滑走路増設の方が良い気がする。
	アクセス利便性をよくしなければならないし、環境への配慮もしなければならないし、課題はいっぱいだと思いました。
	博多付近の方が交通の便もいいし、資金調達も大変だと思うので、新空港はあまりいいものではないと思います。
	利用者側からみると、駅に近い方が利用しやすいと思った。
	交通アクセスが不便だと感じる。埋め立てをすることにより環境問題が気になる。しかし、混雑や将来のことを考えると空港を新しくつくった方が良い気もする。
	新空港をつくることでフェリーとの交通アクセスが可能になり、新たな交通アクセスを増やすことができるのではないかと考えます。
	・24時間利用が可能になる、人件費が増加 ・緊急着陸の場が増加 ・騒音が市街に影響を及ぼさない フェリーとの交通アクセスが可能となる ・飛行ルートが海上となるため安全性が向上する。
	新空港について私は賛成です。なぜなら、今、周りの騒音が問題になっています。それが九州大学のキャンパスが移転になるくらいの騒音だと聞きました。周りにも民家などがない海に新設することで、他にもたくさんの利点が出てくると思います。空港アクセスはどんどん良くなるとも思います。
	今の空港は交通の便が良いから、伊丹などにも飛行機を利用している人もいるけど、新空港の案の場所になればJRにお客さんが流れると思います。実際、私は大分出身で大分空港が不便な場所にあることから、空港や飛行機は特別なものでした。でも福岡に来て空港が身近な交通機関と思うようになりました。
	借地料がいらないのが良いと思う。また、騒音問題が減りそう。アクセスが変わるけど、先の先まで見ると新空港が良い。
	アクセス利便性が低下するのが問題だと思う。
	博多近郊から移動してしまうと、他県や海外からの観光者にとって不便だと思う。空港は玄関口として大切な役目なので、都心からの移動は適切でないと思う。
	費用がかかるし、交通が不便。24時間の利用が可能は良いが、空港に行くまでの交通費もかかる。今ある空港をつぶすのはもったいない。
	空港は今の場所にあってほしい。交通の面など。
	アクセスが不便なところが気にかかります。跡地が何になるかによって、意見も変わると思う。
	アクセスが不便である。
	概算事業費が9200億円と高すぎる。アクセスなどの影響でさらに期間がながびきそう。採算とれるのか。高波にどう対応するのか、具体的に！
	「滑走路増設案」と比較すると利点が多いと思ったが、自然環境保全という点について考えると、利便性の為だけに埋立という手段を使うべきではないのでは・・・と思いました。
	アクセスは今よりも少し悪くなるが、空港を利用する際には時間的にはだいぶ余裕をもって行動すると思うのでそれほど不便ではないと思う。

意見分類				寄せられたご意見
				お金がかかりすぎて、アクセスが悪く、実現までに時間がかかりすぎてしまうので、あまり良いとは思えない。
				新空港に賛成。 新空港のアクセス利便性はとてもいい。 伊丹や羽田を上回るから、全然問題なし。 滑走路増設には反対。 現空港はアクセスと風しか利点がない、騒音を撒き散らし、市街地をブチ壊し、事故が起これば大惨事、狭苦しい。 現空港は既に福岡の身の丈に合っていない。 10年前から容量限界に達している。 あらゆる問題を一気に解決する新空港を選択すべきだ。
				反対です。現在の位置の利便性の良さと、多大な費用を考えると、現在の空港を増設等する方が良い。佐賀空港などを見ると不安。
				現空港に増設してもらいたい。新空港は遠くになるし、海洋汚染にもつながる。
				新空港を作ったとしても利便性や将来の明確性で見ると反対です。
				新宮方面は博多駅からも遠いし（現空港より）、現空港の交通利便の方が良いと思う。現空港に不満な点もないので、わざわざ新設する必要ない。
				上記を行った後、処理能力が限界に近づくのであれば、その時新空港を考えれば良いのではないか。その場合はしないからのアクセスを充分検討すべきである。例えば高速艇。
				現在の方が便利で利用しやすい。
				現空港からすればアクセス利便性がはるかに低下する訳で、航空会社の競争意識も低下するのではないかと考える。また最大の問題は海上を埋め立てて、新空港を建設することであり、現段階での数値上では測ることの出来ない環境被害・漁業被害・補償を強く懸念している。
				アクセスが問題だと思う。鉄道のアクセスが無いと十分では無いと思う。地方空港ではないのだから。（西鉄ではNG）、千歳よりはアクセスを良くしてください。（JRは博多まで直通出来ればOK）
				今後人口が減っていくなか、過大に滑走路処理容量を上げる必要があるのか？アクセス利便性が悪くなることからも、初期コストの面からも“税金のムダづかい”となる気がする。
				利便性の面で反対です。
				高いコストをかけて、一般利用者の利便性を悪くする必要は全くないと思う。
				財政負担が大きすぎるし、不便である。現在のインフラがもったいない。
				福岡空港は博多駅から地下鉄で5分と他にない利便性があり、現状のままで良いと思う。
				国内ターミナルと国際ターミナルが一体化するのはよいが、アクセス利便性が現空港の方がよいと思う。
				交通アクセスを整備するとはいえ、市街地や行政中心地から遠いのが難点。 海の近くで風の影響が心配。
				将来の利用率、人口減、アクセスの悪さ、道路整備の難しさ、今の3号線の渋滞、有明海の二の舞になるおそれ、高価な費用等により反対します。
				都心から離れているので利便性があまりないような・・・ 自然環境への影響も大きいようなので、対策をどのように行っていくつもりなのか。
				反対です。城南区に住んでいるので、志賀島・奈多ゾーン、三苫・新宮ゾーンに新空港ができた場合、距離が遠く、時間がかかる。
				不便になるので、このまま現状でお願いします。
				アクセスに疑問がある。
				環境面、コスト面、利便性の面からも現実的ではない。
				アクセス利便性が劣り、建設にかかる費用（税金）もかかり、現在のままでも十分対応できると思う。
				現在の空港が利便性もいい上に税金のムダ使いだと思います。
				交通の利便性が悪くなるので反対。
				他県から飛行機で来る人は、口を揃えて「福岡は空港近くて便利で良いよね」って言ってくれます。その福岡の良さがなくなるので、新空港案には絶対反対です。
				配置場所が交通の便があまりよくない場所のように思える。周囲の環境のことを考えると、あまり新空港案には賛成しかねます。
				「新空港案」反対 ・アクセスが悪い（利用者増加で更に交通が不便となる。） ・24時間利用は不要。 ・費用がかかる（建設費用のほかにも埋め立てによる維持管理費がかかる）
				・福岡財界は空港経営をどうとらえているのか疑問だ。利便性が低下し、施設利用料が4０%も値上げされれば、客（旅行者、航空会社）は逃げ出すに決まっている。 自社の経営だったら、そんな会社をつぶすような提案は絶対にしないはずだ。どうせ最後は国が税金で助けてくれる。そういう甘い考えがあるのだろう。 そのような程度の意識で財界は、地域基幹空港である福岡空港の将来像を語ってほしくない。公共事業がほしいだけだろう。
				都心からの場所が遠すぎます。タクシーなど使えなくなります。大きな荷物を抱えているときなど非常に不便になります。建設費も非常に高く、財政への影響が大きいと思います。麻生知事は先日の新聞で消費税を上げるよう求めていました。地方は破綻寸前とも言ってました。片方で国民に痛みを求めながら、もう一方で1兆円もの巨大事業をするなんて、筋が通りません。滑走路増設というすばらしい選択しもあるのだから、新空港は全く必要ありません。将来の子供たちに本当に残してあげたいものは、新空港と建設のための莫大な借金ではなく、豊かな自然と健全な財政です。
				環境面、交通手段を考えると外海は反対
				アクセスが上手く出来ればこちらの方が良い
				住環境の事を考慮すると、海上のほうが望ましい。ただしアクセス道路の整備が必須と考える
				1.利便性が全くない 2.新空港建設はお金の使いすぎ 3.新空港建設は自然環境を破壊する
				反対します。アクセスの不便さと多額の工事費がかかる点から反対します。
				・現状と同様に周辺の環境対策費が必要となるのではないか。 ・アクセスには鉄道（地下鉄）も乗り込む計画であるのか。
				福岡市から各地に観光に行くのにとても遠く、飛行機では利用出来ず、新幹線を利用する他、方法はありません。
				便利のよい現空港から新空港への移転は考えられません。絶対反対です。
				交通問題、海上汚染を考えると利用者の立場に立った考え方ではないと思う。
				初期投資額が1兆円近い。市民・県民の財政負担重い新空港案は絶対許せない。 交通の便が悪くなる。 自然環境が悪くなるし、海上空港は風の影響受けやすく、安全面に不安あり。
				賛成です。但し空港アクセスで都市高速と鉄道は二者先に必要です。
				アクセス道路、地下鉄等の整備が併行して行われれば安全性、騒音等の問題もなく良い案と思う。
				工事期間及び概算事業費は滑走路増設に比較して大きくなるが滑走路処理容量が増設案より大きくなり、又将来的な拡張、安全性、騒音も軽減出来ると思われる。現状よりも利便性が落ちるが交通インフラ整備により克服は可能であり、工事中の利用制限も無い。
				24時間利用できる点は大きなメリットではあるが、アクセス（交通等）に改良されるとは思うが、やや不便を感じる。今、そして将来に向けて最重点課題は何か、強く、深く考慮して欲しい。
				市内より大変遠く、現在の空港利用者が減少されると思われますので、考え直された方が良いと思います。
				風の影響が心配であるが、24時間利用できるのが魅力である。三苫・新宮ゾーンであればさほど遠くない。（国内の各空港と比べても）
				現在の空港が交通に便利ですので、私達高齢者でも単独で利用しやすく、若し新空港へ移転すれば絶対に利用せず、新幹線を利用すると思います。新空港開設は反対！！
				新空港の建設には反対である。（理由）現空港は利便性の評価が高い。新空港は新たに港湾を始め周辺自然環境の破壊が生じる。 （要望）新空港の建設には、当初より現空港の跡地利用をどうするか検討を併行して行う要望があったが、PIには今も示されていない。示して欲しい。
				利便性、費用等を考えると必要無し。
				・費用がかかりすぎる。 ・市内と空港の距離が離れて利便性が低下する。 反対である。
				都心より遠方でわざわざ新設する必要はないと思います。高齢者ばかりが多くなり、空港の利用者が少なくなると思われますので。

意見分類	寄せられたご意見
	①初期の多額の投資が必要で、1兆円近い投資は絶対許せない。 ②新しい空港になれば交通の便が悪くなる。 ③埋立すれば自然環境を悪くする。 ④海上空港は、風等の影響を受けやすい。
	遠くに行ったら、利用者が減るかもしれない。
	九州新幹線からの客など、博多駅についてまだ20分もかかるのでは、かなりのエネルギーが要るだろう。新空港では利便性の低下が避けられず、反対である。財政難の中建設費が非常に高く、またさらに上がる可能性も大きいと思う。
	新空港は利便性が低下するだけでなく建設費が莫大です。その莫大な資金を集めるめどはまったく立ってないそうですね。また建設費がさらに上がることも考えられるとか。これでは新空港は現実的とはいえませんね。現在の好アクセスを捨ててまで建設する必要はまったくないでしょう。
	新空港案が市民・県民の間で話題になることが、昨今あったでしょうか?はじめに新空港ありきのような気がしてなりません。このままでは一部の者の利権がらみではないか?情報操作があるのでは・・・と疑心暗鬼になってしまいます。考えすぎでしょうか?また、新空港までのアクセスは福岡・博多周辺企業・住民にとってどう変化するのでしょうか?経費がさらにかかるのではないでしょうか?
	増設案よりも、環境に対しては不安が残るが新設の方がよいのではないか？なるべく安価にまたアクセスをしっかりすることが大事。博多駅から20分以内が理想です。また空港連絡鉄道の分岐点で、北九州西部方面からも同じホームでの乗り換えで来れる様にする。直通がベストだが、、(福岡市内からではなく福岡県全方向)
	新空港は必要ないと思う。24時間利用可能な空港は確かに便利だが、深夜・早朝便を利用するための交通手段はどうするのか？結局タクシー利用になるのではないか？そんな無駄な交通費は使いたくないし、逆に不便なのではないだろうか？また、将来の拡張することも可能としてあるが、果たして拡張するような機会があるだろうか？今後人口が減っていけば、拡張することも無いと思う。
	N61°EとN125°Eの平均推進が浅くても、5200～5400億の埋立費用に高くて驚いた。合計の9200～9700億の費用は工事着手すれば1.5～2倍に上昇することは他の一般工事の例をみても間違いない。 JRでの所要時間の15～20分は、特急乗り入れでも不可能でしょう。高速道路乗り入れでは30分以内位と考えます。 全国で一番高い健康保険料を何とかしてほしい。
	現状でも三苫→博多駅まで40分以上かかるのに、20分と書かれている。どういう根拠なのか？もし20分を可能にするなら特別の道路が必要。その費用は9200億に含まれていないはず。従って新空港が9200億でできるとは思えない。2兆円かかるとの説もあり、この不況下全くのムダ！！医療・福祉に向けるべきです。また今後、発着回数が増えるとは思えない。絶対反対です。
	現空港の利便性を確保できるように、新空港へのアクセス方法を複数確保(羽田方式)し、跡地利用の計画も同時進行し、新空港案への方向がより良い福岡市の都市計画に大きな意義を持つことも強調し、跡地再開発に期待したい。(経済活性化になる)
	とにかく不便である。どんなに輸送システムが発達しても、ビジネスマンにとって5分や10分以上現空港より遠くなるのは致命傷である。
	「アクセスが悪くなる」ことのデメリットをどう評価するのかが課題。
	P12の「利便性」の欄について、所要時間の計算にかなりの疑問を持った。「三苫・新宮」～博多駅から「15～20分」、福岡ICから「概ね20分」では、まず到着しない！！市民への説明でウソの情報を流さないでほしい。そういったことを考えると、護岸・埋立に「約5,200億円」という試算についても疑問を感じてしまう。本当にこの程度で済むのか？関空でも当初の試算を大幅に超える工事費がかかったと聞く。市民をごまかさないでほしい。
	・増設案のアクセス事業費の内容がよくわからない。 ・新空港移転による需要減が想定より多くなるのではないか。 ・跡地利用の考え方も新空港検討の大きなポイント。 ・アクセス性の検討は現空港は多様なアクセス性を有しており、その検証も必要。
	福岡空港の利便性がマイナスになる。24時間、貨物は北九州空港でよい。
	いろいろ利点はあるが、交通アクセスを重視すると不便。
	私は福岡市東区住民なので、この案を聞いたときは驚きました。 良い点 ・便利になる。 ・地域がより活性化する。 不安な点 ・福岡市中央部の人々にとってアクセスが悪くなる。 ・交通網整備のためにさらにコストがかかる。 ・海浜の環境が悪くなって魚が釣れなくなる。
	新空港は現空港の施設が取り壊しになるなど無駄が多く、建設費も非常に高い。新たなアクセスも必要で実現性には疑問符もつく。無駄の多い新空港案は進めるべきではない。
	これしかない。しかし高速鉄道で結べ、さもないと関空のようになるゾ。
	P12にその他アクセス施設に約900億円となっているが、具体的な内容が提示されていないので、判断できない。 北九州から福岡空港まで新幹線で行っているが、在来線香椎駅から折り返しでは、時間がかかり過ぎ。行く気になれない。九大が非常に行きにくくなった。同じようになる。博多駅から何分、・・・という説明しかないので、アクセスが分かりにくい。
	反対(博多駅から遠くなる)
	費用対効果及び利便性を考えると、新空港は必要ないと考える。
	遠くなる 環境に悪い 建設期間が長い 高い
	騒音問題や将来の需要増に対する点から言えば、こちらの案が優れている。しかし、それに対するアクセスの問題(すぐに改善されるのか)や、移転した後の土地の問題もみのがせない、というのが素直な意見です。
	今東区箱崎に住んでいて、授業中など飛行機の騒音のせいで、イライラする事が結構あるので、できればもっと遠くに移転して欲しい。新空港を作って、そこまで電車などを本数を増やして整備するのが良いと思う。
	それこそ最近志賀島に行く機会があったのだが、そこの海がとてもきれいだったのを覚えている。そこに作るというのだから、一番気を遣って欲しいのは環境問題です。それととても視界が開けている所であるので、景観(空港だけでなくアクセスまでも)には重きを置いて欲しいです。一個人としてはアクセスが悪いのが残念です。
	今の空港の場所が浸透していて、移動したら分かりにくだろうなあと思いました
	アクセスしにくい。←利用者が減少する可能性がある。大幅にコストが掛かるので、県民、市民の負担も増えるのでは？
	お金が掛かるし、滑走路増設の方が良いと思いました。今まで空港に便利だった人も、遠くなって困ると思います。
	長期的に考えたら、滑走路増設案よりも、こちらの方が良いのではないだろうか。しかし、都心にあり、アクセスが便利という特色がなくなるのは勿体ないと思う。
	新空港は魅力的だが、利便性やコストの面ではあまり良くない。
	滑走路処理容量が高く、将来性も高いが、アクセスの利便性や周辺の環境を悪くしないかが心配
	新空港にした場合、アクセスしにくくなるので、その辺についても資料や説明が欲しかった。
	需要予測から見ると、新空港案には賛成である。しかし、アクセスがバス、車のみになるのかが不安である。
	現空港とのアクセスが心配です。新空港は私の住むところから遠い。
	新設案は借地料が不要で、その後の費用が掛からない点で優れているが、利便性に対する問題が大きい。中部方面の空港が利便性に優れていないという噂を聞いたので、よく考える必要があると思いました。
	新空港は場所が不便なイメージがあると感じた。
	24時間利用可能なのは良いのですが、アクセス利便性の更なる向上をはかるともっと良くなると思います。
	新空港は、確かに24時間利用できるという大きな利点がありますが、アクセスも今よりかやや悪く、環境汚染などが重視されているので、なかなか難しいと思いました。

意見分類	寄せられたご意見
	少しだけれど、新空港の方がいいのかなと思いました。お金、時間、環境の問題があるけれど設備など便利になるならいいと思います。空港は便利じゃないといけないと思うから。でも遠くなってしまうのは少し残念です。飛行機を見るのが楽しみだから。
	交通アクセスについてもっと詳しくしりたい。その上でどれくらい地元住人に影響があるのかわかったらいい。
	24時間利用可能、アクセス20分(博多駅から)などはJRの本数を考えていますか？それを入れたらもっと時間が掛かる、そして、タクシーを使う場合に料金どの位かかる？便利性と便民性はどこにある？いま福岡空港の国際便と国内便は相次いで止めるという状況の中に将来の発着数は減少或いは現状維持する傾向があり、増加がないと思います。
	建設費が増設の5倍もかかり、利便性も低下する新空港案には反対する
	関西空港など海上空港が苦戦している現状で、莫大な費用をかけて利便性の悪い地域に新空港を作る理由がまったくわからない。
	福岡市内へのアクセス等、不利(不便)な面が多いと思う。
	中央区から遠くなるのは、不便に感じると思います。ただ、東京等と比較すれば、時間が掛かっていないのは事実なので、慣れれば問題ないのか、とも思いました。
	24時間の利用は物流において非常に魅力的だが、航空貨物の需要はそんなに高いのか疑問を感じる。輸送能力の増加に対して、アクセス悪化、高額な建設費という費用投下が適切化どうか、正直疑わしい。三苫・新宮ゾーンでも対策費が必要になりそうである(住宅開発が進んでいるため)。
	アクセス面で地方、遠方の人達が利用し易い宿泊や、交通等が充実されるよう希望します。
	24時間利用可能であれば大変便利になると思うが、空港からのアクセス面がどうなのか？
	空港から市内へのシャトルバスやモノレールなどを整備する必要があると思う
	・事業費約9,200億円を抱えるのは、財政面で不安を感じる ・アクセス利便性が著しく低下すると思われる。新空港と中心市街地を結ぶアクセス(JR、地下鉄等)を整備する必要があると思われる ・発着回数に余力が生じ、利用時間帯の制約がなくなる事で、経済活性化がどの程度見込めるのか知りたい
	新空港案については空港へのアクセスの利便性が重要になるので、その点を十分に検討が必要。
	長期的にみればこちらの方が良い気がする。アクセスも空港としては十分許容範囲の時間。
	現在の空港の利便性は抜群なものがあり、新空港案には賛成しかねるが費用などからみて移設せざるを得ないと思う。その場合アクセスを十分に考慮してもらいたい。
	新空港案は海上空港であるが、今後予想される地球温暖化に伴う海面上昇や地震による液状化を考えると不安が残る。 また交通の利便性も今より不便になる事には時間の他、移動に要する費用(交通費)も利用者負担となり、本当に利用者にとって効果があるのか不明である。利用者の負担も比較してもらいたい。
	所要経費の中にアクセスの費用が含まれていない。新空港まで所要時間、利便性についてなし。
	税金の無駄使い。自治体の黒字化後にすべき。アクセスの利便性の評価が甘い。
	三苫・新宮案でよい。板付はダメになってくるので、近辺としては最良と思う。距離の問題は最近の交通システムの発展から考えれば解決出来ると考える。今便利だからと云うより将来に対す、大きな視点を持てば良いのである。
	利便性の低下により、減便や運休の恐れがある。コストがかかるため施設の使用料となって跳ね返ってくる。そのことが路線誘致を困難にする。LCCが他の着陸料の安い空港に逃げることは目に見えている。アクセスを新たに整備しなければならないなど、地方の負担は計り知れない。
	ミュンヘン、香港など、海外の新空港は、市街地での事故の危険性、騒音問題、拡張性のなさ、などの理由で旧空港を廃止した上でつくられています。都心に近く市街地に囲まれた現空港を、郊外に移転するのは当たり前です。そうでないと言うなら、ミュンヘンや香港はバカということになります。バカどころか、ミュンヘン、香港、デンバーなどは、近年大きく発展している都市です。旧ミュンヘン空港は現福岡空港よりも広い555ha、旧デンバー空港にいたってはなんと1800haもある空港を廃止して、より広い新空港に移転しています。これらの成功事例に学ぶべきです。発展している都市にはほぼ例外なく機能の高い空港があります。都心に近い空港があるから発展している、という都市はあまりありません。ロッテルダムなど、空港は都心に近いですが、都市としては発展していません。アムステルダムは機能の高い空港を持っているからこそ、発展しています。ベルリンも、都心に近い空港を廃止して、郊外の拡張性のある空港を新空港として再整備しています。欧米には成功事例がたくさんあります。日本でも、広島の都心から40kmも離れ、遠いと評判の悪い広島空港でさえ、旧広島空港時代とは比べ物にならないほどの利用があり、広島の発展に寄与しています。新福岡空港は、福岡の都心からわずか15km程度です。遠いどころか、都心に近いと評判の羽田や伊丹と同等です。都市の発展の鍵を握るのは、都心に近い空港ではなく、機能の高い空港の存在なのです。
	アクセスまで含めた検討が必要。
	今の空港の利便性を損ない、多大な費用も掛かる事から、また地理的に九州のハブ空港となりにくい事から、望ましくない。現在でも関西、セントレアに対する遠いとの不満をよく耳にする。
	アクセスに関する利便性がどうなってるのか、よく分からない
	海域における自然環境の問題 コストに関する問題 アクセスの問題 検討事項はいろいろあるが、現空港の跡地を含め、未来へ向けた街づくりが出来る。
	・海上の一番条件の良い場所をよく検討し、決定してもらいたい。 ・漁業権の問題、公害対策を考えてもらいたい。 ・空港と交通のアクセスについても対応してもらいたい。
	アクセス等の問題が解決されれば、新空港案が良い。
	現空港はあまりに利便性が高く、新空港のアクセス時間が掛かるように思えるが、今後の事を考えると、多少は仕方ないところか。福岡の発展となる空港を期待したい。
	空港までのアクセス時間などの問題はあるが、総合的には新空港が良い。現在福岡は、一都市集中型であり、将来は分散が必要である。環境問題を考えても、新空港に移転する必要がある。
	処理容量が大きく、費用も西側配置の300m2案に比べるとかなり安く済み、良いと思います。あとはアクセスの整備が問題だと思います。
	24時間運用できる海上空港が必要だと思う。しかし、環境問題、アクセスの問題、コスト等十分に検討して計画する必要がある。
	非常な費用、利便性低下、海の上の空港は名古屋、関空とも便が少なくなったり、欠点があるのではないか。
	新空港の建設には賛成である。ただし、海洋環境の充分な検討、アクセスの計画、予算等、問題点と対策を明示して欲しい。
	現在の建設予定地では、空港自体は24時間使用可能となるが、交通アクセスを考えればそれは無理である。時間は掛かると思うが、少しずつでも整備していく必要がある。
	やはりどうしても都心部へのアクセス性に不安が残る。JR線との連動がどの様になるのかをもっと知りたい。また、環境(海岸)汚染についても詳しく知りたい。
	アクセス方法に検討の余地あり
	新設については色々な工法があり、まだ詳細につめる必要があるが、アクセスを整備すれば利便性は確保できるし、24時間発着出来るというのは必要である。
	新空港へのアクセス手段を明確にして欲しい。安全面に関していうと、今の空港より良いと思う。
	安全性を考えたら、少々不便でも移転すべき。
	都心部へのアクセスは若干悪くなると思うが、東アジアの中心都市(福岡が)として相応しい空港が可能になると思う。
	現空港の利便性を考えると疑問もあるが、都心に近いだけでなく、トータルでの利便性を考える必要がある。その意味において新空港案が発展的である。
	新空港によって新しい福岡の顔ができればアクセスのもんだいを解決できれば理想的。
	反対です。不便になります。
	利便性を考えると、良くないのでは。
	中部でも新空港ですが環境とか安全とか交通の便とか色々な問題もあって多額の費用を使って、赤字ではと思いますが。
	アクセスに関する利便性が十分見えてこない。
	海上を埋め立ててまで新空港を建設することに疑問が残る。都心からの利便性は悪くなるのは明らかで、現空港からのアクセスもどうなるのか。
	一番(世界で)便利な空港を移動することは、国家的損失です。
	多額な初期投資に対する資金調達方法？現在の高いアクセス利便性に欠ける。予定地周辺の住民等との合意形成が必要となる。
	反対です。利用者は減ります。大多数が反対のはずです。賛成が多いという結果になれば、反対派の意見、この要しなんて見ないでゴミ箱に入れられてい

意見分類	寄せられたご意見
	ると感じます。(現に賛成の人に会ったことありませんから) 今の場所にあることが福岡空港最大のメリットと思ってます。バス？西鉄を今からひっぱる？そんなことしても博多駅から新幹線乗ります。
	アクセスついては現在の空港には大変劣っている。地下鉄の延伸や新交通の導入など、具体的に検討し、早い段階で新空港の着手への決断が欲しい。
	絶対反対。国内の空港の中でも一番アクセス等よい空港ほかに無い。この不況の中膨大な事業費かけて新空港作って欲しくない。
	天神からの利便性低下が著しい。 新福岡空港構想で新宮案が出たときは、ILSが片側にしか設置できないとあった。 これでは滑走路処理容量は著しく低下する。何のための新空港かわからない。 かといって志賀島案は費用がさらに高く実現性はさらに低くなる。 新空港案は支持しない。
	空港へのアクセス向上のための、鉄道などの改善も必要ではないかと思います。 今のアクセスの利便性は東京など他県にはない長所ですので、 移転は非常にもったいないと思います。
	市内からのアクセスが不便になるのでやめてほしい
	無駄な物は作るべきじゃないだろうと思う。福岡市は空が見えて良い都市なのに高層ビルができても周辺地域に住む人間には何も恩恵が無い。むしろ新しい空港を作ったら100年間は空港へのアクセス費用を福岡市が県民に負担すべきじゃないかな？そんな事で家や住所を決めてるのにそんな人への配慮をすべきだろう。
	公共工事を作り出したいというのがみえみえの需要算定が目に付く。今の位置にあるからこそ、大阪あたりでも飛行機を使うのであって、都心から離れたら絶対飛行機は使わない！そういった予測もなく、需要を上積みしてもなんの意味もないのでは？また、国際線ターミナルが一体化するということだが、現状どれだけの乗り継ぎ利用者がいるのだろうか？自民党の選挙対策のために空港を不便にすることは絶対に反対！
	何の為に地下鉄を伸ばしたのか？と思いますが・・・
	交通アクセス、自然環境の破壊等を考えると賛成出来ません。
	・便利が悪くなる ・環境に悪影響を与える ・事業費が予想額でおさまるとは思えない
	事業費9,200億円となってるけど、今までの事を考えるとこの金額で出来るわけなし。そのお金はどこからもってくるのか？又、海の環境破壊は有明海でもそうだけどないことはない。もとに戻す事も出来ない。交通の便も書いてある時間では無理。それから今から人口は増える事はない。
	遠くなるのでとても不便。
	滑走路増設案に比べてコスト割高感はぬぐえない。また現空港の最大のメリットである利便性のよさもそこなわれる(ちなみに自分はかつて広島にいた時広島空港のあまりに市街地からかけはなれていたこと、羽田の最終便が早いこともあって、福岡空港経由で新幹線で帰ったことがある)反面、先がよめない昨今の状況から、先の状況がかわっても十分対応できる計画である。今後をどのようによむかであるが、発着回数が着実にふえるのであれば新空港案が望ましいと思う。
	新宮付近の交通整備が何も考えられていない。高速道路の延長、道幅の拡張、バス、鉄道、地下鉄等のことには触れていない。輸送トラック、バス、タクシーの激増は必至。これによる渋滞、排ガスによる空気汚染、事故が激増するのも必至。住民説得に補助、などの金をばらまくだけ。新空港を建設したい、するということが前提の意味のない案。
	今の立地を考えると賛成しにくい。
	福岡市内から遠くて不便で困ります。かえって北九州・佐賀空港の方が便利になると思う。新空港建設は無駄で反対です。
	交通アクセス以外に特にデメリットは私的には感じない。良いと思う。
	税金の無駄使い、及び交通面でとても不便になる為、新空港建設には絶対反対です。
	反対！「増設案」の理由の反対で、交通アクセスも悪く、建設事業費も莫大な金額になる。
	鉄道の乗り入れを是非検討して欲しい。
	アジアの玄関口として更なる発展を目指すなら、新空港案で進めるべきと思う。他空港に比べて、移転の後の交通の便も、決して悪いものではない。
	海の上だとコスト、アクセス等問題ありますが、安全と24時間使えることが、世界とのつながりです。
	騒音がなくなる事や、安全性の向上が図れるので、新空港は必要と考える。しかし、現空港よりアクセス利便性が低下するので、新空港までの交通機関を増やして欲しい。
	現在の福岡空港より大規模な空港が、将来的には必要になってくるとは思うが、利用者の交通の便が不安である。
	利便性は悪くなるが、安全性は増加する。利便性を良くする為に、インフラの整備を行い、合わせて周辺の環境整備を目指すと良い。24時間体制の新空港の必要性を感じる。
	24時間空港は便利であるが、今の空港の利便性を考えると。
	交通の便が良くなるのであれば、良いと思う。高速道路、鉄道等の提案も同時に必要。
	現空港と比較するといろんな点で劣るとは思いますが、他県に比べると良すぎるわけで、新空港になったとしても都心から極端に離れているわけではないので、良いと思います。
	莫大な建設費をどこから持ってくるのか、という費用対効果の検討は不可欠であろう。また、アクセスは鉄道で15分、道路は福岡ICより15～20分とあるが、道路は通例倍の時間が掛かるであろう(現状では・・・)(都市高速道路などが出来れば別であるが)。
	自然環境の把握(立地、自然保護)など条件が満たされれば、利便性の問題を良く騒がれるが、他空港と比べても便の良いほうであり、将来アジアの中心として発展を目指す上では、問題ないと思う。
	現在福岡はどの県の方からも便利だと言う声を聞きます。私自身も便利な場所にあると思います。今の福岡空港に関して不便さを感じない為、移動するのは大反対です。
	利便性の低下、料金の値上げ、施設使用料の値上げ、欠航の可能性、新空港案は利用者不在といわざるを得ない。多くの国民が迷惑し、一部団体に利益が行くような事業は認めるわけにはいかない。
	海流への影響は必至。海の中道・奈多海岸に影響が必ず出る。海岸の砂が今以上になくなってしまう可能性が大きい。福岡としてこれでよいのか。外海に突き出た空港へのアクセスは風の影響が大きい。大阪湾にある関西国際空港でもシバシバ道路が通行止めになっているのに、玄界灘に面したところでは自殺行為としか思えない。常識的にありえないと考える。
	新空港は無駄が多すぎる。そもそもこれだけ環境が騒がれている中で、埋め立てなんて自然を壊すことは許されない。また、現在検討中の場所はアクセスが悪すぎる。地下鉄乗り入れ、都市高速(片側3車線)が直通することで、初めて現空港との比較が可能となる。更に、これだけ経済が冷え切っている現状で、財政上不可能だと考える。空港を作るよりも低所得者層への応援をお願いしたい。
	反対です。北九州空港が不便といわれていますが、まさに立地条件が同じです。いろんな癒着などあると思うのですが、わざわざ税金を使って移す必要は『今』はない。
	お金がかかる。 交通機関がまだ不十分。JRもなく、駐車場もない。 飛行機(始発)に乗るとき、JRもなく、駐車場もあいてないので利用しにくい。 今まで、福岡空港のまわりで駐車場経営をしていた人たちが路頭に迷う。
	海埋め立て案は 1)費用が大きすぎる。 2)玄界灘からの風が強く、24時間使用は不可能の日が多い。 3)交通が不便 4)成田空港の様な住民の賛成が得られますか？
	立地が問題となります。現在は博多駅(JR)を降りてから10分～15分で空港はとても良い。しかも博多駅から地下鉄。新空港への交通手段として、JR、私鉄の主要駅からピストン輸送出来る立地が必要。
	海埋め立て案は 1)費用が大きすぎる。 2)玄界灘からの風が強く、24時間使用は不可能の日が多い。 3)交通が不便 4)成田空港の様な住民の賛成が得られるか？
	利便性が低下する。志賀島案ならさらに低下する。高コストで財政に対する影響が心配である。株式会社方式なら有利子負債が経営を圧迫する。増設案の5倍の建設費なので話にならない。費用対効果は低い。環境負荷が大きい。総合的に判断して、建設する理由は見当たらない。

意見分類	寄せられたご意見
	新空港は利便性が低下し、施設使用料も値上げされる。利用客や航空会社にとっては最悪の案といえる。建設費も非常に高く、税金を出す国民からみても最悪の案だといえる。
	福岡・九州の発展のためには、世界の成長センターである東アジアとの交流を拡大する必要がある。 そのためには、能力の高い空港は不可欠であり、アクセス利便性が多少悪化することなど大した問題ではない。 ゆえに、新空港を支持する。 空港能力が向上しない滑走路増設などダメ、反対。
	新空港のアクセス利便性は十分であり、欠点とはならない。 全国の主要空港の中では那覇に劣るだけであり、全国トップレベルを維持できるだろう。 新空港となって、鹿児島便や伊丹便が多少減便になろうとも、ちっとも構わない。 それだけサービス水準の高い代替交通機関が備わっているという証拠であり、これは福岡の強みでもある。 下手に伊丹便が多いと、某大手航空会社のように、伊丹で乗り継ぎさせればよいと、安易に地方路線を切る輩も現れる。 滑走路増設はアクセス以外は現空港の悪い面を全て引き継ぐので賛成できない。 総合的に判断すると、新空港の方がはるかに優位である。
	利便性が低下する。天神からだと30分以上はかかるだろう。バスなら遅れも考慮して数本前のバスを使わざるを得ない。 株式会社方式だそうだが、財源のめどがまったく立っていない。 空港利用者に負担が回ってくるようなやり方は反対。 需要も毎年減り続けていて、需要予測は外れたに等しい。 これでは新空港を建設することは許されない。
	新空港は素晴らしい。 新空港は遠い、というド素人の偏見に満ちた意見は無視すべし！！ 新空港になっても全国トップレベルのアクセス利便性が確保できそうである。 このくらいのアクセス利便性なら、利用者が負うべき当然の負担である。 現空港の利便性は、3万世帯、10万人の犠牲の上に成り立っている。 新空港利用者は年に数回、片道10～20分程度の負担を負えばいいが、現空港周辺住民の負担は毎日である。 毎日、爆音に晒され、いつ航空機が墜ちてくるか、毎日不安な日々を過ごしている。 よくド素人は「新空港は遠い、利用者が減る。北九州空港や佐賀空港を使えばよい」と言うが、頭が悪いのか自己矛盾に気づかない。 新空港でも遠くて利用者が減るなら、はるかに遠い北九州空港や佐賀空港はもっと使われない。 いくらド素人でも、このくらいは分かってほしいものだ。
	博多駅へのアクセスが15～25分とは考えられない。空港ー鉄道へのアクセス、列車の本数にもよるが、飛行機を降りてから概ね1時間はかかると見込まれる。
	関西空港の二の舞になることが、余りにも明白であること。福岡市の良さは空港のアクセスが日本一であること。着陸時の夜景の美しさは絶賛されていること等、新空港案はメリットが全くない。
	・アクセスの交通機関（鉄道）を都心（天神・博多駅）からしっかりと整備する必要がある。 ・航空貨物の倉庫をどこに造るのか。アイランドシティと上手く連携させると、物流の面で有利ではないか。
	地域対策やアクセスについて、計画不充分と思う。現下の不景気で、資金の調達が可能か、疑問。
	交通アクセスをどうするかだと思う
	現空港が余りにも利便性が良く、考えられない。
	アクセスが悪く、費用が掛りすぎる。
	1.飛行ルートが海上となるため安全性が高い。 2.将来のニーズに応えられる空港の拡張変更が可能である。 3.利用時間帯の制約がなくアジアのハブ空港として九州地区の発展につながる 4.アクセス時間も20分程度なら他の国内空港と比べてけして不便ではない。
	1.新空港は海上となるので安全性が高まり、騒音問題も解決する。 2.新空港が24時間運行することにより多様化する航空運航のニーズに対応できる。 3.新空港のアクセスは車で約20分程であれば他の空港と比べ問題ない。 4.九州が州として独立した場合アジアのハブ空港として九州地区の発展に寄与できる
	・莫大な費用を要するとあるが、実際の費用対効果の予測があいまい結局、「利用者便性の低下」と「需要増への対応、制限の緩和」のどちらを重要と捉えているかが示されていない
	アクセス交通、漁業対策などを含めて9年で完了するとは信じがたい。アクセスが低下することが最大の問題であると思われる。工費の高さを正当化するほどの容量の違いがない。市街地の高さ制限や騒音がなくなるのは魅力的ではあるが、数千億円をかける価値があるかどうかは疑わしい。
	24時間利用できるので早朝深夜便が就航でき、また国内ターミナルと国際ターミナルが一体化し現空港より乗り継ぎに時間がかからなくなり、利便性が向上する点がいいと思います。 しかし、空港へのアクセス利便性が現空港よりも低下する点が一番の問題です。 海域の埋め立てによる生物や水質への影響が少なからずあると思うので、漁業保障が必要であると思います。また、周辺地域の騒音に対する影響もあると思われます。
	今の場所から遠くなれば、利用者は減るものと思われる。
	反対である。市内に空港があるのは便利である。事故はガルーダだけ。新空港をこの不景気な時代に作るなど考えられない。利用者を無視している。以上の理由で絶対反対である。
	新空港のアクセス利便性は高い。国際線については現空港より改善する。道路の渋滞にも巻き込まれずに済むだろう。駅からチェックインカウンター～保安検査場～搭乗口の歩行者動線も、最適なレイアウトが可能だから改善されるだろう。アクセス利便性を総合的に考えると、さらには遅延も解消されることを考えると、決して現空港に劣らない。
	・現在地の空港における諸問題を根本的に解決するには新空港の建設しかありません。・利便性では現在地より劣るのは当然ですが距離的には全く問題になりません。・広大な跡地利用が可能となります。・国の基幹空港として、近隣空港における有事の際の受け皿の役目も果たさなければなりません。
	わざわざ何で市内から遠くに、しかも便利が悪くなるので良くない。
	費用がかかる上、環境にも悪い（水質汚染）ので、する必要なし。福岡市民としては交通の便が悪くなるので今のままが良い。
	新空港はダメだと思う。以下理由。 ・コストが高い。 ・利子や維持費が現空港と同じくらいあると思う。 ・環境に悪い。 ・不便になる。
	必要なし。距離が遠くなる。
	新空港は、9,200億かかるそうですが、この不景気な時、そんなお金は職をなくした人に分けてあげた方がいいと思います。年の瀬に向かって犯罪が増えてるのが恐ろしく、安心して生活できません。 海の中に作っても、アクセスが悪いので利用者はバスやJRに流れると思います。防音設備の補償も大変と思います。
	福岡空港の最大の特徴であるアクセス利便性の低下について、試算では、15～20分の所要時間となっていますが、鉄道の便数や空港の駐車場代、空港連絡橋の通行費も考慮してほしいと思います。
	遠いですね。新幹線に負けてしまい便数が減るでしょう。自然破壊が郊外にまで届くのはよくないことです。開発は中心部だけにしてほしいと思います。
	全ての問題を解決するには新空港建設しかない。遠くなっても距離的には問題ない。
	新設の場合、跡地開発が焦点になるが、誰がどれだけ負担するのか不透明。ただでさえ新空港やアクセス建設で財政が弱っているのにどう負担できるというのか。新空港を建設すること自体無理があると言わざるを得ない。利便性の低下はたいへん困る。
	利便性の低下は福岡の発展にとって悪い影響を及ぼす。財界案については、自らの負担は最小限で、後は全て国民（旅客）に負担させるというのが福岡財界の言い分。許すわけにはいかない。新空港絶対反対。
	費用負担割合が不透明。費用を負担できるかも分からない、というより負担できない公算が強い。県も市も財政難、福岡経済界も規模が小さいからだ。しかも新宮案は欠航の可能性があり、もっとハイコストな案になる可能性もある。こんないい加減ではっきりしない計画を押し進めるべきでない。旅客から見たら利便性の低下は痛い。
	費用負担割合が不透明。費用を負担できるかも分からない、というより負担できない公算が強い。県も市も財政難、福岡経済界も規模が小さいからだ。しかも新宮案は欠航の可能性があり、もっとハイコストな案になる可能性もある。こんないい加減ではっきりしない計画を押し進めるべきでない。
	容量逼迫混雑過密、騒音大事故危険性、24時間化不能等の理由で現福岡空港の整備方針がこれまで国土交通省や県、市の担当者に加え、一般市民の意見も公共事業などに関する反対意見なども公平に受け付けつつ調査・議論され、 PIステップも4まで進み内容が公開されました。 より吟味された新空港案と現空港拡張案の2案になり、 地元経済界も新空港建設推進方針で意見集約となり、後は今年度中に県知事や市長さんの地元としての 最終判断が間もなく下されるプロセスになりました。 :ここで新空港案選択のメリットを今一度確認します。 新空港建設の利点としては—— ①現空港でかかる多額の借地料、環境対策費が不用。（借地料、対策費計年間150億、昨年179億）これは拡張だと増大気味で毎年継続。空港本体事業費が安いとされる拡張案を長期運営コストで逆転し、安くつく。 ②滑走路一本で朝夕ピーク時日本一の混雑過密や航空便延滞、有効な時間帯の増便不可能な現況を大きく改善する。 ③現空港のスポット不足や、貨物ターミナルなどの狭さを改善する ④現空港が大きく成長した福岡市の都心部に近過ぎ、都心部など厳しい高度制

意見分類	寄せられたご意見
	限のために有効な街作りや都市開発などが阻害されているのを、改善する。 ⑤全国でも異例の都心部近接市街地上空での航空機低空 飛行等を改善し、騒音訴訟にもなる市街地騒音と、米軍 自衛隊なども利用による人口密集市街地における重大事故 2次災害のリスクを完全に解消する。勿論、新空港は 海上で騒音コンター区域など、陸上側民家などに騒音被害 や事故危険性が及ばぬ条件前提で案が作成されている。 ⑥現空港では、構造上避けられない国際線一国内線 ターミナル分離による乗り継ぎタイムロスや、航空機運用効率の向上が可能。 ⑦騒音や事故危険性も無く、空港の完全24時間運営が可能になり、地域で他地域遠隔空港に不経済に流れている航空貨物や潜在貨物需要、また旅客便も夜遅くに離発着する 便が設定出来るようになり、利便性がアップする。 ⑧時差のある海外からの深夜便や、商用ビジネス機、国際航空郵便、共同利用が決っている米軍や自衛隊機が、全て騒音や危険性など制約無しに24時間有効利用可能となる。 ⑨新空港になると廃止が決っている現空港跡地の開発も 可能。跡地は地下鉄や都市高速インフラ既存で、都心部近接の有望な開発区域になり、跡地国有地は売却で売却益も発生。建設費の相殺等が可能。民有地も売却や開発活用で、地主さんにもメリットが発生する。 ⑩ 十分な処理能力や、将来の状況を見た施設や滑走路再拡張なども自由。 ⑪ 土地買収や周辺環境など事業の早期実現が極めて困難な現空港と異なり反対一坪地主等の問題と無縁で、新工法と共に早期完成が可能である ---- 思い浮かぶだけで以上、多岐に渡ります。 これらの極めて有望なメリットは現空港拡張案では実現不可能なものばかりですね。④などは国土交通省が今年みづからその経済効果を算出、一般公開しています。新空港推進意見集約の地元経済界なども認めるところです。 旧軍払い下げの現空港が一定期間福岡市や地域の発展に寄与したのは事実ですが、21世紀までに大きく成長した福岡市には既に手狭で限界。デメリットが目だつのみですね。それと現空港が地下鉄で博多などから5分と近い事が数少ないメリットとして強調されますが、博多での関係交通機関からの乗り換え条件を加味すると現実にはもう少しかかっており、博多からの鉄軌道系現空港アクセスタイムはやや増大し、新空港案との差は縮小すると思います。また新空港への鉄軌道アクセスタイムは、全国主要空港比較でも上位の良好な値であり、⑥の要因などからタイムロスを改善する事も明白です。 おりしもサブプライム関連景気減速で、公共事業などの見直しも考えられますが、空港インフラは100年超の長期 使用が前提。好況一不況のサイクルを何度も体験するものです。長期的視野で判断し整備方針を決定してください。 また、政府は景気対策として、国費が一部負担でしか無い新空港案より巨大な「全額国費負担」の公共事業なども、景気対策もかねて整備方針財政出動を決めました。 官民折半で無金利借入れ金など資金調達方策も考案される新空港案は、事業採算性など問題無い上に、経済波及効果など将来の地域経済成長の為に極めて有望であります。 短期的には不況対策としての側面も新空港事業は発揮する 事でしょう。 空港整備に関する地元最終方針決定に関し、福岡市長や県知事さんは、これらの各種条件や新空港建設推進で決定した地元経済界の意思等を良く御理解頂いた上で、経済活動の盛んな東アジア経済圏とも好立地であり、海外からの 九州のゲートウェー都市である、福岡市や周辺エリア広域の将来をお考えの上、問題だらけの現空港拡張案では無く、トータルな経済効果やメリットで遥かに上回る、 有望な新空港案を選択される事を強く期待します。 その後の国;国土交通省に関しても同意見です。
	現空港より少し遠くなるが、10数分の違いだから問題ないと思います。
	高速道路や地下鉄が必要。
	アクセスは都市高速の延伸と高速道路へ（古賀、福岡インター）直結して欲しい。 海等の環境を大事にして欲しい。
	絶対反対 1.アクセス（地理的、交通手段、費用） 2.自然破壊 3.概算費用（9,200億）以上の金がいるのでは。 4.借地権者への現状復帰の保障費は幾らになるのか・・・跡地利用についての具体策は。 5.市圏民1人当たりの借金額は。
	1.鉄道と自動車道路の具体的計画はどうするのか。 2.玄界灘は外海で季節風が強く、風速データなど信用できない。空港設備の塩害対策がむつかしいと思う。 3.滑走路N61° Eでは季節風が横風となり安全がそこなわれること必至。 4.9200億では無理だろう。
	多額な費用がかかり、海の埋め立てで環境にも影響が大きい。 アクセス利便性が悪くなれば、現在のように多くの利用があるか疑問。
	・今まで何度も新空港案が出てきましたが、福岡県民はずっと反対し続けています。今回もそうでしょう。 ・新宮町民をはじめ県民には、新空港を進める行政に対し不信感が強いと思います。 ・衆院選、知事選、福岡市長選、参院選、これら一つでも落とせば新空港は頓挫します。世論の状況を考えると非常に厳しいと思います。 ・空港利用者にとって利便性は非常に重要です。新空港では利便性が損なわれます。旅客離れが進むことが考えられます。 ・高齢化社会です。お年寄りに使いやすい空港とは、アクセスしやすい空港です。博多駅に着いてから、また20分もかかるのは旅行意欲を削がれます。 ・ウインドカバレッジが低く、欠航や遅延の可能性があります。 ・自然環境への影響が非常に大きいと考えられます。特に国定公園を開発することはおかしいと思います。 ・自然環境は空港島とその周辺だけではありません。大量の土砂をどこから運んでくるつもりでしょう。立花山2つ分の土砂が必要だそうです。 ・新空港対岸は住宅街。アクセス道路や鉄道の用地買収は長期間を要するでしょう。 ・アクセス道路や鉄道などによって、静かな住宅地は24時間中騒がしい環境になるでしょう。 ・新空港対岸には物流企業が進出できるような土地は少なく、空港機能の低下につながります。またその用地買収は厳しいでしょう。 ・空港の移転に伴い、自衛隊、米軍、海保が伴います。新宮町では反対運動が起き、アクセス用地買収や漁業補償交渉は困難を極めるでしょう。 ・新空港の費用は9200億円では済みません。自衛隊、米軍、海保の移転費用は含まれていません。アクセス建設費用のうち、海底トンネル、空港島内道路、連絡鉄道の鹿児島線内の改良、一般道路の建設費なども含まれていません。さらに対岸開発用地の造成費用なども含まれていません。これらを合わせると1兆円を軽く超えることになります。安く見せかけて後から高くなるというやり方は、大きな反発を呼びます。 ・建設費用が用意出来るのかはっきりしません。不況は長引く可能性が高く、経済界が集めるのは厳しいと考えられます。・株式会社方式というのは、建設費や借入金の利息、利潤などを運賃や施設使用料に全てかぶせるというもので、納得できるものではありません。 ・株式会社方式により着陸料が値上げされれば、運賃に影響するだけでなく、路線維持や路線誘致に大きな影響を与えます。 ・日本は高齢化人口減少時代に突入しています。大変なのは生産年齢人口の減少が急で、技術革新が追いつかないことです。経済のパイは確実に小さくなります。空港需要は減ります。新空港の経営は大変厳しいものになることが予想されます。 ・新空港は対岸周辺の道路の交通量が多くなるため事故の危険性が高くなります。 ・ステップ2や今回の需要予測を基に作成された新空港の収支計画は全く当てになりません。実際は需要が減っているからです。銀行は信用のないものに貸し付けはしません。 ・政府保証債は臨時の立法が必要です。しかし国会の党派構成などを考えると法律が通る可能性はほとんどないでしょう。 ・建設費が非常に高く、財政に負担をかけます。住民サービスの低下につながります。・消費増税が現実的になっています。しかしこれは徹底した歳出削減が前提です。滑走路増設案がありながら新空港を建設したのでは納得を得られません。 ・新空港のように大型トラックが24時間静かな住宅街を走るような案は駄目です。その他米軍や自衛隊などの移設、環境への影響、騒音（補償されない程度の騒音が出る）など地元への影響が何も説明されていないように思います。 ・右肩上がりの需要予測に反して実際の旅客数や発着量は減っています。この状況で超ハイコストな新空港が理解を得られるとは思えません。 ・跡地開発に具体案や見通しが示されていません。これではまた財政に悪影響を与えるのではと考え、新空港に賛成できません。 ・建設費捻出、アクセス用地買収、対岸開発用地買収、漁業補償交渉、建設費高騰の可能性、県民の反対、地元住民の反対、開港後の経営が見通せない、跡地開発の問題、自然環境への影響、相次ぐ選挙等、見通しの厳しい事項が多すぎます。これでは時間が莫大にかかり、いつ開港出来るか分かりません。このような方策はすべきではありません。 ・補給路が1本しかない新空港島は防衛面で問題があると思います。 ・自衛隊小型機などはウインドカバレッジの低い冬期に運用できるのでしょうか？有事の際に欠航しますなどとは言えません。非常に心配です。
	24時間飛行機を利用できるようになる点としてはいい。しかし、交通アクセスが悪い。もし、空港をつくれば、建設費と交通設備費がかかる。また、交通機関の利用者は飛行機利用者のみで、利益に差が出る。
	24時間使用できて、将来の拡張性が高く、安全性の高い、騒音などの環境対策費や借地料等の無駄な費用がかからない新空港案を選択すべきだと思います。海上空港と言っても比較的市街地に近いため、下手な陸上空港よりも利便性は高いと思います。空港を含めたまちづくりが楽しみです。
	現在の国内で最も利便性の高い空港だと思うので、新空港にそれと同等の公共アクセスが可能ならばキャパの増加に伴い必要だが、実際は難しいと思うので不要です。
	メリットなどは分かりましたが、交通の面なども考えるとやっぱり滑走路増設案の方がいいと思う。
	新しく出来るという事は、とてもいい事だと思います。同じところに作ったほうが大変と思いますが福岡にとってはいいことだと思います。でも、交通面では、した後のことを考えて下さい。
	将来のためには新空港が必要だと思う。交通の不便さは感じます。
	不賛成です。アクセスが非常に悪くなる。もしそれを行うなら利用率は確かに減少します。新幹線等の方が便利になります（コストUPに）。現地点に有るから利用率が高いのでは？
	・現在の諸問題を解決するには、新空港の建設しかない。

意見分類	寄せられたご意見
	・遠くなっても、空港の立地としては十分に近い。地主との関係がなくなり、支障がなくなるのでは。
	交通アクセスを十分に配慮してもらいたい。また、新空港とするならば、近隣の諸国に負けない西日本で一番であるような空港建設を目指してもらいたい。今後の費用負担に地元財界の協力がより一層必要であるので、行政当局は懸命にがんばって県民、市民の理解を得るよう努力すべきである。以上、全般的に考えを書いた。将来のアジアでも有数の空港として発展できる新空港にぜひ期待したい。もっと新空港案をPRして行くことを提案したい。
	・新空港に反対です。 ・位置としてはN61° E案が良いでしょう。 ・将来発着回数が新空港を必要とするほどに増えないと思います。 ・都心部から遠くなり、アクセス利便性が低下するのは困ります。
	利便性が悪くなるので、あまり賛成できない。
	② 乗り継ぎ利便性について（ターミナル配置、設備含む） 13 件
	滑走路を増設した場合、離着陸は今よりスムーズになるのかもしれませんが、現空港のターミナルの駐機場の感覚は狭く大型機は2機並ぶことができないなどの問題が残り、そこで時間が消費すると思います。そのようなことを考えると全てにおいて規模が大きくなり、国内・国際線ターミナルが一体化するほうが空港施設面での遅延がほぼ解消されるということなので魅力的だと思う。
	現空港より利便性が悪い。乗り継ぎが良い。24時間利用出来ても、その後自宅までの便がないし、早期・深夜を利用する事がない。
	アクセス利便性が低下するのはあまり良くないですが、国内・国際ターミナルが一体化することと24時間利用できるのは魅力的だと思います。
	24時間の利用が可能になることや国内線・国際線の乗り継ぎ利便性が向上することは良いと思う。
	国内ターミナルと国際ターミナルが一体化するのはよいが、アクセス利便性が現空港の方がよいと思う。
	福岡は、アメリカで言えばマイアミのような位置づけの「アジアへのゲートウェイ」になるべき。 福岡の人間には直接的には関係ないかもしれないが、日本の西端に位置し、アジアに最も近い大都市である福岡は、アジアへのゲートウェイ機能が求められる。 だから、乗り継ぎ利便性は大事。 詳細版に書いてあるように、福岡で乗り継ぎ利便性が向上すれば、地方路線や国際線の維持・拡充が可能になり、さらには四国などの地域でもアジア方面との相互交流の拡大などのメリットが広がる。 その他の点も含め、総合的に判断すれば、新空港の方がやはり有利である。 現空港では、国内線と国際線が別れており、乗り継ぎ利便性は低い。 これは滑走路増設西側でも同じで改善はしない。
	新空港を造るのは、24時間利用ができ、国内線、国際線の乗り継ぎ利便性が向上したりしますが、実際は費用も多額だし、造るのにいろいろな面から時間がかかるので、空港をつくるのは反対です。
	公共工事を作り出したいというのがみえみえの需要算定が目に付く。今の位置にあるからこそ、大阪あたりでも飛行機を使うのであって、都心から離れたら絶対飛行機は使わない！そういった予測もなく、需要を上積みしてもなんの意味もないのでは？また、国際線ターミナルが一体化するということだが、現状どれだけの乗り継ぎ利用者がいるのだろうか？自民党の選挙対策のために空港を不便にすることは絶対に反対！
	新空港にして、今よりもお店やイベントで人が集まるところにして欲しい。
	日本の西の端に位置し、アジアに最も近い大都市である福岡では、「乗り継ぎ利便性」は非常に重要である。バンクーバー、シアトル、サンフランシスコ、ロサンゼルス、マイアミ、ヘルシンキ、マドリード、これらは地域ブロックの端に位置し、他のブロックへの玄関口＝ゲートウェイ空港として機能している。ダラスーフォートワースやフランクフルトなどの特定航空会社のハブ空港ではない。ゲートウェイ空港が機能してこそ、その背後圏が発展する。ラスベガスの発展は、サンフランシスコやロサンゼルスのゲートウェイ空港としての機能なくしてはあり得なかった。アジアから見た福岡の背後圏、つまり九州のみならず四国、北陸、東海などの地域の発展のためにも、福岡のゲートウェイ空港としての機能を高める「乗り継ぎ利便性」は重要である。したがって、乗り継ぎが不便なままの現空港（滑走路増設）では不十分であり、その他の項目も含めて機能の高い新空港が望まれる。
	24時間利用できるので早朝深夜便が就航でき、また国内ターミナルと国際ターミナルが一体化し現空港より乗り継ぎに時間がかからなくなり、利便性が向上する点がいいと思います。 しかし、空港へのアクセス利便性が現空港よりも低下する点が一番の問題です。 海域の埋め立てによる生物や水質への影響が少なからずあると思うので、漁業保障が必要であると思います。また、周辺地域の騒音に対する影響もあると思われます。
	新空港のアクセス利便性は高い。国際線については現空港より改善する。道路の渋滞にも巻き込まれずに済むだろう。駅からチェックインカウンター～保安検査場～搭乗口の歩行者動線も、最適なレイアウトが可能だから改善されるだろう。アクセス利便性を総合的に考えると、さらには遅延も解消されることを考えると、決して現空港に劣らない。
	容量逼迫混雑過密、騒音大事故危険性、24時間化不能等の理由で現福岡空港の整備方針がこれまで国土交通省や県、市の担当者に加え、一般市民の意見も公共事業などに関する反対意見なども公平に受け付けつつ調査・議論され、 PIステップも4まで進み内容が公開されました。 より吟味された新空港案と現空港拡張案の2案になり、 地元経済界も新空港建設推進方針で意見集約となり、後は今年度中に県知事や市長さんの地元としての 最終判断が間もなく下されるプロセスになりました。 :ここで新空港案選択のメリットを今一度確認します。 新空港建設の利点としては—— ①現空港でかかる多額の借地料、環境対策費が不用。（借地料、対策費計年間150億、昨年179億）これは拡張だと増大気味で毎年継続。空港本体事業費が安いとされる拡張案を長期運営コストで逆転し、安くつく。 ②滑走路一本で朝タピーク時日本一の混雑過密や航空便延滞、有効な時間帯の増便不可能な現況を大きく改善する。 ③現空港のスポット不足や、貨物ターミナルなどの狭さを改善する ④現空港が大きく成長した福岡市の都心部に近過ぎ、都心部など厳しい高度制限のために有効な街作りや都市開発などが阻害されているのを、改善する。 ⑤全国でも異例の都心部近接市街地上空での航空機低空 飛行等を改善し、騒音訴訟にもなる市街地騒音と、米軍 自衛隊なども利用による人口密集市街地における重大事故 2次災害のリスクを完全に解消する。勿論、新空港は 海上で騒音コンター区域など、陸上側民家などに騒音被害 や事故危険性が及ばぬ条件前提で案が作成されている。 ⑥現空港では、構造上避けられない国際線一国内線 ターミナル分離による乗り継ぎタイムロスや、航空機運用効率の向上が可能。 ⑦騒音や事故危険性も無く、空港の完全24時間運営が可能になり、地域で他地域遠隔空港に不経済に流れている航空貨物や潜在貨物需要、また旅客便も夜遅くに離発着する 便が設定出来るようになり、利便性がアップする。 ⑧時差のある海外からの深夜便や、商用ビジネス機、国際航空郵便、共同利用が決っている米軍や自衛隊機が、全て騒音や危険性など制約無しに24時間有効利用可能となる。 ⑨新空港になると廃止が決っている現空港跡地の開発も 可能。跡地は地下鉄や都市高速インフラ既存で、都心部近接の有望な開発区域になり、跡地国有地は売却で売却益も発生。建設費の相殺等が可能。民有地も売却や開発活用で、地主さんにもメリットが発生する。 ⑩ 十分な処理能力や、将来の状況を見た施設や滑走路再拡張なども自由。 ⑪ 土地買収や周辺環境など事業の早期実現が極めて困難な現空港と異なり反対一坪地主等の問題と無縁で、新工法と共に早期完成が可能である ---- 思い浮かぶだけで以上、多岐に渡ります。 これらの極めて有望なメリットは現空港拡張案では実現不可能なものばかりですね。④などは国土交通省が今年みづからその経済効果を算出、一般公開しています。新空港推進意見集約の地元経済界なども認めるところです。 旧軍払い下げの現空港が一定期間福岡市や地域の発展に寄与したのは事実ですが、21世紀までに大きく成長した福岡市には既に手狭で限界。デメリットが目だつのみですね。それと現空港が地下鉄で博多などから5分と近い事が数少ないメリットとして強調されますが、博多での関係交通機関からの乗り換え条件を加味すると現実にはもう少しかかっており、博多からの鉄軌道系現空港アクセスタイムはやや増大し、新空港案との差は縮小すると思います。また新空港への鉄軌道アクセスタイムは、全国主要空港比較でも上位の良好な値であり、⑥の要因などからタイムロスを改善する事も明白です。 おりしもサブプライム関連景気減速で、公共事業などの見直しも考えられますが、空港インフラは100年超の長期 使用が前提。好況一不況のサイクルを何度も体験するものです。長期的視野で判断し整備方針を決定してください。 また、政府は景気対策として、国費が一部負担でしか無い新空港案より巨大な「全額国費負担」の公共事業なども、景気対策もかねて整備方針財政出動を決めました。 官民折半で無金利借入れ金など資金調達方策も考案される新空港案は、事業採算性など問題無い上に、経済波及効果など将来の地域経済成長の為に極めて有望であります。 短期的には不況対策としての側面も新空港事業は発揮する 事でしょう。 空港整備に関する地元最終方針決定に関し、福岡市長や県知事さんは、これらの各種条件や新空港建設推進で決定した地元経済界の意思等を良く御理解頂いた上で、経済活動の盛んな東アジア経済圏とも好立地であり、海外からの 九州のゲートウェー都市である、福岡市や周辺エリア広域の将来をお考えの上、問題だらけの現空港拡張案では無く、トータルな経済効果やメリットで遥かに上回る、 有望な新空港案を選択される事を強く期待します。 その後の国;国土交通省に関しても同意見です。
	③ 利用時間について 172 件
	24時間利用が可能になる必要がない。深夜、早朝の移動は、北九州空港を使えば良い。海域の完工保護の為、埋立てには反対。
	愛知のセントレアの事を思えば、新空港の方が安全であると思える。（小牧は街の中にあり、事故などがあるととても不安だから）。ただ、利用時間制約がなくなることでの交流拡大化、との事だが、どのくらいの効果があるのか？漠然としていて良く分からず、24時間化のメリットは良く分からない。
	現在の世界の空港を見ても、24時間稼働できる空港であるべきである。新空港を作ることにより、福岡市周辺の再整備にも繋がり、おきな経済効果をもたらすと考える。
	新空港は必要ない。在来の施設を長時間活用すれば良い。

意見分類	寄せられたご意見
	現在の福岡空港に近い立地で、24時間利用可能な新空港案が魅力的であることが理解できた。
	場所：天神、博多から遠くなると利便性が悪くなるので反対。 利用時間：24時間飛行機を飛ばす必要なし。仕事が忙しくなるだけ。今ぐらいの利用時間で可。（飛んでないのだから諦めがつく）
	騒音の問題などがなくなるし、24時間などは良いと思う。
	24時間利用できる点はいいと思った。
	24時間利用できるし、将来的に環境費とかかからないのでよいと思います。
	初期投資が多額だが、利用時間等の制約がなくなるのはいいと思う。
	24時間利用可能になるのはいいと思った。
	24時間利用可能になるのは良い。
	24時間利用できるので、利用客が増えると思いますが、費用や環境についての理解が必要だと思いました。
	利用時間等の制約がなくなり、東アジアとの経済などの交流が拡大し福岡市をはじめとする、その他のまちづくりや地域振興が活性化する。
	安全性にすぐれると思う。埋め立てる時の環境を配慮さえすればよいと思う。24時間利用できるのはすごいと思います。
	アクセスが、福岡市内から遠くなる（東区の人が近くなるだけ） 今後、航空需要がそれほど増大するとは考えにくい 建設に必要な費用の分担、自治体への負担がどのように掛かってくるか 説明されていない。（費用面で借地の費用が減るといっても借金のツケが残る） アクセス（鉄道？）施設の費用が説明されていない。 新空港案にはこれらマイナス面の説明がない。 今もよく名古屋便使用していますが、博多から遠くなるのであればもう新幹線に 切り替えます。 大阪便は、いまでも新幹線に負けていますが、壊滅になるでしょう（時間的優位性なし） 国内線と国際線乗換楽といってもこれから国際線が増えるとは思えない。 数少ないアジア便のために利用する人そんなにいますか？ それだったら、成田、関空、インチョンを使えばいいでしょう。 都心から遠くなって成功している空港ありますか？（あの中部空港でさえ貨物便相次ぐ撤退、航空便も少ない） 24時間空港になっても便が飛ぶとは思えない（北九州でさえない） 以上の点から評価できません（地元企業が仕事がほしくて押している経済対策のためとしか考えられない）
	多額な費用をどうすべきか、またそれに見合う結果が出るのか、それが最も重要な問題だと思う。 質問で24時間利用可能となっていますが、早朝・深夜にも便を発着させる予定ですか？その場合、騒音の問題を危惧しています。
	私は新空港案を支持します。24時間利用可能、長期的な需要にも対応可能であることが、最大の利点だと思います。アクセス利便性は現空港よりも劣るがたかだか10分程度なので、あまり重要ではないと思います。
	深夜、早朝便の就航が可能になると、どれくらい利用者が増えるのかというのが気になりました。跡地がどのようになるのか、現空港がなくなると跡地は寂れてしまうのではないかという不安があります。
	24時間利用やアジアの主要空港をめざすことを考えると、すばらしい案だと思います。しかし、埋立てには反対です。環境保護が私たちが一番大切にしなければならないことだと思います。埋め立てるのは簡単だけど、失われた環境や生物を取りもどすのは大変なことです。そんなことをするくらいなら、人間がガマンするほうがいいと思います。
	24時間の利用が可能になることは仕事やプライベートでも自分の都合の良い時に利用できるのでいいと思う。
	福岡空港だけで厳しいようなら新しい空港を作った方が良いと思う。そしたらスムーズになり、利用時間の制約などしっかりできると思う。福岡の町もかっきがでると思う。
	新空港を建設すれば、24時間空港を利用できるし、騒音問題もなくなるのでいいと思う。しかし、費用がかかりすぎてしまう。
	24時間の利用になるので良いと思う。
	24時間利用できるのは良いと思う。
	現空港より利便性が悪い。乗り継ぎが良い。24時間利用出来ても、その後自宅までの便がないし、早期・深夜を利用する事がない。
	航空機の騒音が無いのは良いと思う。24時間利用が可能になれば、利便性も良い。
	24時間利用が可能になる、騒音が市街地に影響を及ぼさないのが魅力だと思いました。このメリットがあるなら税金でも集まると思います。
	新空港までのアクセス整備がどうなるのかが気になった。また24時間運行するのは良いけど、料金や周辺施設があるのか気になった。
	アクセス利便性が低下するのが困る。24時間利用出来るようになるのは良いが、夜中に飛行機の音が聞こえるのは困る。音は小さくなっていると言っていたが、多少なりとも聞こえると思う。
	場所が変わり最初は利用するのに慣れないかもしれない。費用も時間もかかるところがデメリットだけど、新しくなることで利用時間も拡大し、利便性があるので、新空港案に賛成です。
	やっぱり限られた時間ではなく、24時間の利用が可能になるところが、すごく良い。
	新空港案の場合、費用、利用者の利便性を考えると鉄道だと3倍くらいの時間がかかるので、不便だと思います。利用者は交通機関を使う人が多いと考えた場合、24時間利用可能にしてもあまり利用する人がいないと思うからです。
	24時間利用が可能となるのは良い。場所が便利なところが良い。車や電車ですぐ着く空港が良い。
	24時間利用できるのはいいが、天神や博多から遠くなるのは少し不便だと思った。
	アクセスの利便性が低く、工事にも時間がかかり資金が多額なのはきついけど、24時間の利用が可能となり、騒音も影響がないのなら、こちらの案の方がいいと思った。
	新しい空港を作るのはお金もかかるので、いいとは思わない。24時間、運航ができるようになっても利用者が増えるとは思えない。騒音などがかからないのはいいと思った。
	アクセス利便性が低下するのはあまり良くないですが、国内・国際ターミナルが一体化することと24時間利用できるのは魅力的だと思います。
	24時間利用できて安全性も上がるけど、環境問題などはどう考えているのかなと思った。
	自然環境のことをよく考えてほしいです。24時間は良いと思います。
	利用時間が24時間になり現空港周辺の騒音問題が減るため、とてもいい案だと思った。だけど、多額なお金がかかるため大変だと思う。
	利用時間についてやこれから先のことを考えたらとてもいいと思いました。けれど、環境問題は大きいなぁ…と思います。
	24時間の利用が可能となるのは便利だと思った。
	24時間利用できるのは便利だと思う。現空港よりたくさんメリットがある気がする。
	海の上と言うことで24時間利用可能になるのもいいと思ったし、騒音もなくなるので良いと思った。
	24時間の利用が可能になることや国内線・国際線の乗り継ぎ利便性が向上することは良いと思う。
	24時間利用できても人件費などとてもかかるし、夜ついても不安だと思う。
	24時間利用可能という点は素晴しいと思う。人件費はかかるが、皆が空港を利用すれば良いと思った。
	・24時間利用が可能になる、人件費が増加 ・緊急着陸の場が増加 ・騒音が市街に影響を及ぼさない フェリーとの交通アクセスが可能となる ・飛行ルートが海上となるため安全性が向上する。
	24時間利用出来る様になることで便利になりますが、周辺住民による環境への考えを考慮していると、騒音に対する支払いはなくても、環境に対する支払いが発生すると思いました。
	新空港案に賛成です。これからの需要の多さ、なんといっても24時間の利用可能になること、騒音も気にならない点が魅力的だと思います。
	24時間営業していても、夜遅くに利用する人はあまりいないと思う。
	24時間の利用が可能になるので便利
	良いところに24時間利用が可能になることが分かった。しかし、費用もかかるので、よく考えていかないとダメだと思った。
	24時間利用可能になるのは便利だが、その場合の人件費も必要になってくると思った。福岡の発展を願うならこちらの案が良いと思った。
	新空港案については24時間利用が可能というのは良いと思いました。
	費用がかかるし、交通が不便。24時間の利用が可能は良いが、空港に行くまでの交通費もかかる。今ある空港をつぶすのはもったいない。
	24時間利用できたりというメリットは理解できるけど、環境を破壊してまで作らなくても良いと思う。生物だけでなく、住民も空気が悪くなったりで、被害にあうことになると思う。
	・多額な初期投資が必要で、調達が困難と思う ・海を埋め立てるため環境保護が必要

意見分類	寄せられたご意見
	・現空港閉鎖後の利用法を考える必要がある ・24時間利用は魅力的と思う。
	24時間利用できて便利。
	これ以上福岡という所が発展するとも思えない。しかし、24時間運営するとなれば、他国の人の利便性が上がる。これらが滑走路増設案で解決できれば、この案よりは上記の方が良い。
	利用時間帯の制約がなくなり、市民が利用しやすくてよいと思う。
	24時間利用など魅力だが、前述のように環境影響を考えると賛成しがたい。
	海上　24H空港賛成！新宮反対
	新宮反対！海上新空港24H賛成
	埋立による海域の環境保全が一番気がかりである。騒音はないと書いてあるが、24時間運行するのであれば、必ず問題が出てくると思う。
	飛行ルートが海上になり、安全性については向上できるのはわかるが、それ以外は現空港より劣ると思う。24時間利用できても電車、バスは利用できない。深夜に飛行すれば騒音の影響もでると思う。
	「新空港案」反対 ・アクセスが悪い（利用者増加で更に交通が不便となる。） ・24時間利用は不要。 ・費用がかかる（建設費用のほかにも埋め立てによる維持管理費がかかる）
	財政の先行きが真っ暗なこの時代に24時間利用可能、東アジアとの経済交流の一層拡大等の美名のもと、このような多額の財政支出をするべきではない。 新たに海を埋め立てること自体が環境破壊ということを自覚すべきでしょう。
	空港能力として滑走路処理容量が増えることは福岡都市圏の発展の為には重要であり、利用時間の制限が緩和される事により益々利便性が増大すると期待でき、賛成する。
	北九州空港に近くなり24時間発着出来るといっても、美しい海をつぶすのには絶対に反対です
	費用の面について、将来はだんだん利用者が少なくなってくると思う。24時間利用可能というけど、他の北九州空港など周りに何も無いので、結局利用する人は少ない。跡地にしても、ものすごく活用できるという代案は今のところないのでしょう？海は風に影響されるので、離発着は大丈夫か？他の空港の現状は調べたのか？
	賛成。騒音の関係を考えると海上が望ましい。24時間の空港は福岡経済にとってはプラスではないか。
	騒音、危険性や空港の24時間対応可能な面からも新空港案が適切と考える。
	24時間利用できる点は大きなメリットではあるが、アクセス（交通等）に改良されるとは思うが、やや不便を感じる。今、そして将来に向けて最重点課題は何か、強く、深く考慮して欲しい。
	風の影響が心配であるが、24時間利用できるのが魅力である。三苫・新宮ゾーンであればさほど遠くない。（国内の各空港と比べても）
	事業費は高いが利用時間の制限もなくなり、現空港の跡地利用、地域の安全性も向上するため推進したい。
	新空港は必要ないと思う。24時間利用可能な空港は確かに便利だが、深夜・早朝便を利用するための交通手段はどうするのか？結局タクシー利用になるのではないか？そんな無駄な交通費は使いたくないし、逆に不便なのではないだろうか？また、将来の拡張することも可能としてあるが、果たして拡張するような機会があるだろうか？今後人口が減っていけば、拡張することも無いと思う。
	美しい自然の中、わざわざ空港をつくることはないのでは？財政も厳しいうえに、地域が活性とあるが、現空港周辺が活性しているとは思えない。そもそも24時間飛行機を飛ばす必要があるのか？（まあ、地球全体で考えれば時差の問題があるだろうが・・・）
	大賛成　24時間空港で街を活性化。
	県と福岡市で主に話を進めているように感じるが、新宮町の住民に対する配慮がまったく感じられない！福岡市内から離れていれば24時間運行できるという考えが信じられない！！今時点では静かな町である為、買入した家には騒音対策をほどこしていない。新空港案の近くには小・中学校もあるが、騒音や交通量が増えての安全対策などは考えてあるのだろうか。疑問である。
	一番懸念されることは、環境問題で工事によって潮流の変化、白浜の流出、何と言っても地元負担も多く、町財源の圧迫、少子化の問題、そろそろこの辺で生活リズムをゆったりした生活に戻すべきで、24時間空港は必要ないと思う。
	24時間対応出来る国際空港が是非必要。初期経費（建設費）はかかるが、将来を考えれば新空港案しかない。是非進めてもらいたい。
	24時間な点は良いと思う
	建設費、環境問題等、検討することは多いが、滑走路増設案よりもメリットが多い気がする。日本国内で規模の大きい都市である福岡が更に発展するのに、多大な影響を与えると思う。利用時間の制限がなくなるのが大きい。
	24時間の利用が可能
	24時間発着が可能になる為、深夜に空港に着くことが考えられるが、その際の休憩施設等も考慮した方が良いと思う。
	実現するのが滑走路増設よりは多額の費用も掛かるし、手間も時間もかかるが、長い目で見てこっちの方が良いし、24時間利用出来るようになるし、良いのではないかと思う。
	時間の縛りが無く、24時間利用出来るかもしれないのは、助かると思う。長期的に見れば優位と感じる。
	新空港は海上を飛行するとあり、安全性が現空港より高まるとあり、飛行機を利用するにあたって、1番安全性を重視したいと思っているので、私は新空港案に賛成です。又24時間空港になることによって国際的に利用価値が高まり、こ用が増えることも私達としては、うれしい。
	約9,200億と事業費が「滑走路増設案」よりもかなり高いですが、それだけの利益が入るのでしょうか？24時間利用ということですが、どれだけの方が夜中利用するのかが分かれば、もっと良いかと思います。
	24時間利用可能なのは良いのですが、アクセス利便性の更なる向上をはかるともっと良くなると思います。
	新空港案は24時間利用が可能という点は便利だと思うが、環境に影響が出るのが良くないと思う。
	新空港は、確かに24時間利用できるという大きな利点がありますが、アクセスも今よりかやや悪く、環境汚染などが重視されているので、なかなか難しいと思いました。
	新空港を造るのは、24時間利用ができ、国内線、国際線の乗り継ぎ利便性が向上したりしますが、実際は費用も多額だし、造るのにいろいろな面から時間がかかるので、空港をつくるのは反対です。
	これもよく分からなかったのですが、24時間利用可能なことや、環境対策費が不要になることなどが分かった。
	安全性も高まり、24時間利用可能になるのはすごくいいことだと思う。空港利用までには時間がかかるが、将来性を考えると新空港案の方が良いと思う。
	新空港は24時となっていますが、他の空港、特に北九州空港を考えると24時間が良さとはならないように思えます。
	24時間利用できる。精密な滑走路増設が2本できるので安全。
	24時間利用可能、アクセス20分（博多駅から）などはJRの本数を考えていますか？それを入れたらもっと時間が掛かる、そして、タクシーを使う場合に料金どの位かかる？便利性と便民性はどこにある？いま福岡空港の国際便と国内便は相次いで止めるという状況の中に将来の発着数は減少或いは現状維持する傾向があり、増加がないと思います。
	滑走路容量は増設案とそれほど変わらず、24時間利用可能といっても、利用者はごく限られている。建設費が非常に大きく捻出できるかどうかも不透明である。海上空港なので今後さらに建設費が高くなる恐れもある。利便性の低下は痛い。しかもハイコストな空港になるので施設使用量などの大幅値上げは避けられない。路線誘致は非常に厳しくなると思う。新幹線との競合路線も厳しい。空港経営できるかどうかも怪しい案である。世論も新空港に反対しており、道のりは険しすぎるといわざるを得ない。私自身もとても賛成できない。
	将来を見据えて24時間空港は必要だ
	24時間の利用は物流において非常に魅力的だが、航空貨物の需要はそんなに高いのか疑問を感じる。輸送能力の増加に対して、アクセス悪化、高額な建設費という費用投下が適切化どうか、正直疑わしい。三苫・新宮ゾーンでも対策費が必要になりそうである（住宅開発が進んでいるため）。
	アジアの中心都市として福岡が発展していくためには、24時間稼動する空港が必要と思う
	24時間利用可能であれば大変便利になると思うが、空港からのアクセス面がどうなのか？
	新空港を作ることにより、新しく福岡の街づくりが出来る。アジアに開かれた、24時間空港を造るべきである。
	アジアの玄関口としてもっと成長できると思うので24時間空港とした方が良い。
	あまり賛成できません。時間的制約がなくなったとしても、近隣住民は騒音によって迷惑だと感じると思います。また、埋め立てなどにすると、費用面はもとより、環境を破戒してしまうと思います。
	将来の福岡経済を考えてアジアに向けた時代に合った24時間空港が必要である。

意見分類	寄せられたご意見
	1.国家的戦略として24時間空港が必要ではないか。 2.事業費の比較だけで判断すべきではない。福岡市の土地の有効活用、将来の都市計画等と一体的に判断すべきであろう。
	海外旅行の帰りの便が便利になる。
	新宮反対　24H海上空港賛成。
	新宮案ダメ！！24H海上空港OK
	新宮反対　24H海上空港賛成。
	新宮反対　24H海上空港
	新宮案ダメ！！24H海上空港
	新宮案反対　出来ない！！24H海上空港建設賛成。
	新宮反対　24H海上空港
	これからの空港は24時間使えるものでなければ、意味がない。
	日本がアジアで今の地位を維持するためには、24時間空港が必要不可欠である。
	日本及び福岡の将来の事を考えて、是非24時間空港が必要と思います。
	24時間空港が必要である
	アジアのゲートウェイとして、24時間利用出来る空港となる。
	24時間空港があれば良いと思う
	グローバル社会に対応する為、24時間空港は必要だと思う
	将来及び時間の制約がない事を考えるとこの案が最適だが、現状の経済環境下では、一兆円近い資金負担は大きすぎる。自然も破壊される。
	24時間空港であり、騒音問題もない。東南アジアでのハブポートになれる可能性が大である。環境問題に対しては、空港等の構造を環境に優しい、あるいは改善効果のあるものにすれば解決できる。
	24時間運用できる海上空港が必要だと思う。しかし、環境問題、アクセスの問題、コスト等十分に検討して計画する必要がある。
	アジアに開かれた新空港、24時間利用可能な空港となる。
	現在の建設予定地では、空港自体は24時間使用可能となるが、交通アクセスを考えればそれは無理である。時間は掛かると思うが、少しずつでも整備していく必要がある。
	新設については色々な工法があり、まだ詳細につめる必要があるが、アクセスを整備すれば利便性は確保できるし、24時間発着出来るというのは必要である。
	・長い目で見た場合、費用が掛かっても新空港建設が必要。 ・24時間運用により、特に国際便の乗り入れが可能になる。
	将来の福岡経済を考えて、アジアに大きく開けた、時代の潮流に会った24時間空港が必要である。
	24時間空港が必要。
	24時間使用できる空港が必要である。
	24時間体制の飛行場は、アジアの玄関たるに相応しい。
	海の上だとコスト、アクセス等問題ありますが、安全と24時間使えることが、世界とのつながりです。
	24時間空港◎
	将来の福岡経済を考えて、アジアに向けた時代にあった24時間空港が必要だと思う。
	初期投資は膨大だが、空港使用上制約がなくなり、福岡の街づくりにも制約が緩くなり、また拡張等に比べても運営コストが低くなるので、結果的にはこちらの方が良いのではないかと思う。
	利便性は悪くなるが、安全性は増加する。利便性を良くする為に、インフラの整備を行い、合わせて周辺の環境整備を目指すと良い。24時間体制の新空港の必要性を感じる。
	24時間空港として人、物の拠点となる期待がある。
	24時間空港を考えると、新空港は仕方ないのでは。
	時代に合った「24時間利用出来る空港」が必要
	24時間空港を利用出来るほうが、将来的に良いと思います。
	福岡経済を考えて、24時間空港が必要だと思います
	24時間空港は便利であるが、今の空港の利便性を考えると。
	福岡の将来、24時間空港、都心部の開発等を見据えた開発が必要だ
	この度の日中韓首脳会議が福岡で開催されるように、アジアのゲートウェイとしての福岡の役割は、今後大きくなっていくと思われる。土地代、環境費の支出が抑えられる事を考えれば、空港の寿命40年のスパンで考えれば、経費は変わらない。新空港で24時間空港を目指すべき。
	・将来を考えれば24時間空港は必要 ・現状の騒音を考えれば、是非新空港をお願いしたい
	福岡の将来の事を考えると、24時間空港が必要だと思う。
	アジアに向け、時代に合った、24時間空港にするべき。
	アジアのゲートウェイとして24時間使える空港が必要である。
	24時間空港を考慮した場合新空港案が必要と思われる。
	24時間対応になるのは素晴らしいと思うが、整備までに時間が相当かかるだろうから、自分の生きている内には関係ないと予想される。
	貨物輸送の観点からも、２４時間利用可能で、面積的にも余裕のある新空港が必要だ。 たった20haの拡張面積しかない滑走路増設では役不足であり、貨物輸送のニーズに応えられない。 よって、滑走路増設など論外である。 今でも、九州の国際航空貨物は関空や成田に流れている。 欧米発着の貨物はもちろん関空や成田に流れるのは仕方ないが、アジア～九州・山口の航空貨物は、できるだけ地元の空港で扱い、横持ち費用を削減し、貨物輸送の利便性を高め、産業競争力の強化に繋げるべき。 どうせ関空や成田に運ばなければならない、という輸送に不利な条件では産業競争力は低下する。 九州・山口でこの役割を果たせるのは、唯一福岡しかない。 九州・山口域内の貨物をきちんと地元で取り扱うことができれば、経済にも好影響を与える。 また、貨物専用便は、深夜の発着が有利である。 もちろん、だからといって北九州空港や佐賀空港ではまとまった貨物を集荷するのは不可能であり、やはり福岡に２４時間空港が必要である。 よって、九州・山口の貨物を航空貨物輸送の利便性向上により地域経済の活性化を図るためには、新空港が必要である。
	貨物輸送の観点からも、たった20haの拡張面積しかない滑走路増設では役不足であり、貨物輸送のニーズに応えられない。 滑走路増設など論外である。 ２４時間利用可能で、面積的にも余裕のある新空港が必要だ。 今でも、九州の国際航空貨物は関空や成田に流れている。 欧米発着の貨物はもちろん関空や成田に流れるのは仕方ないが、アジア～九州・山口の航空貨物は、できるだけ地元の空港で扱い、横持ち費用を削減し、貨物輸送の利便性を高め、産業競争力の強化に繋げるべき。 九州・山口域内の貨物をきちんと地元で取り扱うことができれば、経済にも好影響を与える。 どうせ関空や成田に運ばなければならない、という輸送に不利な条件では産業競争力は低下する。 貨物専用便は、深夜の発着が有利であるからといって北九州空港や佐賀空港ではまとまった貨物を集荷するのは不可能である。 九州・山口でこの役割を果たせるのは、唯一福岡しかない。 やはり福岡に２４時間空港が必要である。 よって、九州・山口の貨物を航空貨物輸送の利便性向上により地域経済の活性化を図るためには、新空港が必要である。
	将来の福岡経済を考えて、アジアに向けた時代にあった24時間空港が必要だと思う。
	24時間対応できる空港とすべきである。
	24時間利用できるので早朝深夜便が就航でき、また国内ターミナルと国際ターミナルが一体化し現空港より乗り継ぎに時間がかからなくなり、利便性が向上する点がいいと思います。 しかし、空港へのアクセス利便性が現空港よりも低下する点が一番の問題です。 海域の埋め立てによる生物や水質への影響が少なからずあると思うので、漁業保障が必要であると思います。また、周辺地域の騒音に対する影響もあると思われます。
	将来に向けて24時間対応の空港を早急に着手すべきである。
	結論から言うと、反対です。不況で赤字という中で、２４時間空港を利用する人は今後も将来的にわずかだと考えます。夜中に到着するという事は、航空路線を考えたとしても、夜中に上空を飛ぶのですから当然新たな周辺地域でない住民からの騒音問題など起きる事が十分考えられます。現空港での増設案がクリアになっているにもかかわらず、これ以上、海水を汚染し自然破壊をしなくても良いのではないかと思います。又、温暖化に伴い、これから更に海水の上昇が予想される中で、目先のことばかりが先行し、なぜ関西空港の失敗を考えず、学べないのか不思議です。このエコ時代に自然破壊など全く考えな

意見分類	寄せられたご意見
	い無神経な電気会社や、企業の我がままな利益追求としか考えられません。近くには、24時間の北九州空港や佐賀空港もあります。常識で考えると新空港案に対しては、絶対に反対です。
	将来の発展性が評価できます。24時間発着は魅力的です。
	現状の空港で、できる範囲内の運用をすれば良いことであって、強いて空港新設の必要を認めない。静かで美しい自然環境を残すことのほうが、大切である。財界は、「〇〇億円で建設できる」などと言っているが、論外。新空港の建設を許したなら、後の世の笑い者となるだけではなく、若い人たちに、「足ることを知る」ということを教えることができなくなる。24時間空港の必要性も、ほとんど感じない。
	大阪や東京と同じ、国際線として利用するのが望ましい。24時間利用と説明されているが、バスや地下鉄も24時間利用出来ないなら24時間利用と言えるのか？
	・海上空港は周辺の安全性や環境面が増設案に対し格段に優れている事。 ・あらゆる場合を想定した事に対応できる可能性が高く24時間対応できる空港であること。 ・現空港跡地の広大な敷地の有効利用が図られる事。
	24時間飛行機を利用できるようになる点としてはいい。しかし、交通アクセスが悪い。もし、空港をつくれば、建設費と交通設備費がかかる。また、交通機関の利用者は飛行機利用者のみで、利益に差が出る。
	24時間使用できて、将来の拡張性が高く、安全性の高い、騒音などの環境対策費や借地料等の無駄な費用がかからない新空港案を選択すべきだと思います。海上空港と言っても比較的市街地に近いため、下手な陸上空港よりも利便性は高いと思います。空港を含めたまちづくりが楽しみです。
	埋立による自然環境への影響は取り返しがつかない。個人的には、その影響に比べれば「費用対効果」の「効果」は、同でもよいと感じる。 CO2削減の点から考えれば、24時間体制で飛行機を大量に飛ばすことを目指す必要はないのではないか。
	24時間空港は、必要であると思う。
	将来的に福岡のことを考えると、新空港案に賛成です。日本を代表する都市、また海外（特にアジア）からの利用客を確保するためには24時間利用可能でないといけないと思う。
	将来の福岡経済を考えて、アジアに向けた時代にあった24時間空港が必要だと思う。
	④ 運航等の確実性について 39 件
	不便で利用者が減り、発着回数が必要でない。他日往生(芦屋等)との兼ね合い。冬場の悪天への対応が出来ない。
	実際に飛行機を利用する立場としては、ウィンドカバレッジは限りなく100に近い方が良いが、飛べない可能性が平均して50-100回に1回あるというのは使いにくい。 多かれ少なかれ環境破壊にもつながる。食糧安保が叫ばれているのにもかかわらず、漁業に対する影響などが避けられない。など欠点が多い。 これまで税金を投入した施設の利用度が下がる。
	冬期における季節風などの悪天候による離発着への支障についての課題対策・評価が必要。
	新空港を建設した場合、交通アクセスも発達すると思うけれど、博多駅から遠くなる上、海が近いと天候で左右されて行きづらくなったりしないか気になりました。
	ウインドカバレッジということを始めて知って、新空港になると大変だと思った。
	新宮沖に東西の方向の滑走路は北風の強い時は危険であり、欠航の回数が多くなる。 埋立の土砂はどこから運ぶのか。不明で建設価格も大きく変わる。漁業交渉は難しい。
	交通アクセスを整備するとはいえ、市街地や行政中心地から遠いのが難点。 海の近くで風の影響が心配。
	風による欠航、海水による機器の被害が大きいと予想される。費用は役所の見積りよりはるかにかかるのは、関西空港の例でも明らか。
	①初期の多額の投資が必要で、1兆円近い投資は絶対許せない。 ②新しい空港になれば交通の便が悪くなる。 ③埋立すれば自然環境を悪くする。 ④海上空港は、風等の影響を受けやすい。
	新空港は建設費の高騰、資金集めの目処、欠航の可能性、アクセス整備期間の長期化など不確定な要素が多い。ハイコストゆえにそのしわ寄せは旅行客に跳ね返る。新空港は冒険であり、消費者いじめに他ならない。新空港には反対する。
	航空機の離着陸に最も影響を与える「風の力」が配慮されていない案が提示されている。季節風の強い冬期には、磯崎鼻近くの高さ60m程の丘や湊川など周辺の地形や背後の立花山などの影響を受けて、滑走路の両端では風向風速が異なった風が発生すると予測される。航空の安全と定時運行が確保されている提案とは思えない。
	現実的な選択だと思うが、時間と費用がかかりすぎる。セントレアも風の影響強く、飛行機の乗りごこち悪く、遅れも多い。完全な海上空港案には不安を感じる。工期と運用面で抑えられる更なる案の検討を希望。例えば基礎埋立地を活用するとか。（香椎沖＋鷹の巣とか）
	海上空港は風が強く、自衛隊機など冬場は着陸できるのか？防衛面で問題があるように思う。新幹線駅から遠い新空港は九州全土からの集客という点で劣る。建設費用も滑走路増設の数倍も高くとても今の世の中賛成できない。
	日本海側に海上空港を造って計画通りにいくのか。ウインドカバレッジは高く設定しているが、N61° Eでは、いつも横風で危険ではないか。中部国際空港のように頻繁にCLOSEになり、利便性が落ちるのではないか。
	絶対に必要ありません。環境面・資金面・利用者の立場・航空会社の立場etc、考えれば絶対に不要。そもそも玄界灘は強風が吹く。離発着に困難を伴う。
	出前講座で明らかになった事は、 1.需要予測が楽観過ぎる。世界経済の急変を織り込んで、やり直すべきである。 2.費用負担が困難。県も市も借金まみれ。地方の財界も小規模。 3.環境影響調査をしていない。ウインドカバレッジの調査も不適切。 4.防衛省との協議も行っていない。 5.玄界灘の強風（横風）と荒波がまともに当たる海上空港など常識外。 など大変杜撰である。机上の空論である。
	現在の厳しい経済経済情勢の中であえて多額の建設費用を更なる債務による建設は必要ないと思われる。新設案は一部の建設業者のみを潤すのみではないのか。運用面でも現在地より海上空港となれば風の影響もあり欠航率も高くなると予想される。特に冬場北風の影響は運行するパイロットにとっても非常に難しい技術を要するのではないか。
	新空港は必要だと思うが、冬場の風の向きや塩害に対し、不利と考える。1兆円の事業費がかかる様であるが、収支の問題や費用対効果についてもっと詳細に検討すべきである。作っても赤字になっては大変なことになりはしないか？
	①ウインドカバレッジ98%は冬期の季節風の実態にマッチしない。調査地点も適切でない。 ②環境調査がなされていない。海岸地形への影響が危惧される。 ③外海に建設された空港はない。海上空港は不適切である。
	海の中なので風対策を良く考える必要がある。
	利便性の低下、料金の値上げ、施設使用料の値上げ、欠航の可能性、新空港案は利用者不在といわざるを得ない。多くの国民が迷惑し、一部団体に利益が行くような事業は認めるわけにはいかない。
	海埋め立て案は、 ①費用が莫大すぎる ②アクセスはどうするのか。そのための設置に又費用がかかる。 ③外海故玄海の風は強く、離陸が困難。 ④地域住民の賛同は得られるのか。
	海埋め立て案は 1）費用が大きすぎる。 2）玄界灘からの風が強く、24時間使用は不可能の日が多い。 3）交通が不便 4）成田空港の様な住民の賛成が得られますか？
	海埋め立て案は 1）費用が大きすぎる。

意見分類	寄せられたご意見
	2）玄界灘からの風が強く、24時間使用は不可能の日が多い。 3）交通が不便 4）成田空港の様な住民の賛成が得られるか？
	現地においては、1-3月の横風害は相当連日強風に見まわれ、飛行機の離着陸に相当影響をおよぼすと思うし、国際空港として利用しにくいと思う。
	・新宮案は風の影響で欠航の可能性がある。また芦屋基地との空域調整の可能性は低いと思われる。そうなれば志賀島奈多案になる。事業費はさらに膨らみ利便性はさらに低下する。建設費も膨らむ。新空港には賛成できない。
	費用負担割合が不透明。費用を負担できるかも分からない、というより負担できない公算が強い。県も市も財政難、福岡経済界も規模が小さいからだ。しかも新宮案は欠航の可能性があり、もっとハイコストな案になる可能性もある。こんないい加減ではっきりしない計画を押し進めるべきでない。旅客から見たら利便性の低下は痛い。
	費用負担割合が不透明。費用を負担できるかも分からない、というより負担できない公算が強い。県も市も財政難、福岡経済界も規模が小さいからだ。しかも新宮案は欠航の可能性があり、もっとハイコストな案になる可能性もある。こんないい加減ではっきりしない計画を押し進めるべきでない。
	「新宮・三苫ゾーン」の空港へのアクセスとして海底トンネル構想があるそうだが、橋梁に比べ自然環境への影響が少ないとはいえ、かなり手前からトンネルを掘らねばならず、事業費がさらに膨らむ。また、鉄道と道路両方トンネルを掘ればまた事業費が膨らみ、利用者のアクセス料金の値上げにつながる。新空港は絶対に容認できない。風の影響で欠航や遅れが続出する可能性がある。
	玄界灘の風を無にした案には賛成出来ない。又、騒音は無いとの事、何を根拠に書いているのか新空港はいらない。
	(1)新空港予定地は福岡市及び周辺の国定公園の中（海上だから区域外と言うのは詭弁）、白砂青松と海上の開けた景観が一体となっての公園であり、これが景観を含む自然破壊であり、絶対反対。 (2)新大阪、新名古屋の様な海上空港は陸地に北方を囲まれており、北西の開けた玄界灘とは特に冬季の環境が大きく異なる。登記のシベリヤ寒気団の影響は机上では計りきれない厳しいものがあり、空港は不適である。
	他交通機関との競争力低下による国内線縮小や福岡都市圏の国際線需要の小ささから見て国際線誘致が進まないことから、現時点では過剰な施設になると考えます。また、滑走路方向も現提案のままでは就航率低下が見込まれます。
	新宮案は風の影響で欠航の可能性がある。また芦屋基地との空域調整の可能性は低いと思われる。そうなれば志賀島奈多案になる。事業費はさらに膨らみ利便性はさらに低下する。利用者負担も増加する。新空港には賛成できない。 １兆円もの大金をどうして財政難の時代に出せる？将来の福岡のためというが、将来を都合よく想像しているだけで、裏付けもなく本当にそうなるという保証はどこにもない。またビジョンもない。ただ新空港がほしいだけであろう。そのようなあるかないか分からないような理由で1兆円出すなんて全くおかしい。許されることではないと思う。
	・今まで何度も新空港案が出てきましたが、福岡県民はずっと反対し続けています。今回もそうでしょう。 ・新宮町民をはじめ県民には、新空港を進める行政に対し不信感が強いと思います。 ・衆院選、知事選、福岡市長選、参院選、これら一つでも落とせば新空港は頓挫します。世論の状況を考えると非常に厳しいと思います。 ・空港利用者にとって利便性は非常に重要です。新空港では利便性が損なわれます。旅客離れが進むことが考えられます。 ・高齢化社会です。お年寄りに使いやすい空港とは、アクセスしやすい空港です。博多駅に着いてから、また20分もかかるのは旅行意欲を削がれます。 ・ウインドカバレッジが低く、欠航や遅延の可能性があります。 ・自然環境への影響が非常に大きいと考えられます。特に国定公園を開発することはおかしいと思います。 ・自然環境は空港島とその周辺だけではありません。大量の土砂をどこから運んでくるつもりでしょう。立花山2つ分の土砂が必要だそうです。 ・新空港対岸は住宅街。アクセス道路や鉄道の用地買収は長期間を要するでしょう。 ・アクセス道路や鉄道などによって、静かな住宅地は24時間中騒がしい環境になるでしょう。 ・新空港対岸には物流企業が進出できるような土地は少なく、空港機能の低下につながります。またその用地買収は厳しいでしょう。 ・空港の移転に伴い、自衛隊、米軍、海保が伴います。新宮町では反対運動が起き、アクセス用地買収や漁業補償交渉は困難を極めるでしょう。 ・新空港の費用は9200億円では済みません。自衛隊、米軍、海保の移転費用は含まれていません。アクセス建設費用のうち、海底トンネル、空港島内道路、連絡鉄道の鹿児島線内の改良、一般道路の建設費なども含まれていません。さらに対岸開発用地の造成費用なども含まれていません。これらを合わせると1兆円を軽く超えることになります。安く見せかけて後から高くなるというやり方は、大きな反発を呼びます。 ・建設費用が用意出来るのかはっきりしません。不況は長引く可能性が高く、経済界が集めるのは厳しいと考えられます。 ・株式会社方式というのは、建設費や借入金の利息、利潤などを運賃や施設使用料に全てかぶせるというもので、納得できるものではありません。 ・株式会社方式により着陸料が値上げされれば、運賃に影響するだけでなく、路線維持や路線誘致に大きな影響を与えます。 ・日本は高齢化人口減少時代に突入しています。大変なのは生産年齢人口の減少が急で、技術革新が追いつかないことです。経済のパイは確実に小さくなります。空港需要は減ります。新空港の経営は大変厳しいものになることが予想されます。 ・新空港は対岸周辺の道路の交通量が多くなるため事故の危険性が高くなります。 ・ステップ2や今回の需要予測を基に作成された新空港の収支計画は全く当てになりません。実際は需要が減っているからです。銀行は信用のないものに貸し付けはしません。 ・政府保証債は臨時の立法が必要です。しかし国会の党派構成などを考えると法律が通る可能性はほとんどないでしょう。 ・建設費が非常に高く、財政に負担をかけます。住民サービスの低下につながります。 ・消費増税が現実的になっています。しかしこれは徹底した歳出削減が前提です。滑走路増設案がありながら新空港を建設したのでは納得を得られません。 ・新空港のように大型トラックが24時間静かな住宅街を走るような案は駄目です。その他米軍や自衛隊などの移設、環境への影響、騒音（補償されない程度の騒音が出る）など地元への影響が何も説明されていないように思います。 ・右肩上がりの需要予測に反して実際の旅客数や発着量は減っています。この状況で超ハイコストな新空港が理解を得られるとは思えません。 ・跡地開発に具体案や見通しが示されていません。これではまた財政に悪影響を与えるのではと考え、新空港に賛成できません。 ・建設費捻出、アクセス用地買収、対岸開発用地買収、漁業補償交渉、建設費高騰の可能性、県民の反対、地元住民の反対、開港後の経営が見通せない、跡地開発の問題、自然環境への影響、相次ぐ選挙等、見通しの厳しい事項が多すぎます。これでは時間が莫大にかかり、いつ開港出来るか分かりません。このような方策はすべきではありません。 ・補給路が1本しかない新空港島は防衛面で問題があると思います。 ・自衛隊小型機などはウインドカバレッジの低い冬期に運用できるのでしょうか？有事の際に欠航しますなどとは言えません。非常に心配です。
	大プロジェクトなので①冬季の風の測定は、費用がかかるが実際の建設予定地にブイを設置し、シュミレーションではなく実測して欲しい（島影の観測地より、風が大きくなるかも） ②冬季の結構の可能性について中部空港と比較して欲しい。 ③施設の年間維持コスト増（規模拡大、塩害、強風によるコスト増）がない。
	・金がかかりすぎて将来への不安が大きい。 ・環境が悪くなる。 ・冬の北風に対して欠航しがちになりやすい。
	海上の新空港案は、私は絶対反対します。（強風過多により発着回数の減少は必須） 「郷に入れば郷に従え」と昔から言われているが、海上と陸上の風の強さが違う。玄界灘の強風が計算されていない。離着陸の都度強風の場合は翼があおられて、大惨事の可能性が高い。年間を通じて気象状況は芳しく無く、都市高速道ですら、海岸線には暴風柵を設置しているのでも納得されたし。離着の度にロスタイム過多と成り大事故は予言できる！！。※税金の無駄使いの恐れ有り！！。※海上新空港は新宮・志賀島地帯の海岸・沿岸の漁師、永住者の意見参考！！。
	三苫・新宮ゾーンという案があるが、玄界灘の強風で離着陸に悪影響を及ぼすし、又、自然環境への影響も大きいので反対である。風の問題や自然環境への影響等について具体的な説明が欲しい。
	三苫・新宮ゾーンという案が出ているが、風の問題、自然環境への影響について具体的な調査もなされておらず、周辺の住民にとっては大変迷惑である。新空港案には反対である。
⑤ 航空路線・便数の拡充について 15 件	
	国際関係がさらに広がることはとても良いことと思いました。だけど費用のことがとても問題だと感じました。
	新しい国との交流が増えて需要にもプラスになっていくので賛成です。
	コストダウン図って国際空港（ハブ）として国内の空港とのネットワークを構築すべき。
	市街地よりも海上案の方が安全面でのリスクが低い。滑走路3,000mの方が将来的な航空機の大型化に対しても許容できると考えられる。
	現在地は空港があるべき場所ではない。今日の航空需要が予測できていたら別の場所に造っていた。国際路線を充実させる為には新空港建設の必要がある。
	・ハブ空港、コミューターとして運航量は、今後とも増える。 ・新空港で対応するしかない。
	非常な費用、利便性低下、海の上の空港は名古屋、関空とも便が少なくなったり、欠点があるのではないか。
	九州の中心空港として、国際線を整備する必要がある。
	・アクセスの交通機関（鉄道）を都心（天神・博多駅）からしっかりと整備する必要がある。

意見分類				寄せられたご意見
				・航空貨物の倉庫をどこに造るのか。アイランドシティと上手く連携させると、物流の面で有利ではないか。
				1.新空港は海上となるので安全性が高まり、騒音問題も解決する。 2.新空港が24時間運行することにより多様化する航空運航のニーズに対応できる。 3.新空港のアクセスは車で約20分程であれば他の空港と比べ問題ない。 4.九州が州として独立した場合アジアのハブ空港として九州地区の発展に寄与できる
				株式会社方式は国や地方の財政の負担が少ないというが、建設費や利息などは運賃や空港利用料に上乗せされるから、国民が払うという図式は変わらない。新空港の建設費が高い分だけ、国民負担が増すことになる。また、空港利用料の値上げは、路線誘致を困難にし、空港経営が破綻する可能性もある。そうなればさらなる税金の投入という話になるだろう。新空港は絶対に反対である。
				新空港はアクセス料金の値上げや、空港施設使用料の大幅値上げなどが永遠に続く。現空港の環境対策費などより、こちらの方が大変。新空港は福岡にいらない。滑走路容量が増えたからといって航空機の発着数が増えるわけではない。勘違いしている人が多すぎる。福岡の滑走路容量が22万回になっても欧米線は需要がなく解説される見込みはない。冷静に考えればわかることで、新空港など必要ないこともわかるはず。
				ただでさえ利便性が低下し厳しいというのに、着陸料を値上げするなど経営戦略がまるでない。そんなことで路線維持はできるのか。路線誘致はできるのか。あの楽観的な需要予測だけがたよりでは、話にならない。自然をもっと大切にするべきだと思う。新空港反対。
				新空港になると今迄より幅広い利用が可能になる。
				多様な需要に対応できるし、バックヤードも広がりがある。
		4 環境・安全の視点について		① 生活環境への影響について 456 件
				反対です。費用面、騒音、交通アクセス、非常にリスクが高い！考える余地はありません。具体化の動きがあれば、反対行動を取ります。
				反対です。アクセスの不便化、漁業など影響を考えると同意出来ない。
				海の汚染で漁師がデモを起こす。 台風や地震などの天災にあったら費用が莫大になるのではないか。
				騒音の問題などがなくなるし、24時間などは良いと思う。
				漁業権を侵害するかもしれないですが、住民は騒音がしても引越しはできないが、魚をとる場所は移れるので新空港案の方が妥当だと思う。
				安全性や騒音が良い方向になるからよいと思う。
				お金はかかるが、騒音のことをかんがえればいいと思う。
				将来の航空需要が増えることを前提にしていますが、お金を沢山かけて将来どれだけ需要が見込めるか疑問です。空港に関わる関連会社は利益が見込めると予測しているのでしょうか？24時間利用が必要なのかも疑問ですし、三苫在住の私としては、騒音は本当に大丈夫なのか心配です。正直反対です。
				「騒音区域は市街化区域には影響を及ぼさない。」とありますが、新空港の騒音というのは陸地に全く聞こえないのでしょうか？
				ある程度の概算額は出ているが、特にその他アクセスについての事業費の用途がまったくもって理解できない。埋立についての配慮が必要であるが、土を運ぶトラック等で、その付近の住民が何年もその事業に付き合う必要があることを記載していただきたかった。
				埋め立て等、環境問題、漁業関係の問題があるのではないか。その辺も土地問題と同様に詳しい説明がほしいと思います。
				「航空機の騒音区域は市街化区域に影響を及ぼさない」とあるが、その点は良いと思う。しかし、埋立による自然環境への影響がこわいです。
				新空港を建設すれば、24時間空港を利用できるし、騒音問題もなくなるのでいいと思う。しかし、費用がかかりすぎてしまう。
				騒音問題など周りの事を考えるとこちらの方が良いと思います。
				漁業関係の人々の仕事の妨げになるだろうし、海を汚したりしそうなので、自分は反対です。
				新空港を作ると騒音なども減り、良いと思われるが博多駅から少し遠くなるので不便かもしれない。
				東の方に空港を移した場合でも、良い事も有るかもしれませんが、そこに住まれている人も悪い影響を受ける人もいると思います。
				海上空港には反対です。環境（海洋）を破壊するより、人間の住環境に少し不自由を掛ける陸上空港（現行空港）の方が良い。
				近隣に迷惑をかけないのは良いと思う。テレビだって聞こえるし、外で電話も出来る。ただ、利便性が無くなったらJRを利用すると思う。
				航空機の騒音が無いのは良いと思う。24時間利用が可能になれば、利便性も良い。
				新空港を作って利用者が使い易くなるなら良いと思う。しかし、周辺の騒音は考えなければいけないと思う。
				24時間利用が可能になる、騒音が市街地に影響を及ぼさないのが魅力だと思いました。このメリットがあるなら税金でも集まると思います。
				騒音も無くなり、地域にも迷惑にならない
				アクセス利便性が低下するのが困る。24時間利用出来るようになるのは良いが、夜中に飛行機の音が聞こえるのは困る。音は小さくなっていると言っていたが、多少なりとも聞こえると思う。
				騒音が気になると思う。
				社会環境、自然環境を考えて、良いと思います。
				莫大な事業費がかかるため、本当にお金を捻出できるのかわからない。それに環境問題がここまで深刻化しているなか、環境対策費が不要になるわけはないのではないかと思う。
				今の場所は住宅が隣接していて、近場の人はいろいろ大変だと思う。新空港案は周囲の意見を得ることは大変だと思うが、埋立であまり被害がないと思うので良いと思う。
				海を埋め立てることは環境破壊になると思うのですが、それ以外の場所に建設することはできないんでしょうか。もし新空港を建設するなら、なるべく住宅から離れた場所にする等、騒音被害に気をつけて頂きたいです。
				アクセスの利便性が低く、工事にも時間がかかり資金が多額なのはきついけど、24時間の利用が可能となり、騒音も影響がないのなら、こちらの案の方がいいと思った。
				航空機騒音回避のためにも良いアイデアと思います。
				利用者が多いので新しく空港を作るのはいいと思います。しかし騒音問題などといろいろ発生してくると思うので、近くに住んでいる人と相談しながら進めていくべきです。
				騒音がなくなるのであれば、こちらの方が良いと思う。
				新しい空港を作るのはお金もかかるので、いいとは思わない。24時間、運航ができるようになっても利用者が増えるとは思えない。騒音などがかからないのはいいと思った。
				騒音を及ぼさないのはいいけど、初期投資が多額という財政面、資金調達が気になります。
				これは反対。わざわざ海を埋め立ててまで空港を作らなくていいと思うし、自分の家の近所だから騒音とか困るし、行くまでの便利はよくないし、環境にもよくないし、なんていっても費用はものすごい額だから、そのお金をどうやって出すのか分からないし、メリットは少ないと思うから。
				利用時間が24時間になり現空港周辺の騒音問題が減るため、とてもいい案だと思った。だけど、多額なお金がかかるため大変だと思う。
				騒音区域には影響を及ぼさないからいいと思う。
				移動した場合においても周囲に多大な影響や印象を与える分、他のいろいろな問題についても考えていくことが必要だと思った。
				空港が増えて便利になるかもしれないけど、飛行機がうるさいのは嫌だ。今、空港の近くに住んでいて、すごくうるさい。
				騒音区域ではなくなるということは、いいかもしれないが、危険性が高まるのではないかと思います。年配の方は心配だと思います。
				騒音問題が解決するのはいいと思う。
				環境問題についてとても不安に思います。でも、もし新しい場所に新しい空港ができれば、これからの福岡はもっと変わってくると思いました。
				周辺に住む人に影響がないなら良いと思う。
				不便そうだし周辺に悪影響も考えられると思います。
				航空機騒音がないのと法的規制がないのがいいと思う。
				海の上って言ってたから、騒音も気にしなくていいし、早く作ればいいと思います。
				海の上と言うことで24時間利用可能になるのもいいと思ったし、騒音もなくなるので良いと思った。
				私は新宮に住んでるので、空港が出来たら便利だしいいと思いました。でも音がうるさくないかが心配です。
				騒音区域、市街化区域には影響を及ぼさないところがいいと思う。
				騒音区域、市街化区域には影響を及ぼさないところがいいと思う。
				私の家の近くなので、音がうるさそうで少しイヤです。海をつぶしてまで作ってほしくないです。

意見分類	寄せられたご意見
	・24時間利用が可能になる、人件費が増加 ・緊急着陸の場が増加 ・騒音が市街に影響を及ぼさない フェリーとの交通アクセスが可能となる ・飛行ルートが海上となるため安全性が向上する。
	24時間利用出来る様になることで便利になりますが、周辺住民による環境への考えを考慮していると、騒音に対する支払いはなくても、環境に対する支払いが発生すると思いました。
	・さらに飛行ルートが主に海上となり、安全性が向上すると思いました。 ・騒音が市街に影響を及ぼさなくなると考えました。
	新空港について私は賛成です。なぜなら、今、周りの騒音が問題になっています。それが九州大学のキャンパスが移転になるくらいの騒音だと聞きました。周りにも民家などがない海に新設することで、他にもたくさんの利点が出てくると思います。空港アクセスはどんどん良くなるとも思います。
	新空港案に賛成です。これからの需要の多さ、なんといっても24時間の利用可能になること、騒音も気にならない点が魅力的だと思います。
	借地料がいらないのが良いと思う。また、騒音問題が減りそう。アクセスが変わるけど、先の先まで見ると新空港が良い。
	新しく空港をつくると、そこに行くまでの交通機関が必要になってくると思うので、増設と同じで地域の人に迷惑がかかると思う。
	騒音による影響がなく、発着回数に余力があるので、上の策より良い策だと思う。
	海に人工島を造成すると、漁場を荒らすことになり、漁業者の方々の意見を聞きたい。
	近隣住民の迷惑にならないのであれば賛成である。
	埋立による海域の環境保全が一番気がかりである。騒音はないと書いてあるが、24時間運行するのであれば、必ず問題が出てくると思う。
	飛行ルートが海上になり、安全性については向上できるのはわかるが、それ以外は現空港より劣ると思う。24時間利用できても電車、バスは利用できない。深夜に飛行すれば騒音の影響もでると思う。
	海上空港は造るべきではない。海上にしたほうが現在の場所でのいろいろな制約から開放される利点はあるが、デメリットの方がはるかに大きい。 莫大なコストの問題。現在計画されている位置では陸地に近すぎる。 より沖合に変更すれば水深が深くなり、コストが膨れ上がる。特に大規模な公共事業では見通しの甘さ（埋め立てなどの環境を激変させる事業の場合は、そもそも正確なコストの見積りなど至難の業）から当初の計画より大幅にオーバーすることがしばしば。影響の及ぶ範囲が広すぎて、現時点では予測不可能なリスクが多々あるはず。 また、海上空港は周辺の市街地への影響が無く、環境対策費が必要なくなるとなっているが、それは楽観的すぎであり得ないと思う。新宮町、福岡市東区の自然環境、住環境が大きく悪いほうに変わる事は避けられない。飛行機の騒音だけでなく、交通量の増加、過度の都市化開発が進んでしまうこと等々。 また、海上空港といっても、ほとんど陸地に隣接している。陸続きの埋立と何ら変わらない。これだけ陸地に接近していると、潮流が大きく変わり、海岸線の侵食、堆積が発生するのは避けられない。 志賀島から新宮、古賀、福間の海岸線に予期せぬ侵食や堆積が発生する可能性、そうなった場合の対策費などが考慮されているのか。仮に護岸で対応できるとしても、美しい砂浜がテトラポッドやコンクリート護岸で固められるなどというのは論外。 そもそも、これからの時代に大規模な埋め立てなどはそぐわない。経済性よりも自然環境を優先すべき。福岡市の人工島、諫早湾の干拓などが良い例。反対世論を無視して福岡市や農林水産省が強行し、どのような結果を招いたか。過去の失敗例に学ぶべき。 PIレポートにある「周辺自然環境への影響の項目」についての記述には「可能性がある、配慮する必要がある」と記されている。現実にはそのようなレベルではなく、周辺の自然環境へ回復不可能な悪影響を及ぼすのは避けられない。マイナス項目として軽視し過ぎている。また、相の島から新宮方面へは、渡り鳥の移動ルートになっている。空港予定地及びその周辺の海域にはアビ、オオハム、ミズナギドリ、ウミスズメ、カイツブリ、海ガモ、ウ、カモメ、ヒレアシシギなど多くの海鳥が生息している。これらの野鳥のことは、現在の検討項目から抜け落ちているのでは。
	騒音や安全性を考えると魅力的だが、多額な投資について資金をどのように賄うのか。少なからず住民の負担になると思うがどれほどなのか。 新空港案を選択した場合に、新空港を活かすためにどのような政策を行うのか知りたい。
	滑走路増設では滑走路処理容量が増えないので、新空港にすべきです。 新空港なら、騒音や事故の危険性、地主問題など、現空港の持つ様々な問題を一挙に解決できます。
	都心部に近い現空港はアクセスの良さなど便利では亜rが、騒音や事故時の安全性など不安がある。アジアの重要なハブ空港として新空港が出来れば、福岡が世界的な都市へ発展する可能性も拡がると思う。
	住環境の事を考慮すると、海上のほうが望ましい。ただしアクセス道路の整備が必須と考える
	うるさくなかったら、こっちが良い
	騒音がひどくなければこの案がいい
	賛成。騒音の関係を考えると海上が望ましい。24時間の空港は福岡経済にとってはプラスではないか。
	・費用・環境・周囲への影響全てにおいて問題だらけだと思う。 ・今、国のお金を使ってやるべきではないと思う。 ・県民の投票をとって考え直すべき。
	将来的なスタンスで考えるなら海上空港は安全面、騒音面からも解消されるが、何より現在の住居からTAXIで行けること、利用者にとって高コストになる点がデメリットである。
	騒音問題などを抱えている今、新空港設立はさけて通れないと思う。今の空港は24時間利用ができないけど、それができるようになるともっと利用客（特に海外）が増えると思うし、長い目で見て、福岡が発展できるチャンスだと思う。ただ自然への配慮や建設費用は気になります。
	アクセス道路、地下鉄等の整備が併行して行われれば安全性、騒音等の問題もなく良い案と思う。
	工事期間及び概算事業費は滑走路増設に比較して大きくなるが滑走路処理容量が増設案より大きくなり、又将来的な拡張、安全性、騒音も軽減出来ると思われる。現状よりも利便性が落ちるが交通インフラ整備により克服は可能であり、工事中の利用制限も無い。
	騒音、危険性や空港の24時間対応可能な面からも新空港案が適切と考える。
	こちらの方が利点が大きいと思いますが、海洋に与える影響などは大きな一要素に感じます。漁業への影響も大きいと思いますし・・・。
	県と福岡市で主に話を進めているように感じるが、新宮町の住民に対する配慮がまったく感じられない！福岡市内から離れていれば24時間運行できるという考えが信じられない！！今時点では静かな町である為、買入した家には騒音対策をほどこしていない。新空港案の近くには小・中学校もあるが、騒音や交通量が増えての安全対策などは考えてあるのだろうか。疑問である。
	・環境への配慮が必要 ・将来的に見て経済的だ（環境対策費、借地料不要） ・周りが海のため安全性が向上する ・騒音問題が解決する ・新空港を作ることで新たに交通の利便性が向上し、まちづくりに役立つ
	今東区箱崎に住んでいて、授業中など飛行機の騒音のせいで、イライラする事が結構あるので、できればもっと遠くに移転して欲しい。新空港を作って、そこまで電車などを本数を増やして整備するのが良いと思う。
	アクセスが良いということは、空港と都心との距離が近いという事である。東区に住んでいて、飛行機の騒音というのは、とても不快に感じる。新空港に移転する事でどれほど騒音が減少するのか、という資料があれば、福岡市に住む人に対しての良い説得材料となるだろう。
	滑走路処理容量が高く、将来性も高いが、アクセスの利便性や周辺の環境を悪くしないかが心配
	周辺の環境が悪くなるのはダメかなと思う
	逆に新空港案はその他4項目の評価が良いと感じました。私の住んでいるところでは特に騒音が凄いので、その点が緩和されるなら、新空港案のほうが私は良いのではないかと思っています。
	私は新空港案に賛成です。現空港は都心部からとても近く、利便性も良い。しかし、そのせいで天神、博多などでは高さ制限があり、思うように発展出来ていないのではないか？その他、騒音問題についても解消され、住みやすくなるのではないか。
	こちらの案では、埋立てをしなければならないので、生態系に影響があるだろうし、近隣の住民の反対もあるので、増設案の方に賛成します。
	騒音、振動の問題が、都市部で軽減される事は新空港案での利点であると思う。海上空港であれば、周辺住民への影響もないと思う。
	本当に騒音など住民に影響を与えないのか。海の生き物はどれぐらい影響をうけるのか。
	交通アクセスについてもっと詳しくしりたい。その上でどれくらい地元住人に影響があるのかわかったらいい。
	まず新空港案はあいまいすぎる。周りの環境や地域・住民の事を考えてますか？市民説明会では騒音対策は一円も出さないって言ってました。私の家は海からすぐの家なのにそんな事言っている役所の考えがおかしい。役所の人々は地域住民の意見をもっと聞くべき。とにかくこの案には絶対に反対です。
	アクセスの事がちゃんとされれば騒音の事も違って来る。

意見分類	寄せられたご意見
	騒音環境に配慮した案を採用してもらいたい。
	騒音、安全性、不透明な借地料等々を考慮すると新空港案を是非推進して欲しい。
	自然環境面での破戒、住宅環境面での騒音、振動(特に夜間は強く感じる)による静音さの破戒を考えると地元住民としては新空港の建設には反対せざるヲえないが、遠い将来福岡市、福岡県、九州のさらなる発展と我々子々孫々の豊かで安定した暮らしを考えると新空港建設もやむを得ない。
	あまり賛成できません。時間的制約がなくなったとしても、近隣住民は騒音によって迷惑だと感じると思います。また、埋め立てなどにすると、費用面はもとより、環境を破戒してしまうと思います。
	説明では騒音区域は市街区域には影響を及ぼさないと資料に書いてありましたが嘘です。ヘリコプターが飛んだだけでも相当の音が出ます。調査して報告して下さい。24時間騒音に悩まされるのはごめんです。
	理想的な空港が出来ると思うが、現場の自然環境破壊とか交通に対する騒音等色々な問題が出て来ると考えられる。
	生活環境への影響について比較評価では、市街化区域には影響を及ぼさないとなされているが、新宮町や東区、古賀市への影響が本当に無いのか、海に空港を建設したとき騒音の推定される音量レベル数値を地図上に書き込んで示してほしい。海とは言え隣接する地域住民にまったく問題ないのかが、最も関心のある所です。また自然への影響について大学や水産試験場などの公的機関の意見がまったく記述されていません。もしあるのなら評価の中に記述してほしい。漁業補償だけの問題ではなく、環境保全の観点からです。また建設工事が住民に及ぼす影響をどこまで考えられているのでしょうか。
	騒音や危険性を考えると、新空港案が良いと思う。
	環境、安全面から、賛成します。
	環境面、安全面を考えると、移転すべきだと思う。
	空港までのアクセス時間などの問題はあるが、総合的には新空港が良い。現在福岡は、一都市集中型であり、将来は分散が必要である。環境問題を考えても、新空港に移転する必要がある。
	24時間空港であり、騒音問題もない。東南アジアでのハブポートになれる可能性が大である。環境問題に対しては、空港等の構造を環境に優しい、あるいは改善効果のあるものにすれば解決できる。
	新宮付近の交通整備が何も考えられていない。高速道路の延長、道幅の拡張、バス、鉄道、地下鉄等のことには触れていない。輸送トラック、バス、タクシーの激増は必至。これによる渋滞、排ガスによる空気汚染、事故が激増するのも必至。住民説得に補助、などの金をばらまくだけ。新空港を建設したい、するということが前提の意味のない案。
	新空港建設が検討されている地域(新宮や三苫)の住民の方々は、新空港建設を歓迎しているのか？反対者の方が多いと思うが。我々の利権もさることながら、移転先の住民の生活を守ることも大切だと思う。
	騒音がなくなる事や、安全性の向上が図れるので、新空港は必要と考える。しかし、現空港よりアクセス利便性が低下するので、新空港までの交通機関を増やして欲しい。
	海上が良い。騒音、事故防止。
	・将来を考えれば24時間空港は必要 ・現状の騒音を考えれば、是非新空港をお願いしたい
	騒音や危険の事を考えて、新空港が良いと思います。
	騒音に関して新空港案は騒音区域は出来ないようだが、騒音の影響は住宅地域や市街地に及ぶ。きちんとした情報を提供するとともに、騒音の影響が及ぶ地域の意見も聞くべきだ。アクセス用地買収は、新宮町の地図を見れば分かるが、私有地が細かく分かれている。用地買収が滑走路増設より難航するのは目に見えている。新空港には賛成できない。
	費用がかかり過ぎ。新たな公害が発生する。
	新空港は素晴らしい。 新空港は遠い、というド素人の偏見に満ちた意見は無視すべし！！ 新空港になっても全国トップレベルのアクセス利便性が確保できそうである。 このくらいのアクセス利便性なら、利用者が負うべき当然の負担である。 現空港の利便性は、3万世帯、10万人の犠牲の上に成り立っている。 新空港利用者は年に数回、片道10～20分程度の負担を負えばいいが、現空港周辺住民の負担は毎日である。 毎日、爆音に晒され、いつ航空機が墜ちてくるか、毎日不安な日々を過ごしている。 よくド素人は「新空港は遠い、利用者が減る。北九州空港や佐賀空港を使えばよい」と言うが、頭が悪いのか自己矛盾に気づかない。 新空港でも遠くて利用者が減るなら、はるかに遠い北九州空港や佐賀空港はもっと使われない。 いくらド素人でも、このくらいは分かってほしいものだ。
	騒音区域は市街地には影響を及ぼさないとあるが、新空港計画の周辺地域だって人は住んでいる。それなのに「環境対策費が不要になる」とは、どういう事なのか。
	1.新空港は海上となるので安全性が高まり、騒音問題も解決する。 2.新空港が24時間運行することにより多様化する航空運航のニーズに対応できる。 3.新空港のアクセスは車で約20分程であれば他の空港と比べ問題ない。 4.九州が州として独立した場合アジアのハブ空港として九州地区の発展に寄与できる
	24時間利用できるので早朝深夜便が就航でき、また国内ターミナルと国際ターミナルが一体化し現空港より乗り継ぎに時間がかからなくなり、利便性が向上する点がいいと思います。 しかし、空港へのアクセス利便性が現空港よりも低下する点が一番の問題です。 海域の埋め立てによる生物や水質への影響が少なからずあると思うので、漁業保障が必要であると思います。また、周辺地域の騒音に対する影響もあると思われます。
	騒音が解決される。
	結論から言うと、反対です。不況で赤字という中で、24時間空港を利用する人は今後も将来的にわずかだと考えます。夜中に到着するという事は、航空路線を考えたとしても、夜中に上空を飛ぶのですから当然新たな周辺地域でない住民からの騒音問題など起きる事が十分考えられます。現空港での増設案がクリアになっているにもかかわらず、これ以上、海水を汚染し自然破壊をしなくても良いのではないかと思います。又、温暖化に伴い、これから更に海水の上昇が予想される中で、目先のことばかりが先行し、なぜ関西空港の失敗を考えず、学べないのか不思議です。このエコ時代に自然破壊など全く考えない無神経な電気会社や、企業の我がままな利益追求としか考えられません。近くには、24時間の北九州空港や佐賀空港もあります。常識で考えると新空港案に対しては、絶対に反対です。
	新空港が壊すのは自然環境ばかりではない。対岸の新宮町にはアクセス鉄道や道路、都市高速、物流団地などができ、静かなベッドタウンの住環境を破壊する。また新宮町民は、新空港と同時に自衛隊や米軍がやってくることも覚悟しなければならない。地元が反対するのは目に見えている。漁業補償交渉、アクセス用地買収交渉、物流団地造成用地買収交渉など、反対運動でまず成立しないであろう。新空港構想自体に無理がある。
	奈多公民館の説明会では「騒音対策をする必要がないという範囲内の騒音はある」と国が説明したそうですが、騒音はどのくらいのものがどの範囲で起きるのか、地元住民にはきちんと説明すべきです。騒音の被害を被る人たちは対策すら採られないわけだから、きちんと説明し意見を聞くべきです。
	容量逼迫混雑過密、騒音大事故危険性、24時間化不能等の理由で現福岡空港の整備方針がこれまで国土交通省や県、市の担当者に加え、一般市民の意見も公共事業などに関する反対意見なども公平に受け付けつつ調査・議論され、 PIステップも4まで進み内容が公開されました。 より吟味された新空港案と現空港拡張案の2案になり、 地元経済界も新空港建設推進方針で意見集約となり、後は今年度中に県知事や市長さんの地元としての 最終判断が間もなく下されるプロセスになりました。 :ここで新空港案選択のメリットを今一度確認します。 新空港建設の利点としては—— ①現空港でかかる多額の借地料、環境対策費が不用。（借地料、対策費計年間150億、昨年179億)これは拡張だと増大気味で毎年継続。空港本体事業費が安いとされる拡張案を長期運営コストで逆転し、安くつく。 ②滑走路一本で朝夕ピーク時日本一の混雑過密や航空便延滞、有効な時間帯の増便不可能な現況を大きく改善する。 ③現空港のスポット不足や、貨物ターミナルなどの狭さを改善する ④現空港が大きく成長した福岡市の都心部に近過ぎ、都心部など厳しい高度制限のために有効な街作りや都市開発などが阻害されているのを、改善する。 ⑤全国でも異例の都心部近接市街地上空での航空機低空 飛行等を改善し、騒音訴訟にもなる市街地騒音と、米軍 自衛隊なども利用による人口密集市街地における重大事故 2次災害のリスクを完全に解消する。勿論、新空港は 海上で騒音コンター区域など、陸上側民家などに騒音被害 や事故危険性が及ばぬ条件前提で案が作成されている。 ⑥現空港では、構造上避けられない国際線一国内線 ターミナル分離による乗り継ぎタイムロスや、航空機運用効率の向上が可能。 ⑦騒音や事故危険性も無く、空港の完全24時間運営が可能になり、地域で他地域遠隔空港に不経済に流れている航空貨物や潜在貨物需要、また旅客便も夜遅くに離発着する 便が設定出来るようになり、利便性がアップする。 ⑧時差のある海外からの深夜便や、商用ビジネス機、国際航空郵便、共同利用が決っている米軍や自衛隊機が、全て騒音や危険性など制約無しに24時間有効利用可能となる。 ⑨新空港になると廃止が決っている現空港跡地の開発も 可能。跡地は地下鉄や都市高速インフラ既存で、都心部近接の有望な開発区域になり、跡地国有地は売却で売却益も発生。建設費の相殺等が可能。民有地も売却や開発活用で、地主さんにもメリットが発生する。 ⑩ 十分な処理能力や、将来の状況を見た施設や滑走路再拡張なども自由。 ⑪ 土地買収や周辺環境など事業の早期実現が極めて困難な現空港と異なり反対一坪地主等の問題と無縁で、新工法と共に早期完成が可能である ---- 思い浮かぶだけで以上、多岐に渡ります。 これらの極めて有望なメリットは現空港拡張案では実現不可能なものばかりですね。④などは国土交通省が今年みづからその経済効果を算出、一般公開

意見分類	寄せられたご意見
	しています。新空港推進意見集約の地元経済界なども認めるところです。 旧軍払い下げの現空港が一定期間福岡市や地域の発展に寄与したのは事実ですが、21世紀までに大きく成長した福岡市には既に手狭で限界。デメリットが目だつのみですね。それと現空港が地下鉄で博多などから5分と近い事が数少ないメリットとして強調されますが、博多での関係交通機関からの乗り換え条件を加味すると現実にはもう少しかかっており、博多からの鉄軌道系現空港アクセスタイムはやや増大し、新空港案との差は縮小すると思います。また新空港への鉄軌道アクセスタイムは、全国主要空港比較でも上位の良好な値であり、⑥の要因などからタイムロスを改善する事も明白です。 おりしもサブプライム関連景気減速で、公共事業などの見直しも考えられますが、空港インフラは100年超の長期 使用が前提。好況一不況のサイクルを何度も体験するものです。長期的視野で判断し整備方針を決定してください。 また、政府は景気対策として、国費が一部負担でしか無い新空港案より巨大な「全額国費負担」の公共事業なども、景気対策もかねて整備方針財政出動を決めました。 官民折半で無金利借入れ金など資金調達方策も考案される新空港案は、事業採算性など問題無い上に、経済波及効果など将来の地域経済成長の為に極めて有望であります。 短期的には不況対策としての側面も新空港事業は発揮する 事でしょう。 空港整備に関する地元最終方針決定に関し、福岡市長や県知事さんは、これらの各種条件や新空港建設推進で決定した地元経済界の意思等を良く御理解頂いた上で、経済活動の盛んな東アジア経済圏とも好立地であり、海外からの 九州のゲートウェー都市である、福岡市や周辺エリア広域の将来をお考えの上、問題だらけの現空港拡張案では無く、トータルな経済効果やメリットで遥かに上回る、 有望な新空港案を選択される事を強く期待します。 その後の国;国土交通省に関しても同意見です。
	玄界灘の風を無にした案には賛成出来ない。又、騒音は無いとの事、何を根拠に書いているのか新空港はいらない。
	全く理解できない。GDP予測がおかしい。初めに空港ありきのPIレポートである。環境騒音の被害なしなんて地元できちんとデータをとったのか？三苫上空は、今でも騒音が激しい海や自然の生き物たちの生命について考えたことがあるのか？自然は私達だけのものではない。血税を使ってまで、この世界恐慌といわれる時勢に箱物利益追求はやめてほしい。もっと心の豊かさを取り戻す時代に入っている。そして地元の人達の被害を貴方達は考えたことがあるのでしょうか？PIの意見をもっと行政は活かしてほしい。
	PIレポートを読むと新空港ありきと最初から決めてかかっている様に思えてならない。周辺に住んでいる者がどれ程の騒音公害を被るのか全く説明がなく、おおいに不満である。これからの寒気破壊を考えると、相当の反対運動が起こるのは必至である。
	・海上空港は周辺の安全性や環境面が増設案に対し格段に優れている事。 ・あらゆる場合を想定した事に対応できる可能性が高く24時間対応できる空港であること。 ・現空港跡地の広大な敷地の有効利用が図られる事。
	まず平均水深12メートルは信用できない。少なく見積もっている。また埋め立てに要する土砂はどこから調達するのか、海砂なのか山を削るのか、その方向性でも示すべき。工事費9，200億は1兆を切るために操作しているとしか思えない。以前は1兆1千億だったしアクセス経費は名言を避けている。うるさ指数WECPNL75は中部国際の同値70から後退している。新宮に住む住民としては看過できない。なぜなら新宮町の総合計画のスローガンは環境共生であり、いくら騒音対策の対象にならないとしても、うるさいことには違いない。新空港は絶対反対である。
	・今まで何度も新空港案が出てきましたが、福岡県民はずっと反対し続けています。今回もそうでしょう。 ・新宮町民をはじめ県民には、新空港を進める行政に対し不信感が強いと思います。 ・衆院選、知事選、福岡市長選、参院選、これら一つでも落とせば新空港は頓挫します。世論の状況を考えると非常に厳しいと思います。 ・空港利用者にとって利便性は非常に重要です。新空港では利便性が損なわれます。旅客離れが進むことが考えられます。 ・高齢化社会です。お年寄りに使いやすい空港とは、アクセスしやすい空港です。博多駅に着いてから、また20分もかかるのは旅行意欲を削がれます。 ・ウインドカバレッジが低く、欠航や遅延の可能性があります。 ・自然環境への影響が非常に大きいと考えられます。特に国定公園を開発することはおかしいと思います。 ・自然環境は空港島とその周辺だけではありません。大量の土砂をどこから運んでくるつもりでしょう。立花山2つ分の土砂が必要だそうです。 ・新空港対岸は住宅街。アクセス道路や鉄道の用地買収は長期間を要するでしょう。 ・アクセス道路や鉄道などによって、静かな住宅地は24時間中騒がしい環境になるでしょう。 ・新空港対岸には物流企業が進出できるような土地は少なく、空港機能の低下につながります。またその用地買収は厳しいでしょう。 ・空港の移転に伴い、自衛隊、米軍、海保が伴います。新宮町では反対運動が起き、アクセス用地買収や漁業補償交渉は困難を極めるでしょう。 ・新空港の費用は9200億円では済みません。自衛隊、米軍、海保の移転費用は含まれていません。アクセス建設費用のうち、海底トンネル、空港島内道路、連絡鉄道の鹿児島線内の改良、一般道路の建設費なども含まれていません。さらに対岸開発用地の造成費用なども含まれていません。これらを合わせると1兆円を軽く超えることになります。安く見せかけて後から高くなるというやり方は、大きな反発を呼びます。 ・建設費用が用意出来るのかはっきりしません。不況は長引く可能性が高く、経済界が集めるのは厳しいと考えられます。 ・株式会社方式というのは、建設費や借入金の利息、利潤などを運賃や施設使用料に全てかぶせるというもので、納得できるものではありません。 ・株式会社方式により着陸料が値上げされれば、運賃に影響するだけでなく、路線維持や路線誘致に大きな影響を与えます。 ・日本は高齢化人口減少時代に突入しています。大変なのは生産年齢人口の減少が急で、技術革新が追いつかないことです。経済のパイは確実に小さくなります。空港需要は減ります。新空港の経営は大変厳しいものになることが予想されます。 ・新空港は対岸周辺の道路の交通量が多くなるため事故の危険性が高くなります。 ・ステップ2や今回の需要予測を基に作成された新空港の収支計画は全く当てになりません。実際は需要が減っているからです。銀行は信用のないものに貸し付けはしません。 ・政府保証債は臨時の立法が必要です。しかし国会の党派構成などを考えると法律が通る可能性はほとんどないでしょう。 ・建設費が非常に高く、財政に負担をかけます。住民サービスの低下につながります。 ・消費増税が現実的になっています。しかしこれは徹底した歳出削減が前提です。滑走路増設案がありながら新空港を建設したのでは納得を得られません。 ・新空港のように大型トラックが24時間静かな住宅街を走るような案は駄目です。その他米軍や自衛隊などの移設、環境への影響、騒音（補償されない程度の騒音が出る）など地元への影響が何も説明されていないように思います。 ・右肩上がりの需要予測に反して実際の旅客数や発着量は減っています。この状況で超ハイコストな新空港が理解を得られるとは思えません。 ・跡地開発に具体案や見通しが示されていません。これではまた財政に悪影響を与えるのではと考え、新空港に賛成できません。 ・建設費捻出、アクセス用地買収、対岸開発用地買収、漁業補償交渉、建設費高騰の可能性、県民の反対、地元住民の反対、開港後の経営が見通せない、跡地開発の問題、自然環境への影響、相次ぐ選挙等、見通しの厳しい事項が多すぎます。これでは時間が莫大にかかり、いつ開港出来るか分かりません。このような方策はすべきではありません。 ・補給路が1本しかない新空港島は防衛面で問題があると思います。 ・自衛隊小型機などはウインドカバレッジの低い冬期に運用できるのでしょうか？有事の際に欠航しますなどとは言えません。非常に心配です。
	新空港案は海上空港で騒音影響がほぼ無いし、無駄な騒音対策費を支出する必要が無いため新空港案を選択するべきです。
	騒音がなくなって、市民に影響を及ぼさないので良いとは思いますが、埋立は反対です。
	自然環境や空港周辺地域住民の方などのことを考えてほしい。
	② 自然環境への影響について 325 件
	24時間利用が可能になる必要がない。深夜、早朝の移動は、北九州空港を使えば良い。海域の完工保護の為、埋立てには反対。
	海上に橋梁式滑走路にしては、海流の流れが大幅変わらないのではないか。海図は博多湾を基準にしている。LDLではなくHDLで地元としては賛成である。アクセス面の検討が乏しいのではないか。
	新空港案は下記の点で反対である ・発着数が現空港に比べて10%程度増えるために、費用が4.5倍（その見積もりも過小に見える。同じ海上空港の関空では4兆円かかったと言われている）では費用対効果が悪すぎる。24時間空港化は北九州、佐賀空港に任せれば良い。 ・玄界灘の自然環境破壊に繋がる ・郊外に空港移転したおかげで、飛行機利用者数自体が減る例がある（広島など）。新空港にはその分の見積もりが入っているのか？
	自然との調和に欠ける（地球にも限界あり）。大災害時、自然からの「おしおき」を受ける
	環境汚染は嫌。
	自然環境へ影響が大きいので賛成できない。
	環境への影響が大きいために止めた方がいい。
	環境問題が重要だと思った。
	環境に危ないからだめ。
	環境が守れるならこちらの方がいいと思う。
	自然環境への悪影響はどうするのか。ただでさえ、海などは汚染が続き、魚貝類に甚大な影響がでていると言うのに！利便性も確かに必要だが。
	環境保全を解消してから、また考えて欲しい。
	自然環境など簡単に理解できない新たな問題が発生しそうだから反対です。
	24時間利用できるので、利用客が増えると思いますが、費用や環境についての理解が必要だと思いました。
	安全性にすぐれると思う。埋め立てる時の環境を配慮さえすればよいと思う。24時間利用できるのはすごいと思います。
	福岡地区は北九州地区に比べ海岸線に工場等少なく、美しい海を保ってきた。 その一部を埋め立て空港にするというのは、いかにも前時代的思考のな

意見分類	寄せられたご意見
	にものでもない。 関西空港をはじめ失敗例は多く、我々一般市民には工事によって一部の人が潤う位にしか思えない。 一度失った自然をもとに戻すのは経済的にも技術的にも時間的にも大変苦労する。 福岡の美しい海を守るためにあえて海上空港を建設せず、既存の関空や韓国仁川を利用してもらう方が、アジアの国々の関心を引くと思う。 また、冬の玄海灘のアクセスは問題ないのか言及されていないところが、工事ありきの検討に思える。
	実際に飛行機を利用する立場としては、ウィンドカバレッジは限りなく100に近い方が良いが、飛べない可能性が平均して50-100回に1回あるというのは使いにくい。 多かれ少なかれ環境破壊にもつながる。食糧安保が叫ばれているのにもかかわらず、漁業に対する影響などが避けられない。など欠点が多い。 これまで税金を投入した施設の利用度が下がる。
	長期的な需要に対応できる点は良いが、アクセス時間が長くなるのは不便であるし、資金調達はどうやってするのか、私たちへの負担が出てくるのではないか心配。また環境への影響が不安に感じる。環境への配慮を十分にしたつもりでもどこかに影響が出るのではないかと思う。
	代表案とされているN61°案も問題点が多く、芦屋飛行場との空域問題（北東からのILS進入について）、海浜変形、クロースパラレル滑走路を選択した場合の将来的に増設する際の拡張性の問題など、問題が山積みである気がした。
	将来需要への十分な対応可能や利用制限の緩和、騒音問題の解消など、良いことずくめであるとは感じた。将来の発着数予測や自然環境への影響、それにともなう予算の増大など、また交通アクセスの向上にかかる費用など、これらをより詳しく検討してそれでもメリットの方を重視すべきであるなら新空港案に賛成。
	24時間利用やアジアの主要空港をめざすことを考えると、すばらしい案だと思います。しかし、埋立てには反対です。環境保護が私たちが一番大切にしなければならないことだと思います。埋め立てるのは簡単だけど、失われた環境や生物を取りもどすのは大変なことです。そんなことをするくらいなら、人間がガマンするほうがいいと思います。
	埋め立て等、環境問題、漁業関係の問題があるのではないか。その辺も土地問題と同様に詳しい説明がほしいと思います。
	アクセス利便性の低下が考えられますが、改善されていく予定となっているので、そこまで問題とならないと感じています。環境などに配慮していただけるのなら新空港案の方がよいと感じました。
	空港まで行く便が不便になる。埋め立てをしたら、周辺環境の問題が気になる。
	「航空機の騒音区域は市街化区域に影響を及ぼさない」とあるが、その点は良いと思う。しかし、埋立による自然環境への影響がこわいです。
	海を埋め立てて作るなど、環境問題にかかわってくるからあまり賛成できない。
	安全性は高くなるが、海をうめることになり環境問題など、土地の買収が思いのほか上手くいかず予想以上のお金がかかり、赤字をまぬがれず、反対。
	私は反対だ。お金がかかりすぎるし自然環境しすぎ。
	自然環境につながるので、やめといたほうがいいと思います。サンゴが減ってきているので、悲しいです。
	あまり良く思えない。費用もかなりの額がかかるし、埋立をすると環境破壊になりかねない。あと漁師さんたちの生活に大きく関わると思うから。
	埋立による自然環境への影響はあるがメリットも大きいと思う。
	初期費用がかかり、自然環境への影響が気になるため反対です。
	埋立により環境が破壊されるので反対。
	埋立による自然環境への影響が考えられるため、ちょっと不安。
	安全第一と自然環境をまず一番に考えていくべきと思う。
	自然環境への影響があるならば、便利であってもいらないと思う。
	環境のこと　費用のことを考えても絶対反対です。将来子どもたちにつけをまわすようなことがない様にしてほしいです。
	海上空港には反対です。環境（海洋）を破壊するより、人間の住環境に少し不自由を掛ける陸上空港（現行空港）の方が良い。
	新空港という事で、最もやり易いやり方かもしれない。ただ、環境等の面で心配が残る。環境アセスメントも充分に行う必要がある。利便性を考えると増設だが、510haの開発は考える必要があると思う。財政面にも課題がある。
	美しい玄海の景観を損ねます。大きい公共事業はもう必要ありません。建設業者が喜ぶだけで、官民癒着の温床を作り出すだけです。お金がかかりすぎます。
	費用が掛かりすぎる。環境への影響も心配。
	埋立ては反対。環境問題から。
	自然保護の観点から反対です。空港に関連する業者が生活上困るのではないでしょうか。移転がスムーズに行われるのか不安。
	私たちにとって良いことのほうが多いが、先ずは費用がとても掛かってしまう事、それから自然環境の事を考えるとあまり賛成出来ない。
	周辺住民だけでなく、環境にも影響があるので良くないと思います
	以前有明海をせき止める事で自然が破壊されるという事がありました。今回も空港建設の工事において、その様な事が起こると、私は確信しております。環境への被害を最も重要視すべきだと思うのですが、そこのところをどうお考えか知りたいです。
	環境保全について、自然環境への影響の内容が抽象的過ぎる。どのくらいの影響があるから、どういった配慮が必要かを具体的に知りたい。（P16）
	埋立地をあまり増やして欲しくない
	埋立地という事で、どれだけの強度（地震などが起きた場合など）があるのか、海の生物に対しての影響がどれだけあるのかが、知りたい。
	現在の空港では、これから増えていく需要に対応しきれないとのことですが、埋立地を利用して新たに空港を建設するのは反対です。自然環境の保全や地域の住民の合意など、問題が多いように感じられます。
	新空港の場所は市の中心部から多少離れているので利便性が悪いと思いました。また、自然を更に壊すことになるので、あまり賛成はできないです。
	更に今後需要が増えた場合などは、新空港案の方が良いし、メリットも多いと思ったが、海を埋立するという問題がとても考えさせられる所です。費用が多くかかることも問題点ではあると思いますが、私は埋立についてが一番気になります。
	環境が悪くなるのはあまり賛成できません。
	社会環境、自然環境を考えて、良いと思います。
	新しく空港を造る場合、魚のおいしい場所なのに、自然環境に影響があるのはあまり賛成できない。もっと具体的にどういった配慮をしてくれるのか知りたい。長期的に考えた場合、町づくりなどを行えるし、交通の便が良くなるのは助かると思う。
	海域の埋立による生物や水質などが心配。必ず影響が出てくると思う。
	お金がもったいないと思う。海がかわいそう。
	お金が莫大にかかるので、あまり賛成しない。自然にも良くないし、周りの住民が反対しそう。
	海を埋め立てることは環境破壊になると思うのですが、それ以外の場所に建設することはできないんでしょうか。もし新空港を建設するなら、なるべく住宅から離れた場所にする等、騒音被害に気をつけて頂きたいです。
	新空港案については、やはり私は環境問題が一番気になります。今、環境問題が重要視されている中、また環境を壊すようなことをしてよいのかなと思います。
	自然環境への影響が考えられるので必要ないと思います。
	反対です。お金もかかるし、埋め立てることは自然に手を加えることなので避けてほしいです。しかも、今は不景気だし今後も続いたら飛行機も乗らなくなったら作る意味もないからです。
	環境に対してもっと考えるべき。お金がかかりすぎる。
	自然環境に影響がなくて、周辺地域の方が理解してくれるのならいいと思います。
	埋め立てということで海の生き物やらのことが心配。ちょっと遠くなってしまうというのが…新空港まで直行のバスなどはあるのでしょうか。
	24時間利用できて安全性も上がるけど、環境問題などはどう考えているのかなと思った。
	環境に悪そう。お金がすごくかかるし、環境にも悪そうだからあんまり良いように感じない。無理して深夜までやらなくても良いと思う。
	自然環境のことをよく考えてほしいです。24時間は良いと思います。
	事業費、環境のことを考えると賛成できない。
	これは反対。わざわざ海を埋め立ててまで空港を作らなくていいと思うし、自分の家の近所だから騒音とか困るし、行くまでの便利はよくないし、環境にもよくないし、なんていっても費用はものすごい額だから、そのお金をどうやって出すのか分からないし、メリットは少ないと思うから。
	環境破壊がますます増える。けやきや照葉やオリンピック招致など無駄な税金が多かったのに、また私達の住民税の増税が要求されて迷惑。
	自然保全をしっかりしてほしい。
	利用時間についてやこれから先のことを考えたらとてもいいと思いました。けれど、環境問題は大きいなぁ…と思います。
	初期投資が多額で、自然環境を壊すような気がするからあまり良くないと思う。

