

北九州空港滑走路延長計画に関する P I 実施記録

令和 3 年 11 月

北九州空港施設計画検討協議会

はじめに

北九州空港については、大型貨物機の長距離運航を可能とするため、現行の滑走路長 2,500m を 3,000m に整備延長する要請が関係する自治体等からなされています。このため、国は令和 2 年度より、この滑走路延長を検討する調査の実施を決定しました。

この経緯を踏まえ、関係地方公共団体（福岡県、北九州市、苅田町）と、九州地方整備局および大阪航空局は、連携・協力して、「北九州空港滑走路延長」にともなう施設計画段階のパブリック・インボルブメント（略名：P I）を実施することとしました。

P I は、施設計画段階における情報を広く公開し、みなさまのご意見を頂きながら実施していくものであり、空港整備事業の透明性や客観性の確保とともに、みなさまとの円滑な合意形成を図ることを目的としています。そのため、学識経験者や有識者らによる第三者委員会を設置し、客観的かつ専門的な立場からの助言に基づいて進めました。

本書は、「北九州空港施設計画検討協議会」が実施した、施設計画段階 P I の実施状況（周知・広報と意見収集）を実施記録として取りまとめたものです。

今後、この P I 活動の結果も踏まえて、事業化に向けた検討を進めてまいります。

P I 活動に参加して下さった P I 対象者のみなさま、P I 活動を支えて下さった関係者のみなさまに感謝申し上げます。

令和 3 年 1 1 月 北九州空港施設計画検討協議会

目 次

はじめに.....	1
1. P I 活動の実施状況.....	1
1.1. 周知・広報活動.....	1
1.2. 情報提供.....	5
1.3. P I 評価委員会.....	9
2. P I 活動の実施結果.....	11
2.1. P I 活動の結果.....	11
2.2. 情報提供内容（P I レポート）の入手先.....	15
2.3. 提供した情報（P I レポート）についての理解度.....	16
2.4. 寄せられた自由意見.....	23
3. P I の目標達成の判断.....	34
3.1. 判断の方法.....	34
3.2. 判断内容.....	35
3.3. P I の目標達成の判断結果.....	40
4. P I の終了について.....	41

1. P I 活動の実施状況

北九州空港の滑走路延長を目指し、手続きの透明性の確保や幅広い合意形成を図るため、パブリック・インボルブメント（以下、「P I」という）を実施しました。

北九州空港P Iでは、令和3年7月1日から事前の周知・広報活動を開始し、令和3年7月15日から8月16日までの約1か月にわたり、滑走路延長計画の内容を記した「北九州空港滑走路延長計画について（P Iレポート）」の公表による情報の提供と計画に対する意見を募集する活動（以下、「P I活動」という）を実施しました。

1.1. 周知・広報活動

北九州空港のP Iにおける「周知・広報活動」は、令和3年7月1日から、北九州市及び苅田町を始めとした福岡県内を中心に、北九州空港滑走路延長計画（案）に関する意見募集についての周知（PR活動）を行いました。

具体的に行った「周知・広報活動」を、以下に記します。

表 1-1 周知・広報活動実績（その1）

手法・媒体	実施場所	実施日	配布数
ホームページ	福岡県ホームページ	7/1	—
	北九州市ホームページ	7/1	—
	苅田町ホームページ	7/5	—
	大阪航空局ホームページ	7/1	—
	九州地方整備局ホームページ	7/1	—
SNS ・ Facebook ・ LINE ・ Twitter 等	福岡県 LINE(公式アカウント) Twitter(公式アカウント)	7/15	—
	北九州市 Facebook(好きっちゃ北九州) LINE(公式アカウント) Twitter(好きっちゃ北九州)	7/15	—
		7/15	—
		7/16	—
	苅田町 Facebook(公式アカウント) LINE(公式アカウント)	7/15	—
		7/15	—
北九州空港 Facebook(公式アカウント) LINE(公式アカウント)	7/30	—	
	7/21	—	
九州地方整備局 Facebook(公式アカウント) Twitter(公式アカウント)	7/16	—	
	7/16	—	

表 1-2 周知・広報活動実績（その2）

手法・媒体	実施場所	配布開始日 又は実施日	配布数
広報紙	福岡県「福岡県だより」(Vol.144)	7月号	約260.0万部
	北九州市「市政だより」(No.1390)	7月15日号	約32.4万部
	苅田町「広報かんだ」(No.1495)	7月10日号	約1.2万部
	北九州市「市政だより」(No.1391)	8月1日号	約32.4万部
	北九州空港広報誌「とべとべ北Q」(Vol.46)	7月号	—
PRポスター	福岡県庁、県民情報センター、県民情報コーナー、県外事務所（計22箇所）	7/1	28枚
	北九州市役所、区役所、出張所、市民センター、図書館、生涯学習総合センター（計163箇所）		326枚
	苅田町役場、図書館、公民館、コミュニティセンター（計6箇所）		9枚
	コンビニ等	7/1	1,125枚
	北九州空港	7/1	10枚
	福岡空港※	7/1	1枚
	北九州モノレール駅※	8/1	11枚
	苅田町ワクチン接種会場※	7/17	2枚
	PRポスターの合計掲示枚数		
PRチラシ	福岡県庁、県民情報センター、県民情報コーナー、県外事務所（計22箇所）	7/1	877枚
	コンビニ		11,000枚
	北九州市役所、区役所、出張所、市民センター、図書館、生涯学習総合センター（計163箇所）		3,400枚
	苅田町の公共施設		1,300枚
	九州地方整備局		280枚
	北九州空港	6/23	100枚
	福岡空港※	6/28	100枚
	九州・山口各県庁、福岡県内全市町村、山口県下関市、大分県中津市（68自治体）※	6/28	2,110枚
	経済団体（92団体）※	6/28	979枚
	企業（66社）※	7/12	166枚
	航空会社（15社）※		15枚
	PRチラシの合計配布枚数		
マスメディア (福岡県)	テレビ：FBS福岡放送 「優&舞の知っつく！ふくおか」	7/3	—
	新聞：特別広報（読売新聞）	7/15（朝刊） 7/21（夕刊） 7/28（夕刊）	—
	ラジオ：FM福岡「モーニングジャム」	7/15、8/12	—

※PI実施計画書における計画内容に追加して実施

<ホームページ>

北九州市



福岡県



九州地方整備局



<SNS>

九州地方整備局の Twitter



<広報誌>

北九州空港振興協議会「とべとべ北Q」



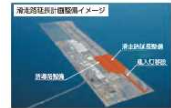
福岡県「福岡県だより」



北九州市「市政だより」

北九州空港滑走路延長計画への意見を募集

北九州空港の滑走路を2500メートルから3000メートルへ延長する計画に対する意見を募集します。募集期間中、各区分所や市民センターなどに計画の内容を説明した冊子を設置します。▶募集期間=7月15日(木)～8月16日(月) ▶提出方法=冊子に同封の封筒がきや九州地方整備局ホームページからなど、説明会は、7月18日(日)13時30分～14時30分、商工貿易会館(小倉北区古船町)で、詳細は要を、国港湾空港局空港企画課 ☎582・2208へ。



苅田町：広報かんだ
パネル展の案内

苅田町では、北九州空港滑走路延長計画の周知・広報活動の一環として、苅田町民センターにおいて、パネル展を開催いたします。内容は、北九州空港滑走路延長計画の概要、計画の進捗状況、意見募集の方法などです。ご来場の際は、説明書と意見書をお取りください。▶開催期間=7月15日(木)～16日(金)▶開催時間=10時～16時▶開催場所=苅田町民センター(苅田町)▶お問い合わせ先=苅田町企画課 ☎093-842-2111

<ポスター>



図 1-1 周知・広報活動の例 1

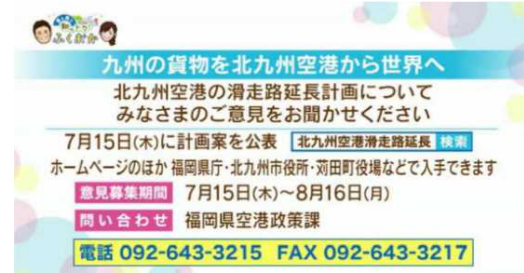
<チラシ>

県内各所に配架・配布



<マスメディア>

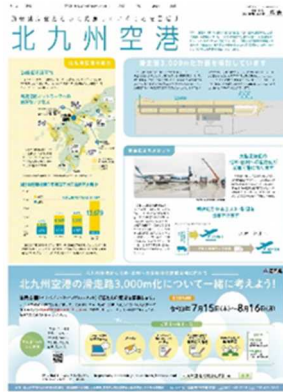
福岡県の広報番組



<マスメディア> (福岡県)

読売新聞

朝刊



夕刊



<PRポスターの掲示とチラシの配架>

福岡県庁 (1Fロビー)



北九州市役所 (市民ホール)



図 1-2 周知・広報活動の例 2

1.2. 情報提供

1.2.1. 情報提供の手法・内容

北九州空港滑走路延長計画に関するP I活動では、計画案の公表等の情報提供を行いながら、約1ヵ月間の期間において、P I対象者のみなさまからのご意見を頂きました。

この情報提供と意見の把握については、以下の手法・媒体を活用して実施しました。

配布に際しては、広く情報を周知するため、事前に作成したP I実施計画に基づいた配布先に加え、周辺自治体や各種団体・会社等に対しても積極的に追加配布を実施しました。

表 1-3 情報提供の実施内容

手法・媒体	実施場所	掲載開始日 又は掲載期間	配布数・開催 個所・参加者数
ホームページ	福岡県ホームページ	7/15	—
	北九州市ホームページ	7/15	—
	苅田町ホームページ	7/15	—
	北九州空港ホームページ	7/15	—
	大阪航空局ホームページ	7/15	—
	九州地方整備局ホームページ	7/15	—
冊子 (P Iレポート) の配布	福岡県庁、県民情報センター、県民情報コーナー、 総合庁舎、県外事務所 (計 22 個所)	7/15~8/16	1,140 部
	北九州市役所、区役所、出張所、市民センター、 図書館、生涯学習総合センター (計 163 個所)		4,098 部
	苅田町役場、図書館、公民館 (計 6 個所)		1038 部
	国土交通省 (九州地方整備局、その他)		65 部
	説明会 (北九州会場)		25 部
	説明会 (苅田会場)		32 部
	コンビニ等		6,150 部
	北九州空港		250 部
	福岡空港※		100 部
	九州・山口各県庁、福岡県内全市町村、山口県下 関市、大分県中津市 (68 自治体) ※		2,250 部
	経済団体 (54 団体) ※		1,733 部
	企業 (65 社) ※		84 部
	航空会社 (15 社) ※		15 部
	苅田町ワクチン接種会場※		330 部
冊子の合計配布部数	17,310 部		
パネル展	福岡市内：福岡県庁・福岡第二合同庁舎	7/15~8/16	2 個所
	北九州市内：北九州空港、市役所、生涯学習総合 センター、八幡西生涯学習総合センター	7/15~8/16	4 個所
	苅田町内：町役場、町立図書館、公民館	7/15~8/16	6 個所
説明会	北九州会場：北九州市立商工貿易会館 北九州市小倉北区古船場町 1-35	7/18(日)	参加 19 名
	苅田会場：三原文化会館 苅田町富久町 1-19-1	7/17(土)	参加 32 名

※ P I 実施計画書における計画内容に追加して実施

<ホームページ>

北九州市



苅田町



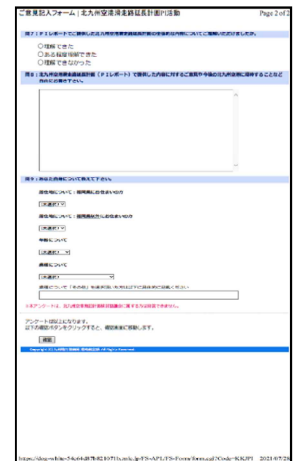
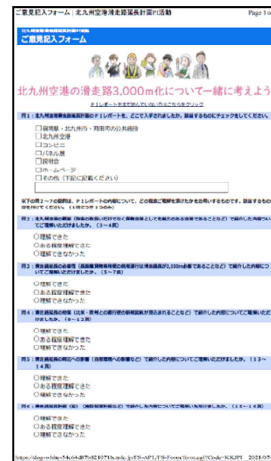
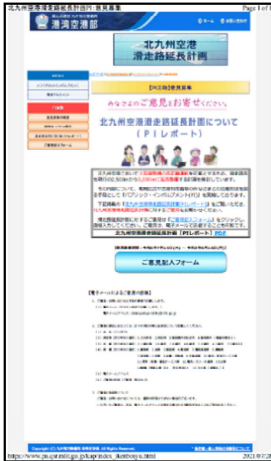
福岡県



