

空港計画概要説明－国直轄以外の独立事業者による運営を目指して

1 現空港－立地は超便利。：時間的利用制限－騒音公害

施設能力は超過密。14万回／年 朝夕 約32回／時（限界平均30回／年）

2 新空港企画条件

① 自立可能な企画予測数値の最少化

現空港 離着陸 26回／時 約142000回／年（2001年ピーク時実績）

- 自立可能な企画予測数値 約150850回／年（2002年以後減少傾向）  
国内線1800万人 国際線300万人 合計 2100万人／年 6%UP.

② 施設規模・能力の最大化

現空港の拡張計画では25窓UP：他海上空港計画 クロスパラレル50窓UP

- 能力の最大化計画 オープンパラレル 3000窓2本現空港の2倍以上可。
- 航空貨物処理能力の最大化

③ 施設使用時間の自由化

現空港利用時間 15時間（AM7－PM10）アジアの拠点としては利用時間限定されるのは国際的に開かれた空港としてはふさわしくない。

- 利用時間の自由化 24時間空港：離着陸は海上 滑走路は陸上とすることで騒音公害が最少になる。九大キャンパスとは4KM離れ（約現空港と天神間）

④ 既設都市の制限の自由化

現在空港により 博多駅近辺50M 天神近辺70Mの高度制限。

- 21世紀の都市の発展に制限のあることはそれだけでマイナス要因。未来に禍根は残すべきではない。

⑤ 開港までの時間の最少化

海上空港は技術上工事に時間が掛り 技術的不安がある。現空港拡張は周辺が市街地のため用地買収にやはり時間が掛かる。

- 計画地は標高150－240mくらいの山並が大半 海際・谷筋に畑・集落が少しある過疎地域。用地買収も土木工事も九大で実証済み。

⑥ 利便性の最適化と最大効果

現空港の利便性には及ばないが 都心より20km圏内である。また既存プロジェクトとの相乗最大効果が期待出来る。

## 3 運営の自立・持続可能な企画の提案

- ① 海上空港の利点・長所を備えた陸上空港
- ② 姉妹都市フォーラムによる（知+FTA）
- ③ 運営・試算

- ◇ 新福岡空港企画では面積約600畝 3000畝級滑走路を複数整備。
- ◇ 旅客面では国内第3位（1949万人/2002年 羽田・成田の次）。  
国際旅客数 第4位 （成田・関空・名古屋の次）。
- ◇ 輸出入面では 第3位（12144億円/2002年）
- ◇ 旅客数の見通しは 2001年をピークに減少にあるが 2003年を底に上昇し 2001年ピークに並ぶ傾向あり。（国内旅行動向に似る）
- ◇ 企画条件
  - 旅客需要量 国内線 1800万人 国際線 300万人（開港時予測）
  - 年間離着陸回数 150850回/年（開港時予測）
  - 需要の伸び 開港後10年 1.8% 以後1.4%
  - 建設工期 用地買収後 5年（造成2年 施設3年）
  - 建設費 3535億円（用地・造成費 1250億円  
施設整備費 2285億円）
  - 資金計画 長期借入金 建設費の70%  
金利 5% 償還期間 <sup>35</sup>~~40~~年 元利均等払  
減価償却・固定資産税は建設期間中なし。  
不動産取得税は開港時一括課税とする。

- 開港時必要予定資金 用地・造成・施設費3535億円。開港時税金36億円。  
開港までの管理費・工事金利等 300億円 合計 3871億円。
- 開港後予定運転資金状況 収入429.68億円。支出 252.25億円  
差引剰余金 177.43億円。

- ① 総事業費約3900億－荒利益177億－返済出来る金額を逆算  
－1000億程度の資本金
- ② 総事業費約3900億－キャッシュフロで考えて－減価償却分の現金を返済  
に当てるとすると200億程度の資本金
- ③ 総事業費約3900億－姉妹都市フォーラムを併設－外国航空会社の乗入れ  
及び国内外の観光客の増を図る－200億程度の資本金
- ☆ 現空港ビル（6641㎡）の売上 約150億/年 本計画（54740㎡）  
の売上 約189億 面積規模は8倍以上でさらなる増が見込める。
- ☆ 設定離着陸料は 国外50.8万円/回。国内13.4万円/回。  
（他 成田 94.8万/回 関空 82.5万/回 中部 65.5万/回）

# 半島の両端は海なので障害物がありません

滑走路の両端は海上  
滑走路の左右は山並み  
航空騒音公害が少ない

近隣に空港や航空自衛隊  
基地が無いので、空域錯綜がない