意見分類				寄せられたご意見
				環境への影響が心配です。
				自然環境への影響は今後ずっと続くことだからよくない。対策も難しいだろう。
				アクセス利便性をよくしなければならないし、環境への配慮もしなければならないし、課題はいっぱいだと思いました。
				海の上に作ってほしくない。
				海の上に作るのが案として出てたんですが、やっぱり環境問題が一番不安だと思いました。色々海の上に作った方が良い面もわかったけど、作るなら環境問題をよく考えてから作ってほしいです。
				新しい空港ができるのはいいと思うけど海を埋め立てる際の自然災害や事故が起こった時大変だと思う。東区の島にできると、車の渋滞が起こりそう。
				将来的に需要が高まれば良いものだと思います。自然環境も保全していれば便利になると思います。
				この案について賛成なのですが、やはり海などの環境のことが気になりました。どのように対策を取るのか知りたいです。
				埋め立てに少し抵抗がある(自然環境を考えて)。お金がかかりすぎ。現空港がまだ使えるのにもったいない。
				交通アクセスが不便だと感じる。埋め立てをすることにより環境問題が気になる。しかし、混雑や将来のことを考えると空港を新しくつくった方が良い気もする。
				24時間利用出来る様になることで便利になりますが、周辺住民による環境への考えを考慮していると、騒音に対する支払いはなくても、環境に対する支払いが発生すると思いました。
				漁業や自然への影響が埋め立てにより起こるという反論があるが、滑走路増設では問題を長期に渡り解決できるわけではなく、私たちの生活を豊かなものにしていくために、自然への影響は避けられないため、仕方のないことだと思う。
				エコロジーについて考えるべき
				新しく海に土地を作るので、環境破壊が問題となっている今では、反対する人も出てきそうだと思う。
				将来的には新空港案が有利だと思いました。でも近年では環境保護が叫ばれているので、環境をよく考慮してほしいと思いました。
				24時間利用できたりというメリットは理解できるけど、環境を破壊してまで作らなくても良いと思う。生物だけでなく、住民も空気が悪くなったりで、被害にあうことになると思う。
				・多額な初期投資が必要で、調達が困難と思う ・海を埋め立てるため環境保護が必要 ・現空港閉鎖後の利用法を考える必要がある ・24時間利用は魅力的と思う。
				・現空港のとりこわしは環境に良くない ・海の埋め立ては多額の費用がかかる
				海を埋め立てる際に、多くの生き物を悲しませることになる。
				環境面や費用面で問題があり、駅や天神から遠くなるのは不便だと思います。
				海を埋め立てるのはどうかと思う。
				新空港をまた新たにつくるのは、環境や資金の面からもあまり良くないと思う。
				環境について考える必要があることと、費用が大きいこと以外はいいと思ったが、福岡にそこまでの体力があるのか。
				「滑走路増設案」と比較すると利点が多いと思ったが、自然環境保全という点について考えると、利便性の為だけに埋立という手段を使うべきではないのでは・・・と思いました。
				海などの自然に影響がないかが一番気になります。一度壊してしまったら、元には戻らないと思うので。
				志賀島・奈多ゾーンに滑走路をつくることには反対である。自然環境のことを考えると、新しくつくるより、今の福岡空港を増設した方が良いと思う。
				24時間利用など魅力だが、前述のように環境影響を考えると賛成しがたい。
				自然環境への配慮を十分にしてほしい。
				環境問題が大きく取り上げられていることや、資金が多くかかることから、あまり良いとは思えませんでした。人々にとってはとても便利になると思うのですが、現在ある空港を改善する方法の方が良いように思いました。
				環境保全が重要視されているので、海を埋め立ててまでするのはどうかと思った。
				費用が高く、埋立など環境への被害を考えるとデメリットのほうが高い。
				新空港で市民の憩いの場を奪わないでほしい。博多湾は人工島のおかげで汚染状況が酷くなった。同じ失敗を玄界灘ですべきではない。新空港には反対。
				巨額の費用で、今以上に地元の負担金(県の借金)が増えるのは困ります。また、貴重な自然環境など、再生のきかない財産を失いたくありません。 三苫へは度々行くことがありますが、1年を通じてあれほど風が強い場所に、空港を建設するのは誰が考えても危険だと感じます。
				・新空港建設はコストがかかり過ぎて税金のムダ使いだ。 ・新空港建設は埋立による自然環境の破壊につながるのではないか。
				現空港に増設してもらいたい。新空港は遠くになるし、海洋汚染にもつながる。
				現空港の需要予測はあてにならない。 新空港建設は自然環境の破壊になる。
				新空港建設はコスト、自然破壊といった面であまり理想的な案ではないと思います。
				新空港建設には、費用がかかるし、自然環境の破壊にもつながる為、現空港に増設の方が良いのでは。
				反対。
				自然環境への影響が懸念される。事業費が膨大。
				反対！海が汚れるから。
				・環境面の配慮が心配される。 和白干潟の野鳥や埋立による海流の変化に伴う海の中道の地形への影響、及び住環境への影響(志賀島・奈多ゾーン) ・鉄軌道によるアクセスは三苫・新宮ゾーンに利があると考える。
				・費用がかかりすぎると思う。 ・自然破壊してしまうと思う。
				海上の案であるが、自然環境の破壊につながるおそれがあるのでは？福岡のキレイな海を大事にしてほしい。
				空港そのものは海上にあるのであまり問題はない。しかしのり入れ道路、交通手段の整備等、自然環境の維持には充分配慮する必要がある。長期的な展望から見れば、こちらを推進したい。
				先先を考えるなら新空港がよい。滑走路増設ではいつか行き詰る(ホンコンのように)。街中の空港はよくない。問題は海の自然破壊。福岡空港は九州一大きい空港のため、やはり考えるべきだと思う。
				現空港からすればアクセス利便性がはるかに低下する訳で、航空会社の競争意識も低下するのではないかと考える。また最大の問題は海上を埋め立てて、新空港を建設することであり、現段階での数値上では測ることの出来ない環境被害・漁業被害・補償を強く懸念している。
				新空港建設は莫大な費用がかかり、海を埋め立てることによって自然破壊が進んでいく。
				自然の保護という観点から反対である。また、建設にあたり、税金も多額に投じなければいけないわけで、特に現空港は十分に機能していると思うので、新たに空港を建設する必要性を感じない。
				環境破壊につながるのではないか。そして和白湿地帯の鳥に影響があるのではないか。
				新空港建設は自然環境の破壊になる。
				・税金のむだ使いであり、国民の負担をこれ以上多くしてもらいたくない。 ・現空港で十分である。 ・海上ということで自然破壊につながる。
				海の汚染等の問題があるので、現在の空港で対応が出来なくなってから考えてもいいと思います。
				新空港建設は逼迫した地方財政に大きな負担になる。自然環境の破壊につながる。
				新空港建設に伴う環境破壊が懸念されます。
				世界中で環境保護が叫ばれる中、こんな計画が許されるかと腹立たしい。

意見分類	寄せられたご意見
	今の不況の中、需要逼迫があり得るのか疑問。
	新空港建設は自然破壊につながる。
	自然破壊になる。お金がかかりすぎる。
	環境に悪影響を与えるのかもしれず、予算も高くなるのでは、あまり実現性がないのではないか。
	埋立による海域の環境保全が一番気がかりである。騒音はないと書いてあるが、24時間運行するのであれば、必ず問題が出てくると思う。
	都心から離れているので利便性があまりないような・・・ 自然環境への影響も大きいようなので、対策をどのように行っていくつもりなのか。
	環境面、コスト面、利便性の面からも現実的ではない。
	将来利用者数が伸びる前提で案が出ているのが納得できない。そういった予測が当ったことはない。事業主の都合の良い予測になっていると思う。新空港建設による環境破壊の方が問題。
	環境破壊です。
	新空港建設は自然環境の破壊になる。破壊につながると考えるので反対である。
	環境破壊も著しい。世界経済や原油等も鑑みて、今後航空機の利用者や離発着回数が増加する根拠がない。赤字財政で考える金額ではない。建設費用金額も疑わしい。市民の拠点、中心から遠くなることは、市民すべてに不利益であり、利益を得るのは一部の企業・業界のみである。
	海が汚くなってしまいます。この前和白を埋めたてたばかりなのに、どうして福岡市はこの様に公共事業ばかり増やすのか。費用が高すぎます！！
	新空港案については、財政負担も多く、また自然環境についても大きな破壊につながると思われるので反対です。
	配置場所が交通の便があまりよくない場所のように思える。周囲の環境のことを考えると、あまり新空港案には賛成しかねます。
	環境問題が叫ばれる中、更なる環境破壊を行うのはどうかと思う。又、建設費用の問題はどうなっているのか？
	財政の先行きが真っ暗なこの時代に24時間利用可能、東アジアとの経済交流の一層拡大等の美名のもと、このような多額の財政支出をするべきではない。 新たに海を埋め立てること自体が環境破壊ということを自覚すべきでしょう。
	海上空港は造るべきではない。海上にしたほうが現在の場所でのいろいろな制約から開放される利点はあるが、デメリットの方がはるかに大きい。 莫大なコストの問題。現在計画されている位置では陸地に近すぎる。 より沖合に変更すれば水深が深くなり、コストが膨れ上がる。特に大規模な公共事業では見通しの甘さ（埋め立てなどの環境を激変させる事業の場合は、そもそも正確なコストの見積りなど至難の業）から当初の計画より大幅にオーバーすることがしばしば。影響の及ぶ範囲が広すぎて、現時点では予測不可能なリスクが多々あるはず。 また、海上空港は周辺の市街地への影響が無く、環境対策費が必要なくなるとなっているが、それは楽観的すぎであり得ないと思う。新宮町、福岡市東区の自然環境、住環境が大きく悪いほうに変わる事は避けられない。飛行機の騒音だけでなく、交通量の増加、過度の都市化開発が進んでしまうこと等々。 また、海上空港といっても、ほとんど陸地に隣接している。陸続きの埋立と何ら変わらない。これだけ陸地に接近していると、潮流が大きく変わり、海岸線の侵食、堆積が発生するのは避けられない。 志賀島から新宮、古賀、福間の海岸線に予期せぬ侵食や堆積が発生する可能性、そうなった場合の対策費などが考慮されているのか。仮に護岸で対応できるとしても、美しい砂浜がテトラポッドやコンクリート護岸で固められるなどというのは論外。 そもそも、これからの時代に大規模な埋め立てなどはそぐわない。経済性よりも自然環境を優先すべき。福岡市の人工島、諫早湾の干拓などが良い例。反対世論を無視して福岡市や農林水産省が強行し、どのような結果を招いたか。過去の失敗例に学ぶべき。 PIレポートにある「周辺自然環境への影響の項目」についての記述には「可能性がある、配慮する必要がある」と記されている。現実にはそのようなレベルではなく、周辺の自然環境へ回復不可能な悪影響を及ぼすのは避けられない。マイナス項目として軽視し過ぎている。また、相の島から新宮方面へは、渡り鳥の移動ルートになっている。空港予定地及びその周辺の海域にはアビ、オオハム、ミズナギドリ、ウミスズメ、カイツブリ、海ガモ、ウ、カモメ、ヒレアシシギなど多くの海鳥が生息している。これらの野鳥のことは、現在の検討項目から抜け落ちているのでは。
	都心からの場所が遠すぎます。タクシーなど使えなくなります。大きな荷物を抱えているときなど非常に不便になります。建設費も非常に高く、財政への影響が大きいと思います。麻生知事は先日の新聞で消費税を上げるよう求めていました。地方は破綻寸前とも言ってました。片方で国民に痛みを求めながら、もう一方で1兆円もの巨大事業をするなんて、筋が通りません。滑走路増設というすばらしい選択しもあるのだから、新空港は全く必要ありません。将来の子供たちに本当に残してあげたいものは、新空港と建設のための莫大な借金ではなく、豊かな自然と健全な財政です。
	財政負担や補償問題、環境破壊等も含めると、利便性が良くても負担も大きいと思われる
	個人的には反対。一番は環境への問題
	環境面、交通手段を考えると外海は反対
	北九州空港に近くなり24時間発着出来るといっても、美しい海をつぶすのには絶対に反対です
	環境アセスを充分に行ってもらえれば、増設案よりは新空港案の方が良いのではないかと思う
	1.利便性が全くない 2.新空港建設はお金の使いすぎ 3.新空港建設は自然環境を破壊する
	交通問題、海上汚染を考えると利用者の立場に立った考え方ではないと思う。
	初期投資額が1兆円近い。市民・県民の財政負担重い新空港案は絶対許せない。 交通の便が悪くなる。 自然環境が悪くなるし、海上空港は風の影響受けやすく、安全面に不安あり。
	・費用・環境・周囲への影響全てにおいて問題だらけだと思う。 ・今、国のお金を使ってやるべきではないと思う。 ・県民の投票をとって考え直すべき。
	騒音問題などを抱えている今、新空港設立はさけて通れないと思う。今の空港は24時間利用ができないけど、それができるようになるともっと利用客（特に海外）が増えると思うし、長い目で見て、福岡が発展できるチャンスだと思う。ただ自然への配慮や建設費用は気になります。
	玄界灘の自然と調和した空港を目指して欲しい。
	新空港の建設には反対である。（理由）現空港は利便性の評価が高い。新空港は新たに港湾を始め周辺自然環境の破壊が生じる。 （要望）新空港の建設には、当初より現空港の跡地利用をどうするか検討を併行して行う要望があったが、PIには今も示されていない。示して欲しい。
	環境保全対策や跡地の有効利用等を考える必要はあるが、増設案に対し、安全面で優位なため、さらに現空港の抱える問題もクリアになることから新空港案に賛同します。
	環境は一度破壊したら二度と元へ戻すことはできない。建設の可能性、経済性の調査のみ行われ、環境に及ぼす影響調査が後回しになっていることが信じられない。環境破壊が甚大になる調査結果により、計画が変更される（中止になる）ことが有り得るようには思えない。
	①初期の多額の投資が必要で、1兆円近い投資は絶対許せない。 ②新しい空港になれば交通の便が悪くなる。 ③埋立すれば自然環境を悪くする。 ④海上空港は、風等の影響を受けやすい。
	新空港案に対しては尚更です。市長はどうせ先に死んでしまうからいいのかも知れませんが将来子どもたちの自然環境を考えると最悪です。お金なんか関係ないと思います。そんなお金があるのならカンボジア難民にとか貧困生活してる方に寄付したらどうすか
	環境対策や費用の面から考えて無理のような感じがする。
	なぜわざわざ埋め立てて空港を造らなければいけないのでしょうか。環境問題を考えると新空港をつくる意味がわかりません。
	美しい自然の中、わざわざ空港をつくることはないのでは？財政も厳しいうえに、地域が活性とあるが、現空港周辺が活性しているとは思えない。そもそも24時間飛行機を飛ばす必要があるのか？（まあ、地球全体で考えれば時差の問題があるだろうが・・・）
	将来的なことを考えると新空港案が妥当のように感じるが、環境への配慮は（埋めたてすることで生態系への影響があるだろうから）充分にして頂きたいと思います。
	周辺の騒音が心配。自然環境対策は。
	考えられない。福岡のよさは空港が近いことなのに、自然を破壊してまで莫大な金額を投入する必要性を感じられない。場所も遠すぎる！！
	今の時代世界的に環境問題が問題となっているので、埋め立てというのはあまり賛成できないと思います。
	環境問題が心配。アクセスの問題は重要だと思うので、新空港へのアクセスをもっと詳しく載せてほしい。金額が高く、私には想像できない額だが可能なのか。
	新空港についてはデメリットの部分しか知らなかったので、まずメリットがある事に驚きました。一番気にかかるのは環境問題で、全く悪影響を及ぼさないというのは無理だとしても、もっと環境に配慮した案が出るといいと思います。

意見分類	寄せられたご意見
	私は福岡市東区住民なので、この案を聞いたときは驚きました。 良い点 ・便利になる。 ・地域がより活性化する。 不安な点 ・福岡市中央部の人々にとってアクセスが悪くなる。 ・交通網整備のためにさらにコストがかかる。 ・海浜の環境が悪くなって魚が釣れなくなる。
	こちらの方が利点が大きいと思いますが、海洋に与える影響などは大きな一要素に感じます。漁業への影響も大きいと思いますし・・・。
	将来需要予測が、人口予測などを背景にした場合に酷く甘いものになっている。空港は国家百年の計に基づくべきだが、2100年出生率を0.95と甘く見積もっても、福岡の人口は大きく減少し続けて行く。人口が減るのに需要が増大するわけは、ない。環境アセスメントも欠落しており、具体な自然環境・動植物に対しての影響が不明である。
	海上に埋立工事を行って、自然環境に与える影響等はどうなっているのか？
	環境、費用、需要予測、どの面から見ても、海上空港はつくるべきでない。
	一番懸念されることは、環境問題で工事によって潮流の変化、白浜の流出、何と言っても地元負担も多く、町財源の圧迫、少子化の問題、そろそろこの辺で生活リズムをゆったりした生活に戻すべきで、24時間空港は必要ないと思う。
	ウインドカバレッジの説明がわかりにくいが、結果的に「平均水深」による建設費用の大小で2案（N125° E、N61° E）に絞り込む流れは妥当。 ただし「国定公園への法規制に抵触しない」というのは安易に感じる。自然環境への影響というだけでなく、弓状をなす景勝地の景観という評価も必要。
	環境にも良くないのでは？
	埋立てしなくてはいけない事が、問題だと感じた
	環境破壊に与える影響が大きそうなため、納得しかねた。
	遠くなる 環境に悪い 建設期間が長い 高い
	・環境への配慮が必要 ・将来的に見て経済的だ（環境対策費、借地料不要） ・周りが海のため安全性が向上する ・騒音問題が解決する ・新空港を作ることで新たに交通の利便性が向上し、まちづくりに役立つ
	それこそ最近志賀島に行く機会があったのだが、そこの海がとてもきれいだったのを覚えている。そこに作るというのだから、一番気を遣って欲しいのは環境問題です。それととても視界が開けている所であるので、景観（空港だけでなくアクセスまでも）には重きを置いて欲しいです。一個人としてはアクセスが悪いのが残念です。
	建設費、環境問題等、検討することは多いが、滑走路増設案よりもメリットが多い気がする。日本国内で規模の大きい都市である福岡が更に発展するのに、多大な影響を与えると思う。利用時間の制限がなくなるのが大きい。
	長い目で見れば新空港増設の方が良いと思った。でも、それを作るときの近隣住民に対する配慮や、環境汚染についてどうしていくのかを、具体的に知りたい。
	埋立てによる自然環境への影響は、具体的にどういったことが予想されるのかを、もう少し知りたいです。
	こちらの案では、埋立てをしなければならないので、生態系に影響があるだろうし、近隣の住民の反対もあるので、増設案の方に賛成します。
	新空港案は24時間利用が可能という点は便利だと思うが、環境に影響が出るのが良くないと思う。
	コストがかかりすぎるし、現空港跡地の問題もあるので、新空港は作らない方がいいと思う。 海を埋め立てるのにも反対です。
	新空港は、確かに24時間利用できるという大きな利点がありますが、アクセスも今よりかやや悪く、環境汚染などが重視されているので、なかなか難しいと思いました。
	時間もかかるし、海の上に造るから、環境にあまりよくないと思います。
	本当に騒音など住民に影響を与えないのか。海の生き物はどれぐらい影響をうけるのか。
	少しだけれど、新空港の方がいいのかなと思いました。お金、時間、環境の問題があるけれど設備など便利になるならいいと思います。空港は便利じゃないといけないと思うから。でも遠くなってしまうのは少し残念です。飛行機を見るのが楽しみだから。
	確かにとても利便性は良いと思いますが、やはり環境への保全を多く考え、なおかつより多くのお客様の気持ちを考えた上で新空港を建設した方が良いと思う。
	跡地には遊園地などみんなが使える土地として使うのがいいと思う。漁業の方にどれぐらいの負担があるのか。
	新空港ができたほうが多くの客室乗務員やその他の航空業にとっては採用される数が多くなるのでいいと思いました。しかし環境面を考えると、あまり良くはないな、と思いました。
	海上を飛行することになるので、安全だとは思いますが、漁業などに支障はないのですか？
	今まで守られてきた美しい景観や自然を後世に残していくべき場所に、 埋め立てをし海を汚し空気を汚し、今一瞬の利益に目がくらみこの後何千年も残るであろう 豊かな海を汚すなんて許せない！！！！！！！！ 絶対反対！ありえない！あの海で子供達を育てたくてここに住んでるのに、この素晴らしい環境こそまもるべきもの！あなた方の考えてることは人間としてまっとうですか？？ 人工島問題もそう・・。自分達で自然を潰しておきながら何がエコな街づくり？？ 絶対反対！
	巨額な費用を投資し、しかも自然破壊に繋がるこの「新空港案」は絶対に反対です。この案で一番喜ぶのは工事等を担う関係者や財界人。自分達の利益のために今まで大切にしてきた自然を壊してはいけないと思います。地球は人間だけのものではありません。お願いです。どうぞ海を汚さないで下さい。
	●関西国際空港・中部国際空港などでの諸問題の発生が予測される。　地盤沈下による諸施設の対応。強風下での架橋利用の不可問題。 ●想定外の環境への影響、経費の上昇が考えられる。　建設用土砂の調達。海流の変化に伴う地形、漁業への影響。 ●地震発生による空港への影響が未知数であること。　液状化現象による影響。津波の問題。
	他の空港において，将来の人口減少に伴う航空機の運行回数減少予測も出ており，これほど大きな滑走路処理容量が必要なのか。人工島造成時にも周辺環境に対する不安がかなりあったので，同様の不安は生じると思われる。自然破壊と相当規模の予算を投じても，海上に造る必要はないと思う。
	海上空港は緊急時の封鎖機能はあるが環境破壊と工期・費用・着陸成功率に難あり。 志賀島を削り海の中道を滑走路とすれば殆どの問題点クリア。 但し志賀島住民の移転を要す。ダム建設と同じ。
	こんな良い所に空港を作るなんて、絶対に反対です
	絶対反対！！あの海岸を埋立てる事は罪な事です。
	三苫、奈多海岸、雁の巣砂丘、そして志賀島から望む玄界灘の景色等の風光明媚なかつ、歴史深い海に、このようなものを作ること自体が"罪"な事ではないのでしょうか？一度作られたら、もう二度と基には戻りません。取り返しのつかないことになる前に、是非、この案を取り下げて欲しいのです。切に願います。
	周辺自然環境へ影響が観念的で、具体性に乏しい
	出来るだけ沖合いでない方法のほうが、環境や費用面で良いのではないでしょうか
	自然環境面での破戒、住宅環境面での騒音、振動（特に夜間は強く感じる）による静音さの破戒を考えると地元住民としては新空港の建設には反対せざるヲえないが、遠い将来福岡市、福岡県、九州のさらなる発展と我々子々孫々の豊かで安定した暮らしを考えると新空港建設もやむを得ない。
	自然を壊してまで空港はいらない。私は三苫に住んでますが、風はすごいし、このようないい所を空港になんかしてはならない。国・県・市の役所の方々は実際に三苫を見たんでしょうか？絶対に反対。
	あまり賛成できません。時間的制約がなくなったとしても、近隣住民は騒音によって迷惑だと感じると思います。また、埋め立てなどにすると、費用面はもとより、環境を破戒してしまうと思います。
	絶対に必要ありません。環境面・資金面・利用者の立場・航空会社の立場etc、考えれば絶対に不要。そもそも玄界灘は強風が吹く。離発着に困難を伴う。

意見分類	寄せられたご意見
	環境の世紀といわれる今日、海洋埋立など時代錯誤も甚だしい。辛うじて残されてきた良好な環境を保全・育成することこそ今を生きる私達の責務であり、かつそれを享受する権利がある。新空港案には絶対反対である。近隣住民に悪影響があるのみで、何らメリットはない。それに初期投資が巨額で話にならない。
	財政面や自然環境の保全を考えた場合、新空港案はあまりにも影響が大きすぎる。北九州空港や佐賀空港（佐賀県側は道路整備されているが、筑後方面からのアクセス整備が必要）をもっと活用すれば、増設案で十分対応できるのではないか。需要が予測どおり今後も延びていくとは考えられない。
	理想的な空港が出来ると思うが、現場の自然環境破壊とか交通に対する騒音等色々な問題が出て来ると考えられる。
	最も理想的な案であるが、実現までのハードルが多すぎる。特に建設費については、中部国際空港の手法を参考にして抑制したり、精査と工夫が必須である。ここをクリアーしない限り新空港はあり得ない。また、環境面への影響についても批判が多いと思うが、羽田空港の増設滑走路の建設手法を参考にするなど、配慮すべきである。
	・新空港は聞こえはいいが、やはり環境に対する負荷（埋め立てのみならず、移動手段等も含めて）が大きく、発想が時代にマッチしないのでは
	破綻寸前の地方財政を考えると新空港はありえない。この問題に関して、県民世論は一貫して新空港に反対している。特に、福岡都市圏での新空港反対率は他地域よりも高い。新空港予定地での説明会も反対意見が圧倒的なようだ。巨大施設が玄界灘にできれば、そこだけでなく周辺海域に及ぼす影響は計り知れない。新空港は反対である。
	生活環境への影響について比較評価では、市街化区域には影響を及ぼさないとなされているが、新宮町や東区、古賀市への影響が本当に無いのか、海に空港を建設したとき騒音の推定される音量レベル数値を地図上に書き込んで示してほしい。海とは言え隣接する地域住民にまったく問題ないのかが、最も関心のある所です。また自然への影響について大学や水産試験場などの公的機関の意見がまったく記述されていません。もしあるのなら評価の中に記述してほしい。漁業補償だけの問題ではなく、環境保全の観点からです。また建設工事が住民に及ぼす影響をどこまで考えられているのでしょうか。
	海域における自然環境の問題 コストに関する問題 アクセスの問題 検討事項はいろいろあるが、現空港の跡地を含め、未来へ向けた街づくりが出来る。
	・海上の一番条件の良い場所をよく検討し、決定してもらいたい。 ・漁業権の問題、公害対策を考えてもらいたい。 ・空港と交通のアクセスについても対応してもらいたい。
	将来及び時間の制約がない事を考えるとこの案が最適だが、現状の経済環境下では、一兆円近い資金負担は大きすぎる。自然も破壊される。
	24時間空港であり、騒音問題もない。東南アジアでのハブポートになれる可能性が大である。環境問題に対しては、空港等の構造を環境に優しい、あるいは改善効果のあるものにすれば解決できる。
	絶対反対。環境についての詳細な調査もせずに作ろうとすること自体おかしい。他の海上空港で外界に面している所はほとんど無い。
	24時間運用できる海上空港が必要だと思う。しかし、環境問題、アクセスの問題、コスト等十分に検討して計画する必要がある。
	人工島型の新空港は必要だと思う。更に環境、予算の諸問題を精通する必要があると思う。
	新空港の建設には賛成である。ただし、海洋環境の充分な検討、アクセスの計画、予算等、問題点と対策を明示して欲しい。
	やはりどうしても都心部へのアクセス性に不安が残る。JR線との連動がどの様になるのかをもっと知りたい。また、環境（海岸）汚染についても詳しく知りたい。
	出前講座で明らかになった事は、 1.需要予測が楽観過ぎる。世界経済の急変を織り込んで、やり直すべきである。 2.費用負担が困難。県も市も借金まみれ。地方の財界も小規模。 3.環境影響調査をしていない。ウインドカバレッジの調査も不適切。 4.防衛省との協議も行っていない。 5.玄界灘の強風（横風）と荒波がまともに当たる海上空港など常識外。 など大変杜撰である。机上の空論である。
	新空港案では横風対策が最重要課題と思われるので北西に向いた「N135° E」案が最良であり、同時に志賀島の自然環境も維持できるとともに、海の中道の奈多、アイランドシティの総合的な発展も特に期待される。
	お金がかかるし、海を埋めたてるのは、今の時代どうかと思いました。このような空港ができたら福岡に住む者として非常に残念です。
	今の世の中では環境問題が問われているのに、福岡県が財政困難に関らず、多額の税金を投資してまですることか、疑問である。
	自然環境への影響は、より詳細なシミュレーション、アセスメントを行い、その結果を公表する必要があるのではないでしょうか。
	自然環境についての調査が不十分！！決定してからの調査では遅い。事前に両案の調査を行い、その結果も比較評価すべきだ。クジラ類、アカウミガメ、渡り鳥など、貴重な生物が生息する海域であるので、調査しなくても既存資料で大きな影響をどちらの案が与えるかは明らかであるが・・・
	中部でも新空港ですが環境とか安全とか交通の便とか色々な問題もあって多額の費用を使って、赤字ではと思いますが。
	事業費が莫大で海の環境も汚染されるので反対です。
	自然環境との調和に問題点が残る。
	海上を埋め立ててまで新空港を建設することに疑問が残る。都心からの利便性は悪くなるのは明らかで、現空港からのアクセスもどうなるのか。
	空港の建設について周囲の自然環境におよぼす影響が全く考慮されていないように感じた。もう少し様々な側面から検討する必要があると思う。
	はっきり言って大反対です。 この案は地元経済界（福岡）の都合であり、一般の人々にはあまり意味がない。人工島の件もある。あれは自然を破壊してトータルでの福岡の価値を下げたと思う。お金がかかり過ぎるし、美しい新宮沖を守りたい。だいたいそんなに人口が多くなる必要ない。海外のバランスの良い都市を見習うべきだ。
	経済状況が悪化するなかでの新空港案は非現実的であり、財源面、自然形成、住民生活において、無謀な案を提案されてると思います。また、利用側から考えても今の福岡空港だから黒字であって、新空港案にした場合に、とても今の様な利用は考えられない。地方空港の様に赤字で大変になるのではないか！
	ハイコストで旅客にとって出費がかさむ。 建設費を調達できそうにない。 自然環境への影響が大きい。周辺海域や海岸線への影響も大きい。 需要も伸び悩んでおり、建設は国民の理解を得られない。 無駄な事業に対する国交省批判が強まるのではないか。
	反対。自然破壊、税金の無駄遣い。 くそみたいな役人のポケットマネーのために無駄なことするな
	埋め立ては環境破壊につながる。自然を壊してまで移転するメリットはない。
	まず立地条件が良くない上に、コスト（私たちの血税）がかかりすぎ！！一時はその収入で潤う企業等もあると思うが、ほんの一時にすぎず、綺麗な海が汚され、取り返しのつかない事になるのでは？一度破壊したもの（自然）を元にもどすのが大変なに、地球環境が見直される中、まだ気付かないんでしょうか。
	大阪湾内に作られた関西国際空港とは違い、玄界灘に作る新空港。内海ではなく波の荒い外海に作れるのでしょうか？ 潮流のシュミレーションは万全でしょうか？海の中道が削り取られて海浜公園水没・JR海の中道線寸断には？（海の中道沿岸の護岸工事も必要になってくると思います） ※浮島みたいに作るという案を聞いたことがあるのですが、よく解かりませんでした。
	配置案を初めて見たが、愕然とした。あの美しい浜と、海とが無くなってしまうかと思うと堪えられない。推進派の方々は現空港への着陸前、窓の外を見おろしたことがあるだろうか。一度、百道あたりから津屋崎くらいまでクルージングしてみると良い。志賀島から東へ外に出たその先の海の美しいこと。あれを壊そうとするなんてほんとうに信じられない。白島の石油備蓄基地以来のショックです。
	自然を壊してまで、新空港を建設する必要があるのか。
	コストが大きいと思う。環境問題のことも考えると、時間もかかるので難しいと思う。
	新空港の建設は自然環境の破壊につながり、税金の無駄使いになる。
	世界同時恐慌の中、国・地方の財政に大きな負担を与えるし、自然環境をこれ以上破壊していいものだろうか。福岡市民にかかわらず、多くの国民は現空港を支持していると思う。賛成しているのは、福岡の一部の経済界、建設土木業界の連中だけと思われる。新空港案は絶対反対。
	交通アクセス、自然環境の破壊等を考えると賛成出来ません。
	初期費用があまりにも巨額すぎる。環境破壊も心配。世界一の借金大国だという自覚を持った方が良い。経済活動が活性化すると考えるのは早計、個人的には発達するとは思えない。
	・便利が悪くなる ・環境に悪影響を与える

意見分類	寄せられたご意見
	・事業費が予想額でおさまるとは思えない
	事業費9,200億円となってるけど、今までの事を考えるとこの金額で出来るわけなし。そのお金はどこからもってくるのか？又、海の環境破壊は有明海でもそうだけどないことはない。もとに戻す事も出来ない。交通の便も書いてある時間では無理。それから今から人口は増える事はない。
	反対します。静か自然をなくしたくない。これ以上、汚れた海にしたくない。
	大阪空港の時にも、関空へ全て移してしまうプランで当初進められていたのに、周辺の反対住民が世代交代したためか、国内線のみ大阪に残すことになって、現在も存続している始末。福岡は都市の規模が大阪ほどではないのに、大阪のような事態にもしなれば、自然破壊と大いなるムダになってしまう恐れがあると思う。新しく作るのはやめた方が良い。
	工事に時間がかかり、結局使えるのは9年後とのことです。人口も減少にむかっている現在、9年後の利用量をこれだけの税金をかけて、確保しなければいけないのか疑問です。 環境面の配慮が心配です。
	自然破壊になる海上空港など考えられません。経済界の方々は目先のことしか考えられないのでしょうか？豊かな海を守ることが福岡の発展になると信じます。
	全体的なメリットは大きいので、後は地域住民の不安を解消するためにも、特に自然環境対策について、よく検討してもらいたい。
	自然破壊、費用面。 北九州空港・佐賀空港・関空・神戸空港などなど、採算割れが著しいことに目を向け、バカバカしい政策は建設業を潤すのみと考える。
	一兆円に近い事業費をかけ、自然環境を破壊し、北九州・佐賀両空港の利用を勘案しない計画は愚案である。
	大規模な環境破壊が懸念される。空港の造成場所にとどまらず、大量の土砂が必要なはず。福岡は日本一の海砂採取県であり、それがさらに上乗せされるはず。
	①ウインドカバレッジ98%は冬期の季節風の実態にマッチしない。調査地点も適切でない。 ②環境調査がなされていない。海岸地形への影響が危惧される。 ③外海に建設された空港はない。海上空港は不適切である。
	新空港については、漁業権の問題、自然環境に与える問題等々、解決しなければならない事があり、すぐに実行に移すことは出来ないのでは。もちろん、費用の問題も今後の維持費等考えると大きな負担となりそう。
	処理能力の問題はなくなるでしょうが、費用や自然環境に多くの問題を新たに作りだす可能性が大きいように思われます。
	新空港建設は逼迫した地方財政（県・市）に大きな負担になる。新空港建設は税金のムダ使い。新空港建設は自然環境の破壊につながる。
	環境問題など対応しなければならない課題もありましょうが、三苫・新宮沖が良いと思うし、雁の巣あたりでも良いと思う。
	自然環境の把握（立地、自然保護）など条件が満たされれば、利便性の問題を良く騒がれるが、他空港と比べても便の良いほうであり、将来アジアの中心として発展を目指す上では、問題ないと思う。
	跡地問題に全く将来像が示されていない。広大な土地を利用するには、またまた多額な税金が投入されることになりかねない。新空港なんて20年後にしかできない。そんな人口減少少子高齢化の世の中で、あれほどの大規模な土地が処分できるとは思えない。それを考えると、空港は現在地に残し、滑走路増設などの有効活用策を考えるべきである。新空港予定海域海岸はウミガメの産卵地である。空港島は海岸に近く海岸変形を起こさせる。貴重な生物保護の観点から新空港は賛成できない。
	海流への影響は必至。海の中道・奈多海岸に影響が必ず出る。海岸の砂が今以上になくなってしまう可能性が大きい。福岡としてこれでよいのか。外海に突き出た空港へのアクセスは風の影響が大きい。大阪湾にある関西国際空港でもシバシバ道路が通行止めになっているのに、玄界灘に面したところでは自殺行為としか思えない。常識的にありえないと考える。
	新空港は無駄が多すぎる。そもそもこれだけ環境が騒がれている中で、埋め立てなんて自然を壊すことは許されない。また、現在検討中の場所はアクセスが悪すぎる。地下鉄乗り入れ、都市高速（片側3車線）が直通することで、初めて現空港との比較が可能となる。更に、これだけ経済が冷え切っている現状で、財政上不可能だと考える。空港を作るよりも低所得者層への応援をお願いしたい。
	とにかく自然を壊さないように！無人島等あるものを使ったらいいと思います。
	海を埋めて人工島を造るなど論外。絶対に止めるべき。もはやそのような事が許される時代ではない。PIレポートでは細かい数値の比較が行われいるが、経済より環境優先。福祉や教育など予算はいくらあっても足りないはず。埋立てなどに税金を使うべからず。
	埋め立てでの建設は、環境悪化するので絶対にやめてくれ！！（私は環境問題の仕事をしています） 調査してでもやめさせる。絶対にダメ！！
	ウインドカバレッジの算出に無理がある。冬期は玄界灘の強い横風を受けるので危険である。現地は海が深く、海流もあるので難工事となり、工費も大幅に増えるであろう。海岸や海底の藻場等の環境を破壊するので、絶対に行うべきではない。
	自然破壊につながるので絶対反対。建設費も概算費用よりまだまだかかるはずである。交通網建設の費用もかかる。将来の需要予測だが人口減少時代に突入するのに今後も利用者が増加するかは疑問が残る。まして九州新幹線が全線開通すれば鹿児島便はほぼ全廃、宮崎便も半減するだろう。もし需要増加するのであれば機体の大型化で対応すればよい。また、管制機能をレベルアップをはかるべき。玄界灘に建設ということで就航率が低下してしまうのは利用する側として迷惑な話である。24時間対応可能といっても、福岡規模の街ではそんなに必要ない。夜間貨物便は北九州、佐賀で対応すればよい。
	24時間利用できるので早朝深夜便が就航でき、また国内ターミナルと国際ターミナルが一体化し現空港より乗り継ぎに時間がかからなくなり、利便性が向上する点がいいと思います。 しかし、空港へのアクセス利便性が現空港よりも低下する点が一番の問題です。 海域の埋め立てによる生物や水質への影響が少なからずあると思うので、漁業保障が必要であると思います。また、周辺地域の騒音に対する影響もあると思われます。
	絶対に賛成できない。今、地球環境が重要視されているなかであんなにきれいな三苫沖を空港にするなんて許さない。本当に未来のことを考えるなら、福岡の経済発展や交流よりも、未来の地球、私たちの母なる地球をこれ以上汚さないようにするべきではないのだろうか。小さなことでも地球のために努力し続けている人の努力を無駄にするのか。
	結論から言うと、反対です。不況で赤字という中で、24時間空港を利用する人は今後も将来的にわずかだと考えます。夜中に到着するという事は、航空路線を考えたとしても、夜中に上空を飛ぶのですから当然新たな周辺地域でない住民からの騒音問題など起きる事が十分考えられます。現空港での増設案がクリアになっているにもかかわらず、これ以上、海水を汚染し自然破壊をしなくても良いのではないかと思います。又、温暖化に伴い、これから更に海水の上昇が予想される中で、目先のことばかりが先行し、なぜ関西空港の失敗を考えず、学べないのか不思議です。このエコ時代に自然破壊など全く考えない無神経な電気会社や、企業の我がままな利益追求としか考えられません。近くには、24時間の北九州空港や佐賀空港もあります。常識で考えると新空港案に対しては、絶対に反対です。
	費用がかかる上、環境にも悪い（水質汚染）ので、する必要なし。福岡市民としては交通の便が悪くなるので今のままが良い。
	漁業、自然への問題は残るものの、福岡の恒久的な発展を考えると新空港案以外は選択肢が無いと考える。
	新空港はダメだと思う。以下理由。 ・コストが高い。 ・利子や維持費が現空港と同じくらいあると思う。 ・環境に悪い。 ・不便になる。
	環境に配慮すれば、優れた空港になる。
	自然環境を破壊してまで空港島を建設する必要は認められない。
	遠いですね。新幹線に負けてしまい便数が減るでしょう。自然破壊が郊外にまで届くのはよくないことです。開発は中心部だけにしてほしいと思います。
	新空港が壊すのは自然環境ばかりではない。対岸の新宮町にはアクセス鉄道や道路、都市高速、物流団地などができ、静かなベッドタウンの住環境を破壊する。また新宮町民は、新空港と同時に自衛隊や米軍がやってくることも覚悟しなければならない。地元が反対するのは目に見えている。漁業補償交渉、アクセス用地買収交渉、物流団地造成用地買収交渉など、反対運動でまず成立しないであろう。新空港構想自体に無理がある。
	新宮案は北東側にILSが設置できない。よって運用は不可能。建設費や利便性など、志賀島・奈多案を基準に考える必要がある。それによると費用は増加し、利便性はさらに低下する。付近に物流機能をもってこれず、機能低下は必至だ。新空港案では福岡の発展は望めない。自然への影響が大きく漁獲高減少の原因になる。
	ただでさえ利便性が低下し厳しいというのに、着陸料を値上げするなど経営戦略がまるでない。そんなことで路線維持はできるのか。路線誘致はできるのか。あの楽観的な需要予測だけがたよりでは、話にならない。自然をもっと大切にするべきだと思う。新空港反対。
	現状の空港で、できる範囲内の運用をすれば良いことであって、強いて空港新設の必要を認めない。静かで美しい自然環境を残すことのほうが、大切であ

意見分類	寄せられたご意見
	る。財界は、「〇〇億円で建設できる」などと言っているが、論外。新空港の建設を許したなら、後の世の笑い者となるだけではなく、若い人たちに、「足ることを知る」ということを教えることができなくなる。24時間空港の必要性も、ほとんど感じない。
	こちらの案は、やはり建設費の問題と埋め立てによる環境破壊の問題が重要ですが、工夫次第で解決出来るのではないかと思う。たとえば、北九州空港では関門航路の浚渫土砂処分場の事業を流用して建設費を抑えて海上空港では、破格で建設できたとあります。環境破壊の問題は、中部国際空港がそういう対策がなされているということを参考に明記したほうがいいと思う。または、メガフロートで建設するというのは、可能ではないのか？（主要部分は、埋め立てで滑走路部分は、メガフロートでも可能ならそれでもよい）そちらの方が埋め立てよりも抑えられるのと環境にも施設的にも問題ないと実験結果が出ていると聞いたのですが。羽田空港の拡張で実績がないのと造船と建設業界が協力できず見送られたらしいがここで実績をつくれば、他の航空基地の騒音で苦しんでいる地区などで応用出来るのではないか。
	三苫、新宮沖は地元の反対多い。海岸への影響が多い。
	・環境に配慮する工事が必要 ・長期的にはこちらの方が費用的には有利
	アクセスは都市高速の延伸と高速道路へ（古賀、福岡インター）直結して欲しい。 海等の環境を大事にして欲しい。
	絶対反対 1.アクセス（地理的、交通手段、費用） 2.自然破壊 3.概算費用（9,200億）以上の金がいるのでは。 4.借地権者への現状復帰の保障費は幾らになるのか・・・跡地利用についての具体策は。 5.市圏民1人当たりの借金額は。
	環境問題が深刻な時期に自然環境の良い地域に進出するのは賛成できない。そして経済の不安定な時期、税金は違う使い方があるはず。優先すべきものを間違わないでほしい。
	全く理解できない。GDP予測がおかしい。初めに空港ありきのPIレポートである。環境騒音の被害なしなんて地元できちんとデータをとったのか？三苫上空は、今でも騒音が激しい海や自然の生き物たちの生命について考えたことがあるのか？自然は私達だけのものではない。血税を使ってまで、この世界恐慌といわれる時勢に箱物利益追求はやめてほしい。もっと心の豊かさを取り戻す時代に入っている。そして地元の人達の被害を貴方達は考えたことがあるのでしょうか？PIの意見をもっと行政は活かしてほしい。
	増設案より利点多いと思うが、地球的はもちろん、日本、福岡だけのことを考えても、環境、エネルギー、災害等により必要性感じません。
	(1)新空港予定地は福岡市及び周辺の国定公園の中（海上だから区域外と言うのは詭弁）、白砂青松と海上の開けた景観が一体となっての公園であり、これが景観を含む自然破壊であり、絶対反対。 (2)新大阪、新名古屋の様な海上空港は陸地に北方を囲まれており、北西の開けた玄界灘とは特に冬季の環境が大きく異なる。登記のシベリヤ寒気団の影響は机上では計りきれない厳しいものがあり、空港は不適である。
	新空港を推進する人たちは安全性、経済、現空港の騒音を主張するが、一番重要な環境の視点が抜け落ちている。 これからの時代に大規模な埋め立てをして、取り返しのつかない禍根を残すことは許されない。海や海岸線は、今の世代の人間が勝手に埋めたり切り崩したりしてよいものではない。子々孫々に受け継ぐべき、かけがえの無い財産。 そう考えると、経済などは目先の些細な問題に過ぎないし、安全性や騒音も他の解決法があるはず。 埋め立ては最悪の選択だと思う。
	費用の割には滑走路容量は伸びないばかりか、利便性も低下する。現空港には環境対策費がかかるが、利便性の低下に伴う費用負担増や時間のロスのほうが大きい。これらを考えると新空港では損をする。新空港は必要ない。 環境の世紀といわれているのに国定公園を破壊するような新空港は、外国人利用者に対して恥ずかしい。日本の環境への意識が問われる。環境教育の必要性が叫ばれているが、いくら子供を教育しても実際に大人が環境破壊をやっていれば、意味がない。新空港案は絶対に採用すべきでない。
	・郊外の豊かな自然や静かな環境を壊さないでほしいです。ベッドタウンはベッドタウンのままにしてほしいと思います。環境を壊すアクセス鉄道道路や物流団地建設にも反対です。
	新宮漁港や相島航路を塞ぐ形で新空港ができるが、地元の理解は得られるのか？ 福岡も郊外まで開発が進んでいる。これ以上自然環境を壊さないようにすべき。 需要が増えるという保障はどこにもない。むしろ過去の需要予測の状況からして、あまり増えない公算が大きい。新空港を推進している人たちからは、需要を増やす策は全く出てこない。ただ新空港がハコモノができればなんとかなると思っているようだ。それを物語るのが着陸料1．4倍値上げ案である。旅客を馬鹿にしているし、見方が甘くとても共感できない。新空港には反対する。 財政難の時代に、楽観的な未来を想定して、1兆円近くを支出するのは筋が通らない。また、新空港案には自衛隊の移転費用やアクセス道路、対岸開発費用など含まれてないものが多い。新空港はどこまで費用がかかるのか分からない。そのようなものに賛成はできない。
	多額な費用がかかり、海の埋め立てで環境にも影響が大きい。 アクセス利便性が悪くなれば、現在のように多くの利用があるか疑問。
	・今まで何度も新空港案が出てきましたが、福岡県民はずっと反対し続けています。今回もそうでしょう。 ・新宮町民をはじめ県民には、新空港を進める行政に対し不信感が強いと思います。 ・衆院選、知事選、福岡市長選、参院選、これら一つでも落とせば新空港は頓挫します。世論の状況を考えると非常に厳しいと思います。 ・空港利用者にとって利便性は非常に重要です。新空港では利便性が損なわれます。旅客離れが進むことが考えられます。 ・高齢化社会です。お年寄りに使いやすい空港とは、アクセスしやすい空港です。博多駅に着いてから、また20分もかかるのは旅行意欲を削がれます。 ・ウインドカバレッジが低く、欠航や遅延の可能性があります。 ・自然環境への影響が非常に大きいと考えられます。特に国定公園を開発することはおかしいと思います。 ・自然環境は空港島とその周辺だけではありません。大量の土砂をどこから運んでくるつもりでしょう。立花山2つ分の土砂が必要だそうです。 ・新空港対岸は住宅街。アクセス道路や鉄道の用地買収は長期間を要するでしょう。 ・アクセス道路や鉄道などによって、静かな住宅地は24時間中騒がしい環境になるでしょう。 ・新空港対岸には物流企業が進出できるような土地は少なく、空港機能の低下につながります。またその用地買収は厳しいでしょう。 ・空港の移転に伴い、自衛隊、米軍、海保が伴います。新宮町では反対運動が起き、アクセス用地買収や漁業補償交渉は困難を極めるでしょう。 ・新空港の費用は9200億円では済みません。自衛隊、米軍、海保の移転費用は含まれていません。アクセス建設費用のうち、海底トンネル、空港島内道路、連絡鉄道の鹿児島線内の改良、一般道路の建設費なども含まれていません。さらに対岸開発用地の造成費用なども含まれていません。これらを合わせると1兆円を軽く超えることになります。安く見せかけて後から高くなるというやり方は、大きな反発を呼びます。 ・建設費用が用意出来るのかはっきりしません。不況は長引く可能性が高く、経済界が集めるのは厳しいと考えられます。 ・株式会社方式というのは、建設費や借入金の利息、利潤などを運賃や施設使用料に全てかぶせるというもので、納得できるものではありません。 ・株式会社方式により着陸料が値上げされれば、運賃に影響するだけでなく、路線維持や路線誘致に大きな影響を与えます。 ・日本は高齢化人口減少時代に突入しています。大変なのは生産年齢人口の減少が急で、技術革新が追いつかないことです。経済のパイは確実に小さくなります。空港需要は減ります。新空港の経営は大変厳しいものになることが予想されます。 ・新空港は対岸周辺の道路の交通量が多くなるため事故の危険性が高くなります。 ・ステップ2や今回の需要予測を基に作成された新空港の収支計画は全く当てになりません。実際は需要が減っているからです。銀行は信用のないものに貸し付けはしません。 ・政府保証債は臨時の立法が必要です。しかし国会の党派構成などを考えると法律が通る可能性はほとんどないでしょう。 ・建設費が非常に高く、財政に負担をかけます。住民サービスの低下につながります。 ・消費増税が現実的になっています。しかしこれは徹底した歳出削減が前提です。滑走路増設案がありながら新空港を建設したのでは納得を得られません。 ・新空港のように大型トラックが24時間静かな住宅街を走るような案は駄目です。その他米軍や自衛隊などの移設、環境への影響、騒音（補償されない程度の騒音が出る）など地元への影響が何も説明されていないように思います。 ・右肩上がりの需要予測に反して実際の旅客数や発着量は減っています。この状況で超ハイコストな新空港が理解を得られるとは思えません。 ・跡地開発に具体案や見通しが示されていません。これではまた財政に悪影響を与えるのではと考え、新空港に賛成できません。 ・建設費捻出、アクセス用地買収、対岸開発用地買収、漁業補償交渉、建設費高騰の可能性、県民の反対、地元住民の反対、開港後の経営が見通せない、跡地開発の問題、自然環境への影響、相次ぐ選挙等、見通しの厳しい事項が多すぎます。これでは時間が莫大にかかり、いつ開港出来るか分かりません。このような方策はすべきではありません。 ・補給路が1本しかない新空港島は防衛面で問題があると思います。 ・自衛隊小型機などはウインドカバレッジの低い冬期に運用できるのでしょうか？有事の際に欠航しますなどとは言えません。非常に心配です。
	・金がかかりすぎて将来への不安が大きい。 ・環境が悪くなる。 ・冬の北風に対して欠航しがちになりやすい。
	埋立による自然環境への影響は取り返しがつかない。個人的には、その影響に比べれば「費用対効果」の「効果」は、同でもよいと感じる。 CO2削減の点から考えれば、24時間体制で飛行機を大量に飛ばすことを目指す必要はないのではないか。

意見分類	寄せられたご意見
	騒音がなくなって、市民に影響を及ぼさないので良いとは思いますが、埋立は反対です。
	自然環境や空港周辺地域住民の方などのことを考えてほしい。
	本案は、発着回数が確実に増加することを前提としており、今までの増加は、これからの世界的経済状況から再考が必要である。また自然環境への影響考えられるので反対である。
	自然をこれ以上こわさないで下さい。
	反対。海や自然を守りたい。
	1．環境問題が検討されずに進められている。（何れ問題になるから出しておくべき）
	東区に住むものにとって、2案とも考えられない案である。福岡にとっての「白砂青松」を何と思っているのか。直接こわすことはないとは言え、何らかの影響がある（とくに砂浜）ことは容易に想像できる。新空港という案は問題ないから昔の雁の巣飛行場跡とか、工夫できないのか？
	三苫・新宮ゾーンという案があるが、玄界灘の強風で離着陸に悪影響を及ぼすし、又、自然環境への影響も大きいので反対である。風の問題や自然環境への影響等について具体的な説明が欲しい。
	三苫・新宮ゾーンという案が出ているが、風の問題、自然環境への影響について具体的な調査もなされておらず、周辺の住民にとっては大変迷惑である。新空港案には反対である。
	論外。環境破壊である。
	環境破壊以外のなにものでもなく愚策である。
	反対。生物多様性国家施策の閣議決定に反する。
	自然環境の破壊にもつながりやすく新空港は不要である。
	・反対 ・自然破壊をするな。 ・人工島問題の過ちを繰り返すな。
	経済的によろしくない。環境問題に関わるかと思います。
	いづれも反対。海岸線を大切に。
	玄界灘に新空港を作るなどもってのほか。地球環境をいかに護るのか、維持するのか、どれほど多くの人々が心を痛めているかを、本当に考えているのか疑問に思う。志賀島から新宮、津屋崎にかけては全国の中でも有数の風光明媚なところである。人の心を癒す観光の名所として開発する事が21世紀から22世紀への遺産ではないでしょうか。
	③ 安全性の確保について 82　件
	愛知のセントレアの事を思えば、新空港の方が安全であると思える。（小牧は街の中にあり、事故などがあるととても不安だから）。ただ、利用時間制約がなくなることでの交流拡大化、との事だが、どのくらいの効果があるのか？漠然としていて良く分からず、24時間化のメリットは良く分からない。
	海上が主なルートとなるので安全面から見て良いと思う。
	安全性にすぐれると思う。埋め立てる時の環境を配慮さえすればよいと思う。24時間利用できるのはすごいと思います。
	安全性や騒音が良い方向になるからよいと思う。
	新空港は私はさんせいです。住民から少しはなれ、滑走路もふやせる、何よりもしairplane accidentを考えるとビルの上におちるよりも海の方がまだ安全だと思います。
	安全性は高くなるが、海をうめることになり環境問題など、土地の買収が思いのほか上手くいかず予想以上のお金がかかり、赤字をまぬがれず、反対。
	反対と思う。津波が来たらどうするのか、対応が出ていないから。
	今回、説明を聞いていて、新空港建設を推しているように感じた。もし新空港にするとしても、福岡で4年前に起きた地震の時、埋立地から海水が漏れたり、地盤沈下が起こったので、空港をつくったら同じようなことが起こると思う。
	賛成。安全性も高くなるから。
	個人的に私の意見は新空港案に賛成です。将来性や安全性について考えても、やっぱりお金がかかってでも、住民や利用者の安全性は守るべきだと思う。
	新空港を作るために埋め立てしなければならないのは悲しい。でも安全面や将来性を考えるとこちらの方が良いので難しい…。
	24時間利用できて安全性も上がるけど、環境問題などはどう考えているのかなと思った。
	海の上は本当に安全なのかが心配。
	騒音区域ではなくなるということは、いいかもしれないが、危険性が高まるのではないかと思います。年配の方は心配だと思います。
	新しい空港ができるのはいいと思うけど海を埋め立てる際の自然災害や事故が起こった時大変だと思う。東区の島にできると、車の渋滞が起こりそう。
	・24時間利用が可能になる、人件費が増加 ・緊急着陸の場が増加 ・騒音が市街に影響を及ぼさない フェリーとの交通アクセスが可能となる ・飛行ルートが海上となるため安全性が向上する。
	・さらに飛行ルートが主に海上となり、安全性が向上すると思いました。 ・騒音が市街に影響を及ぼさなくなると考えました。
	新空港をつくって利用しやすくした方が、初期のお金は高いけど、プラスになる気がする。安全性が高いところが良い。
	新空港に賛成。 新空港のアクセス利便性はとてもいい。 伊丹や羽田を上回るから、全然問題なし。 滑走路増設には反対。 現空港はアクセスと風しか利点がない、騒音を撒き散らし、市街地をブチ壊し、事故が起これば大惨事、狭苦しい。 現空港は既に福岡の身の丈に合っていない。 10年前から容量限界に達している。 あらゆる問題を一気に解決する新空港を選択すべきだ。
	新宮案反対　安全な海上空港賛成
	飛行ルートが海上になり、安全性については向上できるのはわかるが、それ以外は現空港より劣ると思う。24時間利用できても電車、バスは利用できない。深夜に飛行すれば騒音の影響もでると思う。
	新空港を早急に整備すべきだ。 現空港は危険、滑走路増設などもってのほか。 密集市街地の真上を、年間10万回以上も航空機が飛び交うのは、あまりにも危険である。 市街地に航空機が墜ちて、何も関係のない人が巻き添えに遭ったら、誰が責任を取るのか？航空会社や航空機メーカーだけの責任と言えるのか？ 欧米では、「Public Safety Zone」という考え方がある。 事故が起きる確率が一定以上ある地区では、新たな開発を規制するとともに、教育・医療施設などの立地が制限される。 福岡を欧米の基準に当てはまると、箱崎辺りまではこの「Public Safety Zone」に該当する。 過密な市街地空港は、やはり問題が大きすぎる。
	騒音や安全性を考えると魅力的だが、多額な投資について資金をどのように賄うのか。少なからず住民の負担になると思うがどれほどなのか。 新空港案を選択した場合に、新空港を活かすためにどのような政策を行うのか知りたい。
	ステップ3で何ら回答がなかったので、再度意見を提出する。 新空港候補地の選定過程で、警固断層の直上に立地することが足切り条件になるなら、当然、現空港も安全性の観点から足切りで不可となる。そうでなければ論理的に矛盾が生じる。 終戦直前の現福岡空港開港以来、約60年間で、福岡空港周辺では、墜落事故が2度、オーバーランが1度起きている。 昔に比べ福岡空港の発着回数がはるかに多くなってしまった状況では、民間機・軍用機の安全性は飛躍的に向上しているとはいえ、市街地での航空機事故の発生確率は、地震のそれとは比べものにならないほど大きいはず。 仮に、今後の市街地での離着陸時の航空機事故発生確率が何百年に一度くらいとしても、警固断層を震源とする地震は何千年に一度しか起こらない。しかも、一度大地震が起こったら、再び歪みが蓄積するまで次の大地震は起こらない。 それより、現空港が市街地に立地することに起因する、市街地における第三者を巻き込む航空機事故の方が、はるかに危険性が高い。しかも、一度事故が起こったからといって、当分の間、次の事故は起きないというものではない「独立事象」である。 そもそも、警固断層の直上に空港島があることなど重大な問題ではない。 なぜなら、活断層直上に空港島があることが原因となって死に至るケースなど、ほとんど考えられないからである。 あるとしても、以下のような場合のみであり、その確率は極めて低い。 ①着陸直後のスピードが落ちていない時に地震が起き、直下の断層に沿って滑走路にひび割れが生じ、転覆、炎上。 ②離陸機の助走中かなりスピードが上がった時に地震が起き、離陸を止めたが直下の断層に沿って滑走路にひび割れが生じ、転覆、炎上。 ③直下の断層を境に海底地盤が変動し、連絡橋が崩壊（阪神大震災では、明石海峡大橋の直下にある野島断層が動き、支柱間隔が80cmも伸びたにもかかわらず、問題なし）。 こんな確率の低いことを心配する必要がどこにあるだろうか？ しかも、③以外は現空港でも起こりうる。それより、現空港で、南北にある道路に飛行機がオーバーランし、車数台が巻き込まれて数人が死亡する確率の方がはるかに高い。 したがって、湾内中央ゾーンは、現空港よりはるかに安全であり、問題は少ない。 安全性を重視するなら、一刻も早く市街

意見分類	寄せられたご意見
	地以外の場所に空港を移転させるべきであろう。
	ステップ3で意見したが何ら回答がないので、再度質問する。 相変わらず、警固断層の直上に空港用地が位置すると危険だと、地震地質学の専門家の意見が入ったとは思えない記述をしているが、警固断層だけを特別視する学術的な根拠はあるのだろうか？ 活断層が動く内陸型の地震の場合、震源の深さは多くが10km程度である。福岡西方沖地震も約10kmであった。震源に近い地下では地盤にズレが生じるが、その断層ズレが地表面や海底面まで達するとは限らない。福岡西方沖地震でも、海底面での断層ズレは確認されておらず、地下数キロまでしかズレは起きていないようである。 このように、地下で断層が動いても、断層ズレが地表面や海底面まで達することは少ない。ましてや埋立地であれば、海底基礎地盤と埋立土砂の間は縁が切れている。分かりやすい例を挙げよう。2枚の板をくっつけて置き、その上に粘土を押し固める。2枚の板の境目（触れ合う部分）が活断層のラインで、上の粘土が空港島と考える。そして、下に置いた板を加速度をつけて横にズラしてみる（警固断層は左横ずれ断層）。このとき、上の粘土は下の2枚の板の境目に沿った位置でスパッとズレるであろうか？容易に分かることだが、粘土と下の板は縁が切れているし、粘土にミシン目が入っているわけでもないので、そんなことはあり得ない。 すなわち、断層直上に空港用地が位置しても、断層ズレによる大事故に繋がる確率など極めて低い。復旧不能となるほどの損傷を受けるとは考えにくく、心配なら断層に交わる方向の2辺について、護岸（ケーソン）の耐震強度を高めれば十分であろう。 もちろん、震源が空港用地の直下にあれば揺れも激しく液状化もするだろうから空港の損傷は大きくなると考えられる。しかし、それは数千年に一度の出来事であり、空港ができて間もない頃にそんなことが起きたら数千年に一度の不運とあきらめるしかない。これは現福岡空港でも、数兆円をかけて整備された羽田・成田・関空、どこの空港でも同じことである。逆に一度大地震が起きれば、その後数千年は起こらないと安心できる（羽田・成田・関空では海溝型地震もあるため数百年に一度は大地震に見舞われる）。 西鉄天神大牟田線沿線地域など警固断層直上の市街地であれば、昼間・夜間人口も多く、看板やガラス窓の下を歩く人も多く、ライフラインや建築物も多数存在するので、大地震が発生すれば人命や財産、日常生活に多大な影響を及ぼすであろうが、空港であれば看板やガラス窓の下を歩く人も少なく、ターミナルビルさえ大きな痛手を受けなければ人命の点では懸念材料は少ない。ライフラインなども水道管・汚水管・ガス管・電力通信ケーブルが地下に埋設されるのはターミナル周辺だけで、空港用地全体にわたって埋設されるのは電力ケーブルくらいであろう。万が一、FRP管など地下埋設管路が破損しても、管内の電力ケーブル自体は余程の強い引っ張りを受けなければ切断されない。これはケーブルの接続部（ハンドホール部など）でケーブル延長に余裕を持たせておけば容易に予防できることである。 したがって、警固断層の直上に空港用地が位置するから即危険、という記述には学術的な正当性は見出せないと考えられる。それほど危険であるなら、同様に「月隈断層の直上に位置する現福岡空港でも地震時の断層ずれ等により空港用地がダメージを受ける可能性は十分にあり、空港として不適」ということになる。違うというなら、能登半島地震や中越沖地震、岩手・宮城内陸地震は活断層の長期評価の対象外の断層が動き大地震となったが福岡では長期評価の対象となった警固断層だけが危険であり他の断層は考慮しなくてよい、警固断層直上の空港島は危険だが月隈断層直上の現空港は安全である、と判断できる根拠となる地震地質学の研究者による学術的な意見を示していただきたい。
	今回もまた、地震に関する正確な知識もないままに、素人的な発想から色々と記載しているようだ。 警固断層の線が細い線で示されているが、本当にそこに断層があると、実際に自分の目で見たのだろうか？ なぜ海底の警固断層の位置は特定できて、滑走路増設による空港の境界線は示せないのだろうか？ さて、地震・断層に関する正しい情報について、これから解説する。 結論から言うと、福岡県西方沖地震の震源からわずか20～30km程度しか離れていない博多湾は、比較的安全な部類に入る。むしろ、直下に「月隈断層」を抱える現空港の方が、より危険である。その理由は以下のとおり。 地球規模でのプレートのぶつかり合いによる歪み・プレートテクトニクス論から見れば、福岡西方沖地震の震源と博多湾は、同じ場所と言える。 アメリカ・カリフォルニア西部を南北に貫く世界第一級の活断層「サンアンドレアス断層」でさえ、同じ断層上のほぼ同じ場所での大地震は100年に一度程度。サンフランシスコ近郊を震源とした大地震が起きたのは1906年。その後100年経つが、ほぼ同じ場所での地震は未だ起きていない。ちなみに、サンフランシスコの南約100kmを震源とした1989年の「ロマプリータ地震」は別の断層での地震。 このように、超ド級の活断層であるサンアンドレアス断層でさえ、震源間数十キロ程度の「同じ場所」での大地震は100年に一度程度。活動の度合いが格段に落ちる警固断層レベルの断層なら、数千年に一度程度の頻度だろう。むしろ危険なのは、ロマプリータ地震のように、近郊の別の断層や、同じ断層なら直近の地震から遠く離れた場所である。 つい最近、福岡西方沖地震が起きたからといって、警固断層の直上は危険だ、と騒ぎ立てるのは、典型的な知識のない素人の行為。福岡県西方沖地震の震源からわずか20～30km程度しか離れていない博多湾が他の地域と比べて危険だという根拠などない。根拠があるなら、それを示していただきたい。
	滑走路増設では滑走路処理容量が増えないので、新空港にすべきです。 新空港なら、騒音や事故の危険性、地主問題など、現空港の持つ様々な問題を一挙に解決できます。
	安全とか借地流が不要と言う事に賛成です
	都心部に近い現空港はアクセスの良さなど便利では亜rが、騒音や事故時の安全性など不安がある。アジアの重要なハブ空港として新空港が出来れば、福岡が世界的な都市へ発展する可能性も拡がると思う。
	近くになる事から、安全であればこちらに賛成である
	1.21世紀の九州発展のために是非必要 2.安全面においても、現空港よりも明らかに高い 3.50年100年の長期で考えると新空港がベスト
	後の拡張性や安全衛生面なども考えると、移設（新設）が最も適していると思う。ただし、交通インフラの整備とセットで計画する必要がある。
	経済効果を考えて新空港案がよい。しかし環境対策が万全であること。
	初期投資額が1兆円近い。市民・県民の財政負担重い新空港案は絶対許せない。 交通の便が悪くなる。 自然環境が悪くなるし、海上空港は風の影響受けやすく、安全面に不安あり。
	将来的なスタンスで考えるなら海上空港は安全面、騒音面からも解消されるが、何より現在の住居からTAXIで行けること、利用者にとって高コストになる点がデメリットである。
	アクセス道路、地下鉄等の整備が併行して行われれば安全性、騒音等の問題もなく良い案と思う。
	初期投資は高くつくがトータルコストや安全性や街づくりの観点からは大変評価できる案であると考える。現在福岡市を中心に整備が進められているアイランドシティ地区との連携により、相乗効果も見込まれると思う。是非推進して頂きたい。
	工事期間及び概算事業費は滑走路増設に比較して大きくなるが滑走路処理容量が増設案より大きくなり、又将来的な拡張、安全性、騒音も軽減出来ると思われる。現状よりも利便性が落ちるが交通インフラ整備により克服は可能であり、工事中の利用制限も無い。
	騒音、危険性や空港の24時間対応可能な面からも新空港案が適切と考える。
	環境保全対策や跡地の有効利用等を考える必要はあるが、増設案に対し、安全面で優位なため、さらに現空港の抱える問題もクリアになることから新空港案に賛同します。
	市街地よりも海上案の方が安全面でのリスクが低い。滑走路3,000mの方が将来的な航空機の大型化に対しても許容できると考えられる。
	事業費は高いが利用時間の制限もなくなり、現空港の跡地利用、地域の安全性も向上するため推進したい。
	将来の事を考えると、安全性、トータルコストト等の面で評価できる案であると思う。現在の場所（飛行場）の再開発も含めると、都市計画の点から言っても必要があると考えられる。
	航空機の離着陸に最も影響を与える「風の力」が配慮されていない案が提示されている。季節風の強い冬期には、磯崎鼻近くの高さ60m程の丘や湊川など周辺の地形や背後の立花山などの影響を受けて、滑走路の両端では風向風速が異なった風が発生すると予測される。航空の安全と定時運行が確保されている提案とは思えない。
	・環境への配慮が必要 ・将来的に見て経済的だ（環境対策費、借地料不要） ・周りが海のため安全性が向上する ・騒音問題が解決する ・新空港を作ることで新たに交通の利便性が向上し、まちづくりに役立つ
	新空港は海上を飛行するとあり、安全性が現空港より高まるとあり、飛行機を利用するにあたって、1番安全性を重視したいと思っているので、私は新空港案に賛成です。又24時間空港になることによって国際的に利用価値が高まり、ご用が増えることも私達としては、うれしい。
	安全性も高まり、24時間利用可能になるのはすごくいいことだと思う。空港利用までには時間がかかるが、将来性を考えると新空港案の方が良いと思う。
	24時間利用できる。精密な滑走路増設が2本できるので安全。
	海上を飛行することになるので、安全だとは思いますが、漁業などに支障はないのですか？
	安全面等により賛成
	・都市型空港の事故時の恐れが大いにあるが、計画は最初から新空港であったのでは？ ・新空港は新宮と相島の中間くらいと思っていたが、新宮の陸側に近すぎる

意見分類				寄せられたご意見
				安全面を全面にして主張しているようですが、その他でも「跡地利用による経済効果」や新宮（海の中道）方面の整備に伴う経済発展も十分にアピールしてほしい。
				安全なところに新空港が必要だと思います。
				騒音、安全性、不透明な借地料等々を考慮すると新空港案を是非推進して欲しい。
				やはり、安全第一です。命より重いものはありません。命は金額に換算できません。安全性の高い新空港に移転すべきです。
				騒音や危険性を考えると、新空港案が良いと思う。
				環境、安全面から、賛成します。
				環境面、安全面を考えると、移転すべきだと思う。
				福岡市のど真ん中に南北空港施設があり、都市発展を阻害している。また安全面から、新宮沖の新空港建設を是非進めていただきたい。
				将来性、安全性を含め新空港が良い。
				新空港へのアクセス手段を明確にして欲しい。安全面に関していうと、今の空港より良いと思う。
				安全性を考えたら、少々不便でも移転すべき。
				中部でも新空港ですが環境とか安全とか交通の便とか色々な問題もあって多額の費用を使って、赤字ではと思いますが。
				早く進めるべきである。問題や事故が発生してからでは遅い。夢がない。
				海上の方が安全性が高いのでは・・・。
				海の上だとコスト、アクセス等問題ありますが、安全と24時間使えることが、世界とのつながりです。
				騒音がなくなる事や、安全性の向上が図れるので、新空港は必要と考える。しかし、現空港よりアクセス利便性が低下するので、新空港までの交通機関を増やして欲しい。
				利便性は悪くなるが、安全性は増加する。利便性を良くする為に、インフラの整備を行い、合わせて周辺の環境整備を目指すと良い。24時間体制の新空港の必要性を感じる。
				安全面から判断し、賛成。
				海上が良い。騒音、事故防止。
				騒音や危険の事を考えて、新空港が良いと思います。
				新空港は素晴らしい。 新空港は遠い、というド素人の偏見に満ちた意見は無視すべし！！ 新空港になっても全国トップレベルのアクセス利便性が確保できそうである。 このくらいのアクセス利便性なら、利用者が負うべき当然の負担である。 現空港の利便性は、3万世帯、10万人の犠牲の上に成り立っている。 新空港利用者は年に数回、片道10～20分程度の負担を負えばいいが、現空港周辺住民の負担は毎日である。 毎日、爆音に晒され、いつ航空機が墜ちてくるか、毎日不安な日々を過ごしている。 よくド素人は「新空港は遠い、利用者が減る。北九州空港や佐賀空港を使えばよい」と言うが、頭が悪いのか自己矛盾に気づかない。 新空港でも遠くて利用者が減るなら、はるかに遠い北九州空港や佐賀空港はもっと使われない。 いくらド素人でも、このくらいは分かってほしいものだ。
				現状、板付空港では市街の真上を通過し危険きわまりないし、高いビルも建設できない。移転すれば福岡はアジアの大きな中心となり海外からの直出も多くなると思う。アジアの首脳達が数時間で福岡に1同に集まる事のできる素晴らしい案だと思う。賛成です。
				1.飛行ルートが海上となるため安全性が高い。 2.将来のニーズに応えられる空港の拡張変更が可能である。 3.利用時間帯の制約がなくアジアのハブ空港として九州地区の発展につながる 4.アクセス時間も20分程度なら他の国内空港と比べてけして不便ではない。
				1.新空港は海上となるので安全性が高まり、騒音問題も解決する。 2.新空港が24時間運行することにより多様化する航空運航のニーズに対応できる。 3.新空港のアクセスは車で約20分程であれば他の空港と比べ問題ない。 4.九州が州として独立した場合アジアのハブ空港として九州地区の発展に寄与できる
				もっと他の海域を安全を中心に考えて欲しい。
				陸上部、変形、海亀産卵に影響。
				容量逼迫混雑過密、騒音大事故危険性、24時間化不能等の理由で現福岡空港の整備方針がこれまで国土交通省や県、市の担当者に加え、一般市民の意見も公共事業などに関する反対意見なども公平に受け付けつつ調査・議論され、 PIステップも4まで進み内容が公開されました。 より吟味された新空港案と現空港拡張案の2案になり、 地元経済界も新空港建設推進方針で意見集約となり、後は今年度中に県知事や市長さんの地元としての 最終判断が間もなく下されるプロセスになりました。 :ここで新空港案選択のメリットを今一度確認します。 新空港建設の利点としては—— ①現空港でかかる多額の借地料、環境対策費が不用。（借地料、対策費計年間150億、昨年179億）これは拡張だと増大気味で毎年継続。空港本体事業費が安いとされる拡張案を長期運営コストで逆転し、安くつく。 ②滑走路一本で朝夕ピーク時日本一の混雑過密や航空便延滞、有効な時間帯の増便不可能な現況を大きく改善する。 ③現空港のスポット不足や、貨物ターミナルなどの狭さを改善する ④現空港が大きく成長した福岡市の都心部に近過ぎ、都心部など厳しい高度制限のために有効な街作りや都市開発などが阻害されているのを、改善する。 ⑤全国でも異例の都心部近接市街地上空での航空機低空 飛行等を改善し、騒音訴訟にもなる市街地騒音と、米軍 自衛隊なども利用による人口密集市街地における重大事故 2次災害のリスクを完全に解消する。勿論、新空港は 海上で騒音コンター区域など、陸上側民家などに騒音被害 や事故危険性が及ばぬ条件前提で案が作成されている。 ⑥現空港では、構造上避けられない国際線一国内線 ターミナル分離による乗り継ぎタイムロスや、航空機運用効率の向上が可能。 ⑦騒音や事故危険性も無く、空港の完全24時間運営が可能になり、地域で他地域遠隔空港に不経済に流れている航空貨物や潜在貨物需要、また旅客便も夜遅くに離発着する 便が設定出来るようになり、利便性がアップする。 ⑧時差のある海外からの深夜便や、商用ビジネス機、国際航空郵便、共同利用が決っている米軍や自衛隊機が、全て騒音や危険性など制約無しに24時間有効利用可能となる。 ⑨新空港になると廃止が決っている現空港跡地の開発も 可能。跡地は地下鉄や都市高速インフラ既存で、都心部近接の有望な開発区域になり、跡地国有地は売却で売却益も発生。建設費の相殺等が可能。民有地も売却や開発活用で、地主さんにもメリットが発生する。⑩ 十分な処理能力や、将来の状況を見た施設や滑走路再拡張なども自由。 ⑪ 土地買収や周辺環境など事業の早期実現が極めて困難な現空港と異なり反対一坪地主等の問題と無縁で、新工法と共に早期完成が可能である ---- 思い浮かぶだけで以上、多岐に渡ります。 これらの極めて有望なメリットは現空港拡張案では実現不可能なものばかりですね。④などは国土交通省が今年みづからその経済効果を算出、一般公開しています。新空港推進意見集約の地元経済界なども認めるところです。 旧軍払い下げの現空港が一定期間福岡市や地域の発展に寄与したのは事実ですが、21世紀までに大きく成長した福岡市には既に手狭で限界。デメリットが目だつのみですね。それと現空港が地下鉄で博多などから5分と近い事が数少ないメリットとして強調されますが、博多での関係交通機関からの乗り換え条件を加味すると現実にはもう少しかかっており、博多からの鉄軌道系現空港アクセスタイムはやや増大し、新空港案との差は縮小すると思います。また新空港への鉄軌道アクセスタイムは、全国主要空港比較でも上位の良好な値であり、⑥の要因などからタイムロスを改善する事も明白です。 おりしもサブプライム関連景気減速で、公共事業などの見直しも考えられますが、空港インフラは100年超の長期 使用が前提。好況一不況のサイクルを何度も体験するものです。長期的視野で判断し整備方針を決定してください。 また、政府は景気対策として、国費が一部負担でしか無い新空港案より巨大な「全額国費負担」の公共事業なども、景気対策もかねて整備方針財政出動を決めました。 官民折半で無金利借入れ金など資金調達方策も考案される新空港案は、事業採算性など問題無い上に、経済波及効果など将来の地域経済成長の為に極めて有望であります。 短期的には不況対策としての側面も新空港事業は発揮する 事でしょう。 空港整備に関する地元最終方針決定に関し、福岡市長や県知事さんは、これらの各種条件や新空港建設推進で決定した地元経済界の意思等を良く御理解頂いた上で、経済活動の盛んな東アジア経済圏とも好立地であり、海外からの 九州のゲートウェー都市である、福岡市や周辺エリア広域の将来をお考えの上、問題だらけの現空港拡張案では無く、トータルな経済効果やメリットで遥かに上回る、 有望な新空港案を選択される事を強く期待します。 その後の国：国土交通省に関しても同意見です。
				新空港が建設されれば必然的に自衛隊や米軍はそちらに移ることになると思うが、防衛面で大丈夫なのか。連絡橋あるいはトンネルはテロには非常に弱い。誰でも通行できる橋やトンネルが狙われれば、自衛隊などは孤立し、機能しなくなる。新空港は防衛面で非常に心配である。このあたりは防衛省などと協議は行われているのか？防衛上新空港は避けるべきだと思う。また、米軍や自衛隊を新宮町が受け入れるとは思えない。 9200億円なんて投資が偏りすぎだと思う。道路、福祉、教育、高齢化少子化対策など他にも投資すべき分野はたくさんある。バランスを取る必要がある。滑走路増設程度でいいだろう。新空港は費用がかかり投資が偏るので賛成できない。
				新空港は場所が遠くなり利便性が低下するだけではない。市中心部から遠くなることにより、交通車両の走る距離も長くなり、事故の危険性が高くなる。現空港は安全性に問題があるという意見も聞くが、福岡空港での航空機事故による二次災害での死者はいない。一方交通事故では市内だけでも毎年多くの死者を出している。どちらが安全性に問題があるかというと、新空港に伴う交通事故の危険性の方が大きいと思う。 需要は近年減少傾向にあり、これが

意見分類				寄せられたご意見
				予測通り右肩上がりになるとは考えにくい。需要の右肩上がりを前提にした、福岡財界の収支計画は全く当てにならない。不安定要因の多い新空港計画には反対する。とにかく需要は増え続けるという考えを改める必要がある。そのためには国交省がきちんとした需要予測を出す必要がある。事業をするための需要予測は財政難の世の中に必要ない。
				・海上空港は周辺の安全性や環境面が増設案に対し格段に優れている事。 ・あらゆる場合を想定した事に対応できる可能性が高く24時間対応できる空港であること。 ・現空港跡地の広大な敷地の有効利用が図られる事。
				海上の新空港案は、私は絶対反対します。(強風過多により発着回数の減少は必須) 「郷に入れば郷に従え」と昔から言われているが、海上と陸上の風の強さが違う。玄界灘の強風が計算されていない。離着陸の都度強風の場合は翼があおられて、大惨事の可能性が高い。年間を通じて気象状況は芳しく無く、都市高速道ですら、海岸線には暴風柵を設置しているのでも納得されたし。離着の度にロスタイム過多と成り大事故は予言できる！！。※税金の無駄使いの恐れ有り！！。※海上新空港は新宮・志賀島地帯の海岸・沿岸の漁師、永住者の意見参考！！。
		5 まちづくりや地域振興の視点について		① まちづくりへの影響について 95 件
				新しい観光地が増えるのでいいと思った。
				利用時間等の制約がなくなり、東アジアとの経済などの交流が拡大し福岡市をはじめとする、その他のまちづくりや地域振興が活性化する。
				鹿児島、大分、成田のにのまえになる。将来、将来と言って大空港をつくっても、他の交通機関にとつてかわられるか、九州の中心の位置が危なくなる。また規模は余り代わり映えのしない将来性を語れる空港でない。仮に移っても市民の負担は困る。あの広大な跡地も明確にしないといけない。跡地けいかくも重大な問題です。
				深夜、早朝便の就航が可能になると、どれくらい利用者が増えるのかというのが気になりました。跡地がどのようになるのか、現空港がなくなると跡地は寂れてしまうのではないかという不安があります。
				福岡空港だけで厳しいようなら新しい空港を作った方が良いと思う。そしたらスムーズになり、利用時間の制約などしっかりできると思う。福岡の町もかっきがでると思う。
				博多など福岡の中心に大きい建物が建ってないので新空港はいい。
				新空港案は大変いいと思うが、空港ができる周辺の人は、困ると思われる。今まで交通渋滞などがおきなかったのに空港を建てることにより道路がこむと思う。しかし、道路や路線を新しく作るならば、地域企業は豊かになると思う。
				長い目で見るならこちらの案がいいと思う。交通アクセスの整備や供用まで時間がかかるが需要の拡大への対応能力は高いと思う。現空港の跡地は大型ショッピングセンターやアミューズメント施設をつくればいいと思う。
				メリットは新空港のほうが大きく地域へのこうけん度も大きい。
				旧空港の活用方法は決まっているのか。
				立地に問題があります。現在地の方が都市高速、地下鉄と交通の利便も良いので、新空港よりも増設が良いと思っています。
				跡地の利用と新設施設など大変だと思う
				新しく空港を造る場合、魚のおいしい場所なのに、自然環境に影響があるのはあまり賛成できない。もっと具体的にどういった配慮をしてくれるのか知りたい。長期的に考えた場合、町づくりなどを行えるし、交通の便が良くなるのは助かると思う。
				環境問題についてとても不安に思います。でも、もし新しい場所に新しい空港ができれば、これからの福岡はもっと変わってくると思いました。
				現空港の跡地について、何か新たな福岡の観光スポットをつくるなどすると良いと思いました(テーマパークなど)。新空港案については多くのお客様が増え、地域の活性化につながるので良い案だと思います。
				都市高速がない。周辺の道路が混雑する可能性あり。
				・多額な初期投資が必要で、調達が困難と思う ・海を埋め立てるため環境保護が必要 ・現空港閉鎖後の利用法を考える必要がある ・24時間利用は魅力的と思う。
				今より良い設備などで、新たな魅力となると思った。様々な制限がなくなるのは良い。
				アクセスが不便なところが気にかかります。跡地が何になるかによって、意見も変わると思う。
				新空港を作った場合、今までの空港はどのように使用するのか？
				それに伴うリスクもあるが、良い案だと思う。旧空港付近の街並も改善されると思う。
				時間とコストがかかる。予測には対応はできるので、Cより数が増えることが確実ならこちらの案がよい。最初から資金について問題はあるが将来的には(借賃を考えると)楽になる・・・？跡地についての案がはっきりしないなら、やめるというのも案。
				私はこちらの案の方がよいと思う。上で述べたこともありますし、博多などの建物をこれからどんどん高くして福岡をより都会にするためにもこちらの案の方が良いと思う。
				国も地方もお金がないのに多大な借金をして、つくるのは工事を請け負う企業と一部の人の利益のために他の多くの人が税負担を強いられるということです。交通アクセスのためなど、他にも次々に費用がかかると思われます。福岡空港は移転しても板付基地は残る可能性もあり、無駄だと思います。もし全部移転できたとして、現空港跡地に高いビルがたくさんできるのはあまり景観が良いとは思いません。
				◎新空港はいらない。 ◎現在の場所に空港があるおかげで高層建築が少なくてすむ。これ以上高層建築を作ってほしくない。
				空港そのものは海上にあるのであまり問題はない。しかしのり入れ道路、交通手段の整備等、自然環境の維持には充分配慮する必要がある。長期的な展望から見れば、こちらを推進したい。
				空港だけだったらいいけど、道路から全部あつかって、もちろん電車もないので違った税金がかかる。
				今の経済状態の中、多額の初期投資はどうかと思います。現空港の跡地利用が不明なので賛成できないです。
				一から建て直すとなると、周りの建物や交通機関を建てないといけないので、賛成ではない。
				現空港跡地等の土地利用について 〈他の空港跡地における土地利用状況〉 ・高松空港跡地(香川インテリジェントパーク) 地域産業の高度化・活性化を図り、新規産業の創出を支援するために産業支援機関や支援研究機関が集積した施設。 ・鹿児島空港跡地 旧空港の跡地は日本住宅公団により鴨池ニュータウンとして開発され、1996年には県庁や県警本部がこの一角に移転した。 また、旧空港ビルはスーパーマーケット、旧格納庫は南国交通鹿児島営業所の車庫として利用されている。 ・熊本空港跡地 熊本県立大学や産業道路として利用されている。 ・大分空港跡地 跡地は区画整理で青葉町などとなり、総合運動公園に生まれ変わっています。 ・奄美大島空港跡地 奄美の自然や文化などを紹介する施設、奄美パークと田中一村美術館として利用されています。 ・ルーズベルトフィールド空港跡地 空港跡地に巨大なショッピングモール(ルーズベルトフィールドモール)が建てられている。 全米9番目の大きさ。(NYではたぶん一番の規模) ・羽田空港跡地利用大田区案(羽田空港跡地) http://www.city.ota.tokyo.jp/seikatsu/sumaimachinami/machizukuri/saikakucho/riyou/index.html 福岡空港跡地利用として考えられる施設 ・副首都。 ・副都心。 ・州都。 ・国・県・市等の公共施設。 ・集客施設。(東京ディズニーリゾート等) ・博物館・美術館等。 ・団地。 ・都市公園。 ・大学等の施設。 ・福岡市地下鉄の延長。 ・緑化。(ヒートアイランド対策) ・東西間の道路。 ・オフィス用地 ・住宅地。 などが考えられます。
				新空港が出来る場合の周辺市町へのメリット、デメリットを示していただきたい。件としての周辺市町の将来的な方向性(開発等)を示してもらいたい。
				福岡全体の成長を視点におくと望ましいと考える。アクセスインフラの整備による2次的効果も期待される。又、跡地利用についても様々な発展的発想もあることから最適であると考える。
				初期投資は高くつくがトータルコストや安全性や街づくりの観点からは大変評価できる案であると考える。現在福岡市を中心に整備が進められているアイランドシティ地区との連携により、相乗効果も見込まれると思う。是非推進して頂きたい。
				新空港の建設には反対である。(理由)現空港は利便性の評価が高い。新空港は新たに港湾を始め周辺自然環境の破壊が生じる。 (要望)新空港の建設には、当初より現空港の跡地利用をどうするか検討を併行して行う要望があったが、PIには今も示されていない。示して欲しい。
				環境保全対策や跡地の有効利用等を考える必要はあるが、増設案に対し、安全面で優位なため、さらに現空港の抱える問題もクリアになることから新空港案に賛同します。
				事業費は高いが利用時間の制限もなくなり、現空港の跡地利用、地域の安全性も向上するため推進したい。
				将来の事を考えると、安全性、トータルコストト等の面で評価できる案であると思う。現在の場所(飛行場)の再開発も含めると、都市計画の点から言っても必要があると考えられる。
				・初期投資の大きさが最も気になる所である。 ・現空港周辺の土地利用制限がなくなり活性化が図れる。

意見分類	寄せられたご意見
	・去らなく長期的な需要にも対応可能となる。 ・新空港周辺の街づくりを推進し福岡地区のさらなる活性化につながる。
	大賛成　24時間空港で街を活性化。
	現空港の利便性を確保できるように、新空港へのアクセス方法を複数確保（羽田方式）し、跡地利用の計画も同時進行し、新空港案への方向がより良い福岡市の都市計画に大きな意義を持つことも強調し、跡地再開発に期待したい。（経済活性化になる）
	・増設案のアクセス事業費の内容がよくわからない。 ・新空港移転による需要減が想定より多くなるのではないか。 ・跡地利用の考え方も新空港検討の大きなポイント。 ・アクセス性の検討は現空港は多様なアクセス性を有しており、その検証も必要。
	福岡市の空港関連の税収が大きく減ってしまいます。物流関連企業が市外へ流出し、大きな痛手となります。跡地開発が言われているが、空港ほど地元に利益をもたらすものはできないだろう。それを考えると新空港には賛成できません。
	・環境への配慮が必要 ・将来的に見て経済的だ（環境対策費、借地料不要） ・周りが海のため安全性が向上する ・騒音問題が解決する ・新空港を作ることで新たに交通の利便性が向上し、まちづくりに役立つ
	騒音問題や将来の需要増に対する点から言えば、こちらの案が優れている。しかし、それに対するアクセスの問題（すぐに改善されるのか）や、移転した後の土地の問題もみのがせない、というのが素直な意見です。
	こちらの良いところは、アイランドシティの課題である交通の便の改善につながる所ではないかと思う。
	福岡市のビル建設発展のためにも、新空港建設してもらいたい
	私は新空港案に賛成です。現空港は都心部からとても近く、利便性も良い。しかし、そのせいで天神、博多などでは高さ制限があり、思うように発展出来ていないのではないか？その他、騒音問題についても解消され、住みやすくなるのではないか。
	新設案が最善だと思われます。現空港の跡地利用の候補などがあれば、知りたいと思いました。
	私はこちらの意見に賛成です。長期的に物事を考える事は凄く大事な事で、本当に需要が増えた時の事を考えると、こちらの方が良い。また高さ制限御緩和による天神、博多等の都市が活性するのも魅力的だ。
	跡地利用について、現段階でどのような案が出ているのか知りたいです。
	コストがかかりすぎるし、現空港跡地の問題もあるので、新空港は作らない方がいいと思う。 海を埋め立てるのにも反対です。
	跡地には遊園地などみんなが使える土地として使うのがいいと思う。漁業の方にどれぐらいの負任があるのか。
	都市部での高さ制限が緩和され、新しい都市づくりが可能である
	新空港を作ることにより、新しく福岡の街づくりが出来る。アジアに開かれた、24時間空港を造るべきである。
	安全面を全面にして主張しているようですが、その他でも「跡地利用による経済効果」や新宮（海の中道）方面の整備に伴う経済発展も十分にアピールしてほしい。
	・東アジア流通の拠点としてハブ空港は必旨 ・ビジネスにとっても有難たい ・都心部での高さ制限etc　制約が緩和される。
	1.国家的戦略として24時間空港が必要ではないか。 2.事業費の比較だけで判断すべきではない。福岡市の土地の有効活用、将来の都市計画等と一体的に判断すべきであろう。
	ミュンヘン、香港など、海外の新空港は、市街地での事故の危険性、騒音問題、拡張性のなさ、などの理由で旧空港を廃止した上でつくられています。都心に近く市街地に囲まれた現空港を、郊外に移転するのは当たり前です。そうでないと言うなら、ミュンヘンや香港はバカということになります。バカどころか、ミュンヘン、香港、デンバーなどは、近年大きく発展している都市です。旧ミュンヘン空港は現福岡空港よりも広い555ha、旧デンバー空港にいたってはなんと1800haもある空港を廃止して、より広い新空港に移転しています。これらの成功事例に学ぶべきです。発展している都市にはほぼ例外なく機能の高い空港があります。都心に近い空港があるから発展している、という都市はあまりありません。ロッテルダムなど、空港は都心に近いですが、都市としては発展していません。アムステルダムは機能の高い空港を持っているからこそ、発展しています。ベルリンも、都心に近い空港を廃止して、郊外の拡張性のある空港を新空港として再整備しています。欧米には成功事例がたくさんあります。日本でも、広島の都心から40kmも離れ、遠いと評判の悪い広島空港でさえ、旧広島空港時代とは比べ物にならないほどの利用があり、広島の発展に寄与しています。新福岡空港は、福岡の都心からわずか15km程度です。遠いどころか、都心に近いと評判の羽田や伊丹と同等です。都市の発展の鍵を握るのは、都心に近い空港ではなく、機能の高い空港の存在なのです。
	跡地利用として、空港周辺地域発展のチャンス。また、中心地域も発展する最後の判断となる？
	空港が移転したら、博多区及び糟屋郡の土地の利用が見込め、中心市街地の高さ制限も解除となり、有効と考える。
	海域における自然環境の問題 コストに関する問題 アクセスの問題 検討事項はいろいろあるが、現空港の跡地を含め、未来へ向けた街づくりが出来る。
	アジアに近接している福岡・九州の特長を活かす地域経済の発展、将来的な道州制導入による地域独自の発展等を勘案すると、成長できる余地を作ることも考慮して検討すべきである。また、高さ制限がなくなる事で、将来的な街づくり、投資の呼び込みが可能な事も、同案のメリットである。
	福岡市のど真ん中に南北空港施設があり、都市発展を阻害している。また安全面から、新宮沖の新空港建設を是非進めていただきたい。
	”ぜひ、新空港案”にして欲しい。今の空港の土地を有効できるように対策をして、移転して下さい。是非に。
	現空港周辺の土地利用への影響がかなり大きいのではないか。その量が気になる。
	無駄な物は作るべきじゃないだろうと思う。福岡市は空が見えて良い都市なのに高層ビルができても周辺地域に住む人間には何も恩恵が無い。むしろ新しい空港を作ったら100年間は空港へのアクセス費用を福岡市が県民に負担すべきじゃないかな？そんな事で家や住所を決めてるのにそんな人への配慮をすべきだろう。
	初期投資は膨大だが、空港使用上制約がなくなり、福岡の街づくりにも制約が緩くなり、また拡張等に比べても運営コストが低くなるので、結果的にはこちらの方が良いのではないかと思う。
	福岡の将来、24時間空港、都心部の開発等を見据えた開発が必要だ
	跡地問題に全く将来像が示されていない。広大な土地を利用するには、またまた多額な税金が投入されることになりかねない。新空港なんて20年後にしかできない。そんな人口減少少子高齢化の世の中で、あれほどの大規模な土地が処分できるとは思えない。それを考えると、空港は現在地に残し、滑走路増設などの有効活用策を考えるべきである。新空港予定海域海岸はウミガメの産卵地である。空港島は海岸に近く海岸変形を起こさせる。貴重な生物保護の観点から新空港は賛成できない。
	現空港の跡地対策について具体の検討を行った方がいいのでは。まちづくりの視点では大きなポイント、判断するうえでも重要ではないか。
	お金がかかる。 交通機関がまだ不十分。JRもなく、駐車場もない。 飛行機（始発）に乗るとき、JRもなく、駐車場もあいてないので利用しにくい。 今まで、福岡空港のまわりで駐車場経営をしていた人たちが路頭に迷う。
	現状、板付空港では市街の真上を通過し危険きわまりないし、高いビルも建設できない。移転すれば福岡はアジアの大きな中心となり海外からの直出も多くなると思う。アジアの首脳達が数時間で福岡に1同に集まる事のできる素晴らしい案だと思う。賛成です。
	24時間処理能力を上げて町の発展を支えるためには必要。
	商業都市の福岡には空港が必要です。本当に三苫新宮が良いのかわかりませんが、海上の空港が良いと思います。
	・現在地の空港における諸問題を根本的に解決するには新空港の建設しかありません。・利便性では現在地より劣るのは当然ですが距離的には全く問題になりません。・広大な跡地利用が可能となります。・国の基幹空港として、近隣空港における有事の際の受け皿の役目も果たさなければなりません。
	漁業、自然への問題は残るものの、福岡の恒久的な発展を考えると新空港案以外は選択肢が無いと考える。
	新設の場合、跡地開発が焦点になるが、誰がどれだけ負担するのか不透明。ただでさえ新空港やアクセス建設で財政が弱っているのにどう負担できると

意見分類	寄せられたご意見
	いうのか。新空港を建設すること自体無理があると言わざるを得ない。利便性の低下はたいへん困る。
	新空港建設の場合、現在の空港の周辺関連企業たちはどうなるのか？小さな事業所だと移転できずに廃業に追い込まれるのではないか。とても賛成できない。
	将来の発展性が評価できます。24時間発着は魅力的です。
	容量逼迫混雑過密、騒音大事故危険性、24時間化不能等の理由で現福岡空港の整備方針がこれまで国土交通省や県、市の担当者に加え、一般市民の意見も公共事業などに関する反対意見なども公平に受け付けつつ調査・議論され、 PIステップも4まで進み内容が公開されました。 より吟味された新空港案と現空港拡張案の2案になり、 地元経済界も新空港建設推進方針で意見集約となり、後は今年度中に県知事や市長さんの地元としての 最終判断が間もなく下されるプロセスになりました。 :ここで新空港案選択のメリットを今一度確認します。 新空港建設の利点としては—— ①現空港でかかる多額の借地料、環境対策費が不用。（借地料、対策費計年間150億、昨年179億）これは拡張だと増大気味で毎年継続。空港本体事業費が安いとされる拡張案を長期運営コストで逆転し、安くつく。 ②滑走路一本で朝タピーク時日本一の混雑過密や航空便延滞、有効な時間帯の増便不可能な現況を大きく改善する。 ③現空港のスポット不足や、貨物ターミナルなどの狭さを改善する ④現空港が大きく成長した福岡市の都心部に近過ぎ、都心部など厳しい高度制限のために有効な街作りや都市開発などが阻害されているのを、改善する。 ⑤全国でも異例の都心部近接市街地上空での航空機低空 飛行等を改善し、騒音訴訟にもなる市街地騒音と、米軍 自衛隊なども利用による人口密集市街地における重大事故 2次災害のリスクを完全に解消する。勿論、新空港は 海上で騒音コンター区域など、陸上側民家などに騒音被害 や事故危険性が及ばぬ条件前提で案が作成されている。 ⑥現空港では、構造上避けられない国際線一国内線 ターミナル分離による乗り継ぎタイムロスや、航空機運用効率の向上が可能。 ⑦騒音や事故危険性も無く、空港の完全24時間運営が可能になり、地域で他地域遠隔空港に不経済に流れている航空貨物や潜在貨物需要、また旅客便も夜遅くに離発着する 便が設定出来るようになり、利便性がアップする。 ⑧時差のある海外からの深夜便や、商用ビジネス機、国際航空郵便、共同利用が決っている米軍や自衛隊機が、全て騒音や危険性など制約無しに24時間有効利用可能となる。 ⑨新空港になると廃止が決っている現空港跡地の開発も 可能。跡地は地下鉄や都市高速インフラ既存で、都心部近接の有望な開発区域になり、跡地国有地は売却で売却益も発生。建設費の相殺等が可能。民有地も売却や開発活用で、地主さんにもメリットが発生する。 ⑩ 十分な処理能力や、将来の状況を見た施設や滑走路再拡張なども自由。 ⑪ 土地買収や周辺環境など事業の早期実現が極めて困難な現空港と異なり反対一坪地主等の問題と無縁で、新工法と共に早期完成が可能である ---- 思い浮かぶだけで以上、多岐に渡ります。 これらの極めて有望なメリットは現空港拡張案では実現不可能なものばかりですね。④などは国土交通省が今年みづからその経済効果を算出、一般公開しています。新空港推進意見集約の地元経済界なども認めるところです。 旧軍払い下げの現空港が一定期間福岡市や地域の発展に寄与したのは事実ですが、21世紀までに大きく成長した福岡市には既に手狭で限界。デメリットが目だつのみですね。それと現空港が地下鉄で博多などから5分と近い事が数少ないメリットとして強調されますが、博多での関係交通機関からの乗り換え条件を加味すると現実にはもう少しかかっており、博多からの鉄軌道系現空港アクセスタイムはやや増大し、新空港案との差は縮小すると思います。また新空港への鉄軌道アクセスタイムは、全国主要空港比較でも上位の良好な値であり、⑥の要因などからタイムロスを改善する事も明白です。 おりしもサブプライム関連景気減速で、公共事業などの見直しも考えられますが、空港インフラは100年超の長期 使用が前提。好況一不況のサイクルを何度も体験するものです。長期的視野で判断し整備方針を決定してください。 また、政府は景気対策として、国費が一部負担でしか無い新空港案より巨大な「全額国費負担」の公共事業なども、景気対策もかねて整備方針財政出動を決めました。 官民折半で無金利借入れ金など資金調達方策も考案される新空港案は、事業採算性など問題無い上に、経済波及効果など将来の地域経済成長の為に極めて有望であります。 短期的には不況対策としての側面も新空港事業は発揮する 事でしょう。 空港整備に関する地元最終方針決定に関し、福岡市長や県知事さんは、これらの各種条件や新空港建設推進で決定した地元経済界の意思等を良く御理解頂いた上で、経済活動の盛んな東アジア経済圏とも好立地であり、海外からの 九州のゲートウェー都市である、福岡市や周辺エリア広域の将来をお考えの上、問題だらけの現空港拡張案では無く、トータルな経済効果やメリットで遥かに上回る、 有望な新空港案を選択される事を強く期待します。 その後の国;国土交通省に関しても同意見です。
	町の発展の為にも新空港です。
	多様な需要に対応できるし、バックヤードも広がりがある。
	これからの発展性を考えると新空港に賛成。
	設備や空港に関連する産業を考えると新空港であり、現空港は拡張の余地がない。
	新空港建設には，空港建設費，空港周辺のアクセス整備など多額の費用がかかり国や県の借金が増え，そのために税金が上がり生活が苦しくなりそう。また，航空会社が払う空港使用料も今より大幅に上がるので，航空チケットが高くなる。現空港の跡地利用も景気の落ち込みで期待できないと思う。
	空港が移転したら現在の空港の周辺関連企業たちは移転可能なのか？資金は？土地は？小さな事業所だと移転できずに廃業に追い込まれるのではないか。その辺の調査はしているのか？とても賛成できない。 未来のまちづくりのためと言うが、将来展望、構想などは示されておらず、ただ高層ビルが建てられる可能性があるといった程度である。その程度のために空港を移転させ、旅客の負担増を求めるのはおかしい。著しく説得力に欠ける。誰のための空港問題解決なのか、考える必要がある。
	・海上空港は周辺の安全性や環境面が増設案に対し格段に優れている事。 ・あらゆる場合を想定した事に対応できる可能性が高く24時間対応できる空港であること。 ・現空港跡地の広大な敷地の有効利用が図られる事。
	今はかつて経験したこともないような経済不況になりつつあります。空港建設は不況対策としては即効性はありませんが将来への希望は持てると思います。案を選択するのに事業費は経済効果を考えると大きなポイントとなると思います。 新空港案は事業費が多額であるため選択すべきではないと考える人が多いと思いますが逆に将来の経済効果・雇用効果を考えると今この時期に新空港案を選択することの意義は大変大きいものと思います。 将来を支える若者、子供たちに希望を与える新空港案を選択すべきです。
	フランスで実施されているTGV（新幹線）の新線建設は大きな経済効果を与えていると聞きます。周辺に開発余地が無い現空港の増設案では空港完成までしか経済効果は望めませんが、新空港案は周辺市町のまちづくりも含めて、完成後も色々な効果が望めます。将来に希望を与える新空港案を選択すべきです。
	まちづくりや地域振興/まちづくりへの影響 新空港の周辺地域には、現空港と違って関連施設を造ることができる土地がたくさんあります。財源がなくてまちづくりも満足にできない市町があります。将来の便数増加にたいおうできるバックヤードも造れないような現空港拡張案では現空港周辺の住民にはまちづくりなんて関係ありません。新空港を選択した場合は、新空港周辺と現空港跡地でそれぞれ夢のあるまちづくができます。新空港案を選択すべきです。
	何十年先を見ると、新空港を設立した方が良いと思います。24時間利用できる空港がアジアの玄関口になくてどこにできるのですか。費用、環境保全に関しては十分に審議していただき、街の活性化につながる意味でもぜひとも空港を新しくしてほしいと思う。
	概ね賛同できる。長期的に見れば、金額的にはかさむが、結果的に長く使えること、そして対策費が不要となることから安上がりとなると思う。都市の中心部の高層化も期待できる。
	・調査もせず、決める態度から、既に税金を使うことが決まっていると受け止める。 ・事実無根のデータで導くことが誤っている。 ・運輸業者が板付空港から移転。
	交通アクセスを十分に配慮してもらいたい。また、新空港とするならば、近隣の諸国に負けない西日本で一番であるような空港建設を目指してもらいたい。今後の費用負担に地元財界の協力がより一層必要であるので、行政当局は懸命にがんばって県民、市民の理解を得るよう努力すべきである。以上、全般的に考えを書いた。将来のアジアでも有数の空港として発展できる新空港にぜひ期待したい。もっと新空港案をPRして行くことを提案したい。
	長い将来を見据えて、ぜひこの機会に新空港をつくっていただきたい。アジアの玄関口としての機能を果たして欲しい。現空港の跡地は、どうにでもなると思う。記念碑でもいいし、他に県民に意見を求めても良い。
	② 福岡・九州にもたらす影響について 134 件
	現在の世界の空港を見ても、24時間稼働できる空港であるべきである。新空港を作ることにより、福岡市周辺の再整備にも繋がり、おきな経済効果をもたらすと考える。
	個人的には反対です。現在でもアジアの玄関口としての機能は充分に活用されており、3000mランウェイを2本持つ必要はないと思います。国内線に限ってはJR新幹線、在来線への乗換などはなんら不便は感じませんので、不要と思います。
	将来的な需要の見込み、多文化交流に心ひかれました。
	事業費が多くなってしまうが、地域の活性化についてなどに期待していけばいいと思う。
	国が進めているアジア・ゲートウェイ構想に適合したいい案だと思います。アクセス面での問題が多くあがっているみたいですが、交通システムの設備が十

意見分類	寄せられたご意見
	分されるのであればこちらの案がいいと感じます。
	24時間利用やアジアの主要空港をめざすことを考えると、すばらしい案だと思います。しかし、埋立てには反対です。環境保護が私たちが一番大切にしなければならないことだと思います。埋め立てるのは簡単だけど、失われた環境や生物を取りもどすのは大変なことです。そんなことをするくらいなら、人間がガマンするほうがいいと思います。
	新空港になることによって福岡にくる人がいればいいなと思う。
	都会化が進み経済利益の向上の可能性がある。
	今後本当に九州の中心空港（ハブ）として発展できるのか？（九州全体を考えて他県の空港との協力を持ってした方が良いのでは？）
	新空港が出来れば今後もっと便利になっていくと思うからいいと思った。
	賛成である。将来の福岡県、九州の発展のためには新空港が望ましい。
	もっと空港が発達していけばいいと思った。
	更なる福岡の発展、福岡のみならず日本の今後の国際交流の将来を期待できる案だと思う。しかし、交通アクセスが今までより不便になることや費用の問題を考えると、滑走路増設の方が良い気がする。
	現空港の跡地について、何か新たな福岡の観光スポットをつくるなどすると良いと思いました(テーマパークなど)。新空港案については多くのお客様が増え、地域の活性化につながるので良い案だと思います。
	今まで以上に活気が出て、福岡人口も増えそう。
	24時間利用可能になるのは便利だが、その場合の人件費も必要になってくると思った。福岡の発展を願うならこちらの案が良いと思った。
	海上空港は波が消音の役目を果たすことは関空など他の空港でも事例がある。 飛行時間に制限があるのは、アジア、ヨーロッパとの交流に支障があり、貿易の妨げにもなっている。九州にほんとうの国際空港を作るのはアジアに最も近い利便性、将来の発展のために新空港必要。
	福岡の将来を考えると新空港に賛成
	財政の先行きが真っ暗なこの時代に24時間利用可能、東アジアとの経済交流の一層拡大等の美名のもと、このような多額の財政支出をするべきではない。 新たに海を埋め立てること自体が環境破壊ということを自覚すべきでしょう。
	・福岡財界は空港経営をどうとらえているのか疑問だ。利便性が低下し、施設利用料が40%も値上げされれば、客（旅行者、航空会社）は逃げ出すに決まっている。 自社の経営だったら、そんな会社をつぶすような提案は絶対にしないはずだ。どうせ最後は国が税金で助けてくれる。そういう甘い考えがあるのだろう。 そのような程度の意識で財界は、地域基幹空港である福岡空港の将来像を語ってほしくない。公共事業がほしいだけだろう。
	福岡は、アメリカで言えばマイアミのような位置づけの「アジアへのゲートウェイ」になるべき。 福岡の人間には直接的には関係ないかもしれないが、日本の西端に位置し、アジアに最も近い大都市である福岡は、アジアへのゲートウェイ機能が求められる。 だから、乗り継ぎ利便性は大事。 詳細版に書いてあるように、福岡で乗り継ぎ利便性が向上すれば、地方路線や国際線の維持・拡充が可能になり、さらには四国などの地域でもアジア方面との相互交流の拡大などのメリットが広がる。 その他の点も含め、総合的に判断すれば、新空港の方がやはり有利である。 現空港では、国内線と国際線が別れており、乗り継ぎ利便性は低い。 これは滑走路増設西側でも同じで改善はしない。
	ハブ空港、ゲートウェイとして子々孫々に残し、国際空港として将来の日本（九州）に皆で育てていこうではありませんか。
	都心部に近い現空港はアクセスの良さなど便利では亜rが、騒音や事故時の安全性など不安がある。アジアの重要なハブ空港として新空港が出来れば、福岡が世界的な都市へ発展する可能性も拡がると思う。
	今後の福岡の発展を考えると、キャパの大きなところが良いと思う
	1.21世紀の九州発展のために是非必要 2.安全面においても、現空港よりも明らかに高い 3.50年100年の長期で考えると新空港がベスト
	経済効果を考えて新空港案がよい。しかし環境対策が万全であること。
	福岡全体の成長を視点におくと望ましいと考える。アクセスインフラの整備による2次的効果も期待される。又、跡地利用についても様々な発展的発想もあることから最適であると考える。
	騒音問題などを抱えている今、新空港設立はさけて通れないと思う。今の空港は24時間利用ができないけど、それができるようになるともっと利用客（特に海外）が増えると思うし、長い目で見て、福岡が発展できるチャンスだと思う。ただ自然への配慮や建設費用は気になります。
	多少の費用はかかるにしても長い目で見れば、市の発展の為にも新空港建設へ進むべきです。
	新福岡空港としての案でなくアジアの玄関口として国際空港として考えて欲しい。日本がこれまで経済成長してきたのは高い技術力と労働力によるものが大きかったが、これからはそれらは他国に負かされ、日本のこれからの経済発展はこのままでは続けられない。資源もない日本は自然観光とテーマパーク観光で海外から（特にインド、中国）の観光客を呼んで経済維新を起こさないといけない。そのプロゼクトを九州に作り、そのための空港と福岡県民の空の足としての空港づくりをしていくべきだ。
	私は福岡市東区住民なので、この案を聞いたときは驚きました。 良い点 ・便利になる。 ・地域がより活性化する。 不安な点 ・福岡市中央部の人々にとってアクセスが悪くなる。 ・交通網整備のためにさらにコストがかかる。 ・海浜の環境が悪くなって魚が釣れなくなる。
	新空港案については、ここにある検討事項以外にもそれに関る二次的、三次的な影響がでてくると思います。例えば、現在地の近隣の経済効果の減少等。
	個人的には移転して欲しいと思います。財政のコストは大きく難しいと思いますが、空港が移転する事で県全体が変わると思います。その事で県が活性化すれば面白いと思います。
	建設費、環境問題等、検討することは多いが、滑走路増設案よりもメリットが多い気がする。日本国内で規模の大きい都市である福岡が更に発展するのに、多大な影響を与えると思う。利用時間の制限がなくなるのが大きい。
	建設費用などものすごい金額がかかるけれど、今の私達にとって雇用者数が増えるという事実は大変嬉しいことだと思った。
	空港が大きくなって新しく誕生するとなると、今の福岡空港より働く人が必要となるので、航空業界を目指す私達にとっては、とてもいい話だと思います。
	新空港ができたほうが多くの客室乗務員やその他の航空業にとっては採用される数が多くなるのでいいと思いました。しかし環境面を考えると、あまり良くはないな、と思いました。
	福岡の活性化を図ることができると思います！
	アジアの中心都市として福岡が発展していくためには、24時間稼動する空港が必要と思う
	新空港は福岡には必要だと思う
	アジア新空港として大きな検討を進めてもらいたい
	東アジアの中心として福岡（しいては日本）を考えるのであれば、ハブ空港としなければならないと思う。
	空港及び空港へのアクセスを含めて建設コストは掛かるが、将来の発展が見込める。
	・事業費約9,200億円を抱えるのは、財政面で不安を感じる ・アクセス利便性が著しく低下すると思われる。新空港と中心市街地を結ぶアクセス（JR、地下鉄等）を整備する必要があると思われる ・発着回数に余力が生じ、利用時間帯の制約がなくなる事で、経済活性化がどの程度見込めるのか知りたい
	現在の諸問題を解決するには、経済的に負担が大きくなっても、新空港を建設するべきです。アイランドシティの港湾整備と新空港の建設は、福岡の将来にとって大きな働きをすると思う。
	・東アジア流通の拠点としてハブ空港は必旨 ・ビジネスにとっても有難たい ・都心部での高さ制限etc　制約が緩和される。
	アジアの玄関口としてもっと成長できると思うので24時間空港とした方が良い。
	自然環境面での破戒、住宅環境面での騒音、振動（特に夜間は強く感じる）による静音さの破戒を考えると地元住民としては新空港の建設には反対せざる

意見分類				寄せられたご意見
				ヲえないが、遠い将来福岡市、福岡県、九州のさらなる発展と我々子々孫々の豊かで安定した暮らしを考えると新空港建設もやむを得ない。
				将来の可能性拡大のため必要
				将来の福岡経済を考えてアジアに向けた時代に合った24時間空港が必要である。
				今後さらに福岡がアジアの中で発展していく伸びしろがなければ、作る意味がないと思う。
				対アジアに向けて国家的戦略の中で、新空港を検討してもらいたい。
				日本がアジアで今の地位を維持するためには、24時間空港が必要不可欠である。
				賛成（経済発展）
				今の空港の利便性を損ない、多大な費用も掛かる事から、また地理的に九州のハブ空港となりにくい事から、望ましくない。現在でも関西、セントレアに対する遠いとの不満をよく耳にする。
				将来の福岡を考えて、新空港の計画を進めていただきたい。
				アジアのゲートウェイとして単に目先だけの検討でなく、中長期的な視野でアジア・世界をリードしていくためにも必要。ただし、これまでの発想でなく、独創的で魅力ある新空港が望まれる。
				将来福岡市が発展していくためには、新空港が必要だと思う。
				アジアへの拠点として福岡には新空港が必要である。
				福岡の将来を考えると、新空港が必要だと思う。
				日本の将来を考えて、新空港案に賛成します。
				アジアに向けた新空港を作るべき。
				現空港はあまりに利便性が高く、新空港のアクセス時間が掛かるように思えるが、今後の事を考えると、多少は仕方ないところか。福岡の発展となる空港を期待したい。
				一時的には工事金額が掛かるかも知れない。福岡、九州の将来を考える時、新空港を建設してほしい。当然諸問題はあるが、前向きに一つずつ、ハードルをクリアしていくべきだ。
				福岡には新空港が必要！！
				・将来世代のためには、絶対必要。 ・つけを残すといった発想でなく、多くの可能性を現世代の責任として作っておく。
				24時間空港であり、騒音問題もない。東南アジアでのハブポートになれる可能性が大である。環境問題に対しては、空港等の構造を環境に優しい、あるいは改善効果のあるものにすれば解決できる。
				福岡の将来を考えて、新空港の計画を進めて欲しい
				対アジアに向けて国家的戦略の中で、新空港を検討してもらいたい。
				アジアに近接している福岡・九州の特長を活かす地域経済の発展、将来的な道州制導入による地域独自の発展等を勘案すると、成長できる余地を作ることも考慮して検討すべきである。また、高さ制限がなくなる事で、将来的な街づくり、投資の呼び込みが可能な事も、同案のメリットである。
				地域の活性化としては、新空港案に賛成。
				国家的戦略の中で新空港建設を検討してもらいたい。特にアジア外交の面では重要かと思います。
				「経済効果」について論じて、アピールすべき。「税金が多く掛かるから反対」という単純な考え方が多数を占めているような気がする。
				福岡だけでなく、日本の将来を考えた上で、計画を進めて欲しいです。
				将来の福岡経済を考えて、アジアに大きく開けた、時代の潮流に会った24時間空港が必要である。
				経済発展の為には、新空港は必要だ。
				都心部へのアクセスは若干悪くなると思うが、東アジアの中心都市（福岡が）として相応しい空港が可能になると思う。
				福岡都市圏の未来のため、都市成長戦略のために新空港は必要である。
				将来を考えると、九州の窓口として立派な空港を！！
				将来のことを考えると新空港建設をお願いします。
				新空港によって新しい福岡の顔ができればアクセスのもんだいを解決できれば理想的。
				移転すると空港活用の幅が増えることはわかったが、それだけの需要があるのか。経済効果の試算の内訳（根拠）もみたかった。
				滑走路増設では空港能力が向上しない。空港能力を向上させ、福岡の発展に資するためには、新空港が必要である。
				初期費用があまりにも巨額すぎる。環境破壊も心配。世界一の借金大国だという自覚を持った方が良い。経済活動が活性化すると考えるのは早計、個人的には発達するとは思えない。
				権利関係の調整、年末予算の確保で大変でしょうが進めるべきと考えます。アメリカ、西欧の没落もあり、今後は本当にアジアが経済的重要性も高まることとなるので、しっかりした窓口をつくってほしいと思います。
				少子高齢化を考えれば、この案は考えられない。政治家と官僚を助けるだけで福岡県に何ら効果をもたらさないと考えます。
				福岡の将来を考えると、アジアのゲートウェイとして新しい空港が必要である。
				日本全体の窓口として考えた場合、新空港は必要と考える。
				24時間体制の飛行場は、アジアの玄関たるに相応しい。
				アジアの玄関口として更なる発展を目指すなら、新空港案で進めるべきと思う。他空港に比べて、移転の後の交通の便も、決して悪いものではない。
				九州の玄関口としての顔を・・・。
				景気対策としても期待する。21世紀を代表する立派な玄関を築いて欲しい。
				将来の事を考えると、新空港が必要だと思います。
				将来の福岡経済を考えて、アジアに向けた時代にあった24時間空港が必要だと思う。
				対アジアに向け国家的戦略の中で、新空港を検討して欲しい。
				内需拡大にもなるので、新空港を希望する。
				福岡の将来の事を考えて、新空港の検討をしていただきたいです。
				1.アジアの中心としての空港 2.コスト低減が可能
				対アジアに向けて、福岡の将来を考えても、新空港案に賛成
				福岡の将来を見据えて、新空港の計画を進めるべきです
				この度の日中韓首脳会議が福岡で開催されるように、アジアのゲートウェイとしての福岡の役割は、今後大きくなっていくと思われる。土地代、環境費の支出が抑えられる事を考えれば、空港の寿命40年のスパンで考えれば、経費は変わらない。新空港で24時間空港を目指すべき。
				福岡に新空港が必要でしょう。
				福岡の将来を考えて、新空港案で進めてもらいたい
				福岡市の100年の大計を考え、将来を見据えた新空港を、我々世代が是非とも着手すべき。
				国家的な戦略の中で、新空港を検討してもらいたい
				福岡の将来を考え、新空港計画を進めていただきい。
				福岡の将来の事を考えると、24時間空港が必要だと思う。
				アジアに向け、時代に合った、24時間空港にするべき。
				自然環境の把握（立地、自然保護）など条件が満たされれば、利便性の問題を良く騒がれるが、他空港と比べても便の良いほうであり、将来アジアの中心として発展を目指す上では、問題ないと思う。
				福岡には新空港が必要だと思います
				次の世代に向けて、日本の西の玄関口にふさわしい、新空港を整備して欲しい。
				福岡の発展の為に日本国の為、インフラは大切。
				福岡・九州の発展のためには、世界の成長センターである東アジアとの交流を拡大する必要がある。 そのためには、能力の高い空港は不可欠であり、アクセス利便性が多少悪化することなど大した問題ではない。 ゆえに、新空港を支持する。 空港能力が向上しない滑走路増設などダメ、反対。
				貨物輸送の観点からも、24時間利用可能で、面積的にも余裕のある新空港が必要だ。 たった20haの拡張面積しかない滑走路増設では役不足であり、貨

意見分類				寄せられたご意見
				物輸送のニーズに応えられない。 よって、滑走路増設など論外である。 今でも、九州の国際航空貨物は関空や成田に流れている。 欧米発着の貨物はもちろん関空や成田に流れるのは仕方ないが、アジア～九州・山口の航空貨物は、できるだけ地元の空港で扱い、横持ち費用を削減し、貨物輸送の利便性を高め、産業競争力の強化に繋げるべき。 どうせ関空や成田に運ばなければならない、という輸送に不利な条件では産業競争力は低下する。 九州・山口でこの役割を果たせるのは、唯一福岡しかない。 九州・山口域内の貨物をきちんと地元で取り扱うことができれば、経済にも好影響を与える。 また、貨物専用便は、深夜の発着が有利である。 もちろん、だからといって北九州空港や佐賀空港ではまとまった貨物を集荷するのは不可能であり、やはり福岡に24時間空港が必要である。 よって、九州・山口の貨物を航空貨物輸送の利便性向上により地域経済の活性化を図るためには、新空港が必要である。
				貨物輸送の観点からも、たった20haの拡張面積しかない滑走路増設では役不足であり、貨物輸送のニーズに応えられない。 滑走路増設など論外である。 24時間利用可能で、面積的にも余裕のある新空港が必要だ。 今でも、九州の国際航空貨物は関空や成田に流れている。 欧米発着の貨物はもちろん関空や成田に流れるのは仕方ないが、アジア～九州・山口の航空貨物は、できるだけ地元の空港で扱い、横持ち費用を削減し、貨物輸送の利便性を高め、産業競争力の強化に繋げるべき。 九州・山口域内の貨物をきちんと地元で取り扱うことができれば、経済にも好影響を与える。 どうせ関空や成田に運ばなければならない、という輸送に不利な条件では産業競争力は低下する。 貨物専用便は、深夜の発着が有利であるからといって北九州空港や佐賀空港ではまとまった貨物を集荷するのは不可能である。 九州・山口でこの役割を果たせるのは、唯一福岡しかない。 やはり福岡に24時間空港が必要である。 よって、九州・山口の貨物を航空貨物輸送の利便性向上により地域経済の活性化を図るためには、新空港が必要である。
				国際化が進み、重要な事と思います。
				現状、板付空港では市街の真上を通過し危険きわまりないし、高いビルも建設できない。移転すれば福岡はアジアの大きな中心となり海外からの直出も多くなると思う。アジアの首脳達が数時間で福岡に1同に集まる事のできる素晴らしい案だと思う。賛成です。
				次世代に禍根を残さないための解決策は新空港以外はあり得ない。
				東アジアの経済発展と今後の国際交流を考えると新空港は必要。
				1.飛行ルートが海上となるため安全性が高い。 2.将来のニーズに応えられる空港の拡張変更が可能である。 3.利用時間帯の制約がなくアジアのハブ空港として九州地区の発展につながる 4.アクセス時間も20分程度なら他の国内空港と比べてけして不便ではない。
				1.新空港は海上となるので安全性が高まり、騒音問題も解決する。 2.新空港が24時間運行することにより多様化する航空運航のニーズに対応できる。 3.新空港のアクセスは車で約20分程であれば他の空港と比べ問題ない。 4.九州が州として独立した場合アジアのハブ空港として九州地区の発展に寄与できる
				対アジアに向けて考えるならばつくるべき。
				福岡の将来を考えて、新空港の計画を進めるべきと思う。
				・福岡には新空港が必要だと思います。 ・代表案は冬場の横風対策に難がある。
				利便性の低下は福岡の発展にとって悪い影響を及ぼす。財界案については、自らの負担は最小限で、後は全て国民（旅客）に負担させるというのが福岡財界の言い分。許すわけにはいかない。新空港絶対反対。
				新空港について①増設案の①②③の問題のすべてがクリアできる。②アジアの発展の中心となる。③資金確保は大変だと思うが100年先まで考えたら何らかの方法があると思う。増設案でも空港が存続する限り地代、補償など経費が係り新設との経費は差が無いように思われる。④将来の福岡を考えた場合大きな土台になる。
				増設案より利点多いと思うが、地球的はもちろん、日本、福岡だけのことを考えても、環境、エネルギー、災害等により必要性感じません。
				日本の一地方都市で満足していたら将来は衰退するだけだ。国際都市の一員となるためには、十分な発着容量と24時間利用可能な空港が必須。福岡が衰退したら九州全体の地盤沈下を避けられないだろう。
				総合的に考えれば考えるほど、答えは新空港に絞られてくる。 滑走路増設は実現不可能、かといって何もしなければ九州全体の衰退に繋がる。
				アジアとの交流に於いて、福岡は益々有力な立場になる最高の切り札になると思うので、九州だけでなく中国、四国を含めて対応が必要と思います。
				何十年先を見ると、新空港を設立した方が良いと思います。24時間利用できる空港がアジアの玄関口になくてどこにできるのですか。費用、環境保全に関しては十分に審議していただき、街の活性化につながる意味でもぜひとも空港を新しくしてほしいと思う。
				長い将来を見据えて、ぜひこの機会に新空港をつくっていただきたい。アジアの玄関口としての機能を果たして欲しい。現空港の跡地は、どうにでもなると思う。記念碑でもいいし、他に県民に意見を求めても良い。
				将来的に福岡のことを考えると、新空港案に賛成です。日本を代表する都市、また海外（特にアジア）からの利用客を確保するためには24時間利用可能でないといけないと思う。
				将来の福岡経済を考えて、アジアに向けた時代にあった24時間空港が必要だと思う。
		6 事業効率性の視点について	① 費用と効果について 580 件	
				少し遠いのでは。費用の見積もりを充分に行って欲しい
				反対です。費用面、騒音、交通アクセス、非常にリスクが高い！考える余地はありません。具体化の動きがあれば、反対行動を取ります。
				費用がかかり、利便性が低い
				新空港案は下記の点で反対である ・発着数が現空港に比べて10%程度増えるために、費用が4.5倍（その見積もりも過小に見える。同じ海上空港の関空では4兆円かかったと言われている）では費用対効果が悪すぎる。24時間空港化は北九州、佐賀空港に任せれば良い。 ・玄界灘の自然環境破壊に繋がる ・郊外に空港移転したおかげで、飛行機利用者数自体が減る例がある（広島など）。新空港にはその分の見積もりが入っているのか？
				新空港は将来性見込まれるが、新たな問題が生じる事も考えられる。費用がかかりすぎ。
				無駄な投資。未来への負債はすべきでない。
				必要ないと思います。無駄なお金を使わないで下さい。
				無駄なお金は使わないで。税金は大切にして下さい。
				費用の面を考えれば有効な策だと思う
				海の汚染で漁師がデモを起こす。 台風や地震などの天災にあったら費用が莫大になるのではないか。
				こちらの方が将来的に良いと思うが、費用が不安・・・。
				コストが高い。
				資金が多く必要だと思った。
				社会保障費や教育費用など、他に使い道があるお金を空港に多く使うのは、どうかと思います。
				ムダにお金を使わない方がいいと思った。
				お金はかかるが、こちらの方が良いと思う。
				事業費が多くなってしまうが、地域の活性化についてなどに期待していけばいいと思う。
				24時間利用できるし、将来的に環境費とかかからないのでよいと思います。
				初期投資が多額だが、利用時間等の制約がなくなるのはいいと思う。
				経費はどこからでるのか。
				工事費が多くかかったりはするが、メリットがデメリットより多いことからも私は新空港案のほうが良いことを考える。
				工事費が多くかかるため、将来性を見て、利用者が増えると予測されるなら賛成。
				コストが大きいが、その利点を最大限に活用できるのでよかったです。
				24時間利用できるので、利用客が増えると思いますが、費用や環境についての理解が必要だと思いました。
				資金調達が大変になるので、その辺をどうするのか？

意見分類	寄せられたご意見
	費用はかかるけど、長期的にみると新空港増設もいいと思います。
	そんなに重要性を感じなかった。費用がかかるので、あまりいいとは思わない。
	お金はかかるが、騒音のことをかんがえればいいと思う。
	初期投資ってどのくらいで回収できるのか知りたいです。
	ムダ！税金の無駄！必要ない！
	新空港案での横風時の航空機の運航への影響を、津屋崎沖データーを基にウィンドカバレージの検討により行っているが、同データーは、多くの人が指摘するように、津屋崎の地形的な影響を受けているものと解するのが妥当である。（新空港案としては、横風用滑走路の設置が必要） もし、地形的な影響を受けていないと主張するのであれば、玄界灘での冬季の小型漁船の海難事故時の気象データーから、三苫・新宮ゾーンの風向、風速のシュミレーションを実施し、津屋崎沖データーの正当性の検証を科学的に実施する必要がある。 もっと確実な方法論としては、三苫・新宮ゾーンでの現地の気象・海象観測があり、航空法では新空港設置の場合、現地での3ヵ年の観測を要求している。 更に、津屋崎沖データーが地形的影響を受けていることは、海象条件についても同じであり、このことは波高の増大を意味し、建設工事費の増大に直結する。（横風用滑走路の設置についても同じ）
	必要ない！税金の無駄！
	財界は株式会社方式を模索しているらしいが、空港利用者に著しい負担の増加を求めるものであり到底容認できない。財界の構想によれば、着陸料を現在の1．4倍にするという。 これでは航空会社の負担が大きくなり、運賃に跳ね返ってくる。また、触れられてはないが旅客が払う空港施設使用料も大きく値上げされることは間違いないだろう。アクセス料金の値上げや時間が余分にかかることなど、航空会社、利用者ともに利益は何もない。財界の利益追求ばかりが目立っている。空港は財界の私物ではない。金儲けの道具でもない。 空港は利用者、それから就航する航空会社のためにある。需要予測に反し需要が全く伸びない中、採るべき道は決まったと言ってよい。新空港は不要だ。
	玄界灘は風も強く波も荒い。航空機や地上機材に塩害が出る可能性が高い。海岸に近い場所では家電製品に塩害の影響があり、耐久年数が一般の数分の1という事例もあると聞く。 ここまでの事態は起こらないだろうが、航空会社などにとってはかなり深刻な問題になりうる。新空港はやめるべきだろう。建設費も高く、利便性も低下する。滑走路容量は増えるものの、実際は利用者数も減っている。新空港の必要性はない。
	福岡市の予算は大赤字ときいています。無駄な出費はやめてください。
	アクセスが、福岡市内から遠くなる（東区の人が近くなるだけ） 今後、航空需要がそれほど増大するとは考えにくい 建設に必要な費用の分担、自治体への負担がどのように掛かってくるか 説明されていない。（費用面で借地の費用が減るといっても借金のツケが残る） アクセス（鉄道？）施設の費用が説明されていない。 新空港案にはこれらマイナス面の説明がない。 今もよく名古屋便使用していますが、博多から遠くなるのであればもう新幹線に 切り替えます。 大阪便は、いまでも新幹線に負けていますが、壊滅になるでしょう（時間的優位性なし） 国内線と国際線乗換楽といってもこれから国際線が増えるとは思えない。 数少ないアジア便のために利用する人そんなにいますか？ それだったら、成田、関空、インチョンを使えばいいでしょう。 都心から遠くなって成功している空港ありますか？（あの中部空港でさえ貨物便相次ぐ撤退、航空便も少ない） 24時間空港になっても便が飛ぶとは思えない（北九州でさえない） 以上の点から評価できません（地元企業が仕事がほしくて押している経済対策のためとしか考えられない）
	鹿児島、大分、成田のにのまえになる。将来、将来と言って大空港をつくっても、他の交通機関にとつてかわられるか、九州の中心の位置が危なくなる。また規模は余り代わり映えのしない将来性を語れる空港でない。仮に移っても市民の負担は困る。あの広大な跡地も明確にしないといけない。跡地けいかくも重大な問題です。
	多額な費用をどうすべきか、またそれに見合う結果が出るのか、それが最も重要な問題だと思う。 質問で24時間利用可能となっていますが、早朝・深夜にも便を発着させる予定ですか？その場合、騒音の問題を危惧しています。
	長期的な需要に対応できる点は良いが、アクセス時間が長くなるのは不便であるし、資金調達はどうやってするのか、私たちへの負担が出てくるのではないか心配。また環境への影響が不安に感じる。環境への配慮を十分にしたつもりでもどこかに影響が出るのではないかと思う。
	もしも新空港が可決して、いざ事業にとりかかるとなった時、9200億円を大幅に超える事業費がかかる場合、どこからお金を出すのか。
	長期的な視点に立つ良い案だとは思うが、資金面などといった深刻な問題を抱えている案ではないかと思う。
	将来、人口減少が見込まれる中、予測を大きく上回ることは考えにくいのではないか。また、大きな財政赤字を抱える中、負担の大きな新空港は避けるべきではないか。しかし超長期的な視点で恒久的利用を考えた場合、必要であるとも思うので無理なく資金の調達、返済ができるのならばよいのではないか。
	将来的なことを考えれば、こちらの案がいいと思います。費用が明らかに大きいため、資金を集めることが困難であり、本当に集めきれるのか疑問です。市街地から離れることに関しては交通手段が整備されており、30分以内で移動できるのであれば問題ないかと思います。
	ある程度の概算額は出ているが、特にその他アクセスについての事業費の用途がまったくもって理解できない。埋立についての配慮が必要であるが、土を運ぶトラック等で、その付近の住民が何年もその事業に付き合う必要があることを記載していただきたかった。
	新空港を作るといろいろな利点があるが、時間やお金がかかると思う。
	新空港を建設すれば、24時間空港を利用できるし、騒音問題もなくなるのでいいと思う。しかし、費用がかかりすぎてしまう。
	新しく空港を建設する為の資金がどこから出るのかなど気になります。
	投資が非常にかかるし、造る期間が長いため、大変だと思う。
	安全性は高くなるが、海をうめることになり環境問題など、土地の買収が思いのほか上手くいかず予想以上のお金がかかり、赤字をまぬがれず、反対。
	私は反対だ。お金がかかりすぎるし自然環境しすぎ。
	あまり良く思えない。費用もかなりの額がかかるし、埋立をすると環境破壊になりかねない。あと漁師さんたちの生活に大きく関わると思うから。
	お金と時間はかかる。でも長い目で考えれば良いと思う。
	多少の期間増や利便性の低下、コストの増大があるが、拡張などの柔軟性などあり、こちらもみ力的だと思った。
	費用が9200億かかるがそれにみあった効果をえられると思う。
	初期費用がかかり、自然環境への影響が気になるため反対です。
	原油以外に代替燃料のない飛行機による輸送が右肩上がりで増加する可能性はない。従って、発着回数が増設案に比べて10%増なら費用対効果が低いと判断する。
	環境のこと 費用のことを考えても絶対反対です。将来子どもたちにつけをまわすようなことがない様にしてほしいです。
	新空港という事で、最もやり易いやり方かもしれない。ただ、環境等の面で心配が残る。環境アセスメントも充分に行う必要がある。利便性を考えると増設だが、510haの開発は考える必要があると思う。財政面にも課題がある。
	関空を見に行った時（視察）、地盤沈下がひどくこのままで大丈夫かと思ったことがある。新しい空港は子供たちに負債を残すことになると思う。
	費用が掛かりすぎる。環境への影響も心配。
	コスト負担、回収etc.近県にもローカル空港があるので、遠い将来の話として検討だけで良いと思う。
	費用がかかりすぎ
	私たちにとって良いことのほうが多いが、先ずは費用がとても掛かってしまう事、それから自然環境の事を考えるとあまり賛成出来ない。
	何故今になって新空港を建設しなければならないのかが、良く分からない。場所も場所だし、お金がかかるのならやめた方が良いのではと思う
	多額の初期投資や時間がかかる点はあまり良くないが、これからの事を考えると新空港を設立した方が良いのではないかと思った。
	時間、お金がかかりすぎだと思います。
	遠くなるし、お金もかかるので反対。でも便利になりそう。
	お金が沢山かかりそうなイメージ。利用するのが少し駅から遠くなるから不便になりそう。もしバス等が出来たとしても、駅から時間がかかるので面倒くさそう。
	交通の便が悪すぎるので三苫・新宮は・・・。羽田、成田等の行きにくさに、福岡の地下鉄の利便性の悪さが加わり、アクセスの悪さがとても気になりました。そして福岡県の赤字のどこから、その事業費をだせるのかなと思います。
	費用が掛かりすぎると思った。アクセスしにくい。
	先の未来を考えた案だと思います。しかし、やはり現在の立地に並べる交通手段や初期費用を考えると、上記の案に比べ相当の金額を要することがとても大きな問題だと思います。こちらに決まった際には税金なども使用すると思われるので、その情報公開は多少なりとも考えていただきたいです。
	場所が変わり最初は利用するのに慣れないかもしれない。費用も時間もかかるところがデメリットだけど、新しくなることで利用時間も拡大し、利便性があるので、新空港案に賛成です。
	更に今後需要が増えた場合などは、新空港案の方が良いし、メリットも多いと思ったが、海を埋立するという問題がとても考えさせられる所です。費用が多くかかることも問題点ではあると思いますが、私は埋立についてが一番気になります。
	新空港案の場合、費用、利用者の利便性を考えると鉄道だと3倍くらいの時間がかかるので、不便だと思います。利用者は交通機関を使う人が多いと考え

意見分類	寄せられたご意見
	た場合、24時間利用可能にしてもあまり利用する人がいないと思うからです。
	滑走路増設の話等で土地が必要なのは分かるが、家から遠くなるしコストもかかり。埋立となると、あまり賛同できない。(空港が分割というのも何か変だなと感じてしまう)
	資金面が大変だと思う。
	莫大な事業費がかかるため、本当にお金を捻出できるのかわからない。それに環境問題がここまで深刻化しているなか、環境対策費が不要になるわけはないのではないかと思う。
	せっかく福岡都心部の便利な所に空港があるのだから、わざわざ多額のお金をかけて空港を造る必要はないと思った。
	これからの福岡の為には、この案の方が良いとは思いますが、やはりあまりお金をかけるのではなく、少ないお金で済むなら滑走路増設案でもいいかもとも思う。
	新しく空港をつくったところで、どの県からも遠くなるわけだから、つくる必要はない。バスの増線などの問題もあるし、元の土地の利用法などもあるわけだから、それにお金を使うよりも他にたくさん使い道はあるでしょう。北九州にもあるわけだから、わざわざ移転させなくても。
	お金がもったいないと思う。海がかわいそう。
	お金が莫大にかかるので、あまり賛成しない。自然にも良くないし、周りの住民が反対しそう。
	今現在、莫大な予算をかけてまで、新空港をつくる必要はないと思う。埋め立てることをあまり良いとは思わない。
	反対である。ただでさえお金がないのに、こんなに使っている場合ではない。
	埋め立てて、沢山のお金を使ってまで作る必要があるのかなぁと思った。空港1つじゃだめなの？
	費用がかかりすぎる。
	個人的に私の意見は新空港案に賛成です。将来性や安全性について考えても、やっぱりお金がかかってでも、住民や利用者の安全性は守るべきだと思う。
	反対です。お金もかかるし、埋め立てることは自然に手を加えることなので避けてほしいです。しかも、今は不景気だし今後も続いたら飛行機も乗らなくなったら作る意味もないからです。
	新しい空港を作るのはお金もかかるので、いいとは思わない。24時間、運航ができるようになっても利用者が増えるとは思えない。騒音などがかからないのはいいと思った。
	動く金額を大きすぎます。
	騒音を及ぼさないのはいいけど、初期投資が多額という財政面、資金調達が気になります。
	作らなくていいと思いました。新空港があったらあったで便利に思う人はいると思うけど、作る費用やコストを考えると今の世の中の状況では厳しいと思うし、佐賀空港を見てみると、作らなくてよかったのになと思うから。1つあるならそれでいいと思う。
	環境に対してもっと考えるべき。お金がかかりすぎる。
	金額もかかるし、建設にも時間がかかるので、私はあまりこの案は賛成できないです。
	国際関係がさらに広がることはとても良いことと思いました。だけど費用のことがとても問題だと感じました。
	環境に悪そう。お金がすごくかかるし、環境にも悪そうだからあんまり良いように感じない。無理して深夜までやらなくても良いと思う。
	事業費、環境のことを考えると賛成できない。
	増設するのは莫大なお金がかかるので大変だと思いました。
	これは反対。わざわざ海を埋め立ててまで空港を作らなくていいと思うし、自分の家の近所だから騒音とか困るし、行くまでの便利はよくないし、環境にもよくないし、なんていっても費用はものすごい額だから、そのお金をどうやって出すのか分からないし、メリットは少ないと思うから。
	利用時間が24時間になり現空港周辺の騒音問題が減るため、とてもいい案だと思った。だけど、多額なお金がかかるため大変だと思う。
	環境破壊がますます増える。けやきや照葉やオリンピック招致など無駄な税金が多かったのに、また私達の住民税の増税が要求されて迷惑。
	お金はかかるが、将来性はあると思う。だけど、海の埋立地に作るので、海水の上昇の問題があると思った。
	初期投資が多額で、自然環境を壊すような気がするからあまり良くないと思う。
	更なる福岡の発展、福岡のみならず日本の今後の国際交流の将来を期待できる案だと思う。しかし、交通アクセスが今までより不便になることや費用の問題を考えると、滑走路増設の方が良い気がする。
	時間もお金もかかるけど、利用者である人にとって役立つのでは。
	お金も時間もかかるのでどうかなと思います。
	新しい空港を1から作るのは、時間や費用が多くかかることが問題であると思う。
	博多付近の方が交通の便もいいし、資金調達も大変だと思うので、新空港はあまりいいものではないと思います。
	新空港を作ることにより、ものすごいお金がかかると思います。私は今のままでもいいと思いました。
	かなりの資金がいると思うので、まだ必要ないと思います。
	お金がかかるのであれば増設の方がよいと思う。
	新空港をつくるための費用はとても多額だし、さらに現在有る福岡空港をなくすためにも多額の資金がかかるのであまり新空港をつくるのには賛成できませんでした。
	埋め立てに少し抵抗がある(自然環境を考えて)。お金がかかりすぎ。現空港がまだ使えるのにもったいない。
	今現在、環境対策や土地借料で多額な金額を支払っているが、新空港ができたら長い目で見れば元がとれると思う。
	1から色々とやらないといけないし、費用もかかるので反対。
	将来を見るとこちらの方が良い。お金は将来すぐcome backできると思う。しかし、リスクも大きいので早めにとりかかる必要、そして、福岡県民の合意が大事。
	借地料がいらないのが良いと思う。また、騒音問題が減りそう。アクセスが変わるけど、先の先まで見ると新空港が良い。
	またーから別につくるとなると、費用などかかるので、あまり賛成できません。
	お金がかかりすぎだと思います。
	良いところに24時間利用が可能になることが分かった。しかし、費用もかかるので、よく考えていかないとダメだと思った。
	新空港をつくって利用しやすくした方が、初期のお金は高いけど、プラスになる気がする。安全性が高いところが良い。
	今ある空港をなくす事はムダ遣い(税金の)が叫ばれている中でとても逆行した考えだと思います。私は佐賀出身なのですが、地方に空港を作ったところで、活性化は望めず、また海を埋め立てる事がどのくらい影響を与えるかなど理解なされているのか疑問に感じました。税金が遣われることを忘れないでほしいです。
	費用がかかるし、交通が不便。24時間の利用が可能は良いが、空港に行くまでの交通費もかかる。今ある空港をつぶすのはもったいない。
	新空港案は良いと思います。増設しても借地料が必要だったり、今後増設するかもという点から、いっそのことお引越しした方が良いと思うからです。
	・多額な初期投資が必要で、調達が困難と思う ・海を埋め立てるため環境保護が必要 ・現空港閉鎖後の利用法を考える必要がある ・24時間利用は魅力的と思う。
	・現空港のとりこわしは環境に良くない ・海の埋め立ては多額の費用がかかる
	滑走路増設案に比べ費用や供用期間がかかるが、今後ますます交通網は発達すると思うので、長期的にみたら新空港案が良いと思います。
	環境面や費用面で問題があり、駅や天神から遠くなるのは不便だと思います。
	概算事業費が9200億円と高すぎる。アクセスなどの影響でさらに期間がながびきそう。採算とれるのか。高波にどう対応するのか、具体的に！
	新空港をまた新たにつくるのは、環境や資金の面からもあまり良くないと思う。
	環境について考える必要があることと、費用が大きいこと以外はいいと思ったが、福岡にそこまでの体力があるのか。
	総合的に考えるとこちらの方が良いと考える。拡張性も優れており、将来的にも良いと思う。費用のことは良くわからないが、もっと削れないのかなと思った。公共事業ときくと談合を思いうかべるので。
	多額な資金になるため、どのように使うのか、使い道の明白な表示が必要になると思う。
	お金がかかりすぎて、アクセスが悪く、実現までに時間がかかりすぎてしまうので、あまり良いとは思えない。

意見分類	寄せられたご意見
	環境問題が大きく取り上げられていることや、資金が多くかかることから、あまり良いとは思えませんでした。人々にとってはとても便利になると思うのですが、現在ある空港を改善する方法の方が良いように思いました。
	時間とコストがかかる。予測には対応はできるので、Cより数が増えることが確実ならこちらの案がよい。最初から資金について問題はあるが将来的には（借費を考えると）楽になる・・・？跡地についての案がはっきりしないなら、やめるというのも案。
	費用が高く、埋立など環境への被害を考えるとデメリットのほうが高い。
	費用はかかりますがより現実的な案はこちら側だと思います。
	費用も高く、予測も必ず当るとは限らないので、仮に空港の利用に関し、離発着の回数を増やすためなら、わざわざ新空港をつくる必要はないのではと感じた。
	福岡市の財界が中心となって新空港を求める動きがあるが、見通しなど全くもっていないようだ。9200億円より安くできるなどと主張しているが、 9200億円は概算にすぎず、今後さらに費用がかさむことが予想される。しかも、中部空港と違ってトヨタのような大企業はなく資金集めがうまくいかないのは目に見えている。 奇跡的に新空港ができても、追加投資すらままならない状況で、利便性の低下による旅客数の減少で、経営は行き詰まる可能性が大きい。新空港のような無謀な冒険は、 避けるべきだ。
	庶民の生活が苦しいというときに、なぜ新空港だけに1兆円もの大金をつぎ込める？しかも福岡空港の需要は減っていると聞く。 お金をかけるところが違うだろう。 派遣で職を失った人たちの失業対策などにお金をかけるべきだ。
	新空港なら着陸料1．4倍に値上げ。恐らく旅行者が払う施設使用料も、中部国際空港の例からすると倍以上に値上げされるだろう。新空港をつくりたいのだろうが 安易に取れるところから取ってやろうとする姿勢は容認できない。新空港には反対する。滑走路増設が経済的で、現実的だと考える。
	巨額の費用で、今以上に地元の負担金（県の借金）が増えるのは困ります。また、貴重な自然環境など、再生のきかない財産を失いたくありません。 三苫へは度々行くことがありますが、1年を通じてあれほど風が強い場所に、空港を建設するのは誰が考えても危険だと感じます。
	北九州空港にさらに近くなり、建設に多額の資金が必要であり、なぜか右肩上がりの需要予測は全く理解できない。七隈線と同じ、作りがたいがための予測。
	借地料などスッキリする新空港が良い。
	・新空港建設はコストがかかり過ぎて税金のムダ使いだ。 ・新空港建設は埋立による自然環境の破壊につながるのではないか。
	反対です。現在の位置の利便性の良さと、多大な費用を考えると、現在の空港を増設等する方が良い。佐賀空港などを見ると不安。
	お金がもったいないので反対。
	逼迫した地方財政（県・市）に大きな負担になる。反対します。
	税金のムダ使いである。
	税金のムダ使い。
	新空港建設はコスト、自然破壊といった面であまり理想的な案ではないと思います。
	新空港建設には、費用がかかるし、自然環境の破壊にもつながる為、現空港に増設の方が良いのでは。
	反対。
	自然環境への影響が懸念される。事業費が膨大。
	新宮沖に東西の方向の滑走路は北風の強い時は危険であり、欠航の回数が多くなる。 埋立の土砂はどこから運ぶのか。不明で建設価格も大きく変わる。漁業交渉は難しい。
	国も地方もお金がないのに多大な借金をして、つくるのは工事を請け負う企業と一部の人の利益のために他の多くの人が税負担を強いられるということです。交通アクセスのためなど、他にも次々に費用がかかると思われます。福岡空港は移転しても板付基地は残る可能性もあり、無駄だと思います。もし全部移転できたとして、現空港跡地に高いビルがたくさんできるのはあまり景観が良いとは思いません。
	・費用がかかりすぎると思う。 ・自然破壊してしまうと思う。
	福岡の財政を第一に考えて、現在ある借金を更に増やしてまで新空港を建設するというのには反対である。
	コストがかかるため反対です。
	莫大な投資が必要となり、反対します。
	財政を圧迫する。
	新空港建設は建設費がすごくかかるので税金のムダ使いになると思う。
	新空港建設は莫大な費用がかかり、海を埋め立てることによって自然破壊が進んでいく。
	費用がかかると思います。無駄使いだと思います。
	自然の保護という観点から反対である。また、建設にあたり、税金も多額に投じなければいけないわけで、特に現空港は十分に機能していると思うので、新たに空港を建設する必要性を感じない。
	税金のムダづかいだと思う。
	今後人口が減っていくなか、過大に滑走路処理容量を上げる必要があるのか？アクセス利便性が悪くなることからも、初期コストの面からも“税金のムダづかい”となる気がする。
	新空港の利用が計画通りになるのか疑問である。税金のむだ使いになるのではないか？
	・税金のむだ使いであり、国民の負担をこれ以上多くしてもらいたくない。 ・現空港で十分である。 ・海上ということで自然破壊につながる。
	高いコストをかけて、一般利用者の利便性を悪くする必要は全くないと思う。
	税金のムダ使いだと思う。
	新空港建設は税金のムダ使いだ。反対。
	新空港建設は税金のムダ使いだ。反対。
	財政負担が大きすぎるし、不便である。現在のインフラがもったいない。
	新空港建設は逼迫した地方財政に大きな負担になる。自然環境の破壊につながる。
	新空港建設は税金のムダ使いだ。
	新空港は税金のムダ使いだ。
	新空港が出来れば費用面の心配がないか。
	反対。これだけのコストをかけて、果たしてこの先需要が本当に増えて行くのか疑問である。
	税金のムダ使いになる。
	税金のムダ使い！反対。
	将来の利用率、人口減、アクセスの悪さ、道路整備の難しさ、今の3号線の渋滞、有明海の二の舞になるおそれ、高価な費用等により反対します。
	現在の新空港に対しての将来需要予測は甘すぎると思う。設置費用試算も低すぎる。 地元財界がここまで新空港にこだわる真意を聞かせてほしい。
	風による欠航、海水による機器の被害が大きいと予想される。費用は役所の見積りよりはるかにかかるのは、関西空港の例でも明らか。
	環境に悪影響を与えるのかもしれず、予算も高くなるのでは、あまり実現性がないのではないか。
	もったいないと思う。将来的に需要があるかわからないのに、多額な初期投資をするべきでないと思うし、近隣の空港との連携で対応すべきと思います。
	新空港は税金のムダ使いだ。逼迫した地方財政に大きな負担になる。
	環境面、コスト面、利便性の面からも現実的ではない。
	アクセス利便性が劣り、建設にかかる費用（税金）もかかり、現在のままでも十分対応できると思う。
	コストがかかりすぎるのではないか？空港＋空港までの交通でコストは増大する。
	どこまで税金をムダに使いたいのか理解できない。1つの県に2つも空港があるのも理解できないのに、さらに北九州に近くなる海上空港とは、どういう考えをしているのか。この案を支持しているのは、裏でなにかあるとしか思えないほどの愚案。未来にこれ以上の借金を残さないでほしい。
	新空港建設は税金のムダ使いだ。