<ホームページ>

九州地方整備局のホームページのご意見記入フォーム

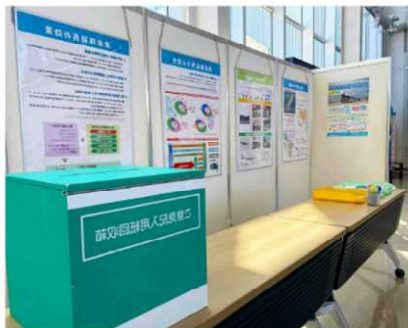
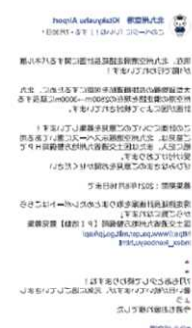
福岡県・北九州市・苅田町・北九州空港、大阪航空局のホームページから、北九州地方整備局のホームページのご意見記入フォームに繋がります。



国土交通省 九州地方整備局 港湾空港部 (P I 活動意見募集)

<SNS>

北九州空港 Facebook



福岡県 Twitter



図 1-3 情報提供の例 1

<冊子(P Iレポート)>

「北九州空港滑走路延長計画について」(全 22 ページ)



<冊子(P Iレポート)の配布>

九州地方整備局

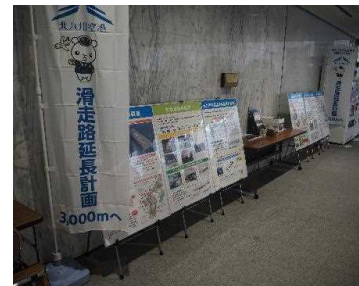


<パネル展>

北九州空港



九州地方整備局



<地元説明会：北九州市>

YouTube にてライブ配信されました 九州朝日放送で放映された「住民説明会」の様子



<地元説明会：苅田町>



<のぼり>



図 1-4 情報提供の例 2

1.2.2. 地元説明会

P I 活動における情報提供手段のひとつとして、地元である苅田町・北九州市を対象とした地元説明会を開催し、九州地方整備局よりP I レポートの内容に沿って説明をしました。以下に、説明会の概要、質疑応答で寄せられた主な意見について紹介します。

地元説明会の開催状況

【1日目】

日 時：令和3年7月17日（土）13:30~14:40

場 所：苅田町三原文化会館

参加者：32名 報道機関：1社

主な意見：

- ・ 滑走路延長により、航空機騒音が増えるのではないかと。
- ・ 滑走路は3,000mではなく4,000mにしないのか。また、将来的に更なる延長を計画しているのか。
- ・ 延長した滑走路はいつから供用が開始されるのか。
- ・ 空港建設当時における築城基地との協議の結果、北九州空港の管制は築城基地で行われているが、今後も北九州空港に航空管制を置くことはないのか。
- ・ 滑走路延長後において長距離旅客便の就航見込みはあるのか。
- ・ 3,000m化後のスターフライヤーの事業計画なども踏まえて、北部九州の活性化に繋がってほしい。（要望）
- ・ 航空機騒音の影響に関する詳細な調査結果はいつ出るのか。

【2日目】

日 時：令和3年7月18日（日）13:30~14:20

場 所：北九州市立商工貿易会館（説明会の状況をYouTubeでライブ配信）

参加者：19名 報道機関：6社



PortofKitakyushu【港湾空港局 YouTube チャンネル】

主な意見：

- ・ 滑走路延長により、北九州空港の発着回数ほどの程度変わるのか。
- ・ 航空機のオーバーホール拠点を北九州空港に誘致できないのか。
- ・ 航空会社は滑走路長3,000mで納得しているのか。ボルガ・ドニエプル社等の航空機は3,000m以上の滑走路長が必要なのではないかと。
- ・ 延長滑走路の整備期間を短縮できないのか。

1.3. P I 評価委員会

北九州空港施設計画検討協議会やみなさまに対して中立的な立場である、「北九州空港施設計画段階 P I 評価委員会」が開催され、P I 活動に関する評価・助言を頂きました。以下に、P I 評価委員会の開催状況を示します。

評価委員会で頂いた評価・助言の概要

- ・ 第 1 回 P I 評価委員会では、P I 実施計画書の策定に向けて、評価・助言を頂きました。
- ・ 第 2 回 P I 評価委員会では、P I 対象者への情報提供内容「P I レポート」やご意見の提出方法など、具体の P I 活動について、評価・助言を頂きました。
- ・ 第 3 回 P I 評価委員会では、P I 実施記録（案）について、評価・助言を頂くとともに、P I 活動全体を通じた評価を頂きました。

北九州空港施設計画段階 P I 評価委員会の開催状況

■第 1 回 令和 2 年 10 月 9 日（金）13:30~14:50 開催

議 事：① P I 評価委員長と委員長の職務代理者の選出

②北九州空港滑走路延長計画に関する P I 実施計画書（案）について
（パブリック・インボルブメントの進め方、内容などについて）

主な発言：

- ・ P I の目標達成の判断をするために、協議会が伝えた情報を P I 対象者が理解できたかどうか把握できるような工夫をしたほうがよい。
- ・ P I という言葉やパブリック・インボルブメントという言葉は、一般の方には馴染みがないので、多くの方から意見を頂くためには、わかりやすい言葉で丁寧に説明したほうがよい。
- ・ 航空貨物のことを全面に押し出すよりは、北九州空港の将来像や、滑走路を延長することが地域の発展につながることを示した方が、一般の方の興味がわくのではないかと。
- ・ P I レポートでは、滑走路延長することによる効果のほか、滑走路延長によるネガティブな要素も記載した方が、相手に信用されると思う。
- ・ P I の基本方針において、方針 1 の「わかりやすい情報提供」と方針 2 の「情報に入手のしやすさ」は似ているので、「情報入手のしやすさ」と「意見のしやすさ」に分けたほうが良いのではないかと。また、方針 4 の「適切な期間」と「目標期間」の違いなど、言葉の使い方を整理したほうがよい。

■第2回 令和3年5月28日(金) 13:30~15:30 開催

議 事：①PIの進め方について ②PI実施計画書について
③PIレポートについて ④PI活動の実施場所について

主な発言：

- ・ ご意見記入用紙について、問2~問5までがPIレポートで情報提供した項目ごとに理解度を聞く設問であり、問6は滑走路延長計画全体について理解度を聞く設問であることがわかるように説明文を補足した方がよい。
- ・ 滑走路延長計画の妥当性というタイトルで、滑走路延長による周辺への影響がないことを説明する内容が書かれているが、これは滑走路の延長の効果と影響というタイトルに変更した方がわかりやすいのではないか。
- ・ 北九州空港の滑走路延長に係る様々な経緯や分析結果など事務局として伝えたい内容と、滑走路が延長されることにより何がどのように変わるのかといった住民側が知りたい内容との間にギャップがあるのではないか。
- ・ 情報の入手先としてホームページを見て頂きたいのであれば、ホームページのURLを記載したり、キーワード検索の文言を示したり、利用者目線にたった工夫をするとよい。
- ・ 滑走路延長整備計画が今後どのような手続きで進められていくのか、いつから工事に入って、いつ完成するのかといったことがイメージできるような工程表があるとよい。
- ・ 滑走路延長の効果として貨物専用便のことが大きく書かれているが、多くの方に読んでいただくためには、旅客便のこともあわせて記載したほうがよい。

■第3回 令和3年10月18日(月) 14:00~15:30 開催

議 事：①PIの進め方について ②PI実施計画書について

主な発言：

- ・ 回答数はかなり集まっていると言えるのではないか。地域の人口規模から考えると、どれくらいの回答が得られていれば十分に周知できたと言えるのか。
- ・ PRチラシについて、当初予定より多くの対象にチラシを配布したということだが、追加で実施した企業はどのように定めたのか。
- ・ 延長滑走路長をさらに延長すべき、という意見に対する協議会の考え方として、「地域からの要望を受けている」と表現されているが、今回のPI活動は地域の要望把握を目的としたものではなく、滑走路延長事業を支持するかどうかについてのみ伺っているため、「要望」という言葉は使わない方がよいのではないか。
- ・ 理解度を問う質問の集計で「有効回答」という表現がみられるが、語弊があるので改めた方がよい。
- ・ 判断の視点について、実施記録での順番が①PI対象者に周知が出来たか→②PI対象者の意見の把握・集約に努めたか→③対象者は内容を理解しているか、となっているが、論理構造から考えると①→③→②とするのがよいのではないか。
- ・ 目標達成の判断基準と、目標達成の視点が、どちらも①、②といった記号で示されており、分かりにくくないか。

2. P I 活動の実施結果

2.1. P I 活動の結果

PI 活動において実施した意見募集の質問項目に沿って、回答内容を整理しました。

2.1.1. 回答数と回答方法

意見募集期間中（7/15～8/16）にホームページやハガキで寄せられた意見は、合計 958 件ありました。ホームページによるものが 514 件（53.7%）と全体の半分以上を占め、次いでハガキが 264 件（27.6%）、ご意見記入用紙が 173 件（18.1%）であり、この 3 つの手段で約 99% を占めました。

表 2-1 回答方法

方法	回収場所	回答数	比率
ホームページ	北九州空港 P I ホームページ（九州地整）	514 件	53.7%
ハガキ	P I レポートに関する意見募集事務局	264 件	27.6%
ご意見記入用紙	（福岡県、北九州市、苅田町、九州地整）	173 件	18.0%
Eメール	北九州市、九州地方整備局	4 件	0.4%
郵送※	北九州市、意見募集事務局	3 件	0.3%
合計		958 件	100.0%

※郵送は、封書により意見が寄せられた件数

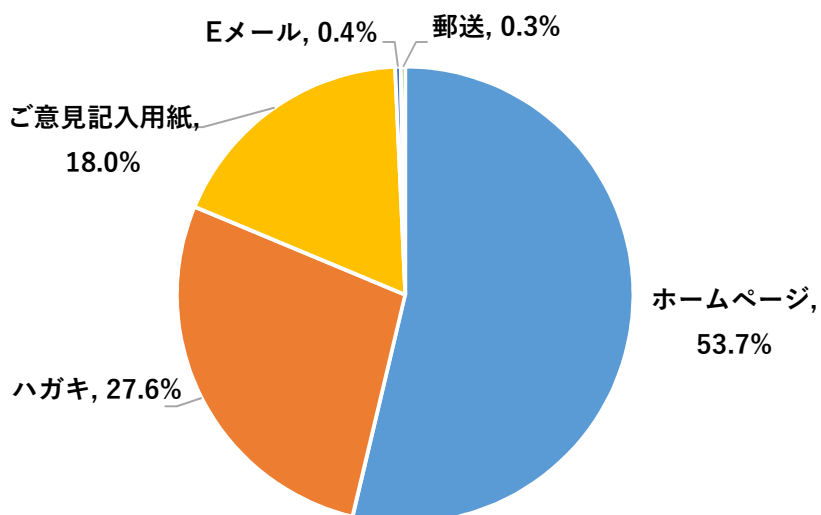


図 2-1 回答方法の比率

(N=958)

2.1.2. 属性

(1) 居住地

回答者の居住地は、「北九州市（61.1%）」が最も多く、北九州市と苅田町の住民の合計は、約 7 割（70.1%）でした。また、北九州市や苅田町を含んだ福岡県内の住民の合計は全体の 9 割弱（87.9%）を占めています。

