

ふくおか ふうこう かんれん じどうしゃ せんよう どうろ  
福岡空港関連 自動車専用道路

第2回 アンケート資料  
詳細版

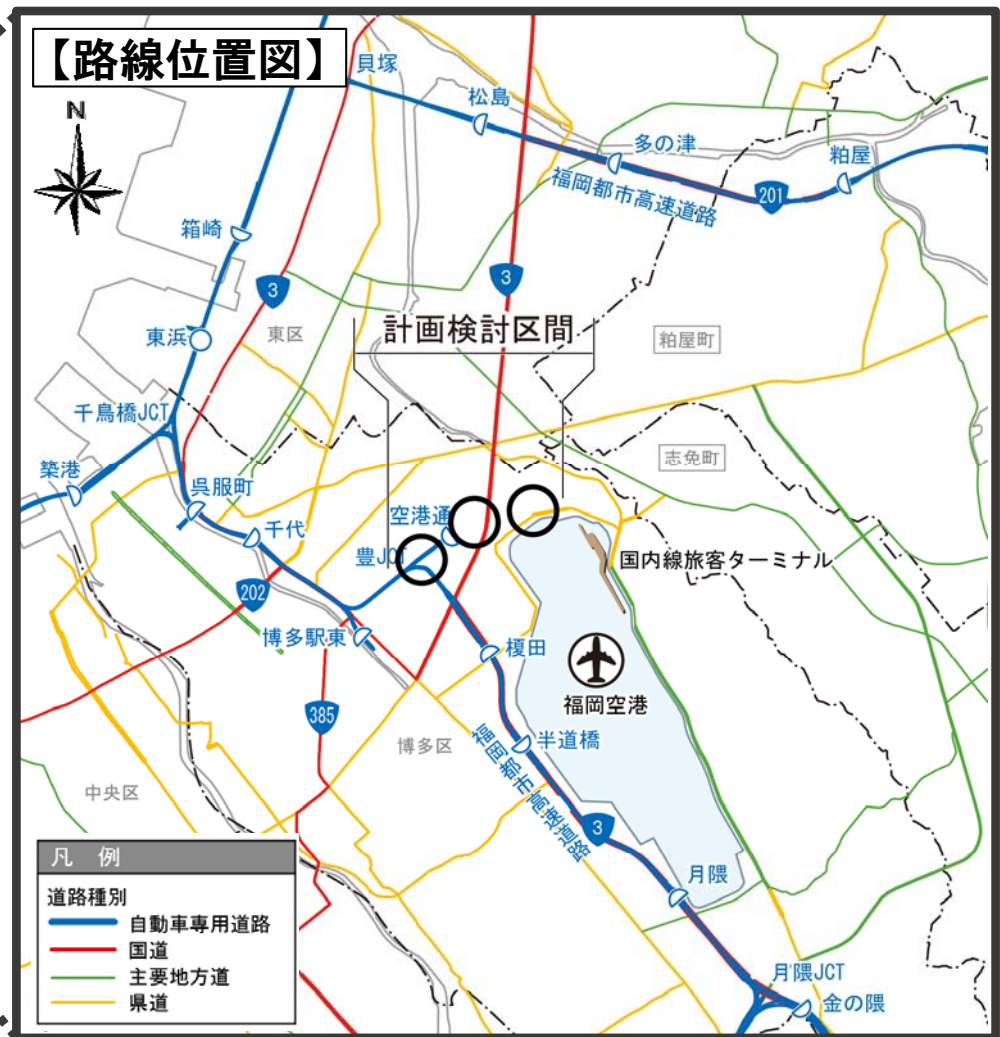
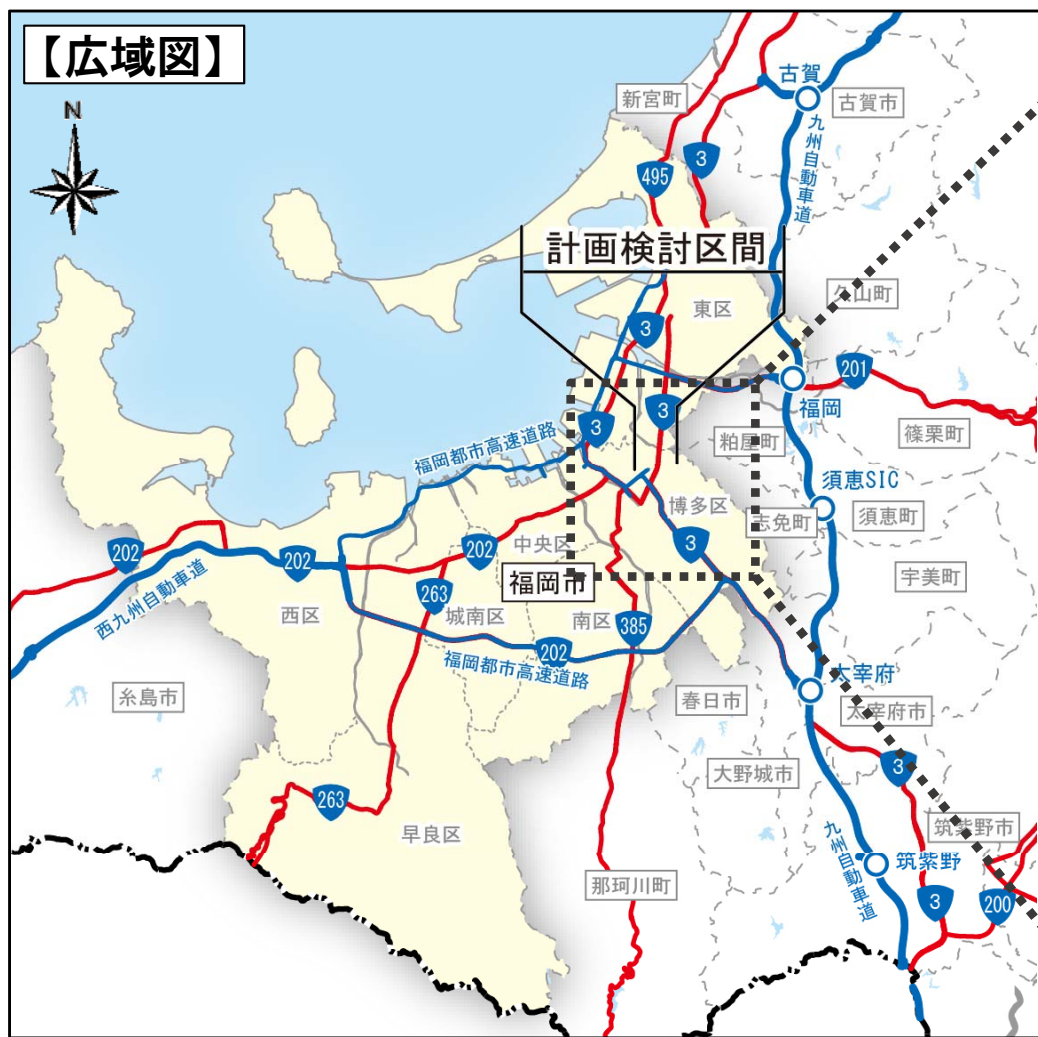
平成27年9月

福岡市 住宅都市局

## (1) 計画検討の背景

- 福岡空港では、滑走路増設などの機能強化が進められている
- 福岡市南部地域や太宰府インターチェンジ方面からの国内線旅客ターミナルへのアクセス改善、国道3号バイパス「空港口」交差点の混雑緩和を図るための取り組みを進めていく必要がある

