

5.寄せられたご意見

- 福岡空港の滑走路増設に係る構想・施設計画段階の情報提供等（P I 等）に寄せられたご意見とそれに対する考え方
- 福岡空港の滑走路増設に係る構想・施設計画段階の情報提供等（P I 等）に寄せられたご意見

○記述意見（自由）、説明会等での意見について

意見記入ハガキでは、940 名（ご意見を寄せられた方 1,545 名の約 61%）の方から、「滑走路増設計画について、何でも気づいたこと」（自由意見記述）にご意見を記入いただき、これに、自由様式にて寄せられたご意見、説明会・周辺地域説明会、出前説明会、懇談会等や福岡空港技術検討委員会から寄せられたご意見を加えると、その総数は、1,643 件でした。

このご意見を整理した結果、◎検討内容に対する意見として 6 項目、◎検討内容以外に対する意見として 4 項目に整理できました。

（寄せられたご意見の分類項目）

○検討内容に対する意見

1. 航空需要予測の精査について
2. 滑走路等の配置の検討について
3. 施設配置計画及び拡張用地規模の検討について
4. 航空機騒音の影響について
5. 事業費・工期の検討について
6. 費用便益分析について

○検討内容以外に対する意見

1. 増設関連
2. 増設以外
3. PI について
4. その他

寄せられたご意見の分類項目のうち、◎検討内容に対する意見が 803 件、◎検討内容以外に対する意見が 840 件でした。

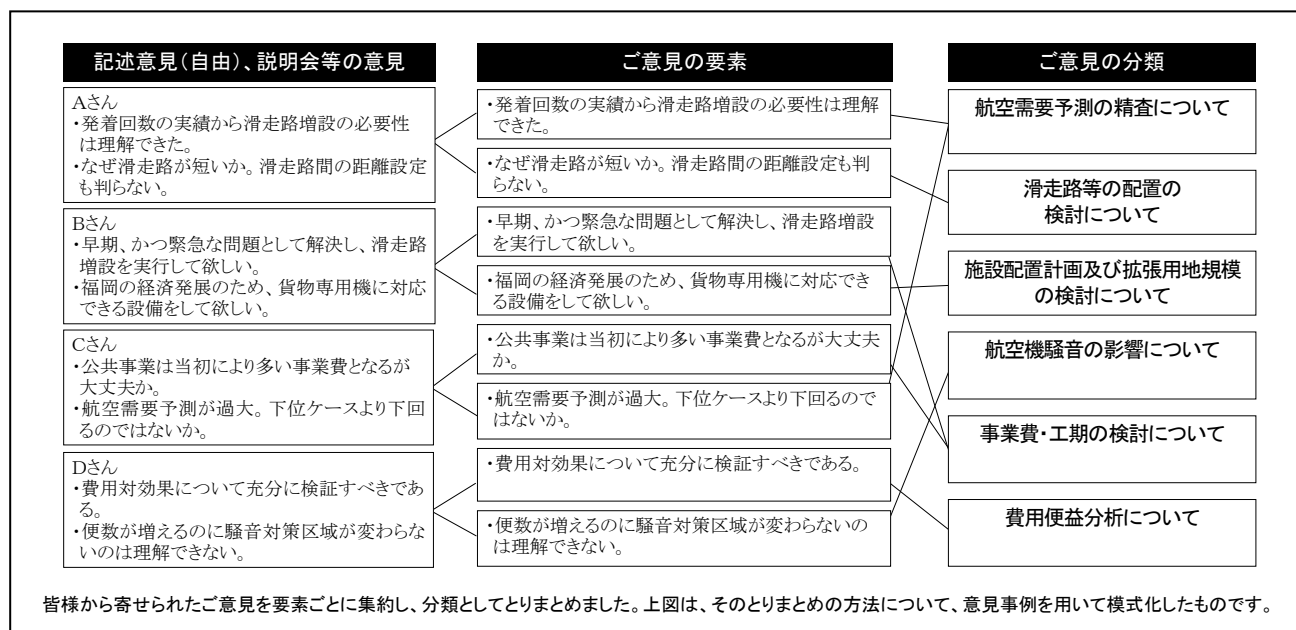


図1 寄せられたご意見のとりまとめ方法(例)

表1 意見記入はがきの「滑走路増設計画について、何でも気づいたこと」及び、
説明会・懇談会、技術検討委員会等に寄せられたご意見の合計

意見分類	件数	詳細	
検討内容に対する意見	803	1. 航空需要予測の精査について	77
		航空重要予測の手法・前提条件について	32
		航空需要予測の結果について	45
		2. 滑走路等の配置の検討について	246
		滑走路、誘導路の配置について	36
		滑走路の規格・仕様について	39
		増設計画全般について	51
		制限表面について	12
		安全性の確保について	108
		3. 施設配置計画及び拡張用地規模の検討について	88
		施設のゾーニングについて	65
		拡張用地について	23
		4. 航空機騒音の影響について	290
		航空機騒音の影響について	290
		5. 事業費・工期の検討について	76
		工期について	41
		事業費について	35
6. 費用便益分析について	26		
分析手法・前提条件について	12		
分析結果について	14		
検討内容以外に対する意見	840	1. 増設関連	393
		地域経済への貢献について	28
		航空ネットワークの充実について	30
		増設滑走路の早期実現について	191
		周辺地域への配慮について	31
		地域の活性化について	16
		空港周辺道路への要望	54
		ターミナル施設について	43
		2. 増設以外	148
		新空港建設推進	59
		周辺空港との連携方策で混雑緩和	42
		増設不要	47
		3. PIIについて	102
		提供する情報について	46
		情報提供 意見募集方法について	45
		意見の反映について	11
		4. その他	197
空港経営について(借地の買収等含む)	45		
総合的な交通体系について	7		
その他	145		
「意見記入ハガキや説明会・懇談会等からの意見」の合計			1,643

・参考－１ 意見記入はがき



1008788

406

東京都千代田区大手町2-3-6
三菱総合研究所
社会システム研究本部

銀座店 認
水 証

1269

差出有効期間
平成22年12月
31日まで

(切手を貼らずに)
(お出し下さい。)

福岡空港 構想・施設計画検討協議会 事務局 行



- 現在、福岡空港の過密化対策として「滑走路増設」に係る具体的な施設計画を検討しております。
- その内容について、住民・関係者等のみなさまからご意見をうかがうため、パブリック・インボルブメント(P.I)を実施しております。

1 滑走路増設に関するP.Iを実施していることを、どこで知りましたか。
(複数回答可)

☐ P.Iレポートの街頭配布	☐ チラシやポスター	☐ 新聞・雑誌等の記事
☐ テレビラジオのニュース	☐ ホームページ	☐ パネル展示
☐ インフォメーションコーナー	☐ 行政の広報誌(福岡県だより、市政だより等)	
☐ 周知の人からの伝言(口コミ)	☐ その他()	

2 滑走路増設に関するP.Iレポートについてお尋ねします。
P.Iレポートはどこで入手されましたか。
(複数回答可)

☐ 説明会	☐ 出前説明会	☐ 懇談会	☐ パネル展示
☐ インフォメーションコーナー	☐ 街頭配布 ☐ その他()		

3 滑走路増設案について、お尋ねします。
以下の内容についてわかりましたか。
(各問、それぞれ回答は 一つ)

1 増設する滑走路の位置や規模など整備の内容
☐ わかった ☐ 概ねわかった ☐ どちらでもない ☐ あまりわからなかった ☐ わからなかった
2 滑走路増設による影響や効果に関する検討状況
☐ わかった ☐ 概ねわかった ☐ どちらでもない ☐ あまりわからなかった ☐ わからなかった
3 滑走路増設整備に要する費用や工事期間
☐ わかった ☐ 概ねわかった ☐ どちらでもない ☐ あまりわからなかった ☐ わからなかった
4 全体として、P.Iレポートは理解できましたか。
☐ わかった ☐ 概ねわかった ☐ どちらでもない ☐ あまりわからなかった ☐ わからなかった

引き続き、裏面もご記入ください

表

4

滑走路増設案について、どのような視点に関心をお持ちですか。

(回答は、下記全ての選択肢から四つまで)

施設の計画や工事について

☐ 旅客ターミナルや貨物ターミナルなど空港内の施設の配置や規模
 ☐ 工事の期間
 ☐ 空港の拡張範囲

空港の運用について

☐ 増設滑走路の早期の利用開始
 ☐ 航空機の運航に対する安全性の確保
 ☐ 飛行経路や発着回数など航空機の運航

周辺地域への影響について

☐ 空港周辺のまちづくり
 ☐ 航空機騒音などの影響
 ☐ 工事期間中の騒音や交通への影響

期待する効果や望まれる機能について

☐ 増便や新規路線開設など利便性の向上
 ☐ 地域経済への貢献など経済的な波及効果
 ☐ 国際航空ネットワークの充実
 ☐ 空港内の移動など使い勝手の向上

(福岡空港に望む機能などの具体的な内容があれば教えてください。)

滑走路増設計画について、何でも気づいたことを教えてください。

(自由意見)

◎ 貴方ご自身のことについてお教えてください。

住所

〒 _____ 都・道・府・県 _____ 市・都 _____ 区・町・村 _____ 丁目 _____

性別

☐ 男 ☐ 女
 年齢
 ☐ 20歳未満 ☐ 20代 ☐ 30代 ☐ 40代 ☐ 50代 ☐ 60代 ☐ 70歳以上

職業

☐ 会社役員 ☐ 会社員 ☐ 公務員 ☐ 農林水産業 ☐ 自営業 ☐ 自営業
☐ 専業主婦 ☐ 派遣社員 ☐ 学生・生徒 ☐ 無職 ☐ その他(_____)

福岡空港から航空機を利用して仕事や観光などに、どの程度出かけになりますか。

(最近の状況で結構です)

☐ ない
 ☐ 数年に1～2回程度
 ☐ 年に5回未満(2往復程度以下)
 ☐ 年に15回未満(3～7往復程度)
 ☐ 年に30回未満(8～14往復程度)
 ☐ 年に30回以上(15往復以上)

ご意見、ありがとうございました

裏

(1) ご意見に対する考え方

表 2 「福岡空港構想・施設計画検討」PIに寄せられたご意見とそれに対する考え方

分類		件数	意見 概要	意見に対する考え方
検討内容 に対する意 見	1. 航空需要 予測の精査 について	77 件	航空需要予測の精査についての主な意見として、航空需要予測の手法・前提条件についての意見、航空需要予測の結果についての意見がありました。	
			(意見の構成)	
			航空需要予測の手法・前提条件について ・需要予測の根拠が明確ではない。この点についてやり直しを求めたい。 ・過去の需要予測について、その妥当性、手法、前提条件の設定等について検証し、反省も踏まえた上で今回の需要予測を出されているのかどうか。 ・LCC各社(特にアジア系統)からの意見聴取を行ったのか。 ・九州新幹線の開通に伴う影響が考慮されていないのではないか。 ・人口やGDPの値でもって航空機の需要が増えると判断するのは、ずさんではないか。もう少し確実な要素を元に検討しないといけない。需要予測はそういった要素を加味してやり直すべきではないか。需要予測については、人口と経済が右肩上がりになれば、航空機利用が増えるというのはやはり独善的と感じる。そうならないかもしれない。 ・需要予測に関して、例えば2000年以降県の需要予測では右肩上がりの需要予測を立てていたが、実際10年間経って国内はガタ減り。ということは、需要予測の前提条件や設定が誤っていた事実を示していると思う。少なくとも過去の需要予測について、その妥当性、手法、前提条件の設定等について検証し、反省も踏まえた上で今回の需要予測を出されているのかどうか。 等の意見がありました。	航空需要予測を含む交通量の予測は、四段階推計法という手法を用いて、将来の人口やGDPといった政府や公的機関が推計した客観的な資料をもとに計算するものであり、今回の予測でも、最新の知見やデータ(人口、経済指標、旅客流動、航空輸送量など)を基に、過大な予測とならないよう、条件設定を行いました。 また、九州新幹線の開通に伴う影響についても前提条件として大幅な旅客数の減少を加味しており、人口やGDPとの相関が高いことは、過去の実績値との再現性を確認しています。 今回需要予測を実施するに当たっては、学識経験者等で構成する福岡空港技術検討委員会を設置し、公開で検討を行っており、恣意的な判断が入る余地はなく、現時点においては、適正な需要予測と認識しております。 なお、今後、需要予測手法の見直し等が進められる予定であり、必要に応じて福岡空港の需要予測の見直しを行います。 また、LCCについては、現時点では、参入やこれに伴う航空運賃の低下について、将来の見通しが不透明であるため、2009年10月時点の路線・便数・運賃および2009年12月時点の就航・撤退が正式に表明されている路線を前提条件として設定しております。
			航空需要予測の結果について ・公的機関の需要予測については、常に増大傾向になっているが、期待する結論を導き出すための方便として作成されているように感じられる。 ・需要予測について、本当にこんなに伸びるのか、感覚的には数字が大きいように感じる。 ・人口減少社会の到来している現在、本当に需要予測通りになるのか再検証が必要では。 ・観光・企業活動など人の行動範囲は拡大しているので人口が減少しても航空需要は大きくなる。 等の意見がありました。	今回の予測では、現時点での最新データ(人口、経済指標、旅客流動、航空輸送量など)を基に、最新の科学的・客観的な手法を用いて、国内航空会社の保有機材の動向などを踏まえながら実施しており、近年の航空以外を含めた交通量の伸びの鈍化や、交通機関の競合関係、航空旅客数の動向などの現況値を適切に再現できる予測モデルを構築し、将来の各要因の変動を考慮して、予測値を計算したものです。 しかしながら、実際の航空需要は、経済情勢や運賃・頻度などの交通サービス水準など、さまざまな要因の影響を受けて変化します。よって、これら各要因が前提条件として設定した状況と大きく異なってくれば、予測値と実績値に乖離が生じます。また、SARSなどをはじめとする予測の前提として設定することが困難な突発的事象が発生すれば、実際の需要に影響を与えます。 人口が減少するのに航空需要が微増という結果になっている点については、航空は、旅行、業務上の出張、帰省などの長距離の非日常的な移動の際に主に利用されると言う点で、通勤・通学といった日常的な交通を担う都市内の鉄道・バス・自動車とは異なり、人口よりも経済情勢などの動向に左右される要素が大きいことが挙げられます。 なお、今後、需要予測手法の見直し等が進められる予定であり、必要に応じて需要予測の見直しを行います。

意見			意見に対する考え方
分類	件数	概要	
2. 滑走路等の配置の検討について	246 件	滑走路等の配置の検討についての主な意見として、滑走路、誘導路の配置についての意見、滑走路の規格・仕様についての意見、増設計画全般についての意見、制限表面についての意見、安全性の確保についての意見がありました。	
		(意見の構成)	
		滑走路、誘導路の配置について ・滑走路の位置を南にずらせば、買収面積を減らせるのではないかと。 ・滑走路と滑走路の間の距離について安全性が確保出来るのか。 ・滑走路と滑走路の間のセパレートが取れていない為、同時離発着は不可なので大きな混雑解消とはならないのでは。 ・現滑走路と平行に滑走路が出来ると、以前あったような勘違い事故が起こるのではないかと心配です。 ・エプロンから滑走路進入時でのニアミス防止は増設滑走路の場合、さらに管制塔の位置や機器などや大幅に見直し再発防止を図って欲しい。 等の意見がありました。	今回の滑走路、誘導路等の施設配置、諸元については、国際民間航空機関(ICA O)の基準に準じて定められた、「空港土木施設の設置基準・同解説(平成20年7月 国土交通省航空局監修)」に基づき計画しています。 現在、供用している国内空港では、百里飛行場(茨城空港)が平行滑走路で滑走路間隔210mの最初の事例となりますが、これが国際的な基準(ICA O)における平行滑走路の最小間隔とされており、滑走路間隔の問題はないと考えています。ただし、この間隔では両滑走路の同時離着陸はできません。この条件で、年間滑走路処理容量が18.3万回になると考えています。 また、増設滑走路の位置をさらに南側にずらした場合は、都市高速道路が制限表面に抵触することとなり、都市高速道路の移設が必要となります。これを回避するために現計画の位置、高さにしています。 なお、運用にあたっては今後も、国土交通省航空局が責任を持って、航空機の安全運航を第一に考えた運用を行っていきます。
		滑走路の規格・仕様について ・なぜ滑走路が短いのでしょうか？短ければもっと短いのもいいのでは。 ・滑走路長は現滑走路の2800mもしくはそれ以上必要ではないのか。 ・増設滑走路の延長が2500mだが、安全性に問題は無いのか。 ・増設される滑走路は2mも嵩上げになる。安全面、特に事故があったときには、この2mの段差で大惨事になってしまうことはないのか。嵩上げ2mに対してパイロットはどうなのか。 ・コスト削減と早期完成につながるか分かりませんが、長さ2500mの幅45mの滑走路でも十分と思われる。 等の意見がありました。	福岡空港に就航する航空機のほとんどの就航機材に対しては、2,500mの標準長さで運航できることから周辺への影響を考慮し、増設滑走路長2,500mを設定しました。 現滑走路と増設滑走路の高さの差は最大約1mありますが、既存空港施設に大きな影響を与えることなく規定の勾配を確保して造成を行うことが可能であるため、安全上も問題はありません。 また、滑走路嵩上げについても「空港土木施設の設置基準・同解説(平成20年7月 国土交通省航空局監修)」に基づく計画であり安全上問題ありません。 なお、同基準においては、「滑走路が1,280m以上の場合、滑走路幅を45m以上としているが、コードE(B747、B777等)の航空機が就航する場合には、これらの航空機の運航の安全性を向上させるために、その幅を60mとすることが望ましい。」とされていることから、安全性を考慮し、滑走路幅を60mとして計画しています。
		増設計画全般について ・ハブ空港を目指すには、近接しすぎている2本の滑走路だけでは物足りない気がします。 ・増設滑走路も計器着陸出来るものにしてほしい。 ・大雨時に上牟田川、御笠川へ空港内排水の影響について。滑走路と誘導路に囲まれたエリアのポンディングと調整池で対処しているが、ポンディングエリアの減少に伴い調整池等の容量増は必要かどうかレポートでは分からなかった。 等の意見がありました。	今後のアジア地域においては高い経済成長・国際観光客の伸びが予想されており、東アジアに対し地理的近接性を持つ福岡・九州にとって、アジア地域との関係が今まで以上に重要となると考えられます。滑走路増設により需要に応じた路線・便数の拡充への対応が一定程度可能となり、東アジアとの結びつきが強まるなど、経済、文化、学術交流が進み、市民生活の向上や経済活動の活性化に寄与するものと考えております。 増設滑走路と現滑走路は間隔が210mしかなく、両滑走路の同時離着陸は行えないため、増設滑走路にILSを設置してもその効果はありません。 また、非精密進入と精密進入では進入表面の勾配が異なるとともに、着陸帯巾も150mから300mと広く確保する必要があり、空港西側への用地拡張範囲が大きくなることや、国際線ターミナルビル、都市高速道路の移設など周辺に与える影響は多大となり全体事業費も大幅に増えるため、非精密進入で計画しております。 なお、「空港土木施設の設置基準・同解説(平成20年7月 国土交通省航空局監修)」に基づく計画であり安全上問題ありません。 また、具体的な排水計画については、滑走路増設が事業採択されれば、詳細な設計を行い調整池等の検討を行います。

意見			意見に対する考え方
分類	件数	概要	
		制限表面について ・高速道路が邪魔になるなら、道路を移設する方法は考えられないのか？ ・福岡都市高速への制限表面に対する改良工事で、周辺交通の状況がいつそう悪化することの影響は大きいと思います。 ・増設にともない、移設が必要な高さ制限について、今後も新設が予定される物件についてはどうするのですか。規制することができるのですか。 ・新しい転移表面による高さ制限にかかる建物はどれくらいでしょうか。 等の意見がありました。	現在の計画では、滑走路を嵩上げすることにより都市高速道路への影響は無いと考えており、航空機の運航の安全性や、周辺の道路混雑が悪化することはありません。都市高速道路の移設は工期、事業費で不利になるので、嵩上げを採用しています。 増設滑走路に設定される進入表面、転移表面に抵触する既存物件は、損失を補償して除去を行うこととなります。今後、新設される建物等については滑走路増設の事業採択を受けた後、制限表面指定の告示を行って制限がかかるので、それまでは規制することとは出来ません。 また、現時点では高さ制限にかかる建物は8件と想定していますが、今後行う詳細な物件調査、現地測量等の結果によっては、現在想定している物件情報(位置、高さ等)が変更となり、抵触物件数も変更となる可能性があります。
		安全性の確保について ・増設案に決定した今回は安全がテーマになるべきだが、なぜ検討項目に安全面がないのか。 ・新滑走路を出発用、旧滑走路を到着用と説明していましたが、そのためには滑走路の横断が頻発し、インシデントの要因となります。 ・非精密進入等、滑走路の使い方など最後は人が行うことであり、安全性は大丈夫か、新滑走路が非精密進入型となるようですが、市街地に近い空港として安全上、機能上、小さくない瑕疵となるのではないのでしょうか。 ・安全対策と周辺の環境保全に対する計画を地元の住民と一緒に考えてほしい。 ・事故の場合の対応を考えて、医療や関連職種との連携体制、訓練とネットワークが必要。 ・都市高速道路を地下化にするか、移動させて飛行ルートの安全性を確保する。 ・最も大事な安全性の問題については殆ど内容のあるものではなかったように思います。200万もの人が住んでいます。重要性の認識と対策をお願いします。 等の意見がありました。	安全性の担保は、何よりも優先することが大前提です。 したがって、安全性の担保の上に飛行ルートや空港能力(処理容量)等が定められるものです。 また、今後、運用方法や施設整備を詳細に検討する中で、誤進入対策のあり方についても検討していくこととなります。 空港における航空機事故等の緊急時の医療機関等との連携体制については、ICAO(国際民間航空条約)第14付属書に準拠して、航空法第47条の二により迅速かつ適切に対応できるよう「福岡空港緊急時対応計画」を定めると共に、緊急時の医療機関等との連携体制を確保しています。
3. 施設配置計画及び拡張用地規模の検討について	88 件	滑走路等の配置の検討についての主な意見として、施設のゾーニングについての意見、拡張用地についての意見がありました。	
		(意見の構成)	
		施設のゾーニングについて ①施設規模 ・現在の福岡空港は誘導路やSPOT(駐機場)が不足している、予定到着時刻より早く着いてもSPOTが空いていない為、その手前で何分も待たされることがある。よって、滑走路増設時はこの点も考慮していただきたい。 ・貨物の需要予測として約2倍、国際貨物については、約3倍と推計しているが、一方で貨物地区の面積は同様と聞いている。将来、拡張は可能なのか。 ・航空貨物の需要が増えるのは世界の常識。なのに、貨物ターミナルは狭くなる計画か？今でも貨物ターミナルの狭隘さが問題になっているのに、貨物ターミナルを拡張できないようでは話にならない。用地拡張を減らしたいのは分かるが、計画に値せず、論外。 ・国内線エプロンの敷地も限られているため今後増便した場合、滑走路は使えるが旅客機の受け入れられないケースが出てくるのではないかと疑問に思う。当面の現状対策としては費用を押さえつつ工期も短く有効だと思うがその後のことも考慮に入れるべきだと思う。 等の意見がありました。	各施設(移転を含む)の規模は、需要予測値や現空港における利用状況、福岡空港内全事業者へのアンケート・ヒアリング結果等に基づき算定しており、適当なものと認識しております。 なお、事業の実施に当たっては、より詳細な検討が必要であることも認識しております。

意見			意見に対する考え方
分類	件数	概要	
		②国内線・国際線の乗り継ぎについて ・現空港を活用していくのであれば、地下鉄空港線を福岡空港駅(国内線ターミナル地下)から国際線ターミナルまで延長した方がいい(分岐ではなく現空港駅からそのまま)。 ・国内線と国際線の乗り継ぎが、現状ではほとんど機能していないため、国内線と国際線の連絡をバスから地下鉄に変えてほしい。 ・滑走路地下通路またはトンネルでシャトルバス列車運行などを考えて欲しい。 ・国際線と国内線の間にトンネルを作ること(動く歩道)。 ・西鉄の空港乗り入れ←→国際←→国内アクセス方法の増強が必要。 等の意見がありました。	現空港が抱えている課題(国内線と国際線旅客ターミナルビルが分離配置による旅客の乗継ぎ等の利便性が悪い)の一つであることは認識しているところであり、どの様な連絡方法が良いのかについては、引き続き、実現の可能性も含め関係者間で調整しながら検討してまいります。
		③東側旅客ターミナル地域:国内線側 平行誘導路二重化 ・ステップ4で切り離されたという東側セットバック案について、詳しいことを聞いてみたかった。PIからはずされると情報公開されなくなるのか？当面の遅延対策で早急な対策をとるのなら、増設計画よりも早く内容や進捗状況を公開すべき。 ・現状の福岡空港は飛行機がプッシュバックすると他の飛行機をすべて止めてしまわないとならないので地上における出発機、到着機の混雑が他の空港に比べ著しく多い。 ・遅延の解消(離陸待ち・着陸待ちが多い・定時制の確保)。 ・誘導路の二重化と滑走路の増設は、共に空港の処理能力の増加を図る施策であり、関連性が高いと思われるが、(PIのテーマであるため致し方ない部分はあるものの)滑走路の増設ばかりが取り上げられ、誘導路の二重化について、PIの初期に実施する旨が記載されたのみで、その効果や実施計画などの状況がまったく不明となっている。 ・誘導路二重化についても情報を公開されることを望む。 等の意見がありました。	「総合的な調査」のステップ1から3までは、現空港における有効活用方策として国内線旅客ターミナルビル前の平行誘導路を二重化することにより、エプロンを走行する航空機の対面交通が可能となり、走行時間の短縮、混雑解消等の効果が期待できるとして提案してきたところです。 滑走路増設事業に着手したとしても、整備効果が発揮できるまでの期間が長くなることから、それまでの間の繋ぎの整備として平行誘導路の二重化は必要であると考えており、「総合的な調査」のステップ4において別のプロジェクトとして実施する方向で説明ご理解を頂いたと認識しており、別途検討を行っている段階です。
		現国内線旅客ターミナルビルのあり方 ・国内線ターミナルが3つに分散されており、利便性が悪い(ターミナルの集約化、再構築を望む)。 ・第一、第二ターミナルの統合(第一ターミナルのリニューアル)。 ・国内で最悪の空港だと思う。せっかく都心に最も近い立地条件の空港なのにその後飛行機に乗るまでが最悪な空港だ。各航空会社のせいではなく、県としても抜本的に福岡空港の対策を講じてもらいたい。 ・第一ターミナルビルと第二ターミナルビルの連絡を建物内で移動できるようにして欲しい。 等の意見がありました。	東側平行誘導路二重化事業の実施にあわせて、利便性が向上するよう調整を行っていきたいと考えています。
		④西側旅客ターミナル地域:国際線側 国際線旅客ターミナルビルのあり方 ・国際線の充実(LCC専用施設等の設置)。 ・格安航空会社(LCC)が参入出来る環境を整えて欲しい。 ・現在パスポート等の緩和で中国、外国人の来福が多く見受けられるが国際線の需要に対応(将来)出来るのか。 等の意見がありました。	仮にLCCから要望があった場合は、LCC用旅客ターミナルビルのあり方について検討を行っていきたいと考えています。
		貨物地区 ・貨物施設の移設の際に貨物専用機に対応できる設備を整えていただけると九州経済の大きな発展につながると思います。 ・福岡空港には植物の防疫、薫蒸施設がない。施設としてはプアである。これからは需要が増えるという中で、お客さんの利便性を高めるために、他の省庁との連携を図って充実した空港を作ってほしい。 ・貨物地区の具体的なデザインが確定するのは何時ごろか。デザインを検討する際は、エアライン、フォワーダー含め、関係事業者の意見を十分に組んでいただきたい。 等の意見がありました。	需要予測値や現空港における利用状況、また、設置の管理者である福岡空港ビルディング(株)へのアンケート、加えてヒアリングの実施等から規模を検討した結果です。 よって、現段階で特に問題は無いと考えていますが、事業の実施に当たっては、より詳細な検討が必要であることも認識しております。

意見				意見に対する考え方
分類		件数	概要	
			米軍・自衛隊関係 ・今福岡空港には米軍施設は不用と思います。いかがでしょうか。 ・自衛隊・米軍が一部占用しているが、この機会に撤収させればよい。両軍が居座るメリットがいかほどのものか。ぜひお引きとりをしてもらうべきです。 ・米軍と自衛隊を他の空港へ移設すれば増設は必要ないと思うし、他の空港もうるおうと思う。 ・米軍基地については現在国際ターミナルのすぐ近くに位置していますが、変更の際は、もう少し中心部かはずれた所でいいのではないですか。 ・米軍及び施設の移転をおこない民間専用空港にする。 ・民間航空の離発着が多くなると、西日本空輸や米軍、自衛隊との共用は不可能ですよ。近くの佐賀、北九州等をつかうべきです。 ・軍のことは解りませんが、今の沖縄の高負担を想えば、本土の西の民間ハブ空港として将来仮に米軍機が緊急着陸する事はあるでしょう。反対する事由はないのではないかと考えます。 等の意見がありました。	米軍基地につきましては、日米地位協定によって位置づけられており、防衛省が窓口となっております。国土交通省には基地返還の権限がないので、これまで基地返還の申し入れは行っておりません。 滑走路増設時に、現米軍・自衛隊施設は支障となるため移転が必要となりますが、西側地区の民間等施設も同様に移設する必要があることから、移設先については、全施設を対象に検討しています。 なお、今回のゾーニングを基に必要なに応じて国土交通省航空局が防衛省や米軍（防衛省）と協議していくこととなります。 一方、滑走路増設は、民間航空の需要増に対応するものであり、自衛隊機は現状と同じ運用が将来も継続することを想定しており、基地強化ではないと認識しています。
			拡張用地について ・発着回数ができるだけ多くなるような滑走路増設計画にして頂きたい（土地を出来るだけ広く購入する）。 ・用地拡張は将来の機能拡張に備え、多少大き目に用地を取得すること（今回を逃せば拡張は不可能視）される。 ・昨今の財政事情から、用地拡張の必要なエリアを最小限におさえ、可能なかぎり、手もちの空港用地の効率的な最高度の利用を考えぬいて、作業を進めてほしい。 ・用地拡張が必要なエリアが赤い点線で二箇所囲まれているが、特に北側のエリアについて早急に具体的区画を公表してほしい。 等の意見がありました。	構想・施設計画段階で検討を行った増設滑走路、誘導路等の基本施設配置計画、ならびにターミナル施設のゾーニング結果を基に必要な用地規模の検討を行いました。検討にあたっては、「空港土木施設の設置基準・同解説（平成20年7月 国土交通省航空局監修）」を基準とするとともに事業費の削減、事業推進の不確実性を極力排除するため、可能な限り現在の空港用地を活用し、必要最小限の用地規模を確保することとしました。 その結果、ターミナル施設の整備に伴う用地拡張はなく、基本施設等の整備に伴う用地拡張が必要となることが判りました。 基本施設にかかる用地拡張範囲は、既存の資料などから把握したものであり詳細な実測を行った結果ではありません。また周辺施設との調整により、用地拡張範囲の増減が生じる可能性もあることから、具体的な区画は確定していない状況です。
			航空機騒音の影響についての主な意見として、航空機騒音の影響についての意見がありました。 （意見の構成） 航空機騒音の影響について ①環境への影響全般について ・飛行場としては利便性のある、使い勝手がある空港だと思っているので増設案自体はベストの案だと思うが、騒音はよりひどくなるはず。 ・地域住民の騒音対策を十分にしたい。 ・滑走路の増設により便数が増加するならば、騒音もそれだけ増えるはずだ。現在より環境はどう悪くなるのか。 ・騒音高い航空機は、福岡空港を使用しないようにして下さい。 ・外国の飛行機のエンジン音は非常に大きいうさい。 ・音が低い航空機のみ空港へ入れるように選別すること。 ・利便性は向上するでしょうが、ほとんど利用しない私にとっては騒音が一番の悩みです。 等の意見がありました。	現空港において、運用ができているのも周辺地域の方々のご協力とご理解の上と感謝しております。また、構想施設計画段階の検討は、滑走路増設であることから、引き続き、周辺地域の方々のご協力とご理解が必要であることも認識しております。 現在の空港運用においては、可能な限り騒音の影響を軽減するため発生源対策として、騒音軽減運航方式（離陸については急上昇方式「両方向共」、着陸についてはディレイド・フラップ進入方式及び低フラップ角着陸方式「34側」）を実施しています。 滑走路増設における航空機の運航が環境に与える影響については、環境アセスメントの中で詳細に検証していくこととなりますが、今後も環境への影響を軽減するよう努めていきたいと考えています。 （参考） ※「急上昇方式」: 通常の離陸方式では、離陸し一定の高度に達したら上昇をゆるめ機速を増すが、本方式では高度1,000m前後まで急上昇を続け騒音の減少を図る。 ※「ディレイド・フラップ進入方式」: フラップ下げ操作をなるべく遅くすることにより、機体の抵抗を減少させ、エンジンの必要推力を小さくすることで騒音を軽減する進入方式 《効果》 -2～-3dB(A) 《実施状況》 ジェット機は、ほとんどの空港で実施 ※「低フラップ角着陸方式」: 接地するまで出来る限り浅いフラップ角を使用して機体の空気抵抗を減じ、エンジンの必要推力を減ずることにより騒音軽減を図る方式。接地速度が速くなるため安全上の限界がある。

意見				意見に対する考え方	
分類	件数	概要			
				《効果》 -2～-3dB(A) 《実施状況》 ジェット機は、ほとんどの空港で実施	
			②騒音対策事業内容の要望について		
			騒音区域の見直し等 ・現状の告示の見直しをしてほしい。実情を考慮に入れて対策を講じてほしい。 ・大昔の測定値の見直しもせず、長年基準にするのはおかしい。少なくとも年に1回程度は検証すべきだ。 ・小さい道を挟んでなぜ一種と二種が分かれるのか。 ・周辺への影響について、騒音対策区域は変更なしとあるが、増設・増便があれば、影響があると考えられるが、この意味はなにか。 ・騒音区域が変わらないということはわかるが、増便すると騒音自体は酷くなると考えられる。その場合は、補償内容を変更してもらえるのか。 ・騒音対策区域について、防音対策等の補助は今後どうなるのか。 ・滑走路増設計画は理解できることもあるが、周辺だけでなく、上空で旋回する時の騒音等も調査してほしい。 ・今回、増設する事により太宰府地区も騒音の対象となるのではないか。 ・騒音に悩まされている。三筑地区は騒音対策区域に入っていないと聞いているが、どこに確認すればよいか。 ・板付地区の住民だけが負荷過多にならないように。 ・滑走路の増設により便数が増加するならば、騒音もそれだけ増えるはずだ。現在より環境はどう悪くなるのか。 ・風向きによっても騒音状況が変わるので、その点についても考慮願いたい。 ・恒常的な騒音が、子供に与える影響についても検討していくことを要望します。騒音測定の地点に小学校を含める事も要望します。 ・騒音測定場所が少なく実態を測定できないのではないか。 ・ものを言うより、数値が一番大事という意味で、今回、西側に滑走路ができるのならば、ぜひ常設の騒音測定器を設置していただいて、姿勢を見せていただきたい、現在、マンションに住んでいるが現地調査ことがない。ぜひ、住んでいる家の中での騒音を調査して欲しい。 ・空港南西部の地域に居住しています。航空機発着時は、テレビ、電話は聞こえず大変な苦痛です。滑走路増設にともない、線引き拡張及びテレビ、電話料金の無償化を要望します。 等の意見がありました。		騒音対策区域の見直しの時期は、①環境アセスメントの終了前、②環境アセスメントが終了し、将来的な航空機騒音の影響が想定できた時点、③増設滑走路が供用開始し、実際の航空機騒音の影響が明らかになった時点、等が考えられますが、現在どの時点で行うのかは決定しておりません。 また、現在も航空騒音の実態を把握するため空港周辺で騒音測定を実施していますが、測定場所は過去の調査と比較し、騒音の経年変化を確認するため同じ箇所で行うこととしています。 なお、西側の測定地点の追加については、設置者・設置場所・管理・予算等の問題もあり、地元自治体も含め今後検討してまいりたい。 騒音対策区域は、「公共用飛行場周辺における航空機騒音による障害の防止等に関する法律（騒防法）」において、第一種区域であればW値75以上と言った、客観的な数字で規定されているもので、騒音測定結果や予測結果等の客観的なデータに基づき、設定されるものです。 今回の検討では、滑走路増設により需要予測値から、いくつかの想定により算定したところ、増便させた場合であっても現在の騒音対策区域におさまるとの結果となりました。これは、昭和57年に現区域が制定された後、航空機の低騒音化が進んだこと等により、発着回数増による影響を上回る騒音影響低減の効果が見られたためと考えられます。 環境アセスメントの段階では、騒音の影響範囲について、滑走路増設後の運用方法や機材動向等を踏まえ、実態把握は勿論のこと、より詳細な調査を実施していくことになります。 こうした手続きを通じて、ご理解を得られるよう努力することが必要であると考えています。
			空域について ・西側に滑走路が一本増えるとコースも多少変わるのか。 ・夕方の便が比較的低空で大野城市役所付近を回って降りてくるので騒音がうるさい。 ・春日公園に住んでいる。鳥栖や基山のほうまで行って進入してくるときは静かだが、このあたりでターンするときは騒音がひどい。 ・太宰府市に住んでいる。ここ最近、航空機がショートカットしているようで、自宅の真上を飛んでいる。正規ルートはどこであり、どのよう航空会社に注意するのか教えて欲しい。 ・名島地区は、真っ直ぐ海を渡って発着する時には問題はない。しかしルートを外れた場合や悪天候の場合は旋回しながら着陸することがあり、そういう時の騒音問題は同解消するのか。 ・志賀島の真上を通らなくても良くなり東京方面からの航空機は近回りをして、随分燃料代が安くなることが新聞記事に載っていた記憶がある。 ・ガーデンシティの近辺を通るときの高度が飛行機によってまちまちである。住民からすれば、降りてくる高度を何で統一しないのか、疑問を感じる。 ・飛行ルートの変更は毎年変わるのですか？ ・地域に住む者として、空港が近く利用しやすい分、騒音は仕方ないという考えです。新滑走路かつ増設された時に具体的な空路を知りたいです。 ・雨が降ると、飛行機は低く飛ぶ。 ・北側へ向かって離陸するときには、滑走路の延長線上をまっすぐ博多港へ出て迂回すること。	航空機の飛行経路については、気象条件や航空機の機種によって若干異なるものの、一定のルートに沿って飛行しますが、気象条件や交通流の状況等によっては、管制指示等に基づきこれを外れることもあります。 このような飛行経路のばらつきに関しては、航空機の安全運航を確保する観点から止むを得ないものであり、ご理解を頂きたいと思います。	

意見				意見に対する考え方
分類	件数	概要		
			・ヘリコプターが夜11時や深夜に低空飛行を行う。 等の意見がありました。	
			運用時間について ・現在、最終便は夜22時までとなっているが、滑走路増設後はどうなるのか。 ・進入路真下に生活する人間にとって、騒音が一番の問題です。就寝時間等にかかわってくるので、これ以上時間を延長しないで下さい。 ・更に容量が足りなくなった場合、朝夕の運用時間の延長はあり得るのではないかと危惧している。是非、慎重に対応して欲しい。 ・時間内に飛んで欲しい。 ・出発APのダイヤの乱れで、夜間遅く着陸する場合22時を過ぎることがわかっている場合は北九州APに向かうこと。 ・運用時間は夜の22:00と言われるが、夜の23:30頃に航空機が到着したことがあり、ひどい騒音であった。どうしてそのようなことが起こるのか。 等の意見がありました。	深夜・早朝の時間帯も航空機が発着できれば、より多様な需要に対応できるようになりますが、航空機騒音による住民生活への影響を考慮すると、利用時間の拡大は困難と考えております。 なお、定期便の天候や機材ぐり等に伴う遅延便が発生した場合や海上保安庁の緊急要請による出動等による場合は、時間外でも運用が行なわれています。 これらのうち航空会社に対しては運航時間を守るよう要請しているところであり、今後も極力運用時間内での運用を守っていくよう努力していきたいと考えています。 ※利用時間：15時間（7時～22時）
			今後の要望について ・全国的に空港関連の環境対策費が年々減っている状況にあるが、国交省としても率先して環境対策を行う姿勢を示して欲しい。 ・昭和56年に防音工事をしてもらいましたが、騒音がひどくてこの上、離着陸回数が増すとストレス（心と体）が多くなります。 ・増設滑走路を出発専用と計画されているようだが、そうなると西側に位置する住民は、益々騒音で苦しめる。よって現滑走路を出発用とすることを要望する。 ・筈松地区はこれまでも航空機事故や騒音で苦しんできており、今も九大移転跡地の利用については騒音のためなかなか話がまとまらない。もう少し国の責任において、対策を講じて欲しい。 ・今後の流れについて、設計・工事の前提となる環境アセスメントが未定となっているが、先が全くないままに議論するのは空論。いつ環境アセスメントがなされ、決定、着工するのか、目途だけでも示してほしい。 ・空港周辺地域への影響は騒音のみか。例えば電波障害とかは無いのか。 ・現在の空港周辺の環境対策は過去に比べはるかに手薄になってきており、我が家でも今日エアコンの更新の際に、多額の自己負担を強いられた。周辺環境への配慮をしっかりと手厚くすべきと思う。 ・現在の福岡空港は都心に近く便利であるが、近隣に住む者は、毎日騒音に悩んでおります。窓の無料二重サッシ化や光熱費（エアコン）の補助等を検討して下さい。 ・航空機による騒音の軽減をお願いします。今でもうさいです。 ・空港周辺地域への防音対策に万全を計られる様、要望致します。 ・都心近くの空港で便利なのですが、その反面、地元住民の方に苦痛を強いるのではないかと不安です。 ・あまり周辺を緑化するとバードストライク等の問題があるかもしれないが、騒音や環境への十分な配慮を住民の方々にするべき。 ・都市に近い空港だけに、騒音問題は避けて通れない。発着回数や発着間隔の限界値を守って、都市生活者との共存を考えてほしい。 ・増設した場合の騒音被害が増えないようにしてほしい。 ・利用者税（便利費）一人あたり、300円くらいを取り地域対策に利用してほしい。特に学校に対する騒音対策。 等の意見がありました。	今回検討の滑走路増設に向けては、周辺環境への配慮をしっかりと行うべきであると認識しております。 今回、さまざまなご意見を頂いておりますが、現在の騒音対策事業は「公共用飛行場周辺における航空機騒音による障害の防止等に関する法律（騒防法）」に基づいて実施しています。 また、運航の安全や管制技術の進展を踏まえつつ、低騒音機材の導入、騒音低減運航方式の採用等についても引き続き推進し、騒音影響の軽減に努めます。

意見			意見に対する考え方
分類	件数	概要	
5. 事業費・工期の検討について	76 件	事業費・工期の検討についての主な意見として、工期についての意見、事業費についての意見がありました。	
		(意見の構成)	
		工期について	
		① 施工方法や施工手順について ・工事期間中、並行して運用しなくてはならない。 ・既存の空港を運営しながら工事を進めてその間の運航に影響は出ないだろうか。 ・工事が始まれば、夜間工事との事で地域の住民の方への騒音や交通の配慮が必要では。 等の意見がありました。	みなさまに極力、ご迷惑をお掛けしないよう空港の通常運用を確保するため、空港関係者との綿密な調整を行います。具体的には、施工箇所の閉鎖や切り廻し誘導路等の調整が必要となる見込みです。 また、工事騒音等については、環境アセスメントを実施し、みなさまのご意見を反映しながら、極力影響が出ないよう保全措置を検討し、進めて参ります。
6. 費用便益分析について	26 件	② 工期について ・工事期間が7年間とは、早期決着・早期解決で進めて欲しい。 ・工事期間が7年とは長すぎる。用地買収、環境アセスメントの期間を入れると10年近くかかると思われる。10年後、今の計画で問題がないのか疑問である。 ・工期について。工期は7年。事前の環境アセスメント(他空港の事例で概ね3年)を加えると、完成までに10年。短縮は可能か。 ・思っているより長い期間が必要だということがわかりました。 ・工期を出来るだけ短縮して、工事騒音の影響が長く続かないように工夫をお願いします。 等の意見がありました。	現在の福岡空港の状況を鑑みると増設滑走路の早期供用に向けて努力していきたいと考えておりますが、現段階では事業採択がなされておらず、詳細な検討が出来ていないため事業着手の時期および工期の短縮については明言できません。 今回の検討結果では空港を運用しながらの工事であるため工期を7年としておりますが、今後、事業採択がなされれば、詳細な設計等を実施し、運用面や安全面を踏まえたより効率的な段階施工を検討していくこととしており、その中で工期短縮方策についても検討します。
		事業費について	
		・市民の税金のムダ使いのなきように。 ・1800億円以内で(増額ナシ)で実現して欲しい。 ・事業費が途中で大きく狂う事が無い様。その場合の責任を明確化して欲しい。 ・概算事業費の根拠が不明。説明が必要では。 ・用地費が12ヘクタールで約700億円というのは過大ではないか。 等の意見がありました。	まだ詳細設計等は行っていないですが、不確定要因を考慮したうえで、事業費の精査を行っています。 また、単価についても極力最新の情報で事業費を算出しておりますが、情報を得がたいものは他空港の過去の事例も参考にしています。 ご指摘のとおり、事業費については滑走路増設の事業採択がなされた後、詳細な設計等を実施し、運用面や安全面を踏まえたより効率的な段階施工を検討していくこととしており、その中で事業費縮減方策についても検討して行きたいと考えております。 用地費については、滑走路増設の事業化が認められた訳ではなく、現段階の拡張面積や補償物件は、既存の資料などから把握したものであり実測を行った結果ではありません。よって、今後、変更が生じる可能性もあります。用地買収交渉は滑走路増設の事業化後に進めることになります。 なお、交渉にあたっては、適正な手続きと評価を行い実施します。
6. 費用便益分析について	26 件	費用便益分析についての主な意見として、分析手法・前提条件についての意見、分析結果についての意見がありました。	
		(意見の構成)	
		分析手法・前提条件について ・費用便益分析も最大の費用は、数値化しにくいだろうが、住民の被害です。それを省いて評価しても意味がない。受益者の都合のいい分析になっている。 ・B/Cの根拠が不明確。 ・住環境への影響など、負の側面について費用化算出をしているのか。 等の意見がありました。	今回の費用便益分析では、将来の予測値は需要予測の中位ケースを前提としました。中位ケースの経済成長率については、PIレポートの3P.に記載していますが、2011～2023年は、内閣府の「中長期の道ゆきを考えるための機械的試算(2009/6/23)」のうち、標準的とされる試算値(概ね年率+1%強)を採用しています。この試算には、「足元の経済財政状況を反映して機械的に試算したものである。」「特定の政策的含意を示したものではない。」との記載があり、前提条件としては客観的で妥当であると考えます。 また、計測対象については、滑走路増設を実施する場合と実施しない場合との「直接のかつ貨幣換算が可能な便益および費用の差」のみを計測対象にしています。 なお、航空機騒音の影響については、影響そのもの、あるいは事業を実施する場合と実施しない場合との差を貨幣換算することが困難なため、費用便益分析としては計測対象としておりません。

意見				意見に対する考え方
分類		件数	概要	
			分析結果について ・費用対経済効果の精査を望む。 ・費用収益分析の妥当性の検証。 ・需要予測、便益分析等、検討を行った事項について、1年後、2年後、5年度・・・に本当に正確にまちがいなかったか、又は正しい結論であったのか検証出来る様にしていきたいと思います。 等の意見がありました。	今回は、「空港整備事業の費用対効果分析マニュアル(国土交通省航空局 2006.3)」や需要予測に基づいた費用便益分析を実施したものです。 なお、今後、需要予測手法の見直し等が進められる予定であり、必要に応じて費用便益分析も見直しを行います。
検討内容以外に対する意見	1. 増設関連	393 件	増設関連についての主な意見として、地域経済への貢献についての意見、航空ネットワークの充実についての意見、増設滑走路の早期実現についての意見、周辺地域への配慮についての意見、地域の活性化についての意見、空港周辺道路へ要望についての意見、ターミナル施設についての意見がありました。	
			(意見の構成)	
			地域経済への貢献について ・アジアの玄関口の福岡をもっと発展させてほしい。 ・世界でも有数の立地の良さを活かして福岡の街づくりとうまく連動してほしい。 ・アジアに近い空港として益々の充実を図ることに経済効果がある。 等の意見がありました。	今後のアジア地域においては高い経済成長・国際観光客の伸びが予想されており、東アジアに対し地理的近接性を持つ福岡・九州にとって、アジア地域との関係が今まで以上に重要となると考えられます。福岡はその拠点性を活かして九州の玄関口となり、増大する国際的な人や物の流れを受け入れていくことが重要となると考えられます。
			航空ネットワークの充実について ・増設で今までなかった便も期待します。 ・増設を早期に実現して中国への便を増やして欲しい。 ・滑走路が増え増便等利便性がよくなることを期待します。 等の意見がありました。	年間滑走路処理容量14.5万回に対し、現在、空港容量は限界に近い状態での運用が続いており、ピーク時には増便が困難な状況です。滑走路が増設されることにより年間の滑走路処理容量が18.3万回となることから3.8万回の処理容量が増えることとなり、増便分の利便性が向上することが期待されます。
			増設滑走路の早期実現について ・早急に予算化し着工されることを強く望みます。 ・総合的な調査の結果で増設が決まったので早急に諸手続を早めて設計・工事に進むべき。 ・アジアの経済発展に対応出来る様に早期の利用開始の実現重要だ。 ・一本の滑走路で13.7万回も発着している福岡空港は日本で最も過密な空港と言える。このため安全で便利な空港整備のため滑走路の増設が必要。 等の意見がありました。	現在の福岡空港の状況を鑑みると増設滑走路の早期供用に向けて努力していきたいと考えておりますが、現段階では事業採択がなされておらず、事業着手の時期および工期の短縮については明言できません。 今後、事業採択がなされれば、詳細な設計等を実施し、運用面や安全面を踏まえたより効率的な段階施工を検討していくこととしており、その中で工期短縮方策についても検討します。
			周辺地域への配慮について ・工事期間中の交通渋滞や、地域住民の騒音対策を十分にしたい。 ・周辺住民への様々な影響も考慮して欲しい。 等の意見がありました。	工事期間中の渋滞・騒音等については、今後の環境アセスメントへ進んだ段階で検討をすることとしており、周辺住民の方々への影響が極力少なくなるよう進めていくこととしています。
			地域の活性化について ・増設ありきの議論だけでなく、空港周辺の整備を行い福岡市の玄関として博多駅と一体となった整備を期待します。 ・全国的に市内への利便性が高い空港だけに、地域経済への影響も考慮した国際的な空港としての発展を多いに期待したい。 ・アクセス良くして、各空港周辺が発展するように町造りをして下さい。 ・周辺住民から移転跡地利用やまちづくりに対しての要望があがっていたが、積み残しの状態となっている。 ・増設自体は良いと思いますが、これからの福岡の発展や国際化を考えると、24時間の離発着ができないことや、中心部に超高層ビルが建てられないことが気になります。 ・空港周辺に一般の方が気軽に遊べる公園の整備を同時に行ってほしい。自分の事だが、航空機の写真を撮っているので、空港周辺に展望台を整備してもらいたい。もっと身近に感じられる空港建設をお願いいたします。 等の意見がありました。	地域の発展は関係者の共通の目標であり、今後とも広い視点に立って、協力しながら課題の解決に取り組んでまいります。

意見			意見に対する考え方
分類	件数	概要	
		空港周辺道路へ要望 ・滑走路の増設に合わせて、南北の県道を地下にもぐらせて下さい(航空機の安全を確保する為にも必要)。 ・自動車用に東西幹線地下道路整備。 ・南北の県道を地下にもぐらせて下さい。安全性の(航空機の)上から是非行っていただきたい。沿線に民家等はなく、航空機の安全を確保する為にも必要だと思います滑走路を増設する前に空港までの交通整備を図る必要がある。 ・地下鉄で国際線にも行けるようにアクセスの改善を望む。 等の意見がありました。	道路の地下道化については、事業費の問題や水害対策、歩行者の防犯対策などの管理上の問題があり、解消すべき課題が多いと考えております。
		ターミナル施設について ①現国内線旅客ターミナルビルへ求める機能 ・なるべく同じフロアでチェックインから搭乗まで出来ると便利だと思います。 ・保安検査後の搭乗口への移動が羽田などと比べ楽ですが、高齢者や誰にとってももっと楽になるような移動手段があるとよいと思います(20人程度が乗れるようなカートを定期的に巡回させるとか)。 ・年配の方々に対して、もっとわかりやすい空港にしてもらいたいです。 ・空港内の移動の機能性向上として歩く歩道等、セキリュティーチェックゾーンの増設による混雑緩和を進めて欲しい。 ・施設内部の整備(特にお手洗い設備)。羽田空港と比較するのは酷であるが、かなり劣る。 ・飛行機に乗るためだけでなくショッピングも楽しめるような空港であって欲しいと思います。 ・出発ロビー内の売店が少ない。又時間を使えるようなお店などがあればよい。 ・他にはない珍しい福岡空港ならではの美味な食べ物や土産物を提供するレストランや飲食店、売店、子供にも喜ばれる施設等を充実させたいかがでしょうか。 ・シンガポール空港のような空間のゆとり、静けさと快適さ、心地良さや、魅力的なショップ。 ・送迎デッキ・展望カウンター(飲物のみ)の充実。特に夜間離着陸の見学を可能とする。 等の意見がありました。	東側平行誘導路二重化事業の実施にあわせて、利便性が向上するよう調整を行っていきたいと考えています。 なお、みなさま方から頂いた様々なご要望は国内線旅客ターミナルビルの設置管理者である福岡空港ビルディング(株)にお伝えすると共に、今後のビル運営は利用者視点に立って行うよう依頼していきたいと考えています。
		②現国際線旅客ターミナルビルへ求める機能 ・韓国ソウルのインチョン空港のような、伝統文化を無料で教えられるもてなしの精神を導入して欲しい。 ・図書館やマルチメディアルームを設置してはどうか。 ・日本発の何かすてきなことをして欲しい。 ・ゆっくりとくつろいで発着時間待ちを過ごせたり、飛行機の発着が見れる空間。 等のご意見がありました。	みなさま方から頂いた様々なご要望は国際線旅客ターミナルビルの設置管理者である福岡空港ビルディング(株)にお伝えすると共に、今後のビル運営は利用者視点に立って行うよう依頼していきたいと考えています。
		③道路・駐車場 ・パーキングを大きくして利用料の値下げをして欲しい。 ・駐車場を地下にして地上を有効活用しては。コスト削減に努めて欲しい。 ・空港への送り迎えて、1～2分程度駐車する場所の確保が難しい点、何か良い方法はないものでしょうか。 ・ターミナル周辺の路上駐車を全面廃止。 ・到着第2ターミナルの道路に面した歩道が狭く、通りづらい、並びに傾斜があり危ない。 ・空港の駐車入り口付近にタクシーが列をつくっているため道路幅が狭く通行に不便。 ・送迎していく時、駐車場が空いていないと、おろす場所がいつも空いてなく大変困る。もう少し、タクシー、バス等と分けて利用しやすい方がいい。又いつまでも停車している車がいる。 等の意見がありました。	東側平行誘導路二重化事業の実施にあわせて、利便性が向上するよう調整を行っていきたいと考えています。 なお、駐車場の地下化は、コストの面で困難と考えています。(利用料金にも影響あり)

意見			意見に対する考え方
分類	件数	概要	
2. 増設以外	148 件	増設以外についての主な意見として、新空港建設推進についての意見、周辺空港との連携方策で混雑緩和についての意見、増設不要についての意見がありました。	
		(意見の構成)	
		新空港建設推進 ・九州の拠点空港としては発着制限により24時間又は早朝深夜(朝6時から夜11時)の利用可能な空港でないと地域主要空港としては今後課題である。 ・現空港は利便性にすぐれていますが、ハブ空港を目指し、アジアの窓口を考えるのであれば、海上に移設すべき。 ・町の真上を飛行機が通過する危険性や騒音問題や高層ビルが建設できず町の発展を妨げているなどの観点から海上移設で対応すべき。 ・地元の住民としては玄海の沖に持って行って下さい。もうこれ以上騒音はいりません。等の意見がありました。	総合的な調査のステップ4において、抜本的な空港能力向上策である「現空港における滑走路増設」と「新空港」の2案について、新空港案は利用時間、騒音等で滑走路増設案よりも有利という情報をお示ししてご意見をいただいた結果、全体として見ると滑走路増設案に積極的なご意見の数が新空港案に積極的なものを上回りました。 総合的な調査結果や、PIの実施結果、福岡県・福岡市の意見等を踏まえ、現空港における滑走路増設で構想・施設計画段階へ移行し、検討を行っているところです。
		周辺空港との連携方策で混雑緩和 ・北九州空港と佐賀空港との機能のすみ分けを考慮すべきである。拡大する格安航空会社は、佐賀空港、北九州空港を利用させる。福岡空港は、ビジネス優先及び普通料金での利用を優先させるなど検討して頂きたい。 ・北九州空港、佐賀空港との連携体制の強化及びその円滑化を推進するための交通アクセスの整備。 ・小倉駅と北九州空港間のモノレールを伸長し、国際線は原則として北九州空港の発着とする。等の意見がありました。	総合的な調査のステップ3において、近隣空港(北九州空港及び佐賀空港)との連携(空港アクセスの改善)による将来需要への対応について検討しましたが、福岡空港から北九州空港及び佐賀空港への転換需要が小さく(福岡都市圏の居住者や来訪者が中心)、福岡空港の需要逼迫の抜本的な解決にはならないことが判りました。 総合的な調査結果や、PIの実施結果、福岡県・福岡市の意見等を踏まえ、現空港における滑走路増設で構想・施設計画段階へ移行し、検討を行っているところです。
		増設不要 ・税金の無駄をなくす上で、増設不要。 ・新設はもちろん増設も必要ない。 ・社会経済的にみて、実施する価値があるとは思いません。 ・周辺地域などの騒音などが多くなるのではないかと心配。又福岡の経済が良くなるとも思えない。中継地点のようなところなので…。現状でいいのではないか。 ・運用時間の延長はできないのでしょうか。騒音対策などを強化して、それを可能にすれば、増設しなくてもやっていけるのではないのでしょうか。 等の意見がありました。	総合的な調査のステップ4において、抜本的な空港能力向上策である「現空港における滑走路増設」と「新空港」の2案についてご意見をいただいた結果、抜本方策自体が必要といったご意見は少数であり、福岡空港における抜本的な対応方策の必要性については概ね理解が得られたものと考えております。 総合的な調査結果や、PIの実施結果、福岡県・福岡市の意見等を踏まえ、現空港における滑走路増設で構想・施設計画段階へ移行し、検討を行っているところです。
3. PIについて	102 件	PIについての主な意見として、提供する情報についての意見、情報提供 意見募集方法についての意見、意見の反映についての意見がありました。	
		(意見の構成)	
		提供する情報について PIレポートの内容について、わかりやすいとの意見がある一方、わかりにくい、専門用語が多く難しい、情報量が多すぎる等の意見がありました。	今回の提供情報については、専門的、技術的な内容を多く含むことから、PIレポートにおいてできる限り平易な表現に努めるとともに、注釈を入れるなど、わかりやすくとりまとめしております。 また、より詳細なデータや、事例、用語解説等を載せたPIレポートの詳細版もホームページ等で併せて公開しており、PIレポートの内容については、意見はがきの集計結果において、「わかった」、「概ねわかった」とされた方が全体の8割以上となっております。
		情報提供 意見募集方法について ・周知広報などを強化すべきとの意見、PIの取り組みについて偏っているのではないかと、今後の情報提供。 等の意見がありました。	PIの周知広報については、福岡県、福岡市の広報媒体により事前にお知らせをし、また、周辺地域の公民館だよりの活用、報道機関への情報提供、街頭配布(チラシ)等により、幅広く実施いたしました。 また、今回のPIでは、滑走路増設計画に係わりの深い周辺地域住民のみなさまや空港利用者を中心に、PIレポートの街頭配布、周辺地域説明会や出前説明会の実施など、きめ細かい対応をしております。 ※詳細はPIの活動内容(P1～3)をご覧ください。

意見			意見に対する考え方
分類	件数	概要	
		意見の反映について ・P I の意見や周辺住民の意見等を十分考慮し、事業を進めてもらいたい。 との意見がありました。	今回のPIでいただいたご意見は、今後の検討に活用することになります。
4. その他	197 件	その他の意見として、空港経営について(借地の買収等含む)の意見、総合的な交通体系についての意見、その他についての意見がありました。	
		(意見の構成)	
		空港経営について(借地の買収等含む) ・増設を期として、現在の空港用地の中の私有地もすべて買収して、過去の精算をすべきと思う。これは、買収の年次計画を所有者と詰め、所有者は必ず売らなければならないなど特別法を制定すべき。 ・国家的事業にそれなりの法整備による断固とした措置を望む。 ・新空港に膨大な建設費がかかるとは云え、借地料を含めて長期間での比較などを示して欲しい。 ・H22.9.11の新聞に福岡空港は赤字空港となっています。それも1位です。滑走路使用料を地主に払っていますが、使用料が高すぎると思います。地主側に対して値下げの話をするのが必要と考えます。空港の移転がなくなって現行の地主は助かるので。 ・福岡空港は戦時中に建設された飛行場だが、その際に、土地の強制収用はあったかもしれないが、戦争中の負担を引きずるべきではない。 ・地主さんから少しずつ買い上げて欲しい。 ・増設されても赤字経営につがらない様望みます。 等の意見がありました。	社会的(歴史的)経緯から現時点においては、約1/3の面積を借地し運用しているのが実態です。 今後も出来る限り、買い取りを進めて参りたいと考えています。
		総合的な交通体系について ・九州新幹線・高速バス・高速線・高速道路等諸交通体系の充実。 等の意見がありました。	福岡の特色である陸・海・空が密接に連携した交通拠点機能を活かし、いつでも希望する都市へ速く・安く・快適に移動できる交通体系を確保して様々な利用者の利便性を高めていくことが重要であると考えています。
		その他 ・本当に出来るのか。 ・18.3万回でも不足した場合の対策。 等の様々な意見がありました。	現空港における滑走路増設は2032年頃までの発着回数に概ね対応可能であることから、抜本的な対応方策と考えております。また、更なる拡張は、周辺への影響が大きいため、現実的には困難であると考えております。
合計	1,643 件		

・参考－２

① 「滑走路増設計画について、何でも気づいたこと」について寄せられた意見

意見分類	件数	詳細	
検討内容に対する意見	526	1. 航空需要予測の精査について	48
		航空重要予測の手法・前提条件について	17
		航空需要予測の結果について	31
		2. 滑走路等の配置の検討について	196
		滑走路、誘導路の配置について	29
		滑走路の規格・仕様について	35
		増設計画全般について	34
		制限表面について	9
		安全性の確保について	89
		3. 施設配置計画及び拡張用地規模の検討について	56
		施設のゾーニングについて	40
		拡張用地について	16
		4. 航空機騒音の影響について	149
		航空機騒音の影響について	149
		5. 事業費・工期の検討について	61
		工期について	30
		事業費について	31
		6. 費用便益分析について	16
		分析手法・前提条件について	5
分析結果について	11		
検討内容以外に対する意見	663	1. 増設関連	346
		地域経済への貢献について	26
		航空ネットワークの充実について	29
		増設滑走路の早期実現について	182
		周辺地域への配慮について	24
		地域の活性化について	10
		空港周辺道路への要望	46
		ターミナル施設について	29
		2. 増設以外	119
		新空港建設推進	42
		周辺空港との連携方策で混雑緩和	38
		増設不要	39
		3. PIIについて	71
		提供する情報について	38
		情報提供 意見募集方法について	28
		意見の反映について	5
		4. その他	127
		空港経営について(借地の買収等含む)	37
		総合的な交通体系について	6
その他	84		
「滑走路増設計画について、何でも気づいたこと」について寄せられた意見の合計			1,189

②自由な様式で寄せられたご意見や説明会等での発言により寄せられたご意見

意見分類	件数	詳細	
検討内容に対する意見	247	1. 航空需要予測の精査について	22
		航空重要予測の手法・前提条件について	9
		航空需要予測の結果について	13
		2. 滑走路等の配置の検討について	42
		滑走路、誘導路の配置について	7
		滑走路の規格・仕様について	3
		増設計画全般について	12
		制限表面について	1
		安全性の確保について	19
		3. 施設配置計画及び拡張用地規模の検討について	31
		施設のゾーニングについて	24
		拡張用地について	7
		4. 航空機騒音の影響について	129
		航空機騒音の影響について	129
		5. 事業費・工期の検討について	14
		工期について	10
		事業費について	4
6. 費用便益分析について	9		
分析手法・前提条件について	6		
分析結果について	3		
検討内容以外に対する意見	155	1. 増設関連	44
		地域経済への貢献について	2
		航空ネットワークの充実について	1
		増設滑走路の早期実現について	7
		周辺地域への配慮について	7
		地域の活性化について	6
		空港周辺道路への要望	8
		ターミナル施設について	13
		2. 増設以外	27
		新空港建設推進	16
		周辺空港との連携方策で混雑緩和	4
		増設不要	7
		3. PIIについて	24
		提供する情報について	7
		情報提供 意見募集方法について	13
		意見の反映について	4
		4. その他	60
空港経営について(借地の買収等含む)	7		
総合的な交通体系について	1		
その他	52		
「説明会や懇談会等に寄せられた意見」の合計			402

③技術検討委員会へのご意見

意見分類	件数	詳細	
検討内容に対する意見	30	1. 航空需要予測の精査について	7
		航空重要予測の手法・前提条件について	6
		航空需要予測の結果について	1
		2. 滑走路等の配置の検討について	8
		滑走路、誘導路の配置について	0
		滑走路の規格・仕様について	1
		増設計画全般について	5
		制限表面について	2
		安全性の確保について	0
		3. 施設配置計画及び拡張用地規模の検討について	1
		施設のゾーニングについて	1
		拡張用地について	0
		4. 航空機騒音の影響について	12
		航空機騒音の影響について	12
		5. 事業費・工期の検討について	1
		工期について	1
		事業費について	0
		6. 費用便益分析について	1
		分析手法・前提条件について	1
		分析結果について	0
検討内容以外に対する意見	22	1. 増設関連	3
		地域経済への貢献について	0
		航空ネットワークの充実について	0
		増設滑走路の早期実現について	2
		周辺地域への配慮について	0
		地域の活性化について	0
		空港周辺道路への要望	0
		ターミナル施設について	1
		2. 増設以外	2
		新空港建設推進	1
		周辺空港との連携方策で混雑緩和	0
		増設不要	1
		3. PIIについて	7
		提供する情報について	1
		情報提供 意見募集方法について	4
		意見の反映について	2
		4. その他	10
		空港経営について(借地の買収等含む)	1
		総合的な交通体系について	0
		その他	9
「技術検討委員会への意見」の合計		52	

○構想・施設計画段階の情報提供等（P I 等）に寄せられたご意見一覧

意見分類		寄せられたご意見
検討内容に対する意見	1. 航空需要予測の精査について	航空重要予測の手法・前提条件について 32 件
		需要予測の根拠が明確ではない。⇒この点についてやり直しを求めたい。航空各社のコメントを取ったのか。LCCに需要の確認を取ったのか。根拠がなく推測だけが独り歩きしている感を受ける ①航空各社のコメント確認 ②現時点で乗り入れ希望の待機状態にある航空会社は何社あるのか 上記2点について回答がほしい 発着回数の増加が予想されるので滑走路増設としているが本当に増加するのか疑問である。九州新幹線全通により航路廃止のニュースがあるがこの影響は無視されているようです。地下鉄も含めてこの種の官製レポートで顧客増加、採算予測が当たることはまれです。PIレポートは滑走路増設のための理由付けをしているだけのものだと感じられます。これ以上借金を増やさないで欲しい。本当に発着枠不足なら空港利用時間を早朝深夜各1時間計2時間の延長で対応可能と思われます。北九州、佐賀空港に振り分けるための大幅な補助金で増加を吸収し人口減の影響で近未来は減便されるまでをやり過ごせるのではないのでしょうか。現状でいかに対処するかの議論が先行されるべきです。 滑走路間隔210メートルはなぜ必要か不明 間隔を少なくすれば、用地費用や周辺への騒音も少なくなるのでは？ 数年後に想定外のことはないか（需要の少ない、不景気である） 新幹線全線開通により、いずれ福岡～鹿児島路線廃止（10便程度）になるような予測が全く欠落している。 平成23年（2011年）九州新幹線3月12日開業見込みで航空機との競争もJRも力を入れるとのテレビ、新聞で見ますと大きな空港はなくてもと思います。 国際線の将来は大型化か小型化か。 検討の前提条件は“中位ケース（世界経済順調回復シナリオ）”となっているが、そこまで順調に回復するとは思えないので、かえてこれくらいの計画でちょうどよいのではないかと思います。 アジア規模の経済成長を上位に見すぎるのは危険である。ただその上で、福岡を中心とした経済（九州）発展を踏まえ、受け皿を準備する必要性は感じられた。費用対効果を慎重に検討し、増設ありきの前に、周辺の佐賀や北九州の空港の存在意義も再考して欲しい。 将来の需要予測は下位ケースで充分である。事業費が途中で大きく狂う事が無い様。その場合の責任を明確化して欲しい。（今迄の他の事例で誰も責任をとっていない） PIレポートP3の福岡市のみが2025年まで人口増の予測の根拠が分からなかった。発着回数の実績から滑走路増設の必要性は理解出来た。 新空港建設計画はどこへ行ってしまったんだろう。あの時の議論はいったい何だったんだろうと思ってしまいます。今回のPIレポートにしても、日本の経済成長見通しは楽観的すぎると思います。 増設計画の基礎となる需要予測に疑問がある。まずこれまでの需要予測はことごとくはずれて来ている事。次に実績から明らかな様に、すでに右肩下がりをはっきり示していること。さらに、羽田空港のハブ化による国際線の伸びは期待出来ず、また新幹線の開通による鹿児島便の大幅減が見込まれていないことなどが理由です。増設計画は慎重にすべきであると考えます。 福岡ー宮崎、鹿児島、伊丹線などは、新幹線の影響で廃止になる可能性もあると思います。そのような影響も考慮して旅客を見込んでいいのか疑問に感じました。アプローチ方法は、新しいランウェイにも両方にILS設置？ 需要予測の見直しを！！ PIで発表された需要予測はあらゆる総合的な調査の基に行われており、精度は高いと思われる。ところがその後世界の航空機の流れはLCCが急速に増加し、小型機へのシフトも加速されられると思われる。20万回を超すのも時間の問題と思われる。 九州新幹線の開業により、福岡空港を利用する人が増えると思う。その想定に対処出来る計画にして欲しい。 ・需要予測の際、新幹線事業と高速道路無料化等と平仄が合っているのか。 ・空港処理能力の誘導路平行化による向上が考慮されていない。 ・新しい計画方式で、過去の例えば10年前の「予測」を入れ、実際のデータと比べることをしていない。国の説明会では図等新しい予測計算式の適用と検証がない。 ・軍事利用の度合いが高まる。 ・騒音被害が増える。 ・嵩上げによる又は近接する二つの滑走路による航空機事故が起こる。 1.動きが遅すぎる。もっと早く次のステップにできないのか 2.PIで意見を求めるのはいいが具体的に市民に同意して欲しいのかがわからない 3.資金面の調達が肝心なのに、全く関心がはられていない 4.国への陳情状況がこの資料ではわからない 5.具体的資金調達のため、基金を設立してはどうか 6.市民からの募金を募る方法も検討してはどうか 7.LCC各社（特にアジア系統）からの意見聴取を行ったのか。意見の詳細が分からない 8、需要予測の根拠が明確ではない。⇒この点についてやり直しを求めたい。 ・需要予測の手法について、最近の国内の新設空港ではことごとく実績が出ておらず、無駄な空港ばかりできている。厳しいケーススタディーをお願いしたい。 ・概要版13ページには、時間帯別発着回数に谷間が十分あり、詳細版49ページには新幹線からの転換分の予測があるが、実際には高速道路へ転換する可能性もあるのではないかと。フェリーの発着回数も大幅に増えている。 ・GDP成長1%という予測は可能性が低い。現状維持になるのではないかと。