福岡県以外の回答の中では、山口県が 51 件で最も多く、次いで東京都が 17 件、それ以外は全て一桁の回答数でした。

表 2-2 回答者の居住地

居住地	回答数	比率
北九州市	562 件	61.1%
苅田町	83 件	9.0%
北九州市・苅田町以外の福岡県内	164 件	17.8%
福岡県以外（山口県、東京都等）	111 件	12.1%
回答数	920 件	100.0%
回答なし	38 件	—
合計	958 件	—

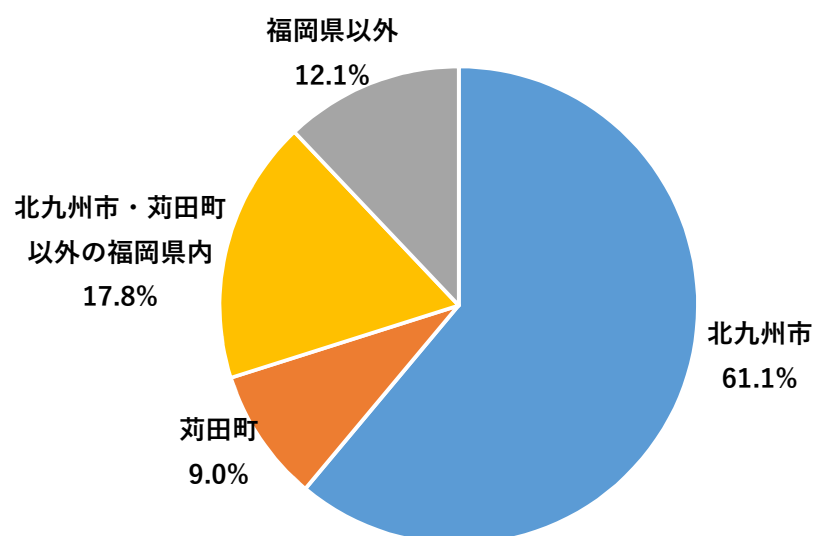


図 2-2 回答者の居住地の比率

(N=920)

(2) 年齢

回答者の年齢は、「50歳代（27.7%）」が最も多く、次いで「40歳代（21.8%）」、「60歳代（19.8%）」となりました。

回答者の年齢の上位を示す「40歳から59歳」の合計比率は、全体の約半分（49.6%）を占めました。

表 2-3 年齢別構成

年齢	回答数	比率
20歳未満	24件	2.6%
20歳代	75件	8.1%
30歳代	100件	10.8%
40歳代	202件	21.8%
50歳代	256件	27.7%
60歳代	183件	19.8%
70歳以上	85件	9.2%
回答数	925件	100.0%
回答なし	33件	—
合計	958件	—

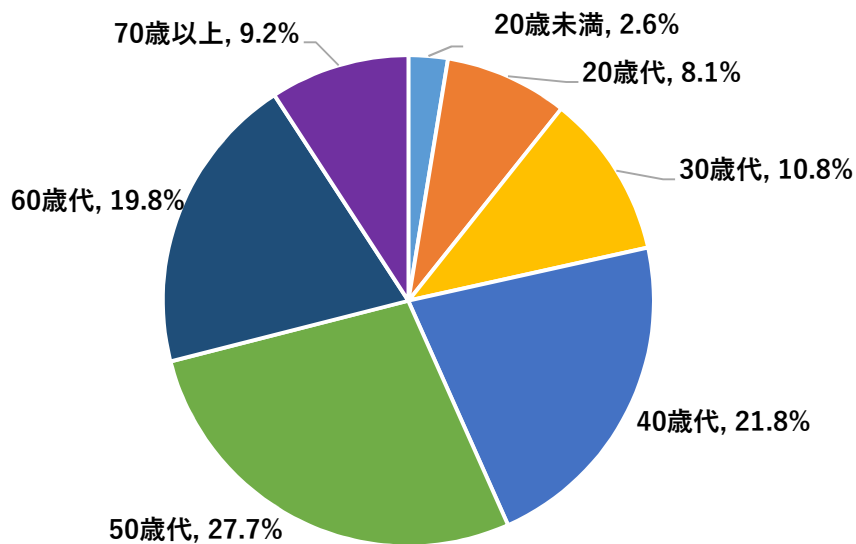


図 2-3 年齢別構成

(N = 925)

(3) 業種

回答者の業種で最も多かったのは、「公務 (16.4%)」、次いで「製造業 (14.3%)」、「無職(専業主婦 (夫)、学生等を含む) (12.6%)」でした。

表 2-4 回答者数と業種

職種	回答数	比率
農林業	9 件	1.0%
漁業	2 件	0.2%
建設業	58 件	6.4%
製造業	129 件	14.3%
情報通信業	58 件	6.4%
運輸業	57 件	6.3%
卸売業・小売業	54 件	6.0%
金融・保険業	33 件	3.7%
不動産業	57 件	6.3%
宿泊・飲食サービス業	16 件	1.8%
教育・医療・福祉サービス業	78 件	8.6%
電気・ガス・水道業	26 件	2.9%
公務	148 件	16.4%
無職 (専業主婦 (夫)、学生等含む)	114 件	12.6%
その他	65 件	7.2%
回答数	904 件	100.0%
内、複数回答	10 件	—
回答なし	44 件	—
合計	958 件	—

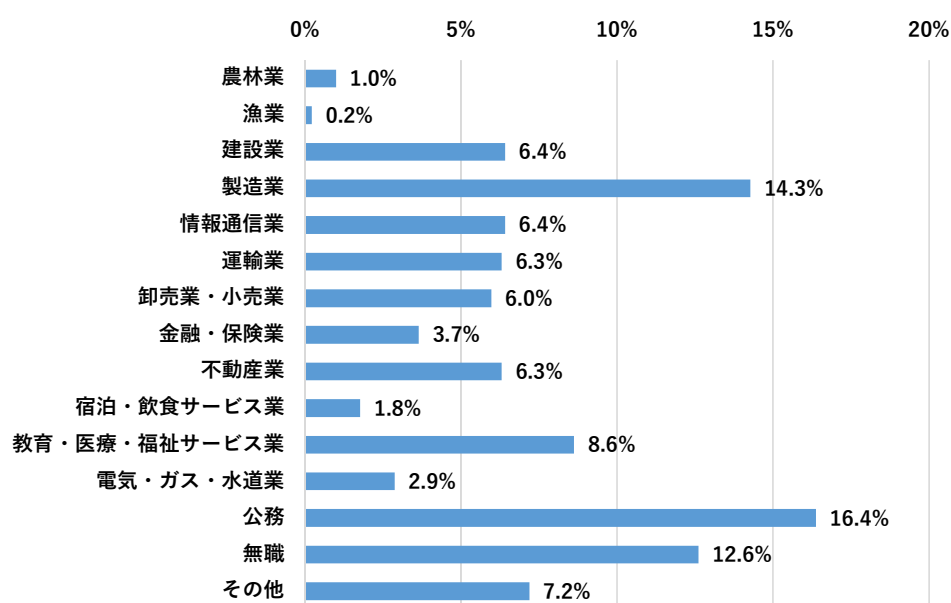


図 2-4 業種と回答者の比率

(N=904)

2.2. 情報提供内容（P Iレポート）の入手先

レポートの入手先は「福岡県・北九州市・苅田町の公共施設（31%）」が最も多く、「ホームページ（20.4%）」が続いています。

選択肢「その他」の中の回答には、「とべとべ北 Q（北九州空港振興協議会）」、「北九州商工会議所」、「他の行政（市・町）」、「職場」、「Facebook」、「LINE」等がありました。

表 2-5 P Iレポートの入手先

選択肢	回答数	比率
福岡県・北九州市・苅田町の公共施設	303 件	31.0%
北九州空港	83 件	8.5%
コンビニ	19 件	1.9%
パネル展	12 件	1.2%
説明会	38 件	3.9%
ホームページ	199 件	20.4%
その他	323 件	33.0%
合計	977 件	100.0%

※本設問では複数回答も寄せられたため、複数回答者 24 名の回答数 52 件を含む合計値で集計しています。

※合計が実際の回答者数を超えています。入手先の傾向を把握するため比率（円グラフ）で整理しています。

※無回答者は 9 人です。

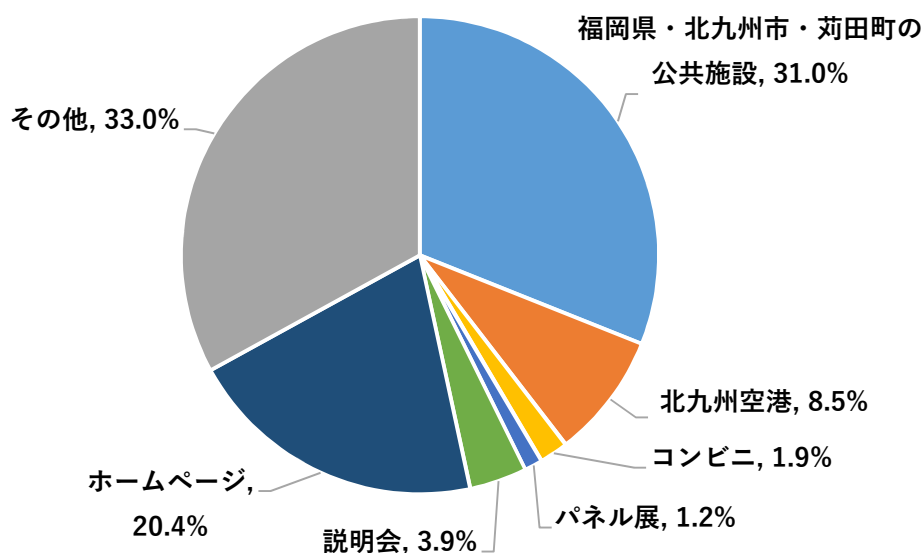


図 2-5 P Iレポートの入手先

(N=977)

2.3. 提供した情報（P I レポート）についての理解度

2.3.1. 北九州空港の概要

問：北九州空港の概要（旅客の取扱いだけでなく貨物空港としても魅力のある空港であることなど）で紹介した内容についてご理解いただけましたか（P I レポート 3～4 項）

北九州空港の概要の理解度について、「理解できた」、「ある程度理解できた」と回答した方は、99.4%を占めました。

表 2-6 北九州空港の概要の理解度

	回答数	比率
理解できた	753 件	79.5%
ある程度理解できた	189 件	19.9%
理解できなかった	6 件	0.6%
回答数	948 件	100.0%
回答なし	10 件	—
合計	958 件	—

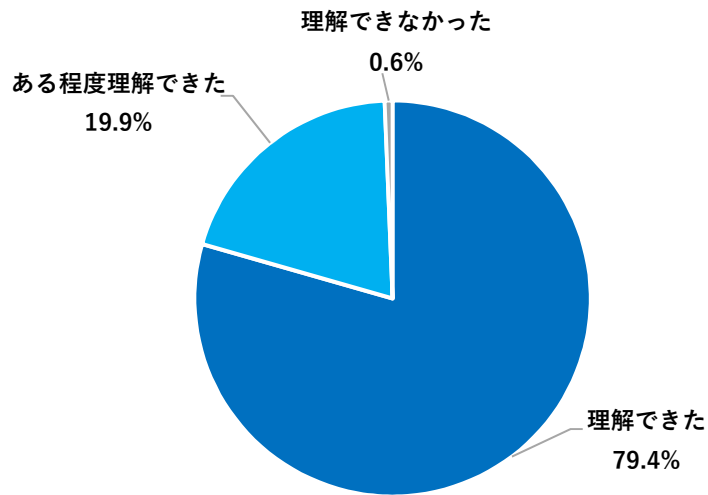


図 2-6 北九州空港の概要の理解度

(N=948)

2.3.2. 滑走路延長の必要性

問：滑走路延長の必要性（長距離貨物専用便の商用運航には滑走路長が 3,000m 必要であることなど）で紹介した内容についてご理解いただけましたか（P I レポート 5～7 項）