## (2) 位置



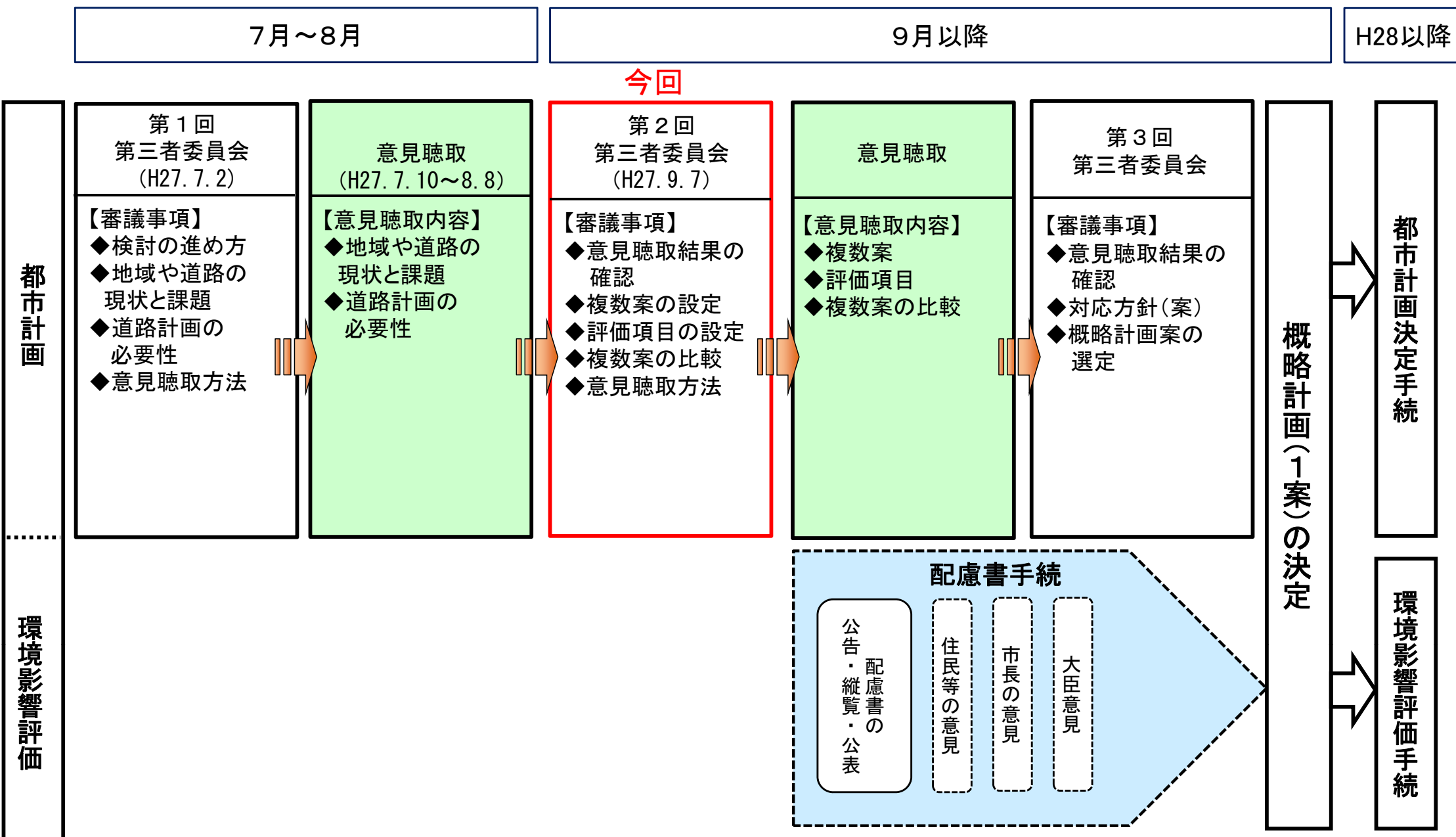
## 目 次

- |                   |       |
|-------------------|-------|
| 1. 概略計画の検討の進め方(案) | ・・・3  |
| 2. 前回審議内容         | ・・・6  |
| 3. 第1回意見聴取の結果     | ・・・8  |
| 4. 複数案の検討         | ・・・17 |
| 5. 第2回意見聴取方法(案)   | ・・・21 |

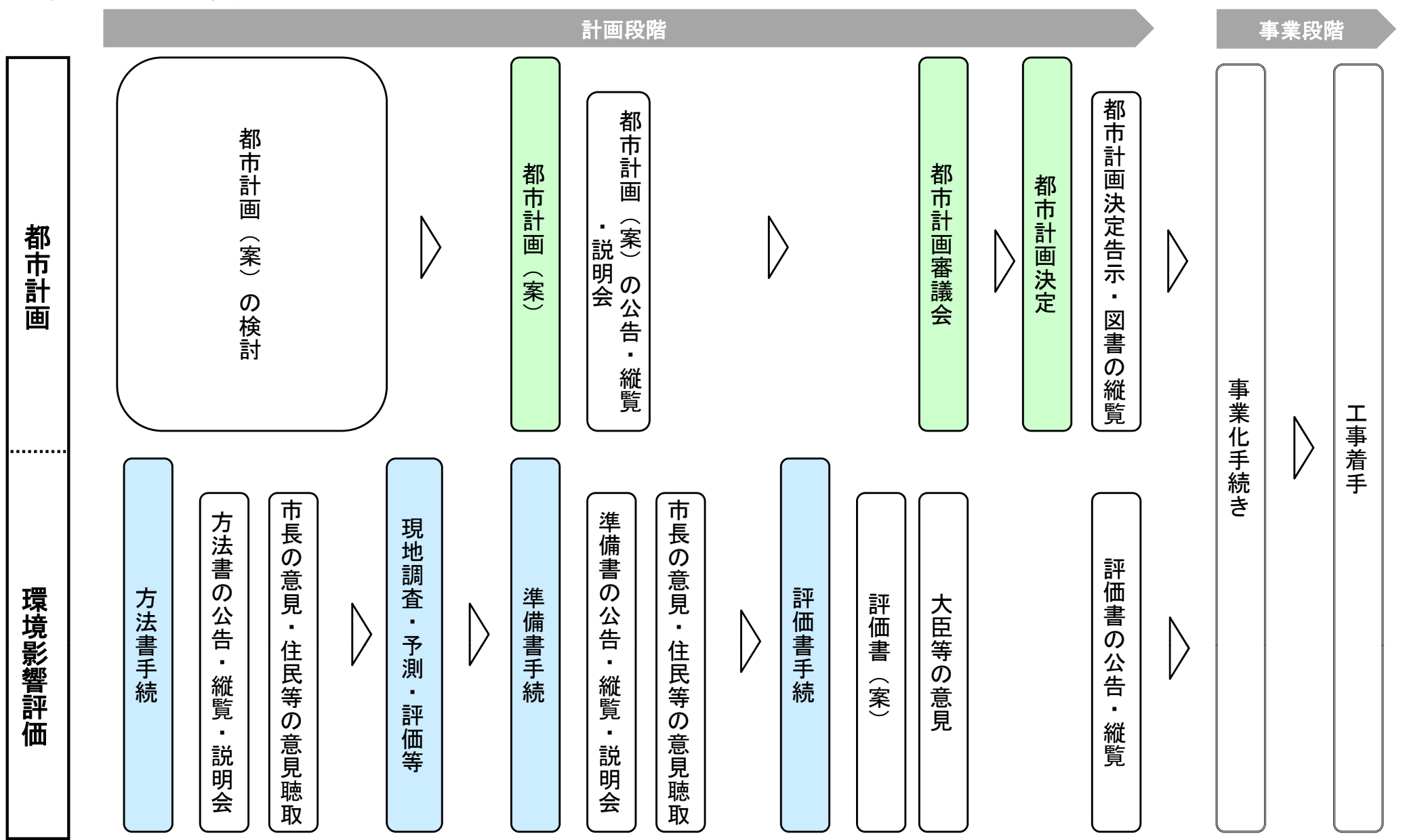
資料1及び資料2は、環境影響評価法(平成9年法律第81号)第3条の3第1項の規定による計画段階環境配慮書の案を兼ねる

