

パブリック・コメントの実施結果

※反映区分

「 A 」 計画等と同趣旨のもの ・ 「 B 」 計画等の修正を行ったもの ・ 「 C 」 計画等の推進の段階で検討するもの
 「 D 」 計画等の修正が困難なもの ・ 「 E 」 計画等に関する感想や質問であるもの

番号	反映区分	ご意見の内容	ご意見への対応
1	A	選ばれる空港になるために、羽田便は、夜間便の増便と2次アクセスの充実が必要と考えます。	国内線のロードマップにおいて、東京便の増便に取り組むこととしており、また、今後の取組例において、2次アクセスの充実に取り組むこととしています。
2	A	選ばれる空港になるために、成田便及び羽田夜間貨物便の復便が必要と考えます。	成田便については、復便に向けて取り組んでいきます。貨物便については、国内線のロードマップにおいて、貨物便の強化に取り組むこととしています。
3	A	選ばれる空港となるために、関西や中部地方へのLCC新規路線の誘致が必要と考えます。	国内線のロードマップにおいて、新規路線の開設に取り組むこととしています。
4	A	選ばれる空港となるために、TV コマーシャル等の広報活動が必要と考えます。	「佐賀空港がめざす将来像 2024」に記載するまでもなく、これまでと同様に、広報活動については、効果的に実施していきます。
5	C	東南アジア等の海外 LCC の就航のために、九州佐賀国際空港の24時間運用化が必要と考えます。	具体的な新規路線の就航において、対応の必要性が生じた場合は、関係者と調整を行いながら進めていきます。

パブリック・コメントの実施結果

※反映区分

「 A 」 計画等と同趣旨のもの ・ 「 B 」 計画等の修正を行ったもの ・ 「 C 」 計画等の推進の段階で検討するもの

「 D 」 計画等の修正が困難なもの ・ 「 E 」 計画等に関する感想や質問であるもの

番号	反映区分	ご意見の内容	ご意見への対応
6	C	欠航のリスクを最小化するために、滑走路西側への ILS の追加及びバードストライク対策の強化が必要と考えます。	佐賀空港は九州の空港の中でも欠航が少ない空港の一つです。今後も航空会社や関係機関と連携を図りながら、バードストライク対策はもとより、より安全で安定した運航に取り組んでいきます。
7	A	佐賀空港を自衛隊と共用するのであれば、安全安心に空港を運用するために、滑走路2,500m化や航空管制の充実、平行誘導路設置は、最低限の必須事項と考えます。	現在の2,000m滑走路は、海外では特殊空港扱いとされ、パイロットは特別な訓練を受ける必要があるため、海外の航空会社からは2,500m化を要望されています。そのため、2033年度までに2,500mの滑走路の供用を開始する予定です。また、今後の取組例において、平行誘導路及び航空管制の整備に取り組むこととしています。
8	C	人材育成と雇用確保のために、佐賀空港東側の干拓農地に専門学校や航空機整備会社を誘致する。	県内の教育機関や地元企業等との連携を図ることで、佐賀空港で活躍する人材の確保に取り組むこととしています。
9	C	選ばれる空港になるために、空港アクセス鉄道を整備し、在来線で佐賀駅から佐賀空港をつなぐ。	今後の取組例において、2次アクセスの充実に取り組むこととしています。

パブリック・コメントの実施結果

※反映区分

「 A 」 計画等と同趣旨のもの ・ 「 B 」 計画等の修正を行ったもの ・ 「 C 」 計画等の推進の段階で検討するもの
「 D 」 計画等の修正が困難なもの ・ 「 E 」 計画等に関する感想や質問であるもの

番号	反映区分	ご意見の内容	ご意見への対応
10	A	飛行機に乗らなくても空港そのものが目的地になるような賑わいのある施設にする。	選ばれる空港となるために、日ごろから空港に親しんでもらうための取組を検討することとしています。
11	E	佐賀空港周辺に大規模工業団地を早急に整備する。	—