意見分類	寄せられたご意見
	現在の空港が利便性もいい上に税金のムダ使いだと思います。
	コストがかかる話であり、そこまで必要に迫られたことではないと思われる。住民としては地方財政に大きな負担をかけることの方が心配である。
	新空港建設は税金のムダ使いだ。
	環境破壊も著しい。世界経済や原油等も鑑みて、今後航空機の利用者や離発着回数が増加する根拠がない。赤字財政で考える金額ではない。建設費用金額も疑わしい。市民の拠点、中心から遠くなることは、市民すべてに不利益であり、利益を得るのは一部の企業・業界のみである。
	海が汚くなってしまいます。この前和白を埋めたてたばかりなのに、どうして福岡市はこの様に公共事業ばかり増やすのか。費用が高すぎます！！
	税金のムダ。
	新空港案については、財政負担も多く、また自然環境についても大きな破壊につながると思われるので反対です。
	反対！将来の需要増等を見込んで建設して、採算が採れず財政負担となる大型施設が多すぎる。
	税金のムダ使いであり、地方財政に大きな負担になる。財界人は自分達のメリットしか考えてない。
	今の経済状態の中、多額の初期投資はどうかと思います。現空港の跡地利用が不明なので賛成できないです。
	事業費がかかりすぎ。
	新空港建設は税金のムダ使いだ。反対。
	コストダウン図って国際空港（ハブ）として国内の空港とのネットワークを構築すべき。
	建設費については疑問が大いに残る。見積りが低すぎるのでは。
	反対。税金の無駄使いになる。
	コストがかかりすぎるので反対。
	「新空港案」反対 ・アクセスが悪い（利用者増加で更に交通が不便となる。） ・24時間利用は不要。 ・費用がかかる（建設費用のほかにも埋め立てによる維持管理費がかかる）
	新空港建設は、税金のムダ使い！近隣空港との連携をもっと図れば、新空港はいらないのではないでしょうか。
	環境問題が叫ばれる中、更なる環境破壊を行うのはどうかと思う。又、建設費用の問題はどうなっているのか？
	税金のムダ使い。
	税金のムダ使いだ。反対。
	景気が後退し企業が従業員のリストラを進めている。その人たちの生活はどうなるのか。お金はこのような人たちのために使うべきで、1兆円もかけて 新空港をつくるべきでない。福岡空港の需要が伸びているのならともかく、全く伸びない、いや減少している中で、1兆円の支出には無理がある。
	財政の先行きが真っ暗なこの時代に24時間利用可能、東アジアとの経済交流の一層拡大等の美名のもと、このような多額の財政支出をするべきではない。 新たに海を埋め立てること自体が環境破壊ということを自覚すべきでしょう。
	福岡県は今年度景気後退で税収が300億円も不足するそうだ。穴埋めは県債の発行ということ。景気の悪化はこれからさらに広がる模様で、数年はこの状態だろう。 このような状況の中で1兆円という巨額の費用が発生する新空港は絶対に必要ない。そのような金があれば中小企業対策や低所得者対策をすべきである。
	・福岡財界は空港経営をどうとらえているのか疑問だ。利便性が低下し、施設利用料が40%も値上げされれば、客（旅行者、航空会社）は逃げ出すに決まっている。 自社の経営だったら、そんな会社をつぶすような提案は絶対にしないはずだ。どうせ最後は国が税金で助けてくれる。そういう甘い考えがあるのだろう。 そのような程度の意識で財界は、地域基幹空港である福岡空港の将来像を語ってほしくない。公共事業がほしいだけだろう。
	事業費があまりに大きすぎて、費用対効果は薄い。株式会社方式だそうだが、 有利子負債が経営を圧迫している関西空港の現状から見て、経営は成り立たない だろうと思われる。事業費も今後精査する中で膨らむ可能性のほうが高い。
	実際の航空機運用とウィンドウカバレッジ、アイランドシティー運用問題、そして現空港の最大のメリットである高いアクセシビリティーを総合的に考察してみると、現状の検討が未熟な内容であることが分かる。 大きな事業であるゆえに中長期的視点を街の開発と共に考慮し、より夢があり現実味をも帯びた内容にしてはいかがでしょうか。 志賀島・奈多ゾーン(海ノ中道公園北部沖)にて滑走路方位16/34、セミオープンパラレル3000m×2本にて空港設置。アイランドシティー経由で福岡都市高速及び鉄道路線の延長。予算の問題を克服できれば、これが運用上で現実味と費用対効果の高い理想だと思う。
	海上空港は造るべきではない。海上にしたほうが現在の場所でのいろいろな制約から開放される利点はあるが、デメリットの方がはるかに大きい。 莫大なコストの問題。現在計画されている位置では陸地に近すぎる。 より沖合に変更すれば水深が深くなり、コストが膨れ上がる。特に大規模な公共事業では見通しの甘さ（埋め立てなどの環境を激変させる事業の場合は、そもそも正確なコストの見積りなど至難の業）から当初の計画より大幅にオーバーすることがしばしば。影響の及ぶ範囲が広すぎて、現時点では予測不可能なリスクが多々あるはず。 また、海上空港は周辺の市街地への影響が無く、環境対策費が必要なくなるとなっているが、それは楽観的すぎであり得ないと思う。新宮町、福岡市東区の自然環境、住環境が大きく悪いほうに変わる事は避けられない。飛行機の騒音だけでなく、交通量の増加、過度の都市化開発が進んでしまうこと等々。 また、海上空港といっても、ほとんど陸地に隣接している。陸続きの埋立と何ら変わらない。これだけ陸地に接近していると、潮流が大きく変わり、海岸線の侵食、堆積が発生するのは避けられない。 志賀島から新宮、古賀、福間の海岸線に予期せぬ侵食や堆積が発生する可能性、そうなった場合の対策費などが考慮されているのか。仮に護岸で対応できるとしても、美しい砂浜がテトラポッドやコンクリート護岸で固められるなどというのは論外。 そもそも、これからの時代に大規模な埋め立てなどはそぐわない。経済性よりも自然環境を優先すべき。福岡市の人工島、諫早湾の干拓などが良い例。反対世論を無視して福岡市や農林水産省が強行し、どのような結果を招いたか。過去の失敗例に学ぶべき。 PIレポートにある「周辺自然環境への影響の項目」についての記述には「可能性がある、配慮する必要がある」と記されている。現実にはそのようなレベルではなく、周辺の自然環境へ回復不可能な悪影響を及ぼすのは避けられない。マイナス項目として軽視し過ぎている。また、相の島から新宮方面へは、渡り鳥の移動ルートになっている。空港予定地及びその周辺の海域にはアビ、オオハム、ミズナギドリ、ウミスズメ、カイツブリ、海ガモ、ウ、カモメ、ヒレアシシギなど多くの海鳥が生息している。これらの野鳥のことは、現在の検討項目から抜け落ちているのでは。
	騒音や安全性を考えると魅力的だが、多額な投資について資金をどのように賄うのか。少なからず住民の負担になると思うがどれほどなのか。 新空港案を選択した場合に、新空港を活かすためにどのような政策を行うのか知りたい。
	都心からの場所が遠すぎます。タクシーなど使えなくなります。大きな荷物を抱えているときなど非常に不便になります。建設費も非常に高く、財政への影響が大きいと思います。麻生知事は先日の新聞で消費税を上げるよう求めていました。地方は破綻寸前とも言ってました。片方で国民に痛みを求めながら、もう一方で1兆円もの巨大事業をするなんて、筋が通りません。滑走路増設というすばらしい選択しもあるのだから、新空港は全く必要ありません。将来の子供たちに本当に残してあげたいものは、新空港と建設のための莫大な借金ではなく、豊かな自然と健全な財政です。
	第一の問題は、莫大な建設費をどうやって捻出するか。現在のところ借入金に頼るしかなく、経営を不安定にさせる。またハイコストのため空港施設使用料などが大きく値上げされるだろう。そうなれば路線誘致は難しくなり、旅客離れも引き起こす。国地方ともに財政問題を抱えており、多額に費用をつぎ込むのには反対だ。結局見通しが立つことはないだろう。旅客や航空会社に負担増を求めるやり方にも納得できない。新空港には反対だ。
	安全とか借地流が不要と言う事に賛成です
	財政負担や補償問題、環境破壊等も含めると、利便性が良くても負担も大きいと思われる
	・理想は分かるが、費用面で無理 ・また、当初見積もりの価格が大幅に増加する事が間違いない
	初期投資は多額とあるが、環境対策費、借地料が不要になるのであれば、長い目で見るとそんなに大きく変わるのか、と思う。増設すれば、それらが更に多額になるのでは？新空港の方が良いと思う。
	初期投資や苦労等が見込まれるが、将来的に需要が増えた場合にも対応できるため賛成
	費用の面について、将来はだんだん利用者が少なくなってくると思う。24時間利用可能というけど、他の北九州空港など周りに何も無いので、結局利用する人は少ない。跡地にしても、ものすごく活用できるという代案は今のところないのでしょう？海は風に影響されるので、離発着は大丈夫か？他の空港の現状は調べたのか？
	1.利便性が全くない 2.新空港建設はお金の使いすぎ 3.新空港建設は自然環境を破壊する
	反対します。アクセスの不便さと多額の工事費がかかる点から反対します。
	・現状と同様に周辺の環境対策費が必要となるのではないか。 ・アクセスには鉄道（地下鉄）も乗り込む計画であるのか。
	新空港建設について無駄な金と期日を要す事はやめるよう願います。

意見分類	寄せられたご意見
	初期投資額が1兆円近い。市民・県民の財政負担重い新空港案は絶対許せない。 交通の便が悪くなる。 自然環境が悪くなるし、海上空港は風の影響受けやすく、安全面に不安あり。
	・費用・環境・周囲への影響全てにおいて問題だらけだと思う。 ・今、国のお金を使ってやるべきではないと思う。 ・県民の投票をとって考え直すべき。
	お金がかかりすぎると思います。現在の工事予定費は必ずオーバーするでしょう。そのお金は誰が負担するのでしょうか。財界は新空港を作ることで、お金が動くし、利益も上がるでしょう。福岡市にもお金は落ちるかも知れませんが、税金が出ていくのも大きいのではないでしょうか。福岡市の税金を使って他の市町村に利益が出るのはおかしいのではないですか。
	騒音問題などを抱えている今、新空港設立はさけて通れないと思う。今の空港は24時間利用ができないけど、それができるようになるともっと利用客（特に海外）が増えると思うし、長い目で見て、福岡が発展できるチャンスだと思う。ただ自然への配慮や建設費用は気になります。
	初期投資は高くつくがトータルコストや安全性や街づくりの観点からは大変評価できる案であると考える。現在福岡市を中心に整備が進められているアイランドシティ地区との連携により、相乗効果も見込まれると思う。是非推進して頂きたい。
	工事期間及び概算事業費は滑走路増設に比較して大きくなるが滑走路処理容量が増設案より大きくなり、又将来的な拡張、安全性、騒音も軽減出来ると思われる。現状よりも利便性が落ちるが交通インフラ整備により克服は可能であり、工事中の利用制限も無い。
	事業費等を見ると不安はあるが、長い目でみると借地料等が不要になり、将来は新空港でよかったという時代がくるのではないかと思う。
	利便性、費用等を考えると必要無し。
	・費用がかかりすぎる。 ・市内と空港の距離が離れて利便性が低下する。 反対である。
	新空港はいらない。（不便な点と莫大な資金が必要だから）
	①初期の多額の投資が必要で、1兆円近い投資は絶対許せない。 ②新しい空港になれば交通の便が悪くなる。 ③埋立すれば自然環境を悪くする。 ④海上空港は、風等の影響を受けやすい。
	事業費は高いが利用時間の制限もなくなり、現空港の跡地利用、地域の安全性も向上するため推進したい。
	将来の事を考えると、安全性、トータルコストト等の面で評価できる案であると思う。現在の場所（飛行場）の再開発も含めると、都市計画の点から言っても必要があると考えられる。
	・初期投資の大きさが最も気になる所である。 ・現空港周辺の土地利用制限がなくなり活性化が図れる。 ・去らなく長期的な需要にも対応可能となる。 ・新空港周辺の街づくりを推進し福岡地区のさらなる活性化につながる。
	地方は破綻の危機に瀕している・・・これは全国知事会長の麻生福岡県知事の言葉である。同知事は消費税上げも訴えている。一方の新空港は、含まれていない費用も入れると1兆円を超える。どう考えても新空港は無理がある。
	九州新幹線からの客など、博多駅についてまだ20分もかかるのでは、かなりのエネルギーが要るだろう。新空港では利便性の低下が避けられず、反対である。財政難の中建設費が非常に高く、またさらに上がる可能性も大きいと思う。
	新空港は利便性が低下するだけでなく建設費が莫大です。その莫大な資金を集めるめどはまったく立ってないそうですね。また建設費がさらに上がることも考えられるとか。これでは新空港は現実的とはいえませんね。現在の好アクセスを捨ててまで建設する必要はまったくないでしょう。
	基本的に反対します。国内で様々な新空港の建設が行われている現状であるが、初期投資の金額が大きいこと、その資金調達をどうするのかがまず第一の疑問。開港後の収益性についての検討が、あまりにも現実とかけ離れていう実績が多すぎる。福岡国際空港を赤字空港にしないためにも反対します。
	新空港は建設費の高騰、資金集めの目処、欠航の可能性、アクセス整備期間の長期化など不確定な要素が多い。ハイコストゆえにそのしわ寄せは旅行客に跳ね返る。新空港は冒険であり、消費者いじめに他ならない。新空港には反対する。
	新空港案が市民・県民の間で話題になることが、昨今あったでしょうか?はじめに新空港ありきのような気がしてなりません。このままでは一部の者の利権がらみではないか?情報操作があるのでは・・・と疑心暗鬼になってしまいます。考えすぎでしょうか?また、新空港までのアクセスは福岡・博多周辺企業・住民にとってどう変化するのでしょうか?経費がさらにかかるのではないでしょうか?
	増設案よりも、環境に対しては不安が残るが新設の方がよいのではないか？なるべく安価にまたアクセスをしっかりすることが大事。博多駅から20分以内が理想です。また空港連絡鉄道の分岐点で、北九州西部方面からも同じホームでの乗り換えで来れる様にする。直通がベストだが、、（福岡市内からではなく福岡県全方向）
	本当に8000億で出来るのですか？
	費用対効果の面で不安あり。
	新空港建設に反対します。これ以上税金を使って新しい空港はいらない。計り知れないお金国民の税金を使って空港建設しなくていい
	同上。より一層の投資は必要ない。
	環境対策や費用の面から考えて無理のような感じがする。
	反対。ムダ。 漁業補償ムダ、道路整備ムダ、それに関係する土地の買収等税金のムダ、北九州空港があるから必要なし！
	N61°EとN125°Eの平均推進が浅くても、5200～5400億の埋立費用に高くて驚いた。合計の9200～9700億の費用は工事着手すれば1.5～2倍に上昇することは他の一般工事の例をみても間違いない。 JRでの所要時間の15～20分は、特急乗り入れでも不可能でしょう。高速道路乗り入れでは30分以内位と考えます。 全国で一番高い健康保険料を何とかしてほしい。
	現状でも三苫→博多駅まで40分以上かかるのに、20分と書かれている。どういう根拠なのか？もし20分を可能にするなら特別の道路が必要。その費用は9200億に含まれていないはず。従って新空港が9200億でできるとは思えない。2兆円かかるとの説もあり、この不況下全くのムダ！！医療・福祉に向けるべきです。また今後、発着回数が増えるとは思えない。絶対反対です。
	今回の新空港予定地は海上となりますが、なぜ海上に建てるのですか？一部では鳥栖という案も出ている様ですが、なぜ陸地に建てないのですか？予定地の海は冬場は大シケの大波がきます。建物などの塩害は考えていますか？そのあたりや、海上に建てる事により建設費用が上がる事など、新空港の場所を再度、考え直した方が良いと思います。
	孫、子供の代まで負債をのこして迄作る必要性がないということで反対です。
	国・地方合わせて1000兆円以上の借金があり、大型公共工事が出来る財政状態ですか。 少子高齢、世界不況などで需要者も減少しており、新空港建設には反対です。
	関西空港のように初期費用の回収ができない状況になることが懸念される。拡大を見越した場合の優位性はあるが、人口の減少や経済成長の波などを考えると、予想通りの利用増加は見込めないのではないかと考える。
	コストがかかりすぎか。関西空港がうまくいっていないが、同じことになりはしないか心配。
	反対です。 一番の理由は埋立地となること。温暖化による海面上昇が危惧される中、愚策としか思えません。また初期投資が大きいことも、現在考えられる限り、負担が大きいわりに実りが少ない状況になりかねません。
	新空港案反対。 滑走路増設案の着工に際し、具体的・詳細な点について多少問題点があるものの、①現実的②将来性に関して新空港新設案に以下の問題点があり反対 ①財界が中心になって、新空港案に期待する大幅な増便によるアジアゲートウェイ空港は現空港では非現実的だが、1兆円に近い、しかも付帯事業費や ②に関連して、さらに膨らむことが予想される事業費調達をどうするのか現実問題として考えたとき、孫の代まで借金を引き継がせることになるのではないか。 ②将来にわたる①の借金等の人為的要因による問題のほかに、以下イ、ロのように天候・地盤・環境等、将来人智では予測しがたい自然的要因による、工事の中断・遅延・延期（・放棄）可能性の問題。

意見分類	寄せられたご意見
	イ. 関空地盤沈下　いまだに想定外の地盤沈下を続け予算をつぎ込む海上空港（例えば第149回国会参議院会議録第5号桜井議員にたいする森田国務大臣答弁、新聞各紙報道記事地盤沈下対策費2年間で270億円など） ロ. 北九州石油備蓄基地波浪破損事例　日進月歩の技術革新でイ、ロ当時とは土木技術は進歩しているにしても、天下に名だたる玄界灘の荒海、気候変動からか年々大型化する台風、地震空白地域で起こった観測史上最大震度6弱の福岡西方沖地震など自然の力に人智予想及ばざる事例多々あること肝に銘じべきであろう。
	多少の費用はかかるにしても長い目で見れば、市の発展の為にも新空港建設へ進むべきです。
	現実的な選択だと思うが、時間と費用がかかりすぎる。セントレアも風の影響強く、飛行機の乗りごこち悪く、遅れも多い。完全な海上空港案には不安を感じる。工期と運用面で抑えられる更なる案の検討を希望。例えば基礎埋立地を活用するとか。（香椎沖＋鷹の巣とか）
	P12の「利便性」の欄について、所要時間の計算にかなりの疑問を持った。「三苫・新宮」～博多駅から「15～20分」、福岡ICから「概ね20分」では、まず到着しない！！市民への説明でウソの情報を流さないでほしい。そういったことを考えると、護岸・埋立に「約5,200億円」という試算についても疑問を感じてしまう。本当にこの程度で済むのか？関空でも当初の試算を大幅に超える工事費がかかったと聞く。市民をごまかさないでほしい。
	環境問題が心配。アクセスの問題は重要だと思うので、新空港へのアクセスをもっと詳しく載せてほしい。金額が高く、私には想像できない額だが可能なのか。
	建設費が高く、費用捻出のめどは立っていない。滑走路容量大きいが、人口は将来減少する。海外との交流人口が増えるという人もいるが、そうなるための具体的手立てはまったく示されていない。人口が減れば働き手も減る。経済も縮小する。交流人口だけが増えるとは考えにくい。甘い見通しで箱物を作ってもだめだ。新空港はやめるほうがよい。
	経済が厳しい状態に陥り、財政支出が大幅に増し、国債発行額も格段に増えるという。地方も破綻寸前。厳しい状況の中で、新空港建設は世論が許さないだろう。必要なし。
	新空港は現空港の施設が取り壊しになるなど無駄が多く、建設費も非常に高い。新たなアクセスも必要で実現性には疑問符もつく。無駄の多い新空港案は進めるべきではない。
	福岡市の空港関連の税収が大きく減ってしまいます。物流関連企業が市外へ流出し、大きな痛手となります。跡地開発が言われているが、空港ほど地元に利益をもたらすものはできないだろう。それを考えると新空港には賛成できません。
	職を探す人が溢れる時代、新空港は贅沢です。建設費が高すぎます。新空港反対です。建設需要に期待する福岡市財界はもっと考えてほしいものです。
	海上空港は風が強く、自衛隊機など冬場は着陸できるのか？防衛面で問題があるように思う。新幹線駅から遠い新空港は九州全土からの集客という点で劣る。建設費用も滑走路増設の数倍も高くとても今の世の中賛成できない。
	建設費用が高額過ぎる。
	費用の問題はあるが、将来を考えると最善。新空港のために空港税を高く支払っても良いと思う。（市民として）
	環境、費用、需要予測、どの面から見ても、海上空港はつくるべきでない。
	国定公園の環境破壊、博多駅から17kmの海上空迄の鉄道及び高速道路の新設等々によって、新たに漁業補償、土地買収、新たに生じる騒音郊外、日照権、地球温暖化による海面上昇、玄界灘特有の季節風による横風や精密電子機器に与える塩害等々、合計すれば1兆円を軽くオーバーすることは明白である。
	P12にその他アクセス施設に約900億円となっているが、具体的な内容が提示されていないので、判断できない。 北九州から福岡空港まで新幹線で行っているが、在来線香椎駅から折り返しでは、時間がかかり過ぎ。行く気になれない。九大が非常に行きにくくなった。同じようになる。博多駅から何分、・・・という説明しかないので、アクセスが分かりにくい。
	費用対効果及び利便性を考えると、新空港は必要ないと考える。
	これは全くの無駄使いをもっともらしくする為のものである。工事費が高い計画がしたい人のためのものである。結果的にこの不況を乗り切る為の神風特需をつくるためのものである。
	遠くなる 環境に悪い 建設期間が長い 高い
	将来的に見ると、環境対策費、借地料が結構お金が掛かる。加えて増設にも出来る制限がある。
	・環境への配慮が必要 ・将来的に見て経済的だ（環境対策費、借地料不要） ・周りが海のため安全性が向上する ・騒音問題が解決する ・新空港を作ることで新たに交通の利便性が向上し、まちづくりに役立つ
	個人的には移転して欲しいと思います。財政のコストは大きく難しいと思いますが、空港が移転する事で県全体が変わると思います。その事で県が活性化すれば面白いと思います。
	建設費、環境問題等、検討することは多いが、滑走路増設案よりもメリットが多い気がする。日本国内で規模の大きい都市である福岡が更に発展するのに、多大な影響を与えると思う。利用時間の制限がなくなるのが大きい。
	アクセスしにくい。←利用者が減少する可能性がある。大幅にコストが掛かるので、県民、市民の負担も増えるのでは？
	実現するのが滑走路増設よりは多額の費用も掛かるし、手間も時間もかかるが、長い目で見てこっちの方が良いし、24時間利用出来るようになるし、良いのではないかと思う。
	お金が掛かるし、滑走路増設の方が良いと思いました。今まで空港に便利だった人も、遠くなって困ると思います。
	長期的に考えたら、滑走路増設案よりも、こちらの方が良いのではないだろうか。しかし、都心にあり、アクセスが便利という特色がなくなるのは勿体ないと思う。
	新空港は魅力的だが、利便性やコストの面ではあまり良くない。
	長期的な目で見ると、新空港案のほうが良いと思う。
	確かに長期的視点から見ればこちらの方が利便性は大きいのだが、それでも建設費の差額分約7,200億を埋められるかどうかは疑問に思う。
	長い目で見れば新空港増設の方が良いと思った。でも、それを作るときの近隣住民に対する配慮や、環境汚染についてどうしていくのかを、具体的に知りたい。
	借地料など払わなくてよくなる事で、面倒な事がなくなると思う
	こちらも幾つかの案と図を用いてあり、見易く、分かり易かった。私は新空港案について賛成であり、増設の場合は、また数十年経つと、同じ様な問題が生じてくるのではないかと思う。
	新設案は借地料が不要で、その後の費用が掛からない点で優れているが、利便性に対する問題が大きい。中部方面の空港が利便性に優れていないという噂を聞いたので、よく考える必要があると思いました。
	現在の利便性だけを考えると、新空港はそれらの設備を整える為に、さらに金が掛かるのでは？
	費用もものすごくかかるし、時間もかかるので、利用する人のことを考えると、少しでも早くできるよう新空港の建設は反対です。
	約9,200億と事業費が「滑走路増設案」よりもかなり高いですが、それだけの利益が入るのでしょうか？24時間利用ということですが、どれだけの方が夜中利用するのかが分かれば、もっと良いかと思います。
	現空港に滑走路を増やすことで十分対応可能であり、現空港は利便性にも優れているため、わざわざ多額のお金を使って新空港を建設しなくてもよいと思う。
	コストがかかりすぎるし、現空港跡地の問題もあるので、新空港は作らない方がいいと思う。 海を埋め立てるのにも反対です。
	新空港を造るのは、24時間利用ができ、国内線、国際線の乗り継ぎ利便性が向上したりしますが、実際は費用も多額だし、造るのにいろいろな面から時間がかかるので、空港をつくるのは反対です。
	これもよく分からなかったのですが、24時間利用可能なことや、環境対策費が不要になることなどが分かった。
	少しだけれど、新空港の方がいいのかなと思いました。お金、時間、環境の問題があるけれど設備など便利になるならいいと思います。空港は便利じゃないといけないと思うから。でも遠くなってしまうのは少し残念です。飛行機を見るのが楽しみだから。
	建設費用などものすごい金額がかかるけれど、今の私達にとって雇用者数が増えるという事実は大変嬉しいことだと思った。

意見分類				寄せられたご意見
				漁業をされている方たちや、また新たに立ち退きになる地域が出てきて、余計にお金を使ってしまうのではないか。
				コスト見積もりが甘すぎる。海上での整備や空港へのアクセスの整備など実際には膨大なコストが必要。関空は論外、大失敗、民間を活用した中部でさえ苦戦している。 人口も減るのに需要が大幅に増えるわけない。前近代的な需要予測。「長期的な視点にたった計画的なまちづくり」は増設案に対する利点になってない。
				建設費が増設の5倍もかかり、利便性も低下する新空港案には反対する
				巨額な費用を投資し、しかも自然破壊に繋がるこの「新空港案」は絶対に反対です。この案で一番喜ぶのは工事等を担う関係者や財界人。自分達の利益のために今まで大切にしてきた自然を壊してはいけないと思います。地球は人間だけのものではありません。お願いです。どうぞ海を汚さないで下さい。
				同じく西日本新聞に掲載されていた新空港案は、工事費用が2兆円だったように記憶している（間違えているかどうかは西日本新聞に尋ねられたし）。こちらも増設案に工事費用を近づけるために工事費用が操作されているのではないかと感じた。もしも空港を新設した場合、本当に9200億円で工事が完了するのか市民としてはしっかりと見守る必要がある。 しかし、テレビで見た三苫公民館説明会のようすでは、8000億円となっていた、ここにも費用の金額が操作されている事を感じる。
				滑走路容量は増設案とそれほど変わらず、24時間利用可能といっても、利用者はごく限られている。建設費が非常に大きく捻出できるかどうかも不透明である。海上空港なので今後さらに建設費が高くなる恐れもある。利便性の低下は痛い。しかもハイコストな空港になるので施設使用量などの大幅値上げは避けられない。路線誘致は非常に厳しくなると思う。新幹線との競合路線も厳しい。空港経営できるかどうかも怪しい案である。世論も新空港に反対しており、道のりは険しすぎるといわざるを得ない。私自身もとても賛成できない。
				●関西国際空港・中部国際空港などでの諸問題の発生が予測される。　地盤沈下による諸施設の対応。強風下での架橋利用の不可問題。 ●想定外の環境への影響、経費の上昇が考えられる。　建設用土砂の調達。海流の変化に伴う地形、漁業への影響。 ●地震発生による空港への影響が未知数であること。　液状化現象による影響。津波の問題。
				他の空港において，将来の人口減少に伴う航空機の運行回数減少予測も出ており，これほど大きな滑走路処理容量が必要なのか。人工島造成時にも周辺環境に対する不安がかなりあったので，同様の不安は生じると思われる。自然破壊と相当規模の予算を投じても，海上に造る必要はないと思う。
				新空港案に賛成です。大きなチャンスを生かすべきです。
				関西空港など海上空港が苦戦している現状で、莫大な費用をかけて利便性の悪い地域に新空港を作る理由がまったくわからない。
				海上空港は緊急時の封鎖機能はあるが環境破壊と工期・費用・着陸成功率に難あり。 志賀島を削り海の中道を滑走路とすれば殆どの問題点クリア。 但し志賀島住民の移転を要す。ダム建設と同じ。
				漁業補償額の目安も示していただきたかった。
				24時間の利用は物流において非常に魅力的だが、航空貨物の需要はそんなに高いのか疑問を感じる。輸送能力の増加に対して、アクセス悪化、高額な建設費という費用投下が適切化どうか、正直疑わしい。三苫・新宮ゾーンでも対策費が必要になりそうである（住宅開発が進んでいるため）。
				将来を見据えて新空港を検討してもらいたい
				空港及び空港へのアクセスを含めて建設コストは掛かるが、将来の発展が見込める。
				・全く非現実的発想で考えられない。概算事業費も2兆円～3兆円はかかると思われる。 ・水深が関西国際空港より深く、海流も速いので、工事費用は2兆円は掛かると思われる。
				・事業費約9,200億円を抱えるのは、財政面で不安を感じる ・アクセス利便性が著しく低下すると思われる。新空港と中心市街地を結ぶアクセス（JR、地下鉄等）を整備する必要があると思われる ・発着回数に余力が生じ、利用時間帯の制約がなくなる事で、経済活性化がどの程度見込めるのか知りたい
				経済状況からみて、新空港案は先送りして、まだまだ色々な提案を出す事で解決しては・・・
				出来るだけ沖合いでない方法のほうが、環境や費用面で良いのではないでしょうか
				建設会社やコンサルの技術提案によっては、もっと安く出来るのでは？
				現在の諸問題を解決するには、経済的に負担が大きくなっても、新空港を建設するべきです。アイランドシティの港湾整備と新空港の建設は、福岡の将来にとって大きな働きをすると思う。
				1.志賀島、奈ゾーンでも三苫・新宮ゾーンでも良いが、アプローチを考えると近い方が良い 2.国家的見地から考えると、少々費用が多くても新空港が必要である
				建設事業費が予算以上になる恐れが大である。 ・過去の事業で予算内に収まった件名がなく、大幅なオーバーとなっている。関西空港同様になる。
				金がかかりすぎます。
				騒音、安全性、不透明な借地料等々を考慮すると新空港案を是非推進して欲しい。
				どちらかと言えば消極的。9000億超の投資効果がどれぐらい得られるのか未知数。他に整備する事があるのではないか？
				新空港案は全くわからん。空港建設予算はありえない。富士空港みたいになる可能性あり。国もちゃんと住民の話を聞いて。
				現在の空港の利便性は抜群なものがあり、新空港案には賛成しかねるが費用などからみて移設せざるを得ないと思う。その場合アクセスを十分に考慮してもらいたい。
				新空港案は海上空港であるが、今後予想される地球温暖化に伴う海面上昇や地震による液状化を考えると不安が残る。 また交通の利便性も今より不便になる事には時間の他、移動に要する費用（交通費）も利用者負担となり、本当に利用者にとって効果があるのか不明である。利用者の負担も比較してもらいたい。
				もっての他である。空港特別財源を消化する目的で結論先にありきの新空港建設はやめるべきである。新北九州空港の便数も増えていない。
				道路や交通アクセス整備の費用まで考えれば莫大な投資となるが、空港自体の価値や将来性を考えれば新空港を作るべきだと思う。
				あまり賛成できません。時間的制約がなくなったとしても、近隣住民は騒音によって迷惑だと感じると思います。また、埋め立てなどにすると、費用面はもとより、環境を破戒してしまうと思います。
				絶対に必要ありません。環境面・資金面・利用者の立場・航空会社の立場etc、考えれば絶対に不要。そもそも玄界灘は強風が吹く。離発着に困難を伴う。
				何よりも建設費用が高くつく事、高齢化して利用者がそれ程増加するとは思えない事等、レポートよりは悲観的だと思われます。外国からの利用者は、新幹線等利用すれば北九州空港からでも新空港案と変わらない利便性だと思います。
				新空港案については反対。ゲートウェイと言いながら、日本各地に空港が乱立しており、ゲートウェイにはならない可能性が高い。また予算もかかり過ぎる。今後は人口が減少するので、需要予測の通りとは思わない。
				建設費が高すぎる。
				環境の世紀といわれる今日、海洋埋立など時代錯誤も甚だしい。辛うじて残されてきた良好な環境を保全・育成することこそ今を生きる私達の責務であり、かつそれを享受する権利がある。新空港案には絶対反対である。近隣住民に悪影響があるのみで、何らメリットはない。それに初期投資が巨額で話にならない。
				所要経費の中にアクセスの費用が含まれていない。新空港まで所要時間、利便性についてなし。
				財政面や自然環境の保全を考えた場合、新空港案はあまりにも影響が大きすぎる。北九州空港や佐賀空港（佐賀県側は道路整備されているが、筑後方面からのアクセス整備が必要）をもっと活用すれば、増設案で十分対応できるのではないか。需要が予測どおり今後も延びていくとは考えられない。
				税金の無駄使い。自治体の黒字化後にすべき。アクセスの利便性の評価が甘い。
				初期投資が大きすぎて現実的ではない！！
				多額の工事費用がかかり、ムダな公共事業である。
				三苫・新宮案でよい。板付はダメになってくるので、近辺としては最良と思う。距離の問題は最近の交通システムの発展から考えれば解決出来ると考える。今便利だからと云うより将来に対す、大きな視点を持てば良いのである。
				最も理想的な案であるが、実現までのハードルが多すぎる。特に建設費については、中部国際空港の手法を参考にして抑制したり、精査と工夫が必須である。ここをクリアーしない限り新空港はあり得ない。また、環境面への影響についても批判が多いと思うが、羽田空港の増設滑走路の建設手法を参考にするなど、配慮すべきである。
				利便性の低下により、減便や運休の恐れがある。コストがかかるため施設の使用料となって跳ね返ってくる。そのことが路線誘致を困難にする。LCCが他の着陸料の安い空港に逃げることは目に見えている。アクセスを新たに整備しなければならないなど、地方の負担は計り知れない。
				破綻寸前の地方財政を考えると新空港はありえない。この問題に関して、県民世論は一貫して新空港に反対している。特に、福岡都市圏での新空港反対率は他地域よりも高い。新空港予定地での説明会も反対意見が圧倒的なようだ。巨大施設が玄界灘にできれば、そこだけでなく周辺海域に及ぼす影響は計り知れない。新空港は反対である。

意見分類				寄せられたご意見
				今の空港の利便性を損ない、多大な費用も掛かる事から、また地理的に九州のハブ空港となりにくい事から、望ましくない。現在でも関西、セントレアに対する遠いとの不満をよく耳にする。
				事業に掛かる費用にびっくり
				建設会社などの技術提案によって、投資費用を低く抑えることが可能になると思う。
				建設会社などの技術提案によっては、安く出来るのではないか。
				将来的な事を考慮すると、こうあるべきではないか。
				PFIやコンペなどの別の手段も考えてはどうだろうか。
				海域における自然環境の問題 コストに関する問題 アクセスの問題 検討事項はいろいろあるが、現空港の跡地を含め、未来へ向けた街づくりが出来る。
				もっと事業員のスキームを検討すれば、安く出来るはず！！
				将来に渡る問題点の解決には、最も良い方策だと思う。
				建設費用が高くなる事は理解出来るが、借り入れ返済金と、増設した際に永久的に支払い続ける金額を対比すべきである。空港は全体的に処理能力を上げることも重要だが、最も大切なのはピーク時の処理能力をどれだけ拡大できるかであり、新空港でないと対応出来るとは思えない。
				一時的には工事金額が掛かるかも知れない。福岡、九州の将来を考える時、新空港を建設してほしい。当然諸問題はあるが、前向きに一つずつ、ハードルをクリアしていくべきだ。
				将来及び時間の制約がない事を考えるとこの案が最適だが、現状の経済環境下では、一兆円近い資金負担は大きすぎる。自然も破壊される。
				本気で抜本方策を考えると新空港しかない。しかし、費用面に不安がある。経済界も新空港を推進しているが、今ひとつ真剣に考えているとは思えない。中部のトヨタのようにリードする企業が福岡には無く、出資金を負担できる企業はわずかなのではないか。
				借地料、環境対策費でこんなに金が掛かっている事を考えると、腹が立つ。是非新空港を作って欲しい。
				処理容量が大きく、費用も西側配置の300m2案に比べるとかなり安く済み、良いと思います。あとはアクセスの整備が問題だと思います。
				24時間運用できる海上空港が必要だと思う。しかし、環境問題、アクセスの問題、コスト等十分に検討して計画する必要がある。
				事業費が大きすぎるので、安く出来る方法を検討すべき。
				非常な費用、利便性低下、海の上の空港は名古屋、関空とも便が少なくなったり、欠点があるのではないか。
				建設会社などの技術提案によって、事業費を安く出来るのではないか。
				事業費の見直しを徹底的に実施すれば可能。
				人工島型の新空港は必要だと思う。更に環境、予算の諸問題を精通する必要があると思う。
				新空港の建設には賛成である。ただし、海洋環境の充分な検討、アクセスの計画、予算等、問題点と対策を明示して欲しい。
				建設会社などの技術提案などにより、もっとコストの削減が可能だと思う。
				建設会社などのスキームを検討すれば、安く出来るのではないか。
				事業費が莫大
				アピールの仕方をもう一度整理しないと、「税金負担反対」の声に押されて、実現しないと思います。
				建設会社等を対象にコンペをすれば、もっと安価で建設できる可能性があると思う。
				費用対効果をよく検討すべし（赤字をなくす）
				新設については色々な工法があり、まだ詳細につめる必要があるが、アクセスを整備すれば利便性は確保できるし、24時間発着出来るというのは必要である。
				「経済効果」について論じて、アピールすべき。「税金が多く掛かるから反対」という単純な考え方が多数を占めているような気がする。
				・将来性を考えると、やはり新空港が望ましい。 ・コストダウンが可能な新工法を検討して欲しい。
				・長い目で見た場合、費用が掛かっても新空港建設が必要。 ・24時間運用により、特に国際便の乗り入れが可能になる。
				もっと事業費のスキームを検討すべき。そうすれば安く出来るはず。
				心配されている問題点をほぼ解決できると思う
				出前講座で明らかになった事は、 1.需要予測が楽観過ぎる。世界経済の急変を織り込んで、やり直すべきである。 2.費用負担が困難。県も市も借金まみれ。地方の財界も小規模。 3.環境影響調査をしていない。ウインドカバレッジの調査も不適切。 4.防衛省との協議も行っていない。 5.玄界灘の強風（横風）と荒波がまともに当たる海上空港など常識外。 など大変杜撰である。机上の空論である。
				もっと事業費のスキームを検討すれば、安く出来るのではないか。
				もっと事業費のスキームを検討して、安く出来る様にしてもらいたい。
				ゼネコンなどの技術提案によっては安く出来るのではないかと思います。
				事業費の再検討を徹底的に行い、もっと安く作る方法を考えるべき！
				初期投資がかなり高額なので、もし住民から税金としてとるなら内訳などをきちんと公開して欲しい。
				概算事業費（1兆円）の内訳をきちんと開示すべき。
				お金がかかるし、海を埋めたてるのは、今の時代どうかと思いました。このような空港ができたら福岡に住む者として非常に残念です。
				今の世の中では環境問題が問われているのに、福岡県が財政困難に関らず、多額の税金を投資してまですることか、疑問である。
				PIレポート　P18の利用者便益と供給者便益の概念が良くわからない。
				中部でも新空港ですが環境とか安全とか交通の便とか色々な問題もあって多額の費用を使って、赤字ではと思いますが。
				新空港は建設費で判断するのか、それとも現空港の維持費で判断するのか。
				事業費が莫大で海の環境も汚染されるので反対です。
				1兆円近くもかけて作る必要性は感じられない。
				はっきり言って大反対です。 この案は地元経済界（福岡）の都合であり、一般の人々にはあまり意味がない。人工島の件もある。あれは自然を破壊してトータルでの福岡の価値を下げたと思う。お金がかかり過ぎるし、美しい新宮沖を守りたい。だいたいそんなに人口が多くなる必要ない。海外のバランスの良い都市を見習うべきだ。
				経済状況が悪化するなかでの新空港案は非現実的であり、財源面、自然形成、住民生活において、無謀な案を提案されてると思います。また、利用側から考えても今の福岡空港だから黒字であって、新空港案にした場合に、とても今の様な利用は考えられない。地方空港の様に赤字で大変になるのではないか！
				新空港案のメリットは全くなく、非現実的。
				多額な初期投資に対する資金調達方法？現在の高いアクセス利便性に欠ける。予定地周辺の住民等との合意形成が必要となる。
				税金のムダ！反対
				絶対反対。国内の空港の中でも一番アクセス等よい空港ほかに無い。この不況の中膨大な事業費かけて新空港作って欲しくない。
				ハイコストで旅客にとって出費がかさむ。 建設費を調達できそうにない。 自然環境への影響が大きい。周辺海域や海岸線への影響も大きい。 需要も伸び悩んでおり、建設は国民の理解を得られない。 無駄な事業に対する国交省批判が強まるのではないか。
				天神からの利便性低下が著しい。 新福岡空港構想で新宮案が出たときは、ILSが片側にしか設置できないとあった。 これでは滑走路処理容量は著しく低下する。何のための新空港かわからない。 かといって志賀島案は費用がさらに高く実現性はさらに低くなる。 新空港案は支持しない。
				建設費が滑走路増設の5倍もしている割には滑走路容量が大きくない。 費用対効果の面で著しく劣る案だと思います。また建設資金をどう調達するか まったくわからない状態のようです。これでは賛成できません。 世論も大型公共事業には否定的です。

意見分類	寄せられたご意見
	50年100年先の将来を考えたら日本の人口は半減しています。現空港で十分やっていけます。新空港にしてしまったら利便性の低下や、高い施設使用料などは50年後も100年後も続きます。莫大な建設費とともに私たちの子孫に、負の遺産を残さないようしたいものです。新空港は必要ありません。
	反対。自然破壊、税金の無駄遣い。くそみたいな役人のポケットマネーのために無駄なことするな
	まず立地条件が良くない上に、コスト(私たちの血税)がかかりすぎ！！一時はその収入で潤う企業等もあると思うが、ほんの一時にすぎず、綺麗な海が汚され、取り返しのつかない事になるのでは？一度破壊したもの(自然)を元にもどすのが大変なに、地球環境が見直される中、まだ気付かないんでしょうか。
	消費税上げが現実になりつつある。景気も後退している中、なぜ空港だけ大盤振る舞いができるというのか。ふざけた話だ。麻生知事会長も消費税上げを望むのであれば、まず新空港のような莫大な経費のかかる事業はしないことを宣言してから、訴えるべきだ。消費税上げを望みながら、一方で新空港を望むのであれば、完全に矛盾している。国民を馬鹿にした行為と言われても仕方がない。地方の財源が不足するなら、まず必要のない事業をしないことだ。
	高額な建設費をつぎ込んでまで新空港を造る理由はない。もし建設するというのなら、責任の所在をはっきりとさせ、国民が納得するような責任の取り方を明示すべきだ。
	本当に9200億円で出来るのか？アクセス鉄道は、既存鉄道を改良することでやすくできるのでは？
	ムダ！無駄！税金の無駄！絶対反対！
	現在の厳しい経済経済情勢の中であえて多額の建設費用を更なる債務による建設は必要ないと思われる。新設案は一部の建設業者のみを潤すのみではないのか。運用面でも現在地より海上空港となれば風の影響もあり欠航率も高くなると予想される。特に冬場北風の影響は運行するパイロットにとっても非常に難しい技術を要するのではないか。
	反対である。(費用多大)
	反対である。 理由1.税金のムダ使い。2.地方財政に大きな負担がかかる。3.飛行機自体改良進み、滑走路は短距離で済むようになり、近隣空港との連携を図れば新空港不要では。
	建設業界とその関連の方達以外には何のメリットもない案と思います。
	コストが大きいと思う。環境問題のことも考えると、時間もかかるので難しいと思う。
	新空港の建設は自然環境の破壊につながり、税金の無駄使いになる。
	新設反対。資源のない日本、又人口減、2、30年後は経済大国ではなくなり、2等国になるので必要なし。借金ばかり残り、子孫に申し訳なし。
	必要なし。税金の無駄使ひ。一部政治家、高級役人、ゼネコンが立案している。自分のため。
	世界同時恐慌の中、国・地方の財政に大きな負担を与えるし、自然環境をこれ以上破壊していいものだろうか。福岡市民にかかわらず、多くの国民は現空港を支持していると思う。賛成しているのは、福岡の一部の経済界、建設土木業界の連中だけと思われる。新空港案は絶対反対。
	事業費・ウインドカバレッジ・波浪対策・塩害対策など、それぞれどれを取っても不確定要素が多く、事業費がどれだけふくらむかわからない。過剰な需要予測に対応したもので必要ない。
	新空港案には反対です。将来的にみて人口の増加は困難であり、福岡市の現状からみても貨物の増加も考えられません。費用的にも県・市・経済会もその費用を負担出来るとは考えられない。
	初期費用があまりにも巨額すぎる。環境破壊も心配。世界一の借金大国だという自覚を持った方が良い。経済活動が活性化すると考えるのは早計、個人的には発達するとは思えない。
	・便利が悪くなる ・環境に悪影響を与える ・事業費が予想額でおさまるとは思えない
	事業費9,200億円となってるけど、今までの事を考えるとこの金額で出来るわけなし。そのお金はどこからもってくるのか？又、海の環境破壊は有明海でもそうだけどないことはない。もとに戻す事も出来ない。交通の便も書いてある時間では無理。それから今から人口は増える事はない。
	権利関係の調整、年末予算の確保で大変でしょうが進めるべきと考えます。アメリカ、西欧の没落もあり、今後は本当にアジアが経済的重要性も高まることとなるので、しっかりした窓口をつくってほしいと思います。
	赤字なのに新空港を作ったら、皆税金が上がって困ると思います。
	新空港は必要だと思うが、冬場の風の向きや塩害に対し、不利と考える。1兆円の事業費がかかる様であるが、収支の問題や費用対効果についてもっと詳細に検討すべきである。作っても赤字になっては大変なことになりはしないか？
	事業費がかかりすぎ、将来の負担になる。
	将来に渡り、負担が大き過ぎる。
	滑走路増設案に比べてコスト割高感はぬぐえない。また現空港の最大のメリットである利便性のよさもそこなわれる(ちなみに自分はかつて広島にいた時広島空港のあまりに市街地からかけはなれていたこと、羽田の最終便が早いこともあって、福岡空港経由で新幹線で帰ったことがある)反面、先がよめない昨今の状況から、先の状況がかわっても十分対応できる計画である。今後をどのようによむかであるが、発着回数が着実にふえるのであれば新空港案が望ましいと思う。
	費用対効果を考えると賛成できない。おそらく新空港から東京や大阪などへ行くことはなくなり、JRを利用することとなるだろう。
	反対します。予算が大きすぎる。
	新空港は建設費で判断するのか、現空港の維持費で判断するのか。
	人口減、経費の件で、絶対中止すべき。(工事費)
	税金の無駄使い、及び交通面でとても不便になる為、新空港建設には絶対反対です。
	自然破壊、費用面。 北九州空港・佐賀空港・関空・神戸空港などなど、採算割れが著しいことに目を向け、バカバカしい政策は建設業を潤すのみと考える。
	世界不況の入口にいる日本経済。景気回復は当分望めぬ。新空港建設に巨額な投資などせず、国・県・市も極力歳出を抑え、医療・福祉方面の充実を計っていただきたい。
	反対！「増設案」の理由の反対で、交通アクセスも悪く、建設事業費も莫大な金額になる。
	一兆円に近い事業費をかけ、自然環境を破壊し、北九州・佐賀両空港の利用を勘案しない計画は愚案である。
	費用がかかりすぎる。現在の財政から無理だと思う。
	現状に比べ、利便性に劣るのでは。
	新空港については、漁業権の問題、自然環境に与える問題等々、解決しなければならない事があり、すぐに実行に移すことは出来ないのでは。もちろん、費用の問題も今後の維持費等考えると大きな負担となりそう。
	仮に新空港案に決まったとしても、多額の費用は調達出来るのか疑問です。出来たとしてもかなりの人達が新幹線を利用する様になってしまい、飛行機の利用客数はそれ程増えないのではないでしょうか。
	日本の国の財政危機を考えると(民間企業の財務内容も同様)、莫大な投資は非現実的である。今後のキーワードは、環境保全、スローライフ、地産地消、地方分権である。新空港案はこれらのいずれにも逆行する。(もうひとつ、新興国における人口抑制も急務である)
	9,200億円の概算費用はこれまでの各空港の状況をみると、2倍位には増えることが予想される。つまりもっと巨額になる。
	多大な費用がかかるので賛成できない。
	処理能力の問題はなくなるでしょうが、費用や自然環境に多くの問題を新たに作りだす可能性が大きいように思われます。
	絶対反対します。国家財政・地方財政の窮乏の時、又、ここ数年は世界同時不況の折、新空港の建設はどう考えても時代逆行。財界人の新空港を切望する人は、自分たちの利益しか念頭にない、まことに困った人達だ。住民の負担は増加すること必定と思います。
	新空港建設は逼迫した地方財政(県・市)に大きな負担になる。新空港建設は税金のムダ使い。新空港建設は自然環境の破壊につながる。
	厳しい財政ではあるが、知恵を出し合い、将来禍根を残さない立派な海上空港を作るべきである。
	海の上だとコスト、アクセス等問題ありますが、安全と24時間使えることが、世界とのつながりです。
	初期投資は膨大だが、空港使用上制約がなくなり、福岡の街づくりにも制約が緩くなり、また拡張等に比べても運営コストが低くなるので、結果的にはこちらの方が良いのではないかと思う。
	将来性があり、優位性があることは明らかだ。
	今の空港の欠点を良く理解し、今後に活かして欲しい。

意見分類	寄せられたご意見
	1.アジアの中心としての空港 2.コスト低減が可能
	思い切ってしがらみのない空港を作った方が、きちっとした機能を持ったものが出来る。
	PFIや外資などの投資方法を検討するのも、一つの案ではないか。
	この度の日中韓首脳会議が福岡で開催されるように、アジアのゲートウェイとしての福岡の役割は、今後大きくなっていくと思われる。土地代、環境費の支出が抑えられる事を考えれば、空港の寿命40年のスパンで考えれば、経費は変わらない。新空港で24時間空港を目指すべき。
	現状のままではダメ！だという事は、誰もが分かっている筈です。建設費を安く出来る方法を、是非考えて欲しいです。
	莫大な建設費をどこから持ってくるのか、という費用対効果の検討は不可欠であろう。また、アクセスは鉄道で15分、道路は福岡ICより15～20分とあるが、道路は通例倍の時間が掛かるであろう（現状では・・・）（都市高速道路などが出来れば別であるが）。
	建設会社の技術提案などで、もう少し安く出来るのではないか。
	必要な公共事業だと思います
	中部空港と違い福岡で株式会社方式を採るのは無理があると思う。まず建設費が中部を大きく上回っている。さらに建設費が増加する可能性も高い。次に、圏域の経済力が名古屋圏の半分しかないこと。そして大切な点は資金力の違い。中部の場合、自治体は愛知だけでなく近隣県も出資している。企業出資はトヨタなどの世界的大企業があったことが大きい。一方の福岡は九州各県に空港があることから近隣県の自治体からの出資は困難だろう。北九州市も自前の空港があり困難。福岡県と福岡市、新宮町程度しか出資できない。企業を見ると、トヨタのような核がない。大企業は公益企業ばかりで、残るは中小企業ばかり。新空港には無理があるといわざるを得ない。
	圧倒的に能力の高い新空港を支持する。ボロい中古の滑走路増設が安いのは当たり前。安くても維持費がバカ高く、能力の低い滑走路増設には反対。滑走路増設は353ha＋20ha＝373haと狭くてまともな空港とはならないのに対し、新空港は510haと大きく、能力が格段にアップする。例えると、滑走路増設は専有面積70㎡のマンション、新空港は専有面積100㎡、あるいは滑走路増設はサイドカー付きの自動二輪車、新空港は普通の乗用車。
	新空港は無駄が多すぎる。そもそもこれだけ環境が騒がれている中で、埋め立てなんて自然を壊すことは許されない。また、現在検討中の場所はアクセスが悪すぎる。地下鉄乗り入れ、都市高速（片側3車線）が直通することで、初めて現空港との比較が可能となる。更に、これだけ経済が冷え切っている現状で、財政上不可能だと考える。空港を作るよりも低所得者層への応援をお願いしたい。
	海埋め立て案は、 ①費用が莫大すぎる ②アクセスはどうするのか。そのための設置に又費用がかかる。 ③外海故玄海の風は強く、離陸が困難。 ④地域住民の賛同は得られるのか。
	多額な初期投資をするときではないと思います。
	税金の無駄使いはよくないので反対です。
	海埋め立て案は 1）費用が大きすぎる。 2）玄界灘からの風が強く、24時間使用は不可能の日が多い。 3）交通が不便 4）成田空港の様な住民の賛成が得られますか？
	海埋め立て案は 1）費用が大きすぎる。 2）玄界灘からの風が強く、24時間使用は不可能の日が多い。 3）交通が不便 4）成田空港の様な住民の賛成が得られるか？
	初期費用が高額で、地域の便益を考慮しても将来カバーされることがない。
	新空港については地元財界のやる気を疑う。建設費を甘く見つもったり、自らの出資金を引き下げたり、着陸料の大幅な値上げを主張したり、とても新空港を建設しようという意気込みは感じられない。実際に費用面などでの体力がないのだろうけど。麻生知事も2002年の新空港構想の中で、中部空港のような株式会社方式は福岡ではできないと明言している。できるかどうかも分からない計画を推し進めることには反対する。
	消費税を上げなければならないくらい財政が窮しているときに新空港などありえない。とても国民は許してくれないだろう。しかも最近の経済界の主張内容を見ていたら腹が立つ。自らの負担は最低限で、後は国民や利用者に負担を押し付けているではないか。こんな計画許すわけにはいかない。
	費用が大きすぎて税金の無駄遣い。利用客も減少傾向なのに建設する理由もない。遠い将来に備えるという人もいるが、遠い将来利用客が増えているという保証はない。そのような薄い根拠を持って、ばく大な費用をつぎ込まれたのではたまらない。新空港には断固反対する。
	新空港なら株式会社方式になるそうだが、見通しがまるでない。誰がどれだけ負担するのか？どうやって資金を集めるのか？建設費が高騰した場合どうするのか？利便性が低下した新空港をどうやって運営するのか？着陸料を1．4倍にするとか、運営を難しくするような提案はされても、どう集客し運営を安定させるかなど全く考えが出てこない。景気後退で中部国際空港は今年赤字の見込みだそうだが、福岡が新空港の場合大丈夫なのか？不景気なときでもそれなりの収支は保てるのか？現空港でも今年は需要が大きく減っていると聞く。30年で負債を返済するなど当てもない計画を披露するより、これなら大丈夫という見通しを示すべきだと思う。それがない以上新空港を認めるわけにはいかない。
	利便性が低下する。志賀島案ならさらに低下する。高コストで財政に対する影響が心配である。株式会社方式なら有利子負債が経営を圧迫する。増設案の5倍の建設費なので話にならない。費用対効果は低い。環境負荷が大きい。総合的に判断して、建設する理由は見当たらない。
	少子高齢化、人口の減少、消費税の値上げで、国民負担は増加します。新空港は建設費が1兆円近くあり、その他の経費を入れると1兆円を超えます。すでに滑走路増設という案がありながらこれだけの高額な事業は、受け入れられません。公共事業で経済が成長していた時代とはわけが違います。時代錯誤もはなはだしいと思います。
	新空港は利便性が低下し、施設使用料も値上げされる。利用客や航空会社にとっては最悪の案といえる。建設費も非常に高く、税金を出す国民からみても最悪の案だといえる。
	何故新空港が必要か分かりません。工事の為の空港建設と皆分かっています。私達の税金を勝手に使わないで欲しい。貴方（国交省）達に勝手に建設する権限はあるのですか。
	費用がかかり過ぎ。新たな公害が発生する。
	利便性が低下する。天神からだと30分以上はかかるだろう。バスなら遅れも考慮して数本前のバスを使わざるを得ない。 株式会社方式だそうだが、財源のめどがまったく立っていない。 空港利用者に負担が回ってくるようなやり方は反対。 需要も毎年減り続けていて、需要予測は外れたに等しい。 これでは新空港を建設することは許されない。
	投資が大きすぎ地元が負担できない。 滑走路容量が大きいというだけで、実際の旅客数は減少を続けている。 今後も人口の減少から、国内線の伸びは見込めない。 国際線も着陸料が高くなれば、他空港へ逃げてしまう。
	漁業補償交渉、アクセスの用地買収交渉、物流企業のための用地買収交渉。不確定な要素が多い。新宮漁港の目の前に空港島が塞ぐように横たわる。漁業補償がうまくいくとは思えない。反対運動も起こるだろうから、住環境をあらされるアクセス沿線住民は団結して買収交渉を拒否するかもしれない。 建設費捻出も不透明な部分が多い。地元にトヨタのような大企業もなく出資金が集まるとも思えない。需要など不確定な要素の多い事業に、金を貸す銀行が現れるとも思えない。 政府保証債は法律がなければ発行できない。まず無理である。 建設費が9200億円で収まるとも思えない。 新空港はあまりにも不透明な部分が多すぎる。 いつできるともわからない。世論の反対で永遠にできない可能性もある。 進めるべき事業ではない。
	建設費がかかりすぎるのが大きな問題だと思いました。
	世界恐慌も起きかねない今、多くのお金を使うのは、考えられない。
	海を埋めて人工島を造るなど論外。絶対に止めるべき。もはやそのような事が許される時代ではない。PIレポートでは細かい数値の比較が行われいるが、経済より環境優先。福祉や教育など予算はいくらあっても足りないはず。埋立てなどに税金を使うべからず。
	地域対策やアクセスについて、計画不充分と思う。現下の不景気で、資金の調達が可能か、疑問。
	事業費が高すぎる。又、空港の維持費や道路・鉄道・自然環境対策など考えると、もっともっとかかるのではないですか？費用は国が出そうが、地方が出そうが、国民の税金に変わりはありません。これ以上、借金を増やして私たちを苦しめないでほしいです。
	内容が薄すぎる！ これまで4年もの期間を費やして調査を行って来て残った案とは到底思えない。滑走路規模が大きくなる以外に確定的な利点がまったく無い。また、事業

意見分類	寄せられたご意見
	費についても増設案よりも4倍以上もかかるのに、処理容量は、わずか1～2万回程度しか増えない。 特にウインドカバレッジ。三苫は北風と北西風をまともに受ける。津屋崎と海の中道のデータはあてにならない。本当に専門家の意見が入っているの？再検討すべき。
	新空港は建設費で判断するのか、現空港の維持費で判断するのか。
	アクセスが悪く、費用が掛りすぎる。
	・莫大な費用を要するとあるが、実際の費用対効果の予測があいまい結局、「利用者便性の低下」と「需要増への対応、制限の緩和」のどちらを重要と捉えているかが示されていない
	以下は2002年の「新宮沖新空港案」に関しての新聞記事。～「事業費高すぎる」国交省「事業費が高すぎる。これでは事業化は難しい」。新福岡空港調査会がまとめた基本構想を検討していく国土交通省幹部は三十日、構想の基本部分に、いきなり疑問符をつけた。基本構想によると、新空港の概算事業費は八千二百億円。二〇〇五年開港予定の中部国際空港の七千六百八十億円を超える額は「国民の理解は得られない」というのだ。（2002.05.01朝刊3頁 西日本新聞社）当時と違って現在はさらに、財政状況は深刻化している。国交省は物事の道理をきちんと理解していると思う。これをきちんと地元に伝える必要があると考える。新空港はどう見てもおかしい。
	血税の無駄遣いであり、絶対反対
	アクセス交通、漁業対策などを含めて9年で完了するとは信じがたい。アクセスが低下することが最大の問題であると思われる。工費の高さを正当化するほどの容量の違いがない。市街地の高さ制限や騒音がなくなるのは魅力的ではあるが、数千億円をかける価値があるかどうかは疑わしい。
	航空機利用以外でも利用される活用案を充実して欲しい。アクセス手段もより具体的につめるべきではないか、リニヤモーターカー、水素利用ビークルなどの集客が見込めるアクセス手段と同時に整備され、かつ、敷地内の集客施設と連携する検討など、航空機利用以外の利用者による収入の検討もあった方が望ましい。韓国など海外の空港開発理念を日本もみならうべきである。新空港案の反対者を集めてアジアの他空港を見学させ空港関係者と意見交換をさせるなどを実施すれば、より有用な意見が出ると考える。
	自然破壊につながるので絶対反対。建設費も概算費用よりまだまだかかるはずである。交通網建設の費用もかかる。将来の需要予測だが人口減少時代に突入するのに今後も利用者が増加するかは疑問が残る。まして九州新幹線が全線開通すれば鹿児島便はほぼ全廃、宮崎便も半減するだろう。もし需要増加するのであれば機体の大型化で対応すればよい。また、管制機能をレベルアップをはかるべき。玄界灘に建設ということで就航率が低下してしまうのは利用する側として迷惑な話である。24時間対応可能といっても、福岡規模の街ではそんなに必要ない。夜間貨物便は北九州、佐賀で対応すればよい。
	消費税が3年後に上げられるという。ならば歳出の徹底した削減が先で、新空港などもってのほか。認められない。
	株式会社方式は国や地方の財政の負担が少ないというが、建設費や利息などは運賃や空港利用料に上乗せされるから、国民が払うという図式は変わらない。新空港の建設費が高い分だけ、国民負担が増すことになる。また、空港利用料の値上げは、路線誘致を困難にし、空港経営が破綻する可能性もある。そうなればさらなる税金の投入という話になるだろう。新空港は絶対に反対である。
	国民負担が増しているというのに、利用料のアップなどさらに負担を強いる新空港は、国民にとって害でしかない。
	需要予測が大きく外れている。右肩上がりのはずが4年連続減少。こういう現実がありながら1兆円をかけて新空港建設なんて正気とは思えない。絶対に反対する。
	両案共に事業費が高額であり、賛成できない。
	日本国も地元県市も借金だらけ。これ以上借金増やして、私たちを困らせないで下さい。建設費も1兆円で納まる代物とは思えません。高い県市民税・国民健康保険等の支払いに市民は、アップアップ言っています。新空港建設には絶対反対！！
	反対である。市内に空港があるのは便利である。事故はガルーダだけ。新空港をこの不景気な時代に作るなど考えられない。利用者を無視している。以上の理由で絶対反対である。
	血税の無駄！ムダ！絶対反対！
	麻生知事が消費税アップを唱えているという。増税するなら無駄な新空港建設なやめるのが当たり前。国民は怒っている。
	とにかく費用が高すぎる。同じ株式会社方式でも、中部の方が費用は安い。中部より費用のかかる新福岡空港が国民に受け入れられる余地はないと思う。強行しても国民のから反発され頓挫するのが目に見えている。
	地元経済界案というのは、結局新空港の建設費を、利用者・国民に押しつけるという案で、到底容認できない。
	新空港のアクセスは都市高の延伸だそうである。かなりの距離の延伸が必要だが、通行料金が値上げされることは確実だと思う。これは空港方面に全く関係のない利用者の負担も増加する。新空港はアクセス料金の値上げだけでなく、様々なところに悪い影響がある。新空港建設に反対する。新空港は何度か案が県などによって出されているが、県民の反対によりすべて実現していない。今更出してくるわけが分からない。需要予測も過大で早くも大きく外れている。需要予測が外れていることに関しては、なんら納得のいく説明がない。これで新空港などと言い出したら県民の怒りは爆発するだろう。
	新空港はアクセス料金の値上げや、空港施設使用料の大幅値上げなどが永遠に続く。現空港の環境対策費などより、こちらの方が大変。新空港は福岡にいらない。滑走路容量が増えたからといって航空機の発着数が増えるわけではない。勘違いしている人が多すぎる。福岡の滑走路容量が22万回になっても欧米線は需要がなく解説される見込みはない。冷静に考えればわかることで、新空港など必要ないこともわかるはず。
	将来、離発着が増大するとは思えないし、費用が莫大であるにも関わらず費用対効果が得られるとは思えない。
	約1兆円も税金を使うのであれば、他にもっと必要な公共問題があると思う。ある一部の人達の金儲けの為にと感じる。
	費用がかかる上、環境にも悪い（水質汚染）ので、する必要なし。福岡市民としては交通の便が悪くなるので今のままが良い。
	新空港はダメだと思う。以下理由。 ・コストが高い。 ・利子や維持費が現空港と同じくらいあると思う。 ・環境に悪い。 ・不便になる。
	新空港は、9,200億かかるそうですが、この不景気な時、そんなお金は職をなくした人に分けてあげた方がいいと思います。年の瀬に向かって犯罪が増えてるのが恐ろしく、安心して生活できません。 海の中に作っても、アクセスが悪いので利用者はバスやJRに流れると思います。防音設備の補償も大変と思います。
	安価との見方、地元に説明不足ではないか。
	財政難で住民サービスが低下しているときに、新空港というのは理解できません。増設という代替案があります。税金の無駄遣いは絶対にすべきではないと思います。
	新設の場合、跡地開発が焦点になるが、誰がどれだけ負担するのか不透明。ただでさえ新空港やアクセス建設で財政が弱っているのにどう負担できるというのか。新空港を建設すること自体無理があると言わざるを得ない。利便性の低下はたいへん困る。
	関西空港も白島石油備蓄基地もみな当初の建設費をオーバーしている。新空港も風が強く波の荒い海上に建設することになる。費用はまず間違いなく余分にかかるだろう。ただでさえ超高額な建設費。さらなる負担は無理だろう。出資金や借入金の目処も全く立っていない。不透明で綱渡りの新空港はやめるべきだ。
	利便性の低下は福岡の発展にとって悪い影響を及ぼす。財界案については、自らの負担は最小限で、後は全て国民（旅客）に負担させるというのが福岡財界の言い分。許すわけにはいかない。新空港絶対反対。
	費用の割には滑走路容量は伸びないばかりか、利便性も低下する。現空港には環境対策費がかかるが、利便性の低下に伴う費用負担増や時間の無駄は永久に続く。これらを考えると新空港では損をする。採用しない方がいい。
	新空港は滑走路容量は大きくなるが、コストが高く、年月がかかる。アジアの活力を取り入れるには、スピード整備は欠かせない。悠長なことをやっている間に海外からの旅客はみな3大都市圏の国際空港に取られてしまうだろう。それでは意味がない。新空港では駄目だ。
	費用負担割合が不透明。費用を負担できるかも分からない、というより負担できない公算が強い。県も市も財政難、福岡経済界も規模が小さいからだ。しかも新宮案は欠航の可能性があり、もっとハイコストな案になる可能性もある。こんないい加減ではっきりしない計画を押し進めるべきでない。旅客から見たら利便性の低下は痛い。
	費用負担割合が不透明。費用を負担できるかも分からない、というより負担できない公算が強い。県も市も財政難、福岡経済界も規模が小さいからだ。しかも新宮案は欠航の可能性があり、もっとハイコストな案になる可能性もある。こんないい加減ではっきりしない計画を押し進めるべきでない。
	「新宮・三苫ゾーン」の空港へのアクセスとして海底トンネル構想があるそうだが、橋梁に比べ自然環境への影響が少ないとはいえ、かなり手前からトンネルを掘らねばならず、事業費がさらに膨らむ。また、鉄道と道路両方トンネルを掘ればまた事業費が膨らみ、利用者のアクセス料金の値上げにつながる。新空港は絶対に容認できない。風の影響で欠航や遅れが続出する可能性がある。

意見分類	寄せられたご意見
	ただでさえ利便性が低下し厳しいというのに、着陸料を値上げするなど経営戦略がまるでない。そんなことで路線維持はできるのか。路線誘致はできるのか。あの楽観的な需要予測だけがたよりでは、話にならない。自然をもっと大切にするべきだと思う。新空港反対。
	新空港について①増設案の①②③の問題のすべてがクリアできる。②アジアの発展の中心となる。③資金確保は大変だと思うが100年先まで考えたら何らかの方法があると思う。増設案でも空港が存続する限り地代、補償など経費が係り新設との経費は差が無いように思われる。④将来の福岡を考えた場合大きな土台になる。
	容量逼迫混雑過密、騒音大事故危険性、24時間化不能等の理由で現福岡空港の整備方針がこれまで国土交通省や県、市の担当者に加え、一般市民の意見も公共事業などに関する反対意見なども公平に受け付けつつ調査・議論され、 PIステップも4まで進み内容が公開されました。 より吟味された新空港案と現空港拡張案の2案になり、 地元経済界も新空港建設推進方針で意見集約となり、後は今年度中に県知事や市長さんの地元としての 最終判断が間もなく下されるプロセスになりました。 :ここで新空港案選択のメリットを今一度確認します。 新空港建設の利点としては—— ①現空港でかかる多額の借地料、環境対策費が不用。（借地料、対策費計年間150億、昨年179億）これは拡張だと増大気味で毎年継続。空港本体事業費が安いとされる拡張案を長期運営コストで逆転し、安くつく。 ②滑走路一本で朝夕ピーク時日本一の混雑過密や航空便延滞、有効な時間帯の増便不可能な現況を大きく改善する。 ③現空港のスポット不足や、貨物ターミナルなどの狭さを改善する ④現空港が大きく成長した福岡市の都心部に近過ぎ、都心部など厳しい高度制限のために有効な街作りや都市開発などが阻害されているのを、改善する。 ⑤全国でも異例の都心部近接市街地上空での航空機低空 飛行等を改善し、騒音訴訟にもなる市街地騒音と、米軍 自衛隊なども利用による人口密集市街地における重大事故 2次災害のリスクを完全に解消する。勿論、新空港は 海上で騒音コンター区域など、陸上側民家などに騒音被害 や事故危険性が及ばぬ条件前提で案が作成されている。 ⑥現空港では、構造上避けられない国際線一国内線 ターミナル分離による乗り継ぎタイムロスや、航空機運用効率の向上が可能。 ⑦騒音や事故危険性も無く、空港の完全24時間運営が可能になり、地域で他地域遠隔空港に不経済に流れている航空貨物や潜在貨物需要、また旅客便も夜遅くに離発着する 便が設定出来るようになり、利便性がアップする。 ⑧時差のある海外からの深夜便や、商用ビジネス機、国際航空郵便、共同利用が決っている米軍や自衛隊機が、全て騒音や危険性など制約無しに24時間有効利用可能となる。 ⑨新空港になると廃止が決っている現空港跡地の開発も 可能。跡地は地下鉄や都市高速インフラ既存で、都心部近接の有望な開発区域になり、跡地国有地は売却で売却益も発生。建設費の相殺等が可能。民有地も売却や開発活用で、地主さんにもメリットが発生する。⑩ 十分な処理能力や、将来の状況を見た施設や滑走路再拡張なども自由。⑪ 土地買収や周辺環境など事業の早期実現が極めて困難な現空港と異なり反対一坪地主等の問題と無縁で、新工法と共に早期完成が可能である ---- 思い浮かぶだけで以上、多岐に渡ります。 これらの極めて有望なメリットは現空港拡張案では実現不可能なものばかりですね。④などは国土交通省が今年みづからその経済効果を算出、一般公開しています。新空港推進意見集約の地元経済界なども認めるところです。 旧軍払い下げの現空港が一定期間福岡市や地域の発展に寄与したのは事実ですが、21世紀までに大きく成長した福岡市には既に手狭で限界。デメリットが目だつのみですね。それと現空港が地下鉄で博多などから5分と近い事が数少ないメリットとして強調されますが、博多での関係交通機関からの乗り換え条件を加味すると現実にはもう少しかかっており、博多からの鉄軌道系現空港アクセスタイムはやや増大し、新空港案との差は縮小すると思います。また新空港への鉄軌道アクセスタイムは、全国主要空港比較でも上位の良好な値であり、⑥の要因などからタイムロスを改善する事も明白です。 おりしもサブプライム関連景気減速で、公共事業などの見直しも考えられますが、空港インフラは100年超の長期 使用が前提。好況一不況のサイクルを何度も体験するものです。長期的視野で判断し整備方針を決定してください。 また、政府は景気対策として、国費が一部負担でしか無い新空港案より巨大な「全額国費負担」の公共事業なども、景気対策もかねて整備方針財政出動を決めました。 官民折半で無金利借入れ金など資金調達方策も考案される新空港案は、事業採算性など問題無い上に、経済波及効果など将来の地域経済成長の為に極めて有望であります。 短期的には不況対策としての側面も新空港事業は発揮する 事でしょう。 空港整備に関する地元最終方針決定に関し、福岡市長や県知事さんは、これらの各種条件や新空港建設推進で決定した地元経済界の意思等を良く御理解頂いた上で、経済活動の盛んな東アジア経済圏とも好立地であり、海外からの 九州のゲートウェー都市である、福岡市や周辺エリア広域の将来をお考えの上、問題だらけの現空港拡張案では無く、トータルな経済効果やメリットで遥かに上回る、 有望な新空港案を選択される事を強く期待します。 その後の国;国土交通省に関しても同意見です。
	こちらの案は、やはり建設費の問題と埋め立てによる環境破壊の問題が重要ですが、工夫次第で解決出来るのではないかと思う。たとえば、北九州空港では関門航路の浚渫土砂処分場の事業を流用して建設費を抑えて海上空港では、破格で建設できたとあります。環境破壊の問題は、中部国際空港がそういう対策がなされているということを参考に明記したほうがいいと思う。または、メガフロートで建設するというのは、可能ではないのか？（主要部分は、埋め立てで滑走路部分は、メガフロートでも可能ならそれでもよい）そちらの方が埋め立てよりも抑えられるのと環境にも施設的にも問題ないと実験結果が出ていると聞いたのですが。羽田空港の拡張で実績がないのと造船と建設業界が協力できず見送られたらしいがここで実績をつくれば、他の航空基地の騒音で苦しんでいる地区などで応用出来るのではないか。
	・環境に配慮する工事が必要 ・長期的にはこちらの方が費用的には有利
	今迄より遠くなるので道路等を作るのでお金がかかる。広くてきれいな空港となるので良い。
	考えられない。9,200億では絶対納まらない。関西空港同様3～4兆円かかる事は目に見えている。
	絶対反対 1.アクセス（地理的、交通手段、費用） 2.自然破壊 3.概算費用（9,200億）以上の金がいるのでは。 4.借地権者への現状復帰の保障費は幾らになるのか・・・跡地利用についての具体策は。 5.市圏民1人当たりの借金額は。
	反対！！金のムダ
	予算がかかり過ぎる印象、現状よりもやや不便。
	赤字日本、更に増え、将来性を考えた時に適当でない。（反対）
	・工費　9,200億+アルファという超大金がかかり、借金が更に増え、我々の税金がさらに上がる。 ・福岡県民に1千億円という大借金がさらに増えることになり、また一番大事なことは、ウインドカバレッジの数値が信憑性が薄い。
	環境問題が深刻な時期に自然環境の良い地域に進出するのは賛成できない。そして経済の不安定な時期、税金は違う使い方があるはず。優先すべきものを間違わないでほしい。
	全く理解できない。GDP予測がおかしい。初めに空港ありきのPIレポートである。環境騒音の被害なしなんて地元できちんとデータをとったのか？三苫上空は、今でも騒音が激しい海や自然の生き物たちの生命について考えたことがあるのか？自然は私達だけのものではない。血税を使ってまで、この世界恐慌といわれる時勢に箱物利益追求はやめてほしい。もっと心の豊かさを取り戻す時代に入っている。そして地元の人達の被害を貴方達は考えたことがあるのでしょうか？PIの意見をもっと行政は活かしてほしい。
	1.鉄道と自動車道路の具体的計画はどうするのか。 2.玄界灘は外海で季節風が強く、風速データなど信用できない。空港設備の塩害対策がむつかしいと思う。 3.滑走路N61° Eでは季節風が横風となり安全がそこなわれること必至。 4.9200億では無理だろう。
	お金がかかるのが難点でしょうが、本来、あまり市街地の近くには、空港はない方が良いと思います。
	新空港建設には，空港建設費，空港周辺のアクセス整備など多額の費用がかかり国や県の借金が増え，そのために税金が上がり生活が苦しくなりそう。また，航空会社が払う空港使用料も今より大幅に上がるので，航空チケットが高くなる。現空港の跡地利用も景気の落ち込みで期待できないと思う。
	新宮案は風の影響で欠航の可能性がある。また芦屋基地との空域調整の可能性は低いと思われる。そうなれば志賀島奈多案になる。事業費はさらに膨らみ利便性はさらに低下する。利用者負担も増加する。新空港には賛成できない。 1兆円もの大金をどうして財政難の時代に出せる？将来の福岡のためというが、将来を都合よく想像しているだけで、裏付けもなく本当にそうなるという保証はどこにもない。またビジョンもない。ただ新空港がほしいだけであろう。そのようなあるかないか分からないような理由で1兆円出すなんて全くおかしい。許されることではないと思う。
	費用の割には滑走路容量は伸びないばかりか、利便性も低下する。現空港には環境対策費がかかるが、利便性の低下に伴う費用負担増や時間のロスのほうが大きい。これらを考えると新空港では損をする。新空港は必要ない。 環境の世紀といわれているのに国定公園を破壊するような新空港は、外国人利用者に対して恥ずかしい。日本の環境への意識が問われる。環境教育の必要性が叫ばれているが、いくら子供を教育しても実際に大人が環境破壊をやっていれば、意味がない。新空港案は絶対に採用すべきでない。
	新空港が建設されれば必然的に自衛隊や米軍はそちらに移ることになると思うが、防衛面で大丈夫なのか。連絡橋あるいはトンネルはテロには非常に弱い。誰でも通行できる橋やトンネルが狙われれば、自衛隊などは孤立し、機能しなくなる。新空港は防衛面で非常に心配である。このあたりは防衛省などと

意見分類	寄せられたご意見
	協議は行われているのか？防衛上新空港は避けるべきだと思う。また、米軍や自衛隊を新宮町が受け入れるとは思えない。 9200億円なんて投資が偏りすぎだと思う。道路、福祉、教育、高齢化少子化対策など他にも投資すべき分野はたくさんある。バランスを取る必要がある。滑走路増設程度でいいだろう。新空港は費用がかかり投資が偏るので賛成できない。
	新宮漁港や相島航路を塞ぐ形で新空港ができるが、地元の理解は得られるのか？ 福岡も郊外まで開発が進んでいる。これ以上自然環境を壊さないようにすべき。 需要が増えるという保障はどこにもない。むしろ過去の需要予測の状況からして、あまり増えない公算が大きい。新空港を推進している人たちからは、需要を増やす策は全く出てこない。ただ新空港がハコモノができればなんとかなると思っているようだ。それを物語るのが着陸料1．4倍値上げ案である。旅客を馬鹿にしているし、見方が甘くとても共感できない。新空港には反対する。 財政難の時代に、楽観的な未来を想定して、1兆円近くを支出するのは筋が通らない。また、新空港案には自衛隊の移転費用やアクセス道路、対岸開発費用など含まれてないものが多い。新空港はどこまで費用がかかるのか分からない。そのようなものに賛成はできない。
	財政再建でどの部局も予算を減らされているときに、空港だけ新空港で散財してよいはずがない。県民が望んでいないのだから新空港案は選択肢から外すべきだった。 関西空港も白島石油備蓄基地もみな当初の建設費をオーバーしている。新空港も風が強く波の荒い海上に建設することになる。費用はまず間違いなく余分にかかるだろう。西日本銀行の頭取も同様の発言をされていた。ただでさえ超高額な建設費。さらなる負担は無理だろう。出資金や借入金の目処も全く立っていない。不透明で綱渡りの新空港はやめるべきだ。 市民の意見を十分に聞き、それを実行することが大切。一部で独善的に暴走し、将来に禍根を残すようなことがあってはならない。その点で新空港は市民の反対が強く、建設すべきでないことは明白だと考える。
	多額な費用がかかり、海の埋め立てで環境にも影響が大きい。 アクセス利便性が悪くなれば、現在のように多くの利用があるか疑問。
	まず平均水深12メートルは信用できない。少なく見積もっている。また埋め立てに要する土砂はどこから調達するのか、海砂なのか山を削るのか、その方向性でも示すべき。工事費9，200億は1兆を切るために操作しているとしか思えない。以前は1兆1千億だったしアクセス経費は名言を避けている。うるさき指数WECPNL75は中部国際の同値70から後退している。新宮に住む住民としては看過できない。なぜなら新宮町の総合計画のスローガンは環境共生であり、いくら騒音対策の対象にならないとしても、うるさいことには違いない。新空港は絶対反対である。
	・今まで何度も新空港案が出てきましたが、福岡県民はずっと反対し続けています。今回もそうでしょう。 ・新宮町民をはじめ県民には、新空港を進める行政に対し不信感が強いと思います。 ・衆院選、知事選、福岡市長選、参院選、これら一つでも落とせば新空港は頓挫します。世論の状況を考えると非常に厳しいと思います。 ・空港利用者にとって利便性は非常に重要です。新空港では利便性が損なわれます。旅客離れが進むことが考えられます。 ・高齢化社会です。お年寄りに使いやすい空港とは、アクセスしやすい空港です。博多駅に着いてから、また20分もかかるのは旅行意欲を削がれます。 ・ウインドカバレッジが低く、欠航や遅延の可能性があります。 ・自然環境への影響が非常に大きいと考えられます。特に国定公園を開発することはおかしいと思います。 ・自然環境は空港島とその周辺だけではありません。大量の土砂をどこから運んでくるつもりでしょう。立花山2つ分の土砂が必要だそうです。 ・新空港対岸は住宅街。アクセス道路や鉄道の用地買収は長期間を要するでしょう。 ・アクセス道路や鉄道などによって、静かな住宅地は24時間中騒がしい環境になるでしょう。 ・新空港対岸には物流企業が進出できるような土地は少なく、空港機能の低下につながります。またその用地買収は厳しいでしょう。 ・空港の移転に伴い、自衛隊、米軍、海保が伴います。新宮町では反対運動が起き、アクセス用地買収や漁業補償交渉は困難を極めるでしょう。 ・新空港の費用は9200億円では済みません。自衛隊、米軍、海保の移転費用は含まれていません。アクセス建設費用のうち、海底トンネル、空港島内道路、連絡鉄道の鹿児島線内の改良、一般道路の建設費なども含まれていません。さらに対岸開発用地の造成費用なども含まれていません。これらを合わせると1兆円を軽く超えることになります。安く見せかけて後から高くなるというやり方は、大きな反発を呼びます。 ・建設費用が用意出来るのかはっきりしません。不況は長引く可能性が高く、経済界が集めるのは厳しいと考えられます。 ・株式会社方式というのは、建設費や借入金の利息、利潤などを運賃や施設使用料に全てかぶせるというもので、納得できるものではありません。 ・株式会社方式により着陸料が値上げされれば、運賃に影響するだけでなく、路線維持や路線誘致に大きな影響を与えます。 ・日本は高齢化人口減少時代に突入しています。大変なのは生産年齢人口の減少が急で、技術革新が追いつかないことです。経済のパイは確実に小さくなります。空港需要は減ります。新空港の経営は大変厳しいものになることが予想されます。 ・新空港は対岸周辺の道路の交通量が多くなるため事故の危険性が高くなります。 ・ステップ2や今回の需要予測を基に作成された新空港の収支計画は全く当てになりません。実際は需要が減っているからです。銀行は信用のないものに貸し付けはしません。 ・政府保証債は臨時の立法が必要です。しかし国会の党派構成などを考えると法律が通る可能性はほとんどないでしょう。 ・建設費が非常に高く、財政に負担をかけます。住民サービスの低下につながります。 ・消費増税が現実的になっています。しかしこれは徹底した歳出削減が前提です。滑走路増設案がありながら新空港を建設したのでは納得を得られません。 ・新空港のように大型トラックが24時間静かな住宅街を走るような案は駄目です。その他米軍や自衛隊などの移設、環境への影響、騒音（補償されない程度の騒音が出る）など地元への影響が何も説明されていないように思います。 ・右肩上がりの需要予測に反して実際の旅客数や発着量は減っています。この状況で超ハイコストな新空港が理解を得られるとは思えません。 ・跡地開発に具体案や見通しが示されていません。これではまた財政に悪影響を与えるのではと考え、新空港に賛成できません。 ・建設費捻出、アクセス用地買収、対岸開発用地買収、漁業補償交渉、建設費高騰の可能性、県民の反対、地元住民の反対、開港後の経営が見通せない、跡地開発の問題、自然環境への影響、相次ぐ選挙等、見通しの厳しい事項が多すぎます。これでは時間が莫大にかかり、いつ開港出来るか分かりません。このような方策はすべきではありません。 ・補給路が1本しかない新空港島は防衛面で問題があると思います。 ・自衛隊小型機などはウインドカバレッジの低い冬期に運用できるのでしょうか？有事の際に欠航しますなどとは言えません。非常に心配です。
	24時間飛行機を利用できるようになる点としてはいい。しかし、交通アクセスが悪い。もし、空港をつくれば、建設費と交通設備費がかかる。また、交通機関の利用者は飛行機利用者のみで、利益に差が出る。
	大プロジェクトなので①冬季の風の測定は、費用がかかるが実際の建設予定地にブイを設置し、シュミレーションではなく実測して欲しい（島影の観測地より、風が大きくなるかも） ②冬季の結構の可能性について中部空港と比較して欲しい。 ③施設の年間維持コスト増（規模拡大、塩害、強風によるコスト増）がない。
	・金がかかりすぎて将来への不安が大きい。 ・環境が悪くなる。 ・冬の北風に対して欠航しがちになりやすい。
	常に問題となるのが着工のための低い見積りで、実際に見積もり通りの工費で出来るのであれば、追加予算が必要となった場合は税金からではなく新空港を希望した人達や便益者から拠出して頂くのが妥当と考えるが。北九州空港が既設となり、九州新幹線も全通となる近未来、新空港の建設までは必要ないと思う。
	新空港案は海上空港で騒音影響がほぼ無いし、無駄な騒音対策費を支出する必要が無いため新空港案を選択するべきです。
	24時間使用できて、将来の拡張性が高く、安全性の高い、騒音などの環境対策費や借地料等の無駄な費用がかからない新空港案を選択すべきだと思います。海上空港と言っても比較的市街地に近いため、下手な陸上空港よりも利便性は高いと思います。空港を含めたまちづくりが楽しみです。
	税金の無駄遣い
	概ね賛同できる。長期的に見れば、金額的にはかさむが、結果的に長く使えること、そして対策費が不要となることから安上がりとなると思う。都市の中心部の高層化も期待できる。
	いくつも候補があり、この位置にするメリットは不明。デメリットが多すぎることを普通の生活をしている私たちがわかること。新しいお金が動くというのもありえない。全て中央からやってきてまずはやって、われわれに回答を下さい。
	反対　税金のムダ
	税金のムダ使いは、やめて欲しい
	・根拠を示すべき ・経営破綻する案
	本気でできると思うのか。できるわけがない。水深もわからんでどう計算したら9200億になるのか。
	無駄使いと思う
	税金のムダ。どうせ赤字になる。
	費用がかかりすぎる。海上空港は維持費が大きい。赤字のままではないだろう。
	景気が悪いのにおかしい。
	経済的によろしくない。環境問題に関わるかと思います。
② 方策実施の難易度（運航（制限表面）条件含む）について 75　件	
	非現実的な構想
	今、関空では地盤沈下などの問題が出ているが、新空港ではそのような問題が後々出ないようにしてもらいたい。

意見分類	寄せられたご意見
	新空港案での横風時の航空機の運航への影響を、津屋崎沖データーを基にウィンドカバレージの検討により行っているが、同データーは、多くの人が指摘するように、津屋崎の地形的な影響を受けているものと解するのが妥当である。(新空港案としては、横風用滑走路の設置が必要) もし、地形的な影響を受けていないと主張するのであれば、玄界灘での冬季の小型漁船の海難事故時の気象データーから、三苫・新宮ゾーンの風向、風速のシュミレーションを実施し、津屋崎沖データーの正当性の検証を科学的に実施する必要がある。 もっと確実な方法論としては、三苫・新宮ゾーンでの現地の気象・海象観測があり、航空法では新空港設置の場合、現地での3ヵ年の観測を要求している。 更に、津屋崎沖データーが地形的影響を受けていることは、海象条件についても同じであり、このことは波高の増大を意味し、建設工事費の増大に直結する。(横風用滑走路の設置についても同じ)
	こっちのがよさそう。でも手間もかかりそう。
	賛成 新宮地域の反対運動 残念　無理だと思う
	・漁業補償等新たな利権がからみ、試算コストどおりにいかない。 工事期間も実工事期間のみで、きっと利権、反対などで20年たっても出来ないかも知れない。 ・志賀島・奈多ゾーンは地震の不安があり、無理ではないか。
	関空を見に行った時(視察)、地盤沈下がひどくこのままで大丈夫かと思ったことがある。新しい空港は子供たちに負債を残すことになると思う。
	新しく造るにしても、色々な条件があり、大変だと思った。
	今の場所は住宅が隣接していて、近場の人はいろいろ大変だと思う。新空港案は周囲の意見を得ることは大変だと思うが、埋立であまり被害がないと思うので良いと思う。
	新空港は色々大変と思うので、滑走路増設の方が良いと思いました。
	滑走路増設ではどうにも対処できなくなってから、この案を採用してもいいのではないだろうか。関空でも問題が起きていると聞いているが、技術的な問題は全くないのだろうか。
	自然環境に影響がなくて、周辺地域の方が理解してくれるのならいいと思います。
	いろいろ困難はあると思いますが、良いと思いました。
	埋立をするとなると絶対周辺の住民などから反対運動を起こされて事が進みにくくなると思う。
	近くに住んでいる人の同意を得るのが難しいと思います。
	概算事業費が9200億円と高すぎる。アクセスなどの影響でさらに期間がながびきそう。採算とれるのか。高波にどう対応するのか、具体的に！
	いろいろな観点から実現可能性が高いと考えられているのがすごくいいと思いました。
	新宮沖に東西の方向の滑走路は北風の強い時は危険であり、欠航の回数が多くなる。 埋立の土砂はどこから運ぶのか。不明で建設価格も大きく変わる。漁業交渉は難しい。
	将来の利用率、人口減、アクセスの悪さ、道路整備の難しさ、今の3号線の渋滞、有明海の二の舞になるおそれ、高価な費用等により反対します。
	・漁業補償の交渉等あるが着工すればスムーズな工事が期待できる。 ・将来、さらなる拡張も可能である。
	埋立やアクセス整備など課題が多いと思います。
	新空港の問題点把握は、甘めに見ているとしか思えない。実際に建設を開始してから新たな問題点が出てくる可能性が高い。(利点として書かれてある件が、ひっくり返る危険性がある)また、本件は第二の関西空港を作っているだけである。関西空港の現状を見てもわかるように、無駄な税金を使うべきでない。
	理屈的にはそうなるかもしれませんが、そんなに簡単なものではないと思います。玄界灘を甘くみない方がいいと思います。
	新空港案反対。 滑走路増設案の着工に際し、具体的・詳細な点について多少問題点があるものの、①現実的②将来性に関して新空港新設案に以下の問題点があり反対 ①財界が中心になって、新空港案に期待する大幅な増便によるアジアゲートウェイ空港は現空港では非現実的だが、1兆円に近い、しかも付帯事業費や ②に関連して、さらに膨らむことが予想される事業費調達をどうするのか現実問題として考えたとき、孫の代まで借金を引き継がせることになるのではないか。 ②将来にわたる①の借金等の人為的要因による問題のほかに、以下イ、ロのように天候・地盤・環境等、将来人智では予測しがたい自然的要因による、工事の中断・遅延・延期(・放棄)可能性の問題。 イ. 関空地盤沈下　いまだに想定外の地盤沈下を続け予算をつぎ込む海上空港(例えば第149回国会参議院会議録第5号桜井議員にたいする森田国務大臣答弁、新聞各紙報道記事地盤沈下対策費2年間で270億円など) ロ. 北九州石油備蓄基地波浪破損事例　日進月歩の技術革新でイ、ロ当時とは土木技術は進歩しているにしても、天下に名だたる玄界灘の荒海、気候変動からか年々大型化する台風、地震空白地域で起こった観測史上最大震度6弱の福岡西方沖地震など自然の力に人智予想及ばざる事例多々あること肝に銘じべきであろう。
	国定公園の環境破壊、博多駅から17kmの海上空迄の鉄道及び高速道路の新設等々によって、新たに漁業補償、土地買収、新たに生じる騒音郊外、日照権、地球温暖化による海面上昇、玄界灘特有の季節風による横風や精密電子機器に与える塩害等々、合計すれば1兆円を軽くオーバーすることは明白である。
	様々な困難もあると思うけど、画期的な案だと思う
	「新空港」が設置される予定場所の住民の反応はどうなのかが気になった。住民が反対していたら、時間もかかってしまうのではないかと思う。
	24時間利用可能というのは、近隣の住民の事を考えると、実現可能となるのかが気になります。一人でも反対の人や迷惑だと思う人がいると、それは実現できないと思います。市街地中心の考え方だと思う。
	漁協との折り合いがつかなそう。
	空港までのアクセスに必要な経費や土地の確保などが、あまり考えられていないのではないか。
	多額な初期投資に対する資金調達方法？現在の高いアクセス利便性に欠ける。予定地周辺の住民等との合意形成が必要となる。
	大阪湾内に作られた関西国際空港とは違い、玄界灘に作る新空港。内海ではなく波の荒い外海に作れるのでしょうか？ 潮流のシュミレーションは万全でしょうか？海の中道が削り取られて海浜公園水没・JR海の中道線寸断には？(海の中道沿岸の護岸工事も必要になってくると思います) ※浮島みたいに作るという案を聞いたことがあるのですが、よく解かりませんでした。
	事業費・ウインドカバレッジ・波浪対策・塩害対策など、それぞれどれを取っても不確定要素が多く、事業費がどれだけふくらむかわからない。過剰な需要予測に対応したもので必要ない。
	騒音に関して新空港案は騒音区域は出来ないようだが、騒音の影響は住宅地域や市街地に及ぶ。きちんとした情報を提供するとともに、騒音の影響が及ぶ地域の意見も聞くべきだ。アクセス用地買収は、新宮町の地図を見れば分かるが、私有地が細かく分かれている。用地買収が滑走路増設より難航するのは目に見えている。新空港には賛成できない。
	海埋め立て案は、 ①費用が莫大すぎる ②アクセスはどうするのか。そのための設置に又費用がかかる。 ③外海故玄海の風は強く、離陸が困難。 ④地域住民の賛同は得られるのか。
	海埋め立て案は 1)費用が大きすぎる。 2)玄界灘からの風が強く、24時間使用は不可能の日が多い。 3)交通が不便 4)成田空港の様な住民の賛成が得られますか？
	海埋め立て案は 1)費用が大きすぎる。 2)玄界灘からの風が強く、24時間使用は不可能の日が多い。 3)交通が不便 4)成田空港の様な住民の賛成が得られるか？
	県民が望まないことをやってはいけない。

意見分類				寄せられたご意見
				漁業補償交渉、アクセスの用地買収交渉、物流企業のための用地買収交渉。不確定な要素が多い。新宮漁港の目の前に空港島が塞ぐように横たわる。漁業補償がうまくいくとは思えない。反対運動も起こるだろうから、住環境をあらされるアクセス沿線住民は団結して買収交渉を拒否するかもしれない。 建設費捻出も不透明な部分が多い。地元にトヨタのような大企業もなく出資金が集まるとも思えない。需要など不確定な要素の多い事業に、金を貸す銀行が現れるとも思えない。 政府保証債は法律がなければ発行できない。まず無理である。 建設費が9200億円で収まるとも思えない。 新空港はあまりにも不透明な部分が多すぎる。 いつできるともわからない。世論の反対で永遠にできない可能性もある。 進めるべき事業ではない。
				ウインドカバレッジの算出に無理がある。冬期は玄界灘の強い横風を受けるので危険である。現地は海が深く、海流もあるので難工事となり、工費も大幅に増えるであろう。海岸や海底の藻場等の環境を破壊するので、絶対に行うべきではない。
				アクセス交通、漁業対策などを含めて9年で完了するとは信じがたい。アクセスが低下することが最大の問題であると思われる。工費の高さを正当化するほどの容量の違いがない。市街地の高さ制限や騒音がなくなるのは魅力的ではあるが、数千億円をかける価値があるかどうかは疑わしい。
				三苫沖、地元の反対が多いのではないか。
				新宮沖には地元の反対が多いのではないか。まとまらないと思うがいかがですか。
				新宮三苫案には地元の反対が強い。
				新宮沖は地元がまとまらないと思う。
				三苫案は地元反対が強い。
				新宮沖、地元の反対が大きい。
				地元民の反対の歴史がある。
				岸に近すぎ、地元の反対懸念
				新宮沖以外でないと反対が再燃する。
				新宮地域の反対は止められない。増大する。
				地元民反対の歴史がある
				新宮沖について、地元の反対の再燃を懸念。
				今の新宮案は地元の反対の前歴があり進まない。
				新宮沖で今迄も反対派が多い地域ではないか。
				新宮、三苫沖には今迄の反対派の運動再燃、懸念。
				三苫、新宮沖は無理がある。地元の反対。
				新宮沖で再び反対が。
				新宮以外でないと無理がある。
				新宮、三苫、地元の反対再燃を心配する。
				地元の反対多し。
				安価との見方、地元に説明不足ではないか。
				新宮沖は地元の反対が強い。
				新宮沖は強い地元の反対がある。
				以前国際空港建設問題以来、新宮地区の反対は強い。刺激が強すぎる。
				新空港が壊すのは自然環境ばかりではない。対岸の新宮町にはアクセス鉄道や道路、都市高速、物流団地などができ、静かなベッドタウンの住環境を破壊する。また新宮町民は、新空港と同時に自衛隊や米軍がやってくることも覚悟しなければならない。地元が反対するのは目に見えている。漁業補償交渉、アクセス用地買収交渉、物流団地造成用地買収交渉など、反対運動でまず成立しないであろう。新空港構想自体に無理がある。
				三苫、新宮沖は地元の反対多い。海岸への影響が多い。
				新宮三苫案反対の歴史がある。
				新宮沖は地元の反対でむつかしい
				新宮三苫案反対の歴史がある。もめるおそれあり。
				PIレポートを読むと新空港ありきと最初から決めてかかっている様に思えてならない。周辺に住んでいる者がどれ程の騒音公害を被るのか全く説明がなく、おおいに不満である。これからの寒気破壊を考えると、相当の反対運動が起こるのは必至である。
				新宮漁港や相島航路を塞ぐ形で新空港ができるが、地元の理解は得られるのか？ 福岡も郊外まで開発が進んでいる。これ以上自然環境を壊さないようにすべき。 需要が増えるという保障はどこにもない。むしろ過去の需要予測の状況からして、あまり増えない公算が大きい。新空港を推進している人たちからは、需要を増やす策は全く出てこない。ただ新空港がハコモノができればなんとかなると思っているようだ。それを物語るのが着陸料1．4倍値上げ案である。旅客を馬鹿にしているし、見方が甘くとても共感できない。新空港には反対する。 財政難の時代に、楽観的な未来を想定して、1兆円近くを支出するのは筋が通らない。また、新空港案には自衛隊の移転費用やアクセス道路、対岸開発費用など含まれてないものが多い。新空港はどこまで費用がかかるのか分からない。そのようなものに賛成はできない。
				・今まで何度も新空港案が出てきましたが、福岡県民はずっと反対し続けています。今回もそうでしょう。 ・新宮町民をはじめ県民には、新空港を進める行政に対し不信感が強いと思います。 ・衆院選、知事選、福岡市長選、参院選、これら一つでも落とせば新空港は頓挫します。世論の状況を考えると非常に厳しいと思います。 ・空港利用者にとって利便性は非常に重要です。新空港では利便性が損なわれます。旅客離れが進むことが考えられます。 ・高齢化社会です。お年寄りに使いやすい空港とは、アクセスしやすい空港です。博多駅に着いてから、また20分もかかるのは旅行意欲を削がれます。 ・ウインドカバレッジが低く、欠航や遅延の可能性があります。 ・自然環境への影響が非常に大きいと考えられます。特に国定公園を開発することはおかしいと思います。 ・自然環境は空港島とその周辺だけではありません。大量の土砂をどこから運んでくるつもりでしょう。立花山2つ分の土砂が必要だそうです。 ・新空港対岸は住宅街。アクセス道路や鉄道の用地買収は長期間を要するでしょう。 ・アクセス道路や鉄道などによって、静かな住宅地は24時間中騒がしい環境になるでしょう。 ・新空港対岸には物流企業が進出できるような土地は少なく、空港機能の低下につながります。またその用地買収は厳しいでしょう。 ・空港の移転に伴い、自衛隊、米軍、海保が伴います。新宮町では反対運動が起き、アクセス用地買収や漁業補償交渉は困難を極めるでしょう。 ・新空港の費用は9200億円では済みません。自衛隊、米軍、海保の移転費用は含まれていません。アクセス建設費用のうち、海底トンネル、空港島内道路、連絡鉄道の鹿児島線内の改良、一般道路の建設費なども含まれていません。さらに対岸開発用地 ・新空港の費用は9200億円では済みません。自衛隊、米軍、海保の移転費用は含まれていません。アクセス建設費用のうち、海底トンネル、空港島内道路、連絡鉄道の鹿児島線内の改良、一般道路の建設費なども含まれていません。さらに対岸開発用地の造成費用なども含まれていません。これらを合わせると1兆円を軽く超えることになります。安く見せかけて後から高くなるというやり方は、大きな反発を呼びます。 ・建設費用が用意出来るのかはっきりしません。不況は長引く可能性が高く、経済界が集めるのは厳しいと考えられます。 ・株式会社方式というのは、建設費や借入金の利息、利潤などを運賃や施設使用料に全てかぶせるというもので、納得できるものではありません。 ・株式会社方式により着陸料が値上げされれば、運賃に影響するだけでなく、路線維持や路線誘致に大きな影響を与えます。 ・日本は高齢化人口減少時代に突入しています。大変なのは生産年齢人口の減少が急で、技術革新が追いつかないことです。経済のパイは確実に小さくなります。空港需要は減ります。新空港の経営は大変厳しいものになることが予想されます。 ・新空港は対岸周辺の道路の交通量が多くなるため事故の危険性が高くなります。 ・ステップ2や今回の需要予測を基に作成された新空港の収支計画は全く当てになりません。実際は需要が減っているからです。銀行は信用のないものに貸し付けはしません。 ・政府保証債は臨時の立法が必要です。しかし国会の党派構成などを考えると法律が通る可能性はほとんどないでしょう。 ・建設費が非常に高く、財政に負担をかけます。住民サービスの低下につながります。 ・消費増税が現実的になっています。しかしこれは徹底した歳出削減が前提です。滑走路増設案がありながら新空港を建設したのでは納得を得られません。 ・新空港のように大型トラックが24時間静かな住宅街を走るような案は駄目です。その他米軍や自衛隊などの移設、環境への影響、騒音（補償されない程度の騒音が出る）など地元への影響が何も説明されていないように思います。 ・右肩上がりの需要予測に反して実際の旅客数や発着量は減っています。この状況で超ハイコストな新空港が理解を得られるとは思えません。 ・跡地開発に具体案や見通しが示されていません。これではまた財政に悪影響を与えるのではと考え、新空港に賛成できません。 ・建設費捻出、アクセス用地買収、対岸開発用地買収、漁業補償交渉、建設費高騰の可能性、県民の反対、地元住民の反対、開港後の経営が見通せない、跡地開発の問題、自然環境への影響、相次ぐ選挙等、見通しの厳しい事項が多すぎます。これでは時間が莫大にかかり、いつ開港出来るか分かりません。このような方策はすべきではありません。 ・補給路が1本しかない新空港島は防衛面で問題があると思います。 ・自衛隊小型機などはウインドカバレッジの低い冬期に運用できるのでしょうか？有事の際に欠航しますなどとは言えません。非常に心配です。
				・防衛省と話し合うべき。
				・現在の諸問題を解決するには、新空港の建設しかない。

意見分類	寄せられたご意見
	・遠くなっても、空港の立地としては十分に近い。地主との関係がなくなり、支障がなくなるのでは。
7.その他	
181 件	
	反対
	ダメ絶対！
	反対
	反対！
	無駄だ！！
	自分的に賛成です
	新空港案は将来的にとても良いものだと思いました。多くの問題がありますががんばってほしいです。
	さんせいだ。
	しない方がいい。
	空港は作らなくていいと思う。
	抜本的な対策としては一番の案だと感じる。
	新空港は反対である。
	賛成です。
	将来について長く考えるならば、新空港案のほうが良いと思った。
	けっこういい。
	よいと思います。
	将来的に見るとこっちの方が良い。
	しなくてもいい。
	あまり好ましくない案だと思います。
	将来の為なので必要だが、今は時期ではない。
	個人的にはこちらが良いと思った。
	長期的な視点から新空港案は理にかなっていると思う。
	新空港が出来ることは良いことだと思うけど、皆が賛成するのはむずかしいと思う。
	新空港（福岡空港にあと1つぐらいは、滑走路作ったほうがいいかなと思いました。）
	いいと思います。
	海の近くなら高いビルとかもないので、いっぱい飛行機を飛ばすことが出来そうで良いと思った。
	もし新空港になるならば、本当に先のことを考えて建設するべきだと思う。
	作るべきとおもった
	利点が多いのでいいと思った。
	新空港案は問題も多くあるが、利便性の視点も多くあることが分かった。
	こちらがいい
	いいところがあるのかも知れないけど、あまりいいと思いません。
	必要なし！！
	新空港が必要とは全く思わない
	やめた方がいい
	して欲しいと思った
	新しい場所に出来ると、ややこしい気がする
	良いと思う
	新空港案は、利点はいっぱいあるけど難点が重過ぎる気がする。表にまとめて見易かった。
	良いと思います
	あった方が便利。
	良いと思った。
	今の空港は少しわかりにくいところがあるので、わかりやすい構造になるのなら良いと思います。
	問題点が多い。
	もっと楽しいところが良いです。
	新しく空港を作るのは良いと思いますが、作らなくても良いと思います。
	いいと思った。
	新空港案の方がいろいろと欠点があるので、作らない方がいいと思いました。
	反賛です。
	新空港案はあまりよく分からない。でも、今のままではこれから大変になりそうだから新しいのを作るべきなのかもしれないと思った。
	これ以上福岡に空港を作らない方がいいと思います。空港を作るにはとても大きな土地が必要になってくるから私はイヤです。
	なし
	何もないところに作るのもいいと思う。
	空の空港と海の港の両方を一緒にしたら便利かなと思いました。
	多くの問題が残っている。
	なぜわざわざ新しい空港をつくるのかわからない。
	デメリットが多すぎると感じた。
	新空港案が結局一番良い気がした。
	この先経済がどうなるか分からないので、新空港は作らなくて良いと思う。三苫・新宮に人が多く集まりそうな気がしない。
	地震による液状化の問題をどのように解決するのか。このレポートには記載されていないが、対策は何かするのか。
	規模の大きなものになると思うので頑張れ。
	反対！
	いらない。
	反対
	いらない。
	反対
	×
	NO
	新空港案は必要ない！
	新空港建設反対
	早く結論を出して新空港を作るべき。九州には現在優秀な国会議員がいるだろう。早く実現に向けて行動すべき。
	賛成
	絶対反対。
	NO
	必要なし！
	賛成です。
	反対

意見分類	寄せられたご意見
	賛同できない。
	賛成
	×
	反対。
	反対。
	反対
	不要
	反対
	反対！！
	賛成
	反対します。
	賛成
	賛成
	反対
	新空港はいらないと思う。
	新空港建設に反対です。
	賛成
	必要なし。
	絶対に新空港建設は行ってはならないと思います。
	新空港の話はもう何年も前から出ているが、世論が反対しいずれも頓挫している。知事が選挙直前に新空港推進を取り下げるというような出来事もあった。現在も、知事は連携や拡張を優先すると公約に掲げ当選、 福岡市長は新空港は必要ないという公約を掲げ当選した。県民や福岡市民の世論が新空港に反対していることはこれらを見ても明らかである。民意がついてこないような新空港計画は絶対に推進してはならない。推進しても 世論の反対に遭い頓挫することは目に見えている。しかも次期選挙で知事や市長の交代などで県政や市政は混乱し、県民の間にしこりが残ることは目に見えている。ここは大人になって落としどころを考えるべきだ。 新空港の選択肢を捨てる時期に来ていると思う。
	反対
	実現して欲しい
	賛成です
	賛成である
	必要なし
	この案がよい
	反対！！
	関空・神戸空港と同じ可能性が高く、反対です。
	新空港での利用は考えられません。
	新空港は必要ない。
	建設してもよい、だが問題を最前端に考え適合した答えをだしていただきたいですね。
	大賛成
	不必要。
	賛成できない。
	反対します。
	反対
	大賛成です。是非進めてください。
	必要だと思う
	賛成である
	新空港案反対。
	不要
	注：三苫空港建設「反対」です。三苫町内の住民です。
	レポートを支持します。
	そもそも考えられない。
	福岡には新しい空港が必要だ
	増設に比べ、現実的だと思う
	福岡には新空港が必要です！
	増設案に押されているように見受けられるが、言うべき人が言うべき事を言っていないので、その点が見直させない限り無理である。
	いい加減に移転すべき。
	増設案に比べ、現実的だと思う。
	是非とも新空港を作って下さい。
	多くの批判があろうとも、新空港を断固として建設すべきである。
	好ましくない。
	反対
	ムダ！反対
	本当に新設の必要があるのか？官僚のミスリードではないのか？
	反対です。
	反対
	反対
	私自身、反対です。
	必要なし。
	反対！！
	反対します。
	賛成します。
	賛成します。
	建設推進
	新しくしましょう。
	新空港建設に賛成です
	新空港に賛成
	推進していくべき
	是非建設して欲しい
	実現あるのみです。
	新空港建設に賛成です
	新空港は必要だと思う
	新空港建設に賛成です
	新空港は必要ない。

意見分類	寄せられたご意見
	新空港を造りたいという意図が透けて見えます。
	反対です
	新空港設置によるメリット・デメリットについての吟味が進んでいると感じた。
	・比較が明確にされている。
	断固反対。このような愚行に進めば取り返しがつかなくなる。
	新しく空港は作らなくていいと思います。
	特にないです。
	特になし。
	×
	反対
	反対
	反対
	反対
	反対
	反対
	反対
	いらない。
	賛成
	良いと思う。
	反対である。
	反対
	反対。絶対つくらないで。
	反対
	○
	やめてほしい。反対。
	×
	いらない。
	反対です。
将来対応方策全般 49 件	
	新空港は国際線、国内線(幹線)、貨物用として利用する。場所E案
	長年の無駄がたたり、一体どこからそんな金が出るんだい？海を埋立てるようなことまでする必要はない。人間のエゴ、てか、連携して共に発展しようや。
	中心地への利便性で新幹線に対抗できるのか。跡地の利用や地下鉄への配慮も要る気がする。新北九州、佐賀とのすみわけ(国内、国際、貨物)をもっと考えて、お金をかけずに便利にする事を考えた方が良いのでは。(福岡と北九州を高速鉄道で結ぶとか)
	新しくつくっても、現在のものを取り壊すのでは意味がないだろう。
	北九州空港アクセス鉄道や佐賀空港アクセス鉄道を作ればアクセスは改善されるので検討してみます。 空港アクセス鉄道比較表 アクセス鉄道名 現在の状況 事業費 設備 空港の乗降客数 備考 北九州空港アクセス鉄道（在来線新門司ケース） 構想中 639億円 単線16.6km(トンネル） 初年度約150万人、 2017年度が約350万人 計画では 全線がトンネルの為 途中に駅が無く、 空港利用者以外の アクセス鉄道利用者が 増える可能性はゼロ。 北九州空港アクセス鉄道（高規格新門司ケース） 構想中 960億円 単線15.6km(トンネル） 初年度約150万人、 2017年度が約350万人 計画では 全線がトンネルの為 途中に駅が無く、 空港利用者以外の アクセス鉄道利用者が 増える可能性はゼロ。 北九州空港アクセス鉄道（在来線下曽根ケース） 構想中 605億円 単線8.3km(トンネル） 初年度約150万人、 2017年度が約350万人 計画では 全線がトンネルの為 途中に駅が無く、 空港利用者以外のアクセス鉄道利用者が 増える可能性はゼロ。 佐賀空港アクセス鉄道（佐賀−佐賀空港） 構想中？ ？ 単線？直線約10km(高架）（平成16年度 佐賀空港の 乗降客数)29万人 佐賀市の人口は約20万人。 佐賀空港アクセス鉄道（西鉄大牟田線−佐賀空港） 構想中？ ？ 単線？直線約10km(高架）（平成16年度 佐賀空港の 乗降客数)29万人 筑後川越え有り。 ※国鉄佐賀線は筑後川橋梁の 維持ができず廃線。 佐賀空港アクセス鉄道（鹿児島本線−佐賀空港） 構想中？ ？ 単線？直線約18km(高架）（平成16年度 佐賀空港の 乗降客数)29万人 筑後川越え有り。 ※国鉄佐賀線は筑後川橋梁の 維持ができず廃線。 宮崎空港アクセス鉄道 運用中 約38億円 単線1.4km(高架）（平成16年度 宮崎空港の 乗降客数)308万人 宮崎空港駅の1日の利用者数は 約1500人。 仙台空港アクセス鉄道 工事中 349億円（うち仙台空港 鉄道分315億円） 単線約7.1km(高架）（平成16年度 仙台空港の 乗降客数)322万人 アクセス鉄道の沿線は 開発により空港利用者以外の アクセス鉄道利用者が 増える可能性有り。 広島空港アクセス鉄道 構想→断念 約340億円 単線約8km(高架）（平成16年度 広島空港の 乗降客数)331万人 広島空港アクセス鉄道が 完成すると 航空と新幹線が 競合状態になる為 JR西日本の協力が 得られず構想を断念。 中部国際空港アクセス鉄道 運用中 約570億円 複線4.2km（建設キロ4.3km)(高架）（平成16年度 名古屋空港の 乗降客数)1070万人 アクセス鉄道の沿線は 開発により空港利用者以外の アクセス鉄道利用者が 増える可能性有り。 北九州空港アクセス鉄道・佐賀空港アクセス鉄道と他の空港アクセス鉄道を比較すると 他の空港アクセス鉄道よりも条件が悪いことは一目瞭然であると言えます。 ・北九州空港アクセス鉄道の事業費は、仙台空港アクセス鉄道の事業費の約2倍に対して旅客数は2017年度でほぼ同じになります。 ・北九州空港アクセス鉄道の事業費は、中部国際空港アクセス鉄道の事業費より約70億円多いのに対して 旅客数は2017年度で約3分の1しかありません。 ・仙台空港アクセス鉄道や中部国際空港アクセス鉄道の沿線は開発により空港利用者以外の アクセス鉄道利用者が増える可能性がありますが、北九州空港アクセス鉄道は全線がトンネルの為途中に駅が無く、 空港利用者以外のアクセス鉄道利用者が増える可能性はありません。
	現在の空港の場所でいいと思う。とても便利です。
	拡張する、或は24時間使用できるようにするなら、北九州空港を福岡空港のSUBとして活用すべき。
	全く必要なし。北九州空港を国際空港、24時間営業可能だから。
	場所は良いかもしれないけど、飛行機を降りてからの交通手段が不便なので、今のままの場所が良いと思う。
	今の場所が一番良い
	新空港は今と変わらないくらいの場所の海に作って欲しいと思いました。車で空港に行くと少し遠くなってしまうので、今と変わらない場所にして欲しいと思いました。
	今のままで良いと思う。
	私は、福岡市内に住んでいるので空港は今の場所の方が近いし、利便性もいいので、良いです。
	今のままが良い。東区の方に行くと不便。
	空港を使わないからあまりよくわからないけれど、今のままで良いと思う。
	福岡空港があるから、いらないと思う。
	埋め立てて空港を作るというのは、デメリットもメリットも半々なので、しなくても良いと思う。その空港島に行くまでもコストがまた別にかかるので、そのまま（今のまま）でも良いと思う。
	福岡にある空港だけに、人が集中しそうなので、九州内の他の空港を良くなるように改善すれば作らなくていいと思う。
	今の場所が遠くもなく丁度良い。
	私は別に今の場所で良いんじゃないのかなと思います。
	税金のムダ使いや自然環境の破壊につながる以外でも利便性がかなり悪くなるし、近隣空港との連携を図れば対応できるので、新空港は反対です。
	近隣空港との連携をもっと図れば、新空港はいらないので反対です。
	もったいないと思う。将来的に需要があるかわからないのに、多額な初期投資をするべきでないと思うし、近隣の空港との連携で対応すべきと思います。
	新空港建設は、税金のムダ使い！近隣空港との連携をもっと図れば、新空港はいらないのではないでしょうか。

意見分類		寄せられたご意見
		近隣の空港との連携をもって図れば新空港はいらない。
		現状の空港だけでいいと思う。
		最新の技術・ノウハウを駆使した、最新鋭の高効率な空港として、新空港を整備することが望まれる。
		世の中の現状を把握して、大量の税金を使わず、現状の状態で、他空港を活用することを進めるべきである 税金は、福祉関連で使用するべきである
		近隣空港の北九州空港や佐賀空港と連携したらどうかという意見もあります。 近隣空港との連携をする場合、以下の問題が起きます。 1.福岡空港の国際線や国内線を行政側から強制的に北九州空港や佐賀空港に移転することはできない。 よくある意見として福岡空港の国際線を全便北九州空港か佐賀空港に移転させたらどうかという意見があります。 ところが、平成11年6月に航空法の需給調整規制が廃止されましたので、行政側から強制的に 福岡空港の国際線を北九州空港や佐賀空港に移転させることはできません。(国内線も同様) 行政にできるのは、一部の路線の乗り入れ制限のみであり、その路線の便を北九州空港や佐賀空港で 運航するかどうかは航空会社の判断になります。 2.航空会社にとって、現在の北九州空港と佐賀空港は魅力のある空港ではない。 北九州空港の国際線定期便は、上海(浦東)行きと季節運航のウラジオストク行きのみです。 佐賀空港には国際線定期便は運航されていません。 北九州空港が開港する前に福岡県知事と北九州市長が韓国の航空会社の本社を訪れて 北九州空港への就航を陳情しましたが、北九州空港には就航せずに福岡空港行きを増便しました。 佐賀空港は国際線の着陸料は無料ですが国際線定期便の運航はありません。 3.北九州空港と佐賀空港はアクセスが悪い。 福岡空港は、博多駅から地下鉄で5分、天神駅から11分。 北九州空港は、小倉駅からバスで35分。 佐賀空港は、佐賀駅からバスで35分。 この時点で福岡空港と比べてアクセスが極めて悪いことが分かりますが、 近隣空港との連携をする場合博多駅から小倉駅または佐賀駅までの時間も加算されることになり さらにアクセスが悪くなります。 4.北九州都市圏・佐賀市近辺の人でさえ福岡空港を利用する人が多い。 現実的に北九州都市圏・佐賀市近辺の人でさえ福岡空港を利用する人が多いです。 北九州空港や佐賀空港から就航していない路線のみならば分かりますが、 東京国際空港(羽田空港)行きなど北九州空港や佐賀空港からも就航している路線でも 北九州都市圏・佐賀市近辺の人が福岡空港を利用していることが多いです。 つまり、北九州都市圏・佐賀市近辺の人でさえ福岡空港を利用する人が多いのに 福岡都市圏の人に北九州空港や佐賀空港を利用しろというのはかなり無理があると考えられます。
		分割案の検討をする。国内線、国際線、荷物を分割するとその経費が増大するその価格等。
		出来れば現空港で維持して欲しい！！
		全て反対。必要なし。狭い日本で新規に空港を作る必要性は全くない。現在ある空港を拡張するなら活用すべきである。例えば、北九州空港・佐賀空港との総合的活用。国際線のヨーロッパ、アメリカは北九州空港に集約するとか・・・
		北九州空港や佐賀空港と連携することで需要はまかなえる。アクセスが不十分である。 新空港は不要。現空港から距離が離れ、熊本や佐賀からのアクセスが悪くなるので、利用者は確実に下がる。
		国内線は今の場所のままにした方が良いと思う。
		福岡空港の利便性がマイナスになる。24時間、貨物は北九州空港でよい。
		現空港と新空港を並行して運営はできないのでしょうか？その辺の問題点が知りたいです。
		北九州海上空港等を十分活用すべきである。福岡県内2空港不要なり。
		夜間は北九州空港と分担できると思う。夜間の海外便は北九州でもかまわないと思う。
		反対である。 理由1.税金のムダ使い。2.地方財政に大きな負担がかかる。3.飛行機自体改良進み、滑走路は短距離で済むようになり、近隣空港との連携を図れば新空港不要では。
		一兆円に近い事業費をかけ、自然環境を破壊し、北九州・佐賀両空港の利用を勘案しない計画は愚案である。
		この不景気状態で新空港は建設するべきでないと思う。どうしても必要であれば北九州や佐賀空港を利用したらいい。(特に海外向けに)
		新空港は不要ではないでしょうか？現在の福岡空港と他空港(北九州など)に分散させた方が良いと思います。利用者としては他空港の場合、羽田→福岡よりも運賃が高くなることが、他空港の利用を控える原因ではないでしょうか？(私の場合はそうです)
		現在の着陸態制で飛行機が来るのを何時も見ています。私は前から雁の巣飛行機のえん長が1番よいと以前から考えていました。又福岡市もやすやすと固定資産税が入るのに別の所に持って行く事はしないと考えています。
		結論から言うと、反対です。不況で赤字という中で、24時間空港を利用する人は今後も将来的にわずかだと考えます。夜中に到着するという事は、航空路線を考えたとしても、夜中に上空を飛ぶのですから当然新たな周辺地域でない住民からの騒音問題など起きる事が十分考えられます。現空港での増設案がクリアになっているにもかかわらず、これ以上、海水を汚染し自然破壊をしなくても良いのではないかと思います。又、温暖化に伴い、これから更に海水の上昇が予想される中で、目先のことばかりが先行し、なぜ関西空港の失敗を考えず、学べないのか不思議です。このエコ時代に自然破壊など全く考えない無神経な電気会社や、企業の我がままな利益追求としか考えられません。近くには、24時間の北九州空港や佐賀空港もあります。常識で考えると新空港案に対しては、絶対に反対です。
		新空港案それ自体は理解できる。何故、北九州空港や佐賀をもっと活用しょうという考えがないのか。はじめに増設あるいは新設ありき、で検討しているのは、県トータルで考えればおかしな話しである。何故そんなに固執するのか。
		貨物は北九州、佐賀を使えば十分。深夜便など飛んでも数便で、深夜に空港についてもアクセス手段がタクシーくらいしかない。24時間化は必要なく、新空港もいらない。
		現調査があまりにもズサンである。決まってから本格調査するといわれても、ムダな税金のタレ流しである。 北九州空港も中途半端、まだまだ考えて、 現福岡空港と北九州空港を育てた方が良いと思います。
		反対。北九州空港がある。
		二重建設には反対する。北九州と佐賀空港を使うべき。
将来の方向性選択のポイントについて	1.需給逼迫緩和について 3 件	
		新空港を選択すべき。 総合的に判断すると，新空港が圧倒的に優位だ。 ・能力が高い ・滑走路増設より早期に実現可能 ・アクセスも全国ではトップレベル ・乗り継ぎ利便性が高い ・利用時間が長い ・遅延がほぼ解消する ・航空ネットワークの充実が期待できる ・騒音被害がなくなる ・事故が起こった場合に関係のない人を巻き添えにする危険性が少ない ・高さ制限が緩和される ・騒音がなくなるので，その土地の特性に応じたまちづくりが可能 ・市街地が分断されずに済み，空港跡地の利用が可能 ・借地料や環境対策費など，無駄な支出がなくなる
		総合的に考えて，新空港の方がはるかに優れています。 滑走路増設案は欠陥が多すぎて賛成できません。 空港能力，早期供用，乗り継ぎ，利用時間，遅延防止，騒音なし，安全性，まちづくり，交流促進，借地料や環境対策費が不要
		総合的に考えると、新空港の方がはるかに利点が多い。 やはり、滑走路増設には賛成できない。 新空港を選択すべき。 発着需要への対応、事業期間、将来の拡張性、乗り継ぎ利便性、利用時間、航空路線・便数の拡充、生活環境への影響、安全性の確保、まちづくりへの影響、福岡・九州にもたらす効果、方策実施の難易度、の11の評価項目で新空港が優位。 滑走路増設が優位は評価項目は、アクセス利便性、自然環境への影響、の2項目のみ。 互角の評価項目は、運航等の確実性、費用と効果、の2項目。
	2.利用者利便性について 19 件	
		新しく空港ができて便利になるのならいいと思う。
		より多くのお客さんに満足できる点が良い。
		利便性が良くなるから良いと思った
		場所を移動すると、空港までの公共交通機関にも影響があると思う
		東区は遠いのでこちらの意見はあまり賛成ではありません。
		新しい空港が出来るのは楽しみです。案によると、新空港はそこまで遠くに作られるわけではないようだし、いいと思う。
		利用者利便性がすごく便利になる。
		新空港が出来たら、とても便利になるしいいと思います。
		利便性がよくなればいいと思いました。
		新空港案によって便利になる人や助かる人がいるなら良いと思う。
		空港が増えることで、もっと便利になるならいいと思う。
		新空港を埋め立てて建設して、利用者にとってメリットが出たという例は無く、むしろ不便になることが多い。
		新空港を選択すべき。 総合的に判断すると，新空港が圧倒的に優位だ。 ・能力が高い ・滑走路増設より早期に実現可能 ・アクセスも全国ではトップレベル ・乗り継ぎ利便性が高い ・利用時間が長い ・遅延がほぼ解消する ・航空ネットワークの充実が期待できる ・騒音被害がなくなる ・事故

意見分類		寄せられたご意見
		が起こった場合に関係のない人を巻き添えにする危険性が少ない　・高さ制限が緩和される　・騒音がなくなるので，その土地の特性に応じたまちづくりが可能　・市街地が分断されずに済み，空港跡地の利用が可能　・借地料や環境対策費など，無駄な支出がなくなる
		総合的に考えて，新空港の方がはるかに優れています。 滑走路増設案は欠陥が多すぎて賛成できません。 空港能力，早期供用，乗り継ぎ，利用時間，遅延防止，騒音なし，安全性，まちづくり，交流促進，借地料や環境対策費が不要
		総合的に考えると、新空港の方がはるかに利点が多い。 やはり、滑走路増設には賛成できない。 新空港を選択すべき。 発着需要への対応、事業期間、将来の拡張性、乗り継ぎ利便性、利用時間、航空路線・便数の拡充、生活環境への影響、安全性の確保、まちづくりへの影響、福岡・九州にもたらす効果、方策実施の難易度、の11の評価項目で新空港が優位。 滑走路増設が優位は評価項目は、アクセス利便性、自然環境への影響、の2項目のみ。互角の評価項目は、運航等の確実性、費用と効果、の2項目。
		出張するにも福岡空港みたいに便利がよい空港はどこにもないので新空港建設には断固反対します。
		工事期間及び概算事業費は滑走路増設に比較して大きくなるが滑走路処理容量が増設案より大きくなり、又将来的な拡張、安全性、騒音も軽減出来ると思われる。現状よりも利便性が落ちるが交通インフラ整備により克服は可能であり、工事中の利用制限も無い。
		高齢化社会において、遠くてお金がかかるような空港には、足が遠のくだろうと思う。新空港では博多駅からも遠く、利用料金なども高くなる。新空港には賛成できません。
		以前からの流れをみていると地元経済界は最初に増設ありきで進められている。事業費用、利便性、環境破壊の面で反対です。
	3.環境・安全について 2　件	
		不便になるので反対。
		以前からの流れをみていると地元経済界は最初に増設ありきで進められている。事業費用、利便性、環境破壊の面で反対です。
	4.まちづくりや地域振興について 3　件	
		新空港を選択すべき。 総合的に判断すると，新空港が圧倒的に優位だ。・能力が高い　・滑走路増設より早期に実現可能　・アクセスも全国ではトップレベル　・乗り継ぎ利便性が高い　・利用時間が長い　・遅延がほぼ解消する　・航空ネットワークの充実が期待できる　・騒音被害がなくなる　・事故が起こった場合に関係のない人を巻き添えにする危険性が少ない　・高さ制限が緩和される　・騒音がなくなるので，その土地の特性に応じたまちづくりが可能　・市街地が分断されずに済み，空港跡地の利用が可能　・借地料や環境対策費など，無駄な支出がなくなる
		総合的に考えて，新空港の方がはるかに優れています。 滑走路増設案は欠陥が多すぎて賛成できません。 空港能力，早期供用，乗り継ぎ，利用時間，遅延防止，騒音なし，安全性，まちづくり，交流促進，借地料や環境対策費が不要
		総合的に考えると、新空港の方がはるかに利点が多い。 やはり、滑走路増設には賛成できない。 新空港を選択すべき。 発着需要への対応、事業期間、将来の拡張性、乗り継ぎ利便性、利用時間、航空路線・便数の拡充、生活環境への影響、安全性の確保、まちづくりへの影響、福岡・九州にもたらす効果、方策実施の難易度、の11の評価項目で新空港が優位。 滑走路増設が優位は評価項目は、アクセス利便性、自然環境への影響、の2項目のみ。互角の評価項目は、運航等の確実性、費用と効果、の2項目。
	5.事業効率性について 5　件	
		新空港は出来たら今よりかはいいと思いますが、作るまではしなくていいと思います。
		不便になるので反対。
		世の中の現状を把握して、大量の税金を使わず、現状の状態で、他空港を活用することを進めるべきである 税金は、福祉関連で使用するべきである
		新空港を選択すべき。 総合的に判断すると，新空港が圧倒的に優位だ。・能力が高い　・滑走路増設より早期に実現可能　・アクセスも全国ではトップレベル　・乗り継ぎ利便性が高い　・利用時間が長い　・遅延がほぼ解消する　・航空ネットワークの充実が期待できる　・騒音被害がなくなる　・事故が起こった場合に関係のない人を巻き添えにする危険性が少ない　・高さ制限が緩和される　・騒音がなくなるので，その土地の特性に応じたまちづくりが可能　・市街地が分断されずに済み，空港跡地の利用が可能　・借地料や環境対策費など，無駄な支出がなくなる
		以前からの流れをみていると地元経済界は最初に増設ありきで進められている。事業費用、利便性、環境破壊の面で反対です。
	6.その他 1　件	
		どうするかでなく、方向性を早く決定する。
PIについて	1.PIの取り組みに対する意見 12　件	
		知れてよかった。
		まだ今は行動に移す事は難しいし、もっと周囲と話し合いを重ねて、この案が否にしても良にしても、人の意見が一番だと思う
		空港を増やすのはそれなりの時間がかかると思うので、みんなの意見など充分に取り入れてほしいと思います。
		新空港、新空港と何年続けている？いい加減うんざりだ。過去の世論調査、公共事業に対する厳しい姿勢、財政難、不景気、どれをとっても福岡県民は新空港は要らないと考えている。一部の人間で県政を振り回すのはやめてくれ。 県民の怒りは爆発寸前だ。
		構想段階に入り、詳細を提示すべき。
		内容的に難しいが、関空や中部のプロセスの不足を補っているようにも思える
		・費用・環境・周囲への影響全てにおいて問題だらけだと思う。 ・今、国のお金を使ってやるべきではないと思う。 ・県民の投票をとって考え直すべき。
		県と福岡市で主に話を進めているように感じるが、新宮町の住民に対する配慮がまったく感じられない！福岡市内から離れていれば24時間運行できるという考えが信じられない！！今時点では静かな町である為、買入した家には騒音対策をほどこしていない。新空港案の近くには小・中学校もあるが、騒音や交通量が増えての安全対策などは考えてあるのだろうか。疑問である。
		・海上の一番安全で、公害の影響を受け難い、かつ建設費をなるだけ安く抑えられる場所の選択をしてもらいたい。 ・事前に住民に対して充分メリット・デメリットの説明をし、この案が最善である事を納得出来るようPRしてもらいたい。
		当初からここに行き着くようにしたいことは見え見えですが、絶対に作らせない！！
		安価との見方、地元に説明不足ではないか。
		奈多公民館の説明会では「騒音対策をする必要がないという範囲内の騒音はある」と国が説明したそうですが、騒音はどのくらいのものがどの範囲で起きるのか、地元住民にはきちんと説明すべきです。騒音の被害を被る人たちは対策すら採られないわけだから、きちんと説明し意見を聞くべきです。
	2.PIの催し等に関する意見 3　件	
		説明を聞いて良い案だと思いました。
		身近なものなので、今日学べて良かったです。
		配置図と項目ごとの説明により理解できた。
	3.PIレポートに対する意見 17　件	
		専門用語があってわからない部分があった。
		もっと利点を知りたい。
		新設の長所と短所がよく分かった。
		少し利点が分かった
		分かりやすかった。
		現状とそれぞれの案を比較して、新空港案を採用した場合の長所を詳しく書かれているのでわかりやすかったです。
		P12の資料対比も分かりにくい・・・。一目見て即理解できない人もいると思う。今環境保護が大切にされてきていると思うので、その面からもっと深く調査したものを載せてほしい。
		空港までのアクセスとして、どのような案が考えられているのかお示し頂きたい。

意見分類		寄せられたご意見
		同上
		新空港案は、利点はいっぱいあるけど難点が重過ぎる気がする。表にまとめて見易かった。
		工事期間や環境・安全のことが詳しく書いてあるので見やすかった。
		広さや建設費、それが出来た後の問題点などがのっていて良かったです。
		現在の便利な空港のどこが問題なのか、よくわからん。飛行機が飛ばなければ、新幹線もあるし、道路もあるのではないか。
		こちらも幾つかの案と図を用いてあり、見易く、分かり易かった。私は新空港案について賛成であり、増設の場合は、また数十年経つと、同じ様な問題が生じてくるのではないかと思う。
		当初空港案は3案で始まったが、途中で審議の結果2案に絞られたが、筑豊地区説明会（アイタウン）でも申し上げたが、審議資料が古い資料で、審議資料に値するものでないものであった。 例：アクセス距離査定、現在八木山バイパスは飯塚市端まで使用中であり、飯塚―田川のトンネルは貫通し、仕上げの段階にある。新北九州空港の利用率及び利用者分布も旧来のものであった。
		新空港建設の際、既存の空港設備は廃止、廃港となるという理解でよいのでしょうか。いずれの新整備地域も既存の福岡空港のと重なると考えられ、既存の飛行場は廃港となると思うのですがそのことが明記されていません。たとえて言えば、地下鉄の終点が空港でなくなる、という事態に触れていません。ぜひ、明記してください。
		全く理解できない。GDP予測がおかしい。初めに空港ありきのPIレポートである。環境騒音の被害なしなんて地元できちんとデータをとったのか？三苫上空は、今でも騒音が激しい海や自然の生き物たちの生命について考えたことがあるのか？自然は私達だけのものではない。血税を使ってまで、この世界恐慌といわれる時勢に箱物利益追求はやめてほしい。もっと心の豊かさを取り戻す時代に入っている。そして地元の人達の被害を貴方達は考えたことがあるのでしょうか？PIの意見をもっと行政は活かしてほしい。
	4.その他 0 件	
平行誘導路二重化について 1 件		
		誘導路の二重化を行う以上、それを無駄にしてまで新空港を建設する理由はない。まったくの無駄遣い。誘導路の二重化は300億円以上もする。それが将来的にも生かされなければ非常にもったいない。
その他 1 件		
		別件ですが、授乳室の“哺乳ピンマーク”は何とかなりませんか？一度直接申し入れましたが、全く理解度なしで、意識レベルの低さに驚きました。

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

意見分類			寄せられたご意見
抜本方策　将来対応方策について	滑走路増設案について	1　代表案の選出や内容について	① 代表案の選出について 0　件
			② 代表案の内容について 0　件
			③ その他 0　件
		2　需給逼迫緩和の視点について	① 発着需要への対応について 0　件
			② 事業期間について 0　件
			③ 将来の拡張性について 0　件
		3　利用者利便性の視点について	① アクセス利便性について 1　件 いろんな制約があると思うが、現空港の交通アクセスの利便性の良さは大きい魅力。資金面や環境面でも滑走路の増設がいいと考える。
			② 乗り継ぎ利便性について（ターミナル配置、設備含む） 1　件 借地料、環境対策費の整理をした上で、増設する案に賛成。国内、国際のターミナルも整理すべき。
			③ 利用時間について 0　件
			④ 運航等の確実性について 0　件
			⑤ 航空路線・便数の拡充について 0　件
		4　環境・安全の視点について	① 生活環境への影響について 0　件
			② 自然環境への影響について 1　件 いろんな制約があると思うが、現空港の交通アクセスの利便性の良さは大きい魅力。資金面や環境面でも滑走路の増設がいいと考える。
			③ 安全性の確保について 0　件
		5　まちづくりや地域振興について	① まちづくりへの影響について 0　件
			② 福岡・九州にもたらす影響について 0　件
		6　事業効率性の視点について	① 費用と効果について 2　件 借地料、環境対策費の整理をした上で、増設する案に賛成。国内、国際のターミナルも整理すべき。 いろんな制約があると思うが、現空港の交通アクセスの利便性の良さは大きい魅力。資金面や環境面でも滑走路の増設がいいと考える。
			② 方策実施の難易度について（用地、周辺社会基盤への影響、運航（制限表面）条件含む） 1　件 付近にはかなり住宅地や他様々な施設が有りますが、逆に他の場所に移住してもらって、福岡空港を拡張してもらいたいと思います。（とにかく他の空港に無いインパクトが強い）
		7.その他	1　件 滑走路増設でお願いしたい。
抜本方策　将来対応方策について	新空港案について	1　代表案の選出や内容について	① 代表案の選出について 2　件 現空港の抱える問題を根本的に解決する新空港を選択すべき。 新空港の場所は博多湾内などもっと詳細に検討をする必要がある。 能力が低く、騒音や借地料などの問題が継続する滑走路増設案では解決策になりえない。 総合的に判断すれば「三苫・新宮案」が最適と思慮する。
			② 代表案の内容について 0　件
			③ その他 0　件
		2　需給逼迫緩和の視点について	① 発着需要への対応について 0　件
			② 事業期間について 0　件

意見分類			寄せられたご意見
			③ 将来の拡張性について 0 件
		3 利用者利便性の視点について	① アクセス利便性について 0 件
			② 乗り継ぎ利便性について（ターミナル配置、設備含む） 0 件
			③ 利用時間について 0 件
			④ 運航等の確実性について 0 件
			⑤ 航空路線・便数の拡充について 0 件
		4 環境・安全の視点について	① 生活環境への影響について 0 件
			② 自然環境への影響について 1 件 埋め立ては反対です。
			③ 安全性の確保について 0 件
		5 まちづくりや地域振興の視点について	① まちづくりへの影響について 0 件
			② 福岡・九州にもたらす影響について 0 件
		6 事業効率性の視点について	① 費用と効果について 1 件 新空港は地域の活性化に結びつくといわれてますがそれは違います。新空港でどこが効果が出てますか。大分空港、長崎空港、佐賀空港、どこでも赤字空港だと思います。福岡も新空港になれば、赤字空港が目に見えてます。それでも税金を使ってするのはゆるしません。まだまだしっかり考えて頂き市民の皆さんが納得して賛成出来る空港を造って下さい。
			② 方策実施の難易度（運航（制限表面）条件含む）について 0 件
		7.その他	1 件 新空港を作った場合、現空港はどのように利用するのかが気になった。
	将来対応方策全般		111 件 現状維持。
			・佐賀市の人口が約20万人しかいない佐賀空港アクセス鉄道に関してはさらに悪い状況になると考えられます。 ・広島空港アクセス鉄道ができると広島空港利用者が増えることにより新幹線利用者が減るため JR西日本はアクセス鉄道への協力を拒否し、広島県は広島空港アクセス鉄道の建設を断念しました。 博多-新大阪はJR西日本が運行しており当然北九州空港と新幹線は競合状態になるため、 JR西日本はアクセス鉄道への協力を拒否すると考えられます。 ・北九州空港アクセス鉄道の採算性が確保できる場合の運賃およびルートとして在来線新門司ケースで800円とあります。 小倉～北九州空港が16.6kmで800円（在来線）に対して博多～古賀が17.6kmで360円であり、 在来線の同距離区間と比べて倍以上もする明らかに高いと実感する運賃と言えます。 が、ホームページをよく読んでみると、これは北九州空港の航空需要が525万人/年のときに採算が取れる運賃になっています。 これでは、仮に福岡空港の国際線を全便北九州空港に移したとしても足りません。 北九州空港120万人/年、福岡空港国際線200万人/年 合計320万人程度にしかなりません。 ・事業費が17分の1しかなく2017年度の利用者数と近い宮崎空港アクセス鉄道の宮崎空港駅の 1日あたりの利用者数は1500人程度にしかすぎません。 これは西鉄宮地岳線の西鉄新宮駅の平均乗降客数1638人(平成16年度1日平均) よりも少ないです。 ところが、在来線新門司ケースで800円のとき6942人も利用すると書いてあります。 ・佐賀空港は、佐賀駅～佐賀空港のバス路線しか残りませんでしたし、北九州空港もバス路線の撤退が起きています。 北九州市 - 組織 - 第3章 アクセス鉄道の需要予測 において >3.3.2 航空旅客以外のアクセス鉄道需要予測 > >(1) 予測年次 >2012年 > >(2) 予測ケース >ケース1（在来線新門司，航空需要約525万人）についてのみ行い、 >その他のケースについては、空港の需要に準じて推測。 と設定して検討されています。 さらに 北九州市 - 組織 - 第2章 新北九州空港の航空需要予測 に >2.3.1 アクセス鉄道有無別の新北九州空港の航空需要 > >(1) アクセス鉄道有無別の新北九州空港の航空需要 >今回構築した需要予測モデルを使用し、先に示した前提条件を用いて予測された新北九州空港需要を以下に示す。 > >表2－11 アクセス鉄道有無別の新北九州空港の航空需要 >予測年次 航空需要（万人/年） 需要変化の割合 >アクセス鉄道なし >2012年 368（万人/年） 1.00 >アクセス鉄道あり >2012年 525（万人/年） 1．43 >注:アクセス鉄道ありケースは、[1]在来線新門司ケース とあります。 つまりアクセス鉄道無しの状態で最低でも368（万人/年）の航空需要が無いと アクセス鉄道を検討する必要は無いと言えます。（北九州空港アクセス鉄道の需要予測は、アクセス鉄道無しの状態で368（万人/年）の航空需要がある場合においての 需要予測になっており、アクセス鉄道無しの状態で368（万人/年）の航空需要がある場合でも 採算は厳しい内容になっています。） いろいろと検討しましたが、現状では北九州空港アクセス鉄道・佐賀空港アクセス鉄道の建設は 採算が合わずとても無理だと考えられます。 結論として北九州空港や佐賀空港との連携は難しいと思われます。
			現状のままでよい。
			なぜ比較的近隣にある佐賀空港や北九州空港、空自築城を含めた総合的な検討ができないのか？
			もしどうしても移したいのなら、東京の様に国際線を成田のように移すことも考えてみたらどうでしょうか。
			現空港の活用が必要
			空港利用が増えるからといって、それに対応して空港を大きくすると、街が大きくなり、更に発着回数が増える。きりがない。将来の方向性として、このまま発展せず、現状維持という選択肢はなかったのか？
			今の空港をもっと磨く
			福岡空港は国内線のみにしたら、十分でしょう。
			どちらも利点があるけれど、私は現状のままでいいと思います。
			今のままで良いと思った。
			北九州・佐賀を有効に使うべきである。そのためのインフラに投資する方法にメリットあるが、両空港の関係者の意見を聞いてない。福岡は重要なポテン

意見分類	寄せられたご意見
	シャルはありますか？あるなら現在、国際線は何故減便ですか？
	◎国内では電車の利用に力を入れる。北九州空港・佐賀空港を利用する。最寄り駅まで快速列車・特急列車を走らせる。それから福岡市内までの時間案内をアピールして、利用者の意識を変える。県内・県外・海外にアピールする。 ◎福岡県の将来のために緑を増やすことに今、お金を使ってほしい。 ◎福岡県の川をきれいにしたい。鮭の上って来る川にまできれいにしたいです。昔は鮭がいました。今も少しいます。 ◎県内の下水道の整備を急いでほしい。ガソリンスタンドの洗車の排水など。
	佐賀空港・北九州空港との連携を図れば良い（現状のままで良い）
	九州には多数の空港が有り、福岡空港だけ過密で、北九州、佐賀等、かなり空きのある所と分散できないのだろうか？
	現在のままが良い。
	近隣空港との連携をもっと図れば新空港はいらない。
	近隣空港との連携をなぜもっと議論しないのか？もっと既存ストックの有効活用を考えて調査を進めてほしい。
	近隣空港との連携をもっと図れば、新空港はいらない。
	近隣空港との連携をとれば、将来的にも問題はない。
	近隣が良い。
	他の空港（北九州）との連携で十分対応できると考える。そうしないと税金の無駄使いになってしまう。
	周辺の空港との連携で、利用率が少ない空港を利用できるようにする。
	これまでの経過は、海上空港の利点が強調されて、海上空港のほうが良いという結論に誘導されているような印象を受ける。 PIレポートで検討されているのは、滑走路の処理容量や経済性だけ。これからの時代に最も優先されるべき環境の視点がすっぽり抜け落ちている。環境問題に比べれば、これらは瑣末な枝葉の問題に過ぎない。 環境面を真剣に考えれば、埋め立てによる新空港などは自ずと候補から外れるはず。 埋立地が玄海国定公園の指定地にかからないから影響ないというのは間違い。陸地、海岸線、沿岸の海が一体となっての国定公園のはず。 玄海灘の風景は、福岡市、糟屋郡、宗像郡などの県民にとっての原風景であり、共有財産。開発の素材ではない。これを損なうことは、人心の荒廃につながりかねない。空港による経済効果が及ぶのは、数十年のスパンに過ぎないが、原風景となる海や海岸線の喪失は未来永劫。 福岡空港の際限の無い拡大路線はあたらめるべき。北九州や佐賀との連携を本気で考えているとは思えない。
	北九州空港アクセス鉄道・佐賀空港アクセス鉄道と他の空港アクセス鉄道を比較すると 他の空港アクセス鉄道よりも条件が悪いことは一目瞭然であると言えます。 北九州市 － 組織 － 北九州空港アクセス鉄道構想 http://www.city.kitakyushu.jp/pcp_portal/PortalServlet?DISPLAY_ID=DIRECT&NEXT_DISPLAY_ID=U000004&CONTENTS_ID=14002 ・北九州空港アクセス鉄道の事業費は、仙台空港アクセス鉄道の事業費の約2倍に対して旅客数は半分以下です。 ・北九州空港アクセス鉄道の事業費（在来線新門司ケース）は、中部国際空港アクセス鉄道の事業費より約70億円多いのに対して 旅客数は8分の1以下しかありません。 ・仙台空港アクセス鉄道や中部国際空港アクセス鉄道の沿線は開発により空港利用者以外の アクセス鉄道利用者が増える可能性がありますが、北九州空港アクセス鉄道は全線がトンネルの為途中に駅が無く、 空港利用者以外のアクセス鉄道利用者が増える可能性はありません。 ・広島空港アクセス鉄道ができると広島空港利用者が増えることにより新幹線利用者が減るため JR西日本はアクセス鉄道への協力を拒否し、広島県は広島空港アクセス鉄道の建設を断念しました。 新幹線の博多−新大阪は、JR西日本が運行しており当然北九州空港と新幹線は競合状態になるため、 JR西日本はアクセス鉄道への協力を拒否すると考えられます。 つまり、北九州空港への新幹線の乗り入れは無理だと考えられます。 在来線はJR九州が運航していて競合区間が無いため、北九州空港にアクセス鉄道ができるとしたら在来線規格になります。 ・北九州空港アクセス鉄道の採算性が確保できる場合の運賃およびルートとして在来線新門司ケースで800円とあります。 小倉～北九州空港が16.6kmで800円（在来線）に対して博多～古賀が17.6kmで360円であり、 在来線の同距離区間と比べて倍以上します。 が、ホームページをよく読んでみると、これは北九州空港の航空需要が525万人／年のときに採算が取れる運賃になっています。 これでは、仮に福岡空港の国際線を全便北九州空港に移したとしても足りません。 北九州空港128.5万人／年、福岡空港国際線220万人／年 合計348.5万人程度にしかなりません。 ・宮崎空港は、北九州空港の2倍以上の乗降客数がありますが、 宮崎空港駅の1日あたりの利用者数は1、500人程度にしかすぎません。 これは旧西鉄宮地岳線（現西鉄貝塚線）の西鉄新宮駅の平均乗降客数1、638人(平成16年度1日平均) よりも少ないです。 ところが、在来線新門司ケースで800円のとき6、942人も利用すると書いてあります。 ・佐賀市の人口が約20万人しかいない佐賀空港アクセス鉄道に関してはさらに悪い状況になると考えられます。 ・佐賀空港は、佐賀駅～佐賀空港のバス路線しか残りませんでしたし、北九州空港もバス路線の撤退が起きています。 いろいろと検討しましたが、現状では北九州空港アクセス鉄道・佐賀空港アクセス鉄道の建設は 採算が合わずとても無理だと考えられます。 結論として現時点で北九州空港や佐賀空港との連携によって福岡空港の容量問題を解決するのは難しいと考えられます。
	将来的に更に需要が増えることについては、新北九州、佐賀空港との連携を図る事を考えてはいかがか。高速鉄道（新幹線等）やモノレール等、佐賀空港と接続し、分散させれば、財政厳しい状況を考えれば、滑走路増設を選択したい。
	現空港の需要が増加すれば、近隣空港との連携で解決できるので、滑走路増設が最適と確信する
	増設が良いと考えます。 需要予測の数字はあまりあてにならないと思います。増設と北九州・佐賀の連携で対応すべきです。新聞で九電工の社長が「需要は我々が作る」と言ってました。あまりに傲慢な考え方だと思いました。
	近隣空港との連携の他に既存ストックである港湾施設や鉄路、道路などの連携を広く考え有機的なネットワークの構築が望まれます。
	どうしても新空港が必要でしたら海外線のみ移動して、現在の海外線を第二滑走路を増設されたら良いと思います。
	近隣空港との連携（北九州・佐賀）を図る。空港を拡大し、需要を満たし福岡市の経済が成長しても、それだけで市民生活がよくなるとは限らない。自然環境と共存し、ゆとりのある都市づくりが大切である。都市の一極集中が進むと、空港施設の整備拡充だけでは済まない。当然堂路交通網や水質源等インフラ整備が必要となり、膨大な財源を投資し、後世に負債を残すことになる。
	今のまま維持したらよい。
	北九州・佐賀空港との連携のもとにdataを出さないと正確でない。佐賀・北九州への道路網、整備と便数の↑により、これが可能なら玄海空港の必要度は↓する。
	環境破壊大反対！！既存の空港の効率的活用を考えるべき。拡張する必要があれば、福岡の場合、北九州空港で良い。北九州からの福岡へのアクセスを考える方が費用が少なくてすむ。
	「佐賀」「北九州」両空港との機能分担論が福岡空港調査連絡調整会議のお気に召さないと見えて、早々に葬られてしまったが、報道によると航空会社の人が機能分担論の見直しを主張したとか。佐賀県・北九州市や同空港利用者の意見等も十分聞かず、機能分担論は早々に問題外だといわんばかりの結論は全く怪しからんはなしで、彼氏の意見に大賛成。 新空港案か滑走路増設案か問われれば、将来の人口減やアクセスの優位性が失われることからの需要減は必至であるのに空港新設とは狂気の沙汰だと応えざるを得ないだろう。
	上述の通りで、現空港と北九州及び佐賀空港の活用を図ることで、現空港のままで良い。次の世代に借金をつけまわす公共工事は、真の公共工事ではなく不要と考える。
	現在、福岡市と北九州市に空港がありますが、今何か問題があるのでしょうか？人口は減っているのに将来空港を利用する人も減るのでは？人口が増えるように子供を育てやすい環境作りをしてほしいです。今の空港で困っていません。むしろ便利です。
	世界が大きく変化していきそうな今、すこし立ち止まって考えることも必要だと思います。どちらの案も本当に必要かそこから考えるべきではないですか。北九州空港をもっと活用するのも良いと思う。
	将来の需要見込みが適切か？従来の需要予測をみると、飛行場に限らず国の予測は常に過大である。 ∴増設案とし、近隣空港との調整を図る。
	・既存の空港、例えば北九州空港・佐賀空港との提携を図る。 ・近隣の国も動向。 ・空港需要（貨物、乗客数のシビアな予測） ・地元住民の意向。
	「選択のポイント」は2つではない。福岡の進入経路に当らない場所に、小型機用の滑走路800m程度の飛行場を作った方がはるかに安くつく。東京には調布、大阪には八尾、名古屋には小牧がある。なぜ福岡にはないのか。有視界飛行しか出来ない離島便などは混雑空港に降ろすべきではない。博多駅から30分程度の旧産炭地に800mの滑走路を作った方が、福岡全体のためになると思う。（数万回分はある）
	福岡空港は今の利便性ゆえに支持されていると思う。それでもしょっちゅう空港CLOSEになったり、夏の夕立ちや冬場は移動をくり返している者にとって