意見分類	寄せられたご意見
	・人口やGDPの値でもって航空機の需要が増えるかと判断するのは、ずさんではないか。もう少し確実な要素を元に検討しないといけない。需要予測はそういった要素を加味してやり直すべきではないか。 ・需要予測については、人口と経済が右肩上がりになれば、航空機利用が増えるというのはやはり独善的と感じる。そうならないかもしれない。 ・詳細版19頁の需要予測について、高速道路が無料化すると車の時速が70kmになって、と記載があるが、通常、無料化すると近いところは飛行機ではなく車を使う人が増えると思うのが一般的ではないか。また、新幹線が新しくできると、福岡―鹿児島便の利用者は減ると思う。 ・詳細版46頁に、滑走路を増設すると、今まであふれた利用者を吸収できると書いてあるが、あふれた利用者というのを具体的に示して欲しい。確かにお盆やお正月はそうかもしれないが、それ以外は、搭乗率が上がっていないのが現状ではないか。 ・需要予測について市営地下鉄の見込み違いもあり、こういうことを謙虚に受け止めて欲しい。 ・日本のGDPが下がっている、経済成長を前提とした需要予測は当たらないのでは。 ・今後の需要では国際線は伸びるが、国内線は横ばいという。九州新幹線も来年3月に開通する。久留米等の南の地区は関西、関東までそのまま行けるので新幹線は増える。空港の需要予測はそこを見込んでいるのか。 ・政府は観光立国を目指すという方針のもと、将来的には年間3000万人の訪日外国人を呼びこもうと取り組んでいる。需要予測にはこれらの動きが配慮されているのか。 ・福岡では、中国からのクルーズ船による観光客などこれまでとは違う勢いで増えている。これらを需要予測に考慮しないといけないのでは。 需要予測に関して、例えば2000年以降県の需要予測では右肩上がりの需要予測を立てていたが、実際10年間経って国内はガタ減り。ということは、需要予測の前提条件や設定が誤っていた事実を示していると思う。少なくとも過去の需要予測について、その妥当性、手法、前提条件の設定等について検証し、反省も踏まえた上で今回の需要予測を出されているのかどうか 需要予測ですが、航空機の小型化が進むから増便とか言っていたが、(搭乗席が)空いているから航空会社は小型化しているだけであって、小型化したから増便になるというのは通らないと思う。航空会社は採算性を考え、小型化していくけど、それが増便になるとは思わない。日本航空があんなことになって、どこの航空会社も不採算路線は当然、飛ばないようにするので、国内需要はそんなに伸びるものではないと思うし、鹿児島県などは新幹線ができれば、ほとんどの人は新幹線を使うと思う。そうしたら、国内は横ばいよりも、どちらかというと減りがあるのではないかなと思う。 羽田の容量制約を考慮するのであれば、羽田路線の機材は小型化ではなく、大型化するのではないかな。 「現状の福岡空港における国内、国際の航空貨物は、ほぼペリー便の利用であり、将来も同様と想定し、発着回数の計算には考慮しない。」とあるが、小型化がすすめば、ペリー便では貨物を積みめないの(A320やB737ではバルクしか積みない)、この想定はおかしい。 LowCostCarrierの世界的な進出状況及び日本進出の影響を考慮しておく必要があるのではないかな。 工事行程と中国、東南アジア等の経済成長を十分勘案し、需要予測に反映させる必要があるのではないかな。 前提条件で用いられた指標のうち、「人口動向」と「経済成長率」については、現実を踏まえるという点で、採用は妥当だと思う。但し、「路線数」と「利用実績(2008)」については、燃料高騰やリーマンショックなどの影響を受けて極端に落ち込んだ数値が出発点となるため、かなり下振れした予測値になっているのではないかと懸念している。 航空機の小型化傾向は、確実であり、国内やアジアの格安航空会社の参入で、発着回数が増える可能性の方が大きいと考える。アジアのゲートウェイとして福岡の発展を図るためには、処理容量にゆとりを持って積極的に誘致するという姿勢が必要である。福岡経済の意欲を高揚させるためにも前向きな数値予測を期待する。
航空需要予測の結果について 45 件	現在のままで空港機能が本当にパンクするのか？将来予測が適正であるかまだに信じられない。増設ありきの議論だけでなく、空港周辺の整備を行い福岡市の玄関として博多駅と一体となった整備を期待します。 現在知る限り世界でも一番使いやすい空港だと思っています。現在の場所がベストであることは間違ありません。今後の使用回数伸び率予測については余り的確とは思っていません。 増設案が現状では一番良かったと考えています。 これから、北九州や佐賀など知らない空港との分業制(24時間や貨物専用など)での利用計画などを考えて行くべきだと思います。 また、ツアー客のコースによっては佐賀や北九州や他の空港へ回してもかまわないと考えます。 これまでの物作り計画でなく経済圏を動かす様な大きな視野で先を見据えた航空政策をやって頂きたい。 県の人には無理ですかね。 増設については、そんなに必要なら下月隈や東月隈方向にスタジアムをつぶしても出来るのではないかなと思っていました。道路は立体化すればすむことだと思いますし海上計画案と経費はあまり変わらないのではないのでしょうか。 思いつき案で申し訳ありません。 ①容量の検討は一日のおさまりではないか。年間何万回というのは納得できない。 ②空港は当初計画の何倍もの事業費となっているのが通例だが大丈夫か。 ③あの辺りには文化財はないのか(工期)。 色々な角度から見て、データの如く需要が伸びるとは思えない、電子、通信工学の発展から移動者が減少するのではないかなと思う。しかし安全率向上のため増設計画に賛成する。 公的機関の需要予測については、常に増大傾向になっているが、期待する結論を導き出すための方便として作成されているように感じられる。福岡空港の発展は地元住民として望んでいるがムダな税金投入とならないよう願いたい。 需要予測、便益分析等、検討を行った事項について、1年後、2年後、5年度・・・に本当に正確にまちがいがなかったか、又は正しい結論であったのか検証出来る様にしたいと思っています。 福岡空港の航空需要予測に疑問を感じます。国内・国際線ともに利用は減少すると思います。

意見分類		寄せられたご意見
		人口減少社会の到来している現在、本当に需要予測通りになるのか再検証が必要では？ 観光・企業活動など人の行動範囲は拡大している。人口が減少しても航空需要は大きくなる。 旅客数の予測は大丈夫？過去（各空港開港時の予測の必要以上の増の見間違い実績）の計算上の見誤りが考慮されておりますか？又、増発便での騒音（寿町住）。今でもマンションの真上を通過しておる状態をどう考えていますか。 P4の両「実績と予測」に関して、どちらのグラフも2000年度をピークに減少しているにもかかわらず、将来的には増加する予測になっている。前提条件にしても、上位・中位が上向き、下位でも横ばいと、「まず増設ありき」の予測となっていることが大いに心配です。近年開港した地方空港状況からも福岡空港だけは、今後も増加すると言えるのでしょうか。 「将来予想」は常に需要増の右肩上がりという試算自体、見方が誤っているのではないかと？そもそもピーク時の離発着を分散させるという考え方はないのか？ 10年後、20年後の人口の推移、移動の予測、物流の予測を立てた上での計画が必須であろうと思います。 需要予測を現実的にとらえる必要性を強く感じている。 これから人口も減り、高齢化していくのに、本当に予測のように都合良くなるのでしょうか。他の空港の予測も実態とあまりに違うので、増設の根拠自体が疑わしく思われます。本当に必要という説得力にとほしいと思います。 発着回数予測だが、九州新幹線的全線開通もあり、もっときびしく予測した方が良いのではないかと。 真の航空需要に応じる施設計画を望む。 将来の予想は予想であって本当に発着回数が増えるのか、疑問にも思う。新規オープン空港は赤字が続いており、採算ラインも考えて工事を行って欲しい。 以前の新空港案などに比べるとずいぶん現実的な計画になっていると思うが、旅客数や発着回数は本当にそんなに伸びるのでしょうか。他の空港の予測が実態と大きくかけはなれていたのを見ると、ついつい疑ってしまいます。 需要予測が甘い気がする。旅客数増えるか？誘導路が平行にないから混雑しているのでは。 需要予測や費用対効果についての第三者機関評価を教えて欲しい。 用地を借用では無く、国で購入した方が良く考える。2本にするほど需要が増加するかが疑問である。 航空需要予測が過大！下位ケースより下回る。 福岡空港の利用者は多くなる見込みは確かか？ 今後、旅客数が微増すると予測されていますが、将来的な少子高齢化の傾向からすると、減少する可能性が高いのではないのでしょうか？ただし、物流（貨物）は、大いに増える可能性がありそうです。（東南アジア地域からの輸入により） 予算額に対し、将来需要見込みが少なく感じ、国内線は新幹線が充実していくとそこまで需要がなくなると思います。なので国際線増便が成功するなら、増設は良いかとも思います。まずは福岡と九州の国際化運動が滑走路増設よりも重要だと思えます。後北九州と佐賀空港もあるので協力し、上手に使用できたら、たくさんお金を使わずともいいのでは。 基本となる需要予測の手法が不明確と思われる。公共事業の需要予測は大半が過大であることはこれまで多くの事例があり、信頼性は極めて低い。始めから事業ありきでスタートしている。 旅客数、発着回数、将来計画は甘すぎるのでは、現在の減少傾向がV字回復するには、アジア経済成長が見込まれているが、全く不透明。国・県をあげて積極誘致必要。 国は、今迄空港を作る事と（利用見込みの甘さ、税金の無駄使い）公共事業の拡大に目をむけていたが、誰も責任をとらない。今回は、増設という事に落ち着いたが、利用数の見込み等は大丈夫なのか？ 国内線の旅客数、発着回数は、少子化による人口減少、IT化の進展、新幹線整備、高速道路の無料化、円高・産業の空洞化などにより減少すると考える。需要予測については最新のデータ（世代別旅客数、GDP、為替相場、利子率等）に基づき、毎年見直す必要がある。 1.本当に増設が必要なのか需要予測の妥当性はどうか。将来の予想が難しいのは分かるが説明が通りいっぺんで、なお釈然と腑に落ちない。 2.空港問題は基本は騒音問題であるが、現時点でも騒音は市民の受忍限度を超えているというのが実感である。（たとえ防止法の範囲を超えていないとして）。受忍限度の早急な見直し。即ち、騒音防止法の改正を迅速に進めてもらいたい。その点からも環境アセスメント「誠実に」実施する事を望む。 ・需要予測の算出方式が新しくなっているので、数値が高くなっているのではないかと。 ・発着回数が増加するという予測は誤りではないか。そもそも、より重要なのはピーク時となる11時台の発着回数。なぜ総発着回数の予想ばかりするのか。また、需要予測は市営地下鉄七隈線の需要予測を倍に算出した悪名高い運輸政策研究機構に依頼したのか。 ・滑走路処理容量が年間18.3万回、2032年の需要予測が中位で18.1万回、この差はなぜあるのか。 ・需要予測や費用便益検討の結果について、最近開港した神戸空港や北九州空港でも同じような手法で検討したのか。その検討結果と実際の状況は合っているのか。 ・需要予測は甘くないか。2008年に年間離発着13万4000回、1日の離発着30回の予測値が出ているが、格安航空会社の参入で20万回を超えるような需要が増えるのではないかと？クルーズから格安航空会社へ乗り換える人が増えるかもしれない。 ・国際航空貨物は需要予測を含めてどう変わるか。 ・貨物量はどうか伸びるのか。北九州空港ではターミナル増設、中国からの貨物扱いが新規参入したがこれらとの関連は。 ・需要予測について羽田の国際化や高速道路の無料化など変動要因が多々あり、航空業界としても難しいと感じている。この通り増えていくかわからない。今後の環境変化に応じて、臨機応変に精査していくことが必要。また、成長戦略会議の議論にあるように、第三者による評価も必要と思う。 ・需要予測について、本当にこんなに伸びるのか、感覚的には数字が大きいように感じる。 需要予測はいつ行ったのか。今後、需要予測を変えなければならない可能性はあるのか。 ・航空需要の予測について、国内便は横ばいとしているがそれでも過大ではないかと思う。 ・海外からの利用は増えるのか、増加分が福岡空港の需要となるのかはわからない。5年毎に見直すようなことも必要ではないかと思う。

意見分類		寄せられたご意見
		・航空需要予測について、2002年から5年間は発着回数が下がり、2008年は13万4,000回に下がっているが、10年後の予測は16万1,000回と急に上がっている。この予測は間違いではないのか。 地方の他空港と連携を図りながら、その事業を行うということだったが、説明では、他地方の空港連携が全然出てこない。これは、どういうことか。統計的には、利用客がアップすると書いてあるが、本当にアップするのか。 今回の需要予測は、当初から計画を進める事を目的に算出された数値であり、科学的根拠に欠けていることから、新誘導路建設を含めて、福岡空港への第二滑走路など一連の福岡空港整備計画そのものの議論や検討が無意味であるため、今後の福岡空港整備に関する一切の事業を中止することを強く要望します。
	2. 滑走路等の配置の検討について	滑走路、誘導路の配置について 36 件 1.国際空港として九州に滑走路増設(本州よりも)は理解できる。 2.既設・増設滑走路間の距離が判らない。既・増同タイミングの離発着に於いて、安全性が担保できる距離なのかどうか気になる。 東側の滑走路を増設がよいと考えます。 西側には都市高速道路があるので現実的でないと考えます。 東側地域の立ち退きなど早期着手が望まれていると考えます。 国内線ターミナルから増設滑走路への動線として ・南側の過走帯、安全区域を滑走路同様の基準として運用すると効率的ではないか？ ・現滑走路を通過する南北の誘導路を拡幅すれば安全性が増すのではないか？ 滑走路間隔210メートルはなぜ必要か不明 間隔を少なくすれば、用地費用や周辺への騒音も少なくなるのでは？ 数年後に想定外のことはしないか(需要の少ない、不景気である) 2本の滑走路が近く、安全性の確保にやや不安を感じる。 滑走路と滑走路の間の距離について、安全性が確保出来るのか気がかりです。また滑走路の事故により、二本とも閉鎖される状況を回避する方法があると、より福岡空港の信頼性と利便性が高まります。 現滑走路と平行に滑走路が出来ると、以前あったような勘違い事故が起こるのではないかと心配です。 滑走路間200mの空港は例がないので、実際運用がうまくいくとは思えない。 1m高くするというが、オーバーラン対策は？ 本計画は「ズサン危険」としかいいようがない！ 都市の近くにある珍しい空港でアクセスが非常に便利であり評判は良いが、その分危険も多い。必要十分の滑走路の距離の確保と安全対策をしっかりとお願いしたい。 現滑走路と新設される滑走路間隔が充分に取れるか疑問に感じています。自衛隊・海保・警察・消防・回転翼機離着陸への影響はないのでしょうか。 狭い現APIに新滑走路増設は無理。特に既存滑走路を横切っての現エプロンへの誘導路は危険ではないのか。 滑走路同士が近くて、安全性は本当に大丈夫か？進入等離発着に支障は生じないか心配な点が多いのではと疑問に思っている。 大体理解したが、現在の滑走路と国際ターミナルの間に2本目をつくるとのこと。狭い感じがするのですが、大丈夫なのか心配。 増設滑走路と新設平行滑走路の間が狭いように思える。従って、現滑走路を国内ターミナル側に50m程度移動できたらいい。便数緩和(2本にする理由)であれば、2本同時離着陸が想定される。その為の安全設計が望まれる。 平行ではなく直交した方が良いのでは？ 需要予測が甘い気がする。旅客数増えるか？誘導路が平行にないから混雑しているのでは。 滑走路の間隔を210メートルは安全な距離でしょうか 増設滑走路の使用の安全性(現滑走路との間隔210メートルと1メートルの段差) 施設配置計画について、旅客ターミナル地区は「現状エリアで必要な用地規模が確保可能」とされているが、こういった検討を経てこのような結論を得たのか疑問に感じた。 ・特に国内線地区において、将来の増便に対応するスポット数が確保できるのか ・国内線地区、国際線地区ともに平行誘導路は1本ずつしかないが、地上交通の混雑はどうするのか ・現一増の間隔が210メートルで安全性は大丈夫か？ 増設滑走路レベルが現在の滑走路より高くなるのが心配だ。少し費用が多くなっても同じレベルに出来ないか検討してほしい。 新設滑走路を出発専用と位置づけしているのなら34側(南側)末端に国内線ターミナルがある東側の平行誘導路と結ぶ取付誘導路が必要ではないのか？北風時34側からの出発はかなりの大回りになる。 平行滑走路と既存の滑走路の間隔109メートルは、狭すぎるのではないかと安全性に疑問。また、新滑走路の2500mは短く、どうせなら既存のものも含め、新滑走路は3000m程度は欲しい。これにより、ボーイング747やエアバスA380が就航でき、チャーター便などのあらゆる需要に対応できるし、年々旅客数が競争が激化するアジアの旅客需要に対応でき、九州のハブ空港としての役割を担う条件の一つになる。 ①増設分は最大1m高くすることだが、既存空港施設への影響はないか。また、進入用ということだが、都市高への影響はないのか。 ②滑走路の問題210mは適切か。 ③①に関連して既設滑走路と新設滑走路の不具合はないか。 ④北側なり南側を買収し、同長で増設すべきではないか。 ・滑走路が二本に平行にできて、離発着時等にニアミスの可能性が増えて危険ではないのだろうか？

意見分類		寄せられたご意見
		・平行誘導路と新滑走路の間隔が狭いことで運用に支障はないのか？ 新しい滑走路はもとの滑走路に対して平行な滑走路でいいのでしょうか 現滑走路と増設滑走路との間が210メートルとの事、安全性が心配である。 増設は必要と思います。在来滑走路と新設滑走路間が狭いのでは？と思います。外国のハブ空港や閑空でも2本の併行滑走路間は広く取ってありますが、運用安全面での問題はありますか？お尋ねします。 ・滑走路の位置を南にずらせば、買収面積を減らせるのではないのか。 ① 博多区半道橋の住人。国際線ターミナルは移設するのか。 ② 同西側の空港内の取り付け道路は変更されるのか。 ・増設される滑走路は2mも嵩上げになる。安全面、特に事故があったときには、この2mの段差で大惨事になってしまうことはないのか。嵩上げ2mに対してパイロットはどうなのか。 ・現滑走路と新滑走路と間が210メートルしかないが、航空安全上は問題ないか。 ・新滑走路により、西エプロンが窮屈になるが、安全上問題はないのか。 昔は、工場跡や資材置場など殺風景な場所で、そこにマンションが大分建ってきた経緯があり、騒音についてももう少し我慢してもいいのではないかと思っている。私個人としては全然気になりません。私は運航する方の安全性をもっと優先して欲しい。滑走路も2,500mを2800mにして、むしろ嵩上げせず都市高速を、費用がかかるかもしれないが、少しずらせば良いと思う。 滑走路をどの位の高さまで上げるのか。その時の騒音はどうなるのか。1mも上がれば相当な騒音になると思うので、その場合の騒音を測定してもらいたい。町内にも、常設の騒音測定器を備えてもらいたい。
	滑走路の規格・仕様について 39 件	PIレポートは大変わかりやすかったです。 何人の人が手に取ったか疑問です。 このような内容だかわかりにくい渡した方です。 なぜ滑走路が短いのでしょうか？短じかければもっと短いのもいいのでは ①飛行機のサイズが小型化しているのは分かるが、増設分も2800mにした方が運用面で楽なのではないか？ 国内線ターミナルから増設滑走路への動線として ・南側の過走帯、安全区域を滑走路同様の基準として運用すると効率的ではないか？ ・現滑走路を通過する南北の誘導路を拡幅すれば安全性が増すのではないか？ 3.現行2800m滑走路があれば、今後航空機の性能向上及び747の廃止により、新設滑走路の長さは、2000mで充分である。2000mの滑走路の場合、買収する土地が大幅に減少することから、コスト削減になるはずである。 増設滑走路を小型機専用とした時に、滑走路の大きさが長さ2000メートル、幅50メートルあればよいのでは。長さについては現地の状況に応じ短くしては。 2本目の滑走路の長さは2500メートルですが、成田のように短く作ってしまい、あまり役立たなくならないように横風なども考えて2800メートルの長さは必要だと思います。税金のムダにならないようにもう一度考え下さい。 ※アンケートの内容が、空港のゲートで急いでいる人に手渡されたにせよ内容は難しく時間がかかってしまいました。 提案 2800メートルにするには(2500メートルでも用地拡張が必要なら、なぜ現滑走路と同じ2800メートルにしないのか。) ①北部榎田は1.2丁目(3号線東側)土地買取り、移転させる。 ②東那珂3号線東土地買取り、移転させる。(西日隅2丁目の3号線東) こうすることにより、増設滑走路西側に障害物が無くなり安全に上昇、下降出来るのでは。 3000メートル級の滑走路が一本欲しい。(エアバス向け) 現計画は理解できるが、現滑走路の3000メートルに延長化や、増設滑走路の3000メートル延長化などの可能性をより具体化してもらいたい。 どうせ作るなら中途半端にならないで欲しい。用地拡張エリアをきちんと検証して、将来性のある滑走路にして欲しい。2500mで足りるのでしょうか。 新しく作るなら、滑走路を4000メートル級にして国際線の長距離化に対応して欲しい。 騒音は慣れていますが、騒音のある所はそれだけ利便性があるので「ガマン」しています。 主として出発機用として計画するならば、路長3000mが必要(最低でも2800m)。長距離ジェット機に対応する為。 南側の用地拡張をもう少し広げて新滑走路も2800mにはできないのでしょうか。 せつかく増設するのなら3000m級にして発着能力をもう少し増やしたらどうか(将来の事を考えて)。 増設滑走路2500mとなると現滑走路より300mも短いですが、これでは効果が小さい。増便を確実にするには3000m級が望ましいと思います。3500m程度ほしいが、2500mでは将来「月旅行のシャトル発着」は無理か？2500mでは計画に「夢が無く魅力が薄い」と思いました。計算だけの計画にはおもしろみがないですネ。 「制限高さが低くなる」に対して、直接的に利用者が受けとる影響は？周辺住民だけに関係することなのか？ 航空機体の縮小化、多頻度化の方向に対して滑走路の規模は適正なのか？(もっと小さく→規模や工期短縮は図られないのか？) 滑走路はもっと長くする必要があるのではないですか。 増設スペースの確保はもっと拡張して欲しい。ターミナルも広くしたいし、滑走路ももう少し長くしたい。日本一便利な空港を日本で一番快適な空港にしたい。 以前ニュージーランド直行便(ただしガムで給油)がありました。将来を展望した場合、滑走路の増設だけでなく滑走路2800メートルをこの際延長すべきと考えます。益々国際化が進み遠距離の直行便が必ず必要となる時期が近いうちに来ると思います。将来に禍根を残さないためにも、是非計画に加えて欲しいと思います。 将来移転は当分不可であるのであるから、思い切って西側都市高速道まで拡張する。従って滑走路も3000メートルに延伸さ

意見分類		寄せられたご意見	
		せる。	
		なぜ2500メートルの長さなのかわかりにくい。現滑走路と同じ長さでもいように思う。	
		どうせ増設するなら、3000メートルの滑走路にしてほしい。	
		主滑走路は冷戦期から2.8キロメートル長では747ならずとも運用がエンジン性能とペイロードに大きな足かせになりすぎ、3キロメートルは必要だったはず。短滑走路は2.5キロメートルだが、どういう風に使い分ける考えなのか。	
		滑走路の長さが短いように見えるが発着には問題ないのか。	
		平行滑走路と既存の滑走路の間隔109メートルは、狭すぎるのではないかと？安全性に疑問。また、新滑走路の2500mは短く、どうせなら既存のものも含め、新滑走路は3000m程度は欲しい。これにより、ボーイング747やエアバスA380が就航でき、チャーター便などのあらゆる需要に対応できるし、年々旅客数が競争が激化するアジアの旅客需要に対応でき、九州のハブ空港としての役割を担う条件の一つになる。	
		①増設分は最大1m高くするということだが、既存空港施設への影響はないか。また、進入用ということだが、都市高への影響はないのか。	
		②滑走路の問題210mは適切か。	
		③①に関連して既設滑走路と新設滑走路の不具合はないか。	
		④北側なり南側を買収し、同長で増設すべきではないか。	
		滑走路の長さが充分に取れるかどうか、事故に関しては不安が残る	
		2500メートルの滑走路で、どの大きさの飛行機が使えるのか分からない。また同時使用が出来るのかも分からない。作ったのはいいが、使えない滑走路となる可能性があるのではないかと。	
		増設において相当の年月、工費がかかることからアジア経済の動向も見極め、アジアの偏重の目標から世界規模での整備が必要と考える。レポートの工期をもってすれば4000メートル級の滑走路整備を考えるべき。	
		以前もお聞きしたことがあったかもしれませんが 新滑走路の早期運用と工事費削減につながるとおもわれる 長さ2500m／幅 45mの滑走路ではだめでしょうか 他の空港では この規模のものが幾つかあったとおもわれます 安全上 幅 60m必要とあればそれでいいですが 理由が明確であれば教えてください。	
		長さを再検討してはどうか？長い方が良いのでは？	
		何故滑走路(増設分)を同じ長さにしないのか疑問に思いました。	
		滑走路3000m以上にしてください。	
		新しい滑走路をもう少し長くする必要があるのではないかと。	
		4000メートル×2が必要 A380用 BPB	
		福岡空港の新滑走路増設大賛成です。早期完成期待します。個人的意見としまして、コスト削減と早期完成につながるかわかりませんが 長さ2500mの幅45mの滑走路でも十分と思われます 2本の滑走路間も少し広くなり周囲の余裕もできるように思われます。	
		・増設滑走路の延長が2500mだが、安全性に問題は無いのか。	
		昔は、工場跡や資材置場など殺風景な場所で、そこにマンションが大部分建ってきた経緯があり、騒音についてももう少し我慢してもいいのではないかと考えている。私個人としては全然気になりません。私は運航する方の安全性をもっと優先して欲しい。滑走路も2,500mを2800mにして、むしろ嵩上げせず都市高速を、費用がかかるかもしれないが、少しずらせば良いと思う。	
		滑走路長のさらなる短縮運用には絶対に反対です。過去にオーバーラン事故も起きているし、安全性も変わらないようなことがステップ4のPIレポートに書いてありますがようなことがステップ4のPIレポートに書いてありますが。滑走路長を標準の2、500m以下にするなら安全性は低下すると言えません。	
		増設計画全般について	
		51 件	増設滑走路は基本的に離陸専用として運航する位置づけとなっていますが、ピーク時など過密時間、離陸待ちの航空機でエプロンが混雑し到着機がターミナルビルに着くまで時間が掛かる事はないのでしょうか。
		福岡空港は、博多駅とも近く便利な空港と思います。当面は滑走路増設で対応出来ると思いますが、近年言われるハブ空港を目指すには、近接しすぎている2本の滑走路だけでは物足りない気がします。	
		大型機は数を減らしているの2500メートルRWで離発着可能である。伊丹のように平行RWなので事故対策に努めてもらいたい。	
		伊丹・成田など平行滑走路のRWの長さの違う所、いろいろわかりづらい経路等でトラブル続出しています。わかりやすい経路と両RWにILSをつけて下さい。(できれば)	
		空港の周りで飛行機を見ていると人多数です。その人達のウォッチポイント無くなさないように建設して下さい。	
		空港東方側の山を削り平地にし、移設場所とし、周辺の危険設備、施設、会社、住宅等を移動してもらう様にします。	
		発着を分離するのは効率化に繋がりが良いが、航空機が滑走路を横切ることから管制官の増員やレーダーなども充実して欲しい。	
		各滑走路間210mはハブ空港などと比べると狭いので、離着陸の安全体制に万全を期する設備～管制機能を有すること！ 発着回数ができるだけ多くなるような滑走路増設計画にして頂きたい。(土地を出来るだけ広く購入する)	
		将来は博多の森方向に横滑走路(3本目)を作ってもらいたい。	
		アジアのハブ空港をめざすとなれば、規模からして少しおそまつかなと思う。韓国、シンガポールに負けてますよ。	
		現位置での増設案を採用したのは正解であった。	
		①正常時には二又瀬方向からの進入と思うのですが、構想の検討内容の様に、多少用地拡張の必要性があるがこれが正しいと思います。	

意見分類	寄せられたご意見
	②以前に発生したエブロンから滑走路進入時でのニアミス防止は増設滑走路の場合、さらに管制塔の位置や機器などや大幅に見直し再発防止を図って欲しい。 国際的に4千メートル級整備で3500メートルが当たり前の時代に整備するなら、現2800メートルを3300か3500メートルに左右を伸ばし、新2500を2800メートルとし、航空事故での機能停止を防ぐ意味でも間はもっと離し、3500メートルの左右の端にターミナルへの迂回導入路を整備すべきだ。やはり、先は、より周辺の土地確保が困難になるし、数十年先に、出し惜しみの金の無駄使いと言われぬように、ある程度は、余裕と生金を使う形に考えるべきでは。 滑走路に面する道路の地中化による滑走路の延長化、北側に延ばす方法を検討すべき。 大型機用・小型機用・プロペラ専用滑走路が設けられる位の規模が欲しい。 平行滑走路を工事するならば斜め滑走路も同時に工事すれば良いと思う。糟屋郡にも説明が必要なのではないでしょうか？夜は私の家にまで騒音は聞こえます。 福岡空港では現在でも飛行機のグラウンド走行が複雑だと思う。滑走路を増設すれば、動線はさらに複雑さを増すはずであるので、誤進入など安全性の面が心配である。安全性については極めて慎重に精査・判断すべき。 工事が始まれば、夜間工事との事で地域の住民の方への騒音や交通の配慮が必要では。増設滑走路も計器着陸出来るものにしてほしい。 新滑走路で発着枠の増は理解できるが、「非精密進入方式」の滑走路を増設した所で効果はあるのだろうか？また滑走路と滑走路の間のセパレートが取れていない為同時離発着は不可なので大きな混雑解消とはならないのでは。また悪天候時、計器着陸方式(ILSアプローチ)でないと着陸出来ない状況になった場合、16L/34R既存滑走路のみで着陸を行うと逆に変な混雑になるのでは。また既存の空港を運営しながら工事を進めてその間の運航に影響は出ないだろうか。空港拡張も大事だが、もう少し早朝・深夜に離発着が可能になるように努力すべきだと思う。近隣の騒音問題もわかるが、新空港を作らなくて既存の空港でやるのであれば、ある程度運用時間の拡大も進めてもらいたい。07:00～22:00の間しか時刻設定が出来ないのももったいないと思う。東京往復を深夜・早朝利用するのなら北九州空港の方が便利だから、これが同じ時刻で福岡空港で実現出来れば利用客増にもきつと繋がるのでは。 過般、ガルダ機の機長曰く“滑走路が短すぎた”旨。誤認を防ぐ為、「カサ上げせず、2800m」として都市高速代替、高さ制限して用地も広くとり、運航上安心出来る余裕ある空港を希望。先の海上案に比すればぐっとお得な筈ですが。 現在の滑走路に平行して増設されるため、飛行の進入あやまりによる大惨事の発生が心配。 滑走路に改良するというのは理解しました。その上で、停電時用の対策を第二滑走路に入れて欲しいと感じた。 増設滑走路が2500メートルかつ非精密進入であることに少し疑問があります。2500メートルで足りるのか(無理に今の空港施設内におさめようとしなくてもいいのでは?)。悪天候の可能性も考えられると、コスト面ばかり気にせず、精密進入にし、両方の滑走路の機能を最大限にいかせるようにしてほしい。 ・高速道路が邪魔になるなら、道路を移設する方法は考えられないのか？ ・増設滑走路も精密進入対策としておく方が、利用価値が高まる。 大雨時に上牟田川、御笠川へ空港内排水の影響について。滑走路と誘導路に囲まれたエリアのポンディングと調整池で対処しているが、ポンディングエリアの減少に伴い調整池等の容量増は必要かどうかレポートでは分からなかった。 滑走路前・後の安全区域の延長増を検討願います。 福岡空港東側の道路等については、地下化するなどでスペースを少し確保出来るのでは。南側の高速についても地下化が可能では。これらにより、もう少し広く使用できないか？勝手な意見ですみません。 滑走路増設し、1本目を離陸専用、2本目を着陸専用とした場合、大阪伊丹空港と同様に運用している滑走路を航空機が横断することになるが、その場合の安全性確保(管制エラーの防止策や航空機誤横断の防止策など)について、航空管制官や運航乗務員の意見についてはどうなっているのか。 福岡ー宮崎、鹿児島、伊丹線などは、新幹線の影響で廃止になる可能性もあると思います。そのような影響も考慮して旅客を見込んでいいのか疑問に感じました。アプローチ方法は、新しいランウェイにも両方にILS設置？ 増設滑走路はA級にしないで良いのでしょうか。また航空灯火はLEDにならないのでしょうか。 平行滑走路ということで絶対に間違えて離着陸することのないようにフェイルセーフやフールプルーフ機能を駆使し、事故防止をすることが適当である。 現在の福岡空港は誘導路やSPOT(駐機場)が不足している。予定到着時刻より早く着いてもSPOTが空いていない為、その手前で何分も待たされることがある。また誘導路が少ないため、発着便の航空機を効率よく処理出来ず、到着・離陸までに時間を要している。滑走路増設時はこの点も考慮していただきたい。 西側北の既存施設をもっと撤収すべきではないか？離発着時に建屋の屋根をかすめるのは、乗客にとって不安が残る。滑走路の長さを国際空港に匹敵する3000メートルにアップ出来るのでは？例えば空港通りの地中化等、将来に問題を残されない様、基本的な計画を民間主体で推進して下さい。 福岡空港は日本一便利な空港です。移転はもってのほか、地下鉄が泣きます。空港周辺の道路(国道・県市道)等の一般道路はすべて地下道にすればよい。土地の買収はしなくてすむ。3000メートル級の滑走路一本ぐらい出来るはずですよ。 最近になって気付いたのですが、福岡空港の2800mの滑走路では最大の旅客機、A380が着陸出来たとしても離陸が出来ないのでは、と思います。これでは将来的に福岡空港は取り残されるのでは、と思います。確かに小さな飛行機で多い便数を飛ばす方が良く、と言う時代が到来しましたので滑走路をもう一本作ることが必要だろうとは思いますが、メインの滑走路を延長する事も考慮に入れて欲しいと思います。アジアに近いという地理的な利点を活かせずに成田、羽田、関空、中部、新千歳、と言った空港が便利だ、となったら福岡、九州の発展を害するものだと思います。実際、運賃面では首都圏、近畿圏に比べ福岡空港からアジア各地に行く場合、大きな差があります。 ・新しい誘導路の真ん中辺りに、フューエルマンホールがある。移設が必要になる可能性があるが、どうなるのか。 ・米軍、自衛隊施設との関係や新たな滑走路の制限表面等の関係で、給油地区に何か、問題が出ることは無いか。 ・増設滑走路は非精密進入、出発専用との事だが、将来の発着回数の増加や既設の滑走路に何かあったときのことを考え

意見分類		寄せられたご意見
		ると、柔軟に利用していくことが必要。非精密進入については、様々な最新設備機器を導入し、着陸できる条件を緩和していくことは考えていないか。 ・増設滑走路を出発専用とすると、国内線は、既設滑走路を通過して増設滑走路に行くことになる。安全への配慮が必要である。 ・航空保安施設について、精密進入は困難としても、cat1の 카테고리 向上や最新設備の導入など、保安施設の高度化を図る予定は無いのか。 ・国内線エリアの平行誘導路が1本しかないままでは、滑走路を増設しても混在解消の効果は限定的である。誘導路の増設も必要。 増設する滑走路では精密進入としない理由は何か。 先の大雨で空港周辺は100mm以上の集中豪雨であったが、2段式滑走路によりすべての「水」の排水が宇美川、綿打川に集中するのでは無いのか。排水計画はどうなっているのか。 非精密進入であるとのことだが、安全面は大丈夫なのか。 今度、増設する滑走路に関する施設が新たにできますけれども、北側の進入灯をもう一つ増設するといった予定はあるのか。 (増設滑走路に)進入する場合も、今の進入灯でいい、一緒に使うようなことを言われていたが、いいんでしょうか。 増設滑走路について、予算がどのぐらいかかるかわからないが、どちらでも使用できるように精密進入していただきたい。 現敷地を最大限に利用したコンパクトな配置案だと評価する。 安全性が最優先の課題である。滑走路間の狭いクロスパラレル方式であるため、他空港の実績などを参考にして、安全で効率の良い管制方式を検討してほしい。 空港の利用を予定する航空機の利用する航空機の種類及び型式が、コードE対応となっているが、那覇空港プロジェクトではコードF対応となっていて、福岡空港PIでもステップ1の段階からコードFでの検討がされている。今さら福岡空港をコードF対応で整備しない理由が不明であり、コードF対応で整備するのが当然と思う。再検討を求める。 滑走路の間隔が210mだとILSの制限エリアに抵触するらしいが、どうするのか。離着陸回数が少なく使用機材も小さい茨城空港ならば影響はなくても、機材が大きく便数も多い福岡空港で同じ方法で対応するというのは無理があると思う。 近年中国の砂漠化の進行に伴う黄砂の影響が特に九州で起きていることを考えると、カテゴリーが現状のままでは欠航便が増加するのでILSをcat2にする必要がある。欠航便の減少と安全性の向上にも繋がるのでILSをcat2で整備してほしい。
	制限表面について 12 件	市街地内の空港であり、既設構造的及び生活空間も多いことから安全性が不安視される。また周辺建造物の高層化等も制限され土地利用の高度化もままならない増設イコール将来計画へ取り掛かりだと思う。 滑走路南側の都市高速を重層から往復単層へ(工事費、工期がどれくらいかわかりませんが) 増設にともない、移設が必要な高さ制限について→今後も新設が予定される物件についてはどうするのですか？規制することができるのですか？ 福岡都市高速への制限表面に対する改良工事で、周辺交通の状況がいつそう悪化することの影響は大きいと思います。 ・都市高速道路との関係(位置・安全面) 「制限高さが低くなる」に対して、直接的に利用者が受けとる影響は？周辺住民だけに関係することなのか？ 航空機体の縮小化、多頻度化の方向に対して滑走路の規模は適正なのか？(もっと小さく→規模や工期短縮は図られないのか？) ・1日でも早く増便できる空港づくりを進めてもらいたい。 ・埋文調査等の不確定要素に対する時間をどのくらい考慮しているのでしょうか？ ・新しい転移表面による高さ制限にかかる建物はどれくらいでしょうか？ 都心に近い空港の利点を最大限に生かして魅力的な空港づくりや都心づくりに取り組んでほしい。航空法の制限は必要性は理解できるが、可能な範囲で緩和しても良いと思うので検討してほしい。 ・昔新聞で高速道路の関係で滑走路が何かの高さ制限をしないといけなとあったが問題はないのか。 新設される滑走路は既存の滑走路より「高く」されるとの事であるが、これによる「建築物の高さ制限」も規制されるのでは無いのか。 進入路の障害物件については、障害物件の移転補償など具体的に算定することが必要ではないか。 滑走路高さを高くすることによる制限高さの緩和効果などない。現滑走路をかさ上げるわけではないのだから、新設する増設滑走路をいくらかさ上げしようが現滑走路を基準とする制限高さは変わらないのだから、増設滑走路によって制限高さが低くなる場所はあっても制限高さの緩和効果などないのは検討するまでもなく明らか。
	安全性の確保について 108 件	滑走路が2本になり、飛行機の発着回数が増えると思いますが、航空官制の体制等はどうなるのですか。 千歳空港で滑走路を間違えて着陸した飛行機があったと過去にありましたので、心配です。 安全第一の設計を希望。 新宮沖等空港新設の考え方があるが、佐賀空港等既存港の今後の需要減が予測される中、キー空港の設備拡充にシフトすることがポイントとなると思う。その際地域住民に対する安全・安心の確保を最優先に考えて行っていくべきものとする。 空港の両端(車両)の道路の安全性を確保し、道路をトンネルにし、現在の道路を空港内に取り込んではどうでしょうか。 安全性の確保と地域防災との連携について 増設滑走路の北側先端周地の倉庫群を買収して安全性を高める必要があるのでは？ここらが接近しすぎているので不安を感じる。 伊丹空港同様、都市からのアクセスは利便が良いが、周辺は宅地が密集しており、騒音や安全性に不安を感じる。

意見分類	寄せられたご意見
	騒音対策地区が現状の範囲以内で問題ないとのことだが、便数が増えることが前提で増設される訳で、対策地区が同じで良いとは、理解できない。これでは空港周辺地区住民の理解は得にくいと思う。一方的な説明だけでなく、周辺地域ともしっかりと議論すべきで、その中でもっと具体的な騒音対策案を考えるべきと考える。 航空機の運航に対する安全性を確保する具体的な検討案がない。ガルーダ航空事故の様なことにどう対応するのか。便数が増えることイコール危険度も増えるはず。増設は理解できるが、周辺対策をも含めた総合的な増設計画であるべき。 米軍、自衛隊、海上保安庁等の空港内に移設を前提に検討されているが他地区へ移転されるべきと思う。その分建築費減になるはず。 離発着にゆとりができ安全性が上がる。 増便による安全性を最優先に 市街地内の空港であり、既設構造的及び生活空間も多いことから安全性が不安視される。また周辺建造物の高層化等も制限され土地利用の高度化もままならない増設イコール将来計画へ取り掛かりだと思ふ。 現在の空港(滑走路一本の状況)に比べ、拡張後は、現在の飛行機の発着回数が増えるに増加することが想定される。滑走路の増設によって飛行機が今までよりも多数発着するということはそれだけでも危険もはるかに増加することになる。現在の空港周辺の環境対策は過去に比べはるかに手薄になってきており、我が家でも今日エアコンの更新の際に、多額の自己負担を強いられた。周辺環境への配慮をしっかりと手厚くすべきと思う。 安全性第一の空港造りに努めて頂きたい。 特にありませんが、安全性や利便性を重視してほしいです。なるべく小さな予算ですまそうとせず、必要な予算で十分な工事をして欲しい。 滑走路と滑走路の間の距離について、安全性が確保出来るのかが気がかりです。また滑走路の事故により、二本とも閉鎖される状況を回避する方法があると、より福岡空港の信頼性と利便性が高まります。 安全面から左右道路を地下道にして欲しい。オーバーランの時の事故が重大事故につながるのではないかと。 増設計画は大賛成です。地域住民の意見をもっと記載して欲しい(安全性・騒音など) 安全面では特に考えられていると思いますが、現在発着されている飛行機等に十分な安全性をお願い致します。それと工事等の騒音対策も注意される様をお願いします。 新規空港を海を埋め立てて作成するよりもはるかにいい。利便性にすぐれている。ただ安全性については十二分に検討頂きたい。 滑走路を増設することで余裕をもった空港運用を行うことができ、結果的には安全性が向上することを期待します。 航空機の安全性(事故など)地域住民の騒音対策 都市の近くにある珍しい空港でアクセスが非常に便利であり評判は良いが、その分危険も多い。必要十分の滑走路の距離の確保と安全対策をしっかりとお願いしたい。 町中で一番便利な点を十分に世界にアピールして安全第一をお願い致します。 便利になればよい。(安全面の配慮を) 離着の安全確保を第一に運営して下さい。 地下鉄開通以来大変便利になり、現空港の移転など考えられない。但し、増設滑走路設置により増便等で環境面・安全面の対応が非常に重要になると予想される。 増設滑走路は基本的に出発用とされているようですが、非常の場合、着陸もされることでしょうか。 従来より滑走路が複数になると、まちがって別の滑走路へ着陸した事例が多く報道されている。本当に安全ですか？ その為にも、あまり複雑なルールは作らない方がよい。 まちがって進入(着陸)しようとした場合、飛行機への進入合図支持systemを。とにかくいかなる場合も故障があってはならない。 増設までの数年間、現施設の維持補修に関する事業は、安全確保の面から必要であり、増設までのつなぎがスムーズに行くよう、事業費(改良等)の確保をお願いしたい。 安全性と騒音の影響について、十分に配慮してほしい。 福岡県出身で年に数回は福岡空港を利用します。全ての面で日本一便利な空港で誇りに思っています。滑走路1本はとても足りないと実感しています。現在のもので安全性に問題性が無ければ増設すべきだと強く思います。早期実現に向けて頑張ってください。 滑走路が増設されれば発着枠も増え、ピークも緩和、航空機の安全性確保もできると思う。しかし成田や関空のように発着料が高かったりした場合には利用の見込みはどうなるのだろうか？あとは成田の二の舞にならない為にも、住民の方達と話し合いをして頂き、福岡空港新滑走路ができた事により、福岡そして九州全体が活性化されることを願います。 街中の空港、無理な設計をなささぬよう願います。 宮崎便が全便プロペラになると聞きましたが最悪です。地方をなめてます。事故が多いボンバルディア機だけはやめてください。増設されてもとくに地方にはメリットがありません。安全面だけはしっかりお願いします。 多くの人が近隣に住んでおられる丘地のため、その人々の生活が十分に守られる配慮を最大限確保できる計画を立てて欲しい。 安全性は大丈夫なの？ガルーダが落ちてから早10年。しかも、より住宅密集地。心配で心配で。 1.安全性を第一に運行計画を立ててほしい。 国際空港としての機能の拡大は重要ですが、周辺が市街地化していることもあり、安全性と環境対策を慎重に行ってほしい。 増設増便で発着回数が増えると思います。乗り込むブリッジも雨の日でも利用出来る整備を。増設用地が多大な額となっています。極力押さえてそれを安全面に活かしていただければ・・・。 安全を第一に考えて欲しい。離発着の航路直下の施設(建物・高速道など)もしもの事を考えて移転や撤収、グリーン地帯にする。

意見分類	寄せられたご意見
	安全面が気にかかります。特に平行して発着する場合に接触事故について万全を実施して欲しい。また空中も同様です。滑走路の増設に合わせて、南北の県道を地下にもぐらせて下さい。安全性の(航空機の)上からは是非行っていただきたい。沿線に民家等はなく、航空機の安全を確保する為にも必要だと思います。 何と言っても福岡空港は全国一の利便性が売り物である。そして、安全性の確保、航空機騒音などの影響をクリアすれば、滑走路増設案に賛成です。 安全性はどうかと思っています。 現在より離着陸の回数が増えますので、今以上に各部の万全の注意点検をお願いします。 ・九州唯一安全な空港建設の実現を期待します。 現空港のアクセスのよさを考えると、滑走路が増設されることは大歓迎ですが、安全性の確保だけはぜひ最優先でお願いしたいものです。 現況の国際線を国内線にして、安全を確保すべき(事故の可能性大)。 騒音問題と安全性が心配です。都心近くの空港で便利なのですが、その反面、地元住民の方に苦痛を強いるのではないかと、不安です。 便の増加、安全の確保など、技術的な面とインフラの確保が必要だと思いますので、増設は不可欠な要素だと思います。 安全確保、騒音(特に夜間)対策は徹底的に追求してほしい。 安全性が一番。 ・2本で安全性が高まる。 増設案は賛成ですが、将来的なビジョンを持ち、充実して安全で快適な空港を期待しています。 増設される2500m滑走路の大宰府側の延長線には都市高速道路が走っている。福岡空港では以前ガルーダインドネシア機が離陸失敗での墜落事故があったが、滑走路延長線下の安全地帯の十分な確保をお願いしたい。 増設案でよかったと思っています。できるだけムダなお金を省いて、でも安全面だけは確保できた運航できるような滑走路工事と思っています。一人の小さな考えですが、伝える機会が持てよかったです。 空港南の高速道路が安全性を阻害するのではないかと。 専門的内容であるから、官民学のスペシャリストにまかせるしかない。素人考えながら増設滑走路が出来ても、安全運航に落度なき事前対策が大切と思う。 総てに於いて安全第一!! 新宮沖とか海の中道辺りの新設は不可能でしょうね。増設するには狭すぎるのではと思いますが安全性は大丈夫なのでしょうか。 安全第一を前提に、早期に増設を完了し、特にアジア地域各地への増便を期待する。東京(羽田)ー福岡ーアジア・中国ルート一般化は、十分期待できる。 個人的には皆近くに有ればと願うが、長年使いた空港なので。増設の計画で安全と経済効果に期待します。実現第一移転せずに拡張出来ることは素晴らしい。事故率の上昇が心配(便が増えることによる) 安全性について心配。博多・天神に近く日本で一番便利な空港だと思う。移転はしないで欲しい。 今の空港は、天神や博多駅からのアクセスがいいのでとても便利です。滑走路建設で、安全運行出来るようになればと思っています。 現在もそうですが、住宅が密集している中の飛行場なので、安全を一番に考えて下さい。 便数が増え事故が一番心配している。 ビル郡の上を飛ぶ、便数が更に増えるのは安全上問題はないだろうか？ 人口密集地内の空港であり、何よりも安全性の確保を一番にして欲しい。 騒音対策が無ければ、絶対反対をしたい。離着陸回数増による、騒音対策と共に安全対策の充実を考えてほしい。上記地域は住宅地域だけにガルーダ航空の離陸失敗事故など今後も想定される。 周辺道路では、よく飛行機の真下をくぐる事があります。時々、あの朝夕のラッシュ時、車列にガルーダみたいに空から或いは、オーバランして機体が入り込んで来たら・・・と想像し家族を乗せている時は恐ろしくなります。踏切みたいに、“このあたり停車危険”みたいな分かり易い表示とか出来ませんか？増設によりもっと危険性アップする事なので、個人的には置き去られた感が増えます。 1.都市高速道路を地下化にするか、移動させて飛行ルートの安全性を確保する。 2.航空母艦のように、滑走路に勾配をつけ大型機の離発着がスムーズにいくように。カタパルトの変わり。 増設については賛成ですが、周辺部の安全性も考慮をお願いしたい。ガルーダ機の事故等があるし、オーバランや海からの着陸、出発すべて住宅地を通る。今はだいたい空が増えてきたけれど、事故になるとこれらの対応外になることも多いでしょうから。事故の確率は低いといえるけれども……。これから空き地も多ければ、地域の安全、繁栄も相反するけれど。 次の世代の子供達が家族の安全を保つ安心な福岡空港 増設したら有事の際の滑走路として使われてしまいそうだと感じました。増設に伴い周辺地域の安全確保や地域づくり(空港周辺はさびしいし、暗いです。)の再考をお願いしたいです。 もう少し安全面を考えてほしい。 とにかく安全面の充実！ 用地ギリギリのところ増設滑走路を作る様なので安全性が心配です。 とても便利な空港なので滑走路増設により更に利便性が上がるのは良いと思います。安全性を確保することをしっかり考えて頂きたいです。 全てにおいて安全に心がけて下さい。 ・安全面より高速道路(高架)等の進入路に対しより安全確保(高さ)を願う。 ・事業費から言えば、現在7年の工期程度となっていることから、工程調整を図り、ムダな早期整備を慎み効率的な整備を願う。

意見分類	寄せられたご意見
	空港を利用する機会がほとんどないので、的を得たことが言えないと思いますが、とにかく安全性を第一に考えて計画をひいて欲しいです。 ・航空機の発着回数の増加に伴う騒音の増大が、どの程度のものか判らないことによる不安がある。 ・時間帯により発着回数の増大が予想されるが安全面の対策は考慮されているのか？ 騒音対策、安全面 通常でもかなり騒音が気になります。増設滑走路が出来ると今後どの程度の騒音なのか不安です。安全対策も。 1.説明会に第一回目福岡市役所と、席田会館の2カ所に出席しました。出席者からの問題は騒音問題が多く。説明も十分時間をとり丁寧な回答で理解出来ましたが、最も大事な安全性の問題については殆ど内容のあるものではなかったように思います。200万もの人が住んでいます。重要性の認識と対策をお願いします。 2.増設空港への交通関係の進入路(周辺道路からの)、及び交通量の増加に対する対策の説明が無かった。 ・空港処理能力の誘導路平行化による向上が考慮されていない。 ・新しい計画方式で、過去の例えば10年前の「予測」を入れ、実際のデータと比べることをしていない。国の説明会では図等新しい予測計算式の適用と検証がない。 ・軍事利用の度合いが高まる。 ・騒音被害が増える。 ・嵩上げによる又は近接する二つの滑走路による航空機事故が起こる。 安全性から(墜落)部品の落下、LCC等運行安全性の悪い航空会社等の問題 市街の空港の利便性は認めますが、一番の心配は不測の事故と騒音被害です。何よりも安全を第一と思いますが・・・。 くれぐれも事故がないように、ガルーダはみんな覚えている。都市高との交差など。 ・過去に一般乗用車を巻き込む事故が滑走路の北側であったが、日航の担当者が4町内に資料を配っただけだった。情報公開の徹底を求める。 ・過去のPIでは空港新設か滑走路増設かが協議されてきた。増設案に決定した今回は安全がテーマになるべきだが、なぜ検討項目に安全面がないのか。人口200万都市の中心に新しく滑走路ができるとなれば、安全性の検討は最重要課題だ。例えばゲリラ豪雨や竜巻など、最近の気象状況への対策はできているのか。福岡空港は「世界一安全な空港」を目指してほしい。 事業ありきで、18.3万回を想定とのことだが、増えれば駐機スペースも必要になる。また空港の敷地が狭いの2本目の滑走路を作るのでは管制上の運用が難しいだろう。設計に当たっては安心・安全に留意し、空港で働く人の意見を生かした空港作りを心がけてほしい。 ・利便性というが、周辺に住んでいるものにとっては、騒音問題や安全性など迷惑施設。こういう点について十分に検討していないのではないか。万が一、事故が起こったときにどうするのか。例えば、強制移転なども覚悟しているのか。被害が起こった場合の補償をどうするのか。福岡空港は住宅地の真ん中にあるという世界的にも特殊な空港。この特殊性について十分に検討していない。 ・夜間に発着しないと補償してもらえるか。 ・福岡空港の特殊性について、人が一人死ねば、空港の存亡に関する問題であり、将来的に移転させるとするのが常識と思う。 ・市街地に隣接した福岡空港は、外国のパイロットも危険な空港と言っている。処理能力に推移予測がレポートにいろいろ書いてあるが、危険性をもっと考える必要がある。 ・飛行機は離着陸時が危険なので、福岡空港2800mの滑走路の場合、安全確保に必要な緑地帯の長さや面積が知りたい。 ・ガルーダ航空の事故を踏まえて、空港南側の幹線道路は地下道にすべきである。もし飛行機がオーバーランをしても幹線道路に影響がないようにしてもらいたい。それができないのであれば福岡空港は欠陥空港と言われても仕方がない。 ・パイロットも人間なのだから、判断ミスでオーバーランなどの事故は起きる。しかも南側の幹線道路は観光スポットになっている。事故は必ず起きるのだからこの道路はトンネルにすべきだ。そうすれば安全が確保できる。県や地元財界はなぜ、安全対策を強く要望しないのか？ ・増設滑走路はかさ上げて非精密での運航とのことだが、国内、国外で同様な例はあるのか。安全性は問題ないのか。 ・滑走路増設にあたって、現在のスポット状況でも南側に航空機が並んで待機している状況である。滑走路の増設だけでは処理容量の問題は解決しないのではないか。 ・潜在的な事故発生の危険性があるのではないか。そういう点も含めて、空港関係者の現場の人々にアンケート調査をおこなったのか。 ・非精密進入等、滑走路の使い方など最後は人が行うことであり、安全性は大丈夫か。 安全性についてはどのように考えているのか。 今後福岡空港にLCCがどんどん入って来ると、飛行機の数、発着回数が増えると思いますが、それへの安全対策と今後の取組みについてはどうお考えか。 福岡県に空港が2つありますよね。先に北九州ができた。実際は、福岡空港が危険であるということで、推進してきたわけです。九大の校舎に墜落したことがありました。この街の中に空港があって、利便性利便性と言われてはいますが、利便性と危険性をどんな風にやっていくのか。 ・滑走路34末端が近接する進入表面下に調節池が設けられましたが(H20年度供用開始)これは航空機に対する有害鳥類生育の水辺の環境を促すもので、鳥が多く集まりバードストライク発生の原因ともなっていると聞き及んでいます。後笠川水系、上牟田川の治水対策で整備されたこの施設が、航空機安全運航を脅かし、大きな問題を孕起こす要因になりやしないか心配です。 前回、日本航空による「部品の落下」は第1回の会合で決して2度と起こさない」と国土交通省、空港、日本航空は約束したにも拘わらず、部品の落下が起きた。国内3社による運航なら「若干、安心」という側面もあるが、今後は海外の格安航空会社、及び地方の航空会社の乗り入れが予想される。九州大学も校舎に墜落した「リスク」から移転を決めたという側面もある。

意見分類			寄せられたご意見
			安全性についてもきちんとして欲しい。 本当に安全性のことを考えているのか。かなり昔に九大に米軍の飛行機が突っ込んだし、ガルーダ航空機が滑走路をオーバーランした。県も市も本当に市民の声をすくい上げているのか。 危機管理を最初から考えていただきたい。どういことが起きるかわからないが問題が起きたとき、ここは非常に厄介なことになる。検討をお願いしたい。 生活環境の破壊や危険性に対する安全面についてはどうなのか。 博多駅周辺から博多インターもあり、畑も、道路もある。2500mの滑走路の延長線上にそういう公共施設がある。事故対策の問題はどんな風に考えておられるのか。
	3. 施設配置計画及び拡張用地規模の検討について	65	施設のゾーニングについて 市営地下鉄を東京の羽田・モノレールと同じように、国内、国際線の乗り継ぎが短時間に出来るようにして下さい。現在の国内線、国際線の公共交通利用は本当に不便である。バスの都合で、2回、飛行機に乗り遅れました。 地下鉄で国際線にも行けるようアクセスの改善を望む 又は国内線と国際線を地下連絡通路でつなぎ地上移動手段を作る 騒音対策地区が現状の範囲以内で問題ないとのことだが、便数が増えることが前提で増設される訳で、対策地区が同じで良いとは、理解できない。これでは空港周辺地区住民の理解は得にくいと思う。一方的な説明だけでなく、周辺地域ともっと議論すべきで、その中でもっと具体的な騒音対策案を考えるべきと考える。 航空機の運航に対する安全性を確保する具体的な検討案がない。ガルーダ航空事故の様なことにどう対応するのか。便数が増えることイコール危険度も増えるはず。増設は理解できるが、周辺対策をも含めた総合的な増設計画であるべき。 米軍、自衛隊、海上保安庁等の空港内に移設を前提に検討されているが他地区へ移転されるべきと思う。その分建築費減になるはず。 現在、国際線貨物施設(FACTL)では、B747フレーターに対応することが出来ません。将来客旅のみならず、航空貨物需要も九州地区では大幅に伸びると予想されます。貨物施設の移設の際に貨物専用機に対応できる設備を整えていただけると九州経済の大きな発展につながると思います。 「米軍」施設は不必要では？移転不可能なのか？ 自衛隊地区(米国施設)へのさらなる隣接に伴い安全性が十分に保たれているかどうかがわずかな懸念です。 以前新聞にも書いてありましたが「米軍」の施設が残っており、理解出来ません。早く撤去すべきだと思います。自衛隊の施設もありそこに吸収してもらうか、仕事の委託をしてもらってもいいと思います。今福岡空港には米軍施設は不用だと思います。いかがでしょうか。 支障のない限り、地下の拡張を計画する。地下鉄も延長する。 国内線←→国際線 地下連絡道シャトル 第三者(周辺住民)の意見にも十分考慮した計画、施行として欲しい。 用地買収について、いびつな誘導路等にならないようにして欲しい。 整備地区が分散されるが、それを理由とする事故等がないようにして欲しい。 国内線・国際線のアクセスを現在より使い勝手の良いものに検討下さい。 利用者として、出発機の待ち時間が長いとき強く不便を感じる。空港自体を移転拡張したりするより、現空港を少しでも改良して運用して頂きたい。又自衛隊・米軍を早期に撤去すべき。 自衛隊施設がまだ在りますが、これを移設する計画も考えた方がいいと思います。一世代前のイメージで睨みをきかすのは中国等で良く見かけますが、実効はないものでしょう。 国内線と国際線を結ぶ通路をつくる等、乗り換えの利便性をあげてほしい。 国際線にも地下鉄の駅が必要。 ・公共による国内線と国際線への移動の不便 米軍施設しているのですか？ 福岡空港はスポットが足りない。滑走路増設工事を行う際、スポット数を増やす工事を先行しながらやるなど、工事期間(7年間)の途中であっても、福岡空港の機能強化が発現するような工事のやり方を行ってほしい。 国内線エプロンの敷地も限られているため今後増便した場合、滑走路は使えるが旅客機の受け入れられないケースが出てくるのではないかと疑問に思う。当面の現状対策としては費用を押さえ且つ工期も短く有効だと思うがその後のことも思慮に入れるべきだと思う。 自衛隊・米軍が一部占用しているが、この機会に撤収させればよい。両軍が居座るメリットがいかほどのものか。ぜひお引きとりをしてもらうべきです。 歴史的背景もあると思うが、米軍をどうするのか、方向性を示すべきでは。 国内線ターミナル地区と国際線ターミナル地区への空港内での移動手段(地下道・動く歩道等) 現状、国内線、国際線のアクセスは無料シャトルバスで運航されているが将来は徒歩で行けるルートをもうけるべき。 施設配置計画について、旅客ターミナル地区は「現状エリアで必要な用地規模が確保可能」とされているが、どういった検討を経てこのような結論を得たのか疑問に感じた。 ・特に国内線地区において、将来の増便に対応するスポット数が確保できるのか ・国内線地区、国際線地区ともに平行誘導路は1本ずつしかないが、地上交通の混雑はどうするのか 現空港南部の板付空港線の廃道(東西の住民は移転住み)と南側の国有地の活用(出来れば、自衛隊・米軍施設の移転) 同地拡張は将来の機能拡張に備え、多少大き目に用地を取得すること(今回を逃せば拡張は不可能視)される。 ・国際線と国内線との乗り継ぎ利便性向上(地下鉄の国際線ターミナル乗り入れ) ・国内線ターミナルの一体化(分かれているために不便) ・高速道路からのターミナル直結乗り入れ(羽田や伊丹、関空のようなイメージ)

意見分類		寄せられたご意見
		・LCA対応（スカイマークやFDAなどの会社専用ターミナル設置など） 過密な福岡空港に何故自衛隊と米軍が居座るのか疑問。滑走路増設を機に移転さすべし。防衛省の問題と国交省・県・市は「触らぬ神に祟りなし」逃げている。福岡の今後50年の計には行政は縦割り、事なかれ主義から脱却して真正面から取り組むべし。移転先候補→芦屋、筑城、佐賀有明。万一有事の際にも福岡空港から戦闘機はあり得ない。歴史的住権のみの居座りで、合理性が見当たらない。 自衛隊と米軍がすぐ近くにあるのが大変気になるのですが、お互いになどなのでしょう。 米軍基地については現在国際ターミナルのすぐ近くに位置していますが、変更の際は、もう少し中心部かはずれた所でないではないですか。 ・新滑走路が非精密突進入型となる由ですが、市街地に近い空港として安全上、機能上、小さくない瑕疵となるのではないのでしょうか。今後空港周辺都市計画の共通を含めて考慮されるべきと思います。 ・空港内の駐機場と滑走路との流れ（動線）と柔軟に運用する上でも、又ターミナル間の利用者の便宜上も、空港北端部に4車線以上の地下通路をこの機会に建設するのが望ましいと思います。（東西ターミナル間の旅客、貨物等の円滑な交流） 今の空港は、高速・地下鉄と交通の便利が良く必要であれば、早急な建設をお願いします。しいて言えば、国際線と国内線の地下連絡通路が欲しいですね。歩く道路付きで。 現在ある、米軍及び施設の移転をおこない民間専用空港にする。またその用地を利用して国際線用ターミナルと国内線ターミナルの連絡交通手段を確保する。 西鉄の空港乗り入れ←→国際←→国内 アクセス方法の増強が必要 技術検討委員会は何をやっているのか？技術検討委員会は計画を再考すべき。将来の需要（発着回数）が18万回になるといのに、スポットが増えないようでは話にならない。スポット容量を増強することなく滑走路処理容量を増やしても、空港容量はスポット容量に制約され、結局容量は増えない。スポットは滑走路に比べて運用に自由度が無いのだから、滑走路だけを増設しても意味が無い。福岡空港は、滑走路以前に、そもそも今でもスポットが不足している。だからこそ国内線側でも国際線側でもスポットを増設している。スポットに余裕があるのなら、スポット増強工事などしないはず。新しく定期便を設定するときには、スポットがアサインされなければならない。 しかし、現在でも日本一スポット運用がタイトなのに、18万回の需要に対して、どうやってスポットをアサインするつもりか？図を見ると、国内線側では今以上にスポットを増設できる余地はゼロ。航空機が小型化するといっても、今後主流になるであろうB787は横幅があるので大型機と同等のスポットが必要。つまり、小型化するからとてスポットの横幅は減らせない。国際線側では、貨物ターミナルを苛める形で北側にエプロンを拡張するようだが、現在の沖止めスポットは新設平行誘導路の位置になるから、スポットはわずかに増えるのみ。羽田の新国際線ターミナルは3万回対応で固定スポット10バース、オープンスポット10バース。羽田は3万回より増やすことになったから慌ててエプロンの増強を検討している。福岡空港も将来は3万回対応とすべきであるが、図を見る限り、現在の7バースの倍程度のスポットを確保するのは不可能。北側は貨物上屋の前面だから、ここには貨物使用のスポットも必要であり、そもそも貨物上屋前面に旅客機が駐機させることには無理がある。合計でせいぜい10バースが限界だろう。新千歳、中部、関西、これらの空港は、福岡空港よりも発着回数が少ないにもかかわらず、福岡空港よりもはるかに多くのスポットがある。福岡空港のスポットが18万回に対応できると強弁するのなら、新千歳、中部、関西は無駄にスポットを整備しすぎたことになり、会計検査院が黙っていないだろう。福岡のスポットでも18万回に対応できるなら、福岡よりも発着回数がはるかに少なくターミナルも充実している新千歳で国際線ターミナルの新設など必要はない。新千歳、中部、関西のスポット数は適正であるとすれば、福岡は現在の発着回数でもスポットがまるで足りないことになる。つまり、「福岡のスポットは18万回に対応可能」と「新千歳、中部、関西のスポット数は適正」は並び立たない。どちらかが嘘である。しかし、福岡空港では今でもスポットの増設を行っていることや、新千歳では国際線ターミナルの整備をしていることから、「福岡のスポットは18万回に対応可能」が嘘であることは明白。 技術検討委員会は何をやっているのか？技術検討委員会は計画を再考すべき。 航空貨物の需要が増えるのは世界の常識。なのに、貨物ターミナルは狭くなる計画か？今でも貨物ターミナルの狭隘さが問題になっているのに、貨物ターミナルを拡張できないようでは話にならない。用地拡張を減らしたいのは分かるが、計画に値せず、論外。 羽田の新国際航空貨物ターミナルは、50万トン対応で面積は17ha。単位重量当たりの必要面積は、貨物量が多くなるにつれて漸減するはずだから、羽田の国際航空貨物ターミナルの面積は、福岡と比較してはるかに広い。 福岡のあんなに狭い貨物ターミナルでも将来の需要に対応できると強弁するのなら、中部、関西、羽田などは無駄に広い貨物ターミナルを整備したことになり、会計検査院が黙っていないだろう。逆に、中部、関西、羽田などの貨物ターミナル面積は適正であるとすれば、福岡の面積はまるで足りないことになる。つまり、「福岡の貨物ターミナルの面積は将来の需要に対応可能」と「中部、関西などの貨物ターミナル面積は適正」は並び立たない。どちらかが嘘である。しかし、福岡空港では今でも狭隘であることから、「福岡の貨物ターミナルの面積は将来の需要に対応可能」が嘘であることは明白。 ・狭い敷地であることは、自衛隊、米軍は撤退、遠賀基地への移転等を考えるべき ・国際線の増加を予測しているが、国際線の駐車場が狭くならないか？ 特に福岡空港に設置する必要性がないと考えられる海上保安庁、さらに可能であれば福岡県警航空隊及び小型機格納庫については、滑走路増設のために移転が必要となるこの機会に、非常に限られたスペースしかない福岡空港用地内ではなく、福岡県内の24時間空港である北九州空港へ移転するべきではないでしょうか。 それにより、上記に関わる航空機の離着陸を減少させて、滑走路増設工事期間中の通常よりも複雑になる空港面管理（航空交通管制）の困難度を軽減し、より安全な運航を維持することもできます。また、滑走路増設完了後は、高需要の定期便のために、より多くの発着枠を確保できます。 現在の福岡空港は誘導路やSPOT（駐機場）が不足している。予定到着時刻より早く着いてもSPOTが空いていない為、その手前で何分も待たされることがある。また誘導路が少ないため、発着便の航空機を効率よく処理出来ず、到着・離陸までに時間を要している。滑走路増設時はこの点も考慮していただきたい。 米軍の分はいるのですか？ 私達はペルーや、モロッコ、ヨーロッパ等各国を旅していますが、確かアムステルダム空港では滑走路を横切って地下を電

意見分類	寄せられたご意見
	車やバス、タクシーが走っていたと思います。国内、国際線ターミナル間のシャトルバスの運行時間の短縮や、一般利用者、タクシー等の利便性のため是非地下道(2～4車線)を作してほしい。 自衛隊が空港をどの程度利用しているかわかりませんが、この際出て行って市民に開放して欲しいと思います。 事業ありきで、18.3万回を想定とのことだが、増えれば駐機スペースも必要になる。また空港の敷地が狭いの2本目の滑走路を作るのでは管制上の運用が難しいだろう。設計に当たっては安心・安全に留意し、空港で働く人の意見を生かした空港作りを心がけてほしい。 ・滑走路増設により米軍施設と自衛隊施設はどの範囲までずれるのか、あるいは規模縮小や撤去があるのか。 ・この地区の住民にとっては、増設の影響で近くなることは事実だ。 ・貨物ターミナルの移動は。 ・私は台湾などにいたが、福岡のカーゴ施設は弱いと思っている。 ・国際貨物地区は現在空港ビルが管理している。保税蔵置場は共同上屋なので、今は、場外でコンテナ作りをしている。蔵置場としてこのままの体制が続くのか。 ・貨物の需要予測として約2倍、国際貨物については、約3倍と推計しているが、一方で貨物地区の面積は同様と聞いている。将来、拡張は可能なのか。 ・貨物地区の具体的なデザインが確定するのは何時ごろか。デザインを検討する際は、エアライン、フォワーダー含め、関係事業者の意見を十分に組んでいただきたい。 ・国際線の連絡バスは一般旅客と従業員の混乗の状況。また、貨物地区内の売店や従業員用の駐車場など環境整備についても検討いただきたい。 ・新しい誘導路の真ん中辺りに、フューエルマンホールがある。移設などが必要になる可能性があるが、どうなるのか。 ・米軍、自衛隊施設との関係や新たな滑走路の制限表面等の関係で、給油地区に何か、問題が出ることは無いか。 ・国際線の需要が伸びるということで、国際線ターミナルの充実化も必要ではないか。特にエプロンが足りなくなると考えられる。 ・国際需要が増えるとの事だが、今後、LCCが入ってきた際に、それら向けの簡易なターミナルが必要になる事が考えられる。このような事態が生じたときに対応できる余裕はあるのか。 ・増設を期に自衛隊や米軍施設を移設した方が良いのではないか。 ・国内線と国際線の連絡が悪い。国際線が増加する見通しであり、現状の東西連絡は利便性が良くない。バス等、今ある施設の充実化だけでなく、地下鉄の延伸や地下空間を活用した連絡通路などの方法もあると思う。これらについて検討いただきたい。 ・国際線については、需要が増加する見通しもあり、駐機場の充実化をお願いしたい。 ・貨物エリアについて、国際線ターミナルに隣接することになるが、物流動線と人流動線が錯綜し安全性を懸念している。これについて十分に検討いただきたい。 ・貨物の需要及びそれに対する対応について、どのように考えているのか。例えば、貨物地区は拡張の余地のある計画となっているのか。貨物専用便が就航するようになると必要な面積が大きく変わる。 ・2本目の滑走路になる予定の、丁度、国際線ターミナルの正面辺りの場所は、現在、エンジンランナットエリア(エンジンの検査をするエリア)として使用している。この検査は、騒音や航空機の運航に支障が無いところで実施する必要がある。増設に際し、この検査スペースの確保について検討をお願いしたい。 ・国際線の需要増加が見込まれる中、駐機場やターミナル施設等、滑走路以外の施設の整備も必要である。 ・滑走路増設にあたって、現在のスポット状況でも南側に航空機が並んで待機している状況である。滑走路の増設だけでは処理容量の問題は解決しないのではないかと。 ・潜在的な事故発生の危険性があるのではないかと。そういう点も含めて、空港関係者の現場の人々にアンケート調査をおこなったのか。 ・整備地区が東へ移設されるということだが、どの位の規模になるのか。県警やヘリポート等はこの図面から判断しにくい。騒音のうるさいヘリが東へ来ると、騒音も随分変わる。その辺も説明したほうが良い。 ・空港用地と施設との割合はどのようになっているのか。福岡空港はコンパクトにつくる、一方でアジアに開けた国際空港といわれているが、本当にアジアに開けた国際空港にふさわしい形なのかといった懸念を持っている。アジアから見たら福岡空港の重要性は非常に高いと思うが、それに対して、現在の空港計画は何かせこましく、費用便益比が2.3と、そのためにわざわざ土地も使わないように納めているのかと思う。 ・米軍や自衛隊の施設、海上保安庁の施設等の移設について、内諾は取れているのか。 ・計画は非常にコンパクトにできているが、余裕がない感じがする。特に西側は、設備、施設関係が密集している感じがする。拡張範囲はもう少し広くできないのか。 ・国内線ターミナルと国際線ターミナルを繋ぐ交通アクセスは、今は無料バスだが、もっと利便性の良いアクセス整備の計画はないのか。 ・米軍の基地を退けることはできないのか。まだ使われているのか。 ・費用の問題もあると思うが、整備場はできないのか。 ・また、仮に整備場を造るとなった場合、現在の用地で足りるのか。 ・(足りないとした場合、)例えば国内線ターミナルを国際線側に移して集約しても無理か。 ・航空機にエンジン故障等が発生した場合、その修復後、通常、所定の場所でエンジンの試運転を行っています。その場所としては、現在国際エプロン前面の60番スポット以北の未整備地区を暫定的に位置づけていますが、滑走路増設後は当該場所での実施できなくなる可能性があります。新たな試運転場所の確保が必要と思われますが、検討されているのでしょうか。 ・2～3年前国際線のスポット数が払底しているという理由で国際線エプロン前面の未整備地区に60番スポットが新設されました。整備前に国からの説明では1日に数回使用されるとのことでしたが、供用開始後、現在に至るまでほとんど使用されていない状況のようです。投資に対する効果がどうであったか検証してみたら、当該スポットの整備がそれほど必要でなかった