北九州空港の滑走路延長の必要性の理解度について、「理解できた」、「ある程度理解できた」と回答した方は、98.6%を占めました。

表 2-7 滑走路延長の必要性の理解度

	回答数	比率
理解できた	786 件	82.7%
ある程度理解できた	151 件	15.9%
理解できなかった	13 件	1.4%
回答数	950 件	100.0%
回答なし	8 件	—
合計	958 件	—

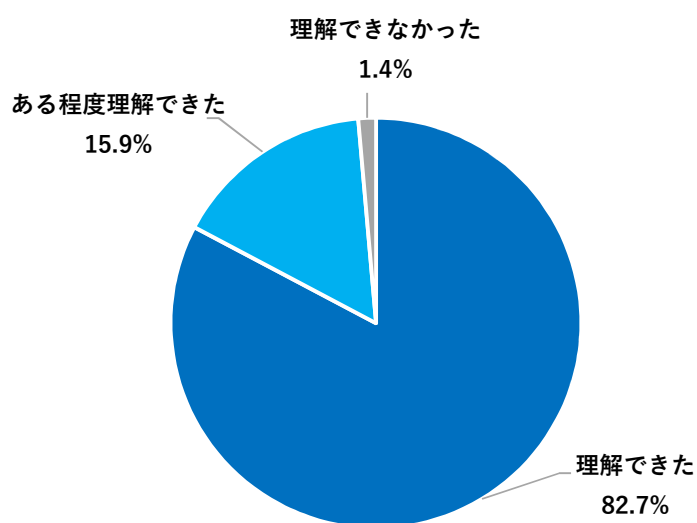


図 2-7 滑走路延長の必要性の理解度

(N=950)

2.3.3. 滑走路延長の効果

問：滑走路延長の効果（北米・欧州との直行便の新規就航が見込まれることなど）で紹介した内容についてご理解いただけましたか（P I レポート 8～12 項）

北九州空港の滑走路延長の効果の理解度について、「理解できた」、「ある程度理解できた」と回答した方は、97.9%を占めました。

表 2-8 滑走路延長の効果の理解度

	回答数	比率
理解できた	746 件	78.6%
ある程度理解できた	183 件	19.3%
理解できなかった	20 件	2.1%
回答数	949 件	100.0%
回答なし	9 件	—
合計	958 件	—

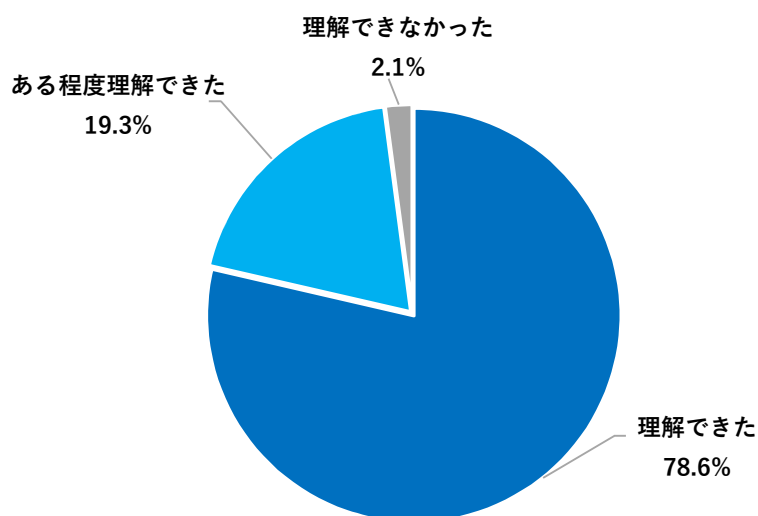


図 2-8 滑走路延長の効果の理解度

(N = 949)

2.3.4. 滑走路延長の周辺環境への影響

問：滑走路延長の周辺への影響（自然環境への影響など）で紹介した内容についてご理解いただけましたか（P I レポート 13～14 項）

北九州空港の滑走路延長の周辺環境への影響の理解度について、「理解できた」、「ある程度理解できた」と回答した方は、98.2%を占めました。

表 2-9 滑走路延長の周辺環境への影響の理解度

	回答数	比率
理解できた	705 件	74.4%
ある程度理解できた	225 件	23.8%
理解できなかった	17 件	1.8%
回答数	947 件	100.0%
回答なし	11 件	—
合計	958 件	—

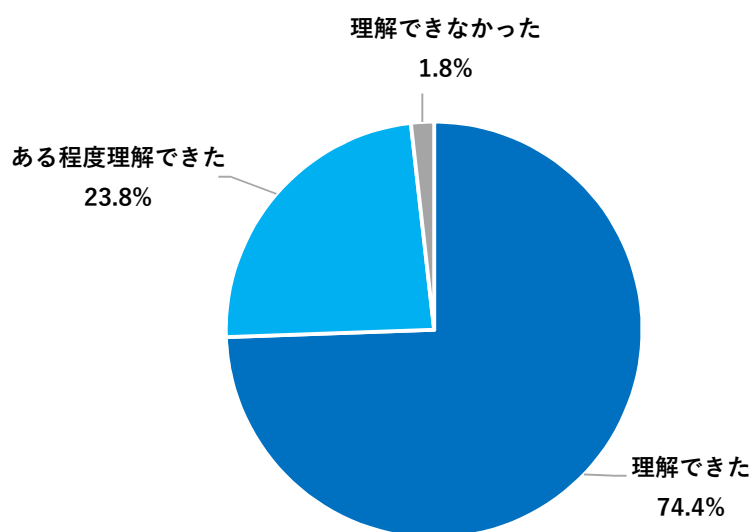


図 2-9 滑走路延長の周辺環境への影響の理解度

(N=947)

2.3.5. 滑走路延長計画案の内容

問：滑走路延長の必要性（施設配置計画など）で紹介した内容についてご理解いただけましたか（P I レポート 15～16 項）

北九州空港の滑走路延長計画案の理解度について、「理解できた」、「ある程度理解できた」と回答した方は、98.6%を占めました。

表 2-10 滑走路延長計画案の内容の理解度

	回答件数	比率
理解できた	736 件	77.6%
ある程度理解できた	199 件	21.0%
理解できなかった	13 件	1.4%
回答数	948 件	100.0%
回答なし	10 件	—
合計	958 件	—

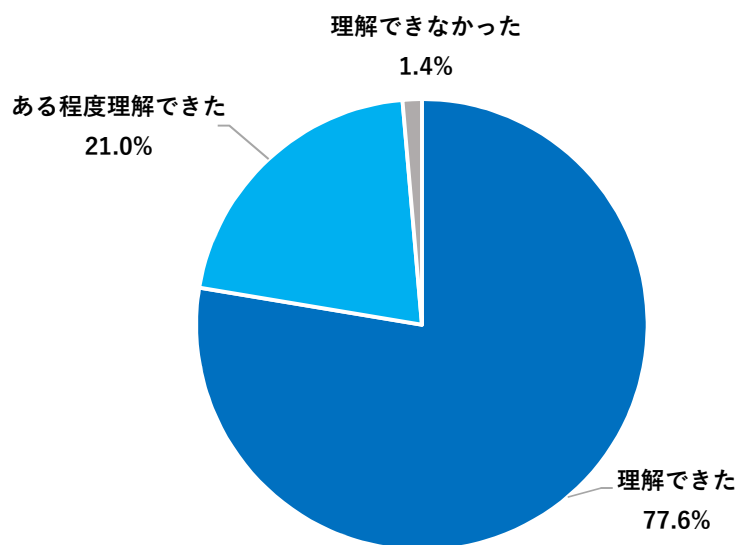


図 2-10 滑走路延長計画案の内容の理解度

(N=948)

2.3.6. 情報提供内容（P Iレポート）全般的な内容

問：本冊子でご提供した北九州空港の滑走路延長計画の全体的な内容についてご理解いただきましたか

北九州空港の情報提供内容（P Iレポート）の理解度について、「理解できた」、「ある程度理解できた」と回答した方は、98.4%を占めました。

表 2-11 全体的な内容の理解度

	回答数	比率
理解できた	726 件	77.4%
ある程度理解できた	197 件	21.0%
理解できなかった	15 件	1.6%
回答数	938 件	100.0%
回答なし	20 件	—
合計	958 件	—

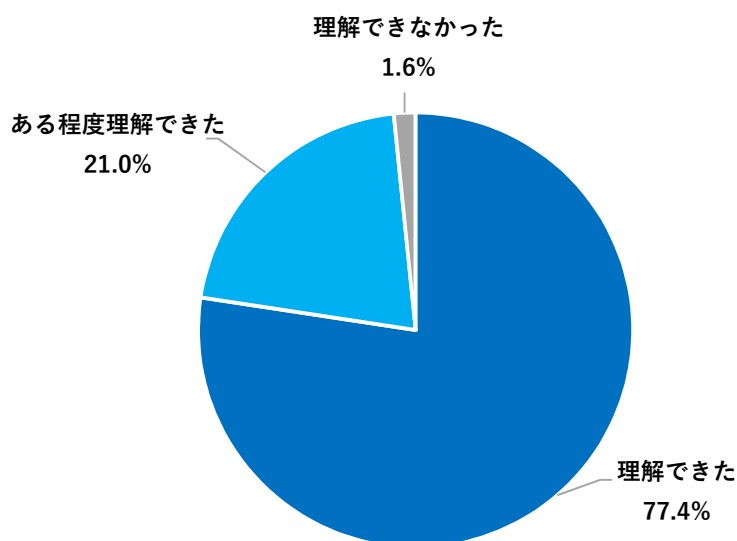


図 2-11 全体的な内容の理解度

(N=938)

2.3.7. 理解度のまとめ

前項までで取りまとめた、北九州空港施設計画における理解度を以下に整理しました。

表 2-12 空港施設計画における理解度とその回答数

	空港の概要	滑走路延長の必要性	滑走路延長の効果	周辺への影響	延長計画(案)の内容	全体的な内容
理解できた	753 件	786 件	746 件	705 件	736 件	726 件
ある程度理解できた	189 件	151 件	183 件	225 件	199 件	197 件
理解できなかった	6 件	13 件	20 件	17 件	13 件	15 件
回答数	948 件	950 件	949 件	947 件	948 件	938 件
回答なし	10 件	8 件	9 件	11 件	10 件	20 件
合計	958 件	958 件	958 件	958 件	958 件	958 件

表 2-13 空港施設計画における理解度とその比率

	空港の概要	滑走路延長の必要性	滑走路延長の効果	周辺への影響	延長計画(案)の内容	全体的な内容
理解できた	79.5%	82.7%	78.6%	74.4%	77.6%	77.4%
ある程度理解できた	19.9%	15.9%	19.3%	23.8%	21.0%	21.0%
理解できなかった	0.6%	1.4%	2.1%	1.8%	1.4%	1.6%
合計	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

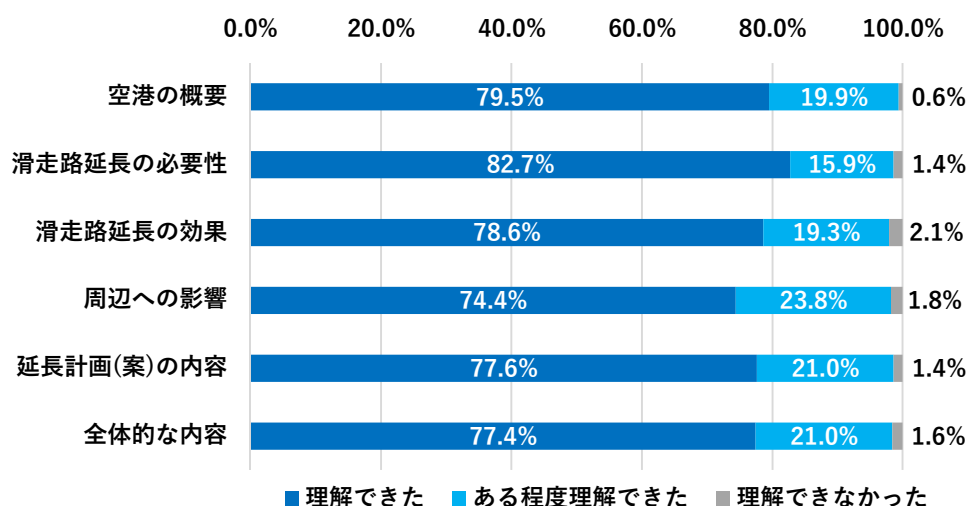


図 2-12 空港施設計画における理解度と比率

2.4. 寄せられた自由意見

2.4.1. 自由意見の分類方法

自由意見で寄せられた意見の中には、複数の内容を含むものがあります。そのため、はじめに複数の内容を含む意見を内容別に分割しました。その上で、それぞれの意見をP Iレポートで情報提供した6つの内容を基に作成した項目にその他を加えた7つに分類整理しました。