# 1. 概略計画の検討の進め方(案)

# 1. 概略計画の検討の進め方(案)



# (参考)次年度以降の進め方



## 2. 前回審議内容

## 2. 前回審議内容

### (1) 第1回第三者委員会の概要

#### ■開催日

- ・平成27年7月2日

#### ■議題

- ・検討の進め方、地域や道路の現状と課題、道路計画の必要性、意見聴取方法

### (2) 第1回第三者委員会における主な指摘事項と対応状況

指摘事項	対応状況
○検討の進め方 <ul style="list-style-type: none"> <li>・検討スケジュールは短期間であるが妥当か。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・事例を参考にしつつ、関係機関等と協議を行いながら、適切に検討を進める。</li> </ul>
○現状と課題、道路計画の必要性について <ul style="list-style-type: none"> <li>・交通計画全体として課題を考えていくべき。</li> <li>・交通計画全体を考えると、モーダルシフトや地下鉄との適切な分担も必要。</li> <li>・「福岡市都市交通基本計画」からのアプローチも必要ではないか。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・「福岡市都市交通基本計画」の方針などを踏まえ、ご指摘の内容を課題に追加し、道路計画の必要性を検討した。 (参考資料2 p5, p30~p33) (参考資料3 p2)</li> </ul>
○意見聴取について <ul style="list-style-type: none"> <li>・道路計画の全体スケジュールを示し、今後もどの段階でどのような意見を述べる機会があるか周知すること。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地域への説明会では、全体の計画策定の流れを説明するとともに、段階ごとに意見を述べる機会があることを説明した。</li> <li>・アンケート等のHP掲載資料等に記載し、周知した。</li> </ul>



# 3. 第1回意見聴取の結果

# 3. 第1回意見聴取の結果

## (1) 意見聴取の目的

・地域や道路の現状と課題、道路計画の必要性の意向を把握する

## (2) 意見聴取の結果

範囲	対象	意見聴取の方法	
広域	一般	アンケート調査	<ul style="list-style-type: none"> <li>WEB等</li> <li>・828回答</li> <li>チラシ等</li> <li>・情報プラザ、区役所等にアンケート設置：496回答</li> </ul>
	企業等	ヒアリング調査	<ul style="list-style-type: none"> <li>・空港関連企業等を訪問(バス、タクシー、旅行会社、物流など)：31社</li> </ul>
周辺地域	一般	説明会	<ul style="list-style-type: none"> <li>・計画検討区間周辺等：10箇所(吉塚校区、東吉塚校区、東光校区、席田校区、月隈校区、東月隈校区等)(参加人数：延べ250人程度)</li> </ul>
	企業等	オープンハウス	<ul style="list-style-type: none"> <li>・国内線旅客ターミナルロビー：245回答</li> </ul>

意見聴取期間：平成27年7月10日～8月8日  
 アンケート回答数：1569件(WEB等, チラシ等, オープンハウスの合計)

### ■配布アンケート

アンケートにお答えください

■回答の提出方法  
 ・回答は、付属の「アンケート回答用 返信はがき」に記入し、郵便ポストに投入してください。  
 ・福岡市のHPでの回答は、回答用紙をダウンロードして、回答を下記アドレスまで送信してください。  
 E-mail: senryudou.HUP@city.fukuoka.lg.jp

■ご切  
 平成27年8月8日までに投入(又は送信)いただきますよう、お願いいたします。  
 (当日消用効)  
 ※いただいたご意見は、統計的な処理にのみ使用いたします。また、他の目的での使用や、第三者に提供することはありません。

問1 福岡空港の利用、空港の近くに用事がある、自動車などで空港の近くを通過するなどの場合の状況についてお聞きします。(選択肢より選択)  
 当てはまらない方は、問2(次のページ)にお進みください。

(1) 主な目的はなんですか。  
 (前も当てはまる番号を1つ選び、回答欄の数字を○で囲んでください。)  
 ① 飛行機を利用するため ② ①飛行機を利用するため以外  
 ①と答えられた方にお聞きします。 ②と答えられた方にお聞きします。

(2) 飛行機を利用する目的はなんですか。 (前も当てはまる番号を1つ選び、回答欄の数字を○で囲んでください。)  
 (前も当てはまる番号を1つ選び、回答欄の数字を○で囲んでください。)  
 ①業務 ②通勤・通学 ③娯楽 ④その他 ⑤家族 ⑥通勤・通学 ⑦娯楽 ⑧その他  
 みなさんにお聞きします。

(3) その目的の頻度はどのくらいですか。  
 (前も当てはまる番号を1つ選び、回答欄の数字を○で囲んでください。)  
 ①ほぼ毎日 ②2～3日/週 ③2～3日/月 ④2～3日/年 ⑤数年に1回又は今回が初めて

(4) その目的の主な交通手段は何ですか。  
 (前も当てはまる番号を1つ選び、回答欄の数字を○で囲んでください。)  
 ①自家用車(送迎含む) ②バス ③タクシー ④乗用車(貸物車含む) ⑤地下鉄 ⑥自転車 ⑦徒歩 ⑧その他(記入例)

(5) 都市高速道路を利用しますか。  
 (前も当てはまる番号を1つ選び、回答欄の数字を○で囲んでください。)  
 ①ほぼ毎日利用する ②時々利用する ③利用しない

(6) 以下の中でよく使う出口はどこですか。  
 (前も当てはまる番号を1つ選び、回答欄の数字を○で囲んでください。)  
 ①空港側 ②東側 ③南側 ④西側 ⑤南西側 ⑥西側 ⑦その他 ⑧西側  
 ⑦その他 ⑧西側

問2 福岡空港関連 自動車専用道路の計画についてお聞きします。  
 (7) 自家用車やバス等を利用した国内線旅客ターミナルへのアクセスについてどのようにお考えですか。  
 (それぞれのお項目について、考えに最も当てはまる番号を1つ選び、回答欄の数字を○で囲んでください。)

項目	1	2	3	4	5
1) 都市高速道路のランプから国内線ターミナルまで渡り、一般道を走行すること	①	②	③	④	⑤
2) 大塚方面から空港通りランプを利用できないこと	①	②	③	④	⑤
3) 一般道が混雑していること	①	②	③	④	⑤
4) その他不便と思うこと(自由回答)					

(8) 空港周辺の道路について、どのようにお考えですか。  
 (前も当てはまる番号を1つ選び、回答欄の数字を○で囲んでください。)  
 ① 混雑している ② 混雑していない ③ 十分 ④ 十分でない ⑤ 分からない

(9) 空港周辺の道路を計画する場合、国内線旅客ターミナルのアクセス改善や混雑緩和以外で、最も重視すべきものは何だとお考えですか。  
 (前も当てはまる番号を1つ選び、回答欄の数字を○で囲んでください。)

	1	2	3	4	5	6	7
1) 混雑緩和							
2) 交通手段の減少							
3) 運行時間の短縮							
4) 災害に強い							
5) その他(自由回答)							

(10) その他、議論や重視すべきことなど。(自由回答)

すべての方にお聞きします。(選択肢より選択)  
 (当てはまる番号を1つ選び、回答欄の数字を○で囲んでください。)