意見分類		寄せられたご意見
		たことが実証されると思います。 昨日福岡空港利用させて頂き滑走路増設計画があることを知りました。思ったことですが、現在も自衛隊と米軍等が使用している部分があるのですが、軍関係は芦屋基地を拡張して集約出来ないのでしょうかまた、県の関係施設等は北九州空港に移転してもらえば現在隣にある国内線ターミナルを貨物地区か国際線にして逆側に大きめのターミナルを作りすっきり出来るのではないかと思います。せっかく拡張するのであれば都市に近接する必要のない部分の移転も同時に考えるべきだと思います。
	拡張用地について 23 件	早急に予算化し着工されることを強く望みます。又、計画よりもう少し広い土地を確保されたいと思います。 空港拡張面積に含まれる可能性のある物件が30件ということで、以外と少ないと思った。増設することでマイナスよりもプラスが多いと思う。地下鉄の延長など利便性を考えて欲しい。 現今の財政事情から、用地拡張の必要なエリアを最小限におさえ、可能なかぎり、手もちの空港用地の効率的な最高度の利用を考えぬいて、作業を進めてほしい。 第三者(周辺住民)の意見にも十分考慮した計画、施行として欲しい。 用地買収について、いびつな誘導路等にならないようにして欲しい。 整備地区が分散されるが、それを理由とする事故等がないようにして欲しい。 どうせ作るなら中途半端にならないで欲しい。用地拡張エリアをきちんと検証して、将来性のある滑走路にして欲しい。2500mで足りるのでしょうか。 発着回数ができるだけ多くなるような滑走路増設計画にして頂きたい。(土地を出来るだけ広く購入する) 将来は博多の森方向に横滑走路(3本目)を作ってもらいたい。 用地拡張が必要なエリアが赤い点線で二箇所囲まれているが、特に北側のエリアについて早急に具体的区画を公表してほしい。 (榎田1丁目の6番にかかるのか7番にかかるのか・・・) 現空港での増設であれば最大限の拡張で将来にそなえて欲しい。現在の場所以外での福岡空港は考えられない。 増設スペースの確保はもっと拡張して欲しい。ターミナルも広くしたいし、滑走路ももう少し長くしたい。日本一便利な空港を日本で一番快適な空港にしたい。 現空港南部の板付空港線の廃道(東西の住民は移転済み)と南側の国有地の活用(出来れば、自衛隊・米軍施設の移転)同地拡張は将来の機能拡張に備え、多少大き目に用地を取得すること(今回を逃せば拡張は不可能視)される。 安全な工事が行われることを望みます。思っているより長い期間が必要だということがわかりました。新たな用地を必要されていないこともわかりました。 思ったより、用地拡張エリアが少ないこと。又周辺の騒音影響範囲も少ないこと。 ・思っていたより、要拡張エリアが少なく、「良かった」と思うと同時に、拍子抜けした。 用地買収は最小限の面積と費用で、高額買取によるもうけは許さない。 土地の拡張については、可能な限り極大にすることを目指し、将来に対する余裕度を大きくしておくべきと思う。 同じ拡張なら、もう少し拡張すると思う。 ・榎田2丁目の職場に勤めている。丁度、拡張用地のあたりになるが、拡張用地の範囲は既に決まっているのか、まだの場合、その詳細はいつわかるのか。 ・福岡空港は、一部、借地をしているが、用地拡張エリアは、できる限り広く公有地を確保して欲しい。公有地にしておくことで、様々な利用形態を考えることが出来る。 ・現在、現空港の滑走路増設で進んでいるが、現空港は民間の土地を借用しており、国は借地料を払っている。今後、増設分も含めて払い続けていくのか。 ・土地の拡張について、下月限の農家が関係する西側の地権者に見せて良いのか。 ・当所の拡張用地24ヘクタールから、12ヘクタールで済むのは、どういった理由からか。 ・赤の点線は何平米か。この2つを合わせて12ヘクタールということか。具体的な面積までは出ていないのか。 ・空港用地として線を早く引いていただくことが望ましい。増設は99%決定しているだし、それを先に示すべき。また、今、用地確保をすべき。
4. 航空機騒音の影響について	航空機騒音の影響について 290 件	空港をただ安く作るだけの計画であって出来て運用するに当たって環境や騒音問題を後回しでなく(一部対策せねばといわれていますが)、具体的にどこまでの範囲どの様に、対策あって初めて計画しないと安く作ることばかり考えて地域住民を無視した計画は成田闘争や大阪空港訴訟と同じ問題が起こりうる。聞くとところによると、いまだ地域住民との話し合いなど開かれてない。これが正しい公務員する仕事ではないでしょうか。 現状ならば増設案は反対です。 騒音の事を一番 ご近所に配慮していただきたい。 騒音は今でもうるさいと思っているので拡張となればさらにひどくなるのでは。航路に工夫をお願いしたい。 伊丹空港同様、都市からのアクセスは利便が良いが、周辺は宅地が密集しており、騒音や安全性に不安を感じる。 現状でも騒音はかなりのものであり、滑走路増設による騒音被害の拡大は、地域住民にとって深刻な問題になると考えます。よって滑走路を増設した場合の騒音増加に対する被害補償を検討いただきたい。 騒音対策地区が現状の範囲以内で問題ないとのことだが、便数が増えることが前提で増設される訳で、対策地区が同じで良いとは、理解できない。これでは空港周辺地区住民の理解は得にくいと思う。一方的な説明だけでなく、周辺地域ともしっかり議論すべきで、その中でもっと具体的な騒音対策案を考えるべきと考える。 航空機の運航に対する安全性を確保する具体的な検討案がない。ガルーダ航空事故の様なことにどう対応するのか。便数

意見分類	寄せられたご意見
	が増えることイコール危険度も増えるはず。増設は理解できるが、周辺対策も含めた総合的な増設計画であるべき。米軍、自衛隊、海上保安庁等の空港内に移設を前提に検討されているが他地区へ移転されるべきと思う。その分建築費減になるはず。 滑走路は2本になるのに、発着回数は2倍にならないんですね。不思議です 市街地上空、特に天神上空等を飛行しないようなルートを設定する必要有り 大野城市在住ですが、夕方の便が比較的低空で大野城市役所付近を回って降りてくるので騒音がうるさい。滑走路が増設されるとさらにうるさくなる。防音サッシにする費用を出して下さい。(テレビが聞こえなくなる) 新宮沖の海上に設けることは反対。膨大な費用が必要になって、財政を圧迫するゆえに。地域住民が安心できる補償を。 現在の空港(滑走路一本の状況)に比べ、拡張後は、現在の飛行機の発着回数をはるかに増加することが想定される。滑走路の増設によって飛行機が今までよりも多数発着するということはそれだけでも危険もはるかに増加することになる。現在の空港周辺の環境対策は過去に比べはるかに手薄になってきており、我が家でも今日エアコンの更新の際に、多額の自己負担を強いられた。周辺環境への配慮をしっかりと手厚くすべきと思う。 騒音対策区域は変更なしとなっているが、現在でも天候によっては上空をかなり低空で飛行することもあり、滑走路が増設されれば、進入航路が現在より居住地区に接近したり飛行回数が増える等、騒音等の影響を及ぼさないか大変気がかりである。 増便による騒音拡大が心配。時間(深夜)延長も心配。 土地利用面積が少なく、滑走路本数が倍となり、とても効率の良いやり方だと印象を受けた。ただし、騒音などについては近くの住民に対して最大限の配慮をして欲しい。 発着数の増加により周辺地域への騒音が気になります。特に住居は進入路の空港への左ターンの真下に当たります。燃料消費を少なくするため最短コースを取っていると思いますが、陸地側からの着陸を、海から進入でなく、最初から陸地側(筑後、二日市経路等)の進入に出来ないか検討して欲しい。 これ以上私の町も騒音で被害を受けるのですか？ 防音対策をしっかりとやって欲しい。今でも飛行機が通るとテレビが聞こえなくなる。増便になったらどうなるのか？ 空港利用は便利になるなら嬉しいが、騒音がすごく、滑走路広げて住宅の上を飛ぶことが少なくなってくると助かる。 増設計画は大賛成です。地域住民の意見をもっと記載して欲しい(安全性・騒音など) ①騒音対策を策定されたら早急に施工をお願いします。 ②早朝便は、現在運行より早めないでほしい。 時間帯別発着回数をみても、午前中のピークが限界にきていることがわかる。利便性からしてやむをえないところもあるだろうが、時間をずらしての運用の工夫ができそうなものだが・・・。 今でも自宅上空を通過する時は、テレビの音が聞こえない時がある。滑走路増設計画は理解できることもあるが、周辺だけでなく、上空で旋回する時の騒音等も調査してほしい。 離発着のため移動するとき、滑走路を横断するためのタイム・ロスは問題ないのでしょうか。 増設で便が増えるのは良いのですが、周辺への騒音の影響を考えると何とも言えません。その辺の検討がしっかり行なわれれば良いのですが。 増便による離発着時の低空飛行での騒音が心配 航空機の安全性(事故など)地域住民の騒音対策 現時点(2010.8)から増設工事にかかっても、完成は2020年頃と思われるが、予測では工事期間中に容量不足になっているのでは？ 地下鉄開通以来大変便利になり、現空港の移転など考えられない。但し、増設滑走路設置により増便等で環境面・安全面の対応が非常に重要になると予想される。 増設計画とは直接関係はないが、運用時間についても検討すべきではないかと思う。AM6～PM11までが最適。今後の発展のためにもぜひ必要。 又、全てにおいても最先端の設備を。 増設後の能力が1.26倍というのが理解できません。同時の離発着が出来ないのは分かりますが、あまりにも低すぎる。この点がみんなが理解できないと思います。 旅客数の予測は大丈夫？過去(各空港開港時の予測の必要以上の増の見間違い実績)の計算上の見誤りが考慮されておりますか？又、増発便での騒音(寿町住)。今でもマンションの真上を通過しておる状態をどう考えていますか。 安全性と騒音の影響について、十分に配慮してほしい。 嵩上げによりWECPNL範囲は増える筈。 今現在でも着陸してくる飛行機の音がうるさく感じられたりしているが、増設すると便数が増えてもっとうるさくなるのか？ 送迎の車が混雑する。今でも大変なのにどうするのか？ 航空機の騒音がうるさい。増便は新型航空機しか認めないで欲しい。 月隅側の道路を地下に下げて羽田みたいに上に滑走路をつくり、長さを伸ばして到着・離着を分けてはどうかと思いました。飛行機の騒音は生活していると耐えられず。生まれて40年宮松小のところに住んでいました。 東平尾地域では、騒音はさほど気にならない(なれてくる) 過度な防音対策(地域家庭に対しての防音工事窓など)は不要、 第一種区域ですが、騒音がうるさく、二重サッシを付けてほしいです。 地域の皆さんや来客の皆さんが必要と思う時に飛行機を準備して下さい(便数の確保、需要に合う事)その飛行機は小型で座席の隣の客に気遣いのいらぬ様にして下さい。 直ぐに高度が稼げて地域に騒音が少ない事を願います。 借金を抑えて空港の手本を目指す心意気で頑張ってください。

意見分類	寄せられたご意見
	1.早朝の便の騒音がうるさい。～夜間程ひどくないが。 2.夕方夜の便の騒音がひどい。テレビの音が聞こえない。 3.飛行便を勝手に多くしていないか。 4.更に便数を増やして近隣住民の住環境をだいにしにしている。 増設案の場合、増便されますが、私の住んでいる地区は飛行機の着陸時の経路のようですが、かなりの便数が家の真上を通っており、特に天気の良い日の低い日はその下を飛行機が飛び、相当な騒音です。しかし何の補償もなく、ほとんど飛んでいない知人の春日原の方では、クーラ等の補償があり不満です。増設された場合の着陸の進入経路は今と違う方角からにして下さい。これ以上は迷惑です。 何と言っても福岡空港は全国一の利便性が売り物である。そして、安全性の確保、航空機騒音などの影響をクリアすれば、滑走路増設案に賛成です。 地域住民の騒音対策を十分にしたい。板付地区の住民だけが負担過多にならない様に注意したい。 日本で一番便利な空港で使い勝手が良い空港だと思います。増設は賛成です。ただ、箱崎に住んでいた際、飛行機の音が大きいことに問題を感じました。飛行機の今後の性能の向上もあると思いますので、その部分も考慮しても良いのではと思いました。 東区の騒音がこれ以上大きくならないようにして下さい。 これだけ近接して2本滑走路ができた場合、同時に運用できるのか。その安全性は大丈夫なのかという素人の疑問にも答えられるようなパンフレットにしてほしいと思います。 今回、増設する事により、太宰府地区も騒音の対象となるのではないか。 ・空港周辺地域への防音対策に万全を計られる様、要望致します。 騒音問題と安全性が心配です。都心近くの空港で便利なのですが、その反面、地元住民の方に苦痛を強いるのではないかと、不安です。 現在の増設計画は、すべて机上の計算に基づく数字だけで、空港周辺住民の環境問題、特に騒音問題に対する考え方が全く理解されないまま計画だけが進行して行くだけで、今後の協力がどこ迄出来るか疑問です。 安全確保、騒音（特に夜間）対策は徹底的に追求してほしい。 ・現行2800m側ターミナル（現在国内線1/2/3ターミナル）→中長距離用（国内線幹線、国際線） ・増設2500m側ターミナル（現在国際線ターミナル）→短距離用（九州離島、国内線準幹線・支線） 今後の技術革新を考えて、騒音影響域を30年前のままで対応するのは良いのか？空港周辺の借地部分はこのままの体制で放置するのか？ 滑走路増設計画はいろいろの調査での計画ですが、私たちの生活している福岡空港周辺の住民の生活環境を要するに、赤ちゃんから老人までどのような生活状況であるのか、生活状態も調査してもらいたい。 場外の滑走路真下になる土地等はどうなるのか？騒音、危険等。 春日地区は騒音対策はしないでいいと思っているのですね。 騒音の検討が、滑走路の利用形態で分析されているが、小型機の就航が増加している現状を踏まえた（小回り低空）検討が必要ではないか。 滑走路の「旋回」範囲を検討の範中にして頂きたい。 騒音対策 増設を機会に騒音による被害区域の見直しを要望します。説明会に参加された方々の意見は、騒音問題に集中していた。 新滑走路で発着枠の増は理解できるが、「非精密進入方式」の滑走路を増設した所で効果はあるのだろうか？また滑走路と滑走路の間のセパレートが取れていない為同時離発着は不可なので大きな混雑解消とはならないのでは。また悪天候時、計器着陸方式（ILSアプローチ）でないと着陸出来ない状況になった場合、16L/34R既存滑走路のみで着陸を行うと逆に変な混雑になるのでは。また既存の空港を運営しながら工事を進めてその間の運航に影響は出ないだろうか。空港拡張も大事だが、もう少し早朝・深夜に離発着が可能になるように努力すべきだと思う。近隣の騒音問題もわかるが、新空港を作らなくて既存の空港でやるのであれば、ある程度運用時間の拡大も進めてもらいたい。07:00～22:00の間しか時刻設定が出来ないのはいらないと思う。東京往復を深夜・早朝利用するのなら北九州空港の方が便利だから、これが同じ時刻で福岡空港で実現出来れば利用客増にもきつと繋がるのでは。 私が居住している地域は、空港南西に位置し、町内の一部が騒音の線引きにかかっている。日常生活に於いて、航空機の発着時はテレビ、電話など聞こえず大変苦痛な思いをしている。増設滑走路が西側に210メートル寄るならば、早急に騒音線引き見直し、拡張を要望します。 空港南西部の地域に住んでいます。航空機発着時は、テレビ、電話は聞こえず大変な苦痛です。滑走路増設にともない、線引き拡張及びテレビ、電話料金の無償化を要望します。 地域住民にとって一番気になるのはやはり騒音の問題です。時間帯が限られているので、夜の騒音はないと思いますが、増便による騒音の増大がないようにお願いします。 出発の際の離陸時の渋滞を緩和して欲しいです。 ①騒音について、PIレポートでは空港周辺のみになっているが、自宅の真上を飛ぶ場合の騒音調査はされるのか。 ②又、対策はどうなるのか。 退職後、自宅にいる時間が多くなれば問題である。 先ず地球規模で考えて欲しい。経済、工期等は②③の次です。総合的な予想、希望、調達目標が正確なら微調整しながら突進スベシ。唯し、騒音について世界の例はどうでも良い。当地自身の真の騒音対策をあみ出してください。 増設自体は良いと思いますが、これからの福岡の発展や国際化を考えると、24時間の離発着ができないことや、中心部に超高層ビルが建てられないことが気になります。 1982年以降、増発着で騒音が拡大しています。この対策を充分に行って下さい。 国内の空港で採算とれているのは、羽田と千歳だけと聞いた記憶があります。福岡空港が入っていないのは土地地主に支

意見分類	寄せられたご意見
	払い金が莫大だから、拡張域の土地代や騒音に対するクレームが心配。先に空港があった民家はあとから連なったのでは。 滑走路に改良するというのは理解しました。その上で、どちらを離着陸のどちらか(離着のみ、着陸のみ)にするかわからなかった。 福岡空港は、都心部にあるせいか他と比べてかなり利用者が使いやすいところにあると思います。 ですから、もっと利用しやすく使いやすくなるのであればこの計画には大賛成です。 ただ、私は空港周辺部に住んでいるわけではないので、飛行機の発着などによる騒音などはわかりませんから、周辺部の皆さまがどうお考えなのかちょっと心配です。 福岡空港の機能が充実させることは賛同している。一番気になるのは滑走路増設により離着陸が多くなり、騒音の影響が今でも激しいのに、更に間違いなく発生すること、及び安全性の問題がある。空港直近の地域は現在も騒音の影響を受け移転跡地が多く、特に空港南北の町内は衰退している。残った人達はやむなく、生活の糧である農地で、航空機騒音の下で耕作している。周辺の環境対策も地元の見解を取り入れ、この際に解決して欲しい。 ケース1の増設滑走路を出発専用にした場合、国内線のプロペラ機はバスで移動するため、出発まで今以上に時間がかかりそう。 飛行機の発着時間にゆとりが出来るため、イライラの待機時間がなくなって欲しい。スポットから滑走路までの移動時間は羽田のように長くなるのでしょうか。 思ったより、用地拡張エリアが少ないこと。又周辺の騒音影響範囲も少ないこと。 騒音対策が無ければ、絶対反対をしたい。離着離陸回数増による、騒音対策と共に安全対策の充実を考えてほしい。上記地域は住宅地域だけにガルーダ航空の離陸失敗事故など今後も想定される。 平行滑走路だからきわめて運用に興味があります。飛行専用とか着陸専用とかになったりするのでしょうか？時間差はどのくらいで運行するのでしょうか。などなど。 騒音の影響は範囲に大きな変化はないとされるが、影響を受ける回数が増加することについての評価検討を行うべきでは。 現在陸路よりの着陸の場合、頭上が航路となっているため、一機着陸する時間の騒音が長くなるので、非常に困っている上、国際線増加による騒音に心配致しております。今後の検討をよろしくお願い申し上げます。(テレビも聞こえなくなります)是非騒音調査お願い申し上げます(雨天の日が尚調査) 増設の場合、処理容量のアップにはつながるが、周辺地区への騒音、安全性に対する懸念は解消されない。現空港の借り主への配慮とのウワサも耳にする。特定の業者や人物への配慮でなく、大多数の人への配慮を求む。 併行して2本の滑走路では効率が悪いのではないか。 ジェット飛行機もエンジンが4つ→2つとなり従前の騒音対策継続で良いのか？検証要では？ (騒音影響) 私の地域も、テレビの音声聞こえない回数が増えております。単にWECPNL数値のみの対応で無く現状の生活環境をも配慮された対応、対策をお願いします。 近隣住民に対する騒音対策 飛行経路の確保、近年は航空燃料の高騰で早廻り着陸をしている。(すぐ近くの住民は不安と騒音で迷惑している) 資料13頁を見れば、必要な事だと思いますが、現在飛んでいる上を飛んで行く騒音を考えたら、近くの方達はどんなだろうと心配しています。発展のためには仕方ない事なのかもしれませんが。 騒音問題の解消(子供の小学校の授業参観のときうるさくてしかたなかった、運動会の時も放送が聞こえない) 昭和56年に防音工事してもらいましたが、騒音がひどくてこの上、離着回数が増すとストレス(体と心)が多くなります。第一種区域から第三種区域への変更を要望します。机上の(線引き)結果ではなく管松小学校近くに実際に住んでみて調査をして下さい。 ・騒音測定箇所の徹底(管松小学校) ・運用時間の厳守 板付は沖縄普天間と同じ様に「危険と騒音」対策が周辺住民にとって最大の関心事であり、滑走路増設の技術上の問題にはプロではないので興味はない。「騒音対策区域」に変更なしは(PIレポ12頁)は疑問だ。1.26倍になる運航はそれなりに問題だ。 健康診断、騒音対策は、空港周辺の強度により重度～軽度に至る段階を設けて対策すべきと思う。 空港周辺への騒音の影響について、騒音対策区域内に収まる結果が示されていますが、判然としないものがあります。滑走路増設により離着陸の回数は増え、騒音の回数も増加するのではないのでしょうか。騒音対策区域内の説明に止まらず、飛行経路下(特に着陸時の騒音に悩まされている)の住民に対してもその影響や安全対策に係わる説明が必要でないでしょうか。 離着の22時以降が出来ないのが制約として影響が大きい。せめて23時までには出来ないか。 福岡空港の年間発着回数13.7万回(2009年度)には回転翼航空機(ヘリ)も含まれているとのことですが、ヘリは滑走路の処理能力を高めるために、平行誘導路に数カ所設けられた、ヘリパットから離発着しています。従って、滑走路における離発着回数からはヘリの回数を減ずるべきだと思います。そうすると、滑走路処理容量はまだ余裕があるのではないのでしょうか。 ・ヘリコプターなど、PIレポ掲載の経路を飛行していない航空機の騒音は、コンター図にどのように反映されているのか。 ・定期便に使用される航空機の小型化により、滑走路占有時間や後方乱気流を避けるための待機時間が短くなり、滑走路処理能力(発着可能)回数は以前より向上しているのではないか。 滑走路の処理能力が増えることは、必然的に「騒音」も増えることになる。離着陸ルート周辺への影響をさらに検討することが適当である。 現状維持ではなく、積極的に「低減」することを検討する必要がある。 騒音について具体的な数値の範囲を示して下さい。機種等 増設に伴い、新しい路線等が増える可能性を楽しみにしているが、騒音が気がかり。空港から距離があるが、ちょうど旋回する地点に居住している為、風向きにもよるが、日常会話、電話、テレビを中断する程…。増便は心配です。

意見分類	寄せられたご意見
	・濃霧による欠航は発生しないか。 滑走路が出来るとよい騒音が高くなると思います。クーラの取替もお金がたくさんかかります。年金生活者は困ります。窓を開けているとテレビは聞こえません。 笠松小周辺に騒音大気振動等環境測定のための精密測定機の設置、測定の日常化、同地区の二重窓化、冷房費補助の実施、NHK料金の無料化実施。海上新空港の計画の推進。(将来の子孫のため) 健康被害 ①騒音、振動、空気汚染による五体異常→飛行制限 ②無料健康診断希望制限→希望者全員受診 ③不眠・精神不安定→飛行禁止時間帯の厳守 ④ストレス増大→機体整備(部品落下あり)徹底 現在でも南風の時、朝夕の騒音が気になります。今後、滑走路増設により増加するものと予測されます。以前はNHK受信料の半額等の対策がありましたが、今後の検討については？ 地域に住む者として、空港が近く利用しやすい分、騒音は仕方ないという考えです。新滑走路かつ増設された時に具体的な空路を知りたいです。 ・新滑走路の南側で500メートル位の所ですが、第三種区域を広げて下さい。 ・騒音、交通量増大による対策 騒音被害が大きくなるので対策を充分に立てて、運用してもらいたい。7時～20時の時間を厳しく守ってもらいたい。 便数が増えれば、騒音も増すと思われるが、「騒音対策区域変更なし」で良いのか？幼少期から現住所に住んでいるが、線路を渡った反対側と同じくらいの音が響くのに対策レベルが低かったりする。空を見上げる住民の立場に立って、今一度見直すように検討していただきたい。 毎日毎日やかましくて大変です。笠松一丁目は全部買上に入っていますが、4組10軒程入っていません。一度来て下さい。テレビは聞こえません。二車線になるともっとやかましくなるといいますので、検討して下さいお願いします。 騒音対策、安全面 一般空機騒音について、現在でもテレビ電話等で、不便を感じています。具体的に現在の環境アセスメントの実施をお願いして住民の方々への配慮をお願いします。 外国の飛行機のエンジン音は非常に大きいうさい。 時間内に飛んで欲しい。 千歳空港に行ってびっくりしました。発着の飛行機が同時になされていることでした。早く福岡も発着出来る空港にして下さい。 騒音に対する防止策をどうするか？排ガス対策は？北風が強い時は排ガスが住宅に流れてくる。 通常でもかなり騒音が気になります。増設滑走路が出来ると今後どの程度の騒音なのか不安です。安全対策も。 増設によって、ヘリコプターの進路。当方はヘリコプターが家の上を通るので、家がゆれたりする。飛行機が飛ぶたびに電話などが話せない状態です。 空港周辺だけでなく、家の真上が航路になって、夜7時～10時過ぎまで2分毎に飛んでいます。(海から降下する際逆噴射の音)夜など眠れません。窓を開けても、閉めても同じです。現状、現地の調査(騒音測定等又は室内がどれ程か)騒音で不安で怖いです。 今でも騒音に悩まされているのに(テレビの音が聞こえない)、これ以上騒音にならないようにして下さい。 滑走路増設については、十分に近郊の住民にたいし配慮をお願いしたい。防音対策については、何年か前の防音対策工事はあまりにもずさんな工事(テンブラ工事)費用は、60～70万？位だったと思う。だが、実際の仕事は、半額位の仕事、後の半分は何処にいった？充分に地域住民のケアを考慮して頂きたい。 環境アセスメント調査で、その対象となる場所は着陸コース上の場所で測定すべきではないでしょうか。地域としての野村貝塚ガーデンシティ内。測定項目は騒音、空気成分。絶対に第一種区域で測定すべきです。 ・説明会の対象から東箱崎校区を外した市は見解をすべき。県は指導せよ。 ・貝塚団地、野村ガーデンシティ、県営高須磨団地を騒音測定値に加えて欲しい。 航空機騒音に関心が、かつて厚木飛行場の米軍訓練機の騒音のために抗議することによって、あっちこっちに空路を移動していました。恒常的な騒音が、子供に与える影響についても検討していくことを要望します。騒音測定の地点に小学校を含める事も要望します。 進入路真下に生活する人間にとって、騒音が一番の問題です。発着時間の延長が検討されていると聞いている。就寝時間等にかかわってくる。これ以上時間を延長しないで下さい。 騒音の測定を航路の真下で測ってほしい。飛行機の運航時間をこれ以上上げるべきではないと思う。近隣空港の利用を増やす努力を。ジェット燃料の影響も調査して欲しい。 新たに航空機騒音が発生する。常時騒音の数値を測定把握して基準値以上の数値であれば騒音保障問題も出てくるのではないか。 なによりも音の事が心配です。今でも窓を開けるとうるさいので、ほとんど閉めています。だから家の中もホコリっぽイし、暗いときもあります。夏でも夕方涼しくなった頃がピークでうるさいので窓をなかなか開けられません。 空港を利用する人には便利でしょうが、住民はこれ以上音がうるさくなるのはやはりイヤです。今でも、声が聞こえない、TVの音が聞こえないという時がある。 ・環境アセスメントについて、いきなり説明会を開いて資料通りに理解してもらおうとするより、どんなことを調査したらよいか等を事前に地域住民主体によ〜く検討願いたい。 今でもうるさいのに、滑走路が近くなるともっとうるさくなるし、飛行機も増便するだろうし、止まったままエンジンをかけっぱなしにしてる時などは、もう息苦しくなるくらいうるさいです。

意見分類	寄せられたご意見
	飛行ルートの変更は毎年変わるのですか？飛行機の騒音でテレビのボリュームを3～4アップしないと聞き取れないです。（窓を開けていると閉めなければ聞き取れないです）騒音対策を至急お願いします。（現地調査を） 地域住民に対する騒音に対する対策 利用者税（便利費）一人あたり、300円くらいを取り地域対策に利用してほしい。特に学校に対する騒音対策 1.本日に増設が必要なのか需要予測の妥当性はどうか。将来の予想が難しいのは分かるが説明が通りいっぺんで、なお釈然と腑に落ちない。 2.空港問題は基本は騒音問題であるが、現時点でも騒音は市民の受忍限度を超えているというのが実感である。（たとえ防止法の範囲を超えていないとして）。受忍限度の早急な見直し。即ち、騒音防止法の改正を迅速に進めてもらいたい。その点からも環境アセスメント「誠実に」実施する事を望む。 とにかく騒音で迷惑だ。朝から夜遅くまで一日中うるさい音で、テレビの音も本当に聞こえないくらいだ。家も振動している。家の真上を通るから恐ろしい。保障も、精神的苦痛を考えると微々たるものだ。 空港能力が1.26倍にしかないとは意外。少なくとも1.5倍くらいにはなると期待していた。 増設による発着回数増により、間違いなく騒音が増える。規制の範囲と簡単に片づけ、住民の苦しみをわかっていない。日本全国に作られた異常な程の空港の惨状や、今後の人口減を考え、今ある空港の積極的利用策などをもっと根本的に考えるべき。 最近、深夜の騒音がうるさい。ヘリコプターが夜11時や深夜に低空飛行を行う。 なるべく、居住地を離れて、離着陸のコースを、思い切って大改造すべきと思います。戦時中が遠く過ぎ去っています。国民の納得行く事業にして頂きたいです。 昼間も含め、特に夜間の発着が遅くまで。周辺住民了解、又は何の法律に基づいて便数、時間を決めて運行しているのか、根拠を示せ（重大事故が発生してからでは遅い） 空港周辺の住民に対する騒音災害について、防音工事を行っています、予算の関係で一部自己負担になると聞いていますが、何故そうなるのかわかりません。 福岡空港の過密化対策として、滑走路の増設が検討されている様ですが、これはあくまで空港利用者の利便性及び空港施設関係者の採算等を重視したものであり、空港地域周辺の住民に対する配慮が充分されていない様に思われます。例えば、福岡から東京まで行くのに新幹線もあればバスもあります。韓国の釜山に行くには高速フェリーもあります。 にも拘わらず、空港を利用する人々が増えていると云う事は、一重に利用者の利便性、即ち移動時間を最小限に抑えて、本来の目的（人が人として）に時間を有効的に使いたいのが為なのです。現代は、いろんなスピードが要求されます。時間が大事なのです。まさに「時は金なり」です。時間に価値観を認め、その代価としてお金を負担する事を厭わないわけです。航空運賃はその典型で又、空港関係者もそれを利用して、採算を考慮した施設等を検討されている様に思われます。要するに時間が、空港の存在価値を決める一つの重要な要素になっています。そこで考えて頂きたい。利用者側の利便性を考えて増便をすればする程、離発着時の騒音回数は増えていきます。 空港周辺地域住民は、騒音そのものに因る肉体的精神的苦痛は大変なものです、否応なく浪費される時間も又増便によって増えていきます。例えば卑近な例で言いますと、国勢調査の調査員をしています私があるマンションのインターホン越しに会話を始めます。ピンポン、「国勢調査の調査員をしています谷口です。」「ハーイ」「調査票を」「ゴー……。」「すみせん、飛行機の音で聞こえませんので一度切らせていただきます」沈黙……。ピーボン、「先程の谷口です」「ハイ」「すみせんね、飛行機の騒音で申し訳ございません。国勢調査の調査票をお持ちしているんですが、宜しいでしょうか。」「相手は嫌な気分でしょうが、なんで私が謝らなければならないんですかね。そして大事な事は、二人の貴重な時間がこの時無駄に浪費されている事です。例えば月隈校区のゲートボール大会が10月10日に行われます。その朝、開会式の時自治連合会会長が挨拶にたちます。皆さんおはようございます。本日は秋晴れ素晴らしい天気恵まれ、この大会が挙行されることは非常に感謝しております。この大会は……。ゴー……。この間、整列している参加者約200名も沈黙）失礼しました。非常に感謝しております。伝々こうして、お互いの大事な時間が無駄に流れて行きます。これは、空港地域周辺住民の日常の出来事です。飛行機の騒音を直接耳にする事のない地域の皆さんには想像も出来ない事です。航空機の利用者と空港施設関係者は、時間の有効利用でお互い大きなメリットを得ておられることは前にも述べましたが、空港地域周辺住民は航空機の騒音に拠って不愉快な気持ちと共に大切な時間が否応なく浪費されていきます。一方に時間を得て利益を享受している利用者及び空港施設関係者が、一方に時間を損失、浪費されている空港地域周辺住民がいます。以上から、時間の大切さ、価値観を認めておられる利用者及び空港施設関係者は地域周辺住民が騒音に拠って浪費、損失されていく時間に対してなんらかの補償なり、還元がなされるのが正当であると理解され、ぜひ検討をお願いします。 空港周辺への騒音の影響はデータ通りの範囲に収まるか。 航空機国内外の機の排ガス。騒音のアセスを増設計画段階で公表する事。運用時間の厳守と違反機会社へのペナルティ、最終告示制限の更新と環境悪化に航路直下住民に現行補償代価以上の事を、国が設置する空港としての責任とする事。 市街の空港の利便性は認めますが、一番の心配は不測の事故と騒音被害です。何よりも安全を第一と思いますが……。私は増設滑走路の南西方面の地区に住んでいます。航空機の離着陸時は騒音により、テレビ・電話がまったく聞こえない。210メートル西側になると更に騒音が増して生活が出来なくなる。早急に、二種区域の線引きの拡張を要望します。 騒音を減らすようにしてほしい。 国際線が新3号線にきた為、自動車が間違っって東那珂の信号を曲がって間違っている車が最近増えています。住民は一に音、二に音、三に音が一番問題です。計画中より住民のことも同時に考えてください。 着陸の際、春日市上空を旋回し、テレビの音も聞こえなくなるほどの騒音が発生していますが、発着回数が増える＝騒音も増えるのは勘弁してほしい。出来る限り、北側（海側）からの着陸を希望。又は騒音対策区域の拡張を検討して下さい。（春日・大野城上空は相当酷いです。） 地域住民の意見をもっと親身になって騒音で苦しんでいる様子を理解して欲しい。国土交通省の方にぜひ、この地域に住んでもらって理解を深めないと、第二の普天間になりますよ。 ・朝9時前、深夜は23時（発言通り）以降も騒音に悩まされる。空港管理者は理解しているのか。 ・WECPNLに基づく騒音区域区分の告示は一方的だ。小さい道を挟んでなぜ一種と二種が分かれるのか。用地買収につ

意見分類	寄せられたご意見
	いても行政の遅れがある。全体を見直し、航空騒音対策として取り扱ってほしい。また、22時以降の福岡空港への着陸は許可しないでほしい。 ・小型機の方が、騒音がより大きい気がする。 ・福岡空港は町の真ん中にあるため、滑走路増設で騒音問題がより大きくなる。 春日市筑紫台の住人。飛行機が筑紫台の上を撃ち落とせるくらい低く飛ぶ。特に北風が吹くと低い。どんな飛び方をしているのかデータはあるのか。 春日公園に住んでいる。鳥栖や基山のほうまで行って進入してくるときは静かだが、このあたりでターンするときは騒音がひどい。NHKの受信料は鹿児島本線の東側は半分、西側は3分の1をカットしていたが、それがなくなった。今は全額負担。テレビの音は聞こえない。 ①騒音で迷惑している。増設ということで騒音は増えるはず。その対策は。 ②三群の上に管制施設を増設したと聞いた。春日の上を旋回しなくていいようになったと理解していたのだが。 ③出発地でのトラブルがあれば、夕方などに極短時間で到着が集中する。そのようなときに今後どうなるのか。データを教えてほしい。 ③ ILS飛行ではいいが、天気の良い日は低く飛んでいる。春日はうるさい。国には飛行経路のデータはないのか。エアラインに対しては守らない会社は飛ばせないといってほしい。 騒音が一番の悩み。今後国際線は増えるということで、ジャンボが多く飛ぶ。現状のジャンボの騒音データを早急に調べて我々に説明してほしい。 騒音対策に関しては、海上空港をやめたのであれば騒音対策をやるのが当然。 ・PIRレポート12頁の周辺への影響について、「騒音対策区域」は「変更なし」とあるが、増設・増便があれば、影響があると考えられるが、この意味はなにか。 ・騒音区域が変わらないということはわかるが、増便すると騒音自体は酷くなると考えられる。その場合は、補償内容を変更してもらえるのか。 ・北九州空港など、深夜便の就航が増えている。今後、福岡空港でも深夜便の運行があり得るのか。 ・国道3号線と旧3号線の間に挟まれたあたりに住んでいる。「騒音対策区域は変更無し」とあるが、滑走路が西側に新設されるということで、その分は、今まで以上に騒音影響が出てくるのではないのか。 ・自分のところは騒音対策区域に入っていないが、区域線はどうやって決まっているのか。 ・利便性というが、周辺に住んでいるものにとっては、騒音問題や安全性など迷惑施設。こういう点について十分に検討していないのではないのか。万が一、事故が起こったときにどうするのか。例えば、強制移転なども覚悟しているのか。被害が起こった場合の補償をどうするのか。福岡空港は住宅地の真ん中にあるという世界的にも特殊な空港。この特殊性について十分に検討していない。 ・夜間に発着しないと補償してもらえるか。 ・福岡空港の特殊性について、人が一人死ねば、空港の存亡に関する問題であり、将来的に移転させるというのが常識と思う。 ・時間当たりの発着回数について、32回ということであるが、1回の発着について2分見ているということか。例えば、国内線の航空機が増設滑走路を使う場合、既設の滑走路を横断することになるが、単に、滑走路を増設したからといって、この2分という間隔が短くなるとは考えられない。 ・離発着が増えるということは騒音も増えるということか。 ・離発着が増えれば騒音問題が起こる。滑走路増設の意味がなくなるのではないのか？ ・騒音に悩まされている。三筑地区は騒音対策区域に入っていないと聞いているが、道路を挟んで、こちらは対策区域から外されているとも聞く。どこに確認すればよいのか。 ・滑走路の増設により便数が増加するならば、騒音もそれだけ増えるはずだ。現在より環境はどう悪くなるのか説明して頂きたい。 ・便数が増えるなら騒音は増えるはずだ。騒音が弱くなっている実感はない。いつ測定したのか、その頃の便数と現在の比較しているのか。大昔の測定値を見直しもせず、長年基準にするのはおかしい。少なくとも年に1回程度は検証すべきだ。 ・滑走路増設時に騒音を測定するのはおかしい。そもそも測定はどこでしているのか。 ・常時公開していないのはおかしい。情報は公開しているのか。情報はすべて市政便りなどで公開してほしい。 ・増設した場合の騒音被害が増えないようにしてほしい。 ・現状の告示の見直しをしてほしい。例えば空中で着陸待機中の飛行機がぐるぐる回っている時など、航路を離れたエリアで騒音が発生している。実情を考慮に入れて対策を講じてほしい。小型機、プロペラ機の進路が、より内側を通っているように感じるが実際はどうか。 ・詳細版37ページを見ると騒音測定場所が3カ所しかないが、小型化された飛行機は異なった進路を進んでくる。2カ所では実態を測定できないのではないのか。 ・飛行機の小型化によって騒音は減少すると思うが、増設により、ピーク時騒音が上がるのか、下がるのか。 ・増設案自体はベストの案だと思うが、騒音はよりひどくなるはず。 ・私も騒音について聞きたい。現状で韓国便は、飛行機は実際には真っ直ぐではなく、大きく右折するなどして飛んでいる。騒音測定の場所を変えてほしい。 ・雨が降ると、飛行機は低く飛ぶ。飛行機が小型化すると、なおさら騒音が増えるのではないのか。双発プロペラは特に音が高い。今後どう改善するのか。 ・ここに50年以上住んでいるが、今は飛行機よりも他の音の方がやかましい。飛行機の騒音はそんなに変わっていないのではないのかと思う。 ・騒音コンターについて、エルデンに移行した場合、その結果はどう変わるか。現状と変化なしが、狭くなると思われるが。 ・福岡空港の容量が、事業なし14.9万回／年、事業あり18.3万回／年と予測しているが、これを超えるということは見込んでいないのか。

意見分類	寄せられたご意見
	・滑走路が2本になれば単純計算で容量は倍になるのでは？概算では2割増しだが、進入の工夫や航空管制との連携などで容量を20万回増やすことは技術的に可能か。 ・進入方法について。進入方法は非精密進入としているが、精密進入にした場合、処理能力に変化はあるのか。 ・滑走路増設によって騒音は増えるのか。西側210m増設時の検証は行っているのか。 ・説明会では、騒音対策を講じて地元へ還元される話になるのかと思っていた。増便しても地元住民は得をしない、迷惑が増える。得をするのは企業であり、便益を受ける企業が地元還元すべき。 ・騒音問題について、9月3日西日本新聞で「滑走路増設しても騒音は増えない」といった記事が掲載されていた。住民は日々悩まされている。騒音が増えないとした基準は何か、説明していただきたい。 ・滑走路増設により発着回数が増えたら、騒音も増えるのではないのか。 ・2032年の需要予測に基づいて路線が就航しても、騒音の範囲は大きくならないのか。 ・福岡市にお訪ねしたい。騒音対策区域の線引きに立ち会っているのか。実際の騒音と合っていないと思う。これも机上によるものなのか。 ・区域の線引きがおかしい。私道で線引きされている。そのことについて地元のことを良く知っている福岡市にお伺いしたい。 ・まちづくりや騒音問題に対して、補助をして欲しい。 ・騒音の範囲は1年、1年で考えるべきではないかと思う。どうしてできないのか。 ・騒音区域のコンターについて、年間の風向き等の影響は考慮されているのか。 ・現在、マンションに住んでいる。ピーク時には1～2分おきに飛んできて、声が聞こえない程である。でも、現地調査されたことがない。調査するよう対応していただきたい。要望があれば協力するので、ぜひ、住んでいる家の中での騒音を調査して欲しい。 ・20年位前の(騒音対策区域の)線引きでは、私道で区切り、町内会が半分になってしまったところもある。 ・騒音対策区域について、防音対策等の補助は今後どうなるのか。 ・九州地方整備局が騒音区域で購入した土地は、どのように利用しているのか。 ・滑走路が増設され2本になるということは、発着回数も2倍になるということか。 ・(数年前)騒音測定の際に居合わせ、後日発表されるとのことだったが、今のところ発表されていないがどうか。 ・風向きによっても騒音状況が変わるので、その点についても考慮願いたい。 ・飛行コースは変わらないのか。 ・西側へ210mずれた場合の騒音コンターは見ることができるのか。 ・太宰府市に住んでいる。ここ最近、航空機がショートカットしているようで、自宅の真上を飛んでいる。正規ルートはどこであり、どのように航空会社に注意するのか教えて欲しい。航空機事故への不安もあり、現行以上に安全性の重視をお願いしたい。 ・現在、最終便は夜22時までとなっているが、滑走路増設後はどうなるのか。 ・平成19年に地主組合が空港の運用時間を延長しても良いといった提案をしたが、騒音区域の住民には一言の連絡もない。地元住民としては(時間延長が)採用されると大変であり、その点を確認したい。 ・滑走路増設により18.3万回/年へと増えるが、更に容量が足りなくなった場合、朝夕の運用時間の延長はあり得るのではないかと危惧している。是非、慎重に対応して欲しい。 ・20年程前に防音工事を実施した地域で、防音効果に関する調査を行ったことはあるのか。騒音のために部屋を閉め切らざるをえず、エアコンを使用しているが、その電気代等の対応していただけるのか。 ・防音工事について、その当時は対応していただいたが、老朽化して物件が新しくなった場合は対象外となっている。対応していただけないのか。 ・小中学校等の公共施設に対して、空調施設等の対策を検討いただきたい。 ・意見として、福岡市は146万人と一極集中であり今後の伸びも期待できる。韓国の仁川空港に恥じない空港を期待する。滑走路増設による経済効果にも期待する一方で安全性や騒音について精査いただきたい。 ・航空機騒音について、ジェット機とプロペラ機では、どれだけ騒音に差があるのか。 ・マンションに住んでいるが、マンションの上の階と下の階では騒音の差が大きく、上部階では騒音が大きい。購入時に騒音に関する説明もなかった。 ・滑走路が2本と増える。効率性を考えた場合、現滑走路を横断してスポットに向かうことになるが、そういったことを加味した上での処理能力なのか。 ・運用時間は夜の22:00と言われるが、夜の23:30頃に航空機が到着したことがあり、ひどい騒音であった。どうしてそのようなことが起こるのか。 ・滑走路増設でも騒音は今までと変わらないとあるが、飛行機が増えても同じか。 ・整備地区が東へ移設されるということだが、どの位の規模になるのか。県警やヘリポート等はこの図面から判断しにくい。騒音のうるさいヘリが東へ来ると、騒音も随分変わる。その辺も説明したほうが良い。 ・騒音対策について、大阪空港へ視察に行ったとき、上にあがれる位の厚い防音壁があって、下の方は静かだった。そういうものを考えてもらえないか。 ・レポート8ページに空港周辺の騒音影響範囲として、ケース1、ケース2、ケース3とあるが、1ケース、2ケースのコンター見直し、みなし線引きという形を示していただきたい。 ・滑走路ができれば使用最大量が1.26倍。それだけ飛行機が飛べば、騒音は増すと思うが、資料12ページに騒音対策区域は「変更なし」とある。まず、騒音がどうなるのかを示していただきたい。 ・西側210mに滑走路が増設されるのに騒音は今と変わらないということはないのではないか。7年後の開港後の問題解決では遅いと思う。西側の210m増設した場合の騒音の数値等を示していただきたい。 ・一番嫌なのは、特別うるさい飛行機がときどき飛ぶことが、生活に影響を与える。だから、特別うるさい飛行機は福岡空港

意見分類	寄せられたご意見
	に着陸できないようにすれば良いのではないかと。 ・加重平均は国の逃げ道と思う。地元住民は、1回ボンと叩かれることが記憶に残る。だから、1日に3回で我慢してくださいというのはどうかと思う。 ・今の騒音の問題。新しくできる滑走路について、事前にどの場所で、どのくらいの音があり、どのくらいまで影響するか、を先に示していただきたい。机上で進んでしまうことに懸念をいただいている。 ・航空自衛隊のヘリコプターについて、できれば滑走路上で離着陸していただきたい。 ・線引きの1種、2種、3種は、滑走路からの距離によって決まっているのか。 ・素人が考えたら210m動けば、線引きは当然、210m動くのが当たり前。 ・離陸専用なのか両方なのかによって、騒音に影響がある。離陸専用であれば、うちの町内は非常に影響を受けるし、離陸と半分半分やったら半分ぐらいの影響となる。厳しいところである。 ・現状と比べて、離着陸の回数はおおよそどのくらい増えるのか。 ・年間どのくらい回数を増やすことができるのか。 ・第1種区域を拡大解釈した線引きの見直しというか、みなし西側ライン等も考慮いただければ幸いと考えている。また、増設時に並行して何らかの事業展開計画があるのかどうか、お伺いしたい。 ・投資効果が2.3と、これだけの効果があるのなら、もう少し高いレベルの還元を検討して欲しい。それだけ経済効果があるのであれば、その分、地元住民が要望している騒音対策に還元をして欲しい。 ・滑走路について、現滑走路は到着用で、増設滑走路は出発用と決められているのか。 ・滑走路2本目ができるとなると、離発着回数も当然多くなる。2倍ではないにしろ、1.5倍位になるかもしれない。とにかくうるさくなる。線引きの見直しを早急にして欲しい。それを7年～10年後、滑走路が完成した後ではなく、子どもや孫が安心して生活できるよう、(早い見直しを)要望する。 ・増設する滑走路は離陸専用と言われたが、現行の滑走路を100とした場合、オーバーした離陸分の専用となるのか。それとも離陸は全部増設した滑走路なのか。 ・先に意見があったように、工事に入ってから報告ではなく、工事にかかる前に説明をやっていただきたい。 ・福岡市民にとっては、増設でも新空港でも利便性がよくなるので賛成と思うが、空港周辺住民にとってはデメリットが多い。 ・今度の増設において、騒音は増えることはあっても減らないと思うので、騒音区域の線引き見直しなどを踏まえていただきたい。 ・騒音防止法でクーラー設置等、いろいろ補償していただいたが、最近、そういう予算がどんどん削られていく。エアコンは一家に1台は必ずあるといった答弁があるようだが、何か違う。こういった意見もあるということをお願いしたい。 ・決して増設に反対している訳ではない。増設に伴って、新たな騒音が起こらないように、また工事についても、地元住民が迷惑を被らんように、十分話し合って進めていっていただきたい。 新しい滑走路の使い方によるのだろうか、滑走路増設により、最大で処理容量は何倍になるのか。 春日市民にとっては、発着回数が増えることで騒音がひどくなるのではという危惧がある。市長の出前トークにおいても2, 3の地区から意見が出ている。今後騒音に対する調査を行う予定はあるのか。 騒音の影響について、空港西側の住民は、滑走路増設により騒音区域も西側に広がるものと考えている。滑走路増設を行っても告示区域内に収まるからと言われても住民感情としては不満がでてくると思われる。これまでも周辺住民から移転跡地利用やまちづくりに対しての要望があがっていたが、積み残しの状態となっている。滑走路増設事業を円滑に進めていくためには、地元に対してこのような積み残しにきちんと対応していくことを伝えるべきである。全国的に空港関連の環境対策費が90億から60億、50億と年々減っている状況にあるが、国交省としても率先して環境対策を行う姿勢を示して欲しい。 騒音対策区域は変わらないとのことだが、環境アセスの結果によっては変わるのか。 現福岡空港の運用時間(飛行機が離着陸できる時間)を6時～24時くらいに拡大すること。(最低限6～23時くらいに)24時間は無理でも、上記の時間位ならば、空港からの公共交通(特に鉄道)がまだ運行している時間ではと思われるからです。福岡空港の運用時間が増えれば、旅先での滞在時間が増えるのと思います。 航空機自体の低騒音化が進んでいる。しかしながら、現在の「音」は人体の耳では無く、腹に伝わる「音」である事も事実である。加えて、飛行回数の増加は騒音が低くなっても、生理的に「やかましい」と感じさせるものであり、単に騒音レベルという数字の問題では無い。 新幹線の開通に伴い、ますます一極集中化する中、格安航空会社の乗り入れは航空機自体が必ず新型とは限らず「騒音レベル」は一定では無い、この対策に関してお聞きしたい。 7:00～22:00での運用が守られていない。昨日も午後10時10分に飛んでいた。 騒音対策区域を見直して欲しい。 区域の見直しは前向きにもっと早くやって欲しい 航空機は、筥松小と九州大学の上は何メートルの地点を通過しているのか。 都市計画で家を建てることのできないエリアであっても、新しい家が建てられ、それに対する補償も行われている。騒音区域の告示日以降に建てられた家屋についても補償すべき。 騒音区域内で行われる健康診断の案内があったが、定員を超えた場合は募集を締め切らせてもらおうと書いてあった。騒音区域内で生活している者の健康は国が責任を持つべき。 筥松地区を当初周辺地域説明会の場所にしていなかったことは、地域を理解していない証拠である。滑走路増設案となった以上、地域に対したきちんとした対応が必要である。筥松地区はこれまでも航空機事故や騒音で苦しんでおり、今も九大移転跡地の利用については騒音のためなかなか話がまとまらない。もう少し国の責任において、対策を講じて欲しい。 航空機が22:00を過ぎて離着陸する場合は、ペナルティはあるのか。きちんと責任を取らせるべき。 西側に滑走路が一本増えるとコースも多少変わるのか。 2本同時に発着したら、騒音がひどくなるのではないかと。

意見分類	寄せられたご意見
	被害を受けている住民にどう対応してくれるのか。冷房の電気代の補償や固定資産税の減免の話があって、その上で滑走路増設の話をするべきだ。 滑走路ができた場合、福岡空港をいつまで使用するつもりなのか、排気ガス、振動、騒音、地価への影響は永久になくならない。空港があるため、地価も上がらない。地域住民に対する救済について十分に考えていただきたい。 発着回数が増えると騒音が大きくなり、反対する人が出てくるので、環境アセスを丁寧にやらなければならないと思う。また、用地取得についても、相続人不明等の土地があると時間がかかると思う。現実的には、着工までにどれくらいの時間がかかるのか。 発着回数が増えると騒音のレベルは上がるので、緩和措置が不十分であれば環境アセスが通らないのではないのか。それに対するアイデア、答えはどういったものがあるのか。 環境省のアセスの委員達が、PIレポート8ページ(→騒音影響範囲)の理屈で納得するのだろうか。規制区域が現況と比べてどうなるのかについて、それなりの準備をされておいた方がいいのではないのか。 滑走路がもう1本増設されても進入コースは今までどおり変わらず着陸するということだが、右側にできるのでうちの町内のほうに進入口が寄ってくるのではという心配がある。そういうことはないのか。 西側に新しい滑走路ができると、その線上に住宅がたくさんある。そうすると住宅の上の騒音が非常にひどくなり大変迷惑する。できるだけ今までの滑走路上で飛び上がってもらいたい。現在、南からの離陸と北側からの離陸回数はわかるか。 今度、滑走路が210m、うちの方に寄ってくることについて、飛行機は絶対音を出します。特に離陸するとき。でも、「騒音に影響はなし」と書いている。これはどのように考えたらいいでしょうか。 実際に飛行機が飛んでみて、どれぐらいの音が出るのかわかる。「変更なし」と簡単に書いているけれども、これはちょっと問題がある。 現在、吉塚東小中学校は騒音エリアに入っている。吉塚小中学校は、わずか10メートルの違いで外れている。一つの同じ吉塚でも道1本で入っていない。どうして差別されるのかという疑問を随分持っていました。いろいろと検討してください。 進入路が一つなら騒音被害がないと思いますけれども、北の新しい滑走路に降りる時は広がるわけでそこを心配している。詳細版の35ページに「うるささ指数」とか第一種区域とか書いてあるが、この地図ではどこがどこまでかはっきりわからない。もっと詳しく説明してもらえないか。大きい図ではなく、我々の住んでいる地域のどの辺ぐらいまでなのか、というだけでいい。実際住んでいる吉塚の8町のどの辺ぐらいでいい。 滑走路から離れたところの土地を買い上げたりとか、滑走路に近いところのほうの土地は買い上げないとか、差がある。そのところをはっきりしてもらいたい。 自治会としての要望として、うちの団地は第一種の黄色エリア外になるけれども、夜の8時半から9時半にかけて、目視ですが、団地の上をかなり真上に近い形で飛行している。実際の運用時には、風向きによって箱崎側からILSで進入するけど、その場合であっても、黄色の第一種エリアを外れて、さらに東側から入ることが実際の運用上あるのかないのか。教えていただきたい。 以前、志賀島の真上にビーコンがあって、その真上を通過しないと着陸できなかったはずだったが、2年ほど前、航空燃料の節約とかの理由で、ビーコンの真上を通らなくても良くなり東京方面からの航空機は近回りをして、随分燃料代が安くなることが新聞記事に載っていた記憶がある。その辺も大きな原因になっているのではないのか 時間帯別の発着回数が知りたい。この上空は、発着よりも着陸が一番大きな騒音の原因になっている。発着で判断するのではなくて、着陸で、一つその数値を示していただくをお願いしたい。夜8時から9時半までは大体2分に1回ぐらい、もう次から次へ降りてきて夏は窓が開けられない。更にこれから4万回増えることになると、ますますその頻度は上がるということなので、真剣に考えてないといけな。 騒音の問題について、この近辺で騒音を測定された実績があるのか。もしあるならこの地点でやっているのか教えて欲しい。測定値は公表しているのか。進入路の真下であるガーデンのところで騒音の測定をぜひやって欲しい。 利用者の便益はかなりの部分認めるが、滑走路の延長上にある我々住民にとっては、逆に便益よりもマイナスの面が非常に大きく感じる。 ガーデンの近辺を通るときに高度が飛行機によってまちまちである。住民からすれば、降りてくる高度を何で統一しないのか、疑問を感じる。 新聞報道で、福岡空港地主組合の会長が、滑走路の増設の支持と合わせて、離発着の時間を拡大・運用時間の拡大を支持している記事を見たが、離発着回数が滑走路の増設によって増えるのであれば、我々としては逆に運用時間の短縮といったものを求めているのではないのか。今、国内線、国際線の福岡空港の着陸における21時という制限の中で、10時になるときもあると思うが、我々としてはより厳しく訴え、主張していきたいと思う。 今、騒音は全然気にならない、静か過ぎると生活している感じがしない、という意見があったが、とてもそんな状況にはなれない。従来は、勤めに出ており忙しい生活をしてきたこともあり、(騒音を)あまり気にしたことがなかった。帰宅時間が夜9時過ぎとか、朝も早く出社するとかが多かったからですが、リタイアした後、生活していて、こんなにうるさいところにいたのかと正直思った。これが朝の6時から11時という延長案があるということですが、騒音が一番の問題で、延長は本当に考えていただきたいくない。 皆さんの一番関心事は、騒音である。便数が増えるということは、それだけ住民が騒音にさらされる時間が長くなるということである。それをどう考えるか、許容限度をもう一度、検討してもらう必要がある。航空会社の人などに聞くと、最近の飛行機はエンジンが静かになっていると言われるが、静かになったという実感はない。 大阪国際空港では、市街地航空機騒音対策として、2004年、2005年から、騒音の大きい飛行機は着陸させない、という対策をしていることがホームページにありました。福岡空港や福岡市は、どのような対策を行っているのか。 (騒音の区域外地域について)騒音区域である黄色の中に測定場所は入れてもらわないと我々は納得いかない。要望するにはどうしたら良いのか。 20年位前までは、防音対策として南側に二重窓を付けたとかエアコンを1台ずつ多分あった。それが予算の都合上かカットされてしまった。決して行政から何かをねだると精神ではないのだが、地域住民の防音対策に少し回していただきたいと思う。 PIレポートの騒音の部分に、増設しても今の第1～第3の区域に騒音は収まるとある。計算上はそうなるのと思うが、この区

意見分類	寄せられたご意見
	域の住民にはとても我慢できない騒音のもとで現在も暮らしている現実が全然この文章から感じられない。皆さんの(国、県、市の)認識はその程度かというのが気になる、その辺を一考してやってもらわないと住民は納得しない。 騒音測定値について、実測値と理論値、(騒音の)距離減衰の差が当然あると思うのでその理由、また逆転送の影響がどの程度あるかも合わせて説明して欲しい。 暗騒音レベルの変化について、ジャンボB-747が1機で出す音のエネルギー量は、乗用車の一番小さいクラス1300ccの何台に相当するか。 排ガスについて、ジャンボB-747から出す排ガス量は、乗用車1300ccで何台分に相当するか。 着陸時の進路方向の決定は、現空港の南端から何km位のところで、判断しているのか、その高さや方向、着陸地点の距離の3つについてどうされているのか。 低周波について、非常に気分が悪くなるが、そういう低周波音はどの程度あるのか。 環境アセスメントを待たずに、このようなことをきちんと前もってやってほしい。 滑走路をどの位の高さまで上げるのか。その時の騒音はどうなるのか。1mも上がれば相当な騒音になると思うので、その場合の騒音を測定してもらいたい。町内にも、常設の騒音測定器を備えてもらいたい。 増設する滑走路が西側へ210メートル寄ることは、住田へ騒音が210メートル寄ってくることになり、住民は線引き範囲も210m拡張と信じている。線引きの拡張をとにかく早急にしてほしい。一種、二種、三種とか詳しく知らないが、滑走路1本の時につくられたものである。だから、西側210mに新たにできることは、その分、自動的に線を引くのが当たり前である。実際は200mになるかならないかはわからないが、しかし住民はそうに思わない。 線引きは測定の後にということだが、測定する前に滑走路が1つできるのであれば、先に線引きをして、その範囲の中で騒音測定してもらいたい。今の線引きを200メートルずらせばどこまでは入るか、実際に対象になるかは別にして、線引きだけは見せてほしい。 月隈校区だけでも、200m寄ったときの大まかな線引きを示す資料はつくれないのか。 PILレポートは拡張ありきという内容である。もろもろ見ると、東京の人や福岡天神の人等を対象に書かれたもので、迷惑を被っている地域のことは、一片のかけらもないという気がするが、この点について返事をいただきたい。 騒音対策区域の「変更なし」について、絶対に影響がないということはない。次回のレポートは、これを必ず検討した上で表記をしていただきたい。 それから、周辺社会基盤の影響についても、「全く影響しない」と書いてあるが、26%分空港の処理容量が増えることから「必ず影響は26%ふえた分だけ出る」と書いていただくのが一番正しいと思う。26%増えて何も影響しないというのは何も考えていないということである。増えるというのを前提に考えていただきたい。 騒音対策について、「変更なし」ではなく「大いに影響がある」という風に、とにかく検討をお願いしたい。 騒音問題について、今の線引き、黄色の線は見直しが必要ではないかと思う。 私のところは東那珂2丁目と滑走路の真横で、エンジン調整の音が一番頭にくる。このような音は、騒音測定にかかってないと思う。こういう音も考慮してもらいたい。固定の測定点を設けて、そのデータを開示してもらいたい。 新しい建物については防音工事をしてないと思う。公共のものをつくる時にはきちっとしてもらいたい。もっと住民の気持ちになって、市とか県は考えてもらいたい。 飛行機の発着回数は、地デジに何か影響はあるのか。うちのテレビで受信レベルが低下とかになるがどうなのか。 名島地区周辺は航空機が発着する高さが大きく変わるようであり、騒音問題にもかかわっているので、協議会から陳情を出している。今度、西側に新しく滑走路ができた場合、発着ルートや高さ、騒音範囲はどのように変わるのか。地図上でどのようになることを示していただきたい。 (騒音区域の)線引きの中に入るかどうかについては、今後のアセスメントの手続の中で考えていかなければならないということか。 (騒音区域の)第一と第二と第三種の範囲について、ちょっと教えていただきたい。 名島地区は、その黄色の外側にあたるが、飛行機の発着時に動いたら、騒音もちょっと変わってひどいということを陳情している。今後は、状況を見ながらになるのか。 名島地区は、真つぐ海を渡って発着する時には問題ない。しかしルートを外れた場合や悪天候の場合は旋回しながら着陸することがあり、そういう時の騒音問題はどうか解消するのか。この校区としては、今度の滑走路増設では騒音に対する配慮をお願いしたい。 以前、名島校区はNHKの受信料が半額であったが、近年、半額ではなくなった。どんな経緯でなくなったのか知りたい。 騒音問題について、地域のことを考えると確かにうるさいので、もう一度、計り直して、見直しをしてくれませんかと言うお願い。 2案は現滑走路が最大限利用されているので滑走路を横断する時間が無いはずなので滑走路の横断が不可能だと思うと思う。3案の運用方法では効率が低下して処理容量が低下するので無理だと思います。2案と3案は素人の目にも有り得ない条件としか思えません。何故非効率的な運用をしなければならないのか。 今回の案とは別に、滑走路1本ごとの騒音コンターが必要。増設滑走路の騒音の影響を現在空港周辺に住んでいる人は想定しなかったもので、増設滑走路の騒音の影響に対する補償を受けられるはず。現滑走路の騒音エリア内に収まったとしても補償されないとおかしい。 現滑走路の騒音エリアは将来的に減少する可能性がある(騒音が減ってもエリアを狭めないのでは無駄な対策費を払うことになりおかしい)ので、増設滑走路が運用される直前の現滑走路での騒音エリアと増設滑走路が運用後の騒音エリアを比較する必要がある。 羽田の容量制約を行う場合には、大型化機材が増加するので、騒音が大きくなることも考慮する必要がある。 対象機材:次表のとおりとするとあるが、ヘリコプターがない(特に自衛隊のはうるさい)。ヘリコプターが誘導路を移動する際の騒音も大きいので、ヘリコプターが発する騒音も考慮に加えるべき。 滑走路処理容量をステップ4で差分で計算してあるが、何故比例で計算しなかったのか意味が分からない。これでは滑走路処理容量が能力以上で計算してあることになるので、比例で滑走路処理容量の再計算をしないとおかしい。

意見分類			寄せられたご意見
			少なくとも台形型滑走路処理容量では、遅延便が大量発生するのが明らかなので、台形型滑走路処理容量は今後用いないことを明記するべき。 ステップ4の詳細版の17ページに滑走路処理容量の算定で用いた諸数値の一覧があり、L2が52秒と書いてあるが、これは16運用のときL2＝52秒、34運用のときL2＝66秒の間違いではないか。 成田空港で2本目の滑走路ができた後に、騒音値が実測値と計算値で異なり問題になり、新しい計算方法で計算したら実測値に近い騒音値になりましたが、今回の計算方法は新しい計算方法で計算されているのでしょうか。過去に問題になった計算方法で計算されていることはないとは思いますが、この資料を見るとあまりにも騒音の範囲が狭く疑問に思います。 技術の進歩と騒音値は反比例の関係になります。昔の飛行機はうるさかったですが現在の飛行機は低騒音化が技術の進歩と騒音値は反比例の関係になります。昔の飛行機はうるさかったですが、現在の飛行機は低騒音化が進んでいます。今後も低騒音化は進みますが、大幅に下がることはありません。需要は伸びます、これが下がるというのは、騒音が将来ゼロになることを意味します。反比例はゼロになりませんが、比例だとゼロになります。つまり、“騒音の影響は今回の予測より小さくなる方向にあると考えられる。”という考え方は間違っています。 PIのステップ1で騒音値は現在も過去も同じなので騒音区域は変わっていないことが書いてあります、今回の航空機騒音の影響範囲の計算方法が正しいかどうか疑問なので、計算方法が正しいかどうかを確認する作業が必要だと思います。方法は簡単です。今回の航空機騒音の影響範囲の計算方法で現状の機材と便数での騒音予測コンター図を作り騒音区域図と比較するだけです。実測値で騒音区域が変わらないので、今回の航空機騒音の影響範囲の計算方法で作った騒音予測コンター図が大幅に異なることはないはずなので、大幅に異なれば計算方法が間違っていることが確認できます。 今回の資料を読んで、今ひとつ納得できない資料ばかりなので、過去のPIレポートをじっくり読み返しました。そこで疑問が湧いたのですが、ステップ1で現空港の有効活用方策で平行誘導路を二重化したときの能力について検討してありますが、大きな間違いがあるのではないのでしょうか。 現滑走路の処理能力は16運用と34運用では、34運用の方が処理能力が少ない。 その理由は滑走路占有時間が34運用の方が長いための、平行誘導路を二重化することによって34運用の滑走路占有時間を短縮したのが有効活用方策だと思います。 34運用の滑走路占有時間を平均値で71.1秒から66秒に短縮とあります。でも16運用の滑走路占有時間の平均値は52秒なので66秒との差は14秒もあります。 滑走路から出る誘導路の間隔は16運用も34運用も等間隔に近いので、34運用の滑走路占有時間は16運用と同じ52秒になると思います。 16運用だと、国内線ターミナルと逆方向なので減速しますが、34運用だと国内線ターミナルの方向なので減速も緩やかでいいと思いますので、34運用の方が滑走路占有時間が短くなってもおかしくないと思います。 34運用の滑走路占有時間が16運用と同じ52秒だとすると滑走路処理容量の代表値は37回/時となり、現状の滑走路処理容量の代表値は32回/時と比べて大幅に容量が増えます。滑走路増設後は40回/時なので、時間あたりの差はたったの3回/時しかありません。 現状→平行誘導路の二重化 5回/時増加 事業費300億円 平行誘導路の二重化→滑走路増設 3回/時増加 事業費2,000億円
			工期について 41件 賛成です。早く実現した方が安全な空港になると思います。工事中に影響は出ないのか？ 工事期間中、並行して運用しなくてはならない。 増設中は不便にならないように。 福岡空港はスポットが足りない。滑走路増設工事を行う際、スポット数を増やす工事を先行しながらやるなど、工事期間(7年間)の途中であっても、福岡空港の機能強化が発現するような工事のやり方を行ってほしい。 工事が始まれば、夜間工事との事で地域の住民の方への騒音や交通の配慮が必要では。増設滑走路も計器着陸出来るものにしてほしい。 新滑走路で発着枠の増は理解できるが、「非精密進入方式」の滑走路を増設した所で効果はあるのだろうか？また滑走路と滑走路の間のセパレートが取れていない為同時離発着は不可なので大きな混雑解消とはならないのでは。また悪天候時、計器着陸方式(ILSアプローチ)でないと着陸出来ない状況になった場合、16L/34R既存滑走路のみで着陸を行うと逆に大変な混雑になるのでは。 また既存の空港を運営しながら工事を進めてその間の運航に影響は出ないだろうか。空港拡張も大事だが、もう少し早朝・深夜に離発着が可能になるように努力すべきだと思う。近隣の騒音問題もわかるが、新空港を作らなくて既存の空港でやるのであれば、ある程度運用時間の拡大も進めてもらいたい。07:00～22:00の間しか時刻設定が出来ないのはもったいないと思う。東京往復を深夜・早朝利用するのなら北九州空港の方が便利だから、これが同じ時刻で福岡空港で実現出来れば利用客増にもきつと繋がるのでは。 新たな用地を必要されていないこともわかりました。 ・工事期間中の航空機の利便性が損なわれないように、安全に進めていただきたいと祈るばかりです。 ・安全面より高速道路(高架)等の進入路に対しより安全確保(高さ)を願う。 ・事業費から言えば、現在7年の工期程度となっていることから、工程調整を図り、ムダな早期整備を慎み効率的な整備を願う。 ・滑走路の(含む施設等)工事には、昼間だけなのか、それとも24時間(夜間)やるのか？夜は大迷惑！