意見分類		寄せられたご意見
		は、ひやひやする。新宮沖は上記の通り、日本海からの直接の風がとても不安である。他の日本海側の海沿いの空港と比較して欲しい。今ある北九州空港や佐賀空港を国際線に転用するのはどうか。あまりお金をかける時期ではないと思うが。 福岡市にお金が落ちなくなるのは困るのでしょうけれど。
		「新空港」か「滑走路増設」かの選択しかありませんが、九州全域をカバーできる地域として佐賀県鳥栖市があると思います。水田が多いので埋め立てや橋かけなどが要らず無駄なコストがかからないと思います。しかし鳥栖は佐賀県であり、福岡の財界人にとっては何のメリットもないため、全く見向きもされないのでしょうね。一部の財界人の懐に入るばかりの案はもう止めてほしいです。鳥栖についても調査してください。
		貨物用滑走路と貨物用ターミナルの他の場所への増設だけで、旅客ターミナルと滑走路は既存の施設を残した方が良いと思います。
		国内線と国際線を同一空港として考えるのではなく、利用の多い国内線を市内で、また国際線は海上に持っていくのでは・・・
		・滑走路増設で近隣空港との連携強化も図る。 ・佐賀空港・北九州空港の活用と交通アクセス強化（鉄道新設など）を行えば充分かと。 ・北九州空港～小倉～福岡（博多）間鉄道網拡充
		現状維持のみ
		佐賀空港、北九州空港とのかかわりを含め、充分に検討すべきだと思う。
		現状維持でいいではないか！
		現北九州空港を増設して国際空港として利用する方が負担が少ないと思われる。福岡県の県財政事情を考えるとこれ以上借金財政はして欲しくないと思います。
		滑走路増設が優位と思う。 しかし、将来性のもう一つの選択肢として、北九州・佐賀空港の活用策をもっと検討し、福岡空港は現状のままにしておくというのも、一つの選択肢として考えてはどうか。両空港（北九州・佐賀）とも、施設がフルに活用されてないので、もったいない。現在の状況で、新空港を建設することは、費用対効果を考えた場合、無駄が多い。
		将来の需要予測をどうとらえるのか。佐賀・北九州空港の活用はないのか。
		巨費を投じて作ってわずか2年目の24時間対応可能な立派な空港を、貨物空港にしないで、人が喜んで利用し易い空港に育てるために、アクセスの改善費用に使うべきだと考えています。 東京では羽田⇔成田間を京急（京成）の私鉄が結んでいますが、当県も福岡、新北九州空港間には、福北ゆたか線、後藤寺線、平筑線があり、これの利用可能部分は活用して増強延伸すれば可能であり、これで県内の東西交流も円滑化される。 もし新空港を作れば約一兆円の巨費を投じる事になり、これを誰に負担させるつもりなのか、我が子や孫に背負わせるには余りにも荷が重過ぎます。
		現状で良いのでは？
		1.経済の状況を正しく認識すれば、新空港は必要ない。滑走路増設案を採用すべきである。それも出来るだけ安い費用で。 2.現状では大幅な需要増は見込めないので、当分何もしない。つまり現状維持の選択もあるはず。もし、余裕が不足すれば、佐賀、北九州空港を活用すれば良い。多くの方がそう言っている。
		北九州＆佐賀という近場に海上空港がある。こことリニアモーターカー等の高速交通システムで結べばいいでしょう！
		「将来需要への対応」ということで、滑走路増設案、新空港案が検討されているが、今日の航空需要低迷、景気の悪化などが考慮されていない。本当に予測されている通りの航空需要があるのか疑問である。今一度需要予測を出し直して、対応策を決めて欲しい。新しい需要予測が本当に近隣空港との連携で対応できない程なのか、見極めて欲しい。
		一つの空港に頼るから無理が生じる。増設案空港と北九州24時間空港、佐賀空港をうまく連携すべし。海外の空港はうまく機能分担出来ている所を見かける。
		24時間利用したいのであれば、新北九州空港でも使えばいいし、佐賀空港などあまり便が多くないので近くの既存の空港を活用すべき。都心の空港は騒音など問題もあるけど、まず利用者あっての空港だと一番に考えて欲しい。
		北九州空港や佐賀空港等、なぜ手を組み活用しないのか？ 将来の方向性は、空港の場所ではなくあなた方の考え方です。
		今後の離発着の増加は北九州空港・近隣空港利用者増加等があるのでで空港増設分で十分まかなえると思われる。
		現空港と近隣空港との連携を図るべきだ。
		適性な需要予測に対しての適性な対応策が必要だ。
		現状のままで良い。
		福岡空港の能力だけを上げるのではなく、他空港や交通手段を強化するという方向性がほとんど聞かれない点が不安。経済界の重鎮が「将来性」だけを武器に無茶な案を強行しているように思える。
		空港だけの問題ばかり考えているが、もっと身近な交通インフラを整備してほしい。狭い日本の中では、どこに空港を作っても安全性、利便性には一長一短があるので、現空港の範囲でネットワークを利用すれば良いのでは。（北九州空港や佐賀空港は24時間利用できるのではないか？）
		北九州空港と一体化して考えること。 福岡空港　国内 北九州空港　国外（国内）
		高齢化の社会と新幹線等で国内線利用は増加の不安はなくなると思います。国外利用が増えれば佐賀空港など、利用の少ない方を利用すればいいと思われます。
		現状で十分、やって行けるはずである。
		将来の需要増・・・景気のピークはすでに終わり、下り坂。人口も少子化傾向の今、将来は近隣空港との連携を図ってほしいです。
		発着回数が増加しているならば、「北九州空港」と「佐賀空港」に発着を分散すればよい。
		将来大幅に需要が伸びる事はない。どうしても能力が不足するときは、佐賀空港や北九州空港との連携で解決すれば良い。
		北九州や佐賀空港との連携を強化し、乗り越えることは出来ないものでしょうか。手っとり早く新空港を作るのも問題が多すぎる様に考えられます。
		周辺空港との連携を行い、不必要な出費を抑え、現在ある利便性のすぐれた現空港を滑走路増設して活用するべき。 無限に利用者（物流）が増加するという新空港建設支持の人々は、将来を極めて甘く、楽観的に考えている。
		現空港の需要が逼迫するという需要予測はあてにならない。新空港建設を切望している財界人は自分たちのメリットしか考えていない。 近隣空港との連携をもっと図れば新空港はいらない。現空港の賃貸料は、土地を奪われた私たちの大事な生活給です。
		現在考えている将来の需要予測は、将来発着回数が増加すると書いてあるが、これからの九州経済、人口減少の現状から推察するに、現状維持が適当なところではないだろうか。福岡空港（現在）の利便性の高さは、福岡経済、観光の両面にとっても多大な影響力がある、と思われる。
		近隣空港との連携が重要。福岡空港の整備とあわせて、北九州空港・大分・熊本の整備をすべき。北九州市の住人が北九州空港へのアクセスが悪く、発着本数が少ないため福岡空港の利用者が多い。
		人口減少社会になり、自動車保有台数等、すべてが下降している。今がすべてピークとも言える中で、これから空港利用が増加するとは思えないため、すべて現状維持でよいのではないでしょうか。
		いっそのこと福岡空港を廃止して、佐賀空港を大幅拡充して機能を移し、アクセスを良くしてはいかがでしょうか。
		・現在ある国際空港を使用すれば良い。 ・利用状況を何故調査しないのか。
		ミュンヘンや香港が羨ましい。 民度、政治家のレベルが違いすぎるのだろうか？ 市街地空港は、騒音、危険性、拡張性のなさ、などの問題が大きく、郊外に本格的な新空港を建設するのは世界の常識。 なぜ、日本ではまともな空港が造れないのだろうか？ なぜ、日本では東京、福岡、那覇のように、必要な場所に空港が足りず、どうでもいいローカル空港ばかりが乱立するのだろうか？
		滑走路増設に賛成。福岡都心（地下鉄）～現空港～～JR鹿児島本線（箱崎あたりの適切な場所を検討）～小倉駅折り返し～下曽根～～新北九州空港の鉄道（～～は新線） 24時間の北九州空港と1時間に1本程度結び途中駅にも停車させることで、二都市一体となった24時間体制を構築。
		ステップ3で検討済となっているが、疑問点について。現福岡空港の利便は高く評価されているが、限界に近く、早急な対策として、近隣の空港に分担してもらえば、その地域の活性化につながると思う。 佐賀空港は、夜間就航ができ、便利である。福岡空港国際線搭乗のシャトルバスの利用はどうか。 他の空港のアクセス（例　バス便） 羽田－東京駅　80～100分　¥3,000-

意見分類		寄せられたご意見
		成田－新宿　85～110分　￥3,000- 熊本－熊本市内　45～60分　￥670- 佐賀－福岡　約60分　約1,000-
		佐賀や長崎空港があるので、もっと連携すべき。
		もう一度3空港の活用を考えるべし。
		現行空港の運用改善で対応する方法もあるが、無視している。財政状況が逼迫していること、世界経済の動向や少子化による人口減により需要増は望めないことを考慮すれば、当面は現状維持で進み、近隣空港との連携で対応すべきである。
		現状のインフラをどう活用していくかもっと知恵をしぼるべき
		仮に将来、需要が増えたとしても、近隣空港との連携を図れば十分対応できるはず。 なぜ最初から連携案を外した・・・意図が透けて見えます。
		北九州空港を活用する。北九州空港は滑走路にしても土地にしても余裕がある。福岡空港との棲み分けを行う前提でもっと具体的に検討する。北九州空港開設時にも福岡空港との棲み分けを行うという案で論文を提出したが今読みかえしても実現可能と思う。
		先にも言ったように近郊の空港と組んでやれば全てうまくいくと思う。
		将来需要が予測されている程、伸張するとは思われない。自然を破壊し、巨額の資金を投入するより近隣空港との連携を追求していくべきと思う。
		北九州空港、佐賀空港（共に赤字空港）との分散使用。
		(1)滑走路増設案で述べた様に、便利さの追求に走るのでなく、利用者は或程度辛抱することも覚悟しなければならない時だ。何故福岡市だけが潤う必要があるか。3000mの滑走路を持つ北九州空港があり、佐賀にも空港があって利用者が少ないとか。この両空港に路線を分散させれば、利用者増に対処できる筈だ。 (2)世界的不況の時代、今更バブル最盛期の様な好景気は望めないと思う。まして少子・高齢化の時代となり、社会福祉・医療・景気浮揚対策などなど経費は幾らあっても余ることはない。この様な時代に無理に巨額の経費を投入する必要はなく、社会福祉他にこそ利用すべきだ。従って、福岡空港問題は自然景観を破壊し、いたずらにムダ金といえる巨額の税金を使う新空港案でなく、滑走路増設で十分だ。
		北九州と佐賀空港を活用して新空港は必要ない。活用の為の道路整備などすることが望まれる。
		「現空港の施設整備」や「他空港との連携について」も選択肢として入れるべきと考えます。
		毎日新聞が、九州・山口の選挙区から次期衆院選への立候補予定者に行ったアンケートでは、増設も新空港も必要ない「現状のまま」という回答が、約半数だった。 海上空港の新設は15%に過ぎなかった。 PIに、現状のままという選択肢を入れるべきでは。 新空港を熱望する人は、県民のごく一部に過ぎない。
		空港建設は、名古屋や神戸などの新空港にしても当初予想を大変下回った利用状況しかない。福岡も、佐賀空港や北九州空港との併用にむけた、地上道路や新鉄道の新案などにより地域との利便性を考えるべきだ。
		連携案を残すべき
		北九州空港を使うべき
		連携案を残すべき。
		利便性や費用の問題等を考えると滑走路増設案の方が良いと思う。又、北九州新空港をもっと活用すべきだと思う。
		交通の面からも利便性は高く、現空港を存続すべきだ。費用の面からも滑走路増設案の方が少なくて済む。将来的に見ても利用者が急増するとは思えない。又、北九州空港を多いに活用すべきだと思う。
		現状を大切に。ある物で我慢する時代です。
		なぜ、税金を使わない方法が残ってないか。北九州空港の面積は広がってゆく。なのに使わないのか。使うようにさせるのが国ではないか。
		将来的にも現空港を増設して佐賀空港や北九州空港との関係を密にして併用活用を考えるべきだ。
		北九州、佐賀を使うべき。
		どうして連携案が消えたか。
		そのままという考え方はないのか。
		連携案がいい。
		佐賀、北九州空港を活用せよ。
		これからは少子化が加速する事はとうに各界で言われていることである。現福岡空港周辺に沢山の人々が暮らしている。しかしサンパウロ空港のような状況では全くない。住居環境はもっともっと整備できる。スポーツ施設も多い地区である。現空港のなかで出来る事はいくらでもあると思う。できれば滑走路の増設も控えてもらいたい。折角利用時間に制限にある良き空港である。
将来の方向性選択のポイントについて	1.需給逼迫緩和について 196　件	
		過大な期待のもとに計画したり、比較しないよう充分に検討して欲しい
		上記のように、世界の人口増と交流増が必然であることから、ここらで新空港建設の決断をする事が、襲来を見越した処置であると思慮する。
		これだけ不況と騒がれており、サブプライム問題以前からも福岡への路線が減少している事を考えると、本当に空港の新設や滑走路は必要なのか疑問に思います。予測が甘く、工事会社や政治家の利権拡大を推進するための啓蒙レポートのように感じました。
		需要の見直しが甘いのではないか
		何故将来の展望を考えるときは、右肩上がりを予測するのでしょうか？交通網を検討する時、何故一手段しか考えないのでしょうか？一県一空港は必要ないし、まして二空港は全く必要ありません。
		そんなに成長しませんから
		新幹線が完備されると経費、時間共に国内線は苦慮に立つと思う。他の空港も利用者が減っているのを考えると、現在を有効に離王する事が先決と思う。
		滑走路伸ばす。誘導路府や知って処理回数増やす。大型化して利用する人増やす等で充分対応できる。管制官のスキルを上げれば、もっと増やせる。
		将来の空港ニーズ(特に需要予測)の分析が不明瞭。
		中部国際空港セントレアの例をとって申し上げますと、移転して不便になったと言われています。セントレアほど旧空港と離れないものの、圧倒的に国内線路線が多い福岡空港は国際線の路線増はそれほど増えるとは思えません。外国航空会社はファーストクラス、ビジネスクラスが満席となる成田や関空への参入ばかりを考えているのです。
		少子化問題を抱える中、新空港なんか要らない！！
		今あるものを上手に使う方策の検討。上を見ればきりがない、何事も。今後日本の、世界の人口は確実に減少。
		少子化の中、この建設は意味があるのか。
		将来的に需要が増えた場合に対応できるように新空港案がいいと思いました。
		空港利用者の増加を軽率に決定しすぎている気がします。柔軟な対応を望みます。
		この選択で大切なのは、今すぐか将来かのどちらを選ぶかだと思います。増設案をとった場合、将来にまた処理の限界がくるかもしれないと思います。新空港案では、福岡が発展した場合にも対応できるのならこちらがいいと思います。
		私は「滑走路増設案」に賛成したいと覆います。利便性の維持・費用・工事期間の短さなどのメリットがあるからです。逆にデメリットもありますが、新空港を新たにつくる際、1からやらなければいけないので、時間も費用もかかってしまうからです。
		より早く対応できる滑走路の方がいいと思った。
		需要が増えた場合対応できる点で新空港がいいと思う。
		滑走路増設に賛成である。だが、なるべく増設量を減らした方がよいと思う。
		もっと利用数が増えれば良いと思う。
		航空需要が増大するか、大きく減少するか不明である事から、増設の後、あらためて新空港を検討しても遅くないと思います。 ただ、新空港の場合、大型貨物機を使った深夜貨物便や、羽田や関西、中部への早朝・深夜旅客便の発着が可能になるため、ビジネス客やチャーター便を更に呼び込めると考え
		早期に実現する。 新空港はいろんな影響が大きすぎる。

意見分類		寄せられたご意見
		本当に将来の需要対応のために必要かどうか、わからない。
		将来の需要予想は増大する事を前提としてあるが、今後の需要はあまり増大しないとの予想もあります。以上より現空港の増設案で十分と考えます。
		現時点では発着に余力はあるが、後々は難しくなる。現時点では処理容量を早期に拡大し、アクセス、利便性を維持して増設する方が良い。重視されている4項目にも記載されている。初期投資が少なく、容易に済み、環境もある程度（新設に比べ）保全される。佐賀の諫早湾干拓訴訟のような例もあり、スムースにいく。新空港より増設であろう。
		人口は減り、高齢化すれば来客数も減り、今以上に大きな空港が必要かとても疑問に思ってしまう。ガラガラで運行している便も多いので、その内便数も減ってくるのではないか。現にJALは中部行きは1便だけになっている。
		福岡は空港が街中にあるのも売りです。天神の建物については、風水などを考えると景観を守る点で現状で良いと思います。資金調達はこれからの時代困難ですし、需要予測も正しいとはいえません。
		将来の人口減を考えると、航空需要がそれ程増えるとは思えない。
		現在の都心へのアクセスの利便性（これは日本一じゃないか）と、将来の需要増大へ応えることと24時間運用のどちらを取るかということになる。新空港の方は、この付近の観光（「金印」の志賀島など）の振興につながると思う。ただ、漁業への影響が心配。（あらやくえ、ふく等の漁獲高が減るのが心配）
		長い目で見るなら、新空港が出来る方がこれから先は良いのかもしれないと思います。どちらにしても行動に移すには時間も理解も必要だと思うので。でもどちらの方向性にしても、ポイントは良い所をいっていると思います。
		将来を思うと「新空港案」の方が幅広く利用出来て、長期にわたって更なる滑走路も作れる。
		これから日本の人口は減っていくけれど、福岡にはまだまだ人が増えていくと思うし、本州からの人を受入れる場所もあるので、新空港にした方が良いと思います。
		基本的には良く分かったが、本当に今後も利用者は増加するのか分からないのに、増加する事を前提になっているが本当なのか？
		滑走路を増設することは必要なことだと思います。これからの需要に対応もできると思います。
		1．将来の需要の数字の根拠が不十分 2．現空港で将来本当に対応出来ないという前提に立っていると思われかねないので「1」は十分にする必要あり
		私が考えるそれぞれの案に対するメリット・デメリットは滑走路増設だと、今までの条件でもっと便利になるというメリット、今後の許容の問題がデメリット。新空港だと、様々な制限がなくなるというメリット、埋立のデメリットだと思います。
		なるべく早い対応が必要ならば、滑走路が増えた方が便利だと思う。
		将来的に需要が増えた場合にも対応できるということで、新空港の増設に賛成です。
		今後のことも考えて、お金と時間を考えると滑走路増設案を強く賛成したいです。
		早期を選ぶか将来性を選ぶか、とても難しいと思った。
		滑走路増設・新空港という案でより多くの人が利用できるようになるのであれば賛成です。
		どっちにしろ多額のお金と時間がかかるから、地域住民の人達とよく話し合うべきだと思う。
		滑走路増設の場合と新空港案、どちらともプラスはあり、またマイナス面もあるため、どちらがよいのかわからないのですが、将来さらに空港の利用者数が増加すると思ったので、新空港の案がいいのではないかと思いました。
		混雑の恐れが避けられる。
		滑走路増設は早期に拡大できるところが良いと思う。新空港案は多額な費用が気になる。
		新しく作るにはまた1から住民と話し合わなくてはいけないから、時間がかかりすぎると思う。
		長い目で見ると、お金もかかったりするけど、新空港をつくった方が増設より長持ちしそうなので良いと思った。
		2032年までには景気も変わってくると思うから、考えて工夫してこれからの将来の方向性を決めた方が良い。滑走路増設案が良い気がする。
		地域住民の理解をどちらが得ることができるかがポイントだと思う。どちらもメリット、デメリットはあるので将来の伸びを知りたい。
		将来、乗客が増え続けるとは限らないと思うので、増設案の方が良いと思います。
		資金調達、環境、その他周辺地域との兼ね合いを思うと増設案を押したいが結局行き詰って、また新たなスペースがいるということに将来なってしまうことを考えると、最初から無駄なあがきをせず新空港を造ったほうが後の為になると思う。わたしはこちらを押す。長々書いたわりに拙い意見で申し訳ない。
		将来の需要を考慮すると、新空港案の方が良いのではないかと思った。
		比較することは大切だし、どちらもメリットとデメリットがあると思うが、私の意見としては新空港案が将来性から考えると良いと思いました。
		将来に対する需要、長期的な視点に立った計画的まちづくりを重視すべきである。
		滑走路増設の方が良いと思う。新しく空港を作ると時間もお金もかかるし、交通便も多少であっても悪くなってしまう。どちらの場合も場所の確保が重要な問題になると思う。埋め立てなければならない点でも環境への影響が大きい。新空港はやめるべきだ。
		説明会や意見交換会で新空港反対意見が相次いでいるそうだ。世論を考えれば新空港は実現性に乏しい。財政や新空港を推す財界の体力も非常に厳しい。 需要も思うように伸びていない。新空港は必要性の面でも乏しい。
		11月28日西日本新聞、グアム線100万人突破　コンチネンタル航空アジア太平洋支社長インタビュー　Q：福岡空港の将来像についてはどうか　A:新空港の建設ではなく、現空港の活用を考えるべきだ。福岡ほど都心に近く便利な空港はない。　九州新幹線鹿児島ルートが全線開通すれば、九州内の航空路線は廃止や縮小が予想されるが　国内線の便数減少分を補うほど、国際線の需要は伸びないので現空港の拡張で対応できる。　新空港を建設すれば、航空会社が払う空港使用料が高くなり、便数減少にもつながりかねない。 全くの同感で、滑走路増設がよい。新空港は税金の無駄遣い。
		滑走路増設しかありません。 人口も減り、将来はどんどん減る需要です。これ以上ムダは必要ありません。
		北九州・佐賀を有効に使うべきである。そのためのインフラに投資する方法にメリットあるが、両空港の関係者の意見を聞いてない。福岡は重要なポテンシャルはありますか？あるなら現在、国際線は何故減便ですか？
		お金はない。 需要予測は信用できない。 経済効果も期待できない。
		利用客の減少により便数を減らせば問題ない。
		2012年に九州新幹線も出来るし、世界経済の現状、人口推移から考えると、それ程需要が増えるとも思えない。但し、誘導路の2重化を行った後は新空港に移行する方が将来的には良いのではないでしょうか。
		空港の発着が今後も増え、処理容量を超える見込みに基づき計画がされているが本当なのか？状況は毎年変わっている。大規模な事業ほど一度決まると無理に押し進める傾向があるので心配である。地方で人口も東京・大阪に比べ少ない中、新しい空港は必要ないと思う。
		福岡空港の容量を踏まえて便数を減らすべき。
		需要が右肩上がりとは思えない。利便性を考えれば、現状又は増設程度で良いと思う。
		将来国内人口減少を考えると、利用者数は海外（アジア）からの増加を計算にいれたとしても、ある程度で頭打ちと考えられる。増設案の滑走路処理容量で十分こと足りるであろう。また、現空港の立地でこその需要であり、アクセス利便性は利用率の大きなウエイトをしめていると考えられる。
		果たして現状を見込みのように利用者が増大するのでしょうか。北九州・佐賀等もそれなりに利用増大を図ると思いますので、現空港増設案に賛成です。
		将来的に需要がさらに増えるかどうかも、今後のエネルギー資源等にも左右され、わからない状況であるので、多額の費用をかけ、新空港を作るよりも現状を生かすことを考えるべきである。
		現在の福岡空港の移転問題は何年も前から討議されているが、どちらになっても時間がかかる問題だと思う。それならば早期に対応できる滑走路増設案がいいと思う。
		・東アジアとの交流拡大が予想され、受け入れ態勢を整える必要がある。 ・福岡空港よりはるかに国際便利用者が少ない新千歳空港でも国際便専用ターミナルビ ルの建設が決まっている。
		空港は利用者の利便性がよく、航空会社が商売しやすい環境が必要。滑走路増設が適当。 新空港は滑走路要領に優れるが、現在需要が減少していることや、将来の人口減少を考えると、需要はあまり伸びないと思う。
		市街地空港での拡張など無理。 今でも騒音、事故の危険性、市街地分断、高さ制限、拡張性なし、などの問題山積み。 素直に新空港を選択すべき。
		早さとコスト、それに利便性を重視する。滑走路増設案がよい。 麻生知事も利便性を最重要視すると議会で述べている。 知事は昨年の知事選で、滑走路増設を最優先に考えるという公約を掲げて当選した。 県民も滑走路増設を支持しているということだろう。
		滑走路増設では空港能力が向上しない。 新空港で空港能力を高めるべき。
		現空港の抱える問題を根本的に解決する新空港を選択すべき。 新空港の場所は博多湾内などもっと詳細に検討をする必要がある。 能力が低く、騒音

意見分類		寄せられたご意見
		や借地料などの問題が継続する滑走路増設案では解決策になりえない。
		新空港の方が長期的には良いと思います。
		将来更に需要が増えるとあるが、世界のハブ空港との利用者数の比較もあれば良かった。
		新興国との移動の増加が見込まれる事を考えれば、利用時間の制約が無く、国内、国際ターミナルが一体化する新空港案が良いようにみれます。
		増設が良いと考えます。 需要予測の数字はあまりあてにならないと思います。増設と北九州・佐賀の連携で対応すべきです。新聞で九電工の社長が「需要は我々が作る」と言ってました。あまりに傲慢な考え方だと思いました。
		福岡空港が混雑することは仕方ない。混雑する中で規制しながらやっていけばいいのでは？！人も我慢する事が大切なのではないでしょうか。
		今後、人口の伸びを考えても24時間化や今回計画以上の増設はないと考えるため、滑走路増設案を推します。
		滑走路増設の方が良いと思われます。金額と完成期日が少なくてすみそうだから。
		将来密度が多くなるとは限りませんので、現状維持でいいと思われます。
		新空港案はもともと将来の需要が半永久的に増え続けるというのが大前提になっている。数年前までの考え方。既に日本でも新空港いきづまっている空港がいくつかあるわけで、それを考えると増設で充分対応できる。
		長期的な展望を考えると新空港がよいと考える。都市の成長を支えると言う面でも同様。
		人や物の移動が今度増えることは明らかです。たとえば羽田からの最終便は20時となっており、もう1時間でも遅い便を望みます。24Hまでといかなくてもそれに近い利用時間を目指すべきでは。
		空港能力及び非常時（市街地空港）の事を勘案した場合、海上空港を新たに建設する方が良いと思う。さらにランニングコストの面からも現空港年間維持費144億/年を考えれば初期投資がかかっても海上空港の方がコスト面でも有利で有る。
		拡張性、アクセスの利便性、24時間対応、自然環境の保全がポイントと考えられる。
		生活の不安定や高齢者の増加で空港利用者が減る一方ではないかと思われます。
		将来需要への対応を不安との見解ですが、人口は減少続きで、しかも高齢化が著しいので空港利用者も減るのではないかと思われます。
		①2本の滑走路になれば、滑走路処理容量を早期に拡大する。将来的にも充分である。 ②現在の高いアクセス、利便性を維持出来るもっとも便利な空港である。 ③新しく空港を作ることに比べて、小さい初期投資で需要増に対応出来る、費用が1/5ですむ。 ④滑走路増設が優位な方策です。 ⑤もう1本滑走路増設が出来れば充分です。
		将来変化への対応を考えると新空港がもっとも妥当な選択と思います。
		飛行機を利用する人が増えていく、とは限らないので、すごく先の将来より、お金・時間の短縮がよいと思う。例えば、空港を作ったものの閑散としているところがありませんか？利便性によっては客が減るかも。
		滑走路容量→滑走路増設で十分利便性→滑走路増設建設費→滑走路増設
		対策は早く安く確実にが基本。増設新案が望ましい。
		大規模空港は必要ないが（拡張性は残す）現在地ではあまりにも福岡の足枷になるのでは？？
		新空港だと将来的にさらに需要が増えた場合にも対応できるようにする、となっているが、自然な人口減もあり、需要が大幅に増えるとは思えない。増えるとは具体的にどの程度までを予想しているのか分かりずらい。
		人口減、経済衰退などで将来性の見通しが甘いと感じる。働く世代の人口は減少するし、経済衰退でTV会議等で出張も減るのでは‥
		同上。福岡空港の能力が足らなくなるとは考えられない。需要予測が誤っているのではないか。
		「佐賀」「北九州」両空港との機能分担論が福岡空港調査連絡調整会議のお気に召さないと見えて、早々に葬られてしまったが、報道によると航空会社の人が機能分担論の見直しを主張したとか。佐賀県・北九州市や同空港利用者の意見等も十分聞かず、機能分担論は早々に問題外だといわんばかりの結論は全く怪しからんはなしで、彼氏の意見に大賛成。 新空港案か滑走路増設案か問われれば、将来の人口減やアクセスの優位性が失われることからの需要減は必至であるのに空港新設とは狂気の沙汰だと応えざるを得ないだろう。
		現在、福岡市と北九州市に空港がありますが、今何か問題があるのでしょうか？人口は減っているのに将来空港を利用する人も減るのでは？人口が増えるように子供を育てやすい環境作りをしてほしいです。今の空港で困っていません。むしろ便利です。
		この不況の中、将来的に航空需要が増えるとは思いません。先にすべきことは沢山あると思います。（医療・福祉）空港は現状のままで良いと思います。
		改善は早い方が良いのではないか。
		今後増便し続けること、というのがどのペースなのか一読しただけではわかりませんが、国内でも人気のない空港同士での発着便はなくなっていく傾向があります。確かに今は増便できないというストレスがあるかもしれません。けれど増便しないからこそ、航空会社に適度な利益が得られるというメリットもあるはずです。根本的にJRは地下鉄より劣るので、天候にも左右されやすい。新空港には反対です。
		「将来の発着回数の考察」で、そもそも毎年、右肩上がりに需要が伸びていくこと自体がありえない。先日の国交省による道路整備計画と同じように、、人口減少の影響を考え直すべき。
		需要が増えるかもで、むだに自然を破戒や多額のお金を使わない方がいい。
		高齢化社会でも皆が旅行しやすい環境かどうかが大切。
		鉄道による輸送需要との競合が視点に入っていない。福岡空港の場合、移設は競合輸送手段への需要移動に直結すると見るのが妥当だろう。
		将来の需要見込みが適切か？従来の需要予測をみると、飛行場に限らず国の予測は常に過大である。 ∴増設案とし、近隣空港との調整を図る。
		福岡空港の問題 1.借地料、騒音対策費用 2.高度制限　3.安全性　4.拡張性（将来性）　5.運用制限（24H空港）　6.処理容量 滑走路を増設したとしても、処理容量が増加するだけで、他の問題点の解決にはならない。新空港が必要！！
		・既存の空港、例えば北九州空港・佐賀空港との提携を図る。 ・近隣の国も動向。 ・空港需要（貨物、乗客数のシビアな予測） ・地元住民の意向。
		発着回数の予測について。 景気（国内・国外）の減退や、団塊の世代の退職を考えると予測値は大きすぎると思う。
		滑走路増設では高さ制限、危険性、利用時間は解消されない。新空港では、更なる需要増にも対応出来る百年の計が大事と思います。
		2案から絞込みを行うにあたっては、将来の日本における人口減少を考える必要あり。将来予測によると、2100年には日本の人口は、4700万人という。つまり2006年のピーク人口1億2700万人の4割弱に減る。そのような予測の中で、初期投資が大きい新空港案よりも人口予測の見込み違いにも対応できる、需要に応じ、段階的に対応可能な滑走路増設案の方がベターと考えます。（建設費用も経済的）
		人口動態から考えると、将来は現状より後退した経済規模になるのは必須であり、期待過多の需要予測はありえないと思われる。run way　増設方向でまとめるのが良いと考える。
		相変わらず過大な予測を立てている。直近の08年の状況を基にして、見直しすべき数値である。データが出ていないと答えていたが、データが待てないほど早急な整備の必然性が小さい。
		早期の対応か長期にわたっての利用を目指すか、どちらを選択するかが問題になる。
		私は上記の通り、新空港案のほうが良いのではないかと感じています。特に将来の福岡また九州の発展を考えると、離発着数がより多く取れるということは、大きなポイントになるのではないかと思います。
		個人としての意見ですが、福岡空港の利便性発着数が、このまま増加し続けるとは思えません。なので、新空港案はないかと思われます。
		将来の予想通りに進めば、新空港案のほうが良いと思うが、必ずしもそうなるとは思えず、また、交通面での増設も考えると、「増設」が良い気がする。
		離発着の回数はもう限界に近づいていると思うので、緊急対策として滑走路の増設をするべきだと思います！
		需要予想が過大すぎ。新空港建設の予算が過少すぎ。
		将来の福岡空港の需要が増大するため、増設または新空港が必要だという理由がまったくわからない。最初に増設または新空港への移転ありき、という

意見分類		寄せられたご意見
		ことで将来の方向性レポートが作成されているように感じる。 なぜ、現状のままという案も入っていないのか。
		少子高齢化、人口減少、更に世界同時不況の中で、新空港建設や増設の必要があるとは考えられない。エネルギー問題や環境問題を考えても空港需要を増やすことは問題があり、トータルな交通政策が必要である。そもそも需要予測に問題があり、離発着回数や利用者は頭打ちの状況にあるにも関わらず、無前提の経済成長を前提に機械的に需要増を引き出すこと自体に問題がある。現に1～8月の離発着回数が5千回減っていること、世界不況をどう考えるか。
		アジア各国の空港は24時間空港になっていると聞きます。都市環境層の観点から、24時間空港が必要と考えます。
		現実的に考えると、飛行機の発着回数も減少してきており、飛行場の将来は現状のままで良いのではないか
		将来予測が右肩上がりの予測となっているが、これからの人口減少や少子高齢化を考慮されていないのではないでしょうか？
		先ず、前提となる需要予測値の再検討が必要である。人口減少・経済失速・地産地消などのライフスタイルの変化など、右下がりの時代にすでに入っているにもかかわらず、右上がりのトレンド方式を採用した需要予測値は間違っている。この点を科学的にやり直して貰いたい。そうすれば増設案でも充分過ぎるであろう。故に新空港建設の必然性は皆無となる。
		需要予測がすでに変化して、下向線をたどっているので、新たに形状を変える必要性はないものと思う。
		将来の需要予測をどうとらえるのか。佐賀・北九州空港の活用はないのか。
		そもそも需要が拡大する前提にたっていること自体が全く理解できない。人口が縮小するのにある程度アジアからの流入が増えたからといって国内線の需要減は絶対に補えない。現在の需要は、福岡空港の立地の良さサクセスの良さに支えられているのにどこへ移転するにしても今以上の場所はありえない。大阪や名古屋はほぼ新幹線に需要が移っている。新空港となれば東京への移動も相当数新幹線に需要が転移するはずである。
		世界のハブ空港を目指すべき 1.必要便数のさばける空港 2.24時間利用可能な空港 3.建設費を含めたTotal的な判断を望む
		九州各県への需要、コミューターとしての運行量の増加に対応するには、どうすればよいか。
		将来的な拡張も可能な空港とすべきと考える。
		長期にわたる利用客数、ライフサイクルコスト、全世界への方向性、多角的に比較検討し、その結果を示すべき。
		将来の需要増加に対して、対応出来るようにする。
		1.経済の状況を正しく認識すれば、新空港は必要ない。滑走路増設案を採用すべきである。それも出来るだけ安い費用で。 2.現状では大幅な需要増は見込めないので、当分何もしない。つまり現状維持の選択もあるはず。もし、余裕が不足すれば、佐賀、北九州空港を活用すれば良い。多くの方がそう言っている。
		既存空港は市街地にある必要性は全くない。航空機事故から市民を守ることを第一優先に考えるべきである。将来の市勢発展を考えるならば、国際都市としての位置づけが為されてくる福岡市の旅客需要増に備えた新空港建設が必要と考えられる。
		すでにピーク時の遅延が慢性化している。何とかすべき。
		将来の需要増は期待出来ないと思うので、滑走路増設で良いと思う。
		滑走路処理容量を早期に拡大する方法がいまいち良くわからない。
		「将来需要への対応」ということで、滑走路増設案、新空港案が検討されているが、今日の航空需要低迷、景気の悪化などが考慮されていない。本当に予測されている通りの航空需要があるのか疑問である。今一度需要予測を出し直して、対応策を決めて欲しい。新しい需要予測が本当に近隣空港との連携で対応できない程なのか、見極めて欲しい。
		今のままでも空港利用者は減る時代に成る
		・しばらく需要動向を見ても良いのでは？ ・将来予測の根拠、数字に納得ができない。
		将来の需要増加望めず、むしろ需要減で、明るい将来なし。
		空港の将来の発展なし。1．人口減、2．経済の停滞（20年後）
		需給逼迫緩和の視点で提示された将来予想表など、現実感がなく納得できない。
		利用者予測の再検討が必要。
		少子高齢社会を考えて利用者の再検討をすべきです。
		おおかたの公共事業にありがちな、将来の利用量の試算が甘いのではないか。日本の航空会社各社は、福岡便をどんどん縮小し、名古屋・関空・成田へ集約させている印象を受ける。
		福岡空港は容量限界となっていると思う。
		ピーク時の遅延が慢性化している。
		空港は既に容量限界に陥っている。
		・福岡空港は既に容量限界に陥っている ・現在の民有地を速やかに用地買収して下さい
		現状では将来的には無理は理解する
		既に容量限界に陥っている
		新空港案だと将来的にも拡大できる可能性はありますし、現空港の跡地は有効利用できると思います。
		福岡空港は既に容量いっぱいではないのか。
		空港での出発、到着の遅れが慢性化しているので、何とかしてほしい。
		高齢化の社会になれば、遠出の旅行する人口も減少し、空港利用者が減少しますから不安はなくなると信じます。現に私共も高齢者なので、遠くへの旅行も年々少なくなっています。
		日本の将来は人口減少、少子高齢化で空港使用の頻度は極めて低いと思われる。 常に市場調査は偏っていて、海上埋立て案に有利な意見に誘導している。
		将来、お年寄りばかりで空港利用もそう増加はしないと思われるので、先走って不安ばかり考えずに福祉の方へ向けてほしい。
		日本の将来は、人口減少・少子高齢化で、果たして頻度の高い人々が使用するか否か。
		日本の将来は、人口減少・少子高齢化社会で、果たして頻度の高い人々が使用するか否か。
		結局、現空港（滑走路増設）はアクセスしか利点は見出せませんので反対です。 新空港は、騒音、危険性、借地料、容量不足、面積不足、まちづくりへの足枷、など、現空港の持つ多くの問題を解決できるので、賛成します。
		利便性が第一。需要も大きく減っているので滑走路増設で滑走路容量は十分。
		将来的に人口は減少する。現在でも需要が減り続けているというのに2032年以降も需要が伸び続けるなど説得力に乏しい。
		わかっていることは、需要は減少中であること、新空港はばく大な経費がかかること、2032年以降も需要が伸びるという言い分にまったく根拠がないこと。このような状況を考えれば新空港などありえない。
		需要見込みが過大すぎ。産業界の金もうけの為の新空港案は賛成しかねる。
		結局は、実現可能性が高い案を採用すべきでしょう。 そうでなければ、責任者は耐えられないでしょう。 滑走路増設を推し進めようとしても、国交省はあっという間に克服できない壁にぶつかるでしょう。 そのとき、問題を予見できなかったのか、と問われたら、言い逃れできないでしょう。 滑走路増設には、①騒音問題 ②用地買収問題 ③空港能力問題 という、克服できない壁があります。 これらについての指摘がある以上、予見できなかったという言い訳は通用しません。
		今後、日本の経済成長が向上する事は考えられない。人口減、日本の生産（輸出入）性はマイナスとなり、ハブ空港は、仁川・上海・ホンコン・バンコクで対応可能で行う。
		新空港案ではアクセスが低下することにより需要が減り便益が減少することを加味しており、公平で良い記述だと思った。福岡空港は新幹線やバスとの熾烈な競争環境下にあり、アクセスが低下した場合に現状と同じだけの需要が得られるかどうか疑わしい。現状でも仙台などへの便は、運賃が非常に高く、本数も少なく、有効に運用されていない。九州新幹線が完成する予定もあり、今後とも便数が増える保証はなく、アクセス利便性と低コスト性を最優先で考えるべきである。
		アジアの航空需要が伸びるからといって、福岡の需要が伸びるとは言えない。元々福岡空港全体に占める国際線の割合は非常に低い。伸びたとしてもた

意見分類	寄せられたご意見
	かが知れている。福岡では将来的に人口減、少子高齢化が進み、経済規模も小さくなる。需要が増えるというのは理屈が通らない。
	新空港がほしければ、予測通りに需要が伸びると証明すべきだ。(既に外れているけど)新空港でなければ2032年以降は対応できないと言うなら、2032年以降需要が伸びることを証明すべきだ。国内線は人口の減少、高齢化で頭打ち。海外からの客が増えることに期待をしているようだが、どうやって海外から客を連れてくるのだ？周辺地域との観光客争奪競争はとても激しいぞ。福岡に勝算はあるのか?戦略はあるのか？そんな話見たことも聞いたこともない。新空港ができれば需要が伸びるなんてそんな甘い話はない。新空港に将来は託せない。
	今は景気が悪いのでしょうが、長い目で見ると新空港が必要です。 建設には時間がかかるでしょうから、今のうちから準備していくことが必要だと思います。
	環境問題はどちらの案にも存在し、コスト面は長いスパンで見ればあまり変わらないと思います。 現在の高いアクセス利便性の維持と需要増に早く対応してほしいです。 また将来的に発着回数は大幅に増加しないと思うので、新空港は必要ないと思います。
	何れの案も需要の増加をベースとしていますが、今後は横バイ又は減少になるのではないでしょうか。 従って、増設・新設共に賛同できません。
	≪福岡空港のゲート運用は羽田以上にタイトであり、完全なゲート(固定スポット)不足≫:福岡空港と羽田空港のゲート(固定スポット)の運用状況を調査ました。2008年12月18日の10時台および11時台に、福岡空港の第2ターミナルから2番～11番ゲートを使用して出発する全13便の出発時刻(定刻)を調べ、同じゲートを使用する次の便の出発時刻(定刻)を調べました(オープンスポットは対象外)。その結果、福岡空港を10～11時台に出発する便と、その次の便の出発時刻までの各ゲートでの時間差は、対象となる全13便平均で、1時間36分でした。同様に、羽田空港のHPから、2008年12月8日の10時台に羽田空港を出発する全23便の出発時刻(定刻)を調べ、同じゲートを使用する次の便の出発時刻(定刻)を調べました(オープンスポットは対象外)。その結果、羽田空港を10時台に出発する便と、その次の便の出発時刻までの各ゲートでの時間差は、対象となる全23便平均で、1時間42分でした。この結果から、福岡空港は羽田空港以上にゲート(固定スポット)が不足していることが明らかです。羽田空港では、全旅客の90%以上はボーディングブリッジを利用して直接搭乗・降機できるようにすべきとのIATAのDraftを遵守すべく努力をしていますが、その羽田空港以上に、福岡空港ではゲートの運用がタイトです。 つまり、既に福岡空港では、今以上の増便はゲート(固定スポット)の制約から困難な状況にあると言えるでしょう。増便するためには、オープンスポットの利用を増やすか、オフピーク時間帯の利用を増やすかしか方法はありませんが、利用者利便性の向上にはならず、限界もあります。このゲート不足の問題は、現空港で誘導路を二重化しても、滑走路を増設しても、解決できません。ターミナルの用地を大きく拡げるしか手段はありません。つまり、誘導路の二重化や滑走路の増設では、実質的には今以上に増便を可能にすることはできないと考えられます。実質的に今以上の増便を可能にするには、新空港しか選択肢はありません。
	増設案は1. にも書いていますが工事遅れになる要素があり、新設より早期に完成するとはいえません。
	利用者のことを考えた決断が望まれる。需要が伸びる可能性も低く、新空港を建設するのは説得力に欠ける。
	人口は将来共に減少、財政悪化し、空港利用者は減少すると思うし、これらの事業は、ゼネコン対策やたんなる財界の為と思う。
	福岡空港は10月も速報値で約5万人利用客が減少した。今年に入って10月までに約34万人昨年より減ったことになる。昨年度は30万人の減少だったので、今年は既に昨年1年分の減少数をオーバーした。需要予測はどんな経済状況下にあろうとも必ず伸びることになっていた。どんな場合でもプラスになると予測して4年連続マイナスなのだから話にならない。需要予測は完全に破綻した。マイナスもあり得ることを含めた精度の高い予測が求められる。新空港を建設するための需要予測はいらない。またこの需要予測を基にした経済界の新空港収支計画も完全に破綻した。新空港は無理である。
	・「アジアに近い」は需要増加にそれほどつながらないと思う。航空機ならもう1時間乗れば大阪や名古屋、1時間半乗れば東京に着いてしまう。しかも3大都市圏の方が旅客が圧倒的に多くビジネス需要もあるため、実勢運賃が福岡発より安い場合も出てきている。東南アジア方面ならまず成田発の方が福岡発より安い。「アジアに近い」は船便なら有利だが、航空便なら有利とは言えない。福岡の将来需要は過大評価されているとおもう。新空港は必要なし。現在の利便性を確保し他空港との差別化が必要だと思う。
	将来的には新空港が優位という見方があるが、こは2032年以降も需要が伸びることが前提。しかし2032年までの予測ですら伸びるとは思えない。その後も人口減少が著しく、とても伸び続けるという主張には納得できない。新空港は規模が大きいだけに、利用客が伸び悩み維持管理費だけが重くのしかかることが懸念される。現実的には滑走路増設案だと思う。
	・新空港が必要というが、需要が伸びる根拠が全く示されていません。特に2032年以降は需要予測もありません。その後も伸びると考えるのであれば県民が納得する根拠を示す必要があります。
	九州経済調査協会が、2005年の国勢調査を基に、出生率や社会移動率などを加えて推計したところ、福岡県内の人口は、2030年には50万人減少するとのこと。道路関係の交通量予測では人口減少を過小評価していた。人口減少高齢化をきちんと反映すれば、需要が伸び続けることなどあり得ないことは明白である。滑走路容量を売り物にした新空港が全く必要でないことは明らかだろう。
	需要予測(離発着・利用者数・貨物取り扱い量)は難しいが大幅に減るとは考えにくいがむしろ増えると思える(特に貨物)がそれよりも危険性と騒音にもっとも重点を置いて考えていただきたい。
	1.将来の需要予測に疑問がもたれる。 2.道州制となると、福岡、北九州、佐賀、熊本と共生の道をさぐらなければいけない。 3.高齢者は新幹線(国内旅行の場合)利用が増えるのではないか。
	24時間使用できること。拡張性が高いことが重要と考える。
	右肩上がりの将来はない。
	今後は大きく経済が右肩上がりになる可能性は無いと判断します。(全世界的にも)
	増便できる余地があるかどうかではなく、増便の可能性があるかどうかの方が問題。需要予測は楽観的すぎる。伸びるという具体的根拠に乏しい。市民は納得しないだろう。 これでは費用のかかる新空港は選択できない。
	・空港利用者の利益をまず考えるべきです。利便性と低料金が大切です。これは利用者だけでなく、運行する航空会社から見ても有利だと言えます。これを実現するには滑走路増設しかありません。 ・財政が厳しさを増しています。最低限の費用で最大限の効果を上げることが大切です。やはり滑走路増設案しかありません。 ・現空港には周辺対策費用がかかりますが、供給者便益はプラスになっています。ターミナル建て替え時収益力アップのため商業施設を充実させるなどの方策を考えるといいでしょう。 ・福岡空港は国内線中心の空港です。国際的な交流人口の増加より、国内の人口減、高齢化のほうが、需要に影響を与えます。それを考えると需要が伸び続けるという需要予測は説得力に欠けます。福岡市やその都市圏は2020年代後半から人口が減り始めると予測されています。需要予測のない2032年以降も右肩上がりで伸び続けるということは非常に考えにくいと思います。 ・財政が厳しい状況にある中、既存施設有効活用することが大切です。滑走路増設なら現在ある施設が引き続き使えます。地下鉄などのアクセス施設も利用できます。複線化された誘導路も使えます。建て替わったターミナルも使えます。新空港はすべて作り直すので、非常にもったいないです。 ・環境重視は世界的流れです。都市化が進む福岡ですが、開発する地域と自然環境を守る地域をはっきりしておく必要があります。それによって乱開発を抑えなければなりません。玄界灘は豊かな自然が残り、豊かな漁場であり、県民の憩いの場でもあります。新空港などの開発には反対です。 ・利用者が第一です！株式会社方式は建設費や利息など全てを最終的に利用者の運賃や施設使用料に上乗せするという仕組みになっています。利用者は絶対に納得しないでしょう。新空港ができれば、新幹線へのシフトも進むでしょう。とても新空港には賛成できません。
	1. 航空需要予測が大ざっぱで信じられない。根拠が示されていない。
	将来、乗客が増えるなどあまりにも楽観視している。この不況の折、くだらん工事などしないが良い。
	利用率(満席率)を高める努力が必要。消費者は空港のように二酸化炭素削減にならない移動手段より電車を使うようになる。新幹線を利用するようになるから空路は減少するのが世界の流れ。
2.利用者利便性について 324 件	
	新空港は用地獲得、アクセスも含めて、スムーズに行かないと着工できないのに、2010年、2032年の目標に間に合うのか心配。あとアクセスについては10分程度の所要時間増は問題ないが、空港拡大化による施設内移動や、スムーズな案内などに気を遣えばいいのでは？大きい空港となると、搭乗口までが遠い。
	既存の福岡空港を住民補償を十分にして、24時間空港として活用すべきである
	九州の玄関として現立地を最大限に活かすべき。全国一利便性の高い空港
	福岡空港の最大のポイントは、街からの近さにあるわけで、金をかけて遠くにしては、利用者が増えるとは思えない。(これで着陸料を上げたら料金が上がる可能性もあるのでは)抜本的な将来の方向性が新空港だとは思えない。
	利便性、合理性、経済性
	鹿児島の最北端に住んでいます。鹿児島空港まで2時間要する事から、九州新幹線全線開通すれば福岡空港まで1時間で来る事が可能です。よって、利

意見分類		寄せられたご意見
		用度は高くなると思いますので、博多駅周辺にあった方が便利です。
		現在、東京に在住していますが、東京から見えるものは、太宰府天満宮と中州と天神と屋台ぐらいでしょうか。空港の利便性を最大限に活かす為には、空港から大宰府まで地下鉄を延伸させる事が望ましいと思います。
		どちらが便利か。
		個人的には利便性を重視してます。
		日本が発展していくためには産業の発展が不可欠だと考えます。そのために24時間利用可能な空港というのは非常に大事であり、新空港案のほうに魅力を感じます。
		そもそも市政が何に重点を置くかで決めるべきと思う。例えば経済発展や外国との交流を第一に考えるならば新空港が秀でていると思うし、市民の利便性を重視するなら増設案を取るべきと思う。市民の視点も大事であるが、行政の視点も尊重した方がよいと思う。
		やはりこんなにアクセスのいい空港は世界にも誇れるものがあると思うし、自分は増設、又は現状維持という現行の空港を残してほしいです。
		24時間利用可能とかあったらすごく便利です！
		あせらず、でもてきかくに進めていくべきだと思います。どっちにするにしろ、まずお客さまが一番、私をふくめ多数の利用者がいる分、よりよいかいぜんをめざすべきです。
		便利になるならどちらでもいいと思います。
		私は「滑走路増設案」に賛成したいと覆います。利便性の維持・費用・工事期間の短さなどのメリットがあるからです。逆にデメリットもありますが、新空港を新たにつくる際、1からやらなければいけないので、時間も費用もかかってしまうからです。
		メリットが多く、不利便性が少ない方が良いと思います。
		福岡県全体の地域住民のメリット。
		滑走路増設がいいと思います。(便利になるため)
		建設・不動産業界のことを考えるより、市の財政健全化、福岡空港が誇る利便性をより追求すべき。新空港は全く不要。
		航空需要が増大するか、大きく減少するか不明である事から、増設の後、あらためて新空港を検討しても遅くないと思います。 ただ、新空港の場合、大型貨物機を使った深夜貨物便や、羽田や関西、中部への早朝・深夜旅客便の発着が可能になるため、ビジネス客やチャーター便を更に呼び込めると考え
		24Hアジアのゲートウェー　国家戦略
		24H　アジアのゲートウェー　安全安心な新空港を
		国家戦略24Hアジアに対して遅れをとるな　金額は何とか出来る
		24H海上空港　国家戦略
		24Hアジアに開かれたゲートウェー
		24Hアジアへの開かれた空港　国家戦略
		24Hアジアへの玄関に金額けちるな！！何とでもなる
		24Hアジアの開かれたゲートウェー安全安心の為、建設費の増大はやむを得ない、知恵を出せ
		24Hアジアへのゲートウェー空港 安全便利な空港を
		国家として考えるべき アジアに開かれたゲートウェー 多少建設費の増大はやむを得ない
		24Hアジアに開かれた空港 国家戦略がない
		24H海上空港 対アジア　国家戦略
		現利便性があっての発着回数の増加であって福岡の国際性が向上したわけではないのにその点の考慮に欠ける論理でポイントを大きく外している 新空港にすると発着数は減り、費用回数はできなくなると事実を見つめるべき
		24H新空港建設 アジアに開かれた遅れを取らない 新空港を！！
		24時間アジアに向けたゲートウェー。安全の為には建築費の増大はやむを得ない。
		国家戦略がない。24時間アジアゲートウェーを造れ
		国としての対案がない。アジア向け24時間空港をつくれ。
		アジア向けの24時間空港。安全の為！！
		国家戦略。24時間アジアへの玄関口。金を掛けろ。
		24時間アジアに開かれたゲートウェー。安全の為には多少建設費増大については知恵を絞れ。
		24時間アジアに開かれた空港を！！安全の為には多少建設費増大はやむを得ない。
		国家戦略。24時間アジアゲートウェー空港をつくれ！！金額は知恵を絞れ。
		国家戦略。24時間アジアに向けて。遅れるな。
		24時間アジアへのゲートウェー国家戦略！！金を掛けるべし。
		現時点では発着に余力はあるが、後々は難しくなる。現時点では処理容量を早期に拡大し、アクセス、利便性を維持して増設する方が良い。重視されている4項目にも記載されている。初期投資が少なく、容易に済み、環境もある程度(新設に比べ)保全される。佐賀の諫早湾干拓訴訟のような例もあり、スムースにいく。新空港より増設であろう。
		私は増設以外は考えられないと思っています！！北九州空港の様にアクセスが悪いのも良くないと思います。
		利便性と初期投資が少なくて済む
		現在の都心へのアクセスの利便性(これは日本一じゃないか)と、将来の需要増大へ応えることと24時間運用のどちらを取るかということになる。新空港の方は、この付近の観光(「金印」の志賀島など)の振興につながると思う。ただ、漁業への影響が心配。(あらやくえ、ふく等の漁獲高が減るのが心配)
		・24時間利用が可能といっても、空港についてからの交通は？ ・空港島へ行くのに今まで以上に時間、費用がかかるので使いづらくなるのでは？ ・安全性は新空港の方が良いとは思う。
		将来を思うと「新空港案」の方が幅広く利用出来て、長期にわたって更なる滑走路も作れる。
		より利用し易く、効率良くなりそうだと思いました
		短所、長所ともに分かり易かったです。「新空港案」の際の交通網について、どの様な方向で行うのか案があるならば知りたいです。
		どちらにしろ欠点はあるけど、人々の使い易さを大切にしてほしい。
		将来の方向性選択のポイントをひとつごとにクリアすることによって私たちも便利になり良いと思う
		滑走路増設案の方が良いと思う。資金やアクセス利便性を考えるのが先だと思う。新幹線を利用する人が増えるかも。
		私が考えるそれぞれの案に対するメリット・デメリットは滑走路増設だと、今までの条件でもっと便利になるというメリット、今後の許容の問題がデメリット。 新空港だと、様々な制限がなくなるというメリット、埋立のデメリットだと思います。
		滑走路増設でも新空港でも、両方とも便利である。
		福岡空港は都心部に近く便利なところだから、訪れる人も多いと思う。新空港案になれば都心部から離れるので都心部へ足を運ぶ人が減るのではないかと思った。
		新空港をつくるのも良い案だとは思いますが、少し不便になると思います。よく空港を利用してますが、それは便利な位置にあるからという理由もあります。
		便利になるのはいいことだと思う。
		現在の福岡空港のアクセスの良さには満足しているので、できることならこの利点は捨てたくない。

意見分類		寄せられたご意見
		将来的に考えると、新空港を作った方がいいかもしれない。でも空港までの交通が不便。今の場所は地下鉄もあるので便利と思った。
		便利なところや検討するところがよくわかった。
		将来のことを考えれば、すごく便利になるのでよいと思いました。
		将来は、空港の時間とか便とかを増やして値段ももっと安くしてほしいなと思った。安全性も重視してほしいと思った。
		どちらにしても滑走路が増えて便利になることはいいことだと思う。
		更なる空港を増設するとしたら、アクセスについてなど福岡県民に詳しく説明していくべきではないかと思う。日本の発展だけでなく、県民の生活についても考慮するべきだと思った。
		東区の人にはとても便利になるから新空港も悪くないと思います。
		どちらになっても利用する側が快適に空港を利用できれば良いと思う。
		私は滑走路増設案の方が良いと思います。環境にも良いし、交通の便利が良いからです。
		両方良いところも悪いところもあるけど、私は滑走路増設の方が今まで通り利用しやすいと思いました。
		福岡空港は天神からも近いので、利用しやすいですが、三苫の方だと利用しにくいので、あまり魅力を感じないです。
		滑走路増設の方が良いと思う。新しく空港を作ると時間もお金もかかるし、交通便も多少であっても悪くなってしまう。どちらの場合も場所の確保が重要な問題になると思う。埋め立てなければならない点でも環境への影響が大きい。新空港はやめるべきだ。
		博多駅から5分という利便性を残すべきです。これは福岡の財産です。
		１１月２８日西日本新聞、グアム線１００万人突破　コンチネンタル航空アジア太平洋支社長インタビュー　Q:福岡空港の将来像についてはどうか　A:新空港の建設ではなく、現空港の活用を考えるべきだ。福岡ほど都心に近く便利な空港はない。　　九州新幹線鹿児島ルートが全線開通すれば、九州内の航空路線は廃止や縮小が予想されるが　　国内線の便数減少分を補うほど、国際線の需要は伸びないので現空港の拡張で対応できる。　　新空港を建設すれば、航空会社が払う空港使用料が高くなり、便数減少にもつながりかねない。 全くの同感で、滑走路増設がよい。新空港は税金の無駄遣い。
		「滑走路増設案」で、今の空港の利便性を活かして欲しいです。
		新空港で海外路線が増えてほしい。
		陸上に影響のない海上に！アジアゲートウェー　24H空港
		現在のアクセスを最大限利用し、早期に滑走路増設。
		現在の高いアクセス利便性を維持する。
		利用者の利便性が向上するような配慮をお願いしたい。
		アジア向　24H空港（海上）　国の方策いましかない
		24H　海上空港　多少建設費の増額はやむを得ない。 安全第一
		費用の面や利便性を考えると、滑走路増設案が良いと思う。
		現在の福岡空港は世界的に見ても立地がすばらしいと思うので、特徴を生かして現在の空港を改良してほしい。
		24H　海上空港賛成。国策！アジアに向けたゲートウェー
		アジアゲートウェー　24H　海上空港　費用の増大はやむを得ない
		アジアに向けた24H　海上空港　安全第一
		アジアに対する国の方策！24H海上空港
		24Hアジアゲートウェーとして国の方策を示せ。
		・24時間利用可能にする必要はない。 ・10年前に比べ特に国際線は採算がとれず撤退する航空会社、路線が増えて現在アジア・ゲートウェイ構想は難しい→上海・仁川・香港が主張
		空港内の特に荷物検査が混雑する時が多く、みやげ物屋も小さく、一方で、人がいないスペースもあり、空港の拡張と共に今すぐにすべき改善も多い空港であると思われる。
		現空港は市内にあり、交通アクセスを考えても非常に便利である。新空港建設には現空港の跡地利用や問題等もあるため現空港のまま残してほしい。
		税金のムダ使いになる新空港案より、低コストで利便性のある滑走路増設の方がいいと思う。
		アジアへのゲートウェー　24H海上空港　安全の為、建設費増大は仕方ない
		24H海上空港　アジアゲートウェー
		アジアゲートウェー　24H　海上空港　アジアに負けるな
		アジアゲートウェー　24H　海上空港
		利便性が良いので増設の方が良い。
		近い空港が良い。
		利便性が良いので増設の方が良い。
		・この時代なので万が一新空港で地震などがおきた時に修理などもまた税金なのは嫌だ。 ・北九州空港みたいになる場合があるかも。 ・あくまでも福岡以外の人の便利性も考えて下さい。
		需要が右肩上がりとは思えない。利便性を考えれば、現状又は増設程度で良いと思う。
		将来国内人口減少を考えると、利用者数は海外（アジア）からの増加を計算にいれたとしても、ある程度で頭打ちと考えられる。増設案の滑走路処理容量で十分こと足りるであろう。また、現空港の立地でこその需要であり、アクセス利便性は利用率の大きなウエイトをしめていると考えられる。
		24時間空港にしてほしい。将来の日本の発展の為国際空港として新設すべきであると思ひます。
		新空港には道路（高速）や交通機関（電車等）のアクセス利便性の検討が是非必要なので「以下の点について」に加える必要があると思います。
		現在の高いアクセス利便性を維持すること。
		新空港は不必要。今の場所にあるからこそ、利用価値があると思います。
		利便性が良いので滑走路増設の方が良い。
		現在のアクセス利便性を維持する。
		現空港の利便性を維持し、滑走路増設を増設する。また現空港周辺地域の方々に用地買収等に対する説明等、十分に行い、理解していただくことが必要と思う。
		現空港のすばらしいアクセス利便性こそが最大のポイントだ。福岡に知人が来たときなど必ず『便利やね～』という声を聞く。なんとなく誇らしい気持ちにもなる。それは住民の財産だと思う。もし一度失えば、二度と手に入れることはできない。
		新空港案は、コストがかかり、時間もかかる。さらに交通の利便性を上げる工事も必要になる。それだけの資金をかけても得られるものは少ない。滑走路増設案の方がコストパフォーマンスもよく、将来性があると思います。
		利便性や事業費を考えると、滑走路増設が良いと思う。
		現在の高いアクセス利便性を維持することに賛成します。
		将来需要が増えたとしても、新空港を建設する必要はないと思います。既存の空港を中心として、資金がかからなく利便性があがる滑走路増設の方がいいと思います。
		利便性が良いので増設の方が良い。
		旅客の利益を最優先すべきで、利便性や施設使用料の安い滑走路増設案を支持する。 逆に着陸料が1．4倍になるなど施設使用料の値上げに頼る新空港案は支持できない。 旅客の利益に反する。
		空港は利用者の利便性がよく、航空会社が商売しやすい環境が必要。滑走路増設が適当。 新空港は滑走路要領に優れるが、現在需要が減少していることや、将来の人口減少を考えると、需要はあまり伸びないと思う。
		大手エアライン関係者の意見は聞かなくて良い。 なぜなら、彼らは利用者の立場と相反する、ボロ儲けを企んでいるからである。 現空港ならば、アクセスに胡坐をかいて楽に商売ができる。 また、容量に限界がある現空港ならば、スカイマークのような新規参入を妨害できるから、ボッタクリ運賃を設定できる。 エアラインの立場から見れば当然だが、少しは利用者のことも考えてほしい。 空港地主の意見など聞かなくていい。 彼らはタチの悪い総会屋と同類。 一人当たり年間約1000万円の借地料を、堂々と「生活費だ」と言い切る。 理性もヘッタクレもない。 こんな金の使い方は、一刻も早く止めるべきである。
		利便性とすでにあるものを最後まできちんと使うということです。今の福岡空港は新しい施設もあり、現在でも改修されています。ビルを建て替える計画も

意見分類		寄せられたご意見
		あると聞いてます。新空港では、それらは十分に活用されないまま、取り壊されてしまいます。非常にもったいないです。もうそういった時代ではないはずです。現在の施設が最大限活用される、滑走路増設案がよいと思います。
		早さとコスト、それに利便性を重視する。滑走路増設案がよい。 麻生知事も利便性を最重要視すると議会で述べている。 知事は昨年の知事選で、滑走路増設を最優先に考えるという公約を掲げて当選した。 県民も滑走路増設を支持しているということだろう。
		安全の為には出費はやむを得ない。24H アジアゲートウェー
		現空港の愛着はあるものの、利便性が良く反対に危険が(周辺地域)はらんでいる
		新興国との移動の増加が見込まれる事を考えれば、利用時間の制約が無く、国内、国際ターミナルが一体化する新空港案が良いようにみれます。
		今の空港に地主さんが多くいて年間の支払いが180億かかるとのことですが、それでも日本一便利な場所なので何億かかろうと今の場所を増設してもらいたい。
		市街地のアクセス、環境問題を十分考慮して選択して頂きたい
		福岡のアジアを見すえた発展と成長。港、空港等物質物流の一元化。
		今後、人口の伸びを考えても24時間化や今回計画以上の増設はないと考えるため、滑走路増設案を推します。
		日本で一番便利な空港の位置付け及び特性を生かすべき。
		一番の問題は空港へのアクセスだと思われるのでその部分を最重要課題として取り組めば現在の利便性の良い空港よりもいいと思える。
		用地買収は早急にとりかかるべきである。高さ制限は現行どおりで可と思う。これ以上高いビルを建ててどうするのですか。利用時間は考える必要があります。新空港については財源と自然の問題はどちらも無視できません。やめるべきです。
		人や物の移動が今度増えることは明らかです。たとえば羽田からの最終便は20時となっており、もう1時間でも遅い便を望みます。24Hまでといかなくてもそれに近い利用時間を目指すべきでは。
		一極集中している福岡市の将来を考えれば様々な制約のあるぞ案よりも新空港案が良い。遠い将来の為にも海上空港案を選択する。ただ利便性向上の為にアイランドシティー事業と連携させた鉄道、都市高速同の整備をお願いしたい。
		拡張性、アクセスの利便性、24時間対応、自然環境の保全がポイントと考えられる。
		利用する者の時間的な迅速性をどのように考えておられるのでしょうか。
		①2本の滑走路になれば、滑走路処理容量を早期に拡大する。将来的にも充分である。 ②現在の高いアクセス、利便性を維持出来るもっとも便利な空港である。 ③新しく空港を作ることに比べて、小さい初期投資で需要増に対応出来る、費用が1/5ですむ。 ④滑走路増設が優位な方策です。 ⑤もう1本滑走路増設が出来れば充分です。
		既存の施設(道路、鉄道、港湾)との連携を広く考え利便性を重視したネット構築が必要と思う。
		空港を使うのは、旅行者と航空会社。両者の利益を最優先に考えるべきである。両者にとって博多駅から5分という利便性は何よりも大切である。新空港になれば利便性が落ちるばかりでなく、割高な建設費により、施設の使用料が大幅に値上げされる恐れがある。新空港は建設すべきではない、滑走路増設が優れている。
		利便性と費用対効果を重視したい。どちらも滑走路増設案が優れている。
		24時間空港(国際線)の必要性は、他県の空港においても同様の議論がされていると思いますが、こと「福岡空港」については利便性を抜きに議論すべきではないと考えます。福岡天神・博多周辺の企業人にとっていかに便利な空港であるかは言うまでもありません。国際線の充実が必要か否かの論議も足らないような気がします。
		福岡市の将来の発展のための新事業であるはずだが、新空港案は、これまでの福岡空港の利便性を無くすことで発展を妨げる福岡市を衰退させる案である。資料中の福岡空港がもたらす効果を考えるなら、現在の空港設備を流用することを考えるべきである。
		1. 費用と利便性を見る限り、増設優位がはっきりしている。 2. JR、高速の乗り入れ方法、具体的対策の検討を並行して行われるべきではないでしょうか。それとも検討終了しているけど未発表なのでしょうか。(新設の場合)
		滑走路増設では24時間化できないとのことですが、利用状況は殆どが国内で海外でも多いのは、中国・韓国、これは時差もない。ならば24時間化による利用頻度はあまりないと思われる。なにより現空港はアクセスが日本一であり、それに向けたインフラも投資してきた。これをムダにしてはいけない。新空港は巨額の投資が必要。アクセスも悪くなる。巨額投資により採算がとれなくなったら、そのツケはまた国民に回ってきます。新空港はやるべきではない。
		関西などに行く人、関西あたりから来る人は、空港が移転したら新幹線を利用すると思います。町に近いから利用していたのにメリットがなくなりますから。利用者が移転によって減る可能性も考えてほしいです。
		市内→飛行場までの運賃・時間が大きくなるのは問題であると思う。
		世界のすう勢として24時間営業の空港へ移動している。新空港の場合、多少の不便はあるにしてもアクセス交通を是非考慮して不便のないようにし、新空港建設をするべきです。福岡市の発展の為にも欠かせません。
		たとえば、大分－羽田の飛行機を利用すると、福岡－羽田の方が、金額でかなり安く、福岡から大分までバスで移動しても、それでも安くつきます。よって今の場所で空港を続けた方がいろんなメリットが大きいと思います。
		・国内線については、新幹線整備も進んでいる中、将来の機能分担がどうなるのか、わかりやすい説明が欲しい。 ・現空港は利便性で現在でもアピール度が高い。国際競争力でも優位となっている。
		利便性は利用客にプラス。建設費の低さは納税者にプラス。滑走路増設案が優れている。
		利便性と費用対効果が優れている増設案がよい。
		利便性、特に九州全土からの集客を考えるなら、新幹線博多駅から5分の現空港は非常に優位だとおもう。需要が減少している現実があるが、やるとすれば滑走路増設しかないと思う。需要が減っていることを考えるなら、新空港は過大投資である。財政状況など足元をきちんと見ながら考える必要がある。新空港は現実性に乏しい。
		日本一便利な空港は移転してほしくない。
		福岡空港の問題 1.借地料、騒音対策費用 2.高度制限 3.安全性 4.拡張性(将来性) 5.運用制限(24H空港) 6.処理容量 滑走路を増設したとしても、処理容量が増加するだけで、他の問題点の解決にはならない。新空港が必要！！
		九州新幹線が全線開通すれば、南九州のアクセスは飛躍的に短縮される。観光を重視する南九州にとって、又国内外の観光客、ビジネスにとっても利便性の高い現空港は最高であり、省資源、省エネルギーの観点からも重要な選択のポイントである。
		滑走路増設では高さ制限、危険性、利用時間は解消されない。新空港では、更なる需要増にも対応出来る百年の計が大事と思います。
		福岡空港は今の利便性ゆえに支持されていると思う。それでもしょっちゅう空港CLOSEになったり、夏の夕立ちや冬場は移動をくり返している者にとっては、ひやひやする。新宮沖は上記の通り、日本海からの直接の風がとても不安である。他の日本海側の海沿いの空港と比較して欲しい。今ある北九州空港や佐賀空港を国際線に転用するのはどうか。あまりお金をかける時期ではないと思うが。 福岡市にお金が落ちなくなるのは困るのでしょうけれど。
		福岡市馬出に住んでいたので、福岡空港の過密化については理解できる。今の場所へのアクセスの良さは日本一だと思うので、できるだけ場所は変えず、他の検討もやりながら進めていってほしい。
		新空港が出来る事によって、利便性が高まるのはとても嬉しい事だが、環境、安全問題が怖い。
		・やはり高いアクセス利便性を維持していきたい。 ・自分も東区原田に住んでいるので、騒音など気になるところはあるが、それは住む方の工夫で何とかなると思います。 ・個人的には、奈多の海岸はなくして欲しくありません。サーフィンをしたり、釣りをしているからです。
		利便性は大事だと思うが、10～15分の変化ならば、たいして気になる点ではないと思う。福岡に住む人にはまちづくりは気になると思うので、景観を大切にして欲しい。
		アクセスの利便性がポイントになると思う。その他の比較については、新空港の方が有利である。
		かかる費用、利便性を考えると増設の方が良いと思いました。掛かった費用をどれぐらいで取り戻すのか、という面も知りたいところです。
		自分は滑走路増設すべきだと考える。交通ネットワークで大切な事は、鉄道も自動車も空港も全てリンクし易くする必要があると思う。その点で、新空港は難しい部分があると思う。

意見分類		寄せられたご意見
		民間の意見を一番にしてほしい。(利用面や環境面など)
		建設費の安さと利便性で滑走路増設案に賛成。
		現空港の利便性を保ち、発展させていく方向が望ましい。
		利用者の視点に立って、利便性と費用の安さがもっとも大切だと考える。
		九州新幹線や高速道路等，航空機以外の交通機関の充実も考えると，福岡市内に住む者としては遠くて広い新空港より，狭くても近くてアクセスがよい現在の空港の方がありがたい。
		"新空港"の必要性はよく理解できるが、事前にアクセスを整備し、受け入れ体制を作ることが必要ではないか？
		長い目で見ると新空港案が正しいと感じる。でも現在の地下鉄直結という利便性も捨てがたい。地下鉄かそれに代わる交通手段が出来ればと思うが、様々な問題がありそう(西鉄が幅をきかせてるコトなど)
		アクセスの整備
		どちらとも長所、短所があり選びにくいですが、どちらかというと滑走路増設に賛成です。利便性が良く気軽に行けるので。(飛行機利用だけでなく、夜景を見に行ったり、施設内で食事したり、見送りお迎えや空港限定のお菓子を買いに行ったりなど)
		24時間使用する前提で交通アクセスの整備まで考える必要があると思う。
		アジア各国の空港はみな24時間空港になっている現状の中で、24時間利用可能な空港にしなければ都市間競争に負けてしまうので、新空港は必要である。
		選択基準の順位づけがもっとも重要。①財政　②利便性　③騒音
		どうせ費用をかけるのなら外国に自慢出来る24時間空港がいい。
		アクセスの利便性が第一だと思う。(新空港に鉄道が乗入れれば良いと思うが・・・無理？)
		現在の高いアクセス利便性を維持する。
		アジアゲートウェー　24H海上空港国策である。
		近くて安全な空港海上24H空港
		アジアに開かれた24H海上空港　近くて安全な空港
		24H海上空港　安全の為に多少の建設費の増加やむを得ない
		国策である　アジアに開かれた24H海上空港　いそげ
		アジアに対する国策　24H海上空港
		国事であるべし　24H空港　安全をけちるな
		国事である　アジアに開かれた24H海上空港
		アジアゲートウェー　24H海上空港国策である。
		アジアゲートウェー　24H海上空港OK！！
		利便性、コスト、これらが路線誘致につながるし、これらがよくなければ、路線の撤退につながる。新空港は厳しい。
		そもそも需要が拡大する前提にたっていること自体が全く理解できない。人口が縮小するのにある程度アジアからの流入が増えたからといって国内線の需要減は絶対に補えない。現在の需要は、福岡空港の立地の良さサクセスの良さに支えられているのにどこへ移転するにしても今以上の場所はありえない。大阪や名古屋はほぼ新幹線に需要が移っている。新空港となれば東京への移動も相当数新幹線に需要が転移するはずである。
		今の空港の良い点は利便性に優れている事だと思う。
		福岡の将来を考えると、新空港の交通インフラを整備する必要があると思う。
		世界のハブ空港を目指すべき 1.必要便数のさばける空港 2.24時間利用可能な空港 3.建設費を含めたTotal的な判断を望む
		将来の日本の目指すべき方向だと思います。アジアでのリーダーの位置を維持したいのであれば、24時間空港は不可欠と思います。
		経営、利便性、自然環境の維持
		安全性はもちろん一番大事ですが、便利さも捨てがたいので、便利であるように、空港までの交通を便利に出来るように、新空港では考えて欲しい。
		24時間利用可能な空港を整備すべきである。
		営業時間、利用本数等考えると、新空港案が良い。
		50年、100年先を考えた、24時間の海上空港が良い。
		費用対効果を考えると増設であるが、将来性や利用時間など、長期的な視点で考えええる必要があると思います。
		アクセス利便性、小さい投資での増設は堅持すべき事と考える。特に日本一、世界一便利な空港である福岡空港の利便性は、守るべきである。将来の増設には、用地買収を逐次進めて行くべきと思う。
		・空、陸の便や国民の考え方の変化に対応出来る様な、高機能、柔軟な空港にしてもらいたい。 ・建設費は多少多く掛かっても、九州圏内や、国の利益に繋がる設備にしてもらいたい。 ・外国に競争して負けない利便性、使用料も検討してもらいたい。
		是非現空港の利便性を活かし、増設を考えて欲しい。
		新空港の交通インフラの整備は必要！
		福岡都市圏の都市計画の上でも、現在地は障害である。現在東京発の最終便の時間が早いので困る。
		安全性、東アジアの中心としてハブ機能を持った空港、24時間対応が可能等で新空港方式が良いと思う。
		何といっても財政。早期対策を。アクセスの利便性は日本一。
		今の交通アクセスの利便性が失われてしまうのは困る。地下鉄一本でいける、というのが今の空港の利点だ。新空港を建てるなら地下鉄をつないで欲しい。
		1.できるだけ低いコストで早期整備をしてほしい。 2.アクセス利便性を重視してほしい。
		今や新空港が多すぎて利用客も鉄道との奪い合いの為、限られた場所、時間の便のみ混み合うと思いますので、その点の検討をしていると思いますが、その総合的調査は見えてませんが。
		福岡空港のよさは現地にあるからこそです！！関空だって成田だって、結局は伊丹や羽田にかないません。
		そんなに24時間もの利用が必要なのか。もっとスローで良いのではないか。
		今の所が便利が良いので、いいです。
		・利便性 ・コスト ・自然破壊をしない ★滑走路処理容量を早期に拡大する→世界同時恐慌の中、国の緊急経済対策にもなりうる。
		・利便性・事業費 ・環境
		空港をつくっても欠航になるようなものはつくってほしくない。
		福岡の将来を考えると、新空港の交通インフラを整備する必要があると思う。
		24時間空港建設を！！
		新空港へのアクセスを整備する事で、周辺の環境(利便性)の向上を望む。
		新空港を作れば、借地料や環境対策費を減らす事が出来、安全性の確保が出来るが、便利さに欠けると思う。
		今の空港では24時間利用は無理だと思う
		24時間空港を目指す為には、新空港が必要だと思う。
		24時間利用出来る空港
		・安全性の重要で、新空港が良い

意見分類		寄せられたご意見
		・24時間運用で公害が少ない
		韓国に持っていかれたアジアのハブ空港としての機能を、取り戻さねばならない。北九州空港との役割分担をいくら叫んでも、世界諸国の航空会社へのアピール力は弱い。24時間空港を目指す以外にはない。
		福岡市、北九州市、双方の利便性遠征から、三苫・新宮ゾーンが最適地
		現在考えている将来の需要予測は、将来発着回数が増加すると書いてあるが、これからの九州経済、人口減少の現状から推察するに、現状維持が適当なところではないだろうか。福岡空港（現在）の利便性の高さは、福岡経済、観光の両面にとっても多大な影響力がある、と思われる。
		新空港にすると国内線と国際線のターミナルが同じ建物になるので乗り継ぎが便利というが、国内－国際の乗り継ぎ客はどの程度いるのだろう。調べてみると2004年度で1日あたりの平均国際線利用客6151人のうち乗り継ぎ客はわずか130人にすぎなかった。今後は人口減少により福岡空港の地方線はさらに縮小されるだろう。再拡張により羽田空港に国際線が乗り入れる。関空も近距離アジア線が充実してきている。乗り継ぎ客がこれらの空港に流れる可能性は高く、福岡空港での乗り継ぎ客は長期的には減少するのではないかと思われる。現空港の滑走路増設で十分である。利便性の低下、ばく大な建設費、自然環境の破壊など問題の多い新空港案には反対する。
		新空港へのアクセスは、天神からはバスまたは博多駅乗換えとなり、非常に悪くなる。また博多駅からも新空港は運転本数が地下鉄に比べ格段に少なくなり、乗車時間だけの単純比較はできない。JRは快速で新空港まで20分かかるものと思われ、所要時間15分というのは特急を走らせるしかない。こんな近距離に特急を走らせるメリットはなく、JRは特急を新設しないと思われる。よって新空港へのJRの乗車時間は最低20分だと考えられる。
		滑走路増設で十分だと考える。但し、現状の古いターミナルビル前は航空機の離合が出来ないので、ここは検討の余地あり。滑走路が増えても誘導路が狭くて朝10時の混雑時に待機状態だと意味が無い。
		福岡空港は市街地にあり便利であるが、安全性が大事である。
		24時間使用できる。（会社が増える、人が増える）
		利便性が第一。需要も大きく減っているので滑走路増設で滑走路容量は十分。
		利便性で増設案がよい。騒音は広がる可能性は低く、自然環境への影響も小さい。現空港は危険だという人もいるが、空港が移転しても、事故の可能性は変わらない。二次災害の危険性が減るだけ。費用対効果としては非常に低い。それより、事故が起きないよう対策にお金をつぎ込んだほうがよほど効果的。新空港は風の強さから事故の危険性が増すこともありうる。
		利便性、環境、費用対効果どれをとっても滑走路増設が優れている。新空港は滑走路容量が大きいが、需要予測は外れており、今後右肩上がりで伸びるかどうか疑問である。
		投資はできるだけ少なく、効果を大きくするには滑走路増設しかない。利便性、自然環境、新宮町の住環境の悪化などを考えると新空港は賛成できない。将来の街づくりなど、人口減少化において高層化が進むとは思えない。
		利用者のための利便性は何より大切です。費用対効果の優れている滑走路増設案がいいとおもいます。
		利便性と低コストが何よりも大切。知事も利便性がもっとも大切と何度も繰り返している。
		利便性を最重視。新空港の場合、特に福岡の中心である天神からの利便性の低下は著しい。
		利用者の利便性が軽視されている。
		今の交通の便のよさが福岡空港を発展させたので、移転した場合、利用客は絶対激減するのは明白である。どうしても新空港を作ると言うならば、東京・大阪・名古屋・沖縄の主要路線は現空港で運用する事。
		今の空港も便利ですが、新空港になった場合の交通の便を考えてほしい。今が便利過ぎるので悪くなると不安になる。（利用しない）
		空港は利用客のためにある施設。利用者に取って利がある滑走路増設が良いに決まっている。
		環境問題はどちらの案にも存在し、コスト面は長いスパンで見ればあまり変わらないと思います。 現在の高いアクセス利便性の維持と需要増に早く対応してほしいです。 また将来的に発着回数は大幅に増加しないと思うので、新空港は必要ないと思います。
		24時間海上空港が良い！
		新しい海上空港24時間空港が望ましい。
		アジアに向けた国際空港。24時間の海上空港を建設が良い。
		東南方向に向けて24時間空港を作れ。
		・増設、又は新空港の必要性は判る。 ・こんな便利な空港なので、個人的にはなんとか増設で対応出来ればと思う。
		新空港のアクセス利便性もかなり高い。全国トップクラス。これなら新空港の方がはるかに優れる。現空港はあまりにも問題が多すぎる。
		福岡空港と九州新幹線を連動させることが九州の発展にとって必要。空港は現在位置で滑走路を増やしたらよい。
		航空会社にとって商売しやすい空港であるべき。そう考えると利便性や安い着陸料が大切。新空港ではこれらは実現できない。
		現在の空港はアクセスがいいし、利用者は満足しています。折角、地下鉄や高速道路が出来て、便利になってます。新空港が他に移転すると、無駄になると思いますので、現空港の増設がいいと思います。
		国際空港24時間を望む。
		他の海域で24時間国際空港建設を！！
		東南アジアに向けて24時間空港賛成。
		アジアに開かれた24時間空港を！
		安全な24時間を海上につくれ。
		アジアへの玄関口、24時間空港の新設
		24時間海に空港を望む
		アジアに向けた玄関空港 24時間空港を望む
		アジアへの玄関に24時間空港賛成
		国の将来のため、外国のお客様に来てもらうべく、24時間新海上空港建設賛成。
		近くて便利な海上空港。アジアへの玄関口
		安全な海上空港。多少の建設費の増大はやむを得ない。24時間、アジアの玄関口としての新空港の新設賛成。
		別の近い場所海域に24時間空港の新設を望む。
		アジアに向けての玄関口、24時間空港新設に賛成。
		アジアへの玄関口、福岡空港24時間空港を実現してほしい。
		別の海域で、アジアへの玄関口、24時間空港建設を。
		24時間アジアへの玄関口空港賛成。
		アジアの玄関口、24時間空港新設賛成。
		現福岡空港は限界がある。24時間海上空港を、玄関口である素晴らしいものを造ってほしい。
		実績のある福岡空港、もう限界。安全な海上24時間空港、アジアへの玄関口空港を！！
		24時間海上空港新設。
		24時間海上空港、アジアへの玄関口
		近くて安全な海域に24時間空港、アジアへの玄関口空港賛成。
		実績のある福岡空港。アジアへの新しい玄関口24時間空港を造るべきである。
		便利で実績のある福岡空港。もう限界だと思う。
		別の海域で安全な24時間空港新設を望む。
		アジアへの玄関口福岡空港、素晴らしい24時間空港を造ってほしい。
		実績のある福岡空港、限界である。 24時間海上空港の実現を。
		実績のある福岡空港、新しい海上24時間空港の新設を望む。
		近くて便利で安全な24時間海上空港を望む。
		近くて安全な空港

意見分類	寄せられたご意見
	実績のある福岡空港のかわりに、海上24時間空港を望む。
	利便性が悪くなればお客は不便を感じるでしょう。高齢化社会に優しい施策にしてほしいです。空港を移転させることには反対です。
	利便性が大切。空港が遠くなればタクシーが利用できない。新空港ならタクシー利用者は大きく減るだろうな。業界も困ると思う。ただでさえタクシー業界は運転手の低賃金問題などで大変だというのに。新空港には反対。
	高さ制限が解除され高層ビルが建てられるなど経済界側の利益であり主張にすぎない。一方で新空港ならば利便性の低下や施設使用料の大幅アップなど利用する立場の不利益が大きい。どちらの利益を取るかと言えば当然空港を利用する立場の利益を考えるべきである。
	利便性が大切。空港が遠くなればタクシーが利用できない。新空港ならタクシー利用者は大きく減るだろうな。業界も困ると思う。ただでさえタクシー業界は運転手の低賃金問題などで大変だというのに。新空港には反対。自然環境を守る必要がある。国定公園は自分たちで開発を制限しようと定めた区域のはず。そこを開発するのはおかしい。
	結論としては今後の日本人の人口低下。現在抱える財政赤字。アクセスの利便性等を勘案して、現在の場所での滑走路増設案が適当だと思います。その上で、何とか24時間空港化は目指して頂きたいです。
	海上24時間空港の新設を望む
	アジアゲートウェー　24H海上空港を望む。
	海上に24時間空港をつくるべきである
	今後も広がりを考えた方向 ・24H空港 ・バックヤードを含めた地域性
	発展性や利便性として環境（騒音）が良くなるので新空港をお願いします。
	アジアゲートウェー賛成。安全、安心の24H空港をお願いします。
	ハブ空港として24時間利用できるかがポイント。
	新空港になると24時間仕様が可能となり、アジアの玄関口となり利用度、発展が大きくなる。新空港に賛成。
	音の問題　交通アクセス　24時間の利用がポイントと思います。
	アジアの玄関口としての24時間空港が必要です。
	目先の10年ではなく、将来の利便性や利点を考えると「新空港」と思う。24時間空港は必要。
	24時間の利用が可能となること。
	将来を見てアジアの玄関口としての24時間空港がいいと思います。
	地域の発展も考えて便利な所がいい。
	24時間使用できること。拡張性が高いことが重要と考える。
	高さ制限が解除され高層ビルが建てられるなど経済界側の利益であり主張にすぎない。一方で新空港ならば利便性の低下や施設使用料の大幅アップなど利用する立場の不利益が大きい。どちらの利益を取るかと言えば当然空港を利用する立場の利益を考えるべきである。誰のための空港か考えれば簡単なこと。
	知事などがよく言う「アジアゲートウエー」、聞こえがよいが、実際日本に入国する外国人の9割は、成田、中部、関空で占めている。言葉ではなく現実をみれば新空港など必要ないことは一目瞭然だろう。 知事はまた「利便性が一番大事」とも語っている。滑走路増設が良いことはいうまでもない。
	安全性は確認されているというのに、空港を移転させるのは理にかなっていない。大金を使うのなら航空機事故そのものを減らすために使ってほしい。そうすれば二次災害だけでなく一次災害もなくなる。費用対効果も上がる。 博多駅や天神という福岡空港利用者の多い地域から近いことは大きい。利便性のよさが大切だと思う。滑走路増設案ならそれが維持できる。
	利用客が困らないように利便性の確保が最重要。需要は伸びておらず減っている。将来的にも人口が減るなどマイナス要因がある。財政難な時代に過剰な投資は禁物。新空港は選択とはいえない。 新空港は乗り継ぎ客の利便性がよいというが、国内線～国際線の乗り継ぎ客は、国際線利用客1日あたり約6000人のうち140人しかいない。この後羽田再拡張により羽田発国際線が増え、福岡空港の乗り継ぎ需要はさらに減るだろう。 そう考えると新空港である必要はない。 環境保護が世の中の潮流。自然破壊は反対。冬は大いに荒れる玄界灘。埋め立て中に土砂が海に流れ込むことも予想される。漁場が心配。
	1、財政が逼迫しているので費用対効果が高い増設案がよい。2、利用客を増やすには利便性の高さは欠かせない。新幹線に負けるような新空港案では駄目。3、路線誘致には着陸料などの施設使用料が高くては駄目。新空港では今後福岡に誘致が期待されるLCCなどが展開しにくくなる。建設費用、期間、その後の空港経営を考えても滑走路増設案が優れている。
	飛行機の進入ルートの下に住んでいるが、安全性について経済界が意見するのはおかしい。何故今まで放置し、今頃になって言い出すのか。新空港がほしいだけじゃないのか。全く腹が立つ！地元合意、県民合意ができない新空港は論外。知事は県民を裏切ってはならない。 豊かな自然環境を子供たちに残そう。博多駅から地下鉄で5分の利便性を空港利用者に残そう。莫大な借金を子供たちに残すまい。新空港は要らない。
	・九州・福岡の将来の経済活動を始めとする社会活動を支え、アジアの玄関口として24時間対応の空港が必要であること。 ・近隣空港併用推進は真の空港利用者の利便性を欠く事になること。
	滑走路増設の方が、使い勝手もよく、環境にもやさしく、費用も比較的少額ですむので、望ましいと思う。
	・空港利用者の利益をまず考えるべきです。利便性と低料金が大切です。これは利用者だけでなく、運行する航空会社から見ても有利だと言えます。これを実現するには滑走路増設しかありません。 ・財政が厳しさを増しています。最低限の費用で最大限の効果を上げることが大切です。やはり滑走路増設案しかありません。 ・現空港には周辺対策費用がかかりますが、供給者便益はプラスになっています。ターミナル建て替え時収益力アップのため商業施設を充実させるなどの方策を考えるといいでしょう。 ・福岡空港は国内線中心の空港です。国際的な交流人口の増加より、国内の人口減、高齢化のほうが、需要に影響を与えます。それを考えると需要が伸び続けるという需要予測は説得力に欠けます。福岡市やその都市圏は2020年代後半から人口が減り始めると予測されています。需要予測のない2032年以降も右肩上がりで伸び続けるということは非常に考えにくいと思います。 ・財政が厳しい状況にある中、既存施設有効活用することが大切です。滑走路増設なら現在ある施設が引き続き使えます。地下鉄などのアクセス施設も利用できます。複線化された誘導路も使えます。建て替わったターミナルも使えます。新空港はすべて作り直すので、非常にもったいないです。 ・環境重視は世界的流れです。都市化が進む福岡ですが、開発する地域と自然環境を守る地域をはっきりしておく必要があります。それによって乱開発を抑えなければなりません。玄界灘は豊かな自然が残り、豊かな漁場であり、県民の憩いの場でもあります。新空港などの開発には反対です。 ・利用者が第一です！株式会社方式は建設費や利息など全てを最終的に利用者の運賃や施設使用料に上乗せするという仕組みになっています。利用者は絶対に納得しないでしょう。新空港ができれば、新幹線へのシフトも進むでしょう。とても新空港には賛成できません。
	①施設の年間時コストの比較（台風等の被害を含む） ②冬季の欠航率、遅れの具体的な数値をあげた比較（ウィンドカバレッジでは理解しにくい） 「新空港案」のところに記載したように、冬季の欠航が問題となっている中部との比較がほしい。
	・世界の全ての国への飛行でなくてアジアを中心に考えていくべきです。 ・飛行時間帯を前後1時間づつ延ばすようにすれば飛行回数も増える。 ・飛行機も騒音の小さいものに替えていく。
	現在の空港のほうが場所的に利用しやすいので、維持していってほしい。
	現在の高いアクセス利便性を維持することを重視し、滑走路増設が優位な方策と考える。
	どっちかだったら、増設の方がいいと思う。交通便とか考えて。
	事業効率性からも新空港には利用者も航空会社（新規乗り入れ）も増えないと考えられるので滑走路増設暗に賛成です。
	今の空港では24h空港は無理！！
	利便性や費用の問題等を考えると滑走路増設案の方が良いと思う。又、北九州新空港をもっと活用すべきだと思う。
	交通の面からも利便性は高く、現空港を存続すべきだ。費用の面からも滑走路増設案の方が少なくて済む。将来的に見ても利用者が急増するとは思えない。又、北九州空港を多いに活用すべきだと思う。
3.環境・安全について 217　件	
	空港滑走路増設による公害が増大するのであれば、新空港にするべき
	地震対策、台風対策、朝鮮からの攻撃対策
	周辺地域の環境アセスを詳細にする事
	新空港予定地の新宮町に与えるプラスの影響ばかり書くのではなく、マイナスの影響もきちんと書くべき。 新空港ができるということは、米軍や自衛隊も

意見分類		寄せられたご意見
		来ること。24時間空港になることで、24時間中付近の道路は交通があり、大型トラックが騒音・振動をまき散らす。交通事故の危険性が格段に増す。 幹線道路や鉄道により地域社会が分断される可能性。その他。
		新空港候補地はどちらも国定公園があり自然に恵まれた地域である。その環境を壊してまで新空港を建設する理由が見あたらない。 空港問題の発端となった需要がパンクするも、ここ数年利用客は大きく減っているという。飛行機の発着数もへっている。 滑走路増設という代替案もあるのだから、巨費を投じて自然破壊をすることはない。福岡空港は外国のお客も利用する。 海外からの旅行者に大規模な自然破壊を見せ、恥をかくことだけは避けたい。
		利用時間の制約について確かに利用者にとってはなくなった方がいいだろうが、住民としては今のように制約があった方がいいと思う。飛行機の騒音が深夜も続くとなると近隣住民は迷惑であるだろう。増設案の利点に利用時間の制約を入れてもいいのではないか。
		周辺地域の住民との合意形成、自然環境が問題となってくると思いました。
		空港ができたら、そう音などの問題もでてくると思う。
		最近、自然環境が良くないので、滑走路増設が良いと思う。
		新空港の方が周辺の住民等にはいいのかなと思った。
		便利になるのはいいことだけど、周辺地域のことを考えて空港を作っていってほしい。
		多額資金調達が必要なので、それも悩むところでもある。自然も破かいになると思う。
		騒音に悩まされると思いますが、滑走路を増やす方がいいと思います。
		人間にとっては便利になるが、今は環境問題を一番に考えるべきだと思う。
		24H アジアのゲートウェー 安全安心な新空港を
		24Hアジアの開かれたゲートウェー安全安心の為、建設費の増大はやむを得ない、知恵を出せ
		24Hアジアへのゲートウェー空港 安全便利な空港を
		24時間アジアに向けたゲートウェー。安全の為には建築費の増大はやむを得ない。
		国家戦略を描け。建設量増大OK。アジアゲートウェー造れ。
		アジア向けの24時間空港。安全の為！！
		24時間アジアに開かれたゲートウェー。安全の為には多少建設費増大については知恵を絞れ。
		24時間アジアに開かれた空港を！！安全の為には多少建設費増大はやむを得ない。
		現時点では発着に余力はあるが、後々は難しくなる。現時点では処理容量を早期に拡大し、アクセス、利便性を維持して増設する方が良い。重視されている4項目にも記載されている。初期投資が少なく、容易に済み、環境もある程度（新設に比べ）保全される。佐賀の諫早湾干拓訴訟のような例もあり、スムースにいく。新空港より増設であろう。
		現在の都心へのアクセスの利便性（これは日本一じゃないか）と、将来の需要増大へ応えることと24時間運用のどちらを取るかということになる。新空港の方は、この付近の観光（「金印」の志賀島など）の振興につながると思う。ただ、漁業への影響が心配。（あらやくえ、ふく等の漁獲高が減るのが心配）
		・24時間利用が可能といっても、空港についてからの交通は？ ・空港島へ行くのに今まで以上に時間、費用がかかるので使いづらくなるのでは？ ・安全性は新空港の方が良いとは思う。
		いずれにせよ周囲の環境とどう調和できるか。課題は重要。
		どちらにもメリット・デメリットがあるけど、私自身は将来的な事を考えて新空港の方が色々な可能性が広がって良いんじゃないかと思った。でも海などの環境問題もあるし、なかなか難しいと思う。
		安全性を考えると、お金はかかるけど、新しく埋め立てて新空港を作った方がいいと思う。
		個人的に新空港案の方が安全でいいと思います。自然環境のことをしっかり考えて自然を守ってくれるのならば賛成です。
		多額の投資をせずに、便を増やした方が良い。新空港は時間が長くなるだろうけど、海で働く人達には迷惑だと思う。私は環境を重視するので、新空港はダメだと思う。
		24時間空港が空いていたら飛行機に乗れるし便利だけど、周辺に住んでいる人は騒音で眠れないから難しいと思った。
		新空港はかなりのお金が必要で、自然環境への影響があるから私は滑走路増設の方がいいと思う。
		新空港は自然環境保全になっていいと思う。
		将来は、空港の時間とか便とかを増やして値段ももっと安くしてほしいなと思った。安全性も重視してほしいと思った。
		新空港にも利点は多いけれど、滑走路増設の方が安全性が高いのでいい。
		滑走路増設を支持します。自然を壊してまで旅行する必要はないと思う。飛行機自体が環境を壊しているのだから…。
		住民の人のことや自然環境のことも考えていて、いいと思う。
		2つを見て、滑走路増設がいいと思いました。新空港を作るには環境にも悪いし、お金もかかるからです。
		新しい空港が出来るのはいいけど、海に作るということなので環境のことは少し考えた方がいいと思います。
		滑走路増設は周辺地域の理解が必要なので大変そう。新空港は自然環境の保全になっていいと思う。
		環境に対してもっと目を向けてほしい。
		福岡に住んでる人、空港周辺の人の意見が重要。
		私は滑走路増設案の方が良いと思います。環境にも良いし、交通の便利が良いからです。
		環境問題を重視するべきだと思う。
		それぞれの良い面を見て、それが環境対策やお金の面で良い方を選べば良いと思う。
		新空港案が良いと思う。騒音も改善されると思う。
		資金面や環境面をよく比べて、より損害のない方を選択していただきたいと思います。
		問題点の少ないのは（数的には）滑走路だがこの問題は周りにかける制約で理解しか解決案がない。
		費用と環境を考えて、増設の方がよい。
		滑走路増設の方が良いと思う。新しく空港を作ると時間もお金もかかるし、交通便も多少であっても悪くなってしまう。どちらの場合も場所の確保が重要な問題になると思う。埋め立てなければならない点でも環境への影響が大きい。新空港はやめるべきだ。
		国定公園内あるいは至近距離に巨大建造物ができれば、その影響も非常に大きい。一度埋め立ててしまえば取り返しはつかない。開発は市中心部にとどめるなど 線引きをしなければ、なし崩し的に開発が進むおそれがある。新空港でなく滑走路増設を進める方がよい。
		陸上に影響のない海上に！アジアゲートウェー 24H空港
		24H アジアゲートウェー 安全の為、建設費増大やむを得ない。
		アジアゲートウェー 24H 安全安い海上空港 金のことは方策がいろいろある。
		24H 海上空港 多少建設費の増額はやむを得ない。 安全第一
		ポイントの一つとして離発着時の騒音や安全面など市街地に与えている影響についても考慮してよいのではないか。
		◎国内では電車の利用に力を入れる。北九州空港・佐賀空港を利用する。最寄り駅まで快速列車・特急列車を走らせる。それから福岡市内までの時間案内をアピールして、利用者の意識を変える。県内・県外・海外にアピールする。 ◎福岡県の将来のために緑を増やすことに今、お金を使ってほしい。 ◎福岡県の川をきれいにしたい。鮭の上って来る川にまできれいにしたいです。昔は鮭がいました。今も少しいます。 ◎県内の下水道の整備を急いでほしい。ガソリンスタンドの洗車の排水など。
		アジアに向けた24H 海上空港 安全第一
		新空港建設は自然環境の破壊にもつながるしデメリットが多いため増設案の方がよい。
		アジアへのゲートウェー 24H海上空港 安全の為、建設費増大は仕方ない
		アジアに対する国の方策！海上空港 安全の為建設費増大やむを得ない。
		多額な資金がかかっても安全面を考えると新空港案を選択いただきたい。
		海の上ということで自然環境にどう影響がでるか心配だし、交通渋滞なども心配。
		環境保護が第一だと思う。それに財政負担が大きすぎる。空港周辺の施設・交通などすべてがムダになってしまう。
		自然環境保全について十分な検討要。

意見分類		寄せられたご意見
		市街地空港は問題が大きすぎる。 アクセスがいいのは確かだが、それをはるかに上回るデメリットがある。 今の空港の利便性は、過去・現在・未来に渡る多大な犠牲の上に成り立っている。 騒音、事故の危険性、拡張性のなさ、市街地の分断、コミュニティの破壊、高さ制限、・・・ これらを解決するには、新空港が必要。 滑走路増設などあり得ない。
		新宮案のようにあれだけ海岸線に近く空港島を建設したのでは、海岸線への影響は避けられない。また広大な埋め立てにより、漁業被害も非常に大きいだろう。 自然破壊そのものの新空港は絶対に反対である。
		市街地空港での拡張など無理。 今でも騒音、事故の危険性、市街地分断、高さ制限、拡張性なし、などの問題山積み。 素直に新空港を選択すべき。
		福岡空港周辺で航空機事故が起きる確率は、現在の航空機の安全レベルや福岡空港の発着回数から計算すると、30～40年に一度くらいです。 これを高いととるか低いととるかは、いろいろな意見があるでしょうが、少なくとも欧米では「Third Party Risk」という概念が確立されており、騒音コンターと同じような、事故発生確率の等高線である「リスクコンター」というものまであります。 ミュンヘンが郊外に新空港を造って完全移転した理由のひとつは、マンチェスターユナイテッドの選手を乗せた航空機が旧ミュンヘン空港で墜落した「ミュンヘンの悲劇」です。 中部国際空港が一気に実現したのも、中華航空機の墜落事故があったからです。 事故が起こってから移転を考えるのではなく、事故が起こる前に移転すべきです。 福岡のような市街地に完全に囲まれた空港なら当然のことではないでしょうか？
		これまでの経過は、海上空港の利点が強調されて、海上空港のほうが良いという結論に誘導されているような印象を受ける。 PIレポートで検討されているのは、滑走路の処理容量や経済性だけ。これからの時代に最も優先されるべき環境の視点がすっぽり抜け落ちている。環境問題に比べれば、これらは瑣末な枝葉の問題に過ぎない。 環境面を真剣に考えれば、埋め立てによる新空港などは自ずと候補から外れるはず。 埋立地が玄海国定公園の指定地にかからないから影響ないというのは間違い。陸地、海岸線、沿岸の海が一体となっての国定公園のはず。 玄海灘の風景は、福岡市、糟屋郡、宗像郡などの県民にとっての原風景であり、共有財産。開発の素材ではない。これを損なうことは、人心の荒廃につながりかねない。空港による経済効果が及ぶのは、数十年のスパンに過ぎないが、原風景となる海や海岸線の喪失は未来永劫。 福岡空港の際限の無い拡大路線はあたらめるべき。北九州や佐賀との連携を本気で考えているとは思えない。
		安全の為には出費はやむを得ない。24H アジアゲートウェー
		現空港の愛着はあるものの、利便性が良く反対に危険が（周辺地域）はらんでいる
		安全性
		市街地のアクセス、環境問題を十分考慮して選択して頂きたい
		え、新しい空港を作るの！？と思いました。他の県で利用者が少ない空港はつぶされているのでは・・・。多額の資金は痛いです。現空港の跡地はどうするのですか？私は新空港は反対ですね。自然についても考えて下さい！！！
		用地買収は早急にとりかかるべきである。高さ制限は現行どおりで可と思う。これ以上高いビルを建ててどうするのですか。利用時間は考える必要があります。新空港については財源と自然の問題はどちらも無視できません。やめるべきです。
		空港能力及び非常時（市街地空港）の事を勘案した場合、海上空港を新たに建設する方が良いと思う。さらにランニングコストの面からも現空港年間維持費144億/年を考えれば初期投資がかかっても海上空港の方がコスト面でも有利で有る。
		拡張性、アクセスの利便性、24時間対応、自然環境の保全がポイントと考えられる。
		近隣空港との連携（北九州・佐賀）を図る。空港を拡大し、需要を満たし福岡市の経済が成長しても、それだけで市民生活がよくなるとは限らない。自然環境と共存し、ゆとりのある都市づくりが大切である。都市の一極集中が進むと、空港施設の整備拡充だけでは済まない。当然堂路交通網や水質源等インフラ整備が必要となり、膨大な財源を投資し、後世に負債を残すことになる。
		新空港が起こす騒音は補償対象にはならないくらいのものはあると聞きました。公害のベッドタウンあるいは田園地帯の住民がこのことを許容するのでしょうか？ありえないと思います。大きな反対運動が起き、事業が立往生するのは目に見えています。新空港は避けたほうがいいと思います。
		環境破壊大反対！！既存の空港の効率的活用を考えるべき。拡張する必要があれば、福岡の場合、北九州空港で良い。北九州からの福岡へのアクセスを考える方が費用が少なくてすむ。
		三苫沖が一番の候補と言うのは本当におかしいと思います。もし、海上空港にするなら騒音が全く問題がないような場所にすべき。とにかくもっと市民の声を聞いて下さい。新空港は必要ない！！
		選択のポイントについてとありますが、2つを比較した所、新空港は多額なお金が必要となるので無理ではないのですか？そこを多額な借金をしてまで建てる意味はありますか？むしろ今の空港ではいけないのですか？誰がそこまで困っていて新空港を必要としているのですか？自然を壊し、借金をし、地域住民ともめ、着工すれば予算にない金がかかり、開港すれば関古鳥が鳴く海上空港は絶対にいりません。
		最後におりからのサブプライムローン問題のあおりで、事業予算規模の観点から、現空港滑走路増設案が有力になりつつあるかもしれないが、要は①、②で述べたように単なる事業予算規模の問題ではなく孫の代まで考えた、自然に対しての姿勢の問題であることを強調したい。しかし現福岡空港は大都市に接近した至便性において世界に名だたる空港ではあるが、もっとも懸念される事態は市街地を巻き込んだ航空機事故である。この点に関しては人智を尽くした安全性の確保が最重要と考える。
		需要が増えるかもで、むだに自然を破戒や多額のお金を使わない方がいい。
		両案を比べると、新空港案のほうがいいように思えるが、やはり金額的に可能なのかが問題である。環境がどのように変化するかの予測を行うことが必要だと思う。また周辺住民、漁師の方々への影響についても問題である。
		空港周辺もしくは福岡市及びその周辺市町の住民の安全性や福岡市やその周辺の将来の発展を考慮し、目先の利便性等にとらわれることなく移転する方向（新空港案）で進めてほしい。
		福岡空港の問題 1.借地料、騒音対策費用 2.高度制限　3.安全性　4.拡張性（将来性）　5.運用制限（24H空港）　6.処理容量 滑走路を増設したとしても、処理容量が増加するだけで、他の問題点の解決にはならない。新空港が必要！！
		福岡都市部等への安全性を考慮すれば、新空港建設は将来絶対に必要と考えます。
		滑走路増設では高さ制限、危険性、利用時間は解消されない。新空港では、更なる需要増にも対応出来る百年の計が大事と思います。
		新空港が出来る事によって、利便性が高まるのはとても嬉しい事だが、環境、安全問題が怖い。
		・やはり高いアクセス利便性を維持していきたい。 ・自分も東区原田に住んでいるので、騒音など気になるところはあるが、それは住む方の工夫で何とかなると思います。 ・個人的には、奈多の海岸はなくして欲しくありません。サーフィンをしたり、釣りをしているからです。
		私は外国人です。実は福岡に一年間住んでいました。福岡空港に対して、私と友人（同じ外国人です）は好きじゃなくて、原因は騒音です。毎日毎日大きい騒音があって、気持ちがあまり良くない。私は最注意のポイントは騒音の問題。
		これからは環境の事を考えた持続可能な建設をしなくてはならない事を考えると、現状の空港では対応しきれない問題が出てくるかもしれないので、一概にどちらが良いという意見は言えない。ただ、これからの環境を考えて計画を進めていって欲しい。
		どちらになるにしても住民への影響が少ないと良いと思った。
		民間の意見を一番にしてほしい。（利用面や環境面など）
		とにかく安全な方を選択してほしいと思いました。
		どちらとも良い点、悪い点があって、私も正直どちらが良いのか分かりません。けれど環境のことを考えると新空港の方がいいのかなと思います。
		本当に将来のことを考えると新空港を作った方がいいと思います。どんなに時間やお金がかかっても安全第一に考えてほしいです。
		事故や騒音を考えると、新空港が必要だ
		万が一新空港になった場合、24時間営業は断固反対です！！住民である自分にとって、寝るときは蚊の音さえ雑音です。今までどおり「無音」の世界で睡眠させてください！一切の雑音を許しません！
		新空港→地震等が怖いと感じます
		環境、安全にウェイトを置いた選択が第一である
		騒音が大きい！新空港が必要！
		安全性、経済性、環境面、グローバル化
		第一に周辺への環境・安全面の影響を考えた選択。
		安全面で考えれば新空港は必要となる。
		成長性、安全性を考えて新空港を建設した方が良い。
		・現空港は都市に近く、交通アクセスも良いが、将来の空港の拡張増設は用地問題、建物ビル、タワー等の高さ制限で都心の発展おさまたげ等が有り、

意見分類		寄せられたご意見
		大変困難と思われる。 ・新空港は自然環境、住宅環境保護対策を十分に行えば、国内はもちろん、東南アジアとの経済交流が一層拡大し、新空港を中心としたまちづくりが期待できる。
		◎環境の視点 三苫玄海の砂浜の土は「絶対に使用」しないことです。
		後世の人の為になる安全安心で利用価値の高いものを残したい。
		選択基準の順位づけがもっとも重要。①財政　②利便性　③騒音
		近くて安全な空港海上24H空港
		アジアに開かれた24H海上空港　近くて安全な空港
		24H海上空港　安全の為に多少の建設費の増加やむを得ない
		国事であるべし　24H空港　安全をけちるな
		いくら航空機の安全性が増したといっても、事故は起きる。危険な市街地空港から、飛行ルートが主に海上となる新空港に移転すべきである。事故が起きて関係のない市民が巻き添えに遭ってからでは遅い。アメリカ・サンディエゴで、海軍の空港からわずか3kmの住宅地に戦闘機が墜落し、関係のない市民2人が巻き添えに遭い死亡した事故が起きた。空港から3km離れた離着陸ルート直下とは、福岡に当てはめると箱崎辺りになる。福岡空港から3kmも離れたら、人口密集地である。
		新空港が周辺の海域や住環境に与える影響についてあまり記述がない。きちんと調査して示す必要がある。
		安全性を考えると新空港が必要だ
		事故が発生してからでは遅い！早く移転すべき。
		経営、利便性、自然環境の維持
		借地料、環境対策費、安全性を考えれば、新空港への選択が必要だと思います。
		利用者には便利だが、実際住んでいる人間にとっては、苦痛である。騒音等。
		安全性が一番だと思うので、海上の新空港が必要だと思う。
		本当に将来の事を考えれば、現空港での拡張は考えられない。投資額だけから論じるのではなく、安心、安全からデメリットを引きずることなく、利用出来る場所へ建設すべきであるし、投資効果の大なるところ。
		安全性を考慮すると、新空港が良いと思う
		騒音の事を考えると、新空港を作ることが必要
		いつかは移転すべきと考える。安全性・環境。
		市街地の安全性、環境（騒音）を優先すべきだ。事故が起こってからでは遅い。
		騒音、環境に配慮した空港作り
		将来性、安全性、機能性
		国家戦略、安全、次に金
		事故が起こってからでは遅いです。早く市街地から海上へ移設をお願いします。
		安全性、東アジアの中心としてハブ機能を持った空港、24時間対応が可能等で新空港方式が良いと思う。
		便利さも大切ですが、安全性がとても大切だと思います。
		便利さよりも安全性を重視すべき！
		増設にしても新空港問題にしても環境問題に配慮すべき。
		安全性を考えれば新空港は絶対必要だと思う。
		将来の子供たちに緑を残してあげてほしい
		いろんな評価項目から2案を評価すると、総合的に考えて新空港が優位であることは間違いない。滑走路増設はアクセスしか取り柄がなく、騒音や危険性など、現空港の問題点がさらに悪化する。騒音コンターが示されていないのはおかしい。調査結果の公表としては明らかに不十分。市街地空港の拡張を語る上で、騒音コンターがないなど話にならない。
		環境破壊についてもっと考えてほしい。海は失ったら、おそらく我々が生きている間には戻らない。道路や建物を作り直すようにはいかない。元福岡県民だが、レポートを読んでいて、涙がこぼれて止まらなかった。有り得ない。
		・利便性 ・コスト ・自然破壊をしない ★滑走路処理容量を早期に拡大する→世界同時恐慌の中、国の緊急経済対策にもなりうる。
		西側増設は東側の緑地の確保にも有効であると考えます。但し、滑走路延長線上の安全の確保が必要です。
		・利便性・事業費 ・環境
		何より自然環境が大切です。海も空もそして地もつながっています。そこだけ良しとすることは、どこかにしわよせがくるし、何より海が壊れると思います。それは食や生活にも影響があると思われる。
		増設案だと、高さ制限や利用時間などの制約は今後も継続することが過大のようだが、コスト削減や環境保護等が大きく叫ばれる昨今、新たに新空港を建設することの未知のデメリットは数知れずと考える。
		滑走路増設案に大賛成です。確かに騒音等の公害を考えると海上空港は考えられる余地はあるますが、今後は環境等の問題が技術によってカバーできてくると考えられます。頑張って下さい。
		福岡空港は市街地で便利であるが、安全が優先されるべきである。
		コストばかり表に出て、安全がおざなりになっている。借地料は今後も増え続けることが、表に出ていない。目先でなく、30年、50年、100年先を見つめよう。
		新空港を作れば、借地料や環境対策費を減らす事が出来、安全性の確保が出来るが、便利さに欠けると思う。
		便利さよりも安全性の方が大事なので、新空港が良いと思う。
		事故が起こってからでは遅い。
		現状、近い長所もあるが、騒音、安全性について不安があるので、将来を見据えて立派な空港を新設して欲しい。
		金額では表せない市民の不安を解消すべき。
		便利さよりも安全性の方が大事なので、新空港が良いと思います
		・安全性の重要で、新空港が良い ・24時間運用で公害が少ない
		一番危険性の少ない方向性を目指すべきだ
		安全第一だと思いますので、新空港が良いと思います。
		新空港の選択が必要と思います。今の騒音を考えると。
		周辺の住環境は配慮すべきと思う
		飛行機事故の可能性を考えると、市街地から海上に移して欲しい
		現在の便利さよりも、安全性が優先させるべきだと思うので、新空港の方が良いと思う。
		自然を壊し、便利なものを不便にし、莫大な税金を使う。そんなことしてまで新空港をつくる必要はありません。以前テレビで見ましたが現在全国ほとんどの空港が大赤字になっており無駄な税金が使われています。福岡はその中でも黒字になっていると聞きました。もっと他の事にお金を使ってください。福岡は危ない道路などが多すぎです。
		都心に近ければいいというものではない。市街地に囲まれた空港は、周辺に大きな悪影響を及ぼしている。そうでなければ、東京でも大阪でも、まちの真ん中に空港を造ればよい。皇居を潰して空港を造ればよい。梅田操車場跡地に空港を造ればよい。そうしないのは、まちの真ん中に空港があるのはデメリットが多すぎるから。騒音、市街地分断、ビルの高さ規制、等等。一から理想的なまちづくりを考えた場合、まちの真ん中に空港を配置することは考えられない。福岡の住民は、都心部の真上を低空で航空機がバンバン飛んでいることの異常さにさえ気づいていない。福岡の住民の感覚はマヒしている。空

意見分類		寄せられたご意見
		港とは、郊外部にあるべきものである。よって、未来永劫まちの真ん中に空港を残す滑走路増設は不適切であり、郊外部に移転させることが最善の選択である。
		新空港にすると国内線と国際線のターミナルが同じ建物になるので乗り継ぎが便利というが、国内－国際の乗り継ぎ客はどの程度いるのだろう。調べてみると2004年度で1日あたりの平均国際線利用客6151人のうち乗り継ぎ客はわずか130人にすぎなかった。今後は人口減少により福岡空港の地方線はさらに縮小されるだろう。再拡張により羽田空港に国際線が乗り入れる。関空も近距離アジア線が充実してきている。乗り継ぎ客がこれらの空港に流れる可能性は高く、福岡空港での乗り継ぎ客は長期的には減少するのではないかと思われる。現空港の滑走路増設で十分である。利便性の低下、ばく大な建設費、自然環境の破壊など問題の多い新空港案には反対する。
		20世紀は、車・飛行機の時代でしたが、21世紀は地球に優しいエコの時代です。ガソリンCO2を出して行くものは、少なくなっていくと思います。
		福岡空港は市街地にあり便利であるが、安全性が大事である。
		結局、現空港（滑走路増設）はアクセスしか利点は見出せませんので反対です。 新空港は、騒音、危険性、借地料、容量不足、面積不足、まちづくりへの足枷、など、現空港の持つ多くの問題を解決できるので、賛成します。
		利便性で増設案がよい。騒音は広がる可能性は低く、自然環境への影響も小さい。現空港は危険だという人もいるが、空港が移転しても、事故の可能性は変わらない。二次災害の危険性が減るだけ。費用対効果としては非常に低い。それより、事故が起きないよう対策にお金をつぎ込んだほうがよほど効果的。新空港は風の強さから事故の危険性が増すこともありうる。
		利便性、環境、費用対効果どれをとっても滑走路増設が優れている。新空港は滑走路容量が大きいが、需要予測は外れており、今後右肩上がりで伸びるかどうか疑問である。
		投資はできるだけ少なく、効果を大きくするには滑走路増設しかない。利便性、自然環境、新宮町の住環境の悪化などを考えると新空港は賛成できない。将来の街づくりなど、人口減少化において高層化が進むとは思えない。
		結局は、実現可能性が高い案を採用すべきでしょう。 そうでなければ、責任者は耐えられないでしょう。 滑走路増設を推し進めようとしても、国交省はあっという間に克服できない壁にぶつかるでしょう。 そのとき、問題を予見できなかったのか、と問われたら、言い逃れできないでしょう。 滑走路増設には、①騒音問題 ②用地買収問題 ③空港能力問題 という、克服できない壁があります。 これらについての指摘がある以上、予見できなかったという言い訳は通用しません。
		ミュンヘンや香港が羨ましい。 民度、政治家のレベルが違いすぎるのだろうか？ 市街地空港は、騒音、危険性、拡張性のなさ、などの問題が大きく、郊外に本格的な新空港を建設するのは世界の常識。 なぜ、日本ではまともな空港が造れないのだろうか？ なぜ、日本では東京、福岡、那覇のように、必要な場所に空港が足りず、どうでもいいローカル空港ばかりが乱立するのだろうか？
		地域の人々の懸念は音の問題や環境の破戒等々です。数十年に渡って計画されていると思います。よく説明をして了解に近ずけて欲しいと思います。説明会に来ない人達は無関心、賛成・・・いずれかです。「聞きに行ってください、反対して下さい」とあおられて行く人が説明会に行っている様です。
		埋立ては玄海国定公園の景観をこの上ない程に破壊する。目先の経済効果につられた稚拙な判断は厳に戒めるべき。
		奈多や三苫の美しい海は市民の憩いの場です。年中問わずたくさんの人が、この美しい海にいやされにやって来ます。この静かな海をつぶして長期的な視点に立ったまちづくりが出来るのか疑問です。子供たちの事を本当に考えるのであれば、故郷の美しい海は絶対に残しておくべきだと思います。
		福岡も開発が進んできた。しかしまだ自然環境も多く残されている。東京など3大都市圏にはない魅力だ。この自然環境を守ることが福岡の繁栄につながると考える。空港は滑走路増設程度にとどめておくべき。
		せっかく陸海空のターミナルが近接して相乗効果を発揮しているというのに、それを捨てる意味が分からない。必要なら現空港に滑走路を増やせばよい。出せるかどうかも分からない高額な費用をかけて新空港を建設する必要はない。玄界灘は冬期を中心に突風が吹く。仮に小型の航空機が新空港に着陸中に突風が吹いたらどうなるだろうか。新空港は安全性が高まるというが、乗客・乗務員にとっては、危険性の方が高まる。
		海を埋立てて作るということは、自然環境に大きく影響してくると思います。
		安全な24時間を海上につくれ。
		安全な海上空港。多少の建設費の増大はやむを得ない。24時間、アジアの玄関口としての新空港の新設賛成。
		アジアへの玄関口空港の現福岡空港にかわる安全な新空港の建設を望む
		実績のある福岡空港、もう限界。安全な海上24時間空港、アジアへの玄関口空港を！！
		近くて安全な海域に24時間空港、アジアへの玄関口空港賛成。
		別の海域で安全な24時間空港新設を望む。
		近くて便利で安全な24時間海上空港を望む。
		近くて安全な空港 実績のある福岡空港のかわりに、海上24時間空港を望む。
		福岡市や周辺の人たちにとって、糸島半島から志賀島～海の中道～三苫～津屋崎の海岸は憩いの場になっている。それらの自然環境が守れるようにしてほしい。新空港では駄目だ。
		漁業の盛んな地域だけに新空港の場合、漁業への打撃が心配。漁場を潰してまで新空港を建設する意義は見いだせません。
		経済界などが現空港は危険だと叫んでいるが、経済界こそ現空港の発展を支持し後ろ支えしてきたのではないか。自分たちで危険性が大きくなるような施策を支持しておきながら、新空港のチャンスと見ると、「命が第一」と周辺住民の命を人質にとるようなことを平気で言い、新空港を迫る。筋が全く通ってないと思う。これは騒音についても同じ。県民の一人として不信感をもっている。利便性と費用対効果が大切。増設案に賛成。
		安全性の問題を議論するときに「命の問題」などと感情的に言う人が経済界に見かけられる。全く的はずれで科学的でない。危険であれば航空機に乗ってはならないはずだ。ところが企業は社員に航空機で主張することを命ずる。その経済人の論理で行けば、「命を危険にさらして出張してこい」と命令していることになる。主張の矛盾は明らかである。
		利便性が大切。空港が遠くなればタクシーが利用できない。新空港ならタクシー利用者は大きく減るだろうな。業界も困ると思う。ただでさえタクシー業界は運転手の低賃金問題などで大変だというのに。新空港には反対。自然環境を守る必要がある。国定公園は自分たちで開発を制限しようと定めた区域のはず。そこを開発するのはおかしい。
		危険性は非常に低く安全性が確保されているから航空機が飛んでいる。危険だというなら航空機に乗るのもおかしい。道路交通事故では年に何千人もの死者数に達するが、その人たちはそれでも車やバスを利用しているだろう。
		現状の空港で、できる範囲内の運用をすれば良いことであって、強いて空港新設の必要を認めない。静かで美しい自然環境を残すことのほうが、大切である。
		需要予測（離発着・利用者数・貨物取り扱い量）は難しいが大幅に減るとは考えにくいがむしろ増えると思える（特に貨物）がそれよりも危険性と騒音にもっとも重点を置いて考えていただきたい。
		発展性や利便性として環境（騒音）が良くなるので新空港をお願いします。
		アジアゲートウェー賛成。安全、安心の24H空港をお願いします。
		将来とは何年先のことを考えていけばいいのでしょうか？1度失った環境は戻ってきませんし、責任を持てません。どうぞ長い年月（20年以上）をかけて慎重に審議して下さい。
		将来需要が増えた場合、大阪、東京と同じになるのではないだろうか。自衛隊機を別の空港とすれば？環境対策費が不要とあるが、海の生態系を壊してまで不要と言えるだろうか。
		(1)滑走路増設案で述べた様に、便利さの追求に走るのでなく、利用者は或程度辛抱することも覚悟しなければならない時だ。何故福岡市だけが潤う必要があるか。3000mの滑走路を持つ北九州空港があり、佐賀にも空港があって利用者が少ないとか。この両空港に路線を分散させれば、利用者増に対処できる筈だ。 (2)世界的不況の時代、今更バブル最盛期の様な好景気は望めないと思う。まして少子・高齢化の時代となり、社会福祉・医療・景気浮揚対策などなど経費は幾らあっても余ることはない。この様な時代に無理に巨額の経費を投入する必要はなく、社会福祉他にこそ利用すべきだ。従って、福岡空港問題は自然景観を破壊し、いたずらにムダ金といえる巨額の税金を使う新空港案でなく、滑走路増設で十分だ。
		生活環境への影響や自然環境への影響について、騒音区域は、市街化区域には影響を及ぼさない。とか自然環境等に大きな影響を与える新たな要因はない、とかこの様な文面が並んでいること自体が信じ難い思いだ。
		安全性は確認されているというのに、空港を移転させるのは理にかなっていない。大金を使うのなら航空機事故そのものを減らすために使ってほしい。そうすれば二次災害だけでなく一次災害もなくなる。費用対効果も上がる。 博多駅や天神という福岡空港利用者の多い地域から近いことは大きい。利便性のよさが大切だと思う。滑走路増設案ならそれが維持できる。
		今まで利便性優先でやってきて、ここにきて安全性をいうのは矛盾している。空港周辺住民を馬鹿にしている。新空港のためなら周辺住民をも利用すると

意見分類	寄せられたご意見
	いうことか。 安全性は十分確保されており、住民を巻き込み死に至らせるような事故は福岡では今まで起こっていない。危険だというなら航空機の運行は停止させなければならないはずだが。
	利用客が困らないように利便性の確保が最重要。需要は伸びておらず減っている。将来的にも人口が減るなどマイナス要因がある。財政難な時代に過剰な投資は禁物。新空港は選択とはいえない。 新空港は乗り継ぎ客の利便性がよいというが、国内線～国際線の乗り継ぎ客は、国際線利用客1日あたり約6000人のうち140人しかいない。この後羽田再拡張により羽田発国際線が増え、福岡空港の乗り継ぎ需要はさらに減るだろう。 そう考えると新空港である必要はない。 環境保護が世の中の潮流。自然破壊は反対。冬は大いに荒れる玄界灘。埋め立て中に土砂が海に流れ込むことも予想される。漁場が心配。
	飛行機の進入ルートの下に住んでいるが、安全性について経済界が意見するのはおかしい。何故今まで放置し、今頃になって言い出すのか。新空港がほしいだけじゃないのか。全く腹が立つ！地元合意、県民合意ができない新空港は論外。知事は県民を裏切ってはならない。 豊かな自然環境を子供たちに残そう。博多駅から地下鉄で5分の利便性を空港利用者に残そう。莫大な借金を子供たちに残すまい。新空港は要らない。
	滑走路増設の方が、使い勝手もよく、環境にもやさしく、費用も比較的少額ですむので、望ましいと思う。
	・空港利用者の利益をまず考えるべきです。利便性と低料金が大切です。これは利用者だけでなく、運行する航空会社から見ても有利だと言えます。これを実現するには滑走路増設しかありません。 ・財政が厳しさを増しています。最低限の費用で最大限の効果を上げることが大切です。やはり滑走路増設案しかありません。 ・現空港には周辺対策費用がかかりますが、供給者便益はプラスになっています。ターミナル建て替え時収益力アップのため商業施設を充実させるなどの方策を考えるといいでしょう。 ・福岡空港は国内線中心の空港です。国際的な交流人口の増加より、国内の人口減、高齢化のほうが、需要に影響を与えます。それを考えると需要が伸び続けるという需要予測は説得力に欠けます。福岡市やその都市圏は2020年代後半から人口が減り始めると予測されています。需要予測のない2032年以降も右肩上がりで伸び続けるということは非常に考えにくいと思います。
	・財政が厳しい状況にある中、既存施設有効活用することが大切です。滑走路増設なら現在ある施設が引き続き使えます。地下鉄などのアクセス施設も利用できます。複線化された誘導路も使えます。建て替わったターミナルも使えます。新空港はすべて作り直すので、非常にもったいないです。 ・環境重視は世界的流れです。都市化が進む福岡ですが、開発する地域と自然環境を守る地域をはっきりしておく必要があります。それによって乱開発を抑えなければなりません。玄界灘は豊かな自然が残り、豊かな漁場であり、県民の憩いの場でもあります。新空港などの開発には反対です。 ・利用者が第一です！株式会社方式は建設費や利息など全てを最終的に利用者の運賃や施設使用料に上乗せするという仕組みになっています。利用者は絶対に納得しないでしょう。新空港ができれば、新幹線へのシフトも進むでしょう。とても新空港には賛成できません。
	環境・安全／安全性の確保について ”現状と同じ”と整理されていますが離着陸回数を増加させるのだから航空事故発生の確率は高くなるはずで ”現状と同じ”ってことはない。離着陸ピーク時間帯は混雑の危険性を考えるとさらに事故発生の確率は高くなるはずで、飛行ルート下に居住している者としてはとてもこの案を受け入れることはできない。
	・世界の全ての国への飛行でなくてアジアを中心に考えていくべきです。 ・飛行時間帯を前後1時間づつ延ばすようにすれば飛行回数も増える。 ・飛行機も騒音の小さいものに替えていく。
	・毎年の借地料を考えたら大きな負担。 ・市街地が近く危険性が大きく、1回事故が起きたらいっぺんに信用をなくす。
	本書の内容が、滑走路増設へ導くように書かれているような気がする。危険性とか、対策費用とかが軽んじられているようだ。
	環境問題について不安が残りました。
	以上、述べた様に、海上空港は危険性多大で有るし、増設案でも反対と言うなら、市中心部より離れた平地か丘陵地帯を探して新空港を建設する以外に方法は無いと断言する。若し大惨事発生の場合、誰が責任を負うかということを想定の上、良識のある判断と手の内をとくと拝見いたしたいと思っている！！。※海上空港（新空港案）を正当化の狙いが見えるウィンドカバレッジは絶対安全性はない！！。
	安全性重視
	税金は国民の金。土建業者や電力会社のものではない。曽根干潟の悲惨な状況を、知事に見に来てほしい。干潟と生き物を返せ。
	・結局、どっちに転んでも多額の税金を使う。 ・JR、西鉄の線路や高速道路をひくためにつくるのではないか。空港整備特会から支出するのはおかしい。 ・公共機関と知事が癒着している。新規にひく線路等の収益は空港のものとすべき。 ・跡地売却を北九州空港と同様、空港の収入にすべき。 ・地方の土建に金を落とすために、自然破壊、税金の無駄遣いがされることは間違っており絶対反対。
	税金を無駄づかいし、自然破壊するなんて時代に逆行している。
4.まちづくりや地域振興について 254 件	
	福岡市がアジアの拠点を目指すにはこれしかない。日本の東京・大阪二局集中からの脱皮が重要と考える
	空港は将来の地域の発展に不可欠。世界に向けてのゲートウェイとして極めて重要である。特に福岡空港は西日本の拠点として重要。少し過大に思えるくらいの規模に拡大すべきである。場所はアクセスの良さから現在地が良いが、海上に映す場合には高速で安価なアクセス手段を同時に整備すべき。
	ここに提示されたものに選択できるものはなし。福岡以外に眼中にない感じが気に入らん。拠点を絞り力を入れる必要は理解するが、今更ムリ、手遅れ。地に足着いた政策緒。
	将来性を考えれば、こちらの方が良いと思う
	アジア交易の拠点に。
	その町に対し本当にプラスになることをやったらよいと思う。
	長期的に見れば新空港がいいと思われる。
	長期的に考えたら新空港の方がいいと思います。
	福岡県や周辺地域にプラスになるようにやってほしいと思いました。
	国・自治体ともお金がないのに新空港案はいかがでしょうか。福岡都心部での高さ制限は、具体的にこれ以上高さを必要とする箱モノが何かが分かりません。長期的な視点に立ったまちづくりは、アイランドシティをどうにか活用したいという思惑がみえて不快です。周辺住民との合意形成とは、どこまでを合意と考えているのか分かりません。
	そもそも市政が何に重点を置くかで決めるべきと思う。例えば経済発展や外国との交流を第一に考えるならば新空港が秀でていると思うし、市民の利便性を重視するなら増設案を取るべきと思う。市民の視点も大事であるが、行政の視点も尊重した方がよいと思う。
	福岡を今以上に都会化したいと言う方針があるのであれば多少金がかかっても移転すべきでは？『新空港→空港の近くを発展→更にアイランドシティを発展→新宮町を福岡市北区に・・・。』と言う可能性も十分あると思う。
	急成長を続けるアジアの主要都市に近い福岡は日本においてもアジアにおいても重要な都市になっていくと思う。そう考えると、将来性もある新空港を建設すべきだと思う。
	増設案には全面的に合意できるが、新空港のポイントには合意できない。特に「長期的な視点に立った計画的なまちづくり」は人工島の現状を見れば、全く合意できない。
	24Hアジアのゲートウェー 国家戦略
	24H アジアのゲートウェー 安全安心な新空港を
	国家戦略24Hアジアに対して遅れをとるな 金額は何とか出来る
	24H海上空港 国家戦略
	24Hアジアに開かれたゲートウェー
	24Hアジアへの開かれた空港 国家戦略
	24Hアジアへの玄関に金額けちるな！！何とでもなる
	24Hアジアの開かれたゲートウェー安全安心の為、建設費の増大はやむを得ない、知恵を出せ
	24Hアジアへのゲートウェー空港 安全便利な空港を
	国家として考えるべき アジアに開かれたゲートウェー 多少建設費の増大はやむを得ない

意見分類		寄せられたご意見
		24Hアジアに開かれた空港 国家戦略がない
		24H海上空港 対アジア　国家戦略
		24H新空港建設 アジアに開かれた遅れを取らない 新空港を！！
		24時間アジアに向けたゲートウェー。安全の為には建築費の増大はやむを得ない。
		国家戦略を描け。建設量増大OK。アジアゲートウェー造れ。
		国家戦略がない。24時間アジアゲートウェーを造れ
		国としての対案がない。アジア向け24時間空港をつくれ。
		国家戦略。24時間アジアへの玄関口。金を掛けろ。
		24時間アジアに開かれたゲートウェー。安全の為には多少建設費増大については知恵を絞れ。
		国家戦略。24時間アジアゲートウェー空港をつくれ！！金額は知恵を絞れ。
		国家戦略。アジアに遅れを取るな。
		国家戦略。24時間アジアに向けて。遅れるな。
		24時間アジアへのゲートウェー国家戦略！！金を掛けるべし。
		福岡は空港が街中にあるのも売りです。天神の建物については、風水などを考えると景観を守る点で現状で良いと思います。資金調達はこれからの時代困難ですし、需要予測も正しいとはいえません。
		将来的な事を考えて、新空港案が良いと思う
		高さ制限は現在すでに建っている建物は新空港の場合心配ないのでしょうか。
		これから先のことを考えた場合、新しく空港を建設する方が良いと思う。
		新空港をつくる方が良いと思います。これから福岡はもっと発展すると思うので、長期的な視点で考えるべきだと思います。
		長期的な視点に立った計画的なまちづくりをとった選択がいい。
		将来の地域発展のためにはどちらがよいかを考えた場合、答えは明白である。新空港を作るべきである。
		空港の周りは何もなくて、空港がなくなったらもっと人が来なくなり、過疎ってしまいそうです。個人的には、場所は今のままでも良いと思ってます。今の場所に滑走路を増やすことは出来ないんですか？
		とても難しい選択だと思う。空港が新しくなることは今の福岡も新しく生まれ変わってくると思う！
		新空港建設の方が世界とのつながりも増えると思う。福岡がより発展すると思った。
		福岡がどれだけ日本に役立つことも考えた方が良い。
		お金と理解。理解は、つくることはできても、その後の県民の姿勢が大切と思うから。これによって栄えたりするし、とても大切と思う。
		地域住民の理解をどちらが得ることができるかがポイントだと思う。どちらもメリット、デメリットはあるので将来の伸びを知りたい。
		どちらも難こうする可能性があることはわかったので、それなら新空港を造るほうがよいと思いました。特に福岡や九州をさらにかっせい化する場合、高さ制限などにより福岡の中心都市部の建造物が高層化できないのはイタい。
		将来に対する需要、長期的な視点に立った計画的まちづくりを重視すべきである。
		福岡空港が西日本の重要な拠点であるとはわかったし、2つの案のメリット・デメリットを明確にし、百万地域のもっと先に、倹約していく大切なことだと感じる。
		国定公園内あるいは至近距離に巨大建造物ができれば、その影響も非常に大きい。一度埋め立ててしまえば取り返しはつかない。開発は市中心部にとどめるなど 線引きをしなければ、なし崩し的に開発が進むおそれがある。新空港でなく滑走路増設を進める方がよい。
		需要が伸びるどころか減っている現状があるのだから、空港能力が最大限に活用されたときの波及効果などほとんど意味を成さないと思う。 需要が伸びていない状況での波及効果など現実的な状況を想定した波及効果を出してほしい。
		陸上に影響のない海上に！アジアゲートウェー　24H空港
		24H　アジアゲートウェー　安全の為、建設費増大やむを得ない。
		アジアゲートウェー　24H　安全安い海上空港　金のことは方策がいろいろある。
		アジア向　24H空港（海上）　国の方策いましかない
		新空港建設後はそこが離れ小島にならないよう、周辺の町づくり（ショッピングモール、新たな観光地、レジャー施設）を考えてほしい。
		お金はない。 需要予測は信用できない。 経済効果も期待できない。
		初期段階で多額の資金が必要ですが、福岡、九州の基盤整備、そして発展のためには新空港を作ることが必要。
		24H　海上空港賛成。国策！アジアに向けたゲートウェー
		アジアゲートウェー　24H　海上空港　費用の増大はやむを得ない
		アジアに対する国の方策！24H海上空港
		24Hアジアゲートウェーとして国の方策を示せ。
		未来の子供達のためにも早期に新空港建設に向かうように。反対者はどこにでもいる。特にこういうことに大きな声を出す人間は他の行政に対してもいつも顔を出している。無言の建設賛成者、日本の九州の将来を考えている人間も多数いる事を考えて反対者の声に動じない、良い結論をお願いしたい。
		現空港は市内にあり、交通アクセスを考えても非常に便利である。新空港建設には現空港の跡地利用や問題等もあるため現空港のまま残してほしい。
		・新空港になった場合、現空港の跡地について、同時に説明（具体的に）が必要。九大跡地についてもまだ決まっていない状況なので。
		アジアへのゲートウェー　24H海上空港　安全の為、建設費増大は仕方ない
		アジアに対する国の方策しっかりして下さい。
		24H海上空港　アジアゲートウェー
		アジアゲートウェー　24H　海上空港　アジアに負けるな
		アジアゲートウェー　24H　海上空港
		アジアに対する国の方策！海上空港　安全の為建設費増大やむを得ない。
		海の上ということで自然環境にどう影響がでるか心配だし、交通渋滞なども心配。
		今日明日がどうのとか言うまえにほんとうに九州の将来、未来の子供達のために新空港は必要と思う。
		背伸びをして一発逆転にかけるのではなく、少しずつ一歩ずつ町づくりを行うべきである。
		滑走路増設が良いと思います。福岡市の魅力を長い目で考えると絶対にこちらです！
		市街地空港は問題が大きすぎる。 アクセスがいいのは確かだが、それをはるかに上回るデメリットがある。 今の空港の利便性は、過去・現在・未来に渡る多大な犠牲の上に成り立っている。 騒音、事故の危険性、拡張性のなさ、市街地の分断、コミュニティの破壊、高さ制限、・・・ これらを解決するには、新空港が必要。 滑走路増設などあり得ない。
		市街地空港での拡張など無理。 今でも騒音、事故の危険性、市街地分断、高さ制限、拡張性なし、などの問題山積み。 素直に新空港を選択すべき。
		現空港の跡地利用について現在どのような案があるのか興味がある。
		安全の為には出費はやむを得ない。24H　アジアゲートウェー
		将来福岡空港がどの様な状況の中で運営されるのか、グローバル的な検討し目先の利害に左右されるべきでない。
		周辺市町の土地利用の方向性をどうなるのか示す必要がある
		福岡のアジアを見すえた発展と成長。港、空港等物質物流の一元化。
		長期的な展望を考えると新空港がよいと考える。都市の成長を支えると言う面でも同様。
		用地買収は早急にとりかかるべきである。高さ制限は現行どおりで可と思う。これ以上高いビルを建ててどうするのですか。利用時間は考える必要があります。新空港については財源と自然の問題はどちらも無視できません。やめるべきです。

意見分類		寄せられたご意見
		福岡空港の将来性を考えると新空港案だと思う。いづれはそのような時がくるのだから、それが今だと思います。
		一極集中している福岡市の将来を考えれば様々な制約のあるぞ案よりも新空港案が良い。遠い将来の為にも海上空港案を選択する。ただ利便性向上の為にアイランドシティー事業と連携させた鉄道、都市高速同の整備をお願いしたい。
		建設費だけでなく、長期的な費用を考えるべき。福岡市のまちづくりと九州の発展を考えて決める必要がある。
		国際化を進める上で新空港建設は止むを得ないのではないかと思う。
		新しい福岡の町づくりを考慮に入れた新空港案がのぞましいと思う。
		福岡国際空港は九州及び西日本地区でのハブ空港としての役割を担う必要は全くない。アジア全体で考えれば、仁川国際空港（韓国）と香港国際空港があり、この二空港との連携を高めることにより福岡国際空港としての役割をより高めることが出来る。
		資源小国の日本が生きていくためには、世界との経済活動の競争で将来も勝っていく必要があると思います。その逼迫感をここで感じませんでした。どちらの案がほんとに役に立つのかをわかりやすく時間をかけて公開で議論していくことが必要です。関連のHPで見ましたが、スカイマークの社長さんなども呼んで公開で議論している委員会があるようです。具体策ができたので、そのようなところで地域の将来にとって何が正しい選択なのかをわかりやすく議論していただければと思います。
		「新空港案」では、ビジネスジェット、自家用ジェット等の幅広い航空利用への対応が可能とされているが、現空港の自衛隊、海上保安庁、市消防、小型機使用事業、米軍機の取り扱いについて触れられていない。
		ディズニーランドが来ない様な街では駄目。何にも将来の魅力がない。
		九州の発展の為、大福岡の為。
		空港が出来れば全て万々歳か？世界から人々が集まってきて、都市に発展し、住民の暮らしは快適になる様な言い回しが到る所に見受けられる。建設あり気の前提文に不満。
		「新空港案について」記した（跡地）都市計画との連携（将来構想）を思うと、福岡市の公共交通施設を住環境との住み分けが出来、望ましいことと思う。
		世界のすう勢として24時間営業の空港へ移動している。新空港の場合、多少の不便はあるにしてもアクセス交通を是非考慮して不便のないようにし、新空港建設をするべきです。福岡市の発展の為にも欠かせません。
		これから福岡だけが栄えるということは考えられないし、今までのいけいけドンドンのツケがたまってきている。もう少し、後の人達（若い人）のことを考えてあげて、負債を残さないようにするのが務めである。まず工事ありきではイケナイ。
		新空港が福岡県にあればテーマパーク等の観光資源が大分県内、熊本県であればそのための複数の道路も必要になるし、九州経済、日本の経済も活いがでてくるものとなる。10年後20年後の国づくり、九州づくりのための新空港をつくるべし。
		空港周辺もしくは福岡市及びその周辺市町の住民の安全性や福岡市やその周辺の将来の発展を考慮し、目先の利便性等にとらわれることなく移転する方向（新空港案）で進めてほしい。
		福岡市民ではありませんが、目前の公共工事に目をくらませるのでなく、福岡市として将来にわたって利益をもたらす現空港をどう発展させるかに視点を持ってくるべきだと思います。
		福岡空港の問題 1.借地料、騒音対策費用 2.高度制限　3.安全性　4.拡張性（将来性）　5.運用制限（24H空港）　6.処理容量 滑走路を増設したとしても、処理容量が増加するだけで、他の問題点の解決にはならない。新空港が必要！！
		人が暮らし易く、長い目で見て解決策になる方を選択するべき。
		最終的に実現に関わるのは、自分たちの世代になるという事もあり、都市の構造などを大きく動かすこのプロジェクトは、福岡の地域性をも変える力を持っているように思う。今後人口が増え、そしてまた減少していく時に、新空港において国内、国外から人を呼び寄せる新たな福岡の顔ができれば良いと考える。
		現空港の再利用をどうするのかと、増設、新設どちらにしても周辺住民をどう納得させるのか、がまだ明確ではない。また、経済情勢が不安定な中、本当に現在考えているスパンでやっていけるのかが分からない。
		これから目指していく福岡によってどちらが良いか決まると思うので、方向性選択のポイントをまとめる事も重要だが、福岡の目指すところを決め、それに合わせた方向を選ぶべきだと思う。
		跡地利用は確かに問題だと思った。自治体との連携が大切になると思う。
		便増加で福岡を発展させて欲しい
		これからより国際交流が増えていく中でアジアにもっとも近い福岡空港をよりよく改造していくことは日本全体の発達にしても、よい事なので、よい方向に進むことを願っているし、よい方向へ私がしていきたいと思います。
		空港周辺のことばかりだったので、新空港になったときの“市”の全体像がわかればもっといい。
		遠い将来の大きな夢を持つという意味で新空港建設をすべきです。 器がなければいろんな夢も描けません。経済の浮揚のための大きな 原動力になります。今の不況を思うと是非建設をやるべきです。
		国際空港として北東アジア環黄海経済圏の将来を見据えた解説がされていない。
		空港は100年の計ですから、将来にとってどんな空港が最も価値があるのかを、長期的な視野から広い分野の有識者の委員会などで公開で議論していただいて、市民にわかりやすく示していただきたいと思います。
		九州が国際面で活躍できる地方になれ、活性化に役立つ事を期待する
		新空港整備が実現した場合、現空港の利用はどうなるのか？（跡地利用等）
		現空港の跡地利用を考え、新空港を選択すべきである。
		現状のままでは将来の福岡の価値が下がる。将来を見据えた街づくりが必要。
		福岡の発展を願う立場で、困難はあろうと思うが、新空港を建設してもらいたい。
		福岡の将来を良く考えて決めて欲しい
		多額な初期投資は必要だが、福岡市の将来を考えた場合、土地の有効利用（高層ビル）や、空港跡地の利用を考えれば、充分ペイできると思うので、新空港にすべきである
		ハブ空港となる選択
		国家戦略、透明性等々を考えて小手先だけの対策でなく、崎まで見すえた計画をして欲しい。
		・現空港は都市に近く、交通アクセスも良いが、将来の空港の拡張増設は用地問題、建物ビル、タワー等の高さ制限で都心の発展おさまたげ等が有り、大変困難と思われる。 ・新空港は自然環境、住宅環境保護対策を十分に行えば、国内はもちろん、東南アジアとの経済交流が一層拡大し、新空港を中心としたまちづくりが期待できる。
		1.現在の指標だけで判断するのではなく50年以上の視点で対策をとるべきだと思 2.福岡の将来、孫子の将来を考えて新空港を検討すべきである。
		新空港策の3つのポイントにつけくわえると、福岡はアジアに対して眼を向けている。隣国の韓国、中国、そして東南アジアに融和する方策が望ましい。工業、文化の交流する地点と考える政策的にも友好国であることが望ましいのでもう一つの拠点となる。
		国策である アジアゲートウェー
		国事である アジアに開かれた24H海上空港
		アジアゲートウェー空港　国事である
		アジアゲートウェー　海上空港
		アジアゲートウェー　24H海上空港国策である。
		アジアゲートウェー　24H海上空港OK！！
		・福岡市全体の街づくりとの整合性をもっと議論して欲しい・需要については、ある一定のラインでFIXしてその基準に整合すればよい（右肩上がりの街づくりはいづれ破綻する）
		バランスのとれた戦略
		早く方向性を決めないと、対アジア戦略に後れを取る
		増設にしても新空港にしても、長期的な視点に立ち、福岡の将来の事を考えて計画的な街づくりをする必要がある。
		将来の日本の目指すべき方向だと思います。アジアでのリーダーの位置を維持したいのであれば、24時間空港は不可欠と思います。