(1) 住所 福岡市 ①東区 ②博多区 ③中央区 ④南区 ⑤城南区 ⑥早良区 ⑦西区 ⑧福岡市以外(市・町・村) ⑨福岡県内(郡・町・村)

(2) 性別 ①男性 ②女性

(3) 年齢 ①10歳代 ②20歳代 ③30歳代 ④40歳代 ⑤50歳代 ⑥60歳代 ⑦70歳代以上

(4) 職業 ①会社員・公務員・団体職員 ②自営業 ③学生 ④家事手伝い ⑤専業主婦・専業主夫 ⑥フリーランス ⑦その他

(5) 自動車運転免許の有無 ①有 ②無

(6) 自動車運転 ①する ②しない

ご協力ありがとうございました

■アンケート調査(市役所ロビー)



■ヒアリング調査



■説明会

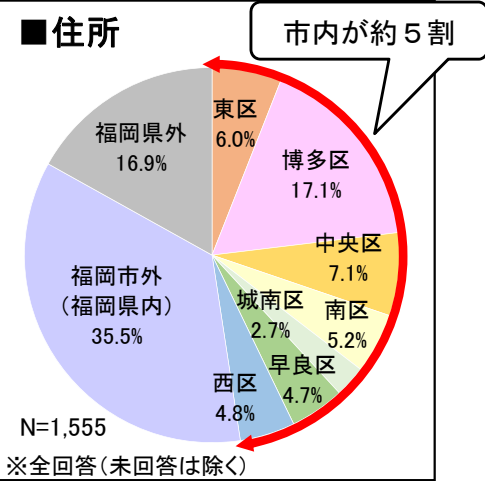


■オープンハウス(福岡空港)