意見分類		寄せられたご意見
		・PIが終われば東側地域を西側に移すことになっているが、先に施設を作って移転することになるか。
		・工事は7年間ぐらいかかるとのことだが、24時間体制で工事を行うのか。
		増設滑走路を嵩上げするとのことだが、土はどこから持ってくるのか。多々良川の栗石を利用するのか。また、ボタ山の利用などは考えていないのか。
		駐車場や停車する場所が足りるのかどうかも疑問ですし、周辺の交通量の増加による悪影響、工事による周辺環境への影響なども調査されているのでしょうか。東側ターミナルについて触れられなくなかったから、西側ターミナルのことしか資料に載せなかったのかもしれないがどうなのか。
		建設期間が長すぎ、整備した頃には状況(利用者数、中国人客減など)変化が起こっているのではないか。
		①容量の検討は一日のおさまりではないか。年間何万回というのは納得できない。
		②空港は当初計画の何倍もの事業費となっているのが通例だが大丈夫か。
		③あの辺りには文化財はないのか(工期)。
		2010年代初期には、滑走路処理容量に余力がなくなると予想されるのに、まだ増設計画は決定していないし、工期も約7年しかかからない。なにかおかしいではないですか。早期、緊急な問題として解決し、実行して欲しい。
		貨物地区の移転の工程が心配。
		①福岡空港の滑走路増設は、早く実施して欲しい。
		②工事期間が7年間とは、早期決着・早期解決で進めて欲しい。
		③周りの交通機関についても、配慮して欲しい。
		特に、地下鉄の延長(福岡陸上競技場、須恵町、志免町、宇美町)により、これらの地域の活性化を検討して欲しい。
		工事期間をもう少し圧縮して、早期の運用開始を望みます。
		発着のピークが近づいている中、工事にはまだ7年かかるとのことですが、その間の発着に支障がないのか気がかりです。新空港を作る案よりもずっと経済的で便利さが増す工事だと思いますので、出来るだけ早い着工を希望します。
		工期は概略で具体性がない。
		事業費が半額以下になった事は大きい。
		工事期間が7年かかるのには驚きました。
		拡張用地買収費、移転補償費等、面積減少したにもかかわらず大きな費用がかかる事がわかりました。
		現空港では、2010年代初期にはいっぱい、いっぱいになるのに、工事だけで7年、アセス、埋蔵文化財調査等も事前に必要とのこと。このスケジュールで空港の需要対策は間に合うのか。
		工事期間を短縮して早期の開港
		思っているより長い期間が必要だということがわかりました。
		・1日でも早く増便できる空港づくりを進めてもらいたい。
		・埋文調査等の不確定要素に対する時間をどのくらい考慮しているのでしょうか？
		・新しい転移表面による高さ制限にかかる建物はどれくらいでしょうか？
		・工期の7年というのは長すぎると思われます。
		・九州新幹線との競合で、反対派が横やりを入れさせないようにしたい。
		工事期間が7年とは長すぎる。用地買収、環境アセスメントの期間を入れると10年近くかかると思われる。10年後、今の計画で問題がないのか疑問である。
		建物に時間がかかり過ぎる。もっとスピーディに計画を進め、3～5年間で完成させてほしい。
		スピード感がない。
		深夜しか工事ができないことは理解しても、10年何故掛かるのか？良く判らず。
		工期を出来るだけ短縮して、工事騒音の影響が長く続かないように工夫をお願いします。
		用地買収や移転が必要な物件がいくつかあるが、予算・期間に問題はないか？
		・工事期間を7年としているが、これは長く見ているのか、短く見ているのか。
		・工期が7年とのことだが、その前の段階として環境アセスメント等含めれば、まだ10年かかると考えられる。福岡空港は、アジアのハブ空港を目指しているのか。ハブといわないまでもサブ・ハブくらいは目指すべきではないか。そうすると、10年というのはいくら過ぎると思う。
		工期について。工期は7年。事前の環境アセスメント(他空港の事例で概ね3年)を加えると、完成までに10年。短縮は可能か。
		・今後の流れを教えてください。来年からはどうなるのか。資料によると、環境アセスメントが大体3年で、航空法の手続きに2・3年かかるとのことだが、そうすると買収は5年先ぐらいから始まるのか。
		・工期が実質7年と言われているが、供用までは、やはり10年ぐらいかかるのか。
		完成はいつ頃になるのか。7年とか10年とかいう話があるが。
		新設か増設かという議論はもう済んだと思っておりまして、増設って決まったわけですから、とにかく早くしてもらいたい。この7年というのは、一時代過ぎるわけですね。
		中国なんかのスピードを見ると、2、3年であつという間に地下鉄を造り、高速道路を造っちゃうわけです。そういう時代背景の中で、増設に7年かけるというのは、僕はちょっとずれているんじゃないかという気さえているんで、これをいかに詰めるかという検討をぜひ、技術的な問題、政策的な問題もあるかと思いますが、先に目標を決めてやってもらえんかなと。3年なら3年と。3年でやるんならどうすれば良いのかという議論をぜひしてもらいたい。
		事業費について 35 件
		人口、利用者に見合った計画、投入税金の節約を望みます。
		1800億円以内で(増額ナシ)で実現して欲しい。

意見分類	寄せられたご意見
	1.費用に対するアンケート項目がない。コストに対する認識が欠如している。 ①容量の検討は一日のおさまりではないか。年間何万回というのは納得できない。 ②空港は当初計画の何倍もの事業費となっているのが通例だが大丈夫か。 ③あの辺りには文化財はないのか(工期)。 特にありませんが、安全性や利便性を重視してほしいです。なるべく小さな予算ですまそうとせずに、必要な予算で十分な工事をして欲しい。 市民の税金のムダ使いのなきように。 新設に比べ経済的負担が少ないことをアピールすべき 今後中国からの観光客が大幅に増加するに備えた中国語、韓国語等語学教育の充実や費用の確保を市や県の政策に反映すべき。 あまりお金をかけずにできるので良かった。 用地費がかなり高額になっているが、内訳を提示してほしい。 安全性の確保が第一だと思いますが、普通の人にはどうしたら安全で、どうしたら危険というのは分からないので、「～で計画しています。長所は～、短所は～」というように簡単に書いてもらった方が分かりやすいように思います。また事業費をもっと細かく知りたいので福岡市民の負担がどれだけ増えるのかを知りたいです。 増設費が高くならないように。 現行の空港を上手く生かして、少ない税金で出来る案で良いと思う。 ムダの無い用にして欲しい。 漠然とした機能を細分化して、具体的な機能とその金額を示して欲しい。 事業費は何をベースに考えたのか。もっとコストを削減すべきである。 事業費が半額以下になった事は大きい。 工事期間が7年もかかるのには驚きました。 拡張用地買収費、移転補償費等、面積減少したにもかかわらず大きな費用がかかる事がわかりました。 増設増便で発着回数が多くなると思います。乗り込むブリッジも雨の日でも利用出来る整備を。増設用地が多大な額となっています。極力押さえてそれを安全面に活かしていただければ・・。 概算事業費の根拠が不明。説明が必要では。 滑走路増設に大賛成です。建設費をもっと節約できないのでしょうか。一般企業の視点で再度精査する必要があると思います。 土木工事700億の具体的中身について 1.舗装〇〇〇㎡ 約〇〇億 2.造成〇〇〇㎡ 約〇〇億 3.地盤改良 約〇〇億 4.その他雑工事 約〇〇億 計700億等 ・費用が低額となる。 質疑の際、騒音が市民にとっては最大の関心、問題であるが、「2009年5月に増設案に決定し、その詳細をつめている段階で工事が始まるというわけではない」との説明でした。『絶対、工事費が増加し、将来に負担を残さないよう』ということを一歩望みます。今までかなりの公共工事費が増加、増加を重ねていますので。 用地費用 700億、土木工事700億、一般的には高い印象がある。具体的な内訳を教えて欲しい。 将来の需要予測は下位ケースで充分である。事業費が途中で大きく狂う事が無い様。その場合の責任を明確化して欲しい。(今迄の他の事例で誰も責任をとっていない) 12ヘクタールの用地買収、移転補償に対して、700億円は過大である。約半額で充分ではないか？ 特に費用の件について、早急に検討して計画を推進する事。将来の事を考えて、国際的に通用する空港に仕上がる事。 用地費にお金が掛かりすぎではないか？ ・用地拡張12ヘクタール30物件に対し、用地費700億円は高過ぎるのではないか？ 空港用地の取得で適正な価格の設定がなされることが必要と考えるが、その方法が不明。地主利権の排除 県外の者なので、「新空港」案が立ち消えになっていることを知らなかった。個人的にも関心していなかったため、PIの手法で「滑走路増設」に絞られたことは、大変好感がもてる。なるべく早期に、低コストで実現することを望みたい。 用地買収や移転が必要な物件がいくつかあるが、予算・期間に問題はないか？ ・ 用地費が12ヘクタールで約700億円というのは過大ではないか。 ・ ・2本目の滑走路建設における(補償費)の十分な見積もりができていないと思う。レポートでは、様々なケースのうち高額の場合で見積もっているが、公共事業への地元の要望は強くあるので、結果的に金額が多くなるのではないか。適正な予算を見積って執行して欲しい。 ・公共事業は2～3年もしたら、プラス500億や倍になる等、そういうことが起こる。本当に1,800億で済むのか。 工事代金が1,800億位という説明があったと思うが、事業費だけ決まって、どういう工事を行うかわからないのに、事業費だけ提示できるのはおかしい。

意見分類		寄せられたご意見
6. 費用便益分析について	分析手法・前提条件について 12 件	費用便益分析の検討は「中位ケース（世界経済順調回復シナリオ）」を基にされているようですが、実際には「下位ケース（世界経済底ばい継続シナリオ）」に近づいてきているような気がします。
		・B/Cの根拠が不明確
		・供給便益は、誰の受益なのか（航空会社、ターミナルビル、関連会社）
		費用便益分析も最大の費用は、数値化しにくいだろうが、住民の被害です。それを省いて評価しても意味がない。受益者の都合のいい分析になっている。
		費用対効果 長期計画での効果であれば国内便削減の検討も必要でないでしょうか？
		・住環境への影響など、負の側面について費用化算出をしているのか。
		・詳細版19頁の需要予測について、高速道路が無料化すると車の時速が70kmになって、と記載があるが、通常、無料化すると近いところは飛行機ではなく車を使う人が増えると思うのが一般的ではないか。また、新幹線が新しくできると、福岡―鹿児島便の利用者は減ると思う。
		・詳細版46頁に、滑走路を増設すると、今まであふれた利用者を吸収できると書いてあるが、あふれた利用者というのを具体的に示して欲しい。確かにお盆やお正月はそうかもしれないが、それ以外は、搭乗率が上がっていないのが現状ではないか。
		・需要予測について市営地下鉄の見込み違いもあり、こういうことを謙虚に受け止めて欲しい。
		PIレポート概略版の13ページ、参考資料「福岡空港の現状と課題」の下段に、福岡空港の発着回数の推移についての棒グラフに滑走路処理容量、約14.5万回が現状値として記載されており、この14.5万回に対し、現在、空港容量は限界に近いと書かれている。一方、詳細版44ページには、費用便益分析の前提条件、①の福岡空港の容量、事業なしの場合、上が14.9万回／年と書いてある。なぜ数字が違うのか。設定が違うのか、条件が違うのか、教えて欲しい。
		費用対便益分析について、設定する費用として、本当は住民の被害を、金額にしにくい費用として入れるべきではないか。一番大きな費用ではないかと思う。
		便益とか費用、利用者側の利便性や採算性等は、時間という価値観から判断されていると思うが、騒音による被害の中に時間的な損失があると思う。地域住民の時間損失をどのように見ているのか。例えば、国勢調査でマンションを訪問した時インターホン越しに会話をしても途中で航空機の騒音が入って通じないので一旦切って、しばらくしてから再訪問する。マンションでは何遍もそういうやりとりがある。1カ所で1分とか損するとして、1日50軒回るとして、これを1年間に通算するとどのくらいになるか。また例えば、月隈校区でのゲートボール大会で、会長のあいさつの途中で航空機が来ると中断です。また初めから戻って話すことになり、また何分か損をする。参加者が200人位なら200分以上が損する。こういう時間の損失がこの騒音でも発生するわけだが、この費用をどう考えているのか。
		公共施設整備として50年位で償還するとのことだが、GDPで考えると、日本はまだ、そんな1何ポイントとか上がっているだろうか。
		騒音問題は費用便益(B/C)に影響しないのか。
	分析結果について 14 件	早期の運用を望む。
		費用対経済効果の精査を望む。
		費用対効果の面ではすぐれていると思う。
		需要予測、便益分析等、検討を行った事項について、1年後、2年後、5年度・・・に本当に正確にまちがいがなかったか、又は正しい結論であったのか検証出来る様にしたいと思っています。
		福岡なら大丈夫と思うが、つくるなら想定以上の利用者があってほしい。つくったのに利用者が伸びず建設費等の回収ができないということがないようにすべき。撤退も含めて考えるべき。
		空港移転計画もあったと思うがどのように関係しているのか？
		費用収益分析の妥当性の検証
		アジア規模の経済成長を上位に見すぎるのは危険である。ただその上で、福岡を中心とした経済（九州）発展を踏まえ、受け皿を準備する必要性は感じられた。費用対効果を慎重に検討し、増設ありきの前に、周辺の佐賀や北九州の空港の存在意義も再考して欲しい。
		1800億円という投資の採算性の厳密な検証は必須。2500mと2800m滑走路、同時に併行して2機の航空機が離着陸可能か？いわゆる近距離・小型機用のcommuterターミナルを国際線ターミナルに併設したほうがよいのではないか。地下鉄延長？
		費用効果について十分に検証すること
		造成費用に見合った効果
		需要予測や費用対効果についての第三者機関評価を教えてください。
		費用対効果（後年度負担）
		・需要予測や費用便益検討の結果について、最近開港した神戸空港や北九州空港でも同じような手法で検討したのか。その検討結果と実際の状況は合っているのか。
		・投資効果が2.3と、これだけの効果があるのなら、もう少し高いレベルの還元を検討して欲しい。それだけ経済効果があるのであれば、その分、地元住民が要望している騒音対策に還元をして欲しい。
		これから10年、20年先の日本のありようを考えたときに、ハブ空港としてのあり方について、皆さんの意向を踏まえ、粘り強く我慢して、いろいろな妥協点を見出していかなければならないと思っている。滑走路の増設は、損益投資効果から見て2.3という数字が出ており、それらの価値を何らかの形で地元へ還元していくことを論じ合っているのではないかと。

意見分類		寄せられたご意見
検討内容以外に対する意見	1. 増設関連	地域経済への貢献について
		28 件
		交通アクセスの良い非常に便利な空港であり、利用者の利便性向上及び海外観光客の呼込等による経済効果を考慮すると、良いことではないかと思う。
		福岡空港と周辺都市計画の総合立案。
		現在知る限り世界でも一番使いやすい空港だと思っています。現在の場所がベストであることは間違ありません。今後の使用回数伸び率予測については余り的確とは思っていません。
		増設案が現状では一番良かったと考えています。
		これから、北九州や佐賀などいろいろな空港との分業制(24時間や貨物専用など)での利用計画などを考えて行くべきだと思います。
		また、ツアー客のコースによっては佐賀や北九州や他の空港へ回してもかまわないと考えます。
		これまでの物作り計画でなく経済圏を動かす様な大きな視野で先を見据えた航空政策をやって頂きたい。
		県の人には無理ですかね。
		増設については、そんなに必要なら下月限や東月限方向にスタジアムをつぶしても出来るのではないかと考えていました。
		道路は立体化すればすむことだと思いますし海上計画案と経費はあまり変わらないのではないのでしょうか。
		思いつき案で申し訳ありません。
		来年の九州新幹線全線開業によって九州における福岡への一極集中は今以上に加速度的に進むものと思います。即ち、福岡空港は九州の空の玄関として利便性や機能性の充実が国内外から求められるはずで。そうした意味で滑走路の増設及び空港へのアクセス整備は喫緊の課題だと思います。
		アジアの玄関口の福岡をもっと発展させて欲しい。経済効果もよくなるし。今のままではもったいない。
		北部九州の活性化につながる様にして下さい。
		世界でも有数の立地の良さを活かして、福岡の街づくりと上手く連動して欲しい。
		計画から完成までの時間が長すぎる。スピーディな増設をお願いしたい。今でも韓国、中国に遅れを取っている状況下であり、日本あるいは九州の地盤沈下をいとめてほしい。
		経済や税収の伸び悩みから増設案に賛成である。
		滑走路が増設されれば発着枠も増え、ピークも緩和、航空機の安全性確保もできると思う。しかし成田や関空のように発着料が高かったりした場合には利用の見込みはどうなるのだろうか？
		あとは成田の二の舞にならない為に、住民の方達と話し合いをして頂き、福岡空港新滑走路ができた事により、福岡そして九州全体が活性化されることを願います。
		非常に良い案だと思います。アジアに近い空港として、益々の充実を図ることが経済効果があると考えます。早期実現をお願いします。
		100年先を見た計画で創造(街造りとして実施する)
		福岡空港は世界での有数な、市街地に近い便利な空港です。ここが、アジアのHUB空港になれば、その経済的な効果は想像つかないほど影響が大きく波及効果があると思います。是非滑走路を増やし利便性を高めてください。
		福岡空港の立地は他に例をみない便利な場所に有ります。好条件の中で、滑走路が増設されることは、福岡だけでなく九州全体の活性化につながると思います。早急に計画を進めるべきだと思います。
		福岡の発展、九州全体への経済効果等考えると、早急の実施すべきと考えます。
		アジアとの結びつきを更に強めるためには、早期に着工、完成が必要不可欠。
		7～8年後では遅い。2～3年後目標にしないと、福岡経済の活性化にも遅れが発生する。
		アジア規模の経済成長を上位に見すぎるのは危険である。ただその上で、福岡を中心とした経済(九州)発展を踏まえ、受け皿を準備する必要は感じられた。費用対効果を慎重に検討し、増設ありきの前に、周辺の佐賀や北九州の空港の存在意義も再考して欲しい。
		現在の空港を拡大することで福岡の街も活気を保つことができ、いい計画だと思います。
		個人的には皆近くに有ればと願うが、長年使いなれた空港なので。増設の計画で安全と経済効果に期待します。実現第一。
		工事によって渋滞は困りますが、経済効果は大きいと思います。
		玄海灘の荒波の中の新空港計画をやめたことは、懸命な判断だと思います。
		関西国際空港や中部国際空港の埋め立てやその後の維持のことを考えれば、膨大な予算費を、他の事業にまわす事によって地域の発展を促せば良いと思います。
		九州の中心は福岡、中国、韓国にも近い。又福岡中心よりも最も近い空港、国内線の充実もよしだが、国際線に人・物・金を投資して欲しい。ゾクゾク、ワクワクする魅力ある福岡空港にするため、福岡県民・市民全てが団結し全世界に発信したいものです。
		増設による経済効果を期待したい。また更なる交通アクセス等を含めて利便性の向上をお願いする。
		都心に近い空港の利点を最大限に生かして魅力的な空港づくりや都心づくりに取り組んでほしい。航空法の制限は必要性は理解できるが、可能な範囲で緩和しても良いと思うので検討してほしい。
		絶対「第二の成田空港」にはしてほしくない。とても不便。福岡空港は利便性を生かし、経済を発達させて欲しい。
		行政の独善的行動ではなく、経済、環境、教育、観光など各方面との連携を強く望む。
		九州では、経済界と行政が協力し「九州観光推進機構」を5年前に立ち上げ、域外からの観光客の呼び込みを行っている。来年春、九州新幹線鹿児島ルートが全線開通し、博多と鹿児島を1時間20分で結ぶことになる。ある意味、九州全体が日帰り圏。一極集中という批判はあるが、現実として、九州の海外との窓口は、空の玄関口は福岡空港、海は博多港。すでに海の玄関口・博多港は多くのクルーズ船が来航。中国のビザ発給の大幅緩和で発給数が増えたことで潜在需要が顕在化し増加している。
		今後、クルーズ船を使って来福していた人が飛行機を使うようになれば、航空需要は増える。そのために、福岡空港を早急

意見分類	寄せられたご意見
	に強化して、受け入れ窓口をしっかりとっておきたい。桜島、阿蘇山、熊本城など、福岡に来たお客さんが新幹線などを利用し回れる。整備できないでいれば、観光客は関西などに行ってしまう。それをみすみす逃すことはない。空港と都心部のアクセスの良さだ。福岡空港は博多駅まで地下鉄で10分足らず。熊本や鹿児島は空港から市街地まで約1時間はかかる。その移動経路は道路で、大量輸送手段である地下鉄と比べると輸送量、そして時間などに差があり、福岡空港の優位性が際立っている。 ・意見として、福岡市は146万人と一極集中であり今後の伸びも期待できる。韓国の仁川空港に恥じない空港を期待する。滑走路増設による経済効果にも期待する一方で安全性や騒音について精査いただきたい。
	航空ネットワークの充実について 30 件
	航空会社の状況(経営)で増便等が本当に可能なのか？
	安全はもちろんですが、私達は利便性を最重要視します。成田、羽田の問題も加えて、あちこちと離れてしまうのは旅の意欲さえ欠けてくる。
	国内外をつなぐ空のネットワークの充実につながることは「人」「モノ」「情報」の交流が盛んになり、地域活性化につながる。飛躍的な活性化を図るには、同時に空港と周辺地域とのアクセスの拡充が必要。地下鉄の延伸(空港→宇美→二日市)などが求められよう。
	増設にともなって九州各県へのアクセスもよくなると思う。
	「新空港」案は反対です。滑走路増設計画で進められているのは良いことだと思う。今後福岡がアジアの窓口になると考えられるので増設は必要である。
	県と国が一丸となって福岡空港をアジアの玄関口にふさわしい空港となるように望みます。
	拡張工事は早急の実現を望みます。
	本数と行き先、便利(利用しやすく)になっていかねば何にも意味が無いのでは？
	数年前、空港移転案で現福津市の津屋崎海岸附近の情報が有り、投資目的で土地の買いあさりがあったとか？政治家がからんでいたとか？
	しかし、今回増設案で現福岡空港を生かし、他空港との協力も含んでの方向性の決定で、いちばんの良案だと思います。アジアの玄関口として、また都市から近く、地下鉄とのアクセスもあり、いちばん利便性があると思う。
	外国へは全て福岡空港発着の便しか使用しません。増設で今までなかった便も期待しています。
	増設を早期に実現して、中国への便を増やして欲しい。中国各地の天津などローカル空港への直通便を望みます。
	空港が移転するのであれば、滑走路増設は非常にムダだと思います。増設するからにはハワイ線、アメリカ西海岸、ヨーロッパ方面の便を新設するなど、福岡県民などにメリットのあるようにしてほしい。
	退職後色々な国に行こうと思っていますので、福岡から出発出来る事を希望しています。
	アジアゲートウェイとしての福岡空港、仁川対抗としての福岡空港の役割は高いので、無事の完成を願う次第。
	周辺の交通、アクセスの見直し、仁川に迫る利便性確保までしなくても東南アジアには便利にしてもらいたい。
	今回福岡へ仕事で出向いて、福岡にあまり気持ちはなかったのですが、韓国・中国に近く、この方面から国際線の増便がまたられていると思います。このことを強く感じました。案内がハングル語で書かれているので利用者がおおいことがわかりました。とにかく立派なターミナルを建設しないと日本の恥だと思います。もちろん滑走路が先決ですけど。
	現在の福岡空港の位置は、市街地に近く、新幹線・JR在来線・高速バス・博多駅など交通の要所にも近くとても便利です。アジアへの玄関口としても発展して欲しいです。
	羽田～福岡は便数多いが、福岡起点の他方面への飛行機の便数が少ない気がする。増設するのであれば、ドル箱路線だけでなく、利便性のある増便を期待します。
	利便性のさらなる向上に期待しています。
	滑走路が増え、増便等利便性がよくなる事を期待します。
	地域の皆さんや来客の皆さんが必要と思う時に飛行機を準備して下さい(便数の確保、需要に合う事)その飛行機は小型で座席の隣の客に気遣いのいらない様にして下さい。
	直ぐに高度が稼げて地域に騒音が少ない事を願います。
	借金を抑えて空港の手本を目指す心意気で頑張ってください。
	福岡空港が国際線を含め増便出来、バンクーバーへの直行便が出来ればと願っています。私は佐賀・上峰ですが福岡空港の増便対策は期待しています。
	問題もありましょうが、ハブ空港化できれば・・・と思います。
	現在の位置が最適と思う。その範囲内でより利便を向上していただきたい。
	・国際線がもっとくるように色々工夫してほしい。
	利便性の向上になるべく計画は賛成。
	安全第一を前提に、早期に増設を完了し、特にアジア地域各地への増便を期待する。東京(羽田)ー福岡ーアジア・中国ルート一般化は、十分期待できる。
	場所は今の所がすべてに便利です。町の中だしもう少し時間をおいて、同時刻に出発、到着は無理だし、待ち長い(過密すぎ)。日本の航空会社が頑張らないと他国に侵入される。グアムは直行便があるけれど他国空港だし朝が早すぎ、ゆっくり帰れるようになるともっと行けるけれど・・。
	発着枠が増える事になり、国際線においてホノルル線を再度開設したり、ヨーロッパなどにも、もう少しチャーター便を飛ばしたりしたら、もっと魅力が出てくると思う。PRIにも力を入れて、上記の件と共に県全体が潤うような結果になってほしいです。
	発着枠が増加することにより、国際線の利便性も高まると思う。福岡はアジアに最も近い空港(国内では)なので、アジア方面への路線を増やして欲しい。
	① 計画は増設で決定か。
	② 増設は国際線の増大に対応するものか。

意見分類	寄せられたご意見
	増設滑走路の早期実現について 191 件 頑張って早く二本目を。 土地買収が大変でしょうね。万人よしということはありません。交渉を大切にしてください。以前にもアンケートに答えたことはありますが、綿密な計画、調査には感謝しています。事故なく進むことを祈るばかりです。 あまり関心は無いけれど、広くなることにこした事はない。便利になればいいと思う。 国の海運港湾機能増強は東京大阪にもっていかれた。今後中国との経済交流が重要になるはずであるのに、この国の方針は間違っている。この意味で板付空港の機能増強がいそがれる。 もっと早く増設せよ！ 現在の立地上の利便性を損なうことなく拡張できるというこの計画はすばらしいと思います。 賛成です。早く実現した方が安全な空港になると思います。工事中に影響は出ないのか？ 早期実現を望む 他に持って行くのではなく、増設により利便性の向上が望ましい。(大都市中心にすぐ近い空港は他に見られない好条件である、メリットを生かせ) 早急に予算化し着工されることを強く望みます。又、計画よりもう少し広い土地を確保されたいと思います。 スピードアップを望む。 早期に実施して欲しい。PIは勿論大事だが、時期を遅らせずすぐ実行して欲しい。 世界の動きはすごく早いので、できるだけ早く増設され今まで以上に利便性の高い福岡空港となることを期待しています。 早期の運用を望む。 費用対経済効果の精査を望む。 とにかく早くすることです。 利便性の悪い空港を新規に作るぐらいであれば、現福岡空港の有効活用を考えて欲しいと思っていたので、今回の案は非常に良いと思います。その代り不要な空港は絶対に作らないでください。例えば神戸空港が最たる事例です。 色々な角度から見て、データの如く需要が伸びるとは思えない、電子、通信工学の発展から移動者が減少するのではないと思う。しかし安全率向上のため増設計画に賛成する。 今の場所がベスト、新宮沖にならなくてただただうれしい。 県と国が一丸となって福岡空港をアジアの玄関口にふさわしい空港となるように望みます。拡張工事は早急の実現を望みます。 近隣住民との意見交換をして早急に実施されることを望みます。 先月吉田市長との懇談会にて住民の人が高いビルを建設出来ないから移設して欲しい旨発言があった。とんでもないエゴ丸出しの発言である。世界に冠たる福岡空港の移設に絶対反対である。8Fから見る空港周辺の夜景は絶品である。(これエゴ？) 総合的な調査の結果で増設が定められたので早急に諸手続を早めて設計・工事に進むべきだと思います。 飛行機の小型化でも発着回数アップは必要と思う。早期に着工して準備をすすめるべきと思う。 大変な工事と思われませんが、事故なく一日も早く完成して利便性が良くなることをお待ち致しております。 月に一度は利用しているので、今の便利さをそのまま改善していって頂ければと思います。 2010年代初期には、滑走路処理容量に余力がなくなると予想されるのに、まだ増設計画は決定していないし、工期も約7年もかかるという。なにかおかしいではないですか。早期、緊急な問題として解決し、実行して欲しい。 ①騒音対策を策定されたら早急に施工をお願いします。 ②早朝便は、現在運行より早めないでほしい。 ぜひ実現を早期にしてほしい。 私は滑走路の増設は福岡、福岡都市圏にとって極めて有効な公共工事と考えます。PIレポートの3～4ページに色々統計が示されていますが、私は「現に不足している能力の補完」。これ以上に確実な需要はないのだから。「統計」で将来を見直すは単に傾向であって予言性は必ずしも高くない。このような、方法上、本質的に不安定なものでみても「現に必要」で「現に作って効果がある」に力点を置き、その「現に・・・」はこの先5～10年～15年続くと考えて、積極的に進めて欲しい。 利用回数は少ないですが、仕事で空港には多く行っています。空港の設備のリニューアルや、滑走路増設計画など、一般の方より大変興味深し、進捗状況などより細かく見れると思います。早期実現を希望致します。 現今の財政事情から、用地拡張の必要なエリアを最小限におさえ、可能なかぎり、手もちの空港用地の効率的な最高度の利用を考えぬいて、作業を進めてほしい。 早く意見をまとめて実施に進んで下さい。仁川空港の力で福岡空港は見劣りがします。 福岡空港の発着数が多いことがわかりました。滑走路を早く増設して運航してほしいです。 ①福岡空港の滑走路増設は、早く実施して欲しい。 ②工事期間が7年間とは、早期決着・早期解決で進めて欲しい。 ③周りの交通機関についても、配慮して欲しい。 特に、地下鉄の延長(福岡陸上競技場、須恵町、志免町、宇美町)により、これらの地域の活性化を検討して欲しい。 場所も今までの所がアクセスしやすいし、もう少し早めに増設して欲しかった。 増設を早期に実現して、中国への便を増やして欲しい。中国各地の天津などローカル空港への直通便を望みます。 滑走路増設は良いことだから早く計画・実行して下さい。 賛成です。福岡は便利な所にあり利用するには最高です。新宮にでも行ったら新幹線を使うでしょうね。ぜひ今の所に増設して下さい。近隣との土地等に変な交渉になるとは思いますが頑張ってください。 一本の滑走路で13.7万回も発着している福岡空港は日本で最も過密な空港と言える。このため安全で便利な空港整備のため滑走路の増設が必要。

意見分類	寄せられたご意見
	成田と羽田以外は地元の要望がないと動かなかった、お粗末な国の航空行政は何とかならないものか。 早く供用すべき 今の空港に増設されれば良い(新空港など作らなくて良い)。 計画から完成までの時間が長すぎる。スピーディな増設をお願いしたい。今でも韓国、中国に遅れを取っている状況下であり、日本あるいは九州の地盤沈下をくいとめてほしい。 工事期間をもう少し圧縮して、早期の運用開始を望みます。 今次計画は玄界灘海上空港でなく、既設空港の改修工事で決着をみられたことに納税者として大歓迎です。毎度のことで、ゼネコンとコンサルの過剰予測にはウンザリさせられていますので・・・。 本当は新空港が良いと思うが、滑走路増設の方が早くできると思うので、少しでも早く作る必要があると思う。それと、アンケートなのに、どうして丁目までの住所記載が必要なのか。理由がわからないし、そこまで記入しなければ送信できないのは、メチャクチャな対応と思う。確認画面へ転移し、何度も戻らされた。こんなアンケートのやり方はおかしいと思う。途中で「やめた！」と思ったけど、このことが言いたくて一応送信します。 羽田、関空、中部、新千歳と大都市圏の空港整備が進む中、利便性は高いものの福岡空港のみ機能拡充が遅れていると強く感じる。 九州各県には既に空港は存在しており、福岡空港利用者(福岡県民市民及び来訪者)本位に経った空港計画を推進すべき(以前にあった他県による国際空港の綱引き等により福岡空港の整備が遅れた感がある) もたもたするな。早く完成させろ。 福岡県出身で年に数回は福岡空港を利用します。全ての面で日本一便利な空港で誇りに思っています。滑走路1本はとても足りないと実感しています。現在のもので安全性に問題性が無ければ増設すべきだと強く思います。早期実現に向けて頑張ってください。 私は飛行機が大好きなので大賛成です。 早く決めて、すみやかに実行・実現することが肝要である。スピードが大事。 北九州沖の増設(新設?)計画などもあったようですが、北九州地域に空港は二つも要らないと思います。現行の板付の機能を拡充の方が費用面、利便性においても効果は高いと思います。 発着のピークが近づいている中、工事にはまだ7年もかかるとのことですが、その間の発着に支障がないのか気がかりです。新空港を作る案よりもずっと経済的で利便性が増す工事だと思いますので、出来るだけ早い着工を希望します。 滑走路増設に賛成方針のある民主党政権の間に早期に実現してほしい。(地元の国会議員にも頑張ってもらいたい) 今日の経済力量と、堅実な将来見通しの上になつて、新空港案などと浮ついた方向を避け得てご同慶に思っています。 街中にある空港として、環境問題と利便性向上とは、二律背反の困難な課題だが、是非克服して実現してほしい。 現実的な計画だとして支持したい。 出来るだけ早期の着工を期待する。 滑走路増設案を支持します。アクセスの利便性から。 滑走路2本でやっと九州の代表空港らしくなる。 別の空港を作るより、増設した方が良い。 国の財政、経済の停滞、人口減を考えると、新空港建設には反対の立場であったので、現空港での滑走路増設に決定し良かった。 とても良い計画だと思います。早期の実施を強く希望します。 増設案があって、すずんでいた事をはじめて知りました。今新しい空港が(イバラギなど?)利用者が少ない?と問題になっていますが、福岡空港は必要度高いですよネ。 発着回数が多いとの事、滑走路の傷みも他空港よりあるんじゃないかと思います。九州の発展と安全確保の為、この事業は必要な事だと考えます。 質問に答えていませんが、滑走路西側約1km位の所にすむ者ですが、タイヤに限界の話題があがる前から滑走路を増設すればと思っていた者です。ここに40年あまり生活していてこの計画に大賛成であり、一日も早く完成して欲しい。 アジアの経済発展に対応出来る様に早期の利用開始の実現が重要だと考える。 非常に良い案だと思います。アジアに近い空港として、益々の充実を図ることが経済効果があると考えます。早期実現をお願いします。 ・発着便の混み合う時間帯が少しでも解消出来るようにして頂けるのは大歓迎です。 ・同封してあったパンフレット(報告)は丁寧なのですが、一般市民には少しわかりづらいと思います。慣れない言葉ばかりで新空港をつくることなく、目的が達成されるように頑張ってください。世界一便利な福岡空港を大切にしてください。 現空港での滑走路増設案には賛成です。(都心に近く利便性が高く、環境への影響、費用の面でも新空港を建設するよりましなので)滑走路については、概ね分かりましたが今のうなぎの寝床のようなターミナルも、もう少し整備して、利便性を高めて欲しいです。この点についての説明が少ないと思います。 用地買収にどれくらいの期間を想定されているのかわかりませんが、早期着工・完成を望みます。 レポートには借地代の部分をどう負担を減らすかが抜けている。この点も今後の取り組み方を示してほしい。 福岡の成長戦略には欠かせない事業と思う。早急な事業化を望む。 早期着工を望みます。 不便な海岸等利用するよりは、便利な現在の空港を拡張することで進められることを希望します。 福岡空港は世界での有数な、市街地に近い便利な空港です。ここが、アジアのHUB空港になれば、その経済的な効果は想像つかないほど影響が大きく波及効果があると思います。是非滑走路を増やし利便性を高めてください。 福岡空港の立地は他に例をみない便利な場所に有ります。好条件の中で、滑走路が増設されることは、福岡だけでなく九州全体の活性化につながると思います。早急に計画を進めるべきだと思います。 ますます利便性のいい空港めざして下さい。

意見分類	寄せられたご意見
	増設大賛成、1日も早く完成して下さい。 福岡の発展、九州全体への経済効果等考えると、早急に実施すべきと考えます。 現空港で増設という事で良かった。早期実現して欲しい。 アジアとの結びつきを更に強めるためには、早期に着工、完成が必要不可欠。7～8年後では遅い。2～3年後目標にしないと、福岡経済の活性化にも遅れが発生する。 地域住民への影響はかなり変化も見込まれるが、福岡市および九州各県が近いアジア交流との緊密な関係強化のため、事業内容をよく理解させ、早期実現の方向で強力に推進して欲しい。 とても便利が良く、こんなに中心部に近い空港は他にはないので、是非滑走路を増設して、いまのままの場所から空港がなくならないようにしてほしい。 利便性、経済、非常にいい事です。 新宮などに作るより、増設案がよい。 早期着工及び運用。 海の方に新しく造るより、福岡空港を伸ばした方がよいと思う。 早期に着工できるように進めて下さい。話し合うばかりで実現するのかどうか、だんだん関心が薄れていきます。 滑走路が常にいっぱいだったとは知りませんでした。増やす事で、多くのメリットや余裕が出ると思います。 日本で一番便利なところに空港があります。佐賀・北九州など使わない空港に力を入れても赤字になるだけだと思う。もう少し早くやる気をみせて頂ければ良かったといつも思います。役所の方が10年後どうなるかは想像ついていると思うので、がんばって下さい。 増設案でよかったと思っています。できるだけムダなお金を省いて、でも安全面だけは確保できた運航できるような滑走路工事をと思っています。一人の小さな考えですが、伝える機会が持てて良かったです。 今の空港で滑走路増設の方がよいです。海の方になると交通の便利が悪いので、今の景気状態で予算などで今の所の方が地下鉄など便利だし、空港移動したら今までの九州に4空港はと思いますが。 ・早急に利用開始するべき。 ・計画として、開始目標時期を明示した上でPIを実施すべき。 空港容量の拡大早く実施して欲しい。 将来の施設整備は、日本の福岡の将来を見据えて、考えるべき。増設は必要。 新設か、増設が決定するまでは、現空港周辺に住んでいるので移転して欲しくないと思っていました。他の県にはないよい点は、大きな駅から近いということ、市街地からの移動が早く出来ることだと良く聞きます。ギリギリの土地を有効に使うためにはたくさん検討することもあると思いますが、頑張って頂きたいと思いました。現空港で便利に使うために、地下鉄なども作らせたのですから、今あるものを十分利用出来る方向で検討を続けて下さい。 現在の福岡空港は、雇用に対し小さすぎると考えます。早急に拡大をお願いします。 なんばしよとか一、早うせんか、もたもたして！協議会でなされていることは概ね賛成します。しかし全体の進行の遅さにはあきれます。民主主義は時間がかかります。それはわかっていますが、世界的なグローバル化が進む現代に全くそぐわないことです。世界の動きは早いです。世界を感じ、意識改革をして下さい。今後のことは、現在想定されている少なくとも半分の日数で進行させるよう目標にしていきたい。とにかく遅い。 変に移設されずたすかりました。地元の住民にはそう音などマイナス面が残されたのでしょうか、駅から近くて日本一便利な空港だと思います。利用者としては福岡空港は最高です。 先ず地球規模で考えて欲しい。経済、工期等は②③の次です。総合的な予想、希望、調達目標が正確なら微調整しながら突進スベシ。唯し、騒音について世界の例はどうでも良い。当地自身の真の騒音対策をあみ出してください。 地下鉄があり、博多駅・天神へのアクセスの便利さは国内でも抜きに出ていて、大変なメリットだと思います。滑走路増設で更にこの良さを全国にアピールしていけるのでこの計画を推進して欲しいと思います。 安全第一を前提に、早期に増設を完了し、特にアジア地域各地への増便を期待する。東京（羽田）ー福岡ーアジア・中国ルート一般化は、十分期待できる。 滑走路増設が最も良いと思っています。大体日本の空港計画はデタラメで、後は誰も責任を取らない状態です。増設して、少しでも不足するようになれば、これ程素晴らしいことはありません。その時は経済も豊かになっていることでしょう。 玄界灘にでも作ればよいと思います。 福岡空港は拡張が難しいと思っていたが、並行して整備可能を初めて知りました。是非とも実現して欲しいです。 8月27日の市役所の説明会に行きました。いつもの事だろうとは思いますが、不満の人の声が多く説明に満足している私など、とても発言出来ませんでした。早期実現に向けて頑張ってください。 早期完成を望みます。 福岡の発展のためには、早期に増設を終える必要がある。 現在の位置を変更せず、増設が行われる様、検討が進められることをお願いしたい。 都市型空港のモデルとなって欲しい。世界に向けて発信できる取組であって欲しい。 福岡空港は、都心部にあるせいか他と比べてかなり利用者が使いやすいところにあると思います。 ですから、もっと利用しやすく使いやすくなるるのでしたらこの計画には大賛成です。 ただ、私は空港周辺部に住まっているわけではないので、飛行機の発着などによる騒音などはわかりませんから、周辺部の皆さまがどうお考えなのかちょっと心配です。 工事期間を短縮して早期の開港 滑走路増設早期着工を要望します。 アジアの人口、経済の発展を視野に入れた構想は妥当なものと思うし、遅いかも知れないが発展的なことはどんどん進めてもらいたい。

意見分類		寄せられたご意見
		私は滑走路増設案を賛成します。貨物地区を求む。外国人の入国審査をお願いします。西側滑走路増設。 増設はもっともだと思います。むしろもう10年早く企画、着工すべきだったと思います。少しのんびりしすぎです。 玄海灘の荒波の中の新空港計画をやめたことは、懸命な判断だと思います。関西国際空港や中部国際空港の埋め立てやその後の維持のことを考えれば、膨大な予算費を、他の事業にまわす事によって地域の発展を促せば良いと思います。 ・結論が出たら直ちに工事着工にかかり、速やかに利用可能とするように、各界の金面協力をとりつけるような組織作りとリーダーシップをとれる体制を構築すること。 アクセスのよさは日本一です。よい点はそのまま残すことが基本だと思います。 滑走路増設は他の場所に新空港をつくるより利便性も経済的にもはるかに優れた計画だと思いますので早く実施していただきたい。 なるべく早い着工を望む。 利便性があり良い事と思います。 2003年度の調査開始から2023年完成予定と約20年間かかるようになっている。その間どのような環境変化が起こるかわからない。早期の完成を望む。 今後の見通しとして国際線の利用増が見込まれ、アジアのゲートウェイとしての福岡の位置づけを確認するためにも、早期の増設を要望します。 滑走路増設が可能であれば積極的に進めてほしい。 ・1日でも早く増便できる空港づくりを進めてもらいたい。 ・埋文調査等の不確定要素に対する時間をどのくらい考慮しているのでしょうか？ ・新しい転移表面による高さ制限にかかる建物はどれくらいでしょうか？ 福岡空港のプレゼンスを維持するため可能な限りの付加価値を期待します。 福岡空港は、町に近く利便性が良いことが最大のメリットであり、この機能を最大限活用すべきです。 空港能力、発着回数拡大等、効果は大きいと思います。早期に増設して、運用を期待します。 中心部への交通アクセスは、全国一便利な空港です。そのメリットを最大限に発揮するためにも、増設案が最善の案と考えます。 今の空港は、高速・地下鉄と交通の便利が良く必要であれば、早急な建設をお願いします。しいて言えば、国際線と国内線の地下連絡通路が欲しいですね。歩く道路付きで。 大いに進めて欲しい。 半世紀近く前の福岡空港(当時は米軍板付基地)を知っている私は今の福岡空港の発展振りには驚かされる。当時はジェット機の爆音がものすごく、基地の片隅に申し訳なさうに小さなビルとプロペラ機が停まっていた。しかし地下鉄が空港まで延び、都心までわずか、日本一便利な空港と評価される中、新宮沖の空港建設の話が持ち上がり、不便になることと自然破壊に繋がること憂慮していたので、現在位置を拡張することになってよかったと思う。 新しい場所に造るよりも、現在地増設に賛成です。自然を壊してまで新しい場所で空港を造るのは反対です。赤字になるような計画だけはさけて下さい。建物にお金をかけるのはやめて下さい。 新空港はやめて、滑走路の増設が良い
		羽田のD滑走路建設工事に比べ費用も大幅に安価であるので、早急にまとめて工事着工して。早期に供用開始することが景気の浮揚の為に望まれる。 現状の土地からすれば充分に可能です。 滑走路増設には大賛成。ただこれまで福岡空港以外の空港を使用していた客が福岡空港に流れてくるとなれば周辺空港の稼働率が減少し、機能を十分に果たせなくなるのでは・・・？という点が一つ疑問 「福岡」のもう一つの特徴として、「海産物」があるので、やはり埋め立て等による新空港案は避けて良かったと思う。自分が住んでいる付近の騒音については「地域性」程度で、特に大きく気にはならないので、早く整備を完了してほしい。 ・都心に近い空港として全国でダントツ便利な空港、拡張すべき。 ・玄界灘沖合新設の空港はメリットなし。 基本的に滑走路の増設は賛成です。環境汚染や渋滞、燃料高騰等車社会には「うんざり」しています。鉄道や航空機を中心とした、将来性のある交通行政を期待しています。 早急に着工し、効果を早急に出してほしい。 建設の早期着工を望みます。 計画を早期に決定のうえ、増設工事を終わらせること。 増設が決定されているので、早く着工のめどを付けるべきで、それでもっと増便が出来る様、準備をするべきで、目一杯稼働出来る様にすべきである。 増設は早急にすべきで、ぐずぐずしない事 早期に滑走路を2本にすべきである。世界の流れに遅れをとってしまうから。 ほとんどの空港が赤字の中であり移設よりも拡張すべきである。 佐賀を閉じても実施すべき。北九州(24時間)と連携して便利にして欲しい。 今後LCCによる増便が見込まれるので、新規滑走路の増設は必要と思われる。 福岡市の中心部の交通アクセスの良さを考慮すれば、福岡空港を他へ移転するのではなく、滑走路を増設してでも現在の福岡空港を維持していただきたい。 早急な拡張実施を期待したいです。 関係者の方は大変とは思いますが、福岡市民のためによろしくお願い申し上げます。 手続きが重要なことは理解できるが、なるべく早く拡張すべきである。

意見分類	寄せられたご意見
	現在の福岡空港に滑走路増設は歓迎。今の場所にあるから意味がある。移転はありえないと考えていた。とにかく早く着工して欲しい。 新空港は不要。今の位置だからこそメリットがある。ビジネス利用なら今の福岡空港がベスト、深夜なら新地九州空港があるので、新空港はまったく必要がない。 ・非常に見やすく、図、グラフ等工夫して作成されている。 ・滑走路の増設は必要だと思う。 ・アセスメントを含め10年、今回の調査から含めると完成まで10数年かかるのは長すぎる。工期短縮、早期供用を期待する。 早く作らないと世界の流れに乗り遅れてしまいます。 現在位置で良かった 滑走路増設にはいろんな問題が沢山あると思いますが、現状の滑走路にプラスしていく方向が一番よいと思います。遠くになると仕事、出張、国内旅行には新幹線を利用しようと思います。 静岡など地方無駄使い空港を作る事とは違い、必要な計画だと思います。一日も早く増設滑走路を完成させる事が大事だと思います。増設に賛成です。 市内近く便利な空港であり、更に拡張される事は今後の発展につながると考えます。 市営地下鉄の利便性がアップする事に期待する。早期着工が望まれる。 賛成、早期着工を望む 安全性に特段の配慮を払いつつ、騒音低レベル化に工夫・努力され、早期着工、早期完成を祈念しています。 早く完成してもらいたい。 予算の許す限り、滑走路の延長や増設は必要であり賛成。 少しでも早く滑走路増設を実現してほしい いずれにせよ早くやること。 過密ダイヤ対策として、現時点では最適と思います。早急に実現して下さい。 現空港周辺住民の方々の騒音公害は今以上に多くなると予想されるが、新規に空港建設するよりはベターと思われるので現空港拡張案に賛同します。 滑走路の具体的な構造説明が長かったが、必要性や増設前と増設後と、どの様になるのかを具体的に説明して頂きたい。3機の運用例で説明を受けるが、質問の答えになっていない感じがした。増設賛成です。増設完了後、増設効果が明確になるようにお願いします。 関空などの海上空港は不便、都市空港の大切さを実感です。 県外の者なので、「新空港」案が立ち消えになっていることを知らなかった。個人的にも関心していなかったため、PIの手法で「滑走路増設」に絞られたことは、大変好感がもてる。なるべく早期に、低コストで実現することを望みたい。 交通の便の良い空港です。その反面住宅に近く発着回数の増加と共に支障も増加しています。しかしこれからの需要増を考えると滑走路一本は限界です。周辺地域の理解が得られる計画で是非滑走路増設の実現を望みます。 早期実現を望みます。 増設の地下には、調整地として福岡都市の防災施設としたらどうか。 増設に決まった以上、とにかく早く完成させて下さい。ぼんやりしては、九州はどんどんおいて行かれますよ。 出来るだけ早期の着工で、完成を目指して欲しい。 博多駅・天神地区とのアクセスも含めて、新宮方面での新空港建設案には反対です。夜間の稼働は長くできるかもしれませんが、博多区の立地を失うと、九州新幹線の開放などで福岡空港（飛行機）利用数は間違いなく減少すると思います。騒音等の問題はありますが、都市立地型の貴重な空港を残してほしいと切に思います。 ・早期に着工出来るようにしてほしい。 一番良い案と考えます。 早期完成を望みます。 日本国としての方向性、空港は日本の窓口、窓口が整備されなければ魅力なし。 本日福岡空港の滑走路増設での意見を提供する文書を頂きましたので私見を申し上げます。 私は先週8/17～8/21まで4泊6日でマレーシア「子供の森」の植伐活動で地域住民と高原にゴムの木を植伐してきました。福岡空港～大韓航空にて仁川（インチョン）空港経由マレーシアへ行きましたが、インチョン空港は10年前に開港し日本の成田空港の約4倍の広さに驚きました。広く美しい国際空港（24時間体制）のハブ空港で完全に日本は航空行政で中国、韓国、マレーシアなどに負けていることが判りました。マレーシアのサバ州は、コタキナバルが都市で人口60万人都市で空港まで約30分、すごく美しい空港でした。福岡空港もアジアの玄関口としての空港としては、ちょっとさびしく感じる空港ですね。滑走路の拡張工事は賛成ですので、一日も早く工事が実現するよう望みます。今後国と県の航空行政に期待します。それには先ず国内線、国際線のアクセスを改善すべく一日も早く地下鉄の国際線までの延長工事計画、工事の実現を期待します。 1.動きが遅すぎる。もっと早く次のステップにできないのか 2.PIで意見を求めるのはいいが具体的に市民に同意して欲しいのかがわからない 3.資金面の調達が肝心なのに、全く関心がはられていない 4.国への陳情状況がこの資料ではわからない 5.具体的資金調達のため、基金を設立してはどうか 6.市民からの募金を募る方法も検討してはいかが

意見分類		寄せられたご意見
		7.LCC各社(特にアジア系統)からの意見聴取を行ったのか。意見の詳細が分からない
		8.需要予測の根拠が明確ではない。⇒この点についてやり直しを求めたい
		福岡空港の新滑走路増設大賛成です。早期完成期待します。個人的意見としまして、コスト削減と早期完成につながるかわりませんが、長さ2500mの幅45mの滑走路でも十分と思われます。2本の滑走路間も少し広くなり周囲の余裕もできるように思われます。
		・私は西側滑走路の増設論者であり、滑走路増設には賛成。
		九州では、経済界と行政が協力し「九州観光推進機構」を5年前に立ち上げ、域外からの観光客の呼び込みを行っている。来年春、九州新幹線鹿児島ルートが全線開通し、博多と鹿児島を1時間20分で結ぶことになる。ある意味、九州全体が日帰り圏。一極集中という批判はあるが、現実として、九州の海外との窓口は、空の玄関口は福岡空港、海は博多港。すでに海の玄関口・博多港は多くのクルーズ船が来航。中国のビザ発給の大幅緩和で発給数が増えたことで潜在需要が顕在化し増加している。今後、クルーズ船を使って来福していた人が飛行機を使うようになれば、航空需要は増える。そのために、福岡空港を早急に強化して、受け入れ窓口をしっかりとっておきたい。桜島、阿蘇山、熊本城など、福岡に来たお客さんが新幹線などを利用し回れる。整備できないでいれば、観光客は関西などに行ってしまう。それをみすみす逃すことはない。空港と都心部のアクセスの良さ。福岡空港は博多駅まで地下鉄で10分足らず。熊本や鹿児島は空港から市街地まで約1時間はかかる。その移動経路は道路で、大量輸送手段である地下鉄と比べると輸送量、そして時間などに差があり、福岡空港の優位性が際立っている。
		・現空港は、時間帯によって非常に混雑しているので、滑走路増設を早急に実施して欲しい。もう一つ、誘導路の複線化について、進行状況をお聞かせいただきたい。
		・なるべく早く事業決定し、早く着工されるようお願いしたい。
		県知事、福岡市長も国に対して積極的に働きかけ、空港増設が早期に完成するよう行動してもらいたい。
		計画検討、環境アセスの期間を最小限にし、施工方式を検討することによって1日でも早く増設工事が完了することを心から期待している。
		周辺地域への配慮について
		31 件
		工事期間中の交通渋滞はどうか。乗り降りが便利になって欲しい。
		安全性の確保と地域防災との連携について
		空港周辺の住居を維持して、拡張されることを望みます。
		増便による騒音拡大が心配。時間(深夜)延長も心配。
		安全面では特に考えられていると思いますが、現在発着されている飛行機等に十分な安全性をお願い致します。それと工事等の騒音対策も注意される様をお願いします。
		空港周辺が住宅地であるので、そちらへの配慮が不足。
		最大限、地域に配慮はして欲しい。また環境も考慮し施設等もエコ重視でECO空港を目指してもらいたい。
		多くの人が近隣に住んでおられる丘地のため、その人々の生活が十分に守られる配慮を最大限確保できる計画を立てて欲しい。
		周辺住民への様々な影響も考慮してほしい。
		国際空港としての機能の拡大は重要ですが、周辺が市街地化していることもあり、安全性と環境対策を慎重に行ってほしい。
		数十年後、環境を考慮して計画された空港と呼ばれる様な配慮をして増設すること。
		工事期間中の周辺の道路交通への影響に関する情報をもって出してほしい。
		工事によって渋滞は困りますが、経済効果は大きいと思います。
		地域住民に迷惑のかからないように
		・新滑走路が非精密突進入型となる由ですが、市街地に近い空港として安全上、機能上、小さくない瑕疵となるのではないのでしょうか。今後空港周辺都市計画の共通を含めて考慮されるべきと思います。
		・空港内の駐機場と滑走路との流れ(動線)と柔軟に運用する上でも、又ターミナル間の利用者の便宜上も、空港北端部に4車線以上の地下通路をこの機会に建設するのが望ましいと思います。(東西ターミナル間の旅客、貨物等の円滑な交流)
		工期中の交通規制は最大限に
		利用者数の増加や、離発着の回数から空港を移設する話もありましたが、経費の関係や利便性から現在の空港を整備する方が望ましいと思います。周辺住民への生活環境に悪化につながらない対応を希望します。
		空港周辺の区画整理事業を行い、家屋、店舗、業務施設をより安全な場所に集約してはどうか。
		工期を出来るだけ短縮して、工事騒音の影響が長く続かないように工夫をお願いします。
		・航空機の排ガスの毒性(環境悪化)は車のそれに比べればひどいと聞く。(地域への影響)
		・環境の専門家の意見を聞きたい。
		・環境アセスメントに期待する。
		騒音問題も大切ですが、航空機の出す排気ガス等の影響も、細かく調査し、公表すべき。
		滑走路の増設にともない陰に隠れて必要以上(駐車場など)なものは作らないように、無駄は省く。国交省の方のためではなく騒音に係る住民を第一にどのようにしたらよいか考えてほしいと思います。
		下月隈水利組合ですが、新滑走路予定地の飛行ルートの下、及び周辺(拡張用地予定内)に農地、農水路、井堰等があり、稲作の為、水路、井堰を使用、管理していますが、説明会ではその部分が、場内、離着陸の下になり、水路の見回りや井堰の管理や農地がどのようになるのか知りたい。
		周囲の住民の安全と利便性を考えた、世界に誇れるエアポートにして欲しい。そのスタンスで考えれば良い空港になるはずです。
		・空港周辺地域への影響は騒音のみか。例えば電波障害とかは無いのか。

意見分類		寄せられたご意見
		・これまで福岡空港の騒音対策というと、北側、南側の住民が中心であったが、新たな滑走路が西側に出来るということで、東西の住民も対策を求めている。例えば、夜間工事になるということで工事の騒音への補償を求める意見がある。一方で地下鉄を東平尾公園まで延伸して欲しいとの要望もある。国内線と国際線のアクセスの問題について、地下鉄を国際線まで延長し、さらに東平尾公園まで延長はできないか。そうすると、事業への住民理解も進むと考えられる。 ・騒音対策による土地の買い上げで過疎化が進行している。今後、土地の買い上げはないのか。 ・次の環境アセスメントでは、出発便だけを飛ばす計算ではなく、到着便も入れて計算していただきたい。 ・工事騒音が低ければ低いほど良い。騒音が大きくなった場合、どのような対策をしてもらえるのか。 心配しているのは、粉塵とかばい煙とか、排気ガス。エンジンの排気ガスはどうなのか。風があるときは横に流れて、高須磨団地とかに流れていくと思う。一番大きいのは、高速道路のゴムタイヤのかすというもの聞いたんですが、それだけでなく特に飛行機のばい煙や排気が随分と降りているのではないかと。その辺の調査は行っているのか。 北風の場合は、灯油を炊いたような臭いがする。御飯を食べるときは窓を開けられない。今度、新しい滑走路ができた場合はどのようなのか心配です。
	地域の活性化について 16 件	航空法の改正による福岡中心部の建物高さ緩和が望ましい。 空港整備だけでなく周辺地域の整備も含めた整備でなければ完全なものにはならない。住民に対して防音対策だけではコストが拡大するだけ。建設の制限など根本的な整備が必要。 進入路の問題で天神地区の高さ制限を今より厳しくしないこと。出来れば緩和して高層建築がより可能になり、町の未来が快適になることを考えるべき。 昨年3月、麻生県知事が増設を表明した時、都市部の航空法(高さ制限)の緩和を検討するように国に求めると言いましたが、その後の経過は？ 増設したら有事の際の滑走路として使われてしまいそうだと感じました。増設に伴い周辺地域の安全確保や地域づくり(空港周辺はさびしいし、暗いです。)の再考をお願いしたいです。 福岡空港の滑走路増設で航空便が増え、騒音の影響で周辺地域は移転等で町並みが滑々、航空路に当たる地域は危険と隣合わせで田畑の耕作をする人の姿も見ない。地域の活性化を図る施策が必要と思う。 現在、航空法により、都市部の建物の高さ制限があり、高層ビル建設が難しくなっています。非常に便利な空港だと思いますが、進入経路等を検討頂いて、天神、博多駅中心の開発がしやすくなる事を期待します。 周辺都市への十分な配慮と公施設等への助成・補助の拡充。 空港公団が買い上げた空地のメンテナンスの悪さに悩まされて居ります。我が家の回り全部空地(前面除いて)、雑草整備などもっと極め細かく考えてもらいたいです。もっと空地を有効に活用して被害を少なくしてもらいたい。もっと住民の身になって、じゃないと反対運動を起こします。 私が住んでいる町内は、空港に土地を売って別の所への移住が増えています。年々過疎が進んでいる状況です。空港が買い取った土地の活用を地元の為に出来ないか(スポーツ広場等)、又全部芝にするなど地域の方々が住みやすい環境をお願いします。 ・福岡空港があるせいで都市開発が制限されている。増設を機に航空法による高さ規制の緩和はあるのか？福岡県知事も緩和を申し入れたというのがその後どうなった？ ・第2種区域は最終告示が1979年7月10日で、空地を利用して、騒音の影響が少ない施設、スーパー、公園、駐車場、倉庫などの整備などとあったが、何一つ実現していない。東側月隈区域の月隈の方はフェンスばかりである。第三セクターのような団体組織を設けて、有効利用した施設等の対応を講じていただけないか。 騒音の影響について、空港西側の住民は、滑走路増設により騒音区域も西側に広がるものと考えている。滑走路増設を行っても告示区域内に収まるからと言われても住民感情としては不満がでてくと思われる。これまでも周辺住民から移転跡地利用やまちづくりに対しての要望があがっていたが、積み残しの状態となっている。滑走路増設事業を円滑に進めていくためには、地元に対してこのような積み残しにきちんと対応していくことを伝えるべきである。全国的に空港関連の環境対策費が90億から60億、50億と年々減っている状況にあるが、国交省としても率先して環境対策を行う姿勢を示して欲しい。 騒音地域の拡大により、空港周辺整備機構による「民家の買い上げ」が拡大し、「空き地」が増大すると思われる。現在でも多くの「空き地」が点在しているが、「塩づけ」であり、防犯上、地域の安心、安全を脅かす事となっている。それが、又、地域の過疎化を促進している。 国土交通省、および県、市は「地域」の将来をどういう風にするのかお聞きしたい。我々、地域住民は航空機を利用する人に対する「利便」と「福岡市の発展に貢献して来た」という思いが強いのでありますが、例えば「具体的地域振興策」というものはお持ちなのか。若し無ければ後目地域住民の要望を纏め、「自治協議会」を通じ要望したい。 騒音区域の線引き以降、家が立ち退き、現在2軒ほどが孤立しており、安全面や治安面、防犯面で非常に困っている。事が起きる前に手を打ってほしい。 これから10年、20年先の日本のありようを考えるときに、ハブ空港としてのあり方について、皆さんの意向を踏まえ、粘り強く我慢して、いろいろな妥協点を見出していかなければならないと思っている。滑走路の増設は、損益投資効果から見て2.3という数字が出ており、それらの価値を何らかの形で地元へ還元していくことを論じ合っているのではないかと。
	空港周辺道路への要望 54 件	国際線にも地下鉄の乗降できるようにして下さい

意見分類	寄せられたご意見
	地下鉄で国際線にも行けるようアクセスの改善を望む 又は国内線と国際線を地下連絡通路でつなぎ地上移動手段を作る 滑走路を増設する前に空港までの交通整備を図る必要がある。空港周辺の土地活用による駐車場等の確保が今以上に必要と思います。 国内外とつなぐ空のネットワークの充実につながることは「人」「モノ」「情報」の交流が盛んになり、地域活性化につながる。飛躍的な活性化を図るには、同時に空港と周辺地域とのアクセスの拡充が必要。地下鉄の延伸(空港→宇美→二日市)などが求められよう。 来年の九州新幹線全線開業によって九州における福岡への一極集中は今以上に加速度的に進むものと思います。即ち、福岡空港は九州の空の玄関として利便性や機能性の充実が国内外から求められるはずで。そうした意味で滑走路の増設及び空港へのアクセス整備は喫緊の課題だと思います。 空港拡張面積に含まれる可能性のある物件が30件ということで、以外と少ないと思った。増設することでマイナスよりもプラスが多いと思う。地下鉄の延長など利便性を考えて欲しい。 支障のない限り、地下の拡張を計画する。地下鉄も延長する。 国内線←→国際線 地下連絡道シャトル 福岡空港の最大の売りであり「都市中心部に近い」という利便性を生かせる計画にして欲しい。新しくなって不便になったのでは意味なしです。 福岡空港の利点、交通アクセスの良さの確認。 将来的には国内、国際(新規)に分けて行けば、もっと大きな展望が出来るのではないか。その時も交通アクセスを最重点にすること。 発着数増に伴う、空港へのアクセスへの影響は？ ①福岡空港の滑走路増設は、早く実施して欲しい。 ②工事期間が7年間とは、早期決着・早期解決で進めて欲しい。 ③周りの交通機関についても、配慮して欲しい。 特に、地下鉄の延長(福岡陸上競技場、須恵町、志免町、宇美町)により、これらの地域の活性化を検討して欲しい。 どの県にも空港をつくるのみではなく、鉄道と空港が一体化した国土の開発が望ましい。アジアの中心としての福岡空港をつくってほしい。市街地に近い九州の玄関口として利便性を生かした空港の充実をお願いしたい。 延伸策必要。国道、JR、高速道路の移設を含めて開発する。空港の機能強化は地下開発策。 福岡の良さの中で、一番多くあげられるのが空港の近さ、利便性です。 空港周辺の道路を整備して、わかり易く、スムーズに通れる様にお願ひします。 仕事上、福岡への大会、学会、国際会議を誘致していますが、協会本部への切り口はアクセスの利便性を説きます。新幹線も開通すれば、コンベンションの数で有利性に立つことが出来ます。 アクセスをもっと便利に 周辺の交通、アクセスの見直し、仁川に迫る利便性確保までもなくとも東南アジアには便利にしてもらいたい。 月隅側の道路を地下に下げて羽田みたいに上に滑走路をつくり、長さを伸ばして到着・離着を分けてはどうかと思いました。飛行機の騒音は生活しているとなれます。生まれて40年営小松のところに住んでいました。 現在の福岡空港の位置は、市街地に近く、新幹線・JR在来線・高速バス・博多駅など交通の要所にも近くとても便利です。アジアへの玄関口としても発展して欲しいです。 国内線と国際線を結ぶ通路をつくる等、乗り換えの利便性をあげてほしい。 国際線にも地下鉄の駅が必要。 滑走路増設案を支持します。アクセスの利便性から。 福岡空港のアクセス条件は世界一と思っています。 「利便性」が最大の魅力であることに間違いありません。観光、ビジネスあらゆる視点でこの利便性を失わない様にして下さい。何といっても、国内・海外どの空港でも、福岡空港ほどアクセス利便性に優れる空港はなく、それがそのまま「福岡」の魅力になっています。 国際線ターミナルと国内線ターミナルのアクセス及び博多駅までのアクセスに大胆な計画が欲しいと思います。 福岡市は街中に空港がある為、東区域の道路事情が空港に阻まれ大変悪くなっています。地下に道路を通したり、地下鉄の延長を進めて交通事情の改善に努めて欲しいと思います。 地下鉄の南部への延長など、アクセスの整備もすすめてほしい。 滑走路の増設に合わせて、南北の県道を地下にもぐらせて下さい。安全性の(航空機の)上からは是非行っていただきたい。沿線に民家等はなく、航空機の安全を確保する為にも必要だと思います。 国際線が増えるなら、地下鉄を延伸して利便性の向上を望む。 1800億円という投資の採算性の厳密な検証は必須。2500mと2800m滑走路、同時に併行して2機の航空機が離着陸可能か？いわゆる近距離・小型機用のcommuterターミナルを国際線ターミナルに併設したほうがよいのではないかと。地下鉄延長？ ・国際線と国内線との乗り継ぎ利便性向上(地下鉄の国際線ターミナル乗り入れ) ・国内線ターミナルの一体化(分かれているために不便) ・高速道路からのターミナル直結乗り入れ(羽田や伊丹、関空のようなイメージ) ・LCA対応(スカイマークやFDAなどの会社専用ターミナル設置など) 増設による経済効果を期待したい。また更なる交通アクセス等を含めて利便性の向上をお願いする。 現在ある、米軍及び施設の移転をおこない民間専用空港にする。またその用地を利用して国際線用ターミナルと国内線ターミナルの連絡交通手段を確保する。 西鉄の空港乗り入れ←→国際←→国内 アクセス方法の増強が必要

意見分類		寄せられたご意見
		アクセスの充実をお願いしたい。(現行西側エリアへの移動は不便) 反対意見はつきもの。しかし、将来のことを考えた説得(納得させるだけの)が必要 空港への交通網の充実が必要(立ち退いた人への配慮等) 地下鉄の国際線乗り入れは絶対条件 周辺の車のアクセスや駐車場等の充実をして欲しい。 ・地下鉄の国際線までの延伸 福岡空港は都心(天神、博多)とも近くとても利便性の高い空港だと思いますが、いざ利用しようと考えた時、自家用車での移動にたよっています。空港周辺の駐車場の整備をお願いしたいと思います。 市営地下鉄の利便性がアップする事に期待する。早期着工が望まれる。 今後滑走路増により利用者が増えた場合、周辺の道路の渋滞問題は大丈夫か？ 1.説明会に第一回目福岡市役所と、席田会館の2カ所に出席しました。出席者からの問題は騒音問題が多く。説明も十分時間をとり丁寧な回答で理解出来ましたが、最も大事な安全性の問題については殆ど内容のあるものではなかったように思います。200万もの人が住んでいます。重要性の認識と対策をお願いします。 2.増設空港への交通関係の進入路(周辺道路からの)、及び交通量の増加に対する対策の説明が無かった。 道路の対策でも不十分な点あり 交通渋滞が懸念されるため、地下鉄の博多の森までの延長を強く要望します。 地下鉄を空港までではなく、東月隈、校区の方まで伸ばして頂けたらもっと地域の活性化につながると思います。又、空港までが便利になり、空港利用も増えるのではないのでしょうか。現在はバスで行かなければならず、非常に不便です。 本日福岡空港の滑走路増設での意見を提供する文書を頂きましたので私見を申し上げます。 私は先週8/17～8/21まで4泊6日でマレーシア「子供の森」の植伐活動で地域住民と高原にゴムの木を植伐してきました。福岡空港～大韓航空にて仁川(インチョン)空港経由マレーシアへ行きましたが、インチョン空港は10年前に開港し日本の成田空港の約4倍の広さに驚きました。広く美しい国際空港(24時間体制)のハブ空港で完全に日本は航空行政で中国、韓国、マレーシアなどに負けていることが判りました。マレーシアのサバ州は、コタキナバルが都市で人口60万人都市で空港まで約30分、すごく美しい空港でした。福岡空港もアジアの玄関口としての空港としては、ちょっとさびしく感じる空港ですね。滑走路の拡張工事は賛成ですので、一日も早く工事が実現するよう望みます。今後国と県の航空行政に期待します。それには先ず国内線、国際線のアクセスを改善すべく一日も早く地下鉄の国際線までの延長工事計画、工事の実現を期待します。 ・国際線の需要増は予測できるが、国際線ターミナルに地下鉄の延伸はあるのか。 ・国際ターミナルは需要が伸びるというが、このままで大丈夫か。 ・海外旅行の場合、トランク等の荷物が大きい。地下鉄との接続もとても不便なので、ここを改善してもらいたい。 ・周辺道路の整備について、セキュリティーも含めて教えてほしい。 ・国内線と国際線の連絡が悪い。国際線が増加する見通しであり、現状の東西連絡は利便性が良くない。バス等、今ある施設の充実化だけでなく、地下鉄の延伸や地下空間を活用した連絡通路などの方法もあると思う。これらについて検討いただきたい。また、工事期間中は、バスの運行に支障が出る可能性があるので配慮願いたい。 ・国際線については、需要が増加する見通しもあり、駐機場の充実化をお願いしたい。 ・これまで福岡空港の騒音対策という、北側、南側の住民が中心であったが、新たな滑走路が西側に出来るということで、東西の住民も対策を求めている。例えば、夜間工事になるということで工事の騒音への補償を求める意見がある。一方で地下鉄を東平尾公園まで延伸して欲しいとの要望もある。国内線と国際線のアクセスの問題について、地下鉄を国際線まで延長し、さらに東平尾公園まで延長はできないか。そうすると、事業への住民理解も進むと考えられる。 国際線と国内線が分かれた形で空港が運営されるとすれば、利用される方は非常に不便ではないかなと思います。例えば、国内線までは地下鉄が入っているわけですが、国際線を降りられて市内に入るのに、今はバスで国内線のところに行かれて、それから地下鉄に乗り入れて、JRか新幹線に乗られると。せっかく発着便が増えるのに、着いてからが大変だということになるのではないかなということを、心配しています。 国内線ターミナル～国際線ターミナル間を地下鉄路線で結ぶこと。その際、地下鉄は分岐ではなく、1本の路線で。 現在の地下鉄は国内線ターミナルにしか乗り入れておらず、双方間の移動はバスに頼っています。バスよりも地下鉄のほうが所要時間が短く、また、空港外から国際線ターミナルに行くにも地下鉄があったら便利なのにと考えています。なお、双方のターミナルを地下鉄で結ぶ場合、分岐するのではなく1本の路線で結んでほしいです。分岐すると、日本語に不自由な外国人利用者にとって使いづらくなるからです。そのような点から考えると、今の空港駅からそのまま国際線方面に伸ばすといいのではと思います。そうすれば、「空港方面の終点の駅が国際線ターミナル」とわかりやすくなるからです。(地下鉄を空港からさらに東に伸ばす際は、東比恵→国内線→国際線ターミナルからスイッチバックするような線形で…)このような考えは、実際に日本語に不自由な外国人を地下鉄の博多駅まで案内した時に強く感じたものです。
		ターミナル施設について 43 件 旅客ターミナルの整備をおこない①航空機利用者だけでなく一般の若者や子供連れが集まれるような場所にする(イベント会場やバルコ、ユニクロなどの若者の文化を取り入れる)②そのためにバスターミナルの整備を行い地方空港との乗り入れや高速バスとの連携を強め九州観光のハブ空港化を図る③周辺の街づくりを強めスーパー温泉の誘致、ゴルフ練習場やスポーツクラブの誘致、ショッピングセンターの誘致、オフィスビルなど天神・博多駅に次ぐ第3の都心化をめざす。 工事期間中の交通渋滞はどうか。乗り降りが便利になって欲しい。 滑走路を増設する前に空港までの交通整備を図る必要がある。空港周辺の土地活用による駐車場等の確保が今以上に必要と思います。 福岡空港は、現場所での増設で十分。 カーゴ便は佐賀や北九州空港に回せば、更に発着便を増やせるのでは？