意見分類		寄せられたご意見
		遠い将来への計画的な街づくりとして選択して欲しい。
		どちらを選択するもの困難を伴うが、長期的な視野に立って検討する必要がある。
		・機能上、海外（特に韓国、中国等）に負けないものを作ってもらいたい。（ハブとか豪華とは違って・・・） ・山口、九州、東南アジアのハブ空港としても長期的な考えで計画を望む。
		対アジアといっても、隣の韓国の空港には劣ると思う。
		・福岡、九州でのハブ空港として、択える必要がある。 ・福岡街の発展には、新空港が必要である。
		50年先の将来をにらんで計画をしてもらいたい。
		対アジア戦略として24時間空港は必要だ
		現空港の跡地については、都心部であるし、多種多様の考え方が出来ると思う。
		国は福岡を九州という離島にある地方の一空港としか思っていない。地域の将来の事は地域でしっかり考えないと、国は何も考えていない。
		選択のポイントは初期投資額ではなく、投資効果で考えるべきである。新空港にする事で、天神地区の再開発（高層化）によりアジアの中心都市として福岡が位置する事が出来るチャンスである。
		長期的な街づくりのためにも、新空港が必要である。
		・空、陸の便や国民の考え方の変化に対応出来る様な、高機能、柔軟な空港にしてもらいたい。 ・建設費は多少多く掛かっても、九州圏内や、国の利益に繋がる設備にしてもらいたい。 ・外国に競争して負けない利便性、使用料も検討してもらいたい。
		少子化時代を迎え、福岡・九州ひいては日本が成長を遂げるには、東アジアを中心とした海外から人、物、金を取り込む以外に方法はなく、空路は最低限必要なインフラであり、そのためには新空港以外にない。昨今の経済情勢、財政状況だけで考えるのではなく、長期的な視野、ビジョンを持って判断すべきである。
		九州のハブ空港を目指す。
		国家戦略、安全、次に金
		国際空港として九州ブロックの発展に寄与する議論を行って欲しい。
		・「長期的な視点に立った計画的な街づくり」を重視すべき。 ・新空港建設は、現空港跡地という新しい資源を生み出すという効果もある。
		福岡都市圏の都市計画の上でも、現在地は障害である。現在東京発の最終便の時間が早いので困る。
		空港建設は30年～50年スパンのインフラ整備事業である。小手先の対策でなく、将来の用途を中心に見据えた新しい空港でなければならないと考える。
		福岡経済の発展性について考えた方が良い。
		安全性、東アジアの中心としてハブ機能を持った空港、24時間対応が可能等で新空港方式が良いと思う。
		どちらかを選択するのはなかなか困難であるが、遠い将来を考えると新空港を選択すべきと思う。
		跡地を地主さんに返し、余った所は公園等にして自然を多く取りいれてください。
		それぞれの長所、短所は理解できたが、移転しなかった場合、移転した場合、それぞれのその後の福岡市がどうなるのかが、全く想像できなかった。
		将来の福岡空港のあり方として、現状追随の利用程度を目標とするのか、強い戦略として東アジアのハブ空港となる位の利用増を目標とするのかといった目標像をどうするのかを選択、議論できるようなポイントも加えて欲しい。
		福岡空港のような利用率が高い空港でも赤字であるのは驚いた。
		これからは新設より既存ストック有効活用の方が、時代要請に合致していると思う。
		現空港の跡地利用の問題があるにも関らず、「長期的な視点に立った計画的なまちづくりを行う」上で新空港が優位な方策であるという点はかなり疑問。
		漁業補償やインフラ整備等新空港をつくる事で一兆円規模のお金を将来の子供たちにのこしていいのか（借金）？又、高さ制限がなくなる事で、高い建物ができるというが、はたして福岡にその様な高い建物が必要なのか？とにかくお金がかかりすぎます！！
		福岡空港をひとつの国内地方空港だけでなく、国際空港という観点で再検討されたら如何。 理由.東南アジア諸国からの観光客にとり福岡空港は成田や関空より近く、新幹線利用にもアクセス良い。中国、インド（人口計約20億！）富裕化しており、日本訪問客は将来必ず増加する。
		福岡空港の位置づけをどのように打ち出すかが最大のポイントと思う。ハブ空港として詠って開港する空港は多いけれどろ紙の視点で本当に選ばれる空港はごく少数にしぼられる。福岡の立地性、経済圏の今後の方向性等を踏まえ、福岡らしさを出したハブ空港を目指すのであれば「新空港案」が望ましいと思います。
		都会の利便さと自然の豊かさが同居している「福岡」の住み易さを守るためには、現在の空港をベースに考えていくことが重要です。
		24H空港及びアジアに開かれた空港を目指して考えるべき！
		空港問題のみにポイントを置かず、福岡市全体の将来構想の中の一つという位置づけで、しっかりしたものを計画してもらいたい。
		アジア・ゲートウェイは良い構想だと思う。都市高速を建設する時に福岡空港の利用者が多くなる事はわかっていたと思う。福岡はアジアの中心になると思うし、将来についてデスクワークではなくて、世界に目を向けてもっともっと将来を考えてほしい。
		都心部の高さ制限継続が滑走路増設案のマイナス面の様な扱いですが、地震での危険性や、人口密集度の面から、高さ制限は継続して欲しいと思います。
		アジアが進むと、島国では何もない。必ず遅れる。
		長期的な視野に立って判断すべきであり、滑走路増設案は短期的には良くても、長期的には新空港案が良いと思う。
		いつ世界がどうなるか分からない国際情勢。他国の空港（近隣）を当てにしては将来日本は孤立してしまう。是非アジア（日本）の玄関口として頑張ってください。
		高層ビル
		将来性（アジアの玄関口として）
		将来を見据えて計画すべき。
		福岡はアジアへの玄関口で、将来を考えると新空港を作る必要があると思う。今、単に経費の問題だけを考え、現空港増設に決定すると将来悔いを残します。
		アジアの窓口としての福岡の位置づけを強化していく為にも、新空港が望ましいと思う。
		日本の西日本の玄関口として、早急に必要性あり
		将来のあるべき姿を考えれば、おのずと今の空港では駄目だと分かるはず。
		アジアの代表するような空港建設を！！
		長期的な視点を考えて、計画するようにしほしい。
		国際化の流れにどちらが良いのか？
		アジアの「ハブ空港」になるべく、新空港が必要だと思う。
		福岡市の人工島（アイランドシティ）にターミナルを作り、ブリッジで結ぶ海上航路を計画してはいかがでしょうか。人工島に地下鉄の乗り入れが必要。
		現空港跡地の利用計画も併せて計画されれば、更に良いのでは？魅力的な跡地利用都市計画を提案されれば、相乗効果になると思う。
		韓国に持っていかれたアジアのハブ空港としての機能を、取り戻さねばならない。北九州空港との役割分担をいくら叫んでも、世界諸国の航空会社へのアピール力は弱い。24時間空港を目指す以外にはない。
		新空港案だと将来的にも拡大できる可能性はありますし、現空港の跡地は有効利用できると思います。
		福岡、九州、アジアの中心として発展を目指すなら、将来性（経済効果が見込まれるであろう）あり、長期的な成長が望める新空港体制が良いのではないか。
		福岡市の将来に向け更なる発展を目指していくためには、長期的な視点に立った計画的なまちづくりを重視した方策を選ぶべきである。
		新空港は、物流面において博多港やJR貨物駅から離れてしまう。物流の効率化という点で問題がある。また、新宮町内の貨物トラックなどの交通量が格段に増え周辺環境の悪化も懸念される。交通事故などの安全面も懸念される。
		福岡の経済発展を考えるならば、移転の必要はないと思う。移転することで様々な経済効果があると思うが、福岡県民みんなにプラスになることではない。

意見分類	寄せられたご意見
	結局、現空港（滑走路増設）はアクセスしか利点は見出せませんので反対です。 新空港は、騒音、危険性、借地料、容量不足、面積不足、まちづくりへの足枷、など、現空港の持つ多くの問題を解決できるので、賛成します。
	投資はできるだけ少なく、効果を大きくするには滑走路増設しかない。利便性、自然環境、新宮町の住環境の悪化などを考えると新空港は賛成できない。将来の街づくりなど、人口減少化において高層化が進むとは思えない。
	空港問題を考えるにあたっては、まず、福岡や九州をどうしたいのか、という視点が最も重要である。 福岡や九州は、東アジアに近いという地理的な条件を最大限に活用し、アジアの成長を取り込んでいくことで、人口減少時代を勝ち抜いていかなければならない。 アジアと日本の間には海がある。ヨーロッパのように陸続きでない。 成長の著しいアジア域内の大都市との交流を拡大するためには、空港や港湾の機能強化は不可欠である。 日本で機能の高い空港や港湾を整備すべき場所とは、東アジアに最も近い大都市である福岡である。 日本の西の端にある福岡には、アジアへのゲートウェイとなる機能の高い空港が必要である。 福岡のゲートウェイ機能を高めることの効果は、広く西日本地域全体に及ぶだろう。 したがって、能力が向上しない滑走路増設ではダメである。 機能の高い空港として、新空港を整備すべきである。
	福岡や九州をどうしたいのか、そのためには空港はどうあるべきか、という観点から考えるべき。 とは言うものの、こういう考え方ができる人間は限られる。 税金使うな、公共事業反対、と声を上げるしか能がない一般市民・何でも反対団体では無理だ。 福岡県知事、福岡市長が、長期的なビジョンを示し、空港のあり方を提示すべきだ。
	大型公共事業反対など感情的なことより、大所高所から考えて判断すべき。
	街づくりの視点で新空港を。
	目先の議論ではなく国家100年の計で考えればおのずと結論が導かれる。
	世の中の方向性として、国や市の財政難（無駄使いを無くす）、地球温暖化防止、世界経済の低迷、このクローズアップされるべき検討内容が1つも明記されていない。 又、将来の方向性は、九州全体の発展を考えるべき。近隣各県との連携が不可欠。粘り強く調整すべき！
	福岡の未来、子供たちのためにも新空港にすべきである。
	将来のアジア戦略に対応できる24時間空港とする必要がある。
	福岡だけの空港としてとらまえるより、アジアの窓口日本の空港として、考えるべき。その視点で新空港をさん成する。
	福岡の未来、子供たちの将来の事を考えて新空港にした方が良いと思います。
	「恒久的な発展」
	資金調達に努力を要するが、福岡百年の大計を考えるべきと思う。24時間利用、将来の拡張性、現空港跡地利用を都市改造の起爆剤とすべきである。
	東南アジアに向けて24時間空港賛成。
	アジアに開かれた24時間空港を！
	アジアへの玄関口、24時間空港の新設
	アジアに向けた玄関空港 24時間空港を望む
	アジアへの玄関に24時間空港賛成
	近くて便利な海上空港。アジアへの玄関口
	安全な海上空港。多少の建設費の増大はやむを得ない。24時間、アジアの玄関口としての新空港の新設賛成。
	アジアへの玄関口空港の現福岡空港にかわる安全な新空港の建設を望む
	アジアに向けての玄関口、24時間空港新設に賛成。
	アジアへの玄関口、福岡空港24時間空港を実現してほしい。
	別の海域で、アジアへの玄関口、24時間空港建設を。
	24時間アジアへの玄関口空港賛成。
	アジアの玄関口、24時間空港新設賛成。
	実績のある福岡空港、もう限界。安全な海上24時間空港、アジアへの玄関口空港を！！
	24時間海上空港、アジアへの玄関口
	近くて安全な海域に24時間空港、アジアへの玄関口空港賛成。
	実績のある福岡空港。アジアへの新しい玄関口24時間空港を造るべきである。
	別の海域で安全な24時間空港新設を望む。
	アジアへの玄関口福岡空港、素晴らしい24時間空港を造ってほしい。
	アジアゲートウエーといえば聞こえがよいが、実際日本に入国する外国人の9割は、成田、中部、関空で占めている。言葉ではなく現実をみれば新空港など必要ないことは一目瞭然だろう。
	大きな自然破壊を伴なう大工事は100年先を考えて決断しなければならない。
	アジアゲートウェー　24H海上空港を望む。
	今後も広がりを考えた方向 ・24H空港 ・バックヤードを含めた地域性
	発展性や利便性として環境（騒音）が良くなるので新空港をお願いします。
	アジアゲートウェー賛成。安全、安心の24H空港をお願いします。
	ハブ空港として24時間利用できるかがポイント。
	目先だけの費用にとらわれず、発展できる余地を含んだ選択をして欲しい→新空港
	新空港になると24時間仕様が可能となり、アジアの玄関口となり利用度、発展が大きくなる。新空港に賛成。
	今後の利用度、発展性がポイント。新空港の方が良いと思います。
	新空港で24時間空港が将来の発展には良い。
	アジアの玄関口としての24時間空港が必要です。
	目先の10年ではなく、将来の利便性や利点を考えると「新空港」と思う。24時間空港は必要。
	利用度、多様性、発展性がポイントと思う。
	将来を見てアジアの玄関口としての24時間空港がいいと思います。
	1.将来の需要予測に疑問がもたれる。 2.道州制となると、福岡、北九州、佐賀、熊本と共生の道をさぐらなければいけない。 3.高齢者は新幹線（国内旅行の場合）利用が増えるのではないか。
	空港による様々な効果、まずは人間（国民、市民）の気持ちがついていかないと実にはならない。福岡らしさを保って追求しないと国際交流も経済振興もない。
	福岡や九州全体のことを考えると、多少お金がかかっても、新空港の方が良いと自分は思います。減空港では、借地料の問題もあるかと思います。
	知事などがよく言う「アジアゲートウエー」、聞こえがよいが、実際日本に入国する外国人の9割は、成田、中部、関空で占めている。言葉ではなく現実をみれば新空港など必要ないことは一目瞭然だろう。 知事はまた「利便性が一番大事」とも語っている。滑走路増設が良いことはいうまでもない。
	・九州・福岡の将来の経済活動を始めとする社会活動を支え、アジアの玄関口として24時間対応の空港が必要であること。 ・近隣空港併用推進は真の空港利用者の利便性を欠く事になること。
	子供達の将来はマイ・飛行機の時代でアジアは庭である。”夢”がなくならない様に。
	・跡地を有効活用し地元の為に役立てて欲しい。 ・空港が赤字経営という事におどろいています。税金をムダに使って欲しくありません。
	将来に向けて建設的な案は新空港案だと思う。せっかく色々なことを検討してきて様々な人の協力のもと、話し合いなど進めてると思うので、今後、それを生かしてほしい。
5.事業効率性について 324　件	

意見分類		寄せられたご意見
		金銭的な事を言えば、現在の空港を移転し、跡地を売買した方が利益が上がると思いますが、個人的に移転して欲しくないので、滑走路増設の検討をしてもらいたい。
		新空港は用地獲得、アクセスも含めて、スムーズに行かないと着工できないのに、2010年、2032年の目標に間に合うのか心配。あとアクセスについては10分程度の所要時間増は問題ないが、空港拡大化による施設内移動や、スムーズな案内などに気を遣えばいいのでは？大きい空港となると、搭乗口までが遠い。
		正直なところ、投資金額がどこまで調達できるかで決まると思う。多額な投資金額が用意できないのであれば、滑走路増設案で行かざるをえない。用意できるのであれば、新空港案が良いのではないか。
		利便性、合理性、経済性
		税金は大切に使って欲しいです。
		多額な資金調達方法の目安が現実に出来てからの話
		増設の方が予測される問題点が多い。
		どうせ金をかけるなら長期的に見るべきだと思った。
		今回の調査結果は以上述べてきたとおり、公共事業としての実現性と、空港工学的な検討が全く不十分であるとの重大な問題点を持っており、現時点において、滑走路増設か新空港かを選択することは、全く不適切である。 もっと極論すれば、もし、どちらかの案を選択しその実現を図ろうとすれば、滑走路増設案では実現の可能性が極端に小さいか無く、新空港案では冬季の横風による影響が大きく定時運航の公共交通機関としての役に立たず、事業費の膨大な増加も不可避である。
		できるだけ費用を抑えた形でやるべきです。 いまでも自治体の借金は多く、これ以上増やさないでほしい。（絶対ツケが来る） 空港作ったから地方経済が発展する時代ではないと思います。（国内にそんなに拠点空港はいらない、海上に空港作って、海外の空港と渡り合えますか？） そんなにお金出すんだったら、周りの空港を基利用しやすくするために、補助金出して 料金を安くするなどの方策につくほうがいいのでは？ 万が一、増設案で満杯になるようであれば、周りの空港に飛ばしてもらえばいいではないですか。それだけ飛行機に乗る人が増えたのであれば、佐賀県、北九州でも需要が高まっているはず。
		遠い海の中につくるのはやめて欲しい。二兆円かかると言う人がいるけれど本当ではないのか。福岡空港は空港としてはっきり位置づけて対応すべきだ。
		滑走路増設案は大変良いビジネス案だと思う。 つまり、最大でも2500億円の投資で、年間福岡県だけで800億円以上の税収が増えることが予測されている。ここから借地料その他を支出しても、年間600億円以上の黒字である。仮に、実際はこの6割だったとしても、年間400億円近い黒字である。これを10－15年続けた上で、その時点で海上空港を作れば、その時の需要の予測もより正確にでき、その時の最新技術を使える。また、毎年の黒字によって、投資分はすぐに回収（5年で可能）できるので、その後の黒字を貯金するなどによって、多少の経済状態の変化などを考えても、ほとんどリスクなく、将来的には海上空港を作れる。 それに対し、最初から海上空港を作る案は、不確定要素が高い20-30年以上のちの需要予測（すでに現在の部分でさえ予測と異なっている）に基づいて作るだけでなく、8000-9000億円（増設案の3倍以上、金額ではおよそ6000億円以上の差）も投資するのにもかかわらず、増設案の1.2倍程度、借地料がないことを考慮しても、1.4倍程度の税収しか得られない。この案では、現在のような金融危機、あるいは原材料の高騰などのリスクに対して、耐えられないことになる。
		羽田、成田、関西、福岡空港以外の空港はすべて赤字だという情報を耳にしたことがあります。需要が高まっているからといって新空港をつくるのは危険なのではないでしょうか？
		資金面が一番大事だと思うので、まずはその調達方法を確定させる。新空港に決めても財源が厳しそう。
		新空港案は増設案よりもアクセス利便性が劣る、莫大な費用がかかるということを考慮しても、新空港案にすべきであると思いました。どちらの案にしても地域住民の合意は必要であり、自然環境への影響もでるはずなので、やはり問題は費用であると感じました。
		40歳の納税者として、資金をどのように回収するのか、具体的な数字やプランを提示した方がわかりやすいと思う。
		多額な初期投資に対する資金調達というものは、これから誰が出すかによって問題が大きくなるかもしれない。
		多額資金調達が必要なので、それも悩むところでもある。自然も破かいになると思う。
		まず何債というお金をどこから支援するのか、また福岡市民の生活が苦しくなり、将来のメリットよりデメリットの方が多いいと思う。
		私は「滑走路増設案」に賛成したいと覆います。利便性の維持・費用・工事期間の短さなどのメリットがあるからです。逆にデメリットもありますが、新空港を新たにつくる際、1からやらなければいけないので、時間も費用もかかってしまうからです。
		建設・不動産業界のことを考えるより、市の財政健全化、福岡空港が誇る利便性をより追求すべき。新空港は全く不要。
		小さい初期投資で需要増に対応出来るのが良い。
		24Hアジアの開かれたゲートウェー安全安心の為、建設費の増大はやむを得ない、知恵を出せ
		国家として考えるべき アジアに開かれたゲートウェー 多少建設費の増大はやむを得ない
		24時間アジアに向けたゲートウェー。安全の為には建築費の増大はやむを得ない。
		国家戦略を描け。建設量増大OK。アジアゲートウェー造れ。
		国家戦略。24時間アジアへの玄関口。金を掛けろ。
		24時間アジアに開かれたゲートウェー。安全の為には多少建設費増大については知恵を絞れ。
		24時間アジアに開かれた空港を！！安全の為には多少建設費増大はやむを得ない。
		国家戦略。24時間アジアゲートウェー空港をつくれ！！金額は知恵を絞れ。
		24時間アジアへのゲートウェー国家戦略！！金を掛けるべし。
		現時点では発着に余力はあるが、後々は難しくなる。現時点では処理容量を早期に拡大し、アクセス、利便性を維持して増設する方が良い。重視されている4項目にも記載されている。初期投資が少なく、容易に済み、環境もある程度（新設に比べ）保全される。佐賀の諫早湾干拓訴訟のような例もあり、スムースにいく。新空港より増設であろう。
		福岡は空港が街中にあるのも売りです。天神の建物については、風水などを考えると景観を守る点で現状で良いと思います。資金調達はこれからの時代困難ですし、需要予測も正しいとはいえません。
		利便性と初期投資が少なくて済む
		比較しても将来の負担が少ない方を選んだ方が良いと思った。
		多額の資金が必要になるが、将来的な事を考えると新空港が優位な方策だと思う。
		どちらも将来住みやすい街になるというように見えたので良いと思います。コストが少ない方が良いと思います。
		滑走路増設案の方が良いと思う。資金やアクセス利便性を考えるのが先だと思う。新幹線を利用する人が増えるかも。
		どちらも良い点、悪い点がありますが、増設の方が良いと思う。新しくつくるにはお金がかかるから、別のことに使った方が良いと思う。
		新空港設立よりも、滑走路増設のみを強くおしたいと思う。留意点もこちらの方が少なく、コストも抑えられる。市としてはお金を使いたいかもしれないが、お金のことは気になる。長期的まちづくりを行うなら、低コストでアクセス利便性や需要増で対応した方がリスクは少ない。
		本当に増設して利益が出るのかがよくわからなかった。赤字になっている空港が多くなっているなか、先の見通しがわからなかった。
		お金はかかるけれど将来的にはいいと思った。
		費用。
		今後のことも考えて、お金と時間を考えると滑走路増設案を強く賛成したいです。
		多額の投資をせずに、便を増やした方が良い。新空港は時間が長くなるだろうけど、海で働く人達には迷惑だと思う。私は環境を重視するので、新空港はダメだと思う。
		新空港はかなりのお金が必要で、自然環境への影響があるから私は滑走路増設の方がいいと思う。
		どっちにしろ多額のお金と時間がかかるから、地域住民の人達とよく話し合うべきだと思う。
		どちらの案にしても、周辺地域の理解が必要なので、とても難しい問題であると感じました。
		将来"つくり損"になってしまう可能性があるのなら、私は滑走路増設が良いと思う。
		お金は大事に使ってほしい。
		滑走路増設は早期に拡大できるところが良いと思う。新空港案は多額な費用が気になる。
		2つを見て、滑走路増設がいいと思いました。新空港を作るには環境にも悪いし、お金もかかるからです。

意見分類		寄せられたご意見
		滑走路の増設はすごく大変そうだと思った。
		滑走路増設は周辺地域の理解が必要なので大変そう。新空港は自然環境の保全になっていいと思う。
		お金と理解。理解は、つくることはできても、その後の県民の姿勢が大切と思うから。これによって栄えたりするし、とても大切と思う。
		滑走路増設案の方が費用も少なく、みんな納得すると思います。
		それぞれの良い面を見て、それが環境対策やお金の面で良い方を選べば良いと思う。
		どちらも難こうする可能性があることはわかったので、それなら新空港を造るほうがよいと思いました。特に福岡や九州をさらにかっせい化する場合、高さ制限などにより福岡の中心都市部の建造物が高層化できないのはイタい。
		資金面や環境面をよく比べて、より損害のない方を選択していただきたいと思います。
		福岡空港が西日本の重要な拠点であるとはわかったし、2つの案のメリット・デメリットを明確にし、百万地域のもっと先に、倹約していく大切なことだと感じる。
		費用と環境を考えて、増設の方がよい。
		滑走路増設の方が良いと思う。新しく空港を作ると時間もお金もかかるし、交通便も多少であっても悪くなってしまう。どちらの場合も場所の確保が重要な問題になると思う。埋め立てなければならない点でも環境への影響が大きい。新空港はやめるべきだ。
		説明会や意見交換会で新空港反対意見が相次いでいるそうだ。世論を考えれば新空港は実現性に乏しい。財政や新空港を推す財界の体力も非常に厳しい。 需要も思うように伸びていない。新空港は必要性の面でも乏しい。
		11月28日西日本新聞、グアム線100万人突破　コンチネンタル航空アジア太平洋支社長インタビュー　Q:福岡空港の将来像についてはどうか　A:新空港の建設ではなく、現空港の活用を考えるべきだ。福岡ほど都心に近く便利な空港はない。　九州新幹線鹿児島ルートが全線開通すれば、九州内の航空路線は廃止や縮小が予想されるが　国内線の便数減少分を補うほど、国際線の需要は伸びないので現空港の拡張で対応できる。　新空港を建設すれば、航空会社が払う空港使用料が高くなり、便数減少にもつながりかねない。 全くの同感で、滑走路増設がよい。新空港は税金の無駄遣い。
		滑走路増設など実現性がない。 結局、新空港を選択するしか道はない。「滑走路増設派」と「何もしないでいい派」を敢えて区別すると、「滑走路増設派」が一番理解度が低い。 今の便利な空港が一番、だから増設すればいい、という単純明快な単細胞頭。 そりゃ、滑走路増設で本当に ・用地買収が数年で完了、 ・滑走路処理容量が3割程度は増加、 ・滑走路処理容量に見合ったエプロン・ターミナルが確保可能、 ・騒音に対する周辺住民の理解、という条件が揃えば、 便利で、高額の維持費も全国の利用者が負担してくれる、 滑走路増設に賛成する。 だが、それはありえないからこそ、新空港を支持している。 おそらく、多数決を取れば、滑走路増設が最大多数となるだろう。 PIレポートに滑走路増設の実現性のなさを記載していない以上、当然。しかし、PIは多数決ではない。 麻生知事や経済界トップなどが騙されなければ、滑走路増設は選択されない。 もう一度言う、実現可能性のない滑走路増設など無理、新空港しか選択肢はない。
		コスト面、利便性では滑走路増設増設が優位で、需要増加に対応でき、利用時間の制約が無くなるという点で新空港が優位のようですが、総合的に考えてみると、個人的には滑走路増設案の方がいいのではないかと思います。
		24H　アジアゲートウェー　安全の為、建設費増大やむを得ない。
		アジアゲートウェー　24H　安全安い海上空港　金のことは方策がいろいろある。
		お金はない。 需要予測は信用できない。 経済効果も期待できない。
		費用の面や利便性を考えると、滑走路増設案が良いと思う。
		滑走路増設案には賛成です。費用の事も考えるとそちらの方が良いと思います。
		新空港建設案より滑走路増設案の方が、今の現状を考えると周囲の住民の理解、予算等も含め、実現可能であると思う。
		税金のムダ使いになる新空港案より、低コストで利便性のある滑走路増設の方がいいと思う。
		財政を考え、税金でまかなえるにしても、新空港移転建設で見込まれるリスクを今は負う時期ではないと思う。
		新空港建設にあたって、多額な投資が必要となる為、現状のままで良いと思う。
		・この時代なので万が一新空港で地震などがおきた時に修理などもまた税金なのは嫌だ。 ・北九州空港みたいになる場合があるかも。 ・あくまでも福岡以外の人の便利性も考えて下さい。
		環境保護が第一だと思う。それに財政負担が大きすぎる。空港周辺の施設・交通などすべてがムダになってしまう。
		増設を行った方がコスト削減につながる。
		将来需要がのび続けるならば、新空港案をとるべきだが、事業費の差が大き過ぎる。空港にたよらない方法も考えるべきである。
		無駄が発生しないよう考えてプランを進めていただきたい。関西空港の失敗を参考にするべき。
		どちらも欠点があるが、国民の負担を考えれば増設を。 有明海に臨んだ地域に作るべき。
		上記の点から考えると小さい初期投資でできる増設が良いのでは。
		将来的に需要がさらに増えるかどうかも、今後のエネルギー資源等にも左右され、わからない状況であるので、多額の費用をかけ、新空港を作るよりも現状を生かすことを考えるべきである。
		コストが少なくて良い。増設が望ましい。
		わざわざコストをかけて新空港をつくる必要性はないと思います。
		新空港建設に比べ、小さい初期投資で需要増に対応することが出来るので現状のままで良いと思う。
		やはり早期に完了できる滑走路増設案を推します。資金も少なく、今まで通りの場所の方がお客様も親しみが増すのではないでしょうか。
		新空港案は、コストがかかり、時間もかかる。さらに交通の利便性を上げる工事も必要になる。それだけの資金をかけても得られるものは少ない。滑走路増設案の方がコストパフォーマンスもよく、将来性があると思います。
		利便性や事業費を考えると、滑走路増設が良いと思う。
		他の空港（北九州）との連携で十分対応できると考える。そうしないと税金の無駄使いになってしまう。
		現状を考えて、コストがかかりすぎるのはどうかと思う。
		小さな初期投資で需要増に対応できるので、滑走路増設が良いと思う。
		将来需要が増えたとしても、新空港を建設する必要はないと思います。既存の空港を中心として、資金がかからなく利便性があがる滑走路増設の方がいいと思います。
		建設費がどのくらいかかるのかで判断したい。新空港の場合9200億円と出ているが、とてもそれでおさまるとは考えにくい。県や市が関連事業をして、道路やハコモノをつくるのが目に見えているからだ。早くも1000億円もする展示場を建設する計画があるそうだ。現空港の跡地開発も、かなりの費用がかかるだろう。 新空港のある新宮町にも物流団地や産業団地が造成されるだろう。新空港はどこまで費用がかかるのか、際限なく費用が膨らむようだ。新空港は金食い虫だ。 絶対に建設すべきでない。
		滑走路増設案は、誘導路の二重化が前提となっていますが、この「誘導路の二重化」自体が困難だと思います。 直ぐにできる「当面の対策」にはなりえないと考えられます。 周回道路が確保できないようでは、警察は許可しないでしょう、また、許可すべきではありません。 今でも、タクシーは周回道路の1車線を完全に潰しています。これが県道に移ると想像すると、空恐ろしいとしか言いようがありません。 誘導路の二重化は、ランドサイドにとっては『改悪』であり、すべきではありません。
		現在持っているものをいかに効率的に使用していくかに知恵を絞るべきであり、小さな投資で大きな効果をあげるよう努力すべき。
		・福岡空港将来構想検討委（現・新福岡空港調査会）の資料によると、「JR鹿児島線筑前新宮駅付近から海上橋を結ぶ連絡鉄道（2・8キロ）170億円 、都市高速・香椎東ランプと連絡橋を結ぶ都市高速（8キロ）920億円――と試算。」（2002年6月23日毎日新聞掲載）だそうで、すでに1100億円近い。しかもこれには空港島と新宮側を結ぶ連絡トンネルの建設費や、鉄道の鹿児島線内の待避線建設費や、博多駅のホーム拡張費、都市高速の香椎－香椎東間の四車線化費用は含まれていない。 しかも、空港島内道路や、一般のアクセス道路の費用も含まれていない。それらを含めるとアクセス建設費用は、1400～1500億円程度になるのではないかと考えられる。 また、新空港建設費には、自衛隊や米軍、海保などの移転費用も含まれていない。総額では1兆円をはるかに超えるのではないかと思う。新空港は困難だといわざるを得ない。新空港は採るべき方策としては適していない。
		大手エアライン関係者の意見は聞かなくて良い。 なぜなら、彼らは利用者の立場と相反する、ボロ儲けを企んでいるからである。 現空港ならば、アクセスに胡坐をかいて楽に商売ができる。 また、容量に限界がある現空港ならば、スカイマークのような新規参入を妨害できるから、ボッタクリ運賃を設定できる。 エアラインの立場から見れば当然だが、少しは利用者のことも考えてほしい。 空港地主の意見など聞かなくていい。 彼らはタチの悪い総会屋と同

意見分類		寄せられたご意見
		類。 一人当たり年間約1000万円の借地料を、堂々と「生活費だ」と言い切る。 理性もヘッタクレもない。 こんな金の使い方は、一刻も早く止めるべきである。
		世の中の現状を把握して、大量の税金を使わず、現状の状態で、他空港を活用することを進めるべきである 税金は、福祉関連で使用するべきである
		利便性とすでにあるものを最後まできちんと使うということです。今の福岡空港は新しい施設もあり、現在でも改修されています。ビルを建て替える計画もあると聞いてます。新空港では、それらは十分に活用されないまま、取り壊されてしまいます。非常にもったいないです。もうそういった時代ではないはずです。現在の施設が最大限活用される、滑走路増設案がよいと思います。
		早さとコスト、それに利便性を重視する。滑走路増設案がよい。 麻生知事も利便性を最重要視すると議会で述べている。 知事は昨年の知事選で、滑走路増設を最優先に考えるという公約を掲げて当選した。 県民も滑走路増設を支持しているということだろう。
		新空港の方が現実的。 滑走路増設は実現まで問題が多い。
		滑走路増設はムリ。 新空港を選択するしかない。
		現空港の抱える問題を根本的に解決する新空港を選択すべき。 新空港の場所は博多湾内などもっと詳細に検討をする必要がある。 能力が低く、騒音や借地料などの問題が継続する滑走路増設案では解決策になりえない。
		費用負担先や費用対効果、補償や環境対策も含めた総合的な比較検討
		・これ以上負債を増やさない方向で考えるべき ・今ある中で一番良い方法を選ぶ
		将来的に更に需要が増えることについては、新北九州、佐賀空港との連携を図る事を考えてはいかがか。高速鉄道（新幹線等）やモノレール等、佐賀空港と接続し、分散させれば、財政厳しい状況を考えれば、滑走路増設を選択したい。
		不況の時期、いつまで続くのか分からない不況の時に、新空港建設はちょっと考えられない。
		借金を作るな
		新空港を設置するお金が多くかかる分、福利厚生、高齢者の為の資金に利用して下さい。
		滑走路増設の方が良いと思われます。金額と完成期日が少なくてすみそうだから。
		え、新しい空港を作るの！？と思いました。他の県で利用者が少ない空港はつぶされているのでは・・・。多額の資金は痛いです。現空港の跡地はどうするのですか？私は新空港は反対ですね。自然についても考えて下さい！！！
		・佐賀・北九州に空港を作って間がないのに、次々空港を作るとは信じがたい。（頭がおかしいんじゃないの？） ・国民のお金を使って作った現在の空港を充分に利用するべき。増設も新設もその後！
		用地買収は早急にとりかかるべきである。高さ制限は現行どおりで可と思う。これ以上高いビルを建ててどうするのですか。利用時間は考える必要があります。新空港については財源と自然の問題はどちらも無視できません。やめるべきです。
		空港能力及び非常時（市街地空港）の事を勘案した場合、海上空港を新たに建設する方が良いと思う。さらにランニングコストの面からも現空港年間維持費144億/年を考えれば初期投資がかかっても海上空港の方がコスト面でも有利で有る。
		今後の経済情勢等を勘案すれば、多額の初期投資について不安を感じる。今後の日本経済の的確なる見通しの上に立脚した改善を強く望む。
		建設費だけでなく、長期的な費用を考えるべき。福岡市のまちづくりと九州の発展を考えて決める必要がある。
		現在の状況で新空港の国際的位置付け、国内他空港との役割分担が明確でない（東アジアのハブ空港として位置付けるetc）ため、無理をして新空港を作る必要はない。中途半端な空港作成に多額の費用をかけるのであれば、国内のハブ空港を明確にして充実させて欲しい。海外へ出かけるのに総じて不便である。
		近隣空港との連携（北九州・佐賀）を図る。空港を拡大し、需要を満たし福岡市の経済が成長しても、それだけで市民生活がよくなるとは限らない。自然環境と共存し、ゆとりのある都市づくりが大切である。都市の一極集中が進むと、空港施設の整備拡充だけでは済まない。当然堂路交通網や水質源等インフラ整備が必要となり、膨大な財源を投資し、後世に負債を残すことになる。
		新空港が仮に出来たとしても、新たに交通手段で莫大な資金がかさみ、税金のむだ使いとなるのでやめてほしい。
		①2本の滑走路になれば、滑走路処理容量を早期に拡大する。将来的にも充分である。 ②現在の高いアクセス、利便性を維持出来るもっとも便利な空港である。 ③新しく空港を作ることに比べて、小さい初期投資で需要増に対応出来る、費用が1/5ですむ。 ④滑走路増設が優位な方策です。 ⑤もう1本滑走路増設が出来れば充分です。
		飛行機を利用する人が増えていく、とは限らないので、すごく先の将来より、お金・時間の短縮がよいと思う。例えば、空港を作ったものの閑散としているところがありませんか？利便性によっては客が減るかも。
		利便性と費用対効果を重視したい。どちらも滑走路増設案が優れている。
		新空港が起こす騒音は補償対象にはならないくらいのものはあると聞きました。公害のベッドタウンあるいは田園地帯の住民がこのことを許容するのでしょうか？ありえないと思います。大きな反対運動が起き、事業が立往生するのは目に見えています。新空港は避けたほうがいいと思います。
		対策は早く安く確実にが基本。増設新案が望ましい。
		私としては、新空港案（三苫・新宮ゾーン）の方を支持したい。資金調達方法をしっかり検討し、住民との合意形成につとめてもらいたい。
		1．費用と利便性を見る限り、増設優位がはっきりしている。 2．JR、高速の乗り入れ方法、具体的対策の検討を並行して行われるべきではないでしょうか。それとも検討終了しているけど未発表なのでしょうか。（新設の場合）
		滑走路増設では24時間化できないとのことですが、利用状況は殆どが国内で海外でも多いのは、中国・韓国、これは時差もない。ならば24時間化による利用頻度はあまりないと思われる。なにより現空港はアクセスが日本一であり、それに向けたインフラも投資してきた。これをムダにしてはいけない。新空港は巨額の投資が必要。アクセスも悪くなる。巨額投資により採算がとれなくなったら、そのツケはまた国民に回ってきます。新空港はやるべきではない。
		上述の通りで、現空港と北九州及び佐賀空港の活用を図ることで、現空港のままで良い。次の世代に借金をつけまわす公共工事は、真の公共工事ではなく不要と考える。
		選択のポイントについてとありますが、2つを比較した所、新空港は多額なお金が必要となるので無理ではないのですか？そこを多額な借金をしてまで建てる意味はありますか？むしろ今の空港ではいけないのですか？誰がそこまで困っていて新空港を必要としているのですか？自然を壊し、借金をし、地域住民ともめ、着工すれば予算にない金がかかり、開港すれば閑古鳥が鳴く海上空港は絶対にいりません。
		埋め立ての空港は維持費用がかかると思うが、そのような比較はないのか。自治体の負担についても知りたいと思った。
		最後におりからのサブプライムローン問題のあおりで、事業予算規模の観点から、現空港滑走路増設案が有力になりつつあるかもしれないが、要は①、②で述べたように単なる事業予算規模の問題ではなく孫の代まで考えた、自然に対しての姿勢の問題であることを強調したい。しかし現福岡空港は大都市に接近した至便性において世界に名だたる空港ではあるが、もっとも懸念される事態は市街地を巻き込んだ航空機事故である。この点に関しては人智を尽くした安全性の確保が最重要と考える。
		これから福岡だけが栄えるということは考えられないし、今までのいけいけドンドンのツケがたまってきている。もう少し、後の人達（若い人）のことを考えてあげて、負債を残さないようにするのが務めである。まず工事ありきではイケナイ。
		わかりやすくまとめられているが、2者択一的な比較でいいのかどうか。負担費用の差が大きすぎるように感じるため、もう1つくらいあってもいいように感じる。（費用的に中間くらいの案）
		どちらにも長所、短所があり、様々な面から考慮して今の財政状況なども考えなくてはいけないと思います。
		需要が増えるかもで、むだに自然を破戒や多額のお金を使わない方がいい。
		両案を比べると、新空港案のほうがいいように思えるが、やはり金額的に可能なのかが問題である。環境がどのように変化するかの予測を行うことが必要だと思う。また周辺住民、漁師の方々への影響についても問題である。
		全体的に見ると「守り」に入るなら滑走路増設、「攻め」に出るなら新空港建設という感じがします。滑走路増設ならリスクもコストも抑えられますが、長期的に見ると問題を解決できないかもしれません。新空港建設なら長期的に見て得るものが大きいですが、その分コストもかかり、失敗のリスクも大きくなります。（借金が将来の世代に負担となる等）今の景気や世界的な経済不安も考えると、「守り」に入った方が良いと個人的には思います。
		利便性は利用客にプラス。建設費の低さは納税者にプラス。滑走路増設案が優れている。
		利便性と費用対効果が優れている増設案がよい。
		いかに安くするかが大切。財政の危機的状態を考えましょう。
		利便性、特に九州全土からの集客を考えるなら、新幹線博多駅から5分の現空港は非常に優位だとおもう。需要が減少している現実があるが、やるとす

意見分類		寄せられたご意見
		れば滑走路増設しかないと思う。需要が減っていることを考えるなら、新空港は過大投資である。財政状況など足元をきちんと見ながら考える必要がある。新空港は現実性に乏しい。
		本当に新空港や現空港を増設する必要があるのか？景気低迷下、大きな借金をしてまで必要な事なのか。疑問である。
		福岡空港の問題 1.借地料、騒音対策費用 2.高度制限　3.安全性　4.拡張性（将来性）　5.運用制限（24H空港）　6.処理容量 滑走路を増設したとしても、処理容量が増加するだけで、他の問題点の解決にはならない。新空港が必要！！
		海に作るのは反対。費用がかかるし、人口減のため、作る必要なし。
		2案から絞込みを行うにあたっては、将来の日本における人口減少を考える必要あり。将来予測によると、2100年には日本の人口は、4700万人という。つまり2006年のピーク人口1億2700万人の4割弱に減る。そのような予測の中で、初期投資が大きい新空港案よりも人口予測の見込み違いにも対応できる、需要に応じ、段階的に対応可能な滑走路増設案の方がベターと考えます。（建設費用も経済的）
		現空港の跡地は売って、そのお金を新空港にあてるべき
		新空港案と滑走路増設案などありますが、あまり身近に感じられません。もし着工するにあたって、市民や県民がどれだけ税金などを負担しないといけないか分からない。
		かかる費用、利便性を考えると増設の方が良いと思いました。掛かった費用をどれぐらいで取り戻すのか、という面も知りたいところです。
		資金と周辺住民、福岡市民の意見を主に取り入れ、方向性を定めるべきだと思います。
		今の経済状況を考えれば、初期費用の少ない増設案がいいと思う。
		お金の事を考えると、増設案がいいのではないか。
		需要予想が過大すぎ。新空港建設の予算が過少すぎ。
		建設費の安さと利便性で滑走路増設案に賛成。
		利用者の視点に立って、利便性と費用の安さがもっとも大切だと考える。
		●双方とも、解決困難で長期化する問題が多すぎる。
		増設案で良いと思います。ここ何年も無駄な税金を使っているし、概算なんか何にも当てにならない。失敗したら国民に負担になる。本当にこれからしなくてはならない事を考えて欲しい。
		滑走路増設が良いと思います。財政状況や他都市の空港整備例を見て参考にすれば、失敗例etc.分かる筈です。空港の拡大も必要とは思いますが、輸送手段の多様化、コスト、一機あたりの輸送量増加も考慮すべきと思います。
		福岡空港がこんなに赤字である事に、大変驚いています。一方で一部の人（地主等）が潤っているのが、とても腹立たしいです。
		採算性を詰めていく必要がある
		住民の理解が必要
		安全性、経済性、環境面、グローバル化
		増設案ですが、ここまでお金を投資して回収できますか？一般市民から見たらお金のかけ方がって思う。少子化の時代、私達は税金で家計を圧迫している。
		費用vs効果のポイントが明確になった。
		論点が「税金の使い方」のみに絞られているようで感心しない。
		福岡空港が赤字であることにとても驚いている。
		2032年時点では補償負担がマイナスとなり逆ザヤ。基本的には現状より航空便を増加させない社会造りにして欲しい。そんなに便利でなくても良い。将来性選択は投資と効果。
		どちらも不必要。もっと関係者だけの利だけではなく、反対の声がでる地点で考えるべきと思う。住民の反対する者への他へ移る費用やるなど、違う面で金使うべき！！
		増設案で。 この不景気に先の見えない投資などありえない。市民にどれだけの税金を払わせるのか？
		この不況の中、どこに税金を使うべきか考える必要がある。将来子供達の事も考えて増設案にするべき。
		・現空港は都市に近く、交通アクセスも良いが、将来の空港の拡張増設は用地問題、建物ビル、タワー等の高さ制限で都心の発展おさまたげ等が有り、大変困難と思われる。 ・新空港は自然環境、住宅環境保護対策を十分に行えば、国内はもちろん、東南アジアとの経済交流が一層拡大し、新空港を中心としたまちづくりが期待できる。
		空港対策を立案する事は良いが、関空・中部の例をみても分かるとおり、福岡に海上空港を作り、現空港を閉鎖した時の経済的損失は計り知れない。
		新空港を作って、これ以上の借金を増やしたくないです。
		現北九州空港を増設して国際空港として利用する方が負担が少ないと思われる。福岡県の県財政事情を考えるとこれ以上借金財政はして欲しくないと思います。
		選択基準の順位づけがもっとも重要。①財政　②利便性　③騒音
		滑走路増設が優位と思う。 しかし、将来性のもう一つの選択肢として、北九州・佐賀空港の活用策をもっと検討し、福岡空港は現状のままにしておくというのも、一つの選択肢として考えてはどうか。両空港（北九州・佐賀）とも、施設がフルに活用されてないので、もったいない。現在の状況で、新空港を建設することは、費用対効果を考えた場合、無駄が多い。
		遠くても新空港が良い。増設はムダな投資。
		巨費を投じて作ってわずか2年目の24時間対応可能な立派な空港を、貨物空港にしないで、人が喜んで利用し易い空港に育てるために、アクセスの改善費用に使うべきだと考えています。 東京では羽田⇔成田間を京急（京成）の私鉄が結んでいますが、当県も福岡、新北九州空港間には、福北ゆたか線、後藤寺線、平筑線があり、これの利用可能部分は活用して増強延伸すれば可能であり、これで県内の東西交流も円滑化される。 もし新空港を作れば約一兆円の巨費を投じる事になり、これを誰に負担させるつもりなのか、我が子や孫に背負わせるには余りにも荷が重過ぎます。
		福岡空港が赤字である事に驚いている。空港経営の対策をきちんとすべきだ。
		世界のハブ空港を目指すべき 1.必要便数のさばける空港 2.24時間利用可能な空港 3.建設費を含めたTotal的な判断を望む
		新空港になれば、借地料は要らないし、環境対策費も減らす事が出来るのではないか。
		環境対策費や土地建物借料を減らし、空港経営の健全化を図るべきである。
		経営、利便性、自然環境の維持
		空港特別会計におんぶに抱っこしている福岡空港は、経営感覚がない。
		経営者の立場で考えると、福岡空港の現在の経営はおかしい。
		滑走路増設にした場合の借地料を考えると、新空港を考えるべき！
		先ず環境対策費、土地建物借料を減らす努力をするべきと思います。福岡空港の経営は、かなりおかしいです。
		費用対効果を考えると増設であるが、将来性や利用時間など、長期的な視点で考ええる必要があると思います。
		アクセス利便性、小さい投資での増設は堅持すべき事と考える。特に日本一、世界一便利な空港である福岡空港の利便性は、守るべきである。将来の増設には、用地買収を逐次進めて行くべきと思う。
		いつまで借地料、環境対策費を払い続ける空港を放置するのか！と言いたい。それとも地主等からリベートでもあるの？と疑いたくなる。
		選択のポイントは初期投資額ではなく、投資効果で考えるべきである。新空港にする事で、天神地区の再開発（高層化）によりアジアの中心都市として福岡が位置する事が出来るチャンスである。
		空港経営がおかしい。毎年赤字とはどういう事か？対策を取るべきである！
		処理容量、費用、アクセス、周辺環境のうち、どれを一番優先して進めるか。その効果のバランスにより、どの案を採択するかが決まってくるかと思いま

意見分類		寄せられたご意見
		す。
		福岡空港が赤字であることに驚いている。抜本的な見直しが絶対不可欠だ。
		現存の民有地を速やかに用地買収するべきだ。
		今、新空港か現空港拡張か2つの案が示されているが、金が掛かるということで現空港拡張が指示されているようであるが、金が掛かっても新空港を必要と思う方が正論であり、是非新空港の建設を！
		費用対効果
		100億もの赤字が毎年発生しているのを見ると、空港の経営そのものがおかしいのではないかと思う。
		国家戦略、安全、次に金
		いつまでも借地のままにしておくのではなく、買上等対策を講ずるべきではないか。
		借用地対策が必要ではないか？
		福岡空港が赤字であることに驚いている。
		費用の面では、新空港は実現不可かな、と思ったけど。現空港の土地は、地主の方に返せないのですか？借地代だけでもいらないと、資金調達の一部にできるかも。
		何といっても財政。早期対策を。アクセスの利便性は日本一。
		1.経済の状況を正しく認識すれば、新空港は必要ない。滑走路増設案を採用すべきである。それも出来るだけ安い費用で。 2.現状では大幅な需要増は見込めないので、当分何もしない。つまり現状維持の選択もあるはず。もし、余裕が不足すれば、佐賀、北九州空港を活用すれば良い。多くの方がそう言っている。
		環境対策費や土地建物借料を減らす努力をするべきである。
		環境対策費や土地建物借料を減らす努力をするべきである。
		新空港案はお金がかかりすぎると思います。
		現在の民有地（借地）を速やかに用地買収すべきである。
		跡地の管理や方策には、さらなるお金が必要な気がしました。さらに借地は続くのではないでしょうか？（複雑すぎて・・・）
		1.できるだけ低いコストで早期整備をしてほしい。 2.アクセス利便性を重視してほしい。
		誰がいくら負担しないといけないのかが分からない。
		漁業補償やインフラ整備等新空港をつくる事で一兆円規模のお金を将来の子供たちにのこしていいのか（借金）？又、高さ制限がなくなる事で、高い建物ができるというが、はたして福岡にその様な高い建物が必要なのか？とにかくお金がかかりすぎます！！
		費用対効果を見れば優劣ははっきりしている。滑走路増設案がよい。
		費用対効果で滑走路増設案がよい。 利用者側の利益が大きい仮想路増設案がよい。 新空港案は建設費が高く、その分利用者にさまざまな形で跳ね返ってくる。 利用者を犠牲にする形での解決方法は採ってはならないと思う。
		費用対効果を考えると断然滑走路増設案がよいです。将来的なことを考えて新空港を推す人もいますが、将来のことをどこまで考えているのか疑問です。永遠に成長し続けることなどないのです。アジアの活力を取り入れるという人もいますが、その方法はまったく示されていません。将来人口が減れば、経済も小さくなる。そんなときに役に立つのが、利便性のよい福岡空港だと思います。
		福岡の将来を考えると、コンパクトな街がよいでしょう。現在の空港は必須です。 莫大な借金を子孫に残さないことが大切です。 不便で将来的にあまり活用されない新空港を建設しないことが大切です。
		周辺住民への理解に不安がありますが、費用が高すぎるのも不安です。
		庶民をいじめる案であるかどうか・・・・滑走路増設は利便性がよく建設費も低めなのでよい。新空港は利便性が悪く、利用料も上がる。建設費も非常に高く、賛成できない。
		現空港は周辺対策費がかかっているが、新空港でも様々な費用が発生する。場所が遠くなるためアクセス料金が増加する。空港利用者2000万人で一人あたり250円の増加と考えると、年50億円の損失。施設使用料も値上げされる。中部並みだと考えると、国際線を250万人と考えると39億円の負担増。国内線は53億円の負担増。合計142億円の損失。現空港にかかっている周辺対策費とほぼ同じである。しかも、周辺対策費のうち移転補償費は数十年で完了すれば年約50億円は浮くが、新空港に関わる費用は、運賃値上げなどで増加する可能性があり、永続する。周辺対策費は空港特会から支出されているが、空港特会は収入のうち約8割が旅客が払った運賃などに起因している。つまり、旅客から見ると、周辺対策費を払うのと、利用料などの値上げはほぼ同等であり、新空港は時間的損失が余分にかかってくるということになる。ついでだが、新空港になって周辺対策費がいらなくなったとしても、その分着陸料などが値下げされる可能性は少なく、それに伴う運賃値下げの可能性も低い。つまり旅客にとっては、新空港になれば、支出だけが増えるというのが実情になると考えられる。新空港はランニングコストも増設案より高いと言える。
		飛行機が遅れる理由として、駐機スポット、セキュリティゲートの不足、そして定時に遅れても悪びれない「博多時間」感覚こそが主な原因であり、滑走路の問題などは全く瑣末な問題です。 現空港の「コスト」については、どの空港よりも異常に高い環境対策費にこそ目を向けるべきです。窓のサッシやエアコンなどはほんの一例でしょう。
		・利便性 ・コスト ・自然破壊をしない ★滑走路処理容量を早期に拡大する→世界同時恐慌の中、国の緊急経済対策にもなりうる。
		・利便性・事業費 ・環境
		新空港の為に、多額な資金をつぎ込んで需要が増えた時対応できるようにするということだけど、他の空港でも需要がなくて税金をつぎ込まないといけない所があるのに、9,200億円はリスクが大きすぎる。
		増設案に対し、「安物買いの銭失い」とならぬようにして欲しい。
		「安物」の空港にならない様にして欲しい。
		増設案だと、高さ制限や利用時間などの制約は今後も継続することが過大のようだが、コスト削減や環境保護等が大きく叫ばれる昨今、新たに新空港を建設することの未知のデメリットは数知れずと考える。
		借地状態の改善。
		新空港では多額の費用がかかり、多くは借入金によると思われるが、その利払いの費用が全く算定されていない。新空港へのアクセス交通網の整備に多額の費用がかかる筈。
		どちらの案をとっても、それぞれにメリット、デメリットがあります。でもポイントを絞った点で考えると、滑走路増設案の方がより少ない費用で実現可能するのではないでしょうか。
		コストばかり表に出て、安全がおざなりになっている。借地料は今後も増え続けることが、表に出ていない。目先でなく、30年、50年、100年先を見つめよう。
		羽田と同じ様に、施設使用料の徴収等を考えるのも必要
		福岡空港が赤字だという事を、知りませんでした。
		新空港を作れば、借地料や環境対策費を減らす事が出来、安全性の確保が出来るが、便利さに欠けると思う。
		いつまで借地のままにしておくのか、強制収用するべきだ。
		福岡空港が赤字であることに、大変驚いております。先ず半永久的に多額の費用を払う事を、止めることが先決のように思います。（土地借料を止める）
		赤字経営になっているのが、何らかの対策をとって対応すべきである。
		赤字経営回避になるのであれば、新空港に賛成
		・福岡空港は既に容量限界に陥っている ・現在の民有地を速やかに用地買収して下さい
		建設費と維持費も含め、空港利用料を安く上げる努力が必要。
		環境対策費、土地建物借料を減らす事を検討すべき。
		福岡空港が赤字なのには驚いた
		空港経営がおかしいように思います。100億円もの赤字が毎年あり、何の対策もとられていない事が通る事がおかしい。

意見分類		寄せられたご意見
		現空港が赤字だと初めて知りました。
		借地料や、環境対策費を考えると、新空港の方が良いのではないか。
		自然を壊し、便利なものを不便にし、莫大な税金を使う。そんなことしてまで新空港をつくる必要はありません。以前テレビで見ましたが現在全国ほとんどの空港が大赤字になっており無駄な税金が使われています。福岡はその中でも黒字になっていると聞きました。もっと他の事にお金を使ってください。福岡は危ない道路などが多すぎです。
		事業に見通しが立つかどうかがポイント。滑走路増設は用地買収はあるが、建設費の心配はいらない。市民の反対運動もほとんどない。新空港は建設費をどうするか全く目処が立っていない。建設費が高騰する可能性も大きい。漁業補償、アクセス用地買収など長期間になりうる交渉も滑走路増設より多い。地元の反対、自然保護団体の反対、県民の反対など事業を進めていく上での障害が多い。空港問題は県民の関心事でもあり、一度新空港反対派知事が誕生すれば、断念せざるを得なくなる。滑走路増設が比較的スムーズに進みそうなのに対し、新空港は難題が山積した状態だと思う。開港後のことを考えても、利便性の低下や施設使用料の大幅値上げは避けられず、厳しい経営になると思われる。滑走路増設案が現実的な選択だと思う。無理をして県民を不安に陥れるようなことがあってはならない。
		新空港にすると国内線と国際線のターミナルが同じ建物になるので乗り継ぎが便利というが、国内－国際の乗り継ぎ客はどの程度いるのだろう。調べてみると2004年度で1日あたりの平均国際線利用客6151人のうち乗り継ぎ客はわずか130人にすぎなかった。今後は人口減少により福岡空港の地方線はさらに縮小されるだろう。再拡張により羽田空港に国際線が乗り入れる。関空も近距離アジア線が充実してきている。乗り継ぎ客がこれらの空港に流れる可能性は高く、福岡空港での乗り継ぎ客は長期的には減少するのではないかと思われる。現空港の滑走路増設で十分である。利便性の低下、ばく大な建設費、自然環境の破壊など問題の多い新空港案には反対する。
		お金と時間も最小限度で行ってほしい。大切な税金なので。
		わかっていることは、需要は減少中であること、新空港はばく大な経費がかかること、2032年以降も需要が伸びるという言い分にまったく根拠がないこと。このような状況を考えれば新空港などありえない。
		利便性で増設案がよい。騒音は広がる可能性は低く、自然環境への影響も小さい。現空港は危険だという人もいるが、空港が移転しても、事故の可能性は変わらない。二次災害の危険性が減るだけ。費用対効果としては非常に低い。それより、事故が起きないよう対策にお金をつぎ込んだほうがよほど効果的。新空港は風の強さから事故の危険性が増すこともありうる。
		利便性、環境、費用対効果どれをとっても滑走路増設が優れている。新空港は滑走路容量が大きいが、需要予測は外れており、今後右肩上がりで伸びるかどうか疑問である。
		投資はできるだけ少なく、効果を大きくするには滑走路増設しかない。利便性、自然環境、新宮町の住環境の悪化などを考えると新空港は賛成できない。将来の街づくりなど、人口減少化において高層化が進むとは思えない。
		利用者のための利便性は何より大切です。費用対効果の優れている滑走路増設案がいいとおもいます。
		利便性と低コストが何よりも大切。知事も利便性がもっとも大切と何度も繰り返している。
		結局は、実現可能性が高い案を採用すべきでしょう。 そうでなければ、責任者は耐えられないでしょう。 滑走路増設を推し進めようとしても、国交省はあっという間に克服できない壁にぶつかるでしょう。 そのとき、問題を予見できなかったのか、と問われたら、言い逃れできないでしょう。 滑走路増設には、①騒音問題 ②用地買収問題 ③空港能力問題 という、克服できない壁があります。 これらについての指摘がある以上、予見できなかったという言い訳は通用しません。
		滑走路増設は実現性がないから反対。 新空港は関空や中部の前例があり、実現自体に問題はないから賛成。
		費用対効果の大きい滑走路増設に賛成。 費用対効果が小さく利用者負担が大きくなる新空港に反対。
		建設費が安いことが大事。滑走路増設ならOK 県民の意思を尊重すること
		事業に見通しがなければ、完成後の経済効果などを論じても意味がない。絵に描いたもちに過ぎない。その意味で滑走路増設のほうが見通しがある。新空港は不確定要素が多すぎる。資金集めなど不可能ではないかと思われるものもある。
		事業費のうちどれぐらいが地元負担で、一方地元自治体の財政状況がそれを許す状況にあるのかどうかという比較検討があった方が良いと思いました。
		利用時間は滑走路増設より新空港の方が長くなるが、経済的にはいくらメリットがあるのか示すべき。（夜間、早朝の利用で旅客や貨物の取り扱いが、どの位増えて経済的にいくらプラスになるか）
		世の中の方向性として、国や市の財政難（無駄使いを無くす）、地球温暖化防止、世界経済の低迷、このクローズアップされるべき検討内容が1つも明記されていない。 又、将来の方向性は、九州全体の発展を考えるべき。近隣各県との連携が不可欠。粘り強く調整すべき！
		いつまで借地のままにしておくのか、強制収用するべき！！
		財政がポイント。
		滑走路増設方策はアクセスの良さと事業費が少なくてすむ点が強ちょうされるがいろいろの問題点をかかえた現状の解決にはならない。新空港案は事業費は多くなるが、これらの問題点を充分解決できる方策である。今後の福岡や九州地区の発展には新空港案はベストであり、事業費の9200億円は長期的にみれば充分容認できる範囲と思っている。
		滑走路増設方策はアクセスの良さと事業費が安いが前者は単なる手直しにすぎず根本的な解決にはならない。同じ投資するなら将来展望の開ける新空港にすべきです。
		これから先、もっともっと飛行機の利用が増えるとは思えません。リストラ、賃金カット、節約等の関連で、そんなにお金をかけて24時間使える空港を作るより、今あるものを有効に使うべきであると思います。
		・費用等の条件より、周辺地域の合意をとることが最優先課題だと思う ・現空港からのアクセスに対する利用者の意見は？5分10分の移動時間の違いをどう捉えているかを調査した方がいい
		人口減少が見込まれ国として需要が減少されることを想定すると、多額の工費を投じて整備してまで空港を拡張する必要性はないのではないでしょうか。
		2002年のCONFA新空港案（新宮沖建設費8200億円）に対する政財界当時のコメント国交省「事業費が高すぎる。これでは事業化は難しい」（西日本新聞02年5月21日）新福岡空港促進協議会幹部「中部国際では事業費の六・七%（五百十二億円）を民間が負担する枠組みだが、同程度の負担比率は困難」（共同通信01年4月9日）福岡商工会議所前会頭「福岡の経済界に身銭を切る覚悟がある経営者は少ない。」（朝日新聞02年12月18日）麻生福岡県知事「地面の部分から株式会社でやるのは無理がある。だから関空は大きな赤字になっている。あの方式は我々の地域ではとれない」（読売新聞02年5月8日）今回（新宮案）の状況は、・建設費8300億円（本体、別にアクセス費用900億円の一部も負担あり）さらに高くなる可能性が大きい。 ・当時の需要予測は外れ、2度も下方修正された。それでも実績は予測を大きく下回るマイナス。（収支計画は厳しくなる）・国や福岡県、福岡市の財政状況が悪化し、財政再建中である。（景気後退により財政はさらに悪化）・市内上場企業の半数以上が新空港を選んでいない。（朝日新聞08年6月25日）とあるように2002年当時より厳しくなっている。経済界は甘い見積もりをもってくるだろうが、そんなものは信用できない。株式会社方式で新空港を建設することが困難であることは、既に明白である。もし新空港建設となれば、国や地方の負担が増えることになる。新空港建設は絶対に許されない。
		財政 ・福岡空港が赤字であることにおどろいている。 ・新空港になれば借地料はいらないし、環境対策費も減らせるのではないか。
		現空港の危険性を指摘する声があるが、空港移転は福岡空港周辺での二次災害の危険性を低下させるだけにすぎない。1兆円も費用を投入する割には効果は非常に限定的である。どうせなら一次災害つまり航空機事故を減らす仕組み作りに費用をかけるべきだと思う。
		航空会社にとって商売しやすい空港であるべき。そう考えると利便性や安い着陸料が大切。新空港ではこれらは実現できない。
		少ない税金ですみそうな増設案が良い。
		今の国土交通白書から公共事業費を削減しつつ、早期に結果が出せる滑走路増設案が良いと考えます。
		経済界などが現空港は危険だと叫んでいるが、経済界こそ現空港の発展を支持し後ろ支えしてきたのではないか。自分たちで危険性が大きくなるような施策を支持しておきながら、新空港のチャンスと見ると、「命が第一」と周辺住民の命を人質にとるようなことを平気で言い、新空港を迫る。筋が全く通ってないと思う。これは騒音についても同じ。県民の一人として不信感をもっている。利便性と費用対効果が大切。増設案に賛成。
		ポイントは空港利用者の負担が増すかどうか。アクセス料金値上げ、施設使用料値上げ、など利用者いじめの新空港では話にならない。増設なら負担増はなく利便性も保てる。
		本当に実現できるかどうかがポイント。増設案は用地買収があるが新空港にもある。新空港は他に漁業補償交渉もある。しかしいちばんの問題は資金調達。この点増設案はほぼ無問題。新空港は厳しい。特に将来のはっきりしない空港建設において借入金の調達は非常に困難。不良債権覚悟で貸す銀行はない。経済界の資金集めも困難を極めそう。九州には各県に空港があり、他県経済界からの支援は厳しい。同じ県内でも北九州にも空港があることから、そちらの経済界からの支援も厳しい。ほとんど福岡単独でやっていくことになる。ところが愛知県のように目立った大企業もない。中部空港はトヨタの存

意見分類		寄せられたご意見
		在が大きかったが、福岡にはそのような企業はない。新空港は実現に大きな疑問符が付く。無理に進めていき頓挫すれば、ただでさえ完成までに時間がかかるのに、さらに長期化してしまう。そして財政をも圧迫するだろう。新空港は諦めるべきだ。
		滑走路増設なら都市高速や地下鉄など既存のアクセス施設が利用できるので無駄がない。アクセス施設をはじめから建設しなければならない新空港は財源の無駄遣いである。また既存施設の利用が減り、地下鉄や都市高の経営問題にもなる。旅客の支店が一番大切で、空港の近さと、施設使用料などの低料金は欠かせない。
		結論としては今後の日本人の人口低下。現在抱える財政赤字。アクセスの利便性等を勘案して、現在の場所での滑走路増設案が適当だと思います。その上で、何とか24時間空港化は目指して頂きたいです。
		将来的に世界全体好景気になることは考えられない。九州の経済界は、ただ単に景気浮揚策だけしか考えていない。借金が更に福岡県に増える事は頭に入っていない。
		場所は現状通り、24時間開けておけば問題ない。いらん金使うな！！誰の金を使うのか考えれば、おのずと答えが出るはずです。もう空港は使用なし！
		好景気の頃の机上計画であり、現状から将来的に大きく伸びる可能性はないと考える時、新空港は作っても、赤字会社になる事が目に見えている。
		実現不可能な滑走路増設案の検討をすること自体、費用と時間のムダ。その費用と時間は新空港の計画と建設費用へまわすべき。
		(1)滑走路増設案で述べた様に、便利さの追求に走るのでなく、利用者は或程度辛抱することも覚悟しなければならない時だ。何故福岡市だけが潤う必要があるか。3000mの滑走路を持つ北九州空港があり、佐賀にも空港があって利用者が少ないとか。この両空港に路線を分散させれば、利用者増に対処できる筈だ。 (2)世界的不況の時代、今更バブル最盛期の様な好景気は望めないと思う。まして少子・高齢化の時代となり、社会福祉・医療・景気浮揚対策などなど経費は幾らあっても余ることはない。この様な時代に無理に巨額の経費を投入する必要はなく、社会福祉他にこそ利用すべきだ。従って、福岡空港問題は自然景観を破壊し、いたずらにムダ金といえる巨額の税金を使う新空港案でなく、滑走路増設で十分だ。
		福岡や九州全体のことを考えると、多少お金がかかっても、新空港の方が良いと自分は思います。減空港では、借地料の問題もあるかと思います。
		滑走路増設なら都市高速や地下鉄など既存のアクセス施設が利用できるので無駄がありません。アクセス施設を最初から建設しなければならない新空港は税金の無駄遣いですね。 また既存施設の利用が減り、地下鉄や都市高は経営的に厳しくなる可能性があります。
		利用客が困らないように利便性の確保が最重要。需要は伸びておらず減っている。将来的にも人口が減るなどマイナス要因がある。財政難な時代に過剰な投資は禁物。新空港は選択とはいえない。 新空港は乗り継ぎ客の利便性がよいというが、国内線～国際線の乗り継ぎ客は、国際線利用客1日あたり約6000人のうち140人しかいない。この後羽田再拡張により羽田発国際線が増え、福岡空港の乗り継ぎ需要はさらに減るだろう。 そう考えると新空港である必要はない。 環境保護が世の中の潮流。自然破壊は反対。冬は大いに荒れる玄界灘。埋め立て中に土砂が海に流れ込むことも予想される。漁場が心配。
		1、財政が逼迫しているので費用対効果が高い増設案がよい。2、利用客を増やすには利便性の高さは欠かせない。新幹線に負けるような新空港案では駄目。3、路線誘致には着陸料などの施設使用料が高くては駄目。新空港では今後福岡に誘致が期待されるLCCなどが展開しにくくなる。建設費用、期間、その後の空港経営を考えても滑走路増設案が優れている。
		飛行機の進入ルートの下に住んでいるが、安全性について経済界が意見するのはおかしい。何故今まで放置し、今頃になって言い出すのか。新空港がほしいだけじゃないのか。全く腹が立つ！地元合意、県民合意ができない新空港は論外。知事は県民を裏切ってはならない。 豊かな自然環境を子供たちに残そう。博多駅から地下鉄で5分の利便性を空港利用者に残そう。莫大な借金を子供たちに残すまい。新空港は要らない。
		滑走路増設の方が、使い勝手もよく、環境にもやさしく、費用も比較的少額ですむので、望ましいと思う。
		・空港利用者の利益をまず考えるべきです。利便性と低料金が大切です。これは利用者だけでなく、運行する航空会社から見ても有利だと言えます。これを実現するには滑走路増設しかありません。 ・財政が厳しさを増しています。最低限の費用で最大限の効果を上げることが大切です。やはり滑走路増設案しかありません。 ・現空港には周辺対策費用がかかりますが、供給者便益はプラスになっています。ターミナル建て替え時収益力アップのため商業施設を充実させるなどの方策を考えるといいでしょう。 ・福岡空港は国内線中心の空港です。国際的な交流人口の増加より、国内の人口減、高齢化のほうが、需要に影響を与えます。それを考えると需要が伸び続けるという需要予測は説得力に欠けます。福岡市やその都市圏は2020年代後半から人口が減り始めると予測されています。需要予測のない2032年以降も右肩上がりで伸び続けるということは非常に考えにくいと思います。 ・財政が厳しい状況にある中、既存施設有効活用することが大切です。滑走路増設なら現在ある施設が引き続き使えます。地下鉄などのアクセス施設も利用できます。複線化された誘導路も使えます。建て替わったターミナルも使えます。新空港はすべて作り直すので、非常にもったいないです。 ・環境重視は世界的流れです。都市化が進む福岡ですが、開発する地域と自然環境を守る地域をはっきりしておく必要があります。それによって乱開発を抑えなければなりません。玄界灘は豊かな自然が残り、豊かな漁場であり、県民の憩いの場でもあります。新空港などの開発には反対です。 ・利用者が第一です！株式会社方式は建設費や利息など全てを最終的に利用者の運賃や施設使用料に上乗せするという仕組みになっています。利用者は絶対に納得しないでしょう。新空港ができれば、新幹線へのシフトも進むでしょう。とても新空港には賛成できません。
		①施設の年間時コストの比較（台風等の被害を含む） ②冬季の欠航率、遅れの具体的な数値をあげた比較（ウィンドカバレッジでは理解しにくい） 「新空港案」のところに記載したように、冬季の欠航が問題となっている中部との比較がほしい。
		新空港の建設に掲げられた3つの方策はいずれも必ずしも必要とはいえず、十分条件である。高度経済成長期ならまだしも景気収縮になっている昨今、この夢のような方策で工事を始めても良いものかと深く疑問に思う次第。
		・毎年の借地料を考えたら大きな負担。 ・市街地が近く危険性が大きく、1回事故が起きたらいっぺんに信用をなくす。
		本書の内容が、滑走路増設へ導くように書かれているような気がする。危険性とか、対策費用とかが軽んじられているようだ。
		新空港案はお金もかかるし、滑走路増設の方がいいと思う。デメリットが多いんじゃないですか？
		税金を使わない方法で考えて下さい。
		税金は使わないで
		・跡地を有効活用し地元の為に役立てて欲しい。 ・空港が赤字経営という事におどろいています。税金をムダに使って欲しくありません。
		税金をムダにするな
		実際に風をはからず、危険な空港を作るのはおかしい。 税金がかかる案しか残さないのはおかしい。
		・税金を使える状況ではない ・世界を見よ ・麻生太郎は2万をばらまき、知事は1兆円を土建業者にばらまき、票を取るのか、恥を知れ。
		税金のムダ使いをする策しか残さないことに問題がある。水深の実地データもなく積算する無責任さ、ウィンドカバレッジの計算だけでも、正確なデータで比較すべき。公共工事とは信じられない無責任さに腹が立つ。
		税金は国民の金。土建業者や電力会社のものではない。曽根干潟の悲惨な状況を、知事に見に来てほしい。干潟と生き物を返せ。
		どうして税金の無駄遣いをしようとするのか。生活は苦しいに。
		・100年の金融危機をまじめに受け止めるべき。 ・何を長期、長期と繰り返すのか。 ・今までも2000年から横ばいであり、国交省の説明は横着であり、腹が立つ。別の人をよこせ。
		・結局、どっちに転んでも多額の税金を使う。 ・JR、西鉄の線路や高速道路をひくためにつくるのではないか。空港整備特会から支出するのはおかしい。 ・公共機関と知事が癒着している。新規にひく線路等の収益は空港のものとすべき。 ・跡地売却を北九州空港と同様、空港の収入にすべき。 ・地方の土建に金を落とすために、自然破壊、税金の無駄遣いがされることは間違っており絶対反対。
		投資に対する効果が判断の基準になる滑走路増設案と新空港で投資額は五倍違うが、効果の差はそれだけあるのかどうか考えてから判断すべきと思う。
		利便性や費用の問題等を考えると滑走路増設案の方が良いと思う。又、北九州新空港をもっと活用すべきだと思う。
		交通の面からも利便性は高く、現空港を存続すべきだ。費用の面からも滑走路増設案の方が少なくて済む。将来的に見ても利用者が急増するとは思えない。又、北九州空港を多いに活用すべきだと思う。
		長くかかってでも新しい空港をつくるべき。費用は毎年福岡空港に対してかかる金額を合計すると、その分を新空港に持ってこれるはずです。

意見分類	寄せられたご意見
	・的確に選択のポイントを整理されていて良い。 ・概算費用の大きな差異をもっと明確に。
	税金を無駄づかいし、自然破壊するなんて時代に逆行している。
	なぜ、税金を使わない方法が残ってないか。北九州空港の面積は広がってゆく。なのに使わないのか。使うようにさせるのが国ではないか。
	赤字財政で何を考えているのか。
	どちらにしても税金
	日本が100年に一度の危機に陥っているのに、このまま新空港建設に向かうのは、子や孫に不安。
	新設、増設、どちらにしても税金ではないか。
	・税金を使うためにPIをしたのか。 ・税金を使わない案も残すべき。 ・安くできる三苫・新宮案をえらぶくせに、現状でがんばろうとしないのはおかしい。
	・根拠が無く、税金を使う案にしぼっていませんか。 ・誰が、抜本的対策かどうかを決めるのですか。 ・麻生知事が経済界のために決めたのですか。 ・本当に1兆円でできるのですか。4倍になった関空をどう思いますか。責任は誰がとるのですか。
	空港経営がおかしい。100億もの赤字が毎年あり、これからも赤字というのはおかしい。
6.その他 230 件	
	新空港建設を望ましく思う
	滑走路増設案が現実的である
	増設が良いと思います
	自分たちにも関係あることと思った。
	非常に難しい問題なので、もっと検討する必要があると思いました。
	もう少し議論が必要だと思う。
	よかったと思う。
	いいと思う。
	よく考えるべき。
	滑走路を増やすだけでいい。
	新空港案のほうがいい。
	新空港がいい。
	とてもよいと思います。
	どうでもいい。
	よく分からない。
	どちらの案にもメリット、デメリットがあり、どちらかにきめるというのは大変難しいと思った。何を最優先に考えればよいのかわからないというのが正直な気持ちです。
	行政の立場からすると、どの方向を求めているのかということを知りたいと思う。
	！Z
	利点・留意点が明確に記載されていて分かりやすく良かった。ただ、どちらを重視し、片方を捨てる選択はまだまだ難しいと感じた。
	いいと思います。
	どちらかといえば、滑走路増設の案に賛成です。
	どちらも良い点がある一方で、改良しなければならない点もあるので改良ポイントをもう一度見直して、今以上に検討してもらいたいです。
	どちらもいいと思う。
	滑走路を増やすことが重要なのはわかったけど、問題点がいろいろあることがわかった。
	とても興味があるので注目したいと思います。
	金額や数字で明確にできない事柄については、一長一短あるのでさらに検討が必要。 結論としては、福岡県民の全体的な幸福度が一番高まる方法をとって頂きたい。
	どちらにもいいところはあるのでしんちょうに考えなければと思う。
	どちらも一長一短なのでよく考えて決めるのがいいと思う。
	できることをやればいい。多分方向は決まってるんだから。
	あまり興味がないです。
	同上
	P21で長所短所はわかりますが、滑走路増設の方に賛成します。
	評価しない！！
	上記の通り、現状＋増設！
	滑走路を増やす事は良いと思う
	それぞれに良い点と悪い点があって、どっちが良いのか決められないと思いました。
	どちらの案も良し悪しだと思った
	私が考えつかない事まで、配慮されると思ったのでいいなと思いました。
	私は両方のメリットデメリットを考えると、新空港を作るのは難しいと思います。
	新空港の方が問題点もあるけれど、変えたいのなら新しくするのも良いと思った。
	良いと思います
	2つの案はどちらも便利な点と、不便な点があるので難しいと思いました。
	滑走路増設案が良いと思う。
	滑走路増設案の方が検討についても少なく、これからのことを考えると今のままで滑走路を増やすだけの方が良いと思います。
	箇条書きになっているのでわかりやすかったが、検討が必要な点にどのような対応策があるのか知りたかった。
	どちらも造ってほしい。
	ポイントを抑えていた。
	どちらが良いのかわからないですが、滑走路増設が良いのかなと思いました。
	やはり滑走路を増設する方が総合的に見て良いと思った。
	良いと思う。
	よくわからない。
	もう今、空港があるからいいんじゃないかと思います。あと30～40年は不便やないと思う。
	二つを比べると、利点も悪い点も同じくらいなので、どっちでもいいと思う。
	メリット、デメリットを有する選択ですが、県民にとっても良いのではないでしょうか。
	よいと思います（考え）
	特になし。
	増設した方がいいと思う。
	どちらが良いか考えるのは難しいと思った。
	滑走路増設の方が良いと思いました。
	いいと思う。けど、新空港案はちゃんと考えてほしい。

意見分類		寄せられたご意見
		新空港がいいと思う。
		新空港案の方が良いと思う。
		どちらも長所・短所があり、どちらかに決めるのは難しいと思いました。
		将来的にいい方向性に向かうことの出来る2つの案を重視して考えていくべきだと思う。
		滑走路増設案が良いと思った。
		利用者のことをしっかり考え、要望に応えるのが大切。将来性をしっかり見つめていくべき。
		住民の意見を尊重できる方向に。
		空港系も気になります。
		どちらも簡単にできることではないので、しっかり検討し、最善を尽くしてやってほしいです。
		様々な特徴をいろいろ考えていくべきだと思う。
		私は滑走路を増やす意見がいいと思った。
		新しい事をするということは賛成です。
		将来どっちにした方が良いのかを本気で考えなければならないなと感じました。
		現空港の抱える課題がなくなるのがいいと思う。
		よく分かりませんでした。
		もっと色々考えて、どちらが福岡にとっていいのか検討していただきたい。
		両方とも良いとは思いますがどちらともリスクがあるのでよく考えていれば良いものが出来ると思います。
		どちらか1つを選ぶのは大変だと思うけれど、空港はとても必要なのでよく考えないといけないです。
		なし
		なし
		滑走路増設の方が良いと思う。
		「滑走路増設案」、「新空港案」それぞれの将来の方向性選択のポイントがあることが分かった。
		私たちが飛行機を利用する上で、新空港や滑走路増設はとても良い方策と思いますが、とても大変と感じました。
		重要なポイントをしぼって考えると良いと思いました。
		増設してほしいです。
		良いと思う。
		どちらを選択しても、それぞれに問題があるということがよくわかりました。
		しかし、どちらも長所・短所があり、じっくり考えなくてはいけないと思います。
		このページを見てじっくり考えたら、やはり滑走路増設案の方が良いと思いました。
		滑走路増設が良いと思う。
		・増設よりも新空港に賛成 ・最初は増設が良いと思っていたが、このレポートを見て新空港が良いと思った。
		滑走路増設の方が良いと思う。
		このままのポイントでいいと思いました。
		どちらかと言えば滑走路増設の方が良い。
		当然の調査結果であると思われる。
		検討が必要な部分を改善し、ぜひ実現してほしいと思う。
		ポイントがまとめられていて良かったと思う。
		それぞれの将来に良いところも悪いところもあり、よく考える必要があると思います。
		滑走路増設案のほうがいい。
		簡単でわかりやすい内容であった。
		わからない。
		現在の空港を強化した方が良いと思う。
		既存ストックを有効活用し、滑走路増設。
		滑走路増設。
		滑走路増設が望ましい。
		滑走路増設が望ましい。
		将来の方向性から見て、自分は新空港よりも既空港の整備に力を注ぐ方が良いと思う。
		いいと思います。
		要点をまとめられて非常に分かりやすいと思う。
		増設が良いと思います。
		YES
		新空港案が望ましい。増設案は無意味（上述の理由）
		賛成
		もっとじっくり考えるべきだと思います。
		滑走路増設に賛成です。
		滑走路増設でいいと思います。
		滑走路増設を進めるべきだと思う。
		滑走路増設が望ましい。良いです。
		試算に疑問が残る。
		じっくり協議していただきたい。
		賛成
		賛成
		滑走路増設案が一番良いと思います。
		将来福岡空港のあり方について考えた場合、過去何年も新空港（案）や増設（案）が出されたが、いまだ解決されてなく、行政によるはっきりした方向性を示さなければ解決のメドがたたない。
		総合的に見て、滑走路増設案のほうで進めていくべきだと思います。
		◆発着需要への対応：滑走路増設＝△　新空港＝○　◆事業期間：滑走路増設＝×　新空港＝△　◆アクセス利便性：滑走路増設＝◎　新空港＝○　◆乗り継ぎ利便性：滑走路増設＝×　新空港＝◎　◆利用時間：滑走路増設＝×　新空港＝◎　◆運航等の確実性：滑走路増設＝△　新空港＝○　◆航空路線・便数の拡充：滑走路増設＝△　新空港＝○　◆生活環境への影響：滑走路増設＝×　新空港＝◎　◆自然環境への影響：滑走路増設＝△　新空港＝×　◆安全性の確保：滑走路増設＝×　新空港＝◎　◆まちづくりへの影響：滑走路増設＝×　新空港＝○　◆福岡・九州にもたらす効果：滑走路増設＝△　新空港＝◎　◆費用と効果：滑走路増設＝○　新空港＝○　◆方策実施の難易度：滑走路増設＝×　新空港＝△　☆総合評価：滑走路増設＝△　新空港＝○ 滑走路増設よりも，新空港の方が優れています。
		発着需要への対応、事業期間、将来の拡張性、乗り継ぎ利便性、利用時間、航空路線・便数の拡充、生活環境への影響、安全性の確保、まちづくりへの影響、福岡・九州にもたらす効果、方策実施の難易度、の11の評価項目で新空港が優位。 アクセス利便性、自然環境への影響、の2項目のみ滑走路増設が優位。 運航等の確実性、費用と効果、の2項目は互角。 明らかに、新空港が総合的に優位であり、計画に無理があり過ぎる滑走路増設は総合的に劣る。
		総合的・多角的・客観的に判断すると、どう考えても滑走路増設よりも新空港の方が優れています。 ◆発着需要への対応＝新空港優位、滑走路増設では容量が1割しか増えない。 ◆事業期間＝新空港優位、滑走路増設では用地買収に何十年かかるかわからない。 ◆将来の拡張性＝新空港優位、現空港は用地買収に難航すること必至。 ◆アクセス利便性＝滑走路増設優位、ただし新空港も全国トップレベル。 ◆乗り継ぎ利便性＝新空港優

意見分類		寄せられたご意見
		位、ターミナル一体化で高効率。　◆利用時間＝新空港優位、貨物便、深夜早朝便、ビジネスジェットなど、24時間空港の利点は大きい。　◆運航等の確実性＝互角、ウインドカバレッジは現空港だが遅延解消は新空港優位。　◆航空路線・便数の拡充＝新空港優位、総合的に能力の高い新空港なら多様な路線・便数が確保できる。　◆生活環境への影響＝新空港優位、現空港の騒音は環境基準さえ満たしていない。 ◆自然環境への影響＝滑走路増設優位、新空港は埋立の影響があるが、滑走路増設も河川付け替えなどの問題はある。　◆安全性の確保＝新空港優位、現空港は市街地の真ん中にあり、危険性が高い。　◆まちづくりへの影響＝新空港優位、現空港では「まち壊し」が継続する。　◆福岡・九州にもたらす効果＝新空港優位、制約の少ない空港なら伸びやかな発展を促すことができる。　◆費用と効果＝互角、アクセスの便益は現空港優位だが、新空港も混雑緩和効果が大きい。滑走路増設は高額の借地料・環境対策費が継続、新空港は初期投資額が大。　◆方策実施の難易度＝新空港優位、現空港は騒音、用地買収など事業実施を難航させる要素がある。
		比較項目は当然の内容だが、地下鉄天神駅と天神南のような、バカな判断はやめて欲しい
		新空港の方が良いと思う
		長期的な視野にたって考えるべきであり、新空港案に賛成
		新空港設置には多くの問題があるでしょうが、一つ一つ問題をクリアして実現して欲しい
		過大な空港となって子孫へ残すには迷惑なものにならないように。
		総合的に考え「新空港案」が良いと思う。
		将来の事はよく分からない。
		滑走路増設が良い。
		滑走路増設、新空港案ともにメリット、デメリットはありますが、使用者にとって最も良い方策を検討して頂きたいと思います。
		新空港案が優れいてると考えます。
		これまでの行政のやり方は、計画を遂行することが最大の目的と思え、例えば「－のポイント」に書いてある「ただし」以下が明確となっても経済的な問題以外で計画が変更になることがあるのであろうか。近年の福岡市の事業は人工島、地下鉄七隈線、九大移転と全て利権優先に思える。
		滑走路増設が優位な方策と考えます。土建業者の利益を図ることには反対。
		ポイントをまとめていてわかりやすい。これをベースに方向性を選択して行くというのが良い。
		増設案
		もちろん良い面と考えられます。
		どちらを選択するにしても問題は発生するものであり、既存の施設を利用するのが安定した考えではなかろうか。
		いつまでに判断か。何を判断要素とするのかを考えておくこと。
		どちらを重視するかは人それぞれだと思います。それぞれのいいところをより活用できるような選択ができればと思います。
		どちらともメリット、デメリットがあって、すぐには解決できない問題だという事がよく分かりました。
		どちらか選ぶのは難しいのが正直な重いです。出来るなら増設案を推したいですが、新空港案の方が建設的だと感じました。新空港案の不安要素を取り除ける進展があればそれに越したことはないと思いました。
		現空港の施設が最大限活用される方策（滑走路増設）が望ましい。
		アホか君らは、天下の宗廟、三大八幡「筥崎宮」のうえをモスラのように飛行機がとんで良いと思うのか！
		どちらにも長所、短所があるから補っていくべきだと思う
		具体的に現況と、2つの案の比較評価があって、良かったと思う。市民は専門的な用語を並べて解説されるより、それぞれの案が自分の生活にどういう変化をもたらすのか、ということに興味があるので、それを理解した上で方向性選択が出来る事が大切だと感じた。
		正直期間が長すぎて分からないし、その時に自分が福岡にいるかも分かりません。
		どちらの案もメリットやデメリットがあって、簡単に決められる事ではないと思った。もっと慎重にいろんな可能性を考えるべきだと思う。
		どちらの優位な点も書かれており、難しい問題であるなと、改めて考えさせられた。
		どちらにも良い点、悪い点があり、各々が縦横な項目なので難しい。
		じっくり将来を考えたい
		上記の見解から「滑走路増設案」良いと考えます。
		空港を作らないという選択肢がないのはいかがなものか。 以下その他の欄に記入しています。
		新空港は将来的に必ず必要と思う
		新空港は博多湾内の埋立地に建設してな
		滑走路増設、またはもう一度見直す必要。
		新空港いずれ必要になるのは目にみえている。時間がかかるのはどちらもわかりきったこと。
		新空港が必要
		滑走路　もう少し見直す点。
		滑走路増設(案)が良い。
		■滑走路増設が優位な項目＝アクセス利便性、自然環境への影響■新空港が優位な項目＝発着需要への対応、事業期間、将来の拡張性、乗り継ぎ利便性、利用時間、航空路線・便数の拡充、生活環境への影響、安全性の確保、まちづくりへの影響、福岡・九州にもたらす効果、方策実施の難易度■互角の項目＝運航等の確実性、費用と効果【結論】多面的・総合的に判断すると、新空港が優位なことは明らかである。
		道州政府が鳥栖にできたら佐賀空港を使うと思う。福岡空港跡地と決めているようだ。
		「税」を上手く説明する！！
		妥当な範囲
		計画倒れにならぬよう、慎重に検討すべき。
		市街地にある必要はない！！移転すべき！！
		新空港が必要
		空港の施設機能が古くなっているので、新しくすべきです。
		子ども達の未来のために選択する事が重要。
		新空港建設の方向性は正しいと思います。将来を見据えて、しっかりした計画をして欲しい。
		日本国内（又は世界）の中で、強い優れた空港をつくって欲しい。その面で考えると、「新空港」がベターなように思える。
		新空港建設を早期実現に！！
		両者それぞれの利点はわかるが、どちらがよいかは決めかねる。立場によってかわってきてしまう。
		新空港で！！
		内容は理解できるが、比較の基準が違うので双方説得力がないと思う。
		税金のムダ使い（？）の少ない方を重視する市民に対して、各々のメリット、デメリットを主張すべき。
		増設案賛成。
		問題を先送りしないこと。
		※現空港においての検討は正しいと思います。新空港建設は必要ないと判断します。
		滑走路増設が優位な方策と思料します。新空港案は反対です。
		滑走路増設を支持。
		分からない。
		将来をよく見すえて、決めてもらいたい。
		滑走路増設の方が優位な方策です。
		高齢化、不景気の折、将来の事より現在必要な福祉の方面に目を向けてほしい。
		新空港も増設もそれぞれ利点と欠点がある。
		滑走路の増設がいちばん望ましいと思う。
		改善すべき問題の優先順位が整理されていない。（地域－県－市－経済界、地主）などの立場が入り乱れている。これを整理した上で、国としての立場に反映できるものを選ぶべきだと思います。

意見分類		寄せられたご意見
		よく分からない。
		基本的に賛成なので、よく分かりました。
		是非新設を希望する。
		基本的に賛成なので、よく分かりました
		基本的に賛成なので、よく分かりました
		海上空港に早くしてほしい。
		よくある意見：＜＜大いなる自己矛盾＞＞★新空港は遠くて不便だ！博多駅から20分もかかる！これでは誰も使わない！成田や関空と一緒で使えない！★北九州空港は近い！博多駅から90分しかかからない！だから使え！みんな成田や関空を使ってるだろ！市民のみなさん、こんな矛盾したこと言ってちゃ、ダメですよ♪20分と90分、どっちが大きいか、よく考えて判断してね♪
		現空港の増設を基本に考えるべき。
		白紙的に場所を検討して、今の場所以上のものは出ない。この場所でできることをやり、発生する問題は解決すべし！
		滑走路増設が現実的。
		九州の観光地で一番有名な所は、大宰府であることを認識すること。そして大宰府へのアクセスを最優先して考えるべきであること。理由の一つに、東京から福岡出張の際に大宰府天満宮へ参拝したくても、中々行けないとのことを聞くことがあります。
		増設には限界があるような気もする
		上記の理由で増設案ですすめるべき。
		今説明している材料だけで、一つの方向性に絞るのはリスクがあるように思う。
		「滑走路の増設が優位な方策」と考える。
		自分の器の中で、できることをすればいい。福岡市はその許容範囲での空港でよいと思う。
		将来も現空港の増設案で、十二分だと考えます。
		滑走路増設案が今後の福岡空港について良い選択だと思う。
		パンフレットによる「ステップ4」に入った時期とこの2-3ヵ月の時間差を改めて厳しく再考のこと。 今回の「世界恐慌」は一過性、短期決着は考えられない。世界中の社会的あり方、その中の一部の経済、さらにその中の交通は、今後激変すると考えた方がよい。従来のトレンドや小手先の技法で現時点の判断をくだすのは無謀。この際、福岡空港の将来を検討することを中断すべき。ましてこの事業を「経済的起爆剤」などと考えるのは、「20世紀の遺物」の思考。これまでの経過は決してムダではなかった。この時点で再考できることの幸運を県民・国民のものにしたい。
		危険性の問題は冷静になる必要があると思う。実際に危険性は非常に低い。交通事故や病気で死亡する危険性などの方がずっと高い。増え続ける自殺の問題もある。お金をかけるならそちらの方を優先することが当然だと思う。
		新空港に関する過去の世論調査1新空港、必要性に地域差「不要」7割超す朝日新聞社調査／福岡2003.02.04福岡空港に代わる新空港について、朝日新聞社の電話による世論調査で59%が必要ではないと答え、新空港構想を推進してきた県などとの思惑のずれが明らかになった。住居地や職業によっても意見はさまざまに分かれ、空港問題をめぐる議論の難しさが浮き彫りになった。福岡市、前原市、糸島郡で新空港を「必要ない」が73%で、「必要」は1割強だった。これに対し、北九州市や周辺市郡、久留米市など県南地域では「必要ない」が半数にとどまり、逆に「必要」と答えた人が3割弱に膨らんだ。2新福岡空港57%が「不要」福岡都市圏は否定的が6割超える（西日本新聞2005年9月5日朝刊29面要約）（全県）必要・・・・・・・・・・・12．7%どちらかといえば必要・・・・14．3%どちらかといえば必要ない・・22．0%必要ない・・・・・・・・・・35．9%（福岡都市圏）肯定派・・・・・・・・・・・26．1%否定的な人・・・・・・・・・6割超える自民党支持者でも肯定派は35%程度国は意見を集約するというのなら、きちんと世論を受け入れることが当然である。新空港は世論が必要としていない。
		現福岡空港を活用できる滑走路増設がいいと思います。
		新空港に誘導しようとする意図が見え見え。評価に値しない。
		どちらの方向性においても欠点があると思う。その二つの中でどちらを背負うかが国や町や人にとって良いのかを考えることが大切なのではないかと考えた。
		近隣空港との連携で取り上げた北九州空港は佐川の貨物便が廃案となり、便数も伸びず小型機だけの営業だけだから旧空港でよかったはずである。佐賀空港は福岡の2か月分の利用者数を10年かかって達成するような大赤字なので廃港が難しい。九州国際空港決定の際に反対した熊本が、福岡の国際線を全て自分のところにまわせとか大きな空港を作るなとかまたしても横槍を入れてきているので断じて許してはならない。
		主権者たる国民・県民・市民の意思に遵うべきであって、庶民に比べて絶大な力を持つ少数の人・団体・勢力に押し通されぬよう正当な行政判断を求めます。
		特にありません。
		特にないです。
		特になし。
		実測もせず、どうやって比較するつもりか知事に聞きたい。
		2案に決めたのは誰か。責任はだれがとるのか。
		正確な情報の収集、県民市民の切実な要求の受け入れをこそ重視した行政であるべき。嘘、ごまかしを伴った「選択」方法もまた非国民的である。その姿勢を変えることこそポイントである。
		税金を福岡県ばかりで使うと麻生太郎が地元に金を落とすということになるのではないか。国民が許すか？
		・方向性と言いながら、税金がかからない案を切り捨てている。 ・経済界の利益しか考えていない。
		知事は土建屋にお金を落とすために税金のかかるものしか残していない。県民をばかにしている。
		意味がわからない。
PIについて	1.PIの取り組みに対する意見 23 件	
		関係ないですけど・・・もっと若い人の意見をききたいのなら、大々的に街頭とかでPRすべきだと思いました。（私は教授におしえてもらい、参加しました。）本気で意見をききたいなら、いくらでも工夫の余地はあります。若者の集まるところでPRとか。
		どっちもどっちだからできるだけたくさんの人の意見をもらうべきだ。
		今、どちらの意見の方が賛成が多いのか知りたいです。
		様々な点から福岡空港について捉えていたが、結局決めるのはどこかと思った。いろんな人の意見を集める方法であるPIがどう生かされるのだろうか。
		北九州・佐賀を有効に使うべきである。そのためのインフラに投資する方法にメリットあるが、両空港の関係者の意見を聞いてない。福岡は重要なポテンシャルはありますか？あるなら現在、国際線は何故減便ですか？
		大手エアライン関係者の意見は聞かなくて良い。 なぜなら、彼らは利用者の立場と相反する、ボロ儲けを企んでいるからである。 現空港ならば、アクセスに胡坐をかいて楽に商売ができる。 また、容量に限界がある現空港ならば、スカイマークのような新規参入を妨害できるから、ボッタクリ運賃を設定できる。 エアラインの立場から見れば当然だが、少しは利用者のことも考えてほしい。 空港地主の意見など聞かなくていい。 彼らはタチの悪い総会屋と同類。 一人当たり年間約1000万円の借地料を、堂々と「生活費だ」と言い切る。 理性もヘッタクレもない。 こんな金の使い方は、一刻も早く止めるべきである。
		こうやってハガキを出して、どこまで意見を取り入れてもらえるのでしょうか？ただみせかけの説明会やPIというのなら悲しすぎます。
		将来の福岡空港の需要が増大するため、増設または新空港が必要だという理由がまったくわからない。最初に増設または新空港への移転ありき、ということで将来の方向性レポートが作成されているように感じる。 なぜ、現状のままという案も入っていないのか。
		いろいろな面で「どちらかを決めてから検討する」という姿勢は全くいただけない。もっと真剣に検討すべきだ。
		誰のための空港なのか？一部の人が得するための提案であるのは平等ではないと思います。議論することは大切ですが、何度も話題になりつつも住民投票がないのは不自然であり時間の無駄。血税の無駄遣いではないでしょうか！住民投票で直の意見を聞いて下さい。
		住民投票して、どちらの案の支持率が高いか図るのも選択肢の1つ。
		この段階で新空港が必要という結論にしていないのは、評価できるが、こうした意見を送ったところで本当に反映されるのだろうか？議員の言うことよりも利用者の言うことをもっと汲んでほしいものだが。

意見分類	寄せられたご意見
	まだまだこのPIレポートの認知度も低く、実際に私の周囲の人に聞いても移転を知らない人がとても多かったのが現状です。もっと時間をかけて、しっかり選択していく事が必要だと思います。 県民投票等もいかがでしょうか。
	福岡の人はもっと真剣に考えるべきですね。福岡で空港のことが議論されている事が、全国に知られていない。
	情報を広く。
	何の事業に対しても反対は出る。私は其の方々が将来を心配して意見を出してあるとは思えない。じっと聞いているとどこでも反対の集団はいる。私は今の所良く説明してあると思ってます。
	いきなり第4ステップ、選択は2つから…これでは考えようがない。現状維持できない理由も納得いかない。これだけの税金を使うからには先ず実測データを取ってから話をしないと、予測だけでは誰一人として納得しません。これで話が前に進むようならなんのためのPIなのか疑問です。
	PIのやり直しをして下さい。
	ポイントは良くわかる。ただし、訴えるものがない。もうひとつ見えてこないものがある。市民に一体、このPIは何を期待しているのか。意見を聞けば終わりなのか？それなら、行政はもっと主張すべきではないか？
	内容として言いたいことはよくわかるが、あまりにも客観的過ぎて、行政としてどうしたいのかがまったく伝わってこない。一般市民向けに、できるだけ色を出さないように、とのつもりかもしれないが、それでは、もっと細かい情報を出すべきである。このようなものでは、みんな「お金が安い」のに走るに決まっている。一般市民の多くは、「将来」のことなんて考えることはできない。
	4案のうち、2案にしぼるためのステップ4で、その結果は知事が決めるのなら、はじめから決まっていたのではないか。
	将来に向けて建設的な案は新空港案だと思う。せっかく色々なことを検討してきて様々な人の協力のもと、話し合いなど進めてると思うので、今後、それを生かしてほしい。
	増設か新設かにするためのPIならやらせだと思う。
2.PIの催し等に関する意見 3 件	
	地域の人々の懸念は音の問題や環境の破戒等々です。数十年に渡って計画されていると思います。よく説明をして了解に近ずけて欲しいと思います。説明会に来ない人達は無関心、賛成・・・いずれかです。「聞きに行ってください、反対して下さい」とあおられて行く人が説明会に行っている様です。
	説明は非常にわかりやすかったです。
	配置図と項目ごとの説明により理解できた。
3.PIレポートに対する意見 33 件	
	・評価ポイントがもっと必要な気がする(アジアにおける戦略性、ユーザ視点内容他) ・比較の優位性を分かりやすく表現して欲しい(指数化、グラフ、大小表示とか)
	とても分かりやすかったです
	わかりやすかった。
	よくまとまっていると思う。
	簡潔に書いてあってよかった。
	2つの選択について比較してあって分かり易かった。
	ステップ3までを踏まえて2つの方向性でいくと明確にされているので専門的な知識がなくても考えやすかったです。
	それぞれの利点、問題点を比較して書いてあり、とても見やすかった。
	箇条書きでまとまっていて見やすかったです。将来の方向性を考える上で、長所も短所も分かりやすくて真剣に検討することができました。
	比較しやすい資料だったので、将来どちらが良いか等、私達でも考えやすかったです。
	よく理解できた。
	分かりやすくまとまっていると思う。
	簡単にまとめてあるので見易いと思う
	増設派。表にまとめてあったので見易かった。
	福岡空港がもたらすポイントや評価視点など見やすくてよかったです。
	図を使っていてフォントも見やすく良かった。
	ポイントがわかりやすく書かれているので良かったです。
	分かりやすく書かれていたと思う。
	箇条書きに短的にポイントを示していると分かりやすく、考え深いものであった。
	わかりやすかったです。
	分かりやすく説明されていると思う。図と文章を取り入れているので見やすい。
	時間とお金をかけた調査と話し合いを繰り返して、これだけが唯一まとまりがありわかりやすい感じます。
	これまでの経過は、海上空港の利点が強調されて、海上空港のほうが良いという結論に誘導されているような印象を受ける。 PIレポートで検討されているのは、滑走路の処理容量や経済性だけ。これからの時代に最も優先されるべき環境の視点がすっぽり抜け落ちている。環境問題に比べれば、これらは瑣末な枝葉の問題に過ぎない。 環境面を真剣に考えれば、埋め立てによる新空港などは自ずと候補から外れるはず。 埋立地が玄海国定公園の指定地にかからないから影響ないというのは間違い。陸地、海岸線、沿岸の海が一体となっての国定公園のはず。 玄海灘の風景は、福岡市、糟屋郡、宗像郡などの県民にとっての原風景であり、共有財産。開発の素材ではない。これを損なうことは、人心の荒廃につながりかねない。空港による経済効果が及ぶのは、数十年のスパンに過ぎないが、原風景となる海や海岸線の喪失は未来永劫。 福岡空港の際限の無い拡大路線はあたらめるべき。北九州や佐賀との連携を本気で考えているとは思えない。
	わかりやすくまとめられていて、よくわかりました。
	PIレポートの内容はとても分かりやすく、将来の方向性として新設される方が良いと感じました。
	重要な項目が分かり易く示してある
	滑走路増設案と新空港案のそれぞれのメリット、デメリットについては概ね理解できたが、事業実施後に予想される問題点についても提示が欲しいと思った
	どうも利点が福岡市中心の見方です。地元の将来の空港の地域住民の視点に立った見方ももう少し併記してほしい。単に合意形成が必要とだけ記述していますが、これらの合意形成に関する検討されるべき問題と方向性を併記してほしい。地域住民に単にOKを求めるのでなく不利な点メリットのある点を明確にしてもらわないと判断できません。メリットだけを力説されても合意形成の過程で不安を禁じえません。
	簡易版を読んだ時は新空港が非常に良いと感じられたが、詳細版を読むと、大切なところは小さい文字で書かれており、数字への真意も疑わしく、だまされたような気持ちになった。非常に不愉快に感じた。詳細版を読むと新空港はありえないと思いました。
	わかりやすくまとまっている。
	選択のポイントがよくまとめられていると思います。
	全然わかりません。
	一長一短が良くわかる。
4.その他 0 件	
平行誘導路二重化について 6 件	
	平行誘導路二重化を行って、滑走路増設へ進むのが一番良いと思う
	滑走路増設案は、誘導路の二重化が前提となっていますが、この「誘導路の二重化」自体が困難だと思います。 直ぐにできる「当面の対策」にはなりえないと考えられます。 周回道路が確保できないようでは、警察は許可しないでしょう、また、許可すべきではありません。 今でも、タクシーは周回道路の1車線を完全に潰しています。これが県道に移ると想像すると、空恐ろしいとしか言いようがありません。 誘導路の二重化は、ランドサイドにとっては『改悪』で

意見分類	寄せられたご意見
	あり、すべきではありません。
	福岡空港の有効活用方策について 仮に新福岡空港を造る事になったとしても、新福岡空港が開港するまでは福岡空港を使い続けることになります。 現状でも満杯に近い状況ですので少しでも需要の増加に対応できるように福岡空港の容量増加対策を行う必要があります。 福岡空港の有効活用方策はPIレポートステップ1で検討されています。 しかし、この内容を実行するのは無理ではないかと考えられます。 1.周回道路が設置できなかったり周回道路が2車線しか設置できない場合、現実的には使い物にならない可能性が高い。 周回道路が2車線になるということは、 左側(ターミナルビル側)の車線が乗降用の停車場で 右側(県道側)の車線が走行車線になるということになります。 周回道路が4車線ある現状でこの写真のような状況です。 周回道路が2車線になると、 現状で停車帯(1車線)＋走行車線(3車線)が 停車帯(1車線)＋走行車線(1車線)になります。 2. 工期が長期に亘る。 工事範囲がエプロン、ターミナルビル、周回道路、駐車場と広いです。 また、空港機能をストップさせたり周回道路を不通にすることもできないので 工期が長期に亘り、航空会社や利用客に長期に亘って不便を強いることになります。 3.国内線側エプロンの距離が全長で約2.5kmになります。 国内線の第1ターミナル・第2ターミナル・第3ターミナルの長さを合計しても約1km程度しかないので 国内線ターミナルの全長の2倍以上の長さの範囲にわたって航空機が駐機されることになりますが、 これだけ長くなると搭乗のための旅客輸送も大変になります。 　また、平行誘導路の二重化は国内線ターミナルビル前しか検討してありませんが、 新たに設置される中・小型機用のスポット数も多いのでこの部分も二重化する必要があるのではないかと考えられます。（Rwy34運用時のことしか検討されていませんが、これだけスポット数が多くなると Rwy16運用時にも影響がでてくると考えられます） 平行誘導路の二重化は、Rwy34運用時にE-3から滑走路を離脱する航空機をE-5から離脱させることにより 滑走路の占有時間を短縮することが目的です。 しかし、E-5から離脱させなくても滑走路の占有時間を短縮することは可能です。 福岡空港の有効活用方策で重要なのは次の3点です。 1.滑走路の占有時間を短縮する。 2.国内線ターミナル側誘導路の混雑を緩和する。 3.必要な駐機スポット数を確保する。 以上の点を踏まえた上での福岡空港の有効活用方策私案。 ・赤線 新設誘導路。 ・ピンク線 4番～6番スポットを小型・中型機用に変更して 4番～6番スポットそばの誘導路を曲線化させて E-2に大型機が離陸待機しても誘導路を通れるようにする。 ・黄緑線 国内線第一ターミナル及び第二ターミナルの スポットを(一部のスポットを除き)大型機用に変更。 ・黄線 国際線新設スポット。 ・オレンジ線 国内線新設スポット。（場合によっては国内線第4ターミナルを図の位置に造る） 福岡空港の有効活用方策私案の重要なポイントは次の2点です。 1. Rwy34運用時に国内線でE-3よりも北側にあるスポットを利用する航空機は、 W-3またはW-4から滑走路を離脱して新設誘導路を経由してスポットへ向かう。 2. 出発ターミナルを次のように変更する。 ・国内線第1ターミナル 天草、鹿児島、宮崎、九州内の離島、札幌、成田、中部、名古屋、那覇線 ・国内線第2ターミナル 大阪、関西、東京線 ・国際線ターミナル その他の国内線、国際線 ※場合によっては国内線第4ターミナルをオレンジ線の位置に造り、その他の国内線を取り扱う。
	滑走路増設で十分だと考える。但し、現状の古いターミナルビル前は航空機の離合が出来ないので、ここは検討の余地あり。滑走路が増えても誘導路が狭くて朝10時の混雑時に待機状態だと意味が無い。
	≪福岡空港のゲート運用は羽田以上にタイトであり、完全なゲート(固定スポット)不足≫:福岡空港と羽田空港のゲート(固定スポット)の運用状況を調査ました。2008年12月18日の10時台および11時台に、福岡空港の第2ターミナルから2番～11番ゲートを使用して出発する全13便の出発時刻(定刻)を調べ、同じゲートを使用する次の便の出発時刻(定刻)を調べました(オープンスポットは対象外)。その結果、福岡空港を10～11時台に出発する便と、その次の便の出発時刻までの各ゲートでの時間差は、対象となる全13便平均で、1時間36分でした。同様に、羽田空港のHPから、2008年12月8日の10時台に羽田空港を出発する全23便の出発時刻(定刻)を調べ、同じゲートを使用する次の便の出発時刻(定刻)を調べました(オープンスポットは対象外)。その結果、羽田空港を10時台に出発する便と、その次の便の出発時刻までの各ゲートでの時間差は、対象となる全23便平均で、1時間42分でした。この結果から、福岡空港は羽田空港以上にゲート(固定スポット)が不足していることが明らかです 羽田空港では、全旅客の90%以上はボーディングブリッジを利用して直接搭乗・降機できるようにすべきとのIATAのDraftを遵守すべく努力をしていますが、その羽田空港以上に、福岡空港ではゲートの運用がタイトです。つまり、既に福岡空港では、今以上の増便はゲート(固定スポット)の制約から困難な状況にあると言えるでしょう。増便するためには、オープンスポットの利用を増やすか、オフピーク時間帯の利用を増やすかしか方法はありませんが、利用者利便性の向上にはならず、限界もあります。このゲート不足の問題は、現空港で誘導路を二重化しても、滑走路を増設しても、解決できません。ターミナルの用地を大きく拡げるしか手段はありません。つまり、誘導路の二重化や滑走路の増設では、実質的には今以上に増便を可能にすることはできないと考えられます。実質的に今以上の増便を可能にするには、新空港しか選択肢はありません。
	誘導路の二重化は決まっているような書き方だが、一体どういうターミナルビル、周回道路、駐車場、車寄せになるのだろうか？ 九州一、全国でもトップクラスの旅客数を誇る空港のターミナルとして、本当にいいのだろうか？ 暫定形としてならともかく、最終形として周回道路も確保できない誘導路の二重化には疑問を感じざるをえない。
その他 1 件	
	小荷物あづけが少なすぎて、10/19日、並ぶ客が多い。もう少し目を配ってほしい。

④意見記入はがき等により、「その他」について寄せられたご意見

意見分類			寄せられたご意見
抜本方策・将来対応方策について	滑走路増設案について	1 代表案の選出や内容について	① 代表案の選出について 0 件
			② 代表案の内容について 0 件
			③ その他 0 件
		2 需給逼迫緩和の視点について	① 発着需要への対応について 1 件 今後人口が増加するとは考えられないので、今の空港整備を行った方が良いと思う。
			② 事業期間について 0 件
			③ 将来の拡張性について 1 件 現空港はアクセスと風しか取り柄がありません。現空港は借地料が高い、騒音が酷い、事故が起きると関係のない人が巻き添えに遭う、狭い、拡張できない、乗り継ぎが不便、深夜は利用できない、土地利用に制約を与える、など多くの問題があります。新空港はアクセスや風、自然環境への影響などの副作用はあっても、現空港が抱える様々な問題を一挙に解決できます。新空港を選択すべきです。
		3 利用者利便性の視点について	① アクセス利便性について 4 件 東京から(本社機能)福岡への出張の人気が高い。その大きな理由の一つに利便性がある。一方広島などは、空港が遠く、イベント開催も考えてしまう。増設案に賛成 過密化によりどのくらい遅延が生じるのか、非精密の滑走路を増設したところで、どれくらい着陸できない可能性があるのか等のデータがない。市中心部に近いという利便性に優れていても、これらが劣るようであれば、利便性に優れているとは言えない。これらのデータ、資料を開示すべきである。 職業で頻繁に空港を利用者するので、交通の便が優れている現在の空港がよいので、新空港建設には反対、増設案賛成です。 現在の空港は利便性に優れているので違う場所での建設には反対です。
			② 乗り継ぎ利便性について(ターミナル配置、設備含む) 2 件 現空港はアクセスと風しか取り柄がありません。現空港は借地料が高い、騒音が酷い、事故が起きると関係のない人が巻き添えに遭う、狭い、拡張できない、乗り継ぎが不便、深夜は利用できない、土地利用に制約を与える、など多くの問題があります。新空港はアクセスや風、自然環境への影響などの副作用はあっても、現空港が抱える様々な問題を一挙に解決できます。新空港を選択すべきです。 現在の地下鉄を国際線ターミナルまで延伸すべきと思う。そうすれば更に利便性は増す。
			③ 利用時間について 1 件 現空港はアクセスと風しか取り柄がありません。現空港は借地料が高い、騒音が酷い、事故が起きると関係のない人が巻き添えに遭う、狭い、拡張できない、乗り継ぎが不便、深夜は利用できない、土地利用に制約を与える、など多くの問題があります。新空港はアクセスや風、自然環境への影響などの副作用はあっても、現空港が抱える様々な問題を一挙に解決できます。新空港を選択すべきです。
			④ 運航等の確実性について 1 件 過密化によりどのくらい遅延が生じるのか、非精密の滑走路を増設したところで、どれくらい着陸できない可能性があるのか等のデータがない。市中心部に近いという利便性に優れていても、これらが劣るようであれば、利便性に優れているとは言えない。これらのデータ、資料を開示すべきである。
			⑤ 航空路線・便数の拡充について 0 件
		4 環境・安全の視点について	① 生活環境への影響について 2 件 もう少し音が小さければ良いなあと思います。 現空港はアクセスと風しか取り柄がありません。現空港は借地料が高い、騒音が酷い、事故が起きると関係のない人が巻き添えに遭う、狭い、拡張できない、乗り継ぎが不便、深夜は利用できない、土地利用に制約を与える、など多くの問題があります。新空港はアクセスや風、自然環境への影響などの副作用はあっても、現空港が抱える様々な問題を一挙に解決できます。新空港を選択すべきです。
			② 自然環境への影響について 0 件
			③ 安全性の確保について 1 件 現空港はアクセスと風しか取り柄がありません。現空港は借地料が高い、騒音が酷い、事故が起きると関係のない人が巻き添えに遭う、狭い、拡張できない、乗り継ぎが不便、深夜は利用できない、土地利用に制約を与える、など多くの問題があります。新空港はアクセスや風、自然環境への影響などの副作用はあっても、現空港が抱える様々な問題を一挙に解決できます。新空港を選択すべきです。
		5 まちづくりや地域振興の視点について	① まちづくりへの影響について 2 件 現空港に滑走路増設が決まり存続となった場合の対策について。 (要望)空港周辺の東側及び航空機進入域の南北側は、現在でも空港を挟んで福岡市と云っても都心と分断され、土地等の利用価値がない。騒音被害により移転した跡地周辺では、線引きで補償の対象とならないで苦しんでいる人達も多い。抜本的な救済対策を講じられる様、地域と協議されることを望む。 現空港はアクセスと風しか取り柄がありません。現空港は借地料が高い、騒音が酷い、事故が起きると関係のない人が巻き添えに遭う、狭い、拡張できない、乗り継ぎが不便、深夜は利用できない、土地利用に制約を与える、など多くの問題があります。新空港はアクセスや風、自然環境への影響などの副作用はあっても、現空港が抱える様々な問題を一挙に解決できます。新空港を選択すべきです。
			② 福岡・九州にもたらす影響について 0 件
		6 事業効率性の視点について	① 費用と効果について 5 件 レポートはとてもわかりやすかったです。用地買収にどれほどの費用がかかるのかもっと詳しく知りたかった。 現段階では＜滑走路増設案＞に賛成です。24時間運航の空港は必要ないと思います。地元の企業にとっては新空港を作る方が巨額な建設費などが動きよいのかもしれませんが、利用者、居住者にとっては今以上のものはいらないと思います。原油高や人口減少している中、将来の需要予測もどれだけ正確かというと疑問です。(水増しして計算してることもあるのでは・・・)借地料が不要になったところで、その100倍もの巨額の資金が必要になればたいしたメリ

意見分類				寄せられたご意見
				ットではないように思います。概算費用2000億、9200億とありますが、借金となると利息もかかるわけで、返済総額をはじきだしていただいた方がもっとわかりやすいかも知れません。それよりも北九州空港へのアクセスの向上に力を入れてほしい。こちらをもっと有効に使うように検討していただきたい。
				現空港はアクセスと風しか取り柄がありません。現空港は借地料が高い、騒音が酷い、事故が起きると関係のない人が巻き添えに遭う、狭い、拡張できない、乗り継ぎが不便、深夜は利用できない、土地利用に制約を与える、など多くの問題があります。新空港はアクセスや風、自然環境への影響などの副作用はあっても、現空港が抱える様々な問題を一挙に解決できます。新空港を選択すべきです。
				現在地のままであれば、建物施設を地下化したり、借地料の長期化の場合の割引交渉をすれば・・・。
				お金的にも増設の方がよいと思います。
			② 方策実施の難易度について（用地、周辺社会基盤への影響、運航（制限表面）条件含む） 1 件	
				騙されてはいけない。 なぜ国が出来もしない、実現可能性がゼロに近い滑走路増設にミスリードしようとしているのか？ その理由は、国は、地方分権のドサクサに紛れて、現空港の管理を地方に移管し、現空港の年間150億円、1日当たり4000万円に及ぶ借地料・環境対策費を地方に押し付けようと企んでいるからである。 将来の地方（福岡県・福岡市）の負担は、新空港よりも現空港の方が重い。 地方負担を減らすためにも、現空港の存続（滑走路増設）に断固反対し、新空港を一刻も早く建設すべきだ。
		7.その他		
			4 件	
				セントレアみたいな楽しめる空港にしてほしい。このままの位置で。
				滑走路増設
				現在地の空港を望みます。
				今の場所が一番望ましい。
抜本方策　将来対応方策について	新空港案について	1 代表案の選出や内容について	① 代表案の選出について 2 件	
				●西戸崎での北西向きへの建設が良いと思われる。 ・天候にほとんど左右されない運航が確保される。 ・既存の交通機関が利用できる。（JR香椎線・県道59号線） 都市高速道路の人工島経由、市内中央部（築港）並びに西部（姪浜）からの高速船によ る時間短縮と利便性の向上が図られる。 ・滑走路が2本確保でき、埋立てにより3000m級のものも可能となる。 ・周囲の環境への影響が少なく、24時間の運航も可能。 ・用地買収が比較的容易と思われる。（広い面積の公園・ゴルフ場） 問題点 玄海国定公園の一部解除が必要 ・周辺地域への運送関連施設の設置が比較的容易である。 ・飛行艇の導入が可能となる。（空港のない離島を抱える地域への往来が可能となる） 自然への影響が軽微となり、環境にやさしい交通機関としての評価が期待され、そ のさきがけとなる。→ 東京・小笠原の空の交通手段が可能。 ・福岡市内の建物の高層化が実現できる。 ・高速船の運航による広域の乗客の確保が期待できる。（北九州、佐賀県北部、壱岐対 馬） ・国内初のハブ空港としての位置が確立できる。 ●現空港の跡地利用 ・大規模なコンベンションセンターの設置 ・緊急避難場所としての活用 ヘリポートの設置による急病人等の搬送。報道機関等のヘリの格納施設。
				新宮沖の空港には反対します
			② 代表案の内容について 1 件	
				海上滑走路について 3000m×2本の「土地」は如何か住民に最も詳しく書表を持って説明して下さい。
			③ その他 1 件	
				特殊車両の移動をどうするか。（新空港建設の場合）
		2 需給逼迫緩和の視点について	① 発着需要への対応について 2 件	
				需要予測と実態の乖離が激しすぎる。福岡空港の旅客は減り続けている。そのような予測で新空港を建設しようとしても県民は許さないだろう。新空港は不要だ。
				新空港案は、過大な予測に基づいた夢物語である。杜撰な需要予測、受入れ不能な地元の費用負担、環境への影響を考えていない。防衛省と協議していない。（国防上の問題が発生する）。机上の空論である。廃案とすべきである。
			② 事業期間について 0 件	
			③ 将来の拡張性について 0 件	
		3 利用者利便性の視点について	① アクセス利便性について 12 件	
				今日説明を聞いた限りでは新空港はあまりにデメリットが多いように感じた。3つの空港の連携を図ってみてからでも遅くはないと思う。予算・アクセスと最重要課題についての解決策がないようなので、そこの解決案をきちんと提示してほしい。
				風で飛行が出来ない アクセスが事故で使えない（鉄道は必ず2路線必要。中部空港は最低）
				天神・博多から遠い場所に莫大なお金を使って移転したところで利用しにくくなるのに何のメリットがあるんでしょう。
				新空港が実現すれば、遠くなり利用する事は殆ど無くなる。現在は病気中で利用してませんが。
				楽しみが増えるという意味で、またこれからの街づくりにおいて、新空港案に賛成します。博多、天神から少し遠くなるが、それでも東京や大阪など他と比べるとそこまで距離感も感じないと思います。
				新空港への各市町村からの交通網の整備はどのように考えてますか。要は無人電車でスムーズな移動の充実を示して欲しいものです。
				・新空港の課題としては、サービスの基本である利益性の低下をどう考えるかによる。 またその他の課題として、 ・財源が不透明 ・跡地利用のビジョンが不透明 ・新たな環境問題 ・アクセス施設の検討
				新空港案で奈多海岸線に陸つづきで埋立てし、人工島経由のアクセスは考えられないか。
				新空港までの交通の手段（アクセス）の提示がないままに新空港建設の話がひとり歩きしている感がある。
				新空港の場合の空港へのアクセス整備を早急に行う必要がある。
				新空港のアクセス利便性＝博多駅から鉄道で15～20分は、全国でもトップクラスであり、申し分のない水準である。全国でこれを上回るのは、那覇、宮崎ぐらいである。同等レベルも、仙台、神戸ぐらいである。アクセスが良いと評判の羽田や伊丹をはるかに凌ぐ、素晴らしい利便性である。新空港は遠いというのは反対派のプロパガンダ、マスコミの無知である。騒音や危険性、容量不足、狭隘さ、借地料の高さ等、現空港の抱える大問題に比べれば小さい話。
				新空港へのアクセスについて新交通システムなどもう少し突き込んだ検討が欲しい。
			② 乗り継ぎ利便性について（ターミナル配置、設備含む） 0 件	
			③ 利用時間について 1 件	
				24時間利用できるとあったけれども、行政としてはどう利用するのかを書いてほしかった。
			④ 運航等の確実性について	

意見分類			寄せられたご意見
			2 件
			国交省が新空港建設案としては「三苫・新宮ゾーン」のN61Eを提案しているかに理解していますが、真剣に建設しようと考えているか疑問です。玄界灘の冬期の北西風の特徴を知った上での提案とは思われません。
			三苫・新宮ゾーンの近くに住んでいるが、年間通じて風が台風並みに強い時が多く、仮に新空港が誕生してもフライトの時、天候調査ばかりで飛行機の離発着に悪影響を及ぼす為、利便性が損なわれると思う。
		⑤ 航空路線・便数の拡充について	0 件
	4 環境・安全の視点について	① 生活環境への影響について	4 件
			海上だからといって騒音が無いとは言えない
			現空港は騒音がひどい。航空が移転すれば福岡市のまちづくりの可能性が拡がる。(中央区、箱崎付近、空港跡地等)
			新空港周辺市町村への影響がまったく示されていない。町が活性化する可能性などプラス面しか出されていないが、騒音、振動、交通量の増加、交通事故の増加、自衛隊や米軍が新空港と同時に来ることなど、きちんと示すべきだろう。
			今回、福岡空港の将来像を検討されることは、永年航空機騒音と事故の恐怖に悩まされてきた周辺住民にとっては朗報と思われる。新空港建設を望むものである。
		② 自然環境への影響について	3 件
			海を埋め立てることに伴う自然環境の悪化が心配である。福岡の自然を守るためにも新空港に反対である。
			・新空港の課題としては、サービスの基本である利益性の低下をどう考えるかによる。 またその他の課題として、 ・財源が不透明 ・跡地利用のビジョンが不透明 ・新たな環境問題 ・アクセス施設の検討
			新空港案は、過大な予測に基づいた夢物語である。杜撰な需要予測、受入れ不能な地元の費用負担、環境への影響を考えていない。防衛省と協議していない。(国防上の問題が発生する)。机上の空論である。廃案とすべきである。
		③ 安全性の確保について	2 件
			新空港周辺市町村への影響がまったく示されていない。町が活性化する可能性などプラス面しか出されていないが、騒音、振動、交通量の増加、交通事故の増加、自衛隊や米軍が新空港と同時に来ることなど、きちんと示すべきだろう。
			今回、福岡空港の将来像を検討されることは、永年航空機騒音と事故の恐怖に悩まされてきた周辺住民にとっては朗報と思われる。新空港建設を望むものである。
	5 まちづくりや地域振興の視点について	① まちづくりへの影響について	10 件
			現空港の有効的な跡地利用。
			楽しみが増えるという意味で、またこれからの街づくりにおいて、新空港案に賛成します。博多、天神から少し遠くなるが、それでも東京や大阪など他と比べるとそこまで距離感も感じないと思います。
			交通アクセスとして地下鉄をIC経由で運行させればICの活性化にもつながるのではないかと思う。
			現空港は騒音がひどい。航空が移転すれば福岡市のまちづくりの可能性が拡がる。(中央区、箱崎付近、空港跡地等)
			空港移転後の跡地にもいろいろと夢やプラン(道州制の州都の受け皿)も広がるのでは？新空港の横にクルーズ船が寄航できるような「フライ＆クルーズ」みたいな新しいタイプの空港はどうですか？もちろんホテル、ショッピングセンター等も一体化して。
			・新空港の課題としては、サービスの基本である利益性の低下をどう考えるかによる。 またその他の課題として、 ・財源が不透明 ・跡地利用のビジョンが不透明 ・新たな環境問題 ・アクセス施設の検討
			新空港を作った場合、現空港の跡地に遊園地を作ってほしい。
			●西戸崎での北西向きへの建設が良いと思われる。 ・天候にほとんど左右されない運航が確保される。 ・既存の交通機関が利用できる。(JR香椎線・県道59号線) 都市高速道路の人工島経由、市内中央部(築港)並びに西部(姪浜)からの高速船によ る時間短縮と利便性の向上が図られる。 ・滑走路が2本確保でき、埋立てにより3000m級のものも可能となる。 ・周囲の環境への影響が少なく、24時間の運航も可能。 ・用地買収が比較的容易と思われる。(広い面積の公園・ゴルフ場) 問題点 玄海国定公園の一部解除が必要 ・周辺地域への運送関連施設の設置が比較的容易である。 ・飛行艇の導入が可能となる。(空港のない離島を抱える地域への往来が可能となる) 自然への影響が軽微となり、環境にやさしい交通機関としての評価が期待され、そ のさきがけとなる。→ 東京・小笠原の空の交通手段が可能。 ・福岡市内の建物の高層化が実現できる。 ・高速船の運航による広域の乗客の確保が期待できる。(北九州、佐賀県北部、壱岐対 馬) ・国内初のハブ空港としての位置が確立できる。 ●現空港の跡地利用 ・大規模なコンベンションセンターの設置 ・緊急避難場所としての活用 ヘリポートの設置による急病人等の搬送。報道機関等のヘリの格納施設。
			発着回数が問題になっているわけです。乗客数ではない。道州制が導入された場合は、東京便は増えないでしょう。出張や陳情は減ります。800人乗りのエアバスも導入されるでしょうし。地方間と海外便は増える。東京一極集中が続くとの前提で、経済成長に合わせて発着数の予想値を出しているようだ。質の変化、道州制が導入された時の発着予想値も出してもらわないと判断できない。「跡地利用」プライベート機の飛行場にしてはいかが。1500M位の滑走路でしょうか。外周は乗馬コースがよいと思います。世界の庭園も造ってほしいです。「建設費」海上空港の場合、建設費が膨らんだ時、誰が負担するのか事前に決めておかないと、もめます。
			中部国際空港の展開用地には企業が数社進出し、約10ha埋まっているようだ。福岡が新空港なら貨物取扱量も中部国際より多いことから20haくらいは確保が必要だと思われる。住宅地化の進んだ新宮町にそのような土地があるとは思えない。新空港は無理な部分が多い。採択すべきではない。
		② 福岡・九州にもたらす影響について	1 件
			新空港は投資が大きすぎます。滑走路増設と近隣空港との連携で十分だと思います。道州制を考えるなら、九州他県も発展させるような方向でなければ、うまくいかないと思います。お互いの県のことを考える必要があります。何でも「自分(福岡)が」ではうまくいかないと思います。
	6 事業効率性の視点について	① 費用と効果について	21 件
			新空港建設案の場合、建設の初期資金が多額になっているが、現空港地での借地料、環境対策費が不要になる事を考えれば、対処できるのではと考える。
			今日説明を聞いた限りでは新空港はあまりにデメリットが多いように感じた。3つの空港の連携を図ってみてからでも遅くはないと思う。予算・アクセスと最重要課題についての解決策がないようなので、そこの解決案をきちんと提示してほしい。
			新空港を作るとなれば税金が高くなるので絶対にイヤです。航空機を利用しない者にとっては何のメリットもありません。
			巨額の資金を投資した上に、運営上赤字を出すことはできないはずです。新空港建設という利権で経済的に大きく享受できる企業や公人や私人もいるのでしょうが、真に考えなければならないのは、利用者の利便性であり、福岡市民及び福岡県民ひいては日本国民のことではないでしょうか。現状の経済状況や金融情勢、雇用状況を鑑みれば、資金の使い途はよくよく検討しなければならない。しかし、福岡市の財界の動きには、落胆を通り越して呆れるより仕方なし。
			新空港建設は絶対に反対します。県知事は空港作れば景気が回復すると思ってるかも知れないがそんな事はない。福岡は税金が一番高い。もう、見通し

意見分類	寄せられたご意見
	の悪い莫大な空港建設費を県民に払わせるのか。三苫の海をきれいな海を壊さないで。絶対に空港建設反対します
	・新空港の課題としては、サービスの基本である利益性の低下をどう考えるかによる。 またその他の課題として、 ・財源が不透明 ・跡地利用のビジョンが不透明 ・新たな環境問題 ・アクセス施設の検討
	現空港が持つ課題をクリアしないと、改装してもあまり意味がないので、新設が良いです。
	新空港のアクセス費用には、空港島への連絡トンネル、島内道路、アクセス一般道路など含まれてない費用が多い。また、都市高速や鉄道にしても費用を安く見積もりすぎている。
	地元財界は新空港を模索しているようだが、財界負担の出資金を減らすとか、有利子負債はいやだとか、着陸料を1．4倍に値上げして路線誘致を難しくするなど、自分勝手で、空港経営などまったく考えてないように見える。
	新空港案は、過大な予測に基づいた夢物語である。杜撰な需要予測、受入れ不能な地元の費用負担、環境への影響を考えていない。防衛省と協議していない。（国防上の問題が発生する）。机上の空論である。廃案とすべきである。
	財界の視野の中に空港利用者はいるのだろうか？高額な建設費の負担はほとんど税金と利用者に負わせる内容になっている。しかも予測通りに需要が伸びなければ、収支計画が破綻する。今でも完全に外れている需要予測だが、新空港なら利便性の低下や着陸料の40%値上げなどで、さらに予測とのズレは拡大するだろう。そのときまた税金に頼るつもりだろうが絶対に認められない。
	今後の日本は極めて厳しい時代。税収をこれ以上課して徴収できるのか。今でさえ苦しい時に新空港建設は必ず税金になって私共に降りかかってくる。新空港建設は地方自治体の赤字ということを敢えて隠し言及せず、論点をはずしている。ずるいやり方だ。
	新空港を唱える人たちは、「福岡の将来のため」と言っているが、将来ビジョンを聞いたためしがない。作れば人が集まる時代ではない。確固たるビジョンもない巨大投資には反対する。新空港は絶対に反対。
	新空港の場合どの程度利用客などの負担が上がるのか試算してほしい。負担増は納得がいかない。新空港には反対する。
	株式会社方式は将来的に株式が公開され、株主配当も出さなければならない。将来的に建設費や利息を償還したとしても、その後も着陸料や施設使用料は高いままだと考えられる。空港会社が利潤を追求することなどを考えると、新空港は建設費以上に費用がかかるということになる。新空港には賛成できない。
	新空港へのアクセス費用はどう見ても低く見積もりすぎです。しかも含まれていない費用がたくさんあります。次の記事はCONFAの試算に関するものです。交通アクセス整備費1410億円に福岡県新宮町沖に建設した場合（1）新宮町・磯崎鼻と空港島を結ぶ海上連絡橋（1キロ～1・2キロ）320～400億円（2）JR鹿児島線筑前新宮駅付近から海上橋を結ぶ連絡鉄道（2・8キロ）170億円（3）都市高速・香椎東ランプと連絡橋を結ぶ都市高速（8キロ）920億円――と試算。現在の筑前新宮―博多駅間は、ラッシュ時に1時間当たり13～14本が運行されており、空港直行列車を運行するには待避線の追加、博多駅のホーム拡張なども必要としており、更に多額の費用がかかる。調査会は「アクセス費用は既存の交通機関と最短距離で連結した場合を想定した大ざっぱな概算。毎日新聞2002-06-23一方今回試算された新空港へのアクセス事業費は、鉄道乗り入れと福岡都市高速の香椎東ランプからの延伸で約900億円。（西日本新聞2008-09-20）CONFAの試算には空港島内の道路や鉄道の費用は含まれていません。明らかに連絡調整会議の試算は低く見積もりすぎています。海底トンネルを建設するのなら、CONFAの海上橋と同じくらいの費用がするでしょう。付け加えるべきです。また、含まれてない費用・・「待避線の追加、博多駅のホーム拡張」、それから「都市高速香椎－香椎東四車線化事業費」「一般道路の整備費」「空港島内の道路、鉄道（駅を含む）建設費用」を概算で出すべきです。それから都市高速や鉄道などおおよそのルートに沿った距離で概算を出すべきです。以上を合計すれば、1500億円をはるかに超える額になるでしょう。新空港というのは、主なものの費用は出ていますが、考えれば際限なく広がっていきます。それを地方の財界を中心にやっていこうなんて絶対に無理です。かといって国も地方も借金漬け。社会保障費の支出は毎年兆の単位で右肩上がり。新空港など始めから無理だと分かっているのです。国は絶対に新空港を認めてはなりません。
	株式会社方式は将来的に株式が公開され、株主配当も出さなければならない。将来的に建設費や利息を償還したとしても、その後も着陸料や施設使用料は高いままだと考えられる。空港会社が利潤を追求することなどを考えると、新空港は建設費以上に費用がかかるということになる。増設がよい。
	新空港の空港連絡海底トンネルは概算でも事業費が出せるはず。すぐにでも出して、新空港建設費に加えなければ比較できない。
	新空港は投資が大きすぎます。滑走路増設と近隣空港との連携で十分だと思います。道州制を考えるなら、九州他県も発展させるような方向でなければ、うまくいかないと思います。お互いの県のことを考える必要があります。何でも「自分（福岡）が」ではうまくいかないと思います。
	新設地の埋め立てには、工事などの廃土や、各地の崩してもかまわない山やボタ山、あるいは博多湾のしゅんせつした土砂など活用した方が良い。専門家によると玄界灘は冬の強風がすさまじく、海底もプリンのような状態のため本当に難工事となるということだが、現代の土木技術を総結集してぜひとも福岡の将来のために新福岡大空港を実現してもらいたい。
	関空をハブ空港として売り出したにもかかわらず、現在は赤字空港となっている。その赤字を一体誰が負担するのでしょうか。海中空港のメンテナンスにも巨額の費用が要るのではないでしょうか。
② 方策実施の難易度（運航（制限表面）条件含む）について 5 件	
	新空港は地元に受け入れられる余地はあるのか。出前説明会などでは地元は拒否の姿勢のようである。この上新空港に自衛隊や米軍が付随してやってくるとなれば、反対の大嵐になるのは目に見えている。 アクセス鉄道や道路、物流団地などの用地買収や漁業補償は反対運動と連動し困難を極めるだろう。開港までに時間がかかれば、他地域との競争に打ち勝つことはできない。新空港は諦めるべきだろう。
	新宮や三苫の住民は説明会で多くの人が新空港反対だったと報道されている。これを重く受け止めるべきだ。地元住民に望まれない新空港は案を取り下げるべきだ。
	尚、新空港建設案には自衛隊・米軍にどう対処するかは全く考慮されていない。
	新空港は国防上の観点で問題がある。日米安保条約の取り決めで米軍に優先権があり、現空港を海上に移すことは困難であろう。防衛省が簡単に同意するはずがない。
	新設地の埋め立てには、工事などの廃土や、各地の崩してもかまわない山やボタ山、あるいは博多湾のしゅんせつした土砂など活用した方が良い。専門家によると玄界灘は冬の強風がすさまじく、海底もプリンのような状態のため本当に難工事となるということだが、現代の土木技術を総結集してぜひとも福岡の将来のために新福岡大空港を実現してもらいたい。
7.その他 13 件	
	各地で建設された新空港を見ると、ことごとく(結果論ではあろうが）不要だったと思える。福岡ではそうならないようにして欲しい。
	こんなことしても、所詮は新空港やろう。出来レースやん。榎本とか連れて来い。あと鎌田も。七社会がなんか？作りたきゃ、私財提供しなさい。
	北九州空港もあり、新空港案については、反対です。
	新空港は絶対に失敗すると思う！！！！！！
	新空港が出来たら、いくら便利でも現空港は将来廃港する方向で考えて欲しい。関空に対する伊丹空港、中部国際に対する小牧のように併用したら新空港の意味がない。
	新空港は絶対反対です。よく考えて下さい。
	子ども病院の人工島への移動も然りですが、新空港への移動もTOPの方ではすでに決定しているが、とりあえずパフォーマンスはしなければ的な感じがしてなりません。天下りなど、さっさとかたがつけれるものなど、ダラダラとしてなかなか決定せずに、もっと熟慮してほしいことは12月に決定とは納得いきません！！
	百年の計　新空港ぜひ作ってほしい。
	利用者のことを重点に考えてあるこの新空港案には絶対反対です。
	新空港案に賛成です。
	民意に従って欲しい。新空港（海上）は必要ないと思います。
	新空港反対！！
	地元財界の為に作った様な新空港案は反対です。
将来対応方策全般 63 件	

意見分類	寄せられたご意見
	現空港は地方線、公の利用(自衛隊、警察、新聞社等)小型機用として利用する
	とにかく作ることがありきで話が進んでいるが、作らずに出来る対応が本当に無いのか、というところが気になる。高々自動車で1時間圏内に3つも空港があるというのが解せない。
	セントレアのようにうまく黒字で、借金を返済出来れば良いのですが、それにはトヨタという大企業があったからこそです。それでも2008年は赤字になってしまいました。成田より羽田で国際線の運航が始まった事も一考していただきたい。
	現状では北九州空港アクセス鉄道・佐賀空港アクセス鉄道の建設は 採算が合わずとても無理だと考えられます。 結論として北九州空港や佐賀空港との連携は難しいと思われます。
	今日説明を聞いた限りでは新空港はあまりにデメリットが多いように感じた。3つの空港の連携を図ってみてからでも遅くはないと思う。予算・アクセスと最重要課題についての解決策がないようなので、そこの解決案をきちんと提示してほしい。
	今の空港はおみやげ品店などが小さい。羽田空港みたいに秋時間や飛行機を利用しなくても遊びに行きたくなるような空港にしてほしい。
	高齢化、少子化方向なのに、増設する必要があるのかどうか疑わしい。現在のキャパシティで良いと思う。不足については、九州内他空港との連携をしてゆけば、カバーできると考える。
	空港を大きくしないで、現状のままではいけないのか？発着回数が多くなる予想がレポート2頁にあるが、空港を大きくしなければ多くなる事はない。これ以上福岡が大きくなると住みにくくなる。東京や大阪のようになって欲しくない。空港が市内にあるから、街が大きくならないで済んでいる。過度な発展は不要。現状維持を望みます。
	九州には立派な空港が他にもあり、福岡には北九州空港があります。福岡県はどうしてもお金を落すために新空港を作りたいようですが、貨物は北九州や佐賀でも至近で充分対応出来ます。新空港の需要予測はオーバービューです。
	ジェットがコンパクト化の方向なので滑走路は長くする必要もないと思うので、空港もコンパクト指向で考えるべきと考える。
	九州新幹線が2年後に山陽新幹線に乗り入れする事の影響について調査して欲しい。
	北九州空港は今後どうなるのか？
	貨物系のみについては今の空港でなく考えるという事は出来ないのか検討してほしい。
	滑走路増設案と新空港を作らず、このままでいくとどうなるかを詳しく聞きたかったです。
	この先も、福岡空港の利用数が増えると思うけど利用者が快適に安心するサービスがたくさんあるといいなと思う。
	今のままが一番良いと思います。
	現在の空港のままで、いいのではないか。
	北九州空港や佐賀空港との連携は、早くから否定されているようですが、再検討すべきだと思います。現空港のまま滑走路の増設もしないですむ方法を知恵を出し合って考えるべきです。つくりたい側の主張に屈してはいけません。英断が必要です。
	他空港と連携・分散化すれば、新空港は必要ないのではないでしょうか。
	現在は2者選択(新設案と増設案)に偏って議論されている。現状での設備(北九州・佐賀の空港)の有効活用を論題に出さないのか？意図的に2案で進めている印象を受ける。
	私は航空会社で働いているので、よくわかっています。各県に空港があり、佐賀以外の全空港から国際線が飛んでいる連携のない無策ぶりには本当に頭にきます。 そんな金があるなら、福祉や子供たちに使ってほしい。
	世の中の現状を把握して、大量の税金を使わず、現状の状態で、他空港を活用することを進めるべきである 税金は、福祉関連で使用するべきである
	飛行機の便を北九州や佐賀に可能な限り分散し、福岡空港の混雑の緩和を早急に図る検討が優先されるべき。その効果を踏まえての福岡空港をどうするかという議論でも決して遅くは無い。 どうか経済効果のみを考えた拙速な結論を出されぬよう、切にお願いしたい。
	福岡空港の有効活用方策私案の概要。 Ⅰ 滑走路の北側に誘導路を新設する。 福岡空港の構造的な問題の一つに国内線ターミナルビルが空港の北側に偏っていることと 誘導路が2重化されていないことがあります。 福岡空港PIステップ1では滑走路の東側誘導路を二重化することによって解決する方策が示されましたが、 Rwy34運用時に脱出誘導路E-5からではなくE-3から離脱するために滑走路の運用効率が下がる問題を解決する為に 絶対に東側誘導路を二重化しなければならないかというと、そうではないと考えます。 単純に滑走路から早期に航空機を離脱させればいいだけの話なので、着陸した国内線航空機を 一旦滑走路西側の誘導路に離脱させることも手段としては考えられます。(この運用は現在実際に行われている様です。) ただし、0番～6番スポットを利用する着陸機が連続して着陸し、0番～6番スポットから1機でも プッシュバック中の機体があった場合を考慮して赤線の新設誘導路を考えました。 万一、Rwy16運用時に新設誘導路を通行するとグライドスロープに悪影響がある場合は、 Rwy16運用時には新設誘導路の通行を禁止することで対処します。 ※Rwy16運用時には誘導路を2重化しても滑走路の処理容量は変化しませんので、 Rwy16運用時には新設誘導路の通行を禁止しても問題はありません。 ・赤線 新設誘導路 ・オレンジ矢印線 脱出誘導路E-5よりも 南側にあるスポットを利用する航空機の着陸後の進路。 ・黄矢印線 脱出誘導路E-5よりも 北側にあるスポットを利用する航空機の着陸後の進路。 ・黄緑矢印線 離陸機の進路 Rwy34運用時には図のように進路を決めれば、 着陸後もスムーズに運用可能であると考えます。 Ⅱ 4番～6番スポットを小型・中型機用に変更して4番～6番スポットそばの誘導路を曲線化させて E-2に大型機が離陸待機しても誘導路を通れるようにする。 Ⅲ 国内線第一ターミナル及び第二ターミナルのスポットを(一部のスポットを除き)大型機用に変更する。福岡空港は国内線の大型機用のスポットが不足しているので、黄緑線の箇所のスポットを 斜め駐機で大型機用に変更します。(天草・鹿児島・宮崎線等の一部のスポットを除く) Ⅳ 国際線の新設スポットを造ります。 福岡空港は国際線のスポットが不足しているので黄線の位置にスポットを新設します。 Ⅴ Ⅲにより国内線のスポットが不足するので、国内線のスポットを新設します。(尚、場合によっては国内線の第4ターミナルも造ります。) 国内線のスポットを新設する場所はオレンジ線の部分、つまり国際線ターミナルビルの北側で 貨物ターミナルビルの西側になります。 ここには空き地があり、小型機や中型機用なら数スポットは設置が可能な程度の広さがあります。 国際線ターミナルビル横の空き地の状況。 そして国際線ターミナルビルを改装してチェックインカウンターの島を一つ国内線用のカウンターにして ゲートラウンジ機能のみ増築をするか、国内線の第4ターミナルビルを新設するかのどちらかを行います。 国内線の第4ターミナルビルを新設する場合は、 天草、鹿児島、宮崎、札幌、成田、名古屋、中部、沖縄、大阪、関西、東京線以外の国内路線用なので 規模的には大きなターミナルビルは不要で、北九州空港と同程度の規模のターミナルビルで充分だと考えられます。 福岡空港の有効活用方策私案の推定事業費。 エプロン等 10億円 国内線第4ターミナルビル 45億円 (北九州空港ターミナルビルと同額) 合計 55億円 他に追加で費用がかかったとしても100億円以下で施工可能と考えられます。
	近隣の空港との連携は基本的には無理と思います。そもそも必要の無い所に作った方が悪いと考えるべきでしょう。将来本当に需要が増えると見込んでいるとするなら、他の公共工事の見込みと同じでまったくバカ公務員の考えることでしょう。これでどれだけ無駄な税金が使われたか考えるべし。
	確かに費用はかかるが、間近な将来ではなく先の先迄考慮した整備を望む。又九州北部三空港の機能分担も考慮願う。
	現段階では＜滑走路増設案＞に賛成です。24時間運航の空港は必要ないと思います。地元の企業にとっては新空港を作る方が巨額な建設費などが動きよいのかもしれませんが、利用者、居住者にとっては今以上のものはいらないと思います。原油高や人口減少している中、将来の需要予測もどれだけ正確かというと疑問です。(水増しして計算してることもあるのでは・・・)借地料が不要になったところで、その100倍もの巨額の資金が必要になればたいしたメリットではないように思います。概算費用2000億、9200億とありますが、借金となると利息もかかるわけで、返済総額をはじきだしていただいた方がもっとわかりやすいかも知れません。それよりも北九州空港へのアクセスの向上に力を入れてほしい。こちらをもっと有効に使うように検討していただきたい。
	福岡県だけではなく近隣の県と共同し九州全体として捉えるべき。佐賀空港など閑古鳥が鳴いていると聞く。佐賀空港への交通のアクセスを良くする事で、佐賀空港を国際空港として有効活用するべき。借金地獄の日本なのにこれ以上の、税金の無駄遣いは許せないし、福岡県の税金の無駄遣いと成らない事を期待する。
	福岡の発展＝九州の発展ではない！！ 九州の均一的な発展のためには、既存空港を最大限に活用する近隣空港の連携策が有効であり、アクセス網の整備により九州全体の発展につながる。
	もっと色々な案を出した方が良いと思います。福岡市内からの事だけを考えず、九州全体とのバランスを考えて建てる場所を再度検討して下さい。
	・福岡市の海岸も自然のままの海浜が非常に少なくなった。貴重な三苫の海は自然のままで残して欲しい。自然環境破壊は許されない。 ・近隣空港との連携項目には門前払い。連携ありきで検討していたら、もっと安くて良い計画案が出来ていたはず。
	国内線の移転は絶対反対です。国際線はやむを得ないのかもしれませんが、できれば今のまま運営してほしいと思っています。
	羽田のような形状が将来性が高いと思う。福岡市内の混雑度も考え、現空港の利便性を考えると空港は温存したほうが利用者にとってBest。貨物・自衛隊などを出して延命存続できないだろうか？
	他の空港へ便を分散させることはできないのか。
	貨物ニーズを切り離し、鳥栖など輸送に優位な立地への貨物専用24時間空港の新設を考える余地はないのか。海上は、埋めたら最後取り返しがつかない。維持管理にも、沈下してゆくため、費用を必要とし続ける。どう考えても、福岡空港海上移転はあり得ないように思う。
	朝日新聞と読売新聞の小型機基地は、H17に福岡に移った。2社で3千回分利着があるだろう。民間会社の飛行機を混雑空港に置くべきではない。「彼らは

