

PIで寄せられたご意見と考え方

平成22年11月11日

福岡空港構想・施設計画検討協議会 御中

福岡空港構想・施設計画段階P I 評価委員会
委員長 石田 東生

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）
の実施結果に関する評価等について

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）の実施結果について、平成22年10月25日に当委員会を開催し、「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）の実施報告書（案）」及び当委員会が行った実施状況把握に基づき、下記の通り評価及び助言等を行うことを決定したので通知します。

記

1 評価

P I 活動の実施については、実施計画に則ったわかりやすい情報提供、適切なP I 手法の選定などのもと、中立・公正かつ適切に行われ、住民・関係者等のみなさんとの情報共有、ご意見の把握・集約ができており、P I の目標を達成したものと評価します。

2 助言等

- ・今後、事業を進める際には、P I の考え方を活かした情報提供やコミュニケーションを図っていくよう留意すること。
- ・これまでのP I 活動によって培われたノウハウや経験などについて、他事業においても活用できるように努めること。

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と。 ・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いまだ独善的と感じる。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 <ul style="list-style-type: none"> 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心配です。 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。
	滑走路の規格・仕様について <ul style="list-style-type: none"> 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ま。 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)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)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、高さにしていませ。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。
	増設計画全般について <ul style="list-style-type: none"> 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。	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。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。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
		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。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。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	概要	
	<p>制限表面について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 	<p>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。</p> <p>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は出来ません。</p> <p>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。</p>
	<p>安全性の確保について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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上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。 	<p>安全性の担保は、何よりも優先することが大前提です。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p>
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)
		<p>施設のゾーニングについて</p> <p>①施設規模</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。

意見		意見に対する考え方
分類	概要	
	<p>②国内線・国際線の乗り継ぎについて</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 <p>等の意見がありました。</p>	<p>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、どのよう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。</p>
	<p>③東側旅客ターミナル地域:国内線側</p> <p>平行誘導路二重化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。PII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、(PII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、PII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。 <p>等の意見がありました。</p> <p>現国内線旅客ターミナルビルのあり方</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 <p>等の意見がありました。</p>	<p>「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。</p> <p>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。</p>
	<p>④西側旅客ターミナル地域:国際線側</p> <p>国際線旅客ターミナルビルのあり方</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 <p>等の意見がありました。</p> <p>貨物地区</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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、熏蒸施設がない。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。 <p>等の意見がありました。</p>	<p>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。</p> <p>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。</p>

分類	件数	意見		意見に対する考え方
			概要	
			<p>米軍・自衛隊関係</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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いべきです。 ・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も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。 <p>等の意見がありました。</p>	<p>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。</p> <p>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。</p>
			<p>拡張用地について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 <p>等の意見がありました。</p>	<p>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。</p> <p>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。</p>
4. 航空機騒音の影響について	290 件	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		
		<p>①環境への影響全般について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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くなるさい。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。 <p>等の意見がありました。</p>		<p>現空港において、運用ができていながら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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>(参考)</p> <p>※「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。</p> <p>※「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</p> <p>《効果》 -2~-3dB(A)</p> <p>《実施状況》 ジェット機は、ほとんどの空港で実施</p> <p>※「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らす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</p> <p>《効果》 -2~-3dB(A)</p> <p>《実施状況》 ジェット機は、ほとんどの空港で実施</p>

意見		意見に対する考え方
分類	件数	
	②騒音対策事業内容の要望について	
	<p>騒音区域の見直し等</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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き、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ほしい。 ・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。 	<p>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。</p> <p>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ます。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p>
	<p>空域について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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の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。 ・ヘリコプターが夜11時や深夜に低空飛行を行う。 <p>等の意見がありました。</p>	<p>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。</p> <p>この様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えます。</p>

意見		意見に対する考え方
分類	概要	
	<p>運用時間について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 <p>等の意見がありました。</p>	<p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>※利用時間：15時間（7時～22時）</p>
	<p>今後の要望について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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、そうす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。 ・管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 ・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。今でもうるさいです。 ・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。 <p>等の意見がありました。</p>	<p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p>

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)
		<p>工期について</p> <p>① 施工方法や施工手順について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 <p>② 工期について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。
	<p>事業費について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 	
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。
		<p>(意見の構成)</p> <p>分析手法・前提条件について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。
		<p>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。</p> <p>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。</p> <p>まだ詳細設計等はありませんが、不確定要因を考慮したうえで、事業費の精査を行ってまいりました。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となります。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。</p> <p>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、PII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「直接的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。</p>

分類		件数	意見 概要	意見に対する考え方	
			<p>分析結果について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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ていきたいと思えます。 <p>等の意見がありました。</p>	<p>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。</p> <p>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</p>	
検討内容以外に対する意見	1. 増設関連	393 件	<p>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。</p>		
			(意見の構成)		
			<p>地域経済への貢献について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 <p>等の意見がありました。</p>	<p>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。</p>	
			<p>航空ネットワークの充実について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 <p>等の意見がありました。</p>	<p>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。</p>	
			<p>増設滑走路の早期実現について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 <p>等の意見がありました。</p>	<p>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。</p>	
			<p>周辺地域への配慮について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 <p>等の意見がありました。</p>	<p>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。</p>	
<p>地域の活性化について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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えますが、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、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。 <p>等の意見がありました。</p>	<p>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。</p>				

意見		意見に対する考え方
分類	件数	
		<p>空港周辺道路へ要望</p> <ul style="list-style-type: none"> 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。 <p>等の意見がありました。</p>
		<p>ターミナル施設について</p> <p>①現国内線旅客ターミナルビルへ求める機能</p> <ul style="list-style-type: none"> 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) 年配の方々に対して、もっとわかりやすい空港にしたいと思います。 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しい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。 <p>等の意見がありました。</p>
		<p>②現国際線旅客ターミナルビルへ求める機能</p> <ul style="list-style-type: none"> 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。 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。 <p>等のご意見がありました。</p>
		<p>③道路・駐車場</p> <ul style="list-style-type: none"> 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、何か良い方法はないのでしょうか。 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。 <p>等の意見がありました。</p>

意見		意見に対する考え方
分類	件数	
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)
		<p>新空港建設推進</p> <ul style="list-style-type: none"> 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。
		<p>周辺空港との連携方策で混雑緩和</p> <ul style="list-style-type: none"> 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。
3. PIIについて	102 件	増設不要
		<ul style="list-style-type: none"> 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。
		<p>提供する情報について</p> <p>PII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。</p>
		<p>情報提供 意見募集方法について</p> <ul style="list-style-type: none"> 周知広報などを強化すべきとの意見、PIIの取り組みについて偏っているのではないか、今後の情報提供。 等の意見がありました。
		<p>意見の反映について</p> <ul style="list-style-type: none"> PII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。
		<p>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の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。</p> <p>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。</p>
		<p>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ぬ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。</p>
		<p>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、抜本方策自体が不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。</p> <p>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。</p>
		<p>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、PII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ております。</p> <p>また、より詳細なデータや、事例、用語解説等を載せたPII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、PII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。</p>
		<p>PII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。</p> <p>また、今回のPII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らず空港利用者を中心に、PII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。</p> <p>※詳細はPIIの活動内容(P1~3)をご覧ください。</p>
		<p>今回のPII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。</p>

意見		意見に対する考え方
分類	件数	
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)
		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。
		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。
	1,643 件	

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。

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。

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。