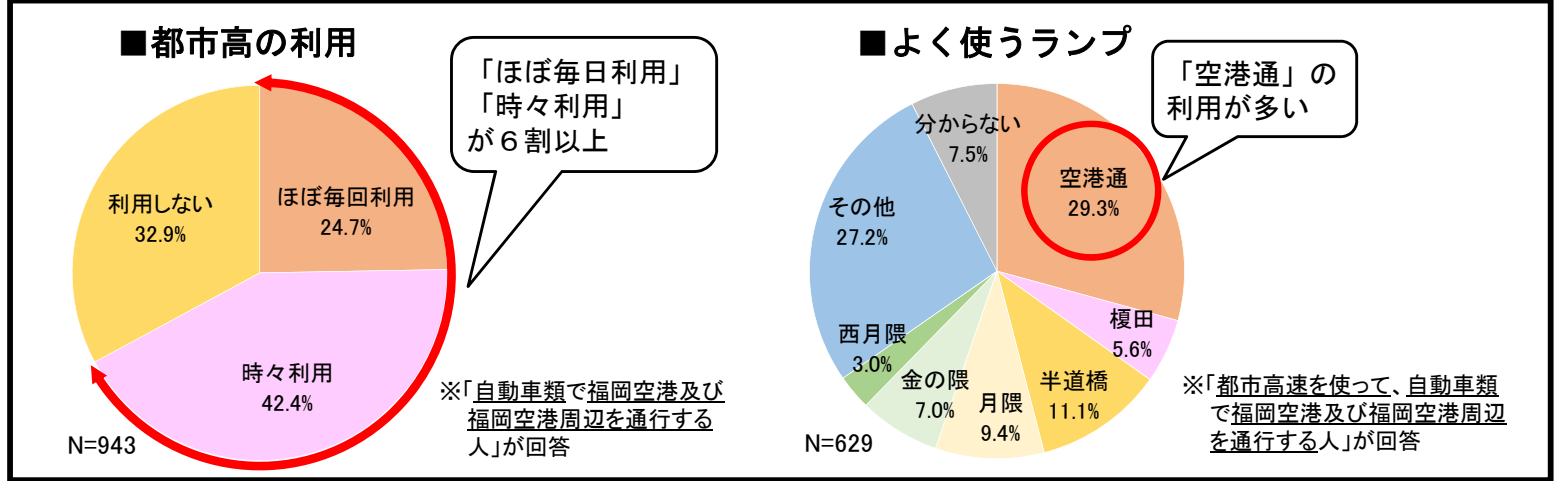


### (3) アンケート調査結果の概要

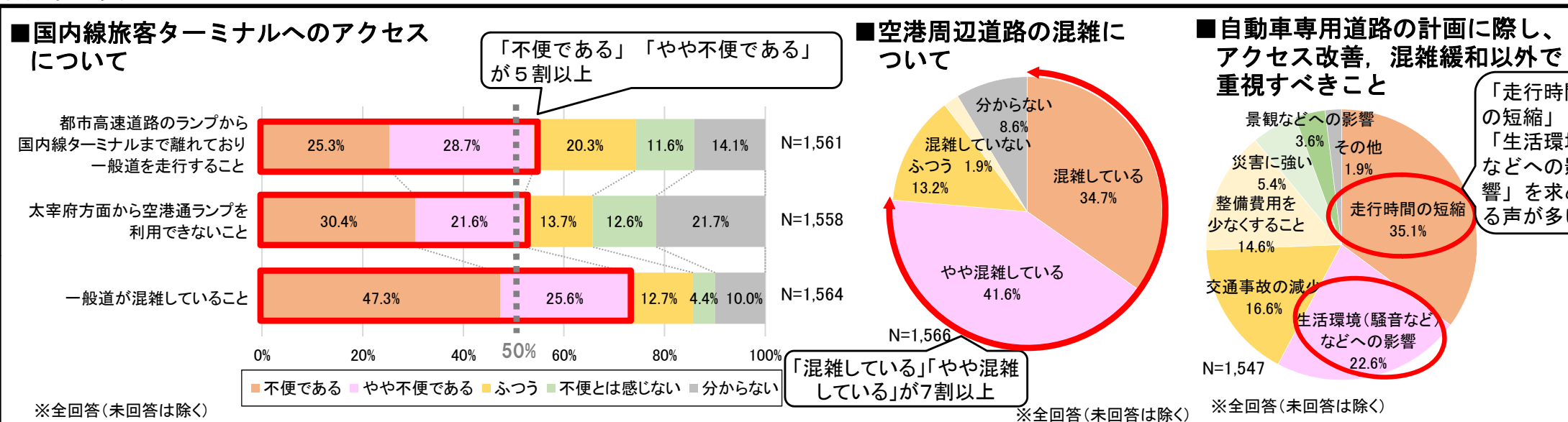
#### 回答者属性



#### 自動車等で福岡空港及び福岡空港周辺を通行する際の都市高利用状況



#### 利用者の実感

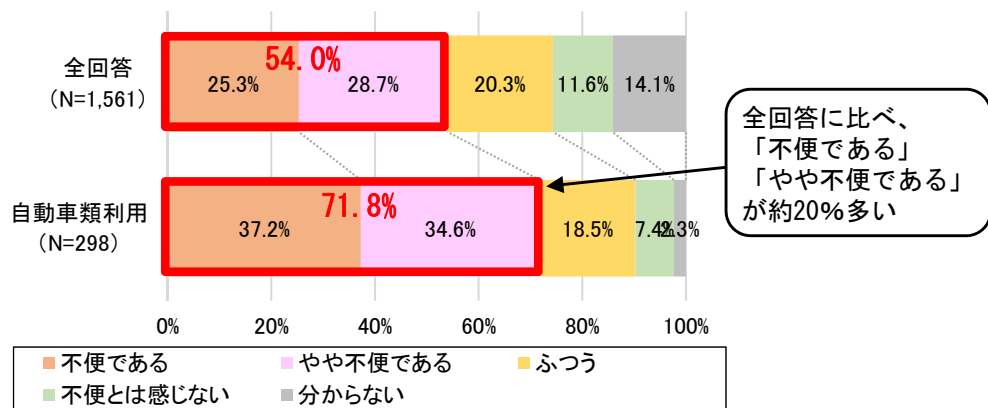


### (3) アンケート調査結果の概要

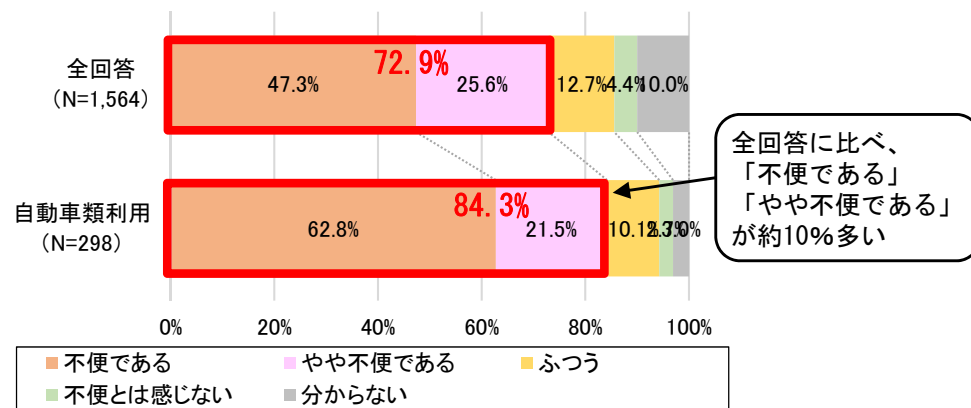
利用者の実感 (全回答者と、都市高を使って空港周辺を通行する自動車類利用の比較)

#### 国内線旅客ターミナルへのアクセスについて

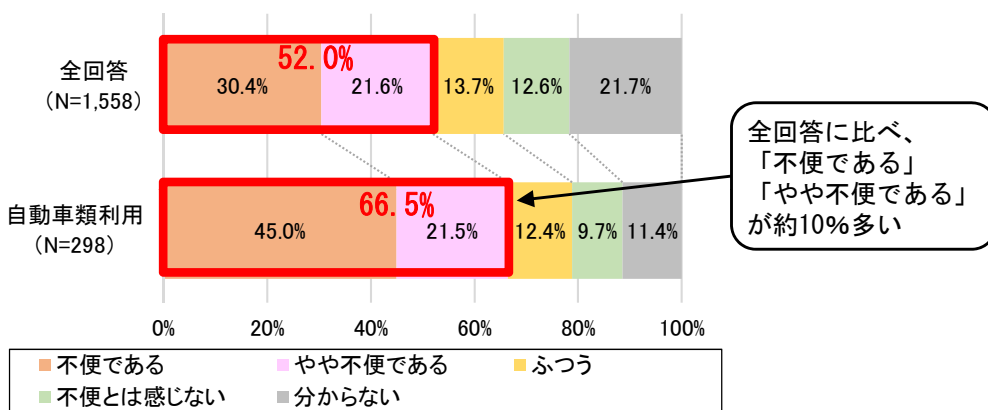
##### ①都市高速道路のランプから国内線ターミナルまで離れており一般道を走行することについて



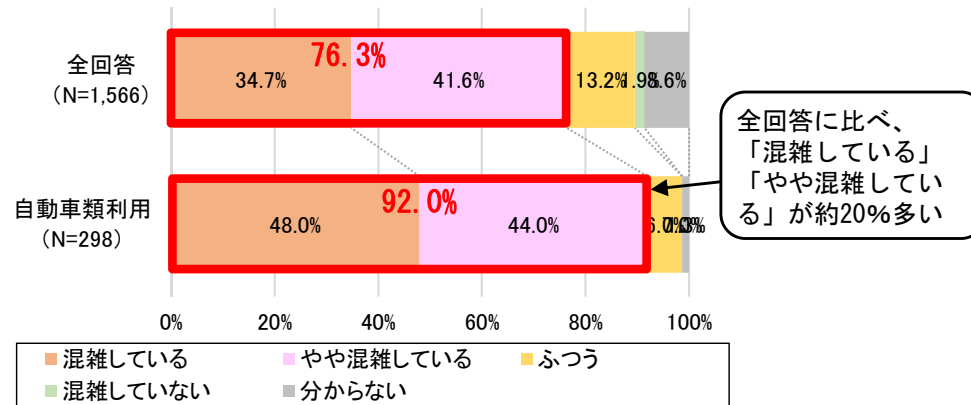
##### ③一般道が混雑していることについて



##### ②太宰府方面から空港通ランプを利用できないことについて



#### 空港周辺道路の混雑について



※自動車類: 自家用車、バス、タクシー、商用車(貨物車含む)

## (4) 空港アクセスに関する意見

### ① アンケート調査の自由回答概要

○述べ733件中、アクセスに関する意見は177件、うち不便でない等とする意見は10件。

### ② 企業ヒアリング結果

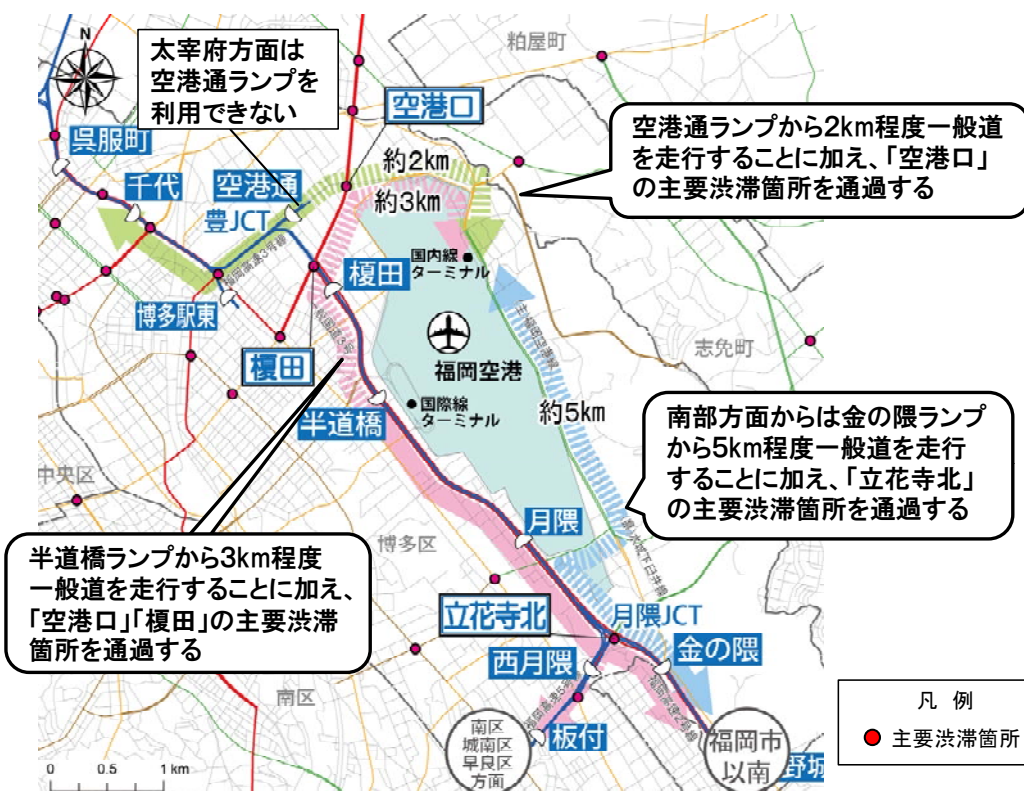
○不便であるとする意見が6割程度、アクセス性改善が必要とする意見が7割以上。

### ③ 説明会の概要

○道路計画の必要性については概ね肯定的で、主な意見としては、出入口に関する意見など。

## (参考) 都市高速道路と国内線ターミナルのアクセス状況

○国内線旅客ターミナルへのアクセスについては、空港通ランプから2km程度、また南部方面からは金の隈ランプや半道橋ランプから3～5km程度一般道を走行することに加え、「空港口」「榎田」「立花寺北」の主要渋滞箇所を通過することになる