意見分類		寄せられたご意見
		福岡から出たくないと言っている」と大阪空港局から説明があったが誤りだ。移転したのはPIが始まってからだ。
		例えば、佐賀県住民であれば、東京・大阪行きは佐賀空港を使い、成田やその他路線については福岡空港を使えればありがたい。そのためには佐賀空港までのアクセス改善に費用を使ってもいいのではないでしょうか？
		ステップ3で示された3案に賛成であるが、以前経済団体（九経連・福商）の意見集約等無駄ではなかつたろうか。（間違っていたら申し訳ないです）アジアの玄関口福岡空港「バブ空港」として！「県だより」の冒頭グローバル化が進展する中であるが、再度原点に帰す必要はないだろうか。ここまで来たのだから、思い切った構想はどうでしょう。 ①地上化、地下化に2分した地下空港 ・地上施設は管制塔、発着の滑走路（飛ぶ、降りる）のみ、あとは地下に誘導 ②地下はターミナルビル・航空機・駐機場・燃油庫その他の施設（管制塔を除く）等を地下化 ③搭乗手続き、送迎、ショッピング、各社の事務所等も全て地下 地下滑走路にすることにより地上の発着がスムーズに、現構想よりもう1本可能では！＜ヘリコプター、小型機専用＞がもう1本可能では！ ④将来地下から離着陸ができる空港（夢のような話では）構想も夢ではないでしょう。まず、その前段で2分化(地上・地下)した、世界で一つの福岡空港どうでしょう。これだけ技術力の開発・進歩。日本の技術力を甘くみてはいけないと思いますが。 以上、私なりに簡単にのべましたが問題は経費、空港新設よりも軽減できるのでは！
		現食う小ウン赤字対策を先ずやるべき！！
		・「近隣空港との連携」で十分なのではないか。 ・福岡空港の過度な運賃競争がなくなり、近隣空港との運賃の差がなくなり、利用者にとっての条件が同じになれば分散できるのでは。 ・空港間のアクセス道路をきちんとつなげてほしい。
		何故、増設案と新空港案の比較になるのか。 ③現状のまま（増設も新設もなし）を含めた3つの比較をすべきである。
		北九州は、ひびきCTやAIM、北九州博覧祭など数多くの大規模公共事業を陳情・実行し、ことごとく失敗し、税金を無駄にしてきた。また、旧空港の代替となる新空港建設を陳情し、さらには山口県や大分県など近隣空港の圏域内に侵入しエアポートセールスをしまくるなど、オラが空港の建設や利用促進のために、なりふり構わぬ行動を取ってきた。にもかかわらず、福岡空港の混雑問題については、このような過去の自分の行動は棚に上げて、前北九州市長をはじめとする公職に就く者でさえも、新福岡空港が実現してしまうと、・現福岡空港から溢れた路線や旅客を獲得できない・北九州市西部を中心に需要を奪われる・早朝深夜便や深夜貨物専用便が奪われるなど、新北九州空港の存在意義の消滅を恐れるあまり、福岡・九州の玄関として広く門戸を開き伸び行く未来を切り拓いていく基礎となる新福岡空港の実現を妨害しようとしている。具体的には、新福岡空港の建設費などを殊更に強調するとともに、福岡空港と北九州空港との機能分担・棲み分け・連携など実際にはあり得ず、九州全体にとってマイナスであることを知りつつも、機能分担・棲み分け・連携という一般受けする美しい言葉を使い、巧みに一般市民を「新福岡空港反対」へとミスリードしようとしている。そして、「機能分担・棲み分け・連携」論へと洗脳し、北九州空港アクセス鉄道や滑走路延長を実現させ、航空路線を強奪しようと目論む。だが、福岡空港の将来を巡る議論が深まるにつれて、このような一部の人間の悪行は、既に市民に明らかになりつつある。このような「北九州の謀略」には、決して騙されてはならない。
		近隣には佐賀空港も北九州空港もあるのだから。ほんとうに増設、新規建設が必要なのかどうか、もっともっと検討して欲しい。誰の為の空港か。利用者のためか。建設屋のためか。利権がらみの政治家のためか。福岡のためという言葉も却って、俺が、俺が、と見苦しく響く。地元が発展することになれば喜ばしいのだろうが、素直に喜べない。福岡の素晴らしいところは、都会的なものと自然との絶妙なバランスの良さなのだと離れてみてつくづく思う。どうかどうか。取り返しのつかないことだけは。しないでください。
		近い将来、九州も道州制が実施されると思う。これからは九州各県にある空港との連携を考え、国のお金のムダ使いをなくしていかなければならないと考える。
		近隣空港との連携など論外。経済合理性に反する策など、絵に描いた餅。だれも不便な北九州空港や佐賀空港など使わない。北九州市民や佐賀県民が天神に買い物に来ることはあっても、福岡市民が北九州や佐賀に買い物に行かないのと同じ。人は便利で魅力のある方には動くが、不便で魅力のない方には動かない。
		国内線と国際線分けりゃいいじゃないか！国外なんて、特定の人しか使わない。どーせ遠くに行こうっていうんだから行かせりゃいい。どうして発想の転換ができないのだ。成田や羽田のことを考えろ！頭ついてんのか？？
		滑走路方向だけに飛行制限すれば、市街地高さ制限は撤廃できる。（法改正）
		北九州空港や佐賀空港を活用すべき、という機能分担論者の矛盾を指摘する。 北九州や佐賀から福岡空港へは、鉄道や高速バスが発達し、非常に行きやすい。 福岡空港へのアクセス交通機関が発達してるのは、福岡空港が福岡都市圏という航空需要の大きな背後圏を持ち、それを基礎として利便性の高い航空ネットワークを形成しているからである。 一方、福岡から北九州空港あるいは佐賀空港へは、非常に行きづらい。 北九州空港あるいは佐賀空港へのアクセス交通機関が発達しないのは、両空港の背後圏に航空需要がなく、そのために東京便ぐらいしか成立しない貧弱な航空ネットワークしかないからである。 つまり、福岡都市圏発着の利用者が、不便な北九州空港や佐賀空港を利用するなど、絶対にあり得ない。 しかし、その逆は簡単である。 本当の機能分担とは、最も利用者を集めやすい福岡に機能の高い空港を整備して、さらなる航空ネットワークの充実を図ることである。 機能分担を唱えるなら、北九州空港や佐賀空港は廃止してよい。 北九州や佐賀発着の利用者は、福岡空港を使えばよいのだから。
		経済情勢の悪化、航空需要の延び悩みのなかで、新空港は不要であると思うし、佐賀・北九州空港の活性化策を織り込んだところでの総合的な検討を行うべきと考える。
		利用者の立場から見ますと、現国内線空港ビルの利便性向上が急務と思います。
		一度白紙に戻して検討して欲しい。世界をみてもこの社会情勢、増設や新設を検討する福岡県は無能呼ばわれされるよ。東京へは北九州空港を利用（年4～5回程度）するがとても便利。駐車料金も格安。海外（年1～2回）へは仕方なく福岡空港を利用するがとてつもなく不便である。
		増設の必要を感じない。（人口減少に対して）
		どの方策にせよ、バス移動をなくし、ボーディングブリッジを十分利用できるように計画してほしい。
		ステップ4で対応方策として滑走路増設か新空港かと二者択一にされたのが理解できない。見込まれるように需要は伸びないと思うが、そうでないとしても近隣空港連携をもっと考えるべき。
		近隣空港との機能分担論が根強いが、机上の空論に過ぎない。もっと説得を。博多駅の利用客がさばけないので、南福岡駅や香椎駅を利用して欲しいというのに等しい。
		新空港は投資が大きすぎます。滑走路増設と近隣空港との連携で十分だと思います。道州制を考えるなら、九州他県も発展させるような方向でなければ、うまくいかないと思います。お互いの県のことを考える必要があります。何でも「自分（福岡）が」ではうまくいかないと思います。
		佐賀や北九州市との空港の相互利用をすすめる。新道路や新鉄道の考案のほうがそれらが通る地域の利便も上げ、活性化にもつながる。
		北九州空港を使って下さい。
		・近隣空港との連携案は不可能について、もっと説明の必要性。「東京駅が過密だから上野駅を利用してくれ」に等しい。
		福岡県には現福岡空港と3年前に新北九州空港があります。新空港案になると現在より北九州側に福岡空港が移転することになり、ますます北九州空港は使用されなくなると思います。果たしてそれでよいのでしょうか。それなら北九州空港は必要なかったのでは。
		答申で大阪の3空港の利用促進の話があったが、まさしく福岡、北九州、佐賀も同様である。知事は、空港を白紙にして当選したのに、今頃、言い出すのは卑怯だ。次は落選だ。
		北九州空港がある。
		便利になる面は分かりますが、今ある中でやっていけたらいいのではないかと思います。新しく作っても、また様々な問題が出てくるのが自然な流れだと思います。
将来の方向性選択のポイントについて	1.需給逼迫緩和について 74 件	
		国土交通省の需要予測はどこも過大。結果として運営会社が赤字（佐賀、セントレア）。少なくとも現下の不況を反映させて、新たに予測をたてるべき。
		今の世界経済から考えるに、需要予測はケースCの「失われた10年」より下がる可能性が高い
		早くはっきりさせて欲しい。待ち遠しいです。
		そもそも需要が大きく拡大する事は考えられない。何でも右肩上がりの考えはナンセンス。
		・需要予測が甘いのでは？（少し横ばいにも見えた） ・PIを行うにあたって、どのくらいの費用がかかっているのか。
		私はあまり利用する機会が今までなかったのでどのくらいこんでいるのかわからない。

意見分類		寄せられたご意見
		福岡空港は事故が多いいからその安全性から改善する方が先だと思う。新幹線のレベルが高くなり空港率が低くなると思う。
		私は別に空港を利用しないので、どうといわれても良く分からない。言える事は短期間で作業が進めるような事をしてほしい。
		いずれの案についても、建設費の調達方法と回収の方法が心配です。また、利用者の実感としては現状維持でよいというものです。ガラガラの飛行機に乗ることが多く、そんなに必要なのかと感じるからです。搭乗率はどうなのでしょうか。
		ビデオを見ていかに福岡空港が混雑しているかがわかりました。
		20.6の予測Bを考えると滑走路案ではまた問題が生じる。
		「増設」か「新空港」かの2つの案に絞った予測に関しての根拠が、あまり具体的でないように感じた。またデータの調査・目的そのものがこの2つに絞らざるを得ないように作られたのではないかという作為を感じる気がする。
		もう何が何でも伸び続けるという需要予測はいらない。本当に国民が信頼を寄せる予測をすべきだ。
		やっぱりあの需要予測で何かを建設しようということに無理があると思う。 景気が悪いときは需要が落ちる。このような当たり前の条件を入れた予測が必要だ。 人々に信用されなければ何の意味もない。
		福岡空港9月旅客実績速報値(前年同月比)国内線:－5．4%　国際線:－9．3% 合計:－5．9%(－87，643人) 需要予測の見直しが必要。新空港は論外。
		いままでのままでいい。なぜ、人口が少なくなるから。老人が多くなります。
		世界的に経済の発展は転換期を迎えていることは明らかである。新空港を造ることで見込まれる需要等効果に疑問が残る以上、リスクは最小限に抑えるべきだと思う。
		今年8月までにはっ焼く回数が5000回も減ったという。 きちんと分析をし、需要予測も下方修正すべきだ。
		新空港は事業費の高さもそうだが、需要が伸びていない現実のもとでは、理解を得ることはできないだろう。需要については需要予測の見直しがいると思う。
		過去の世論調査を見たら、県民は明らかに新空港を望んでいない。そのことが施策に反映されなければならない。 福岡空港の旅客数はこのところ何年も減り続けている。離着陸回数も減少傾向だ。需要予測を早急に見直す必要がある。 ステップ1～3まで見てきて、県人口に比べ意見の数が非常に少ないと思う。 マスコミなどの世論調査を利用してはどうかと思う。連絡調整会議が直接行ってもいいと思う。福岡県にとって非常に重要な議題なので、一部の人間によって決められるのは絶対に避けなければならない。その後の政治に混乱をもたらさないためにも。
		新空港で空港能力を高めるべき。 滑走路増設では空港能力が向上しない。
		将来性不安定の世の中ですので、空港利用者が増加するばかりとは限りません。よく見極める事が必要と思われます。
		基本的に予測されている程長期的な需要は増加しないと思う。(過去の新空港需要予測もことごとくはずれている)
		実際の需要が予測と乖離している。すぐにでも分析をして修正すべき。国民が信用しない予測値などまったく意味がない。
		九州新幹線の博多－鹿児島が間もなく開通する。自動車の交通量も下方修正された。 福岡空港の現状を踏まえた上で航空需要予測を見直して、慎重な検討をしてほしい。
		利便性は新空港が優ると思うが、国の現状を考えると無理な計画に思える。他県の新空港の利用状況も決して計画通りにいっていないではないか。
		飛行機の発着回数が予想通りに増えるとする根拠が納得できない。
		新聞によると福岡空港の利用者がかなり減っているという。きちんと原因を調べ需要予測をやり直すべきだろう。
		需要予測は市民に信頼されなければ意味がないと思います。福岡市民は七隈線の需要予測にだまされたという気持ちを抱いてます。
		欲張りな需要予測はいりません。現実を反映した予測が必要です。財界ではなく、県民の意見を聞きましょう。
		私は新空港に賛成の者です。1．2．3については送信済みで重複になる。ネットの書き込みやテレビ等で断片的に見る説明会では反対意見が大多数のようです。反対の理由は福岡空港の現状を正確に認識していなくて、感情的、直感的なものがほとんどです。・現在地が近くて便利。・北九州、佐賀空港との機能分担。・無駄な公共事業・少子化、経済の減速。(需要予測に異議)大体上記4点に集約されます。いかにももっともらしい意見ですが、素人考えの幼稚なものばかりです。こんな次元の低い意見に惑わされることはありません。反対意見には福岡に対抗心を持つ北九州市や札幌市の人まですごい書き込みをしています。札幌は同じ地方拠点都市としての福岡の発展を妨害したがっています。次元が低い反対意見と言っても説得させる必用がある。根強い機能分担論・・・佐賀、北九州空港は福岡空港を補完するために建設したのではない。機能分担が可能なら北九州、佐賀空港は福岡空港が担うので2空港は不要。ここ数年の需要の減少はすでに容量が限界に達している為と思います。かつての羽田沖のような事故があると福岡の場合、箱崎、馬出地区になります。新空港反対派は事故がないと賛成しないのでしょう。せっかく移転新設の機運が出ているのでこの機を逃さないでいただきたい。
		JRのぞみ700系の運行により、関西を始め、名古屋も新幹線のスピードUPの渦に巻き込まれようとしている。現在、国内線の見直しが進む。 又隣国には、4000m級3本、将来2本増設も計画、就航会社58社、40ヶ国122都市、年間発着41万回の巨大ハブ空港仁川があり、福岡空港は競合は避け、福岡空港独自省資源・省エネルギー空港を目指すべきである。
		PIステップ1～3について詳しくは知らないが、将来需要が大幅に増大する事について、すごく疑問に思った。需要が増加したとして、何故空港の規模拡大案を進めるのか？新幹線等が技術の発展により、進化しているのだから、人々が新幹線を利用し易い環境づくりをした方が、手っ取り早くて有効だと思う。
		需要予測は完全に外れていると思います。 現実的な数値になるよう再調査を望みます。
		まず根本的によく考えて欲しい。福岡空港の過密化対策のためにこの事業が始まったのだと思うが、現在燃料サーチャージのために便数が減少していること、不景気で利用者が減少していることは周知の事実である。当初便数が増え続けていると言われていた時でさえ、一部の線は増加、一部は減少していたと記憶している。 現実は刻々と変化している、当初の計画・調査を全く疑うことなく今現在無駄なものの為に税金を多額に投入する必要性はいったいあるのかどうかという事を今一度考えて欲しい。
		当分の間、現空港で充分。人口は減少の一途だから。尚、24時間空港にしてもアクセス等、利用者はいないに等しい。特に00～06事の間。
		現状の発着回数は現空港の許容量を越えていない。(今後も)他空港　関西空港・セントレアなど大きな空港から北九州空港等減便が続く現在、これらを有効に利用することなく新空港や増設を計画しようなど暴挙！無駄！新空港絶対反対です。
		現行でも伊丹行は廃止して、他に振り分けて欲しい。新幹線で十分。
		最新の需要動向では、利用数もおちたということだし、早急に需要動向の予想を修正して、国民に提示すべきである。需要予想した担当者には、自分の一生の給与と年金を返上しても今の需要予測を維持するのかと問いたい。無責任な役人の需要予測で無駄な空港ばかりがつくられ、成功した例はほとんどないことが役人の需要予測のいいかげんさを物語っている。過剰な施設をつくった責任を誰がとるのか明確にしてほしい。
		ところで北九州空港や佐賀空港などが新設されましたが、一方で利用が十分進まないと言うことです。レポートに出されている、将来の見込み数値にはどの位の確実性で出されているのですか。過去に予測された多くの施設の利用率などほど当てにならないものはありません。はじめに建設ありきで始まらないようにしたいものです。既に静岡空港のようにお先真っ暗で見通しが立たなくなったなどとならないように、十分に住民や県民に説明、納得できる見込み数字を出して欲しい。今の数字が駄目とは言いませんが根拠をしっかり示してください。
		発着回数が問題になっているわけです。乗客数ではない。道州制が導入された場合は、東京便は増えないでしょう。出張や陳情は減ります。800人乗りのエアバスも導入されるでしょうし。地方間と海外便は増える。東京一極集中が続くとの前提で、経済成長に合わせて発着数の予想値を出しているようだ。質の変化、道州制が導入された時の発着予想値も出してもらわないと判断できない。「跡地利用」プライベート機の飛行場にしてはいかが。1500M位の滑走路でしょうか。外周は乗馬コースがよいと思います。世界の庭園も造ってほしいです。「建設費」海上空港の場合、建設費が膨らんだ時、誰が負担するのか事前に決めておかないと、もめます。
		現空港は、既に容量一杯と考えるべき。
		とにかく住民に負担となるものはつくるべきではない。空港利用予想も全くあてにならない。それこそ各専門家に予想してもらうとよい。恐らく結果はバラバラになるだろう。
		何故、将来的に発着回数が増えるのかがわからない。地方うろ線など、どんどん減っているのにである。増えるから新空港が必要だというような論調は慎むべき。まるで高速道路の見通しと同じようだ。
		やはり需要予測はどう見てもおかしいですね。なぜ旅客が減り続けているのか分析が必要です。容量いっぱいだから増えないという意見もありますが、それならば旅客は減らず高止まりするはずです。搭乗率は上がり、機材は大型化されます。ところが実際は逆のことが起こっています。 PIをやるからには、PIで出された意見、世論を最大限尊重すべきです。そうでなければなんのためのPIかわからなくなります。政財界の意向だけで決めるのなら、PIはいりません。世論の反発を買い事業がストップすることを避けるためにも、世論を重視すべきだと思います。
		福岡空港の需要はここ数年減少しています。需要予測どおりになっていません。 福岡市民も大型公共事業に批判的だった市長を選びました。 格安の滑走路増設案があるなかで、莫大な費用のかかる新空港を建設することは、国民世論が認めることはないでしょう。大きな批判を招くだけです。国はこのことを肝に銘じて判断してほしいと思います。
		これから飛行機の便数が、今までのように増えるとは思えない。もう高度成長は考えにくい。

意見分類	寄せられたご意見
	空港の利用予測、事実と大分はずれている。すべて右肩上がり、滑稽です。
	今後人口が減るので、空港関係は増やす必要なし。お金は"介護"に使って！！
	ステップ2での需要予測が過大で将来の人口減・高齢化等の条件を考慮していない。
	中間報告で今回のPIでの意見数は6000くらいだという。しかしこれは福岡県民500万人からすると、0．0012%にすぎない。全県的な世論調査などをして、民意をつかみ、今後の方向性に反映させてほしい。決して少数意見だけで物事を決めてはならないと思う。事業を進める上で県民の理解は何よりも大切だからだ。需要予測はなぜこんなに外れるのか？再調査が必要。
	日本・韓国・台湾の将来人口減は、利用減少につながる可能性あり。考慮が必要。
	需要予測が外れている。需要は減少している。これでは1兆円を新空港につぎ込むなど民意が認めないと思う。
	2005年から今年まで4年連続して福岡空港の利用客数が減少することが確実です。新空港に説得力はありません。
	滑走路増設は無理がありすぎる。 ①騒音被害が拡大し、公害訴訟で国が再び敗訴する可能性が大、 ②用地買収の難航必至、成田よりもはるかに市街化が進んでいる福岡では無理、 ③容量がたったの1割しか増えず効果が薄い ④仮に滑走路の容量が増えたところで誘導路やスポットなどが絶対的に不足、【結論】滑走路増設は不可能
	今後の人口減少時代を踏まえた上で国内の航空路線を今後の動向をもう一度整理し、福岡空港の発着回数を算出した上で、増設、新設を含めて必要性を再検討すべきである。
	福岡空港では、羽田空港以上にゲートの運用がタイトです。つまり、既に福岡空港では、今以上の増便はゲート（固定スポット）の制約から困難な状況にあると言えるでしょう。このゲート不足の問題は、現空港で誘導路を二重化しても、滑走路を増設しても、解決できません。ターミナルの用地を大きく拡げるしか手段はありません。つまり、誘導路の二重化や滑走路の増設では、実質的には今以上に増便を可能にすることはできないと考えられます。実質的に今以上の増便を可能にするには、新空港しか選択肢はありません。
	・事故がない限りは、新設反対派の考えは変わらないでしょう。・需要予測に意義を唱える声がありますが、将来の備えと言うよりも今日の問題であることを理解しなくてはなりません。ここ数年の需要の横這い、微減はすでに容量の限界に達していることの現われでしょう。・国際交流の流れは今後も大きくなるはずです。
	道路建設に関して需要予測が見直され、かなり下方修正されるという。今までの予測は人口減少を甘く見つもっていたという。福岡空港の需要予測は現実的に外れている。九州では高齢化、人口減少が進行中。福岡市やその都市圏でも2025年から人口が減り始めるという予測になっている。甘い見積もりではなく、需要が減っているという現状に即した需要予測が必要だ。でなければ県民は信用しない。新空港は絶対に認められないだろう。
	需要予測が外れている。現状を反映しもっと下方修正しなければ駄目だろう。
	需要予測と実態が乖離しすぎだと思う。需要予測はマイナスになりうるということを想定していない。これでは実態がついてこない。国民の信頼もついてこない。需要予測はマイナスになることも想定し予測の幅を広げなければならない。需要予測はやり直し議論もやり直す必要がある。そうしなければどんな施策を採択しても県民は納得しないだろう。我が家は家族全員議論の推移を見守っている。国民の意見がきちんと施策に反映されるのか、それとも一部団体の意見をとり入れ、民主主義を踏みにじるのか。福岡の民度が試されている。調査をしている方々も、政治家の人たちも、このことをしっかり心してもらいたい。
	アジアの成長で福岡空港の需要が伸びるということを過大視しすぎだ。実際アジアは急速な発展を遂げているが、福岡空港の国際線は伸びていない。
	1.人口は減っている。 2.地球環境を考えて、排出ガスは減らさねばならない。地球の自然が壊れるおそれがあることは最小限で計画してほしい。
	私の新空港反対理由は，日本の人口の減少です。今の若い人は，給料が少ない，上がらない。その上，派遣切りで仕事を失う人が多いことなど，この先不安材料ばかりそんな中で子供が増えるわけがない。先日の旅行で感じたことは，60歳以上の利用者が多いこと。でも10年，20年後これほど空港を利用する高齢者はいるだろうかということです。病院も期限付きで追い出される時代，生活するだけで精いっぱいだと思います。県は海外からの観光客に期待しておられるようですがなかなか増えないとおもいます。なぜなら，ほとんどの日本の空港は韓国の仁川空港と定期便があり日本の中でお客の取り合いになっているとおもいます。ましてやウォン安や世界経済の悪化でなかなか観光客は大幅に今より増えないと思います。
	このままいい加減な需要予測を基に方向性が決まることはおかしい。公共事業は一度進み出すと止まらない性格がある。ここで信頼される需要予測を出す必要がある。 もう一つ、PIで集めた意見を都合よく使うのは絶対にすべきではない。世論調査をして裏付けを取り、県民の意図する方向に持って行くことが行政の仕事。 経済界と癒着することが仕事ではない。税金から給料をもらっていることを忘れてはならない。
	少子高齢社会となり、人口も減少しているので、今後空港の需要が増加し続けるわけではないと思う。また、現在の利便性を損なえば、利用が減少しないとも限らない。 市の財政のことを考えても、空港に多額の費用をかけるのは望ましくない。
	・失われた10年のような状態でも需要は右肩上がりになると予測されていました。しかし、需要予測の基となった2004年以降4年連続で福岡空港の旅客数は減り続けています。離発着回数も今年に入って大きく落ち込んでいます。これは経済が後退する前からの出来事です。需要予測は外れ、信頼性は全くないと言っていいでしょう。新空港を作るための言い訳は崩れ去りました。需要予測は早急にやり直す必要があります。マイナスになることも含め市民に信頼される精度の高い予測を望みます。 ・意見募集の中間報告が出されていましたが、意見の数が県民の数に比べ極端に少ないと思います。これだけで判断されては正しく民意を反映しているかどうか分かりません。無作為抽出した県民を対象にアンケートをするなどして、民意を確かめる必要があります。 ・広く県民の意見を募集したのだから、県民の世論を尊重するのは当然のことです。福岡市が五輪招致を行ったときは、市と経済界を中心に進め、いくつかあった世論調査では半数以上の市民が五輪招致に反対していました。その後市長選で招致を推進した前市長は敗れました。今回はこのようなことがないようお願いします。空港は国の政策です。一部の人たちの意見がまかり通るようなことが許されるわけがありません。政策には世論を反映させるべきです。 ・募集した意見はきちんと分析して今後に生かすべきです。今までの各ステップを見るととても生かされているとは思えません。また、決して新空港のアリバイ作りに利用するなど、一方に都合のいい使い方はしてはいけません。 ・新空港建設で現在の海岸線などの環境が守れるという保障が全くありません。これから検討するということですが、検討しても環境が守れない可能性があるということになります。また策を講じれば費用も膨らみますし、それで環境が守れるとは言い切れません。新空港に賛成することなど絶対にできません。
	空港が移転すれば、大阪・名古屋行乗客の多くが新幹線にシフトすることが確実なので、利用客数や運行便数のシュミレーションにもっと影響すると思われる。
	工事機関はこれから10年以内に完成するように進めるべきである。早く仕上がる。（10年後は今では増えるか少なくなるかはわからない―その時点で再検討）
	「需要予測」の制度に疑いをもっている。（北部九州自動車150万生産目標　地下鉄七隈線、ひびきコンテナターミナルetc）、2032年＝24年先の予測は正しいのか？近年行われてきた数々の需要予測はどれだけ正しかったのか？不確実かも知れない予測に基づき9200億円もの税金を投じる判断が、今妥当なのか？
	「需要予測」について、自治体が行うものへの信用がない。地下鉄など。利用者の利便性について、もっと前面に出してPR氏他方が賛否を出しやすい。格安航空会社参入など。
	よくわかりませんが需要予測が不自然だと思います。福岡市は市営地下鉄でも大幅にあやまった予測をしておりますし、北九州空港でも同様に予想を下回っています。どういう計算をされて、予想を下回った場合誰が責任をとるのでしょうか。
	友人にパンフレットをもらったが、景気が悪化しているのに需要がのびることが信じられない。2008年を見直すべき。
	将来発着回数の考察の数字は信用できないし、鉄道の新幹線の鹿児島開通により、鹿児島空港便の減少が宮崎方面なども減少するので、これまでの発着は参考とならない。
2.利用者利便性について 48　件	
	折角アクセスがよく評判良い空港を使い勝手が悪い空港にするのは勿体ない。考えて欲しい。
	乗りつぎに関してもっと知りたいです。利用者はその時々に「便利だなー」とか思うと思うので、私は乗りつぎが重要だと思います。モノレールとか作ってくれたらありがたいです。多分関空にあった気が・・・
	新空港を設置すると福岡が活性化するかなと思うが、現空港のアクセスの利便性が良いので、滑走路を増やす方が良いのだろうか、と思う。
	近くに住んでいないので騒音などの事は分からないけど、新しい空港や滑走路が増えることについては便利になるなら良いと思う。
	できれば今の空港のままがいいけど、将来のことを考えれば、新空港案の方がいいのかもしれないと思った。新空港にするなら、交通アクセスを電車など直結するとかしてほしいと思う。
	この前ニュースで、地方空港の客離れが取り上げられていたので、福岡空港はなくなったら困るものなのだと思った。
	私は北九州から行くのに便利な方がいいです。あと、希望として、福岡、成田間の便が少ないのでもう少し増やすといいと思います。
	飛行機本体の騒音問題を解決して現状の福岡空港を24時間フルで利用することは不可能なのですか？

意見分類		寄せられたご意見
		ホノルル直行日便再就航。
		福岡から24時間空港が出来ても誰が何処に夜中に行く必要がありますか？貨物では輸入貨物がありますか？航空会社は採算が合わないので就航不能。
		24時間空港が必要な時代です。(コストと24時間の両立が大切)
		・こども病院同様利便性重視 ・現在国際線側のテナントが少ない。新空港案よりも現在の空港の施設改善を見直すべきでは。
		世界的にみても稀な、港・駅・空港が今の距離にあるという利便性は他に替え難いものがあると思います。今後も現在の福岡空港をできる限り拡張する方向を望みます。
		・1.で記入したが現在地拡張では飛行時間の短縮になる恐れがある。 ・地権者による借地料の値上げ要求など永久に地権者との関係、しがらみが残る。 ・移転後の跡地利用には夢があり、九州全体の浮揚にも貢献する。 ・根強い近隣空港との機能分担論に対する説得、論破を。 ・近年、発着回数、利用人数が横這い、微減の傾向にあるがすでに容量の限界に達して いる証拠である。 ・7時～22時の到着便数は西鉄大牟田線や市営地下鉄東行きとほぼ同じで、驚かされ る。慢性的な遅延が続く状況は放置できない。 ・将来の問題、対策ではなく現在の問題であると認識すべき。 ・将来の人口減や世界不況を理由に航空需要の減少を唱え、新設反対の意見があるがそ のことは一時的な現象と言える。そうであっても現在地にあってはならない。 ・かつて羽田沖で墜落事故があったが、福岡で同様な事故が起きれば馬出、箱崎あたり になる。
		色々な角度から研究されて、やっぱり新空港を作った方が良いという方向になっていると思いますが、私はずっと今の空港を使っていて不便と感じた事はありません。他の県の友達も福岡空港は近くて良いよね、タクシーで行ってもそんなにお金がかからないし、ぎりぎりまで仕事していても間に合うしと、とても評判が良いです。東区(家のすぐ近所になりますが)に空港がきて、そんな利便性はあるのかと思っています。それに今からは人口減少するし、福岡県は赤字ですよね？
		現空港のアクセス利便性は大変有効ですが、是非新空港を計画し、併せて交通網整備も計画して下さい。
		現在居住している、春日市春日公園付近を選定した理由の一つに「空港が近い」ということがありました。また、出張・旅行などで空港を利用する事が多いため、アクセスの良い福岡空港は大変便利であり、他県の空港と比較しても、アクセスの良さは少なくとも日本で同様の空港は存在しないということも周知の事実であると思います。
		九州に、成田や関空、セントレア級の総合空港が必要だとは思わない。現空港の拡張で充分だと思っている。もし、新空港を作るのであれば、天神・博多地区からバス以外でスムーズに乗り換えナシで移動できる交通手段も一緒に整備するべき(バスはダメです。渋滞があり、時間が正確でないから)。
		他県で福岡空港ほど都心部に近く便の良い空港はなく、これまでの福岡の発展に寄与したことは明白であると考えます。これを無くす(新空港化)ことは、悪政であることのみならず、大多数の福岡市民は反対です。(が、殆どの福岡市民は声をあげることは無く、せいぜい選挙の結果として現れるのみとなるでしょうが。。。)追伸:本件は、福岡市の今後の発展を妨げる危機と考え、レポートに意見させて頂きました。目先の利益に囚われない、そして福岡市の将来を見据えた真摯なご検討のほど、宜しくお願い致します。
		将来の需要増大、24時間化による国際ハブ空港・・・、そんな甘い見通しのための巨額投資、しかも9200億というこれはまた甘い見通し。2兆円以上はかかるはず。それに加え、アクセスの悪化。そんな新空港の話を聞くにつけ、どうしようもない怒りがこみ上げてくる。滑走路増設にするべきです。こんなムダなコストを抑え、医療・福祉に向けるべきです。医者や病院が足りない。
		一番最悪の事態は多大な費用をかけて建築しても場所が遠くなった、JRの輸送回数は地下鉄に劣ることにより、利用者が減る、『空港敗れて山河なし』の状態になることです。
		自分はあまり出かける方ではなく、人をお迎えする方だが、皆さん老後は福岡で・・・というのはアクセスが良いことにつきるのでは。 すぐ工事を大がかりなものとするのは役人が悪い！！
		羽田のような形状が将来性が高いと思う。福岡市内の混雑度も考え、現空港の利便性を考えると空港は温存したほうが利用者にとってBest。貨物・自衛隊などを出して延命存続できないだろうか？
		滑走路を増設する、新空港を作る、いずれにしても、より便利に使われてこそだと思っています。PIレポートの内容は、残念ながら作る側の事情や基準といったものばかりが全面に出ているといった印象です。もっと利用者(一般の利用客ではなく、滑走路の運用者及び利用者すなわちパイロットや管制官を指します)の意見を取り入れるべきではないのでしょうか。せっかく莫大なお金をかけるのですから、誰もが良いと思える計画を作っていただきたいと思います。
		国内線←→国際線間の移動を便利にしてほしい。 1.地下鉄を国際線側迄延長する。 2.地下に専用通路を新設する。 ※現在のシャトル便は大変不便である。
		アクセス時間が5分から20分に変わって悪くなっても、24時間使える空港の方が良いと思う。初期費用は多く掛かるが、長期的な視点で見れば、移転の方が良いと思う。
		空港が24時間利用可能でも、周りの交通機関も利用できなければ、意味がないのではないでしょうか？
		甘い需要予測とコスト見積もりに基づいた土建屋のための無駄な公共事業のせいで日本は借金まみれになっている。最大の強みである世界一のアクセスを自ら放棄して、今更土建屋のために海上空港建設とは見識を疑う。
		福岡市を訪れる観光客からは，今の空港はとても評判がよい。他の交通機関との連携もよく，都心までタクシーでも安い値段で早く行くことができる。確かに周辺住民(私も含め)にとっては騒音や事故の危険性など迷惑施設ではあるが，アクセスが悪いよりはましだと思う。
		飛行機利用が多いため空港を頻繁にするが、志賀島沖など交通の便が悪い辺鄙な場所に移転した場合には、このように利用することはないと断言できる。 現福岡空港の混雑を考えても、多少がまんして現状のまま使用することがよい。 ただし、九州政財界の強い要望で増設または新空港設置のどちらかを選択しなければならない状況にあるとすれば、利便性を考えて現空港の増設案を強く望む。
		都市部へのアクセスを考え、滑走路増設が優位と現段階では考える。安全性を考えると、都市部より海上が良いと考える。バランスと費用対効果であると考える。
		個人の意見として、利用頻度は少ないけれども、空港から中心市街地(天神、博多)まで15分程度でいける利便性は、旅行から帰ってきた時に、ありがたさを感じている。これはどこの空港にもない「福岡空港」だけの、一つのシンボルと思っている。
		当分の間、現空港で充分。人口は減少の一途だから。尚、24時間空港にしてもアクセス等、利用者はいないに等しい。特に00～06事の間。
		地元の企業は各地とのアクセスは考えていない。地場企業の要求は参考にしなくても良いのでは。東京本社⇔福岡支店の往来を重視してください。
		ぜひ世界で一番便利な空港、アジアに開かれた窓を閉じる事ないようお願いします。
		新空港への交通アクセス、車で20分？昼間に20分で行けるわけがない。現在でもムリなのに新空港開港と共に増える交通量では、絶対に20分ではムリ。 新宮・海の中道など、公園・水族館などに行くのに困難となり、経営にも影響が出ることへの配慮はされているか？
		福岡だけです。都市部に近くて便利が大変良い所は。地権者とか住民とかの理解が必要。国も考えて行動して下さい。
		福岡経済界の案は、施設使用料を高額に設定、アクセス利便性の低下など、空港経営を全く考えていない。
		便利さが一番。国際線の充実計れない他、直行便が設置できる(PR、利用者etc)空港代。
		福岡の利便性が失われるようにも思います。
		東京－福岡で利用することが多いが、新空港となった場合、中心部までのアクセスを考えると、新幹線を利用することになると思う。(現行でも羽田へのアクセス、搭乗手続き等により、実質2時間くらいしかメリットがないため)
		空港や新幹線の利便性が高いことは福岡に大きな競争優位性をもたらしており、これが失われることに関しては強い危機感を持つべきである。もし新空港を作るのであるならば、運用開始時から直行(途中停止駅なし)の特急電車(500円以下の運賃)が5分間隔で運行される状態を作らねばならないだろう。
		飛行機を利用する機会が多いため、この問題には関心がありました。 新空港建設の場合費用負担が大きすぎると利便性が損なわれるため 新空港案には反対です。 国際線と国内線との乗継ぎが必要な人の割合はかなり少ないと思います。
		場所は今のままが良い。
		・福岡空港の国際線利用者はビジネス需要が少なく、観光中心である。日本人観光客は今後人口減少などによりあまり増えない。頼りは外国人観光客。ところが新空港になり着陸料が値上げされれば、海外からの便は着陸料の安い他の空港を利用するようになる。もともと海外からの観光客の目的は、阿蘇や温泉、ゴルフなど。新空港になるとこれらの海外からの客が熊本や大分などの空港を利用するようになる。新空港は利便性が悪化すすので、団体客だけでなく個人の旅行客もそれらの空港に取られる可能性がある。安い費用で滑走路増設をし、利便性を保ち、海外からの客を誘致しなければならないと思う。新空港では不利になる。
		個人の意見は現在のアクセス性は他の都市にないものである。維持すべきだ。
		新空港を検討する中では、跡地利用にかかるコストもしっかり見るべきです。また、安全性や騒音問題については、1970年代以前の議論の延長線からは脱却すべきとも考えます。福岡市が何故ここまで発展できたか、「都心から空港までの距離」の要素が大きかったことも評価に含むべきと考えます。

意見分類	寄せられたご意見
	少子高齢社会となり、人口も減少しているので、今後空港の需要が増加し続けるわけではないと思う。また、現在の利便性を損なえば、利用が減少しないとも限らない。 市の財政のことを考えても、空港に多額の費用をかけるのは望ましくない。
3.環境・安全について 58 件	
	くだらん事をやって自然を壊すな
	利便性のことも重要だけど、両方の案とも環境に与える影響等をもっと調査してほしいです。どちらの案を選択するにしても、事前調査と実施後の環境のギャップはできるかぎり小さくすべきだと思います。このパンフレットではそういう面がみられないので、気になりました。
	福岡空港は事故が多いいからその安全性から改善する方が先だと思う。新幹線のレベルが高くなり空港率が低くなると思う。
	とにかく、これ以上の自然破壊（海の埋立）だけはやめてほしい。
	総合的に現在の生活環境、経済情勢から言えば、今の所の増設が妥当と思える。
	文化や経済がもっと発展すると良いと思います。しかし空港や滑走路を作るときには、近隣住民の方や自然などの事を考えて欲しいです
	地元のことや環境を考えてほしい。
	我々よりも空港付近に住む人々の意見を取り入れていく方が得策なのではないでしょうか。
	環境破壊はやめてほしい。
	・1.で記入したが現在地拡張では飛行時間の短縮になる恐れがある。 ・地権者による借地料の値上げ要求など永久に地権者との関係、しがらみが残る。 ・移転後の跡地利用には夢があり、九州全体の浮揚にも貢献する。 ・根強い近隣空港との機能分担論に対する説得、論破を。 ・近年、発着回数、利用人数が横這い、微減の傾向にあるがすでに容量の限界に達して いる証拠である。 ・7時～22時の到着便数は西鉄大牟田線や市営地下鉄東行きとほぼ同じで、驚かされ る。慢性的な遅延が続く状況は放置できない。 ・将来の問題、対策ではなく現在の問題であると認識すべき。 ・将来の人口減や世界不況を理由に航空需要の減少を唱え、新設反対の意見があるがそ のことは一時的な現象と言える。そうであっても現在地にあってはならない。 ・かつて羽田沖で墜落事故があったが、福岡で同様な事故が起きれば馬出、箱崎あたり になる。
	個人的には、環境に影響はない方策をお願いしたい。一度埋めた海は、再び海には絶対にならない。
	環境アセスをどの様に行うのか注目したい
	もっと本当に考えましょう。人と自然が共に生きていく環境を。本当に！！
	1. 北九州市内の知人も福岡空港をよく利用しています。利用者にアンケートを取ってはどうでしょうか。 2. 国県市の税金のみの使用でなく、管理会社も負担と聞きました。乗客からも負担してもらったら良いと思います。 3. 新空港周辺の音量測定値や交通混雑も影響が大きくなるので、対応も必要になると思います。
	専門的なことはよく分かりませんが、市民として新空港をつくる方に賛成している方は少ないと思います。こんなに税金をかけて作って、はたしてうまくいくのでしょうか。子供達の未来に負の財産ばかり残さないで下さい！！自然も壊さないで下さい。
	春日上空の騒音を何とかしてくれ。PIの資料には安全性も騒音も対策費ももっと検証すべし。
	・福岡市の海岸も自然のままの海浜が非常に少なくなった。貴重な三苫の海は自然のままで残して欲しい。自然環境破壊は許されない。 ・近隣空港との連携項目には門前払い。連携ありきで検討していたら、もっと安くて良い計画案が出来ていたはず。
	私は新空港に賛成の者です。1. 2. 3については送信済みで重複になる。ネットの書き込みやテレビ等で断片的に見る説明会では反対意見が大多数のようです。反対の理由は福岡空港の現状を正確に認識していなくて、感情的、直感的なものがほとんどです。・現在地が近くて便利。・北九州、佐賀空港との機能分担。・無駄な公共事業・少子化、経済の減速。（需要予測に異議）大体上記4点に集約されます。いかにももっともらしい意見ですが、素人考えの幼稚なものばかりです。こんな次元の低い意見に惑わされることはありません。反対意見には福岡に対抗心を持つ北九州市や札幌市の人まですごい書き込みをしています。札幌は同じ地方拠点都市としての福岡の発展を妨害したがっています。次元が低い反対意見と言っても説得させる必用がある。根強い機能分担論・・・佐賀、北九州空港は福岡空港を補完するために建設したのではない。機能分担が可能なら北九州、佐賀空港は福岡空港が担うので2空港は不要。ここ数年の需要の減少はすでに容量が限界に達している為と思います。かつての羽田沖のような事故があると福岡の場合、箱崎、馬出地区になります。新空港反対派は事故がないと賛成しないのでしょう。せっかく移転新設の機運が出ているのでこの機を逃さないでいただきたい。
	貨物ニーズを切り離し、鳥栖など輸送に優位な立地への貨物専用24時間空港の新設を考える余地はないのか。海上は、埋めたら最後取り返しがつかない。維持管理にも、沈下してゆくため、費用を必要とし続ける。どう考えても、福岡空港海上移転はあり得ないように思う。
	そもそも宗廟の安らかにして静かなのは、社会の根元、比較衡量できないものであるゾヨ。
	私は新空港案に賛成です。環境問題対策や予定地周辺の住民と話し合いを重ねるべき
	世界経済や環境問題、更に市・県・国の財政状況を考えればムダな投資はすべきでない。
	都市部へのアクセスを考え、滑走路増設が優位と現段階では考える。安全性を考えると、都市部より海上が良いと考える。バランスと費用対効果であると考える。
	海を埋め立てて自然を壊すのは絶対だめ。この時代おかしい。
	現空港の環境対策費や危険性等を住民に周知すべきである。
	“環境が好い”ことを最優先して新宮を終の棲家と定め、引越してきた。白砂青松の新宮浜に親しみ、環境保全にも努力してきた。新空港が万一建設されたら住み続けることができない。生活環境のアセスメントもすべきである。 意見に対して回答を要求します。
	南側の県道、指導を地中化することによって、1996.6.13日のガルーダ・インドネシア航空の事故の際に発火炎上は妨げたのではないか。
	とにかく自然破壊は絶対反対。
	建設費は安全の為にはやむを得ない
	・地方離れを食い止めるため、その他活性化がはかられると思う。 ・一部自然を犠牲にしなければならないが、効率と損失を判然と区分けし、自然環境を最大限残す努力をしてもらいたい。
	自然環境への影響が大雑把過ぎる。後で後悔しても始まらない。 諫早湾干拓のような状況にならないよう新空港は断念したほうがよい。 西日本新聞によるとステップ4の意見はわずか6000だそうである。 県民500万人に比べるとほんのわずかに過ぎない。もっと客観的に県民世論を 知るため大掛かりなアンケートは欠かせないと思う。ぜひ実行していただきたい。
	私は未来の子供達へ、人間が作った環境ではなく、自然が造り上げてきた環境を残したいと思います。ひとつ自然の歯車が狂う事で引き起こしてきたことは、人間の力では絶対取り返せない。代表する例として「地球温暖化現象」があるではないですか。空港を海上に移す事で引き起こすことは何なんでしょうか？ もうこれ以上自然を破壊するのは辞めようと考えてください。
	建設費用があまりに前面に出ているのでは？30年、50年の総費用の比較が必要。他に騒音、環境、福岡の将来像をもっと議論すべきでは？
	福岡市を環境・観光都市として発展させるには、目先の利益にとらわれずに（公共事業の誘致など産業界に引っ張られるのではなく）長い目でみて、市民の暮らしやすい都市にする事が必要であり、そうなる方向を期待しています。
	玄海の豊かな自然を破壊しないで下さい。一度失ったら、元には戻れません。
	私は50代ですが、これまでハイジャック1回、墜落1回と、とても安全な空港であると思いますし、いろんな部署の方々のお蔭で、安全に暮らしていられると思っております。住民、利用者の立場に立って考えていただきたいと思います。
	市街地での航空機事故の危険性がまるで触れられていない。完全に「アンタッチャブル」扱いをされている。しかし、市街地での事故は、欧米では不可避の項目である。これを無視したままで議論をしても無意味であり、市民をミスリードするもので不適切である。
	わざわざ自然を壊して移転することはない。福岡は埋め立て地が多すぎます。
	滑走路増設は無理がありすぎる。 ①騒音被害が拡大し、公害訴訟で国が再び敗訴する可能性が大、 ②用地買収の難航必至、成田よりもはるかに市街化が進んでいる福岡では無理、 ③容量がたったの1割しか増えず効果が薄い ④仮に滑走路の容量が増えたところで誘導路やスポットなどが絶対的に不足、【結論】滑走路増設は不可能
	これ以上、自然破壊を続ける事によって、失う事のほうが多いと思う。
	「安全性」
	現状の空港で、できる範囲内の運用をすれば良いことであって、強いて空港新設の必要を認めない。静かで美しい自然環境を残すことのほうが、大切である。また、「PI4」をパッと見たときの感想は、「新宮沖に新空港建設」が大前提にあって、その方向に住民を誘導するような、印象を受けた。公平を欠く感有り。仮に、新空港を新宮沖に建設した場合、24時間運用による騒音被害や周辺の治安悪化を懸念する。私たち人間は、環境を壊すことで、豊かな生活を気づいてきたことは、否定しない。ただ、そういった行為は、最小限度にとどめるべきであって、一部財界の利得のために、判断を誤ることは、避けなければならない。

意見分類	寄せられたご意見
	環境が損なわれる、騒音公害がある。新空港案は絶対反対です。
	災害で一人も死なない、環境破壊が少ない、人々の心が豊か、そうなれば、全国的、世界的にも注目される。全体的に福岡の街はすでに美しくない。もうこわさないでほしい。
	1.人口は減っている。 2.地球環境を考えて、排出ガスは減らさねばならない。地球の自然が壊れるおそれがあることは最小限で計画してほしい。
	新空港を検討する中では、跡地利用にかかるコストもしっかり見るべきです。また、安全性や騒音問題については、1970年代以前の議論の延長線からは脱却すべきとも考えます。福岡市が何故ここまで発展できたか、「都心から空港までの距離」の要素が大きかったことも評価に含むべきと考えます。
	毎日、ガルーダインドネシア航空機事故の石碑の前を通って通勤しています。飛行機は滅多に墜ちるものではないと思いますが、福岡空港は街に近過ぎます。天神や博多駅周辺のビルの高さ制限もあるようですので、自分はやはり、新空港の方に賛成です。
	地元に住む住民に説明責任を果たして欲しい。騒音がどの位のものか？
	・失われた10年のような状態でも需要は右肩上がりになると予測されていました。しかし、需要予測の基となった2004年以降4年連続で福岡空港の旅客数は減り続けています。離発着回数も今年に入って大きく落ち込んでいます。これは経済が後退する前からの出来事です。需要予測は外れ、信頼性は全くないと言っていいでしょう。新空港を作るための言い訳は崩れ去りました。需要予測は早急にやり直す必要があります。マイナスになることも含め市民に信頼される精度の高い予測を望みます。 ・意見募集の中間報告が出されていましたが、意見の数が県民の数に比べ極端に少ないと思います。これだけで判断されては正しく民意を反映しているかどうか分かりません。無作為抽出した県民を対象にアンケートをするなどして、民意を確かめる必要があります。 ・広く県民の意見を募集したのだから、県民の世論を尊重するのは当然のことです。福岡市が五輪招致を行ったときは、市と経済界を中心に進め、いくつかあった世論調査では半数以上の市民が五輪招致に反対していました。その後市長選で招致を推進した前市長は敗れました。今回はこのようなことがないようお願いします。空港は国の政策です。一部の人たちの意見がまかり通るようなことが許されるわけがありません。政策には世論を反映させるべきです。 ・募集した意見はきちんと分析して今後に生かすべきです。今までの各ステップを見るととても生かされているとは思えません。また、決して新空港のアリバイ作りに利用するなど、一方に都合のいい使い方はしてはいけません。 ・新空港建設で現在の海岸線などの環境が守れるという保障が全くありません。これから検討するということですが、検討しても環境が守れない可能性があるということになります。また策を講じれば費用も膨らみますし、それで環境が守れるとは言い切れません。新空港に賛成することなど絶対にできません。
	安全性の確保が選択のポイントにあがっていませんがあげるべき重要なポイントだと思います。
	我が家がたった2年で福津市で見た野鳥は200種類を超えました。その中には大変珍しいもの、絶滅危惧種など様々。これらの鳥は夜渡ってきます。空港が24時間稼動し始めたら、考えただけでこわいです。砂浜の植物も珍しいものばかり。ちなみにPA詳細版の調査結果はでたらめです。
	安全性から重点的に考えれば、増設案か、海上危険性を避け、陸上の市中心部より高層ビルに障害の無い距離に新空港設置場所を設定し建設する以外になし(建設費用と海上空港の危険性回避も考慮すれば増設案しかないと思う！！)。
	自然を守れ、和白干潟の責任を取れ、又、同じことをするのか。
	生態系を守ってほしい。曽根干潟を見よ。
	・世界遺産問題はどうするのか。 ・風、砂浜問題はどうするのか。
	海を残してください。
	自然破壊するのはやめて下さい。
	今の人間の欲求だけを叶えようとするのはいけないことと思います。先のことも見据えて環境問題に取り組むべきかと･･･。
4.まちづくりや地域振興について 35 件	
	名古屋(セントレア)は周辺開発がようやく始まりかけたところで一体どうなるのか見えずに不安だ。ショッピングセンターでも作っておけば何とかなる、的なものではなく、しっかりした都市計画にし、壊した自然の分、何か遺せるものにして欲しい。あと小牧の国際線ビル再利用として先月ショッピングセンターが入ったが、リノベーションで上手にいっているらしいですよ。
	経済的には新空港をつくったほうがいいのではないかと思いました。
	総合的に現在の生活環境、経済情勢から言えば、今の所の増設が妥当と思える。
	私たちが住んでいる町のことなので、軽く考えず、「私には関係ない」という考えを持たないようにしようと思った。
	アジアゲートウェイ構想は確かにアジアの結びつきが必要な福岡や九州が今後必要とされるかもしれないが、現存のアジア、特に韓国の不況や中国の成長、犯罪の増かなどを考えると不安である。
	新空港を建設するよりも現空港面積を拡大し、現在の位置に留めるべき。建物の高さ制限などがあるが、景観の面からはよいと思う。
	・1.で記入したが現在地拡張では飛行時間の短縮になる恐れがある。 ・地権者による借地料の値上げ要求など永久に地権者との関係、しがらみが残る。 ・移転後の跡地利用には夢があり、九州全体の浮揚にも貢献する。 ・根強い近隣空港との機能分担論に対する説得、論破を。 ・近年、発着回数、利用人数が横這い、微減の傾向にあるがすでに容量の限界に達して いる証拠である。 ・7時～22時の到着便数は西鉄大牟田線や市営地下鉄東行きとほぼ同じで、驚かされ る。慢性的な遅延が続く状況は放置できない。 ・将来の問題、対策ではなく現在の問題であると認識すべき。 ・将来の人口減や世界不況を理由に航空需要の減少を唱え、新設反対の意見があるがそ のことは一時的な現象と言える。そうであっても現在地にあってはならない。 ・かつて羽田沖で墜落事故があったが、福岡で同様な事故が起きれば馬出、箱崎あたり になる。
	個人的な意見ですが、天神に高層ビルは不要です。高層ビルが欲しいなら、アイランドシティーに作ればいいのです。飛行機が飛ぶ福岡の空が大好きです。
	どちらを選択されるにしても九州、中国地方の玄関としてグローバルな視点、観点で、計画、実施、実現に向けてご努力をお願いするものである。
	経済効果も考慮して是非「新空港案」で推進していってほしい。
	福岡の発展＝九州の発展ではない！！ 九州の均一的な発展のためには、既存空港を最大限に活用する近隣空港の連携策が有効であり、アクセス網の整備により九州全体の発展につながる。
	1. 北九州市内の知人も福岡空港をよく利用しています。利用者にアンケートを取ってはどうでしょうか。 2. 国県市の税金のみの使用でなく、管理会社も負担と聞きました。乗客からも負担してもらったら良いと思います。 3. 新空港周辺の音量測定値や交通混雑も影響が大きくなるので、対応も必要になると思います。
	羽田の活況と伊丹の埋没ぶりを見れば、福岡空港の取るべき施策は一目瞭然であると思います。アジアのハブ空港を目指すのであれば、日本国としてその他の空港含めて、どうすべきかを打ち出す必要があると思います。
	福岡市への人口集中が今後も続くと予想。九州のアジアハブ空港と位置づけして新空港が是非とも必要である。(道州制)
	私は新空港案に賛成です。環境問題対策や予定地周辺の住民と話し合いを重ねるべき
	新空港案について良い点を言えば、天神、香椎、アイランドシティ、志賀島という南北のラインが福岡にできることです。ベイサイドプレスの発展にも繋がると思いますし、福岡北部が発展することに大きな役割を果たすと思います。
	地域振興の観点から検討した場合、新空港建設の方が望ましいと思う。
	将来を考えると事業費が多額になるが新空港を希望する。現空港の跡地は県制度廃止で州制度の時庁舎等で活用の道は多いにある。
	地域の活性化、中央指向からの見直しによる若者の定着化等も検討してもらいたい。
	・地方離れを食い止めるため、その他活性化がはかられると思う。 ・一部自然を犠牲にしなければならないが、効率と損失を判然と区分けし、自然環境を最大限残す努力をしてもらいたい。
	道州制が議論されている今日、福岡県内だけで話を進めていいのか。福岡空港は「九州の玄関」とか「アジアとの玄関」とか言っているのに矛盾しているのか。
	建設費用があまりに前面に出ているのでは？30年、50年の総費用の比較が必要。他に騒音、環境、福岡の将来像をもっと議論すべきでは？
	福岡市を環境・観光都市として発展させるには、目先の利益にとらわれずに(公共事業の誘致など産業界に引っ張られるのではなく)長い目でみて、市民の暮らしやすい都市にする事が必要であり、そうなる方向を期待しています。
	市、財界の本音に「建物の高さ制限解除」があると考えますが、飛行経路変更を伴う法(航空法)の修正(又は適用除外)を行えば可能と思います。不必要(と多くの人が考える)な新空港を作らないで済む方法を検討しては？
	思い切った将来の対策が必要と思います。現空港増設案では、将来の日本はありません。三級国になってしまいます。
	今回の福岡空港の将来を考える事は、巨額な資金が掛かるプロジェクトなので、限られた時間かもしれませんが、充分議論を尽くして、九州の将来と子ども達にとって最良の選択をする為に、これからも頑張って下さい！！

意見分類	寄せられたご意見
	滑走路方向だけに飛行制限すれば、市街地高さ制限は撤廃できる。(法改正)
	福岡に玄関がない。アジアに開かれていない。デーズニーがこないのもなっとく。
	・事故がない限りは、新設反対派の考えは変わらないでしょう。・需要予測に意義を唱える声がありますが、将来の備えと言うよりも今日の問題であることを理解しなくてはなりません。ここ数年の需要の横這い、微減はすでに容量の限界に達していることの現われでしょう。・国際交流の流れは今後も大きくなるはずです。
	これからは物流の時代である。物流には24時間営業の空港が不可欠である。長期的には人工島の港と新宮沖新設の24時間空港と連携してアジアにおける物流の一大拠点の地位を築く。中期的には工事による景気の活性化、雇用の確保。仮に新宮沖として、現空港より利便性に劣ると言われるが大阪、名古屋の新空港、成田に比べればかなり好条件である。
	100年先のことを考えて欲しい。私達の子や孫が人間らしく生き生きと暮らしていける社会には、これ以上空港はいらないと思います。
	1.都心部の建築基準緩和にて、天神・博多駅周辺を除いて空洞化減少が進むのではないか。 2.新空港の場合の概算費用(9,200億)以外の考えられる、その他の費用総額は幾らぐらいになるのか。その費用の捻出先を考えてほしい。
	毎日、ガルーダインドネシア航空機事故の石碑の前を通って通勤しています。飛行機は滅多に墜ちるものではないと思いますが、福岡空港は街に近過ぎます。天神や博多駅周辺のビルの高さ制限もあるようですので、自分はやはり、新空港の方に賛成です。
	福岡県のイメージは50%→(斜め右上矢印)が福岡空港に有り、中でも都市圏上空から見る景色は最高なので。
	・世界遺産問題はどうするのか。 ・風、砂浜問題はどうするのか。
5.事業効率性について 112 件	
	他人から得た"お金"という気持ちがある限り、無駄遣いは続くと思います。真剣に考えていただきたいです。
	使った税金の内訳をちゃんと国民に詳しく伝えるべきです。もうやめて欲しい！！一般庶民は大変な思いで生活しています。他人のお金だという思いで税金を無駄に使いすぎです。全て見直して！！
	新空港を作ったり、滑走路増設をするよりも優先すべき問題があるのではないか。また、国民を豊かにしていないのに、国民の負担を増やすのは間違いだ。
	NHK地方ニュースで福岡県は300億円の税収不足だという。財政難に追い打ちをかける事態だと思う。無駄を省き支出をできるだけ抑えることが大切だと考える。 空港問題に関しては現空港を有効活用すること。必要に応じて滑走路の増設をする。これなら今まで福岡空港につぎ込んだお金は無駄にならない。 無駄の多い新空港が必要な理由はどこにもない。
	お年寄りのため、また、子供たちのために予算を使ってください。空港を大きくしたり、移転することによる無駄な出費はやめてください。
	利益者便益は、投資額が少ない増設案の方が大きいことは、海上空港案が劣った案であることを端的に表している。
	将来利用客にどれだけの負担が生じる可能性があるのか知りたい。 PIの現在の知名度の低さは大きな問題だと思うのですが、PR活動を大々的にしない理由は何ですか？本当に意見を求めている姿勢はあるのでしょうか？
	経済的には新空港をつくったほうがいいのではないかと思いました。
	総合的に現在の生活環境、経済情勢から言えば、今の所の増設が妥当と思える。
	国の予算の無駄遣いは絶対反対です。
	現在血税を使って新設か増設か、作る必要はあるのか？疑問だらけである。
	1.概算費用のex2,000億、9,200億の積算は何で確認出来ますか？ 2.用地買収の可能性は高いのですか？既に交渉、打診は始まっていますか？
	いずれの案についても、建設費の調達方法と回収の方法が心配です。また、利用者の実感としては現状維持でよいというものです。ガラガラの飛行機に乗ることが多く、そんなに必要なのかと感じるからです。搭乗率はどうなのでしょうか。
	資金の面で住民にどのように影響があるのかがすごく重要なことだと思う。そこがどうなるのかが今回全くわからなかった。
	2つの案の建設についての費用はわかりましたが、建設後の人件費などの問題も知りたかったです。
	どちらの案も資金がかかる。土地確保の問題など、まだまだ検討が必要だが、自分にとっても身近な事なので、とても興味がわいた。機会があればHPも見てみようと思った。
	新空港建設で喜ぶのは建設業者のみ。あとは誰も喜んでいません。またムダな空港を作るつもりですか？これ以上税金のムダ使いはやめて下さい。
	24時間空港が必要な時代です。(コストと24時間の両立が大切)
	増設案の約4倍の費用をかけて新空港をつくる必要はない。増設案で対応していただきたい。
	・1.で記入したが現在地拡張では飛行時間の短縮になる恐れがある。 ・地権者による借地料の値上げ要求など永久に地権者との関係、しがらみが残る。 ・移転後の跡地利用には夢があり、九州全体の浮揚にも貢献する。 ・根強い近隣空港との機能分担論に対する説得、論破を。 ・近年、発着回数、利用人数が横這い、微減の傾向にあるがすでに容量の限界に達して いる証拠である。 ・7時～22時の到着便数は西鉄大牟田線や市営地下鉄東行きとほぼ同じで、驚かされ る。慢性的な遅延が続く状況は放置できない。 ・将来の問題、対策ではなく現在の問題であると認識すべき。 ・将来の人口減や世界不況を理由に航空需要の減少を唱え、新設反対の意見があるがそ のことは一時的な現象と言える。そうであっても現在地にあってはならない。 ・かつて羽田沖で墜落事故があったが、福岡で同様な事故が起きれば馬出、箱崎あたり になる。
	新空港になった場合、現空港は使われなくなる。まだ耐用年数が来る前に空港施設は取り壊される。滑走路、二重化された誘導路、強化されたエプロン、建て替わった国内線ターミナルビル、国際線ターミナルもこの前建てたばかり。 これらは国の財産と言えるのだが、新空港になれば取り壊される。どのくらいの価値が損失になるのか、算出して示してほしい。そして、この損失分を、新空港建設費に上乗せして示すべきではないかと考える。 取り壊されることはないが、アクセスとしての地下鉄や都市高速は利用客が大きく減るだろう。
	新空港建設に20年なんてかかりません。 関空1期でも10年もかかっておらず、中部に至っては5年で完了しています。 新福岡空港が従来どおりの公共事業でやるとなると、役所の年度主義に引きずられてしまいますから、10年以上かかるかもしれませんが、 株式会社方式でなら、年度に縛られることもなくなるため、償還を急きますから10年以内で十分完了できるはずです。 建設までに風や環境影響の調査、漁業補償交渉が必要ですが、それらを足しても20年なんてありえません。 逆に、現空港の拡張では用地買収に何十年かかるか全く見通しが立ちません。 ご存知の通り、開港から30年、建設決定からなら40年以上が経っている 成田空港では、未だに未買収地が残り、当初計画どおりの空港が出来上がっていない状況です。 成田よりはるかに市街化の進んだ現福岡空港周辺の土地を円滑に取得できることなどありえません。 借地でもよいと諦めるなら話は別ですが、それでも拡張用地の事業所を移転させることは並大抵のことではありません。
	滑走路増設は実現まで問題が多い。 新空港の方が現実的。
	新空港を選択するしかない。 滑走路増設はムリかつ問題が多い、騒音、危険性、能力不足、面積不足、地主の利権継続。
	初期投資に私達の税金がどの位いるのか心配なところもあります
	色々な角度から研究されて、やっぱり新空港を作った方が良いという方向になっていると思いますが、私はずっと今の空港を使っていて不便と感じた事はありません。他の県の友達も福岡空港は近くて良いよね、タクシーで行ってもそんなにお金がかからないし、ぎりぎりまで仕事していても間に合うしと、とても評判が良いです。東区(家のすぐ近所になりますが)に空港ができて、そんな利便性はあるのかと思っています。それに今からは人口減少するし、福岡県は赤字ですよね？
	・税金の使い方がおかしい。もっと国民・県民の為になる使い方をして欲しい。 ・人工島で失敗し、又県民・国民を裏切ったすぐにこんな事をやるのが(考える事)おかしい。 ・一部の人間の金もうけの為にやっているとしか思えない。
	建設費(建物、エプロン、滑走路etc)はコンペで費用をおさえられるのでは。
	不景気の折、税金の無駄遣いはいけない。
	景気対策で国は再び大きな借金を積み重ねようとしています。このような時、無駄な投資は絶対に避けるべきだと思います。滑走路増設という代替案のある新空港はまったく必要がないといえるでしょう。
	どういう対策を講じるか、最終的には国の判断になると思うが、住民の意見を何より尊重すべきだと思う。すでに新宮や三苫地区で説明会が開催されているが、新空港に対しては非常に強い反対の声が上がっている。これでは漁業補償交渉やアクセス鉄道や高速道路などの用地買収は困難を極めるのではないかと思われる。
	福岡県だけではなく近隣の県と共同し九州全体として捉えるべき。佐賀空港など閑古鳥が鳴いていると聞く。佐賀空港への交通のアクセスを良くする事で、佐賀空港を国際空港として有効活用するべき。借金地獄の日本なのにこれ以上の、税金の無駄遣いは許せないし、福岡県の税金の無駄遣いと成らない事

意見分類		寄せられたご意見
		を期待する。
		無駄な公共工事はするな！
		1．北九州市内の知人も福岡空港をよく利用しています。利用者にアンケートを取ってはどうでしょうか。 2．国県市の税金のみの使用でなく、管理会社も負担と聞きました。乗客からも負担してもらったら良いと思います。 3．新空港周辺の音量測定値や交通混雑も影響が大きくなるので、対応も必要になると思います。
		将来の需要増大、24時間化による国際ハブ空港・・・、そんな甘い見通しのための巨額投資、しかも9200億というこれはまた甘い見通し。2兆円以上はかかるはず。それに加え、アクセスの悪化。そんな新空港の話を聞くにつけ、どうしようもない怒りがこみ上げてくる。滑走路増設にするべきです。こんなムダなコストを抑え、医療・福祉に向けるべきです。医者や病院が足りない。
		専門的なことはよく分かりませんが、市民として新空港をつくる方に賛成している方は少ないと思います。こんなに税金をかけて作って、はたしてうまくいくのでしょうか。子供達の未来に負の財産ばかり残さないで下さい！！自然も壊さないで下さい。
		一番最悪の事態は多大な費用をかけて建築しても場所が遠くなった、JRの輸送回数は地下鉄に劣ることにより、利用者が減る、『空港敗れて山河なし』の状態になることです。
		財界案は都合のよい見積もりになっている。しかも建設費の多くを利用者に押し付ける形になっている。そこまでして金儲けがしたいのか。
		貨物ニーズを切り離し、鳥栖など輸送に優位な立地への貨物専用24時間空港の新設を考える余地はないのか。海上は、埋めたら最後取り返しがつかない。維持管理にも、沈下してゆくため、費用を必要とし続ける。どう考えても、福岡空港海上移転はあり得ないように思う。
		名古屋空港は民間（トヨタ）が作って、大変少ない金額で出来たと聞いている。民間に作ってもらったらと思っているが。
		マスコミ等で「現状維持」という案を拝見した事があります。この先、本当に空港利用客は増えるのか、計画初期に戻って考える事も必要だと感じました。県の税金を有効に使って欲しいのが、県民の声だという事を忘れないで欲しいです。
		甘い需要予測とコスト見積もりに基づいた土建屋のための無駄な公共事業のせいで日本は借金まみれになっている。最大の強みである世界一のアクセスを自ら放棄して、今更土建屋のために海上空港建設とは見識を疑う。
		まず根本的によく考えて欲しい。福岡空港の過密化対策のためにこの事業が始まったのだと思うが、現在燃料サーチャージのために便数が減少していること、不景気で利用者が減少していることは周知の事実である。当初便数が増え続けていると言われていた時でさえ、一部の線は増加、一部は減少していたと記憶している。 現実は刻々と変化している、当初の計画・調査を全く疑うことなく今現在無駄なものの為に税金を多額に投入する必要性はいったいあるのかどうかという事を今一度考えて欲しい。
		世界経済や環境問題、更に市・県・国の財政状況を考えればムダな投資はすべきでない。
		都市部へのアクセスを考え、滑走路増設が優位と現段階では考える。安全性を考えると、都市部より海上が良いと考える。バランスと費用対効果であると考える。
		市民に対して現在の環境対策費等を充分周知する努力が必要だと思う
		将来を考えると事業費が多額になるが新空港を希望する。現空港の跡地は県制度廃止で州制度の時庁舎等で活用の道は多いにある。
		市民としてはこれ以上、家計を圧迫させてほしくない。ムダな税金はつかわないで。
		P17「滑走路増設」2000億円vs「新空港案」9200億円　の費用の割りには効果が「新空港案」では少ないように見える。
		改めて考えると興味深かった。しかし新空港は費用のみ掛かりすぎではないか？
		莫大のお金9200億、これは仮の話。それ以上お金がかかった場合どうするのですか？役所の人々は一般市民のくらしをわかっているのですか？
		県知事は三苫の地を見たのでしょうか？福岡県民が全国で一番税金が多い所です。これ以上苦しい生活をさせないで。 滑走路増設。
		新空港建設には多額の資金が必要な為、資金の調達をどの様にされるのか、又福岡市の負担が少なくなるようにして欲しい。又返済方法は空港運営利益で大変を実施すべきである。新空港運営管理は十分研究努力し、赤字経営にはならないよう、黒字経営に最大限の工夫をして下さい。
		9200億ってはかりしれない税金を使って造るべき空港なのか？国は富士空港の失敗したので。
		現空港の環境対策費や危険性等を住民に周知すべきである。
		国の財政厳しき折、何故今まで整備してきた施設を最大限活用する視点に立てないか、理解できない。
		現在ある空港を閉鎖して、新たに9,000億円以上の投資をして建設する事は、非現実的である。既存ストックを最大限に活用し、かつ最小のコストで対応しなければならない。次の段階では「誰が建設するのか」「財源はどうするのか」「どのタイミングで着手するのか」など明確にして、議論をしてほしい。
		・費用の問題：国土の均衡の上でも、最重要視されるべき ・道路等無駄な費用を減らして、福岡空港に振り分けるべき
		とにかく住民に負担となるものはつくるべきではない。空港利用予想も全くあてにならない。それこそ各専門家に予想してもらうとよい。恐らく結果はバラバラになるだろう。
		中部、関空の赤字を見て。同じような事はやめるべき。
		新空港建設に関するする費用を、福祉に回して欲しい。 介護サービスを打ち切られました。これから生活していけない心配で健康状態も悪化しています。老人や障害者・弱者を救済して欲しい。
		福岡空港の需要はここ数年減少しています。需要予測どおりになっていません。 福岡市民も大型公共事業に批判的だった市長を選びました。 格安の滑走路増設案があるなかで、莫大な費用のかかる新空港を建設することは、国民世論が認めることはないでしょう。大きな批判を招くだけです。国はこのことを肝に銘じて判断してほしいと思います。
		建設費用があまりに前面に出ているのでは？30年、50年の総費用の比較が必要。他に騒音、環境、福岡の将来像をもっと議論すべきでは？
		拡張案と新空港案とで、工費を完全に償却し終えるのに何年かかるのか、そのために県民にどのくらい負担を強いるのかを試算すべきだと思う。
		今後人口が減るので、空港関係は増やす必要なし。お金は“介護”に使って！！
		建設族・道路族のまず建設ありきとの考え方は、アイランドシティと同じである。県民・国民のつけは止めるべき。
		はじめに移転ありきならば、それはそれでよいが、事業としての採算性がとれなかった時の責任を誰もとらないという公務員の体質システムには反吐が出る。
		国は新空港建設に予算をつぎ込むくらいなら、現空港内の民有地の買収の方に力をいれるべきではないか。地主からの要望があれば、即時買取りに応じられる充分な予算の確保と、税制上の更なる優遇措置も検討していただきたい。
		今回の福岡空港の将来を考える事は、巨額な資金が掛かるプロジェクトなので、限られた時間かもしれませんが、充分議論を尽くして、九州の将来と子ども達にとって最良の選択をする為に、これからも頑張って下さい！！
		福岡経済界の案は、施設使用料を高額に設定、アクセス利便性の低下など、空港経営を全く考えていない。
		経済界は着陸料を1．4倍にすると平気で言い放っているが、九電の鎌田会長は、仮に電気料金を40%値上げしたらどういう影響が出るかくらい分かるだろう。本気で事業が成立するとでも思っているのだろうか。利便性の低下など新空港の経営環境は非常に厳しいが、経営難にさらに追い打ちをかけるようなものだ。
		費用は処理能力　1.26倍：1.47倍 費用　2000億：9200億 これ以上、市・県民に赤字を押しつけないで。 余りにも無謀と思う。
		「滑走路増設」については今後も重要な経費、「新空港」については整備手法のうえ比較すべきでないか。
		現在の使用の頻度計算は、正確かどうかわからない。 新空港について：処理能力1.26倍　1.47倍で、費用は約2000億、一方は約9200億、赤字財政の国・県・市は、これ以上の赤字は不可。
		現在の使用の頻度計算は、正確かどうかわからない。 新空港について：処理能力1.26倍　1.47倍で、費用は約2000億、一方は約9200億、赤字財政の国・県・市は、これ以上の赤字は不可。
		「那覇空港の構想段階PI」における『費用便益分析（利用者便益の算出）』の違いについて￥￥　那覇空港の構想段階では、利用者便益の算出について、●空港容量制約が緩和され、航空運賃が低下する効果　が考慮されています。 つまり、需要と運賃のバランスに着目し、溢れた需要が消失するまで、航空運賃は上昇するモデルが採用されています。 これは、経済原則に適ったものであり、合理的です。 一方、福岡空港PIステップ4では、詳細版を見る限り、このようなモデルは採用されていないようです。 これでは、経済原則に適った便益が算出されているとは言えません。 福岡でも那覇と同様の手法を採用すべきです。 それを採用しない経済原則から大きく外れた費用便益分析など、意味を成しません。 需要が供給を上回れば航空運賃が上がる、という当然のモデルにすれば、滑走路増設と新空港では、レポートに記載されているような差はありません。 さらに、道路と同様、時間価値を下げれば、新空港へ

意見分類		寄せられたご意見
		のアクセス利便性低下に伴う一般化費用のマイナスも小さくなります。 費用便益分析は、社会経済的効率性という観点から分析されるものです。 ならば、経済原則に適う手法を採用するのは当然のことです。
		国民負担が増す中、滑走路増設という案がありながら、新空港のような巨大事業を推し進めることは絶対に許されない。
		今年6月に行われた朝日新聞の九州の主要企業アンケートによると、福岡空港問題の選択肢として、新空港に賛成したのは87社中のわずか19%これを福岡市内（40社）だけをとっても、新空港に賛成したのは4割程度にすぎない。（アンケートの調査対象企業は東京、大阪両証券取引所1，2部と福岡証券取引所（Qボードを除く）に上場する九州・山口・沖縄の企業（銀行を除く）と主要メーカーの生産子会社など域内の非上場企業）九州や福岡の企業の大多数が新空港に冷めた見方をしている。この状態で経済界の出資金が集まるとは到底考えられない。
		今日の毎日新聞を見ると九州の国会議員も新空港には非常に消極的。支持されていない状況がわかる。新空港は税金の無駄遣いであり反対だ。
		福岡市財界は出しゃばりすぎ。判断するのは国民であり県民。国や県は国民や県民の仕事を代行しているに過ぎない。国や県が財界の意見を代表するのなら、建設費をすべて財界に拠出させ建設し、現在の空港と、旅客や路線数を競わせればよい。
		滑走路増設は実現性が極めて低い。 用地買収ができないだろう。 騒音に対する訴訟が起きて、国は敗訴するだろう。 そもそも、前提となっている国内線側の平行誘導路の二重化さえも、周回道路が確保されない、ターミナル機能が低下するなどの解決不可能な問題があり、早期に実現することはできないだろう。 滑走路増設など無理である。 実現できる案である新空港を選択すべきである。
		滑走路増設は無理がありすぎる。 ①騒音被害が拡大し、公害訴訟で国が再び敗訴する可能性が大、 ②用地買収の難航必至、成田よりもはるかに市街化が進んでいる福岡では無理、 ③容量がたったの1割しか増えず効果が薄い ④仮に滑走路の容量が増えたところで誘導路やスポットなどが絶対的に不足、【結論】滑走路増設は不可能
		財界が自らの負担を300億円程度と公言している。しかしそれはおかしい。 PIレポートには例として550億円とある。税金や利用者負担増によって 賄おうという魂胆のようだ。このような提案は県民として絶対に受け入れられない。 国交省はこのことを了承しているのか？しているとしたら裏取引であり 国民を裏切ったことになる。そうであれば絶対に許さない。答えを望む。
		麻生知事は2002年の新福岡構想の中で、株式会社方式には無理がある、とはっきり述べている。今回は当時の案より建設費が高い。今になって株式会社方式ができるなんて言うのはおかしい。いい加減な見通しをたててはいけない。県民が迷惑するだけである。
		福岡県・福岡市、他の市町村は莫大な借金を抱えている。地方の企業も経済環境は大変厳しい。新空港にこだわる福岡の財界や県は何を考えているのか。財政の破綻を招く危険があり、犯罪行為に等しい。
		リーマンショックなど、色々な事が起こる現状で、予算を多く必要とする事業が必要か疑問です。福岡空港は現状ではパンクに近いことは分かりますが、増設案のような現在あるものを利用して（拡大含む）見直しをしてみれば・・・
		以下は2002年の「新宮沖新空港案」に関しての新聞記事。～福岡にはトヨタのようなエンジン役が見あたらない。福岡商工会議所前会頭の後藤達太氏（西日本銀行取締役相談役）は「以前の九州国際空港構想は、国がやってくれるという雰囲気だった。福岡の経済界に身銭を切る覚悟がある経営者は少ない。結局、国や自治体の資金投入という議論になるのではないか」と言う。（2002.12.18西部朝刊26頁朝日新聞社）この記事一つとっても経済界が資金を集めることが出来るとは思わない。新空港は無謀だといえる。以下は2002年の「新宮沖新空港案」に関しての麻生知事の発言～関西国際空港を例に挙げ、「地面の部分から株式会社でやるのは無理がある。だから関空は大きな赤字になっている。あの方式は我々の地域ではとれない」との考えを示した。（2002.05.08読売新聞社）2002年当時の新空港建設費は8200億円、今回は最低9200億円。建設費がさらに増えているわけであるから、株式会社方式が無理なのは明白。知事自身も認めていることになる。新空港は無理としか言いようがない。
		「地方の破綻を防ぐため消費税の是一率を上げよ」これは全国知事会の主張である。その会長が麻生渡福岡県知事。知事は今まで多くの福祉事業をカットしてきた。「消費税を上げてまで新空港がほしいのか」と言いたい。
		建設費が高ければ着陸料は上がる。着陸料が中部や関空並みでは路線誘致が厳しくる。また3大都市圏の空港との競争でも負けてしまう。
		飛行機を利用する機会が多いため、この問題には関心がありました。 新空港建設の場合費用負担が大きすぎると利便性が損なわれるため 新空港案には反対です。 国際線と国内線との乗継ぎが必要な人の割合はかなり少ないと思います。
		現空港には周辺対策費がかかるという意見がある。周辺対策費のうち、借地料、移転補償費用、防音工事費用は、適正な価格であったとはいえない。防音工事は批判を受けて入札制に移行したようだが、歳出は徹底的に見直すべき。
		・福岡経済界が新空港で負担案を出しているが、納得しがたい内容である。中部国際空港より建設費がかかるにもかかわらず、地元負担は中部空港よりはるかに少なくなっている。こんな自らにだけ都合のいい案を国民が認めるとでも思っているのか？どう見ても筋が通らない。結局税金や利用者に負担させる仕組みになっている。絶対に反対だ。
		新空港だと引っ越しの費用もかかるはずです。不況なのに移転できる企業はどのくらいでしょうか。多くが廃業しないかと心配です。新空港っていいことありませんね。誰のための新空港ですか。庶民の意向を尊重してこんな愚かな計画はやめてください。
		・福岡空港の国際線利用者はビジネス需要が少なく、観光中心である。日本人観光客は今後人口減少などによりあまり増えない。頼りは外国人観光客。ところが新空港になり着陸料が値上げされれば、海外からの便は着陸料の安い他の空港を利用するようになる。もともと海外からの観光客の目的は、阿蘇や温泉、ゴルフなど。新空港になるとこれらの海外からの客が熊本や大分などの空港を利用するようになる。新空港は利便性が悪化すすので、団体客だけでなく個人の旅行客もそれらの空港に取られる可能性がある。安い費用で滑走路増設をし、利便性を保ち、海外からの客を誘致しなければならないと思う。新空港では不利になる。
		・福岡市経済界殿自らは300億円しか出さず、負担は全て国や地方、空港利用者に押しつけ、お金儲けですか。
		今年6月に行われた朝日新聞の九州の主要企業アンケートによると、福岡空港問題の選択肢として、新空港に賛成したのは87社中のわずか19%これを福岡市内（40社）だけをとっても、新空港に賛成したのは4割程度にすぎない。（アンケートの調査対象企業は東京、大阪両証券取引所1，2部と福岡証券取引所（Qボードを除く）に上場する九州・山口・沖縄の企業（銀行を除く）と主要メーカーの生産子会社など域内の非上場企業）九州や福岡の企業の大多数が新空港に冷めた見方をしている。この状態で経済界の出資金が集まるとは到底考えられない。
		1.都心部の建築基準緩和にて、天神・博多駅周辺を除いて空洞化減少が進むのではないか。 2.新空港の場合の概算費用（9,200億）以外の考えられる、その他の費用総額は幾らぐらいになるのか。その費用の捻出先を考えてほしい。
		何でも新しく作れば良いというのではない。福岡はダメになる。それよりも他にやる事があるのではないか？税金ドロボーばかりだ。
		新空港を検討する中では、跡地利用にかかるコストもしっかり見るべきです。また、安全性や騒音問題については、1970年代以前の議論の延長線からは脱却すべきとも考えます。福岡市が何故ここまで発展できたか、「都心から空港までの距離」の要素が大きかったことも評価に含むべきと考えます。
		新空港は投資が大きすぎます。滑走路増設と近隣空港との連携で十分だと思います。道州制を考えるなら、九州他県も発展させるような方向でなければ、うまくいかないと思います。お互いの県のことを考える必要があります。何でも「自分（福岡）が」ではうまくいかないと思います。
		・平行誘導路の2重化は机上の理論どおりに機能するか疑問である。 ・比較要素に経済性が挙げられるが、長期に見れば総論的に差は縮小されると考えられる。
		少子高齢社会となり、人口も減少しているので、今後空港の需要が増加し続けるわけではないと思う。また、現在の利便性を損なえば、利用が減少しないとも限らない。 市の財政のことを考えても、空港に多額の費用をかけるのは望ましくない。
		例えて言えば、現在、カローラに乗っている庶民が将来のことを考え、一つ上の中古車（増築空港）に買い換えるか、高級車（新空港）に買い換えるかだが、再建団体に近づいている県や市が一時金目当てに高級車（新空港）を買うかということだ。
		子供病院移転など、埋立地区を利用するための手段のように思えるので、他に金を回すべきと考えます。
		この世界的な不景気に海上空港を建造してまで全国に誇れる高い利便性を捨てる愚を行ってはならない。将来の需要予測のような無責任発言に惑わされずに福岡の身の丈にあった設備にするよう考えるべき。両案の優劣は誰の目にも明らかなはず。声なき市民は誰も同意見である。両案を比べたりしている時点で既に危ないと感じる。
		結論を急がず、もう少し、議論すべきと思う。不況の中、結論は必然的に滑走路増設案になってしまう。費用だけでは論じられない。
		赤字国家のすることではない。
		多額の税金を使って新空港を建設する必要は無い。素の様なお金があれば医療や福祉のほうに使って欲しい。
		今日の経済状況が良くなる可能性もないのに、多額の税金を使って新空港を建設する必要は無い。税金の無駄遣いはやめて欲しい。長期的な展望を持って私たちの税金を有効に使って欲しい。
		1年間を通して、福岡空港のために支払われる借地料やその他の対策費用などおよそ170億と聞きます。その金額を新しい空港を設立するのに費やしたらよいのではないかと思います。この先、何十年も・・・と考えると、これを支払い続けることよりも賢明なはずです。
		・調べもせず、税金を使う方法しか残さないのは変。 ・知事はこんなレベルで政治を行うのか。 ・選挙で白紙にしたはずではないか。

意見分類		寄せられたご意見
		人の金（ふんどし）ですもうをとることを何とも思わない政治家が、日本を赤字国家にした。責任を取ってほしい。
	6.その他 47 件	
		官庁の方は確かに一つの目的を持って表現する為に骨を折られるが、断念する事も一つの勇気ある決断他といえることは、最近の事例では多くなってきています。
		金をかけての未来はあまり美しいものとならないのでは？本当の未来をもっと考えては（小さな日本を新幹線と空港整備のかけくらべ）
		どうなるのか楽しみにしてます。
		どちらもデメリットがある事がわかった。しかし、一番デメリットが増設また新空港を造った後にも少ない方を選択すべきだと思った。
		好きに任せる。
		他県でやっているように、作ってみて問題が出るような事のないようにして下さい。
		P21を見ると新空港案のほうが検討すべき点が多いので、滑走路増設案の方が良い気がした。頑張って下さい。
		一長一短なので難しいと思いました
		福岡空港がもっと発展する方策が決まるといいです。
		飛行機をあまり利用しないし、空港周辺に住んでいるわけではないので、ピンときません。
		どちらにしろ新しいモノをつくるには、人間の便利さを追求するためにはたくさんの犠牲が出てくるし、仕方ないと思う。
		どちらに決定しても、反論はあると思う。今回の議論みたいに国(県)民に意見を聞いても、結局は上が決めるから実際どうでも良い。地下鉄七隈線の作り方とか間違いすぎだろう。
		現空港、現空港での滑走路増設は問題が多すぎるから反対。 新空港にすべきだ。 現空港（および滑走路増設）は、 ・拡張性がなく容量限界 ・深夜利用ができない ・騒音公害 ・事故が起きた場合に関係のない人が巻き添えに遭う危険性が高い ・高さ制限 ・市街地を分断 など、多くの欠点がある。 すなわち、現福岡空港は都心に近すぎることが問題。 空港のように規模が大きく騒音などの影響を与える施設は、都心から一定の距離が必要。 便利さは大きな犠牲の上に成り立っている。 空港は近ければ近いほど良いというのは誤り。
		説明を聞いてますます迷うようになった気がする。普段めったに空港を利用しないので、何を決定打とするとか難しく感じた。
		新空港建設で何らかの利益を得る財界人が自分達の計算だけしている。そんな人達の意見に決して従うわけにはゆかない。
		総合的に判断すると，滑走路増設よりも，新空港の方が優れています。 ◆発着需要への対応：滑走路増設＝△ 新空港＝○ ◆事業期間：滑走路増設＝× 新空港＝△ ◆アクセス利便性：滑走路増設＝◎ 新空港＝○ ◆乗り継ぎ利便性：滑走路増設＝× 新空港＝◎ ◆利用時間：滑走路増設＝× 新空港＝◎ ◆運航等の確実性：滑走路増設＝△ 新空港＝○ ◆航空路線・便数の拡充：滑走路増設＝△ 新空港＝○ ◆生活環境への影響：滑走路増設＝× 新空港＝◎ ◆自然環境への影響：滑走路増設＝△ 新空港＝× ◆安全性の確保：滑走路増設＝× 新空港＝◎ ◆まちづくりへの影響：滑走路増設＝× 新空港＝○ ◆福岡・九州にもたらす効果：滑走路増設＝△ 新空港＝◎ ◆費用と効果：滑走路増設＝○ 新空港＝○ ◆方策実施の難易度：滑走路増設＝× 新空港＝△
		総合的に判断すると、滑走路増設より新空港の方が優位です。 学識経験者の多くはそう考えています。 新空港に反対する人は、「反対ありき」の人たちです。
		「現空港増設」をお願いします
		様々な角度から比較しておりいいとおもいます。個人的には「新空港案」ですすめていただけたらと思います。
		新空港案実現に向けて期待しています。
		NIMBY(not in my backyard)だけでは将来に禍根を残す。韓国ハブ空港のローカル空港化している現状を是認するのかどうかが問題。
		日本の航空会社は海外勢に負けているいるような気がしますので、海外に負けないホームグランドとして、長期的な視点から福岡空港のことを考えていただきたいと思います。よろしくお願いいたします。
		未来に付けを回すような愚作を残さないようにする
		双方の案のメリット、デメリットは充分理解出来るが、どちらが市民のためになるかと問われると、判断しにくい。
		・今あるものを上手に使う手本を示して欲しい（埋立地への新設は土木的で、前世紀の発想だと思う。時代は変わっている）
		・国家的プロジェクトに対する合意形成には、ある程度専門家のリーダーシップが必要 ・サイレントマジョリティは、スピード感を期待している
		最終の決定を下すのは慎重に行って欲しい。
		福岡市財界が新空港を押しているが、納得できない。県民の意見を最重視するよう 国には求めたい。空港は誰のものか？－国民の財産であり、旅行者や航空会社などの 空港利用者のものだ。
		今後の景気の動向に大きく左右される気がします。
		参考の『滑走路増設案』にYES！の意見にほぼ同意見です。
		財界や政治家たちは利権、私権のため、金を回したいがために新空港案を進めると思うが、絶対に新空港を建設すべきでない。
		福岡県や福岡市は、計画を早く考えすぎだ。もっと地元の人々の意見、地球の声を聞くべきだ。
		当然のことながら知事は県民の意見を尊重し、地元の意見を表明すべきです。財界の意見を取り入れるのであれば、すぐにでも辞職し、民意を問うべきだと思います。福岡の民主主義が問われていると思います。全国に恥だけはさらさないようお願いしたいです。
		新空港反対。福岡空港は国の財産。福岡経済界の金儲けの道具ではない。
		税金を投入する以上、国民（この場合県民）の意見を第一に考えてほしい。その次は空港を直接利用する利用者の声を大事にしてほしい。
		福岡財界のやり方はおかしい。福岡のためというならなぜ県民の意見を聞かずに、勝手に新空港を目指す？自らの利益のためといわれてもしょうがない。事実財界の案は、利便性を低下させ、建設費のほとんどを税金や利用者の払う運賃や施設使用料に上乗せさせるものだ。空港は国民のものであり利用者のもの。身勝手なやり方は絶対に許さない。まずは中立的な立場に立ち、県民アンケートを実施すべき。
		国土交通省、福岡県、福岡市の常識的な判断を期待する。特に国土交通省は、福岡空港の重要性をしっかり認識していただき、リーダーシップを発揮してください。期待しています。
		増設案賛成。新空港案絶対反対です。
		税金を投入する以上、財界ではなく県民の意見を第一に考えてほしい。その次は空港を直接利用する利用者の声を大事にしてほしい。
		新空港を推進する人たちは、今まで福岡空港を使い発展を望んでおきながら、新空港が手にはいるかも知れないとなると、手のひらを返したように、福岡空港は危険だと煽っている。そういう人たちの感情的な言葉には同調できない。
		国の政策に一地方の経済界が口を挟むのはおかしい。国は国民の方向を向いていればよい。新空港なら大きな批判を覚悟すべきだろう。
		麻生知事は滑走路増設を最優先と公約し知事に当選した。その後も利便性を最重視と議会でも答弁している。知事は県民との約束を守らなければならない。知事がぶれることは絶対に許されない。県民の期待に応えるべきだ。
		何故経済界は利用客のことを考えないのだろう。自社商品が1．4倍になったら、売り上げが激減するのは分かっているはずだ。それとも独占企業ばかりだから、値上げし放題とでもいうのか。経済界は自分たちの利益ばかりを追求せず、まず県民の意見を聞け。
		空港の将来対応方策に対して、地元政財界は新空港ありき、大型事業ありきの方針で最初から進んでいるように見えます。もっと慎重に考えて決定してほしいです。
		もう少し時間をかけて、はっきりしていないことを調べてから決めてください。
		なんとなく移設ありきと感じる。
		空港建設に賛成です。
PIについて	1.PIの取り組みに対する意見 102 件	
		基本的に航空業界について素人の為、このアンケートは自分の意見しか言えないため、公平性等も含めかなり疑問が残る。
		もう少し全体的に具体的な意見を見たかった。
		頑張って下さい。あまり福岡県に負担がかからないようにして下さい。
		がんばって空港をよくしてください！！
		出前説明会に出席した人達の意見を聞くと、新空港案ありきの説明に聞こえたという声ばかりでした。周辺住民の将来に関わることなので、開催した以上は質問に真剣に答えて欲しい。くれぐれも経済界の声にばかり耳を傾けずに、平等に検討して下さい。 地球温暖化という子供達にふりかかる問題を棚上

意見分類		寄せられたご意見
		げにして、本当に新しい空港が必要なのか・・・。
		PIのシステムはいいと思いますが、空港の案の資料を見つけるのに時間がかかりました もっと見やすい所にしてください。 また、このアンケートかきながら空港案の資料を逐次見れるようにしてほしいです。
		ステップ2は2006年に実施されたが、現在の経済状態、人口構成など変動要素を加味して再検討する必要はないのか？
		将来利用客にどれだけの負担が生じる可能性があるのか知りたい。 PIの現在の知名度の低さは大きな問題だと思うのですが、PR活動を大々的にしない理由は何ですか？本当に意見を求めている姿勢はあるのでしょうか？
		・需要予測が甘いのでは？（少し横ばいにも見えた） ・PIを行うにあたって、どのくらいの費用がかかっているのか。
		PIという制度について、私は授業で聞いて初めて知りました。制度自体はとてもよいものだと思うので、もっと広報活動に力を入れる必要があると思います。駅や地下鉄内にポスターをはったり、政府（県）のCMで放送するといいと思います。
		PIの制度は初めて知ったけど、このようにとても重大な問題を検討するうえでは非常に大切で価値のある制度であると思います。
		次回のPIにも是非自分なりに考えて意見を寄せてみたいと思います。
		実際にPIによってとり入れた意見をどのように受けとり、どう活かしたかがはっきりとわかる方が良いと思う。
		少なくともステップ2から参加したかったと思っています。もっと広く告知してほしかったとも思いました。
		このようにいろいろな人の意見を聞く事は大切なことだと思います。しかし、一般にあまり知られていないのが残念です。
		空港の「滑走路増設案」や「新空港案」があることは知っていましたが、PIという方法などがあることなどは今日初めて知りました。もっと知りたいと思いました。
		正直、講義を受けるまでレポートの存在を知らなかった。もっと早く知っていたかった。意見を聞いていただきたかった。
		今日はPIについて初めて知った。特に今まで関心を払っていなかったし、いろんな人（多くの人）はこういった方法を知らないのではないかと感じた。もっと多くの市民、県民にPIを知らせる必要があるのではないだろうか。
		PI（ステップ4）が行われていることを知らない人が多いと思うので、もっとアピールした方がいいと思う。
		何回も市民の意見を確認するのは、いいことだと思うけど、もっとはやく事が進めばいいのにと思いました。15って長いですね。
		空港問題は一部の人たちだけで盛り上がっているような気がする。県民を巻き込んで議論する必要がある。少なくとも世論調査をして県民の意志を確かめる必要がある。
		県民の知らないところで勝手に議論が進められている。世論調査をして県民の意志を確認し、施策に反映させる必要がある。川辺川ダムや諫早湾干拓のように ならないようしてほしい。
		地元（住民）の意見を尊重して頂きたいです。
		今後更なる意見を求める場（説明会）を提供されることを望んでおります。
		確かに反対者の声は大きいが、組織だった反対者の声は声のみ大きく、ほんとうの将来が分かっていない。おとなしい無言の賛成者が多数いる事を考えていただき積極的に新空港建設に力を注いでいただきたい。
		県民・市民投票で決定しても良い位の事業では？
		もっと時間をかけて話し合いをしてはいかがでしょうか。オリンピックの時と比べて広報が弱いと思います！
		新空港の事は前々から耳にしていた事ですが、滑走路増設という案があるというのは初めて知りました。もっとメディアなどを通じて滑走路増設案をアピールしてほしいです。
		現状の分析をもう少しスピードアップすべき。
		この問題を県民がどう捉えているのか、詳しく知りたい。意見募集だけでは限りがある。 世論調査を実施すべきである。
		空港地主の意見など聞かなくていい。 彼らはタチの悪い総会屋と同類。 一人当たり年間約1000万円の借地料を、堂々と「生活費だ」と言い切る。 理性もヘッタクレもない。 こんな金の使い方は、一刻も早く止めるべきである。 大手エアライン関係者の意見は聞かなくて良い。 なぜなら、彼らは利用者の立場と相反する、ボロ儲けを企んでいるからである。 現空港ならば、アクセスに胡坐をかいて楽に商売ができる。 また、容量に限界がある現空港ならば、スカイマークのような新規参入を妨害できるから、ボッタクリ運賃を設定できる。 エアラインの立場から見れば当然だが、少しは利用者のことも考えてほしい。
		連絡調整会議の代表案選定方法や絞り込みは、未熟なまま進められているのではないかと私のような素人が見ても感じます。 概要や一般論と一部の数字だけで意見収集しても、良い検討は困難だと存じます。 利用者と空港周囲(予定)住民、航空管制や航空機運航者及び法律、福岡県や福岡市の都市開発計画及び近隣空港や隣県。 つまり一般人、航空管制者と航空機操縦者、法律専門家、地上公共交通運航者、行政関係各部署それぞれの統合的に意見・知識を集約したうえでの提案が必要なのでは。 今後ステップ5や6を行ってもらえないでしょうか。 上記それぞれの立場による意見や助言の提示、より具体的な航空機と利用者(乗客)の動線予測、鉄道と道路整備費用と実現性、都市開発計画、隣県と隣接空港事情、などを現空港改造と新空港造設に盛り込んでもらいたいです。 そして成熟した新たな提案をもとに、PI続けていただければなと存じます。 みんなで共有する財産の検討は、正確にかつ無駄のないように話し合える環境で進められるように望みます。
		福岡県外や海外からの利用者の意見に興味がある。 どちらの案も一長一短あり、判断は難しいと思われるが、県内外、国内外の利用者、企業、住民など多様な利害関係者が納得できるような適切な判断を行って欲しい。
		この問題は福岡県全体の問題です。広く県民の意見を聞き、施策に生かされることを願っています。決して財界など一部の団体の意見だけを聞き入れるようなことはしてはいけません。一昨年の福岡五輪招致のような市民を無視した施策だけはやってほしくありません。意見発表会や、世論調査など、意見収集には工夫を凝らしてほしいと思います。
		過去の世論調査を見たら、県民は明らかに新空港を望んでいない。そのことが施策に反映されなければならない。 福岡空港の旅客数はこのところ何年も減り続けている。離着陸回数も減少傾向だ。需要予測を早急に見直す必要がある。 ステップ1～3まで見てきて、県人口に比べ意見の数が非常に少ないと思う。 マスコミなどの世論調査を利用してはどうかと思う。連絡調整会議が直接行ってもいいと思う。福岡県にとって非常に重要な議題なので、一部の人間によって決められるのは絶対に避けなければならない。その後の政治に混乱をもたらさないためにも。
		説明会に出席して：PIそのものが住民の意見を聞いたとする証拠を残すためだけにある様に思える。一部の行政に対する賛成者の意見のみが大きく取り上げられそうにも感じる。住民には調査を行う手段も資金もない。行政の公正なデータに期待するばかりである。
		どういう対策を講じるか、最終的には国の判断になると思うが、住民の意見を何より尊重すべきだと思う。すでに新宮や三苫地区で説明会が開催されているが、新空港に対しては非常に強い反対の声が上がっている。これでは漁業補償交渉やアクセス鉄道や高速道路などの用地買収は困難を極めるのではないかと思われる。
		新空港予定地の住民は、自衛隊や米軍、騒音、交通量の多い幹線道路、物流団地などがすぐ近くに来ることをわかっているのでしょうか。あらゆる情報をきちんと伝え、県民の判断を仰ぐようにすべきです。ただ意見を投稿してくれるのを待つばかりでなく、全県的に世論調査を実施するなどして、意思を確かめるべきです。県民不在で事業を進めることは絶対に許されません。よろしくお願いします。
		静岡県による静岡空港建設計画にくらべ、事前説明、調査、PRなどが格段に優れていて感動した。
		空港で配布されて意見を募集していることを知った。結果の報告はテレビやニュースで報道されるが、意見の募集も広く行う方がよいのではないか。
		PIについて今まで知らなかったので、意見を考える機会があって良かったと思います。
		非常に面白かったです。ありがとうございました。
		九州全体の空港だから九州全体に意見を聞くべきだと思います。大規模なアンケートをとるなど工夫が必要でしょう。
		意見を募集しているのだから、多くの県民の意見が集められるよう工夫をすべき。毎年のステップでは県民の数に比べ意見が少なすぎるように思う。それから意見を集める以上は、きちんと意見を採り上げていく必要がある。県民の意思が何よりも大切で、一部利益団体の言いなりになるようではPIの意味がない。
		PI方式を特にスバラシイと宣伝しているが、行政がシナリオをつくり、それをこのようなスタイルで民意を聞いたと言うことにしているダケに思われる。計画の本質ではなく、家にたとえばドアの色と、入口の場所を右にするか左にするか程度の意見聴取でしかない。
		初めに「～という案と～という案があり、どちらが良いかが問題です」といったように、ハッキリ言ってもらった方が良かった。
		なんとなく、新設案の方が良いという雰囲気が押し付けられている気がする。
		もっと空港を利用しない人々に意見を聞くべき。これから需要が増えるのは分かったが、それによって空港を利用しない自分にどう影響があるか分からない。
		PIをすることは、とても良いことだと思います。より福岡にとって良い方法で、対処してほしいと思います。
		とても多くの利便性と問題点があがる中で、決め兼ねるのはすごく大変かと思いますが、福岡市民のことを考えた上でより良い結果をもたらして下さい。
		福岡市財界が考えを示しているが、利用者に莫大な建設費の負担を利用料のアップという形で押し付けようとしている。自らの出資はわずか300億円だと

意見分類		寄せられたご意見
		いう。虫のよすぎる案だ。利用者に負担を悪阻つけるやり方は絶対に許せない。 もしそのような形が採用されるというのなら、県民投票にかけて県民の判断を仰ぐべきだろう。
		まず根本的によく考えて欲しい。福岡空港の過密化対策のためにこの事業が始まったのだと思うが、現在燃料サーチャージのために便数が減少していること、不景気で利用者が減少していることは周知の事実である。当初便数が増え続けていると言われていた時でさえ、一部の線は増加、一部は減少していたと記憶している。 現実は刻々と変化している、当初の計画・調査を全く疑うことなく今現在無駄なものの為に税金を多額に投入する必要性はいったいあるのかどうかという事を今一度考えて欲しい。
		福岡五輪招致のときは、私が勤めていた会社にも「賛成署名用紙」が回ってきて半ば強制的に署名させられた。今回も財界が傘下の企業に動員をかけてPIに新空港賛成の意見投稿をさせている可能性がある。県民の本当の意見を知るには、大規模な世論調査が欠かせないと考える。
		新空港案の説明では、だいぶん調査不足の面がある。もう少し再調査して再度地域に説明会をしてもらいたい。
		PIすべて終了していますが、ステップ1～4まで全て恣意的な印象を受けます。方向性は「新空港有りき」に誘導の為のデータと感じます。近隣空港との連携案の検討は不十分！「自由化に逆行」のみで一蹴してしまうのは県民国民を無視した背信行為です。パブリック・インボルブメントも民主的に進めているようで、実は無関心は県民国民を利用していることでしょう？ 誰の為の調査か？調査のやりなおし要求が結論です。（データは新しくすべき）このままで進めることは民意を無視していることしか言えません。意見を出した数も少なく、一部の人達だけで決めている・・・それでいいのでしょうか？ 当方に寄せられた（託された）意見と近日の新聞記事を同封致します。意見収集も12月10日以降に延期になっています。
		PIの進め方に問題があると考えます。
		これまで数回PIをされていますが、やはり県民数から言って少数ですので、最終判断を下す前に住民投票くらいの意見収集機会を作って欲しいです。
		自然環境への影響が大雑把過ぎる。後で後悔しても始まらない。 諫早湾干拓のような状況にならないよう新空港は断念したほうがよい。 西日本新聞によるとステップ4の意見はわずか6000だそうである。 県民500万人に比べるとほんのわずかに過ぎない。もっと客観的に県民世論を 知るため大掛かりなアンケートは欠かせないと思う。ぜひ実行していただきたい。
		やはり需要予測はどう見てもおかしいですね。なぜ旅客が減り続けているのか分析が必要です。容量いっぱいだから増えないという意見もありますが、それならば旅客は減らず高止まりするはずです。搭乗率は上がり、機材は大型化されます。ところが実際は逆のことが起こっています。 PIをやるからには、PIで出された意見、世論を最大限尊重すべきです。そうでなければなんのためのPIかわからなくなります。政財界の意向だけで決めるのなら、PIはいりません。世論の反発を買い事業がストップすることを避けるためにも、世論を重視すべきだと思います。
		2案の中からの決定は一部の委員とで決定するのではなく、幅広い意見聴取（県民投票）により決定されるべきである。
		新空港決定としての方向でのPIであるように思う。この地球を守ること、子孫への宝を残すこと、など人間第一の考えとは思えない。空港が必要第一の考えで、すべて評価、決定している。
		市民の意見を必ず考慮して欲しい。こども病院や人工島など、市町や知事の独断で決めてはならない。市民が決めるべき。
		中間報告で今回のPIでの意見数は6000くらいだという。しかしこれは福岡県民500万人からすると、0．0012%にすぎない。全県的な世論調査などをして、民意をつかみ、今後の方向性に反映させてほしい。決して少数意見だけで物事を決めてはならないと思う。事業を進める上で県民の理解は何よりも大切だからだ。需要予測はなぜこんなに外れるのか？再調査が必要。
		今回このPIを初めて知った。もっとPIを広く伝えて欲しい。HPからもアクセスに手間取った。Web経験の少ない人、苦手な人は見つけきれない可能性があると思う。また、実際に空港の利用者に意見を聞くことが重要ではないかと考える。出発までの待ち時間にアンケートを記載頂いてはどうか？忙しいビジネスマンでも協力すると思う。
		大きな税金をかけてPIをやっているのだから、PIで出された意見など、県民の意見を施策に反映させなければならない。
		当然のことながら、県民の意志を実現する方向に持って行ってもらいたい。知事の意見で決まるのなら、始めからPIなどせず、空港問題を争点にして知事選挙をやればよいわけだから。いずれにしても知事選は必ずやってくる。そのときまで決着が先延ばしになるような事態だけは避けたい。国が決定するに当たっては、民意を尊重すべきだ。
		賛成反対の調査をすれば、反対が多いと思う。私達はバカではない。
		PIへの意見の数だけで方策を決めるのはよくない。いわゆる組織票などが入って、実際の民意を示していない可能性がある。県民を対象に世論調査をして民意を確かめる必要がある。
		県民が何を望んでいるかがすべて 過去何度も世論調査があったがいつも新空港反対は賛成の倍以上だった。 もう一度やって県民の望みを判断してほしい。
		幅広く提案すべし。（多くの人に）
		私たちは最近の報道ではじめてこの計画について知りました。資料の最初に“PI”と書いてありましたが、これまで知らない人ばかりです。関心のない人を振り向かせて、初めてPIだと思います。もう一度ステップ1から再検討願います。
		本当にPIしたんですか？！福岡市民に世論調査して下さい。ステップ3の2008年1月以前に庫の様な検討がされていたことを知っていた人、どのくらいいたんですか？いい加減に財界の意見重視はやめたらどうですか？！
		住民は新設・増設しない案を望んでいるのに、PIの3ステップで十分な議論もないまま勝手に増設か新設の2案に絞られたのは絶対に間違っている。もういちどやりなおすべき。
		意見を纏めるためには、インストラクター的システムより、ファシリテイター的システムでの啓発が必要と考える。
		意見募集期間を延ばしたのはよいことだと思う。ただし、私の周りに意見募集を知っている人はほとんどいない。世論調査を実施して県民がどう考えているのか、集約する必要がある。
		福岡経済界の勝手な言い分は目に余るものがある。県民は経済界を構成する企業の「利用者」であることを忘れるな。空港利用者や県民の声を聞け。
		市民の意見をきくのだから、形だけでなく反映してほしいと思う。
		県民の意見をしっかり集める必要がある。そうしないと決定後に反対され、知事などが反対の意見を持つ者にかわり、事業が頓挫する可能性がある。
		出された意見はしっかり読み分析してほしい。新空港建設のアリバイづくりにだけは利用しないでほしい。
		PIレポートステップ4は立派な冊子に出来上がってますが、こんな多色使いの印刷でなくて結構です。これも税金の無駄使いと思います。
		広報の仕方を見直さないと、たぶん県民の大多数はこの問題を知らないと思う。PIだけで民意を判断してはいけない。世論調査をきちんとして、確認をすることが大切。
		需要予測と実態が乖離しすぎだと思う。需要予測はマイナスになりうるということを想定していない。これでは実態がついてこない。国民の信頼もついてこない。需要予測はマイナスになることも想定し予測の幅を広げなければならない。需要予測はやり直し議論もやり直す必要がある。そうしなければどんな施策を採択しても県民は納得しないだろう。我が家は家族全員議論の推移を見守っている。国民の意見がきちんと施策に反映されるのか、それとも一部団体の意見をとり入れ、民主主義を踏みにじるのか。福岡の民度が試されている。調査をしている方々も、政治家の人たちも、このことをしっかり心してもらいたい。
		「地元の意見を集約」の地元の意見とは誰の意見のことなのか。当然県民の意見のことだと考えるが、財界に寄り添うような結果を出せば県民は反発する。総選挙や知事選など県民が民意を示す場は他にもあり、方針を変えさせる力がある。政治的混乱をもたらすような、やり方だけは避けてほしい。
		当然のことながら、県民の意志を実現する方向に持って行ってもらいたい。知事の意見で決まるのなら、始めからPIなどせず、空港問題を争点にして知事選挙をやればよいわけだから。いずれにしても知事選は必ずやってくる。そのときまで決着が先延ばしになるような事態だけは避けたい。国が決定するに当たっては、民意を尊重すべきだ。でなきゃ選挙で政権交代だ。
		寄せられた意見に対する「考え方」がレポートの繰り返しにしかなっていない。いったい意見を何だと思っているのか？新空港建設のためのアリバイづくりなら、税金の無駄遣いに他ならない。中立公平が聞いて呆れる。福岡県民を馬鹿にするな。次の知事選は必ず新空港反対派の知事を当選させる。
		まず、ステップ1～3について、近隣住民にはまったく知らされてない中で進んでいる。どうしてなのか、地元に直接情報を流すのが一番ではないでしょうか。
		作るのを前提にしたPI、近隣の住民に説明しないやり方はやめろ。出前説明とはとんでもない。申し込まなければ、何も知らずに出来てしまう。とぼけるな。
		当然のことながら、県民の意志を実現する方向に持って行ってもらいたい。知事の意見で決まるのなら、始めからPIなどせず、空港問題を争点にして知事選挙をやればよいわけだから。いずれにしても知事選は必ずやってくる。そのときまで決着が先延ばしになるような事態だけは避けたい。国が決定するに当たっては、民意を尊重すべきだ。
		このままいい加減な需要予測を基に方向性が決まることはおかしい。公共事業は一度進み出すと止まらない性格がある。ここで信頼される需要予測を出す必要がある。 もう一つ、PIで集めた意見を都合よく使うのは絶対にすべきではない。世論調査をして裏付けを取り、県民の意図する方向に持って行くことが行政の仕事。 経済界と癒着することが仕事ではない。税金から給料をもらっていることを忘れてはならない。
		・失われた10年のような状態でも需要は右肩上がりになると予測されていました。しかし、需要予測の基となった2004年以降4年連続で福岡空港の旅客

意見分類	寄せられたご意見
	数は減り続けています。離発着回数も今年に入って大きく落ち込んでいます。これは経済が後退する前からの出来事です。需要予測は外れ、信頼性は全くないと言っていいでしょう。新空港を作るための言い訳は崩れ去りました。需要予測は早急にやり直す必要があります。マイナスになることも含め市民に信頼される精度の高い予測を望みます。 ・意見募集の中間報告が出されていましたが、意見の数が県民の数に比べ極端に少ないと思います。これだけで判断されては正しく民意を反映しているかどうか分かりません。無作為抽出した県民を対象にアンケートをするなどして、民意を確かめる必要があります。 ・広く県民の意見を募集したのだから、県民の世論を尊重するのは当然のことです。福岡市が五輪招致を行ったときは、市と経済界を中心に進め、いくつかあった世論調査では半数以上の市民が五輪招致に反対していました。その後市長選で招致を推進した前市長は敗れました。今回はこのようなことがないようお願いします。空港は国の政策です。一部の人たちの意見がまかり通るようなことが許されるわけがありません。政策には世論を反映させるべきです。 ・募集した意見はきちんと分析して今後に生かすべきです。今までの各ステップを見るととても生かされているとは思えません。また、決して新空港のアリバイ作りに利用するなど、一方に都合のいい使い方はしてはいけません。 ・新空港建設で現在の海岸線などの環境が守れるという保障が全くありません。これから検討するということですが、検討しても環境が守れない可能性があるということになります。また策を講じれば費用も膨らみますし、それで環境が守れるとは言い切れません。新空港に賛成することなど絶対にできません。
	県民で投票すれば良いと思う。
	PIのやりなおしを求めます。時間がなさすぎる。
	中止する勇気ある行政の転換を！！
	はっきり言って、これぐらいの情報では、どう言えばいいのか良くわからない。賛成・反対だけ言っておけばいいのか、細かいこと、専門的なことがこちらにわかるわけがない。言いたいこと、伝えたいことをもっと絞るべき！！
	根拠があいまいと聞く。実測していないのはけしからん。
	・結局説明に来てくれなかった。 ・PIはうそ！ いい加減な計画を知事は本気で検討するのか！
	PIが何のためかわからない。結果が決まっている。
	PIのあり方について疑問を持ちます。環境調査を行っていない段階で意見を求められても返事のしようがありません。PIを行うのであればある程度、様々な調査を行った上で行うべきではないでしょうか。
	意見を戦わせて、正→反→合と発展するのを見たためしがありません。PI、そのものがまやかしですね。これからやり直してくださることを切望します。税金を使うということを、もっと深く考えて痛みを感じてください。
	将来、現状のままではだめだということをわかりやすく大勢の人に案内すべき。
	経済界の言いなりになるのはおかしい。国民の問題だ。みんなに聞くべき。住民投票。
	早く説明に来てほしかった。
2.PIの催し等に関する意見 27 件	
	この特別授業をする意味が分からなかった。でも、今の課題は分かって良かったです。
	今日は空港についてたくさんきけてよかった。すごく興味が持てました。
	90分の中で説明というのは無理があると思うので、もっと時間をもうけるべきだと思った。
	説明する人の態度があまり真摯に感じられなかった。
	貴重な機会を頂き、ありがとうございました。
	今日はありがとうございます。
	もっと映像がある説明の方がいいし、わかりやすいと思う。
	アンケートの会場に4～5名の係りの人がいましたが、夕方の人が多い時間にもかかわらず会場はガランとしていました。あんなに多くは必要ないのではと思いました。
	もうちょっとゆっくり聞けたら良かった
	今までは空港の事業のことなど全然知らなかったけど、どういう状況なのか、これからどういう風になっていくのかなど知れてよかった。
	とても分かりやすい説明で、興味深く聞くことが出来ました。いろいろな問題があって大変だと思いますが、この企画がどんな風になるのか福岡県民として楽しみにしてます。頑張って下さい！！
	説明会の内容には感心しました。様々なシミュレーションをして、問題解決の道筋をつけていくというやり方を具体的に示して下さったのが、今後実務の世界に生きる学生には大変参考になったと思われます。
	このような公共事業は県や市だけで決めていると思っていたが違った。それを知る事が出来て良かった。
	家が空港の近くなので今日の講義は興味深かったです。移転するのは寂しいです。
	空港はかかせないものだと思った。
	今日はありがとうございました。
	お話を聞けてよかったです。ありがとうございました。
	新設や増設のことなど考えもしていなかったけど、色んな意見を皆で出し合って話し合ったのがとても良い機会になった。
	電気をつけたり消したりするので、目が痛くなった。
	説明する際、話し方がとてもききとりやすかった。
	講義に出るまで、今回出前説明会であることは知りませんでしたが、丁寧な説明とパワーポイントで福岡空港の現状を詳しく知ることができました。このような機会がなかったら、きっと空港問題について考えることはなかったと思いますが、説明を聞いたことで関心が持て、また理解も深まりました。
	空港問題についてよく知らなかったので、今回講義を拝聴できて本当に良かったと思います。地元の問題としてしっかり認識できるようになったと思います。TVでこの話題に触れる場合は、より正確に伝えて欲しいとも思いました。
	あらためて考えることのないくらい、詳しく調査してあって、とても分かりやすかった。今回のこの機会を設けてもらったことで興味がわき、真剣に受けとめることができた。
	ディベートおもしろかったです。ありがとうございました。
	奈多公民館での司会の女性は「意見交換会ではないので、意見はひかえて下さい」と言うのですが、このような場でないと意見を言う機会も無く、皆の声に耳を傾けさせるよう努めるべきだったと考えます。
	出前説明会で人口減少社会にあって、巨額の費用をかけてまで増設や新設の必要性が理解できないとの意見が出たのに対しては、きちんとした説明が欲しかったです。
	何回となく説明会にお出で下さり、心から感謝致します。私は飛行場が出来ても、もう年がない。福岡市が誇りになる施設を出来だけ早く作って頂きたい。
3.PIレポートに対する意見 34 件	
	・メリット、デメリットウォッシュ宇約して説明sれた方が良い ・利用者、住民の立場のものがまだない。判断できない ・他の空港例（羽田と成田、伊丹と関空、NYとNJのように）を上げながら、比較した方が分かりやすい ・特に先進事例の利用者や住民の声があると良い
	わかりやすくまとめられていて考えるのに非常に役に立ちました。私個人としては、深味深い授業でたのしかったです。
	レポートはとてもわかりやすかったです。用地買収にどれほどの費用がかかるのかもっと詳しく知りたかった。
	利便性のことも重要だけど、両方の案とも環境に与える影響等をもっと調査してほしいです。どちらの案を選択するにしても、事前調査と実施後の環境のギャップはできるかぎり小さくすべきだと思います。このパンフレットではそういう面がみられないので、気になりました。
	資料の内容や現在福岡空港が置かれている状況はとても分かりやすく、空港に詳しくない人でも易しく比較しやすい内容だったのですが、もう少しパンフレットの専門用語等を分かりやすいものにしたほうが初めて読む人にも読みやすいかと思いました。
	内容が多く難しいレポートだった。滑走路の増設か新空港の比較という形で理解して良いのか？分かりやすく説明していただきたかった。
	P17-20の2案比較においては、何となく「滑走路増設案」に消極的な言葉（～が困難、制約がある）が目立ち、「新空港案」に誘導しているかのような印象も受ける。中立的に2案の比較を行って欲しいと思う。
	P9～P10の専門用語のようなものが理解しづらかったです。（ウィンドカバレッジ）

意見分類		寄せられたご意見
		わかりやすかったし変える必要はないと思います。
		全体的に難しい単語が多かったと思う。
		デメリットの対策があいまいでよく分からなかった。具体的に説明した方がいいと思う。
		どちらの案も資金がかかる。土地確保の問題など、まだまだ検討が必要だが、自分にとっても身近な事なので、とても興味がわいた。機会があればHPも見てみようと思った。
		「増設」か「新空港」かの2つの案に絞った予測に関しての根拠が、あまり具体的でないように感じた。またデータの調査・目的そのものがこの2つに絞らざるを得ないように作られたのではないかという作為を感じる気がする。
		現在は2者選択（新設案と増設案）に偏って議論されている。現状での設備（北九州・佐賀の空港）の有効活用を論題に出さないのか？意図的に2案で進めている印象を受ける。
		初めてレポートを見ましたが、勉強になりました。
		この調査に出てくる金額について、確定分と予想の分を明確に表現しないと間違った判断がなされるのでは。
		滑走路増設にミスリードしたいとの意向がミエミエである。
		レポートの内容が少しややこしいです。
		春日上空の騒音を何とかしてくれ。PIの資料には安全性も騒音も対策費ももっと検証すべし。
		PIレポートは、わかりやすく、興味深かった。
		滑走路を増設する、新空港を作る、いずれにしても、より便利に使われてこそだと思っています。PIレポートの内容は、残念ながら作る側の事情や基準といったものばかりが全面に出ているといった印象です。もっと利用者（一般の利用客ではなく、滑走路の運用者及び利用者すなわちパイロットや管制官を指します）の意見を取り入れるべきではないのでしょうか。せっかく莫大なお金をかけるのですから、誰もが良いと思える計画を作っていただきたいと思います。
		大きな事業なので、PIなどで十分検討されているのがわかりました。PIレポートは詳しい説明（資料）で良いのですが、もう少し簡便なパンフレットが欲しい。
		このPIレポート自体、新空港案よりの意見で出来ているような気がしました。
		資料の内容は大変興味深かったのですが、ことば遣いが少しかたく、わかりにくいな、と感じました。
		最後にわかりやすくまとめていてとてもディベートの時、参考になりました。
		もう少し、読みたくなる様なレポートにして下さい。
		レポートがとてもわかり易く、楽しく議論する事が出来ました。ありがとうございました。
		全体的に文字が多く、専門的でじっくり読む気にならない。一般的なアンケートとしては不適だと思います。
		組合の丁寧な報告書には頭の下がる思いです。とにかくも頑張って下さい。応援しております。
		滑走路増設に不利な情報が意図的に書かれていないようだ。 こんな不適切な情報提供をもとにアンケートを取っても意味はない。
		質疑応答の度に、PIレポートの数字がいかにいい加減な数字なのか分かって腹立たしい限り。現地調査など一度もやったことがなく、“建設ありき”に向けての数字合わせで住民を欺いている。高い金払って、立派なパンフレット作っても、内容が嘘ばかりでは検討以前の問題だ。
		レポートの文字が多く、普通の人が読もうと思わないのではないか？ もっとビジュアル的なものにすべきではないか？ いかにも頭の堅い奴がつくりましたといわんばかりの資料では市民の共感は得られない。
		・根拠があいまい。データがおかしい。
		さまざまな項目について、各案の比較がしやすいようにきれいにまとめてあると思う。
	4.その他	
	5 件	
		福岡空港の検討している内容が良く分かった。色々な方向から考えていることがすばらしいと思った。
		どちらになるか興味がある。
		空港だけの問題として扱われているような印象を受けました。市民との意見交換はもちろん、子供病院の移転問題（緊急ヘリの航空路の進入など）、アイランドシティーなど、他の施策との連携が必要ではないでしょうか。
		地域のある方が発起されなかったら皆全く今迄無関心でした。田舎の悪いところ、隣の人と違う意見でも言おうものなら、村八分的白い目で見られる、まだまだ地元意識が一部の強力者の圧力として現れています。1部の人です。賛成は多いのですよ。
		・実地調査せず、決断する知事は落選するだろう。 ・無責任 ・福津に来た担当者は横着　国民をばかにしている。
平行誘導路二重化について		
	15 件	
		滑走路増設案は、誘導路の二重化が前提となっていますが、この「誘導路の二重化」自体が困難だと思います。 直ぐにできる「当面の対策」にはなりえないと考えられます。 国内線ターミナルの下を流れる吉塚新川はどうなるのでしょうか？ 今も河川法に反した変な場所を流れていますが、まさか、ビルの下を流すわけにはいかないでしょう。 そうなると、外側に付け替える必要があるでしょうが、そんな用地は確保できるわけがありません。 道路下に付け替えるのも、河川法上できないでしょう。 よって、この工事は着手までに相当困難な事態が予想されます。 また、仮に工事着手できても、相当な年月が必要になるでしょう。 したがって、誘導路の二重化は「当面の対策」とはなりえません。 ということは、滑走路増設案自体も、実現可能性が低いと判断せざるを得ません。
		誘導路の二重化は無理でしょう。 ・周回道路が確保できない、 ・ターミナルビルにゲートラウンジ機能が確保できない、 など問題が多すぎる。 本当に空港のためになるとは思えない。
		誘導路の二重化は、実施が決まっているようですが、大いに疑問です。 用地を拡げることなくエプロンを拡げると、ターミナル前面が狭くなります。 そうすると、 ・第一ターミナルビルが細くなり、ゲートラウンジ機能がなくなる、 あるいは、 ・周回道路が確保できない、 の二者択一になりますが、福岡空港ほどの利用者があれば、この2つは両方とも満たす必要があります。 長崎空港も、熊本空港も、鹿児島空港も、ターミナルビルは40mほどの奥行きがあり、 なおかつ、周回道路のカーブサイド側は4車線以上確保されています。 長崎や熊本、鹿児島とは比較にならないほど利用者が多い福岡空港で、これだけランドサイドを苛めては、はっきり言って改悪です。 要するに、現空港は滑走路処理容量以外にも、いろんな限界があります。 市街地空港の限界です。 需要が増えるから、ではなく、とっくの昔から、既に限界なのです。 誘導路の二重化でさえ無理なのに、滑走路増設など論外でしょう。
		福岡空港の有効活用方策私案の概要。 Ⅰ 滑走路の北側に誘導路を新設する。 福岡空港の構造的な問題の一つに国内線ターミナルビルが空港の北側に偏っていることと 誘導路が2重化されていないことがあります。 福岡空港PIステップ1では滑走路の東側誘導路を二重化することによって解決する方策が示されましたが、 Rwy34運用時に脱出誘導路E-5からではなくE-3から離脱するために滑走路の運用効率が下がる問題を解決する為に 絶対に東側誘導路を二重化しなければならないかというと、そうではないと考えます。 単純に滑走路から早期に航空機を離脱させればいいだけの話なので、着陸した国内線航空機を 一旦滑走路西側の誘導路に離脱させることも手段としては考えられます。（この運用は現在実際に行われている様です。） ただし、0番～6番スポットを利用する着陸機が連続して着陸し、0番～6番スポットから1機でも プッシュバック中の機体があった場合を考慮して赤線の新設誘導路を考えました。 万一、Rwy16運用時に新設誘導路を通行するとグライドスロープに悪影響がある場合は、 Rwy16運用時には新設誘導路の通行を禁止することで対処します。 ※Rwy16運用時には誘導路を2重化しても滑走路の処理容量は変化しませんので、 Rwy16運用時には新設誘導路の通行を禁止しても問題はありません。 ・赤線 新設誘導路 ・オレンジ矢印線 脱出誘導路E-5よりも 南側にあるスポットを利用する航空機の着陸後の進路。 ・黄矢印線 脱出誘導路E-5よりも 北側にあるスポットを利用する航空機の着陸後の進路。 ・黄緑矢印線 離陸機の進路 Rwy34運用時には図のように進路を決めれば、 着陸後もスムーズに運用可能であると考えます。 Ⅱ 4番～6番スポットを小型・中型機用に変更して4番～6番スポットそばの誘導路を曲線化させて E-2に大型機が離陸待機しても誘導路を通れるようにする。 Ⅲ 国内線第一ターミナル及び第二ターミナルのスポットを（一部のスポットを除き）大型機用に変更する。 福岡空港は国内線の大型機用のスポットが不足しているので、黄緑線の箇所のスポットを 斜め駐機で大型機用に変更します。（天草・鹿児島・宮崎線等の一部のスポットを除く） Ⅳ 国際線の新設スポットを造ります。 福岡空港は国際線のスポットが不足しているので黄線の位置にスポットを新設します。 Ⅴ Ⅲにより国内線のスポットが不足するので、国内線のスポットを新設します。（尚、場合によっては国内線の第4ターミナルも造ります。） 国内線のスポットを新設する場所はオレンジ線の部分、つまり国際線ターミナルビルの北側で 貨物ターミナルビルの西側になります。 ここには空き地があり、小型機や中型機用なら数スポットは設置が可能な程度の広さがあります。 国際線ターミナルビル横の空き地の状況。 そして国際線ターミナルビルを改装してチェックインカウンターの島を一つ国内線用のカウンターにして ゲートラウンジ機能のみ増築をするか、国内線の第4ターミナルビルを新設するかのどちらかを行います。 国内線の第4ターミナルビルを新設する場合は、 天草、鹿児島、宮崎、札幌、成田、名古屋、中部、沖縄、大阪、関西、東京線以外の国内路線用なので 規模的には大きなターミナルビルは不要で、北九州空港と同程度の規模のターミナルビルで充分だと考えられます。 福岡空港の有効活用方策私案

意見分類	寄せられたご意見
	の推定事業費。 エプロン等 10億円 国内線第4ターミナルビル 45億円 （北九州空港ターミナルビルと同額） 合計 55億円 他に追加で費用がかかったとしても100億円以下で施工可能と考えられます。
	滑走路増設では処理容量が1割しか増えない。しかも、滑走路増設の容量は、「誘導路の二重化」が前提。誘導路の二重化自体がスムーズに行くとは思えない。東側に用地を拡張せずに二重化しようとすると、周回道路が確保されないとステップ1詳細版にはっきり記載されている。これは交通管理者が認めるはずがない。周回道路を確保しようとすると、ターミナルビルがビルと言うより通路にしかならない。これでは滑走路の容量は少し増えても、ターミナル容量が激減する。国内線だけで、最低でも2000万人対応のターミナルにする必要があると考えられるが、これでは鹿児島空港並みである。おまけにカーブサイド延長も全然足りなくなる。400万人対応の国際線ターミナルビルよりもはるかに能力は劣る。前提となる誘導路二重化でさえ、実施に向けた問題が山積みで、いつ完成できるか目処が立たないと考えられるのに、滑走路増設などできるわけがない。
	国交省は本当に二重化が出来ると思って提案しているのか？
	二重化は空港側の情報（これはほんの少しだが）しかないので良くわからないが、既存ストックの有効活用は、周りへの影響を最小限にしつつ、今の能力の拡充を図ることだと思うので、道路や他の交通との乗りかえを十分検討していなければやるべきではない。
	二重化によって、早くできる、早く済むはウソ。検討不足。特に二重化については、情報が少なすぎ。
	滑走路増設は実現性が極めて低い。 用地買収ができないだろう。 騒音に対する訴訟が起きて、国は敗訴するだろう。 そもそも、前提となっている国内線側の平行誘導路の二重化さえも、周回道路が確保されない、ターミナル機能が低下するなどの解決不可能な問題があり、早期に実現することはできないだろう。 滑走路増設など無理である。 実現できる案である新空港を選択すべきである。
	誘導路の二重化でさえ、実現不可能でしょう。 周回道路の問題、ターミナル機能の問題、など、当面の対応策にさえなりえない問題が多過ぎます。 誘導路の二重化にも、実現までには、これから10年以上はかかるでしょう。 これでは、新空港とそう変わりません。 ということは、誘導路の二重化が前提となっている滑走路増設など、実現の目処が立ちません。 素直に、一刻も早く新空港が開港できるよう、速やかに行動すべきでしょう。 もはや、選択肢は新空港しかありません。
	誘導路の2重化は、新空港の場合では無駄な投資にならないのか。きちんと説明してから実施してもらいたい。
	福岡空港では、羽田空港以上にゲートの運用がタイトです。つまり、既に福岡空港では、今以上の増便はゲート（固定スポット）の制約から困難な状況にあると言えるでしょう。このゲート不足の問題は、現空港で誘導路を二重化しても、滑走路を増設しても、解決できません。ターミナルの用地を大きく拡げるしか手段はありません。つまり、誘導路の二重化や滑走路の増設では、実質的には今以上に増便を可能にすることはできないと考えられます。実質的に今以上の増便を可能にするには、新空港しか選択肢はありません。
	並行誘導路の二重化についてもマイナス面の意見があったのではないか。（PI（ステップ4）に寄せられたご意見とそれに対する考え方を見た）
	・平行誘導路の2重化は机上の理論どおりに機能するか疑問である。 ・比較要素に経済性が挙げられるが、長期に見れば総論的に差は縮小されると考えられる。
	平行誘導路の二重化をしても、スポット数が増えるわけではない。 だから、滑走路の容量が増えるからといって、本当に発着回数を増やせるかは怪しいのではないか？ 当面の策として誘導路の二重化をするというなら、どういう絵になるのか、図面で示すべき。 誘導路の二重化は、改善策とはならないと思う。
その他	
31	件
	埋立地、リバレインetc. 無駄が多い
	同上
	ないです。
	空港はすごく大切なものです！
	特になし。
	特になし。
	特にないです。
	特にないです。
	なし
	なし
	実際に福岡空港に行ってみたくなった。
	北九州－伊丹便は新設されないのか？
	福岡空港を利用したことがないので、こんな問題があることを知らなかった。
	反対者は何をやっても反対。将来の事は考えない。今自分が良ければ良い。さびしい時代になりました。
	現在の第2ターミナルの手荷物検査場を増やして欲しい。もう少し人の導線を考えて配置を見直すようにして欲しい。
	財界が新空港を薦めているが、着陸料を1．4倍にするなど経営者感覚を疑うようなずさんさである。まったく信用できない。
	本当にこども病院移転・空港のことは確実にやめて、難民・福祉に援助してください。人として気持ちがあるなら市長は給料いらないと思います
	今現在、国内線検査ゲートを増やしてほしい。金曜の19時頃10分は並ぶのが当たり前になっている。
	新潟－福岡　直行便1日2往復を再開させて下さい。
	興味が持てなかったので、あまり考えられなかった。
	旅行者として福岡空港へ降り立った。来る時はどの到着ロビーか、又帰路の乗り場も判りにくかった。唯、都心から地下鉄で乗車時間が短いのは良かった。
	もう人工島はいらない！！
	議員のふところに金がいかない事だけを望みます。
	むずかしい
	・人をバカにしているのではないか。役人のくせにいばるな。 ・根拠がないくせに、国家施策とは情けない。経済界との癒着に違いない。
	新設反対。
	サービス悪い。日航の株主なので、日本航空しか利用していませんが。
	知事は白紙にしたくせに、また言い出すなんてずるい。
	時代に逆行している。サミット議長国があきれる。
	・根拠が間違っている。 ・知事は誤った情報で決めるのか。
	二重建設反対

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

意見分類			寄せられたご意見
抜本方策　将来対応方策について	滑走路増設案について	1　代表案の選出や内容について	① 代表案の選出について 1　件 福岡空港の新設、拡張のコンセプト PIがP4に至るまで発着枠の拡大ありきである現状を憂慮。 P4での拡張の場合の提示案は、基本的に反対。第一に拡張ありきであり、福岡空港の拡張後の効果は、日米構造協議以降に建設された新空港の現状と何ら変わりない結果に終わるのは必至である。どうせ空港を拡張するのであれば、建設費用に見合う需要を着実に見出す必要があり、旅客ターミナルビルの東西分離論は、ナンセンスである。どうせなら、東西どちらかにターミナルビルを統合させた2案をP4に提示すべきであった。 国土交通省航空局の管轄下で現在、クローズドパラレルの運用は伊丹空港以外なく、北米などの主要空港のような本格的運用実績はないので、提示されている運航可能回数の数値に疑義がある。1時間あたりの発着数は、大型機と小型機の割合が変われば、当然インターバルの時間も変動し、離陸する大型機のインターバルの間に着陸機の横断が可能になる場合も想定される。また、高速脱出誘導路の数によっても数値は変動するので、根拠となるデーターを具体的に提示すべきである。更に、福岡空港の拡張案の場合、空港の敷地面積が限定されるので、今後は、運航機材のダウンサイズ化の傾向がある事も考慮し、より厳密に対処すべきである。 ② 代表案の内容について 1　件 私は30年以上前、福岡市の職員として空港対策の業務の担当を命じられ、周辺(騒音)対策、国際線の土・日曜開催の実現に、死にもの狂いのように働き、3年間でほぼ問題を処理し終わり、特に土日用の開港は福岡空港、福岡都市圏のためと考え、国の各省庁の同意、ご協力を得て完全に実現しましたが、御用始めの時に市長、助役から感謝されたものは良いのですが、直後に職場で倒れ過労死の一歩手前で戻ってきた者です。それだけにこの問題に関しては関心が人様より深く、気にしておりました。しかし、過去の者が出る幕ではないと思っておりました。しかし、PIレポート(ステップ4)を拝見し、その素晴らしい内容に更にその感を深くすると同時に、利用者の利己中心的な意見だけが依然として高いように感じ、数ある主張の一つにでもなればと思いギリギリになって愚見を認めました。葉書に入りきらず別紙にしてすみません。 空港の改修案について これは、全面否定します。 ・安全に絶対ということはありません。ファントムやガルーダや部品の落下、更に市街地上空を進入して着陸する今の状態は心配でもし同じ事故が起これば、空港の存続は勿論、利便性の問題は吹き飛んでしまいます。 ・滑走路を増設して便数が増えれば、危険性も騒音も増え、地元の人(乗っていない人)に迷惑をかけることになります。 ・滑走路の増設については、私の在職中、当時の空幕長は法律上不可能だと言いました。当時と同じ構想で安全と言われても、そうですかとは言えません。盛土など段差をつけるなど何を考えているのやらと思います。やめるべきです。空港、航空交通の問題はその位のスタンスをもって将来を考えておくべきです。JALでさえリニアカーの研究を進めていたでしょう。国策としてJRとJAL(ANA)との共存を図る時が来る筈です。 ③ その他 0　件
		2　需給逼迫緩和の視点について	① 発着需要への対応について 1　件 福岡空港の新設、拡張のコンセプト PIがP4に至るまで発着枠の拡大ありきである現状を憂慮。 P4での拡張の場合の提示案は、基本的に反対。第一に拡張ありきであり、福岡空港の拡張後の効果は、日米構造協議以降に建設された新空港の現状と何ら変わりない結果に終わるのは必至である。どうせ空港を拡張するのであれば、建設費用に見合う需要を着実に見出す必要があり、旅客ターミナルビルの東西分離論は、ナンセンスである。どうせなら、東西どちらかにターミナルビルを統合させた2案をP4に提示すべきであった。 国土交通省航空局の管轄下で現在、クローズドパラレルの運用は伊丹空港以外なく、北米などの主要空港のような本格的運用実績はないので、提示されている運航可能回数の数値に疑義がある。1時間あたりの発着数は、大型機と小型機の割合が変われば、当然インターバルの時間も変動し、離陸する大型機のインターバルの間に着陸機の横断が可能になる場合も想定される。また、高速脱出誘導路の数によっても数値は変動するので、根拠となるデーターを具体的に提示すべきである。更に、福岡空港の拡張案の場合、空港の敷地面積が限定されるので、今後は、運航機材のダウンサイズ化の傾向がある事も考慮し、より厳密に対処すべきである。 ② 事業期間について 0　件 ③ 将来の拡張性について 0　件
		3　利用者利便性の視点について	① アクセス利便性について 1　件 福岡空港新設に反対です。 理由； ・国内線を新幹線に取られる（別に航空会社の見方をするわけでは無いですが、関西に行く際も、飛行機を利用していましたので…） ・新設に多額のお金がかかる。（そういう金があるなら、福祉にまわして欲しい）など 私に決定権があるのでしたら、現福岡空港を、〝国内線＋韓国、上海、香港などの近場の国際線〟にし、現佐賀空港に協力してもらい、現佐賀空港を、〝九州の国際線空港〟にします。 ※関東も、「東京都」ではなく、「千葉県」に成田空港はありますので、「九州の国際線を絶対福岡県に置く必要は無いと思います。 ※しかも、佐賀空港ですと、鳥栖JCT（高速）に比較的近いので、外国人観光客にとっては、九州の観光地を回るのにもいいのではないかと思います。新宮ですと、鹿児島や宮崎はいまでも遠いのに、もっと遠くなります… ※それに、福岡市内へ出るのに、高速バスを使えば、1時間もかからないと思うので、現佐賀空港も便利だと思います。 よく国際線を使用しますので、現福岡空港に国際線があったほうが、助かりますので、個人的には現福岡空港への増設案が一番いいのですが、（家は志免町ですので）騒音など（東区や大野城）を考えますと、これ以上増やすのはどうなのかな？と。（地元の意見は私ではわかりませんが…） 福岡空港はとても便利です。今からも、この〝利便性〟を持続して欲しいです。 ② 乗り継ぎ利便性について（ターミナル配置、設備含む） 1　件 福岡空港の新設、拡張のコンセプト PIがP4に至るまで発着枠の拡大ありきである現状を憂慮。 P4での拡張の場合の提示案は、基本的に反対。第一に拡張ありきであり、福岡空港の拡張後の効果は、日米構造協議以降に建設された新空港の現状と何ら変わりない結果に終わるのは必至である。どうせ空港を拡張するのであれば、建設費用に見合う需要を着実に見出す必要があり、旅客ターミナルビルの東西分離論は、ナンセンスである。どうせなら、東西どちらかにターミナルビルを統合させた2案をP4に提示すべきであった。 国土交通省航空局の管轄下で現在、クローズドパラレルの運用は伊丹空港以外なく、北米などの主要空港のような本格的運用実績はないので、提示されている運航可能回数の数値に疑義がある。1時間あたりの発着数は、大型機と小型機の割合が変われば、当然インターバルの時間も変動し、離陸する大型機のインターバルの間に着陸機の横断が可能になる場合も想定される。また、高速脱出誘導路の数によっても数値は変動するので、根拠となるデーターを具体的に提示すべきである。更に、福岡空港の拡張案の場合、空港の敷地面積が限定されるので、今後は、運航機材のダウンサイズ化の傾向がある事も考慮し、より厳密に対処すべきである。 ③ 利用時間について 0　件

意見分類	寄せられたご意見
4 環境・安全の視点について	④ 運航等の確実性について 0 件
	⑤ 航空路線・便数の拡充について 0 件
	① 生活環境への影響について 3 件
	先日、朝日新聞に福岡空港「拡張か新規か」で新聞に掲載されていました。 内容は拡張の利便性ばかりで、安全性、生活環境問題はなく、新空港と現空港の時間的な差ばかりでした。また、近隣空港の連携、全日空の佐賀、北九州、福岡空港利用の客に割引サービス開始、航空各社が新規空港に反対していること等の内容でした。福岡空港は都心に近く利便性はいいが、安全面、生活環境面で大きな問題がある。この問題を解決するのが先決と思う。新規空港は都心から遠い海上か民家がない所に作られています。生活環境を安心させるためと思う。また24時間運用できるように。福岡空港は毎年借地料(84億円)、TV受信障害対策・移転対策・騒音対策費(74億円)支払われています。この経費は莫大な経費です。また福岡市の発展もありません。航空法高さ制限で建物は天神地区74m以内、博多駅近く45m以内と制限されているため、周辺に高層ビルが建ち、都心に建てられないいびつな構造になりつつあります。都心の発展のためには都心の高さ制限を解除し、高層ビルが建設できるようにしないと発展はありません。新空港と現空港の時間的な差は15-20分ではないでしょうか？他空港は1時間以上かかります。あまりに都心に近く、安全面では大きな問題です。現空港拡張より新規空港が最善と思います。福岡空港は福岡市民の空港ではありません。福岡市民の利用勝手ではなく、周辺地域の利用も考えてください。新規空港は「古賀インター」に近く福岡北九州方面へも簡単に行けます。
	福岡空港新設に反対です。 理由; ・国内線を新幹線に取られる(別に航空会社の見方をするわけでは無いですが、関西に行く際も、飛行機を利用していましたので…) ・新設に多額のお金がかかる。(そういう金があるなら、福祉にまわして欲しい)など 私に決定権があるのでしたら、現福岡空港を、"国内線＋韓国、上海、香港などの近場の国際線"にし、現佐賀空港に協力してもらい、現佐賀空港を、"九州の国際線空港"にします。 ※関東も、「東京都」ではなく、「千葉県」に成田空港はありますので、「九州の国際線を絶対福岡県に置く必要は無いと思います。 ※しかも、佐賀空港ですと、鳥栖JCT(高速)に比較的近いので、外国人観光客にとっては、九州の観光地を回るのにもいいのではないかと思います。新宮ですと、鹿児島や宮崎はいまでも遠いのに、もっと遠くなります… ※それに、福岡市内へ出るのに、高速バスを使えば、1時間もかからないと思うので、現佐賀空港も便利だと思います。 よく国際線を使用しますので、現福岡空港に国際線があったほうが、助かりますので、個人的には現福岡空港への増設案が一番いいのですが、(家は志免町ですので)騒音など(東区や大野城)を考えますと、これ以上増やすのはどうなのかな？と。(地元の意見は私ではわかりませんが…) 福岡空港はとても便利です。今からも、この"利便性"を持続して欲しいです。
	私は30年以上前、福岡市の職員として空港対策の業務の担当を命じられ、周辺(騒音)対策、国際線の土・日曜開催の実現に、死にもの狂いのように働き、3年間でほぼ問題を処理し終わり、特に土日用の開港は福岡空港、福岡都市圏のためと考え、国の各省庁の同意、ご協力を得て完全に実現しましたが、御用始めの時に市長、助役から感謝されたものは良いのですが、直後に職場で倒れ過労死の一歩手前で戻ってきた者です。それだけにこの問題に関しては関心が人様より深く、気にしておりました。しかし、過去の者が出る幕ではないと思っておりました。しかし、PIレポート(ステップ4)を拝見し、その素晴らしい内容に更にその感を深くすると同時に、利用者の利己中心的な意見だけが依然として高いように感じ、数ある主張の一つにでもなればと思いギリギリになって愚見を認めました。葉書に入りきらず別紙にしてすみません。 空港の改修案について これは、全面否定します。 ・安全に絶対ということはありません。ファントムやガルーダや部品の落下、更に市街地上空を進入して着陸する今の状態は心配でもし同じ事故が起これば、空港の存続は勿論、利便性の問題は吹き飛んでしまいます。 ・滑走路を増設して便数が増えれば、危険性も騒音も増え、地元の人(乗っていない人)に迷惑をかけることになります。 ・滑走路の増設については、私の在職中、当時の空幕長は法律上不可能だと言いました。当時と同じ構想で安全と言われても、そうですかとは言えません。盛土など段差をつけるなど何を考えているのやらと思います。やめるべきです。空港、航空交通の問題はその位のスタンスをもって将来を考えておくべきです。JALでさえリニアカーの研究を進めていたでしょう。国策としてJRとJAL(ANA)との共存を図る時が来る筈です。
	② 自然環境への影響について 0 件
	③ 安全性の確保について 2 件
	先日、朝日新聞に福岡空港「拡張か新規か」で新聞に掲載されていました。 内容は拡張の利便性ばかりで、安全性、生活環境問題はなく、新空港と現空港の時間的な差ばかりでした。また、近隣空港の連携、全日空の佐賀、北九州、福岡空港利用の客に割引サービス開始、航空各社が新規空港に反対していること等の内容でした。福岡空港は都心に近く利便性はいいが、安全面、生活環境面で大きな問題がある。この問題を解決するのが先決と思う。新規空港は都心から遠い海上か民家がない所に作られています。生活環境を安心させるためと思う。また24時間運用できるように。福岡空港は毎年借地料(84億円)、TV受信障害対策・移転対策・騒音対策費(74億円)支払われています。この経費は莫大な経費です。また福岡市の発展もありません。航空法高さ制限で建物は天神地区74m以内、博多駅近く45m以内と制限されているため、周辺に高層ビルが建ち、都心に建てられないいびつな構造になりつつあります。都心の発展のためには都心の高さ制限を解除し、高層ビルが建設できるようにしないと発展はありません。新空港と現空港の時間的な差は15-20分ではないでしょうか？他空港は1時間以上かかります。あまりに都心に近く、安全面では大きな問題です。現空港拡張より新規空港が最善と思います。福岡空港は福岡市民の空港ではありません。福岡市民の利用勝手ではなく、周辺地域の利用も考えてください。新規空港は「古賀インター」に近く福岡北九州方面へも簡単に行けます。
	私は30年以上前、福岡市の職員として空港対策の業務の担当を命じられ、周辺(騒音)対策、国際線の土・日曜開催の実現に、死にもの狂いのように働き、3年間でほぼ問題を処理し終わり、特に土日用の開港は福岡空港、福岡都市圏のためと考え、国の各省庁の同意、ご協力を得て完全に実現しましたが、御用始めの時に市長、助役から感謝されたものは良いのですが、直後に職場で倒れ過労死の一歩手前で戻ってきた者です。それだけにこの問題に関しては関心が人様より深く、気にしておりました。しかし、過去の者が出る幕ではないと思っておりました。しかし、PIレポート(ステップ4)を拝見し、その素晴らしい内容に更にその感を深くすると同時に、利用者の利己中心的な意見だけが依然として高いように感じ、数ある主張の一つにでもなればと思いギリギリになって愚見を認めました。葉書に入りきらず別紙にしてすみません。 空港の改修案について これは、全面否定します。 ・安全に絶対ということはありません。ファントムやガルーダや部品の落下、更に市街地上空を進入して着陸する今の状態は心配でもし同じ事故が起これば、空港の存続は勿論、利便性の問題は吹き飛んでしまいます。 ・滑走路を増設して便数が増えれば、危険性も騒音も増え、地元の人(乗っていない人)に迷惑をかけることになります。 ・滑走路の増設については、私の在職中、当時の空幕長は法律上不可能だと言いました。当時と同じ構想で安全と言われても、そうですかとは言えません。盛土など段差をつけるなど何を考えているのやらと思います。やめるべきです。空港、航空交通の問題はその位のスタンスをもって将来を考えておくべきです。JALでさえリニアカーの研究を進めていたでしょう。国策としてJRとJAL(ANA)との共存を図る時が来る筈です。

意見分類				寄せられたご意見
		5 まちづくりや地域振興の視点について	① まちづくりへの影響について	1 件
				先日、朝日新聞に福岡空港「拡張か新規か」で新聞に掲載されていました。 内容は拡張の利便性ばかりで、安全性、生活環境問題はなく、新空港と現空港の時間的な差ばかりでした。また、近隣空港の連携、全日空の佐賀、北九州、福岡空港利用の客に割引サービス開始、航空各社が新規空港に反対していること等の内容でした。福岡空港は都心に近く利便性はいいが、安全面、生活環境面で大きな問題がある。この問題を解決するのが先決と思う。新規空港は都心から遠い海上か民家がない所に作られています。生活環境を安心させるためと思う。また24時間運用できるように。福岡空港は毎年借地料（84億円）、TV受信障害対策・移転対策・騒音対策費（74億円）支払われています。この経費は莫大な経費です。また福岡市の発展もありません。航空法高さ制限で建物は天神地区74m以内、博多駅近く45m以内と制限されているため、周辺に高層ビルが建ち、都心に建てられないいびつな構造になりつつあります。都心の発展のためには都心の高さ制限を解除し、高層ビルが建設できるようにしないと発展はありません。新空港と現空港の時間的な差は15-20分ではないでしょうか？他空港は1時間以上かかります。あまりに都心に近く、安全面では大きな問題です。現空港拡張より新規空港が最善と思います。福岡空港は福岡市民の空港ではありません。福岡市民の利用勝手ではなく、周辺地域の利用も考えてください。新規空港は「古賀インター」に近く福岡北九州方面へも簡単に行けます。
			② 福岡・九州にもたらす影響について	1 件
				先日、朝日新聞に福岡空港「拡張か新規か」で新聞に掲載されていました。 内容は拡張の利便性ばかりで、安全性、生活環境問題はなく、新空港と現空港の時間的な差ばかりでした。また、近隣空港の連携、全日空の佐賀、北九州、福岡空港利用の客に割引サービス開始、航空各社が新規空港に反対していること等の内容でした。福岡空港は都心に近く利便性はいいが、安全面、生活環境面で大きな問題がある。この問題を解決するのが先決と思う。新規空港は都心から遠い海上か民家がない所に作られています。生活環境を安心させるためと思う。また24時間運用できるように。福岡空港は毎年借地料（84億円）、TV受信障害対策・移転対策・騒音対策費（74億円）支払われています。この経費は莫大な経費です。また福岡市の発展もありません。航空法高さ制限で建物は天神地区74m以内、博多駅近く45m以内と制限されているため、周辺に高層ビルが建ち、都心に建てられないいびつな構造になりつつあります。都心の発展のためには都心の高さ制限を解除し、高層ビルが建設できるようにしないと発展はありません。新空港と現空港の時間的な差は15-20分ではないでしょうか？他空港は1時間以上かかります。あまりに都心に近く、安全面では大きな問題です。現空港拡張より新規空港が最善と思います。福岡空港は福岡市民の空港ではありません。福岡市民の利用勝手ではなく、周辺地域の利用も考えてください。新規空港は「古賀インター」に近く福岡北九州方面へも簡単に行けます。
		6 事業効率性の視点について	① 費用と効果について	0 件
			② 方策実施の難易度について（用地、周辺社会基盤への影響、運航（制限表面）条件含む）	0 件
		7.その他		0 件
抜本方策 将来対応方策について	新空港案について	1 代表案の選出や内容について	① 代表案の選出について	10 件
				新設移転について 私の30年来の考えとして、国の基幹空港は、北海道・東京・福岡・沖縄に絞ることだと思っています。（名古屋に大阪は国内線主要港としては不要）その上で、福岡空港は以西、以南へのハブ的空港として整備すべきです。全国に空港をいろいろ造るのは良いとしても、今更不況空母でもあるまいし、航空政策を確立し、福岡の重要さを再認識して貰いたいと。 ・利便性を声高に唱える人達（関心の無い人が黙っているだけで）陸上交通システムの利用を考えることです。既にFUK（CTS、MKN）は航空の便利さはありませんTYOについても、新幹線の進捗によって利便性を航空交通に求める必要はやがてなくなるでしょう。更にリニアカーが実用化されれば、FUK-TYO間は航空機は使う必要はなく、リニアカーの進化を急ぎ、これは国策としてすぐには無理でしょうが、近未来の目標として、少なくともTYO－FUK間は交通のバックボーンとして頭の中において空港の問題を考えておくべきだと思います。 ・化学燃料ガブ飲みの交通手段は陸上交通の手段で代われるものは思います。そしてリニア新幹線を手段として付けること。 ・私が着任してすぐの時、助役に対し安全と環境、用地借料のこと等から空港の奈多沖への移転したら半年遅かったと言われました。海の中道構想が固まったのだそうでした。当時は大変残念でしたけれども、今新しく移転構想が浮上して、大変意を強くしております。 ・只今となって私は奈多沖よりも新宮の方がベターだと考えます。奈多は志賀島という障害物（？）があり、又周辺に騒音をまき散らす場所ではなくなっております。 ・新宮の場合、アクセスとしては既存のJRと私鉄の高速化を進めること、都市高速道路の延伸をすべきです。博多駅を起点として考えたとしても、現空港との時間差は30分以内程度のことだろうと思うし、利用客にとって自宅から空港までの時間差は声を大にするほどのものではない筈です。しかも、24時間利用できることになるのです。
				まったく同じ空港なのに、新福岡空港は新千歳瀬空港の12倍も高い空港を造ろうとするのか 新千歳空港・建設費980億円（550haクロスパラレル3000m滑走路2本+15万haターミナル込み） 新宮沖福岡空港・建設費1兆1400億円（560haクロスパラレル3000m滑走路2本・ターミナル別途） まったく同じ規模の空港が陸上ならこんなに安くなります。
				・陸上滑走路1,000m建設費100億円 国内陸上空港の1,000m滑走路あたりの平均建設費は100億円。つまり3000m滑走路2本では600億円。一番建設費が高かった山岳空港の広島空港で、3000m滑走路1本で910億円。2本で1820億円ということになります。 ・新宮沖は1兆5000億円 試算では9500億円ほどになっていますが、これは海上連絡橋や取り付け道路、事務経費、漁業補償費などが計上されていません。また、波浪が烈しく、水深が深い新宮沖で、波穏やかな関西空港より建設費が低いのもおかしなことです。さらに海上空港では不同沈下の問題があり、佐賀空港、北九州空港、関西空港何れも建設費が当初の5割増しになっています。建設費の高騰は必至です。 ・福岡新空港は海上空港のように騒音問題がない糸島半島に 糸島半島は天神から20キロ圏で、新宮沖と代わりませんが、建設費が安い。半島ですから離着陸は海上に抜け、騒音問題がありません。滑走路左右方面の騒音も山並みで消され問題がありません。建設費は陸上ですから、上記のように安価です。取付け道路、鉄道も周船寺付近から、それぞれ西九州道、地下鉄の延長が可能。空港関連施設や関連産業用地もふんだんにあります。陸の孤島の九大は騒音もなく、空港、高速道、鉄道の設置でアクセスが便利になり未来が開けます。新宮沖に1兆5000篠円を使うつもりなら、糸島半島は、用地・補償・アクセスともで推計3800億円ほどなので、残る1兆1200億円ほどを市街地再開発や新産業創出など、さまざまな案件に使えますがいかがでしょう。 ・新空港は便利で安価な糸島半島へ
				●アクセス建設費が安い糸島半島新空港 アクセス道路も鉄道も地下鉄、西九州道があり、半島一帯は開発されていないので建設費用も安価です。県南からは月隈ランプから福重まで都市高速があり、都心にバスや車が集中することがありません。新宮沖や志賀島沖では香椎・新宮とも住宅や建物が集積し、アクセス鉄道、道路の建設が困難で費用も莫大に建設も長期になります。現在でさえ渋滞する東区方面の都市高速は3-4分ごとに行きかう空港連絡バスや県南、県外からのバス、車が加わりパンクするのが眼に見えています。
				●糸島空港で利用客増になる北九州空港 新宮沖では北九州に近くなり、ただでさえ低迷する北九州空港の利用客がさらにダウンします。板付けより20キロ西になる糸島空港なら、北九州からの利用客も距離を考え、北九州空港を利用することになるでしょう。
				●新空港は便利・安全・安価な糸島半島へ　便利で、建設費もアクセス建設費も安価で、パイロットが安心な陸上空港 パイロットにすれば海上空港がいくら巨大な人口島でも、大空から見れば航空母艦に降り立つのと変わらないといいます。関西空港など沈んでしまえと言い切るパイロットも居ます。それほどパイロットに海上空港は悪評です。航空会社にとっても、いつも潮風を浴びる海上空港は航空機の淡水洗浄などのメンテが必要で、現在のように駐機させたり、台風時の避難空港になりません。くわえて、巨額な建設費を要する海上空港では利用料も高額になり、就航を躊躇し