意見分類	寄せられたご意見
	滑走路増設と共に、国内線の乗り降りの通路を分離化すれば、混雑時の定時運行率が向上し、利用者へのサービス向上になるのでは？ 他県の人からよく福岡空港は交通の便がよく、近くて便利でいいねと言われます。増設に関しては賛成です。さらに便利で利用しやすい空港になるといいです。(ターミナルの移動がわかりやすく簡単など) 空港の駐車入り口付近にタクシーが列をつくっているため道路幅が狭く通行に不便。 将来需要が増加するという前提での計画ですが、空港ビルの機能や駐車場増設など、滑走路以外の機能の整備も合わせて考えているのか気になります。 送迎の車が混雑する。今でも大変なのにどうするのか？ 航空機の騒音がうるさい。増便は新型航空機しか認めないで欲しい。 今回福岡へ仕事で出向いて、福岡にあまり気持ちはなかったのですが、韓国・中国に近く、この方面から国際線の増便がまたれていると思います。このことを強く感じました。案内がハングル語で書かれているので利用者がおおいことがわかりました。とにかく立派なターミナルを建設しないと日本の恥だと思えます。もちろん滑走路が先決ですけど。 増設増便で発着回数が多くなると思えます。乗り込むブリッジも雨の日でも利用出来る整備を。増設用地が多大な額となっています。極力押さえてそれを安全面に活かしていただければ・・。 現空港での滑走路増設案には賛成です。(都心に近く利便性が高く、環境への影響、費用の面でも新空港を建設するよりましなので)滑走路については、概ね分かりましたが今のうなぎの寝床のようなターミナルも、もう少し整備して、利便性を高めて欲しいです。この点についての説明が少ないと思います。 コスト、利便性からはPI案が基本的に妥当だと思います。しかし現在の国内線の空港駐車場の狭さや、道路アクセスの悪さ、空港ビルの横長い増築を重ねたための歩行距離の長いこと、判りづらさは千歳空港から見ると劣ります。利用者の歩行、動線を(地下鉄、マイカー、タクシー利用をふまえ)抜本的に見直してみることも大切ではないでしょうか。 あと、地下鉄について私は、七隈線沿線に住ですが、天神での乗り換え歩行距離500メートルはひどすぎる。荷物を持って(大急ぎ)年配者には酷。 レストランのみの利用も多いので、その充実もよろしく御願いたい。 空港能力が1.26倍になった際の、ターミナルのボーディングbridgeの本数、荷物(チェックイン)の受け取り場の処理能力がどのようになるかということが関心事。 第1ターミナル、第2ターミナルの利便性を(例えば歩く歩道)高めて頂く事と、検査入口の数を増設(至急)。 1800億円という投資の採算性の厳密な検証は必須。2500mと2800m滑走路、同時に併行して2機の航空機が離着陸可能か？いわゆる近距離・小型機用のcommuterターミナルを国際線ターミナルに併設したほうがよいのではないのか。地下鉄延長？ 国内、国際線滑走路の間にターミナルを造って両方に行ける様に出来たらいいなあ。 増設スペースの確保はもっと拡張して欲しい。ターミナルも広くしたいし、滑走路ももう少し長くしたい。日本一便利な空港を日本で一番快適な空港にしたい。 駐車場の確保が必要 地下鉄から、第一ビル迄の移動が長い。 動く歩道を整備してほしい。 費用の捻出がとても大変と思う。空港管理会社が異常に高い金額で家賃をとっている事で、入っている企業の利益につながらず、でていっていると思う。ショッピングモールにしてほしい。貨物地区も家賃をさげてたくさんの企業に入ってほしい。 ・国際線と国内線との乗り継ぎ利便性向上(地下鉄の国際線ターミナル乗り入れ) ・国内線ターミナルの一体化(分かれているために不便) ・高速道路からのターミナル直結乗り入れ(羽田や伊丹、関空のようなイメージ) ・LCA対応(スカイマークやFDAなどの会社専用ターミナル設置など) 一方改札口が渋滞しており荷物チェック体制の大幅な改善が必要でしょう。 レストランも美味しくない店が多く、特にうどん、ラーメンは最悪、店舗の入替をお願いします。 第一ターミナルと第二ターミナルの連絡を建物内で移動できるようにして欲しい。 混雑時間帯の待ち時間減少 滑走路増設よりも、現状の改善＝ターミナルが3つにわかれていることでの非効率及びサービス低下、始発便を中心とする保安検査場の異常な混雑等の解消のほうが先ではないか。日本有数の空港がこんな状態とは思わなかった。滑走路よりターミナル改善が先だと思います。こんな状態で滑走路が増えたらパンクします。 それとPIってなんですか？失礼ながら官僚言葉を並べられても理解できませんよ。 国内線と国際線のターミナルの統合 周辺の車のアクセスや駐車場等の充実をして欲しい。 子供が年5回位帰ってくるのを送迎していく時、駐車場が空いていないと、車をおろす場所がいつも空いてなく大変困る。もう少し、タクシー、バス等と分けて利用しやすい方がいい。又いつまでも停車している車がいる。 ① 博多区半道橋の住人。国際線ターミナルは移設するのか。 ② 同西側の空港内の取り付け道路は変更されるのか。 ・国際ターミナルは需要が伸びるというが、このままで大丈夫か。 ・海外旅行の場合、トランク等の荷物が大きい。地下鉄との接続もとても不便なので、ここを改善してもらいたい。 ・国際線のチェックインの列が4、5列になっており、利便性のいい空港といいながら不便。レーンを増やすべき。 ・福岡空港には植物の防疫、薫蒸施設がない。施設としてはブアである。これからは需要が増えるという中で、お客さんの利便性を高めるために、他の省庁との連携を図って充実した空港を作してほしい。 ・国際貨物の品質保証ということで、インタクトは出てきた。しかしまだこの形式は少ないというのが現状。やらなければならないようになってきた。

意見分類		寄せられたご意見
		・国際線の連絡バスは一般旅客と従業員の混乗の状況。また、貨物地区内の売店や従業員用の駐車場など環境整備についても検討いただきたい。 ・駐車場についても充実化していくことが必要ではないか。計画はあるのか。 ・国内線と国際線の連絡が悪い。国際線が増加する見通しであり、現状の東西連絡は利便性が良くない。バス等、今ある施設の充実化だけでなく、地下鉄の延伸や地下空間を活用した連絡通路などの方法もあると思う。これらについて検討いただきたい。また、工事期間中は、バスの運行に支障が出る可能性があるので配慮願いたい。 ・国際線については、需要が増加する見通しもあり、駐機場の充実化をお願いしたい。 ・国際線の需要増加が見込まれる中、駐機場やターミナル施設等、滑走路以外の施設の整備も必要である。 ・現在でも、お盆などピーク時は、駐車場待ちの行列ができる。需要が増えるというが、駐車場が一つになり規模も変わらないというのは大丈夫か。 国際線の需要増が見込めるのであれば、国際線ターミナルビルの拡張・増設等は早めに考える必要があるのではないかと。 ターミナルビルの1ビルと2ビルを合体し、両方の館内間で人の往来ができるようにしたらどうか。また、1ビルの3・4階は国の出先機関(CAB気象)が退去した平成8年以降は空きスペースとなっており蜘蛛の巣が張っている状況ですので、国、自治体は空港ビルに対して、企業の事務室、商業テナント、公共施設等の入居を募集し、ビルの有効活用を促進するように働きかけたらどうか。 福岡空港を利用して12年になります。自宅が空港前5丁目に12年前引越えてきて実家が横浜なのでよく利用しています。一番お願いしたいことは、 ①私は車椅子の生活でバリアフリーがされていない日本の社会に行きさきぎで困ります。 まず、第二ターミナル、南エレベータは狭いし、地下鉄の改札へ降りる唯一のエレベータで健常者が多くの皆さんが昔と違いカート式のかばんゆえ、3人もそういう人が乗ったら車椅子は無理。人が多いときは南エレベータの前でくまの15分くらい待ちます。現在、中央エレベータ、北エレベータがありますが、地下鉄につながっているこの南エレベータはどうにかして欲しいです。実家が横浜ゆえ飛行機を利用していますが、東京・横浜など晴れリニアフリーされていると助かります。日本人ですら困っているのに海外の障害者の方が旅行で来られたらびつくりされると思います。 ②一番人の多い時期でも、事務所の中から出るでなし、もっと改札が周辺で立って利用者の立場に立ち仕事をさせて下さい。最近とはときどき年配の方が改札フロアに立っております。いいことだと思います。 駐車場や停車する場所が足りるのかどうか疑問ですし、周辺の交通量の増加による悪影響、工事による周辺環境への影響なども調査されているのでしょうか。東側ターミナルについて触れられなくなかったから、西側ターミナルのことは資料に載せなかったとは思えないがどうか。
2. 増設以外	新空港建設推進 59 件	今までもご検討されたとは思いますが、私はやはり新空港案の方に賛成です。長い目で見ると確実に海岸地域が良い様に思います。 アクセスについてもそれほど時間がかかるわけではないし、自然環境への影響と言っても、既に博多湾の殆どが埋め立てされている現状を踏まえると、大きく変化するとは言えないと思います。 何より今、我が家の真上を低空で通過する飛行機を見るに付け、万が一の墜落等の危険性が、滑走路増設した場合によりいっそう高まるのには閉口してしまいます。 都市部上空を飛行する形になる空港と言うのは、全国的、世界的にも珍しく、やはり安全を第一に、慎重に計画を見直すべきチャンスではないかと思います。 新空港を支持します。 福岡空港を利用する人にとっては、市街地からのアクセスも充実しており、とても便利な空港である。しかし、住民からしてみれば、町の真上を飛行機が通過するという、非常に危険な空港であり、騒音もかなりの音量である。また、建築限界等により、博多地区・天神地区に高層ビルが建設できず、町の発展を妨げている。これ以上運行本数を増やすのならば、騒音問題を解決してからにして欲しい。自宅の真上をいつも飛行機が通過しているが、うるさくない。また、ダイヤが乱れた時は、22時以降も飛行しており、かなりの騒音である。騒音は、空港周辺だけではなく、航空機が通過するルートに住んでいる住民も対象とするべきである。こういった観点から、自分は滑走路増設ではなく、海上移設で対応するべきであると思います。 どこでも良いので海か山の方につくるべきと思う。これ以上絶対拡張すべきではない。今でも過密な状態と聞いているが騒音と万が一の事故を考えると 今でも自分としては、自分の家の真上を通られることに反対の意思を表す機会がないきどおりを感じています。 海上への移設検討はどうなりましたか？インフラに金をかけても将来を見据えれば海上もよしと思うように思える。 増設案は一時しのぎにすぎないし、その度に2000億の事業費はムダである。世界の航空需要はアジアを中心に伸び続けているのに何故ハブ空港建設に着手しないのか。例えば建設費が9000億円かかろうと、福岡空港の売却で穴埋め可能である。(70万坪/200万＝14000億円)借金は子孫の代まで残らない。 現在の福岡空港は都心に近く便利であるが、近隣に住む者は、毎日騒音に悩んでおります。窓の無料二重サッシ化や光熱費(エアコン)の補助等を検討して下さい。出来れば海上空港希望します。 福岡空港に増設の方が良いと言う意見が多かったようですが、私は今でも別の場所、海岸ぞいに新たに作った方がいいと思っています。もうどうにもならないのでしょうかね・・・。 騒音で非常に迷惑しています。是非下記を実施願います。 ①春日や那珂川の上空を旋回せず、もっと高緯度南広報で旋回し直進で進入着陸するように規制する。 ②出発APのダイヤの乱れで、夜間遅く着陸する場合22時を過ぎることがわかっている場合は北九州APに向かうこと。(現状で22時30分頃まで上空旋回した実績あり) ③最近世界的に飛行機事故が多い。災害・騒音など周辺の影響の大きさを考え、玄海への新設を切望する。増設は普天間と同等の危険性を抱えている。移設すべきである。

意見分類	寄せられたご意見
	過密化した時間帯の解消が目的であれば増設では達成できない。後々新空港が必要になるのは必至で無駄な工事の感がある。 当面は増設でしのいでいくとしても、将来的には24時間稼働が可能な海上空港は絶対に必要であると思うので、そちらについても長期的な視野に立って進めていって欲しいと思う。 1.九州の拠点空港としては発着制限により24時間又は早朝深夜(朝6時から夜11時)の利用可能な空港でないと地域主要空港としては今後課題である。海外から帰国時に現地出発時間に制約が出ている。 2.九州新幹線が全線開通した時の利用者減をどの程度予測しているか 3.航空法により建物の高さ制限が及ぼす都市開発への影響はないのかどうか。 このようなことから将来を見据え郊外移転が望ましい。この際思い切って移転すべきと考えます。 現在地での滑走路増設計画自体は歓迎するが、敷地自体をもっと拡張し利用者の利便性が高いものとするべき。将来は市街地から近接した海上空港への移転を計画推進するべき。 平行した2本の滑走路の両側に国内・国際ターミナルがある形では、互いに機が滑走路を横断してしまい運用効率はどうてい2倍になるまいと思う。この案はやはり向う20年位の対策で、最終的には玄海付近の海上空港＋高速アクセスが必要か？ 海上空港移転してほしい。 福岡空港滑走路増設反対 増設は一時しのぎにすぎないし、2000億の事業費は全くムダである。アジアを中心に世界の航空需要は伸びているのに何故ハブ空港を建設しないのか。子孫にメシの種は残しておきたい。 地球規模の利用が進むと思われるので夜間の騒音が増える方向になりましょう。ハブ空港として海上への移設が望ましいと考えるところです。 便利な飛行場だと思うが、福岡の市街地を飛ぶのは危険性を感じるし、うるさい。もっと大規模な空港を沖合につくり、ハブ化すべきだ。北部九州に核となる空港が必要になる時期がくると思う。 将来的には新空港が必要と考えます。 現空港は利便性にすぐれていますが、ハブ空港を目指し、アジアの窓口を考えるのであれば、海上に移設すべき。 機材小型化(150人モデルとする)が進めば、現在の時刻表から試算すると年間の発着回数は185,000回、更に国際便増加を加味すると20万回を超える可能性があります。将来の新空港建設を視野に入れるべきだと思います。シカゴの平均機材105人、ロサンゼルス130人、ドゴール160人 厳しい経済状況が続く中で、現在の航空需要への対応としては、滑走路増設はやむを得ないと思うが、住宅地の中にある現空港は利便性にすぐれている反面、航空機事故が発生した場合には大惨事になることが十分に想定される。従って今より不便にはなるが、将来的には海に面した新空港の建設が望ましいと考える。ただし環境面には最大限配慮して対応すべきと思う。 福岡市民の安全を考慮すれば、増設でなく海上新空港がベストである。 私は滑走路増設を行うより移転するほうが良いと思っています。福岡空港は他の空港と比べて狭すぎると、いつも旅行に行くたびに感じてます！！なのに増設なんて・・・移転の話はもうなくなったのでしょうか？(新宮沖に建設した方が良いと思う) 増設ではなく"海上へ移転"すべき。福岡空港は市内にあり便利であるが、離着陸(特に離陸)の際の航空機の騒音は大問題。毎日毎日同じコースばかり通過して、爆音をまき散らし、生活にも支障がある。増設しかできないのなら離陸のコースを数か所に分散(東側の山の上、首都高の上、なども通過)し、騒音の負担を軽減すべき。空港の利便性は、周辺住民の犠牲の上に成り立っているのか？ ・新空港に膨大な建設費がかかるとは云え、借地料を含めて長期間での比較などを示して欲しい。 ・現在の空港が移転したら、広大な開発地が出来ると思う。 ・現在の空港が移転したら、高さ制限が緩和されるし、建物の容積率が上がると思う。(福岡の発展の為頑張ってください) 既存ストックの活用は限界、将来性のある社会資本整備を 滑走路の増設対応が、海上空港案に比し長期的に見て、福岡ひいては九州・西日本地域の発展にとって良いことなのか疑問に思っています。現空港の利便性は認めますが、東部地区発展の障害要因となっていることも厳然とした事実です。20年前に中国の今の様な発展を誰が予測していたでしょうか。トレンド予測での空港拡張案では、いずれ九州は通過点になってしまうでしょう。大拡張で需要を喚起する様な大胆な構想が欲しかった。 市域内で空港があり、福岡都心との時間については他の空港にない福岡の優位性がある一方で、住宅地域に存在することで決められた時間内でしか発着出来ない不便さが大きい。これから世界の中では、日本が東アジアに密接な関係構築を図る上では、24時間発着のハブ空港が絶対に必要で、その機能を持たなければ結果的には九州は没落する。1980年代からの議論が未だこういう形が現れてしまうのは、政治が機能してないことの表れで義憤を招く。正に政治の怠慢。新宮沖に国際ハブ空港を建設し、板付空港は発着数を制御して住み分けを図るべきである。 技術検討委員会は何をやっているのか？技術検討委員会は計画を再考すべき。 滑走路処理容量18.3万回とは嘘である。多くの離陸機が滑走路2本を横断するような運用では、滑走路処理容量が大きく下がる。40回などあり得ない。 那覇空港の滑走路増設による滑走路処理容量は、滑走路間隔210m案で、最大値36回、最小値33回である。 なのに、なぜ、福岡の滑走路間隔210m案が最大値40回なのか？ 那覇の210m案ではスタガーの影響があるとはいえ、離陸機が滑走路2本を横断するなど滑走路運用に大きな制約を与える時間は発生しない。 一方、福岡空港の滑走路増設案では、国内線の離陸機は滑走路2本を横断する。仮に1時間の発着が40回、うち国内線が8割、離陸と着陸は半々とすれば、1時間に16機もの国内線離陸機が滑走路2本を横断する。これだけの機数が滑走路2本を横断すれば、1時間のうちに実際に離着陸に使える時間は大目に見ても50分程度だろう。この50分の間に40回の発着を稼ぐには、発着1回当たり75秒。オープンパラレルの羽田でさえ、1時間に60回強、つまり発着1回当たり60秒弱なのに、クロスパラレルの福岡でこれだけを捌くことは不可能だ。 こんな滑走路処理容量を嵩上げた滑走路増設など止めるべきだ。

意見分類	寄せられたご意見
	やはり、新空港でなければ、問題は解決できない。 宮松小学校航路直下の学校に学ぶ子供達の騒音や巨大機影による不安等、心の成長、集中力が心配。足の便利と心の成長とどちらが大切か考えたい。人口島は新空港関連の工事だった筈です。時間をかけて新空港を作って欲しい。 ・海上空港の方がいいと思う。 増設により容量が、183,000回となる。2032年の需要予測上位:188,000回 中位:181,000回 下位:170,000となっているが、小型機への変換が進むと大幅な容量不足に陥る可能性が高い。現在就航中の大型機を小型機に変えるだけでも4万～5万の増加となる。 小型化に加え、アジアとの交流拡大、LCCの増加クルーズの一部が飛行機への乗り換え等を考慮すると遠くない時期に、20万回を超える可能性。この程度の拡張では焼け石に水の感があり。24時間運用にかかわらず、新空港の建設が必要。 宮松小周辺に騒音大気振動等環境測定の為の精密測定機の設置、測定の日常化、同地区の二重窓化、冷房費補助の実施、NHK料金の無料化実施。海上新空港の計画の推進。(将来の子孫のため) どうしても滑走路を増やさなければ福岡空港がパンクしてしまうのであれば、国内線のみ残し、国際線を東区にするということも一つの案かと思えます。 地元の住民にどんな説明をされたのか、いつの間にか増設案が決まったようですが、いつどこでどんな説明をされたのか聞きたいことと思います。地元の住民としては玄海の沖に持って行って下さい。もうこれ以上騒音はいりません。 地域の社会貢献等を考えないならば、増設案ではなく新空港建設案の方が良いはず。鉄道をアイランドシティに設けることで地域の方の交通手段にも繋がります。新空港建設の再検討を願います。 新空港建設に関する継続した調査を続行下さい。 ①福岡空港から北側へ向かって離陸するときは、滑走路の延長線上をまっすぐ博多湾へ出て迂回すること。 ②人口密集地や東部副都心をさけて飛行上昇すること。 ③騒音が低い航空機のみ空港へ入れるように選別すること。 ④航空機騒音に対する住民への環境対策を実施すること。 ⑤福岡空港は貨物機を含む24時間空港を目指すべきであり、地主組合等の利害団体の一部意見に屈せず新宮沖へ移設すべきである。 ⑥高さ制限による経済効果を見過ぎさないこと。 航空機騒音が環境基準を上回っている地点があり、滑走路増設案に反対します。海上へ空港を移転すべきである。 増設は都市高に近づき危ない。騒音が出ます。半自動操縦にて離着陸と聞く、危なくないのか。沖縄みたいに海に新空港。24時間空港を作らないと、九州は沈む。 2.現状 1昨年8月に福岡市商工会議所は新空港建設を支持することを強調しましたし、福岡市主要企業でつくる「新福岡空港促進協議会」も新空港支持の方針を確認しました。 このように地元団体、企業が新空港建設に前向きに一致して行動しています。 3.国交省の提示 滑走路増設について有識者技術検討委員会は、当初2千億円の案を7月7日事業費を約1千8百億円で抑える案をまとめました。これは技術的にこのような経済的な方法があるとゆう提示であります。それに対して新空港は何の調査もされてなく、事業費9千2百億円はゆわゆる掴み金であります。少なくとも深淺測量と数点の地質調査のボーリング及び護岸の概略設計ぐらいして、概算事業費をだすべきであります。尚埋立てについても島方式にせず現在の砂浜に続けて埋立てをすれば、護岸延長が短くなり橋梁も不要になって建設費も安くなります。博多湾の外側は内側と違い見た目には良質な砂地盤で、沖では海砂が採取されておりこれが埋立てに利用できれば7千億円位の建設費でできると思えます。参考までに中部国際空港の建設費は島方式埋立て、滑走路1本で6千億円であり、従って現段階では7千億円から9千2百億円とするのが妥当な建設費であります。 4.増設案の困難要因 約20ヘクタールの土地買収が必要であるが、1994年6月から空港東側誘導路を直線化するため、約0.55ヘクタールを買収するのに5年の歳月がかかり、今度はその約30倍以上の土地買収が必要であります。又埋蔵文化財の調査も新滑走路予定地では弥生から古墳時代の複合集落や水田の跡が集まる雀居、上牟田遺跡に重なり古代福岡平野の拠点集落であります。事業計画立案と環境影響評価に4-5年、工事に7年とされているが用地買収や埋蔵文化財調査の進み具合によっては、完成がずれ込む可能性が大いなのであります。これらのことを最初から示されていると、住民からのPIIによる意見募集の結果も違ったかも知れません。 7年後に増設完成ということだが、できても10年も経たないうちに能力の限界が来るのでは。そのためには今から抜本的な計画を立てておくべき。需要は増えるだろう。近隣県の旅客も福岡を利用している。福岡空港の需要分散を図るために久留米・鳥栖地区の農地に新空港を作るべきである。将来に向かって政官挙げてやるべし。 ・総合的な調査のPIでは、PIレポートの14pにあるように、増設と新空港の両案の方向というところで終わっていたはず。その後、増設案の方向になったというが、このような重要な決定を、福岡市の人口の10%にも満たないような(人しか意見を出していない)PIの結果を持って決めたのはどうか。これから航空機の需要が増えるのであれば、24時間空港が必要であり、新空港にすべきと考えている。知事や市長が決めて意見書を出したというが、どういう経緯で決めたのか。 ・増設案の決定過程について、海のほうが安全であるのに、どうして海上空港を選択しなかったのか、その理由が聞きたい。 現福岡空港は都心部からの地上アクセスが日本で一番いい空港です。 この空港の利点を上手く生かすには、この空港をほぼ今のままの規模で国内専用の空港にして、別の地域に国際空港を新たに造り、その2空港間の便利な地上アクセスを考えるのが、福岡空港の将来を考える上でも、一番いい方法だと思います。 今さらですが、福岡空港は新宮沖に新しく建設したほうがいいんじゃないかと思えるようになりました。現空港には周辺住民に騒音による迷惑料のようなお金を支払っているという話を聞き、それは年間100～200億円くらいにのぼるということだそう

意見分類	寄せられたご意見
	ですね。それならば、新空港の建設費で1兆円かかって、50～100年という長期的に見れば新空港のほうが安くつくのでは思ったからです。また、現空港は22時～7時の離着陸ができないらしく、24時間体制で離着陸ができる新空港のほうがより空港としての機能が大きいと思います。そして、新空港アクセスになるであろう西鉄貝塚線やJR鹿児島本線もさらなる改良(複線化・急行列車の設定等)が行われ、結果的に和臼に住んでいる私たちにも利益になるかな、という期待があります。以上のことから個人的には三苫・新宮沖に新空港を建設したほうが良いと思っています。 滑走路増設ではなく、新空港にするべきである。 福岡空港の過密化対策のために滑走路増設を早期に着手してもらいたいというのが主だったが、新空港の調査研究の継続の要望もあった。それについては現在どのようになっているのか。 滑走路増設の費用は当初2,000億円だったが、精査したら1,800億に減ったとのことなので、新空港の費用も1兆円ではなく、調査を重ねれば減るかもしれないのではないのか。 B/Cの計算で、2073年までを便益期間として想定されているということは、あと60年間はこの地域には24時間空港はできないということか。 福岡県・福岡市としてはどう考えているのか。 2073年というのは、今から63年後のことだ。今現空港のために支払っているお金が60年分あれば、新空港ができるのではないのか。毎年150億くらい払っているの、60年分だと9,000億円になる。滑走路増設の費用が精査して2,000億円から1,800億円になったように、新空港の費用も1兆円から変わるかも分からない。 2073年までの63年間で9,000億円の金を使い続けることになるし、滑走路増設でまた金を使う。そういうことを考えたとき、新空港を造ったら何年で費用を償却できるという数字が出せるのではないのか。そういうことを考えていないのか。 費用便益は空港の直接便益で語られているが、新空港ができると、中心部の高さ制限が緩和されることになる。都市開発の効果を間接効果として費用便益に入れないという法律はない。そういう効果まで含めたら、現在の騒音対策費や都市構造、高さ制限等で違った見方ができるのではないのか。社会的便益や間接便益でも確実に測定できるものは入れて良いはずだが、総合的に見てどうなのか。 増設案で一本化された今、新空港に向けた測量等の調査は制度的にできるのか。工事費の中の測量試験費では無理だと思うが、調査費から支出することはできるのか なけなしの調査費を少しでもいいから回し、例えば将来のために新空港の気候調査だけは細々とやっていただけたらという話であれば、地元としても希望が持てる。そうであれば、いざ新空港というときに、気候調査だけはやっているからと、2、3年早くできるかもしれない。測量試験費を使って新空港の調査をやってくれとか、そんな無茶な話をしているのではない。 アジアのゲートウェイとして夢がほしい。土地を買収できなかったときどうするのかと聞いたら「その時に考えればいいよ。」とのことのようにだが、新空港の調査費をなんとか付ける方法はないのか。 需要を増すために地域も頑張ってもらいたいというが、逆ではないか。24時間空港をここに造ったら需要がどんと増える。地域がいくら逆立ちしても、今の状況で需要は増えない。先に政策があるべきではないのか。 この案では、国際的に認知される空港として存在することは、難しい。もはや、国内の一空港として生きていくしかない・・・国際的に発展していける空港ではない、と国から判断された。県・市も財政難を理由に、この案でしのいでいこうと判断したと思う。しかし、かつて明治・大正期に久留米市が財政を理由にJR長崎線の分岐駅を断ったということだが、分岐点になった現在の鳥栖市の流通発展をみれば、かつての久留米市の判断は間違っていたと言わざるを得ない。県も福岡市も将来の福岡発展の素地を作れなかったことを数十年後、久留米市のように悔いることになると思う。1番安い、また、一部の地権者を守るが故に、2千億円案を取ったのは、将来の大きなチャンスを捨ててしまったと思う。そういう意味で、海上空港は、どうしても諦めきれない。国がしないなら、県債・市債を発行しても、県と市が協力して海上空港を作るべきだと思う。予算を分散するのではなく、今だからこそ、県・市は予算を一極集中して、将来の福岡発展のために海上空港を作るべきだ。(このままでは、福岡は広島からも食い物にされてしまう、「ゆめタウン」しかり、「ダイソー」しかり。) 第一、県も市も、これまで何度も何度も失敗を繰り返している。そのことを「全く将来の轍」にしていない。国際港湾事業も、計画をよく練っていないから、京葉・阪神に負けてしまうのだ。もし、海上空港と博多港・北九州港を福北道路(都市高速)・JR貨物とつなぐ計画案を前提に、国に働きかければ、北部九州は採用されたかもしれない。地下鉄でもそうだ。七隈線が集客力がある地域を結んで環状化(橋本～姪浜～マリノアシティ～福岡ドーム～西公園～北天神～天神～南天神～薬院～福大～橋本)していたら、乗客減で大きな赤字を背負い込むことはなかったのだ。目先の建設費節約のために、乗客増加に転じない七隈線の莫大な借金を、どうやって市は返していくのか。こんなことだから、福岡はいつまでたっても、支店経済から抜け出せないのだ。莫大な借金だけ残ってしまう。 さて、ようやく本題であるが、今回の案で、1番気になるのは、空の安全が守れるか、という疑問だ。 ①滑走路と誘導路の間隔の狭さ。 ②誘導路と国際線の駐機場の間隔の狭さ。 ③国内線・国際線から滑走路へ移動するとき、現滑走路・新滑走路をまたぐ影響。 ④離着陸による気流の問題。※これが1番の問題。 ⑤離陸・着陸増加による周辺住民への騒音 これらの問題を抱えて、管制業務を続けていく管制官や、航空機乗務員への負担は、たいへん大きいと思う。今回の案は、わざわざ、事故を誘発する要因を作りそうで、大変心配である。また、以前にも意見をしたが、周辺住民や地権者への負担額は、これまで以上大きいものになると思う。それが、10年単位(空港維持費も含めて)で支払い続けることになれば、海上空港を造る額に相当していくと思う。地権者は新空港によって現在のような報償をもらえないかもしれないが、海上空港になっても、現空港をそのまま、野ざらしにすることは考えられず、宅地開発等、新しい街作りが計画されるはずで、どう考えても、地権者が損害を被ることは少ないと思う。やはり、現案はやめて、適切な時期を図って、海上空港を造るべきだと思う。
	周辺空港との連携方策で混雑緩和

意見分類	寄せられたご意見
	42 件 基本的に増設計画よりも、周辺の佐賀や北九州との分担をして、経済の一極化を分散することに賛成をしていました。分散によって地域の雇用も含めた経済や、国等の施策によっていくつも造られた空港の高利用も計られるのではないかと考えておりましたので、増設および新設の必要性はさほど感じていませんのが事実です。 このアンケート自体が協議会の思惑通りに結果が出るようになされている。事実、賛否の意見も集約されず設問も全て用意されている。予算も1800億の根拠がないし、完成までには大幅な上積が求められるだろう。北九州、佐賀等の近隣の空港との利用計画を推進することの方が先決ではないか。 増設滑走路は必要ない。他の空港へ航空機を振り分けろ。税金の無駄づかい。 現在知る限り世界でも一番使いやすい空港だと思っています。現在の場所がベストであることは間違ありません。今後の使用回数伸び率予測については余り的確とは思っていません。 増設案が現状では一番良かったと考えています。 これから、北九州や佐賀などいろいろな空港との分業制(24時間や貨物専用など)での利用計画などを考えて行くべきだと思います。 また、ツアー客のコースによっては佐賀や北九州や他の空港へ回してもかまわないと考えます。 これまでの物作り計画でなく経済圏を動かす様な大きな視野で先を見据えた航空政策をやって頂きたい。 県の人には無理ですかね。 増設については、そんなに必要なら下月隈や東月隈方向にスタジアムをつぶしても出来るのではないかと考えていました。 道路は立体化すればすむことだと思いますし海上計画案と経費はあまり変わらないのではないのでしょうか。 思いつき案で申し訳ありません。 滑走路増設の費用があるのなら、その費用で北九州空港の拡張とアクセス手段の整備を行ったほうがよい。福岡空港の市街地にあるという危険性を空港利用者は考えるべきであるし、国、福岡県、福岡市、福岡市の経済界はエゴを捨てて、住民の安全を第一に考えることが必要だ。いまからでも、見直しを再提案するべきだ。 北九州空港、佐賀空港との連携体制の強化及びその円滑化を推進するための交通アクセスの整備 4.北九州空港と佐賀空港との機能のすみ分けを考慮すべきである。 5.上記に関連して拡大する格安航空会社は、佐賀空港、北九州空港を利用させる。福岡空港は、ビジネス優先及び普通料金での利用を優先させるなど検討していただきたい。 もっと北九州空港にまかせるべきで、増設した滑走路を本当に使用する程、飛行機の運用はあるのか？疑問だ。水増しした数字じやないのか。 北九州空港との共存を前向きに検討する必要あり。 佐賀空港、北九州空港へのアクセス道路改善。福岡空港から直接、都市高速、九州道にジョイントするなど3空港機能分担は検討されているか。 現状では、景気があまり良くなく、またIT技術の発達で、大幅に旅客が増えるとは思えない。増便の前に新北九州、佐賀空港等の分散利用を検討すべきではないか。街中にある空港なので、近隣への騒音等を考慮して、便数を制限すべきと思う。 日本国内他、周辺の空港を利用(乗継便など)する方法を検討して欲しいです。 滑走路増設案に反対。近隣APの有効利活用最優先。便利さ追求一辺倒は止めよ。 航空需要予測は過大、又、経済成長の未見通しも甘く、福岡空港の滑走路増設は、必要ない。仮に増設するならば、国税・県税を投入すべきではなく、神戸空港のように福岡市税のみで建設するべきである。24時間運用の北九州空港を活用すべきである。 人口減少、経済縮小の中滑走路の増設は不要。北九州、佐賀空港を有効に使い。 既存の近隣空港の有効利用と連携を進める方向性も検討すべき。福岡空港は現状維持が、経済発展よりも持続力が必要な時期ではないかとの観点から良いだろう。 増設は必要ないと思う。新幹線、北九州空港、佐賀空港など有り。税金投入は無駄、無意味。 北九州空港、佐賀空港を有効にして使用することでムダな、かつ使い勝手の悪い福岡空港の拡張の必要性はない。北九州空港なら24時間の利用機能であり、その間のアクセスの整備を行うべき。 新しく作るのではなく今あるものを活用すべき、飛行機を使わざるを得ない北海道・沖縄便を北九州空港に移す等考えるべきだ。 滑走路増設の必要性について疑問。説明資料によるとすでに2000年をピークに、旅客数、発着回数とも下降傾向をたどっているのに、将来増加するという予測は無理がある。仮に増加した場合も近隣の北九州、佐賀空港との総合運用を図るという手段がある。増設について再考願いたい。 航空自衛隊を佐賀空港に集約 貨物空港として北九州空港をより活用 24時間空港として北九州・佐賀を活用する アジア規模の経済成長を上位に見すぎるのは危険である。ただその上で、福岡を中心とした経済(九州)発展を踏まえ、受け皿を準備する必要性は感じられた。費用対効果を慎重に検討し、増設ありきの前に、周辺の佐賀や北九州の空港の存在意義も再考して欲しい。 北九州空港も含め、オール福岡として増設計画をして欲しい。度々意見を出しているのだが…。 海の中に行くよりいいじゃない。交通の便が最高に良い。税金のむだをしなくて良いので良し。でも他空港との連携も必要だ。日本は空港が多過ぎる。私達の税金を有効に。 九州では高速自動車道や新幹線などの陸路交通網がほぼ完了したため、近隣空港と当空港との連携が容易になったと考える。特に、貨物輸送などは新北九州、長崎、大分、熊本、鹿児島、宮崎などの諸空港との連携強化により、将来の航空需要の伸びに充分対応可能であると考ええる。

意見分類		寄せられたご意見	
		福岡空港より佐賀空港の促進利用を進めて、九州国際空港を佐賀空港へ建設した方が北部九州の経済の発展に繋がると思う。	
		あの狭い福岡空港に常用滑走路を2本造るのは直感的に危険が多いと思います。安全という理屈はいろいろ作成されているでしょうが、狭いうえに周りは都会地。便数が増えればそれだけリスクが高まります。 佐賀空港や北九州空港の利用を考え、それらと福岡市との高速接続方法を考えたほうが、はるかに安全だしそれらの2空港の稼働率もあがるのでいいと愚考します。	
		・迷惑を受ける人達のことを第一に考えてほしい。 ・北九州、佐賀空港と連携したらいいがですか。	
		滑走路の増設も、福岡の今後の発展のために必要性を感じている。しかし、現在の日本の財政の問題から福岡空港が利便性が良くても、あまり利用されていない(しかし多額の費用で作られている)佐賀や北九州を利用することを考えて下さい。 民間航空の離発着が多くなると、米軍、自衛隊との共用は不可能ですよ。近くの、佐賀、北九州等をつかうべきです。今の世界情勢では、軍事目的の飛行場は必要です。使い分けをすべきですね。	
		羽田便は航空各社が競合し、顧客の利便性を考慮するあまり、便数が増え続けているが、大型機の導入により大量輸送に対応すべきである。(便数増はナンセンス) 小倉駅と北九州空港間のモノレールを伸長し、国際線は原則として北九州空港の発着とする。 ※福岡APと北九州AP内の料金は片道2000円以内とする。	
		予算額に対し、将来需要見込みが少ないと感じ、国内線は新幹線が充実していくとそこまで需要がなくなると思います。なので国際線増便が成功するのなら、増設は良いかとも思います。まずは福岡と九州の国際化運動が滑走路増設よりも重要だと思います。後北九州と佐賀空港もあるので協力し、上手に使用できたら、たくさんお金を使わずともいいのでは。	
		滑走路増設で話しを進めているが、福岡に集中させず、上海、香港、シンガポール等南方へは佐賀空港、北京や北部には北九州空港を中心に発着させると、九州新幹線も開通し、福岡空港の増便はしなくてもいい。利便性や経済性のみを追求しすぎ。環境を良くし住みやすい町をつくと、少しの不便はあってもいい。	
		特に福岡空港に設置する必要性がないと考えられる海上保安庁、さらに可能であれば福岡県警航空隊及び小型機格納庫については、滑走路増設のために移転が必要となるこの機会に、非常に限られたスペースしかない福岡空港用地内ではなく、福岡県内の24時間空港である北九州空港へ移転するべきではないでしょうか。 それにより、上記に関わる航空機の離着陸を減少させて、滑走路増設工事期間中の通常よりも複雑になる空港面管理(航空交通管制)の困難度を軽減し、より安全な運航を維持することもできます。また、滑走路増設完了後は、高需要の定期便のために、より多くの発着枠を確保できます。	
		福岡空港の増設より、北九州空港と併用する事を検討して税金を抑えるようにして下さい。 騒音の測定を航路の真下で測ってほしい。飛行機の運航時間をこれ以上上げるべきではないと思う。近隣空港の利用を増やす努力を。ジェット燃料の影響も調査して欲しい。	
		昭和40年(1965年)から本格的に都市空港として機能してきたということですが、現在に至るまでに何の手立ても打たずに今になって滑走路を増設するなどということは必要ないと思います。それは近隣に北九州空港や佐賀空港がありそちらに福岡で対応できない便数を回すか、移行させればすむことだと思うからです。こういう状況というのは何年も前からわかっていたはずで。福岡県に2つも空港がありながらそういうことができないはずがないと思います。それにもまして、根本の事業費を県と国で出すのでしようが、福岡空港は以前新聞で土地の借地料が高く黒字化はいつまでたってもできない、赤字の垂れ流しをする空港だということは知っています。そこにまた税金をつぎ込むことより他の空港との連携を考えたほうがいいと思います。たとえば国内線は福岡で国際線は北九州に移すとか、できるとはいますが、同じ県に2つも空港があるところは1つをハブ空港に変更したりしています。今あるものを活用することを一番に考えたほうがいいと思います。	
		・自宅の真上を航空機が通るので、離発着回数は少ない方が良い。また、新北九州空港や佐賀空港との関連性を考えているのか。例えば、自衛隊や米軍を佐賀空港に移設する等の対応はとれないのか。 ・滑走路が増設されると、逆に新北九州空港から福岡空港への利用者が来て、増えることになるのではないか。	
		(滑走路増設に向かった話のみで)、中止の話とか、別の方向の話はないのか。できることなら増設ではなく利用が増えることを他の方法で賄ってもらいたいと思っている。	
		近隣空港について、福岡空港を使っている人は(佐賀空港や北九州空港を使うことは)不便になると思うのですが、大阪や京都の人が関空を、名古屋の人が中部空港を使うよりも、福岡の人が佐賀空港や北九州空港を使うほうが便利。一方で、北九州の人も、久留米の人もわざわざ福岡空港に来ている。だから、その分割をうまくやれば増便の必要はないのではないかと考えている。	
		増設不要 47 件	
			税金の無駄をなくす上で、増設不要。
			発着回数の増加が予想されるので滑走路増設としているが本当に増加するのか疑問である。九州新幹線全通により航路廃止のニュースがあるがこの影響は無視されているようです。地下鉄も含めてこの種の官製レポートで顧客増加、採算予測が当たるとはまれです。PILレポートは滑走路増設のための理由付けをしているだけのものだと感じられます。これ以上借金を増やさないで欲しい。本当に発着枠不足なら空港利用時間を早朝深夜各1時間計2時間の延長で対応可能と思われます。北九州、佐賀空港に振り分けるための大幅な補助金で増加を吸収し人口減の影響で近未来は減便されるまでをやり過ぎるのではないのでしょうか。現状でいかに対処するかの議論が先行されるべきです。
			個人的には、福岡-東京便の便も多く不自由はしていません。これからの人口も増える可能性も少く、ITやテレビ電話の普及で飛行機を利用すると出張も少なくなるので増設は必要ないのではと思います。
			今後の経済状況を考えて本当に増設が必要なのか疑問です。
			九州新幹線の開通で発着便が減ると思う。大阪(伊丹便)とかもなくなるかもしれない又、東北や北陸の便もなくなり、(地方へは東京経由になるのでは)増設は必要ない。
			この構想は、JALの今日の姿を想定してない、今の日本の政権の不安定さや国際競争力の低下を過少評価している。一言

意見分類	寄せられたご意見
	例えば、JAL便を大胆に整理すれば増設の必要はない。今とこれからをしっかりと考えて進めて欲しい。 増設計画より現状の改善を特に求む。 官の予測は無責任な収支バランスで責任を果さず、税金を払っている国民が損をするばかり。現行のままで内外の航空会社の誘致。並びに西鉄、JR、地下鉄等の立体的交通体系を確立するのが先決。箱物行政は終わった。 周辺地域などの騒音が多くなるのではないかと心配。又福岡の経済が良くなるとも思えない。中継地点のようなところなので…。現状でいいのではないかな？ (米軍と自衛隊を他の空港へ移設すれば)増設は必要ないと思うし、他の空港もうるおうと思う。国は赤字もムダな事業は削減、事業仕分けしてやめることも勇気だ。 反対 甘い需要予測での増設、日本の人口が減っていくことがわかっているのにムダな税金の投入は、将来の維持費の増加等マイナスの結果にしかない。 利用者として、出発機の待ち時間が長いとき強く不便を感じる。空港自体を移転拡張したりするより、現空港を少しでも改良して運用して頂きたい。又自衛隊・米軍を早期に撤去すべき。 運用時間の延長はできないのでしょうか。騒音対策などを強化して、それを可能にすれば、増設しなくてもやっていけるのではないのでしょうか。 社会経済的にみて、実施する価値があるとは思いません。 高齢、人口は減少する。航空会社の運航見直しを行う。頭を使う事で増設は不要では。全国の失敗例は多いのではないですか。真剣に考えて下さい。 海外の航空会社や国内便も、地方路線などどんどん廃止になっている時代に、今以上の利用増はとても見込めない。安易な見込だけで作った地方空港は税金のムダになっている。増設も同じだと思うので大反対!!福岡市民として、もっと他に税金を使って欲しい(福祉の分野)。 今後、将来的には人口減、高齢化。よって必要なしと考える。 造りたいがためのあいかわらずの右肩上がりの需要予測には、いかにもお役所仕事であきれるばかり。旅客数はどうして人口減なのに低い伸び率になるのか？伸びないでしょ？なぜ上がるのか理解に苦しみます。私は福岡空港の国際線エアライン勤務ですが、ここまで上がるはずはありません。現場が一番よくわかっています。これ以上ムダな税金に使わないでほしい。 メイン空港として福岡の現在のまま効率化 福岡空港は年間の収入が大変悪くて100億以上の赤字です。環境対策費及び空港整備費で131億かかってます。収入は全部で125億です。土地の賃料と借地料がトントンで他赤字の状態です。全空港負担までなら150億の年赤字となるのに、何故に増設するのか。今後は収入はますます減になる(新幹線・高速道の無料化など。増設する理由が分からん。 空港需要予測の精査によるデータでは、滑走路の新設は不要であることを示しています。理由1:旅客数実績が示すところによれば、最大2000万人/年、中位予測では2022でも1980万人であれば新設不要。機材の小型化傾向に歯止めをかけるべく税用税その他で誘導政策を取るべき(例:空席率改善、航空会社の協力も必要)。 乗客数が減っている事実がありながら、どうして増設が必要なのでしょう。九州新幹線開通で鹿児島、宮崎は激減しますよ。 現在の発着便数は、シカゴやアトランタに比べ格段に低く、これぐらいの状況であれば増設の必要を感じません。今はミニマムの設備で対応する時代と感じます。希望的観測での投資は疑問です。 当面現状回避も必要だが、もったいない。だからこんなことを長々とやっていてはダメだ。 ステップ4で感じる事。将来的という観点で今までどれだけ無駄？な(これは他の例として)投資が続けられた事でしょうか。2005年～2010年と時代変更を考えれば経済のみの発想には限界があるのでは…。 近隣空港もあっさり切り捨ての感有りですね。 特に必要とは思えない。 2年前まで増設を希望していたが、赤字状態の中、また税を投入してまで増設する必要があるのか。増設して騒音は問題ないとしているのには、疑問が残る。周辺の森の小動物達の影響は？利便性ばかりを追求するのはもうやめにしては？ 新設はもちろん増設も必要ない。 発着回数の増える(1回/5分)空港拡張案には反対する。航空機騒音による住民を犠牲にした計画は強く反対する。 滑走路を増設しても、何時かは移転する必要が発生する。空港は移転するか、取りあえず、空いていて利用が少ない北九州空港と佐賀空港を利用することで無駄な経費の節減になる。民主党政権の無駄をなくすことを実行してほしい。 必要か疑問を感じる。 そもそも増設が必要かどうかということについて。 国内線の需要予測は甘い、もっと減ると思います。従って、成長する東アジアの玄関口としての利便性を生かし、国際空港としての重要性を認識した「国家戦略」が背景にあった上での増設計画でないと意味を持たないと思います。 ・ガルーダインドネシア航空事故などあって、町中の空港には反対である。箱松小学校の真上を通っての着陸は怖い。部品もたまに落ちている。格安競争の中でまた事故がおきそう。 増設に1800億円もかけて、効果はありません。今のまま工夫して、せめて経済状況が好転するまでは、我慢すべきです。増設必要なしです。 滑走路増設は要りません。その理由は ・需要予測が課題である。 ・運輸政策研究機構の予測は合理性がない。国の政策に迎合するデータを入れ込んでしていると報道された。全く信用できない。 ・「PIの準拠法令がない。」と国が説明会で回答したように、PIが国の恣意、予断、裁量権逸脱を排除していないなど、客観性と正当性がない。

意見分類	寄せられたご意見
	・PIの新しい予測計算法と結果を検証する仕組みがない。 同じ長さでなくて良いのか。実際問題、土地がないということでしょうか。現状で問題なく使用出来ており、増設の必要性が感じられない。 全国的に高速道や新幹線網が整備されつつあるのに、全国に百近い空港があるのは無駄だと思う。域内の相互利用を進めると共に、ダム同様廃止を、視野に入れるべきです。 新幹線よりも速く快適な車両が実現しているなか莫大な費用をかけて、滑走路また空港の増設は必要なし。増設に伴う直接の費用ほか借地料また補償料など、どこが負担するか。国内の利便性は鉄道で、国外は羽田・成田また関西で充分であります。 増設の必要なし、他空港へ増設することを考えるべき 福岡空港に勤務する者です。 8月27日の説明会に参加しましたが、需要予測に納得できません。基本的に現滑走路のままで支障ないと考えます。百歩譲って需要予測が正しいとして、それを根拠に現在の案のとおり滑走路を建設したところで、航空機の駐機場が現在でも不足している状況であり、降りた飛行機は地上のどこかで待機することになります。東側セットバックが完了したとしても駐機場が増える訳ではないので状況は変わりません。国際線の伸びを予測しておられますが、国際線ターミナルを拡張する訳でもなく、「増える」国際線航空機をどこに駐機させるのでしょうか？また、需要予測どおりの増便があるとすると、空域もそれなりに広げる必要があると思いますが、そういった点にはまったく触れられておりません。 さて、提案されたレイアウトを見ると、メリットがあるのは短距離の国際線と、自衛隊など西側を使用する航空機(出発)のみと思われます。新西側平行誘導路と新滑走路を繋ぎ取り付け誘導路には、小型機しか停止できないでしょう。また、新滑走路から新西側平行誘導路へは高速離脱もできません。 説明会では、新滑走路を出発用、旧滑走路を到着用と説明していましたが、そのためには滑走路の横断が頻発し、インシデントの要因となります。スタガー回避のために北側を揃えたとも説明されましたが、それは滑走路16使用の時であって、34の時には意味をなしません。精密／非精密の説明で滑走路の使い分けを言いながら、騒音コンターの説明では現滑走路を主として使うという案を提示するのも矛盾です。また、210mの横間隔では同時離着陸は好天時の小型機同士しか不可能と思われる。 現在でも滑走路を離発着する旅客機と西側誘導路を離発着するヘリコプターとの間の危険が指摘されていることから、旅客機同士の同時離発着はあり得ません。どうせ予算を使うのであれば、旅客の乗降できる駐機場整備などに使うべきと考えます。 私は60歳の女性です。旅行が好きで年に数回は福岡空港を利用しています。海外旅行の時は関西空港に行ったりすることもあります。私は福岡空港の増設には賛成ですが、移転には大反対です。私は近くに北九州空港があるのですが交通の便がよいので、いつも福岡空港を利用しています。福岡空港は地下鉄ですぐに行くことができ地理的にもとても便利です。移転するとどうしても交通の便が悪くなり時間がかかります。そのために新幹線に(国内の場合)変える人も多くなっていると思います。これは関西空港や成田空港の例でも分かると思います。不景気の世の中、移設するとすれば莫大なお金がかかり、財政が大変です。建設業界の人は、それで景気回復をねらっていると思いますがそこまでは将来的に見てする必要はないと思います。少子化の将来を考えると将来は今現在の規模で充分であると思います。そういった事で、私は福岡空港の移設には反対します。 ・滑走路増設は不要ではないか。 ・私の夫はパイロットであるが、福岡空港に増設滑走路は不要といっている。足りないのは、ターミナルなりスポット等で、着陸したもの止めるところが無いというのが現状と聞いている。なぜ、航空会社の人がこういう検討の会議に参加していないのか疑問である。 ・建設ありきではないのか。 ・離発着という言葉を使用しているが、離着陸と発着という言葉はあるが、離発着という用語は無い。用語は正確に使用して欲しい。 ・滑走路増設は必要があるのか。九州新幹線も開通し、近距離の利用者は減ると思う。中国からの客も必ずしも航空機で来福するとは限らない。大型客船で中国の観光客が来福してきているといった現状もある。 ・予算が1800億円とある。福岡市の税収が約2000億円/年でしかない。また、福岡市は1～2兆円借金があるのに事業が推進できるか不安である。 ・福岡市は地下鉄整備で利用者予測を間違えており、航空機の利用者増は正しいのか。 現在の空港敷地内に2本の滑走路を造るのは無理です。 少々敷地を拡大するにしても、現在の滑走路間隔がわずか210mしかない平行滑走路増設計画ではあまり意味がありません。 間隔がわずか210mでは、2本の滑走路に航空機が同時に進入できません。 平行滑走路の本来の意義が全くないのです。 そんな滑走路では滑走路増設の費用対効果が全く見込めません。 それに現在の計画図を拝見すると、2本の滑走路にしては、それに見合う十分な駐機場のスペースもありませんし、高速離脱誘導路を造る余地も見当たりません。 また、西側への滑走路増設には都市高速道路の付け替えが必要になり、このことを考えても、この計画の費用対効果に全く期待がもてません。 中途半端なことしようとするからこの計画はうまく運ばないのです。 現福岡空港は都心部からの地上アクセスが日本で一番いい空港です。 この空港の利点を上手く生かすには、この空港をほぼ今のままの規模で国内専用の空港にして、別の地域に国際空港を新たに造り、その2空港間の便利な地上アクセスを考えるのが、福岡空港の将来を考える上でも、一番いい方法だと思います

意見分類			寄せられたご意見
			す。 今回の需要予測は、当初から計画を進める事を目的に算出された数値であり、科学的根拠に欠けていることから、新誘導路建設を含めて、福岡空港への第二滑走路など一連の福岡空港整備計画そのものの議論や検討が無意味であるため、今後の福岡空港整備に関する一切の事業を中止することを強く要望します。
	3. PIIについて	46 件	PIIレポートは大変わかりやすかったです。 何人の人が手に取ったか疑問です。 このような内容だかわかりにくい渡した方です。 なぜ滑走路が短いのでしょうか？短じかければもっと短いのもいいのでは 街頭配布でPIIレポートをもらい、初めて滑走路の増設を知りました。PIIに取り込むこと面白いと思います。ただ、今回読んだPIIレポートにはがっかりしました。誰が滑走路の詳細な設計図のようなものを読んでこのレポートに興味を持つでしょうか。一部の人は興味があるでしょうが、大半の人の興味はこの滑走路を増設することによる効果とリスクだと思います(少なくとも私はそうです)。滑走路が増えることによって、福岡空港の運用にどのようなメリットが生じるのか、それに伴ってどのようなデメリットが発生しうのか。どういう背景で、どういう理由で着手し、何を目指しているのか…。さっぱりわかりません。このレポートには一貫性もなければ、訴求点もありません。何のために作成し、人件費までかけて市民に提供しているのですか？意図が読めません。この程度の内容なら、わざわざ冊子にしなくてもウェブ上に公開するだけで十分です。確かに、私は街頭配布をきっかけに増設のことを知りましたが、この内容だと大半が読まれずに捨てられるだけだと思います。以上、今後の参考になれば幸いです。 たしかに待たせることが多いので、すぐに発着出来るように滑走路を増設することはいいと思う。説明をもっと中学生とか一般の人でも分かるように簡単にしたい。カタカナや難しい専門用語ばかりで頭に直観的にスーッと入ってこない。内容も深すぎて、何がポイントなのかよく分からない。 正直なところ、PIIに関しては初期の段階から色々な意見を出したかったのですが、計画の「何」に意見すればいいのかわからなかったです。また、一通りPIIレポートを読ませていただきましたが、素人には難しく感じられました。そのため、今回の意見は、担当者様にとっては外的に感じられるかもしれませんが。 福岡空港の今後については、「全体的・長期的に」見れば新空港の方がいいのではと思うようになりました。現空港の運用による騒音被害の補償に充てられるお金があることを知り、そのお金を払い続けるより、新空港(新宮沖)に空港を移転した方が長期的(50年単位)にみて財源的にも安くなるだろうからです。また、新空港なら24時間体制も可能になる。 現空港で滑走路を増設するのであれば、なるべく短期間・低予算で。暫定的な意味合いでいいのではと思います。 「長期的・全体的に」見れば、新空港を造り、周辺地域の交通アクセスの強化(鉄道・道路類の整備)を図り、福岡県周辺の空港は新福岡空港に集約すべきだと考えます。新空港なら24時間運用が出来ますが、現空港ではそれを期待することが出来ないからです。そのような点から考えると、なぜ、福岡空港の近くに佐賀・新北九州空港が造られてしまったのかと思い、残念です。 1.費用に対するアンケート項目がない。コストに対する認識が欠如している。 このレポートは航空会社の意見がまるで入っていない。こんなレポートはレポートとしての価値はない。ただ意見広告でしかない。この資料から判断できることなどない。 貨物等物流への効率向上についてPIIレポートから見えない(記されているのかもしれないが)。 安全性の確保が第一だと思いますが、普通の人にはどうしたら安全で、どうしたら危険というのは分からないので、「～で計画しています。長所は～、短所は～」というように簡単に書いてもらった方が分かりやすいように思います。また事業費をもっと細かく知りたいので福岡市民の負担がどれだけ増えるのかを知りたいです。 1.説明に使われている用語が難しすぎる。(例 制限表面とは何か？精密進入とは？) 2.増設では精密進入出来ないのに拡張する必要があるのか？ 3.制限高さが低くなる地域への影響は何かあるのか(説明不十分では？) ①自衛隊・米軍施設等の説明が不足している。 ②2本の滑走路間隔が210メートルについての安全性についての説明 レポートについて、①現在の空港全体写真とそれを利用した増設内容が比較して表記されていればわかりやすかったと思う。 ②増設のメリットがよくわからない。便数が増えるだけか？専門的表記が多い。簡潔、簡単に。 事業費について廃案となった新空港の事業費と対比させるような資料があってもいいのでは。 ・発着便の混み合う時間帯が少しでも解消出来るようにして頂けるのは大歓迎です。 ・同封してあったパンフレット(報告)は丁寧なのですが、一般市民には少しわかりづらいと思います。慣れない言葉ばかりで現空港と新滑走路や附属設備の位置がパンフの図では大変理解づらい。現空港の図上に新空港の絵をかさねたものがほしい(今の誘導路が新滑走路になるの？)。大きさがわからないので、絵の横にジャンボ機のマークを入れ、大きさがわかる様にしてほしい(空港の広さに対し、飛行機がどのくらいかm表示ではわからない)。 申し訳ありません。PIIレポートを拝見いたしました。具体的な内容、市民への直接的な影響が分かりづらく、できれば広告代理店等に発注の上、再度作成及び配布下さればと存じます。何卒ご検討下さいませ。 PIIに関してですが、このパンフレットはpublic向きではありません。不必要に詳しく、専門用語が多すぎます。今後はもっと焦点を絞り、やさしいものを作って下さい。でないとPIIとは言えないでしょう。 計画(予算)の信ぴょう性がない。なぜ変更になったのか説明が少ない。パネル展示も都合のよいところしかない。本当にこの計画で実現できるのか？実現できない時は誰がどのように責任をとるのか？ ・早急に利用開始するべき。 ・計画として、開始目標時期を明示した上でPIIを実施すべき。

意見分類	寄せられたご意見
	完成後の全体図(アクセス、利便性の向上など具体化案、コスト、負担有無は?)の説明を求む。新しい情報が何もないのではないかと？ PIレポートを見ても、滑走路を増設する計画があるということがわかるだけで、あとはとてもわかりにくい。 現時点で離着陸限界に対応するために、新空港より増設計画の方がメリットが大きいことは理解できるが、どの程度利便性が向上するのかがもう少しわかるとよい。(増設により増便等はどれくらいか等) 福岡空港に米軍の施設があることを知りませんでした。米軍の要望についての説明は書いてありませんでした。沖縄の基地問題をもう少し身近に考えるために、米軍や自衛隊が空港内にあることを幅広く知ってもらった方がよいのではと思いました。 このアンケートを回答するに当たり、西日本新聞の9月3日付記事も読み、貴レポートと併読して答えを記しており、比較的理解するのが容易でした(御参考までに)。 かなり分かりやすくPIレポートはかかれていますと思うが、それでもやはり、一般市民には伝わりにくい。もう少し具体例を出すなどの改善を望む。 滑走路を横切る危険性を説明すべき。 本PIレポートについて 高さ制限が、結局どのくらいになるのか具体的に明記がないのでわかりません。また騒音についても「うるさき指数」がどのようなものなのか説明がないのでわかりません。現在と将来を比較し、また街中では「WOO」など例を挙げて具体的に説明していただけないでしょうか。 PIレポートの冊子は、とても難しくてわかりにくかったと思う。興味があることなので努力したが、その割にはアンケートの内容が簡単で目的がよくわからなかった。 あまり良くわからなかった。 ・非常に見やすく、図、グラフ等工夫して作成されている。 ・滑走路の増設は必要だと思う。 一般の人にももっと親しみやすくわかりやすい資料(冊子)があると、もっと良いと思います。 やたらと横文字が多く(PI)我々年寄りには解りにくい。 滑走路の具体的な構造説明が長かったが、必要性や増設前と増設後と、どの様になるのかを具体的に説明して頂きたい。3機の運用例で説明を受けるが、質問の答えになっていない感じがした。増設賛成です。増設完了後、増設効果が明確になるようにお願いします。 空港整備については新聞記事でしか知ることが出来なくて、今回のように詳しく知ったのは、はじめてでした。もっと積極的に市民・県民に知らせようと考えて頂きたい。また新宮沖も考えられているのですか？ 滑走路のかさ上げによる騒音への影響について詳細と説明が必要 再度需要予測、小型機構成率、費用便益分析があったのは良かったと思います。騒音対策区域に変更がなかったのは良かったです。純便益の言葉の意味がわかりづらかったと思います。羽田・中部国際・関西国際空港の代替飛行場として、いつでも利用しやすいという立場になる空港になると思います。ヘリポートの東側、西側のようなものがあると着陸機と着陸待機ヘリとの混雑が解消すると思います。 先日の説明会では肝心な所での説明が明確でなく非常に残念に思いました。私達住民のためによりよい方向へ進めていただきたいと切望いたします。 PIレポートでは、誰の責任で何をしたいのかより明確にし、そのうえで費用対効果等の評価をしないと何をやろうとしているのかさっぱりわかりません。ビジョンなき作文は、税金の無駄遣いではないでしょうか。 ・「構想・施設計画段階」という表現は、決定したかのような印象を受ける。決まっていないと明記すべき。 ・私の夫はパイロットであるが、福岡空港に増設滑走路は不要といっている。足りないのは、ターミナルなりスポット等で、着陸したものの止めるところが無いというのが現状と聞いている。なぜ、航空会社の人がこういう検討の会議に参加していないのか疑問である。 ・建設ありきではないのか。 ・離発着という言葉を使用しているが、離着陸と発着という言葉はあるが、離発着という用語は無い。用語は正確に使用して欲しい。 ・現在までに、滑走路増設・新空港・近隣空港の連携と、3つの案が検討されたところだが、どの段階で周知されたか知らない。滑走路増設に決まった経緯を教えてください。 ・図面をもう少し大きく、老眼鏡をかけなくてもわかる図面にして欲しい。騒音の区域等、一番の肝心な箇所を、もう少し丁寧にしたい。 福岡空港は、予測の話ではなくて、現状として日本トップで混雑している。したがって、安全性を含めて利便性を高めるためにはどうあるべきかということをや20年間やってきました。増設案に落ち着いたので、もうそれ以上は言うつもりありませんけれども、狭くて窮屈である、安全が保ちにくいという中に、もう1本滑走路を入れて、かつ、かさ上げをするということで、そうしないと安全の問題と障害物をクリアできないということありますから、それについての問題を、PIやるならきちっと出してもらわないといかんのじゃないかなと思っております。それによって滑走路の容量が減ってもこれはしょうがない。決めた以上は滑走路の状態が悪くてもしょうがない。 PIレポート12ページに、周辺地域の影響として、騒音対策区域は変更なしと、はっきり書かれている。環境アセスメント等で変更する場合があるとの説明はあったが、このレポートでは西側にもう1本滑走路をつくっても騒音対策には変更はない、地域住民の方はそのまま我慢してくださいという意味に見える。せめて注釈くらいについて、環境アセスメントのことや今後の精査のことについての説明があれば納得ができるのではないかと。変更なしというのはなかなか納得ができない。空港の南側に、常設の騒音測定器を設置して、騒音の測定をしていただきたい。 説明内容について、地域に住んでいる者に対してまだ不十分ではないか。 専門用語が多い。(技術検討委員会なので仕方ないでしょうね)

意見分類	寄せられたご意見
	情報提供 意見募集方法について 45 件 朝の忙しい時間に大きな封筒を手渡し…。自分たちのお願いばかりで迷惑がかかっていることに気づかないのかな？そういう人達が空港をつくとどうなるのか？と不安です。滑走路増設→増便→これ以上騒音に悩まされること大？航路下に住むものとしては腹立たしいばかりです。他にすることなかったのですが？ 騒音問題等、工費の負担等が住民にとって大きくなりすぎれば、(税の増額)更に理解を得るためにPRすべき。他地区に移設され現空港が地方空港としての役割が保てず、寂れるのは残念に思う。地下鉄もバスも市内に近く利用しやすいAPだから全国にもPR出来ると思う。 駅で手渡されて、はじめて増設を知った。 もっと多くの方々に話を広めて、みんなが関心を持つようにがんばってほしい。 2本目の滑走路の長さは2500メートルですが、成田のように短く作ってしまい、あまり役立たなくならないように横風なども考えて2800メートルの長さは必要だと思います。税金のムダにならないようもう一度考え下さい。 ※アンケートの内容が、空港のゲートで急いでいる人に手渡されたにしては内容が難しく時間がかかってしまいました。 世界の流れに、住民のエゴのために乗り遅れることのないよう。パブリックのために、よく理解させる。 前回及び前々回のPIIには参加したが、今回のこのアンケートの趣旨と目的がわからない。今回のPIIは経費のムダではないか。 本当は新空港が良いと思うが、滑走路増設の方が早くできると思うので、少しでも早く作る必要があると思う。それと、アンケートなのに、どうして丁目までの住所記載が必要なのか。理由がわからないし、そこまで記入しなければ送信できないのは、メチャクチャな対応と思う。確認画面へ転移し、何度も戻られた。こんなアンケートのやり方はおかしいと思う。途中で「やめた！」と思ったけど、このことが言いたくて一応送信します。 解答が反対にならない様、質問が作成されている。 私は今回このパンフを地下鉄箱崎九大前でもらいました。ちゃんと地域住民にしらせるには、公民館からの配布物や、小学校を通しての配布物に入れて、みんなに知らせてほしいです。 近隣の住民との話しあいはどうなっていますか。 PIIでさえ予算のムダではないか？ 計画(予算)の信ぴょう性がない。なぜ変更になったのか説明が少ない。パネル展示も都合のよいところしかない。本当にこの計画で実現できるのか？実現できない時は誰がどのように責任をとるのか？ 平行滑走路を工事するならば斜め滑走路も同時に工事すれば良いと思う。糟屋郡にも説明が必要なのではないでしょうか？夜は私の家にまで騒音は聞こえます。 新空港建設には反対だったので、増設計画が進んでいること、説明会を行っていることを市政だよりで知りました。市政だよりなんて、あんまりじっくり読んでる人いないんじゃないでしょうか？ 私のように市政だよりで知ったなんていう人は、少数派だとも思います。 西鉄天神駅で資料をもらいましたが、何を配っているのかわかりませんでしたよ。 もっと積極的に配布活動を行えばいいのに。 今ある施設、地下鉄などの公共交通機関をフルに活用して行く計画に賛成です。 幅広い意見をくみ取りたいのであれば粗品をつけるべきだと思います。 滑走路増設計画があまり浸透していないように感じる。もっとPRして欲しい。 8月27日の市役所の説明会に行きました。いつもの事だろうとは思いますが、不満の人の声が多く説明に満足している私など、とても発言出来ませんでした。早期実現に向けて頑張ってください。 一般に市、県、省とか一度決めたら一方的で絶対市民の意見は最終的に受け入れません。今回のPIIとか説明会の一つのパフォーマンスでただ税金を使い市民をごまかすだけのものです。又、工事にもかかれた業者とのうら取引が必ずあると地方局にいる人からも聞いています。この意見も無視されることは判っています。以上。 質問はあくまで「関心」事項について(何に関心があるか)であり、これがパブリックインボルグメントになるか疑問。計画の是非、妥当性についての設問はなく、事業推進を前提とした誘導ではないか？ このパブコメ自体、具体的な内容を求めるものではなく、協議会は計画を実行する口実のための内容となっている。もっと計画内容の中身を論ずるものでなければ、協議会の協議したものにはならない。この様なパブコメは協議会に都合の良いものであり、意味をなしていない。 滑走路増設よりも、現状の改善＝ターミナルが3つにわかれていることでの非効率及びサービス低下、始発便を中心とする保安検査場の異常な混雑等の解消のほうが先ではないか。日本有数の空港がこんな状態とは思わなかった。滑走路よりターミナル改善が先だと思います。こんな状態で滑走路が増えたらバンクします。 それとPIIってなんですか？失礼ながら官僚言葉を並べられても理解できませんよ。 福山通運ウラの道路をよくぬけ道で使うんですが、あの辺りがフェンス内になる(?)その拡張分の土地の交渉などはもう目途ついているのか。工事期間中の不便さがどの程度あるのかどうか。(あまり関係ないかもですが)他にも気になっている人、いると思います。そのうち広報やHPでも、教えてくださいと助かります。説明会、お疲れ様でした。がんばってください。 那珂川町でもパネル展示や説明会があるといいです。 供用まで10年以上要するのであれば需要増や新たなビジネスニーズに対応可能な「余裕」があるべきだが、今回の計画案ではその視点が反映されていない。本計画のコンセプト(早期供用、工期短縮、コスト削減、用地買収・移転・周辺への影響など調整事項が極めて少ないなど)をしっかりと説明し、PRしてコンセンサスを図る。 ・工事着手前の説明会の実施 ・このような意見に対し、実施委員会から回答をいただくことになるが、いただいた回答について、さらに伺う機会を設けてほ