資料:「地域の主要渋滞箇所」(福岡国道事務所 H25.1.25)

▲国内線アクセスの現状

### (5) 空港周辺の道路状況に関する意見

#### ① アンケート調査の自由回答概要

○述べ733件中、道路状況に関する意見は182件、うち渋滞してない等の意見は5件。

#### ② 企業ヒアリング結果

○混雑しているとする意見が9割以上、混雑緩和が必要とする意見も9割以上

#### ③ 説明会の概要

○一般道が混雑しないような延伸計画など。

#### (参考) 渋滞状況

- 「空港口」「榎田」「立花寺北」交差点は主要渋滞箇所を選定されている
- 周辺道路は混雑度<sup>※1</sup>が1.25を超え、交通量も多い
- 「空港口」交差点の前後区間は、時間帯（8時台、18時台）によって走行性が低下している



凡例	
混雑度	交通量(台/日)
1.5 以上	30,000 以上
1.25 ~ 1.5	15,000 ~ 30,000
1.0 ~ 1.25	15,000 未満
1.0 未満	● 主要渋滞箇所

資料：H22道路交通センサス、「地域の主要渋滞箇所」（福岡国道事務所H25. 1. 25）

※1 混雑度：交通量/交通容量。混雑度が1.25を超えるとピーク時間帯の前後へも混雑が広がる可能性が高まる

●km/h：高速バスの旅行速度調査結果<sup>※2</sup>

※2 福岡空港発着の高速バスを対象にした旅行速度調査結果（H25. 11. 26福岡市）

## (6) 交通事故に関する意見

### ① アンケート調査の自由回答概要

○述べ733件中、事故に関する意見は29件。

### ② 企業ヒアリング結果

○事故の危険性が高い箇所の通行について、危険だと感じる意見が9割弱、改善が必要とする意見は8割以上

### ③ 説明会の概要

○交通事故に関する意見は特になし。

## (参考) 事故危険性

- 国道3号は、事故危険区間リストに選定された箇所が多い
- 自動車専用道路は、一般道に比べ死傷事故率が低い傾向にある

### 事故危険区間リスト

・国土交通省『事故ゼロプラン(事故危険区間重点解消作戦)』において、福岡県内約480kmの直轄国道を対象とし、交通安全対策を効率的に実施するために、事故データや地域の声を踏まえて、優先的に検討する区間をリスト化したもの



▲ 空港周辺の事故危険性の高い箇所 (直轄国道のみ、単路は除く)

資料: H24年度福岡県事故危険区間リスト (九州地方整備局)

# (7)その他の意見

## ① アンケート調査の自由回答概要

○述べ733件中、その他の意見は359件、反対等の意見が28件

## ② 企業ヒアリング結果

○沿道環境への影響は、6割弱があると回答。沿道環境の改善の必要性は、6割以上があると回答。

## ③ 説明会の概要

○道路構造に関する意見など。

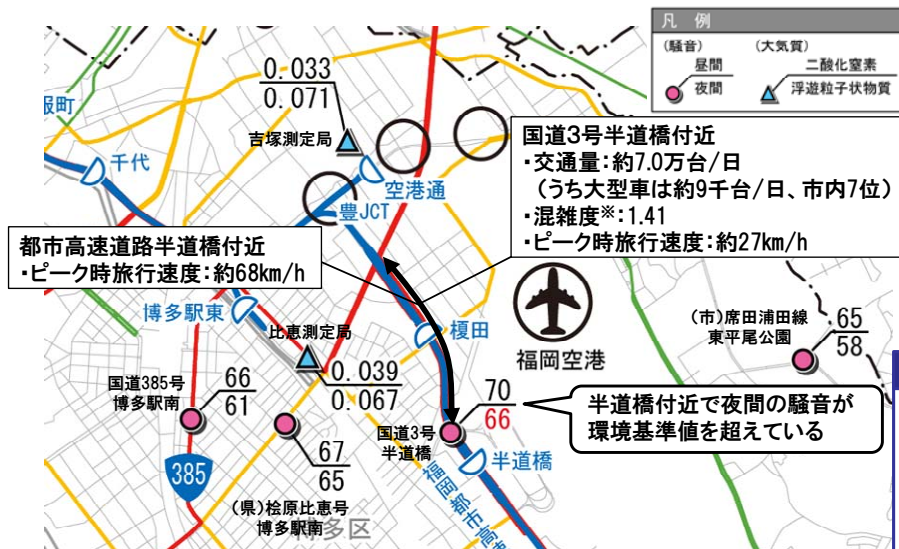
### (参考) 環境

(大気環境・騒音)  
(自然環境)

○騒音は、国道3号の半道橋で夜間の環境基準値を超えている

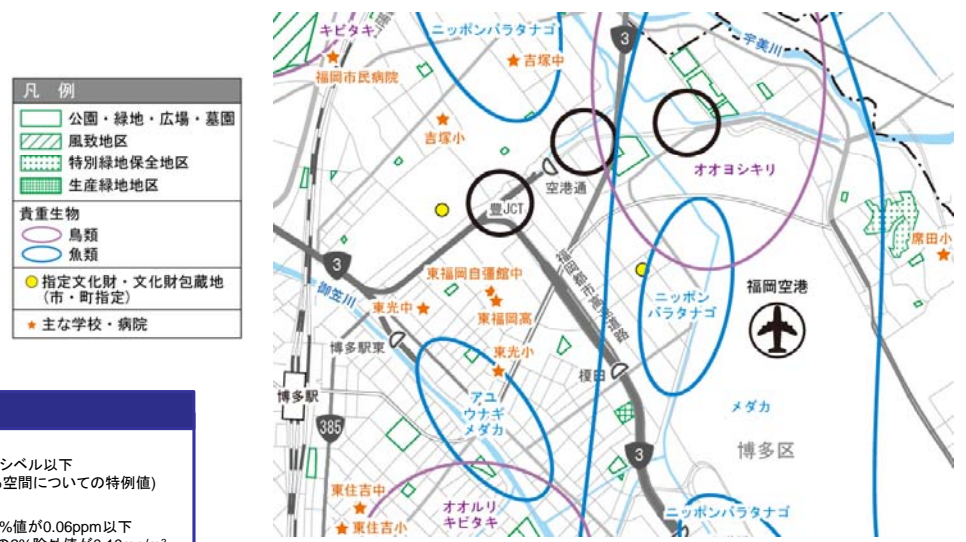
○大気環境は、2地点（吉塚、比恵）でいずれも環境基準値以下となっている

○計画検討区間及びその周辺には、貴重生物の生息域、公園、学校、病院などが広く分布している



▲ 空港周辺の騒音、大気環境状況

資料：H25年度の環境監視の結果、H25年度福岡市自動車騒音・道路交通振動測定結果（H25年度）



▲ 空港周辺の公園・緑地、重要な種（貴重生物）、指定文化財、学校・病院

資料：福岡市都市計画総括図、福岡市の文化財（福岡市HP）、福岡市環境配慮指針改訂版（H19.2）、ふくおか医療情報ネット（福岡県メディカルセンター）



## (8) 道路計画の必要性

### 第1回第三者委員会

#### 交通体系の望ましい姿（福岡市都市交通基本計画）

○都市の骨格を形成する総合交通体系の構築

#### 地域や道路の現状・課題

- 空港アクセス手段の約5割(※)は、バス・自家用車等
- 都市高速道路から国内線旅客ターミナルまで2~5km程度一般道を走行する必要がある
- 太宰府方面から「空港通」ランプは利用できない
- 空港周辺の幹線道路は混雑し、自動車の旅行速度は低く、また、事故危険性の高い箇所が多い