意見分類	寄せられたご意見
	たり、取りやめたりする海外の航空会社も多くなるでしょう。本気で未来を見据える空港を造るつもりなら、建設費の安い陸上空港、ここでは糸島半島にすべきです。
	●運行が難しい新宮沖と志賀島沖空港 新宮沖も志賀島沖も空域が航空自衛隊芦屋基地とバッティングします。旅客機の下りの降下がより手前になり、芦屋の発着と完全に重なり危険です。糸島半島なら空域の重複は避けられ、より安全な運行ができます。
	●多様なアクセスが空港発展のポイント 現福岡空港の利便性は博多駅から5分の立地が強調されていますが、福岡空港発展のポイントはべんりで多様なアクセスです。市内、県内、県外から福岡空港経由の福岡行きバス便があり、例えば基山など5-6分毎にバスがあって、待たずにいつでも空港へ向かうことができます。佐賀空港など空港へのアクセス手段がありません。全日空のパイロットの話では、全国アクセスワーストワンの空港だといっています。空港利用向上は実は、空港へのアクセスがいかに便利かにかかっています。糸島半島の場合、博多湾を水上バスの運行ができます。人口島、天神、早良第二都心からも水上バスでアクセスできます。波が荒い外海の新宮沖や志賀の島沖では水上バスは運行できません。JR鹿児島本線を地下鉄貝塚と結べば県北からも空港直行が可能です。この線の開発は県北からの天神、早良区等への通勤利用もでき、東区方面からの渋滞緩和にも寄与します。県南からの空港利用は基山辺りからトンネルで直通路の開設も考えられます。
	●地下鉄・高速道・跡地開発は容易 開発に苦闘する人口島ですが、都心に近く地下鉄・高速道があり、JRからタクシーで5分の距離にあり、353haの用地がすべて平坦で新たな整備工事が要らず、開発が容易という土地は全国でも希少です。 ●新空港は近くて便利・安全・安心で空港の発展が見込める糸島半島へ
	●新たな起債や借金がいらない糸島空港 国内で建設費が一番高かった広島空港は3000m滑走路1本で910億円。二番目が静岡空港2500m滑走路1本で500億円(3000m換算600億円)。静岡空港は周辺及び関連整備費を含め1900億円を起債せずに通滞予算で、毎年150億円処理していくことで建設しました。九大の造成工事でも岩盤がなかったということで土木工事は容易だと思いますが、仮に広島空港並の難工事だとして、空港建設費1820億円、周辺整備を静岡空港並みとして1400億円、合計3220億円。空港建設の75%は国負担なので、実際の費用負担は2415億円。IO年償還で年あたり241.5億円-150億円(現在の地代・環境対策費)新たな費用は年91.5億円、これを県と市で負担すると45、75億円で新たな起債もありません。 ●1兆円規模の空港建設は民間になり、地元負担は90%になる新宮沖、志賀の島沖、1兆5000億円の工事費の地元負担は1兆3500億円 1兆円を越えた関西空港、中部国際空港は民間建設で地元負担が90%に及んでいます。パナソニックを始めとした関西経済界、トヨタを始めとした中部経済界と異なり、脆弱な福岡経済界で1兆円の負担ができるでしょうか。 ●新宮沖の五分の一の費用で、国際基準の空港ができる糸島半島空港。地元業界にも工事参加ができる糸島 海上埋め立てができるマリコンは3社ほどだといわれています。空港工事の80%は土木造成工事なので、陸上なら地元企業も参加できます。工事費用が安く地元企業にも恩恵がある空港になれます。 ●糸島半島は志賀島沖より都心から近い べんりで工事費が安く、地元企業にも恩恵があり、九大も浮揚する糸島空港。
	② 代表案の内容について 24 件
	●運行が難しい新宮沖と志賀島沖空港 新宮沖も志賀島沖も空域が航空自衛隊芦屋基地とバッティングします。旅客機の下りの降下がより手前になり、芦屋の発着と完全に重なり危険です。糸島半島なら空域の重複は避けられ、より安全な運行ができます。
	こういうところに飛行場を造って騒音はないというとウソになるが、地質調査も海流の流れもわからない状態で「ここしかないよ」というやりかたはあまりに乱暴ではないかと思う。もう少し慎重に検討した方がいいのではないか。
	ウインドカバレッジ98%とあるが、冬季は非常に風が強い。98%というのは実態に合わないのでは。海の中道のデータを使っているが地上何メーターのところで測っているのか。津屋崎はかなり遠く、地形も違う。新空港予定地は、外海に面し潮の流れも強い。外海に造られた空港はないと聞いている。
	津屋崎は干潟の前にあり潮流も風力も違う。磯崎鼻は波、風の荒さが違う。候補地で観測しないで何の実測か。アセスメント等を踏まずに決定する前に計測すべきじゃないのか。
	海の中道の数字・津屋崎の数字はありえない。ここで暮らしてる人は皆わかっている。きちんとデータをとって出したら、皆さん助かる。今のパラレルの新空港は絶対できない。もう一度、九大の観測所ではなく、空港予定地にお金をかけて、カバレッジの計測をしてほしい。今更、STEP2、3に戻ってやるというのはそれぞれの組織の中では難しいと思うが、ウインドカバレッジの計測をもう1回、PIの一環としてやるということを皆さんの組織の中で考えてもらいたい。
	今すぐにウインドカバレッジの計測をきちんとすることが必要である。国交省の職員がやれば、定点観測はそんなにお金かからないのではないか。シンクタンクに丸投げせず、国交省とか地元の県・市の連絡協議会の人と私たちの代表も入れてもらって観測すればいい。それが、合意と納得の調達である。そういう努力をしようとしないから怒っている。観測点を決めましょう。目の前が1点。奈多の波止に1点。新宮ゾーンの防波堤のところに1点。計3点、おそらく1千万ずつかけたら3千万でできる。分析しても5千万でできる。3ヶ月とればいい。地元でこの3点を提案する。
	既存のデータで一番大事なことを決めている。9600、9200億という工事費を既存のデータで、しかもいい加減な絶対あり得ないデータで決めている。今首をかしげられたが、1週間今から毎日、三苫の海岸に行ってみるべき。新空港をパラレルに造って、北西の季節風が10メートルふく日を見てみるべき。このいい加減なデータに基づいて、PIをやるのは本当にペテン。データそのものにパブリックが入らないのはおかしい。
	奈多漁港に行ったらわかる。風が強いということは。特に冬は。だからこそ、サーフィンが流行るが、飛行機にとっては天敵。パイロットがいってた。やはり観測ステーションをつくることが必須条件だと思う。現場でないと、すべて机上になる。津屋崎のデータを解析するのも机上ならば、海の中道と2つのデータから方角を出している。実際、陸も海も観測地点を設けるのは国の責任だ。国が国民に対して、きちっと示すべき。
	九大の観測ステーションの前にワタリ半島というものがある。北風はあれに受ける。ちょうどワタリ半島をずっと囲んだところにあれがある。斜め前にある。北風はこう来ますから。ここに観測地点があって、ワタリ半島がここにある。北風はこれに受け、くるくる回っている。こういう状態のところに建っている。だからまるっきり参考にならない。そして、海の中道は山の中にあり、なおあてにならない。現地も見ないで数字をだしている。
	津屋崎のステーションの数値を使って、尚かつ不正確なデータ。それでこのゾーンを決めてしまうのは、納得できない。空港ができますよと決まってから、観測をしますというのは、子供が聞いても、できないかもしれないのに、どうして最初に決めたのかと言う。空港を増設するにしろ新設するにしろとんでもないお金がかかる。観測所を、三苫沖に造る労力とお金を比較した場合、観測所の方が簡単と子供でもわかる。大きな空港を造る、新設する、増設することより、まずは観測することを先に考えた方がよいのではないかと思う。
	観測ステーションを国の責任で建てるべき。これは必要不可欠な行政行為。福岡空港は第2種で国が設置管理する空港です。国際線が入っているのでみんな勘違いして国際空港と思うが、2種で国際空港ではない。今回の場合も国が最高の責任者。だから、ステーションの建設費を国が出すべき。
	(風の)観測は予算が無いと言っているが、これは、次のステップに行くためには大切なことである。
	(新空港建設が)決まってからの(風の)調査は、何の意味もない。ゾーンが決まって、観測塔を何基か建てて、風の状況を見ると言われても何の参考にもならない。
	詳細版のP73の飛行ルート。新空港の場合は、急進入になる。芦屋基地との兼ね合いや、実際の運用にあたっては、安全性を考慮し、異なった運用を行うこともあると書いてあるが、芦屋との関係で本当に安全性が保たれるのか。それとも芦屋空港を新空港に移転するなどの考えもあるのか。
	ウィンドカバレッジについて、冬季の96%の数値が、今の予定地(横に水平の滑走路)に対する横風(北西の季節風)のカウントにはなっていないことが、この資料を見るとよく分かる。ちなみにこのステーションの機能は、2004年から計測不可能ということで、今年の12月半ばに廃棄されている。そういう数値を使って、しかも2002年までの3年間の数値を使って、しかも今の空港の形ではない北西に平行である滑走路やクロスの滑走路の空港を前提に図られたウィンドカバレッジである。この辺りについて疑義があることが前回質問した目的で、それをもう一度きちんと計りましょうと、なぜなら海の風をきちんとわかることがこの空港が本当に適するかどうか、設立できるかどうかの重要なポイントだからです。空港に賛成反対ではなく、事実としてこういう風があるところには空港は無理ですよという話になる。ところがここにトリックが一つある。回答欄には、「現地調査は方向性が決まった後に実施し、測定値を満足できない場合は、滑走路の位置や向きの変更なども必要と考えています」とあり、これはどういう意味かというと、ウィンドカバレッジが満足するように滑走路の向きを変えましょうということです。今の空港予定地には磯崎鼻があり、標高は60m。今の滑走路を90° 変えると磯崎鼻があるので、離着陸ができなくなる。解決策は沖に出すしかなくなり、水深が深くなり工事費用が上がる。多分その時には、誤差の範囲だという話でそのまま新空港の建設は進められると思う。ですから、今のこの段階で、本当にかかる工事費を出すためにも、ウィンドカバレッジをきちんと計算した上で、今の空港の予定地について、もう一度精査をして、その上で工事費を出して、現空港の増設案と新空港の経費をきちんと比較した上で決めるということが、今やらなければいけないことだと思う。それを是非考えていただきたい。このままでいくと、昔やったウィンドカバレッジの数字を基に工事費が決まり、滑走路の向きが決まり、予定地が決まり、進められてしま

意見分類				寄せられたご意見
				う。だから、何度も言うが、反対賛成の前の段階として、このデータの信憑性をきちんと精査する必要があると思う。
				問題は、津屋崎ステーションのロケーション。ここでは北の風がシャットアウトされており、ウィンドカバレッジの数値に影響している。
				(既設の)このステーションは老朽化し、2000年を超えた段階では計測の信頼性が薄くなってきており、そのため2003年でストップしている。なので、今使われているデータは、このステーションの最後、命が尽き果てるときのデータだということも念頭に置いてもらいたい。
				相島のロケーションは、灯台は風が来ない位置。絶壁で風が上に上がる。三苫でも同じ現象で海のすぐそばだと無風になり、三苫の絶壁を風が上がっていく。三苫の絶壁にはすごい風が吹き付けるが、上がった道路は無風。同じように灯台の位置もその場では無風になる。97%は非常に風が弱いのを前提とした数値。九大のデータはデタラメなのではなく、数値はあっており、国交省もそれを基に計算しているとは思うが、先程申したように、あのステーションは残念ながら条件が悪い。あのステーションのデータは残念ながら空港の調査には使えない。
				観測点は必ず作るべき。磯崎鼻と奈多漁港、新宮漁港の3ヶ所。データが信用できないまま行われている。このままでいくと国、県、市など権限を持っているところが決めてしまい、住民はなすすべなく見守るしかない。データがきちんと取れるところに予算を使って、データを出してもらいたい。それが3年かかろうが、それまではゼロオプションでいい。ゼロオプションでも福岡空港の航空需要は賄えることが立証される。空港なんて作る必要はない。増設も必要ない。
				新宮の時に海図を持ってきた方がいて、12～13mのところは、一番岸に近い丘側のところ。新宮のところはえぐれている。地元の方は知っている。非常に深くなっている。500haの中には、もっと深い沖合がある。にもかかわらず最低のところをいって、さらに新宮の時には海面から上に10m上げるといっていた。16mと10m違うと思うが。
				最低の水深しかわからないんじゃないか。9,200億では足りないんじゃないかという話。海底の変形を測定もせずに積算している根拠が危うい。この9,200億の金額自体が違う。
				(水深について)平均値で計算した場合と実際の凹凸を加味して計算した場合では、差が出てくる。
				この図面を見ると磯崎鼻の突端にくっつくように書いてあるでしょう。実際工事というか、調査が始まったときに、この計画の内容ではうまくいかんということで、方向を変えたり、もしくは岸にくっつけたり、そういう変更はあるのか。
				3つ質問がある。第1は、ウインドカバレッジが志賀島・奈多ゾーンのほうが有利といわれたが、それは海の中道公園の陸地で測ってるから有利なのは当たり前ではないかということ。2点目はアクセスが約900億円となっているが、これは高速道路の建設費が含まれていると答えた方と、まだわからないと答えた方といるが、どちらが本当なのか。3点目は、市民意見交換会でも18名中13名が新空港に反対多数と新聞にも載った。電気大学の先生もPIの量・質ともに、もともと検討するものがおかしいとコメントしている。ということは、本当にPIが活かされるなら、できないというのが本当の意見だと思うが、この18名の中に福岡空港の組合の方が来ていたが、飛行場を古くなった場合に、改良してほしいというと、もう新しい空港ができるから、しないという回答が来ているが、どこかではもう決まってるようにしか思えない。PIというのは、どういうことなのか。
			③ その他 0 件	
		2 需給逼迫緩和の視点について	① 発着需要への対応について 6 件	福岡の新空港建設には絶対に反対です。 福岡空港の定期便はここにきて減便が続き、現在の空港でも十分に対応できる状態です。今後も増が見込まれることは難しいと思います。現空港の拡張も必要ないのではないかと思います。私の周りの多くの空港利用者も現在の場所そのままでいいと言っています。 新空港をつくることは、税金の無駄遣い、自然環境破壊以外の何ものでもありません。市民の意思を無視した暴挙であると思います。 そもそも、強風が吹くことの多い玄海灘上に、航空機が安全に着陸できるとは思いません。水深もかなり深く、埋め立て工事も難しいと思われます。新空港建設は非現実的であり暴挙です。 新空港の建設に対してあらためて強く反対させていただきます。
				◎新空港(三苫沖)設立大反対 〇麻生県知事をはじめ、有識者は造る方向で活動している。 〇一兆円の国税を使い大借金をしてまで何故造らなくてはいけないか又、子供たちにツケをのこしてでも造ろうとする姿勢が理解出来ない。ムダな空港造りに税金を使うのに国民は黙っていない福岡がヤリ玉に上げられる 〇今の空港がパニック状態でいまにもパンクするように言っているが外国の空港に比較してもまだ余裕がある、イギリスのヒィースロー空港は秒単位(10秒～15秒)の離発着であるが福岡空港の場合はピィークの時でも分単位でしょ、 〇そんなに公共事業がほしいのか、ムダな事ばかりやっていればやがて日本は破綻するでしょう 〇人口は将来増える見通しはなく、減少することが明白である 〇麻生県知事・有識者は政治家と全く同じ考えで借金してでも公共事業をやろうとしている。 〇今の空港を整備拡充すべきである、また一県に二つの空港があるのは福岡県だけである。北九州空港との有効的な運用を推進すべきである。 以上
				◎新空港設立大反対 ・麻生県知事をはじめ有識者も造る方向で活動している。 ・1兆円の大借金をしてなぜ造らないけないか。子供達にツケを残してでも造る姿勢が理解できない。(ムダな空港づくりに税金を使うのは国民は黙っていない) ・空港がパニック状態で今にもパンクするようなことを言っているが、外国の空港に比べてみてもまだ余裕がある。イギリスのヒースロー空港は秒単位(10秒～15秒)の離発着である。福岡空港の場合はピーク時でも分単位である。 ・公共事業、ムダなことばかりやっていればやがて日本は破綻する。 ・人口が将来増える見通しはなく、減少することは明確である。 ・麻生県知事、有識者は政治家と同じ借金する事を何とも思っていない。 ◎今の空港の拡充整備をすべきである。
				需要が増えることがわからない。お金も全て国ではなく地方も負担するはず。銀行から借りる場合は、県が支払う可能性がある。また、民間の企業といっても福岡の企業は本当に出せるのか。地域としては漁業補償権の算出など密着した情報を聞きたい。税収が増えて雇用が増えるといわれてもピンとこない。工事も中央ゼネコンが中心で、地場産業にはお金が回らない。騒音も75Wが基準なので、74Wでは対象にならない。苅田町に聞いたところ、税収は揮発税が200万円あるが、空港整備負担金が5000万円いるので、4800万円の赤字らしい。私たちは空港がすごく欲しいわけではなく、厚恩がいる。苅田町としては、海の埋立土砂を空港に出しているので必要。北九州市は税収7億円でほとんどがスターフライヤーの法人税。津屋崎には法人税は落ちない。今日の出前が最後であり、なぜこの地域にもっと早く来ないのか、PIとは何か、有識者はなぜ来ないのか疑問。苅田町では漁業権の算出方法も教えてもらい、皆さんが思っているものと2桁くらい違うと言われた。苅田町には議員からも他の行政職員からも問い合わせはないとのこと。私たちは誰に聞けばいいのか。環境アセスや騒音などもう少し噛み砕いて説明してもらわないとわからない。
				・ 新空港案について反対。税金の無駄使い、自然破壊になる。必要ない。必要があれば増設案を望む。利用者は減っている。今後も増えない。福津市で説明会をもっと回数を多く。
				・新空港案について反対。需要予測に疑問、税金の無駄使い、自然破壊になる。北九州・佐賀空港との連携を望む。上の人間が話し合いに顔出すべきだ。
			② 事業期間について 0 件	
			③ 将来の拡張性について 0 件	
		3 利用者利便性の視点について	① アクセス利便性について 8 件	新聞を見て、私も意見を述べたいと思いペンを取りました。 絶対反対です。こんなに便利な空港はありません。旅行に行く時、空港に朝6:30集合とかありますが、新空港になったらいったい何時に起きればよいのでしょうか？それだけではありません。お金の問題もあります。新空港を作るのに賛成の方達がお金を出すのならまだしも差が多すぎると思います。今の時代なるべく借金しないに越した事はないと思いますが、福岡県もいっぱい借金があるんじゃないんですか？違いますか。近くに北九州・佐賀空港があるんですから利用しない手はないと思います。お願いします。財界の言いなりにならず、利用者の声を聞いてください。生かしてください。東京　大阪　名古屋へは、こ

意見分類	寄せられたご意見
	れからはJRを利用します。
	福岡空港新設に反対です。 理由; ・国内線を新幹線に取られる(別に航空会社の見方をするわけでは無いですが、関西に行く際も、飛行機を利用していましたので…) ・新設に多額のお金がかかる。(そういう金があるなら、福祉にまわして欲しい)など 私に決定権があるのでしたら、現福岡空港を、"国内線＋韓国、上海、香港などの近場の国際線"にし、現佐賀空港に協力してもらい、現佐賀空港を、"九州の国際線空港"にします。 ※関東も、「東京都」ではなく、「千葉県」に成田空港はありますので、「九州の国際線を絶対福岡県に置く必要は無いと思います。 ※しかも、佐賀空港ですと、鳥栖JCT(高速)に比較的近いので、外国人観光客にとっては、九州の観光地を回るのにもいいのではないかと思います。新宮ですと、鹿児島や宮崎はいまでも遠いのに、もっと遠くなります… ※それに、福岡市内へ出るのに、高速バスを使えば、1時間もかからないと思うので、現佐賀空港も便利だと思います。 よく国際線を使用しますので、現福岡空港に国際線があったほうが、助かりますので、個人的には現福岡空港への増設案が一番いいのですが、(家は志免町ですので)騒音など(東区や大野城)を考えますと、これ以上増やすのはどうなのかな？と。(地元の意見は私ではわかりませんが…) 福岡空港はとても便利です。今からも、この"利便性"を持続して欲しいです。
	都市計画の基盤を支える交通アクセスの方策を策定して公開することは、その都市計画的な事業のプロセスにおいて最も重要な事項と思われます。福岡市の「近未来の交通整備の未来像」を策定して市民に公開することが、更なる、新空港事業・アイランドシティ事業のおいて有利に展開する要因になるものと考えられます。 近未来の都市計画の方策として福岡新空港と福岡都心とをモノレール(地下鉄・JR)にて結ぶ交通サクセス策定する。アイランドシティを経由することにより、アイランドシティの事業性・地価ポテンシャルを向上させることが期待できます。福岡西部の百地浜開発と並ぶ、福岡東部の新都市施設の構築が期待されています。現在、低迷しているアイランドシティの事業性を将来的に優位に展開するためにも、このような交通アクセスの将来的な未来像を策定して公開する必要があります。
	新設移転について 私の30年来の考えとして、国の基幹空港は、北海道・東京・福岡・沖縄に絞ることだと思っています。(名古屋に大阪は国内線主要港としては不要)その上で、福岡空港は以西、以南へのハブ的空港として整備すべきです。全国に空港をいろいろ造るのは良いとしても、今更不況空母でもあるまいし、航空政策を確立し、福岡の重要さを再認識して貰いたいと。 ・利便性を声高に唱える人達(関心の無い人が黙っているだけで)陸上交通システムの利用を考えることです。既にFUK(CTS、MKN>は航空の便利さはありませんTYOについても、新幹線の進捗によって利便性を航空交通に求める必要はやがてなくなるでしょう。更にリニアカーが実用化されれば、FUK-TYO間は航空機は使う必要はなく、リニアカーの進化を急ぎ、これは国策としてすぐには無理でしょうが、近未来の目標として、少なくともTYO－FUK間は交通のバックボーンとして頭の中において空港の問題を考えておくべきだと思います。 ・化学燃料ガブ飲みの交通手段は陸上交通の手段で代われるものは思います。そしてリニア新幹線を手段として付けること。 ・私が着任してすぐの時、助役に対し安全と環境、用地借料のこと等から空港の奈多沖への移転したら半年遅かったと言われました。海の中道構想が固まったのだそうでした。当時は大変残念でしたけれども、今新しく移転構想が浮上して、大変意を強くしております。 ・只今となって私は奈多沖よりも新宮の方がベターだと考えます。奈多は志賀島という障害物(？)があり、又周辺に騒音をまき散らす場所ではなくなっております。 ・新宮の場合、アクセスとしては既存のJRと私鉄の高速化を進めること、都市高速道路の延伸をすべきです。博多駅を起点として考えたとしても、現空港との時間差は30分以内程度のことだろうと思うし、利用客にとって自宅から空港までの時間差は声を大にするほどのものではない筈です。しかも、24時間利用できることになるのです。
	・陸上滑走路1,000m建設費100億円 国内陸上空港の1,000m滑走路あたりの平均建設費は100億円。つまり3000m滑走路2本では600億円。一番建設費が高かった山岳空港の広島空港で、3000m滑走路1本で910億円。2本で1820億円ということになります。 ・新宮沖は1兆5000億円 試算では9500億円ほどになっていますが、これは海上連絡橋や取り付け道路、事務経費、漁業補償費などが計上されていません。また、波浪が烈しく、水深が深い新宮沖で、波穏やかな関西空港より建設費が低いのもおかしなことです。さらに海上空港では不同沈下の問題があり、佐賀空港、北九州空港、関西空港何れも建設費が当初の5割増しになっています。建設費の高騰は必至です。 ・福岡新空港は海上空港のように騒音問題がない糸島半島に 糸島半島は天神から20キロ圏で、新宮沖と代わりませんが、建設費が安い。半島ですから離着陸は海上に抜け、騒音問題がありません。滑走路左右方面の騒音も山並みで消され問題がありません。建設費は陸上ですから、上記のように安価です。取付け道路、鉄道も周船寺付近から、それぞれ西九州道、地下鉄の延長が可能。空港関連施設や関連産業用地もふんだんにあります。陸の孤島の九大は騒音もなく、空港、高速道、鉄道の設置でアクセスが便利になり未来が開けます。新宮沖に1兆5000篠円を使うつもりなら、糸島半島は、用地・補償・アクセスともで推計3800億円ほどなので、残る1兆1200億円ほどを市街地再開発や新産業創出など、さまざまな案件に使えますがいかがでしょう。 ・新空港は便利で安価な糸島半島へ
	●アクセス建設費が安い糸島半島新空港 アクセス道路も鉄道も地下鉄、西九州道があり、半島一帯は開発されていないので建設費用も安価です。県南からは月隈ランプから福重まで都市高速があり、都心にバスや車が集中することがありません。新宮沖や志賀島沖では香椎・新宮とも住宅や建物が集積し、アクセス鉄道、道路の建設が困難で費用も莫大に建設も長期になります。現在でさえ渋滞する東区方面の都市高速は3-4分ごとに行きかう空港連絡バスや県南、県外からのバス、車が加わりパンクするのが眼に見えています。
	●多様なアクセスが空港発展のポイント 現福岡空港の利便性は博多駅から5分の立地が強調されていますが、福岡空港発展のポイントはべんりで多様なアクセスです。市内、県内、県外から福岡空港経由の福岡行きバス便があり、例えば基山など5-6分毎にバスがあって、待たずにいつでも空港へ向かうことができます。佐賀空港など空港へのアクセス手段がありません。全日空のパイロットの話では、全国アクセスワーストワンの空港だといっています。空港利用向上は実は、空港へのアクセスがいかに便利かにかかっています。糸島半島の場合、博多湾を水上バスの運行ができます。人口島、天神、早良第二都心からも水上バスでアクセスできます。波が荒い外海の新宮沖や志賀の島沖では水上バスは運行できません。JR鹿児島本線を地下鉄貝塚と結べば県北からも空港直行が可能です。この線の開発は県北からの天神、早良区等への通勤利用もでき、東区方面からの渋滞緩和にも寄与します。県南からの空港利用は基山辺りからトンネルで直通路の開設も考えられます。
	安全性を最優先して移設が望ましい。また東アジアとの交流も考えると新空港がよい。現空港の利便性を言う人がいるが、新宮なら30分以内でアクセスでき利便性は悪くない。
② 乗り継ぎ利便性について(ターミナル配置、設備含む) 0 件	
③ 利用時間について 1 件	
	新設移転について 私の30年来の考えとして、国の基幹空港は、北海道・東京・福岡・沖縄に絞ることだと思っています。(名古屋に大阪は国内線主要港としては不要)その上で、福岡空港は以西、以南へのハブ的空港として整備すべきです。全国に空港をいろいろ造るのは良いとしても、今更不況空母でもあるまいし、航空政策を確立し、福岡の重要さを再認識して貰いたいと。 ・利便性を声高に唱える人達(関心の無い人が黙っているだけで)陸上交通システムの利用を考えることです。既にFUK(CTS、MKN>は航空の便利さはありませんTYOについても、新幹線の進捗によって利便性を航空交通に求める必要はやがてなくなるでしょう。更にリニアカーが実用化されれば、FUK-TYO間は航空機は使う必要はなく、リニアカーの進化を急ぎ、これは国策としてすぐには無理でしょうが、近未来の目標として、少なくともTYO－FUK間は交通のバックボーンとして頭の中において空港の問題を考えておくべきだと思います。 ・化学燃料ガブ飲みの交通手段は陸上交通の手段で代われるものは思います。そしてリニア新幹線を手段として付けること。 ・私が着任してすぐの時、助役に対し安全と環境、用地借料のこと等から空港の奈多沖への移転したら半年遅かったと言われました。海の中道構想が固ま

意見分類				寄せられたご意見
				ったのだそうでした。当時は大変残念でしたけれども、今新しく移転構想が浮上して、大変意を強くしております。 ・只今となって私は奈多沖よりも新宮の方がベターだと考えます。奈多は志賀島という障害物(？)があり、又周辺に騒音をまき散らす場所ではなくなっております。 ・新宮の場合、アクセスとしては既存のJRと私鉄の高速化を進めること、都市高速道路の延伸をすべきです。博多駅を起点として考えたとしても、現空港との時間差は30分以内程度のことだろうと思うし、利用客にとって自宅から空港までの時間差は声を大にするほどのものではない筈です。しかも、24時間利用できることになるのです。
			④ 運航等の確実性について 6 件	
				ウインドカバレッジ98%とあるが、冬季は非常に風が強い。98%というのは実態に合わないのでは。海の中道のデータを使っているが地上何メーターのところで測っているのか。津屋崎はかなり遠く、地形も違う。新空港予定地は、外海に面し潮の流れも強い。外海に造られた空港はないと聞いている。
				意見交換会に出席する方が新潟空港に問い合わせした。やはり、日本海なので着陸できなくてずっと、飛行機が旋回するらしい。着陸できるまで。それで燃料も高騰するし、機能するにはなかなかいかない。
				国土交通省は飛行機を持っている。北西の風が激しいときに、三苫から新宮にかけて飛行機を飛ばしてもらいたい。1回、2回飛行機を飛ばしてもお金はかからない。パイロットが飛ぶと言うかどうかも含めて。そしたら直近で分かる。
				実測調査は、決まってからでは遅い。横風が強いような危険な空港で国際空港で一日でも閉鎖してしまったら国際空港の意味がなくなる。ここでしっかりと自然に畏敬の念を持っている人達だからこそ、海の怖さを知っています、風の強さも知っています、そういった住民の意見を真摯に受け止めるべき。
				海上保安庁の実測データで、相島の灯台に計測器が置いてある。左から風が押し寄せ、絶壁にぶつかって風が上をくぐるので、本来の風より弱くなっていることを認識してもらいたい。玄界灘は1月～3月に強い季節風が吹く。表の下にある「ウィンドカバレッジ97.72%」は横風を受けないで飛べる確率を示しており、逆の数字が飛べない数値である。いい数値と思うかもしれないが、ウィンドカバレッジは99.5%が当たり前の世界なので誤解がないように。この昨年のデータでは、3:25～20:55は飛ばせない。この間1機も飛ばせなかったとなると、国際空港は1日でも閉鎖されると国際空港の資格をなくすという決まりがある。こんな横風が危ない場所に設置する案をとることがおかしいと思う。30、31日は帰省ラッシュや海外旅行など忙しい時期に空港が閉鎖されたらパニック状態になる。搭乗者の命の安全が最優先されるべき航空事業について、このような危険な場所を選定すること自体、理解に苦しむ。搭乗者の命の安全を危惧する住民の声に耳を貸さず、形ばかりのPIなど住民は望んでいない。こんなに風が強いところに造ったら、飛行機自体危ない。落下してくる市街地の人が危ないという話ではなく、飛行場そのものが危ない場所に設置されようとしている。
				(有識者委員は)聞いてご苦労さんで終わるのではないかと危惧している。この場にいればご苦労さんではなくきちんと意見を言ってくれるはず。それが委員の責務。何時間とっても同じことの繰り返しで結論がでない。三苫に住んでいる人の将来の生活設計が狂う。これだけビルが建っていて、三苫はアメリカと一緒。政府の農業政策が悪いばかりにビルで生計を立てようと考えている。そこに24Hの空港がくると夜までうるさい。風も強く、何回旋回するかわからない。着陸できずに北九州や佐賀に降りる可能性も大。それを考えずに、連携はなぜゼロなのか。冬場は絶対風が強くて降りられない。調査した結果、横風が強いということになれば、滑走路を縦に計画変更する可能性がある。そうすると3兆円も4兆円もかかる、水深の深い所なので。1兆円はみんなを納得させるための餌。大阪は沈下しているため、毎年嵩上げして、数百億もかかっている。名古屋は湾内で玄界灘のような荒波ではない。それが当局は分かってないから、風を追求するのだ。これで飛べるのか、佐賀空港と連携しないのか。国交省も大阪航空局も分かっているが、上から言われるから仕方ないのだろう。だから九大の何ともしれないデータを持ってきたのだ。だから三苫と新宮と奈多の浜でデータを取ってくれとお願いしているが、その返事もできない。三苫に移行するはこと決まっている。(方向性が決まったら)変えれるわけがない。風の向きが決まったら、せいぜい滑走路の向きをかえるくらい。
			⑤ 航空路線・便数の拡充について 0 件	
		4 環境・安全の視点について	① 生活環境への影響について 10 件	
				福岡では今、空港問題が浮上しています。新空港か現空港滑走路増設案か二者択一となっており、それについてのPIレポートが各地で開かれております。今回の新空港案については様々点で疑問点が浮かび上がっております。PIレポートでは濁した返答しか返ってこなかったので是非お答え願いたいです。この新空港案は莫大な費用がかかりますが、いったいこの資金はどこから来るのですか。 福岡県にそんなお金は余っているのですか。私たちの税金も入っているので良く考えて欲しいものです。そして予定地は海上となりますが、なぜ、海に建てるのですか。 一部では鳥栖と言う案も出ていますが。なぜ陸地に建てないのですか。予定地の海は冬場大シケで大波も来ます。建物塩害は考えているのでしょうか。そのあたりや海上に建てる事により建設費用が上がる事、自然破壊、騒音問題など、再度、空港問題について様々な意見を取り入れながら考え直して欲しいです。
				騒音問題が解決済みという説明を受けたが、民家があるところで調査をしたのか。新空港は24時間営業可能ということだが、夜中に騒音で起こされるとか、精神的な問題だとかが考えられる。
				(有識者委員は)聞いてご苦労さんで終わるのではないかと危惧している。この場にいればご苦労さんではなくきちんと意見を言ってくれるはず。それが委員の責務。何時間とっても同じことの繰り返しで結論がでない。三苫に住んでいる人の将来の生活設計が狂う。これだけビルが建っていて、三苫はアメリカと一緒。政府の農業政策が悪いばかりにビルで生計を立てようと考えている。そこに24Hの空港がくると夜までうるさい。風も強く、何回旋回するかわからない。着陸できずに北九州や佐賀に降りる可能性も大。それを考えずに、連携はなぜゼロなのか。冬場は絶対風が強くて降りられない。調査した結果、横風が強いということになれば、滑走路を縦に計画変更する可能性がある。そうすると3兆円も4兆円もかかる、水深の深い所なので。1兆円はみんなを納得させるための餌。大阪は沈下しているため、毎年嵩上げして、数百億もかかっている。名古屋は湾内で玄界灘のような荒波ではない。それが当局は分かってないから、風を追求するのだ。これで飛べるのか、佐賀空港と連携しないのか。国交省も大阪航空局も分かっているが、上から言われるから仕方ないのだろう。だから九大の何ともしれないデータを持ってきたのだ。だから三苫と新宮と奈多の浜でデータを取ってくれとお願いしているが、その返事もできない。三苫に移行するはこと決まっている。(方向性が決まったら)変えれるわけがない。風の向きが決まったら、せいぜい滑走路の向きをかえるくらい。
				なぜ今頃説明会をするのか。津屋崎には関係ないと思っているのではないか。新空港は24Hであり、この辺りも含め空港近隣の上空を航空機が通るため、大きな影響がある。以前住んでいた筑紫野市もうるさかった。レポートには市街地には影響はないと書いてあるがそうは思えない。自然保全に配慮が必要ともあるがどう配慮するのか。
				福津、宗像には沖の島がある。知事や宗像市長、福津市長で世界遺産の件で、県民に今後どう訴えるか会合している。文化庁・世界遺産特別委員会第四部会の木村あきひろ氏に新福岡空港計画の予定地の図面やPI資料を送付し、回答いただいたものを資料として配付している。新空港計画が進めば世界遺産は無理だとハッキリ言われている。まだ麻生知事は新空港を新宮沖に造るとは言っていないので、空港より世界遺産と地元から声を上げるべき。世界遺産は、絶対に大丈夫な体制が整わないと文化庁がユネスコにあげない。空港が近くにあるなどの懸念があると、ユネスコの審査にあげることができなくなる。文化庁は、一生懸命地元が考えてユネスコに提案するかを待っている。飛行機は上空を飛ぶこともあり、騒音相当の被害も出てくる。また、今までは海で気温を下げていたが、四方12kmに渡り海を温める建築物ができることになる。世界遺産を実現することは海洋、住環境を守ることにも繋がる。麻生知事が決断していないこの時期に、是非とも地元から空港よりも世界遺産ということで、声を上げてもらいたい。
				宮地岳古墳が沖の島関連遺産郡の最南端にあたる。新空港ができると、宮地岳神社の丘陵から滑走路が目に入る。距離にして約5km。木村氏はこのことをとても驚いており、地元の方が空港か世界遺産かを考えることだと言っていた。海洋信仰が生きていることが沖の島関連遺産郡の重要な評価点なので、近隣に空港ができるとユネスコに説明ができない。
				需要が増えることがわからない。お金も全て国ではなく地方も負担するはず。銀行から借りる場合は、県が支払う可能性がある。また、民間の企業といっても福岡の企業は本当に出せるのか。地域としては漁業補償権の算出など密着した情報を聞きたい。税収が増えて雇用が増えるといわれてもピンとこない。工事も中央ゼネコンが中心で、地場産業にはお金が回らない。騒音も75Wが基準なので、74Wでは対象にならない。苅田町に聞いたところ、税収は揮発税が200万円あるが、空港整備負担金が5000万円いるので、4800万円の赤字らしい。私たちは空港がすごく欲しいわけではなく、厚恩がいる。苅田町としては、海の埋立土砂を空港に出しているので必要。北九州市は税収7億円でほとんどがスターフライヤーの法人税。津屋崎には法人税は落ちない。今日の出前が最後であり、なぜこの地域にもっと早く来ないのか、PIとは何か、有識者はなぜ来ないのか疑問。苅田町では漁業権の算出方法も教えてもらい、皆さんが思っているものと2桁くらい違うと言われた。苅田町には議員からも他の行政職員からも問い合わせはないとのこと。私たちは誰に聞けばいいのか。環境アセスや騒音などもう少し噛み砕いて説明してもらわないとわからない。
				騒音について、計画の61° Eでいくと、ちょうど福津市の上を飛行機が飛ぶようになる。離着陸の場合に。この場合、先ほどの説明を聞くと75ホンには達しないと。国が環境基準を決めているが、夜間は40ホン。この40ホンに対して75ホンという数字は非常に大きな騒音。それ以下の場合は手をかけないといっていたが、非常に大きな問題だと思う。40ホンまで下げられないのか。

意見分類	寄せられたご意見
	現在、福津市は空港がないから、40ホンを適用すべき。それが空港を造ったために75ホンまで上がってしまう。そういう環境になってしまう。
	われわれとしては、空港がない場合の環境基準を適用した場合は、夜間は40ホン。ここにあわせてもらいたい。
② 自然環境への影響について 17 件	
	福岡の新空港建設には絶対に反対です。 福岡空港の定期便はここにきて減便が続き、現在の空港でも十分に対応できる状態です。今後も増が見込まれることは難しいと思います。現空港の拡張も必要ないのではないかと思います。私の周りの多くの空港利用者も現在の場所そのままでいいと言っています。 新空港をつくることは、税金の無駄遣い、自然環境破壊以外の何ものでもありません。市民の意思を無視した暴挙であると思います。 そもそも、強風が吹くことの多い玄海灘上に、航空機が安全に着陸できるとは思いません。水深もかなり深く、埋め立て工事も難しいと思われます。新空港建設は非現実的であり暴挙です。 新空港の建設に対してあらためて強く反対させていただきます。
	福岡では今、空港問題が浮上しています。新空港か現空港滑走路増設案か二者択一となっており、それについてのPIレポートが各地で開かれております。今回の新空港案については様々な点で疑問点が浮かび上がっております。PIレポートでは濁した返答しか返ってこなかったので是非お答え願いたいです。この新空港案は莫大な費用がかかりますが、いったいこの資金はどこから来るのですか。 福岡県にそんなお金は余っているのですか。私たちの税金も入っているので良く考えて欲しいものです。そして予定地は海上となりますが、なぜ、海に建てるのですか。 一部では鳥栖と言う案も出ていますが。なぜ陸地に建てないのですか。予定地の海は冬場大シケで大波も来ます。建物塩害は考えているのでしょうか。そのあたりや海上に建てる事により建設費用が上がる事、自然破壊、騒音問題など、再度、空港問題について様々な意見を取り入れながら考え直して欲しいです。
	新聞でこの問題を見かけるたびに、移転はあり得ないのに、どうしてわからないのかなあと思います。関わっている人たちは移転すれば利用者が増えると思っているのでしょうか。日本の人口は限られていて、高齢化しているというのに。いつも福岡空港は工事しているような気がします。使う人(働く人・利用者)にとっては、いろいろ変更されると不便です。パイロットも慣れた空港(場所)の方が事故もないと思います。新設となると環境破壊も甚だしいと思います。これ以上、住みにくい日本(福岡)にしてほしくありません。今あるもの(近隣空港・現福岡空港)をうまく利用することを考えた方がよいと思います。一極集中より、地方の利便性を向上させること(相互アクセスや空港のサービス向上、維持管理などもへ、労働力を使い、快適な労働環境(通勤時間など)、利用環境作りに力を注いでほしいと思います。とにかく自然破壊はやめましょう。元には戻りません。
	今回福岡において現空港の拡充ないしは新設の議論が持ち上がっています。将来の発展に関する重要な問題と思いますので私見を述べさせて下さい。結論から先に申しますと私は新設には強く反対するものです。拡充か新設かで問われるならば、拡充で乗り切るべきだと考えます。新設賛成の方は将来の特にアジヤ地区の交易発展を見通して安全で大型の空港が必要だと考えておられるのでしょう。これからいっそうの経済の活性化と発展をと考えておられる方々にとっては当然の結論でしょう。私の考えは根本的にそれとは異なるのです。以下に私見を述べさせていただきます。 私は今新宮町に住んでいます。海岸から200 メートルの距離で、今話が持ち上がっている新空港予定地とは眼と鼻の距離です。私は出身は山口県ですがここに来てからもう50年以上になります。その間一時期東京にいました。東京大学に物理学の教授として雇われたためです。しかし60歳で定年を迎えると共に、迷うことなくまた新宮に戻って来ました。九州の人たちは人情こまやかでまた自然の風景が美しいままに残っていたからです。職業上私はこれまでに幾多の外国人(英国、フランス、ドイツ、デンマーク、ハンガリーでのトップクラスの要職にある人達) を新宮の我家に招きましたが異口同音にこんな美しい自然に囲まれて住んでいる君が羨ましいと絶賛するのです。決して市や町の設備が立派だとは言わないのです。 私は山口県の農家の子として生まれたので小中学校時代は随分農作業を手伝わされました。その体験から、もし科学が発達したらこの過酷な労働が乗り越えられるだろうと思って、科学の道に一生をささげようと決心したのです。戦後は多くの同輩の人たちも必死で頑張って今や日本のレベルは世界のトップクラスにまで上がりました。でもそういった体験を通して、今私が感じていることは、今の世の中は便利になり過ぎています。ここまで便利にする必要が果たしてあるのでしょうか。昔汗永たらして働いたあの頃を思えば、こんなに餐沢しなくても充分にやっていける筈です。便利になった代償として自然のバランスは壊され、さらにもっと悪いことには人々の心が失われてしまったのです。今は昔のような精神的文化や道徳が消え去ってなくなりそうです。大切なのは工業技術の発展や町の活性化ではなく、次代を担う青少年の心の教育にもっと全力を払うことだと考えます。新空港は金もかかるし自然も壊す、これが本当に必要なのでしょうか。これまでの福岡の大きい事業、例えば人工島の建設や, 間近くは大掛かりな自動車産業の誘致などが果たして当初の目論見通りの結果を生んだでしょうか? とても良い結果を生じたとは思われません。またその二の前を踏むのかと言う気さえします。 昔英国では科学の発展に支えられて産業革命が始まったとき、心ある人たちはナショナルトラスト運動を起こして広大な土地や遺産を買占めこの工業化の荒波を防いだのです。それが今となっては実に貴重な国家遺産となっています。100年先を見抜く慧眼があったと言えます。自然の変わらない姿こそが人の暖かい心を育てるのです。自然はやたらと壊してはいけない。壊してしまったら故郷を持たない人たちばかりが多くなり、恥を知らず責任感もない人が増え、犯罪者も多くなるのではないでしょうか。 私は毎日の散歩を欠かしたことのない美しい新宮の浜辺が、新空港が出来たら賑やかであってもざわついて犯罪者も多い街になってしまうような気がしてなりません。経済が活性化しなくとも是非精神文化のレベルの高い九州になって欲しいと思わずには居られません。それこそが世界に誇れるものとなるからです。また飛行場の建設に多額の費用をかけるよりも、もっと農水産業に力を入れて、食料自給率が飛びぬけて低いと言うような醜態から脱却すべきです。食料は手に汗して自国で作るべきです。いざと言うとき自動車は食べられません。終戦直後の苦しい飢餓状態のことは忘れられたのでしょうか? 以上の事を踏まえ私は基本的には現状維持を望みますが、どうしてもやらねばとなれば現空港の拡張工事でこの場をしのぐ案のほうに賛成するものです。
	「二」という数字を思い浮かべてください。この漢数字が使われる言葉にあまり良い意味のものはありません。「二枚舌」「二重帳簿」「二度手間」などです。そして新福岡空港を作ろうとする一連の動きも、この「二」と言う文字が深く含まれていると考えます。それは何でしょうか。 「二重建設」これが新福岡空港で語られるべき一番の問題であると考えます。そして「新北九州空港がまぎれもなく福岡県の空港」であるという現実が語られていない。 二重建設とは、言うまでもなく、空港を二度作るという意味であります。つまり、近年建設された新北九州空港がありながら、その空港を活用しないまま放置し、新福岡空港建設を唱えるという行為を繰返す。福岡県の財界・経済団体そして麻生県知事は、自ら「国税の無駄遣いを推進しようとしている」このことです。これは福岡県民が全国民から「無駄遣いをする県であり、経済観念のない県民である」と非難揶揄されることにも繋がり、もはや福岡市やその近隣住民の問題だけではありません。そのように、本来作らなくても良い空港のために、地域の大切な自然や生活、健康そして、何よりも「人と人とのつながり」が損なわれることを心配することはとても辛いことです。ですから、如何に新北九州空港の利便性が小さかろうとも「空港の二重建設」は絶対にやめるべきです。
	三苫の住民で初めて参加している。この地域は雁ノ巣の地名のとおり、かなりの渡り鳥の中継地点である。また、対馬沖の座礁事故の際は佐渡島や新潟にまで影響があっており、福岡が空港を造ることにより、黒潮の先の地域にもかなり影響があると思う。空港ができたばかりに魚が捕れなくなり、鳥が来なくなり、潮の流れも変わる。人工島では微生物が変わり、カブトガニがいなくなった。空港一つで日本全体の環境破壊に繋がることが大いに考えられる。地元住民は未来に対して責任がある立場にある。地元住民や環境を考える人、海で生活している人などみんなが納得する環境アセスメントをしてもらわないと、21世紀になってわざわざ環境を壊すようなことをしたのだと、将来責められると思う。
	福岡空港の過密化対策について、滑走路増設案か海上新空港案かで、意見が分かれているようですが、過密化対策として、新空港を建設するという計画は、環境の点でも、予算の面でも無謀すぎると思います。現在、福岡県には、海上に建設した北九州空港があり、24時間運航しています。貨物用の空港としては、北九州空港の利用を進める方が、福岡空港一極集中の緩和に繋がるのではないでしょうか。福岡県全体の振興のためにも、その方が得策だと思います。旅客用としての利用についても、日本の人口減や、環境面からの飛行機離れが進むことが考えられます。 海外からの旅客も、中国からの団体客以外、大口の観光は見込めませんので、利用者がこれからも増大していくという予測は現実味がありません。現空港の増設で、充分対応できるのですから、増設案が一番現実的だと考えます。福岡県には福岡県民全体の事を考えて、県民の声に耳を傾け、熟慮して頂きたいと思います。
	なぜ今頃説明会をするのか。津屋崎には関係ないと思っているのではないか。新空港は24Hであり、この辺りも含め空港近隣の上空を航空機が通るため、大きな影響がある。以前住んでいた筑紫野市もうるさかった。レポートには市街地には影響はないと書いてあるがそうは思えない。自然保全に配慮が必要ともあるがどう配慮するのか。
	三苫から新宮にかけては動植物の絶滅危惧種が多い。相島にも渡り鳥がたくさんいる。それへの影響はないのか心配している。
	福津、宗像には沖の島がある。知事や宗像市長、福津市長で世界遺産の件で、県民に今後どう訴えるか会合している。文化庁・世界遺産特別委員会第四部会の木村あきひろ氏に新福岡空港計画の予定地の図面やPI資料を送付し、回答いただいたものを資料として配付している。新空港計画が進めば世界遺産は無理だとハッキリ言われている。まだ麻生知事は新空港を新宮沖に造るとは言っていないので、空港より世界遺産と地元から声を上げるべき。世界遺産は、絶対に大丈夫な体制が整わないと文化庁がユネスコにあげない。空港が近くにあるなどの懸念があると、ユネスコの審査にあげることができなくなる。文化庁は、一生懸命地元が考えてユネスコに提案するかを待っている。飛行機は上空を飛ぶこともあり、騒音相当の被害も出てくる。また、今までは海

意見分類				寄せられたご意見
				で気温を下げていたが、四方12kmに渡り海を温める建築物ができることになる。世界遺産を実現することは海洋、住環境を守ることにも繋がる。麻生知事が決断していないこの時期に、是非とも地元から空港よりも世界遺産ということで、声を上げてもらいたい。
				どのくらい負担金が出るか。環境に関して自然はお金に換算できませんと質問したときに、相島は真珠養殖をしているので、資産計算することは可能ではないかとの意見もあった。環境がダメになったらどのくらいマイナスになるか、私たちは概算でも知りたい。
				この辺りまでは砂の移動がないとの説明があったが、絶対あると思う。玄海パラソルラインで入江になっているので、とんでもない所で浸食する。恋の浦は自然浜。日本全国で何もしなくてもドンドン砂浜が狭くなっている。決まって調査をするのでは遅いので、是非、その前に何らかの調査をお願いしたい。環境アセスの費用はコンサルにとっては美味しい話だと思うが。
				三苫の説明会に4回出ており、ようやく地元の福津でやるというので来た。サーフィンを24年やっている。砂の被害はないとのことだが、護岸工事やテトラポットなどでどれだけ砂が動くか。また砂がコンクリートで洗われ、細かくなり、風で舞い上がる。日本全国みても被害がないわけはない。今砂がドンドン削られているのは、温暖化の影響もあるだろうが、コンクリートやテトラポットを造るために沖合で砂をとっているため。埋立ても沖で砂をとることになり、さらになくなる。環境への影響はわからないではすまされない。造るのは簡単だが、自然は回復はしない。今もテトラポットを取り除いたりしているようだが元には戻らない。そのくらい大きなことなので、シビアに言葉も気をつけて使ってもらわないと、困る。自然は二度と戻ってこない。
				三苫で説明した回答をもらいたい。予定地の水深は15～20m。中部は6mの内海で8000億。なぜ水深が3倍以上の新宮沖で9200億円で可能なのか。人工島も水深7mで2300億円、15億円／m。新宮沖は16億円／m。水深6～7mと同じ単価でできるのか疑問。人工島の際は、いろいろな学者が集められて、影響はたいしたことないといっていたが、砂が堆積して干潟は死に激変した。しかし誰も責任をとらない。当時も資料を集めたが、大したことない、海流は動くと嘘ばっぱり。今は干潟ではなく砂地になっている。今回、環境アセスもしないまま方向を決めるといっているが、誰も責任をとらない。関係者は。賛成派の中で責任とる人は多分いない。人工島ができただけで博多湾内の各所がものすごい影響を受けている。びっくりしますよ、今津湾まで状況変わっているから。和白の奥の干潟の方で造った人工島の影響が、博多湾の入口の今津湾の方でさえ影響出ている。湾の中だからというような話じゃない。新宮沖に人工島よりも更にでかい島を造って、なにが津屋崎あたりは影響ないでしょうか。とんでもない、とんでもない。グーグルというソフトでパソコンで世界中の写真を見れる。実際に衛星で撮ったやつを。世界でほかに人工島を造ったところがあるが、20年ぐらい前、できたときから写真が残っている。宇宙から撮った写真が。すごいですよ。40kmぐらいの長さにわたって影響しちゃってる。生態系も全部変わってる。新宮沖に造って、津屋崎まで何kmか？影響がないというのはあり得ない。その中で、環境アセスメントもせずに進めていってるということをどこで、実際の実地調査をして修正してくれるのかを聞きたい。さっきの建設費の疑問と、こういう事実が世界中にあるのに、影響はありませんといいながら進めていこうとしている。どこで修正してくれるのか。
				ウミガメはパンダ級の絶滅危惧品種。産まれた海に帰ってきて産卵しようとしている。空港が出来てしまったら、芦屋までのところに、カメが帰ってくるとは思えない。そのような声もちゃんと聞いていただきたい。
				・ 新空港案について反対。税金の無駄使い、自然破壊になる。必要ない。必要があれば増設案を望む。利用者は減っている。今後も増えない。福津市で説明会をもっと回数を多く。
				・新空港案について反対。需要予測に疑問、税金の無駄使い、自然破壊になる。北九州・佐賀空港との連携を望む。上の人間が話し合いに顔出すべきだ。
			③ 安全性の確保について 5 件	
				福岡の新空港建設には絶対に反対です。 福岡空港の定期便はここにきて減便が続き、現在の空港でも十分に対応できる状態です。今後も増が見込まれることは難しいと思います。現空港の拡張も必要ないのではないかと思います。私の周りの多くの空港利用者も現在の場所そのままでいいと言っています。 新空港をつくることは、税金の無駄遣い、自然環境破壊以外の何ものでもありません。市民の意思を無視した暴挙であると思います。 そもそも、強風が吹くことの多い玄海灘上に、航空機が安全に着陸できるとは思いません。水深もかなり深く、埋め立て工事も難しいと思われます。新空港建設は非現実的であり暴挙です。 新空港の建設に対してあらためて強く反対させていただきます。
				安全性を最優先して移設が望ましい。また東アジアとの交流も考えると新空港がよい。現空港の利便性を言う人がいるが、新宮なら30分以内でアクセスでき利便性は悪くない。
				海上空港は来て欲しくない。空港は危険であり、造ったけども飛行機は来ない。燃料がなくなってしまえば、なにも来ない。だが、お金だけはつぎ込まれる。下世話に言えば、景気低迷だから地元の土建屋さんが儲かるように空港を造りましょうとこれ意外に考えられる理由がない。住民はたまったものでない、市民や県民や国民は税金だけ払わされて。先程質問しましたが、五千億円の債務保証を払わさせられたらたまったものではない。県も市も二兆円規模しかない。国はもう少し多い規模で合わせて80兆円かもしれないが、だいたい一般会計40兆円ぐらいで、その中で二兆円、その中で五千億円とは相当なもの。それもいらない空港に使うとはまっぴらごめん。
				詳細版のP73の飛行ルート。新空港の場合は、急進入になる。芦屋基地との兼ね合いや、実際の運用にあたっては、安全性を考慮し、異なった運用を行うこともあると書いてあるが、芦屋との関係で本当に安全性が保たれるのか。それとも芦屋空港を新空港に移転するなどの考えもあるのか。
				海上保安庁の実測データで、相島の灯台に計測器が置いてある。左から風が押し寄せ、絶壁にぶつかって風が上をくぐるので、本来の風より弱くなっていることを認識してもらいたい。玄界灘は1月～3月に強い季節風が吹く。表の下にある「ウィンドカバレッジ97.72%」は横風を受けないで飛べる確率を示しており、逆の数字が飛べない数値である。いい数値と思うかもしれないが、ウィンドカバレッジは99.5%が当たり前の世界なので誤解がないように。この昨年のデータでは、3:25～20:55は飛ばせない。この間1機も飛ばせなかったとなると、国際空港は1日でも閉鎖されると国際空港の資格をなくすという決まりがある。こんな横風が危ない場所に設置する案をとることがおかしいと思う。30、31日は帰省ラッシュや海外旅行など忙しい時期に空港が閉鎖されたらパニック状態になる。搭乗者の命の安全が最優先されるべき航空事業について、このような危険な場所を選定すること自体、理解に苦しむ。搭乗者の命の安全を危惧する住民の声に耳を貸さず、形ばかりのPIなど住民は望んでいない。こんなに風が強いところに造ったら、飛行機自体危ない。落下してくる市街地の人が危ないという話ではなく、飛行場そのものが危ない場所に設置されようとしている。
	5 まちづくりや地域振興の視点について		① まちづくりへの影響について 7 件	
				都市計画の基盤を支える交通アクセスの方策を策定して公開することは、その都市計画的な事業のプロセスにおいて最も重要な事項と思われます。福岡市の「近未来の交通整備の未来像」を策定して市民に公開することが、更なる、新空港事業・アイランドシティ事業のおいて有利に展開する要因になるものと考えられます。 近未来の都市計画の方策として福岡新空港と福岡都心とをモノレール(地下鉄・JR)にて結ぶ交通サクセス策定する。アイランドシティを経由することにより、アイランドシティの事業性・地価ポテンシャルを向上させることが期待できます。福岡西部の百地浜開発と並ぶ、福岡東部の新都市施設の構築が期待されています。現在、低迷しているアイランドシティの事業性を将来的に優位に展開するためにも、このような交通アクセスの将来的な未来像を策定して公開する必要があります。
				現在、アイランドシティに建設されている超高層マンションタワースカイクラブの建築物の最高高さは約120mとされております。この建築物の最高高さは現在の福岡空港・標点より航空法に基づく建築物(アンテナ等の突起物を含む)の高さ制限には抵触するものでありません。福岡空港・標点よりタワースカイクラブの建築物までの水平距離は約7750m .約7.75kmが確保されており、建築物の最高高さは約120mについては問題がありませんが、逆に、このタワースカイクラブの建築物より水平距離は約7750m・約7.75kmの領域においては「新空港は建設できない」となります。このことは、「下図」の示す通りに、新空港の立地と選定された「三苫・新宮ゾーン」については、タワースカイクラブの建築物より水平距離約7750m・約7.75kmの領域に入っており、新空港の建設は不可能といえます。この問題は、福岡新空港の立地・事業方針が決定されるまでは、アイランドシティ周辺地域・三苫・新宮を含めて、所轄行政庁において「航空法にある水平表面高さ・45m以上の建築については内規による建築審査が必要」と思慮深い指導が必要であったと思われます。
				●新空港で浮かび上がる九大 九大は糸島への移転を進めていますがアクセスがない現状では前途は多難です。しかし、空港ができれば鉄道・高速バスが昼夜を問わず5分毎に運行され、都心と20分圏になり、航空・鉄道・バスなど全国でも随一のアクセスのよい大学になり、研究環境も抜群に向上します。アクセスの向上で九大を中心とした研究開発とし建設が容易になります。
				●水とゴミは空港自前で 関西空港では水は対岸から配水していますが、ゴミ処理は空港で行っています。糸島は水源が少ないので、年間2000万人の利用がある空港では海水淡水化が必要でしょう。便利になった九大研究都市でも人口が増えれば水は必要です。空港建設時に行えば一挙両得になります。
				●地下鉄・高速道・跡地開発は容易 開発に苦闘する人口島ですが、都心に近く地下鉄・高速道があり、JRからタクシーで5分の距離にあり、353haの用地がすべて平坦で新たな整備工事が要らず、開発が容易という土地は全国でも希少です。
				●新空港は近くて便利・安全・安心で空港の発展が見込める糸島半島へ

意見分類				寄せられたご意見
				●新たな起債や借金がいらない糸島空港 国内で建設費が一番高かった広島空港は3000m滑走路1本で910億円。二番目が静岡空港2500m滑走路1本で500億円(3000m換算600億円)。静岡空港は周辺及び関連整備費を含め1900億円を起債せずに通滞予算で、毎年150億円処理していくことで建設しました。九大の造成工事でも岩盤がなかったということで土木工事は容易だと思いますが、仮に広島空港並の難工事だとして、空港建設費1820億円、周辺整備を静岡空港並みとして1400億円、合計3220億円。空港建設の75%は国負担なので、実際の費用負担は2415億円。IO年償還で年あたり241.5億円−150億円(現在の地代・環境対策費)新たな費用は年91.5億円、これを県と市で負担すると45、75億円で新たな起債もありません。 ●1兆円規模の空港建設は民間になり、地元負担は90%になる新宮沖、志賀の島沖、1兆5000億円の工事費の地元負担は1兆3500億円 1兆円を越えた関西空港、中部国際空港は民間建設で地元負担が90%に及んでいます。パナソニックを始めとした関西経済界、トヨタを始めとした中部経済界と異なり、脆弱な福岡経済界で1兆円の負担ができるでしょうか。 ●新宮沖の五分の一の費用で、国際基準の空港ができる糸島半島空港。地元業界にも工事参加ができる糸島 海上埋め立てができるマリコンは3社ほどだといわれています。空港工事の80%は土木造成工事なので、陸上なら地元企業も参加できます。工事費用が安く地元企業にも恩恵がある空港になれます。 ●糸島半島は志賀島沖より都心から近い べんりで工事費が安く、地元企業にも恩恵があり、九大も浮揚する糸島空港。
				福津、宗像には沖の島がある。知事や宗像市長、福津市長で世界遺産の件で、県民に今後どう訴えるか会合している。文化庁・世界遺産特別委員会第四部会の木村あきひろ氏に新福岡空港計画の予定地の図面やPI資料を送付し、回答いただいたものを資料として配付している。新空港計画が進めば世界遺産は無理だとハッキリ言われている。まだ麻生知事は新空港を新宮沖に造るとは言っていないので、空港より世界遺産と地元から声を上げるべき。世界遺産は、絶対に大丈夫な体制が整わないと文化庁がユネスコにあげない。空港が近くにあるなどの懸念があると、ユネスコの審査にあげることができなくなる。文化庁は、一生懸命地元が考えてユネスコに提案するかを待っている。飛行機は上空を飛ぶこともあり、騒音相当の被害も出てくる。また、今までは海で気温を下げていたが、四方12kmに渡り海を温める建築物ができることになる。世界遺産を実現することは海洋、住環境を守ることにも繋がる。麻生知事が決断していないこの時期に、是非とも地元から空港よりも世界遺産ということで、声を上げてもらいたい。
			② 福岡・九州にもたらす影響について 5 件	
				新国際空港建設に際して世界的潮流を考察して、世界のグローバル経済・情報化に対応した方策を探ることが必要に思われます。商都・博多にふさわしい事業性ポテンシャルの高い未来に向けて、時代を先駆した求心力のある「魅力ある街づくりとしての新空港建設」が求められています。「世界的誇れる街づくりJを具現化するという情熱と、その強い意志による魅力ある街づくりにする創意工夫のなかで、福岡新空港建設の方向性を求められることが期待されております。 現在、福岡新空港建設に求められているのは、まずは「福岡都市圏の将来像」をいかに最善のデザインを模索して、その福岡都市圏の全体将来像に従った福岡新空港建設の方向性の最適な方策を策定するにかかっているのではないでしょうか。事業に参画する人々のすべてが福岡都市圏の「最善のデザイン」を模索して、必ずやその目標「福岡都市圏の最善の将来像」を達成するのだという情熱を持ち、数多くの困難に立ち向かう力強い意志を持つことと思われます。数多くの問題を抱く、経済の低迷するこのときこそ「最大の好機」と思うほどの事業意志が必要であります。なぜなら、このような時ほど国家予算・有能な人材が集約でき、事業的にも国家レベルでの支援が図れるからです。福岡市事業といえども、「国家事業としての意識」を明確に事業に参画する人々が持ち、その責任において「日本経済の低迷を打破する事業・経済活性の先駆となる事業」として各自が誇りを持ち、「福岡新空港建設」を願うことと思われます。
				現在の福岡空港は福岡市民・近隣都市圏の人々にとっては、この上ない交通アクセス・利便性に優れた立地条件にあります。天神・博多駅の博多都市圏の中枢地域から車にて20分前後にて空港に到着できる空港は世界的にも余り例もない空港とされております。 しかし、この利便性は数多く代償を福岡市民が払っていることを認識しなければなりません。現在の福岡都市中枢地域の博多駅・天神は東京・大阪・名古屋の三大都市圏に続く都市圏としては、近年、異様な街並みを呈しています。本来なら、九州の表玄関としての「ビジネス拠点として超高層ビルが立ち並ぶ街の景観」があるものと考えらますが、現在は、福岡空港周辺の航空安全を確保するために博多駅・天神においては、「航空法に基づく45メートルの高さ制限が規定」されており、本来のビジネス拠点として超高層ビルが立ち並ぶ街としての土地利用が制限されております。半世紀の近未来を予測して、福岡市中枢地域の土地活用について、「福岡市の経済効果としての考察」を思慮深く行うことが求められます。新空港建設による現福岡空港移転となり福岡市中枢地域の土地高度利用が可能になり多大の経済効果が計れるものと期待されます。土地資産として経済効果は千億の単位では計れないものがあり得ると思われます。この経済効果を含めて福岡新国際空港建設に際して、半世紀の近未来・福岡市の将来像を見据えた思慮深い判断が必要と思われます。
				人・物・情報の交流が加速する現代において、街づくりの事業において重要なことは、交通システムを含めた物流の流れを将来的観測のなかから予測することが必要といえます。この近年のIT情報化の進歩によるインターネットの普及により、世界の物・情報が瞬時に手元に届く時代となりました。さらに、交通・物流においてもこの航空需要の流れは加速度的に進歩し続けるものと予測されます。現在の、経済の低迷の時代においても、このような半世紀の近未来を予測した判断が期待されております。 このような時代背景を的確に把握して、新しい国際ハブ空港・新福岡国際空港を構築することが、世界の経済化・特に高度経済成長を増大させつつある中国・アジア諸国経済化に対応したものといえます。韓国・シンガポール.香港などのアジア各都市で国際ハブ空港の建設によって、現在大きな経済ポテンシャルを有した都市へと変動しています。日本・アジア南部のなかで重要な位置づけにある福岡において、この時代の潮流に適合した都市の再構築としての「福岡新国際空港建設の策定」が望まれています。この時代の潮流を判断して「新空港の方策・選択」とすることが必要ではないでしょうか。東京羽田空港・大阪阪神空港・名古屋新空港とこの時代の潮流に従った、「24時間利用可能なハブ空港」として、世界と競合できる海上空港として増設・建設されております。日本の主要都市・福岡市として「海上空港・福岡新空港」を選択されることを期待されていると思います。
				安全性を最優先して移設が望ましい。また東アジアとの交流も考えると新空港がよい。現空港の利便性を言う人がいるが、新宮なら30分以内でアクセスでき利便性は悪くない。
				需要が増えることがわからない。お金も全て国ではなく地方も負担するはず。銀行から借りる場合は、県が支払う可能性がある。また、民間の企業といっても福岡の企業は本当に出せるのか。地域としては漁業補償権の算出など密着した情報を聞きたい。税収が増えて雇用が増えるといわれてもピンとこない。工事も中央ゼネコンが中心で、地場産業にはお金が回らない。騒音も75Wが基準なので、74Wでは対象にならない。苅田町に聞いたところ、税収は揮発税が200万円あるが、空港整備負担金が5000万円いるので、4800万円の赤字らしい。私たちは空港がすごく欲しいわけではなく、厚恩がいる。苅田町としては、海の埋立土砂を空港に出しているので必要。北九州市は税収7億円でほとんどがスターフライヤーの法人税。津屋崎には法人税は落ちない。今日の出前が最後であり、なぜこの地域にもっと早く来ないのか、PIとは何か、有識者はなぜ来ないのか疑問。苅田町では漁業権の算出方法も教えてもらい、皆さんが思っているものと2桁くらい違うと言われた。苅田町には議員からも他の行政職員からも問い合わせはないとのこと。私たちは誰に聞けばいいのか。環境アセスや騒音などもう少し噛み砕いて説明してもらわないとわからない。
		6 事業効率性の視点について	① 費用と効果について 25 件	
				新聞を見て、私も意見を述べたいと思いペンを取りました。 絶対反対です。こんなに便利な空港はありません。旅行に行く時、空港に朝6:30集合とかありますが、新空港になったらいったい何時に起きればよいのでしょうか？それだけではありません。お金の問題もあります。新空港を作るのに賛成の方達がお金を出すのならまだしも差が多すぎると思います。今の時代なるべく借金しないに越した事はないと思いますが、福岡県もいっぱい借金があるんじゃないんですか？違いますか。近くに北九州・佐賀空港があるんですから利用しない手はないと思います。お願いします。財界の言いなりにならず、利用者の声を聞いてください。生かしてください。東京　大阪　名古屋へは、これからはJRを利用します。
				福岡の新空港建設には絶対に反対です。 福岡空港の定期便はここにきて減便が続き、現在の空港でも十分に対応できる状態です。今後も増が見込まれることは難しいと思います。現空港の拡張も必要ないのではないかと思います。私の周りの多くの空港利用者も現在の場所そのままでいいと言っています。 新空港をつくることは、税金の無駄遣い、自然環境破壊以外の何ものでもありません。市民の意思を無視した暴挙であると思います。 そもそも、強風が吹くことの多い玄海灘上に、航空機が安全に着陸できるとは思いません。水深もかなり深く、埋め立て工事も難しいと思われます。新空港建設は非現実的であり暴挙です。 新空港の建設に対してあらためて強く反対させていただきます。
				福岡では今、空港問題が浮上しています。新空港か現空港滑走路増設案か二者択一となっており、それについてのPIレポートが各地で開かれております。今回の新空港案については様々点で疑問点が浮かび上がっております。PIレポートでは濁した返答しか返ってこなかったので是非お答え願いたいです。この新空港案は莫大な費用がかかりますが、いったいこの資金はどこから来るのですか。 福岡県にそんなお金は余っているのですか。私たちの税金も入っているので良く考えて欲しいものです。そして予定地は海上となりますが、なぜ、海に建て

意見分類	寄せられたご意見
	るのですか。 一部では鳥栖と言う案も出ていますが。なぜ陸地に建てないのですか。予定地の海は冬場大シケで大波も来ます。建物塩害は考えているのでしょうか。そのあたりや海上に建てる事により建設費用が上がる事、自然破壊、騒音問題など、再度、空港問題について様々な意見を取り入れながら考え直して欲しいです。
	福岡空港新設に反対です。 理由; ・国内線を新幹線に取られる(別に航空会社の見方をするわけでは無いですが、関西に行く際も、飛行機を利用していましたので…) ・新設に多額のお金がかかる。(そういう金があるなら、福祉にまわして欲しい)など 私に決定権があるのでしたら、現福岡空港を、"国内線＋韓国、上海、香港などの近場の国際線"にし、現佐賀空港に協力してもらい、現佐賀空港を、"九州の国際線空港"にします。 ※関東も、「東京都」ではなく、「千葉県」に成田空港はありますので、「九州の国際線を絶対福岡県に置く必要は無いと思います。 ※しかも、佐賀空港ですと、鳥栖JCT(高速)に比較的近いので、外国人観光客にとっては、九州の観光地を回るのにもいいのではないかと思います。新宮ですと、鹿児島や宮崎はいまでも遠いのに、もっと遠くなります… ※それに、福岡市内へ出るのに、高速バスを使えば、1時間もかからないと思うので、現佐賀空港も便利だと思います。 よく国際線を使用しますので、現福岡空港に国際線があったほうが、助かりますので、個人的には現福岡空港への増設案が一番いいのですが、(家は志免町ですので)騒音など(東区や大野城)を考えますと、これ以上増やすのはどうなのかな？と。(地元の意見は私ではわかりませんが…) 福岡空港はとても便利です。今からも、この"利便性"を持続して欲しいです。
	◎新空港(三苫沖)設立大反対 〇麻生県知事をはじめ、有識者は造る方向で活動している。 〇一兆円の国税を使い大借金をしてまで何故造らなくてはいけないか又、子供たちにツケをのこしてでも造ろうとする姿勢が理解出来ない。ムダな空港造りに税金を使うのに国民は黙っていない福岡がヤリ玉に上げられる 〇今の空港がパニック状態でいまにもパンクするように言っているが外国の空港に比較してもまだ余裕がある、イギリスのヒィースロー空港は秒単位(10秒～15秒)の離発着であるが福岡空港の場合はピィークの時でも分単位でしょ、 〇そんなに公共事業がほしいのか、ムダな事ばかりやっていればやがて日本は破綻するでしょう 〇人口は将来増える見通しはなく、減少することが明白である 〇麻生県知事・有識者は政治家と全く同じ考えで借金してでも公共事業をやろうとしている。 〇今の空港を整備拡充すべきである、また一県に二つの空港があるのは福岡県だけである。北九州空港との有効的な運用を推進すべきである。 以上
	◎新空港設立大反対 ・麻生県知事をはじめ有識者も造る方向で活動している。 ・1兆円の大借金をしてなぜ造らないけないか。子供達にツケを残してでも造る姿勢が理解できない。(ムダな空港づくりに税金を使うのは国民は黙っていない) ・空港がパニック状態で今にもパンクするようなことを言っているが、外国の空港に比べてみてもまだ余裕がある。イギリスのヒースロー空港は秒単位(10秒～15秒)の離発着である。福岡空港の場合はピーク時でも分単位である。 ・公共事業、ムダなことばかりやっていればやがて日本は破綻する。 ・人口が将来増える見通しはなく、減少することは明確である。 ・麻生県知事、有識者は政治家と同じ借金する事を何とも思っていない。 ◎今の空港の拡充整備をすべきである。
	・経費について 大変な額とは思いますが、外国の資金を利用することが考慮に入れ、又乗客に利用料を負担して貰い(貨物は他所に逃げない範囲で)民営化や第3セクター案も考えてもよいのではないか。難しいかも判りませんので、大雑把なことは申せませんが、港湾空港の西端の砦として考えることを国の施策で求めることも(国費を余計に出すことだけに拘わらず)必要だと思います。 ・陸上交通との問題については現空港の改修案の中で述べたこと重複しますので省きます。 取り急いだものですから、乱筆乱文、その上釈迦に説法するような無礼を致し申し訳なく存じます。移転賛成者の一人に算入して下されば幸いと存じます。
	新福岡空港は絶対に反対です。あまりにも莫大なお金を掛けもし、関西空港やら富士空港のように後から追加みたいな事になるかもしれない先の見えない工事を県民、国民の税金を使って作る必要があるのか？少子化という時代にわざわざある空港を作る必要はない。もっと国民のために税金を使え。
	まったく同じ空港なのに、新福岡空港は新千歳瀬空港の12倍も高い空港を造ろうとするのか 新千歳空港・建設費980億円(550haクロスパラレル3000m滑走路2本+15万haターミナル込み) 新宮沖福岡空港・建設費1兆1400億円(560haクロスパラレル3000m滑走路2本・ターミナル別途) まったく同じ規模の空港が陸上ならこんなに安くなります。
	・陸上滑走路1,000m建設費100億円 国内陸上空港の1,000m滑走路あたりの平均建設費は100億円。つまり3000m滑走路2本では600億円。一番建設費が高かった山岳空港の広島空港で、3000m滑走路1本で910億円。2本で1820億円ということになります。 ・新宮沖は1兆5000億円 試算では9500億円ほどになっていますが、これは海上連絡橋や取り付け道路、事務経費、漁業補償費などが計上されていません。また、波浪が烈しく、水深が深い新宮沖で、波穏やかな関西空港より建設費が低いのもおかしなことです。さらに海上空港では不同沈下の問題があり、佐賀空港、北九州空港、関西空港何れも建設費が当初の5割増しになっています。建設費の高騰は必至です。 ・福岡新空港は海上空港のように騒音問題がない糸島半島に 糸島半島は天神から20キロ圏で、新宮沖と代わりませんが、建設費が安い。半島ですから離着陸は海上に抜け、騒音問題がありません。滑走路左右方面の騒音も山並みで消され問題がありません。建設費は陸上ですから、上記のように安価です。取付け道路、鉄道も周船寺付近から、それぞれ西九州道、地下鉄の延長が可能。空港関連施設や関連産業用地もふんだんにあります。陸の孤島の九大は騒音もなく、空港、高速道、鉄道の設置でアクセスが便利になり未来が開けます。新宮沖に1兆5000篠円を使うつもりなら、糸島半島は、用地・補償・アクセスともで推計3800億円ほどなので、残る1兆1200億円ほどを市街地再開発や新産業創出など、さまざまな案件に使えますがいかがでしょう。 ・新空港は便利で安価な糸島半島へ
	●アクセス建設費が安い糸島半島新空港 アクセス道路も鉄道も地下鉄、西九州道があり、半島一帯は開発されていないので建設費用も安価です。県南からは月隈ランプから福重まで都市高速があり、都心にバスや車が集中することがありません。新宮沖や志賀島沖では香椎・新宮とも住宅や建物が集積し、アクセス鉄道、道路の建設が困難で費用も莫大に建設も長期になります。現在でさえ渋滞する東区方面の都市高速は3-4分ごとに行きかう空港連絡バスや県南、県外からのバス、車が加わりパンクするのが眼に見えています。
	●新たな起債や借金がいらない糸島空港 国内で建設費が一番高かった広島空港は3000m滑走路1本で910億円。二番目が静岡空港2500m滑走路1本で500億円(3000m換算600億円)。静岡空港は周辺及び関連整備費を含め1900億円を起債せずに通滞予算で、毎年150億円処理していくことで建設しました。九大の造成工事でも岩盤がなかったということで土木工事は容易だと思いますが、仮に広島空港並の難工事だとして、空港建設費1820億円、周辺整備を静岡空港並みとして1400億円、合計3220億円。空港建設の75%は国負担なので、実際の費用負担は2415億円。IO年償還で年あたり241.5億円-150億円(現在の地代・環境対策費)新たな費用は年91.5億円、これを県と市で負担すると45、75億円で新たな起債もありません。 ●1兆円規模の空港建設は民間になり、地元負担は90%になる新宮沖、志賀の島沖、1兆5000億円の工事費の地元負担は1兆3500億円 1兆円を越えた関西空港、中部国際空港は民間建設で地元負担が90%に及んでいます。パナソニックを始めとした関西経済界、トヨタを始めとした中部経済界と異なり、脆弱な福岡経済界で1兆円の負担ができるでしょうか。 ●新宮沖の五分の一の費用で、国際基準の空港ができる糸島半島空港。地元業界にも工事参加ができる糸島 海上埋め立てができるマリコンは3社ほどだといわれています。空港工事の80%は土木造成工事なので、陸上なら地元企業も参加できます。工事費用が安く地元企業にも恩恵がある空港になれます。 ●糸島半島は志賀島沖より都心から近い べんりで工事費が安く、地元企業にも恩恵があり、九大も浮揚する糸島空港。

意見分類	寄せられたご意見
	「二」という数字を思い浮かべてください。この漢数字が使われる言葉にあまり良い意味のものはありません。「二枚舌」「二重帳簿」「二度手間」などです。そして新福岡空港を作ろうとする一連の動きも、この「二」と言う文字が深く含まれていると考えます。それは何でしょうか。 「二重建設」これが新福岡空港で語られるべき一番の問題であると考えます。そして「新北九州空港がまぎれもなく福岡県の空港」であるという現実が語られていない。 二重建設とは、言うまでもなく、空港を二度作るという意味であります。つまり、近年建設された新北九州空港がありながら、その空港を活用しないまま放置し、新福岡空港建設を唱えるという行為を繰返す。福岡県の財界・経済団体そして麻生県知事は、自ら「国税の無駄遣いを推進しようとしている」このことです。これは福岡県民が全国民から「無駄遣いをする県であり、経済観念のない県民である」と非難揶揄されることにも繋がり、もはや福岡市やその近隣住民の問題だけではありません。そのように、本来作らなくても良い空港のために、地域の大切な自然や生活、健康そして、何よりも「人と人とのつながり」が損なわれることを心配することはとても辛いことです。ですから、如何に新北九州空港の利便性が小さかろうとも「空港の二重建設」は絶対にやめるべきです。
	海上空港は維持費が高い。玄界灘に造るなら、日本で一番厳しい場所。維持費はどれぐらい見積もっているのか。よその海上空港並みじゃない。地盤沈下は考えているのか。
	海上空港は来て欲しくない。空港は危険であり、造ったけども飛行機は来ない。燃料がなくなってしまえば、なにも来ない。だが、お金だけはつぎ込まれる。下世話に言えば、景気低迷だから地元の土建屋さんが儲かるように空港を造りましょうとこれ意外に考えられる理由がない。住民はたまったものでない、市民や県民や国民は税金だけ払わされて。先程質問しましたが、五千億円の債務保証を払わさせられたらたまったものではない。県も市も二兆円規模しかない。国はもう少し多い規模で合わせて80兆円かもしれないが、だいたい一般会計40兆円ぐらいで、その中で二兆円、その中で五千億円とは相当なもの。それもいらない空港に使うとはまっぴらごめん。
	三苫の風は本当に強い、特に北西の風。新空港となっても、潮風で空港自体の建物も傷みやすく、メンテナンスに費用がかかるのではないか。住んでないから分からないだろうが、玄界灘の風は強く、金属や網戸などの傷みが激しい。ここは立地条件が悪く、空港ができても上手く機能しないのではないか。空港には防風林もなく劣化が早いと思う。
	「もう新空港はいらんばい」のチラシの中で、新福岡空港の建設費用の見込みと問題点には、2003年の知事選のときに対抗馬であった今里教授が調査された内容を示している。今紛糾している内容の多くは当時から問題とされている。中部の建設費は、水深6mで当時の見積もりが7700億円、実際は1兆円近かったと思う。新宮沖は水深20mくらいあり、そうして9200億円でできるのか。1haあたりの単価は、福岡が16億で中部と変わらない単価になる。水深6mの内海と玄界灘の水深の深いところで単価が変わらないのは不思議。レポートに記載されている水深は、非常に古いデータを基にしている。70年前に海軍が実測した水深で、実際は分からないと書いてある。水深と建設費の基データは何を用いているのか聞きたい。中部や関西は4兆円になっており、1兆円くらいではできない。水深が3倍くらいなので、単価が同じわけがない。その水深もあやしい。最近の航空事情の特集の新聞記事（2008年）には、相次ぐ廃止、減便、露呈した余剰空港とある。需要は2000年から横ばいで、2003年に今里教授が予言したとおりで需要は伸びていない。こういう話で、どこかに決めようかと言われても納得しづらい。水深のデータをどこから引っ張ってきたのかをまず知りたいのと、2003年から疑問が提示されて同じ内容で紛糾しており、今まで解決していないのかということ。
	福岡空港の過密化対策について、滑走路増設案か海上新空港案かで、意見が分かれているようですが、過密化対策として、新空港を建設するという計画は、環境の点でも、予算の面でも無謀すぎると思います。現在、福岡県には、海上に建設した北九州空港があり、24時間運航しています。貨物用の空港としては、北九州空港の利用を進める方が、福岡空港一極集中の緩和に繋がるのではないでしょうか。福岡県全体の振興のためにも、その方が得策だと思います。旅客用としての利用についても、日本の人口減や、環境面からの飛行機離れが進むことが考えられます。 海外からの旅客も、中国からの団体客以外、大口の観光は見込めませんので、利用者がこれからも増大していくという予測は現実味がありません。現空港の増設で、充分対応できるのですから、増設案が一番現実的だと考えます。福岡県には福岡県民全体の事を考えて、県民の声に耳を傾け、熟慮して頂きたいと思います。
	需要が増えることがわからない。お金も全て国ではなく地方も負担するはず。銀行から借りる場合は、県が支払う可能性がある。また、民間の企業といっても福岡の企業は本当に出せるのか。地域としては漁業補償権の算出など密着した情報を聞きたい。税収が増えて雇用が増えるといわれてもピンとこない。工事も中央ゼネコンが中心で、地場産業にはお金が回らない。騒音も75Wが基準なので、74Wでは対象にならない。苅田町に聞いたところ、税収は揮発税が200万円あるが、空港整備負担金が5000万円いるので、4800万円の赤字らしい。私たちは空港がすごく欲しいわけではなく、厚恩がいる。苅田町としては、海の埋立土砂を空港に出しているので必要。北九州市は税収7億円でほとんどがスターフライヤーの法人税。津屋崎には法人税は落ちない。今日の出前が最後であり、なぜこの地域にもっと早く来ないのか、PIとは何か、有識者はなぜ来ないのか疑問。苅田町では漁業権の算出方法も教えてもらい、皆さんが思っているものと2桁くらい違うと言われた。苅田町には議員からも他の行政職員からも問い合わせはないとのこと。私たちは誰に聞けばいいのか。環境アセスや騒音などもう少し噛み砕いて説明してもらわないとわからない。
	三苫で説明した回答をもらいたい。予定地の水深は15～20m。中部は6mの内海で8000億。なぜ水深が3倍以上の新宮沖で9200億円で可能なのか。人工島も水深7mで2300億円、15億円／m。新宮沖は16億円／m。水深6～7mと同じ単価でできるのか疑問。人工島の際は、いろいろな学者が集められて、影響はたいしたことないといっていたが、砂が堆積して干潟は死に激変した。しかし誰も責任をとらない。当時も資料を集めたが、大したことない、海流は動くと嘘ばっぱり。今は干潟ではなく砂地になっている。今回、環境アセスもしないまま方向を決めるといっているが、誰も責任をとらない。関係者は。賛成派の中で責任とる人は多分いない。人工島ができただけで博多湾内の各所がものすごい影響を受けている。びっくりしますよ、今津湾まで状況変わっているから。和白の奥の干潟の方で造った人工島の影響が、博多湾の入口の今津湾の方でさえ影響出ている。湾の中だからというような話じゃない。新宮沖に人工島よりも更にでかい島を造って、なにが津屋崎あたりは影響ないでしょうか。とんでもない、とんでもない。グーグルというソフトでパソコンで世界中の写真を見れる。実際に衛星で撮ったやつを。世界でほかに人工島を造ったところがあるが、20年ぐらい前、できたときから写真が残っている。宇宙から撮った写真が。すごいですよ。40kmぐらいの長さにわたって影響しちゃってる。生態系も全部変わってる。新宮沖に造って、津屋崎まで何kmか？影響がないというのはあり得ない。その中で、環境アセスメントもせずに進めていってるということをどこで、実際の実地調査をして修正してくれるのかを聞きたい。さっきの建設費の疑問と、こういう事実が世界中にあるのに、影響はありませんといいながら進めていこうとしている。どこで修正してくれるのか。
	最低の水深しかわからないんじゃないか。9,200億では足りないんじゃないかという話。海底の変形を測定もせずに積算している根拠が危うい。この9,200億の金額自体が違う。
	3つ質問がある。第1は、ウインドカバレッジが志賀島・奈多ゾーンのほうが有利といわれたが、それは海の中道公園の陸地で測ってるから有利なのは当たり前ではないかということ。2点目はアクセスが約900億円となっているが、これは高速道路の建設費が含まれていると答えた方と、まだわからないと答えた方といるが、どちらが本当なのか。3点目は、市民意見交換会でも18名中13名が新空港に反対多数と新聞にも載った。電気大学の先生もPIの量・質ともに、もともと検討するものがおかしいとコメントしている。ということは、本当にPIが活かされるなら、できないというのが本当の意見だと思うが、この18名の中に福岡空港の組合の方が来ていたが、飛行場を古くなった場合に、改良してほしいというと、もう新しい空港ができるから、しないという回答が来ているが、どこかではもう決まってるようにしか思えない。PIというのは、どういうことなのか。
	空港整備費から900億円引いたものを空港整備費としなければならないのでは。中部・神戸・北九州空港では、アクセス整備費は空港整備と分けて行われているという回答を市からもらった。
	・ 新空港案について反対。税金の無駄使い、自然破壊になる。必要ない。必要があれば増設案を望む。利用者は減っている。今後も増えない。福津市で説明会をもっと回数を多く。
	・新空港案について反対。需要予測に疑問、税金の無駄使い、自然破壊になる。北九州・佐賀空港との連携を望む。上の人間が話し合いに顔出すべきだ。
② 方策実施の難易度（運航（制限表面）条件含む）について 1 件	
	福岡の新空港建設には絶対に反対です。 福岡空港の定期便はここにきて減便が続き、現在の空港でも十分に対応できる状態です。今後も増が見込まれることは難しいと思います。現空港の拡張も必要ないのではないかと思います。私の周りの多くの空港利用者も現在の場所そのままでいいと言っています。 新空港をつくることは、税金の無駄遣い、自然環境破壊以外の何ものでもありません。市民の意思を無視した暴挙であると思います。 そもそも、強風が吹くことの多い玄海灘上に、航空機が安全に着陸できるとは思いません。水深もかなり深く、埋め立て工事も難しいと思われます。新空港建設は非現実的であり暴挙です。 新空港の建設に対してあらためて強く反対させていただきます。
7.その他 2 件	
	国会や県議会、市議会で決議してもらうよう努力してるということか。それはやめてください。ここには（空港は）いらない。海岸から100mくらいのところに住んでいるが、屋根が飛ぶ程の突風もある。（ここに造るのは）いかんと思う。やめるように言ってください。
	現空港は、米軍と自衛隊が併用しているが、新空港の場合どうなるのか。
将来対応方策全般	

意見分類	寄せられたご意見
91	件
	新聞を見て、私も意見を述べたいと思いペンを取りました。 絶対反対です。こんなに便利な空港はありません。旅行に行く時、空港に朝6：30集合とかありますが、新空港になったらいったい何時に起きればよいのでしょうか？それだけではありません。お金の問題もあります。新空港を作るのに賛成の方達がお金を出すのならまだしも差が多すぎると思います。今の時代なるべく借金しないに越した事はないと思いますが、福岡県もいっぱい借金があるんじゃないんですか？違いますか。近くに北九州・佐賀空港があるんですから利用しない手はないと思います。お願いします。財界の言いなりにならず、利用者の声を聞いてください。生かしてください。東京　大阪　名古屋へは、これからはJRを利用します。
	福岡空港調査連絡調整会議における県および市担当部署の統合提案 将来の福岡空港を検討する担当課は、県と市がそれぞれに担当を設置するにとどめるのではなく統合した担当部署にしてはいかがでしょうか。 空港対策局空港計画課と総務企画局空港将来方策担当を実務だけでも統合することにより効率化を図り、さらに代表者（責任者）を選出ことで、福岡空港対策の話し合いがより統合的、経済的でスピーディーに進められると存じます。 結果として、将来的に費用対効果の高い最善な案を迅速にかつより正確に選択できるかもしれません。 他県や他国が過去に経験した成功例や失敗例をふまえ、仮に多少の費用がかさんだとしても福岡が賢明な対策を採用したと一世紀先においてもいわれるような自慢できる空港の実現を期待しております。 PIの延長継続もご考慮くださいませ。 追伸：ちなみに、空港対策に関して個人的な意見は以下のとおりです。 PIステップ4の対応方針で示された増設案・新空港案はどれも、実際の運用面と費用対効果の面で再検討が必要と感じる。今後もPIを継続し、より具体性と現実味を帯びた案の提示と一般・運行・企業・行政それぞれの立場の意見と助言の提示で、統合的に進める必要性あり。 増設案は：まずは誘導路整備と国際線ターミナル一部国内線使用による航空機運用の効果（費用対効果）検討を行う。次に国際線ターミナル国内線併用＋増設滑走路西側設置での航空機運用の効果（費用対効果）検討をする。 新空港案は：海ノ中道公園北側沖16/34方向のセミオーブンパラレルにて空港設置及び、アイランドシティー経由の道路・鉄道のインフラ整備の提案。最新技術による建設費用と経済効果・運用効果（費用対効果）検討を行う。より安価を追求するだけでは良いものは残らないと考える。
	福岡では今、空港問題が浮上しています。新空港か現空港滑走路増設案か二者択一となっており、それについてのPIレポートが各地で開かれております。今回の新空港案については様々点で疑問点が浮かび上がっております。PIレポートでは濁した返答しか返ってこなかったので是非お答え願いたいです。この新空港案は莫大な費用がかかりますが、いったいこの資金はどこから来るのですか。 福岡県にそんなお金は余っているのですか。私たちの税金も入っているので良く考えて欲しいものです。そして予定地は海上となりますが、なぜ、海に建てるのですか。 一部では鳥栖と言う案も出ていますが。なぜ陸地に建てないのですか。予定地の海は冬場大シケで大波も来ます。建物塩害は考えているのでしょうか。そのあたりや海上に建てる事により建設費用が上がる事、自然破壊、騒音問題など、再度、空港問題について様々な意見を取り入れながら考え直して欲しいです。
	福岡空港新設に反対です。 理由； ・国内線を新幹線に取られる（別に航空会社の見方をするわけでは無いですが、関西に行く際も、飛行機を利用していましたので…） ・新設に多額のお金がかかる。（そういう金があるなら、福祉にまわして欲しい）など 私に決定権があるのでしたら、現福岡空港を、"国内線＋韓国、上海、香港などの近場の国際線"にし、現佐賀空港に協力してもらい、現佐賀空港を、"九州の国際線空港"にします。 ※関東も、「東京都」ではなく、「千葉県」に成田空港はありますので、「九州の国際線を絶対福岡県に置く必要は無いと思います。 ※しかも、佐賀空港ですと、鳥栖JCT（高速）に比較的近いので、外国人観光客にとっては、九州の観光地を回るのにもいいのではないかと思います。新宮ですと、鹿児島や宮崎はいまでも遠いのに、もっと遠くなります… ※それに、福岡市内へ出るのに、高速バスを使えば、1時間もかからないと思うので、現佐賀空港も便利だと思います。 よく国際線を使用しますので、現福岡空港に国際線があったほうが、助かりますので、個人的には現福岡空港への増設案が一番いいのですが、（家は志免町ですので）騒音など（東区や大野城）を考えますと、これ以上増やすのはどうなのかな？と。（地元の意見は私ではわかりませんが…） 福岡空港はとても便利です。今からも、この"利便性"を持続して欲しいです。
	新聞でこの問題を見かけるたびに、移転はあり得ないのに、どうしてわからないのかなあと思います。関わっている人たちは移転すれば利用者が増えると思っているのでしょうか。日本の人口は限られていて、高齢化しているというのに。いつも福岡空港は工事しているような気がします。使う人(働く人・利用者)にとっては、いろいろ変更されると不便です。パイロットも慣れた空港(場所)の方が事故もないと思います。新設となると環境破壊も甚だしいと思います。これ以上、住みにくい日本(福岡)にしてほしくありません。今あるもの（近隣空港・現福岡空港）をうまく利用することを考えた方がよいと思います。一極集中より、地方の利便性を向上させること（相互アクセスや空港のサービス向上、維持管理なども へ、労働力を使い、快適な労働環境（通勤時間など）、利用環境作りに力を注いでほしいと思います。とにかく自然破壊はやめましょう。元には戻りません。
	◎新空港（三苫沖）設立大反対 〇麻生県知事をはじめ、有識者は造る方向で活動している。 〇一兆円の国税を使い大借金をしてまで何故造らなくてはいけないか又、子供たちにツケをのこしてでも造ろうとする姿勢が理解出来ない。ムダな空港造りに税金を使うのに国民は黙っていない福岡がヤリ玉に上げられる 〇今の空港がパニック状態でいまにもパンクするように言っているが外国の空港に比較してもまだ余裕がある、イギリスのヒィースロー空港は秒単位（10秒～15秒）の離発着であるが福岡空港の場合はピィークの時でも分単位でしょ、 〇そんなに公共事業がほしいのか、ムダな事ばかりやっていればやがて日本は破綻するでしょう 〇人口は将来増える見通しはなく、減少することが明白である 〇麻生県知事・有識者は政治家と全く同じ考えで借金してでも公共事業をやろうとしている。 〇今の空港を整備拡充すべきである、また一県に二つの空港があるのは福岡県だけである。北九州空港との有効的な運用を推進すべきである。 以上
	ふくおかナウNo.68を見ました。 私は海外旅行が好きです。ハワイ、香港への直行便が無くなり、地方便も減少、廃止している中、しかも中部国際空港でさえも赤字といわれている中、どうして移転or増設になるのか意味不明です。北九州空港を作ったのが間違いですが、出来たものを壊すことは出来ないし、今ある空港、隣には佐賀空港もあるし、もっと県だけでなく広い目で見て考えて欲しいです。 時間帯によっては混雑ならもっと時間を振り分けたり、時間延長とかバカでも考えつきます。どうしても工事ありき、工事がしたいからとしか思えません。確かに財政が余裕があるなら、どうぞと言いますが、もっと皆の税金を1円でも大切に使って欲しいです。福岡空港のメリットは町中にあるから便利です。増設じゃなく北九州空港ともっと連携して欲しいです。
	今回福岡において現空港の拡充ないしは新設の議論が持ち上がっています。将来の発展に関する重要な問題と思いますので私見を述べさせて下さい。結論から先に申しますと私は新設には強く反対するものです。拡充か新設かで問われるならば、拡充で乗り切るべきだと考えます。新設賛成の方は将来の特にアジヤ地区の交易発展を見通して安全で大型の空港が必要だと考えておられるのでしょう。これからいっそうの経済の活性化と発展をと考えておられる方々にとっては当然の結論でしょう. 私の考えは根本的にそれとは異なるのです。以下に私見を述べさせていただきます。 私は今新宮町に住んでいます。海岸から200 メートルの距離で、今話が持ち上がっている新空港予定地とは眼と鼻の距離です。私は出身は山口県ですがここに来てからもう50年以上になります。その間一時期東京にいました。東京大学に物理学の教授として雇われたためです。しかし60歳で定年を迎えると共に、迷うことなくまた新宮に戻って来ました。九州の人たちは人情こまやかでまた自然の風景が美しいままに残っていたからです。職業上私はこれまでに幾多の外国人(英国、フランス、ドイツ、デンマーク、ハンガリーでのトップクラスの要職にある人達) を新宮の我家に招きましたが異口同音にこんな美しい自然に囲まれて住んでいる君が羨ましいと絶賛するのです。決して市や町の設備が立派だとは言わないのです。 　私は山口県の農家の子として生まれたので小中学校時代は随分農作業を手伝わされました。その体験から、もし科学が発達したらこの過酷な労働が乗り越えられるだろうと思って、科学の道に一生をささげようと決心したのです。戦後は多くの同輩の人たちも必死で頑張って今や日本のレベルは世界のトップクラスにまで上がりました。でもそういった体験を通して、今私が感じていることは、今の世の中は便利になり過ぎています。ここまで便利にする必要が果たしてあるのでしょうか。昔汗永たらして働いたあの頃を思えば、こんなに餐沢しなくても充分にやっていける筈です。便利になった代償として自然のバランスは壊され、さらにもっと悪いことには人々の心が失われてしまったのです。今は昔のような精神的文化や道徳が消え去ってなくなりそうです。大切なのは工業技術の発展や町の活性化ではなく、次代を担う青少年の心の教育にもっと全力を払うことだと考えます。新空港は金もかかるし自然も壊す、これが本当に必要なのでしょうか。これまでの福岡の大きい事業、例えば人工島の建設や，間近くは大掛かりな自動車産業の誘致などが果たして当初の目論見通りの結果を生ん

意見分類		寄せられたご意見
		だでしょうか? とても良い結果を生じたとは思われません。またその二の前を踏むのかと言う気さえします。 昔英国では科学の発展に支えられて産業革命が始まったとき、心ある人たちはナショナルトラスト運動を起こして広大な土地や遺産を買占めこの工業化の荒波を防いだのです。それが今となっては実に貴重な国家遺産となっています。100年先を見抜く慧眼があったと言えます。自然の変わらない姿こそが人の暖かい心を育てるのです。自然はやたらと壊してはいけない。壊してしまったら故郷を持たない人たちばかりが多くなり、恥を知らず責任感もない人が増え、犯罪者も多くなるのではないでしょうか。 私は毎日の散歩を欠かしたことのない美しい新宮の浜辺が、新空港が出来たら賑やかであってもざわついて犯罪者も多い街になってしまうような気がしてなりません。経済が活性化しなくとも是非精神文化のレベルの高い九州になって欲しいと思わずには居られません。それこそが世界に誇れるものとなるからです。また飛行場の建設に多額の費用をかけるよりも、もっと農水産業に力を入れて、食料自給率が飛びぬけて低いと言うような醜態から脱却すべきです。食料は手に汗して自国で作るべきです。いざと言うとき自動車は食べられません。終戦直後の苦しい飢餓状態のことは忘れられたのでしょうか? 以上の事を踏まえ私は基本的には現状維持を望みますが、どうしてもやらねばとなれば現空港の拡張工事でこの場をしのぐ案のほうに賛成するものです。
		新設移転について 私の30年来の考えとして、国の基幹空港は、北海道・東京・福岡・沖縄に絞ることだと思っています。(名古屋に大阪は国内線主要港としては不要)その上で、福岡空港は以西、以南へのハブ的空港として整備すべきです。全国に空港をいろいろ造るのは良いとしても、今更不況空母でもあるまいし、航空政策を確立し、福岡の重要さを再認識して貰いたいと。 ・利便性を声高に唱える人達(関心の無い人が黙っているだけで)陸上交通システムの利用を考えることです。既にFUK(CTS、MKN>は航空の便利さはありませんTYOについても、新幹線の進捗によって利便性を航空交通に求める必要はやがてなくなるでしょう。更にリニアカーが実用化されれば、FUK-TYO間は航空機は使う必要はなく、リニアカーの進化を急ぎ、これは国策としてすぐには無理でしょうが、近未来の目標として、少なくともTYO－FUK間は交通のバックボーンとして頭の中において空港の問題を考えておくべきだと思います。 ・化学燃料ガブ飲みの交通手段は陸上交通の手段で代われるものは思います。そしてリニア新幹線を手段として付けること。 ・私が着任してすぐの時、助役に対し安全と環境、用地借料のこと等から空港の奈多沖への移転したら半年遅かったと言われました。海の中道構想が固まったのだそうでした。当時は大変残念でしたけれども、今新しく移転構想が浮上して、大変意を強くしております。 ・只今となって私は奈多沖よりも新宮の方がベターだと考えます。奈多は志賀島という障害物(？)があり、又周辺に騒音をまき散らす場所ではなくなっております。 ・新宮の場合、アクセスとしては既存のJRと私鉄の高速化を進めること、都市高速道路の延伸をすべきです。博多駅を起点として考えたとしても、現空港との時間差は30分以内程度のことだろうと思うし、利用客にとって自宅から空港までの時間差は声を大にするほどのものではない筈です。しかも、24時間利用できることになるのです。
		三大都市圏にある空港のあり方とその次に補完的役割を担う福岡空港。 第一種の国際空港は、三大都市圏である首都圏・関西圏・中部圏にしか存在しない。我が国のGDPの規模が小さければ、国際線の玄関口と国内線基幹空港の役割を果たす空港が首都圏に一ヶ所あれば問題ないが、現状はそうではない。首都圏には、羽田・成田の2つの国際空港があり、空港設置に至る歴史的経緯や立地場所における様々な制約が存在する。それを補完する役割と残りの二都市圏である関西圏と中部圏にわざわざ海上を埋め立てた24時間運用の国際空港を建設したにも拘らず、首都圏の補完する役割を完全に果たせていない。また、その役割を隣国の空港に奪われていることが証明されているのが実情である。 羽田、成田については、首都圏の重要基幹空港として、並行滑走路4本を備えるオープンパラレルとクローズドパラレルの併用含む、それ以上の設備を持つ空港であることが望ましいところであるが、この現状を否定すれば、地方の基幹空港整備の根幹が崩れてしまうので、ここでは割愛する。羽田の4本目の滑走路整備による発着枠増加の結果、国際線の取扱い(貨物便を含む)が不透明であり、その結果、増加枠のうち国内線発着枠の具体的な振り分けに大きく影響するのは避けられない。 関西空港は、伊丹空港廃止を前提に建設計画が立てられたにも拘らずに存続させたこと。また、3空港の国内線の棲み分けについて、他の競合する交通機関との所要時間の乖離の大きさによって、伊丹空港の利用を乖離の小さい路線に限定すべきところ、運航距離による線引きを行った結果、現在のような国内線の低迷につながった。イタリアのミラノ・リナーテ空港のように、各路線の利用者数によって就航路線数を振り分ける方法もある程度有効で、その方式を伊丹空港に取り入れ、その残の路線を関西空港に継承するのも一考であった。また、2期工事計画案によると、成田、羽田のそれぞれ単独空港発着数に及ばないにも拘らず、第2ターミナルを新設し、事実上のターミナル分割となる。本来果たすべく、地方空港からの国際線利用者を対象とする首都圏空港の補完的機能を関西空港は満たせなくなる。その理由は、関西空港の国内線ダブルトラック路線は、札幌、羽田、福岡の3路線しかないためで、それ以外の地方空港利用者は今後、関西空港でのターミナル移動を余儀なくされる可能性が高くなると予想され、利用客は不便を強いられるからだ。 神戸空港は、本来の関西空港の候補地であり、一地方自治体により辞退しておきながら現在に至った経緯がある。九州新幹線が全面開業すれば、鹿児島・熊本線は縮小傾向を余儀なくされるし、伊丹空港の問題が正常な方向へ導かれない限り、需要の浮揚は困難である。 中部空港は、関西空港の教訓から何も学ぶことなく、国や愛知県が明らかに国内二大グループの融合を軽視した施策を行ったため、(名古屋小牧を国内線空港として存続させた。)地方空港の国際線利用者を取り込むことができていない。
		空港ターミナルのあり方 シンガポール空港の全体構想 チャンギ空港ターミナル3の運用開始後の空港見取り図　CAAS(シンガポール航空局) http://www.caas.gov.sg/caasWeb/export/sites/caas/en/Regulations_And_Guidelines/Rules_and_Regulations/ATS/AIP/aerodrome/AD_WSSS/WSSS-AD2-31.pdf この空港見取り図を見て感じたことは、先見性あり、全体構想が全くぶれていないこと。チャンギ国際空港の開業は1981年。成田国際空港は1978年。この両者を比較すると、成田の開業より3年遅く、シンガポールという街が元来より中継地であることを差し引いたとしても、この違いは歴然としている。また、成田の開業より16年遅く開業した関西国際空港でさえ、チャンギ国際空港との差を埋められていない。
		福岡空港の拡張後のコンセプト 滑走路2本と並行な誘導路2本。滑走路の東西どちらかに空港ターミナルビルを置く。 1)旅客ターミナルビル・駐機場 東西のどちらかに集約する。現状でも駐機場が手狭であり、少しでも多くの駐機スペースを確保する必要があり、優先順位を滑走路と誘導路の次におく。今後の航空機のワイド、ナロー比率、福岡空港における路線別の使用機種を充分考慮し、マルチゲートを多用し、大は小を兼ねる的な発想を改め、効率的なエプロンの運用ができるよう、駐機場の配置決定を優先する。 2)航空自衛隊・米軍・海上保安庁、航空貨物施設 旅客ターミナルビル及びエプロンの用地を充分に確保した上で、関係省庁と協議した上で決める。その後に、航空貨物施設の場所を確保する。 3)航空保安施設 旅客ターミナルビル・航空貨物施設のある側であれば、設置場所は空港全体を見通せて管制業務が円滑に遂行できれば、特に問わないのが望ましい。 4)消防局、県警、防災、報道用ヘリ 旅客ターミナルビル・航空貨物施設と反対側に設置しても差し支えない。 拡張工事の工程上、現空港を閉鎖せざるを得ない場合においても、福岡空港の近隣には、北九州空港(運用時間24時間)佐賀空港(06:30～21:00・00:30～04:30)があり、経済活動上の影響は極力抑えられる。
		新規国際線 日本の三大都市圏をはじめ主要都市に充分な国内線ネットワーク有し、九州の表玄関である福岡空港の地理的特性を最大に生かし、三大都市圏の需要も補完し得る国際線ネットワークを新たに形成する。そのためには、国際線・国内線ターミナルの一体化は欠かせない。 韓国 地理的に最も近い拠点空港は福岡空港である。現在での韓国の経済事情を考慮して、韓国の新規航空会社による新規国際路線線の誘致は困難である。そこで、国際線はジェット機による運航の固定観念を改め、福岡空港にしか実現し得ないターボプロップ機による運航を国内エアラインに提案するもの。福岡空港のマーケットでも充分満たせる金浦国際空港。福岡空港での乗継需要も見込め、国際線を有する、大邸国際空港・務安国際空港。 台湾 台湾新幹線の開業で台北経由の路線が激減し、成田・中部の僅か2路線しかない高雄国際空港。100席前後の機材でなら、更なる需要が見込める台北桃園国際空港、新規の台中空港。

意見分類	寄せられたご意見
	カンボジア 過去に乗り入れ実績のある、バンコクエアウェイズによる、バンコク行のシェムリアップ空港経由便。または、子会社のシェムリアップエアウェイズによる直行便の誘致。 中国 リージョナルジェット機による、運航可能な中国東北部または、沿岸部路線。 ロー・コスト・キャリアー(LCC)福岡空港における誘致。 エアアジア エアアジアの就航地の場合、福岡・那覇以外、ナローボディー機による運航は航続距離の問題で、ほぼ不可能。ワイドボディー機の運航する子会社エアアジアXの場合、日本国内の三大都市圏のマーケットを共有できるのは、福岡・那覇。羽田のマーケットを共有できるのは、関西。それ以外の空港は他のテリトリーを共有することはできないので、羽田と成田以外の空港は、各空港のテリトリー内でワイドボディー機による、採算が見込めるロードファクターを維持するのは、相当困難であると思われる。ナローボディー機の運用(1路線4時間以内)企業ポリシーの例外規定の提案する。福岡－コタ・キナバル線(約4時間30分)運行面では、他社のジャルウェイズで、成田―マニラ間の日帰り乗務は恒常化しており、機材面では、コタ・キナバル発の短距離路線で超過分をカバーすれば問題はないはず。 エアアジアX　福岡－クアラルンプル線 エアアジア　　福岡－コタ・キナバル線 セブパシフィック 他のアセアン諸国方面へ発着する、マニラ発20時以降の出発便、マニラ着05時以前の到着便に接続可能な、福岡空港13:00着、14:00発の前後の便が就航できる場合。 セブパシフィック　福岡－マニラ線 これらのLCC路線を利用して、3大都市圏および仙台・札幌などの集客は現状でも可能。
	九州域内の航空会社再編 福岡空港のプロジェクトの完成までに、次の航空会社について、福岡県として、出資を含めた再編のシミュレーションの検討を願いたい。合併のメリットは運用機材が増え、整備、訓練等による欠航率の減少と資本増強が見込まれるためである。検討対象は、オリエンタルエアブリッヂ・天草エアラインの2社。合併新会社はエアーニッポンより福岡－対馬・五島福江線の路線譲渡を含んだものとし、さらに効率的な運用が見込まれ、主要路線が福岡線になる事もその根拠となる。JR九州(九州新幹線の福岡空港乗り入れが前提)で福岡・熊本・長崎の優良企業から出資を募る。両社の路線の引継ぎ(熊本－神戸を除く)福岡－対馬・五島福江の路線譲渡の場合、70席級の機材が必要になる。当面はボンバルディアQ400で導入し、福岡－大邸・金浦・務安線などの新規国際線路線参入も可能になる。また、スターフライヤーにも参入の意思を聴取し、米国のジェットブルー社の様に、更に小型の機材(ERJ170・190)の運用も視野にある場合は、福岡発の国際線の参入も提案する。将来は、スターフライヤーとしてターボプロップ機をATR社製が適当とした場合は、それを受け入れる用意があると表明する。それだけの構想を実現に至る十分な時間があり、福岡空港のプロジェクトを更に有用にする価値は充分にある。
	空港も同じです。これもわりと新しい記事でしたが、日本から欧州に行く旅客が日本の空港発欧州直行便より、アジア等の空港からの経由便を利用する人数が上回ったと出ていました。この背景には、便数低迷で悩む地方空港が、国際線を維持するため補助金等で支援し、中国やソウル便等を様々な運行形態で路線を確保しているため、今や関西空港と国内の地方空港を結ぶ便より、ソウル等と国内の地方空港を結ぶ便の方が多いという変な現象が起きているとのことです。つまり、地方空港維持のため税金で外国の航空会社を支援する。その結果、アジア経由で欧州に飛んだ方が安く行けるため、また関西空港便は無いがソウル便がある地元から直接行ける利便性のため、旅行代理店の企画及び利用者はこちらを選択しているのです。そのとばっちりが国内の航空会社の欧州直行便に跳ね返っている、だから逆転したと考えられます。このようなチグハグな日本の空港を取り巻く状況、そして現状を維持しようと出てきた政策等の原因が、空港の機能分散に力点を置き、真に競争力のある機能的で便利なハブ空港を整備してこなかった結果にあると思います。したがって、現在の施設能力のままで近隣空港との機能分散は、これまで間違った整備を進めてきた延長線上の論理であり、本来の在るべき姿から導き出された案とは言えません。 また、もし実現したとしても、施設が分散されているという見た目上のバランスあるかも知れませんが、利便性や移動コストや煩雑製から敬遠され、国際的な競争力は持ち得ないでしょう。ここは経済の基本に立ち、需要の中心に、世界レベルでの競争に勝ち残れる機能性と、需要に対応した十分はサービスが実現できる、新たな国際ハブ空港整備が必要だと思います。場所は、私のような県南部の利用者からすれば、理想は現在の場所に整備できれば一番良いと思います。しかし、新聞で見た問題として、借地代が大きな負担になっていると記憶しています。新たに整備する場合のコストだけで無く、これらの検討にも焦点があてられる必要があると思います。そして、空港を中心にした高速鉄道機能、コンベンション機能、商業機能、文化交流機能、観光機能、ロジスティック機能等、地域の都市構造の在り方を定め総合的に評価し、結論を導きだしてほしいものです。整備にあたっては、空港関連の技術者だけで無く、都市計画家、建築家、環境や景観等の造園家、ロボット技術者、商業や旅行の専門家等幅広くから意見を集約し、最先端の技術で既存の法規制を見直すほどの大胆なアイデアも取り入れ、コンパクトでも高機能で先進的な、全く新しい都市空間として、日本技術力の集大成として実現されることを望みます。ただし、今後技術的な検討がすすめられる度に、専門家の解析や評価が分かりやすく情報公開され、方向性を示していただくことを望みます。以前、アメリカの公共工事の事例で見たことがあるのですが、街なかにショールーム見たいな、広報機能を持たせた施設を設けるのも良いと思います。テレビの、短時間の中での映像を中心としたイメージ情報に片寄った場合、一見もっともらしい、上滑りな議論に成りがちです。そうならないために必要だと思います。 このような考え方は、他の公共事業にも言えることだと思います。議論するのに必要な、十分な情報公開として、背景や理念、考え方を示す事は民主的社会づくりの基本です。部局の枠を越えて、積極的な実の有る事業の推進に向けた、継続的で地道な取り組みを期待します。 このような考え方は、他の公共事業にも言えることだと思います。議論するのに必要な、十分な情報公開として、背景や理念、考え方を示す事は民主的社会づくりの基本です。部局の枠を越えて、積極的な実の有る事業の推進に向けた、継続的で地道な取り組みを期待します。
	●糸島空港で利用客増になる北九州空港 新宮沖では北九州に近くなり、ただでさえ低迷する北九州空港の利用客がさらにダウンします。板付けより20キロ西になる糸島空港なら、北九州からの利用客も距離を考え、北九州空港を利用することになるでしょう。
	私は自然をこわす空港を作らないで、佐賀・小倉を国内空港で、海外は福岡空港で将来今から生まれる人達の為に自然を残してほしい。 空港はお客さんを1番に。いちばん困るのは長期で海外に個人旅行します。トイレに荷物を持って入れない(例　1月5日よりカリブ海クルーズにいく時、成田でイタリアに1人でスキーに行かれる中年の婦人から荷物を見てくれる様にたのまれた。見てくれる人を探していたらしいです。安心して旅に行ける空港、駐車場から雨でも空港に行けれるように働く人達は高齢者を(シアトルの空港は案内人、荷物の受け取りは65才以上の人でした)もう少し頭を作って。
	「二」という数字を思い浮かべてください。この漢数字が使われる言葉にあまり良い意味のものはありません。「二枚舌」「二重帳簿」「二度手間」などです。そして新福岡空港を作ろうとする一連の動きも、この「二」と言う文字が深く含まれていると考えます。それは何でしょうか。 「二重建設」これが新福岡空港で語られるべき一番の問題であると考えます。そして「新北九州空港がまぎれもなく福岡県の空港」であるという現実が語られていない。 二重建設とは、言うまでもなく、空港を二度作るという意味であります。つまり、近年建設された新北九州空港がありながら、その空港を活用しないまま放置し、新福岡空港建設を唱えるという行為を繰返す。福岡県の財界・経済団体そして麻生県知事は、自ら「国税の無駄遣いを推進しようとしている」このことです。これは福岡県民が全国民から「無駄遣いをする県であり、経済観念のない県民である」と非難揶揄されることにも繋がり、もはや福岡市やその近隣住民の問題だけではありません。そのように、本来作らなくても良い空港のために、地域の大切な自然や生活、健康そして、何よりも「人と人とのつながり」が損なわれることを心配することはとても辛いことです。ですから、如何に新北九州空港の利便性が小さかろうとも「空港の二重建設」は絶対にやめるべきです。
	佐賀や北九州空港があるのに、また空港を造るのか。連携すればいいのではないか。この経済状況の中、国が主体性を持ってやるべきではないか。
	需要予測の見直しは、決定の前にやるのか。また、増設か新空港かの2択を問う前に今の空港のままで利用税をあげるとか、需要があがらないような施策をするとかという案を第3案として出してはどうか。
	福岡空港の国際線はいついってもスカスカ。あれだけスカスカならもうちょっとやりようがあるのでは。価格を重要視するか、時間を重要視するかは流動性があると思う。誘導路の2重化等と合わせて、時間帯による金額の差等をもうければもう少し何とかする余地があるのではないか。
	そんなにお金をかけなくてもできることがある。ステップ3で落とした近隣空港との連携、北九州・佐賀空港を使って一回やってみたらどうか。航空便を振り替えてみたらどうか。お金はそんなにかからず、すぐできる。具体的に何も行動していないのに連携を落としている。それで、何千億とかかる海上空港をだしてるから、みな疑問を持っている。
	連携が抜本策にならないというのは机上の空論である。実際に日本通運が、輸送量が、佐賀空港を使うと最初は10数トンが200トンまで増えた。そういうのをやってみたらどうかと、実際にやっている人がいっている。
	何故連携を落としたのか。抜本的な方策に成り得ないというのも選択肢の一つのはず。総合的な調査といいながら、住民の選択肢を縮めている。抜本的な解決策にはならないかもしれないが、その状況を住民が受け入れられるならそれでもいいと思う。勝手に選択肢をどうして狭めるのか。 仮に、現状を続けていて、オーバーフローした部分は北九州や佐賀にいくかもしれない。放置してたら。それでもいいと考える人だっている。その人たちの選

意見分類		寄せられたご意見
		択肢はどうしてくれるんだ。抜本的な解決策に成り得ないという調査はいいが、それを選択肢から外してくれるなということ。われわれの選択肢はいろいろあるのに、解決策はこれとこれだけしかありませんといわれる。あるいは、そのままにしておくことだって若干の不利益かもしれないが、おさえられますという選択肢としてあっていいのではないか。 STEP3で落としたという結論になってるけども、この三苫では落ちたことに対して理解がいってない。
		連携はなり得ないとの判断は連調がしたもので、みんなが意見で出したものではない。
		増設も新設もしなければ金はかからない。9割まで固めて残りを調整するのが精査。根本を間違えており、全て見直さないと。このままやろうとはとんでもない話。
		福岡空港の利用はM型。空港の使用料もM型にすれば、利用は平らになるのではないか。時間帯によって使用料を変えることは、考えていないのか。
		JAL・ANAが同じ時間に同じ場所へ出発というのがある。並んで何分か後に飛ぶのだろうけど、東京に行くときは、いつも半分ぐらいしか乗っていない。この時間はJAL、次はANAという風にしたらいいのではないか。例えば、CO2の排出とか、ジェット燃料も非常にもったいない。便数を減らせば、滑走路1本でも十分対応できる。石油の枯渇等も考えると、かなり飛ばしている感がある。各社が話し合って、便数を減らす、もちろん企業の経営というのはあるが、長い目で未来の子供たちに少しでもエネルギーを残してほしい。便数を減らせば、森林を伐採したりして新空港を造ったり、増設しなくても大丈夫ではないか。
		ゼロオプションはなぜ消えたのか。現空港でいいではないか。この問題について、皆さんがあまりにも早く切り捨てられた。近隣空港との連携も切り捨てられた。そういう権限はないと思う。インボルブメントは、調査に対するもの。コンサルを使うかもしれないが、責任は国、県、市。ところがそれに対してインボルブメント、連調の調査に私たちが巻き込まれる、おぼれさせる。意見を言っても聞かない。対処するが対処の仕方は示さない。アメリカにエパがあり、カリフォルニアの総合開発に待ったをかけた人がいて、住民が参加する制度を作った。ゼロオプションがいいという人、納得した人、最後まで納得しなかった人は1つの組織を作り上げて、市や県に対等な権限を持つような組織を作り上げた。それに比べたら今回の場合は、制度は全然変わっていない。
		観測点は必ず作るべき。磯崎鼻と奈多漁港、新宮漁港の3ヶ所。データが信用できないまま行われている。このままでいくと国、県、市など権限を持っているところが決めてしまい、住民はなすすべなく見守るしかない。データがきちんと取れるところに予算を使って、データを出してもらいたい。それが3年かかろうが、それまではゼロオプションでいい。ゼロオプションでも福岡空港の航空需要は賄えることが立証される。空港なんて作る必要はない。増設も必要ない。
		北九州空港を使わないのか？北九州空港を使えば、ここに空港を造らなくていい。あれは福岡県の空港。レポートに近隣空港との連携は抜本的な方策とはなり得ないとわかりましたとか書いてあるが、誰がわかったのか。これは空港の二重建設問題。造らなくてもいい代替案があるにも関わらず、あえてここに空港を造る案を持ってきた。しかも、みんなから意見を聞くと言いながら、すべてのパターンを選択肢として与えない。それほどの税金がかかった、毎年かかっているものを。減価償却が大変。しかも100%の稼働じゃない。造る必要あるのか。不便でも利用すべき。その大前提があるのに新しい空港を造るというのは。福岡県に国税がいくら落ちているのか。他県の人から、日本の国民から無駄遣いを推進する県、県民だと揶揄される。九州縦断高速が太宰府から北九州空港まで繋がっているので、鉄道を引く必要もない。北九州空港利用案を入れたら、このプロジェクトそのものが論理的に破たんするから削ったのではないのか。税金の無駄使いを県ぐるみで推進しようとしている問題。
		PIどころじゃない。きちんと住民代表の議員が議会で委員会を造って討議する問題ではないか。そのために選挙がある。こんな余計なパンフレットを6年越しに作ってきて、いったいいくら税金を使うつもりなのか。北九州空港は福岡県の空港。建設大臣からも言われてるはず、北九州空港もできるんだからきちんと考えなさいよって。既存の施設の箱ものをきちんと使うって簡単なことである。当たり前のことがまかり通ってない。
		不便を押してでも、もう物を造らずに使う状況になったということではないですか。これだけ株価が下がって、来年以降の成長率も見込めないような状態で、もう状況は変わった。そんなところに国の税金を使う余裕はない。福岡県の空港も周りからそう見られても仕方ない。率先して腹をくくるべき。そういう正論が何で通らないのか。2案しかないが。状況は、ここ1ヶ月でも相当変わっている。金利は限りなく0に近づいている。福岡県ばかり大きな空港を2つも3つも造ってと他県から言わる。全国民に向かって言えるだけの論理構築はできるのか。国税を使わせてくれてと言った時に。福岡市内の利用者が不便だから新しく北九州空港と同規模の埋め立てをしますなんて通らない。立派な代替空港ではないか。ダムだったら、ここに造らずに他にあるのかとの問題になるだろうが。3年くらいしか経っていない拡張可能な空港があるのだから。
		（有識者委員は）聞いてご苦労さんで終わるのではないかと危惧している。この場にいればご苦労さんではなくきちんと意見を言ってくれるはず。それが委員の責務。何時間とっても同じことの繰り返しで結論がでない。三苫に住んでいる人の将来の生活設計が狂う。これだけビルが建っていて、三苫はアメリカと一緒。政府の農業政策が悪いばかりにビルで生計を立てようと考えている。そこに24Hの空港がくると夜までうるさい。風も強く、何回旋回するかわからない。着陸できずに北九州や佐賀に降りる可能性も大。それを考えずに、連携はなぜゼロなのか。冬場は絶対風が強くて降りられない。調査した結果、横風が強いということになれば、滑走路を縦に計画変更する可能性がある。そうすると3兆円も4兆円もかかる、水深の深い所なので。1兆円はみんなを納得させるための餌。大阪は沈下しているため、毎年嵩上げして、数百億もかかっている。名古屋は湾内で玄界灘のような荒波ではない。それが当局は分かってないから、風を追求するのだ。これで飛べるのか、佐賀空港と連携しないのか。国交省も大阪航空局も分かっているが、上から言われるから仕方ないのだろう。だから九大の何ともしれないデータを持ってきたのだ。だから三苫と新宮と奈多の浜でデータを取ってくれとお願いしているが、その返事もできない。三苫に移行するはこと決まっている。（方向性が決まったら）変えれるわけがない。風の向きが決まったら、せいぜい滑走路の向きをかえるくらい。
		国会や県議会、市議会で決まったのか？県や市の議員もあまり納得していないようだが、国交省が独断でやっているのか、有識者の意見を聞いただけで。有識者が計画して発案したのだろう。それを県や市のトップにいって進めてるのだろう。国や県で決まったわけではないのだろう。ここはみんな反対だから必要ないという意見を出してもらえばいい。この案は廃案しかないと言ってもらえばいい。
		ゼロオプションが妥当と思うのが普通の流れ。新宮沖をオプションとして選択した時点で、住民が納得するデータ、構想、箇所などが提示されないと、ゼロオプションでいいと思っている私たちに対して説得力がない。追加調査をする義務があるのではないか。19.1万回について、最新実績値を基に簡易な手法で計算したとあるが、どういう計算をしたのか教えて欲しい。最新実績値で計算すれば右肩下がりになると思うのだが。最近の経済はかなり深刻な状況になっているため、需要予測については、どうして右肩上がりになるのか聞きたい。
		PIなら連携も最後まで残すべき。
		連携案はありませんということを撤回してください。
		福岡空港の過密化対策について、滑走路増設案か海上新空港案かで、意見が分かれているようですが、過密化対策として、新空港を建設するという計画は、環境の点でも、予算の面でも無謀すぎると思います。現在、福岡県には、海上に建設した北九州空港があり、24時間運航しています。貨物用の空港としては、北九州空港の利用を進める方が、福岡空港一極集中の緩和に繋がるのではないでしょうか。福岡県全体の振興のためにも、その方が得策だと思います。旅客用としての利用についても、日本の人口減や、環境面からの飛行機離れが進むことが考えられます。 海外からの旅客も、中国からの団体客以外、大口の観光は見込めませんので、利用者がこれからも増大していくという予測は現実味がありません。現空港の増設で、充分対応できるのですから、増設案が一番現実的だと考えます。福岡県には福岡県民全体の事を考えて、県民の声に耳を傾け、熟慮して頂きたいと思います。
		なお、「福岡県民の会」は、引き続き「新空港は不要」との立場をとるとともに、「現空港の拡張も不要」との意見をもっています。 現在の福岡空港について、① 「住宅地に密接し安全上問題がある」、②現在、「環境対策費として年間92億円、借地料として年間84億円、合計で176億円もかかっており、50年間で8千8百億円もかかる」との主張がされています。しかし、空港が住宅地に隣接しているか否かを問わず、地上を飛ぶ航空機は大半が住宅地上空に飛行経路をもっています。航空機という交通手段は、もともと上空を飛ぶという意味で危険性を内包するものであり、だからこそ、徹底した安全対策が必要となります。必要な費用は当然かけるべきです。 また、福岡空港への一極集中を緩和し、北九州空港や佐賀空港と分担することも危険性を小さくするものとなるものと考えます。現状の費用について、「年間176億円かかる」といい ますが、新空港でも「環境対策費」が必要となることが予測されます。また、事業費について、「増設案で2千億円」「新設案で9千億円」とされていますが、この数字は信頼にたるものでしょうか。 今回の「ステップ4」では、新空港へのアクセス費用を9百億円としていますが、福岡市の経験では都市高速道路の場合にはキロ2百億円かかっており、JR博多駅からの距離が17キロなら、これだけでも3千4百億円かかる割算になります。県議会での議論でも、県当局はこの主張にまったく反論できません。誰がいくら負担するかも不明で、また、実際にはどれだけ多額の費用がかかるかも不明な事業より、堅実な費用で空港を維持できるなら、これも当面の一つの方法ではないでしょか。
		北九州や佐賀空港など近隣空港と連携すれば、仮に福岡空港に将来、大幅な需要増があったとしても、安心して対応できるものとなることはいうまでもないことです。私たちは、そのためにも、北九州空港や佐賀空港の安全性や利便性を高め向上させていくことは重要だと考えます。もちろん、北九州空港について、大きな赤字が見込まれ、市民の新しい大きな負担となる空港への鉄軌道アクセスには賛成できません。バスやJRの利便性を高め、利用増をすすめていきます。
		日本を愛する国民の一人として、将来日本が世界一にすばらしい国家になってほしい。そのためには政治家は国家百年の計を立案し国民に示すべきである。今回はその小さな一つの提案として、福岡新空港についての私的見解を述べる。現在の空港建設の案は以下2点である。 ①玄海灘沖に新空港を建設する。②現在の空港を拡張する。いずれも数点の課題があると想う ①の課題 ・環境破壊：現在世界は炭酸ガス発生が地球温暖化の最大の危機といわれている。

意見分類	寄せられたご意見
	・建設費：日本経済が多大の国債を抱え、経済が破綻しているにもかかわらず、まだ血を血で染めるのか? ・漁業資源：日枯渇している漁業資源(日本近海)の更なる懸念がある。博多湾の人工島建設に、役所は影響がないといったが、10年間大いなる影響があった有明海の干拓、周知のごとく海産物に多大の影響を現在も与えている。 この中で遅かったが、熊本県知事の川辺川ダムの建設中止の英断は、まさに現在の地球環境、世界的趨勢、日本の自然を守る自然回帰への快挙であると私は思う。 ②の課題 ・空港拡張：地元住人の用地買収交渉と地域の再開発や移転問題、玄界灘とは幾分緩やかであるが自然の破壊 ③：①と②を比較すると費用環境面からは明らかに②案が優位であろう。 発着についてすでに14万回/年の限界に達しているという。この過密状態を解決する一つの提案を行う。私の提案は現在の空港の土地面積範囲を利用し2階立ての空港にするということである。そのメリットは ①建設用地の新たな確保が不要：目白然環境に一番いい、用地買収費用・漁業権の補償の問題もない。 ②一階(地上)を出発滑走路にする。二階を着陸滑走路にする。 更にこのメリットは 〇長所 ①新建設用地や海上会場確保が不要、②発着が最大で同時2倍の可能性が出てくる、③環境破壊がほぼ皆無、④関西空港のような海底地盤沈下が無い将来、この空港が実現でき、安全性を立証実現により、世界の空港への提案や技術供与が可能となる。地球温暖化や環境破壊に苦しんでいる世界の国からの支援も得られる。これこそ国土の狭い日本からの新発想である。この2階建て発想は何も空港建設によらず多くの世界が抱える21世紀の課題に応用できると思う。 〇短所 ①近隣住民への騒音、②同時発着の安全性の検証、③費用の比較試算、④二階建て構造の強度 〇推察と技術課題 ①2階用の柱・壁を防音装置で現在の国内・国際線を防音装置にすれば発進時の騒音は軽減できる。②風向きによる発着も同時可能と思う(専門家の検証)。着陸は現状の横幅と長さは十分に確保できよう。③私は素人であり、費用試算は海上空港・用地拡大空港との比較はできず専門家に任せたい。④維持費が海上空港より大幅に安い。⑤技術の解決と費用の課題がある。 これだけでは勿論議論は尽くせない。これを骨子に政治家や専門家を結集し最高の空港提案を構築して欲しい。
	新聞紙上に報じられた時から、新空港(海上)案の9,000億円の建設費に対し、現空港の滑走路増設案は2,000億円の増設費用と伺い、これは誰が見ても費用がこれだけ大幅に違えば勝負あったり、増設案だと即座に思いました。 現空港の日本一といっても良い優れた利便性は、増設が可能であれば将来に渡って生かしていくべきではないでしょうか。一つの空港を強化してこそ、その空港の価値を高めていくのではないでしょうか。 新空港の建設は空港の分断化につながり、二極運営になり羽田と成田の二の舞になりかねません。成田の当初の建設理由は羽田増設不可能の理由で建設に着手したのが釦の掛け違いから行き止まり、できないと思われていた羽田がなんと現在、4本目の滑走路が出来上がりました。羽田が増強されることは都心にある利便性から結構なことだと思っています。 福岡では成田、羽田の轍を踏まないよう一空港運営を強く望みます。増して建設費が3分の1以下ともなれば議論の余地など無いと思いますが如何でしょうか。身銭を切って行うものであれば誰でも安い方を取ると思います。 福岡空港の周辺には北九州空港、佐賀空港など空き空港の活用が考えられますし、海上埋め立ては環境保全の面から好ましくないと思います。24時間など将来に向かってそれ程必要とも考えられません。勿論増設のためには周辺用地の買収には万全の配慮をし、成田のようになってはいけない困難はあるでしょうが。
	・ 新空港案について反対。需要予測に疑問、税金の無駄使い、借金になる、自然破壊、全ての生活環境が破壊される。北九州・佐賀空港と連携または増設案を望む。現空港関係者すべての生活保障、新空港建設による地域住民の生命危険性など。国の不十分な政策のため、何故、地域住民が犠牲にならねばならないのか。
	・ 新空港案について反対。需要予測に疑問、税金の無駄使い、借金になる、自然破壊になる。北九州・佐賀空港と連携を望む。国際北九州空港を増設活用。将来利用減少、人口減少。
	新空港案については、どちらかといえば反対。税金の無駄使いである。北九州・佐賀空港と連携を望む。もっと広域の範囲で検討されてもいいのではと思います
	新空港案について反対。税金の無駄使い、自然破壊、美しい海がなくなる、子供のために海を守りたいからである。北九州・佐賀空港と連携を望む。毎日の生活が苦しいのに、これ以上、税金は支払えない。家計と一緒で今あるものでまかなってほしい。もっともっと地域住民(三苫、新宮など)に知らせるべきだと思う。知らない人が多すぎる。私もその一人。納得の行く調査と説明を望む。
	・ 新空港案について反対。需要予測に疑問、税金の無駄使い、借金になる、自然破壊になる。北九州・佐賀空港と連携を望む。既設の有効活用。(新空港は)玄界灘北西季節風、工事費、安全面からNO。
	・ 新空港案について反対。税金の無駄使い、自然破壊になる。現状のまま努力か、北九州・佐賀空港と連携、または増設案を望む。北九州空港が利用されていないため。住民の意見を全く聞いてくれない。
	・ 新空港案について反対。需要予測に疑問、自然破壊になる。佐賀・北九州空港と連携を望む。需要が伸びるとは思えない。経済対策である気がしてならない。
	・ 新空港案について反対。借金になる、自然破壊になるから。北九州・佐賀空港と連携を望む。お金がかからない。
	・ 新空港案について反対。需要予測に疑問、税金の無駄使いである。北九州・佐賀空港と連携を望む。既存の空港を最大限に利用したらよいと思うから。もっと全県民の方に情報を伝えてほしい。
	・ 新空港案について反対。需要予測に疑問、税金の無駄使い、借金になる、自然破壊になる。北九州・佐賀空港と連携すべきである。北九州、佐賀空港は利用率が低いのでは。人口も経済も縮小に向かっている時に新設でなくて可。
	・ 新空港案について反対。税金の無駄使い、借金になる、自然破壊になる。北九州・佐賀空港と連携を望む。
	・ 新空港案について反対。需要予測に疑問がある、税金の無駄使い、借金になる、自然破壊になる。北九州・佐賀空港と連携を望む。
	・ 新空港案について反対。その理由は、需要予測に疑問がある、自然破壊になるから。北九州・佐賀空港との連携を望む。海上空港は二つと要らない。
	・ 新空港案について反対。税金の無駄使い、借金になる、自然破壊になる。北九州・佐賀空港との連携を望む。
	新空港案について反対。需要予測に疑問、税金の無駄使い、借金になる、自然破壊になる。北九州・佐賀空港との連携を望む。お金をかけずに問題を解決するのは当然です。
	・ 新空港案について反対。自然破壊になる。新空港なんていりません。北九州・佐賀空港との連携を望む。
	・ 新空港案についてどちらかといえば反対。自然破壊になる。北九州・佐賀空港との連携を望む。
	・ 新空港案について反対。需要予測に疑問、税金の無駄使い、借金になる、自然破壊になる。北九州・佐賀空港との連携を望む。
	・ 新空港案について反対。需要予測に疑問、税金の無駄使い、自然破壊になる。北九州・佐賀空港との連携を望む。自然破壊は福岡だけの問題ではない。
	・ 新空港案について反対。需要予測に疑問、税金の無駄使い、借金になる、自然破壊になる。北九州・佐賀空港との連携を望む。
	・ 新空港案について反対。需要予測に疑問、借金になる。北九州・佐賀空港との連携を望む。
	・ 新空港案について反対。需要予測に疑問、借金になる、自然破壊になる。北九州・佐賀空港との連携を望む。
	・ 新空港案について反対。需要予測に疑問、税金の無駄使い、自然破壊になる。北九州・佐賀空港との連携を望む。
	・ 新空港案について反対。税金の無駄使い、自然破壊になる。北九州・佐賀空港との連携を望む。
	・ 新空港案について反対。税金の無駄使い、借金になる、自然破壊になる。北九州・佐賀空港との連携を望む。今あるものは廃止しない限り活かす。これ以上作らないこと。現状と見通しの理解に努める行政、国民でありたい。
	・ 新空港案について反対。税金の無駄使い、自然破壊になる。現状のまま努力か、北九州・佐賀空港との連携を望む。
	・ 新空港案について反対。需要予測に疑問、税金の無駄使い、借金になる、自然破壊になる。北九州・佐賀空港との連携を望む。
	・ 新空港案について反対。借金になる、自然破壊になる。北九州・佐賀空港との連携を望む。次世代に自然を残したい。借金を残してはならない。
	・ 新空港案について反対。借金になる、自然破壊になる。北九州・佐賀空港との連携を望む。

意見分類		寄せられたご意見
		・ 新空港案について反対。現状のまま努力を望む。
		新空港案について反対。自然破壊になる。北九州・佐賀空港との連携を望む。
		・ 新空港案について反対。需要予測に疑問、税金の無駄使い、借金になる、自然破壊になる。北九州・佐賀空港との連携を望む。
		・ 新空港案について反対。需要予測に疑問、自然破壊になる。北九州・佐賀空港との連携を望む。
		・ 新空港案についてどちらかといえば反対。税金の無駄使い、自然破壊になる。北九州・佐賀空港との連携を望む。役割分担の必要。環境への影響の実態調査、周辺住民への理解。
		・ 新空港案についてどちらかといえば賛成。新空港案または北九州・佐賀空港との連携を望む。アジアの中心都市、ハブ機能。
		・ 新空港案について反対。需要予測に疑問、税金の無駄使い、借金になる、自然破壊になる。北九州・佐賀空港との連携を望む。
		・ 新空港案について反対。需要予測に疑問、税金の無駄使い、借金になる、自然破壊になる。不要、無用。現状のまま努力か北九州・佐賀空港との連携を望む。
		・ 新空港案について反対。需要予測に疑問、税金の無駄使い、借金になる、自然破壊になる。現状のまま努力か北九州・佐賀空港との連携を望む。これまでの他の空港を見てください。環境、次世代につけを残さないようにしてほしい。なぜ、最も風の強い場所に作るのでしょうか。
		・ 新空港案について反対。需要予測に疑問、税金の無駄使い、借金になる、自然破壊になる。北九州・佐賀空港との連携を望む。今あるものを利用しましょう。
		・ 新空港案について反対。需要予測に疑問、税金の無駄使い、借金になる、自然破壊になる。北九州・佐賀空港との連携を望む。道州制になるから。
		・ 新空港案について反対。需要予測に疑問、税金の無駄使い、借金になる、自然破壊になる。北九州・佐賀空港との連携を望む。近隣住民（予定地）を無視した報告会は許せない。
		・ 新空港案について反対。自然破壊になる。北九州・佐賀空港との連携を望む。
		・ 新空港案について反対。北九州・佐賀空港との連携を望む。
		・ 新空港案について反対。自然破壊になる。北九州・佐賀空港との連携を望む。
		新聞記事の賛否両論を見ても疑問点が多く、低コスト利便性維持の立場から、公共事業を長年論じてきた法政大学教授　五十嵐敬喜氏は、「公共事業は着手したら止めるのは難しい。仮に新空港が成功しても、国内線全体のパイは変わらないから、近隣の北九州・佐賀の両空港は大赤字になるんです。国の借金は莫大なのに、国を揺さぶって金を地方に引っ張るというタカリ根性ではダメ。道路行政の失敗を空港でも繰り返すべきではありません。」と述べています。同感であります。ダム建設、開拓事業の失敗も同じです。 飛行機は石油（ガソリン）の消費量も多く、鉄道に比べてコスト高であり、新幹線と競争するのではなく、利用者の目的に応じて、日本全体の将来像を考え、効率輸送の視点から連携・協力し、無駄を省く努力が必要です。科学者の試算では、石油の埋蔵量はあと30年ほどと言われて、もう久しくなります。
		海上福岡空港予定地への交通アクセスについての提案 1．道路計画 国道495号線は当初、自動車輸送は4t積トラックが主流だった頃、若松地区から博多港までを2車線で計画され、津屋崎⇔博多港間は西鉄電車宮地岳線の海側に通る予定だったが、福間⇔古賀間の用地買収が極めて難航し、古賀⇔新宮間にゴルフ場が出来て、一時頓挫しているうちに、博多湾内の海岸埋め立てが進行して、湾東奥部の和白海域が国際的にも重要な渡り鳥の中継地・越冬地となったので埋め立てが中止されたために、福間⇔香椎間の県道29号が国道495号に格上げされた。しかし、北九州市⇔福岡市間の幹線道路は当期には、九州自動車道は度々凍結等で通行止めになり、国道3号線は海老津⇔赤間の間のトンネル付近は、積雪や凍結で度々大渋滞する事があるので、私は常々北九州⇔福岡市間にもう1本幹線道路が必要と思っていました。しかも最近は物流システムが大幅に変更され、大型コンテナを運ぶ大型トレーラーや大型トラックや大型バスが激増したので、自動車道路は従来の走行レーン3.5mでは窮屈になり、事故防止のためには4m幅の車線が必要になってきたと思っている。 又、北九州港と博多港を1体のエリアとして、スーパー中枢港湾特区として指定しようかとの案も中央にはあるとの噂も聞かれるので、両都市間に走行車線4mで上下各2車線、計4車線に両側に自動2輪車用に、幅1.5m以上の側道を設置されることを熱望します。
		福間⇔古賀間の海岸には沖合の海砂採取過剰の為に砂浜の浸食が激しく、防止のための護岸が構築され、松林には防風林が設けられているが海に近い側では立ち枯れが所々に見られる。思い切って護岸を拡幅し自動車道路に利用するのは如何なものであろうか。先ず、福岡都市部から新空港までを建設し、順次、北上するのがよいのではないか。又、曲がり角や交差点のRを大きくする必要がある。これと4m幅車線とは共に大型車両に対応する安全対策として考慮の必要があると思う。尚、福間⇔新宮間は自動車専用道路とし、津屋崎⇔新宮間の西鉄電車宮地岳線の跡地は、地下に福北導水管を埋設し、上は大型車通行禁止道路とすることが望ましい。
		海上福岡空港予定地への交通アクセスについての提案 2．鉄道 先ず市北東部の鉄道路線を簡略化し、空港乗り入れは福岡市営鉄道に一本化する。JR香椎線の香椎⇔西戸崎間を廃止し、用地はJR博多駅前の市有地と交換する。塩浜付近の跡地は民間に売却する。西鉄線貝塚⇔新宮間は市に移管し、代償として、市営鉄道の香椎⇔西戸崎間の電車路線が完成するまでの代替輸送用のバスを提供する。貝塚⇔三苫間は線路複線対応の用地がある。現在の西鉄線はカーブが多く、JR博多駅から空港への直行する市営鉄道コース（呉服町交差点付近）を考慮して電車の車両形式は別途に選択する必要がある。市営鉄道を空港へ乗り入れるためには、新宮町を福岡市に合併する必要がある。条件としては予定されている道路建設がある。
		・新空港案について反対。需要予測に疑問、税金の無駄使い、自然破壊になる。北九州・佐賀空港との連携を望む。上の人間が話し合いに顔出すべきだ。
将来の方向性選択のポイントについて	1.需給逼迫緩和について 72　件	
		県はうぐいす債発行して財政が苦しいのに空港作る事をその前提に、計画課等もう即税金投入しているが、これは誰の金で運営してるのか。国交省の予測は今迄全て作らんが為の予測をブラックBOXで数値をねつ造し続けた事をよく研究してみなさい。更に少子高齢化で果たして需要どおりにいくのか。実際昨年度の実績はもう即減少ではないか。国の赤字800兆円の負担に更に子へ孫へ県債の負担はどれだけになるのか。中部・関西・長崎・佐賀etc空港を海に作り、環境破壊した所がどれだけの赤字で返却はどうなのか、一番よく比較しやすい事例であろう。空港作って（県）民敗れる。今ならまだ生き残れる。
		どちらの案にしても、事業が完了するまで10年以上はかかると思うが、4年後には需用が限界に達してしまうのでは、事業をしてもあまり意味がないのではないか。
		需要予測について、2000年に14．1とあり、2007年に14．2とある。2008年は1月から8月の間に5000回減少している。14．1に近くなる。長期的に計画を立てる場合において、1990年から2000年は確かに右肩あがりのグラフを示しているが2000年から肝心の2008年までは横ばいに見えてならない。この横ばいの数字が、2007年から急上昇で右肩上がりになるものかどうか。世界中が企業危機ということで、日本は税金をアメリカに拠出して応援しているような状況。その前に原油高があり、食品の物価の上昇があり、今までの10年間は好景気でしたという政府の発言から今後は不景気に突入するという報道があり、年金問題があり、はたして団塊世代が悠々自適な生活ができるのか。はたしてこのような景気後退のご時世に右肩あがりがあるのかどうか。
		右肩上がりの需要予測は信じられない。
		連携について、制度的な規制ではなく、福岡空港の空港使用料を高く設定するということもできるのではないか。自分はエネルギー関係の研究をしているが、エネルギーの需要予測についても、以前は右肩上がりの予測だったが、最近の政府関係の予測についても2032年目標の数字は全て減っている。人口減少社会で、物やサービスの需要量が増えるというのは疑問。発電設備の運用問題と空港は似ている。発電設備は最大需要に合わせて設備を持たなければいけない。どうやって平準化するかが課題。空港についても、1日のうちの最大需要に合わせて整備する必要がある。電力会社は、時間帯別の料金を設定している。ピーク時は高い。空港需要についても、時間帯毎の料金を設定できる。
		需要予測は、多少は見直ししたといいながら、従来の予測をベースにしている。それで3月には決定するというのは、おかしい。新潟線ももうすぐ無くなるのでは。新幹線もできる。静岡とか佐賀の需要予測と現在の実績を比較すると、かなりマイナス。そういう現実があるので見積はシビアにしなければいけない。中国の経済もかげりがあって観光客も減っている。
		佐賀空港の公聴会で、私は反対した。需要予測は140万人。バナナのたたき売りで70万人。今、その半分の35万人も利用していない。この経済状況を考えると、この需要予測で今年度中に決めるのはおかしい。ステップ3で意見を言おうとしたが、この需要予測はもう決まっていて、この予測自体がおかしいと思っているのに、変えられないんじゃ意味がないと思って意見を言うのをやめた。家にたとえると、建てることは決まっていて屋根をピンクにするか黒にするかぐらいのことしかいえない。本当にPIだろうか。
		エアラインはこれ以上便を増やしたいと思っているのか。上海便もなくなった。赤字路線を廃止している。JALが撤退するほど人気がない。航空会社から便を張りたいという申し出があったが、混み合っているため実現しなかったケースはどれくらいあるか国に問い合わせたが、それはエアラインの内情なので把