意見分類	寄せられたご意見
	いい。従前の方法では、さらなる質問があってもPI自体は次の段階に進んでおり、質問をする意味を逸していることも多い。少なくともステップごとに複数回のやり取りを行う機会を設けるべきではないか。例えば、HP上にQ&A形式で意見とその回答を逐次追加していき、さらに意見を述べられるようにして、対話のチャンスを増やすなど。 県外の者なので、「新空港」案が立ち消えになっていることを知らなかった。個人的にも関心していなかったため、PIの手法で「滑走路増設」に絞られたことは、大変好感がもてる。なるべく早期に、低コストで実現することを望みたい。 ・説明会の対象から東箱崎校区を外した市は見解をすべき。県は指導せよ。 ・貝塚団地、野村ガーデンシティ、県営高須磨団地を騒音測定値に加えて欲しい。 1.動きが遅すぎる。もっと早く次のステップにできないのか 2.PIで意見を求めるのはいいが具体的に市民に同意して欲しいのかがわからない 3.資金面の調達が肝心なのに、全く関心がはられていない 4.国への陳情状況がこの資料ではわからない 5.具体的資金調達のため、基金を設立してはどうか 6.市民からの募金を募る方法も検討してはいかが 7.LCC各社(特にアジア系統)からの意見聴取を行ったのか。意見の詳細が分からない 8.需要予測の根拠が明確ではない。⇒この点についてやり直しを求めたい。 ・環境アセスメントの時にというが、一度のやり取りでは理解できないものもあると思う。全てに対応することが困難としても、そのまま計画が進んでいくというのはいかぬ。各段階の中で、何度かやり取りするステップを設けて欲しい。 ・市政だよりや県民だよりに関覧して隣に廻していくという仕組みがあるが、今日のような説明会の広報についても、そういったやり方をしていただきたい。これだけ重要な問題なのに、本日の説明会で、これだけしか集まらないというのは、広報のあり方に問題がある。再度検討いただきたい。 ・今後、このような周辺地域説明会の開催スケジュールについて教えて欲しい。 ・飛行ルートが真上を通過して着陸態勢を行う地域であり、騒音被害を最も被っている東箱崎校区でなぜ説明会を開催しないのか。箱崎と東箱崎とは異なる校区である。 ・説明会を10箇所で開催とあるが、菅松校区が入っていない。本日の松島校区はあまり騒音の影響を受けていない地域である。もっと騒音の被害状況を把握した上で、開催場所を決めて欲しい。 ・用地拡張エリアについて、赤い点線の具体的な範囲、どの程度の範囲でどういう線が引かれるかは、いつ頃、示されるのか。 この場で出た意見を一般に公開して欲しい。 今回のPIの説明会が、東区で10カ所行われたと張り紙で見たが、一番影響を受ける場所が何でPIの当初の説明会に入っていなかったのか。今後、この計画を指導している県や市の方々とうまくやっていけるのか、我々は心配であり、国の方にも助言をしていただければと思う。 なぜ、市が最初設定した説明会にうちの校区が外れていたのか、理由を聞かせてほしい。 今回の周辺地域説明会に、なぜ月隈が候補に入っていないのか。板付とか那珂よりも最初にすべきところではないか。 なぜ、一番最初にこの月隈で説明会を開かなかったのか。要望して初めてこういう大がかりな説明会が行われた。次回からは、できるだけ月隈で第1回目をスタートする気持ちで説明会を続けていただきたい。 この説明会で言ったことは何にもならないのか。なぜここで言ったことを、あえてアンケート用紙で書かなければならないのか。 増設というゴールが決まっているので、そのプロセス、特に技術的なことについてはあまり興味がないのではないか。 意見募集期間も前回は12月25日から1月8日、今回が平成22年3月1日(月)～平成22年3月15日(月)年末年始や年度末の忙しい時期にたったの2週間しか意見募集期間を設けていないのは、意見募集する気が無いとしか思えない。 皆様からいただいたご意見については、事務局において整理し、委員会に報告させていただきますが、ご意見に対して個別の回答はいたしかねますので、その旨ご了承願います。なお、頂きましたご意見については、事務局にて整理するため、全ての意見を本委員会でご報告するものでないことをあらかじめご承知ください。 と、第2回福岡空港技術検討委員会に報告 → 委員会に報告と表現を変えているが、その理由は何か。 意見募集期間中は議事概要だけ掲載しておいて、意見募集期間後に議事録を見せるというやりかたは非常にあくどい意見募集で送られた意見を分類だけしてそのまま掲載すればいいのに、意図的に書き換えて掲載することも非常にあくどい。 第2回 福岡空港技術検討委員会において、委員から「現在東側の平行誘導路二重化の検討を進めてもらっているが、ターミナルビルのセットバックにあたって構内道路の線形が変更となり、周辺道路を含めて現状よりも狭隘化することが想定されるため、旅客等の利便性が低下することにならないか懸念している。」と意見が出されているにもかかわらず、東側のターミナルビルや構内道路の線形がどうなるのか図も出さず、まるで何の返答もしていない今回の資料には唖然としました。 第3回福岡空港技術検討委員会において分かったのは、残念ながら、福岡空港技術検討委員には資料の中身を検討する能力に欠けているということと具体的な数字も示さずに対応できるようなことが資料中にあれば、その資料は一切信用できないということです。一例として、第2回福岡空港技術検討委員会で資料の中身を検討する能力があれば簡単に分かることなのでわざと指摘しなかった点で、滑走路等の縦横断面等の検討の【国際線エプロン前縦断線形の検討イメージ】、この図の意味することは何、この図からW4からW5の間では、B747を駐機するとX座標1360で案2で20cm余裕があるのですね。でも、B747は全高19.4m、エアバスA380は全高24.1mなのでB747より4.7m高いですね。以前エアバスA380は運用を工夫することで対応できるとか書いてありましたが、このエプロンでは転移表面に抵触するから運用に関わらずエアバスA380に対応できないですね。本当は全く検討していないのですね。
意見の反映について 11 件	第三者(周辺住民)の意見にも十分考慮した計画、施行として欲しい。 用地買収について、いびつな誘導路等にならないようにして欲しい。

意見分類		寄せられたご意見
		整備地区が分散されるが、それを理由とする事故等がないようにして欲しい。
		・検討が長すぎる。PIもどれくらいの方の意見を集約したのか疑問。また市民の意見を聞きすぎて、大所高所から判断することが出来なくなっているのではと思う。行政サイドでスジを通したプランがあるべき。
		アンケート調査の結果で(ニーズを知り)進めて頂いていることに、感謝しております。実際の経済効果等がないと費用をついやす意味がないので今後もしっかりニーズを把握した上で、遂行して頂くことを期待しております。
		PIの取りまとめについて、財界の意見が強かったか？
		説明会で空港移設か増設かのPIを通じて、意見を聞いて調査した結果、増設に決まったと言う説明がありましたが、空港周辺の住民の意見はどうなっているのでしょうか。少なくとも私はニュースでしか聞いた事ありません。
		・本日の説明会にこれだけ多くの方が来ており、また、拡張用地のエリアもこの地域であるなど、この地域はこの空港整備について高い関心を有していることを認識いただきたい。吉塚校区自治協などで、地域としての意見や要望をまとめ、提出したいと思うが、責任を持って回答、対応いただきたい。
		・今後、他の地域でも説明会を実施すると思うが、そこで寄せられた意見についてもいろんな場面で発信いただければ市民の皆さんにとっても、良いことと思う。ぜひお願いしたい。
		・10カ所の説明会場が予定されている。この地域は、不利益・迷惑を受けている箇所であり、ここでの意見はどの程度反映されるのか。意見の出方次第で、構想が打ち切られることはないのか。
		・いろいろな地域で説明会や懇談会をして意見を聞いていると思うが、ガス抜きに終わったら何もならない。どの辺まで実行する気があるのか。
		今日の説明会がPIの一環として、発言や質問も含めてPIに反映されるのかどうか。
		第2回福岡空港技術検討委員会の議事概要や資料のどこを読んでも第1回技術検討委員会の検討内容に対する意見募集で届いた意見について第2回福岡空港技術検討委員会で報告した形跡が全く見られないのはどういうことでしょうか。
		意見募集をしておきながら何の報告もしない形だけの意見募集であるならば、意見募集は即刻中止するべき。
	4. その他	空港経営について(借地の買収等含む) 45 件
		福岡空港の需要予測や、事業費用についての記述はありましたが、滑走路増設により、福岡空港の赤字は、今後どのようになるかという空港財政予測については、一切ふれていない。増設がさらなる赤字を招くのであれば、増設自体まったく、国民のためにならないと考えます。
		まず、福岡空港の財政を黒字転換してから、今後の拡張を検討するなり、黒字見込みをたててから拡張するほうが今後のためになると思います。現空港の用地買収などの後からでも拡張はおそくないかも。(すでに赤字の家計では、ローンを組んでまで2代目の車購入なんてありえないでしょう。)
		②空港利用料等の軽減策の導入
		以前テレビで福岡空港の赤字のことを知りました。地主さんから少しづつ買いあげてほしいと思います。困難でしょうが。
		増設されても、赤字経営につながらない様に望みます。
		増設を期として、現在の空港用地の中の私有地もすべて買収して、過去の精算をすべきと思う。これは、買収の年次計画を所有者と詰め、所有者は必ず売らなければならないなど特別法を制定すべき。
		半永久的な借地料支払いを早急に国有化に改めていただきたい。一部の利権を許すべきではない。強制収容は無理としても、国家的事業にそれなりの法整備による断固とした措置を望む。
		借地料は未来永劫払い続けるつもりか。今ではもはや不労所得。又、騒音迷惑料は致し方無いと思うが、本当に対象地域現住民に支払われているか。不在地主のふとこにいついてないか。
		現在の空港のフル活用。 空港が多すぎる一集約する。九州一極集中(佐賀・北九州の集約)。 価格が国際的に高すぎる。
		調査は一段落したが、このような時勢に発着回数は予想通り伸びたのか？伸びていないのであれば滑走路の増設自体不要なのでは？資金難から関西空港の様に空港使用料などが発生する可能性があるなら、公表すべき。
		一番重要なのは借地料。ある人が所有した土地を空港のために使用するのに未来永劫その子孫まで借地料を支払うのは国益、公共の利益に反すると考える。例えば、借地をはじめた人まで、もしくは次の相続者までなど期限を決めて、それ以降は国有化するような法整備が必要なのでは。借地料についての報道が少なすぎる。
		現空港内に民地が多く、その土地代だけで毎年相当の支出があると思うが、そうした問題も公表して欲しい。
		着陸料、利便性の改善。
		現状でも借地料が相当額に上がっていると聞いている。現空港の維持のランニングコストを考えたら、借地料はもったいないと思う。増設部分は、買い上げるとなっているが、現借地分も買いあげたら良い。
		レポートには借地代の部分をどう負担を減らすかが抜けている。この点も今後の取り組み方を示してほしい。
		福岡の成長戦略には欠かせない事業と思う。早急な事業化を望む。
		既存空港の地元からは、用地買い取りの方策を検討願いたい。単に所有だけで無限補償はコスト削減のこの時代におかしい。努力は水の泡である。撤廃してほしい。
		今後の技術革新を考えて、騒音影響域を30年前のままで対応するのは良いのか？空港周辺の借地部分はこのままの体制で放置するのか？
		空港内の民有地はすぐにでも買収すべき。
		現空港の借地料はいくらなのか？今後かかる費用。
		地権者への補償がどのくらい増額するのでしょうか
		用地取得や騒音対策など工事以外に、発生する費用が知りたい。
		国内の空港で採算とれているのは、羽田と千歳だけと聞いた記憶があります。福岡空港が入っていないのは土地地主に支払い金が莫大だから、拡張域の土地代や騒音に対するクレームが心配。先に空港があった民家はあとから連なったので

意見分類	寄せられたご意見
	は。 ・借地料を安くすべきである。又は買い上げる。 費用の捻出がとても大変と思う。空港管理会社が異常に高い金額で家賃をとっている事で、入っている企業の利益につながらず、でいていっていると思う。ショッピングモールにしてほしい。貨物地区も家賃をさげてたくさん企業に入ってほしい。 用地を借用では無く、国で購入した方が良く考える。2本にするほど需要が増加するかが疑問である。 空港周辺の都市計画が一般と同じ検討だと思います。空港周辺は50年単位の検討が必要、特に高さの制限。 ※現行借地5年で国は買い上げること！！ 現空港借地料(約80億円?)の支払いを早急に交渉して国有地にするべきだ。地権者も意向は変化していると思う。思い切って決着を図るべきと感じます。 ・先日の報道で福岡は日本一の赤字空港と出ていました。今の空港であれば、民有地借上が続き借地料は発生し続けるのでしょうか。これを買ひ上げるなりする必要がある等です。 地権者への支払い負担を明示して下さい。空港利用はない、という人々の事も考えて下さい。国民の税金負担は大きいですよ。 H22.9.11の新聞に福岡空港は赤字空港となっています。それも1位です。滑走路使用料を地主に払っていますが、使用料が高すぎると思います。地主側に対して値下げの話をするのが必要と考えます。空港の移転がなくなって現行の地主は助かるので。 先ほどの報道によると福岡空港の赤字が際立っていた。この増設計画を機に借地の買収及び借地料値下げ交渉を積極的に行うべきだと思う。 福岡空港は、搭乗人数は比較的多いが赤字な空港でもあるので、増設により赤字がひどくなっていかないように・・・と希望する。 増設後は空港の運営は黒字化するのですか？出来ずに今後も税金が投入されるとしたら疑問が残ります。 費用便益も踏まえ、運用時に増設費がペイするように運用計画をしっかりと立てて欲しい。 発着便が増えないことがないよう、空港利用料も高すぎないように配慮してください。 福岡空港はPIのような過密利用者がおいにも拘わらず年50～60億円の赤字と言われている。その原因を解決しなければ益々赤字化し、かつ取り残されてしまうと思う。 空港の採算性が問われる時期ですが、地主が借りている土地の賃借料の圧迫には目に余るものがあります。少しでも早く(行政代執行も視野に入れつつ)土地を買ひ上げ、黒字化される事を切望します。 年間数十億円の赤字を出している福岡空港の将来が心配です。これ以上は投資して大丈夫ですか？計画、企画機関は将来の責任を負えますか？赤字の原因を明らかにし、その解消を図るべきでしょう。 空港は年間85億円ほどの赤字と聞く。増設するための1800億円の投資は収支が合うのか。 ・空港敷地内に土地を持っている人には土地使用料として1人9千万～1億円を支払っていると聞いたことがあるがそれは本当か？ ・空港運営は赤字だといわれているが、土地使用料の支払いがなければ黒地になるのではないのか？ ・福岡空港は戦時中に建設された飛行場だが、その際に、土地の強制収用はあったかもしれないが、戦争中の負担を引きずるべきではない。 ・南区に住んでいる。今日の西日本新聞に福岡空港は大幅な赤字と報道されていた。赤字対策の方策は？ ・揚子江快運が貨物専用機を就航させるというが、我々業者は2つ施設を持つのは厳しい。北九州空港には助成金があるが、福岡にはない。将来福岡空港で助成金はもらえないのか。 ・増設することで空港使用料はどうなるのか。 ・現在、現空港の滑走路増設で進んでいるが、現空港は民間の土地を借用しており、国は借地料を払っている。今後、増設分も含めて払い続けていくのか。 今の福岡空港は年間の赤字が45億位で、借地料が年間85億～86億円であり、これらを永久にずっと払い続けるのか。 借地料の増大を防ぐため、現敷地の借地も買い取りを推進してほしい。
総合的な交通体系について 7 件	九州新幹線、高速バス、高速船、高速道路等諸交通体系の充実。 九州新幹線もできることだし、ハブ空港としての価値が上がると思います。あとはJR+飛行機代が高価なことか！ 空港は道路、鉄道と相互補完すべきで、空のみ単独で発想すべきではない。国際、国内地域の交通予想として競争・効率のみで考えず、広く立地条件を視野に入れて計画して貰いたい。 今回増設でも、夜間の離発着の制限は解消されていない。長崎新空港の着工等に合わせて、現在利用が少ない佐賀空港との連携により、鉄道と一緒にして総合的な交通計画を期待します。 基本的に滑走路の増設は賛成です。環境汚染や渋滞、燃料高騰等車社会には「うんざり」しています。鉄道や航空機を中心とした、将来性のある交通行政を期待しています。 60年先には石油枯渇が見えてきた。都市に近い空港だけに、騒音問題は避けて通れない。発着回数や発着間隔の限界値を守って、都市生活者との共存を考えてほしい。ドイツでは300km以下の移動は鉄道とする指針を決めたい。国は交通体系の指針を持ってほしい。 可能ならば、空港周辺に航空貨物を取り扱う鉄道貨物ターミナルの整備はできないのか？ またまた鉄道に関してになってしまうのですが、「これからの時代は大型二種免許保有者の確保や自動車・道路にかかる社会的な費用の高さなどの点からもトラックから鉄道・船舶への『モーダルシフト』が重要になってくる」と聞きました。福岡空港の将来を考えるこの機会に福岡空港と鉄道貨物との関連も検討したらどうかと思いました。もちろん、今までのトラックによる物流施設の機能強化を図ることも大事だと思います。

意見分類	寄せられたご意見
	その他 145 件 新宮沖移転についてはどうなるんでしょう？ 佐賀空港や北九州空港を閉鎖して福岡空港を充実すべきである。 反対派の方々も所詮はカネ目当てなので多くの利用者の利便性向上の為には、反対派をつけあがらせないようにすべき。 今の空港で、滑走路増設は単視眼的な政策だとしか思われません。もっと長期的な視野から空港を考えないと日本は素通りされ国そのものが落ちてきます。 地下利用をしないともったいないと思います。上には伸ばせないのですから、拡張するには新しく買収の要がでますからやはり地下ですね。地下！地下！ 特に意見はありません。建設自治体にお任せします。 新宮町には絶対に空港を造らないでほしい。アイランドシティにでも造ったらいいか？ 本当に出来るのか？ 空港の単独構想だけでは何も見えてこないのではないですかね。 新設に比べ経済的負担が少ないことをアピールすべき 今後中国からの観光客が大幅に増加するに備えた中国語、韓国語等語学教育の充実や費用の確保を市や県の政策に反映すべき。 新空港(案)は消えたのか？ 今の計画のみで、考えた時、将来もっと予測を超えた実態になった時どうするのか。中型機が増える中で滑走路がこれ以上増やせない中で、近隣の空港との連携も含めたプランニングも同時に考えていく必要があると思います。現実になってからでは遅いと思います。 天候に強い滑走路を現代の技術で造って欲しい(雨、雪)。 新幹線を博多より延長、カジノ設置(収益増観光スポット)→新しい付加価値の創造。 現滑走路は2800メートルですが、旧米軍板付飛行場の当時、3000メートルなぜ200メートル短縮したのでしょうか？増設滑走路2500メートルですが、月隅方面右側に旧米軍の格納庫跡地を残して下さい。福岡空港(旧板付飛行場)米軍に感謝致しております。 伊丹・成田など平行滑走路のRWの長さの違う所、いろいろわかりづらい経路等でトラブル続出しています。わかりやすい経路と両RWにILSをつけて下さい。(できれば) 空港の周りで飛行機を見ていると人多数です。その人達のウォッチポイント無くなさないように建設して下さい。 一本の滑走路で13.7万回も発着している福岡空港は日本で最も過密な空港と言える。このため安全で便利な空港整備のため滑走路の増設が必要。 成田と羽田以外は地元の要望がないと動かなかった、お粗末な国の航空行政は何とかならないものか。 何故茨城空港まで要るのか。神戸、静岡等も。一体、日本にどれだけ空港が必要なのか。 九州、山口各県及び福岡市以外の九州各都市、並びに国として福岡APの存在、充実の意義は何か。 雇用問題等、離島の方々の雇用推進もお願いしたい。一つのビュースポットの施設も充実すると良いなと思います。 あまりにもカチカチすぎる頭では考えつかない。もっと奇抜で抜本的な意見を望む。ユメはデッカイのがよい。 吉田宏市長は滑走路増設に速やかに着工出来るよう、国と県と連携しながら進めることを平成21年5月にコメントしている。着工から公開性、進捗状況をお願いしたい。 福岡は空港とともに旅客用港湾施設の整備も喫緊の課題と考える。 18.3万回でも不足した場合の対策。 現空港のR/W拡張の限界時期はいつ頃か。それまでに次善策を検討する必要もある。 空港を使う人がよい方向へ行くようにしてほしいです。 借地料で新しい空港が出来るのでは？ ・福岡空港だけでなく、他の空港の効果をもっと真剣に計算する事が必要(建設有りで始まっている)。 ・羽田のハブ化に資金を使う方が効果有る。 ・今までの感覚では問題が多い。国民の目線で検討する事が必要ではないのですか。 増設しても並行する場合は、1.26倍しか機能の向上が期待できないのでは。無理して事業実施が必要かどうか分かりません。 本当に増設が必要なのですか。 他の九洲内空港との関係はどのようになるのですか？福岡だけの拡大ではないのですか。 福岡の拡張と佐賀／北九州の活用は相反することになる。拡張するのであれば、佐賀は廃港とすべき。 3本目の滑走路を作る等の予定は、今後議論に出てくるのか？ ステップ4で切り離されたという東側セットバック案について、詳しいことを聞いてみたかった。PIからはずされると情報公開されなくなるのか？当面の遅延対策で早急な対策をとるのなら、増設計画よりも早く内容や進捗状況を公開すべき。 北側の拡張エリアで、民民の土地取引が行われ、建物を建設してる者がいる。そのような行為に対して何か対策を取るべきでないか。 福岡市の町づくりで伝統的に欠落しているのが、人の集まりと貨物の移動考慮していない点です。対照的なのは名古屋市ではないでしょうか。人・物の流通を考えた街づくりが望ましいです。国際都市としては博多は見劣りがします。 福岡空港が増設で、新設でなくて良かった。アジアのハブ空港等目指す必要はない。福岡の人口は15～20年後は減少予測である。ゼネコンの売上げ向上のみ。ロスアンゼルス空港の管制官は30分働いて30分間休みです。それだけ離発着回数が多いいとのこと。 将来の需要予測は下位ケースで充分である。事業費が途中で大きく狂う事が無い様。その場合の責任を明確化して欲しい。

意見分類	寄せられたご意見
	(今迄の他の事例で誰も責任をとっていない) ※新宮宗像地区案が流れて非常に残念でした。郡部の発達を望んでいました。 もともと国の対策で、右肩上がりしか考えていない。そういう所は反省して下さい。国内空港の大半は、国のダマシ説明と、土建屋さん対策で作られているのではないかと。北九州も佐賀も廃港です。もしくは、米軍基地に転用すべきです。佐賀なんか不良の米兵も、回りに何も無いから安心です。 増設計画はやむを得ないものと思料するが、例えば施設を移転せざるを得ない事業体にとっては、移転に伴う費用負担(移転費、新施設での高い家賃等)は相当企業経営に影響を及ぼすおそれがある。可能な限りの負担軽減策を講じていただきたい。 これからの空港拡張は福岡・中部・那覇とも、それぞれ24億円ずつの比較的に安いコストで行うべきだ。福岡県・市が現空港拡張という決断をした以上、福岡県内にこれ以上の新空港計画は今後50年間不要である。新空港や夜間発着が必要なら、北九州空港を使うべきだ。 どこに目標を設定しているのか不明。とりえず増設して、目先の数十年をしのぎようとしているようにしか見えない。将来の福岡・九州をどうしたいのかが分からない。大航空時代が訪れるのは確実なのに、こんなちっぽけな計画では、この地域の衰退は明らか。 空港の移設案(宗像沖)との関連はないか 計画(行政は予測をすぐふくらますので不信あり)が予定通りでない場合の行政責任明確化も必要 財源はどこから持ってくるのか。 他空港では採算性はあわず、拡大、開港後キャリア撤退等の状況を鑑み、メリットだけではなく、デメリットを再検証し、慎重な判断をすべきである。 空港周辺に一般の方が気軽に遊べる公園の整備を同時に行ってほしい。自分の事だが、航空機の写真を撮っているので、空港周辺に展望台を整備してもらいたい。もっと身近に感じられる空港建設をお願いいたします。 空港周辺の都市計画が一般と同じ検討だと思います。空港周辺は50年単位の検討が必要、特に高さの制限。 ※現行借地5年で国は買い上げること！！ 費用対効果からみれば妥当性のある計画と思われるが、これ以上航空需要があがることによる増設の可能性が無いか、考えてみてもよいと思われる。 市営地下鉄線を空港東側のスポーツ施設の利便を図るため延伸を望みます。 1.都市高速道路を地下化にするか、移動させて飛行ルートの安全性を確保する。 2.航空母艦のように、滑走路に勾配をつけ大型機の離発着がスムーズにいくように。カタパルトの変わり。 このような空港整備などは、縦割り行政で進行するのをやめて頂きたい。やるのであれば中途半端でなく、国のプロジェクトとして「国際競争力ある空港」を造って欲しい。(福岡でなくてもよい)。韓国・仁川空港・上海・浦東空港に、日本は劣っています。 移設案があったがそれとの関連が分からない。移設案は消えたという前提での増設計画でしょうか？ 中央が駄目なら 韓国等とのTIE UPも 模索してほしい。 日本の元気、FUKUOKA DIRECTを期待したい。 役所の縦割り行政の視点ではなく、利用者の利便性、地域発展への波及、国際化とのつながり等より一段高い観点より具体案を検討すべし。 国土交通省は、福岡空港を成田・羽田・関空とならぶハブ空港に格上げすべきである。 新空港建設計画はどこへ行ってしまったんだろう。あの時の議論はいったい何だったんだろうと思っています。今回のPIレポートにしても、日本の経済成長見通しは楽観的すぎだと思います。 ・現環境下、新空港建設が不可であれば将来をみた検討を期待する一案として、空港周辺都市高を地下に移設し、将来の空港拡張、滑走路延伸に備える。(都市高を地下にうつせば滑走路の地上げは不要では) ・将来にわたる空港関連費用削減をはかるため、空港地権者から土地を買いあげ、借地料負担をなくす。(一時的に多額発生するが10年程で回収出来るのではないかと)いずれにしろ近視眼的議論を辞めてほしい。将来に悔恨を残す。 現実的な計画をすべきだと思います。 移転がなくなってホットしている長い生活の中でやっと交通が充実してきたのに移転はして欲しくなかったし、借地で生活している住人の方々が増設により生活が安心されると思う。財政が不安の日本の為にも無駄な出費は抑えて欲しい。金持ち優遇はもう終わって欲しい。 福岡市が西日本の大都市圏の中核中枢都市に発展するつもりなら、都市計画からみて空港の位置がどこにあるべきかをまず議論するべきである。増設等は弥縫策(びぼうさく)とみざるをえない。 人口減少時代の対応策として、逆転の発想でハブ空港の計画もしてはどうか。(福岡空港を) 私は空港で撮影する者ですが、増設滑走路の北側延長線上の箇所(用地拡張が必要なエリア)付近の、物流倉庫の一部で建て直し工事をしていただいております。早急な用地確保を行わなければ、他の物流倉庫も保証金(立退き料)目当ての建て直し工事が相次ぐ可能性があります。 一時的に水を深く掘った所へ流す事。地下に東京都の様に鉄管に水をためる。 何十年も先を見越して、滑走路増設も1本で良いのか等、しっかり議論されたのでしょうか。何回も工事するのではなく、しっかり将来に対応出来る空港を願っています。 新宮沖に計画されず良かった自然は大切です。 発着回数などが現在ひっ迫している時間帯があるのはわかるが、それ以外の滑走路増設の理由はあるのか？(そんなに需要が増えるのはよくわからない) ・誘導路の二重化と滑走路の増設は、共に空港の処理能力の増加を図る施策であり、関連性が高いと思われるが、(PIのテーマであるため致し方ない部分はあるものの)滑走路の増設ばかりが取り上げられ、誘導路の二重化について、PIの初期に実施する旨が記載されたのみで、その効果や実施計画などの状況がまったく不明となっている。誘導路の二重化により、滑

意見分類	寄せられたご意見
	走路占有時間が短縮され、昨今の航空業界の状況をふまえると、滑走路を増設しなくてもよいのではないかと考えられるため、誘導路二重化についても情報を公開されることを望む。 誘導路二重化についても進捗状況などをPIレポートやHPで詳しく説明してほしい。 沖縄米軍基地問題で、軽減処置として福岡空港の利用促進の考えはないのでしょうか。 現福岡空港からの視点でしか検討されていないように思われる。世界、アジア、日本、九州という観点での検討を知らせて欲しい。 空港整備については新聞記事でしか知ることが出来なくて、今回のように詳しく知ったのは、はじめてでした。もっと積極的に市民・県民に知らしめるよう考えて頂きたい。また新宮沖も考えられているのですか？ 誰が工費を負担するのか明確にすべき。 早期実現を望みます。 増設の地下には、調整地として福岡都市の防災施設としたらどうか。 土地の評価が上がらない。 着工出来るか疑問である。用地の問題、政治状況(財政)。 航空需要は本当に右肩上がりなのか？人口が減少するなかでの需要地は本当に見込まれるのか。そうで無かった場合は、計画し、申請した人が責任をとる構え、決意をしてからにして下さい。 交通ネットワークの重要性、経済効果もあります。他の方法で代案はないのか？ 増設計画の中には、将来の空港のあるべき姿を検討し、用地の確保等出来ることを事前にやってしまうことが必要ではないでしょうか。予算がつかないからということではダメで、今やっておかないと、将来やろうとしても不可能です。 せっかくの地下鉄至近の特長をいかすこと。 ・空港処理能力の誘導路平行化による向上が考慮されていない。 ・新しい計画方式で、過去の例えば10年前の「予測」を入れ、実際のデータと比べることをしていない。国の説明会では図等新しい予測計算式の適用と検証がない。 ・軍事利用の度合いが高まる。 ・騒音被害が増える。 ・嵩上げによる又は近接する二つの滑走路による航空機事故が起こる。 増やした場合、2032年以降、いつまで持つのか？ 福岡空港の移設(海上埋め立て地)が検討された事がありましたが、増設の関連はどうなっているのか。 長期的視野(利用者、住民、安全性など)が無い。 1.動きが遅すぎる。もっと早く次のステップにできないのか 2.PIで意見を求めるのはいいが具体的に市民に同意して欲しいのかがわからない 3.資金面の調達が肝心なのに、全く関心がはられていない 4.国への陳情状況がこの資料ではわからない 5.具体的資金調達のため、基金を設立してはどうか 6.市民からの募金を募る方法も検討してはどうか 7.LCC各社(特にアジア系統)からの意見聴取を行ったのか。意見の詳細が分からない 8.需要予測の根拠が明確ではない。⇒この点についてやり直しを求めたい ・発着回数が増加するという予測は誤りではないか。そもそも、より重要なのはピーク時となる11時台の発着回数。なぜ総発着回数の予想ばかりするのか。また、需要予測は市営地下鉄七隈線の需要予測を倍に算出した悪名高い運輸政策研究機構に依頼したのか。 ・東側誘導路を340億円をかけて増設するセットバック案は消えてしまったのか。 ・今後の流れについて、設計・工事の前提となる環境アセスメントが未定となっているが、先が全くないままに議論するのは空論。いつ環境アセスメントがなされ、決定、着工するのか、目途だけでも示してほしい。 ・福岡空港敷地内には民有地があるが、新滑走路増設について、地権者の同意は得られているのか。あるいは目途はついているのか。 ・埋蔵文化財調査を実施するとの事だが、過去に福岡空港で同様の調査を実施したことがあると思うが、最長でどのくらいの期間を要したのか。 ・来年度はどういう予算が付いていて、どのように事業を展開するのか。 ・PIレポートの7pに施設配置や拡張用地の図があるが、あまりにも漠然としている。どのようになるのか、具体的な情報は、いつ、わかるのか。特に平面だけではなく、断面で知りたい。特に東側は、ターミナルの屋根がこう来て、その前にバスが止まって、歩道があって、県道があって、というように、具体的な断面が知りたい。 ・飛行場としては利便性のある、使い勝手がある空港だと思っている。 ・この地域の住民は、NHKの受信料の減免が一方的に打ち切られたことに不満を持っている。 ・NHK受信料の件について、市政だよりや新聞、町内会の懇談会などでの発表はなかったのか。NHKから突然、便りが送られてきて、こうなりましたというだけではおかしいのではないか。 ・貨物屋としてはデータの出典を知りたいところだが、昨今の航空会社の減便、機体の小型化は我々としては危惧している。アジアのハブとしての役割を持たせようとする増設計画と思うが、空港会社の経営悪化による減便、機材の小型化は、それに水をさすもの。監督官庁として、エアラインにあまりに独断的な方向性は抑制してもらえるような指導をお願いしたい。 ・静岡空港の開港に際し、20～30本のヒノキの立ち木が問題となった。見に行ったらずいぶん離れており、それが問題になるのかと思った。あれからすると、福岡空港は周囲に木がある。木は成長するが、それはどう考えているか。 ・福岡空港の今後の位置づけだが、利用者の需要予測は増えると思う。第5空港として東南アジアを見据えた福岡空港のあり方みたいなものを出してもらいたい。 ・現在の滑走路1本の状況で、需要への対応としていつまで持つのか。

意見分類	寄せられたご意見
	・平行誘導路の二重化を滑走路増設と切り離して選考して実施するとの話があったが、どうなっているのか。早く実施すべきである。 ・総事業費が1800億円とあるが、その費用負担割合について、これまでのスキームにとらわれることなく、受益と負担の関係を明らかにした上で、官民、適切な負担割合となるようにしてほしい。そういったスキームの検討も行なって欲しい。 PPP(パブリックプライベートパートナーシップ:官と民がパートナーを組んで事業を行う、官民の新しい協力の形態)は考えているか。 ・航空機の搭乗率が低いと聞いているが、そういった試算はいつ行われるのか。搭乗率の検証を行っているのかをお伺いしたい。また、見込み違いによる整備の方針転換といったことが可能なのか。 ・NHK料金はこれまで電波障害で半額分補助されていたが、デジタル化になると補助にならない。 ・NHK料金割引はどうなるのか。BS等の料金アップ分は地元住民の負担とのことである。これまで全額補助や半額補助を受けていた地域はこれら料金アップ分も割引されているのか。 ・福岡空港や那覇空港には米軍基地がある。滑走路増設によって米軍機が多く入ってくるのではないかと、不安である。 ・都市高速道路は、滑走路の増設を考慮してあらかじめ地下化等をしておけば良かったのではないかと。 ・九州大学跡地を利用したまちづくり提案の検討を行っている。滑走路増設後も騒音や高さ制限等に変化がないようであるが、まちづくりに当たって、どういう規制があるのか。 ・PIレポートの10ページに工程表と事業費が示されており、7年間で1,800億円という計画がある。初年度の費用として用地費700億円とあるが、これら予算が一発でつくのか。また、予算が年度毎につくのか問題である。 ・12haの用地拡張とあり、赤印が必要なエリアと書いてあるが、まずは、覚書、協定書を締結してもらいたい。 ・第1種区域を拡大解釈した線引きの見直しというか、みなし西側ライン等も考慮いただければ幸いと考えている。また、増設時に並行して何らかの事業展開計画があるのかどうか、お伺いしたい。 ・この地域は過疎になっており、増設に伴い、事業計画等はあるのか。 ・工期に7年かかる一方、7年間で16万1,000回の発着回数が見込まれるなら、この7年間で滑走路増設工事が間に合わないのではないか。今のまま予算配分がない状況では、結局、追いついていない状況になるのではないかと。 ・事業者全員の並んだところで、施設のセットバックや削除等は一緒にやらなければならないと思うが、管理権限が異なる米軍や自衛隊と一緒にできるのか。 ・現空港は、時間帯によって非常に混雑しているため、滑走路増設を早急に実施して欲しい。もう一つ、誘導路の複線化について、進行状況をお聞かせいただきたい。 ・南西部の問題で、水路と道路が敷設されているが、今後どのように対応するのか。 ・水路の問題として、自分たちが管理する水路が空港内にあり不便。拡張されても田んぼは残る。地元の耕作者が利用しやすいような水路をつくっていただきたい。 ・予算が大分減らされていると新聞に書いてあり、滑走路増設ができるかどうか、気持ちがぐらついている。 ・誘導路複線化について説明をしていただきたい。 ・誘導路の複線化のほうが滑走路の増設より先に進むと思っている。これの予算は。 ・一番多い時間帯に運賃を高くして、発着回数を平均化するような方策はないのか。 今後の流れについて伺いたい。次の段階では環境アセスメントを行うとのことだが、来年度予算の見込みを知りたい。 昨年の5月に増設ということで出たんだと思うんですけども、その後の政府の予算だとか、政権交代が起こりましたよね、そういうことによって、1年以上経ったわけですけども、地元としてはどういう進捗状況なのかと。もう少し増設案が先に進んでいいはずじゃないかという気もした。これは当初のスケジュールどおりなのか、それとも政権交代などで影響があったのかと。 福岡空港は、予測の話ではなくて、現状として日本トップで混雑している。したがって、安全性を含めて利便性を高めるためにはどうあるべきかということと20年間やってきました。増設案に落ち着いたもので、もうそれ以上は言うつもりありませんけれども、狭くて窮屈である、安全が保ちにくいという中に、もう1本滑走路を入れて、かつ、かさ上げをするということで、そうしないと安全の問題と障害物をクリアできないということとありますから、それについての問題を、PIやるならきちんと出してもらわないといかんのじゃないかなと思っております。それによって滑走路の容量が減ってもこれはしょうがない。決めた以上は滑走路の状態が悪くてもしょうがない。 14万回が18万回に4万回増えるんですか。4万回で1,800億か2,000億、そこは問うてもらわないといかんというのが第一点。少なくともそれについての予測はいらんのじゃないかと。他のところと比べた上で予測しないと滑走路増設が必要かどうか判断されないというのではなくて、現状を見てどうなのかということをベースにやってもらったら良いのではないかと考えております。 国内線の方で誘導路とエプロンが重なっているために、まったく朝の時間帯・夕方の時間帯は動かないという点。これについてもう少し説明をやっていく必要があるし、国内線のターミナルの計画は終わっておって一切議論されていなかったと思いますけれども、そこも少し議論をしてもらいたい。いつになるか分からんと言われたが、早くする方法とか解決すべきものは何なのかということ。役所としては言えないということであれば、方向性について、こういうこともありますとサジェスションくらいやっていいんじゃないかな。 最初は、福岡空港は海上空港を造ろうということから始まっていたんですよ。いつの間にこういうことになったのか、もう少し聞かせていただきたいと思います。いつから2本の滑走路を造って今の飛行場を活用するということに決まったのか。それまで20数年間商工会議所がずっと研究してきたんですよ。それが急に2本の滑走路に決まった。いつのまにかコロッと変わってしまいました。それまで福岡商工会議所が研究してきたのは何だったのか。 設計で大きな変化というのはあり得るのですか。この部分は結構大きな変化があり得るぞというような所は出てきているんでしょうか。 基本施設整備の着工前に埋蔵物の発掘調査が実施されていますが、工期が長すぎ、だらだらとした作業という声が多く空港関係者から聞こえてきます。

意見分類		寄せられたご意見
		事業費は2000億円と書いてあるが、実際の工事費が高くなった場合は、だれが責任を取るのか。需要予測が外れた場合には誰が責任を取るのか。きちんとペナルティを科して欲しい。
		発着回数が増えると騒音が大きくなり、反対する人が出てくるので、環境アセスを丁寧にやらなければならないと思う。また、用地取得についても、相続人不明等の土地があると時間がかかると思う。現実的には、着工までにどれくらいの時間がかかるのか。
		新聞報道によると、現政権では福岡空港と那覇空港の増設もできないのではないかとのことだ。今一生懸命PIをやっているが、意味はあるのか。
		本当に土地買収できるのか。
		漁業権であれば、その海域の漁協が単独であれ複数であれ、ターゲットが分かっている。しかし、陸地の場合、相続人不明や相続係争中であることがあり、土地を買収できないこともある。そうすると事業認定の手続きが取れない。相続人不明等が絶対ないということとはあり得ないことだ。また、反対派が一坪地主として土地を買うかもしれない。これくらいの大規模な調査であれば、こっそりと土地の状況を調べているのではないかとも思うが、そこが一番怖い。真剣に土地買収のことを考えているか。「まだアセスもやってないし区域も確定していないので、これから検討する。」と言われるかもしれないが、福岡市は地元としてどうなのか。
		空港勘定において、福岡空港の調査費はいくら付いているのか
		「どれくらいの世界のエアラインが福岡空港に深夜乗り入れたいと要望しているか調べたか。」という発言自体がおごりだ。そうすることは行政が調べてくれるのが当たり前の話ではないのか。
		利用者が増える予測について、例えば、地下鉄も乗客率が50%とか80%という予想のもとに設計して、でき上がってみたら半分も乗り手がない。(空港も)でき上がってみたらあまり乗り手がなくて、飛行機ががらがらという状態にならんようにしてもらわなければならない。
		設計予算がついたということが西日本新聞に載っていたが、これは事実か。
		需要予測にあたっては、現在の経済情勢を考慮する必要はあるが、将来的な需要に対応できるキャパシティを持たせることは重要である。
		現在の景気状況を踏まえた予測モデルも必要だと思うが、現時点でも需要が集中する時間帯では容量がMAXであり増便できない状態。アジアのゲートウェイとして福岡の発展を図る上では、滑走路処理容量にゆとりをもって国際線開拓に取り組むべき。後ろ向きにならず、積極的に需要を創出するという姿勢を期待する。
		滑走路増設は、国内線側の平行誘導路の二重化が前提条件であるのに平行誘導路の二重化について何も述べていないのはおかしい。
		今回の滑走路増設案では、希少生物の生息エリアに新滑走路を造るので、それに対する対策が必要だが、まったく検討されていないようだがどうしてか。
		年間の離発着数ではなく、1日のうちで最も多い時間帯の混雑を解消することを優先する必要がある。
		報道されていた米軍所有地について返還手続きを早急に進めてもらいたい。
		東側の平行誘導路二重化ができないと滑走路増設をしても滑走路容量はほとんど増えないのに何故東側ターミナルの検討を資料として見せなかったのか甚だ疑問。東側ターミナルの範囲だけで本当に平行誘導路の二重化は可能なのか疑問です。
		駐車場や停車する場所が足りるのかどうかも疑問ですし、周辺の交通量の増加による悪影響、工事による周辺環境への影響なども調査されているのでしょうか。東側ターミナルについて触れられなくなかったから、西側ターミナルのことも資料に載せなかったとしか思えないがどうなのか。
		事業費とその効果を見ても滑走路増設は首を傾げなくなるくらい効果が少ないです。平行誘導路の二重化だけなら用地買収も不要になります。本当に滑走路増設が必要なのかどうか再検討する必要があると思います。

○ いただいた意見書

福空地対協第2211号
平成22年9月27日

福岡空港構想・施設計画検討協議会

福岡市副市長 高田 洋征 様

福岡空港地域対策協議会
会長 光 安



意見書

福岡空港の滑走路増設計画について

時下、貴職におかれましては益々ご清祥のこととお慶び申し上げます。

福岡空港周辺の騒音対策ならびに環境整備に対しましては、平素よりご理解を頂き、又、当協議会の運営にご配慮を賜り御礼申し上げます。

さて、福岡空港の過密化対策と将来像を見極めるため、国、県、市で設置した福岡空港調査連絡会議は、福岡空港の総合的調査を終了して、最終的に現福岡空港西側に滑走路増設することに決定されました。

その後、滑走路増設の具体的な施設計画等を作成するため、構想、施設計画検討協議会および技術検討委員会で協議され、去る8月23日にP1レポートを発表、それに対する意見募集が開始されております。

当協議会への説明によると航空機騒音の影響は現滑走路の西側210mの位置に増設滑走路を配置して、発着回数が増えても現行の騒音対策区域内に収まるとのことであります。

騒音対策区域（線引き）については、昭和47年の米軍板付基地返還に伴い、福岡空港として運用を地域が認めた後、昭和48年8月に当協議会との協議も無く一方的に線引きが行われ、当協議会は再三に亘り線引きの見直しを申し入れ、一部認められた経緯があります。

福岡空港の開港当時は発着回数年間約5、6万回程度であったが、現在は約14万回に達し、今回の滑走路増設整備に伴い容量は更に拡大され、滑走路増設後は約18,3万回になると予測されています。

航空業界の様々な変動要素があるにせよ、騒音に塗れる福岡空港周辺住民には、現滑走路以西210m地点の滑走路増設が周辺地域への影響はないとの判断は絶対に納得できるものではないとの声が多数あり、今後の関係行政機関の対応次第によっては、空港周辺住民で組織する当協議会として協議に応じられないことがあり得ると考えます。

先に進められた福岡空港の総合的調査段階での、当協議会の現空港滑走路増設に対する賛同表明は、あくまで福岡空港周辺の騒音対策、環境整備を行い過疎化した地域浮揚や活性化を行うことを条件に表明したものであります。

貴職におかれましては、福岡空港の滑走路増設計画を進められると同時に、空港周辺の騒音対策ならびに環境整備について地域と協議され実行されることをお願いします。

当協議会として別紙の通り、要望案件を取りまとめましたので、福岡空港構想施設計画検討協議会に反映されることを切にお願い申し上げます。

記

添付資料 福岡空港滑走路増設に伴う要望一覧表

福岡空港地域対策協議会の具体的要望一覧表

滑走路増設に関する要望

- ① 滑走路増設における空港周辺の総合的な環境アセスメントの実施
 - 騒音以外の環境影響についても調査を行うこと
- ② 空港前県道への負担を軽減するための都市計画の策定と交通アクセスの見直しを検討
 - 県道水城～下臼井線（立花寺～金の隈新町）の拡幅すること
 - 金の隈～金の隈新町間の山間道路の新設を行うこと
 - 外環状線、立花寺交差点の立体歩道橋を設置すること
- ③ 福岡市営地下鉄空港線を空港駅から博多の森まで早期延伸すること
- ④ 滑走路増設に伴い空港周辺地域活性化対策を推進すること
- ⑤ 空港周辺（席田地区）にホールを備えた文化施設を建設すること
- ⑥ 滑走路増設に関しても国、福岡県、福岡市は福岡空港地域対策協議会との間で締結した昭和46年11月の覚書及び昭和47年6月27日の協定書を遵守すること

東側誘導路二重化に関する要望

- ① 空港周辺への影響対策を実施
 - 大井町周辺道路拡幅の早期実施（稲城～大井1丁目）及び県道別府～比恵線の穴石橋交差点を改良すること

滑走路増設に関連する現空港における課題への要望

- ① 現状騒音の実態把握
 - 専門家チームによる地域個別調査の実施
(WECPNLとかLdenの結果だけではなく人の感じ方の違いを理解して頂くための専門家チームを派遣すること)
 - 個別アンケート調査の実施
(個々にアンケートを実施し、その意見を騒音対策に反映させること)
 - 周辺地域の騒音実態調査
(常時観測地点の増設及び実態調査を強化すること。また、増設後も実態調査を継続すること)

- ② 騒防法施行規則2項の改正及び関連法案の改正
 - WECPNL95、90、75の見直しを行うこと
- ③ 緑のネットワーク事業の促進
 - 緑のネットワーク第2次事業を推進すること。
 - 立花寺リフレッシュ農園の第2期事業の早期実施を行うこと
- ④ 福岡空港周辺整備事業計画調査委員会で策定した地区基本整備計画事業を実施すること
- ⑤ 騒防法第7条（移転等の対象となる物件）及び第8条（買入れの対象となる土地）の改正
 - 移転補償評価額の適正化を図ること
 - 航空機の騒音被害を重視し、立地条件や土地の形状等で査定しない損失補償評価額とすること
- ⑥ 年度毎の公示地価評価額に抵触せず、空港場内の価値と同等以上で査定すること。
- ⑦ 防音工事に伴う公共料金の負担軽減
 - 防音工事対象地域内外での航空機発着における電話利用実態調査を行うこと
 - 防音工事対象地域で航空機発着時におけるテレビ視聴中の障害調査を行うこと
 - 防音工事対象地域内外での電気料の比較調査を行うこと
- ⑧ 騒防法第8条2の住宅の騒音防止工事の助成範囲を追加改正すること
- ⑨ 第2種及び第3種区域の移転跡地の歯抜け状態の解消を図ること

＜参考＞ 問4「福岡空港に望む機能などの具体的な内容」について寄せられたご意見一覧

意見分類	寄せられたご意見
1. 福岡空港の機能拡充に期待	ハブ空港、国際空港としての機能拡大を望む 83 件
	九州の空港ハブ化は、必要になると思う。それには滑走路の増設、夜間の滑走路の使用(24時間)、貨物を扱うセンター等が必要である。
	国際ハブ空港として中国などアジア向け国際線の拡大
	アジアのハブ空港として福岡は期待が大きい。九州の玄関として重要だと思う。九州各地区からのアクセス向上、飛行機を利用しない人にも楽しめる空港(ショッピングモール・温泉・スポーツ等)を望む。
	福岡空港は世界的にみても、都心より数分でアクセス可能な便利空港です。この利便性を保ったまま発着便を増すことが出来る増設案には大賛成です。あとは地下鉄が国際線ターミナルに伸びれば、アジアのハブ空港としても大きな位置を占めることが出来ると思います。
	アジア各国への乗り入れ可能なハブ空港としての機能が求められていて、国策として取り組むべき事案です。
	離発着に合わせて、県外に向けてバスの発着の増便(バス停は地下にもうける)
	国際空港としての役割の拡大を。
	世界の空港に比較してあまりにもヒンジャク。全体のグレードアップを望む。
	全国的に市内への利便性が高い空港だけに、地域経済への影響も考慮した国際的な空港としての発展を多いに期待したい。
	アジアに一番近い日本の都市福岡、九州の玄関口福岡の利便性を活かして早期に増設すべきだと思います。
	早期に西日本のハブ空港、東アジアの拠点空港としての機能の整備を希望します。
	アジアの玄関口としての空港
	2500メートルの滑走路では短いのでは？外国からの大型機の飛来に備えて3000メートル必要と思われます。
	国際線の発着については3000メートル以上の滑走路が必要といわれていますが、現在バスポート等の緩和で中国、外国人の来福が多く見受けられるが国際線の需要に対応(将来)出来るのか。(現在の構想で)
	都市部に大変近く、JRとの関係も近いので、西日本区域からのより多くの利用者を取り込めると思うので、アジアの玄関口として日本で1番になれると思う。
	仁川空港のようにアジアの玄関口ハブ空港として、もっと大きくなってほしい。シンガポールやバンコクもかなり整備されており、福岡はかなり遅れていると思う。海外路線はかなり規制があり、運賃も安くできないのも外国に遅れている。
	東南アジアへの玄関空港として拡大すべき。ヨーロッパ・アメリカへは東南アジア経由で行けるので成田・羽田へ行く必要がなく、安く海外へ出られる。
	ハブ機能の空港が可能になる期待
	西日本を代表し、アジアに開かれた利便性のある空港にしてほしい。中国や韓国との競争に負けないようにしてほしい。長期的な国際的な観点での空港づくりにしてほしい。
	国際航空的役割を担う様。
	ハブ空港の役割。
	仁川空港のように国際的役割(利便価格競争において負けている)。
	日本の空港利用は高すぎる。
	福岡「国際」空港にして欲しい(昇格)
	福岡空港に望むことは、アジアの中核を担う空港になって欲しいです。
	その為には魅力あるターミナル、また利用したいと思うターミナルである必要がある。特に国際線に関しては、近年アジアからの旅行者が増える中で規模が小さすぎるのではないかな？
	日本の西の玄関での国際線を立派なものにして欲しいと思います。時間はかかっても安全な空港に建設を願います。
	アジアの窓口としての機能拡大
	アジアの窓口として、増設を望む。大変利便のよい空港なので移設は望まない。
	日本一便利な空港が「ハブ」機能を備えてたらアジアになるかも。期待します。
	九州の拠点としてだけでなく、アジア諸国向けの拠点となる空港機能を期待している。
	国際ハブ空港としての役割充実が望まれます。空港周辺は外国からの人々に一番に記憶に残る場所なので、周辺の街づくりも緑豊かな整備が空港整備に伴い連動して行なわれると良い。
	アジア路線のハブ空港になればと思います。
	アジアに特化した中規模の国際空港。
	アジアのハブ空港(日本のアジアとの航空路の中心)、日本の国際空港としての機能の拡大。
	発着回数を多くし、アジアのハブ空港を目指してもらいたい。 (陸上交通のアクセスも)
	九州の空のネットワークの拠点(九州とその他の地域)としてのハブ化
	海外、特にアジアに向けたハブ空港としての機能を充実させてほしい。
	博多港を利用して特にひどく、論外だと思うが、福岡空港や博多港は海外の国際の入口に比べて設備、周辺整備も含め見劣りし過ぎる。やはり空港ターミナルの整備(パーク化)を含め、もう少し本気での整備を考えては。
	羽田のように反転整備で現国際線ターミナルの左右に国内線ターミナルを整備し、もう少し見劣りしない国際空港と呼べるものにするべきだ。もう少しは整備するなら、数十年先でも、恥ずかしながら、そこそこ国際空港と言える空港に整備すべきだ。
	香港、シンガポールのような空港
	福岡空港のアクセスの良さ、利便性をそのまま～高め、広島～九州全域のハブ都市として、経済圏を形成することができると思う。そのため、国際線の増便等をすすめるとともに、商業施設ふくめた空港都市づくりが必要。地下鉄等の終電延長等も必要。増設の費用の事もあろうが、空港使用料の減額を行ない、他のアジア諸国の空港との競争力を増し、多くの航空会社の参入をうながし、九州の拠点空港として発展してもらいたい。
	国際線ターミナルの拡大、エプロンの増設による国際線ネットワークの拡大。
	西日本とアジアのグローバル化、ミニハブ空港化。

意見分類	寄せられたご意見
	福岡空港が東アジアの玄関口になるべきです。
	日本でも有数の利便性を誇る空港であり、西日本の国際ハブ空港としての役割を期待します。
	最高の立地条件を活かし、アジアの中心的役割を果たしてほしい。
	アジアのハブになってほしい。
	国際競争に負けないためにもハブ空港の整備を早く明確にすべきだ。
	アジアのハブ空港になってほしい。
	日本各地への就航 日本のハブ空港になればいいと思う。 市中心部へのアクセスの良さは日本一。九州新幹線開業とあわせ、九州全域からの利用客に対応できる空港になるように なればいいと思う。そうすれば、ハワイとかの直行便の復活!!!
	日本の東の空域中心が羽田(国際線拡大を視野に入れ)と見る時、西の空域中心を福岡とする事は戦前の地理的条件よりし て異論はない。国際線については、着陸料軽減策も考えないと相手国は乗入れてこない。官民一体の支援策が必要。関西以 西の工芸品を置く事も視野に入れて、積極的に計画を推進せねば成功しない。
	FUKUOKA GATEWAY TO ASIA
	中国や韓国への玄関としての機能
	早朝、深夜の便がもっと増え、運航路線も増えてほしい。九州の中のハブ化、ハブ空港になってほしい。そのためには多少お金 がかかっても機能的な利便性のよい空港になってほしい。
	国際空港として評価される機能、国際線と国内線は地下で歩ける等(歩く歩道)
	アジアと日本を結ぶ中核都市福岡をアジアの玄関と呼ぶにふさわしい空港にしてほしい。
	将来は国際空港を目指してほしい。
	今はソウル、シンガポールの空港をハブとして使っているので、福岡空港を使える様にしてほしい。
	世界標準の空港機能を望む。十分な滑走路処理容量、24時間利用可能な空港。
	アジアのゲートウェイとして機能強化は急ぐべきだが、これから10年近くかかるのでは、国内外の競争に遅れをとるばかり。アジ ア往来には関空・羽田・成田より地理的メリットが高く、カーボンフットプリントでもエコである。国交省のアジアハブ計画(成田、 羽田、関空)には異議有り。西日本は福岡から新幹線のAir&Railの発想すべし。
	24時間ハブ空港化
	長距離国際線の乗り付け
	やはり空港使用の需要に対応することが最優先と思われます。韓国や中国に最も近い日本の窓口としての役割を今のままで 果たすことができないでしょう。
	アジア経済の急速な発展に伴う航空インフラの需要は益々高くなると考えられます。福岡・九州が取り残されていない様に整 備を進めるのは、重要なことだと考えます。20～50年後の将来像を考えて計画を推進してもらいたい。
	格安チケット(乗り継)利用の準ハブ的役割としてアジア、アフリカ、中近東、ヨーロッパからの利用者を増やして観光等の交流を 望みます。
	便数を増やして、アジアへのハブ空港になれるよう頑張ってください。
	国際便はアジアの窓口としての機能を充実し、地域の活性化に貢献して欲しい。
	国際競争力
	ハブ空港としての機能。時間制限があると難しいのでは？
	アジアに対するハブ空港を目指してほしい。
	ある程度東南アジアのハブ空港に近づけたい。
	国内人口減により、国内線の縮小が見込まれる一方で、アジア諸国の近年の経済成長に伴い国際線は確実に高い伸びとなる と思う。古くからアジアの玄関口としての役割を果たし、地理的にも韓国や中国に近いという利点がある福岡空港をアジアのハ ブ空港としての機能果たす空港にし、仁川に対抗して欲しい。
	日本のハブ空港として、環境面に配慮(太陽光発電導入など)した空港として欲しい。
	アジアのハブ空港
	ハブ空港としての機能強化を望む
	日本国内とアジアを結ぶ拠点としての機能
	国際空港ネットワークのアジア偏重ではなくハブ化による、北米、豪州航路の充実
	アジア航空圏のハブ空港としての機能向上。特に国内各空港から国際線への乗り換えの利便性向上。
	ハブ機能
	国際空港を補完する第一中堅クラスの重点的な空港を目指すべきだと思慮する。
	アジアのハブ空港としての位置付けを検討する必要がある。
	観光客集めに絶対必要。北九州空港は交通の便も悪く、アクセスに問題あり。
	北九州空港は交通の便も悪く、アクセスに問題あり。
	それより貨物専用空港として必要と、アジア各都市を結ぶ貨物線として生き残ってほしい。
	・ハブ空港化 特にアジア、オセアニア向け
	九州の空の玄関、九州の中心となる飛行場(ハブ空港)
	地理的好条件を生かした、アジア諸国とのハブ空港化を目指す
	・九州山口における国際ハブ空港として機能充実を一層望みたい。
	24時間ハブ空港
	九州はもちろん西日本でも有数の都市型の立地と便数は大変貴重なものであると思います。
	国際線のアジア中心でなく、広範囲な路線の拡大と充実を期待します。
	・アジアのゲートウェイとしての機能向上に向けた国際拡充
	・北九州空港との連携による24時間空港への拡大
	・九州中心空港としての充実性の確保

意見分類	寄せられたご意見
利用時間拡大を望む(24時間利用等) 29 件	九州の空港ハブ化は、必要になると思う。それには滑走路の増設、夜間の滑走路の使用(24時間)、貨物を扱うセンター等が必要である。 夜間発の国際線がもっと増えれば利用しやすくなることもあると思うが・・・。 日本で一番の良いアクセス、九州のハブ空港を作るなら一日も早い建設をお願いします。最新航空機はFANが大きくなり騒音はかなり改善しているハズ。運用の見直し、24時間化の検討も必要では？今使っているRWもかなりデコボコ、メンテナンスの意味でもRWもう一本必要です。 市街地が近くて便利な空港は引き続き欲しいが、それだけより安全と騒音に対する対策が必要だと思います。早朝及び深夜も発着出来る「24時間体制空港」の計画はどうなったのでしょうか・ 利用時間の延長 ＞東京便のみでも延長すべき 24時間空港。市内アクセスが非常に良いところ。 夜間の便を増やす。 ・また、運用時間については以前あった報道で「朝晩1時間延長してもよい」とあったが、増設滑走路供用開始と同時に現行の7時～22時を6時～23時に延長も合わせて検討すべき。(時間延長の根拠は航空機の低騒音化)但し、合わせて延長した時間帯は低騒音機(777や787など)に限り就航させる条件を検討してほしい。 24時間空港化 24時間運用を望む。 もう少し遅い時間まで使用出来る空港が有っても良いのでは・・・。 早朝、深夜の便がもっと増え、運航路線も増えてほしい。九州の中のハブ化、ハブ空港になってほしい。そのためには多少お金がかかっても機能的な利便性のよい空港になってほしい。 世界標準の空港機能を望む。十分な滑走路処理容量、24時間利用可能な空港。 24時間ハブ空港化 長距離国際線の乗り付け 利用時間の延長22時→23時 滑走路の運用時間の延長。7～22時を7～23時ないし24時まで。羽田発の福岡最終便が20時は、札幌便や大阪便に比べ早すぎる。 空港利用時間の延長 10時半まで利用出来ると、最終便(羽田)が30分延びる。→到着しても地下鉄は運行しているので！！昔の飛行機に比べ騒音は少なくなっている。(地元説得を！！) 現在の位置では難しいかもしれないが、24時間空港となることが望ましいと思います。 24時間利用出来る空港を！！ 24時間空港にすべきです。 機能の面から言うと、24時間運航が望ましいので(ハブ空港)長期的には借地空港はよくない。 発着時間のある程度の延長 ・運用時間の延長 6時～23時 24時間利用可能な空港になってほしい。 利用時間の延長と増便をいろんな地域に LCC等機材の小型化等の便数増加に対応出来るようにして、運用時間の拡大、滑走路増設を早急 to 実施すること。時間をかける程世界から取り残される。 アジアに開かれた24時間空港の実現化 ・発着時間の延長 離着陸時間、朝6時より夜11:59分まで使用可能にしていきたい。
物流機能の拡充を望む 16 件	九州の空港ハブ化は、必要になると思う。それには滑走路の増設、夜間の滑走路の使用(24時間)、貨物を扱うセンター等が必要である。 ②航空貨物専用航空会社への配慮がなされていない 貨物のアジアにおける“小”HUB 生鮮貨物対応の機能の充実 アジアとの交流一人とともに物も。 貨物は北九・佐賀両空港と相互利用が望ましい。 国際貨物地区の充実 貨物便(時間帯の制約はありますが)の寄港含めて検討を行っていく必要があると思います。時間帯の制約はあるにせよ、成田ー関空ー福岡空港に貨物便が寄れば、荷主のニーズは高いと思います。 ・貨物地区は移設し、西側エプロンを広げる様だが、定期・不定期国際貨物便(主に経由地として)や国内貨物便を誘致すべきではないのか。 旅客ターミナルと貨物を運ぶ通路を現在はR/Wの北側のみであり上下道の検討を要する。 取扱航空貨物量の増加 貨物ターミナルの利便性 ・貨物量の増加に対する貨物ヤードの検討が必要ではないか。 ・増設滑走路は約2メートル高くなるが、これに伴う誘導路の勾配が急になるが進入上の制約は生じないのか。 都心に近接し、高速道路網も発達しているので、物流(航空荷物)を強化すること。 アジアのネットワークの強化。

意見分類	寄せられたご意見
	東アジア地区の一角を占める安定した国際貨物の物流基地化(減便などで顧客の貨物輸送計画に不安定な部分がある現状から、少なくとも良いから一定量を確実に、ほぼデイリー輸送を維持することで、関空や成田へ流れる貨物を福岡空港に集中させる。) ・九州・西日本の拠点空港として、乗り継ぎ機能や貨物取扱・物流機能の強化。空港機能を障害しない範囲で乗客・ビジネス・見学などの情報発信・交流機能の強化→都市間競争力向上につなげる。 地域の物流拠点としての機能を充実させるべき。地方空港同士での旅客や貨物の取り合いに無駄に税金を投じるのではなく、むしろ福岡空港に集中投資すべきだ。
航空路線拡充を望む 118 件	③LCC各社の誘致 国際線の増便、国際線の新規路線開設 国際航空ネットワークの充実 国際線の充実(LCC専用施設等の設置) 国際ハブ空港として中国などアジア向け国際線の拡大 国際路線の拡大 現状大変利便性がよいので、あとは増便等あれば申し分なし 福岡は古代から今日までアジアへの玄関である。アジア各地とりわけ東アジア各地と結ぶ。”空のネットワーク”拡充を期待する。それは同時に福岡経済発展の柱にもなる。 格安航空便(国内、国外)の充実 もっと税金などを安くして、格安航空会社が参入出来る環境を整えて欲しい。シンガポール空港のような空間のゆとり、静けさと快適さ、心地良さや、魅力的なショップ。韓国ソウルのインチョン空港のような、伝統文化を無料で教えてくれるもてなしの精神を導入して欲しい。図書館やマルチメディアルームを設置してはどうか。日本発の何かすてきなことをして欲しい。 羽田空港のハブ化により国際線の需要はますます減少すると思われるので、その分羽田・成田や関空へのアクセス数をもっと増やしていけばよいと思う。 恵まれた利便性を維持し安全性と需要確保 福岡空港のさらなる発展のためには、国際線の拡充が必要不可欠と思う。そのためには乗り換え等の利便性のため国際線、国内線の発着ターミナル一本化が必要だと思う。 ハワイ・グアムなどメジャーな観光国への直行便が欲しい。 場所がとても便利なので増設案になりとても良かったです。アジア以外の新規路線(ヨーロッパ)が開設するとうれしい。成田、関空、セントレアへの便が増えることを望む。 一時期、津屋崎沖への移転という話がありましたが、現在の場所での交通アクセスの良さが福岡空港の一番のメリットですので増設を希望します。また就航便の行き先が複数あると大変嬉しく、利用頻度も高まると思います。 発着回数が増え、海外からの便が増えることによる、福岡市の経済が上向きになることを期待する。 観光の面でもアジアに一番近いAPなので中国のマーケット市場を考えると増設は積極的に取り組むべきと思う。一部の問題を考慮すれば利用しやすいAPです。前向きに取り組むべき。 これからの福岡空港のあり方、国内および海外の航空需要。新幹線が開通することによる航空需要。 アジアやその他の外国との空路を増設させ、外国への利便性を図ってほしい。 福岡空港の海外発着が増えると助かります。私は宮崎に住んでいますので、現在は羽田まで飛んで成田に行くと前泊しないと海外旅行に行けません。もし福岡から世界へ飛べる様になると、その日のうちに飛べる様になり、時間とお金のムダがなくなります。早い実現を望みます。 国際・国内問わず、離発着能力の早期の充実を望みます。 乗継便の充実。乗継時間が少なく、乗継ができない場合がある。 ※奄美→鹿児島(15分間なので乗継ができない！)鹿児島→福岡 距離的メリットを生かし、アジア系LCCによる各国ハブ空港(シンガポール、仁川、上海浦東etc)との連携を望みます。 国際便の増設・充実 福岡から東北地方への便を増やして下さい。(青森・秋田)ANA 東南アジアへの玄関空港として拡大すべき。ヨーロッパ・アメリカへは東南アジア経由で行けるので成田・羽田へ行く必要がなく、安く海外へ出られる。 世界各地に往復できる外国便を増加させて下さい。 国内線の幹線および新幹線駅以外の地点とネット網充実 利便性 国際線が増えることを望む(成田空港まで行かなくてもすむように！)。 増便 世界でも有数な利便性の良い空港なので、ずい分最近いろんな便が減り心配しています。ぜひもっと活力のある空港を。 都市の中心部にありアクセスが良い空港で、福岡の発展を支えている空港が、増便が出来ない状況にあることはなさけないこと。今後、アジア地域が発展し、観光客を受け入れるためには早急に滑走路を造ることが必要と思う。 増便 国内線に関しては要望がほぼ満たされている。国際線の拡充が課題か？現在の都心、市内との交通アクセスの良さを確保しつつ利便性が向上して欲しい。 伊丹、羽田と並ぶ市街地内空港としての一層の利便性の向上 アジア近距離国際線の充実 年に一度福岡へ行きます。なんだか行く度にどこかしら違っていてとまどいました。最近はそれも楽しめるようになりましたが…。利便性が良くなる事を期待しています。 広島に住んでいるものとしては、国際線に乗る時、新幹線を使えば広島空港に乗るまでの時間が大差ない。充実してくれば助かる。

意見分類	寄せられたご意見
	安全性・過密化(離着陸が多くなっている)・需要度。以上三点を現実的にクリアできるかどうか。
	国の内・外のできる限り多くの地点と直接結ばれる拠点空港としての機能を備えてほしい。
	海外直行便の増便(国種の増加)。
	アジアなど九州から近い海外へ行く国際線の数や種類が増えたらうれしいです。
	国際線の充実・拡大。
	新幹線延伸を控え、鹿児島、大阪に替わる都市との便を開発する必要がある。
	ハワイ、オーストラリア、ヨーロッパ(フランクフルト)路線は必ず必要と思われる。
	全国の空港を利用しますが、福岡空港はとても便利な空港です。今後、アジアに向けさらに利便性(便数、行き先)をあげて欲しいです。
	小型機指向は、明白であり早く実現を望む。近いアジア路線拡張により地区の経済効果を高めて欲しい。
	①海外便の増便
	②他地域(海外)行き増
	海外とのネットワーク
	安全性、利便性を追求した形が第一と考えます。私達が望むのはこの二つです。
	国際線の便数を増やして欲しい。
	福岡空港に望む点。
	・九州のメインの都市だけに国内の主要都市へのアクセスの向上。
	アジアとの交流—人とともに物も。
	福岡空港のアクセスの良さ、利便性をそのまま～高め、広島～九州全域のハブ都市として、経済圏を形成することが出来ると思う。そのため、国際線の増便等をすすめるとともに、商業施設ふくめた空港都市づくりが必要。地下鉄等の終電延長等も必要。
	福岡の都心部に近いメリットを今後も持たして欲しい。空港からの短時間で移動出来るため、現空港を増設拡張して増便に設えて下さい。
	国際線ターミナルの拡大、エプロンの増設による国際線ネットワークの拡大。西日本とアジアのグローバル化、ミニハブ空港化。
	・LCCの誘致
	2.利用者・・・バス、地下鉄と交通アクセスが良くありがたい。世界の主要都市との直行便を増やして欲しい。
	(国際航空ネットワークの充実)現実には減っているから仕方ないでしょう。ハワイ定期便も無くなったし。
	・国内外のハブ空港との連絡を更に向上させてほしい。
	国際線で中国、韓国などの便を増やして、新規路線でハワイ、カナダ、オーストラリア、ニューカレドニアなどの便を開設してくれるとうれしいです。
	東アジアを中心とした格安航空券の就航
	・定時制の確保
	・便数の拡大
	日本各地への就航
	日本のハブ空港になればいいと思う。
	市中心部へのアクセスの良さは日本一。九州新幹線開業とあわせ、九州全域からの利用客に対応できる空港になるようになればいいと思う。そうすれば、ハワイとかの直行便の復活!!!
	アジア便の充実
	飛行機の増便による利便性の向上、空港内の移動のしやすさ、出発や到着までの時間のさらなる短縮
	滑走路が2本になることによる直行便の増加を望みます。アメリカ本土、北京、香港など。
	還黄海経済圏の経済効果の向上、韓国の釜山、中国の大連、青島、上海に発着回数増便につながる。
	国際線をもっと増やしてほしい。アジアだけでなく、以前のようにハワイなどへの直行便を運航してほしい。
	国内外就航路線数の拡大と増便。
	工期を約7年としているが、これを2、3年短縮するよう努力していただきたい。その理由として①国際線受入強化の早期実現、②滑走路過密の早期解消、③工事費の削減効果、④雇用の増大効果の他に近い将来の社会情勢の変化に対し、的確に対応していくためである。
	・安全性、利便性の向上を前提とした事業費の節減に努めて欲しい。
	滑走路はもちろんですが、空港ターミナル施設の充実を図ってほしいです。国際線の利便性を高めてほしい。
	都心に近接し、高速道路網も発達しているので、物流(航空荷物)を強化すること。
	アジアのネットワークの強化。
	国内線の充実(路線の増加)
	早朝、深夜の便がもっと増え、運航路線も増えてほしい。九州の中のハブ化、ハブ空港になってほしい。そのためには多少お金がかかっても機能的な利便性のよい空港になってほしい。
	福岡空港は都市圏に近い事が魅力だと思います。
	地下鉄利用の延長感覚で空港の施設が利用できて、増便による利便性が向上すればと思います。
	東南アジア便の増便
	利用者として福岡空港の特徴(利便性)としては、交通アクセスの良さを常に感じているし、その声も多いのです。
	経済の観点からこの声を無視されない様にと切に願っています。国際線は現状を維持しつつ国内線での工夫、充実を望みます。
	機能充実とさらなる利便性の向上
	国際線の本数を増やす方向に進めてほしい
	着地料を安くして直行便を多く、他国に取られないように。国際線は羽田とか成田に行かないでも直行便が欲しい。無駄な時間が多い。ハワイとか週2くらい直行便が欲しい。好きだから9回行ったけれど、経由は不便、韓国経由に取られる。
	もっと海外便を増やしてほしい。