< P Iレポートの内容を基にした大分類（7分類） >

- I. P Iの進め方
- II. 北九州空港の概要
- III. 滑走路延長の必要性
- IV. 滑走路延長の効果
- V. 滑走路延長の周辺への影響
- VI. 北九州空港滑走路延長計画（案）
- VII. その他

さらに、上記の7つの分類に整理した意見について、それぞれ主な意見を抽出して中区分を作成し、分類整理しました。分類方法については、次頁に示します。

(1) 複数の内容を含む意見を、内容ごとに分解

〇〇さんの意見：

福岡県のみならず、西日本や日本全体で見ても効果的、魅力的な計画だと感じた。 現状の物流体制
でいることは、非常に勿体無いことだと思う。 滑走路延長計画案で、工事になぜ4年もかかるのか
の理由についてののみ、理解できなかった。

A：福岡県のみならず、西日本や日本全体で見ても効果的、魅力的な計画だと感じた。

B：現状の物流体制でいることは、非常に勿体無いことだと思う。

C：滑走路延長計画案で、工事になぜ4年もかかるのかの理由についてののみ、理解できなかった。

(2) それぞれの意見を、7つの項目へと内容別に分類

A：福岡県のみならず、西日本や日本
全体で見ても効果的、魅力的な計画
だと感じた。

B：現状の物流体制でいることは、
非常に勿体無いことだと思う。

C：滑走路延長計画案で、工事になぜ
4年もかかるのかの理由について
のみ、理解できなかった。

細分化した意見について、内容別に7つの
大分類へと振り分ける。

- I. P I の進め方
- II. 北九州空港の概要
- III. 滑走路延長の必要性
- IV. 滑走路延長の効果
- V. 滑走路延長の周辺への影響
- VI. 北九州空港滑走路延長計画（案）
- VII. その他意見

(3) 7つに分類した意見から主な意見を抽出し、中区分を作成、再度分類・整理

2.4.2. 寄せられた自由意見の内容

回答数 958 件のうち自由意見の記載が 602 件ありました。このうち、複数の内容（意見）を含むものについて個々の内容ごとに分割したところ、延べ 1,127 件の意見になりました。

これら意見を、P I レポートの内容をもとに整理した 6 つのグループとその他意見に分類し、さらに内容別に分類した結果、合計で 30 の意見に分類整理されました。

表 2-14 自由意見の分類結果

意見の分類方法		件数
I.	PIの進め方に関する意見	9
(1)	提供する情報の周知方法に関する意見	5
(2)	PIの実施方法に関する意見	4
II.	北九州空港の概要に関する意見	31
(1)	北九州空港の特徴や重要性を理解したという意見	26
(2)	24時間空港である特徴をもっと活かすべきだという意見	5
III.	滑走路延長の必要性に関する意見	143
(1)	滑走路延長は必要であるという意見	122
(2)	滑走路延長は必要ないという意見	18
(3)	滑走路延長に係る経済損失に係る意見	2
(4)	運航可能な機材・航続距離等に関する意見	1
IV.	滑走路延長の効果に関する意見	408
(1)	貨物定期便やチャーター便の就航を期待するという意見	75
(2)	シー&エアに関する意見	11
(3)	旅客便の就航拡大に関する意見	99
(4)	地域経済への波及効果・九州、西中国地域に立地する産業活性化に関する意見	158
(5)	陸上輸送の効率改善効果に関する意見	7
(6)	大規模災害発生への対応とBCP機能の強化に関する意見	10
(7)	滑走路延長によるデメリットに関する意見	5
(8)	その他、滑走路延長の効果に関する意見	43
V.	滑走路延長の周辺への影響に関する意見	51
(1)	自然環境への影響に関する意見	29
(2)	空港周辺の航空機騒音の変化に関する意見	17
(3)	周辺空域への影響に関する意見	5
VI.	北九州空港滑走路延長計画(案)に関する意見	184
(1)	滑走路延長計画に関する意見	53
(2)	滑走路延長計画の費用対効果に関する意見	36
(3)	整備工程に関する意見	95
VII.	その他意見	301
(1)	空港施設の整備に関する意見	29
(2)	空港へのアクセス関連の整備に関する意見	90
(3)	空港島及び空港周辺地域の整備に関する意見	39
(4)	福岡空港等、他空港との関わりに関する意見	54
(5)	レポートのレイアウトや理解度に関する意見	18
(6)	空港の発展を期待・応援する意見	27
(7)	現状の空港に対する不満等の意見	8
(8)	その他意見	36
合計		1,127

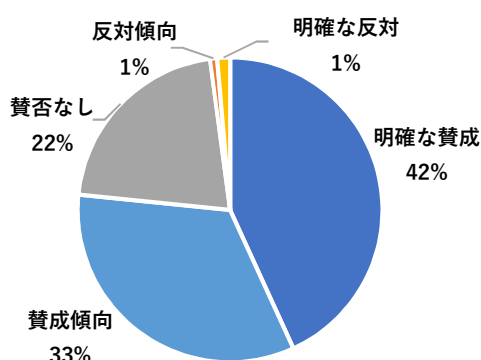
2.4.3. 寄せられた自由意見に対する対応

自由意見は、感想や賛否のコメント、北九州空港の運営全般に関する要望など幅広い意見が寄せられました。その意見を分類整理した中から、滑走路延長計画案の内容に対する意見を抽出し、その意見に対する北九州空港施設計画検討協議会の考え方を整理し、延長計画案への反映の検討（判断）を行いました。その結果、現 500m 延長計画案（3,000m 化）のまま進めることとしました。

その他の意見や質問に対する北九州空港施設計画検討協議会としての考え方についても次頁以降に整理しました。なお、要望や所感については、今後の北九州空港の更なる発展に向けた検討や適切な管理・運営に活かしてまいります。

表 2-15 計画案への意見の反映に関する検討結果

寄せられた意見	意見に対する考え方・対応
<ul style="list-style-type: none"> 九州には 3,000m 滑走路を有する空港が他にもあり、わざわざ北九州空港を延長しなくてもよいのではないか 	<ul style="list-style-type: none"> 北九州空港は、九州では唯一 24 時間利用が可能な空港で、地方空港では珍しい国際貨物定期便が就航しています。また、国際チャーター便の就航実績も豊富で国内でも有数の国際貨物取扱量を誇っています。 そのため、旅客を対象とした運用を中心とする周辺他空港と比べ、既設の大型貨物専用エプロンや航空貨物の取扱いに熟知した人材が充実しているなど、大量の貨物を集荷・輸送しやすい環境が整っており、貨物拠点空港の形成に適しています。 現在、九州・西中国地域には製造業を中心とした第二次産業が集積していますが、近隣の空港と北米・欧州とを結ぶ貨物定期便がないため、遠方の空港を利用しており、大きな経済的損失となっています。そのため、北九州空港において大型貨物機の長距離運航が可能な滑走路長 3,000m を整備することによって、それらの需要へ対応可能と判断しました。
<ul style="list-style-type: none"> 3,000m 化に賛成、早期に整備すべき 	<ul style="list-style-type: none"> PI 活動を通じ、多くのみなさまに計画内容についてご理解頂いたと判断しました。
<ul style="list-style-type: none"> 延長後の滑走路長は 3,000m ではなく、3,500m や 4,000m にすべきではないか 	<ul style="list-style-type: none"> 3,000m を超える滑走路を整備する場合、その延長を確保するためには現在の空港島敷地内での整備が困難となり、海上に新たな施設整備が必要不可欠となります。その場合、環境アセスメントの手続きや漁業関係者との調整に多くの時間を要するため、早期の供用開始が困難となるとともに整備費用も大幅に増加することとなります。 その一方で、以前から地元自治体や経済団体等から滑走路延長の要望を受けていることに加え、今回の PI 活動においても、多くのみなさまから早期の滑走路延長整備を期待するご意見が寄せられました。それらに応えるためにも、比較的事業期間を短く抑えられ、北米・欧州便の就航に対応可能な 3,000m 化に向けた事業着手を目指すことを判断しました。



※四捨五入の関係で合計は 100% になっていません。

分類	内容	意見数
明確な賛成	意見中に「賛成・応援」等が明言	254 (42%)
賛成傾向	賛成等が明言はされていないが、内容から賛成と解釈できる	201 (33%)
賛否なし	延長に対する賛否の記載がない・賛否どちらとも解釈できない	134 (22%)
反対傾向	反対等が明言はされていないが、内容から反対と解釈できる	5 (1%)
明確な反対	意見中に「反対」等が明言	8 (1%)

意見なし 356
合計 958

図 2-14 (参考) 滑走路延長に対する意見の傾向と解釈の方法

表 2-16 寄せられた意見に対する北九州空港施設計画検討協議会の考え方

	寄せられた意見	意見に対する考え方
9 件	I PI の進め方に関する意見	
	(1) 提供する情報の周知方法に関する意見 (5 件) ①説明会より動画を公表するなどして周知をすべき [興味のない人にもこの様な情報が届くようにしていただけると嬉しい]	①今回の PI 実施に際しては、地元説明会の様子を YouTube に公表するなど、動画媒体による情報発信も行いました。動画による広報活動そのものではできませんでしたが、より多くの方に情報をお届けできるよう、今後の広報活動に活かしてまいります。
	(2) PI の実施方法に関する意見 (4 件) ①PI 意見集約の結果をどう検討に反映するのかわかるとよい ②滑走路延長計画は決定事項なのになぜ意見を募集する必要があるのか ③協議会の最終的な決定プロセスがどうなっているのかわかるとよい	①寄せられた意見から計画案に反映すべき意見の抽出・検討を実施し、本書 (PI 実施記録) の 26 頁にその検討結果を記載しました。 ②現時点では、北九州空港の滑走路延長計画やそれに伴う滑走路の延長整備は決定事項ではありません。今回の PI 活動で寄せられた意見を踏まえて「北九州空港施設計画段階のとりまとめ」として計画を策定し公表します。その後の環境アセスメントや新規事業採択時評価の結果を踏まえて滑走路延長の整備に向けた事業の実施が決定されます。 ③10 月 18 日に開催した「第 3 回北九州空港施設計画段階 PI 評価委員会」において、PI 活動の実績等が事前に設定していた PI の目標達成の判断基準を満たしていると評価を頂きました。その結果を踏まえて「第 3 回北九州空港施設計画検討協議会」において、PI の目標が達成されたかどうかを判断します。目標が達成されたと判断された場合には本書 (PI 実施記録) を公表し PI の手続きを終了します。
31 件	II 北九州空港の概要に関する意見	
	(1) 北九州空港の特徴や重要性を理解したという意見 (26 件) [北九州空港が貨物空港としての機能を有していることが分かった] [地域の空港としての重要な役割を担っていることが分かった]	※
	(2) 24 時間空港である特徴をもっと活かすべきだという意見 (5 件) [滑走路が 2,500m であるために、24 時間空港である利点を十分に活かしきれないことが分かった] [北九州空港の立地特性を活かし、24 時間フル稼働できる様に空港機能を拡充して欲しい]	※
143 件	III 滑走路延長の必要性に関する意見	
	(1) 滑走路の延長は必要であるという意見 (122 件) [PI レポートを読んで滑走路延長の必要性が理解できた] [北九州空港の特徴や能力を引き出すために、滑走路の延伸は必要である]	※