(※)「平成23年度航空旅客動態調査」(H26.3)における、福岡空港の利用交通手段の構成比より

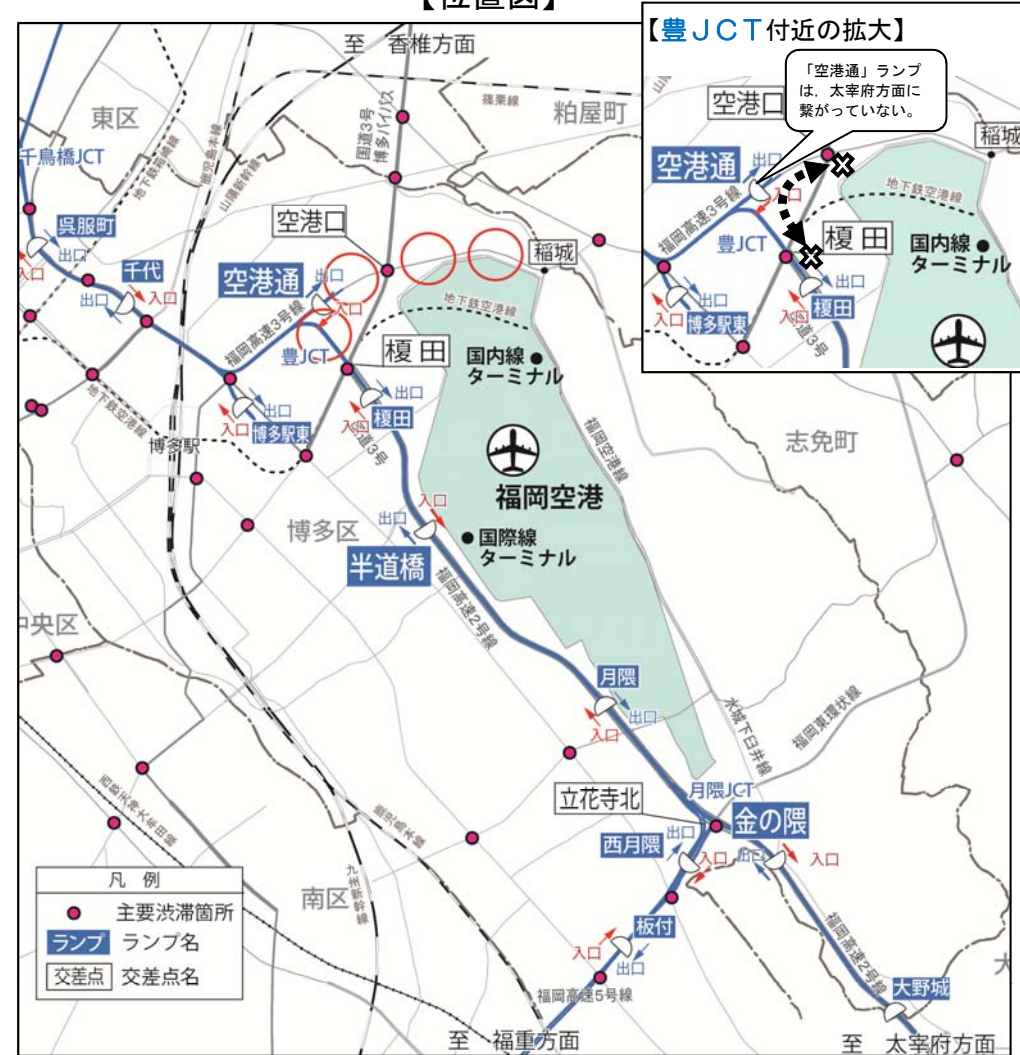
### 第1回意見聴取の結果

- 国内線旅客ターミナルへのアクセスについては「不便である」「やや不便である」とする意見が7割以上（自動車類利用者）
- 空港周辺の道路については「混雑している」「やや混雑している」とする意見が9割以上（自動車類利用者）
- 「走行時間の短縮」を求める声が多い など

### 課題解決の方向性

- ◎国内線旅客ターミナルへのアクセス改善
- ◎空港周辺幹線道路の混雑緩和
- ◎事故危険性の低減
- ◎沿道環境への影響の低減

【位置図】



主要渋滞箇所：福岡県交通渋滞対策協議会で選定された交通渋滞が発生しやすい箇所。  
(平成25年1月公表)

自動車専用道路による対策案を検討

## 4. 複数案の検討

## 4. 複数案の検討

### (1) 複数案(ルート)の基本的な考え方

- ① 既存の都市高速道路を有効活用し、福岡高速3号線を国内線旅客ターミナル方面へ延伸
- ② 豊ジャンクションにおいて、太宰府方面と国内線旅客ターミナル方面を繋ぐルートを設定

### (2) ルート検討上の留意点

空港が近接していることから、航空法による高さ制限など航空機の安全な運航に配慮したルートを検討する



■ 航空路と道路が近接 (航空法による高さ制限)

1



■ 航空保安関係施設 (進入灯)

2



# 4. 複数案の検討

## (3) 複数案の概要

※概略計画は、実際の道路より広い幅100m程度を設定。

※詳細な道路線形・構造・ランプ（出入口）の位置等は、今後の都市計画や環境影響評価の検討の中で決定する。

既存道路の活用案		迂回案
案1（高架案）	案2（トンネル案）	案3（迂回案）
<p>既存道路（空港通り）空間を活用しながら、国道3号空港口交差点を（<b>高架橋</b>または<b>トンネル</b>）で立体交差し、国内線ターミナル方面へ延伸するルート</p>		<p>空港の高さ制限と道路空間との離隔を確保しながら、国道3号を<b>高架橋</b>で立体交差し、国内線ターミナル方面へ延伸するルート</p>
<p>○特徴 国道3号空港口交差点について、<b>高架橋</b>で立体交差。 ※ただし、高さ制限と道路空間との離隔が殆どない。</p>	<p>○特徴 国道3号空港口交差点について、<b>トンネル</b>で立体交差。</p>	<p>○特徴 <b>高架橋</b>が空港から離れることで、案1と比べ、空港の高さ制限と道路空間との離隔を確保できる。</p>
<p>【延長約2km】</p> <p>至 太宰府方面</p>	<p>【延長約2.5km】</p> <p>至 太宰府方面</p>	<p>【延長約2.5km】</p> <p>至 太宰府方面</p>