意見分類	寄せられたご意見
	アクセス利便性の良さを生かして、国内便が増便されるといいと思います。 ・アジアの玄関口としての充実(特にアジアからの観光客へのサービス) ・中国、韓国、台湾等とのネットワークの拡大(便数、空港数) 東南アジア、オーストラリアへの窓口の本数が増える。 便利な空港を目指すため、交通手段も整えて欲しい。 24時間ハブ空港化 長距離国際線の乗り付け 現在のアクセスの利便性は残し、国内線と国際線までのアクセス向上を考えてほしい。国際線の直通便を増やし、九州の中核となる空港にして欲しい。 九州最大の都市である点の重視から、九州周辺の地方都市を含む機能性・利便性と空港周辺の住民環境との融和を図ってほしい。 ・海外との路線で、増便が可能になると思われる。 国際便の増設(各国の増) 一日も早い滑走路の増設工事の完成を望んでいます。滑走路が2本になれば増便も可能となるだろうし、その際は羽田への増便及び国際路線の拡充を図っていただきたい。 東京より北の直行便の増便 騒音との関係で、夜間飛行が制限されており、便数が増やされないと思われるため、周辺住居の防音対策を徹底して、効果的な増便を希望する。 沖縄以外の離島(奄美大島や石垣島等)についても1日1回でも良いから離発着して欲しい。 国際線の拡充 たとえば、福岡ーマレーシア・ペナン島直行便の開設。福岡ータイ・チェンマイ便の開設。 近隣アジア諸国間の路線数と運航便数の拡大 乗り入れ増便 国内幹線の増便 国際チャーター便の増 特に東南アジア向け定期便の増設 日本で市街地に最も近い空港のメリットを生かし、更に空港ネットワークの充実も計って欲しい。 ・九州・西日本の拠点空港として、乗り継ぎ機能や貨物取扱・物流機能の強化。空港機能を障害しない範囲で乗客・ビジネス・見学などの情報発信・交流機能の強化→都市間競争力向上につなげる。 併行滑走路で十分な発着枠が確保されるのか心配 利便性 海外への直行便を増やして欲しい ・海外LCCや国内の新興会社に働きかけ、国内外の新路線開設 欧米路線を運航して欲しい。それか成田便を増便して欲しい。温泉を作って欲しい。 利用時間の延長と増便をいろんな地域に 福岡と地方空港のネットワーク化 ・国内・外のローコストキャリアを積極的に受け入れて欲しい。 国際便がもっと増えるといいと思います。 国際線を増してほしい。 ・アジア方面への増便及び新規路線開設 ハワイ直行便が出るような空港にして頂きたいです。現在は成田で乗り換えしたりしないといけなくて疲れます。 沖縄からすれば、福岡空港が唯一の玄関、九州新幹線の開通により鹿児島空港の優位性もなくなる。那覇線の更なる拡充を。 LLCの誘致、飛行機に見える公園の整備、大きい展望台を作ってほしい。 ・LLCの誘致 ・広い展望台を作ってほしい ・空港内に映画館やデパートを備えつけ、時間が過ごせるようにしてほしい。
遅延の解消を望む 17 件	飛行機の地上移動の流れをスムーズに流れるよう強く要望します、その為には駐機場のスペースをなるべく広く取り、飛行機がプッシュバックしてもその後ろを他の飛行機が通過出来るようにしてほしい。現状の福岡空港は飛行機がプッシュバックすると他の飛行機をすべて止めてしまわないとならないので地上における出発機、到着機の混雑が他の空港に比べ著しく多い。 待たせないで乗れるようにすること。 空港の能力向上は当然ながら便数増につながり、空港の交通面での利便性は高まります。今は離陸待ちが多々起こっており、着陸も日によっては海から延々二日市の西側まで廻る日も生ずるなど、問題の多さを感じます。PILレポートで見ると、能力向上が期待できるので、ぜひ進めてもらいたいと考えます。 遅延の解消 ＞離陸待ち・着陸待ちが多い。 ターミナル間が離れすぎてわかりにくい。また滑走路が1本のため混雑して遅れることがある。おみやげゾーンが鹿児島空港や宮崎空港に比べて貧弱 規模が大きいため、工事期間、費用についてイメージがわかりにくい。とにかく、空港がJRの駅位に、着いたらなるべく早く離陸できる様にして欲しい。 利便性はそのままに、さらに充実させてほしい。現状、北からの進入が多く、南からの進入の際、Uターンするようですが、南側の設備を充実させると直接南から進入出来るようになれば、時短につながる。 ・定時制の確保 ・便数の拡大

意見分類	寄せられたご意見
	滑走路増設より誘導路増設を優先して欲しい。出発機と到着機の混雑でドアが閉まってから動きやしない。出発機が通行する誘導路と到着機が通行する誘導路を分けてスムーズな地上移動をさせないといくら滑走路を増やして発着枠が増えて更に混雑すれば良くなるどころか逆に定時運航に支障をきたすと思われる。あとはターミナル！特に保安検査場の混雑は何とかしてほしい！！週末や連休ともなると何分待たせればいいのか！第3ターミナルの有効活用を含めて考えてほしい。国内で最悪の空港だと思う。せっかく都心に最も近い立地条件の空港なのにその後飛行機に乗るまでが最悪な空港だ。各航空会社のせいではなく、県としても抜本的に福岡空港の対策を講じてもらいたい。 飛行機の増便による利便性の向上、空港内の移動のしやすさ、出発や到着までの時間のさらなる短縮 離着陸時において、ダイヤが混み合っても定時運行が出来る。 建物が古くて汚い感じがする。地方線はターミナルが分かれていて、狭いし不便。到着してもなかなかゲートに入れない等改善して欲しい。 出発時間を正確に守られるような仕組みにすること。毎日のように遅れては話にならない。 朝夕の航空機のディレイについて、管制方法も含め、検討し、定時性の確保が重要である。 現行→出発、増設→着陸として離着陸の干渉を少なくして、定時性を確保する。 週末の国内便は混雑し、離発着がしばしば遅れるのでその解消。 ○現滑走路の延長 現在使用中の滑走路では、混雑時滑走路北側からの出発機が第2旅客ビル付近で離陸待ち待機が多く、到着機が旅客ビルに着けず長時間誘導路上での待機を余儀なくされる場合がある。現滑走路北側に位置する主要道路を地下化し、現滑走路を北側へ延長させ、北側からの離陸の場合出発機を延長部分へ流し、混雑の幾分かの解消が期待できる、ただし滑走路延長部分は成田国際空港A滑走路南側部分のように「ディスプレイド スレッシュホールド (Displaced threshold)」（離陸のためのタキシング、離陸、着陸滑走のための進入で使用することはできるが、この位置への着陸は禁止されている。滑走路開始位置付近に障害物などが存在し有効な滑走路長がとれない場所や、騒音軽減目的などでの設置がされている。また、この箇所を有効利用することにより最大離陸重量での離陸や最大着陸重量での着陸などが可能となる。）方式とする、この場合着陸帯は現在のままで済む。
増設滑走路の早期実現を望む 45 件	①早期着工 福岡県のもつ潜在能力を十分発揮する為にも一刻も早く増設すべきと思う。 滑走路増設案に決まったのであれば、早期に利用できるようになるべく早く工事を完了し、利便性の向上に努めてほしい。 早期に着工して、さらに福岡が発展するように寄与して下さい。増設する滑走路サイドにもターミナルを造る等アクセス良くして、各空港周辺が発展するように町造りをして下さい。 アジアに一番近い日本の都市福岡、九州の玄関口福岡の利便性を活かして早期に増設すべきだと思います。 早期に西日本のハブ空港、東アジアの拠点空港としての機能の整備を希望します。 いつ頃出来るのか？ 現在一本の滑走路の発着回数が日本一であるため、危険性も非常に高いと思われるため早く二本目を増設すべきである。 滑走路の緊急な増設を望みます。 空港の能力向上は当然ながら便数増につながり、空港の交通面での利便性は高まります。今は離陸待ちが多々起こっており、着陸も日によっては海から延々二日市の西側まで廻る日も生ずるなど、問題の多さを感じます。PIRレポートで見ると、能力向上が期待できるので、ぜひ進めてもらいたいと考えます。 福岡空港の海外発着が増えると助かります。私は宮崎に住んでいますので、現在は羽田まで飛んで成田に行くと前泊しないと海外旅行に行けません。もし福岡から世界へ飛べる様になると、その日のうちに飛べる様になり、時間とお金のムダがなくなります。早い実現を望みます。 国際・国内問わず、離発着能力の早期の充実を望みます。 ぜひ早急に増設して下さい。この間レストランで空港の様子を見ていたら、5分おき位に降りてきますのでとても危険です。PIRレポート見てます増設が必要です。増設案に賛成です。 日本で一番の良いアクセス、九州のハブ空港を作るなら一日も早い建設をお願いします。最新航空機はFANが大きくなり騒音はかなり改善しているハズ。運用の見直し、24時間化の検討も必要では？今使っているRWもかなりデコボコ、メンテナンスの意味でもRWもう一本必要です。 都市の中心部にありアクセスが良い空港で、福岡の発展を支えている空港が、増便が出来ない状況にあることはなさけないこと。今後、アジア地域が発展し、観光客を受け入れるためには早急に滑走路を造ることが必要と思う。 福岡が滑走路一本は少なすぎる。 一刻も早い実現を祈ります。 2000年代に入り、発着回数は頭打ちの状態にある。増設するなら早くしないと意味がない。 早期着手をしてほしい(市内アクセスが良いので)。 小型機指向は、明白であり早く実現を望む。近いアジア路線拡張により地区の経済効果を高めて欲しい。 交通アクセスが素晴らしい空港で早く現在の満杯状態を解消してください。 10～20年後を見ての拡張!! 増設R/Wの早期運用開始による地域経済の波及効果が生まれる。 方針は決まってるのに着手するのかと思っていたが、正式には決まっていないとのこと。本当に驚きました。早く着手するのが本当に大切だと思います。 費用便益費2.3あるとの説明を聞き、還元を先に検討して実現を切に要望します。 ・増設するなら早くしてほしい。 安全な空港運用を確保しつつ、早期に能力を上げて下さい。 工期を約7年としているが、これを2、3年短縮するよう努力していただきたい。その理由として①国際線受入強化の早期実現、②滑走路過密の早期解消、③工事費の削減効果、④雇用の増大効果の他に近い将来の社会情勢の変化に対し、的確に対応していくためである。

意見分類	寄せられたご意見
	現空港は便が良く、飛行機の様子を見に来る子どもも多く、夢が広がります。将来的に小型の機種が増える為、早急なる増設が必要かと存じます。 現空港の拡張、増設を早期に望みます。アジアの玄関としての経済活性化 国内線ターミナルと国際線ターミナルの連絡路を現在のバスに代わって、空港線とは別の単独の地下鉄に変えてほしい。車両は一両で発着を多くし、現在の空港駅の横がいいと思う。車両も小型にして、トンネルの規模が小さくなり、経費も安く済むと思う。大変良い案なので早く実現を願います。 いつ増設されるのか。 2011年3月15日新幹線が通りますけど、九州新幹線と同様、福岡空港を複線化。期間を設けて増設して下さい。 滑走路増設賛成です。構想を早期決定を希望します。 一日も早い滑走路の増設工事の完成を望んでいます。滑走路が2本になれば増便も可能となるだろうし、その際は羽田への増便及び国際路線の拡充を図っていただきたい。 九州または我が国の地位向上のため本件事業の早期着工を望む 滑走路増設の早期完成 空港容量を早期に増大させることが航空需要の伸びのスピードアップにつながると思います。都市間、空港間の競争に勝つために早期整備を望みます。 早く拡張して、地域経済の活性や国際線の拡充による重要性の向上を促進して、実績作りをした方が良い。一本の滑走路では重要度は低くなるので、複数にすべきと思う。(具体的どういう点ではなかなか難しくかけてません。) 福岡のアジアの中での位置をよく確認して欲しい。韓国、中国のすぐとなりですよ。いわば、日本の玄関口です。もっと早く、計画を進めなければ世界から取り残されますよ。基本構想が定まったら、どんどん実行していくべきですね。指導力を持った人材が欲しいですね。 経済の活性化に工事期間の短縮スピードアップ LCC等機材の小型化等の便数増加に対応出来るようにして、運用時間の拡大、滑走路増設を早急に実施すること。時間をかける程世界から取り残される。 九州の玄関として、福岡空港がさらなる拡大は必要でありますので、実現に向けて推進して欲しい。 一日も早く完成することを願っています。 滑走路増設により安全性と発着便増加が見込めるため、第一に取り組むべき課題だと思う。 ・5年以内にて工事完了
	その他 5 件 全天候型の機能装置の設置(R16.34を含めて) 借用地取得(左うちわの地権者の根絶 政治的には難しいことでしょうが) 空港は福岡と同じですが機乗までの時間そして離陸まで時間がかかりすぎると思います。 これを他の国際、国内空港よりも短くして下さい。 勿論新幹線や他の交通手段よりも安くして利便性が必要です。 既設の滑走路と同一サイズの新設の滑走路を作る場合の問題点は何か。金で解決するのであるならば、2800mの滑走路を増設してほしい。 到着してから地上走行を短くするべき。(時間を) ○A380型機対応 エアバス社製大型機・A380型機に対応できるようにして欲しい。
2. 地域への効果、影響緩和への期待	地域経済の発展を望む 21 件 安全性、地域経済への波及効果 福岡は古代から今日までアジアへの玄関である。アジア各地とりわけ東アジア各地と結ぶ。”空のネットワーク”拡充を期待する。それは同時に福岡経済発展の柱にもなる。 福岡空港は便利です。よく利用します。経済発展の為に？？？という思いもあります。しかし発展するのかなあ？ 発着回数が増え、海外からの便が増えることによる、福岡市の経済が上向きになることを期待する。 中国の好景気、中国人の外国旅行の緩和等がある中、福岡は韓国と非常に近い位置にある。もっとグローバルな考えに立ち、かつ日本の経済影響を考えて、この福岡空港を素晴らしい空港、発達する空港にして下さい。 国際空港としての機能は不必要、地域の中心的存在。福岡に適応する機種を開発する。「フコカ型」製造を含めての位置づけ。 自動車産業の発展。 経済効果 福岡県の活性化は、日本の活性化にもつながると思います。日本の文化も共に、外国からのお客さまを迎え入れるおもてなしの心をキーにして進めて欲しい。離島へのアクセスも考慮し、周辺の活性化の活動も欲しい。 利便性の高い福岡空港の充実性に力を入れ、日本、アジアの経済の基点となることを望む。 小型機指向は、明白であり早く実現を望む。近いアジア路線拡張により地区の経済効果を高めて欲しい。 ・日本一の便利な空港で国際化対応で九州、福岡の活性化、発展が期待できる。 国内いろんな空港の中で、福岡空港が一番便利(都心から最短など)と信じます。今のこの優利性を保ち、さらに福岡の発展へと生かして下さい、と望むのみです。 セキュリティチェック通過後にもっと買い物などができるゾーン、モールなどを設ければ、より空港も地域経済も活性化するのは。 増設R/Wの早期運用開始による地域経済の波及効果が生まれる。 還黄海経済圏の経済効果の向上、韓国の釜山、中国の大連、青島、上海に発着回数増便につながる。 現空港の拡張、増設を早期に望みます。アジアの玄関としての経済活性化 工事費用対効果が十分でるようにしてもらいたい。

意見分類	寄せられたご意見
	国際便はアジアの窓口としての機能を充実し、地域の活性化に貢献して欲しい。 OLYMPICに再度手を上げるくらいの勢いが西から欲しい。 ・福岡都市圏の経済の活性化 1800億円投資するのであるから、目的と効果を明確にして、建設後に想定以上の効果が得られるようにすべきである。 本日のPIレポートでは、ピーク時の施策のために増設する様な感じを受ける。利用者の利便性の向上を本当の意味で期待する。
空港周辺地域の発展的まちづくりを望む 16 件	ここまで都心に近い空港は他では無いのでは、空港を核とした観光モデル等をもっと考えるべきだ。それには空港周辺や空港内のホテル機能等の充実が必要。周辺町づくりができていない(都心に近いから仕方がないかもしれないが) 早期に着工して、さらに福岡が発展するように寄与して下さい。増設する滑走路サイドにもターミナルを造る等アクセス良くして、各空港周辺が発展するように町造りをして下さい。 国際ハブ空港としての役割充実が望まれます。空港周辺は外国からの人々に一番に記憶に残る場所なので、周辺の街づくりも緑豊かな整備が空港整備に伴い連動して行なわれると良い。 福岡空港内及び周辺にChina town、Korean townの創設。 空港中心のまちづくりに興味があります(期待しております)。 都心に近い利便性にこだわった空港として、都市高、地下鉄があり、商業・文化・交流・観光機能と高度なロジスティック機能等を集めた新しい街づくりとして積極的に活用すべき。そのための用地は青果市場の移転等も含めた周辺を取り込んだ都市計画的視点が必要。 将来的には単なる空港だけでなくその周辺にテーマパークや国内外からの旅行者に総合的な開発が大切 福岡空港のアクセスの良さ、利便性をそのまま～高め、広島～九州全域のハブ都市として、経済圏を形成することが出来ると思う。そのため、国際線の増便等をすすめるとともに、商業施設ふくめた空港都市づくりが必要。地下鉄等の終電延長等も必要。 駐車場の地下化や国際ターミナル移設等によって、より安全なランウェイ設計はできないか。都市高の老朽化(現場の2号線は鋼床版部を中心にひびわれが多い気がする)をふまえて、都市計画を含めて見直しても良いのではないかと。 周辺まちづくりの具体的な計画案をしるして欲しい。 福岡空港への整備は確実でしょうが、福岡空港周辺地域の環境整備道路等の整備は何も対策・対処はない状態を感じる。特に地域のまちづくりは役員をしているものとして打つ手が無い状態。 滑走路増設と空港ビルセットバックが計画されているが、空港ビルが空港東側県道一杯に移設されると、県道の渋滞は必ず発生する恐れがある。都市計画の見直しを含めて、空港周辺道路の抜本的な計画を望む。 市営地下鉄の空港線の延伸や幹線道路の整備も一考する必要がある地域活性化にもつながる。 「福岡空港」という単体としてだけでなく、地域の公共施設的な町づくりの一環としてとらえていってはどうか。例えば空港周辺と地方の発達と取り組み方。花をいっぱいにするなど。 ・騒音で空になっている土地活用をもっと一般にも広めて欲しい。 空港付近に遊べる施設を作って欲しい。 ・都心にある空港として、絶対的な利便性の向上と共に、騒音・渋滞などの悪影響や周辺のまちづくりとの調和
安全な空港を望む 54 件	安全対策と周辺の環境保全に対する計画を地元の住民と一緒に考えてほしい。 私は空港近くで働いている者ですが、騒音や安全性がとても気になります。日本一便利な空港と言われる誇らしさのようなものはございますが、その変わりに危険も抱えているように思います。周辺住民などが、安心して生活できる空港にしてほしいと思います。 航空安全の計画内容について 飛行機の順番待ちがすごくて(離陸の)事故になりそう。 全国一便利な空港かもしれないが、周り特に春日原付近の着陸経路に当たる地域の人の犠牲を忘れてはならないと思う。うちの上でもうさいたいと思うのに。特に冬は北風が多いので着陸時の事故は大災害がおきる可能性大。 安全性、地域経済への波及効果 恵まれた利便性を維持し安全性と需要確保 増設後の事故の発生が考えられる。安全性の確保は必須項目と考える。今のままの機能(増設後も)で全く問題なし 旅慣れない人やお年寄り、障害者(精神・事故)、妊婦さん、福岡空港初めての方 ①飛行機の安全性は当たり前のこと ②騒音は夜間早期朝気になる ③私が元救急救命士として外国の人(寝たきり)を福岡空港に受け入れた時やテロ等、他の問題 あまり周辺を緑化するとバードストライク等の問題があるかもしれないが、騒音や環境への十分な配慮を住民の方々にすべき。事故の場合の対応を考えて、医療や関連職種との連携体制、訓練とネットワークが必要 安全第一に頑張ってください。 平行滑走路による事故防止の対策を取って欲しい。 福岡空港はまず他県空港より情報収集を。福岡県内の観光地及び大分県・熊本県・東南アジア関連から来福する観光客が過熱しますので航空機の事故などない様にお願ひ致します。 福岡空港は便利で使いやすい。でもそれは近隣の方々の危険の上になりたっているの、アセスメントなどを含めてトラブルのないようにして欲しい。 安全第一 ぜひ早急に増設して下さい。この間レストランで空港の様子を見ていたら、5分おき位に降りてきますのでとても危険です。PIレポート見てます増設が必要です。増設案に賛成です。

意見分類	寄せられたご意見
	市街地が近くて便利な空港は引き続き欲しいが、それだけより安全と騒音に対する対策が必要だと思います。早朝及び深夜も発着出来る「24時間体制空港」の計画はどうなったのでしょうか・ 現在もですが、離発着時の安全性が一番心配です。 利用者の願いは安全で早くだと思ふ。それを目指すとともにわかりやすい施設にしてもらいたい。搭乗検査口を広くしたりして欲しい。 空港周辺の土地(安全・騒音対策)の有効活用で整備負担の縮減を 日本の西の玄関での国際線を立派なものにして欲しいと思います。時間はかかっても安全な空港に建設を願います。 安全性・過密化(離着陸が多くなっている)・需要度。以上三点を現実的にクリアできるかどうか。 福岡空港は都心に近く、とても便利です。安全性の確保には特に力を入れて下さい。 天神に近い言う事は無い。100%安全であればなおさら良い。 安全性、利便性を追求した形が第一と考えます。私達が望むのはこの二つです。 何と言っても福岡空港は全国一の利便性が売り物である。そして、安全性の確保、航空機騒音などの影響をクリアすれば、滑走路増設案に賛成です。 安全対策。事故がないようにはもちろんですが、事故があった場合についても、地域住民にうごき方・逃げ方などをつたえてほしい。 ・安全最優先 ・世界一安全で便利な空港にして欲しい。 新空港と引きかえに、新たな地域発展はなく、過密な場所の「利便性」を選択している。今後は世界一便利で世界一「安全」な空港を目標に、数値を示しながら計画運営願いたい。 空港の移設、新設などは必要ないと思います。成田、名古屋、関西のようになるのは目に見えてます。いらないお金を使うより、今の福岡空港の安全対策や設備などに利用して下さい。 国際線を別に設ける事(安全確保の為)。 駐車場の地下化や国際ターミナル移設等によって、より安全なランウェイ設計はできないか。都市高の老朽化(現場の2号線は鋼床版部を中心にひびわれが多い気がする)をふまえて、都市計画を含めて見直しても良いのではないか。 飛行機を利用するのはほとんど急ぐときです。便利のよい現在の空港はありがたいです。ただ、街の中にあるので、航空機の運航の安全面だけは充分すぎる程、気をつけてください。 安全運行(発着時)に支障が無い設計をして欲しい。 安全、騒音対策がきちんととられるなら、福岡空港には利便性の追求をしていただきたい。今より不便になるのは考えられない。 安全な空港運用を確保しつつ、早期に能力を上げて下さい。 ・安全性、利便性の向上を前提とした事業費の節減に努めて欲しい。 空港とその周辺地域への安全を第一にして欲しい。その上で屋内駐車場の増設 移動防災(消防車)から一部固定防災の検討。初期防災として事故が発生した場合、あらかじめ設定する固定消火栓から遠隔消火栓等の設定検討。 今後の日本経済の伸びを考慮すると周辺のアジア地域との連携しかないと思います。諸外国にもわかりやすい表示や使用方法が必要だと思います。又安全には配慮が欲しい。 都市型空港ならではの利便性と安全性 街に近いのでとにかく安全面に注意してほしい。 新空港を作る必要はないと思いますが、現福岡空港で滑走路増設案には賛成です。しかし①安全、②騒音の影響解消に力を入れて欲しい。 航空機の運航の安全をこれからも守り続けて下さい。 安全な運航 安全対策として二重・三重のフェイルセーフ機能を装備し、安全性で「国内第一位」を目指して欲しい。 ・集中豪雨に対する空港機能の確保 航空機離着陸時の事故のない様に、設計には、いろんな場合を考え進めてほしい。旅客機以外自衛隊の輸送ヘリの飛行ルートが自宅の真上を通過する。変更してほしい。 狭いエリアでの増設のため、安全性に注意して欲しい。 現在の利便性は(都心に近い)を考えれば、空港の拡張は必須であると思います。安全性の確保が前提ですが・・。 福岡空港は市街地の中にあるととても便利かつ、とても恐い空港といえる。よって、何か1つの滑走路に障害が生じた時に、もう1つの滑走路も全天候に使えるようにしてもらいたい。このために、200m間隔でも問題ない精密誘導の開通迄に間に合うように開発要望したい。 増設には無理がある。事故が心配です。 安全第一
周辺地域への配慮を望む 80 件	安全対策と周辺の環境保全に対する計画を地元の住民と一緒に考えてほしい。 私は空港近くで働いている者ですが、騒音や安全性がとても気になります。日本一便利な空港と言われる誇らしさのようなものはございますが、その変わりに危険も抱えているように思います。周辺住民などが、安心して生活できる空港にしてほしいと思います。 西の玄関口として発展することを望みますが、利害関係ありで拡張の難しさもわかります。唯云えることは便利の良さでは最高です。せつかくの地下鉄を生かしてください。北九州もありますから、パンクする程の肥大化の必要はありません。春日地区に住んでいた頃の騒音はたまらない程でした。 自然環境に配慮した空港 地域住民が納得いくような、運行形態

意見分類	寄せられたご意見
	全国一便利な空港かもしれないが、周り特に春日原付近の着陸経路に当たる地域の人々の犠牲を忘れてはならないと思う。うちの上でもうるさいと思うのに。特に冬は北風が多いので着陸時の事故は大災害がおきる可能性大。 国・市いずれも苦しい経済情勢下で新規空港建設は断念すべきと考えます。増設を含めて周辺環境に配慮してはと思います。 御笠川に近いので昔から音に悩まされていますから、ルートが変わったらとか海側へ移動するなど。二重サッシにして欲しい。 個人思考としてメリットデメリットの比較 利用するメリット < デメリット 年間利用状況 : 1～2回 騒音 : 日に数10回 航空機による騒音の軽減をお願いします。 ハイブリッドの色々な機材を開発利用し、騒音、環境に配慮する。 騒音などは沖縄の問題に比べて良しとしなければ、しかしある程度は対策しなければ。 利便性は向上するでしょうが、ほとんど利用しない私にとっては騒音が一番の悩みです。 騒音拡大にならない様にして頂きたい。 旅慣れない人やお年寄り、障害者(精神・事故)、妊婦さん、福岡空港初めての方 ①飛行機の安全性は当たり前のこと ②騒音は夜間早朝気になる ③私が元救急救命士として外国の人(寝たきり)を福岡空港に受け入れた時やテロ等、他の問題 あまり周辺を緑化するとバードストライク等の問題があるかもしれないが、騒音や環境への十分な配慮を住民の方々にすべき。事故の場合の対応を考えて、医療や関連職種との連携体制、訓練とネットワークが必要 国際中小型機の活用を積極的に。 騒音測定による、しかるべき補償をするか又は騒音軽減対策を考えて欲しい。 日本で一番の良いアクセス、九州のハブ空港を作るなら一日も早い建設をお願いします。最新航空機はFANが大きくなり騒音はかなり改善しているはず。運用の見直し、24時間化の検討も必要では？今使っているRWもかなりデコボコ、メンテナンスの意味でもRWもう一本必要です。 市街地が近くて便利な空港は引き続き欲しいが、それだけより安全と騒音に対する対策が必要だと思います。早朝及び深夜も発着出来る「24時間体制空港」の計画はどうなったのでしょうか・ 騒音軽減を望みます。今でもうるさいです。 騒音の保障は増設に伴ない変更はあるのでしょうか。 空港周辺の土地(安全・騒音対策)の有効活用で整備負担の軽減を 東区箱崎ふ頭のマンション10Fに住んでいますが、飛行機の騒音に悩まされています。どうにかならないのでしょうか？TVも電話も聞こえなくなります。 月間周辺整備対策のため、ほとんどの家々が移転致しました。そのために、東側一種よりわずかに離れているために、一軒家のように、保安、治安が悪くなりました。再度確認し検討して頂きたいと願います。またヘリコプターが東側に移る予定で騒音も激しくなるのではないのでしょうか。 空港周辺居住地は騒音で、昼間はテレビ、病人等、朝晩は眠れない。 何と言っても福岡空港は全国一の利便性が売り物である。そして、安全性の確保、航空機騒音などの影響をクリアすれば、滑走路増設案に賛成です。 特に福岡APは空港周辺の配慮(特に福岡は騒音がこもりやすいように思うので)が大切。この為離発着の飛行機の騒音規制を他より厳しくする必要あり 空港によって分断されている席田・月隈地区には特段の配慮をお願いいたします。 九州では大都市であるので今の規模では小さすぎるかなとは思いますが。ただ、住民の方々の生活に支障のないよう御配慮頂き、着工、維持して頂けたらと思います。 私は騒音に大変迷惑して居ます。騒音測定は20年以上も前に春日原よりも遠い春日市泉と春日野を測定した記録があるだけで、1度もこの地区は測定されたことがないようです。季節によっては、とつてもひどいです。測定して下さい。 とにかく静かに飛んでもらいたい。いつも規定外の所で旋回をし、迷惑している。 都市部に立地している利点をキープするためにも、現在以上の騒音、排気ガスを増加させない事が重要と考えます。機材の適正化が図られれば、現状の滑走路一本でも十分に機能すると考えています。 安全、騒音対策がきちんととられるなら、福岡空港には利便性の追求をしていただきたい。今より不便になるのは考えられない。 増設滑走路を出発専用と計画されているようだが、そうなると西側に位置する住民は、増々騒音で苦しめられる。よって現滑走路を出発専用とすることを要望する。 増設滑走路を出発専用となると、西側住民は増々騒音で苦痛な思いをします。これ以上は我慢できません。増設滑走路を着陸専用にして下さい。騒音高い航空機は、福岡空港をしようしないようにして下さい。 直接関係はないけれど、悩みは一つ。近くに2級水準点があり標高38,478メートルとあり、更に我が家は1,000メートル以上高い。着陸地時、天候にもよるがテレビの音が窓を閉めていても全く聞き取れない時がある。なんとか解決な方法はないものではないでしょうか。次善の策としてでも結構ですがお願いします。 離発着時の騒音の軽減 春日市在住だが、騒音が非常に気になる。 町形の空港整備として期待している。航空機による時短、利便性を考えるべき。郊外にして、時短等考えられる事はない。経済的には、現位置をキープ。但し環境には十分配慮も必要である。 騒音が増大すると思う。電波関係が一番心配している。事故も増加すると思う。 今住んでいる所は、航空機の騒音がやかましくて困っています。これ以上騒音の回数が多くなると非常にこまります。増設には絶対反対です。 周辺市街地住民と共存するため、低騒音機を優先して飛ばす。

意見分類	寄せられたご意見
	大野城市筒井に戸建購入。飛行機の騒音にびっくりにしています。滑走路増設による増便や飛行時間帯の拡張など、日ごろ生活しているものにとっては、迷惑がふえるのではと、とても心配しています。利便性や経済性と同じように空港周辺での生活者の暮らしをもっと考えて下さい。福岡のように住宅地や商業地にこれほど近い空港は他にはあまりないように思います。今以上の拡張は無用かと思います。 利便性については望ましいことですが、近隣に住んでいるものとして騒音が一番気になります。防音対策をしっかりと願います。 増便されたときの、騒音増加対策を大野城市内南部地域や太宰府市の西部地域まで拡張してほしい。現状でも、着陸・離陸時の騒音対策がされていないのに、増設→増便となれば必ず対策をすべきである。 九州最大の都市である点の重視から、九州周辺の地方都市を含む機能性・利便性と空港周辺の住民環境との融和を図ってほしい。 航空機騒音がひどい。 騒音との関係で、夜間飛行が制限されており、便数が増やされないとされるため、周辺住居の防音対策を徹底して、効果的な増便を希望する。 都心に近く、都市高速道路、地下鉄利用など大変便利です。しかし近隣地区では、騒音はやはり厳しい状況に変わりありません。例えばテレビの音声はリモコンでコントロールしながら視聴するなど不便を感じています。 国交省に連絡したら、フェンス内側は空港事務所の所轄なのでそちらに連絡するように云われた。二又瀬沿いの百年通り側フェンス越しに、木の枝や草が生い茂り、道路の幅半分にしてしまっ、自転車やすれ違う事が元々出来たはずの道路が、危険な状態になっている。早く伐採して欲しい。 航空機の爆音が大きくて困る。もう少し小さくならないものかと思う。 ・住民の協力度向上が必要（保護、支援策の向上） ・騒音も日々の事で地デジ対応となれば軽減されるだろう。 騒音等もあり滑走路が増設されると被害甚大、ストレスが増加する。 自分の住んでいる地区は東区なので、空港移設より第2滑走路には賛成です。しかしながら、地域住民の騒音、交通機関の混雑等充分話し合いながらお願いいたします。 ・都心にある空港として、絶対的な利便性の向上と共に、騒音・渋滞などの悪影響や周辺のまちづくりとの調和 新空港を作る必要はないと思いますが、現福岡空港で滑走路増設案には賛成です。しかし①安全、②騒音の影響解消に力を入れて欲しい。 2500メートル、滑走路高さが2メートルとなれば防波堤の役目をすれば、御笠川へ流れていたのが宇美川と流れてくる事もある。 【意見2】 滑走路増設や各基地の移設等に伴い発生する騒音問題（夜間及び早朝の出勤）についての対応は、どのようになっているのか。 離着陸時の騒音対策として、サイレント機能を装備した航空機の着陸費用を軽減する。 今回の滑走路の増設は必要なし、将来のため海上の新空港を計画すべきである。現在の航空機騒音は心身ともに疲れる。次のことを守ってもらいたい。 ・運行時間を8時～20時とする ・筥松小地区に騒音測定機を設置する ・同地区の航路直下に防音完備集会所を設置する。 ・同地小学校地区全域を第3種区域にする ・同地区内の住宅の二重窓、冷房費補助をする 私達の筥松1丁目全部買上に入っています。でも私の所4組10軒ほど入っていません。風の吹き方で家の騒音は強いのです。低空機が家の前の上を飛んでいます。 騒音のために空港運用時間、利用時間を縮小 24時間を8時～21時まで。早期 夜の便も騒音が少ない機種の使用。22時以降の着陸は絶対に許可しないように。航路直下の筥松校区全域を第3種区域に。 筥松町全部買上に入っていますのに、4組だけ入っていません。（前の田）今アパートですが、買上に入って騒音は同じです。一回家まで来て計って下さい。今は責める気はありませんが、将来孫達が転居を考えた時の事もありますのでお願いします。10時以降は飛ばないように宜しく。窓を開けているとテレビなど聞こえません。 ・騒音だけでなく環境への配慮と保全 発着時及び飛行経路の騒音の増幅に伴う住民の苦痛に対する対策がなされていない。 騒音の調査を定期的に行い開示して欲しい。（健康被害等）騒音により空地の有効活用し（引越したくても出来ない人もいるので空地による過疎化安全性の心配等） ・環境アセスメントによる定期的な数値の開示を多くする。 現在私の住んでいる1丁目は殆ど騒音地域である。もし上地（住居）を売却すれば、大阪航空局に対し、税法上の特定があると聞いているが、私の住居の所の4軒等のみ除外されている。該当するようにして欲しい。 空港が市街地にある以上は、ある程度の事（騒音等）は仕方がないのではないかな。 航空機騒音が生活のストレスとなっている。これ以上に騒音が増えないように、個人的に生活の環境重視して欲しいです。 時間外の運行、時々今にも落ちて来るかの様なすごい音がする。眠っていてもびっくりに目が覚める。 騒音が気になる時があります。増設により便数も増え騒音がひどくなるのは嫌です。 1.社領2・3丁目は土地買上の為、空地ばかりです。将来は全部買上げて緑地化ですか？（今のままですと社領町内会として運営出来ません） 2.空地を明るくして下さい。町内では100本の該当を設置、町費は入らなく、経費（出費）です。 3.現在買上げ地ら緑地化として不等を植えています、森になって見通しが悪く歩くのに危険です。植え物として芝か短い草花にして下さい。 返事を下さい。

意見分類	寄せられたご意見
	1.騒音の制御 2.定期的に騒音測定 3.測定地点の公示、結果の公表 平成18年3月にNHK受信障害補助事業の見直しがされ、私が住んでいる所は対象外になりました。4月異議を申し立てたところエンジンの改善等により騒音は低くおさえているとの回答でしたが、飛行機騒音は以前とほとんど変わっていません。今回、説明がありましたように、増設にともなう騒音が増えることは明かです。騒音障害を受ける住民にも何らかの形で利益還元をすべきではないかと思ひます。 風向きのよいその日の離着陸の航行が(6階自宅マンション)上空を飛びます。日曜日8時～10時は爆音が高く、テレビの音声が聞こえない状態が続いています。 周辺住民は、長い間騒音、排気ガス(CO2)振動に我慢に辛抱して生活をしております。周辺住民が雄一飛行場に関われるのは、第一種から第三種区域の線引きだけです。周辺住民が安全で安心して生活出来るように、線引きの範囲を広げて頂きたい。 地域の損失(不利益)の補償 騒音の影響の見直し
3. アクセス利便性向上への期待	現在の位置での増設を望む 106 件 日本でも有数のアクセスの良さを誇る福岡空港ですから、それを損なわないで離発着回数を増やすためには滑走路の増設、ターミナル設備の拡充が重要であると思ひます。極端なことを言えば、現在の国際線側にターミナルを全て移し、駐車場も潰して、滑走路をもう2本増設して3本併設もありかと思ひます。当然、地下鉄の駅は移動しますが、それを大宰府まで延伸するのもありかと思ひます。 福岡空港は便利よさが一番、この場所増設計画を進めてください。 西の玄関口として発展することを望みますが、利害関係ありで拡張の難しさもわかります。唯云えることは便利の良さでは最高です。せつかくの地下鉄を生かしてください。北九州もありますから、パンクする程の肥大化の必要はありません。春日地区に住んでいた頃の騒音はたまらない程でした。 現在の交通アクセス利便性と今後とも保ってほしい。 福岡空港は世界的にみても、都心より数分でアクセス可能な便利空港です。この利便性を保ったまま発着便を増やすことが出来る増設案には大賛成です。あとは地下鉄が国際線ターミナルに伸びれば、アジアのハブ空港としても大きな位置を占めることが出来ると思ひます。 街から近い空港としてぜひこの地で増設して欲しい。他の県の空港の様に、街から遠い所に空港をつくってもダメ、ただの土木仕事になる。 国・市いづれも苦しい経済情勢下で新規空港建設は断念すべきと思ひます。増設を含めて周辺の環境に配慮してはと思ひます。 最大のメリットは空港と市内のアクセスがよいこと。この利点を最大に生かした空港施設の設計と運営が重要。例えば①地下鉄入り口をもっと増やすとか②第1～第3までの移動をスムーズに出来るようにするとか 一番の魅力は地下鉄に直結している点です。これは福岡の特権です。 場所がとても便利なので増設案になりとても良かったです。アジア以外の新規路線(ヨーロッパ)が開通するとうれしい。成田、関空、セントレアへの便が増えることを望む。 一時期、津屋崎沖への移転という話がありましたが、現在の場所での交通アクセスの良さが福岡空港の一番のメリットです。増設を希望します。また就航便の行き先が複数あると大変嬉しく、利用頻度も高まると思ひます。 都心へのアクセス、世界一という最大・最高のメリットをこの後も持続的に確保していけるような、空港の機能・構造上の整備をしていただけることを願っています。 現空港は福岡市内からも県内県外からのアクセスがとても良く、そのため利用者も多いのだと思ひます。今の機能を損なわぬよう、増設工事等が行なわれ、ますます便利で快適な空港になることを期待しています。 これほど便利な空港はありませんので、充実した運航ができるように応援していきたいと思ひます。 他空港より利便性が良く、現状、特に不満や要望等はない。(地下鉄乗り入れ、市内に近い等) 一時海の方への移転案など耳にして心配していました。市内からのアクセスの利便性は現在の位置が良いと思ひます。なるべく同じフロアでチェックインから搭乗まで出来ると便利だと思ひます。 現在の空港を拡張することは難しいと思うが、立地条件は申し分なく九州地区のハブとして機能している。各エアラインの機材のダウンサイジング化も進んでいるので、2500メートルRWでも運用には問題ないので増設を望む。 交通の便が良く、存続してほしい。 全国で最も有数な中心部へ近いAP。絶対他地域への移転は反対。 新空港建設は絶対に止めて下さい。 身の丈にあった機能に基本をおくべし 空港から都心へのアクセスの良さが集客性につながっていると考えられ、現在の立地以外に新設する場合にはコスト増に加え、集客力に不確実性が伴うと思う。国際ネットワーク化については北九州空港をハブにすれば良いだろう。 アジアの窓口として、増設を望む。大変便利のよい空港なので移設は望まない。 市街地へのアクセスの良さは他空港にはない良い点で、キープされる事を切望します。 「日本一(世界一)便利な空港」と言われる現空港を「市民・県民の自慢」と言い続けることが出来る様、その期待に応えてほしい。 これまでのように街に近いことが大切、それで福岡はある程度繁栄していると思う。 それから上記の選択肢に「費用」がないことが信じられない。一般の者は費用以外に関心がないのではないか。それをあえて無視するのが信用できない。 新福岡空港を作るより、増設して機能を拡充して欲しい。また、佐賀、北九州空港との有機的な棲み分けを検討して欲しい(上記二空港に福岡空港の機能を分散、例えば国際線等、夜間)。 日本一便利な空港として今後も発展して欲しい。

意見分類	寄せられたご意見
	24時間空港。市内アクセスが非常に良いところ。
	福岡空港の最大の特徴は利便性である。この特徴を将来とも損なわないようにして欲しい。海上移転などは論外である。
	滑走路増設による利便性の向上に多いに期待しています。市街にも非常に便利なアクセスでもあり是非実現してほしいと思います。ただ現状でも搭乗ゲートで混雑し、それが原因で定時運行が極めて出来にくい状態です。施設ハード面の充実だけでなく、運用ソフト面を利用者の立場から検討していただきたいと思います。(ゲート数が少ないこと要因でしょうか)
	新空港はお金ももたないで、現空港拡張がベスト。または佐賀空港との連携、運動。
	これからも都市型空港として存続させて欲しい。
	天神に近い言う事は無い。100%安全であればなおさら良い。
	空港は一般的に利用する場合、時間がかかり(不便)大変ですが、福岡の場合は中央にあり色々な問題もあるが、少しでも配慮のうち進められることを希望します。
	利便性はそのままに、さらに充実させてほしい。現状、北からの進入が多く、南からの進入の際、Uターンするようですが、南側の設備を充実させると直接南から進入出来るようになれば、時短につながる。
	都心近接機能の維持
	この便利の良さは、どの県でも得られない。どうかここでずっとやってほしい。
	・2度と新空港を造るなどという案がでないように。
	県外の人から便が良いと言われるので、場所はそのまま変えないでほしい。
	・市中心部とのアクセスのよさを損なわないようにしてほしい。
	今の交通アクセスの良さを維持して欲しい。
	福岡の都心部に近いメリットを今後も持たして欲しい。空港からの短時間で移動出来るため、現空港を増設拡張して増便に設えて下さい。
	福岡空港は国内のどこの空港より空港から都心へのアクセスが良いことです。その点、現空港の滑走路増設の案に決まってよかったと思います。今後国際便が増えた場合にも、国内線は現空港で、国際線のみ北九州空港や佐賀空港で利用する等を考えたらいと思います。いずれにしてもこれ以上の新空港建設は不要と思います。
	福岡市近接の至便さは、大多数の市民も容認できる機能性を備えてることを充分認識しています。アクセス改善(空港東西交通)を加えた総合的な計画の展開を切望しています。※空港下に東西地下通路の建設(検討・研究)。
	国内いろんな空港の中で、福岡空港が一番便利(都心から最短など)と信じます。今のこの優利性を保ち、さらに福岡の発展へと生かして下さい、と望むのみです。
	国内トップの利便性を持つ空港ですから、移転や縮小案は不要だと思います。民間人の地主など多数居るようですが、更に便利になる事を願っています。
	1.子供達に・・・小さい頃から空への夢を持てるように、近くで目にするのはいいことだ(遠足の場所にもなる)。
	福岡空港は都市部に位置し、アクセスもよく便利です。滑走路の増設に期待してます。
	現在の立地的な利便性を失わず、それだけではなく魅力を兼ね備えて欲しい。駐車場は夏場暑すぎる。ターミナルビルについても1ビルへビルの中を通れるように。
	現状では非常に便利な空港であり、市街地中心より近いという利点は絶対に維持すべきであるが、売店・食事等の付帯的部分は特に増設の必要はないと考える。
	福岡空港は「待ち時間を楽しく過ごせる」という機能に欠けていると思います。しかし、西鉄福岡駅やJR博多駅から地下鉄1本で来れるというアクセス面は最高だと思います。将来的にもこの場所で空港事業を続けてもらいたいと思います。
	今の空港は交通の便も良いし、時間的にもとても良いので、他は考えられません。
	地下鉄乗継の利便性を活かして！
	飛行機を利用するのはほとんど急ぐときです。便利のよい現在の空港はありがたいです。ただ、街の中にあるので、航空機の運航の安全面だけは充分すぎる程、気をつけてください。
	福岡空港は都心に最近の空港であり、利便性は世界有数だと思いますので発展を望みます(海上への移転は反対)。
	現在国内何れの空港より利便性は優れている空港です。今後共、現在地拡充を図って顧客満足向上を期待。
	安全、騒音対策がきちんととられるなら、福岡空港には利便性の追求をしていただきたい。今より不便になるのは考えられない。
	既に利便性が非常に高い空港なので、より便利になる事は素晴らしいと思います。
	九州から海外旅行をする際には絶対必要な飛行場です。成田や関空は遠すぎて時間とお金の無駄。
	福岡空港の魅力は博多まで5分という利便性にあります。増設案の着実な進行を望みます。
	近さが最高です。日本で一番です。
	多分、国際線を含めて推定の通りにはいかない。増設は妥当である。一旦手狭な感はあるが我慢しよう。
	国際線ターミナルと地下鉄を直結させる。駅新設して歩く歩道を設置させる。
	日本一(否世界一?)の利便性を徹底活用。
	多いに賛成です。
	①年間の滑走路処理容量は、まだ余裕があるが、9～11時台のピーク時の増便のためにはサブ滑走路が必要である。
	②東側第一ターミナルビルの老朽化に伴いセットバックして建て替え、平行誘導路の二重化計画を急ぐべきだ。
	海外空港はダメ、増設案がよい。
	利用者として福岡空港の特徴(利便性)としては、交通アクセスの良さを常に感じているし、その声も多いのです。
	経済の観点からこの声を無視されない様にと切に願っています。国際線は現状を維持しつつ国内線での工夫、充実を望みます。
	町形の空港整備として期待している。航空機による時短、利便性を考えるべき。郊外にして、時短等考えられる事はない。経済的には、現位置をキープ。但し環境には十分配慮も必要である。
	・福岡市とのアクセスのよさを今後増進されるように望みます。先日天神の喫茶店でもう10年福岡に住んでいるという男性が「空港が同じ市内にあり中心街(天神)と15～20分で行けるのがいい」と話しているのを耳にしました。
	福岡都心部アクセス利便性の維持(現在地から移転しない)。
	・都心空港として今後も維持すること(移転は利便性が著しく損なわれるため、絶対反対)

意見分類	寄せられたご意見
	利便性の維持(アプローチ) 日本国内随一の市街中心地からのアクセス利便性の良さを最大限活用し、現在の場所で今後も機能拡張して行って欲しい。 ・中心部から近い利便性はとても魅力。失わないように！ ・到着ってすんごい歩くこと(最終便とか)多いのですが昔みたいにバスでターミナルの近いとこまで運んでもいいのでは？ 都心中心部にある空港としての利便性を維持して欲しい。福岡空港を利用するアドバンテージは、そこにある。(北九州空港等と比較して) 福岡空港は日本一便利な場所であり、いろいろ増設しても利便性だけは良くしてほしい。羽田は歩く距離が長いし、都心まで時間がかかりすぎる。福岡は近くて便利が最大のメリット。 ・交通アクセスに優れた空港でありその点は十分に生かしてほしい。 現在の空港の機能拡充。 空港移設反対なので、現空港の最大限活用。 新宮沖とか移設計画もあるようだが利便性等から現在の空港を維持する。 現在国内線(福岡ー羽田)を多く利用しています。(20年来ずっと)便数が多く、交通の便が良く大変満足しています。また時折、国際連(近国)を利用していますが、こちらもとても便利でありがたく思っています。益々の発展をお願いします。 増設滑走路は必須、福岡、北九州圏を控える、歴史的にも日本の4支柱の玄関口が、POOR過ぎる。海上空港は非効率、これは不要。空港アクセスも地下鉄の延伸等、関連整備も急ぐべし。 都心へのアクセス快適性、世界一を極める様な方向に進んでほしい。それが「福岡」の世界的に見た特徴であるから。 この問題は、大体理解した。少しずれるが新空港がしばらく話題に上ったが、例えば玄海などであれば、私は東京でも新幹線で行くでしょう。(現在は京都まで)、名古屋も新しくなって数年経つがやはり不便に、電車に変えます。空港を大きくして移して、右肩上がり旅客が増えると思うのは幻想である。新幹線の利便がよくなれば、なおさら。福岡は全国で一番便利である。これを生かすのが生き残る道羽田と同じではない。 世界一アクセス便利な空港、しかも都市に近いのに大事故がほとんどない。福岡空港をもっと活用すべき。 都市型空港ならではの利便性と安全性 福岡空港の都心からの近さという優位性は残しつつ、アジアの玄関としての役割を担える動きをして欲しい。 ・利便性のある空港として更なる充実強化を。 現在の場所が便利なのは大変良いことだが、周辺住民への迷惑は気の毒に思う。しかし出来るだけこの場所を確保して欲しい。福岡市とその周辺の発展は都心と空港が近いことが大であると思う。 日本で市街地に最も近い空港のメリットを生かし、更に空港ネットワークの充実も計って欲しい。 増設案に決定したことは英断だと思う。行きやすく使いやすい規模を保って運用努力をしてほしい。福岡空港の大きさが適切だと思う。 福岡空港が東区？の方へ移設されない様で良かったです。現在の場所でもより良い運航をしていただけたら嬉しいです。 自分の住んでいる地区は東区なので、空港移設より第2滑走路には賛成です。しかしながら、地域住民の騒音、交通機関の混雑等充分話し合いながらお願いいたします。 現空港は天神や博多駅から近いので「現空港における滑走路増設」がベスト。新空港は不要 新空港を作る必要はないと思いますが、現福岡空港で滑走路増設案には賛成です。しかし①安全、②騒音の影響解消に力を入れて欲しい。 世界一便利な空港であり続けて欲しい 福岡空港の利便性は国内でもビカイチです。周りの方々も、(北海道～九州まで)そう話されます。出張や旅行にもいいですね。是非この利便性をなくさず更に安全に便利に私達を運んで下さい。 全国で唯一、空港に乗り入れている地下鉄なので非常に便利です。このままこの福岡空港の回りも整備して国際線等の乗り入れが増える様この利便性を生かして欲しい。 市中心部から近いという利便性を維持して欲しい。 福岡空港は、日本全国においてもかなり交通の便が素晴らしいと他県から称賛されています。(地下鉄→天神博多駅へ数分で行ける)是非、なんとか今の現在地のままで問題解決へ向かっていただきたいと心から願っております。大変ですが、宜しくお願い致します。 今の空港はアクセスが便利なので、それを失うことなく空港機能の強化を進めてほしい。 現在の利便性は(都心に近い)を考えれば、空港の拡張は必須であると思います。安全性の確保が前提ですが・・。 将来に渡っても、都市圏に近い便利さを有効に生かし、九州の中核空港としての役割を担ってほしい。 福岡の位置的価値をアジアの中で優位的に活用する。 とにかく、都心に近い事を生かしてほしい。騒音などの問題もあるが、それを上回る経済効果を生み出せば、問題はないと思う。 利便性があるので、日帰り出張等に使っていた。これが益々良くなるならいい。第一から第三まで通路がつながってなくて、変更便があると大変。(エスカレータ歩く)などがあると年寄り等には便利(孫等むかいに行くとき)
国際線ターミナルへの地下鉄延伸を望む 43 件	現在の国際ターミナルに行くのに時間がかかる(バスに乗り継ぎ)ので、地下鉄の乗降をスムーズに行くようにして欲しい。 地下鉄の国際線ターミナルの延長 福岡空港は世界的にみても、都心より数分でアクセス可能な便利空港です。この利便性を保ったまま発着便を増やすことが出来る増設案には大賛成です。あとは地下鉄が国際線ターミナルに伸びれば、アジアのハブ空港としても大きな位置を占めることが出来ると思います。 地下鉄の国際線ターミナルへの延伸

意見分類	寄せられたご意見
	現空港を活用していくのであれば、地下鉄空港線を福岡空港駅(国内線ターミナル地下)から国際線ターミナルまで延長した方がいい。しかも、分岐ではなく現空港駅からそのまま。そうした方が外国人利用客にとっては『迷いにくく』国際線ターミナルにたどり着けるだろうから。今のターミナル間の連絡バスでは不便であり、特に外国人利用者にとっては「迷い」の要素の一つになっているだろうと思われる。 地下鉄の線路を付け替える場合は、東比恵→国際線→国内線(→国内線より東方面に延伸する場合)というルートにした方がいい。 とにかく、地下鉄のルートを分かりやすくすることが欠かせない考える。 国際線ターミナルをよく利用しますが、シャトルバスの乗り換えが面倒なので地下鉄の駅を設置して欲しい。 地下鉄を国際線まで延伸してほしい。 現在国際線にはバス運行中ですが、アジアの玄関口を目指す空港としては早急に国際線まで地下鉄を延ばすことが必要です。中国、韓国の空港に負けています。航空行政がもっとおこなっている様に思います。 国際線側に地下鉄駅が欲しい。 国内線の空港内の有料駐車場は空車が多いのに、料金が安いのは不思議？ 国際線と地下鉄のアクセスを良くして欲しい。 国際線への地下鉄のアクセス 羽田のように、地下鉄の国際線駅の新設があれば、利便性もあがる。 空港を利用しやすいように地下鉄の駅をふやしたり、駐車場を確保する必要があると思う。 地下鉄やバスなど公共施設が国内線にしかなく、国際線は不便。 国際線への地下鉄の乗り入れ 地下鉄延伸。中比恵公園先で分岐して国際線まで延長してはどうか。 ①駐車場の増設(国際線側・国内線側) ②連絡バスの安全ルートの確保 ③国際線側の地下鉄計画 地下鉄を国際線まで延長してほしい。 空港乗り入れの地下鉄を南方面、筑豊方面にも拡張してほしい。 地下鉄は出来ないのですか？ 地下鉄で国際線ターミナルに行けるようになること。 第1ターミナルと第2ターミナルの移動が不便(地下通路)。国際線ターミナル駅の新設。 ・国際線までの地下鉄の延長 ・地下鉄駅の増設(国内と国外) 国際ターミナルへの地下鉄の延伸 地下鉄を国際線まで延伸して利便性を高めるべき。 福岡市営地下鉄と国際線との接続について検討していただきたい。 国際線ターミナルと地下鉄を直結させる。駅新設して歩く歩道を設置させる。 日本一(否世界一?)の利便性を徹底活用。 国内・国際線ターミナルビルの連絡方法を改善して下さい。地下鉄を国際線ターミナルビルまで延伸して下さい。 ・国際線まで地下鉄を延伸して欲しい。 地下鉄を国際線まで延伸して欲しい (東比恵→福岡空港国内線→東平尾→国際線→東比恵・国内線) 国際線乗場にバス路線や地下鉄を設けて欲しい。 国際線にも地下鉄をつくるべきだ 地下鉄と連結していても便利ですが、国際線まで地下鉄の電車が行ってくれともっと助かります。 地下鉄を空港止まりではなく、空き地利用を検討し、国際ターミナルおよび東平尾まで延長させるべきと思う。 国際線ターミナルへの地下鉄の伸延は、不可欠なインフラであり、アウトレットモールの設置も増加するアジア系の観光客にとっては魅力的であろう。また、空港ターミナル内に温泉があれば、より差別化を図れるのではないかと。また、ハードの充実も結構だが、わが国の空港施設に最も欠けているのは、ソフトパワーではないかと思う。旅客と接する人間は、警察、税関、警備員を含めて全て最低でも基本的な英語をマスターすべきであり、また、観光案内所では、中国語、韓国語を含む8カ国語体制で望みたい。また免税店等空港施設の案内もわかりやすいインタラクティブによるガイドが必要であり、スマートフォン上でも使えるソフトをダウンロードできれば、より便利である。 地下鉄の新ターミナルへの延伸 ・国際線の近くに地下鉄1号線の駅 国際旅客ターミナルへの地下鉄の延長 現状では国際線ターミナルへの移動はバスだが、市の財政的余裕がない現状では難しいとしても、国際線ターミナルの近くに地下鉄の新駅があればいいと思う。 地下鉄の国際線側の延長を是非 ・国際線ターミナルまでの鉄道アクセス ・地下鉄を国際線まで延長し、アクセスを改善する。
国内線～国際線ターミナル間のアクセス改善を望む 64件	国内線と国際線を結ぶシャトルバスが遅すぎ→もっと早く走ること 国際線と国内線の間にトンネルを作ること(歩く歩道) 現在の空モールを拡大展開。 東平尾公園までの地下鉄延長。 西側及び東側ターミナルの連絡通路。 自動車用に東西幹線地下道路整備。

意見分類	寄せられたご意見
	国際と国内ターミナル間のバスが少ない。また、高齢化社会のなかで、大きな荷物をバスへ持ち上げるのも大変。なんとかならないか
	地下道路でターミナルをつないでほしい。
	国内線と国際線との連絡手段
	国際線までの移動が早くなると嬉しいです。(空港内リニアモーターカなど)
	市内中心部から近いという立地をもっと充分に活用して欲しい。
	国内←→国際線の乗り継ぎを便利にして国内外の中継機能を持たせて欲しい。
	国内線ターミナルと国際線ターミナルの移動利便の向上。滑走路地下通路またはトンネルでシャトルバス列車運行などを考えて欲しい。国際線ターミナルから直行でJR竹下駅、博多駅行きバスなど早くにJR乗換可能な手段を用意して欲しい。
	国内線ターミナルと国際線ターミナルへの連絡を地下道でつなぐとか、地下鉄とつなぐとかの対策をして望む。この間の移動にロスが大きい。
	①駐車場の増設(国際線側・国内線側)
	②連絡バスの安全ルートの確保
	③国際線側の地下鉄計画
	国内・国際線間の容易な連絡
	短時間無料駐車場
	国内線(地下鉄駅)と国際線ターミナルを結ぶ連絡路のバス運行以外の手段が考えられないか。
	国内線と国際線の連絡をバスから地下鉄に変えてほしい。今の空港線ではなく、点と点を結ぶ簡単な乗物。空港駅に横付けが最適。利便性をさらに高めるためにはぜひ検討してほしい。日本一の利便性を。
	国内線と国際線の乗り継ぎが、現状ではほとんど機能していない。ターミナルを隣接させるべき。もしくは、連結する交通手段を確保すべし。気が抜けたようなバス連絡では、国際空港の名がすたる。
	私は福岡空港があまり好きではありません。乗客も一般人も楽しめるもっと魅力ある空港を目指すべきです。ゆっくりとくつろいで発着時間待ちを過ごせたり、飛行機の発着が見れる空間。他にはない珍しい福岡空港ならではの美味な食べ物や土産物を提供するレストランや飲食店、売店、子供にも喜ばれる施設等を充実させたいかがでしょうか。又国内線と国際線をもっと短時間で結ぶ等、外国アジアからの来訪者に対するサービスの向上も必要と思います。本当は福岡空港を海上に移すなどして、ハブ空港化し24時間利用出来る空港にと思っていたのですが、今更遅いでしょう。他国に遅れをとったのは残念です。
	国際線→国内ターミナルへの移動が時間が掛かる。
	・東・西間の利便性の向上(バス以外の大量輸送機能の確立)
	・回遊性の向上と活用(地下街等で人が集り、多機能のターミナルとしてオフィス、ショッピング、娯楽性のある街作り)
	国内線から国際線へのスムーズな移動があればと思います。バスではせっかくの福岡空港の便利さが低減してしまいます。
	世界一利用しやすい空港だと思っています。ただ、国内線と国際線はシャトルバスを使わず地下通路(動く歩道)があれば良いと思います。大きな荷物を持つてのバスの乗り降りは大変ですので。
	国内、国際線の乗継ぎ等に利便性を望む。
	福岡市近接の至便さは、大多数の市民も容認できる機能性を備えていることを充分認識しています。アクセス改善(空港東西交通)を加えた総合的な計画の展開を切望しています。※空港下に東西地下通路の建設(検討・研究)。
	国際線ターミナルと国内線ターミナルの連絡手段の充実を希望します(七隈線を博多駅から国際線→国内線へと延伸、等)。
	全国的に希な都心との交通アクセスの良さ。大好きなFUKです。福岡空港発着の国際線は利用したことがないので、空港内の移動方法は未知知識だが、是非ともアジアの玄関口にふさわしいものにして欲しい(国内⇄国際ターミナル移動)。
	国内線と国際線の連絡バスはシャトル地下鉄に変えられないか(時間がかかりすぎる)。
	国内ターミナルと国際ターミナルを地下通路(動く歩道などで)で連結し、機能的にして欲しい・・・国際線ターミナルの地下鉄利用が可能になり、交通渋滞解消につながりエコ化出来る。
	将来的に国内線と国際線が地下で結ばれていれば便利だと思います。例えば地下鉄orコンペア？国内線、国際線利用を間違えたりした時、移動に時間が少なくて済む。
	国際線／国内線、国際線／博多駅間のアクセス改善、地下鉄延伸やバス運行再開、予想される問題、影響他、明確化
	国内線と国際線のアクセスを地下鉄等の乗り物にしてみっと大量輸送出来る乗物にしてほしい。
	国内線TAと国際線TA間の乗り継ぎについて。現在のバスよりさらに、利用しやすくなるように。又第二、第三ターミナルに比べて、第一ターミナルは老朽化しており、利用時に「さびしい」「せつない」感じになってしまう。もう少し明るい雰囲気にして欲しい。
	近隣空港としてアクセスの利便性を追求すべきです。「PIレポート」に欠けている点はこの点です。アクセス計画案を早急に発表して欲しい。自動車発着点、駐車場、駐車場から空港への移動施設、東西滑走路間の移動施設、JR線、西鉄、大牟田線など、在来線との接合、北九州空港、佐賀空港への連絡などまとめて欲しい。
	国内線と国際線の交通手段、地下通路で
	国内線と国際線の移動が不便であるため、この際増設と同時に解決していただきたい。
	国際線へのアクセスに公共交通が少なく国内線を中心にしている。地下鉄も国際線側がない、国内線より滑走路地下を横断して動く歩道式にやったらどうか。
	現在、国内線、国際線両ターミナル間は専用バスの移動のみとなっています。外国便が増え、国際化が進むと外国人の利用者も大幅増が見込めます。そこで両ターミナル間を単純で判りやすいエスカレータ(歩く歩道)や専用軌道による移動方法をこの際ぜひ検討して欲しい。もちろん我々日本人もおお助かりです。
	国内ターミナルと国際線ターミナルとのバス移動が不便。
	国内線ターミナルと国際線ターミナルの連絡路を現在のバスに代わって、空港線とは別の単独の地下鉄に変えてほしい。車両は一面で発着を多くし、現在の空港駅の横がいいと思う。車両も小型にして、トンネルの規模が小さくなり、経費も安く済むと思う。大変良い案なので早く実現を願います。
	国際線と国内線の移動の効率化(バス→地下鉄建設)
	国際空港として評価される機能、国際線と国内線は地下で歩ける等(歩く歩道)
	各ターミナル間の移動、利便性

意見分類	寄せられたご意見
	使い勝手の面で、不便です。海外便のターミナルにバスで行く。大きな荷物を持って。国内用の第二ターミナルの奥を使えば十分ではないか。今なら事業仕訳で、国際ターミナルは却下でしょう。海外に行ったとき、あるお客の少ない広々スペースはムダと思った。 国際線旅客ターミナルへの交通アクセスの利便強化(国内線と国際線間の軌道系輸送手段の導入) 国内・国際線ターミナルビルの連絡方法を改善して下さい。地下鉄を国際線ターミナルビルまで延伸して下さい。 国内線ターミナル地区から国際線ターミナル地区へのバスで(西鉄?)移動でなく、滑走路の下に地下道路を作ったらどうでしょうか!ベルトコンベアとか荷物用の車が通れるような。多くの意見を聞きますが、多分予算とかで受け入れられないでしょうが。一応書きます。 国際線ターミナルへのアクセス向上を期待しています。国際線を利用する旅客は大きなスーツケースを利用する場合が多く、現在の国内線から(地下鉄駅から)のバスは荷物の上げ下げ等が不便です。 現在のアクセスの利便性は残し、国内線と国際線までのアクセス向上を考えてほしい。国際線の直通便を増やし、九州の中核となる空港にして欲しい。 ・空港内での移動手段が現在よりも向上すれば、尚一層利用価値が出ると考える。(現在東(国内)西(国際)を結ぶのはバス一本) ・例えば、地下鉄の駅を新設し、現在の駅の西側(手前)に、「空港発出口」駅を設ける等 国内線ターミナル→国際線ターミナル間の無料シャトルバスについて。時間帯によっては乗客が多く、1回で乗車出来ず、次の便まで待たされる。その為に集合時間や、搭乗手続きに間に合わず不便です。乗客が多い時は、同時刻に第2便を出して吸収すべきです。 国際空港への乗換えが不便では?乗換えしたことないけれど、他の空港に比べて・・・。 東側・西側各施設への移動利便性の確保 国内線と国際線の連絡に不便を感じます。 国際線と国内線の乗り継ぎが不便。改善策(地下連絡電車(モノレール)の計画) 現在の空港は国内線と国際線ターミナルのアクセスが大変不便です。トンネルを掘るか、専用のシャトルバスの新設等を早急に実行して下さい。 国内線と国際線ロビー間のアクセスを、滑走路増設と合わせて再考することをお願いしたい。 国際線ターミナルと国内線間の移動方法の改善(バスだけでなく地下人道又は地下鉄延伸) ・滑走路下に国内線と国際線のターミナルをつなぐ通路を アジア航空圏のハブ空港としての機能向上。特に国内各空港から国際線への乗り換えの利便性向上。 国際線ターミナルと、国内線ターミナルの移動手段の検討 国内線と国際線のアクセス向上 国内線と国際線の乗り継ぎが不便(特に団体)地下鉄の延伸は無理なのでしょうか。 国際、国内線の二つのターミナル間の新交通システムが必要だ。 各ターミナル移動手段を地下鉄もしくは地下歩道等を検討して欲しい。 国内線ターミナル南端から、国際線ターミナル北端にかけて、二本の滑走路を直角に横切る地下道(2~4車線)を作って欲しい。 国内、国際線ターミナルの移動利便の向上があると良いと思います。地下鉄が繋がれば、国際線ターミナルから、博多天神へ渋滞なく移動でき、地域経済効果も向上し、使い勝手が向上したイメージになると思います。少し国際線ターミナルに行ってみようという気持ちに移しやすくなります。都心高速からバスで国際線ターミナルで降車し、地下鉄で2~3分で国内線ターミナルに移動出来れば、とても時間的、経済的に効率が良いと思います。 国際便と国内便のスムーズな乗り換え。
空港アクセス道路、空港へのバス路線等、空港アクセス向上を望む 76 件	交通ネットワークのリンクと機能強化 他地域との差別化と特色を何にするか明確なコンセプト 現在の空モールを拡大展開。 東平尾公園までの地下鉄延長。 西側及び東側ターミナルの連絡通路。 自動車用に東西幹線地下道路整備。 現状でもかなり満足しています。 一つだけあるとすれば空港から一般道への車の出入りを立体化してスムーズにして頂きたい。 もっと地下利用を進めるべきだと思います。施設にしても、周辺の交通網にしても利用価値はあると思います。 離発着に合わせて、県外に向けてバスの発着の増便(バス停は地下にもうける) 国際空港としての役割の拡大を。 空港と福岡都市高速の直結。コストは決して安価ではないが、次世代に渡す社会資本として不可欠。 国内線と国際線のターミナルが離れていることと。九州号が国際線の方にしか停車しないことなど利便性の向上はまだ若干検討することが大切だと思います。特に南区からのアクセスは若干不便です。 地元での交通アクセス向上、例えば大野城市や春日市全域(あるいは中心部のみでも可)からの直通バスの開設など。さらなる利便性の向上を是非検討して欲しい。 現在空港アクセスは西鉄電車と地下鉄を利用しておりますが、時間がかかり過ぎ又荷物を運ぶのに不便です。せっかく都市高速道路があるので福岡県南部方面からのアクセスが公共交通手段で直接出来る様に検討願いたい。 JRと連携して乗り継ぎを良くして欲しい。(+高速バス) 国内線ターミナルと国際線ターミナルの移動利便の向上。滑走路地下通路またはトンネルでシャトルバス列車運行などを考えて欲しい。国際線ターミナルから直行でJR竹下駅、博多駅行きバスなど早くにJR乗換可能な手段を用意して欲しい。 滑走路が増え、人の出入りが増えた時の交通アクセスが今のままで良いか、このレポートではわかりにくい。バス、地下鉄、駐車場などの整備も含めた計画が知りたい。

意見分類	寄せられたご意見
	空港出入口の交通渋滞緩和も同時に進めていただきたい。 飛行機からの乗り降り、利便性、又は空港から地方への移動を短時間に出来る、特にJRとの連携を考慮されます様に願います。 地下鉄やバスなど公共施設が国内線にしかなく、国際線は不便。 第3ターミナルの有効活用 空港南側からのアクセスの利便性の向上 国際空港としての機能強化の一環として周辺交通機関の充実、地下鉄の新宮線の相互乗り入れ等。 空港へのアクセス(道路)において渋滞が起こる。国際線へのアクセスと国内線のアクセスとをうまく混合させ分散させることで緩和して欲しい。 市内から荷物を持参する時間を短く(その反対もあり) 空港周辺に居住しています。地下鉄が連絡出来ればよい。 国内線の幹線および新幹線駅以外の地点とネット網充実 地方から空港迄のアクセスや空港内の駐車場から空港迄年寄が歩くのに遠すぎる。 都市高速と直結してほしい。 国内線ターミナルへのアクセスの改良 　　>大宰府方面からの都市高速を降りてからの渋滞の解消 鉄道アクセスの改善 　　>地下鉄延伸による西鉄線・JR鹿児島本線との連結強化 国内線に関しては要望がほぼ満たされている。国際線の拡充が課題か？現在の都心、市内との交通アクセスの良さを確保しつつ利便性が向上して欲しい。 新幹線が空港に直接停車する。オランダのスキポール型 筑肥線の複線化(西唐津まで) 地下鉄七隈線の乗り継ぎが不便なため、早く博多駅まで延長して欲しい。 第一～第三ターミナルの移動が不便→要解消 大野城、太宰府方面からのバスのアクセスが不便。 発着回数を多くし、アジアのハブ空港を目指してもらいたい。 (陸上交通のアクセスも) ・街中に近く便利な空港をアピールするには地域の交通が空港があることにより充実することが必要。 国際線ターミナルへの利便性 地下鉄、JR筑肥線 直通で空港地下に乗り入れているのは素晴らしい。しかし、地下鉄駅と空港ビルの歩行通行がせせこまし過ぎる。国際線ビルと離れておりアクセスが不便。空港ビル(国内外同所)、地下JR駅のアクセス利便性、歩行性をチューリッヒ空港の例など比較研究されたい。 街中にあるという利点を活かしてアクセスしやすい環境を整えて下さい。 都市高速を延長して空港の間近で下りれるようにしてもらいたい。熊本方面から直接下りれるようにして欲しい。 空港へ行く各道路の標示を明確にしてほしい。 国際線ターミナルへのアクセスが悪すぎる。 福岡空港に望む点。 　・九州各方面及び山口方面からのアクセスの向上。 　2.空港周辺からの車、公共交通便による利便性の向上 福岡空港のアクセスの良さ、利便性をそのまま～高め、広島～九州全域のハブ都市として、経済圏を形成することが出来ると思う。そのため、国際線の増便等をすすめるとともに、商業施設ふくめた空港都市づくりが必要。地下鉄等の終電延長等も必要。 ・道路増設のために一本地下道路を作る必要がある。 西鉄バスによる市内各方面へのアクセスの向上 地方中軸空港としてバスターミナル等の整備。 空港内の移動の機能性向上について、アクセス交通網、移動のための歩く歩道等 国際線／国内線、国際線／博多駅間のアクセス改善、地下鉄延伸やバス運行再開、予想される問題、影響他、明確化 近隣空港としてアクセスの利便性を追求すべきです。「PIレポート」に欠けている点はこの点です。アクセス計画案を早急に発表して欲しい。自動車発着点、駐車場、駐車場から空港への移動施設、東西滑走路間の移動施設、JR線、西鉄、大牟田線など 在来線との接合、北九州空港、佐賀空港への連絡などまとめて欲しい。 国際線へのアクセスに公共交通が少なく国内線を中心に行っている。地下鉄も国際線側がない、国内線より滑走路地下を横断して動く歩道式にやったらどうか。 利便性の維持・向上(アクセス) 国際線旅客ターミナルへの交通アクセスの利便強化(国内線と国際線間の軌道系輸送手段の導入) もう1本位、地下で横断出来る道路が欲しい。 国際線ターミナルへのアクセス向上を期待しています。国際線を利用する旅客は大きなスーツケースを利用する機会が多く、現在の国内線から(地下鉄駅から)のバスは荷物の上げ下げ等が不便です。 東南アジア、オーストラリアへの窓口の本数が増える。 　　便利な空港を目指すため、交通手段も整えて欲しい。 都市高速より空港も近いようで混雑する。空港まで直行出来る高速とPKの充実を望む。便利の裏返しはコストが問題となるがそれは価値観の度合いで魅力となり最終的にはコスト安となる。(費用対効果) 都市高速との接続強化。 空港の拡張により、国内線旅客ターミナルビルの改築や周辺道路の整備の方を先にしてほしい。第一ビルの改築か、第三ビルへの移転をするか、の方が先である。 国際線乗場にバス路線や地下鉄を設けて欲しい