[] 内は主な要望や所感などを参考記載しております。

※要望や所感については、今後の北九州空港の更なる発展に向けた検討や適切な管理・運営に活かしてまいります。

	寄せられた意見	意見に対する考え方
	<p>(2) 滑走路延長に否定的な意見（18件）</p> <p>①九州管内の福岡空港以外の空港をすべて廃止し、福岡空港に一本化すべきではないか</p> <p>②利用者が低迷している現状を踏まえて、計画を立てるべきではないか [公共事業に反対（他の政策に税金を使うべき）]</p>	<p>①九州管内の各空港は都市間の人流・物流を繋ぐ機能のみならず離島等との交通機能も有しており、それぞれの地域の経済・産業活動や生活を支える基盤として必要不可欠なインフラです。福岡空港は国内外の多彩な航空ネットワークを有した九州の拠点空港としての役割を担っております。都市部に位置し大変便利な空港である一方で、航空機騒音の影響や空港施設の拡張が出来ないことから、発着時間帯の制限や就航可能な便数にも限りがあります。そのため、福岡空港のみで九州を発着する全ての航空需要に対応することはできません。</p> <p>②PIレポートの3頁にお示ししたとおり、昨今の新型コロナウイルス感染症拡大の影響を受け旅客の乗降客数は近年減少しておりますが、国際線の貨物取扱量は大幅な増加傾向にあります。これらの需要に対応し、地域の更なる発展に繋げるため、長距離貨物専用便の就航実現に向けた計画を検討しております。</p>
	<p>(3) 北九州空港が利用できないことによる経済損失に関する意見（2件）</p> <p>①福岡県の荷主が成田国際空港を利用する場合の例として、北九州空港を利用できないことによる時間・費用の損失が示されているが、この計算条件が知りたい</p>	<p>①トラックの輸送時間と距離については、福岡県（県庁）を起点に一般的なナビゲーションサービスを使用して設定しています。トラックの料金は国の費用対効果分析マニュアルに記載のある10tトラックの移動距離に応じた運賃率（円）の価格を令和2年度価格に換算して設定しています。この費用に高速道路料金（大型車ETC）を加算したものを10tトラック1台あたりに要する陸上輸送費用として設定しました。</p>
	<p>(4) 大型航空機の就航と滑走路の長さの関係性に関する意見（1件）</p> <p>①大型機の就航に際し滑走路の500m延長がどの程度効果があるのか示すべきではないか</p>	<p>①現在の2,500m滑走路では、貨物専用機による長距離定期便の運航において採算がとれる量の貨物を航空機に搭載することができません。滑走路が500m延長されることで、B747-8F（貨物専用機）において北九州から就航先の北米（ロサンゼルス・サンフランシスコなど）へ向けて出発する便では、許容搭載量は約20t増加して約90t搭載でき、採算性の確保が可能となります。</p>
408件	IV 滑走路延長の効果に関する意見	
	<p>(1) 貨物定期便やチャーター便の就航を期待する意見（75件）</p> <p>①既存インフラ（鉄道・港湾など）と北九州空港をどう有機的に結びつけて、貨物・物流のハブ機能を持たせていくのか [北九州空港が貨物拠点として活用されることに期待する] [北米・欧州など遠方の地域への貨物定期便の就航に期待する] [長距離国際貨物チャーター便の就航に期待する]</p>	<p>①北九州空港が立地する北九州市と苅田町は、アジアに近く、本州と九州の結節点に位置する地理的な利点と、大きなターミナル機能を持つ港湾・鉄道といった多様な物流手段を組み合わされる強みがあり、西日本有数の物流拠点を形成しています。この利点と滑走路3,000m化の効果を最大限に活かし、北九州空港の九州・西中国地域の物流拠点化に向けた取り組みを進めてまいります。</p>

[] 内は主な要望や所感などを参考記載しております。

※要望や所感については、今後の北九州空港の更なる発展に向けた検討や適切な管理・運営に活かしてまいります。

	寄せられた意見	意見に対する考え方
	<p>(2) シー&エアに関する意見 (11 件)</p> <p>①シー&エア施設に関して具体的な構想が知りたい</p> <p>②シー&エアを実施するには施設の整備が必要なのではないか</p>	<p>①②シー&エアによる特殊大型貨物輸送の利用拡大に向けて、空港島内のインフラ整備が必要になります。すでに港湾計画にもシー&エアの利用促進のため空港島内にある護岸の一部を荷役岸壁として位置づけております。ターミナル地域内の道路や貨物施設なども、シー&エアで運ぶ航空貨物の特徴を踏まえて、必要な施設整備を検討してまいります。</p>
	<p>(3) 旅客便の就航拡大に関する意見 (99 件)</p> <p>①旅客利用者にとっては、滑走路延長にどのようなメリットがあるのか分からない</p> <p>[国際線、国内線ともに路線の拡大、就航便数の増加など、LCC の就航、旅客便の利便性の向上に期待する]</p> <p>[日本におけるハブ空港として活用、知名度の向上に期待する]</p>	<p>①滑走路の延長に伴い北米・欧州等の都市への長距離国際旅客便の就航が可能となり、北九州空港の旅客路線の拡充が図られます。また、滑走路が延長されることで航空機の離着陸に影響する気温や風向きなどの要素に対して、これまでよりも悪い条件でも就航可能となります。このように滑走路の延長は、就航率の向上や安全性の向上にもつながります。</p>
	<p>(4) 地域経済への波及効果・九州、西中国地域に立地する産業活性化に関する意見 (158 件)</p> <p>①一般市民生活において、どのような効果があるか分からない</p> <p>[背後圏への波及効果や産業活性・雇用改善に期待する]</p> <p>[今後の企業誘致への好影響、貨物拠点として活性化に期待する]</p> <p>[地域の活性化、自治体の財政改善を期待する]</p>	<p>①北九州空港の航空ネットワークが充実することにより九州・西中国地域の製造業等の関連産業における企業の国際競争力が高まります。これにより関連する企業の業績向上や新規の企業立地、雇用拡大、投資・消費の増加など地域経済において好循環が生まれ、地域経済の活性化が期待されます。また、自治体の財政についても、こうした企業立地・投資や雇用拡大等により、税源の涵養につながり、行政サービスの向上にも寄与することが期待されます。</p>
	<p>(5) 陸上輸送の効率改善効果を期待する意見 (7 件)</p> <p>①大型トラック増加に伴う交通渋滞・騒音等周辺環境への影響についてはどうなっているのか</p> <p>[トラック等による環境への負担や交通環境の改善、SDGs 推進に繋がることを期待する]</p> <p>[陸上輸送が効率化することで、ドライバー等の労働環境が改善することを期待する]</p>	<p>①交通量増加に伴う騒音や振動の影響は、環境影響評価法に基づく環境アセスメントにより評価し、対応策を検討してまいります。交通量の増加に対しては、今年5月にも東九州自動車道の苅田北九州空港 IC に接続する県道新北九州空港線苅田若久高架橋が開通する等、地元自治体等とも協力した渋滞対策に努めています。引き続き地元自治体等と協力のうえ、渋滞・騒音対策を検討してまいります。</p>
	<p>(6) 大規模災害発生への対応と BCP 機能の強化に関する意見 (10 件)</p> <p>①南海トラフ地震等の地震に耐えられるような空港としての整備が必要ではないか</p> <p>②空港における津波対策がどのようになっているのか、訓練等を実施すべきでないか</p> <p>[大規模災害発生時において、他空港の代替空港としての活用を期待する]</p>	<p>①北九州空港は、滑走路・エプロン等の基本施設、管制塔、庁舎、電源局舎、無線施設については、耐震性能照査等により耐震性能を有していると判定されています。</p> <p>②北九州空港は、災害シミュレーションの結果から津波よりも高潮の被害が大きいことが想定されています。そのため、北九州空港では高潮等への備えとして越波対策等の検討を進めています。</p> <p>近年多発している大規模自然災害に対しては事前の備えが重要になっています。2018 年 9 月に発生した台風 21 号による関西国際空港や北海道胆振（いぶり）東部地震による新</p>

[] 内は主な要望や所感などを参考記載しております。

※要望や所感については、今後の北九州空港の更なる発展に向けた検討や適切な管理・運営に活かしてまいります。

	寄せられた意見	意見に対する考え方
		千歳空港など、大規模な運休や遅延の発生が全国的な航空ネットワークに与えた影響の重大さを踏まえ、国は全国の空港に対し業務継続計画の作成を求めました。北九州空港においても滞留者対応計画や空港の早期復旧計画を基本プランとした「北九州空港 A2-BCP (Advanced/Airport-Business Continuity Plan)」を定めており、大規模自然災害への発生に備えています。今後も BCP 機能強化に向けた取り組みを進めてまいります。
	(7) 滑走路延長によるデメリットに関する意見 (5件) ①滑走路を延長することで生じるデメリットとしてどのような事が考えられるか ②PI レポートにおいて、メリットだけではなくデメリットについても言及すべきではないか	①②滑走路を延長することで生じるデメリットの一つに、滑走路延長に伴う工事期間中や供用開始後のトラック等の大型自動車の周辺交通量の増加等があげられます。これらの環境負荷の増加は、滑走路延長後の環境負荷も含めて、環境影響評価法に基づく環境アセスメントにより評価し、対応策を検討してまいります。
	(8) その他、滑走路延長の効果に期待する意見(43件) ①貨物定期便就航による、現在運航中の旅客便（便数・時間等）への影響はどのようなになっているのか [九州エリアのビジネスジェット・プライベートジェットの拠点としてのポテンシャルも期待する] [空港の魅力の向上、活性化に期待する]	①北九州空港の滑走路処理容量にはまだ余裕があります。貨物定期便と旅客便の就航時間帯の調整は可能です。
51件	V 環境への影響に関する意見	
	(1) 自然環境への影響に関する意見 (29件) ①空港周辺の自然環境（特に曾根干潟や漁業、鳥類への影響）に配慮して、滑走路延長計画を進めるべき ②滑走路延長計画は、多少なりとも自然環境への影響があるのではないかと ③脱炭素社会の実現の対応策は検討しているのか [滑走路延長を南側とする計画は、既に空港用地があることから海域の埋立もなく環境負荷が少ないため賛同する]	①②自然環境に対する影響については、別途実施中の環境アセスメントにより評価し、対応策を検討してまいります。自然環境への影響を低減できるように適切な手続きの実施に努めてまいります。 ③空港においては、ターミナルビル等の施設やグランドハンドリング業務で使用する車両からの CO2 排出削減の取組みを進めるとともに、空港の特性を踏まえた再生可能エネルギーの活用を加速させていく必要があると考えております。その早期実現に向け、国土交通省では「空港分野における CO2 削減に関する検討会」において有識者の意見を踏まえた具体的な検討を進めております。
	(2) 空港周辺の航空機騒音の変化に関する意見 (17件) ①「空港周辺の航空機騒音の変化」に関する記述が分かりづらい ②航空機騒音に関する調査を実施し、飛行ルートの検討も含め対策等の配慮をしっかりと実施すべき ③航空機騒音影響図は騒音の範囲が北側にも伸びているのはなぜか	①②北九州空港は沖合 3km にある海上空港であり、概略検討の段階では、滑走路延長後も航空機騒音の影響は海上に収まることを確認しておりますが、別途実施中の環境アセスメントにおいて航空機騒音の影響について詳細な調査・予測・評価を実施し、環境保全措置の検討を実施します。航空機騒音の影響を詳細に把握するために環境影響評価法に基づく手続きの適切な実施に努めてまいります。

