



結論

**現空港が移転しなければ、
空港問題の本質
は解決しない!!**

あなたは心配ではありませんか

福岡空港直前で、タビラ視されてきたことを改めて聞

これらの問題があっても、今の福岡空港を使い続ける選択をしますか?

1. 危険性に対する周辺住民の不安について

- 「空港」が危険だといっているわけではない。
- 空港の周辺が市街地化してしまったことにより、安全で安心な市民生活を送る上で、不安が生じてきている。

現在の航空機事故率は100万回飛行に1回の割合
この割合は10年間変わっていない
ハード面の技術的な問題はほぼ解決
ヒューマンファクターが8割

危険性の問題は、確率論や他空港との比較で話をしてはいけない。
100万回に1回の確率であっても、その1回は今日起こるかもしれない。

混雑空港に発生する見えざる危険

- Wake Turbulence後方乱気流

後方に発生する翼端渦は飛行機の重量が重く速度が遅いときに大きい

ヒューマンファクターへの不安

福岡都心部や春日・大野城・太宰府上空を飛ぶ、南側進入のほとんどがパイロットの目視による非精密侵入である。
福岡の市街地で一度でも事故が起ってしまったら、取り返しがつかないことを認識すべきである。

2. 年間約176億円の空港対策費について

A: 環境対策費92億円

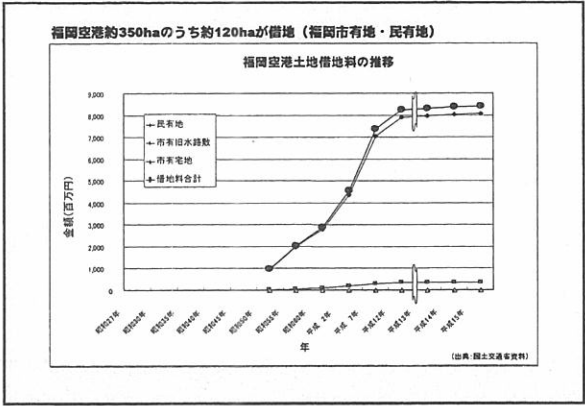
羽田	1億円
新千歳	0円
大阪	50億円
新潟	1億円
高知	1億円
那覇	0.2億円
広島	0円

B: 土地建物借料84億円

歴史的背景を踏まえ、地権者の方々に不利益にならないような計画案を検討し、返却すべき

約100億円

今後毎年100億円近い赤字を続けていくのか？
単純に2つの費用176億円が30年続くとしたら、5,280億円。50年で8,800億円。新空港建設費用にも匹敵する。



<問いかけ>

『連携案』と『拡張案』

安全に対する不安は無くなるのでしょうか？

環境対策費や土地借地料が削減できるのでしょうか？

最も重要なキーワード：福岡の将来像
(街のあり方、方向性、夢、次の世代へ)

九州を牽引し、成長していくべき都市の玄関口（空港）として危険性や赤字の課題を抱えたまま30年、50年先も現在の場所にありつづけるべきではない！（現空港の役目は終わった）

▽

空港施設の建設論議だけをするのではなく、豊かで活力があり、そして夢のある福岡市の都市ビジョンとそのランドデザインを検討することで近くて、便利で、安全で、環境にやさしい、空の玄関口のあり方が見えてくる。