意見分類		寄せられたご意見
		握していないといわれた。市場調査をすべきではないか。箱を造れば需要も増すのか。また、利用者に調査したのか。
		2008年のデータで需要予測しなおさなければ意味がないと思う。
		需要予測なんてあてにならない。こんなに不景気になって、そんなに飛行機が飛ぶ時代ではない。それをまだ5年前の予測でやっているのがそもそも間違い。当面の対策だけで十分だと思う。
		需要予測は基本的なもの。本当に今の空港で足りないのか、発着回数を増やさなければパンクするのか。
		ステップ2の需要予測の資料を見てもらいたい。需要予測の前提条件であるGDPの伸び率について書かれている。2008年はどうなっているのか。最近GDPは下方修正され、マイナスになっている。これをどう反映させるかについては、検討されているはず。14年度の答申の中には「航空需要の動向等を勘案しつつ」とあるが、まさしくこのことではないか。今回、需要予測の考察がされているが、GCPの下方修正に伴い右肩下がりとなるはず。これについて、現在どう検討しているのか。
		2001～7年の実績はほぼ横並びなのに、なぜその後右肩上がりになるのかわからない。データは5年前のものであり、現在のGDPはマイナスならば、下がるのではないか。
		2004年時の長期見通しが現在崩れているのだから、今の時点でやり直すべきではないか。
		「動向等を勘案しつつ」との答申からいうと、横ばいからさらに下がっている現状について、検討するべきではないか。
		需要予測は基本的な問題。決定した後に見直しても意味がない。
		需要予測は、抜本方策が必要かどうかの瀬戸際だと思う。需要予測を見直した後、4つの案から検討し直さないと、予測を見直したことにはならない。
		政府予測そのものが狂っている。今の時点は誰も予測していなかった。必ず右肩上がりになっているが、今は（GDPは）下がっており予測に入っていない。予測を超えた現実がある。長期的というがちょっと先の向こうに長期があり、ちょっと先が見えずに長期がわかるはずもない。
		（需要予測の見直しは）現在進行中で結果は出ていないということか。2008年のGDPは短期間で下落している。生きた経済が目の前にありながら、それは加味していないということで、（航空局の）データが出るまでは検討していないということか。
		需要予測のおかしさ。佐賀空港、北九州空港、静岡空港を含む主な空港の予測と実績の比較を出すべき。
		いかに過大な需要予測か。また、やろうとしている。いかにも公平にやった、みんなの意見を聞いたというが全然ちがう。
		みんなダメだといっている。需要がわからないんだったら。実績だって、北九州も佐賀も半分。誰が責任とるのか。
		毎日海岸を散歩しているが、立っていられないほどの風が吹く日が何日もある。これが昔からいわれている玄界灘の荒海、風。あなたたちのデータは、造ることを前提に出されたねつ造改ざんではないのか。北九州空港も旅客数が開港5年後には580万人との需要予測をして造ったが、あまりの少なさに19年度は283万人、24年度328万人と下方修正している。実績は127万人。どんなに人口が減り続けても、商業機能がが流出しても予測は必ず伸びるという、造るためのデータ。12月10日の新聞に経済界は新空港推進と載っていた。経済界の人は仕事になればいいと思っている。遠くに造れば仕事量が増え、金が入ってくる、造ってしまえば勝ちという方達ではないか。12月17日に西鉄社長の談話が西日本新聞に載っていた。これからの経営方針は、人口が減少し、国内市場の減少が避けられない中でと言われている。あなたたちは、まだ右肩上がりの経済だと思っているのか。これ以上、経済界の手先になるのはやめてもらいたい。アクセスの悪いところに造って、繁盛している空港はないのでは？2つ目の赤字の空港を福岡に造らないでほしい。福岡の恥。日本の恥。世界一アクセスのいい現空港を増設案を推進してもらいたい。
		ゼロオプションが妥当と思うのが普通の流れ。新宮沖をオプションとして選択した時点で、住民が納得するデータ、構想、箇所などが提示されないと、ゼロオプションでいいと思っている私たちに対して説得力がない。追加調査をする義務があるのではないか。19.1万回について、最新実績値を基に簡易な手法で計算したとあるが、どういう計算をしたのか教えて欲しい。最新実績値で計算すれば右肩下がりになると思うのだが。最近の経済はかなり深刻な状況になっているため、需要予測については、どうして右肩上がりになるのか聞きたい。
		GDPの伸び率に掛けて需要予測していますが、逼迫しません。右肩下がりです。答申で右肩上がりということが逼迫するという根拠になっていますが、根拠が覆っているでしょう今年。2008年が伸び率低下しているでしょう、右肩下がりに。これは根拠が覆っていることをあたかもなかったかのようにこれは、今年の結果が12月まで待てば出るでしょう。GDPが下がっているにも関わらずなんで逼迫すると断言できるのか。
		福岡空港の過密化対策について、滑走路増設案か海上新空港案かで、意見が分かれているようですが、過密化対策として、新空港を建設するという計画は、環境の点でも、予算の面でも無謀すぎると思います。現在、福岡県には、海上に建設した北九州空港があり、24時間運航しています。貨物用の空港としては、北九州空港の利用を進める方が、福岡空港一極集中の緩和に繋がるのではないでしょうか。福岡県全体の振興のためにも、その方が得策だと思います。旅客用としての利用についても、日本の人口減や、環境面からの飛行機離れが進むことが考えられます。 海外からの旅客も、中国からの団体客以外、大口の観光は見込めませんので、利用者がこれからも増大していくという予測は現実味がありません。現空港の増設で、充分対応できるのですから、増設案が一番現実的だと考えます。福岡県には福岡県民全体の事を考えて、県民の声に耳を傾け、熟慮して頂きたいと思います。
		1．私たちは、福岡空港の将来について、現在まで「検討」してきたその作業の前提がまったく変わってきていると考えます。麻生県政と財界は今までの「既定の路線」にこだわらずに、その方向を転換すべきです。現在まですすめてきた「検討作業」は次のように、その「前提」が現実と異なってきています。 ●経済情勢の大変動 未曾有の経済危機が日本と世界を襲っています。政府は12月19日の閣議で、今年度の経済成長率を0.8%と見込み、09年度の見通しを実質ゼロとしました。世界経済でも、アジアの経済でも、マイナス成長が予測されています。ところが、今日までの「連絡調整会議」は、実質経済成長率で毎年数%を見込み、これが長期に続くとして、日本の総交通量と福岡空港の需要を際限なく「右肩上がり」に描いてきました。現実と「検討」の前提との乖離が誰の目にも明らかになろうとしているにもかかわらず、麻生知事は、現在の「需要予測」の手法について、12月議会で今なお「最新の交通量データをもちいて算定した」「最も精度が高いもの」と答弁しています。その見識が問われる事態です。福岡の財界は、あくまでも「新空港建設」論に固執し、天神再開発の計画もセットにしながら、大型開発事業推進に血道をあげています。その両者の姿は県民の意識からすれば、あまりに現実離れしたものとはいえないでしょうか。 ●実際の利用者散も発着回数も大きな減少が見込まれている この経済の大変動は、福岡空港の現実にも深刻な影響を与え始めています。福岡空港の今年1月から8月の発着回数は'昨年比で、約五千回も減少、年間ベースで1万回近い減少が予測されます。「連絡調整会議」は、福岡空港の利用者数がここ7年明らかに連続して減少してきましたが、この事実には頑強に目をつむってきました。しかし、今回のように顕著な減少が見込まれるというのに、まだ、現実離れした「需要予測」にしがみつき、その事実に目をそむけるのでしょうか。まさに異常です。 ●県民は今なお新空港不要」の強い反対の態度を表明 今回の「ステップ4」が公表されたあとに実施されてきた県下の「住民説明会」では、「国や県に対する大糾弾会」（西日本新聞、12月17日付け）の様相でした。「新空港は要らない」との県民の強い反対意見が引き続きどこでも強力に出されています。 このような県民の強い声にも耳を傾けないというのでしょうか。
		2．「検討作業(ステップ)」がもっているもともとの異常さ 現在まで6年余にわたってすすめられてきた「検討作業(ステップ)」はもともと重大な欠陥をもつものでした。前述の経済成長モデルに加えて、今回の莫大な事業費を誰が負担するのか、県や市の負担額はいくらになるのか、その財政負担を明らかにしないままの「結論づけ」という致命的な欠陥をもっていました。また、海上での新空港の場合の環境への影響も、事業の決定を行ったあとに行うという本末転倒ものでした。また、この7年間、なぜ、利用者が減り続けたのか、ただの一度の真剣な検討もありませんでした。来年度の羽田空港の利用枠4割拡大がどのような影響を与えるのかも検討されていないままです。このような疑問が解決されないまま、ただ、「右肩上がりの利用者増」「発着回数増」をいうだけのものでした。
		・ 新空港案について反対。需要予測に疑問、税金の無駄使い、借金になる、自然破壊、全ての生活環境が破壊される。北九州・佐賀空港と連携または増設案を望む。現空港関係者すべての生活保障、新空港建設による地域住民の生命危険性など。国の不十分な政策のため、何故、地域住民が犠牲にならねばならないのか。
		・ 新空港案について反対。需要予測に疑問、税金の無駄使い、借金になる、自然破壊になる。北九州・佐賀空港と連携を望む。国際北九州空港を増設活用。将来利用減少、人口減少。
		・ 新空港案について反対。需要予測に疑問、税金の無駄使い、借金になる、自然破壊になる。現状のまま努力を望む。PIのやり直しは必須。住民投票へ。
		・ 新空港案について反対。需要予測に疑問、税金の無駄使い、借金になる、自然破壊になる。北九州・佐賀空港と連携を望む。既設の有効活用。（新空港は）玄界灘北西季節風、工事費、安全面からNO。
		・ 新空港案について反対。需要予測に疑問、自然破壊になる。佐賀・北九州空港と連携を望む。需要が伸びるとは思えない。経済対策である気がしてならない。
		・ 新空港案については反対。需要予測に疑問、自然破壊になる。現状のまま努力を望む。需要が下降すると思慮する。いいかげんな資料での説明会で不満である。
		・ 新空港案について反対。需要予測に疑問、税金の無駄使いである。北九州・佐賀空港と連携を望む。既存の空港を最大限に利用したらよいと思うから。もっと全県民の方に情報を伝えてほしい。

意見分類	寄せられたご意見
	・ 新空港案について反対。需要予測に疑問、税金の無駄使い、借金になる、自然破壊になる。北九州・佐賀空港と連携すべきである。北九州、佐賀空港は利用率が低いのでは。人口も経済も縮小に向かっている時に新設でなくて可。
	・ 新空港案について反対。需要予測に疑問、税金の無駄使い、自然破壊になる。現状のまま努力を望む。
	新空港案について反対。需要予測に疑問、税金の無駄使い、自然破壊になるから。現状のまま努力を望む。増設、新設する理由がわからない。
	・ 新空港案について反対。需要予測に疑問、税金の無駄使い、借金になる、自然破壊になる。現状のまま努力を望む。
	・ 新空港案について反対。需要予測に疑問、税金の無駄使い、借金になる、自然破壊、環境破壊になる。増設案を望む。多くの税金を使って作る必要が無い。絶対に新空港は反対です。
	・ 新空港案について反対。需要予測に疑問がある。現状のまま努力を望む。
	・ 新空港案について反対。需要予測に疑問がある、税金の無駄使い、借金になる、自然破壊になる。絶対反対。現状のまま努力を望む。税金の無駄使い、そもそもいらない。
	・ 新空港案について反対。需要予測に疑問がある、税金の無駄使い、借金になる、自然破壊になる。北九州・佐賀空港と連携を望む。
	需要予測に疑問である。現状のまま努力を望む。次の世代に負担を残さないでほしい。
	・ 新空港案について反対。需要予測に疑問、税金の無駄使い、借金になる、自然破壊になる。現状のまま努力を望む。
	・ 新空港案について反対。その理由は、需要予測に疑問がある、自然破壊になるから。北九州・佐賀空港との連携を望む。海上空港は二つと要らない。
	新空港案について反対。需要予測に疑問、税金の無駄使い、借金になる、自然破壊になる。北九州・佐賀空港との連携を望む。お金をかけずに問題を解決するのは当然です。
	・ 新空港案について反対。需要予測に疑問、税金の無駄使い、借金になる、自然破壊になる。北九州・佐賀空港との連携を望む。
	・ 新空港案について反対。需要予測に疑問、税金の無駄使い、自然破壊になる。北九州・佐賀空港との連携を望む。自然破壊は福岡だけの問題ではない。
	・ 新空港案について反対。需要予測に疑問、税金の無駄使い、自然破壊になる。増設案を望む。
	・ 新空港案について反対。需要予測に疑問、税金の無駄使い、借金になる。増設案を望む。
	・ 新空港案について反対。需要予測に疑問、税金の無駄使い、借金になる、自然破壊になる。北九州・佐賀空港との連携を望む。
	・ 新空港案について反対。需要予測に疑問、借金になる。北九州・佐賀空港との連携を望む。
	・ 新空港案について反対。需要予測に疑問、借金になる、自然破壊になる。北九州・佐賀空港との連携を望む。
	・ 新空港案について反対。需要予測に疑問、税金の無駄使い、自然破壊になる。北九州・佐賀空港との連携を望む。
	・ 新空港案について反対。需要予測に疑問、税金の無駄使い、借金になる、自然破壊になる。北九州・佐賀空港との連携を望む。
	・ 新空港案について反対。需要予測に疑問、税金の無駄使い、借金になる、自然破壊になる。増設案を望む。
	・ 新空港案について反対。需要予測に疑問、税金の無駄使い、借金になる、自然破壊になる。北九州・佐賀空港との連携を望む。
	・ 新空港案について反対。需要予測に疑問、税金の無駄使い、借金になる、自然破壊になる。増設案を望む。
	・ 新空港案について反対。需要予測に疑問、借金になる、自然破壊になる。現状のまま努力を望む。
	・ 新空港案について反対。需要予測に疑問、税金の無駄使い、借金になる、自然破壊になる。増設案を望む。
	・ 新空港案について反対。需要予測に疑問、自然破壊になる。北九州・佐賀空港との連携を望む。
	・ 新空港案について反対。需要予測に疑問、借金になる。増設案を望む。
	・ 新空港案について反対。需要予測に疑問、税金の無駄使い、借金になる、自然破壊になる。北九州・佐賀空港との連携を望む。
	・ 新空港案について反対。需要予測に疑問、税金の無駄使い、借金になる、自然破壊になる。不要、無用。現状のまま努力か北九州・佐賀空港との連携を望む。
	・ 新空港案について反対。需要予測に疑問、税金の無駄使い、借金になる。現状のまま努力を望む。
	・ 新空港案について反対。需要予測に疑問、税金の無駄使い、借金になる、自然破壊になる。現状のまま努力か北九州・佐賀空港との連携を望む。これまでの他の空港を見てください。環境、次世代につけを残さないようにしてほしい。なぜ、最も風の強い場所に作るのでしょうか。
	・ 新空港案について反対。需要予測に疑問、税金の無駄使い、借金になる、自然破壊になる。北九州・佐賀空港との連携を望む。今あるものを利用しましょう。
	・ 新空港案について反対。需要予測に疑問、税金の無駄使い、借金になる、自然破壊になる。北九州・佐賀空港との連携を望む。道州制になるから。
	・ 新空港案について反対。需要予測に疑問、税金の無駄使い、借金になる、自然破壊になる。北九州・佐賀空港との連携を望む。近隣住民（予定地）を無視した報告会は許せない。
	ここで新空港案選択のメリットを今一度確認します。新空港建設の利点としては、 ①現空港でかかる多額の借地料、環境対策費が不用。（借地料、対策費計年間150億、昨年179億）これは拡張だと増大気味で毎年継続。空港本体事業費が安いとされる拡張案を長期運営コストで逆転し、安くつく。 ②滑走路一本で朝夕ピーク時日本一の混雑過密や航空便延滞、有効な時間帯の増便不可能な現況を大きく改善する。 ③現空港のスポット不足や、貨物ターミナルなどの狭さを改善する ④現空港が大きく成長した福岡市の都心部に近過ぎ、都心部など厳しい高度制限のために有効な街作りや都市開発などが阻害されているのを、改善する。 ⑤全国でも異例の都心部近接市街地上空での航空機低空飛行等を改善し、騒音訴訟にもなる市街地騒音と、米軍自衛隊なども利用による人口密集市街地における重大事故、2次災害のリスクを完全に解消する。勿論、新空港は海上で騒音コンター区域など、陸上側民家などに騒音被害や事故危険性が及ばぬ条件前提で案が作成されている。 ⑥現空港では、構造上避けられない国際線-国内線ターミナル分離による乗り継ぎタイムロスや、航空機運用効率の向上が可能。 ⑦騒音や事故危険性も無く、空港の完全24時間運営が可能になり、地域で他地域遠隔空港 に不経済に流れている航空貨物や潜在貨物需要、また旅客便も夜遅くに離発着する便が設定出来るようになり、利便性がアップする。 ⑧時差のある海外からの深夜便や、商用ビジネス機、国際航空郵便、共同利用が決っている米軍や自衛隊機が、全て騒音や危険性など制約無しに24時間有効利用可能となる。 ⑨新空港になると廃止が決っている現空港跡地の開発も可能。跡地は地下鉄や都市高速インフラ既存で、都心部近接の有望な開発区域になり、跡地国有地は売却で売却益も発生。建設費の相殺等が可能。民有地も売却や開発活用で、地主さんにもメリットが発生する。 ⑩十分な処理能力や、将来の状況を見た施設や滑走路再拡張なども自由。 ⑪土地買収や周辺環境など事業の早期実現が極めて困難な現空港と異なり反対一坪地主等の問題と無縁で、新工法と共に早期完成が可能である 思い浮かぶだけで以上、多岐に渡ります。 これらの極めて有望なメリットは現空港拡張案では実現不可能なものばかりですね。④などは国土交通省が今年自らその経済効果を算出、一般公開しています。 新空港推進意見集約の地元経済界なども認めるところです。 旧軍払い下げの現空港が一定期間福岡市や地域の発展に寄与したのは事実ですが、21世紀までに大きく成長した福岡市には既に手狭で限界。 デメリットが目だつのみですね。それと現空港が地下鉄で博多などから5分と近い事が数少ないメリットとして強調されますが、 博多での関係交通機関からの乗り換え条件を加味すると現実にはもう少しかかっており、 博多からの鉄軌道系現空港アクセスタイムはやや増大し、新空港案との差は縮小すると思います。 また新空港への鉄軌道アクセスタイムは、全国主要空港比較でも上位の良好な値であり、⑥の要因などから タイムロスを改善する事も明白です。
	失われた10年より少し上の計算をしてあるが、今は100年に一度（の不況）であり、政府も失われた10年とは規模の違うものを想定しているようだ。それについての修正はあり得るのか、ないのか。北九州と佐賀と兼ね合いを取りながらとの説明であったが、国交相は北九州や佐賀に対しては違う意見述べているのではないかと思う。昔、新宮沖で反対運動がおこった際には、北九州市の担当者は反対運動が進んでいけば、私たちに有利になるから頑張ってほしい、北九州市に（空港が）できるから。福岡にできると北九州は可能性として難しくなると言っていた。率直にそういうことを言っていたことを考えると、北九州空港は、福岡に新しい国際線ができないことを期待しながら、見込んでいるとしか思えない。国交相は盾と鉾を使い分けようとしていないか疑問。
2.利用者利便性について 11 件	

意見分類		寄せられたご意見
		現福岡空港の機能の整理 国内線と国際線が東西に分かれている現状では、福岡空港の国内線と国際線乗継機能は全く存在し得ない。バスによる国内線・国際線ターミナル間の移動の利用者は、福岡空港の国際線利用者が空港アクセスとして福岡市営地下鉄を利用の為のものものといっても過言ではないと推測される。受託手荷物を持ったまま、バスによるターミナル移動を強いられるのは、私の知る限り、成田空港を含め、我が国だけである。この現状を改善しない限り、福岡空港の乗継機能を有する国際線は存在し得ないので、新たな国際線誘致は困難である。その理由は、福岡空港の国際線マーケットが、福岡空港の乗降客に限定されるからである。福岡空港の現状を踏まえ、どのようなコンセプトにすれば、需要の発掘ができるかを一から探求すべきである。
		国際線、国内線ターミナルの一体化 国際線の需要喚起として、国内線の就航都市から集客できる。また、その逆もあり得る。日本の三大都市圏のすべてに航空路線網があり、国際線利用者が福岡空港を経由しても、利用してもらえるよう、三大都市圏の国際線を補完する就航地やスケジュールを拡張後の新規国際線にも盛り込み、ニッチ市場を開拓することが可能になる。ナローボディー機の航続距離は約5000kmで、福岡空港は、シンガポールをはじめとする東南アジアへもカバーできる位置にある。成田・関西では、通常型の機材ではとどかない。2時間程度の飛行時間に限定の場合（機内サービスの簡素化が可能であり、国内線仕様の航空機でも運用できる。）であれば、福岡空港からの就航地は豊富に存在する。インチョン・台北・上海などの都市を結ぶ、ナローボディー機による2時間に1便程度のシャトル便就航も可能になる。 国際線にエンブラエル170・190などの機材を導入すれば、さらに裾野が広がる。
		九州新幹線との融合 JR九州の新幹線の福岡空港乗り入れ 熊本・鹿児島の各県にとって、九州新幹線全線開業は伊丹路線の減便は避けられない状況で、九州の新幹線の福岡空港乗り入れは、熊本・鹿児島の各空港にとってさらに追い討ちをかけることは必至であると予想されるが、JR九州と福岡空港にとっては、わずか数キロ延伸させることで大きな相乗効果もたらすと予想される。 欧州の高速新線の乗り入れ空港　パリ、アムステルダム（周辺の高速新線は工事中）特にフランクフルト空港(FRA)での高速鉄道(ICE)の効果は実証済み。 FRAーケルン・ボン　　152km　0:56　2本/1時間　現在は廃止 FRAーデュッセルドルフ　　217km　1:13　2本/1時間　7便／1日 FRAーシュトゥットガルト　180km　1:14　2本/1時間　6便／1日 上記の国内線航空便については特殊事情があり、フランクフルト空港はヨーロッパを代表する国際空港で、北米をはじめ数多くの直行便の就航地があり、上記の国内線利用者は、まず各空港へは車を利用し、フランクフルト空港から目的地まで移動するケースが多いためであると考えられる。上記の都市を九州新幹線各駅に置き換えると利便性があるといえる。また、九州新幹線と福岡空港のコラボレーションで下記（または、その逆パターン）の需要の増加が見込める。 九州新幹線各駅から福岡空港発着の国際線への乗継需要 九州新幹線各駅から中部、関西、特に成田への乗継需要（北米、欧州方面） 九州新幹線各駅から札幌・仙台・新潟・小松・名古屋・高知・松山への需要 九州新幹線各駅へ夜間を含む羽田便の乗継需要 福岡空港経由で九州新幹線を利用した場合、ほぼ1時間長く首都圏に滞在できる。 羽田発最終便に出発時刻　2008年12月期の場合 熊本空港　　日本航空G　6便　19:05　全日空G　9便　18:45 鹿児島空港　　日本航空G　7便　19:05　全日空G　9便　18:55 福岡空港　　日本航空G　18便　20:00　全日空G　18便　20:05 スカイマーク　10便　20:00 空港駅に国際・国内線のチェックインカウンターを設置すれば、さらに利便性が増す。ただ、JR東海、西日本、東日本の各社にとっては、航空路線は新幹線のライバルとしてお互いが敵視を続けている経緯があり、国交省内部での対立も予想される。しかし、福岡空港の場合、現時点ではJR九州新幹線の東の終着駅は博多で九州新幹線と競合する航空路線は考えにくい。また、博多以東、JR西日本の山陽新幹線の新大阪駅まで相互乗り入れするが、 九州新幹線を利用して、福岡空港からJR西日本の山陽新幹線と競合する航空路線（現時点では福岡―伊丹線）を わざわざ利用することは考えにくいため、JR九州、西日本の2社に関してはJR九州新幹線の福岡空港乗り入れに異 議を唱えることは考えにくい。JR九州も社内で九州新幹線の福岡空港乗り入れを全く検討していないとは考えにくく、 技術面、費用対効果の両面で旅客ターミナルビルが滑走路の東西のどちらになるかに拘らず、福岡県として検討の 依頼をお願いしたい。この試みが成功すれば、羽田空港のより適正な発着枠の配分を国土交通省は見直さざるを 得なくなり、JR東日本の新幹線の終着駅は東京駅から一部は羽田空港になると推測される。
		新規国際線 日本の三大都市圏をはじめ主要都市に充分な国内線ネットワーク有し、九州の表玄関である福岡空港の地理的特性を最大に生かし、三大都市圏の需要も補完し得る国際線ネットワークを新たに形成する。そのためには、国際線・国内線ターミナルの一体化は欠かせない。 韓国 地理的に最も近い拠点空港は福岡空港である。現在での韓国の経済事情を考慮して、韓国の新規航空会社による新規国際路線線の誘致は困難である。そこで、国際線はジェット機による運航の固定観念を改め、福岡空港にしか実現し得ないターボプロップ機による運航を国内エアラインに提案するもの。福岡空港のマーケットでも充分満たせる金浦国際空港。福岡空港での乗継需要も見込め、国際線を有する、大邸国際空港・務安国際空港。 台湾 台湾新幹線の開業で台北経由の路線が激減し、成田・中部の僅か2路線しかない高雄国際空港。100席前後の機材でなら、更なる需要が見込める台北桃園国際空港、新規の台中空港。 カンボジア 過去に乗り入れ実績のある、バンコクエアウェイズによる、バンコク行のシェムリアップ空港経由便。または、子会社のシェムリアップエアウェイズによる直行便の誘致。 中国 リージョナルジェット機による、運航可能な中国東北部または、沿岸部路線。 ロー・コスト・キャリアー(LCC)福岡空港における誘致。 エアアジア エアアジアの就航地の場合、福岡・那覇以外、ナローボディー機による運航は航続距離の問題で、ほぼ不可能。ワイドボディー機の運航する子会社エアアジアXの場合、日本国内の三大都市圏のマーケットを共有できるのは、福岡・那覇。羽田のマーケットを共有できるのは、関西。それ以外の空港は他のテリトリーを共有することはできないので、羽田と成田以外の空港は、各空港のテリトリー内でワイドボディー機による、採算が見込めるロードファクターを維持するのは、相当困難であると思われる。ナローボディー機の運用（1路線4時間以内）企業ポリシーの例外規定の提案する。福岡ーコタ・キナバル線（約4時間30分）運行面では、他社のジャルウェイズで、成田―マニラ間の日帰り乗務は恒常化しており、機材面では、コタ・キナバル発の短距離路線で超過分をカバーすれば問題はないはず。 エアアジアX　福岡ークアラルンプル線 エアアジア　　福岡ーコタ・キナバル線 セブパシフィック 他のアセアン諸国方面へ発着する、マニラ発20時以降の出発便、マニラ着05時以前の到着便に接続可能な、福岡空港13:00着、14:00発の前後の便が就航できる場合。 セブパシフィック　福岡ーマニラ線 これらのLCC路線を利用して、3大都市圏および仙台・札幌などの集客は現状でも可能。
		福岡空港は、何よりも搭乗者の利便性を重視し魅力ある空港とし、航空運航会社と二人三脚で運行スケジュールを提供すると同時に、空港内にトランジットホテル、各種エンターテイメント関連施設、ブランド製品から日用品迄の幅広いショッピング施設tを有し、最大のコンセプトは日本が誇る環境、省エネ、省資源、免震技術等々最先端技術を駆使し、空港施設全体をコンベンションセンターとしても活用し、我が国の優れた製品の輸出を側面から援助します。全世界のバイヤーは空港にいながら総て目で確認し触れ稼働状態まで確認できる事は商談を成立する上で最大のツールと言えます。又、技術立国で生きていく我が国にとって、学生を始めとして一般市民にも優れた教材としての活用が期待できます。航空機の速度は音速に付近で急激に空気抵抗が増加するため巡航速度は1000km/h前後で今後も変わらないと思われます。一方、リニア新幹線は500～600km/hとなり、国内の空と陸の路線は大幅に塗り替えられる

意見分類	寄せられたご意見
	事は必至です。又、100年後は石油資源が枯渇します。 以上の理由で、陸、海、空の交通ネットワークが移動のロスがなく、効率的な事がますます重要となります。その意味では、現福岡空港はまさに理想的な空港と言えます。現福岡空港は広さの面で問題はありますが、空港敷地を立体的に活用することで解決できます。そこで再度提案します高架式滑走路です。周辺の環境破壊を最小におさえ、都心部の建築の高さ制限の緩和も可能となり、投資に対する効果は数倍と期待できると確信します。福岡そして九州、山口にとって、どの案が最良か、すべて数値化し、比較する事が重要だと思います。
	今の福岡空港は博多駅まで5分で非常に便利。新空港だとアクセスは悪くなる。利用する側として、アクセスは問題。なぜそんな空港を造るのか。新空港ができれば板付は使わないというが、地下鉄はどうするのか。無駄になる。便利な空港なのにわざわざこんなことをする必要があるのか。九州新幹線ができれば利用者はずっと増える。今の空港なら博多駅から近いのでさらに利用者にとって便益が増えるのではと思う。新空港なら九州新幹線との連携においても不利になる。当然利用者離れも起きるのでは。地元の発展を考えても新空港を作る方が障害になると思う。
	利用回数が増えていくということだが、今の空港は博多駅に近いため、東京から来る人は、福岡に用事がなく、佐賀、長崎、北九州等に行く方も福岡空港を利用している。長崎空港も市内からバスで1時間以上かかるので福岡空港と変わらない。便数があるということで福岡空港を利用している。新空港だと博多駅から20分と離れることになる。利用者が減ると思うのでその分の減収も年頭においていただければと思う。
	利用者便益450億円といっていたが、ひとつも実感がない。航空会社が路線を減らして、直行便がなくなってきている。
	毎日海岸を散歩しているが、立っていられないほどの風が吹く日が何日もある。これが昔からいわれている玄界灘の荒海、風。あなたたちのデータは、造ることを前提に出されたねつ造改ざんではないのか。北九州空港も旅客数が開港5年後には580万人との需要予測をして造ったが、あまりの少なさに19年度は283万人、24年度328万人と下方修正している。実績は127万人。どんなに人口が減り続けても、商業機能がが流出しても予測は必ず伸びるという、造るためのデータ。12月10日の新聞に経済界は新空港推進と載っていた。経済界の人は仕事になればいいと思っている。遠くに造れば仕事量が増え、金が入ってくる、造ってしまえば勝ちという方達ではないか。12月17日に西鉄社長の談話が西日本新聞に載っていた。これからの経営方針は、人口が減少し、国内市場の減少が避けられない中でと言われている。あなたたちは、まだ右肩上がりの経済だと思っているのか。これ以上、経済界の手先になるのはやめてもらいたい。アクセスの悪いところに造って、繁盛している空港はないのでは？2つ目の赤字の空港を福岡に造らないでほしい。福岡の恥。日本の恥。世界一アクセスのいい現空港を増設案を推進してもらいたい。
	出張でよく東京に行っており、福岡空港は非常に便利。最近、民間の企業はインターネットを使った会議をしているが、影響はないのか。
	新聞紙上に報じられた時から、新空港（海上）案の9,000億円の建設費に対し、現空港の滑走路増設案は2,000億円の増設費用と伺い、これは誰が見ても費用がこれだけ大幅に違えば勝負あったり、増設案だと即座に思いました。 現空港の日本一といっても良い優れた利便性は、増設が可能であれば将来に渡って生かしていくべきではないでしょうか。一つの空港を強化してこそ、その空港の価値を高めていくのではないでしょうか。 新空港の建設は空港の分断化につながり、二極運営になり羽田と成田の二の舞になりかねません。成田の当初の建設理由は羽田増設不可能の理由で建設に着手したのが釦の掛け違いから行き止まり、できないと思われていた羽田がなんと現在、4本目の滑走路が出来上がりました。羽田が増強されることは都心にある利便性から結構なことだと思っています。 福岡では成田、羽田の轍を踏まないよう一空港運営を強く望みます。増して建設費が3分の1以下ともなれば議論の余地など無いと思いますが如何でしょうか。身銭を切って行うものであれば誰でも安い方を取ると思います。 福岡空港の周辺には北九州空港、佐賀空港など空き空港の活用が考えられますし、海上埋め立ては環境保全の面から好ましくないと思います。24時間など将来に向かってそれ程必要とも考えられません。勿論増設のためには周辺用地の買収には万全の配慮をし、成田のようになってはいけない困難はあるでしょうが。
3.環境・安全について 82 件	
	街づくりの事業理念に最も必要なことは、「市民生活の幸福を思い、市民の生命と財産を守る」ことといえます。福岡都市圏の人々にとっては日々の航空機騒音は多大のものがあります。行政の施策において最も重要なことは「福岡市民・近隣都市圏の人々の声なき声を聞き・豊かな生活環境を守る」意識ではないでしょうか。現実として、都市部中心に位置する現在の福岡空港は福岡市民・春日市大野城市を含む福岡県民に対しての日常の航空機騒音は多大ものがあり、住まう人々に対して公害といえる航空機騒音の問題を残しております。
	福岡市民にとっては今や記憶に残っていない「アルカイーダ航空機事故時の警玲」を忘れてはなりません。事故当時の市民・県民の新聞紙上等の多くの意見の中に、福岡空港の都市中央部に立地することについても問題があるとの指摘がありました。福岡空港の危険性についての論議も現在は風化しておりますが、再び、このような事故を機会に再燃することも忘れてはなりません。行政の最大の課題は「街に住まう人々の生命と財産の保全」を最優先することではないでしょうか。「人の命は地球より重い」との言葉の重みを理解しての新空港建設の策定が重要と思われます。新空港建設の策定においては、評価の重みを「市民・近隣都市圏の人々の声なき声として」慎重に判断されることが期待されております。
	以前に、メールと電話にて、質問させていただきました。 前回、経済産業省が出している、資料に石油の世界の採掘寿命が38年になっているのに、また新たな空港を作る必要があるのでしょうかという、質問させてもらいました。 電話での回答によると、その資料は、国が出している資料ではないので参考にできないとのことでした。 その後、経済産業省に電話をして、聞いてみたのですが、この統計は、日本が出しているものではないが、BP統計といって、イギリスの大手石油会社が出したもので、世界的に信用されている統計とのことです。 なので、国として、石油の採掘寿命について、示唆していないからといって、いつまでも、石油があるものとして、莫大なお金や、環境破壊、二酸化炭素の排出までして、行なっていいのでしょうか？ 38年後のぎりぎりまで、一般市民が今のように石油が使えるとは、考えられません。 あと何年、このように、自由に車に乗ったり、飛行機に乗ったりできると考えられているのでしょうか？ 確かに、目先のことを考えると、現在の町の中の空港は、リスクもあるだろうけども、作ったものは、仕方がないのではないのでしょうか？そこに住み暮らすということは、そのリスクも含めて住むしかないと思います。 後、二酸化炭素の排出についてからも、質問ですが、現在減らしていく方向に考えないといけないと思うのですが、このまま新空港を作る方向で考えたら、一体二酸化炭素はどれぐらい出ると考えられているのでしょうか？ お願いです。今の子供たちに未来を残してあげてください。
	私は自然をこわす空港を作らないで、佐賀・小倉を国内空港で、海外は福岡空港で将来今から生まれる人達の為に自然を残してほしい。 空港はお客さんを1番に。いちばん困るのは長期で海外に個人旅行します。トイレに荷物を持って入れない（例　1月5日よりカリブ海クルーズにいく時、成田でイタリアに1人でスキーに行かれる中年の婦人から荷物を見てくれる様にたのまれた。見てくれる人を探していたらしいです。安心して旅に行ける空港、駐車場から雨でも空港に行けれるように働く人達は高齢者を（シアトルの空港は案内人、荷物の受け取りは65才以上の人でした）もう少し頭を作って。
	大人が子供たちに負の遺産を残すのはどうかと思う。お金がかかるし結局私たちの子供が税金を負担しなければならない。 また、いったん壊れると自然は帰ってこない。緑の地球を守るのも大人の仕事だと思うので自然環境のことも考えてほしい。
	環境アセスは決定される前にやるのが本来の筋。予定地での観測をきちっとやって、それから方策を決定するべきではないか。今の日本のアセスがそもそもおかしい。今から計画するのであれば、現地調査して決定するのが筋ではないか。
	空港ができるまでにクリアすべき法律的な要件を教えてください。環境アセスははじめからしなければダメだろう。
	調査した人はどこにいるのか。ちゃんと現地調査してから、私たちのところに来るべき。
	風の問題と安全性についてお聞きしたい。12月11日の福岡県議会で樋口晃議員（南区自民党）が麻生知事に対して、現在の福岡空港は大変危険なので是非とも新空港を建設してくださいとの質疑し、増設案の場合は県勢が残るとの答弁をした。町内会の幹部の福岡空港は県勢があるから移転の必要があるとの発言に対して、今林市議会議員も空港が欲しい方向の発言され、危険な空港を地元に持ってくる市会議員もたまらんと思った。現在の福岡空港の危険性は移転の理由になるのか。国交省の公式見解が聞きたい。県議会で県議が言っている。危険性があるから建設して欲しいと。それに対して麻生知事も増設案の場合は危険性が残ると言っている。現在の福岡空港は危険なのか？今までは、民間の企業は言っていたが、今回は県議会で県会議員が危険だから是非とも移転の必要があると。麻生知事はそれについて、新設案とは言いませんでしたが、現空港の滑走路増設案の場合は危険が残ると言っている。
	県会議員の立場で危険であるという空港を今まで危険がなかった三苫・新宮沖に持ってくるわけなので、大変無責任な発言だと思って聞いている。
	このように空港は安全に運航されているものであり、現福岡空港の危険性は移転の理由にはならないと、国交省は言っている。県会議員や市会議員で危険性を理由に論理展開している人は大変無責任。現在空港周辺は、空港ができた後に住んでいる人。私は大竹に住んでいる清田というが、志賀島や三苫、雁ノ巣の上空に新たな危険性がある空港を移転しろと県市議会議員の立場で言っている。国交省は安全だと言っており、公式見解として危険性は移転

意見分類		寄せられたご意見
		の理由にならないことを確認した。危険性を理由に移転を訴える議員は大変無責任。国交省からも危険性について言わないように言ってほしい。
		三苫は閑静な住宅街だが、突然空港問題が浮上している。専門的なことは分からないが、環境や騒音の問題が出てくると思う。今後、詳しく調査されると思うが。今から先の将来を担う20～40、60才くらいまでの人に、もう少し参加してもらいたかった。道路買収の場合は、よその道路に繋がることもあり、地権者も涙をのみ行政に協力していると思うが、空港問題は範囲が広い。地元のいくつかの漁協に聞いてみると、自分たちへの説明は一度もないとのことであった。どう対処するのか。非常にたくさんの意見があるが、国はどうにかクリアして造りたいのか、それとも地元が心配して声を大にして言っている意見をのむのか、今後しっかり勉強してもらいたい。
		新空港となって環境などに影響が出た場合、責任が持てるかどうか考えたことはあるのか。責任はとれるのかと聞きたい。
		・ 新空港案について反対。需要予測に疑問、税金の無駄使い、借金になる、自然破壊、全ての生活環境が破壊される。北九州・佐賀空港と連携または増設案を望む。現空港関係者すべての生活保障、新空港建設による地域住民の生命危険性など。国の不十分な政策のため、何故、地域住民が犠牲にならねばならないのか。
		・ 新空港案について反対。需要予測に疑問、税金の無駄使い、借金になる、自然破壊になる。北九州・佐賀空港と連携を望む。国際北九州空港を増設活用。将来利用減少、人口減少。
		新空港案について反対。税金の無駄使い、自然破壊、美しい海がなくなる、子供のために海を守りたいからである。北九州・佐賀空港と連携を望む。毎日の生活が苦しいのに、これ以上、税金は支払えない。家計と一緒で今あるものでまかなってほしい。もっともっと地域住民（三苫、新宮など）に知らせるべきだと思う。知らない人が多すぎる。私もその一人。納得の行く調査と説明を望む。
		・ 新空港案について反対。需要予測に疑問、税金の無駄使い、借金になる、自然破壊になる。現状のまま努力を望む。PIのやり直しは必須。住民投票へ。
		・ 新空港案について反対。需要予測に疑問、税金の無駄使い、借金になる、自然破壊になる。北九州・佐賀空港と連携を望む。既設の有効活用。（新空港は）玄界灘北西季節風、工事費、安全面からNO。
		・ 新空港案について反対。税金の無駄使い、自然破壊になる。現状のまま努力か、北九州・佐賀空港と連携、または増設案を望む。北九州空港が利用されていないため。住民の意見を全く聞いてくれない。
		・ 新空港案について反対。需要予測に疑問、自然破壊になる。佐賀・北九州空港と連携を望む。需要が伸びるとは思えない。経済対策である気がしてならない。
		・ 新空港案については反対。需要予測に疑問、自然破壊になる。現状のまま努力を望む。需要が下降すると思慮する。いいかげんな資料での説明会で不満である。
		・ 新空港案について反対。借金になる、自然破壊になるから。北九州・佐賀空港と連携を望む。お金がかからない。
		・ 新空港案について反対。需要予測に疑問、税金の無駄使い、借金になる、自然破壊になる。北九州・佐賀空港と連携すべきである。北九州、佐賀空港は利用率が低いのでは。人口も経済も縮小に向かっている時に新設でなくて可。
		・ 新空港案について反対。需要予測に疑問、税金の無駄使い、自然破壊になる。現状のまま努力を望む。
		新空港案について反対。需要予測に疑問、税金の無駄使い、自然破壊になるから。現状のまま努力を望む。増設、新設する理由がわからない。
		・ 新空港案について反対。需要予測に疑問、税金の無駄使い、借金になる、自然破壊になる。現状のまま努力を望む。
		・ 新空港案について反対。需要予測に疑問、税金の無駄使い、借金になる、自然破壊、環境破壊になる。増設案を望む。多くの税金を使って作る必要が無い。絶対に新空港は反対です。
		・ 新空港案について反対。税金の無駄使い、借金になる、自然破壊になる。絶対反対である。現状のまま努力を望む。飛行機を盛んにすることはCO2の排出量を増長させる。また、自然環境に悪影響を与える。
		・ 新空港案について反対。税金の無駄使い、借金になる、自然破壊になる。現状のまま努力を望む。今の時代、アイデアはあるはず。責任をとれないようなことを言わないでほしい。
		・ 新空港案について反対。需要予測に疑問がある、税金の無駄使い、借金になる、自然破壊になる。絶対反対。現状のまま努力を望む。税金の無駄使い、そもそもいらない。
		新空港案について反対。税金の無駄使い、自然破壊になる。増設案を望む。
		・ 新空港案について反対。その理由は、自然破壊になる。現状のまま努力を望む。
		・ 新空港案について反対。税金の無駄使い、借金になる、自然破壊になる。北九州・佐賀空港と連携を望む。
		・ 新空港案について反対。需要予測に疑問がある、税金の無駄使い、借金になる、自然破壊になる。北九州・佐賀空港と連携を望む。
		・ 新空港案について反対。需要予測に疑問、税金の無駄使い、借金になる、自然破壊になる。現状のまま努力を望む。
		・ 新空港案について反対。その理由は、需要予測に疑問がある、自然破壊になるから。北九州・佐賀空港との連携を望む。海上空港は二つと要らない。
		・ 新空港案について反対。税金の無駄使い、借金になる、自然破壊になる。北九州・佐賀空港との連携を望む。
		新空港案について反対。需要予測に疑問、税金の無駄使い、借金になる、自然破壊になる。北九州・佐賀空港との連携を望む。お金をかけずに問題を解決するのは当然です。
		・ 新空港案について反対。自然破壊になる。新空港なんていりません。北九州・佐賀空港との連携を望む。
		・ 新空港案についてどちらかといえば反対。自然破壊になる。北九州・佐賀空港との連携を望む。
		・ 新空港案について反対。需要予測に疑問、税金の無駄使い、借金になる、自然破壊になる。北九州・佐賀空港との連携を望む。
		・ 新空港案について反対。需要予測に疑問、税金の無駄使い、自然破壊になる。北九州・佐賀空港との連携を望む。自然破壊は福岡だけの問題ではない。
		・ 新空港案について反対。税金の無駄使い、自然破壊になる。現状のまま努力を望む。空港は使わない。新幹線で十分。
		・ 新空港案について反対。需要予測に疑問、税金の無駄使い、自然破壊になる。増設案を望む。
		・ 新空港案について反対。税金の無駄使い、自然破壊になる。増設案を望む。
		・ 新空港案について反対。需要予測に疑問、税金の無駄使い、借金になる、自然破壊になる。北九州・佐賀空港との連携を望む。
		・ 新空港案について反対。需要予測に疑問、借金になる、自然破壊になる。北九州・佐賀空港との連携を望む。
		・ 新空港案について反対。自然破壊になる。現状のまま努力を望む。現在の経済不況と財政難」のもとで根本的に考え直すべき。
		・ 新空港案について反対。税金の無駄使い、自然破壊になる。現状のまま努力を望む。
		・ 新空港案について反対。需要予測に疑問、税金の無駄使い、自然破壊になる。北九州・佐賀空港との連携を望む。
		・ 新空港案について反対。税金の無駄使い、自然破壊になる。北九州・佐賀空港との連携を望む。
		・ 新空港案について反対。税金の無駄使い、自然破壊になる。増設案を望む。経済的に輸送力増を行う。
		・ 新空港案について反対。税金の無駄使い、借金になる、自然破壊になる。北九州・佐賀空港との連携を望む。今あるものは廃止しない限り活かす。これ以上作らないこと。現状と見通しの理解に努める行政、国民でありたい。
		・ 新空港案について反対。税金の無駄使い、自然破壊になる。現状のまま努力か、北九州・佐賀空港との連携を望む。
		・ 新空港案について反対。需要予測に疑問、税金の無駄使い、借金になる、自然破壊になる。北九州・佐賀空港との連携を望む。
		・ 新空港案について反対。需要予測に疑問、税金の無駄使い、借金になる、自然破壊になる。増設案を望む。
		・ 新空港案について反対。借金になる、自然破壊になる。北九州・佐賀空港との連携を望む。次世代に自然を残したい。借金を残してはならない。
		・ 新空港案について反対。借金になる、自然破壊になる。北九州・佐賀空港との連携を望む。
		・ 新空港案について反対。税金の無駄使い、借金になる、自然破壊になる。現状のまま努力を望む。
		新空港案について反対。自然破壊になる。北九州・佐賀空港との連携を望む。
		・ 新空港案について反対。需要予測に疑問、税金の無駄使い、借金になる、自然破壊になる。北九州・佐賀空港との連携を望む。
		・ 新空港案について反対。借金になる、自然破壊になる。増設案を望む。
		・ 新空港案について反対。需要予測に疑問、税金の無駄使い、借金になる、自然破壊になる。増設案を望む。
		・ 新空港案について反対。需要予測に疑問、借金になる、自然破壊になる。現状のまま努力を望む。
		・ 新空港案について反対。需要予測に疑問、税金の無駄使い、借金になる、自然破壊になる。増設案を望む。
		・ 新空港案について反対。自然破壊になる。現状のまま努力を望む。
		・ 新空港案について反対。需要予測に疑問、自然破壊になる。北九州・佐賀空港との連携を望む。
		・ 新空港案についてどちらかといえば反対。税金の無駄使い、自然破壊になる。北九州・佐賀空港との連携を望む。役割分担の必要。環境への影響の実態調査、周辺住民への理解。

意見分類	寄せられたご意見
	・ 新空港案について反対。自然破壊になる。増設案を望む。
	・ 新空港案について反対。自然破壊になる。増設案を望む。
	・ 新空港案について反対。需要予測に疑問、税金の無駄使い、借金になる、自然破壊になる。北九州・佐賀空港との連携を望む。
	・ 新空港案について反対。需要予測に疑問、税金の無駄使い、借金になる、自然破壊になる。不要、無用。現状のまま努力か北九州・佐賀空港との連携を望む。
	・ 新空港案について反対。需要予測に疑問、税金の無駄使い、借金になる、自然破壊になる。現状のまま努力か北九州・佐賀空港との連携を望む。これまでの他の空港を見てください。環境、次世代につけを残さないようにしてほしい。なぜ、最も風の強い場所に作るのでしょうか。
	・ 新空港案について反対。需要予測に疑問、税金の無駄使い、借金になる、自然破壊になる。北九州・佐賀空港との連携を望む。今あるものを利用しましょう。
	・ 新空港案について反対。需要予測に疑問、税金の無駄使い、借金になる、自然破壊になる。北九州・佐賀空港との連携を望む。道州制になるから。
	・ 新空港案について反対。需要予測に疑問、税金の無駄使い、借金になる、自然破壊になる。北九州・佐賀空港との連携を望む。近隣住民（予定地）を無視した報告会は許せない。
	・ 新空港案について反対。自然破壊になる。北九州・佐賀空港との連携を望む。
	・ 新空港案について反対。自然破壊になる。北九州・佐賀空港との連携を望む。
	・ 新空港案について反対。税金の無駄使い、自然破壊になる。現状のまま努力を望む。
	新設空港案に賛成です 1．新設で費用のデメリットがありますが A.現空港における航空機事故の可能性について、周辺建物・人・車両・交通機関・道路・・・回復までの費用・時間・その損失は膨大でありそのときに、空港移転問題が再度表面化されるでしょう。 B.現空港の借地料が永久に支払われることに（年間支払額×100年＝？？？億円） C.現空港周辺の開発制限・高度　移転により都市開発が可能になり固定資産税の増収になる。 D.現空港周辺の買収費用・所有地については売却収益が可能 2．騒音問題　海上部分が大半で又国有地・国定公園等により今後周辺の開発の可能性がない。 3．24時間の運用が可能である 4．現空港の跡地の開発について、地下鉄・都市高速・国道3号線等整備されているため、福岡市最大の都市開発が可能 5．新空港において、地下鉄・都市高速の延長により、人口島（アイランドシティ）の開発が容易になる。
	ここで新空港案選択のメリットを今一度確認します。新空港建設の利点としては、 ①現空港でかかる多額の借地料、環境対策費が不用。（借地料、対策費計年間150億、昨年179億）これは拡張だと増大気味で毎年継続。空港本体事業費が安いとされる拡張案を長期運営コストで逆転し、安くつく。 ②滑走路一本で朝夕ピーク時日本一の混雑過密や航空便延滞、有効な時間帯の増便不可能な現況を大きく改善する。 ③現空港のスポット不足や、貨物ターミナルなどの狭さを改善する ④現空港が大きく成長した福岡市の都心部に近過ぎ、都心部など厳しい高度制限のために有効な街作りや都市開発などが阻害されているのを、改善する。 ⑤全国でも異例の都心部近接市街地上空での航空機低空飛行等を改善し、騒音訴訟にもなる市街地騒音と、米軍自衛隊なども利用による人口密集市街地における重大事故、2次災害のリスクを完全に解消する。勿論、新空港は海上で騒音コンター区域など、陸上側民家などに騒音被害や事故危険性が及ばぬ条件前提で案が作成されている。 ⑥現空港では、構造上避けられない国際線−国内線ターミナル分離による乗り継ぎタイムロスや、航空機運用効率の向上が可能。 ⑦騒音や事故危険性も無く、空港の完全24時間運営が可能になり、地域で他地域遠隔空港 に不経済に流れている航空貨物や潜在貨物需要、また旅客便も夜遅くに離発着する便が設定出来るようになり、利便性がアップする。 ⑧時差のある海外からの深夜便や、商用ビジネス機、国際航空郵便、共同利用が決っている米軍や自衛隊機が、全て騒音や危険性など制約無しに24時間有効利用可能となる。 ⑨新空港になると廃止が決っている現空港跡地の開発も可能。跡地は地下鉄や都市高速インフラ既存で、都心部近接の有望な開発区域になり、跡地国有地は売却で売却益も発生。建設費の相殺等が可能。民有地も売却や開発活用で、地主さんにもメリットが発生する。 ⑩十分な処理能力や、将来の状況を見た施設や滑走路再拡張なども自由。 ⑪土地買収や周辺環境など事業の早期実現が極めて困難な現空港と異なり反対一坪地主等の問題と無縁で、新工法と共に早期完成が可能である 思い浮かぶだけで以上、多岐に渡ります。 これらの極めて有望なメリットは現空港拡張案では実現不可能なものばかりですね。④などは国土交通省が今年自らその経済効果を算出、一般公開しています。 新空港推進意見集約の地元経済界なども認めるところです。 旧軍払い下げの現空港が一定期間福岡市や地域の発展に寄与したのは事実ですが、21世紀までに大きく成長した福岡市には既に手狭で限界。 デメリットが目だつのみですね。それと現空港が地下鉄で博多などから5分と近い事が数少ないメリットとして強調されますが、 博多での関係交通機関からの乗り換え条件を加味すると現実にはもう少しかかっており、 博多からの鉄軌道系現空港アクセスタイムはやや増大し、新空港案との差は縮小すると思います。 また新空港への鉄軌道アクセスタイムは、全国主要空港比較でも上位の良好な値であり、⑥の要因などから タイムロスを改善する事も明白です。
	環境は金に換算できない。空港を造るかどうかを決めるときに、環境問題は重要。
4.まちづくりや地域振興について 10　件	
	文明開化の明治維新の時代において、日本国の経済・産業の発展のために、最も大きな役割を果たしたのが「鉄道」でした。明治維新の先駆者の伊藤博文公・大隈重信公の両氏が、若き日に留学して外国の産業の原動力となったその「鉄道」の必要性を認識して、事業の是非を問われて命をも狙われる危険を顧みず、国政としてなさねばならぬ事業として遂行したことは、施政を司るものとして重要なことでした。内陸の軌道敷きの買収に困窮したときに、土地の権利者のいない海岸敷きを選択したアイデアは現代にも通じる構想でした。そして多大の苦難を越えて品川・横浜間の梅を渡る・「国内最初の鉄道」が完成しました。その時代の本質的に施政しなければならない事業は、将来の人々の幸福のため、明るい未来のためを願う熱き情熱により可能となります。国際グローバル情報化の進む現代においても、事業の本質は不変であり、事業を推進する主体者に最も求められるものといえます。 　東京の浜松町と羽田空港間のモノレール沿線に「天王州アイル」という街があります。1980年代には東京から羽田に向かうモノレールが通り過ぎるだけの島で、そこには平屋の倉庫だけが立ち並ぶ島で、何もないうら寂しいところでした。その島に新駅の建設の計画とビル事業の開発が提案されました。 その当時は事業主体者においも事業の可能性は困難と判断されていました。また、現在の東京の都市化を予測する人さえいなく、ビルテナントを誘致することにも困難を極めました。将来のビジネスニーズ・航空利用者の増大を予測して、開発事業が推進されました。何より、その事業の推進の基礎になったのが「新駅建設」でした。現在は「天王州アイランドシティ」として、数多くのオフィス・ホテル・マンションの超高層ビルが建設され、東京でも人気のスポットとして、ビジネスマン・観光客で賑わう街として発展を続けています。ここに、私たちの街づくりにおいて重要な「交通アクセス」の位置づけを学ぶことができます。
	現在、アイランドシティに建設されている超高層マンションタワースカイクラブの建築物の最高高さは約120mとされております。この建築物の最高高さは現在の福岡空港・標点より航空法に基づく建築物（アンテナ等の突起物を含む）の高さ制限には抵触するものでありません。福岡空港・標点よりタワースカイクラブの建築物までの水平距離は約7750m .約7.75kmが確保されており、建築物の最高高さは約120mについては問題がありませんが、逆に、このタワースカイクラブの建築物より水平距離は約7750m・約7.75kmの領域においては「新空港は建設できない」となります。このことは、「下図」の示す通りに、新空港の立地と選定された「三苫・新宮ゾーン」については、タワースカイクラブの建築物より水平距離約7750m・約7.75kmの領域に入っており、新空港の建設は不可能といえます。この間題は、福岡新空港の立地・事業方針が決定されるまでは、アイランドシティ周辺地域・三苫・新宮を含めて、所轄行政庁において「航空法にある水平表面高さ・45m以上の建築については内規による建築審査が必要」と思慮深い指導が必要であったと思われます。
	私も、日常的に利用している者にとって、現在の福岡空港は、都心から近いという便利な一方で大変過密であり、施設も機能的な配置だとは思えません。今まで旅行した（アジア各国、ト部利、欧州）どの国の空港と比較しても見劣り感は否めません。福岡は、東京、大阪、名古屋等と比べ、地域経済をリードするような大きなナショナルブランドの企業がありません。主に、卸しや小売りの商業を中心とした活力に支えられている街です。そのような中で、国内だけで

意見分類		寄せられたご意見
		なく、上海やソウルに釜山など、アジアも含めた都市間競争を乗り越えていく都市力をつけていく必要があります。このことは、新聞等で指摘する知識人の話しを見聞きします。このような事から、福岡市では国際コンベンションシティを掲げ、人が集まる街づくりを進め、と視力を強化する一つの柱として取り組んでいるのだと思います。 その成果として、今まで国際会議の開催件数は伸び続け、昨年は国内でベスト5に入るとの記事を読んだことを記憶しています。また、ユニバーシアードや世界水泳等の国際的なスポーツイベントも多く開催し実績を上げています。日常でも、街なかやゴルフ場でも外国からの観光客がアジアを中心に増加していることを実感します。これらの事は、私達、郡部に暮らす人々にとっても、望ましいと思っています。つまり、福岡はアジアを睨んだ交流拠点として、福岡県内はもとより、九州をそして西日本をリードする都市として大きな役割を担って貰う必要があるのです。それこそが、福岡がそして九州が将来に渉り国際的な地位を維持する大切な地域戦略だと思います。一方で、福岡の一極集中だとの論理で機能分散論もあります。しかし、先に述べたように国際的な都市競争の中で勝ち残るには、強いエースを育てる必要があると思います。そうしなければ、上海やソウル、釜山に拠点が徐々に奪われ、九州の地盤沈下が進みます。すでに、コンテナなの取り扱い高は、釜山に完全に奪われたとの事です。このように、機能分散では世界との競争で生き残れるのか疑問です。
		空港も同じです。これもわりと新しい記事でしたが、日本から欧州に行く旅客が日本の空港発欧州直行便より、アジア等の空港からの経由便を利用する人数が上回ったと出ていました。この背景には、便数低迷で悩む地方空港が、国際線を維持するため補助金等で支援し、中国やソウル便等を様々な運行形態で路線を確保しているため、今や関西空港と国内の地方空港を結ぶ便より、ソウル等と国内の地方空港を結ぶ便の方が多いという変な現象が起きているとのことです。つまり、地方空港維持のため税金で外国の航空会社を支援する。その結果、アジア経由で欧州に飛んだ方が安く行けるため、また関西空港便は無いがソウル便がある地元から直接行ける利便性のため、旅行代理店の企画及び利用者はこちらを選択しているのです。そのとばっちりが国内の航空会社の欧州直行便に跳ね返っている、だから逆転したと考えられます。このようなチグハグな日本の空港を取り巻く状況、そして現状を維持しようと出てきた政策等の原因が、空港の機能分散に力点を置き、真に競争力のある機能的で便利なハブ空港を整備してこなかった結果にあると思います。したがって、現在の施設能力のままで近隣空港との機能分散は、これまで間違った整備を進めてきた延長線上の論理であり、本来の在るべき姿から導き出された案とは言えません。
		また、もし実現したとしても、施設が分散されているという見た目上のバランスあるかも知れませんが、利便性や移動コストや煩雑製から敬遠され、国際的な競争力は持ち得ないでしょう。ここは経済の基本に立ち、需要の中心に、世界レベルでの競争に勝ち残れる機能性と、需要に対応した十分はサービスが実現できる、新たな国際ハブ空港整備が必要だと思います。場所は、私のような県南部の利用者からすれば、理想は現在の場所に整備できれば一番良いと思います。しかし、新聞で見た問題として、借地代が大きな負担になっていると記憶しています。新たに整備する場合のコストだけで無く、これらの検討にも焦点があてられる必要があると思います。そして、空港を中心にした高速鉄道機能、コンベンション機能、商業機能、文化交流機能、観光機能、ロジスティック機能等、地域の都市構造の在り方を定め総合的に評価し、結論を導きだしてほしいものです。整備にあたっては、空港関連の技術者だけで無く、都市計画家、建築家、環境や景観等の造園家、ロボット技術者、商業や旅行の専門家等幅広くから意見を集約し、最先端の技術で既存の法規制を見直すほどの大胆なアイデアも取り入れ、コンパクトでも高機能で先進的な、全く新しい都市空間として、日本技術力の集大成として実現されることを望みます。ただし、今後技術的な検討がすすめられる度に、専門家の解析や評価が分かりやすく情報公開され、方向性を示していただくことを望みます。以前、アメリカの公共工事の事例で見たことがあるのですが、街なかにショールーム見たいな、広報機能を持たせた施設を設けるのも良いと思います。テレビの、短時間の中での映像を中心としたイメージ情報に片寄った場合、一見もっともらしい、上滑りな議論に成りがちです。そうならないために必要だと思います。
		このような考え方は、他の公共事業にも言えることだと思います。議論するのに必要な、十分な情報公開として、背景や理念、考え方を示す事は民主的社会づくりの基本です。部局の枠を越えて、積極的な実の有る事業の推進に向けた、継続的で地道な取り組みを期待します。
		需給が逼迫したとしても、自由化ならほかのエアラインはよその空港に流れていくと思うのです。それでも良いと考える、ようは福岡の地域はそれぐらいの経済規模でやっていくという選択肢だって当然あるはず。
		・ 新空港案についてどちらかといえば賛成。新空港案または北九州・佐賀空港との連携を望む。アジアの中心都市、ハブ機能。
		新設空港案に賛成です 1．新設で費用のデメリットがありますが A.現空港における航空機事故の可能性について、周辺建物・人・車両・交通機関・道路・・・回復までの費用・時間・その損失は膨大でありそのときに、空港移転問題が再度表面化されるでしょう。 B.現空港の借地料が永久に支払われることに（年間支払額×100年＝？？？億円） C.現空港周辺の開発制限・高度　移転により都市開発が可能になり固定資産税の増収になる。 D.現空港周辺の買収費用・所有地については売却収益が可能 2．騒音問題　海上部分が大半で又国有地・国定公園等により今後周辺の開発の可能性がない。 3．24時間の運用が可能である 4．現空港の跡地の開発について、地下鉄・都市高速・国道3号線等整備されているため、福岡市最大の都市開発が可能 5．新空港において、地下鉄・都市高速の延長により、人口島（アイランドシティ）の開発が容易になる。
		ここで新空港案選択のメリットを今一度確認します。新空港建設の利点としては、 ①現空港でかかる多額の借地料、環境対策費が不用。（借地料、対策費計年間150億、昨年179億）これは拡張だと増大気味で毎年継続。空港本体事業費が安いとされる拡張案を長期運営コストで逆転し、安くつく。 ②滑走路一本で朝夕ピーク時日本一の混雑過密や航空便延滞、有効な時間帯の増便不可能な現況を大きく改善する。 ③現空港のスポット不足や、貨物ターミナルなどの狭さを改善する ④現空港が大きく成長した福岡市の都心部に近過ぎ、都心部など厳しい高度制限のために有効な街作りや都市開発などが阻害されているのを、改善する。 ⑤全国でも異例の都心部近接市街地上空での航空機低空飛行等を改善し、騒音訴訟にもなる市街地騒音と、米軍自衛隊なども利用による人口密集市街地における重大事故、2次災害のリスクを完全に解消する。勿論、新空港は海上で騒音コンター区域など、陸上側民家などに騒音被害や事故危険性が及ばぬ条件前提で案が作成されている。 ⑥現空港では、構造上避けられない国際線−国内線ターミナル分離による乗り継ぎタイムロスや、航空機運用効率の向上が可能。 ⑦騒音や事故危険性も無く、空港の完全24時間運営が可能になり、地域で他地域遠隔空港 に不経済に流れている航空貨物や潜在貨物需要、また旅客便も夜遅くに離発着する便が設定出来るようになり、利便性がアップする。 ⑧時差のある海外からの深夜便や、商用ビジネス機、国際航空郵便、共同利用が決っている米軍や自衛隊機が、全て騒音や危険性など制約無しに24時間有効利用可能となる。 ⑨新空港になると廃止が決っている現空港跡地の開発も可能。跡地は地下鉄や都市高速インフラ既存で、都心部近接の有望な開発区域になり、跡地国有地は売却で売却益も発生。建設費の相殺等が可能。民有地も売却や開発活用で、地主さんにもメリットが発生する。 ⑩十分な処理能力や、将来の状況を見た施設や滑走路再拡張なども自由。 ⑪土地買収や周辺環境など事業の早期実現が極めて困難な現空港と異なり反対一坪地主等の問題と無縁で、新工法と共に早期完成が可能である 思い浮かぶだけで以上、多岐に渡ります。 これらの極めて有望なメリットは現空港拡張案では実現不可能なものばかりですね。④などは国土交通省が今年自らその経済効果を算出、一般公開しています。 新空港推進意見集約の地元経済界なども認めるところです。 旧軍払い下げの現空港が一定期間福岡市や地域の発展に寄与したのは事実ですが、21世紀までに大きく成長した福岡市には既に手狭で限界。 デメリットが目だつのみですね。それと現空港が地下鉄で博多などから5分と近い事が数少ないメリットとして強調されますが、 博多での関係交通機関からの乗り換え条件を加味すると現実にはもう少しかかっており、 博多からの鉄軌道系現空港アクセスタイムはやや増大し、新空港案との差は縮小すると思います。 また新空港への鉄軌道アクセスタイムは、全国主要空港比較でも上位の良好な値であり、⑥の要因などから タイムロスを改善する事も明白です。
		おりしもサブプライム関連景気減速で、公共事業などの見直しも考えられますが、空港インフラは100年超の長期使用が前提。好況−不況のサイクルを何度も体験するものです。長期的視野で判断し整備方針を決定してください。また、政府は景気対策として、国費が一部負担でしか無い新空港案より巨大な「全額国費負担」の公共事業なども、景気対策もかねて整備方針財政出動を決めました。官民折半で無金利借入れ金など資金調達方策も考案される新空港案は、事業採算性など問題無い上に、経済波及効果など将来の地域経済成長の為に極めて有望であります。短期的には不況対策としての側面も新空港事業は発揮する事でしょう。
		空港整備に関する地元最終方針決定に関し、福岡市長や県知事さんは、これらの各種条件や新空港建設推進で決定した地元経済界の意思等を良く御理解頂いた上で、経済活動の盛んな東アジア経済圏とも好立地であり、海外からの九州のゲートウェー都市である、福岡市や周辺エリア広域の将来をお考え

意見分類	寄せられたご意見
	の上、問題だらけの現空港拡張案では無く、トータルな経済効果やメリットで遥かに上回る、有望な新空港案を選択される事を強く期待します。
5.事業効率性について 90 件	
	県はうぐいす債発行して財政が苦しいのに空港作る事をその前提に、計画課等もう即税金投入しているが、これは誰の金で運営してるのか。国交省の予測は今迄全て作らんが為の予測をブラックBOXで数値をねつ造し続けた事をよく研究してみなさい。更に少子高齢化で果たして需要どおりにいくのか。実際昨年度の実績はもう即減少ではないか。国の赤字800兆円の負担に更に子へ孫へ県債の負担はどれだけになるのか。中部・関西・長崎・佐賀etc空港を海に作り、環境破壊した所がどれだけの赤字で返却はどうなのか、一番よく比較しやすい事例であろう。空港作って(県)民敗れる。今ならまだ生き残れる。
	福岡空港に関する巨額の投資は、今世紀最初で最後のビッグプロジェクトと言える。世界経済が冷え込み、更に国及び地方財政も累積赤字が増える現状での選択は慎重でなければいけない。ステップ4に示された西側配置(改良案)と三苫・新宮ゾーンの二案に絞り込まれた経緯が不透明であること、又2案の事業費の差が7200億と比較するにはあまり差が大きすぎて不自然な感がする。又、仮に海上空港案の場合、博多駅より17km延伸になるが、これは利便性、経済的負担増等、重大な問題を含んでいる。私の試算では、年間の空港利用者数を2,280万人とし、JR利用者を60%、バス利用者30%、自家用車その他10%と仮定し1人1km輸送時に排出すると往復した場合の排出量は 鉄道利用の場合 CO2 5.0g 424KJ 年間排出量 3,876t バス CO2 27.0g 804KJ 年間排出量 20,930t 自家用車その他 CO2 47.0g 2730KJ 年間排出量 36,434.4t 合計年間CO2排出量は61,240．8t
	上記CO2排出量を自家用車で換算し燃料を1ﾘｯﾄﾙあたり12kmとするとガソリン消費量は108,583ﾘｯﾄﾙ、1ﾘｯﾄﾙ115円として12,487,043円 又時間ロスは往復30分とし、時給2500円として計算すると285億円となる。搭乗客の損失だけでも合計すると285億1248万円の損失となる。空港従事者の分を換算すると、この数字は更に膨らむ。更に、自動車専用道路、JR延伸等、三苫・新宮に最も近いところから分岐しても、外環状の事業費を参考にすると、1260億円、、現時点でデータ不足で数値化できない課題が土地買収、JR及び専用自動車道沿線に日照権、騒音公害、海上空港周辺海域の漁業補償、地球温暖化による海面上昇、空港に大量に使われる精密機器の塩害による被害等々マイナスの面がスッポリ欠落している。これらを公的データに基づいて数値化すれば、海上空港の総事業費はどう見ても1兆数千億になる事は予測できる。ステップ4で以上の項目について数値化してお示し願いたい。
	新空港の総事業費9200億の話が出たが、市民としてはどれだけの費用がかかるのか関心がある。
	交通アクセスを考えても9200億というが、関空も2兆円と言われていたのが4兆円になった。倍以上になった。最初の目論見がどんどん増えていくというのは常であり、福岡空港でもそうなるのでは。9200憶には、交通アクセスは入っていないのでは。まさか西鉄貝塚線をのばすわけにはいかないだろうから、新たな道路、鉄道を作らなければいけない。国や自治体がいくら負担して、というが結局は国民の税金だ。国が出すのではなく、私たちが出しているのだから住民の便益を最優先すべき。
	9200億もどうせ2兆円くらいになるのでは。そんなお金があるのなら2000憶ですむ現空港で充分ではないか。先日、私の会社に自民党のある有力地元出身代議士がきた。その方は上海とソウルと福岡の3点を結ぶハブ空港を作る。地元の発展のためハブ空港が必要だと言っていたがそんな大風呂敷はいらない。そんなことはよそに任せておけばいい。そんなことよりこれから先かかってくる医療や介護などに金を使うべき。私たちが納めている税金だ。今の状況の中で新空港は荒唐無稽だと思う。
	非常にわかりやすい計画を立てていると思うが、私たちが物事を計画する際には、「出は最大に、入りは最小に」ということで計画する。先ほど関空の意見がでたが、そのようなことは絶対にないのか。9000億が倍増しない保証があるのか。
	大人が子供たちに負の遺産を残すのはどうかと思う。お金がかかるし結局私たちの子供が税金を負担しなければならない。 また、いったん壊れると自然は帰ってこない。緑の地球を守るのも大人の仕事だと思うので自然環境のことも考えてほしい。
	借入金であれば利息が発生する。これは空港会社にとって大きな負担になるその株主となる国や地方にとっても大きな負担となることを心配している。
	自治体からの出資があるということは、自治体が経営に関わってその責任の一端を担うことはありうるわけで、採算が取れなければその負債の一部を担わなければならないことはあり得る。
	債務保証の問題について、博多湾の人工島が良い例だ。博多港開発の半分を福岡市が公債、市債から出している。公債も転売なんかしたりして結局は市民の税金だ。中部空港方式の5000億円の債務保証を株式会社がするといっても、国・県・市町村が出資割合に応じて債務保証しなさいとなる。博多港開発の場合は最初儲かると思って13の銀行が融資した。儲からないと分かってはじめて3行減り、5行減り・・・今はまとめて福岡銀行が融資するスキームに変わっている。いずれにしても最終的に税金という担保で貸し付けている。今回の場合、私は採算は取れないと思っているが、もし採算取れるから出資しなさいとなったあげく、やっぱり飛行機が玄海の風にあおられて来なかったとなれば誰が責任を取るのか。ここがはっきりしないとおいそれとは飲めない話。私は空港はこの近くに造ってほしくないと思っているが、進める側の道理として債務保証の問題はきちんとしてもらわないといけない。借金だけ残ったということでは次世代の子供に顔向けできない。
	(費用負担については)先に空港と造ると決めてから協議するのではなく、実行可能性の方を検討するのが先ではないか。
	新しく事業を興すときは必ず資金繰りをどうするかを考える。福岡銀行がお金を出すとは到底思えない。また、海上空港を造るメリットとして82億の借地料がかからなくなることを盛んにいっているが、1兆円の借金をすれば当然金利がかかる。仮に金利が0.5%としても年間50億円の金利がかかる。1%なら100億円だ。これは借地料とチャラになる。福岡銀行が1%で貸すか分からない。借地料82億が免除できる代わりに借金が100億かかりますと記載すべき。メリットの所だけあげてマイナスの負担のところを何一つあげていない。
	いつも切り捨てられる。いくら言っても反映されたことがない。意見はいただくが、都合の悪いものはカットするはず。平成15年から調査はされているが、9000億円と2000億円と知らされたのは最近。しかも市には2兆円もの借金があり、資金をどう調達するかについての説明は何もない。お金の検討を始めにしないと。また市債を発行するつもりなんて、とんでもない。新聞に福岡市財政局が「市債は主に世代間の負担の公平さを図ることを目的としており、赤字を補填するためのものではない」とコメントしていたが、つまり「今お金がいる。学校を建てたらお前たちも将来使うだろうから、将来借金があっても仕方ないよ」ということ。市の借金のため、毎年300億円もの利子を税金から払っている。この状況で、さらに借金をするのはいかがなものか。どうせインボルブメントしないに決まっているから、いいたいことを言わせてもらう。需要予測なんて、関空のように外れるに決まっている。その際に誰が責任をとるのか。役人はどんどん異動し10年経つと誰も知らないという。人工島がいい例。誰が責任をとるのか、借金はどうするつもりなのか。
	9000億円のうち、半分くらい国が払うのか。全部払ってくれるならいい。
	福岡市は借金がある。その借金については記載していない。あんなすばらしい空港なら、増設してもいいと思うし、40%が増設に賛成ですというが、借金がこれだけあると知ったら、そこまでしてやるのかと思う。
	今これだけ世の中が変わって、借金のことも考えてるのか。
	連調はたくさんのお金をかけてきており、これからもまだかかると思う。今の発言のようにウィンドカバレッジをクリアするのが第一条件である。お金をかけて様々な資料を作るよりは、ウィンドカバレッジの調査を早急に行い、これをクリアしてから他のも進めていくのが、無駄な経費をかけないいい方法だと思う。
	100年に一回の経済危機の状態で、国は、県は受け付けられるのか。市は特に2兆6千億？、6百億？の借金をもっている。これにおそらく5，6百億は出さないといけない。3兆円を140万で割ったら一人頭いくらになるか。会社だったら倒産しますからやめますよと言うのが普通。銀行が貸さない。人工島で精一杯だから。この経済情勢では、GOがでるのか。国交省は埋蔵金がいっぱいあるといっているが。鉄鋼がおそらく倍以上になっていると思う。この積算で福岡県民、福岡市民、国交省関係者が「うん」といいます？経済界2億出してください、5億出してください。30億出してくださいって、出せます？そんな金無いよという。そんな中、2月か3月に答申を出そうという考えが、我々には考えられない。どこで金が出てくるのか。国、県、市、赤字800兆円。国債。今の経済情勢の時、おかしい。場所云々は別にして、拡張とか。こんなことばかり繰り返して情けないと思う。結論が出ないような堂々巡りの話、国会の審議と一緒。こんなことでは駄目。
	新聞紙上に報じられた時から、新空港(海上)案の9,000億円の建設費に対し、現空港の滑走路増設案は2,000億円の増設費用と伺い、これは誰が見ても費用がこれだけ大幅に違えば勝負あったり、増設案だと即座に思いました。 現空港の日本一といっても良い優れた利便性は、増設が可能であれば将来に渡って生かしていくべきではないでしょうか。一つの空港を強化してこそ、その空港の価値を高めていくのではないでしょうか。 新空港の建設は空港の分断化につながり、二極運営になり羽田と成田の二の舞になりかねません。成田の当初の建設理由は羽田増設不可能の理由で建設に着手したのが釦の掛け違いから行き止まり、できないと思われていた羽田がなんと現在、4本目の滑走路が出来上がりました。羽田が増強されることは都心にある利便性から結構なことだと思っています。 福岡では成田、羽田の轍を踏まないよう一空港運営を強く望みます。増して建設費が3分の1以下ともなれば議論の余地など無いと思いますが如何でしょうか。身銭を切って行うものであれば誰でも安い方を取ると思います。 福岡空港の周辺には北九州空港、佐賀空港など空き空港の活用が考えられますし、海上埋め立ては環境保全の面から好ましくないと思います。24時間な

意見分類		寄せられたご意見
		ど将来に向かってそれ程必要とも考えられません。勿論増設のためには周辺用地の買収には万全の配慮をし、成田のようになってはいけない困難はあるでしょうが。
		・ 新空港案について反対。需要予測に疑問、税金の無駄使い、借金になる、自然破壊、全ての生活環境が破壊される。北九州・佐賀空港と連携または増設案を望む。現空港関係者すべての生活保障、新空港建設による地域住民の生命危険性など。国の不十分な政策のため、何故、地域住民が犠牲にならねばならないのか。
		・ 新空港案について反対。需要予測に疑問、税金の無駄使い、借金になる、自然破壊になる。北九州・佐賀空港と連携を望む。国際北九州空港を増設活用。将来利用減少、人口減少。
		新空港案については、どちらかといえば反対。税金の無駄使いである。北九州・佐賀空港と連携を望む。もっと広域の範囲で検討されてもいいのではと思います
		新空港案について反対。税金の無駄使い、自然破壊、美しい海がなくなる、子供のために海を守りたいからである。北九州・佐賀空港と連携を望む。毎日の生活が苦しいのに、これ以上、税金は支払えない。家計と一緒で今あるものでまかなってほしい。もっともっと地域住民（三苫、新宮など）に知らせるべきだと思う。知らない人が多すぎる。私もその一人。納得の行く調査と説明を望む。
		・ 新空港案について反対。需要予測に疑問、税金の無駄使い、借金になる、自然破壊になる。現状のまま努力を望む。PIのやり直しは必須。住民投票へ。
		・ 新空港案について反対。需要予測に疑問、税金の無駄使い、借金になる、自然破壊になる。北九州・佐賀空港と連携を望む。既設の有効活用。（新空港は）玄界灘北西季節風、工事費、安全面からNO。
		・ 新空港案について反対。税金の無駄使い、自然破壊になる。現状のまま努力か、北九州・佐賀空港と連携、または増設案を望む。北九州空港が利用されていないため。住民の意見を全く聞いてくれない。
		・ 新空港案について反対。借金になる、自然破壊になるから。北九州・佐賀空港と連携を望む。お金がかからない。
		・ 新空港案について反対。需要予測に疑問、税金の無駄使いである。北九州・佐賀空港と連携を望む。既存の空港を最大限に利用したらよいと思うから。もっと全県民の方に情報を伝えてほしい。
		・ 新空港案について反対。需要予測に疑問、税金の無駄使い、借金になる、自然破壊になる。北九州・佐賀空港と連携すべきである。北九州、佐賀空港は利用率が低いのでは。人口も経済も縮小に向かっている時に新設でなくて可。
		・ 新空港案について反対。需要予測に疑問、税金の無駄使い、自然破壊になる。現状のまま努力を望む。
		新空港案について反対。需要予測に疑問、税金の無駄使い、自然破壊になるから。現状のまま努力を望む。増設、新設する理由がわからない。
		・ 新空港案について反対。需要予測に疑問、税金の無駄使い、借金になる、自然破壊になる。現状のまま努力を望む。
		・ 新空港案について反対。需要予測に疑問、税金の無駄使い、借金になる、自然破壊、環境破壊になる。増設案を望む。多くの税金を使って作る必要が無い。絶対に新空港は反対です。
		・ 新空港案について反対。税金の無駄使い、借金になる、自然破壊になる。絶対反対である。現状のまま努力を望む。飛行機を盛んにすることはCO2の排出量を増長させる。また、自然環境に悪影響を与える。
		・ 新空港案について反対。増設案を望む。費用がかかりすぎる。
		・ 新空港案について反対。税金の無駄使い、借金になる、自然破壊になる。現状のまま努力を望む。今の時代、アイデアはあるはず。責任をとれないようなことを言わないでほしい。
		・ 新空港案について反対。需要予測に疑問がある、税金の無駄使い、借金になる、自然破壊になる。絶対反対。現状のまま努力を望む。税金の無駄使い、そもそもいらない。
		新空港案について反対。税金の無駄使い、自然破壊になる。増設案を望む。
		・ 新空港案について反対。税金の無駄使い、借金になる、自然破壊になる。北九州・佐賀空港と連携を望む。
		・ 新空港案について反対。税金の無駄使いになる。現状のまま努力するか増設案を望む。税金無駄使い。
		・ 新空港案について反対。需要予測に疑問がある、税金の無駄使い、借金になる、自然破壊になる。北九州・佐賀空港と連携を望む。
		需要予測に疑問である。現状のまま努力を望む。次の世代に負担を残さないでほしい。
		・ 新空港案について反対。需要予測に疑問、税金の無駄使い、借金になる、自然破壊になる。現状のまま努力を望む。
		・ 新空港案について反対。税金の無駄使いである。現状のまま努力を望む。お客は増えていない。反対に減ると思う。
		・ 新空港案について反対。税金の無駄使い、借金になる、自然破壊になる。北九州・佐賀空港との連携を望む。
		新空港案について反対。需要予測に疑問、税金の無駄使い、借金になる、自然破壊になる。北九州・佐賀空港との連携を望む。お金をかけずに問題を解決するのは当然です。
		・ 新空港案について反対。需要予測に疑問、税金の無駄使い、借金になる、自然破壊になる。北九州・佐賀空港との連携を望む。
		・ 新空港案について反対。需要予測に疑問、税金の無駄使い、自然破壊になる。北九州・佐賀空港との連携を望む。自然破壊は福岡だけの問題ではない。
		・ 新空港案について反対。税金の無駄使い、自然破壊になる。現状のまま努力を望む。空港は使わない。新幹線で十分。
		・ 新空港案について反対。需要予測に疑問、税金の無駄使い、自然破壊になる。増設案を望む。
		・ 新空港案について反対。税金の無駄使いである。増設案を望む。
		・ 新空港案について反対。需要予測に疑問、税金の無駄使い、借金になる。増設案を望む。
		・ 新空港案について反対。税金の無駄使い、自然破壊になる。増設案を望む。
		・ 新空港案について反対。需要予測に疑問、税金の無駄使い、借金になる、自然破壊になる。北九州・佐賀空港との連携を望む。
		・ 新空港案について反対。需要予測に疑問、借金になる。北九州・佐賀空港との連携を望む。
		・ 新空港案について反対。需要予測に疑問、借金になる、自然破壊になる。北九州・佐賀空港との連携を望む。
		・ 新空港案について反対。自然破壊になる。現状のまま努力を望む。現在の経済不況と財政難」のもとで根本的に考え直すべき。
		・ 新空港案について反対。税金の無駄使い、自然破壊になる。現状のまま努力を望む。
		・ 新空港案について反対。需要予測に疑問、税金の無駄使い、自然破壊になる。北九州・佐賀空港との連携を望む。
		・ 新空港案について反対。税金の無駄使い、自然破壊になる。北九州・佐賀空港との連携を望む。
		・ 新空港案について反対。税金の無駄使い、自然破壊になる。増設案を望む。経済的に輸送力増を行う。
		・ 新空港案について反対。税金の無駄使い、借金になる、自然破壊になる。北九州・佐賀空港との連携を望む。今あるものは廃止しない限り活かす。これ以上作らないこと。現状と見通しの理解に努める行政、国民でありたい。
		・ 新空港案について反対。税金の無駄使い、自然破壊になる。現状のまま努力か、北九州・佐賀空港との連携を望む。
		・ 新空港案について反対。需要予測に疑問、税金の無駄使い、借金になる、自然破壊になる。北九州・佐賀空港との連携を望む。
		・ 新空港案について反対。需要予測に疑問、税金の無駄使い、借金になる、自然破壊になる。増設案を望む。
		・ 新空港案について反対。借金になる、自然破壊になる。北九州・佐賀空港との連携を望む。次世代に自然を残したい。借金を残してはならない。
		・ 新空港案について反対。借金になる、自然破壊になる。北九州・佐賀空港との連携を望む。
		・ 新空港案について反対。税金の無駄使い、借金になる、自然破壊になる。現状のまま努力を望む。
		・ 新空港案について反対。需要予測に疑問、税金の無駄使い、借金になる、自然破壊になる。北九州・佐賀空港との連携を望む。
		・ 新空港案について反対。借金になる、自然破壊になる。増設案を望む。
		・ 新空港案について反対。需要予測に疑問、税金の無駄使い、借金になる、自然破壊になる。増設案を望む。
		・ 新空港案について反対。需要予測に疑問、借金になる、自然破壊になる。現状のまま努力を望む。
		・ 新空港案について反対。需要予測に疑問、税金の無駄使い、借金になる、自然破壊になる。増設案を望む。
		・ 新空港案についてどちらかといえば反対。税金の無駄使い、自然破壊になる。北九州・佐賀空港との連携を望む。役割分担の必要。環境への影響の実態調査、周辺住民への理解。
		新空港案について反対。税金の無駄使いになる。増設案を望む。
		・ 新空港案について反対。需要予測に疑問、借金になる。増設案を望む。
		・ 新空港案について反対。需要予測に疑問、税金の無駄使い、借金になる、自然破壊になる。北九州・佐賀空港との連携を望む。
		・ 新空港案について反対。借金になる。
		・ 新空港案について反対。需要予測に疑問、税金の無駄使い、借金になる、自然破壊になる。不要、無用。現状のまま努力か北九州・佐賀空港との連携

意見分類	寄せられたご意見
	を望む。
	・ 新空港案について反対。需要予測に疑問、税金の無駄使い、借金になる。現状のまま努力を望む。
	・ 新空港案について反対。需要予測に疑問、税金の無駄使い、借金になる、自然破壊になる。現状のまま努力か北九州・佐賀空港との連携を望む。これまでの他の空港を見てください。環境、次世代につけを残さないようにしてほしい。なぜ、最も風の強い場所に作るのでしょうか。
	・ 新空港案について反対。需要予測に疑問、税金の無駄使い、借金になる、自然破壊になる。北九州・佐賀空港との連携を望む。今あるものを利用しましょう。
	・ 新空港案について反対。需要予測に疑問、税金の無駄使い、借金になる、自然破壊になる。北九州・佐賀空港との連携を望む。道州制になるから。
	・ 新空港案について反対。需要予測に疑問、税金の無駄使い、借金になる、自然破壊になる。北九州・佐賀空港との連携を望む。近隣住民（予定地）を無視した報告会は許せない。
	・ 新空港案について反対。税金の無駄使い、自然破壊になる。現状のまま努力を望む。
	空港問題が浮上してから、この5年間にその全容は明らかにされず、具体的な予算の数字は隠されたままでした。大企業を初めとする産業界・商工界の推進派幹部が「マスコミや報道を利用して、新空港が必要なムード」を演出してきたに過ぎません。新空港を建設して利益を得るのは福岡県民ではなく、企業及び財界です。新聞によるアンケート結果の一部公表を見ても、福岡市民の大多数は、現状維持と答えています。予算やお金の出所をあいまいにして、建設後に福岡市県民に増税として押しつける暴挙は許されません。
	新空港建設案では、総事業規模1．1兆円（総予算9,200億円＋交通アクセス900億円） －実際の建設になれば、その費用は1.5倍～2倍に膨らむ危険性があります。また、地元・民間各550億円　－地元とは市県民を指し、民間とは建設に関って利益を得る企業及び法人・団体を想定したものと推測できます。特に総予算の半分5,000億円は借入れが必要－ そのツケは誰が払うのですか。数十年間かけて、市県民に増税を強制することになることは明らかです。途方もない危険な試案であり、北海道の地方自治体に見るように福岡県政は破綻に追い込まれます。
	新設空港案に賛成です 1．新設で費用のデメリットがありますが A.現空港における航空機事故の可能性について、周辺建物・人・車両・交通機関・道路・・・回復までの費用・時間・その損失は膨大でありそのときに、空港移転問題が再度表面化されるでしょう。 B.現空港の借地料が永久に支払われることに（年間支払額×100年＝？？？億円） C.現空港周辺の開発制限・高度　移転により都市開発が可能になり固定資産税の増収になる。 D.現空港周辺の買収費用・所有地については売却収益が可能 2．騒音問題　海上部分が大半で又国有地・国定公園等により今後周辺の開発の可能性がない。 3．24時間の運用が可能である 4．現空港の跡地の開発について、地下鉄・都市高速・国道3号線等整備されているため、福岡市最大の都市開発が可能 5．新空港において、地下鉄・都市高速の延長により、人口島（アイランドシティ）の開発が容易になる。
	ここで新空港案選択のメリットを今一度確認します。新空港建設の利点としては、 ①現空港でかかる多額の借地料、環境対策費が不用。（借地料、対策費計年間150億、昨年179億）これは拡張だと増大気味で毎年継続。空港本体事業費が安いとされる拡張案を長期運営コストで逆転し、安くつく。 ②滑走路一本で朝夕ピーク時日本一の混雑過密や航空便延滞、有効な時間帯の増便不可能な現況を大きく改善する。 ③現空港のスポット不足や、貨物ターミナルなどの狭さを改善する ④現空港が大きく成長した福岡市の都心部に近過ぎ、都心部など厳しい高度制限のために有効な街作りや都市開発などが阻害されているのを、改善する。 ⑤全国でも異例の都心部近接市街地上空での航空機低空飛行等を改善し、騒音訴訟にもなる市街地騒音と、米軍自衛隊なども利用による人口密集市街地における重大事故、2次災害のリスクを完全に解消する。勿論、新空港は海上で騒音コンター区域など、陸上側民家などに騒音被害や事故危険性が及ばぬ条件前提で案が作成されている。 ⑥現空港では、構造上避けられない国際線−国内線ターミナル分離による乗り継ぎタイムロスや、航空機運用効率の向上が可能。 ⑦騒音や事故危険性も無く、空港の完全24時間運営が可能になり、地域で他地域遠隔空港 に不経済に流れている航空貨物や潜在貨物需要、また旅客便も夜遅くに離発着する便が設定出来るようになり、利便性がアップする。 ⑧時差のある海外からの深夜便や、商用ビジネス機、国際航空郵便、共同利用が決っている米軍や自衛隊機が、全て騒音や危険性など制約無しに24時間有効利用可能となる。 ⑨新空港になると廃止が決っている現空港跡地の開発も可能。跡地は地下鉄や都市高速インフラ既存で、都心部近接の有望な開発区域になり、跡地国有地は売却で売却益も発生。建設費の相殺等が可能。民有地も売却や開発活用で、地主さんにもメリットが発生する。 ⑩十分な処理能力や、将来の状況を見た施設や滑走路再拡張なども自由。 ⑪土地買収や周辺環境など事業の早期実現が極めて困難な現空港と異なり反対一坪地主等の問題と無縁で、新工法と共に早期完成が可能である 思い浮かぶだけで以上、多岐に渡ります。 これらの極めて有望なメリットは現空港拡張案では実現不可能なものばかりですね。④などは国土交通省が今年自らその経済効果を算出、一般公開しています。 新空港推進意見集約の地元経済界なども認めるところです。 旧軍払い下げの現空港が一定期間福岡市や地域の発展に寄与したのは事実ですが、21世紀までに大きく成長した福岡市には既に手狭で限界。 デメリットが目だつのみですね。それと現空港が地下鉄で博多などから5分と近い事が数少ないメリットとして強調されますが、博多での関係交通機関からの乗り換え条件を加味すると現実にはもう少しかかっており、博多からの鉄軌道系現空港アクセスタイムはやや増大し、新空港案との差は縮小すると思います。 また新空港への鉄軌道アクセスタイムは、全国主要空港比較でも上位の良好な値であり、⑥の要因などからタイムロスを改善する事も明白です。
	2003年時点の経済状況で試算してあるが、現在は100年に1度の深刻な不況にある。税金をどう使うかはかなり重要な問題。
6.その他	
18　件	
	行政は長期的なスパンで計画を行っているが、今のような世の中では、もっと短いスパンで計画を考えることも必要なのではないか。
	長い間航空局で働いており、その前は米軍基地でも働いていた。板付空港には安保条約に関する申し合わせがあると聞いていた。新空港ができたとしても今の板付空港は残るのではないかと想定している。都市の高度化とか、左右に分離された都市が一体化できるとかは大きな間違いではないか。というのも米軍がいなくなった後も必ずといっていいほど自衛隊が居残る。全国の例を見ても米軍が帰った後、民間利用できた空港は一つもない。
	今の板付空港の地主は、「我々は米軍には貸したがCABには貸していない」とかいう論調をいつも繰り広げ航空行政に対抗してきた。そういう人たちが黙って見過ごすわけがない。こども病院がそこに来るだけでも福岡市中が反対してわーわー言っている。空港が不便になるという運動が市民の間に広がるかもしれない。
	決定するためのアセスメントが本来のアセスメントではないのか。日本の制度がそうなっていないが、そうやるべきだろう。今、予算を取ってこういうことをやっているのであれば、予算の範囲内で簡単なアセスはできるだろう。アセスの費用なんて、簡易的にやる分にはそんなにかからない。
	国防上の観点から、海上空港は一番の弱点。これを決める段階で防衛省との調整はったのか。例えば自衛隊だけは、現在の場所に残してくれとかいうことはないのか。
	需要予測にしてもアセスの問題にしても机上の空論という感じがした。もうちょっと慎重にしていただきたいし、悪い結果がでれば中止するということもきちんと考えていただきたい。
	市長は新空港はしないと公約していた。
	現空港は借地がある。強制収用で簡単に取れる。土地収用を進めるわけではないが、未だに土地収用をしない理由は何か。また、福岡市の土地が入っているが、国に渡せば終わりじゃないかと思う
	新空港を造りたいがために、市民から造っていいですよという意見がほしいだけではないか。
	・ 新空港案について賛成。新設案（海上空港）を望む。
	新空港案について反対。風が強い。ともかく反対。増設案を望む。
	・ 増設案を望む。

意見分類		寄せられたご意見
		新聞記事を見ると、「市民の意見募集が今月25日で締め切られ、麻生渡県知事が来年3月までに、どちらかの案を選ぶことになる」とありますが、これは市県議会及び、市県民全体の総意を軽視した知事の独断であり、強行することは民主主義のルールにも反することであります。増設案にしろ、新設案にしろ、推進派の先頭に立っているのは県知事自身であることは、これまでの発言から明らかであり、定職にも就けない多くの困窮した市県民の生活を無視した自分の実績を名を残そうとする野望であります。空港問題は福岡市民にとって大問題であります。
		今日の日本の政治のあり方について、多くの国民は信頼していません。それは常に国益優先、企業の利益優先、弱者切捨ての政策をとってきたからであります。憲法で保障されている「自由・平等・基本的人権の尊重、そして健康で文化的生活を送る権利」を大切にしていないからであります。 0（ゼロ）金利政策によって、この10年間に国民から取り上げた200兆円は、国民には知らされずに、企業投資に消えていきました。わずかな預金を頼りに生活している国民の側からすれば、許しがたいことです。ゼロ金利の上に、0.1%の預金利息からも更に20%近くの税金を取っているのに驚きます。また、福祉目的で創設された消費税も何に使われているかも国民の多くは知らされていません。 「いざなぎ景気」と言われながら、国民生活はよくならず、大儲けしたのは企業側に過ぎません。利益の分配が間違っているのです。その後も教育・福祉・医療は良くならず、国民は増税に苦しんでいます。年収300万円以下の世帯が半数以上とも言われる。今、また無意味な給付金のばらまき　ーこれで国民の生活・現状が救済できるはずがありません。その後で無差別の消費税の増税案が打ち出されました。企業には優遇税を通し、国民には増税と消費税引き上げを押し付ける。ー何という安直さ、国民の目先だけを変え、国民を馬鹿にした愚策でしかありません。消費税は、食料（食材）は除外とし、国民が納得する目的税でなければなりません。低所得の国民から取り上げるばかりで、国民の大多数はこれからどう生きていけばよいか不安でいっぱいです。国民健康保険料や介護保険料が払えない人達も多数おられます。誰も助けてくれません。 国民を守るべき政治家が経済最優先で、国家としての威信を失いました。もはや国家というより「株式会社日本」になり下がっています。
		日本社会は、今や根本から崩壊の危機にあり、経済評論家の内橋さんは、「国民を守らない国家は、真の国家とは言えない」と言われています。誠に同感であります。 旧小泉政権の時、「民間にできることは民間に」の大合唱で、国の規制緩和政策の結果は、非正規労働者の急増。民間企業は非正規・派遣社員を道具扱いにして、国民を欺いています。労働基準法からも外された非正規社員や派遣社員はパート化され、時給800円で働かされ、その他の保障は一切なし。これで人生設計ができるはずはありません。必要がなくなれば、いつでも切り捨てられていく。誰も守ってくれない。このワーキングプアの実態を平然と放置して、その場限りの泥縄式対策しかとってこなかった政治家の利己主義と心の貧困に慄然としています。定職にも就けない若者は、結婚もできない、家庭も形成できない。この現実に自分を置いて考えられる政治家が、どれだけいるでしょうか。真面目に働こうとしている人たちをワーキングプアの現状に置いていることは、今の政治家の責任です。官公庁から民間企業の幹部に天下った者は、4、5年で退職金5、6千万と言う。一般のサラリーマンには考えられないこと。
		今日の日本の不平等社会の中で、自殺者・犯罪者の増加。生きていく道を失った国民を見て、政治家として心が痛まないのでしょうか。オランダでは、同一労働・同一賃金の体制を確立して、非正規労働者の救済に成功し、正規社員化していったレポートをテレビで視聴し、国政の基本、国の力に感銘を覚えました。 時期アメリカ大統領と日本の総理大臣の演説内容を見ると、「国民に対する倫理観・将来像に対するビジョン」など、政治家として、また人間としての品格の高さに天地の開きがあります。 日本の政治のあり方を根本から見直し、世界に誇れる日本国憲法に保障された人間らしい生涯が送られる相互福祉の社会づくりをめざして、政治家も国民も力を合わせて努力したいものだと思います。
		やるかやらないか決めるのに、決めてから実測するというのはおかしいんじゃないか。実測してないから、知らないんでしょ。机上の空論ばかり。実際にやることに決めて、やり始めて、深かったので金はいくらでもかかるというように進めてきている。あちこちの工事を。人工島だって、いい加減だったのははっきりしてる。お金いっぱいかかっている。税金の垂れ流しじゃないか。でも誰も責任とらない。後から後から問題が出てくる。もう造っちゃてるから、やるということできている。
		吉田市長は市長選挙時、公約として空港の移転について「しない」とおっしゃっていた様ですが、移転せず増設案を支持していらっしゃいますか。私は、榎田にて賃貸している物件（物流テナント）があり、空港移転されると固定資産税の資金が、テナント側の契約解除がありえますので、今後払えなくなりそうで心配しています。移転はしないように願います。
PIについて	1.PIの取り組みに対する意見 100　件	
		前略失礼致します。 10月6日をスタートにPIレポートステップ4の説明会が開催されていますが、説明を担当される調査会議（略）の方達に質問が数多く投げかけられます。その際（どの会場も同様）納得のいく返答がなされない状態です。三菱総研の出席を求める声も有ります。 去る11月29日の出前説明会では地域住民の方々の納得が全く得られず再度説明会を要望されました。「調査会議は三菱総研に丸投げ」との印象を持つ人多数。調査の責任者の方に参加して頂き、回答の任を果たして下さる事を希望します。万障繰り合わせの参加願います。 日時　12月7日（日）13:00～16:00　三苫公民館（福岡市東区三苫　TEL092-606-4511） 新福岡空港を考える会（平成14年より発会）
		空港も同じです。これもわりと新しい記事でしたが、日本から欧州に行く旅客が日本の空港発欧州直行便より、アジア等の空港からの経由便を利用する人数が上回ったと出ていました。この背景には、便数低迷で悩む地方空港が、国際線を維持するため補助金等で支援し、中国やソウル便等を様々な運行形態で路線を確保しているため、今や関西空港と国内の地方空港を結ぶ便より、ソウル等と国内の地方空港を結ぶ便の方が多いという変な現象が起きているとのことです。つまり、地方空港維持のため税金で外国の航空会社を支援する。その結果、アジア経由で欧州に飛んだ方が安く行けるため、また関西空港便は無いがソウル便がある地元から直接行ける利便性のため、旅行代理店の企画及び利用者はこちらを選択しているのです。そのとばっちりが国内の航空会社の欧州直行便に跳ね返っている、だから逆転したと考えられます。このようなチグハグな日本の空港を取り巻く状況、そして現状を維持しようと出てきた政策等の原因が、空港の機能分散に力点を置き、真に競争力のある機能的で便利なハブ空港を整備してこなかった結果にあると思います。したがって、現在の施設能力のままで近隣空港との機能分散は、これまで間違った整備を進めてきた延長線上の論理であり、本来の在るべき姿から導き出された案とは言えません。 また、もし実現したとしても、施設が分散されているという見た目上のバランスあるかも知れませんが、利便性や移動コストや煩雑製から敬遠され、国際的な競争力は持ち得ないでしょう。ここは経済の基本に立ち、需要の中心に、世界レベルでの競争に勝ち残れる機能性と、需要に対応した十分はサービスが実現できる、新たな国際ハブ空港整備が必要だと思います。場所は、私のような県南部の利用者からすれば、理想は現在の場所に整備できれば一番良いと思います。しかし、新聞で見た問題として、借地代が大きな負担になっていると記憶しています。新たに整備する場合のコストだけで無く、これらの検討にも焦点があてられる必要があると思います。そして、空港を中心にした高速鉄道機能、コンベンション機能、商業機能、文化交流機能、観光機能、ロジスティック機能等、地域の都市構造の在り方を定め総合的に評価し、結論を導きだしてほしいものです。整備にあたっては、空港関連の技術者だけで無く、都市計画家、建築家、環境や景観等の造園家、ロボット技術者、商業や旅行の専門家等幅広くから意見を集約し、最先端の技術で既存の法規制を見直すほどの大胆なアイデアも取り入れ、コンパクトでも高機能で先進的な、全く新しい都市空間として、日本技術力の集大成として実現されることを望みます。ただし、今後技術的な検討がすすめられる度に、専門家の解析や評価が分かりやすく情報公開され、方向性を示していただくことを望みます。以前、アメリカの公共工事の事例で見たことがあるのですが、街なかにショールーム見たいな、広報機能を持たせた施設を設けるのも良いと思います。テレビの、短時間の中での映像を中心としたイメージ情報に片寄った場合、一見もっともらしい、上滑りな議論に成りがちです。そうならないために必要だと思います。 このような考え方は、他の公共事業にも言えることだと思います。議論するのに必要な、十分な情報公開として、背景や理念、考え方を示す事は民主的社会づくりの基本です。部局の枠を越えて、積極的な実の有る事業の推進に向けた、継続的で地道な取り組みを期待します。
		三苫の住民に話し合いを最近やって今年中に空港問題を決めるのか？私達三苫の住民に24時間の苦痛の日々をさせるのか？市長はもっと市民の意見を聞くべき。市民にこれ以上無駄な税金を払わすのか？空港ができるのなら三苫の土地を買い取って。私達がどんな思いで土地を購入したのか。三苫の市民を無視するな。 玄海の海をなめるな？先の見えない工事をするな。今やるべきな事があるはず。市長は三苫の住民に話しを聞くべきだ。市長意見の場を三苫にするべき。
		もう一つはお願いです。 「このような、小さな会合が方々で開かれているようですが、説明に赴かれる県職の方々や官吏の方々はこのような会合だけを以って、全ての町の人々、市民、県民の意見を聞いたと浅はかに判断しないでほしい。これは、必ず心に留めておいてほしい。」 この言葉は、今から十数年前、新福岡空港建設問題が「九州国際空港建設問題」と呼ばれていたころ、まさしくこの津屋崎町で執り行われた、「新空港建設問題のフォーラム」で最後に発言のあった言葉です。この言葉の主は、津屋崎町の街並み保存などの文化活動や、津屋崎町、現福津市で最初にウミガメの保護活動を行い現在も継続されている「恋の浦ウミガメの会」設立に尽力された、故柴田治先生の言葉であります。私は柴田治先生のこの言葉を受け継ぎ、今新たにこの場で訴えたいと思います。
		PIで住民から意見を聞きながらというが、なぜ候補地であるこの近辺では説明会がなされてこなかったか。申込をした方には聞かせていただけるようになっ

意見分類		寄せられたご意見
		ているが、候補地の意見をくみ上げる努力をしなかったのか。
		住民が再度意見をいえるといっても、一つに決めた後にしか言えないということか。調査等が現地でやられていないのに、勝手に決めてしまって、事業費が膨れあがったらどうするのか。おかしいのではないか。
		2者択一で決めるのに現地調査もせず、代替データを使って、今の測定値で決めてしまう。金額もそれで決めている。従来の公共事業で、事業費が予定より下回った例を聞いたことはない。ちゃんとしたデータを出した上で最終決定すべきではないか。
		12/10まで意見を聞くようになっているが、意見を無視することはないのか。意見を反映するということであれば、どのように反映するのか。
		佐賀空港の公聴会で、私は反対した。需要予測は140万人。バナナのたたき売りで70万人。今、その半分の35万人も利用していない。この経済状況を考えると、この需要予測で今年度中に決めるのはおかしい。ステップ3で意見を言おうとしたが、この需要予測はもう決まっていて、この予測自体がおかしいと思っているのに、変えられないんじゃ意味がないと思って意見を言うのをやめた。家にたとえると、建てることは決まっていて屋根をピンクにするか黒にするかぐらいのことしかいえない。本当にPIだろうか。
		実測していない段階で決めることは無責任きわまりない。裁判でも3審制がある。決定するにあたって、後戻りも必要なこともある。三苫は西方沖地震の震源とも近い場所にある。風・波浪の問題も抱えている。地盤沈下もありうる。ステップ4という決定する段階でもそのようなことは書かれていない。希少生物もいる。佐賀空港等との連携もステップ3で一蹴している。需要予測も含めたところで、再度見直すあるいは、時間をかけて調査するようなことはできないのか。なぜ今年度中に決めなければならないのか。
		海流に重大な影響がある。やるかやらないか決める場合、何らかの調査をやってから、あるいは、アセスをやって重大な事が見つかれば事業をやめるということをはっきり宣言するなり、そういうこともせずA案かB案かというのは乱暴すぎる。
		これまでのステップの流れからいくと、北九州・佐賀との連携は勝手に落とされて、こういう案になりましたという形で出している。聞いたことの意味がないのでは。
		プロセスは組んであるが、説明会を開いたという既成事実をこなすだけのことではないか。候補地に対してはいの一番に来るべき。合意形成といいながら、住民の意向を愚弄している。
		どういう調査会社に、どういう機械を使って、どういう場所でやるかというところも、本来パブリックがインボルブされてデータを収集するし、データはパブリックと共有するというのがパブリック・インボルブメントである。
		海の中道の数字・津屋崎の数字はありえない。ここで暮らしてる人は皆わかっている。きちんとデータをとって出したら、皆さん助かる。今のパラレルの新空港は絶対できない。もう一度、九大の観測所ではなく、空港予定地にお金をかけて、カバレッジの計測をしてほしい。今更、STEP2、3に戻ってやるというのはそれぞれの組織の中では難しいと思うが、ウインドカバレッジの計測をもう1回、PIの一環としてやるということを皆さんの組織の中で考えてもらいたい。
		県民、市民でいろんな考えの人がいるが、最後は納得したい。こういう理由で新空港なのか増設なのかとか、あるいは連携ができたとか、きっちり納得したい、そこを忘れたら、熊本で川辺川とかやってるが、ああいうふうに禍根が残る。福岡市の場合だと、人工島という禍根が残ってる。住民の感情を無視して結論だけ先に決めて、さもPIで皆さんの意見聞いてますよというプロセスをつくるのは、やめてもらいたい。こういうことをやってたから、今この国は借金で苦しんでる。この国はちゃんと治まってるか。みんながハッピーになってるか。行政はその点を忘れてもらっては困る。住民の声を忘れて拙速に決めると、本当に禍根が残る。
		既存のデータで一番大事なことを決めている。9600、9200億という工事費を既存のデータで、しかもいい加減な絶対あり得ないデータで決めている。今首をかしげられたが、1週間今から毎日、三苫の海岸に行ってみるべき。新空港をパラレルに造って、北西の季節風が10メートルふく日を見てみるべき。このいい加減なデータに基づいて、PIをやるのは本当にペテン。データそのものにパブリックが入らないのはおかしい。
		調査の中身や過程に市民が入っていない。調査そのものに市民が参加せずに結果だけ知らせて、質疑応答して、理解を求めるしかない。これが、パブリック・インボルブメントのプロセスインチキさの内容だと思う。
		会社に従業員が100人くらいいるが、この問題についてみんな知らない。PIといっているが全く伝わっていない。市内で大々的にアピールしてはどうか。小さな公民館で、こんな大きな問題を言い合うことはおかしいと思う。1兆円もの国民の税金を投入しようとしているのに、ステップ1、2でも1000、2000人くらいの意見しか集まっていない。市の担当者は、本気でやる気があるのか。一般市民の感覚として感じる。福岡市の人口140万人に対してこの意見数ではおかしい。メディアなどを使って、もっと大々的にやってはどうか。地元の三苫が反対していることもオープンにして、知ってもらうべきではないか。
		いつも切り捨てられる。いくら言っても反映されたことがない。意見はいただくが、都合の悪いものはカットするはず。平成15年から調査はされているが、9000億円と2000億円と知らされたのは最近。しかも市には2兆円もの借金があり、資金をどう調達するかについての説明は何もない。お金の検討を始めにしないと。また市債を発行するつもりなんて、とんでもない。新聞に福岡市財政局が「市債は主に世代間の負担の公平さを図ることを目的としており、赤字を補填するためのものではない」とコメントしていたが、つまり「今お金がいる。学校を建てたらお前たちも将来使うだろうから、将来借金があっても仕方ないよ」ということ。市の借金のため、毎年300億円もの利子を税金から払っている。この状況で、さらに借金をするのはいかがなものか。どうせインボルブメントしないに決まっているから、いいたいことを言わせてもらう。需要予測なんて、関空のように外れるに決まっている。その際に誰が責任をとるのか。役人はどんどん異動し10年経つと誰も知らないという。人工島がいい例。誰が責任をとるのか、借金はどうするつもりなのか。
		みんな意見を出したいと思っている。なので、その意見はどう反映されるのかを聞きたい。関係行政機関による対応案の決定とあるが、決定する際に意見が反映されるからこそみんな意見を出すのであって、関係ないと言われたら出しても意味がない。
		ステップ1から4までで5400人の意見しか聞いていない。福岡市民だけで144万人、福岡県民は506万人いる。博多港開発の時の不正は税金で穴埋めされた。ショッピングセンターなどで買い物客相手に説明しただけで、これまでの結果に正統性はあるのか疑問。民間の需要調査では何年もかけて5000人に聞いてやろうとするバカはいない。500万人中の5000人の意見では、まともな感覚で聞く気になれない。PIだからちゃんとやってきましたといわれても。新聞の一面に何回も載せて、大きな会場で、借金してやるのだからみんなに負担してもらうことになると説明し、福岡市民のせめて半分は知っているとの状態になって出た結論であれば民主的だが。こそっと5000人くらいに聞いても。自分の知り合いに聞いても誰も知らない。PI？何それ？役所でも知らない人がいる。麻生さんのお膝下である、まったく関係ない飯塚とかから始めてきて、三苫は1か月前。来てくれたわけではなくこっちから手を挙げている。黙って気付かなければ終わっている。ギリギリに気づいて手を挙げたから良かったものの。姑息というほかない。民間の感覚からいうと人の金でフンドシで相撲をとろうというとんでもない話。500万人に借金を背負わせようとしているのに、5000人の意見を聞いたから十分な調査をしましたというのはおかしい。
		PIは平成15年からしているが、いくらくらい費用がかかっているのか。
		せっかく意見を広くというのであれば、置いているところを工夫しないと。私は、県庁には何年も行っていないし、市役所も用事がないと行かない。自分の目にあまり触れないところにあって、もったいない。これまでの意見について、移転に賛成か反対かの大まかな仕分けはしているのか。意見をいうのは関心がある人。関心のない人は意見をいわない。なので、意見をいった人の賛否が気になる。福岡空港は市街地にあり墜落事故などを考えると安全性からは怖い部分がある。反面、世界一アクセスがいい空港。騒音問題があることもよく分かっている。賛成の方も反対の方もいると思うがこれだけの意見をいただいたなら、どっちかの意見がこのレポートに入っているのではないか。
		需要について、過去どういう意見が出てきたのか。われわれは何千件も見れない。そのような重要なポイントについて、わかるように示していただきたい。また、いつのまにか連携が消えている。どうやって消えたのかわからない。有効なものは利用した方がよい。
		具体的にどんな意見があるのか。連絡調整会議が、それらの意見に対してどのように対応して整理したのか。需要予測について、19.1万回というのは疑問であるという意見があったはず。
		費用もわからない時に、どっちがいいかという意見を%で示して、意味があるのか。みなさんが何をいってるか、あなた方がどう整理したのかを知りたい。
		レポートP22に決定と書いてあるが、いつどこで誰が決定するのか。何度も聞いているが回答が得られない。PIのガイドラインや公共工事の構想というものを国交相が出しているもので勉強したが、PIとは住民を巻き込んで、計画段階から参加させるということになっている。今あっているPIはステップ1から、P22の構想段階を含む四角い枠の横にあるPIと1つの大きな枠で、PIの一連にすぎない。何故2つに分けたのか。答申の4つの案、現空港の有効利用の案、連携案、新設案、増設案を検討するのは結構だが、それを検討する段階で住民を巻き込んでやっているにもかかわらず、途中で案をちょんぎって、2つの増設か新設かに決定してしまうのか。ステップ3で何故消してしまうのか。四角の枠を大きくひとくくりにして、今の段階を正当なPIというならば、最終的に決定するところまで4つの案を残すべき。4つの案を絞り込むためのPIとしか読み取れない。何故2つの段階に分かれているのか。
		（幅広い選択肢からというが）幅広くない。もう絞り込んでいる。デタラメである。
		当面の対応も入れた5つの選択肢から、またPIを始めればよい。
		意見はがきに書きたいことの項目がない。「その他」しかない。
		いつ誰が決めるのか教えてください。
		たまたまあの場所にステーションがあったから使ったのだろう。そういう地形の中にあったのは不運だったと思う。そのデータが空港予定地のものとは違うことが合理的に予測でき、それを基にウィンドカバレッジが計算され、空港予定地が決められたことはそもそも間違い。もう一度正しいデータを取った上でやらないと、信頼できないデータの基のPIでは意味がない。正しくデータを取った上で、本当のPIをしてもらいたいというのが、我々住民のリクエストである。
		博多区の住民だが、これだけ皆さんが納得できないとしている中で、津屋崎のデータは絶対正しいと傲弁する必要があるのか、不思議で仕方ない。意固地

意見分類		寄せられたご意見
		にならずに分かりました、データを観測しますと言えば合意の納得ができる。この上で進めた方が気持ちいい。方向性の決定の前にそれをやるのが当然のはず。それをやらないばかりに、あちこちで行政と住民が紛争状態になっている。成田や川辺川ダムなど。なぜ意固地になるのか。だから結論を決めているのではないかと疑いをもたれる。そんなことないと言うのであれば、きちんと納得させてから方向性を決めるべき。なぜそれができないのか。結論を決めてから、さもプロセスを踏んだようにしようとしていると疑われている。
		方向性の決定の前にしっかりした調査を行うべきだとみんな思っており、そうすれば八方収まる。しっかり調査した段階で、新空港はあり得ないとの結論が出るかもしれない。方向性を先に決めて、後から調査した後、方向性を変えるかもしれないなんて、こんなおかしな話はない。
		信じてもらいたいなら、信じてもらえるようにやるべき。この段階で、既に不信感が生じているのに、信じろと言われても無理がある。だから、我々の意見を取り入れてもらえればいい。そもそもそれをPIというのではないか。方向性というのは方策の方向性。新空港か増設かの。しかし、我々の選択肢は勝手に狭められている。連携案は根本的な対策になり得ないとか、理由をつけて。よくよく考えると、PIは総合的な調査なので、我々の選択肢を狭くする権限はないはず。勝手にそうして今更信じろというのが分からない。信じてほしいならもう少し違うやり方があるのではないか。だからPIでやる価値があるのではないか。それをやらないから、プロセス、ペテン、インチキと言われる。
		ある程度のデータの段階で方向性は決められるのか。根本的に間違っていたら方向性も決められない。ある程度のレベルでこんなに大きな国家事業を推進するのは違うと思う。根本はデータの信憑性が薄いということで、みんな疑問に感じている。何回も出前説明に来ているのに、その部分は全く示されておらず裏付けがない。我々は短時間でたくさんの資料を集めている。方向性の前に資料の信憑性に疑問を感じているので、進みようがないのではないか。
		三苫・新宮で説明会をしてくれと何度も言ったのに、結局出前説明会で、呼ばなければ来なかったかもしれない。本当にPIをするのであれば、最初にこちらでするべき。PIになり得てないと思う。現場を見てやってほしいとの声があったにもかかわらず、三菱総研や九大の調査で現地調査もしないで、本格的に決まったら調査しますというが信じられないので、ここに集まって質問をぶつけている。PIで4年間かけてやってきて、もっと民主的に進められるかと思っていたが、全く民主的との印象がない。
		人としてやりとりのできる、そういった感覚をお持ちの方を有識者委員に選ぶべき。
		PIのあり方について、みんな疑念を持っている。三苫や新宮にステップ4まで来てもらえなったことに非常に不快感と軽視されているんじゃないかとの思いを根底に持っている。レポートにはPIの定義として「パブリックインボルブメントは、皆さんに調査内容などの情報を積極的に提供し、より多くの人の意見を聞きながら、検討を進めていく方法のことです」と書いてある。私は先ほどのバックデータを九整局に電話で確認したら、情報開示で約1ヶ月、見せられるかどうかの検討がいると言われた。1ヶ月待てば見せてもらえるのかと確認したところ、そこで検討するから見せられるかどうかわからない。数字の羅列なので見てもわかりませんよと言われた。それでも見たいというと本省に言ってくださいと言われた。皆さんのお手元の資料、「第2回三苫出前説明会報告」の中にもあるが、誰のために総合的な調査を行っているのですかとの質問には無回答だった。これについての回答が今回文書でない。いったいこれはどういう意味なのか。これだけ検討してくださいと言っているにも関わらず、聞く耳がないということなのか。聞いて検討してくれるのではないのか。風に自信がある人がいるのであれば、合理的な方法で納得させるだけの調査を今からして、検討して、情報を積極的に提供してもらえるのではないのか。
		今までこれだけ皆さんが風について疑問をもって、もう一度調べてくださいと言っていることについて、打開策や妥協策はまだ用意してもらえないのか。ウィンドカバレッジは素人ができるものではない。5、6人が徹夜をし、三角関数まで引っ張り出して一生懸命勉強した。自分たちのことだからと、ここまでみんなが必死になっているにも関わらず、今までのデータが正式なデータで、計算方法が正しいのでこれでいきますと聞こえてならない。これについての意見を聞いて、それに対しての返答はしてもらえないのか。住民のためのPIならば、住民がここまで一生懸命に取り組んでいることを見捨てるのか。
		PIで新設案とする前に調べておかないと、間違ったデータで新設案になるかもしれないことを危惧している。
		九大のデータはでたらめだと、提供した人が言ったんだから、あなたたちが調査段階として作った資料そのものが信用ならないと言っているんだから。調査段階の新空港と増設の2案としたのがおかしいのに、調査段階の基礎があやふやなのに、なぜそれにとらわれるのか。
		次にどういうステップになるかということを聞きたい。間違ったデータの上でのPI。PI自体、日本の中でも新しい試みだと思う。だからこそ、皆さんがやり方がわからない。有識者委員にしても、アメリカあたりでは住民が入ってしかり。ところが、皆さんがしている有識者委員会は、通常の役所で行う委員会。要は、役所のシナリオに乗って、イエスとしか言わない委員を持ってきている。ノーと言えば外されるのが、今までのやり方。でも、PIのための有識者委員会はそうであってはならない。そこはPIの試みの中で間違っていると思う。津屋崎沖のステーションを使ったミスとPIという試みの中で従来の有識者委員会を使ったミス。それが今みんながクレームを言っている原因だと思う。私は某政党とか某ゴシップマガジンとかオンブズマンとか全く関係ない。純粋にここの住民として、言わせてもらっている。PIをやるのであれば、役所もある意味腹を据えないといけない。今までのやり方を変えるくらいの気合いを持ってやらないと、このPIはできない。みなさんの上司が3月末までに発表すると言われているその中で、それをどうやってひっくり返すか、そのロジックもないと思う。でも何らかの形で道はあると思う。もう土地の買占めが始まっている。新空港で調査してやめますとなった時に、その方々をどうやって説得するか。
		日本では構想段階に入ったら、裁判でも止められない。プロジェクトは止められない。ですから、今が一番大事。今止めておかないと、構想段階に入ったら、誰も止められなくなる。皆さんもPIをぜひ利用してもらいたい。PIをやったのは間違いだったと。PIのシステムを使わないといけない、もう一度じっくりPIをやりましょうと。データを取って、住民を満足させた上で、その条件のもとに結論を出しましょうということを、皆さんが帰って上司に言わないといけないと思う。
		ゼロオプションはなぜ消えたのか。現空港でいいではないか。この問題について、皆さんがあまりにも早く切り捨てられた。近隣空港との連携も切り捨てられた。そういう権限はないと思う。インボルブメントは、調査に対するもの。コンサルを使うかもしれないが、責任は国、県、市。ところがそれに対してインボルブメント、連調の調査に私たちが巻き込まれる、おぼれさせる。意見を言っても聞かない。対処するが対処の仕方は示さない。アメリカにエパがあり、カリフォルニアの総合開発に待ったをかけた人がいて、住民が参加する制度を作った。ゼロオプションがいいという人、納得した人、最後まで納得しなかった人は1つの組織を作り上げて、市や県に対等な権限を持つような組織を作り上げた。それに比べたら今回の場合は、制度は全然変わっていない。
		PIどころじゃない。きちんと住民代表の議員が議会で委員会を造って討議する問題ではないか。そのために選挙がある。こんな余計なパンフレットを6年越しに作ってきて、いったいいくら税金を使うつもりなのか。北九州空港は福岡県の空港。建設大臣からも言われてるはず、北九州空港もできるんだからきちんと考えなさいよって。既存の施設の箱ものをきちんと使うって簡単なことである。当たり前のことがまかり通ってない。
		新宮案は昔はもっと沖合だったが、ぐっと近づいて、いつの間にか国が発表した案がPIに入っている。PIは市民がステップ3まで積み上げてきたもの。そこにステップ3が終わる頃に国の審議会が発表した新宮案と嵩上げ滑走路案がいつの間にか入っていること自体がおかしい。
		ここに20年1月22日の有識者委員会の報告がある。ステップ3、良好に実施、PI有識者委員の評価とある。意見提出の努力をと評価してある。やり方としてはきちんとやっているとの評価をしているが、最後に委員からは県民数、福岡空港利用者数からすると意見はあまりに少数。ステップ4ではさらに努力してほしいと注文が出た。PIの浸透度を統計的に探る世論調査の実施を求める声もあったと書いてある。ということは、私たちのこういったやりとりまで踏み込んで評価されるということではないのか。
		(有識者委員は)聞いてご苦労さんで終わるのではないかと危惧している。この場にいればご苦労さんではなくきちんと意見を言ってくれるはず。それが委員の責務。何時間とっても同じことの繰り返しで結論がでない。三苫に住んでいる人の将来の生活設計が狂う。これだけビルが建っていて、三苫はアメリカと一緒。政府の農業政策が悪いばかりにビルで生計を立てようと考えている。そこに24Hの空港がくると夜までうるさい。風も強く、何回旋回するかわからない。着陸できずに北九州や佐賀に降りる可能性も大。それを考えずに、連携はなぜゼロなのか。冬場は絶対風が強くて降りられない。調査した結果、横風が強いということになれば、滑走路を縦に計画変更する可能性がある。そうすると3兆円も4兆円もかかる、水深の深い所なので。1兆円はみんなを納得させるための餌。大阪は沈下しているため、毎年嵩上げして、数百億もかかっている。名古屋は湾内で玄界灘のような荒波ではない。それが当局は分かってないから、風を追求するのだ。これで飛べるのか、佐賀空港と連携しないのか。国交省も大阪航空局も分かっているが、上から言われるから仕方ないのだろう。だから九大の何ともしれないデータを持ってきたのだ。だから三苫と新宮と奈多の浜でデータを取ってくれとお願いしているが、その返事もできない。三苫に移行するはこと決まっている。(方向性が決まったら)変えれるわけがない。風の向きが決まったら、せいぜい滑走路の向きをかえるくらい。
		我々の代表者が県議会や市議会にいるのだから(議会に)かけてください。
		今日の議論について、行政側が2つの委員会に正確に伝える保証は何もない。委員に我々の声をダイレクトに伝える約束をしてもらいたい。日本や世界では、過去のデータが全く役に立たない状況が特に経済界で起こっている。過去のデータは無視して考えないと未来は開けない。特に需要予測については、過去のデータは使わないようにお願いしたい。
		これは三苫だけの問題ではない。意見交換会では、国レベルで考えた方がいいとの意見もあった。市民の集まりでは大きな場所は借りれないが、前回の意見の中では大きな場所でしたほうがいいとの意見も出ていた。奈多では今林委員から町外の方からたくさんの意見があったので、福岡市の大きなところでしたほうがいいとの提案もあった。連調で大きな会場を設定して、県民レベルで意見交換し、有識者や推進している人、できれば県知事も一同に会して情報交換することで、福岡のPIはもっと民主的になると思う。
		予想どおりの結論に向かったと思う。誰が決めるのかというところで、国に言わせると住民が決めるということだと思う。住民の意見は何かというと、突き詰めると政治家、議員の意見を聞くことに、国、県、市としてはなると思う。実態として議員の意見はどうかというと、財界。それを十分踏まえた上でも、形式上は住民の意見となって、国、県の元に上がっている。我々としてできるのは、住民としての意見を国や県に知らしめること。ステップ4を延ばすのは、無理だと思うし、彼らにとっても無理なんですよ。構想段階に入ることも、延期はできないと思う。例えば、構想に入る時にオプションとして、拡張か新空港かのどちらかに決めるのではなく、構想段階に入ってしばらくの間、ウィンドカバレッジについてきちんと明らかになるまでは、併走させるような妥協案もあると思う。

意見分類		寄せられたご意見
		今の状況からすると、そちらの努力によって、やってもらいたい。その間、我々としては、住民の声を作っていくことが大事だと思う。このように熱心な住民が集まるのは本当のPIだと思うので、意見を十分聞く機会を担保してもらいたい。ステップ4の後や構想段階に入る前などに。その段階で、我々に対して何らかのフィードバックをし、引き続くPIをする。こちらはこちらでやっていかないといけないと思う。何もしないで、ただ反対したり、データがおかしいと言うのは住民として無責任だと思う。これから次のステップを考えてもらいたいと思うし、このままだと大変なことになると思う。是非、今の雰囲気をPIの有識者委員会や国の委員会の中で反映してもらえればと思う。それでも不満がたくさんあると思うので、妥協案の2つ目として、25日を超えても窓口を引き続きオープンにしてもらいたい。個別のクレームに答える、或いは、住民の意見を集約したいがどうしたらいいか等の相談に乗れるような窓口を、PT室でも県でもいいのでオープンにしておいてもらいたい。
		知事に直接話をさせてもらいたい。知事自身が地元の住民と話すことを進言したい。そのことについて1月の始めにどうするか決められたらどうですか。
		もっと大きな会場を用意してたくさんの方に来ていただくのが大事だと思う。古賀の人に意見を出してくれと頼むと、古賀の人が意見を出していいのかというレベルだった。税金を使う以上、新宮や三苫、奈多だけの問題ではない。
		私は平成14年から空港に関わってきており、前のメンバーのほとんどは変わっている。マスコミも全部変わっている。責任を最後まで取る人は誰か。推進している経済界の方に知事と連盟で最後まで責任を取りますとか、そういったものまで要求して話し合わないといけないと思う。
		選択肢として残しておかないといけない。例えばこれから選択肢として、じゃ住民投票でもやりましょうかとか、そういう風に選択肢として残してもらわないと、それでみんなで決めて、新空港になりましたとか増設案になりましたとかとなればこっちは説得も納得もできる。合意と納得ができるプロセスを改めて構築してくださいと言っている。
		県、国、市で作った連絡調整会議は構想段階ではどういう役割を果たすのか。ステップ1、2、3、4が連絡調整会議の役目で、あとは県とか市とか国に相談してくださいということは、PIが終われば連絡調整会議は終わるのか。連絡調整会議の責任の問題、ゼロオプション、連携でいいのではないかという意見があるなかで、連携できないと判断し、滑走路拡充と新空港を海上に造ると二つに絞った責任、これは誰が取るのか。連絡調整会議が取るのか。それとも内閣総理大臣、麻生渡知事、吉田宏市長が取るのか。責任は誰が取るのかはっきりしてください。
		これは知事リコールに繋がる。吉田市長リコールの理由になる。こういう意見を出した市民の意見を無視したのだから。これは政治責任。
		国、県、市とは行政機関を表していることでなく、私たちが選んだ代表者が最終決定権をするということですよね。最終決定権があるということは。PIで例えば連携論という意見は根強くありましたと、でも県知事にあげるときはこの二つの中から選択してくださいとあげるのではないですか。選択肢を選ぶのも選択肢をどれに確定するということも私たちの代表者でないとつじつまが合わない。行政機関が決めいいことではない。
		連携論でやるとか新空港でやるとか福岡都市像に関わること。それは私たちの代表者に決定していただかないと困る。行政はいろいろ手続きをやる機関でありますが、私たちの代表者では残念ながらいない。これから県知事なり国土交通大臣に出そうというときに、選択肢は二つしかないという出し方を、これを見るかぎりはそう見える。抜本的な方策とならなくても、その程度で福岡はやっていくとという選択肢もある。それも選択肢の一つとしてあげてもらわないと筋道が通らない。行政の恣意によって、役人さんの恣意によって、逆に皆さんの恣意によって狭めてもらっては困る。私たちから見ると行政が恣意的に私たちの選択肢を狭めていると言うふうに見えてしまう。だから、私たちは議員さんとか知事を選挙で選んでいる訳です。残念ながら皆さんはそれぞれの官庁で行政手続きを執行する者として、試験を受けて採用された訳です。私たちの選択肢を狭める権利というものは一切ないはず。
		本当に新宮、三苫沖と言った時点で、いの一番に説明会を連調の主催ですれば良かった。私たちは10月の1日から新宮、三苫沖はないのですかと、会場はないのですかと申し上げました。そうすると何もお答えしてくださりませんでした。そして、10月21日も言いました。その時もお答えありませんでした。それから三日後ぐらいに新宮の広報を見ましたら、新宮で出前説明会というのがありました。ですから、私たちがお聞きしたときに、何でお答えならなかったのか。それは行政の恣意的なものなのか。皆さんが避けたのではないか。きちんとパブリック・インボルブメントでやっていくという姿勢がどこで崩れたのか。だから私は言いました。今回の場合はプロセスインチキのPI方式だと。
		今いろいろ言われております水深の問題、風の問題等が解決もせんで二者選択。十何年かの資料がたったこれだけ。説明会にしているのはたったこれだけ。十年間前からやっていてこれだけ。これはいいですよ、この風は板付よりいいですよ、海上空港はアクセスがいいですよとか、いろいろの問題を出さないといけない。県議会の議員さんを納得させる資料を作らないといけない。我々が投げかけている問題、解決して一般公開してできるか？これは不可能だと思う。何億掛けてもできない。現実を見ていないからできない。
		憲法にこうある。すべて公務員は全体の奉仕者である。一部の奉仕者ではない。私たちは信じたい。ここにいる皆さんが全体の奉仕者であることを。いろんな意見があります。その中からみんなが納得できる方法論で最終的な結論を導き出すということが必要。それをしないと本当に禍根が残る。是非とも全体の奉仕者であることを信じたい。今までのプロセスがおかしかったなと、柔軟に改めて良いではないか。行政手続きを進めることは可能ですが、住民の選択肢を狭めることはできないはず。憲法13条にはこうある。生命、自由及び幸福に関する国民の権利については、公共の福祉に反しない限り、立法その他の国政のうえで最大の尊重を必要とする。では、私の幸福を追求する権利は阻却されている。ステップ3の段階で。みんながそれでしょうがないと、私一人だけが反対しているということであれば反対しない。多くの反対がある中で、ご意見だけ拝聴しましたは、これはない。是非全体の奉仕者として、もう一回PIのプロセスについて考えていただけないか。
		無理なことを通そうという気持ちは抜きにして、ここにいる人を大切にしてやってもらいたい。人間ならそうすべきだと思う。
		一つ提案でステップ5をやるのはどうか。どういうステップ5か言うと、住民投票。それと関心のある福岡市民、県民の人たちの住民投票をステップ4としてやる。そのステップ4における住民投票の結果を踏まえた調整会議、それを十分に考慮するということでだしてもらう。それがステップ4ということでどうか。そうしたら、我々も住民投票しないといけない。但し期間はいくつかあると思います。替え玉もあるかもしれないし、本当に正式な公表という形になるかどうかわかりません。あるいは署名かもしれません。今日何らかの方法で住民投票をやって、我々の意志を反映させたものをステップ4として、そこに加えてもらうということは可能か。
		一つの結論の表し方として住民投票はそれこそ民主主義国家として当然の最終的な手段といえます。それをパブリック・インボルブメントの最終段階の一つの結論として見てみるということも、パブリック・インボルブメントとしては必要なことではないでしょうか。
		（意見募集はがきには）書きたい項目はなくてその他に書くしかない。賛成、反対とか。どういう案がよいですかとも聞かれていません。こういったもので一体何を聞こうとしているのか、どうやってフィードバックされるのか、全然見えてません。反対運動や署名活動をするなら誰に対して行えばよいのか、いつまでに行えば間に合うのか。国会を通過すれば決定ではないかということについてもお答えいただいていません。こういう状態で一体私たちはどういうふうな活動をしたらよいのか。是非皆さんに周知していただいて、私はステップ4になるまで気づきませんでした。こんな住民ですけれどももっと知らない人ばっかり。この三苫で足を棒にしていろんな人に頼んで、配ってもらいました。パンフレットも蒔きました。興味がある人にしか配れないという限定つきで、そこでこちらは相手を見ながら配りました。こんなハガキ1枚、なんで全員に配れるだけの余裕がないのか。パンフレットぐらい皆さんに配ったらいい。そういった機会も与えないで、住民の意見も聞かないで、一体何の民主国家か。PIはなんのためにあるのか。先程住民のためにあると言った。住民の意見をくみ上げる手段として、こちらも譲歩して、なんらかの方法ないですかと、教えてくださいと言っているにもかかわらず、それを先程の打ち切りますの言葉を裏付けるような答弁しかいただけない。余裕はないのか。譲歩はないのか、妥協はないのか。これだけ住民がお願いしてもなにも方法はないのか。二者択一のまま知事にあげるのか。方向性、方向性といいながら何も決めずに、新設案です、増設案ですと後はこっちの勝手にしますと言われているふうにしか聞こえません。これだけ赤字国家で血税です。市民達が一生懸命働いたお金預かっている、他人のお金を預かって手を付けるのですよ。ここで妥協案として、なんらか知恵を貸して下されば、何らかの方法を見つけることができると思う。住民投票ステップ5ということはできないのか。構想段階に入れば二者択一で選ばれたものしか行かないという、そこにみなさん憤りを感じている。なんで、三苫に、新宮に、古賀に、和白に、雁ノ巣に、志賀島に、西戸崎に、相島に直接足を運んで、古賀に、福津に足を運んで率先して説明にもこないで、自然破壊をするのですよ。人工島で私たちは痛い目にあっている。どれだけ税金つぎ込みましたか。なぜ妥協案というものを見出そうと努力してくれないのか。
		子供達にどう説明するのですか。本当に限りなく民主的な決め方をしていくことがPIでないでしょうか。私たちはいま良ければいいという考えではありません。次の世代のことも考えて、今ここに小さい子もいます。きちんとプロセスを踏んで、説明のつく結果を出していこうではありませんか。
		私たちが願っているのは、二者選択をせまられるのではなく、住民の声がどう反映していくか、住民の声というのは私も含めて、ここに空港を造ることは罷り成らんと言う意見がたくさんいらっしゃることを県の方針としてどう活かせるのかということ。責任は麻生行政主体、麻生知事の行政の方針一つに掛かっている。今日は少なくとも持ち帰って意見があったことを伝えてもらう。少なくとも知事には伝えてもらいたいと思います。
		新空港はウミガメの産卵場所がなくなる。私はウミガメになったつもりで、生き物の代表で絶対やめて欲しいという気持ちでやってきました。今日始めて参加させていただいて思ったのですが、意見は聞くという体制ではなく、ただ事務的に来てそれで持ち帰るという感じがして、みなさんの意見を積極的に聞いているようにはとても思えない。今聞いていて、ステップ5が可能ならば投票を図るべきだと思う。私は個人的に活動して回っていますので、こういうチラシとか出会いがあってここに今日こさせていただいたのですが、やはり、福岡県せめて全県民にですね、ひとりひとりに投票を取るべきだと思います。
		ちなみに、ステップ1では0．02%、ステップ2も0．02%、ステップ3も0．04%の方のご意見しか集まっていません。これは県の人口に対する割合です。これで県民の意見を聞いたとは到底思えない。
		これまでに相当のお金を使っていると思うのですが、新聞広告の1面でどこどこでやりますとかき集めれば、みんな知ることになると思います。こんな何十回もしなくても、新聞一面出しらどうですか。こういう内容で空港を造ろうとしてますよという内容を。半分が市民の声、半分が行政側の情報どうですか。この方

意見分類	寄せられたご意見
	が安上がりと思いませんか。新聞一面に出して、広告打って。何十回もこんなことするより。
	知り合いに聞いても10人中一人も知らない。こういう形で何十回も説明してあるらしいよといっても、600万人中の5千人しかいっていないなら誰も知るわけがない。その辺の通行人を捕まえて知っているか聞いてみたらいい。誰も知らないという。2003年に話がぽしゃったと思っているから。地下活動のようにステップ4までやってきましたというけど、本当ゲリラ戦だ。ショッピングセンターで説明しましたっていうが知らない。
	分からんから説明に来てくれっていっている。出前の形を取るのか、疑問があるところに答えるために来るのか連絡調整会議の判断があるが、わたしたちの主張にも根拠はある。わたしたちが要求したら来なきゃいけない。
	そもそもこういうプロジェクトが行われていることを地元の人は知っているけど、その他の人は全然知らないことだと思います。
	この説明会で出た意見をもっと煮詰めないまま結論は出せませんよということを県知事に伝えるのはどうか。要するにウインドカバレッジにしてもそうだし、騒音にしても解決しないままきてますから、そういったちゃんとしたデータを出さない限りは県知事がどちらか選ぶ段階ではない。
	PIに使った数字は完全に間違っている。平均水深にしてもちゃんとどのくらいあるか数えたことあるのか。
	反対意見が出ましたって伝えられただけでは、そういった意見もありますよと片付けられてしまう。知事に今の段階でどちらか決めることは県民を無視したことですよと伝えてください。
	2.「検討作業(ステップ)」がもっているもともとの異常さ 現在まで6年余にわたってすすめられてきた「検討作業(ステップ)」はもともと重大な欠陥をもつものでした。前述の経済成長モデルに加えて、今回の莫大な事業費を誰が負担するのか、県や市の負担額はいくらになるのか、その財政負担を明らかにしないままの「結論づけ」という致命的な欠陥をもっていました。また、海上での新空港の場合の環境への影響も、事業の決定を行ったあとに行うという本末転倒ものでした。また、この7年間、なぜ、利用者が減り続けたのか、ただの一度の真剣な検討もありませんでした。来年度の羽田空港の利用枠4割拡大がどのような影響を与えるのかも検討されていないままです。このような疑問が解決されないまま、ただ、「右肩上がりの利用者増」「発着回数増」をいうだけのものでした。
	3.「県民の会」の要求と意見 (1)前提となる経済情勢がまったく異なってきた中で、現在、推進している「検討作業」や「PI作業」をただちに中止し凍結すること。 (2)今後の「検討」の方向性や内容は、経済情勢が落ち着くのを待ち、福岡空港の現状や経済の方向性がみえた段階で、もう一度へ県民的な討議を行うこと。
	・ 新空港案について反対。需要予測に疑問、税金の無駄使い、借金になる、自然破壊になる。現状のまま努力を望む。PIのやり直しは必須。住民投票へ。
	・ 説明資料不足
	PIの広報活動に不満でありPIのやり直しを望む。(77件)
	PIの広報活動に不満であるがPIのやり直しは望まない(1件)
	PIの広報活動に満足でありPIのやり直しを望まない(1件)
	PIの広報活動に満足であるがPIのやり直しを望む(1件)
	風、潮流、環境調査を行わず決定することに反対(81件)
	(要望)市民からの意見やアンケート結果は公表し、市県議会に反映させてほしい。 (仮定)A案:現状維持、B案:滑走路増設、C案:海上に新設 (結論)A案を支持します。 〇B案に対して－現在の発着回数を維持するように抑制する。不足分は北九州or佐賀空港に振り分け、新幹線輸送とも連携を図ればそれは可能になる。 〇C案に対して－利点ばかりを強調して、将来の変動の見通しが甘く、市県民に増税を押し付ける危険な試案です。政治家(為政者)・企業家(財界人)の野望であり、バブル最盛期(89年)からの新空港構想の幻想に過ぎません。
	なぜ今頃説明会をするのか。津屋崎には関係ないと思っているのではないか。新空港は24Hであり、この辺りも含め空港近隣の上空を航空機が通るため、大きな影響がある。以前住んでいた筑紫野市もうるさかった。レポートには市街地には影響はないと書いてあるがそうは思えない。自然保全に配慮が必要ともあるがどう配慮するのか。
	いつまで金太郎飴みたいなことするの？関西は同じ箇所に空港が3つ。どこかは、林が邪魔で滑走路を短くしている。とりあえず3000mの滑走路造りますって、いくらお金がかかるの。税金で造るのなら中途半端なものを造るな。とりあえずだったらやめろ。ここまで説明するんだったら、誰もが分かりやすく、納得がいく説明をしなさい。環境アセスについても分かりませんなんて。説明する資格ないよ。説明するなら、確実に分かること、こういう風になるだろう、可能性はある、ただ決定はできませんというところまで調べてきたら？質問を受けたなら、それなりのことを返す。できないのだったら、次の機会で出すとか。逃げ口上は言うな。私が言ったことに国交省の2人、まず答えて。自然環境にしてもしかり。新宮沖の空港にしても空路の高さや航路など。この滑走路からすれば、海からなんて通れない。もう少し、みんなが分かるような形で説明してみなさいよ。反対はしないが、説明はしっかりしろよ。誰でも分かるような説明をする義務はあるのじゃないの？税金使っているんだったら。
	需要が増えることがわからない。お金も全て国ではなく地方も負担するはず。銀行から借りる場合は、県が支払う可能性がある。また、民間の企業といっても福岡の企業は本当に出せるのか。地域としては漁業補償権の算出など密着した情報を聞きたい。税収が増えて雇用が増えるといわれてもピンとこない。工事も中央ゼネコンが中心で、地場産業にはお金が回らない。騒音も75Wが基準なので、74Wでは対象にならない。苅田町に聞いたところ、税収は揮発税が200万円あるが、空港整備負担金が5000万円いるので、4800万円の赤字らしい。私たちは空港がすごく欲しいわけではなく、厚恩がいる。苅田町としては、海の埋立土砂を空港に出しているので必要。北九州市は税収7億円でほとんどがスターフライヤーの法人税。津屋崎には法人税は落ちない。今日の出前が最後であり、なぜこの地域にもっと早く来ないのか、PIとは何か、有識者はなぜ来ないのか疑問。苅田町では漁業権の算出方法も教えてもらい、皆さんが思っているものと2桁くらい違うと言われた。苅田町には議員からも他の行政職員からも問い合わせはないとのこと。私たちは誰に聞けばいいのか。環境アセスや騒音などもう少し噛み砕いて説明してもらわないとわからない。
	3つ質問がある。第1は、ウインドカバレッジが志賀島・奈多ゾーンのほうが有利といわれたが、それは海の中道公園の陸地で測ってるから有利なのは当たり前ではないかということ。2点目はアクセスが約900億円となっているが、これは高速道路の建設費が含まれていると答えた方と、まだわからないと答えた方といるが、どちらが本当なのか。3点目は、市民意見交換会でも18名中13名が新空港に反対多数と新聞にも載った。電気大学の先生もPIの量・質ともに、もともと検討するものがおかしいとコメントしている。ということは、本当にPIが活かされるなら、できないというのが本当の意見だと思うが、この18名の中に福岡空港の組合の方が来ていたが、飛行場を古くなった場合に、改良してほしいというと、もう新しい空港ができるから、しないという回答が来ているが、どこかではもう決まってるようにしか思えない。PIというのは、どういうことなのか。
	本当にパブリック・インボルブメントが活かされるのなら、(新空港が)できないようになるのが本当のPIだと思う。
	この次の段階で、またPIをするといってたが、その辺りを再度説明してほしい。今のPIステップ4の最後の所では、やめてほしいという意見が集約されたと思うので、それがどのように次の段階に反映されるのか。
	出前説明会で聞いた。そのとき既に増設か新設か2つしかなかった。知ったときには2つしかなくて、どっちがいいかと聞かれた。今まで連携も含めていっぱいあったはず。誰が消してきたのか。誰が決定したのか。
	こんな小さい会合が方々で開かれているが、これを開いて、福岡県や町の人の意見を全部聞いたと浅はかに判断しないでもらいたい。必要であれば、何回もこういう会合を開いてほしい。
	・ 新空港案について反対。税金の無駄使い、自然破壊になる。必要ない。必要があれば増設案を望む。利用者は減っている。今後も増えない。福津市で説明会をもっと回数を多く。
	・新空港案について反対。需要予測に疑問、税金の無駄使い、自然破壊になる。北九州・佐賀空港との連携を望む。上の人間が話し合いに顔出すべきだ。
2.PIの催し等に関する意見 2 件	
	説明会で強力な反対意見を出しているのは強力な組織で固めた共産党グループ。三苫の住民はあの大声で質問するのは私が知ってる限りそう数はいない。此れから先三苫公民館での説明は終りにして頂きたい。
	三苫公民館での説明会では地元の意見は2,3人、他の意見は他所より来た人ばかり。今意見を出している人はどこの説明会でも顔を出しているようです。私は本当の地元の意見を聞きたい。
3.PIレポートに対する意見 0 件	
4.その他 3 件	
	福岡空港調査連絡調整会議における県および市担当部署の統合提案

意見分類		寄せられたご意見
		将来の福岡空港を検討する担当課は、県と市がそれぞれに担当を設置するにとどめるのではなく統合した担当部署にしてはいかがでしょうか。 空港対策局空港計画課と総務企画局空港将来方策担当を実務だけでも統合することにより効率化を図り、さらに代表者（責任者）を選出ことで、福岡空港対策の話し合いがより統合的、経済的でスピーディーに進められると存じます。 結果として、将来的に費用対効果の高い最善な案を迅速にかつより正確に選択できるかもしれません。 他県や他国が過去に経験した成功例や失敗例をふまえ、仮に多少の費用がかさんだとしても福岡が賢明な対策を採用したと一世紀先においてもいわれるような自慢できる空港の実現を期待しております。 PIの延長継続もご考慮くださいませ。 追伸：ちなみに、空港対策に関して個人的な意見は以下のとおりです。 PIステップ4の対応方針で示された増設案・新空港案はどれも、実際の運用面と費用対効果の面で再検討が必要と感じる。今後もPIを継続し、より具体性と現実味を帯びた案の提示と一般・運行・企業・行政それぞれの立場の意見と助言の提示で、統合的に進める必要性あり。 増設案は：まずは誘導路整備と国際線ターミナル一部国内線使用による航空機運用の効果（費用対効果）検討を行う。次に国際線ターミナル国内線併用＋増設滑走路西側設置での航空機運用の効果（費用対効果）検討をする。 新空港案は：海ノ中道公園北側沖16/34方向のセミオーブンパラレルにて空港設置及び、アイランドシティー経由の道路・鉄道のインフラ整備の提案。最新技術による建設費用と経済効果・運用効果（費用対効果）検討を行う。より安価を追求するだけでは良いものは残らないと考える。
		PIステップ4に差し掛かる時、九州地方整備局に電話した。数値の根拠を知りたいと、基礎データ、バックデータを見せてくださいとお願いしたら、開示請求になりますと、開示請求したらすぐ見せてくださるのかと思ったら、開示請求できるかどうかに一ヶ月かかると、では、一ヶ月かかったら見せてくれるのか尋ねたら、開示請求を受けて一ヶ月掛けて検討しますと、見せられるかどうかはその後になりますと。そこで私が食い下がると本省に行けと言われました。なぜ、観測データというものを、一番肝心なものを、バックデータという数字を見せてくれなかったのか、そこに不信感を抱いた。
		PIに、総額いくらで、シンクタンクにいくら支払っているのか。
平行誘導路二重化について 2 件		
		福岡空港の国際線はいついってもスカスカ。あれだけスカスカならもうちょっとやりようがあるのでは。価格を重要視するか、時間を重要視するかは流動性があると思う。誘導路の2重化等と合わせて、時間帯による金額の差等をもうければもう少し何とかする余地があるのではないか。
		需要予測なんてあてにならない。こんなに不景気になって、そんなに飛行機が飛ぶ時代ではない。それをまだ5年前の予測でやっているのがそもそも間違い。当面の対策だけで十分だと思う。
その他 2 件		
		現空港増設・新空港建設に際して慎重な公聴会を重ねて計画の策定を行っています現在において、このような都市計画上の基本的要件ついての理解されていないことはプロジェク事業体(組織作り)の問題と思えます。今後の再発防止策として福岡の街づくり「新空港事業(アイランドシティ事業を含めて)」を真筆に、情熱を持って業務遂行できる人材の補強が必要に思われます。 　福岡市において現在、行政業務の「NPO組織の活用と協力」を強く遂行しております。このような大型プロジェクトにおいても、建築計画を含めて優れた経験と建築的知識を保有した人々の「NPO組織化と協力」が必要に思われます。このような有能な人材「NPO組織スタッフのサポート」によりプロジェクト事業体をより業務強化と、さらに、業務費用のコスト低減を図れるものと思われます。海上空港の建設技術は日々革新を重ねております。事業コストの算定に際しても、工法の更なるコスト低減を含めての建設工法の検討など数多くの業務残されております。このような業務に対して「NPO組織の活用と協力」が期待されるものと思われます。
		今までの日本の公共事業の実態でいくと、いったん構想が決まってしまったら、ストップは裁判所でもできない。