[] 内は主な要望や所感などを参考記載しております。

※要望や所感については、今後の北九州空港の更なる発展に向けた検討や適切な管理・運営に活かしてまいります。

	寄せられた意見	意見に対する考え方
	④PI レポートにおいて、滑走路延長前後における発着回数に関する記述が必要ではないか [海上空港であることから航空機騒音の影響は少ないと理解している]	③滑走路の延長に伴い航空機の大型化や多頻度化が想定されるため、北側や東西方向にも飛行機騒音の影響が拡大傾向にあります。 ④滑走路延長事業を行うことによる航空機騒音予測範囲の広がりを検討しております。そのなかで、将来の発着回数について約 2.4 万回を見込んでいます。これは、コロナ前の 2019 年度の実績値 1.9 万回の 1.26 倍に相当します。
	(3) 周辺空域への影響に関する意見 (5 件) ①空域調整の必要性の有無が知りたい ②滑走路延長に伴い、空域等に関する航空自衛隊築城基地との関係性がどのようにになっているのか	①②北九州空港の特徴として、近隣飛行場が多いことが挙げられます。北に約 23km のところに海上自衛隊小月飛行場、東に約 25km のところに山口宇部空港、南に約 18km のところに航空自衛隊築城飛行場があり、各空港・飛行場が近接しています。そのため、航空機の運航にあたっては各空港・飛行場の管制官の間で調整が行われています。滑走路延長後も、これまでと同様、各空港・飛行場の管制官の調整により、航空機の安全な運航を確保してまいります。
185 件	VI 北九州空港滑走路延長計画 (案) に関する意見	
	(1) 滑走路延長計画に関する意見 (53 件) ①なぜ開港当初から滑走路長を 3,000m で整備しなかったのか ②なぜこれまで延長事業をしてこなかったのか ③滑走路端安全区域 (RESA) や過走帯を現状より長く確保すべきではないか	①②北九州空港はジェット機の離着陸が困難であった旧北九州空港 (滑走路長 1,600m) に変わる新空港として、新北九州空港が整備されました。当初は国内やアジア諸国等との航空輸送ネットワークの構築に必要な滑走路長として 2,500m で整備されましたが、近年、半導体関連製品や精密機械、E コマース (ネットショッピングの商品等) 等の輸送スピードを重視する貨物の需要が増大したことから長距離の航空貨物輸送の重要性が高まっているため、滑走路延長に向けた検討を開始しました。 ③滑走路端安全区域 (RESA) 等の施設も設計基準に則り、滑走路延長後の運用に対応した施設整備を進めてまいります。
	(2) 滑走路延長計画の費用対効果に関する意見 (36 件) ①滑走路延長事業の費用対効果 (B/C) はどの程度か。実際に需要は見込めるのか ②事業費の 130 億円の根拠や内訳を知りたい ③滑走路延長後の効果の検証を行うべき ④滑走路延長事業の地方自治体の負担の割合はどのようになっているのか	①②③北九州空港の滑走路延長計画を事業として進めるためには、新規事業採択時評価において当該事業の妥当性が認められる必要があります。この手続きにおいて、より具体的で精度の高い事業費の検討と費用対効果の検証が行われることとなります。新規事業採択時評価の結果は、国のホームページで公表いたします。 ④空港整備事業は、空港法に基づきその工事に要する費用は、国がその三分の二を、当該空港の存する都道府県である福岡県がその三分の一をそれぞれ負担します。なお、北九州空港の工事においては、福岡県が負担する費用の一部を北九州市と苅田町も負担しています。
	(3) 整備工程に関する意見 (95 件) ①既にある埋め立て地への滑走路延長に 4 年もかかるのは長くないか ②滑走路延長の供用開始時期はいつか	①滑走路の延長工事は、24 時間空港である北九州空港を利用する航空機への影響を極力避けるため、夜間の極限られた時間で実施する計画としています。そのため、1 日の施工時間は極めて短くなり、施工期間も約 4 年を見込んでいます。

[] 内は主な要望や所感などを参考記載しております。

※要望や所感については、今後の北九州空港の更なる発展に向けた検討や適切な管理・運営に活かしてまいります。

	寄せられた意見	意見に対する考え方
	③滑走路延長用地はあるのに、もっと早く着工できないのか ④滑走路延長事業は、関連するステークホルダーや地元等の意見を取り入れながら進めることが必要ではないか [滑走路延長計画の早期実現を期待する]	②③滑走路延長後の供用時期については、並行して実施している環境アセスメントの完了時期や事業採択後の事業着手時期が未定のため、確定はできませんが、早期の供用開始に向け各種手続きを進めてまいります。 ④滑走路の延長に向けて、幅広い意見を取り入れるためPI活動を実施しました。引き続き、関係者との調整を行いながら早期の供用開始に向けた検討を進めてまいります。
300件	その他意見	
	(1) 空港施設の整備に関する意見 (29件) ①滑走路延長に伴い、駐機スポットの拡充整備が必要ではないか ②第二滑走路の整備はしないのか ③滑走路延長後に、取扱貨物量の増加に対応した物流施設等の整備が必要ではないか	①②滑走路延長により北九州空港での航空機の発着回数や取扱貨物量の増加が見込まれます。そのため、需要に応じた必要な施設整備を検討してまいります。 ③北九州空港では、近年増加している取扱貨物量に対応した効率的な荷捌き機能の強化に向け空港に隣接する貨物上屋の拡張に取り組むこととしております。今後も貨物量の増加に対応した物流施設等の整備を検討してまいります。
	(2) 空港へのアクセス関連の整備に関する意見 (90件) [空港へのアクセスバスの便数が少なく利用しづらい] [鉄道・道路を含め空港へのアクセスを改善して欲しい] [滑走路延長に伴う交通量の増加に対応した道路計画を検討して欲しい] [空港連絡橋は、天候不良で通行できない場合があるので改善して欲しい] [空港から門司方面への連絡道路(橋)を整備して欲しい] [空港連絡橋は、片側1車線であることから事故等によって交通が遮断の対策を検討して欲しい]	※
	(3) 空港島及び空港周辺地域の整備に関する意見 (39件) ①滑走路延長後の空港や周辺施設、市等における将来計画・活用方法を示すべきではないか [空港が目的地となるような施設、飛行機が見える公園、空港のデッキ改善、店舗設置などの空港の賑わい創出のための整備にも期待する] [滑走路延長に伴い、空港周辺用地・土地の活用の推進に期待する]	①北九州空港が立地する空港島には、広大な未利用地があります。これらの用地については、空港施設機能の展開用地としての利用のほか、空港の魅力を活かした将来計画を引き続き検討してまいります。
	(4) 福岡空港等、他空港との関わりに関する意見 (54件) ①福岡空港と住み分けとして、福岡空港の貨物便や国際旅客便の受け皿となる空港としての機能を求めるなど機能・役割分担を求める	①北九州空港は、24時間空港の特性を活かし、過密化が進む福岡空港では対応困難な早朝・深夜便、LCC等の誘致による利便性の向上や貨物専用機(定期便・チャーター便)の更なる誘致による貨物拠点空港としての発展を目指しています。

[] 内は主な要望や所感などを参考記載しております。

※要望や所感については、今後の北九州空港の更なる発展に向けた検討や適切な管理・運営に活かしてまいります。

	寄せられた意見	意見に対する考え方
	<p>(5) PIレポートのデザイン・レイアウトに関する意見（9件）</p> <p>[具体的な品目・企業の声・写真等があり分かりやすい]</p> <p>[PIレポートを小中学生でも理解できるような内容にして欲しかった]</p> <p>[印刷物が立派すぎるのではないか]</p> <p>[パンフレットの表紙は、P2のような全体写真の方が良い]</p>	※
	<p>(6) 空港の発展を期待・応援する意見（27件）</p> <p>[大型貨物機が飛来すれば航空機ファンや子供たちも喜ぶ]</p> <p>[空港でのイベントを多く開催してほしい]</p>	※
	<p>(7) 現状の空港に対する不満等の意見（8件）</p> <p>①北九州空港の経営状況を知りたい。旅客需要回復が見込めない中で、貨物で空港の経営は成立するのか、しないならばどれだけ路線が就航すれば黒字となるのか</p> <p>[国内は羽田便が主でLCCもなく不便]</p> <p>[利便性が悪い]</p> <p>[人口減の中北九州空港を利用する人はいるのか]</p>	①北九州空港では、国や地方自治体、民間事業者等が連携して空港全体の運営を実施しています。そのため、検討協議会の判断だけでは空港全体の経営状況をお示しすることができません。検討協議会を構成する各行政機関としては、今後もコロナ収束後の対応として、貨物への対応のみならず旅客需要の回復に向けた取り組みについても連携して推進してまいります。
	<p>(8) その他意見（36件）</p>	※

[] 内は主な要望や所感などを参考記載しております。

※要望や所感については、今後の北九州空港の更なる発展に向けた検討や適切な管理・運営に活かしてまいります。

3. P I の目標達成の判断

3.1. 判断の方法

P I の目標達成の判断は、北九州空港施設計画段階 P I 評価委員会による助言・評価のもと、「北九州空港滑走路延長計画に関する P I 実施計画書」に判断基準を設定しました。

【目標達成の判断基準】

- ・北九州空港施設計画検討協議会は、PI 対象者に滑走路延長計画の内容を周知できたか。
- ・PI 対象者が滑走路延長計画の内容を理解できているか。
- ・北九州空港施設計画検討協議会は、PI 対象者から寄せられた意見の把握・集約に努めたか。

そのため、以下に示す視点から P I の目標達成の判断を行いました。

< P I の目標達成の判断基準と判断の視点 >

判断基準①：協議会は P I 対象者へ情報を周知できたか。

視点：P I 実施計画書に基づき、計画通りに情報提供が実施できたかどうかを判断。

判断基準②：P I 対象者は計画の内容を理解できたか。

視点：提供した情報に対する理解を問う質問回答の結果から、P I 対象者が計画の内容を理解できているかどうかを判断。

判断基準③：協議会は P I 対象者の意見の把握・集約に努めたか。

視点：P I 対象者からの自由意見を内容別に分類整理し、意見に対する北九州空港施設計画検討協議会の考え方等が整理されているかどうかを判断。

3.2. 判断内容

判断基準①：協議会はP I対象者へ情報を周知できたか。

P I実施計画書に基づき、計画通りに情報提供が実施できたかどうかを判断。

判断内容

- P I活動の周知・広報活動は、実施期間及び手法・媒体ともに当初計画通り、全て実行することができました。また、当初計画に加えて、福岡県内の他（北九州市・苅田町以外）の市町村、九州の各県と山口県、商工会議所や商工会、その他の企業や団体等に対してP Iチラシの配布を行い、P I対象者への周知に努めました。
- P I対象者への情報提供と意見収集についても、わかりやすい情報の提供に努め、実施期間及び手法・媒体ともに当初計画通り、全て実行することができました。また、当初計画に加えて、より広範囲に冊子の配架を行い、P I対象者への積極的な参加を促し、意見の収集を努めました。
- ご意見を頂いたP I対象者の属性から、幅広い地域、職業、年齢に情報を周知できたと判断できます。
- 以上より、P I対象者への情報は周知できたと判断しました。

表 3-1 周知・広報活動の実施状況（計画・実績）

活動の内容	P I実施計画書	実績
ホームページ	インターネットに北九州空港の滑走路延長計画に関するホームページを開設します	計画通り実施しました
SNS	福岡県、北九州市、苅田町のSNS(Facebook、Twitter、LINE)等でお知らせします	計画通り実施しました
行政機関の広報誌	福岡県、北九州市、苅田町が発行する広報紙でお知らせします	県「福岡県だより」、北九州市「市政だより」、苅田町「広報誌かんだ」により計画通り実施しました
PRポスター	福岡県、北九州市、苅田町の公共施設、北九州空港等で掲示します	福岡県、北九州市、苅田町の公共施設、北九州空港等で掲示しました 福岡県：市町村や経済団体等に追加配布しました 北九州市：北九州モノレール駅に追加配布しました 苅田町：総合体育館(ワクチン接種会場)に追加配布しました
PRチラシ	チラシを作成し、福岡県、北九州市、苅田町の公共施設、北九州空港等に配布箇所を設置します	福岡県、北九州市、苅田町の公共施設や、県内のコンビニ、北九州空港等に配布箇所を設置しました 福岡県：市町村や経済団体等に追加配布しました
マスメディア	新聞やテレビ等の情報機関に情報提供し、報道による周知を促します	テレビ：FBS 福岡放送の「優&舞の知っつく!ふくおか」、新聞：読売新聞(特別広報：7/15)、ラジオ：FM福岡「モーニングジャム」にて、P Iの周知・広報をしました