# (4) 複数案の比較(案)

※詳細は、資料2～資料編～ 53ページ参照

		案1 (高架案)	案2 (トンネル案)	案3 (迂回案)		
効果等	空港へのアクセス改善	自動車専用道路が空港場内へ直結するため「空港通」「半道橋」「金の隈」の各ランプからの所要時間が短縮される(約5分～約10分短縮)				
	周辺道路の混雑緩和	1. 一般道の交通が自動車専用道路に転換するため、空港周辺道路の混雑が緩和される 2. 主要渋滞箇所(空港口・榎田・立花寺)の通行を回避できる				
	事故危険性の低減	自動車専用道路を通行することで事故危険区間(交差点)を回避できる				
生活・自然環境等	生活環境等	大気質	沿道の大気質に影響を与える可能性は小さい	沿道の大気質に影響を与える可能性は、案1、案3よりも小さい	沿道の大気質に影響を与える可能性は小さい	
		騒音	沿道の騒音に影響を与える可能性がある	一部トンネル化により、沿道の騒音に影響を与える可能性は、案1、案3よりも小さい	沿道の騒音に影響を与える可能性がある	
		その他(地盤)	地盤(地下水位)	地盤に影響を与える可能性は、案2よりも小さい	一部トンネル化により、地盤への影響を与える可能性がある	地盤に影響を与える可能性は、案2よりも小さい
		その他(公園)	榎田中央公園	公園機能を大きく損なう恐れがある(公園面積の減少等)	影響なし	影響なし
		大井中央公園	案3に比べ影響は小さい	案3に比べ影響は小さい	公園機能を大きく損なう恐れがある(公園面積の減少等)	
	自然環境	重要な動物の生息環境に影響を与える可能性はあるが、植物の生育環境や生態系に影響を与える可能性は小さい。				
	景観	高架橋の存在により景観を損なう可能性がある	トンネル区間は周辺の景観を損なわない	高架橋の存在により景観を損なう可能性がある		
	災害への影響	浸水	高架橋のため影響なし	トンネル部の浸水対策が必要となる	高架橋のため影響なし	
		地震	高架橋は兵庫県南部地震(H7.1)規模に耐えられる耐震構造となっている	一般的にトンネルは地震に強いと評価される	高架橋は兵庫県南部地震(H7.1)規模に耐えられる耐震構造となっている	
	空港機能・道路交通への影響		空港の高さ制限はクリアするものの、航空路と高架橋が近接する。(高さ制限と道路空間との離隔の余裕が殆どない箇所が生じる)さらに、航空機の離発着時にパイロットに心理的影響を与える可能性がある	トンネルのため、空港の高さ制限の影響はない	空港の高さ制限はクリアするものの、航空路と高架橋が近接する。(高さ制限と道路空間との離隔の余裕が殆どない箇所が生じる)さらに、航空機の離発着時にパイロットに心理的影響を与える可能性がある	
高架橋のため航空機の進入灯の一部改良が必要			トンネルのため進入灯への影響はない	高架橋のため航空機の進入灯の全面的な改良が必要		
航空機が高架橋上空を通過する際の車の脇見事故が懸念される			トンネル走行中は航空機が見えないため、案1、案3より脇見事故の懸念は小さい	航空機が高架橋上空を通過する際の車の脇見事故が懸念される		
一般的にはカーブ区間の事故が多く、案3に比べカーブ区間が少ないため事故の懸念は小さい			一般的にはカーブ区間の事故が多く、案3に比べカーブ区間が少ないため事故の懸念は小さい	一般的にはカーブ区間の事故が多く、案1、案2よりカーブ区間が多いため事故への懸念が大きい		
工事影響期間中	交通	一般交通への影響は最も大きい	一般交通への影響は、案1に比べ小さい	一般交通への影響は、案1、案2に比べ小さい		
		国道3号への影響	空港口交差点の高架橋工事による長期交通規制が生じる	工法によっては、交通規制は生じない	国道3号上空の高架橋工事による交通規制が生じる	
	航空機の運航	高架橋工事にとまない影響が懸念される	支障がない施工が可能と考えられる	高架橋工事に伴い影響を与える可能性が非常に大きい(進入灯の改良中、視界不良時の就航率が下がる)		
その他	建設期間	高さ制限内での工事に加え夜間工事が多くなることが想定され、建設期間が長期化する可能性がある	一般的な高架橋と比較し、トンネル工事のため建設期間がかかる	高さ制限内での工事に加え夜間工事が多くなることが想定され、建設期間が長期化する可能性がある また、案1に比べ延長が長い分、建設期間を要する		
	建設費	一般的に高架橋はトンネルより安価だが、高さ制限内での工事に加え夜間工事が多くなることが想定され、建設費用が増大する可能性があるため、案2との差は小さくなる。	一般的な高架橋と比較し、トンネル工事のため建設費は割高となる	高さ制限内での工事に加え夜間工事が多くなることが想定され、一般的な高架橋に比べ建設費用が増大する可能性がある また、案1に比べ延長が長い分、建設費用を要する		

## 5. 第2回意見聴取方法(案)

# 5. 第2回意見聴取方法(案)

## (1) 目的

複数案及び比較項目について意見を把握する

## (2) 対象者と意見聴取方法

対象者	意見聴取の方法
市民等	WEB等（福岡市ホームページにアンケートなど） チラシ等（情報プラザ，区役所等にアンケート設置） 地域説明会
企業等	ヒアリング形式

## (3) 意見聴取の内容

1. 回答者の属性
2. 福岡空港及び周辺地域の利用状況
3. 評価項目について

### (参考) アンケート(案)

問1 ご自身についてお答えください。(選択肢より選択)

(1)住所	福岡市 (東区・博多区・中央区・南区・城南区・早良区・西区) 福岡市以外 (市・町) 福岡県外 (都・道・府・県)
(2)性別	①男 ②女
(3)年齢	①10歳代 ②20歳代 ③30歳代 ④40歳代 ⑤50歳代 ⑥60歳代 ⑦70歳代以上
(4)職業	①会社員・公務員・団体職員 ②自営業 ③学生 ④家事手伝 ⑤専業主婦・専業主夫 ⑥アルバイト・パート ⑦その他 ( )
(5)自動車運転免許証の有無	①有 ②無
(6)自動車利用の有無	①有 ②無

問2 福岡空港及び周辺地域の主な利用状況についてお聞きします。(選択肢より選択)

(1)主な目的	①日常生活(買物など) ②空港利用 ③仕事 ④その他 ( )			
(2)頻度	①ほぼ毎日 ②数日/週 ③数日/月 ④数日/年			
(3)主な手段	①自家用車 ②バス ③タクシー ④商用車 ⑤地下鉄 ⑥自転車 ⑦徒歩 ⑧その他 ( )			
(3)の回答が①～④の場合	(4)都市高速利用の有無	①有 ②無		
右記の次の質問にお答え下さい	(5)利用ランプ	①空港通 ②榎田 ③半道橋 ④月隈 ⑤金の隈 ⑥西月隈 ⑦その他 ⑧わからない		

問3 複数案(ルート)を検討する際、アクセス改善や混雑緩和以外で、どのようなことに配慮すべきだと思いますか。下記の①～⑤の項目について5段階で評価してください。(1から5のいずれかに○をつけてください)

※P○に示した「複数案の概要」「複数案の比較(案)」を参考にお答えください。

配慮すべき事項	①特に配慮すべき	②配慮すべき	③やや配慮すべき	④あまり配慮する必要はない	⑤わからない
① 生活環境(大気質など)、自然環境、景観への影響が少ないこと	1	2	3	4	5
② 浸水・地震などの災害時の影響が少ないこと	1	2	3	4	5
③ 空港機能や道路交通への影響を少なくすること(安全性の確保)	1	2	3	4	5
④ 工事期間中の周辺交通、航空機の運航への影響を最小限にすること	1	2	3	4	5
⑤ 建設費用が安いこと	1	2	3	4	5

問4 前記(問3)に示した事項以外であなたが配慮すべきと思うこと等、ご自由にお書きください。

※環境について頂いたご意見は、環境影響評価法に基づく配慮書の案についての意見として取扱わせていただきます。