意見分類	寄せられたご意見
	増設滑走路は必須、福岡、北九州圏を控える、歴史的にも日本の4主柱の玄関口が、POOR過ぎる。海上空港は非効率、これは不要。空港アクセスも地下鉄の延伸等、関連整備も急ぐべし。 空港迄のインフラを充実させてほしい。 今回の説明では、空港ビルのセットバックの話はほとんどなかったが、現在でも空港前の県道は渋滞が多い。県道側にビルが大幅に移設されると益々渋滞がひどくなる。車の多くは粕屋方面からが多い。交通渋滞を緩和するため、市営地下鉄空港線を博多の森競技施設を経て、志免方面へ延伸されたい。 西鉄大宰府駅への接続方法について ・バス(シャトル) 空港へのアクセスで、福岡県南部から向かうルートが、西鉄電車を使う以外あまり利便性が良くない。私は柳川市周辺に住んでいますが、観光地でもありますし、小型でもダイレクトに空港と行き来できるバスがあればと、いつも思います。 空港周辺の交通アクセスを都市計画と共に考えて欲しい。 ・他空港(北九州・佐賀)とのアクセス利便性の向上(こうすれば福岡空港の利用者も増えると思います。国際線への乗り換えがスムーズになると思います) 空港までのアクセスをスムーズにしてほしい 周辺道路網の渋滞緩和(かなり向上したが) 市内とのアクセス向上(国際線も) ・車で福岡空港に行くとしたでさえ、駐車場に入る道か、空港への道かわかりづらいので、分かり易くして欲しい。 ・迎送の2～3分の間、車の待つ場所などがあればよい。 ・国際空港も車で行くといわづら、又国際空港内の魅力がない。 空港周辺インフラ整備を推進し空港へのアクセスがさらに便利になるように願いたい。空港周辺特に月隈地区は博多内の他の地区に比べ、都市機能(社会的インフラを含む)が劣っていると思う。空港内もさることながら、周辺地域のインフラ整備にも考慮願いたい。 空港外周道路が両端に有りますが、中央地下道を将来作り交通の便を考えてはいかがでしょうか。 西鉄電車を延伸する等、地下鉄以外の交通手段を増やして欲しい。上下分離式の鉄道経営等手段は多くあるはずですが。 福岡空港から近郊への交通ネットワークの整備として、交通の核への機能アップをしてもらいたい。 国際線への利便性の確保(交通アクセス) 会社員としての空港はとても便利と感じています。国際線へのアクセスが少し不便と感じます。 ・空港までの利便性の確保 利用客の増加を見越したアクセス、特に駐車場の整備が必要。
4. ターミナル施設等の充実化の期待	駐車場、駐車スペースの充実化を望む 34 件 パーキングを大きくして利用料の値下げをして欲しい。 空港周辺の駐車場(民間経営)を公営にして、もう少し利用しやすくする。 駐車場の規模も同時に整備して欲しい ターミナル周辺の路上駐車(待合など)を全面廃止。 到着第2ターミナルの道路に面した歩道が狭く、通りづらい、並びに傾斜があり危ない。 国際線側に地下鉄駅が欲しい。 国内線の空港内の有料駐車場は空車が多いのに、料金が安いのは不思議？ 空港を利用しやすいように地下鉄の駅をふやしたり、駐車場を確保する必要があると思う。 空港前の駐車料が高い。駐車場を地下にして地上を有効活用しては。コスト削減に努めて欲しい。 駐車料金が高過ぎる。非常識！！ バスの停車スペースの確保、走行車線がふさがれている。道路拡張しても効果が薄い。 ①駐車場の増設(国際線側・国内線側) ②連絡バスの安全ルートの確保 ③国際線側の地下鉄計画 国内・国際線間の容易な連絡 短時間無料駐車場 1.第一ターミナルの整備も合わせて行ってほしい。老朽化が進んでいる。 2.全体的な駐車場の整備も合わせて行ってほしい。 3.ゾーニングと言う用語は一般人には分かりにくい。日本語で！ 空港への送り迎えで、1～2分程度駐車する場所の確保が難しい点、何か良い方法はなんでしょうか。 駐車場の料金を下げて、空港で遊べたり、空港にしかないお菓子を購入するのに利用しやすくしたらいいと思います。 自家用車の停車場も考慮下さい。 (空港)駐車場の利用料が高い。 国内・国外ターミナルの一本化及びターミナル統一化(ばらばら、発着所第一・第二・第三・国際)、駐車場の再計画・開発 ・関西空港、那覇空港みたいに、T・B上階を駐車場にすれば雨に濡れながら荷物の移動をしなくて良く、非常に利便性がある。 ・現国内線ターミナル(以後T・B)はそのまま利用するのですか？ ・現駐車場もそのままですか？ ※どうせ大工事をするのであればT・Bを移転(現駐車場の所に)して、駐車場とT・Bが直結出来れば、非常に便利。(第1T・B、第2T・B、第3T・Bにも室内で直結できるように) 長時間の駐車場の設置。24時間800～1000円程度で数日以上10日位の駐車出来ると更に便利となる。よろしく。 ・駐車場を増設し、料金を安くしてほしい。 現在の立地的な利便性を失わず、それだけではない魅力を兼ね備えて欲しい。駐車場は夏場暑すぎる。ターミナルビルについても1ビルへビルの中を通れるように。

意見分類	寄せられたご意見
	飛行機を見て楽しめる施設(関西空港のような)。お土産などの買い物コーナーの充実。駐車場、ホテルなどの利用しやすい環境設備。 近隣空港としてアクセスの利便性を追求すべきです。「PIレポート」に欠けている点はこの点です。アクセス計画案を早急に発表して欲しい。自動車発着点、駐車場、駐車場から空港への移動移設、東西滑走路間の移動施設、JR線、西鉄、大牟田線など、在来線との接合、北九州空港、佐賀空港への連絡などまとめて欲しい。 空港とその周辺地域への安全を第一にして欲しい。その上で屋内駐車場の増設 都市高速より空港も近いようで混雑する。空港まで直行出来る高速とPKの充実を望む。便利の裏返しはコストが問題となるがそれは価値観の度合いで魅力となり最終的にはコスト安となる。(費用対効果) 駐車場を多くして欲しい。 ターミナルのすぐそばに、バス用の駐車場を作ってほしい。遠すぎる。 土産物買いだけに寄る事もよくあるので、駐車場の割引サービスがあると、もっとひんぱんに行きたい。あと、駐輪場もあれば、(有料でも)タクシーを使わず利用できるかも。(近すぎるので、タクシーの運転者さんにいつも申し訳ないながら利用しています) ・駐車場の容量アップと環境機能を(利用者に対する)の向上 ・自動車交通(自動車、バス、タクシー)との接続性の向上 駐車場ビルが必要ではないかと思います。併せて同ビル～空港ターミナルビル連結の屋根付き歩道があったらいいですね。 空港としては駐車場が少ないように思います。あと送迎にきた車だったら、駐車代を取らないようにしたらいいように思います。駐車場まで空港を利用した人が歩く距離が長い気がします。足の悪い人とかが、あまり歩かなくても送迎車やタクシーに乗れるような空港にして欲しい。 駐車場が少ない(停める場所を探し回らなくては成らない) ・駐車場が狭い、混む、施設が暗い、天井が低い、まさに田舎の空港、外国から人が来ない。 利用客の増加を見越したアクセス、特に駐車場の整備が必要。
ターミナル施設の利便性向上を望む 150 件	国内線ターミナルが3つに分散されており、利便性が悪い。ターミナルの集約化、再構築を望む。 日本でも有数のアクセスの良さを誇る福岡空港ですから、それを損なわないで離発着回数を増やすためには滑走路の増設、ターミナル設備の拡充が重要であると思います。極端なことを言えば、現在の国際線側にターミナルを全て移し、駐車場も潰して、滑走路をもう2本増設して3本併設もありかと思っています。当然、地下鉄の駅は移動しますが、それを大宰府まで延伸するのもありかと思っています。 年配の方々に対してもっとわかりやすい空港にしてもらいたいです。(例 飛行機までの乗り方) もうちょっとトイレがあればいい。いつも個室が多い。あと売店の数が多い方がいい。みんな親切だから。他は無いです。 会員専用の増設を望む。 全日空、日本航空、スカイマーク、特にスカイマークの位置が離れすぎているので移動が不便。横同士にするとか向かい側にするなど考えてほしい。※羽田空港を見習ってほしい。 第一ターミナルと第二ターミナルが分離されているので使い勝手が悪い。 国内線ターミナルの不便を感じます。横に第一、第二、第三とあるのは不便だと思います。一つのビルにまとめて扇状に出来ませんか？ 保安検査後の搭乗口への移動が羽田などと比べ楽ですが、高齢者や誰にとってももっと楽になるような移動手段があるとよいと思います。20人程度が乗れるようなカート定期的に巡回させるとか。 国内線チェックインゲート増設又は新設による混雑緩和。 国内線第1ターミナルから第2ターミナルへの移動の短縮。 飛行機への乗り降りの通路分離化。 国内ターミナルの利便性が悪い。ターミナルが無駄に横長と歩行距離が異常に長く感じられる。 もっと地下利用を進めるべきだと思います。施設にしても、周辺の交通網にしても利用価値はあると思います。 現福岡空港は都市部に近く、非常に便利な空港だと思います。さらに保安検査場の「ジュウタイ」が緩和されれば最も良くなると思います。 案内板をわかりやすくしてほしい 地下鉄との動線が分かりにくい&表示も不適切と思う。 増設案は一時しのぎ、出来れば乗り継ぎの利便性を考えたターミナルの集約化。そのためにも将来を見据えた早期の計画検討を。ダブルトラッキング等も視野に入れ再考を。 手荷物検査(X-RAY)がいつも混んでいるので増設しないと。便数が増えても時間がかかり不便 最大のメリットは空港と市内のアクセスがよいこと。この利点を最大に生かした空港施設の設計と運営が重要。例えば①地下鉄入り口をもっと増やすとか②第1～第3までの移動をスムーズに出来るようにするとか 現在の福岡空港は非常に分り難く非常に使い難い。案内表示も分り難い。空港拡張も良いが早急に改善を求める。 圧迫感の感じられないロビー 公共交通機関である地下鉄からのアクセスが現状では狭く感じる。 ターミナル周辺の路上駐車(待合など)を全面廃止。 到着第2ターミナルの道路に面した歩道が狭く、通りづらい、並びに傾斜があり危ない。 福岡空港のさらなる発展のためには、国際線の拡充が必要不可欠と思う。そのためには乗り換え等の利便性のため国際線、国内線の発着ターミナル一本化が必要だと思う。 第一ターミナルと第二ターミナルの合併を希望します。 国内線の乗降の案内が少ない。1.2.3ターミナルの位置関係がわかりにくいので大きな表示板が欲しい。 検査場の待ち時間が長いので増設して欲しい。 JALから地下鉄までが遠い。

意見分類	寄せられたご意見
	旅慣れない人やお年寄り、障害者(精神・事故)、妊婦さん、福岡空港初めての方 ①飛行機の安全性は当たり前のこと ②騒音は夜間早朝気になる ③私が元救急救命士として外国の人(寝たきり)を福岡空港に受け入れた時やテロ等、他の問題 空港への市内からのアクセスはとて良いので空港内の移動についても、もっとよくなって欲しいと思う。 地下鉄からのターミナル案内を判りやすくして欲しい。第一、第二、第三ターミナルへの出口をそれぞれ作成して欲しい。空港内をウロウロ移動しなくて良いように。 現ターミナル間の移動が不便。第一、第三ターミナルから地下鉄まで不便。これらを解消して欲しい。 飛行機からの乗り降り、利便性、又は空港から地方への移動を短時間に出来る、特にJRとの連携を考慮されます様に願います。 第3ターミナルの有効活用 空港南側からのアクセスの利便性の向上 荷物を預けたときの回収が早くなって欲しい。 国内便で搭乗チェック入り口付近での長蛇の列の解消 一時海の方への移転案など耳にして心配していました。市内からのアクセスの利便性は現在の位置が良いと思います。なるべく同じフロアでチェックインから搭乗まで出来ると便利だと思います。 第一、第三ターミナルから地下鉄へのアクセスが悪い。 歩く歩道が少ないのでもっと増やして下さい。出発ロビー内の売店が少ない。又時間を使えるようなお店などがあればよい。 セキュリティチェックゾーンの増設による混雑緩和を進めて欲しい。 第一ターミナルと第二、第三ターミナルの連絡通路が無いのは不親切です。特に夏の暑い日は閉口する。 空港が広くわかりにくい(発着・到着を含めて)。例えば航空会社・出発・到着等によりターミナルを分ける等、わかり易くして下さい。 第2ターミナルへの地下鉄のアクセス。第1と第2間のターミナルアクセス。前記の利便性向上を！ 1.第一ターミナルの整備も合わせて行ってほしい。老朽化が進んでいる。 2.全体的な駐車場の整備も合わせて行ってほしい。 3.ゾーニングと言う用語は一般人には分かりにくい。日本語で！ ターミナル(1～3)で地下鉄は1ヶ所ですが、あと数ヶ所増やして欲しい。 地方から空港迄のアクセスや空港内の駐車場から空港迄年寄が歩くのに遠すぎる。 ターミナルビルの拡張 >ビルが細長く狭い。混雑時には利用しづらい。 国内線と国際線の乗り継ぎが、現状ではほとんど機能していない。ターミナルを隣接させるべき。もしくは、連結する交通手段を確保すべし。気が抜けたようなバス連絡では、国際空港の名がすたる。 空港内の駐車場に移動する間、屋根がないため降雨時に荷物を持って移動するのが大変です。 間に道路があるので大変かと思いますが屋根を設置して欲しい。(地下連絡通路でも構いません。) 乗降スポットの増設・身体検査場の増設 ターミナル間が離れすぎてわかりにくい。また滑走路が1本のため混雑して遅れることがある。おみやげゾーンが鹿児島空港や宮崎空港に比べて貧弱 空港内、保安検査場の混雑緩和 利用者の願いは安全で早くだと思ふ。それを目指すとともにわかりやすい施設にしてもらいたい。搭乗検査口を広くしたりして欲しい。 現在、FSZを使用する事が多く、空港からの移動が大変です。若い人しか使用しづらいと思います。歩く歩道など考え、現状を良くしないと増設しても不満が残ると思いますよ。 ターミナルが狭い(羽田並みに広くして欲しい)特に年末年始は大混雑する。 第一～第三ターミナルの移動が不便→要解消 大野城、太宰府方面からのバスのアクセスが不便。 セキュリティチェックゲートの増数(東京便など乗客数が多い便が重なるものすごく並ばないといけないから)。ただ、安全は確保してほしいので、チェックはしっかりとやってほしい。 セキュリティチェックの時間がかかりすぎる。内容もこまかい。羽田より時間がかかる。優先レーン等が欲しい。 第1ターミナルと第2ターミナルの移動が不便(地下通路)。国際線ターミナル駅の新設。 ターミナルの第1、第2の移動が不便。 旅客ターミナル内の施設の配置と規模を十分に検討し、スムーズに流れる動線をつくる。 福岡空港だけではないが、いつも思う事。早く搭乗手続を行った人の荷物が最後の方に出てくるのがとても不満です。 一階にも動く歩道が欲しい。 滑走路増設による利便性の向上に多いに期待しています。市街にも非常に便利なアクセスでもあり是非実現してほしいと思います。ただ現状でも搭乗ゲートで混雑し、それが原因で定時運行が極めて出来にくい状態です。施設ハード面の充実だけでなく、運用ソフト面を利用者の立場から検討していただきたいと思います。(ゲート数が少ないこと要因でしょうか) 空港ビルの利用について利便性を向上させる。 福岡空港の交通アクセス表示をもっとわかりやすくしてもらいたい。 ・国内線の搭乗待合スペースが狭い、搭乗検査場がピーク時少ない。 国内・国外ターミナルの一本化及びターミナル統一化(ばらばら、発着所第一・第二・第三・国際)、駐車場の再計画・開発 地下鉄、JR筑肥線 直通で空港地下に乗り入れているのは素晴らしい。しかし、地下鉄駅と空港ビルの歩行通行がせせこまし過ぎる。国際線ビルと離れておりアクセスが不便。空港ビル(国内外同所)、地下JR駅のアクセス利便性、歩行性をチューリッヒ空港の例など比較研究されたい。 国内線ターミナルは横長で移動線が長すぎる。航空機会社別等に2～3分割出来ないか。

意見分類	寄せられたご意見
	・関西空港、那覇空港みたいに、T・B上階を駐車場にすれば雨に濡れながら荷物の移動をしなくて良く、非常に利便性がある。 ・現国内線ターミナル(以後T・B)はそのまま利用するのですか？ ・現駐車場もそのままですか？ ※どうせ大工事をするのであればT・Bを移転(現駐車場の所に)して、駐車場とT・Bが直結出来れば、非常に便利。(第1T・B、第2T・B、第3T・Bにも室内で直結できるように) 到着側に動く歩道がないので設置していただけると便利。又、第一ターミナルから地下鉄が遠いのでこちらも動く歩道があると助かる。 1.空港内に於ける移動アクセスの拡充 国際線ターミナルの拡大、エプロンの増設による国際線ネットワークの拡大。西日本とアジアのグローバル化、ミニハブ空港化。 スターバックスやコンビニが入ったりしてとても良くなりました。あとは国内線ターミナルにQBハウスのようなものがあると忙しいサラリーマンにはありがたいと思います。 障害者にとって利便性がない。 ・待合室の改善(もっと広くしてほしい) 第1、第2ターミナルが連結されると、利便性は容易に向上すると思います。 ・国内線側の駐機場(東側エプロン)の数は将来を考えると不足している。限られた土地ではあるが更に増やさない限り、離着陸は出来ても駐機出来ない事態になる。現在、殆ど使われていない0番スポットの有効利用を考えるべきではないのか。 ・東側にある管理地区を南側統合し、将来的に第一旅客ターミナル建替え或いは改修時にターミナル面積を広げて旅客発着数増に対応すべきではないのか。 ・移設後の整備地区の一部をANK以外も夜間駐機などに使える様、検討すべき。国際線側のPBB(搭乗橋)は全て1つだけだが、大型機就航で乗降効率が悪い。一部は2つに増設すべき。 現在の国際線ターミナルが、地下鉄空港線からのアクセスが不便であることをふまえて、滑走路が複数になることに伴い、離着陸する航空機の動線交錯を避けるため、現在のターミナル機能の見直しを行うべきではないか。 第1と第2のアクセスが不便。いつも戻ってますから、エスカレーター作って下さい。 国内線ターミナルの建てかえが先では。送迎も大変ですし。 ターミナルビルが1、2、3にわかれ、細長くつながっている。JALで5番についた後けっこう長く歩く。出口までのキョリ短縮の工夫を！ 現在の立地的な利便性を失わず、それだけではない魅力を兼ね備えて欲しい。駐車場は夏場暑すぎる。ターミナルビルについても1ビルへビルの中を通れるように。 滑走路を歩いて機内へ向かう事をなくして欲しい。 国際便の朝の混雑回避対応。 地下鉄駅から第1ターミナルが遠い。動く歩道の設置を望む。 歩く距離を短縮していただけると助かります。特に宮崎便。 空港内の移動の機能性向上について、アクセス交通網、移動のための歩く歩道等 滑走路増設より誘導路増設を優先して欲しい。出発機と到着機の混雑でドアが閉まってから動きやしない。出発機が通行する誘導路と到着機が通行する誘導路を分けてスムーズな地上移動をさせないといくら滑走路を増やして発着枠が増えて更に混雑すれば良くなるどころか逆に定時運航に支障をきたすと思われる。あとはターミナル！特に保安検査場の混雑は何とかしてほしい！！週末や連休ともなると何分待たせればいいのか！第3ターミナルの有効活用を含めて考えてほしい。国内で最悪の空港だと思う。せっかく都心に最も近い立地条件の空港なのにその後飛行機に乗るまでが最悪な空港だ。各航空会社のせいではなく、県としても抜本的に福岡空港の対策を講じてもらいたい。 新しくなることで、利用する人が迷ったりしないようにしてほしいです。 近隣空港としてアクセスの利便性を追求すべきです。「PIレポート」に欠けている点はこの点です。アクセス計画案を早急に発表して欲しい。自動車発着点、駐車場、駐車場から空港への移動移設、東西滑走路間の移動施設、JR線、西鉄、大牟田線など在线との接合、北九州空港、佐賀空港への連絡などまとめて欲しい。 第一、第二ターミナルの統合(第一ターミナルのリニューアル)。 施設内部の整備(特にお手洗い設備)。羽田空港と比較するのは酷であるが、かなり劣る。 飛行機の増便による利便性の向上、空港内の移動のしやすさ、出発や到着までの時間のさらなる短縮 出発便が重なった時のX線保安検査に時間がかかりすぎる。千歳空港など比較すると全てがこじんまりしすぎてる。 第1ターミナルと第2、3ターミナル間のアクセスをもっと利便性が向上するようにしてほしい。 外に出ずに内部でアクセスできるように。 滑走路を歩いて飛行機に乗る事をしたくない。 国内線ターミナルが増築を重ねており、とても不便。この機会にターミナルの整備をしてほしい。 空港ターミナルの増設 滑走路はもちろんですが、空港ターミナル施設の充実を図ってほしいです。国際線の利便性を高めてほしい。 国内線のターミナルビルを古い物は壊して、もう少し便利にしていきたい。 ターミナルの充実、1・2・3を合体 駐車場のスムーズな案内方法(空港情報) 建物が古くて汚い感じがする。地方線はターミナルが分かれていて、狭いし不便。 到着してもなかなかゲートに入れない等改善して欲しい。 いつも利用していますが、国内線の第一、第二、第三ターミナルの利用区別がわかりにくい。地下鉄を降りて、第一ターミナルに行くのが大変不便です。 アジアの玄関口として、外国人に対応できる人材や表示などを充実してほしい。 各ターミナル間の移動、利便性 手荷物検査の場所を1ヶ所に集中させないで2ヶ所ほど作ってほしい。混雑が不便。

意見分類	寄せられたご意見
	・駐車場とターミナル間のアーケード(風雨対策) ・送迎デッキ・展望カウンター(飲物のみ)の充実。特に夜間離着陸の見学を可能とする。 ・無料ラウンジの設置(場所のみです。飲物等は有料)。 国内線のビルが1～3ターミナルありますが、地下鉄へのアクセス等わかり易くなりませんか。 今後の日本経済の伸びを考慮すると周辺のアジア地域との連携しかないと思います。諸外国人にもわかりやすい表示や使用方法が必要だと思います。又安全には配慮が欲しい。 国際線ビルの一部国内化 出発と到着のフロア分離(国際線の様に) 総合案内が真ん中、又は駐車場近くにある、すぐに自分がどこに行けば良いかすぐに分かり、捜さなくても良い様な所があれば良い。 国内線ターミナルが横に長く、検査場から出発口までの移動や乗換の移動がしやすいような設備を設けて欲しい。 ・中心部から近い利便性はとても魅力。失わないように！ ・到着ってすごい歩くこと(最終便とか)多いんですけど昔みたいにバスでターミナルの近いとこまで運んでもいいのでは？ 国内線ターミナルの機能の充実。今の第二、第三ターミナルでは狭すぎる。 ・現空港の引き続いての運用を続けるなら、国内線、国際線ターミナルの一体化など利便性向上は、最低でも図るべきではないのですか。 空港の拡張により、国内線旅客ターミナルビルの改築や周辺道路の整備の方を先にしてほしい。第一ビルの改築か、第三ビルへの移転をするか、の方が先である。 航空機利用者ストレスフリー(セキュリティチェックを確実にスムーズにする。少なくとも受託手荷物のチェックを他の空港(TYO.NRT.HNDなど)と同様のシステムに変えるなど) 手荷物検査場の拡張、スモークエリアの増設。 他県から最近来たので、なぜターミナルが3つに分かれているのか全く理解できない。機能分散で全く非効率である。始発を中心とする保安検査場の異常な混雑はご存知ですか？この改善が最大の課題です。出張のたびにヒヤヒヤします。これは増設より先の課題ですね。 国内線の第一と第二ターミナル間の動く歩道の設置 ＜施設計画＞待合スペースの充実 空港内の移動に時間がかかる事が不便。休日等は通路に長蛇の列が来ている事があり時間がかかり過ぎる。 便利なターミナルを整備してほしい 保安検査場での検査員教育の充実および迅速な対応等について。 ・第一ターミナルの一階(国内線)に、ソフトドリンクの自動販売機が欲しい。到着時刻まで売店を開けて欲しい。(個人的な意見です) 現在2つに分かれている国内線ターミナルの統合 出発の為に荷物検査をスムーズにして欲しいです。 第一ターミナルと、第二ターミナルの乗換え利便性の向上 地下鉄駅から国内線第1ターミナルへの連絡通路に動く歩道を設置した方がよいと思われる。 (屋外につき対候性や維持管理面を十分考慮する必要があるが) 滑走路の増設はもちろんだが、それ以前に、エプロン・ターミナルの増強が不可欠。上海虹桥空港でも、滑走路だけを増設するのではなく、エプロン・ターミナルを大幅に増強している。 ○国内線旅客地区の改良。 現在、国内線の第3旅客ビルは到着のみに使用されています、出発でも使用できるようにしてもらいたいです。第1旅客ビル・第2旅客ビルの一部の曲がっている部分を第3旅客ビルと同じ位置にして建て直し、第1旅客ビルも大型機駐機対応にする事。また国際線旅客ビルのように1階到着ロビー・2階出発ロビーにし道路出発と到着と分け高架に改良する。 利用者増加にあわせて、セキュリティの強化が必要です。 現在ある第三ターミナルの有効利用、各ターミナル間の移動がスムーズに行ける様には？後で再工事などの無いように、資源と経済的な無駄の無いように事前打ち合わせを充分に。 ・駐車場の容量アップと環境機能を(利用者に対する)の向上 ターミナルビルの改築等(動線が悪い移動が大変である) 福岡は到着スポットにより、出口まで大変遠い時があり、在来線乗り換えの時刻に間に合わない時がある。羽田のように出口がたくさんあると便利。 ・小型機に対応したターミナルビル：小型機による運航が増えているが、搭乗橋が使えなかったり、非常に傾斜のある状態になっている。将来的には小型機を利用しにくい空港であってはならないのではないかな。 ターミナルの拡充→発着便が増えるならターミナル自体の拡張や搭乗口(ゲート)も増やす必要がある。特に国内線は、オープンスポットへの連絡バス、徒歩を減らし、PBB(搭乗橋)を設けて欲しい。地下鉄との連絡通路も整備する。 国内線の各ターミナルの行き先案内表示がわかりづらく迷ってしまう。 第一～第三ターミナル間の移動に多大な時間を要するし、地下鉄へのアクセスが不便。動く歩道等の補助整備が有っても良いのでは？南北に長いターミナルの使い勝手をアップする様計画段階で検討して下さい。 国内線ターミナルの第一ターミナルと第三と第四ターミナルが壁で仕切られている。一旦外に出ないでも第一から第三、第四に行けるようにしてほしい。 空港としては駐車場が少ないように思います。あと送迎に来た車だったら、駐車代を取らないようにしたらいいように思います。駐車場まで空港を利用した人が歩く距離が長い気がします。足の悪い人とかが、あまり歩かなくても送迎車やタクシーに乗れるような空港にして欲しい。 空港を外から見ても何も情報が分からないので、案内表示(案内板)の大きさ、色、文言など初めて訪れる人にも分かり易くしてほしい。 発着便の電光掲示板を送迎者にも分かるようにターミナルの外側にも付けてほしい。 ・セキュリティゲートの拡充(混雑緩和)

意見分類	寄せられたご意見
	国内線出発出口(手荷物検査)の混雑も合わせて解消して欲しい。 ターミナル内を統一してほしい。外に出て移動するのが大変。 利便性がいいので、日帰り出張等に使っていた。これが益々良くなるならいい。第一から第三まで通路がつながってなくて、変更便があると大変。(エスカレータ歩く)などがあると年寄り等には便利(孫等むかひに行くとき) 第一ターミナルから第三ターミナルまで室内を通して行き来を、出来るようにして欲しい。自分の乗る飛行機が何ターミナルか全て把握していないので、間違えた時に大変でした。
75 件	ターミナル施設の魅力向上を望む アジアのハブ空港として福岡は期待が大きい。九州の玄関として重要だと思う。九州各地区からのアクセス向上、飛行機を利用しない人にも楽しめる空港(ショッピングモール・温泉・スポーツ等)を望む。 現在の空モールを拡大展開。 東平尾公園までの地下鉄延長。 西側及び東側ターミナルの連絡通路。 自動車用に東西幹線地下道路整備。 もっと税金などを安くして、格安航空会社が参入出来る環境を整えて欲しい。シンガポール空港のような空間のゆとり、静けさと快適さ、心地良さや、魅力的なショップ。韓国ソウルのインチョン空港のような、伝統文化を無料で教えられるもてなしの精神を導入して欲しい。図書館やマルチメディアルームを設置してはどうか。日本発の何かすてきなことをして欲しい。 羽田空港のように飛行機に乗るためだけでなくショッピングも楽しめるような空港であって欲しいと思います。 町中にあるので飛行機利用以外にも機能拡大してもいいと思う。 ただ人や物を運ぶ為の施設だけでなく、地域に開放された施設としての、福岡の文化的な役割もはたしてくれる施設をお願いします。 歩く歩道が少ないのももっと増やして下さい。出発ロビー内の売店が少ない。又時間を使えるようなお店などがあればよい。 羽田空港や中部空港の様な飛行機に乗る人以外でも行きたくなる様な店舗や観光したくなる様な施設 「便利で安全」気配りが出来る福岡県民性を活かした空港のモデルになって下さい。帰ってくるのが楽しみな空港に。 数年前に比べるとテナント数が増えたりしているようですが、やはりあかぬけずもったいない。雰囲気なぜか暗い。英語アナウンスが非常に聞き苦しい。 インフォメーションの対応の悪さ。 国際線のインフォメーションは不要なのでは？ ターミナル間が離れすぎてわかりにくい。また滑走路が1本のため混雑して遅れることがある。おみやげゾーンが鹿児島空港や宮崎空港に比べて貧弱 旅客ターミナルをもっと活性化して欲しい。映画館、アウトレットモールや有名ブランドショップなど遊びに行ったら楽しい場所にして欲しい。 滑走路とは違うのですが、展望デッキを窓ガラスからセントレアみたいにワイヤーにして欲しいです。 魅力的な新しい商業施設・イベント等をつくったり行ったりする、交通・物流以外の機能を充実させること。 福岡空港に望むことは、アジアの中核を担う空港になって欲しいです。その為には魅力あるターミナル、また利用したいと思うターミナルである必要がある。特に国際線に関しては、近年アジアからの旅行者が増える中で規模が小さすぎるのではないかな？ 駐車場の料金を下げて、空港にしかないお菓子を購入するのに利用しやすくだらいいと思います。 私は福岡空港があまり好きではありません。乗客も一般人も楽しめるもっと魅力ある空港を目指すべきです。ゆっくりとくつろいで発着時間待ちを過ごせたり、飛行機の発着が見れる空間。他にはない珍しい福岡空港ならではの美味な食べ物や土産物を提供するレストランや飲食店、売店、子供にも喜ばれる施設等を充実させたいかがでしょうか。又国内線と国際線をもっと短時間で結ぶ等、外国アジアからの来訪者に対するサービスの向上も必要と思います。本当は福岡空港を海上に移すなどして、ハブ空港化し24時間利用出来る空港にと思っていたのですが、今更遅いでしょう。他国に遅れをとったのは残念です。 救命救急センターの設置をして下さい。 ターミナル内は遊んでいる空間が多いのでは有効に使われていませんですね。 飲食街(エリア)の拡張 ラウンジの拡張とサービスの向上 Shopの充実。 新しくなったお土産コーナーですが、もう少し広くしてほしい。おみやげコーナーの充実。 羽田空港のとりにホテルがあり、非常に便利。土地が狭いので無理と思うが、通勤、国際化のために何とかならないかな？ 飲食店やお土産屋の充実。又、温泉施設や子供が遊べるような施設があると、時間がある時に利用出来、便利と思う。 福岡空港内及び周辺にChina town、Korean townの創設。 ・東・西間の利便性の向上(バス以外的大量輸送機能の確立) ・回遊性の向上と活用(地下街等で人が集り、多機能のターミナルとしてオフィス、ショッピング、娯楽性のある街作り) 第一ターミナルの改修を進めてほしい。利用者が受ける第二ターミナルとの品の差が激しいと感じている。 博多港を利用して特にひどく、論外だと思うが、福岡空港や博多港は海外の国際の入口に比べて設備、周辺整備も含め見劣りし過ぎる。やはり空港ターミナルの整備(パーク化)を含め、もう少し本気での整備を考えては。羽田のように反転整備で現国際線ターミナルの左右に国内線ターミナルを整備し、もう少し見劣りしない国際空港と呼べるものにするべきだ。もう少しは整備するなら、数十年先でも、恥ずかしながら、そこそこ国際空港と言える空港に整備すべきだ。 九州の玄関としての機能の充実を。空港内で長時間くつろげる施設を設けてほしい。又は、福岡市の施設利用を考えた(互換性)機能を望みます。 3.ショッピングモールの拡充強化 レストランやショップなどももう少し充実するといいです。せっかく韓国や中国の玄関口となっているのに、その割には充実していないとかんじます。 セキュリティチェック通過後にもっと買い物などができるゾーン、モールなどを設ければ、より空港も地域経済も活性化するのでは。

意見分類	寄せられたご意見
	飛行機を見て楽しめる施設(関西空港のような)。お土産などの買い物コーナーの充実。駐車場、ホテルなどの利用しやすい環境設備。 福岡空港は「待ち時間を楽しく過ごせる」という機能に欠けていると思います。しかし、西鉄福岡駅やJR博多駅から地下鉄1本で来れるというアクセス面は最高だと思います。将来的にもこの場所でも空港事業を続けてもらいたいと思います。 人口減に伴い、質の高い施設などの環境への投資に重点をおき、「大きさ」などは後回しで良い。中心街へのアクセスの良さをこわさない様に、中部国際の様に「待ち時間に風呂」に入れる施設が欲しい。 利用しやすい施設やテーマパークとしての利用など親子で遊べる形態。 観光客が単なる時間つぶしではなく、積極的に訪れたいようなターミナル運営に向け、空港運営を株式会社化にすべき。 国内線TAと国際線TA間の乗り継ぎについて。現在のバスよりさらに、利用しやすくなるように。又第二、第三ターミナルに比べて、第一ターミナルは老朽化しており、利用時に「さびしい」「せつない」感じになってしまう。もう少し明るい雰囲気にして欲しい。 レストラン、ショップの更新(古い)。買物・飲食だけでなくサービスの向上。温泉・マッサージ、ビジネスブース、観光案内等。 ・空港内のレストラン価格が40%高い。 ・観覧施設の確保 30m/2F 空港は例え乗らなくても夢がある所。発着を眺めたり、庶民的価格で飲食出来るレストラン・売店をもっと多く作って下さい。 国内線ターミナルビル拡張・店舗などを充実させる。 ・中心市街地から近いメリットを活かし、商業施設として機能を高めて欲しい。 商業施設をもっと充実させて欲しい。空港周辺に住む者として、騒音等のマイナスを補償する考え方だけではなく、マイナス以上のプラス(施設として)を持つという発想も欲しい。 ・アジアの玄関口としての充実(特にアジアからの観光客へのサービス) ・中国、韓国、台湾等とのネットワークの拡大(便数、空港数) 待合室ロビーは、岩田屋、大丸等の百貨店の売店やANA等子会社のショップコーナーで同じ品揃えでつまらない。札幌空港のように物産等マーケットみたいに楽しくして欲しい。(空港で時間を過ごせない) 飛行機を利用する時だけ空港に行くのではなく、日頃利用出来る楽しい時間・施設の整備をやってほしいと思う。そのためには用地拡張範囲を広げても良いのではないかと思います。 いま現在、案内所(特に国際線)が、シンプルすぎてお客さん(特にアジア方向から)のワクワク感にできていない気がします。本気でアジアのハブ空港の座を獲得する気があるなら、仁川APに負けない付加価値を何か、もっと他にも押し出したらいいのではと思います。 ・現状のままでよし。 ・空港ターミナル内で客を勧誘する、いかがわしげなマッサージ提供はやめるべし。 ・洗練されたサービスを提供してほしい。 ・交通アクセスが良いので、レストランやショップと空港利用者外にも使用してもらえるような取り組みを行ってほしい。 子供が遊べる場所の設置 国際線ターミナルへの地下鉄の伸延は、不可欠なインフラであり、アウトレットモールの設置も増加するアジア系の観光客にとっては魅力的であろう。また、空港ターミナル内に温泉があれば、より差別化を図れるのではないかと。また、ハードの充実も結構だが、わが国の空港施設に最も欠けているのは、ソフトパワーではないかと思う。旅客と接する人間は、警察、税関、警備員を含めて全て最低でも基本的な英語をマスターすべきであり、また、観光案内所では、中国語、韓国語を含む8カ国語体制で望みたい。また免税店等空港施設の案内もわかりやすいインタラクティブによるガイドが必要であり、スマートフォン上でも使えるソフトをダウンロードできれば、より便利である。 出張の際や休日など、飛行機の離着陸を見ながら食事をするのが楽しみです。展望デッキなどにも行きますが、もっとゆったり見れたらいいなと思います。夜間の滑走路はキラキラしていて大変ロマンチックです。デートコースになるような施設の整備と、食事やデッキ以外に楽しめるアトラクションを希望します。 子供達が飛行機を見て歓声を上げるような展示(コックピットに座れるとか)や常時見学できる格納庫などもっと飛行機を楽しめる施設だと楽しい空港になりそうだなと思います。 国際ロビー(出発)に、もう少し売店があっても良いと思います。 空港内のショッピング施設などを充実させて、空港に遊びに行くといったような楽しい場所にしてみたい。 商業施設の増設(アウトレットなど) 海外観光客向けDFSの充実 機能ではないのですが、羽田みたいに小さい子供が遊べる、ちょっとしたコーナーを作って欲しい(夏の帰省時、JALが小さなコーナーを作ってくれてるのですごありがたいです)待合室で飛行機見てもあきます。 都心から最も近い空港(国の内外とも)と思っているので、この利便性を生かして、空港内でのイベント(空の日の写真展のような)ものも計画して欲しい。空港に行けば異文化も含めて何かあっている・・・みたいな。 屋上展望デッキの拡張、増設。南側にも新設して欲しい。 利便性のキープと第3ターミナルの2階のスペースが、今はあまり活用されていないように思う。 国際線ターミナルの施設充実 出来ればもう少し、空港でも時間がつぶせる様に新千歳空港みたいなお店が充実しても良いと思う。 ・九州・西日本の拠点空港として、乗り継ぎ機能や貨物取扱・物流機能の強化。空港機能を障害しない範囲で乗客・ビジネス・見学などの情報発信・交流機能の強化→都市間競争力向上につなげる。 羽田空港セントレアのように、飛行機を利用しない人でも気軽に来れるようなショッピングモールや温泉、空港内ホテルを希望します。30年前の福岡空港の方が活気があったように感じます。空港内を見学するバスツアーを土日毎に開いて欲しいと思います。 欧米路線を運航して欲しい。それか成田便を増便して欲しい。温泉を作って欲しい。 飲食店等の充実 ・福岡空港施設そのものの観光・商業スポット化

意見分類	寄せられたご意見
	・車で福岡空港に行くとしたでさえ、駐車場に入る道が、空港への道かわかりづらいので、分かり易くして欲しい。 ・迎送の2～3分の間、車の待つ場所などがあればよい。 ・国際空港も車で行くとわかりづらい、又国際空港内の魅力がない。 - 空港なのに飛行機の模型店がない。空港運用には関係無いけど、商業施設の見直しも大切ではないでしょうか。 ・空港利用時だけでなく、周辺にとけ込んで生活の一部としての機能を受け持った施設にする。 ・乗り継ぎ時間に配慮し、休息施設も欲しい。 ・駐車場が狭い、混む、施設が暗い、天井が低い、まさに田舎の空港、外国から人が来ない。 - 一時は新宮沖等での新設案があったが、費用等の件も含めてナンセンス。北九州、佐賀空港との共存を考えてゆくべきです。福岡空港は利便性から見て国内一だと思ふ。ただ相対的に国際線ビルがややさびしいので、併せて振興策を検討してほしい。 - LLCの誘致、飛行機の見える公園の整備、大きい展望台を作してほしい。 ・LLCの誘致 ・広い展望台を作してほしい ・空港内に映画館やデパートを備えつけ、時間が過ごせるようにしてほしい。 - 福岡の顔としてスタイリッシュな世界に誇れるターミナルビルを期待します。地元出身の建築家に任せるべき。決して大箱なありきたりのターミナルにしないよう期待します。
5. 増設方策以外への期待	将来的に新空港の整備を望む 21 件 更に便利になるとことは結構なことですが、長期的には移転を考えるべきではないでしょうか？24時間利用出来るレベルの飛行場として。 ”集中と選択”－長期展望が必要。現福岡空港のマイナス点をこの際解消すること。①都心に近すぎ危険②騒音がひどい③航空法上ビル建設に制限④容量満杯⑤借地代年間82億円-現空港では永久に赤字-急げハブ空港 現空港は便利だが、拡張余地がないので糸島半島に移転し、間1500mの同時発着滑走路にすべき。費用は本計画より多少UPでできるはず！九大や地域も活性化！地下鉄・高速がある現空港跡地利用も容易。新規事業で地域全体が発展！ 私は福岡空港があまり好きではありません。乗客も一般人も楽しめるもっと魅力ある空港を目指すべきです。ゆっくりとくろいで発着時間待ちを過ごせたり、飛行機の発着が見れる空間。他にはない珍しい福岡空港ならではの美味な食べ物や土産物を提供するレストランや飲食店、売店、子供にも喜ばれる施設等を充実させたいかがでしょうか。又国内線と国際線をもっと短時間で結ぶ等、外国アジアからの来訪者に対するサービスの向上も必要と思います。本当は福岡空港を海上に移すなどして、ハブ空港化し24時間利用出来る空港に思っていたのですが、今更遅いでしょう。他国に遅れをとったのは残念です。 都心に近くて便利ですが、逆にこの様なプランを検討しても、なかなか先に進まないのでは？特に、プッシュバック中にタキシングが出来ない様、ランプが狭い現状では、仮にRunwayを増やしても厳しいのでは？？全体的に今以上の発展は期待出来ない。私も航空会社で働いた者として、今のFUKIについて正直申しますと移転をしない限り、国際空港としての位置づけも低いと思います。 1.新宮沖はまた志賀島周辺への移転が望ましい。 2.これ以上騒音、墜落の危険性を増さないこと。 選択と集中に欠ける航空行政、現福岡空港がかかえるデメリットを早急に改善すること。(危険、騒音、キャパシティ、ビルの制限、借地)現状維持では永久に赤字脱却不可能、ハブ空港建設こそ急務 ・地の利を活かすには、アジアのハブを目指す方向性。この場合、拡張では難しい。24時間対応が必須。 アジアのハブ空港として別の所に考えたらどうですか？ 早く玄海沖へ移転して欲しい。 現空港増設不可 現在地は、博多駅から2km、天神から4kmの距離にあり、福岡都市圏の機能的な都市づくりの障害となっています。将来は移転・新設すべきだと思います。 福岡空港の滑走路は増設しても根本的な解決にはならない。早朝、深夜便を確保するためにも、海上へ移転すべき。長期視野でものごとを考えるべき。空港が市内にあることで、高層ビルが建設できないなどの問題もある。市内中心部にあること自体が問題！ 国際的な競争力があるハブ空港にするのであれば、新宮沖埋め立て新空港を望みます。都心に近く利便性はかなり良いのですか、長期的に検討して頂き、騒音問題、借地料、補償金額などで将来的には新空港の方がコストもかからないのではないのでしょうか？ これからの空港のあり方については、九州全域についての利益を念頭において考慮する必要があり、騒音等を考えれば海上埋め立て24時間オープン空港を建てるべき。 ランドサイドの計画が何一つ記載されていない。 福岡空港国内線のランドサイドは最悪、鹿児島空港よりもはるかに見劣りする。カーブサイド延長が圧倒的に不足し、三重駐車も当たり前。ランドサイドの改善ができないようでは、福岡空港は未来永劫欠陥空港のままである。思い切って新空港にすべき。 今回の滑走路の増設は必要なし、将来のため海上の新空港を計画すべきである。現在の航空機騒音は心身ともに疲れる。次のことを守ってもらいたい。 ・運行時間を8時～20時とする ・宮松小地区に騒音測定機を設置する ・同地区の航路直下に防音完備集会所を設置する。 ・同地小学校地区全域を第3種区域にする ・同地区内の住宅の二重窓、冷房費補助をする 24時間運用は必ずしも必要ではないが、現空港を抱えるすべての問題を解決するためには、新空港建設しかありません。 将来的に移転する事、利用者の利便性だけを考えて政策を進めるべきではない。 以前は良かったが現状市街地の最中にあるべきでない。

意見分類	寄せられたご意見
	滑走路増設には航路下に生活している人達への配慮が欠けている。これ以上の苦痛を将来に亘って及ぼす、経済・健康負担をどういう責任で償うのか国として公式表明がまず先だろう。数字だけで増設案が決められた現在の風潮は日本を危くする。奈多玄界灘の方がベストだ。 国際化をうたっているが、この板付では24時間化は無理。仁川空の後じんを排するのは必然。1カ所でいいから使えるハブを！ 空港は速やかに海上などに移転すべき！
44	周辺空港との連携を望む 件
	現在のままでの運用方法を検討すべきと思う。例 米軍と自衛隊を他の空港(佐賀、北九州空港など)へ移設すれば福岡空港のおかれた条件で80%くらいの機能を果たせば良いと思う。余り背伸びをして急に発展させればおのずとその弊害がでてくる。その他は他の空港と協力し、まかせるべき事は他へが大切と思う。戦略が必要。他国の様にハブ空港の件でも我国は劣っている!! 米軍、自衛隊、西日本空輸は佐賀空港へ機能移転してはどうですか？ 他空港への分散化 空港は増改築形で、本来は別場所に総合的見地から作り直した方が良い。現状から判断され増設の方向に進んでいる事も判ります。今後は空港増設(新規の飛行場)は止め、各空港への地上での交通方法を検討しては？ 空港から都心へのアクセスの良さが集客性につながっていると考えられ、現在の立地以外に新設する場合にはコスト増に加え、集客力に不確実性が伴うと思う。国際ネットワーク化については北九州空港をハブにすれば良いだろう。 増設は必要ないと思う。新幹線、北九州空港、佐賀空港など有り。税金投入は無駄、無意味。 機能の一部を新北九州空港に移せばもっと利用しやすくなると思います。 新福岡空港を作るより、増設して機能を拡充して欲しい。また、佐賀、北九州空港との有機的な棲み分けを検討して欲しい(上記二空港に福岡空港の機能を分散、例えば国際線等、夜間)。 国内空港としての機能の充実、北九州空港を24時間、国際空港として活用すべき。空港需要は大型機で対応出来るので、拡張の必要性を。 ・近隣空港(北九州空港、佐賀空港)との連携、運行調整、北部九州にて分担が必要(施設がもったいない) ・3空港の管理体制、会社体制を統一すべきと思う。 新空港はお金ももったいないので、現空港拡張がベスト。または佐賀空港との連携、連動。 福岡空港の中ばかり考えず、佐賀空港等の近接空港の役割分担 例:荷物便は全て佐賀に逃がす、国際便の佐賀利用、佐賀と板付間の高速バス運用 佐賀空港との共用性も考慮する、隣県で競争することの無いように、地域の利便性を考えて計画遂行を願いたい。 福岡空港に望む点。 ・佐賀・北九州空港などの空港との連携の拠点機能(相互輸送の充実・各空港への役割分担等)。 北九州空港、佐賀空港との機能分担。 拡張工事は将来的方向から不必要！経済負担・利用度減少・北九州と佐賀をサブターミナルとして広域運用で、拡張以上の効果を生む。 貨物は北九・佐賀両空港と相互利用が望ましい。 福岡空港は国内のどこの空港より空港から都心へのアクセスが良いことです。その点、現空港の滑走路増設の案に決まってよかったと思います。今後国際便が増えた場合にも、国内線は現空港で、国際線のみ北九州空港や佐賀空港で利用する等を考えたらいと思います。いずれにしてもこれ以上の新空港建設は不要と思います。 福岡空港の利便性はよくわかっており、空港処理能力が限界をむかえるため、次の手を打たなければならない事も理解できます。飛行回数をふやすのではなくへらす努力はしないのでしょうか？ ・不要な路線ハイシ ・東京便をへらす(同時間に3会社運行は不要) ・九州以外地方線を北九州空港へシフト ・チャーター便、臨時便は北九州へうごかし2次経済効果を！ 他空港をもっと利用しようとする考えはないのか、非常に疑問に思う。 北部九州の空港施設の利用分担を明確にして、重複投資は避ける。 北九州、佐賀空港との機能の棲み分け。 ・九州内、アジア地域も含めた福岡空港の役割、機能については、周辺空港との十分な調整を図って欲しい。 北九州や佐賀で代替できない、アクセス利便性を特に必要とする機能だけを優先的に現福岡空港に確保する。 貨物や日米両軍は北九州や佐賀へ、整備拠点は他地域の空港へ追い出して、旅客機発着枠や空港用地を確保する。 佐賀、北九州の両空港が至近距離にあるにもかかわらず、増設となったのだから、役割・機能を二つの空港との連携の中に見出すべき(再度)。環境激変の中での位置づけも確固としたものにして欲しい。 割引航空便の拡大、離島その他ローカル便の需要増を考えると、隣県の佐賀空港(着陸料金等安価ではないでしょうか?)での発着や、JR長崎新幹線や高速道路のリムジンの活用という広域モデルを検討して欲しいと思います。 北九州→貨物便、佐賀空港→深夜便との連携を図るべき。 着陸料をあげて、LCCを佐賀に回せばよい。 福岡県は、九州のリーディングプリフェクチャーとして、視野が狭すぎる。将来の道州制を考えると、佐賀空港を国際空港として充実させ、九州全体の発展を考えるべきではないか。よって、福岡空港をこれ以上拡張すべきでないとする。 空港整備は、5年10年先でなく50年先のビジョンが必要。福岡だけが一人勝ちしても将来の九州の発展は望めない。最も航空管制が広く、安全な空港が佐賀空港と考える。 発着回数の分散をして欲しい。北九州、佐賀空港(50km～60km内)特に佐賀など回数を増やせば利便性はあると思う。 北九州空港との連携 福岡空港と近い北九州空港、佐賀空港は、夜間使用も可能なので機能・役割をうまく分担してネットワークを形成して、利用者に利便性の高いものにしてもらいたい。ネットワークによるハブ化など。

意見分類	寄せられたご意見
	新福岡空港の役割を明確にし、航空機の発着便数を増やすことだけを考えるべきではない。幹線(羽田便等)は、大型機を導入し、便数を増やさない。国際線は北九州空港に統合し、北九州空港と福岡空港間の顧客移動の利便性を検討する。 北九州空港・佐賀空港との連携が必要。24時間利用出来る北九州空港の存在は大きい。交通の便、就航便を増やせば佐賀空港の利用客は増える。 米軍・自衛隊など他の利用の少ない空港へ移転する等他の省庁とも協力し、発着回数(騒音)を少なくして欲しい。 今以上に福岡に集中させず、便数を減らす努力を 北九州・佐賀A/Pを合わせて、福岡空港とし一体的運用が必要である。(物流、シャトル便、緊急代替機能、航空管制、時間差運用など) 空港は北九州、佐賀にもあるので、現福岡空港は福岡市へのアクセスが良い点を売りにし、北九州・佐賀との役割分担をするべき(例えば北九州は貨物、佐賀は外国(アジアなどの)への直行便を増やすなど) PIレポートの計画通りになるか、国も福岡市も借金代で近くの北九州空港や佐賀空港を最大限に利用するのがいいと思います。航空自由化で増便で住宅街の真上を飛んでいるのは福岡だけでは? ・アジアのゲートウェイとしての機能向上に向けた国際拡充 ・北九州空港との連携による24時間空港への拡大 福岡空港だけでなく、北九州空港と連携がとれるよう計画してほしい。(モノレール等で直通で結べないか)大きな目で計画を考えてほしい。 一時は新宮沖等での新設案があったが、費用等の件も含めてナンセンス。北九州、佐賀空港との共存を考えてゆくべきです。福岡空港は利便性から見て国内一だと思う。ただ相対的に国際線ビルがややさびしいので、併せて振興策を検討してほしい。 その内バンクします。北九州・佐賀空港を併せて考えていく。
現状での改良や運用の工夫を望む	
41 件	
	現状のままで色々改善策をした方がいい。金だけ使って将来に対し利便性がない。 現状で十分、子孫に借金をこれ以上残すべきではない。 東京一極化の中で経済効果への貢献は全く無し。イニシャルコストに加え、ランニングコストの増大。箱物行政の典型的な税金の無駄使い。1000台、1800台以外の着陸料、大幅削減、空港施設の削減・・・etc、で内外の航空会社を誘致するのが一番。 福岡県糟屋郡の新空港の話が消えた今、無理をして大きな空港は考えられない。 現行で充分。過剰な設備投資は不要である。北九州空港で借金、福岡空港でまた借金を県民におわせるつもりか。 現在のままでの運用方法を検討すべきと思う。例 米軍と自衛隊を他の空港(佐賀、北九州空港など)へ移設すれば まず新空港は必要ありません。滑走路増設も需要予測を悲観視で考えるべきです。 福岡空港のおかれた条件で80%くらいの機能を果たせば良いと思う。余り背伸びをして急に発展させればおのずとその弊害がでてる。その他は他の空港と協力し、まかせるべき事は他へが大切と思う。戦略が必要。他国の様にハブ空港の件でも我国は劣っている!! 国内線側の改良も必要では 飛行機の便数を本当に増やす必要があるんでしょうか? 安全対策(特に雨水(大雨による浸水)対策) 機材の小型化も大切ですが、各航空会社が協議して 出発時刻を調整して利用者の利便性を第一にして欲しい。羽田便は同時出発が多い。航空会社間の競争のしわ寄せと新聞の記事を読んだがその通りです。 滑走路増設の必要性があるとは思われない。 県庁、市庁の所在地に近く利便性が良いのでこの空港をこのまま運用する事。これ以上に便利の良い場所はない。しかし今が最高であるので、現在の空港を増設する必要はない。PIレポートの見込み違いです。現状のままで十分です。日本の経済・世界の経済は今が最高でこれからどんどん減っていくと思われる国内線においては新幹線網の充実で飛行機の需要はなくなる。日本の国はお金がないので空港整備に新たに金を使っはいけない。現状維持すべきです。 増設は必要ないと思う。新幹線、北九州空港、佐賀空港など有り。税金投入は無駄、無意味。 今のままで充分なのでは? 必要なし! 空港の整備は身の丈に合った範囲ですべきでは・・・。今後の需要予測も背伸びせずに行ってほしい。今の規模で十分です。 空港の移設、新設などは必要ないと思います。成田、名古屋、関西のようになるのは目に見えてます。いらぬお金を使うより、今の福岡空港の安全対策や設備などに利用して下さい。 滑走路増設大反対。自宅の上を飛ばす事が?一部の人には便利とか良くなるとかがあるが、真下に住む住宅は迷惑千万である。南風、北風とで10倍も20倍も音がひどい。防音工事とか有る様だが、我々の地域は対象にならない。どこまで、どこまでと線引きしている。不都合きわまりない大阪空港で測定をしている。近くで毎回立ち会っているが、其の後もださない。反対反対。 都市部に立地している利点をキープするためにも、現在以上の騒音、排気ガスを増加させない事が重要と考えます。機材の適正化が図られれば、現状の滑走路一本でも十分に機能すると考えています。 今のままでよいと思う。 福岡空港の利便性はよくわかっており、空港処理能力が限界をむかえるため、次の手を打たなければならない事も理解できます。飛行回数をふやすのではなくへらす努力はしないのでしょうか? ・不要な路線ハイシ ・東京便をへらす(同時間に3会社運行は不要) ・九州以外地方線を北九州空港へシフト ・チャーター便、臨時便は北九州へうごかし2次経済効果を! 私は福岡空港は市街地より地下鉄等で行きやすいというのがメリットだと思う。充分にその利点を大事にすべき。そして今以上に便利になる必要はないと思う。海外もアジア中心で、のちのち雇用削減になるような規模の拡大は必要ない。安定した、安全な福岡空港を目指してほしい。

意見分類	寄せられたご意見
	・福岡空港は山があり横風に強く離着陸回数をもっと増やせる。 利便性、国際ネットワークとかより極力費用を最小限に抑えることが、将来的に重要。ツケを税金や企業、県、市民に負担させてはいけない。機能も簡素であれば良い。 ①年間の滑走路処理容量は、まだ余裕があるが、9～11時台のピーク時の増便のためにはサブ滑走路が必要である。 ②東側第一ターミナルビルの老朽化に伴いセットバックして建て替え、平行誘導路の二重化計画を急ぐべきだ。 私にとっては今のままでも十分利用しやすいと思っていますので…それほど頻繁に利用しないせいかもしれませんが…、特にありません。 移転も増設も必要ありません。 「実録ありき」のPIは作為的な意図を感じます。ずるいやり方です。 今住んでいる所は、航空機の騒音がやかましくて困っています。これ以上騒音の回数が多くなると非常にこまります。増設には絶対反対です。 国内線について コミューター便については機能を維持して欲しい。しかし要の羽田線については①アナログ機(737, 767など)の乗り入れ禁止or ②羽田－九州本土をエアラインに関係なくこの羽田－福岡線に統一する。何れかにしてもらえないか。 増設には絶対反対です。今住んでいる所は騒音に悩まされています。これ以上の増設は生活できず、病気になってしまいます。絶対反対です。 ・現状のままでよし。 ・空港ターミナル内で客を勧誘する、いかがわしげなマッサージ提供はやめるべし。 ・洗練されたサービスを提供してほしい。 増設は必要ないと思う。税金のムダづかい。過大な需要予測で県民の民意を増設へとあやつるのはサギだと思う。 滑走路増設絶対反対です。都心に近く騒音と危険性が大きく、安全を確保する保証は絶対出来ない。保証出来るなら説明して下さい。 現在空港西側に位置する小型機用の格納庫及びエプロンは、東側に集約移転するとしていますが、併せて現在東側にある西日本空輸の格納庫(読売・朝日新聞が賃貸している分も含む)も集約移転の所へ移して頂きたい。そうすれば、西空が専有的に使用している、リマ・エプロン(1等地)も定期便等に有効活用 現状のままでよい。増設は不要と考える。 とにかく税金を使わないで下さい。市民にはメリットがありません(しかも何故三菱総研にアンケートが行くのか？癒着？) 空港能力拡大については費用対効果について特に考えていました。タクシーウェイを東側6本、西側4本に増設して、着陸した航空機がスムーズにランウェイを開放出来るようにする。これにより、現在より1割ぐらい能力増加することが出来ると推察します。なお、現在の第一ターミナル、第二ターミナルの所を拡張することが必要です。(600メートル×70メートル)費用は、土地代20億円、立ち退き代30億円、ターミナル建設80億円。 航空各社の不採算路線からの撤退、他の交通網の充実や近隣空港との関連等、再度検討し直し、いつも多めに作る需要予測を見直し、本当に増便が必要か。滑走路増設はしなくても良いと思う。日本の負債総額900兆円を少しでも減らす方向で検討して下さい。 現状で可
6. その他の期待	PIIについて 13 件 1.第一ターミナルの整備も合わせて行ってほしい。老朽化が進んでいる。 2.全体的な駐車場の整備も合わせて行ってほしい。 3.ゾーニングと言う用語は一般人には分かりにくい。日本語で！ 滑走路増設PIレポートでは、①滑走路計画段階の検討内容②滑走路増設道の概要等詳しく説明があり、充分だと思われる。 これまでのように街に近いことが大切、それで福岡はある程度繁栄していると思う。 それから上記の選択肢に「費用」がないことが信じられない。一般の者は費用以外に関心がないのではないか。それをあえて無視するのが信用できない。 上記項目に事業費(資金手当)のことが入っていないのは疑問 主旨:何にどれだけかかるか?高い。 建設費・建築工事内訳 1.〇〇 2.〇〇 3.〇〇 計300億等 配布のPIレポートで理解できた。 人口の減少がいわれる中で、必ずしも着陸回数が増えるということがあるのか疑問である。従ってそのところを詳しく知らせることが大事ではないでしょうか。各県に1カ所もしくは2カ所の空港がありますが国の行政が行き詰まってる中で必要だったのでしょかどこの空港も赤字ではないでしょうか。 レポートで、工事費用や期間は表示してあったが、信頼性は疑問です。(特に費用は経済の動向やそれに伴う工事は期間に影響するのでは?) 新幹線鹿児島ルートとの競合によるデメリットについて明示されたい。過密化緩和に新幹線は寄与するのではないか。 需要予測の前提となっている経済成長率の設定は低すぎる。 日本のGDPは上位ケースのものを採用すべき。年率1%とは、いくら民主党政権がダメだからといって、あまりにも低すぎて自虐的。2%程度にすべき。 海外のGDPの設定が低すぎる。詳細版を見るとデータ元が違うのが原因だろうが、2015年から各国の成長率が急に下がっているが、実際にはあり得ない。中国はまだまだ成長するだろう。韓国の成長率が急に下がるのも不自然。 以上、経済成長を低く見積もりすぎだと感じるので、需要予測は「上位ケース」を前提とし、さらに国際線の需要を上積みすべきと考える。

意見分類	寄せられたご意見
	・低迷している経済下での需要予測の確実性とロジックの説得性の説明(国際化、国内利用の具体性)
	設問が不十分ー例えば増設が本当に必要なのか、増設なしでの機能のあり方はないのか。
	初めて参加したために説明がよく分からなかった。又、説明会があると思いますので、その時は参加して話を聞きたいと思っています。よろしくお願いします。
その他 65 件	交通ネットワークのリンクと機能強化 他地域との差別化と特色を何にするか明確なコンセプト
	自然環境に配慮した空港 地域住民が納得いくような、運行形態
	全天候型の機能装置の設置(R16.34を含めて) 借用地取得(左うちわの地権者の根絶 政治的には難しいことでしょうか)
	福岡空港は、これだけ多くの利用客がありながらその実態は赤字であると聞く。また、市街地の中に空港があること、そのための騒音、高額な用地の賃料など問題が多すぎる。いまからでも機能は徐々に縮小し、将来的に廃港する方向で進めるべきであるとする。
	アジアの拠点、開かれた国際都市をめざすのはよいのですが、外国人はごみのマナーが悪く山王もごみがちらかり、汚らしい都市になりました。入国の際に説明パンフレット、案内状など工夫が必要だと思います。 ついでに、自動車を使用する外国人は救急車がサイレンを鳴らして走っても平気で道路を渡ろうとします。誰が、どこで、どのように指導するか考えて欲しいものです。
	無用の建造物をつくる必要はない。私財を投じてつくるなら構わないが税金投入なら直に中止すべきである。
	他の空港が将来取り入れる予定計画等を福岡空港ではいち早く導入して欲しい。
	空港として利益が出るのか疑問があります。単一滑走路でNO.1なのに赤字体質、規模を大きくしても利益が出ないのでは？
	旅慣れない人やお年寄り、障害者(精神・事故)、妊婦さん、福岡空港初めての方 ①飛行機の安全性は当たり前のこと ②騒音は夜間早朝気になる ③私が元救急救命士として外国の人(寝たきり)を福岡空港に受け入れた時やテロ等、他の問題
	小型機運航で低料金
	PIレポーター以外、望む機能はわからない。
	自衛隊、米軍の機能は撤去し、自衛隊基地に移すべき。空港開発計画が阻害されている。
	現在の2800メートルを延長し、ジャンボが発着しやすくする。出来るなら10階建位の、シースルーで伸び縮みのできる、立体的な高層・マルチ・世界初のものを作る。安価なものでグッドアイデア。できれば円すい形。
	10年後、20年後の日本の発展、東南アジアという地理的なことを考えれば、羽田空港の5本目、6本目の滑走路の増設、着陸料の値下げ(90%くらいの値下げ)をすべき。
	新幹線との共存(選択肢として両立すべき)
	九州の空港機能は福岡空港に集中させるべき。九州各県には高速電鉄網で繋ぐ。赤字の空港を税金で支えるより、九州全体の活性化につながると思います。
	なぜもっと早く用地買収し、安全帯を大きくしてこなかったのか。空港用地は借地というが、もっと早く買収を考えるべきであった。
	小手先だけでなく、もう少し長期的余裕が必要と思う。出発専用、非計器着陸だけでR/WI本の増設は当面の対策。少しでも運用上の工夫が望まれる。
	・新幹線の完成分の減分が一切計算されていない。4時間の判断による減(ex.大阪⇄福岡)はどう判断するのか。 ・資金の用途はどうするのか。
	・航空需要予測が甘いのではないか。これまでの予測がほとんどはずれだったことの反省に立って、もっと厳格な予測、第三者の予測が必要ではないか。
	省エネにも気を配ってもらいたい。※弊社でもLED照明(蛍光灯40Wタイプ、消費電力11W)はご紹介できます(株式会社コスモウェーブ)。
	費用が低額で工事が出来る。
	今便利が良いので利用している。
	TVで福岡空港は赤字だとありました。地代を地主に毎年たくさん支払っているとのこと。道路の時には強制で立ち退きがあります。同じ市民として不公平のようです。どうしてそのようなことを問題にしないのか不思議です。公表してしかるべきだと思います。赤字をなくするのが先です。
	人工島の建設の時もあったという間につくられてしまいましたが、自然環境破壊を伴う大規模開発を行う場合は、長期的な環境変化による自然への影響を大学の研究室などに依頼して、その結果のレポートをPIレポート内にまとめてほしいと思います。
	沢山飛ばしても地球温暖化する。1万mも上でGASを排出してオゾン層を破壊している。地球は生きられるのか。孫の時代が怖い。
	・借地を解消して赤字を解消してほしい。
	・貨物量の増加に対する貨物ヤードの検討が必要ではないか。
	・増設滑走路は約2メートル高くなるが、これに伴う誘導路の勾配が急になるが進入上の制約は生じないのか。
	これだけ社会の流れから路線を減らすと言っている中飛行機数が伸びるとは考えにくいと思います。試算が甘すぎると思います。新空港の話はどこに行ったのです？必要と言っていたのに。
	軍のことは解りませんが、今の沖縄の高負担を想えば、本土の西の民間ハブ空港として将来仮に米軍機が緊急着陸する事はあるでしょう。反対する事由はないのではないかと考えます。
	日本の東の空域中心が羽田(国際線拡大を視野に入れ)と見る時、西の空域中心を福岡とする事は戦前の地理的条件よりして異論はない。国際線については、着陸料軽減策も考えないと相手国は乗入れてこない。官民一体の支援策が必要。関西以西の工芸品を置く事も視野に入れて、積極的に計画を推進せねば成功しない。

意見分類	寄せられたご意見
	・私は全国の100近い空港に行きました。赤字空港ばかり。 自衛隊地区、米軍地区の移転をし、少しでも拡張できないでしょうか。 財政問題もあるが、空港周辺企業の応援も得て(土地売却)、空港エリアを拡大すべき 少子高齢化と新幹線(九州)運用開始により、将来の便数は今までの計画より下まわると思います。 ・滑走路閉鎖時の対応(滑走路閉鎖時の振替空港として、熊本空港が指定される事があるが、例えば佐賀空港などとの協力などは可能か？熊本は遠すぎる、、、) ビル運営会社の内容も公表すべき(市の天下りや九電で保守的・保身的でないか？) 駅や地下鉄などに現在の状況(発着・満席など)を掲示して欲しい。 ・なぜ増設路長2500メートルですか。現在の2800メートルと同じか、3000メートル等長くは検討されたのでしょうか？ ・H7年なぜ58億円の赤字ですか？内訳B/Sの公表をして下さい。 田地借地料の支払いを止めて、国で早急に買上げ交渉で決着図るべきと思う。 ・国内で三大都市圏に次ぐ都市圏の基幹空港としての意義、プライドを出してほしい。 ・3000メートル滑走路が必要と言ってきた中で、既存でも2800メートルで短いのに、さらに短く運用限定される2500メートルで満足なのですか。 増設滑走路が現滑走路より短いですが、大丈夫なのかどうか。 博多湾上の計画の扱いをどうするのかを示した方が、検討かより進むのではないかな。 子供がいるので内を見学出来る機会があると嬉しいです。 今や不要なる 米軍、自衛隊関連施設、設備もこの際 出て行ってもらって、効率純化、特化が必要也。 まず、福岡空港の株式会社化が不可欠であろう。民間事業としての収益を考えた運営がなければ、成り立たないのは、国際競争においては常識である。補助金のみに頼りきった官僚的な発想では、いつまでたっても本当の黒字化はありえない。 米軍施設の返還・撤去 ・先に費用ありきの近視眼的論議に疑問(七隈線の二の舞) ・福岡市の都市戦略(対アジア戦略)をにらみ社会インフラを政治行政指導で進めるべきであるが、一部の世論に引きづられた検討は危機感をもっている。(PIレポートが理解出来ないポイントです) ・将来を見据えた検討を進めてほしい、政治行政の責任と先見性を期待したい。 空港の位置づけを明確にしてほしい。今のままでは、単なる増設のみで、機能としてアピールするものがない。 空港の経営を民間で行う。もちろんハブ空港として国がバックアップする事が条件。国の経営で赤字は解消できない。 福岡市が近隣アジア(とくに中国、韓国)への玄関口となるつもりなら、近隣国際便が福岡ー東京便の便数を上まわる目標をもたねばならない。増設案は弥縫策(びぼうさく)とみざるをえない。 新聞にて福岡空港が「赤字」と報道されていたが、恐らく借地が多いことが原因と思われる。なぜ借地部分も買収しないのですか？ 本計画に関し、米軍駐留の件は、福岡空港に居る必要はない(空港用地の買い増しが抑制でき予算削減可能な為)と思います。できましたらこの機会に転出を願います。 【意見1】 現在、滑走路西側にある、海上保安庁、県警及び消防の各航空隊が、滑走路を挟んだ東側に移設することとなっているが、今後、滑走路増設に伴い航空機が増便されることからヘリの離発着(出動)への影響があるのではないかな。 【対応策】 福岡空港における各航空隊の優先運航について、航空局を含めた関係機関で運用調整を行い、市民生活に影響がないようにする。 需要動向を分析しながら、施設が過剰な物にならないよう配慮すべきである。 この機会に、国際線地区の米軍や自衛隊地区を撤去し、純民間空港とする。 空港R/W2本は安全性、効率化のため不可欠であるが、民有地が多く不安定、非効率である。空港用地として、1地主化が前提である。 周辺自治体が交錯しており、福岡市に合併すべきである。 空港自体が儲かっているのか損を抱えているのか見えないのに投資するのはナンセンス ・毎年の赤字を解消するために、賃借料を大幅ダウンするための努力をせよ。(借地料への増税など) ・地主組合に屈せず、良好な空港運営のために費用を削減せよ。 ・今農家は農業でなく「不動産業だ」 空港借地料84億、赤字45億、いつ黒字になるのか。借地料が高のでは？ 福岡空港の土地は借地ですが、公道を造るとき土地を借りるのではなく、市、県、国が買い取ると思います。福岡空港はこれからの10年、50年、100年と続く空港にすべきです。福岡空港の土地は福岡市が買い取るべきだと思います。福岡空港の借地と、香椎浜の埋め立て地と交換してはどうでしょうか。国、福岡市のことを第一に考えて下さい。福岡市債ばかり発行しては、福岡市は潰れます。福岡空港の貸借対照表を見せてほしいです。福岡市から九州、日本を元気に。 利便性 国際線は不要でないですか。