表 3-2 情報提供と意見収集の実施状況（計画・実績）

	活動の内容	PI実施計画書	実績
情報 の 提 供	ホームページ	インターネットに北九州空港の滑走路延長計画に関するホームページを開設します	福岡県、北九州市、苅田町、北九州空港、九州地方整備局のホームページに、北九州空港の滑走路延長計画に関するホームページを開設しました
	冊子 (PIレポート)	冊子(PIレポート)を作成し、福岡県、北九州市、苅田町の公共施設、北九州空港等に配布箇所を設置します	福岡県、北九州市、苅田町の公共施設や、県内のコンビニ等に配架しました 福岡県：九州各県と山口県、関係する団体や企業に追加配布しました 北九州市：北九州空港振興協議会や商工会議所等関連する団体に追加配布しました 苅田町：ワクチン接種会場にて追加配架しました
	パネル展	福岡県、北九州市、苅田町の公共施設、北九州空港等で掲示します	計画通り実施しました
	説明会	北九州市内、苅田町内において説明会を開催します	北九州市内、苅田町内において計画通り実施しました
	ご意見の収集	ホームページからご意見をいただける記入フォームを設けます	計画通り実施しました
ご意見の収集	ハガキ (冊子に折込み)	ご意見を記入するハガキを作成し、情報の提供場所や説明会で配布します	ご意見を記入するハガキを作成し、冊子に折込み、情報の提供場所や説明会で計画通り実施しました
ご意見の収集	電子メール	冊子、ポスター等に、ご意見用の電子メールアドレスを掲載します	計画通り実施しました
ご意見の収集	説明会	直接ご意見いただきます	北九州市と苅田町の説明会にて計画通り実施しました
ご意見の収集	意見募集用紙	追加実施	パネル展示会場に設置しました ご意見募集用紙を関係する団体や企業に送付し意見を返信していただきました

※表 3-1、表 3-2 について、PI 実施計画書での計画に追加で実施した内容は黄色で示しています。

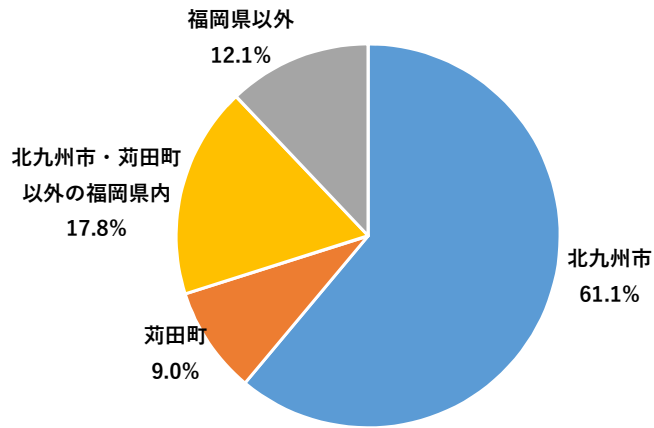


図 3-1 意見を頂いたP I対象者の居住地（再掲）

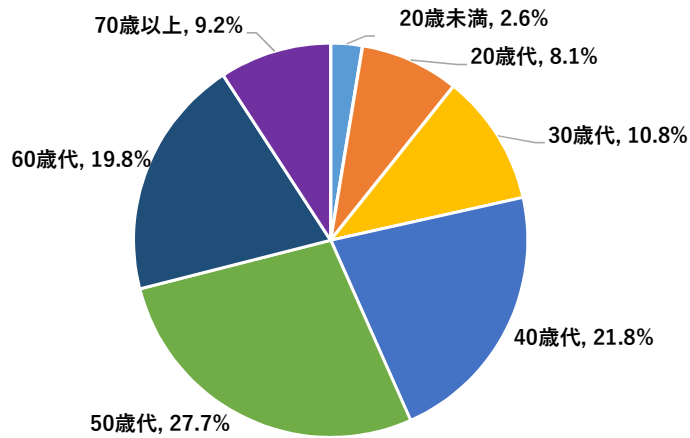


図 3-2 意見を頂いたP I対象者の年齢（再掲）

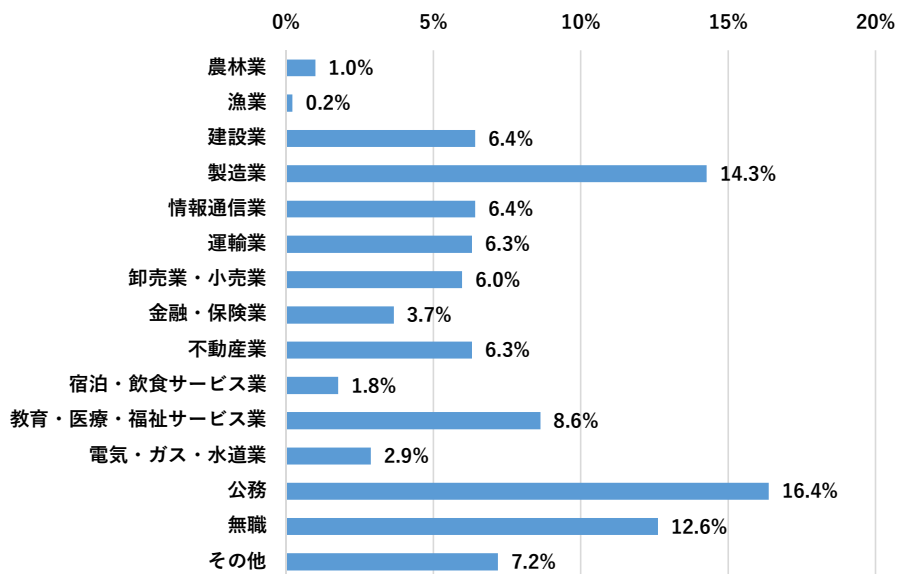


図 3-3 意見を頂いたP I対象者の職業（再掲）

判断基準②：P I 対象者は計画の内容を理解できたか。

提供した情報に対する理解を問う質問回答の結果から、P I 対象者が計画の内容を理解できているかどうかを判断。

判断内容

- P I 対象者へP I レポートで情報提供した北九州空港の概要、滑走路延長の必要性、滑走路延長の効果、滑走路延長の影響、滑走路延長計画案の各内容については、いずれも「理解できた」、「ある程度理解できた」が 97.9%~99.4%を占め、「理解できなかった」は 0.6%~2.1%でした。
- また、北九州空港滑走路延長計画の全体的な内容についても、「理解できた」、「ある程度理解できた」が 98.4%を占め、「理解できなかった」は 1.6%でした。
- 以上より、P I 対象者に北九州空港滑走路延長計画の必要性、効果、妥当性などについて理解していただけたと判断しました。

表 3-3 P I レポートで提供した内容の理解度

	小計 (理解できた+ある程度理解できた)	理解できなかった	合計
空港の概要	99.4% (79.5%+19.9%)	0.6%	100.0%
滑走路延長の必要性	98.6% (82.7%+15.9%)	1.4%	100.0%
滑走路延長の効果	97.9% (78.6%+19.3%)	2.1%	100.0%
周辺への影響	98.2% (74.4%+23.8%)	1.8%	100.0%
延長計画(案)の内容	98.6% (77.6%+21.0%)	1.4%	100.0%
全体的な内容	98.4% (77.4%+21.0%)	1.6%	100.0%

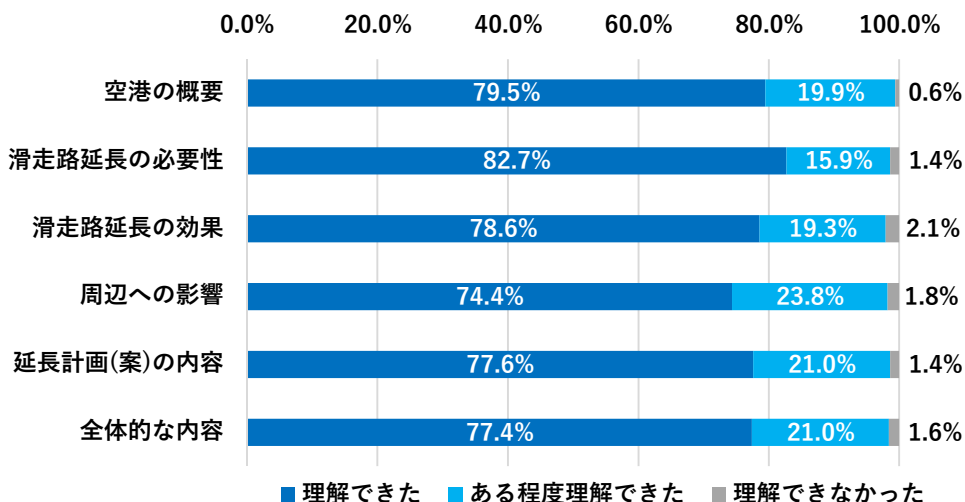


図 3-4 P I レポートで提供した内容の理解度 (再掲)

判断基準③：協議会はP I対象者の意見の把握・集約に努めたか。

P I対象者からの自由意見を内容別に分類整理し、意見に対する北九州空港施設計画検討協議会の考え方等が整理されているかどうかを判断。

判断内容

- P I対象者から頂いた意見に関して合計 958 通の回答を頂きました。また、頂いた自由意見をP Iレポートで情報提供した 6 つの内容別・その他に整理し、さらに内容を分類・集約した結果、自由意見は合計 1,127 件になりました。
- 集約した意見から、滑走路延長計画案の内容に対する意見を抽出し、計画案に反映すべきかどうかの判断について、北九州空港施設検討協議会の考え方を示しました。
- 以上より、P I対象者の意見を把握し、協議会としての考え方が示されるなど、P I対象者の疑問などにも応えていると判断しました。

表 3-4 内容別に分類した自由意見の件数と割合

意見の分類方法		件数
I.	PIの進め方に関する意見	9
(1)	提供する情報の周知方法に関する意見	5
(2)	PIの実施方法に関する意見	4
II.	北九州空港の概要に関する意見	31
(1)	北九州空港の特徴や重要性を理解したという意見	26
(2)	24時間空港である特徴をもっと活かすべきだという意見	5
III.	滑走路延長の必要性に関する意見	143
(1)	滑走路延長は必要であるという意見	122
(2)	滑走路延長は必要ないという意見	18
(3)	滑走路延長に係る経済損失に係る意見	2
(4)	運航可能な機材・航続距離等に関する意見	1
IV.	滑走路延長の効果に関する意見	408
(1)	貨物定期便やチャーター便の就航を期待するという意見	75
(2)	シー&エアに関する意見	11
(3)	旅客便の就航拡大に関する意見	99
(4)	地域経済への波及効果・九州、西中国地域に立地する産業活性化に関する意見	158
(5)	陸上輸送の効率改善効果に関する意見	7
(6)	大規模災害発生への対応とBCP機能の強化に関する意見	10
(7)	滑走路延長によるデメリットに関する意見	5
(8)	その他、滑走路延長の効果に関する意見	43
V.	滑走路延長の周辺への影響に関する意見	51
(1)	自然環境への影響に関する意見	29
(2)	空港周辺の航空機騒音の変化に関する意見	17
(3)	周辺空域への影響に関する意見	5
VI.	北九州空港滑走路延長計画(案)に関する意見	184
(1)	滑走路延長計画に関する意見	53
(2)	滑走路延長計画の費用対効果に関する意見	36
(3)	整備工程に関する意見	95
VII.	その他意見	301
合計		1,127

3.3. P I の目標達成の判断結果

P I 活動の結果を、北九州空港 P I の実施計画における目標達成の判断基準を基にした判断の視点に照らし、いずれの基準も満たしていることから、P I は目標を達成していると判断しました。

4. P I の終了について

第3回P I 評価委員会における評価・助言を受けて「P I 実施記録(案)」を修正し、第3回協議会において、北九州空港施設計画検討協議会がP I の目標を達成したと判断し、本書(P I 実施記録)の公表をもってP I を終了します。

P I を通じて寄せられた意見については、今後の北九州空港の更なる発展に向けた検討や適切な管理・運営に活かしてまいります。