

2. 新空港について

6) 現福岡空港用地の利活用のあり方について

現福岡空港用地のあり方

福岡空港の総合的な調査において、様々な将来対応方策の検討を行っている中、方策として新空港の建設が選択された場合には、現空港用地のあり方について、地権者や周辺住民等の参画のもと、利活用の体制や方針、具体的利活用(利活用の手法など)をみなさんと一緒に考えていくものと考えます。

ここでは、現空港用地の利活用の基本的な考え方、および現時点で想定される現空港用地における望まれる機能を例示として整理しました。

※現福岡空港用地内にある米軍・自衛隊及び自家用機、救急や報道用のヘリコプター等の施設については、別途関係機関等との詳細な調整が必要となりますが、ここでは、空港機能の移転に合わせて原則、空港・航空に関する機能が残らないことを前提としています。

1. 現福岡空港用地の歴史と現況及び課題等

(1) 歴史

- 福岡空港は、第2次世界大戦の終戦も間近に迫った1945(昭和20)年に、豊かな田園地に陸軍の席田飛行場として建設され、終戦後は米軍に接收され板付飛行場となりました。
- 1972(昭和47)年に米軍から全面返還を受けて、民間空港としての歩みをたどってきました。

(2) 現況

- 現空港用地周辺は、北側から西側及び南側にかけて工業用地や商業用地及び運輸施設用地が広がっています。東側に南北に延びる緑地帯の一部をなす公園・緑地があり、背後には戸建を中心とした住宅地が広がっています。
- 福岡空港の告示面積353haのうち、民有地108ha及び市有地7haを借地しています。

(3) 利活用にあたっての課題等

① 現空港用地内の権利関係の調査・調整

- 現空港用地の利活用にあたっては、関係する権利者の合意形成が非常に重要になります。
- 空港用地内の多くの民有地は分散しており、その境界が未確定になっているため、関係権利者の財産を保全するために、用地内における各筆の境界確定など権利関係の調査及び調整が必要となります。

② 周辺土地利用及び交通体系との調和

- 現空港用地周辺には、空港関連施設(事務所や倉庫など)に加えて、都市高速道路や幹線道路に近い利便性を活かした流通・工業関連施設(流通業務施設など)が集積しています。
- 近年では、都心部への近接性を活かしてマンションなどが増えており、流通・工業関連施設との混在により、将来のまちづくりの方向性を考える必要があります。
- 現空港用地は、広大な面積があり、南北に長い地形的特徴を持っているため、東西方向の交通動線がない状況です。現空港用地の利活用を検討する際には、現空港用地自体の利便性向上と併せて周辺地域との調和も考えた総合的な交通体系の確立が必要になります。

③ 現空港用地や周辺に残る埋蔵文化財の調査

- 空港用地内や空港用地隣接部には、貴重な文化財が分布し、まだ調査が行われていない包蔵地も多く残っています。現空港用地の利活用においては、埋蔵文化財の調査と遺跡等への十分な配慮が必要になります。

④ 航空法による高さ制限の緩和に伴う周辺地域への影響

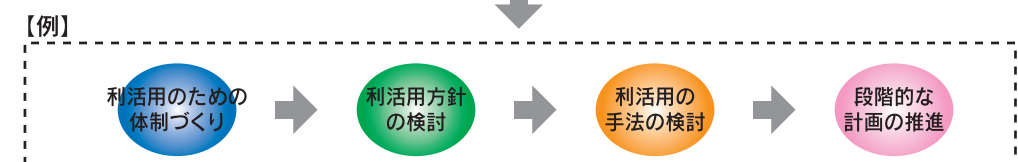
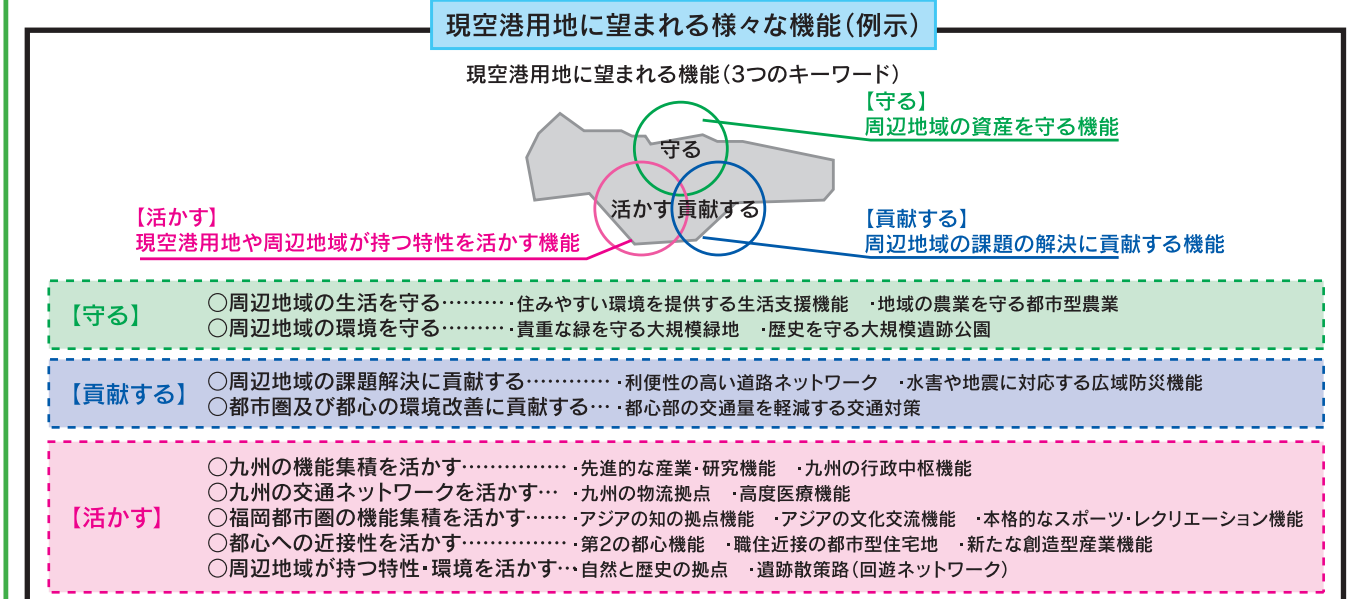
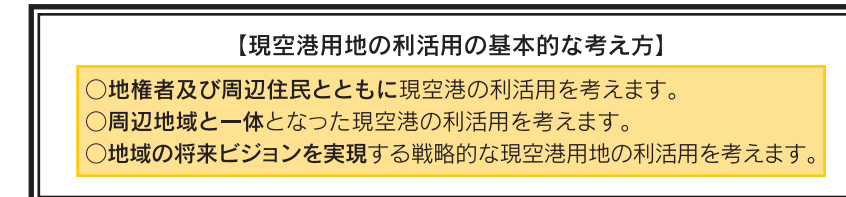
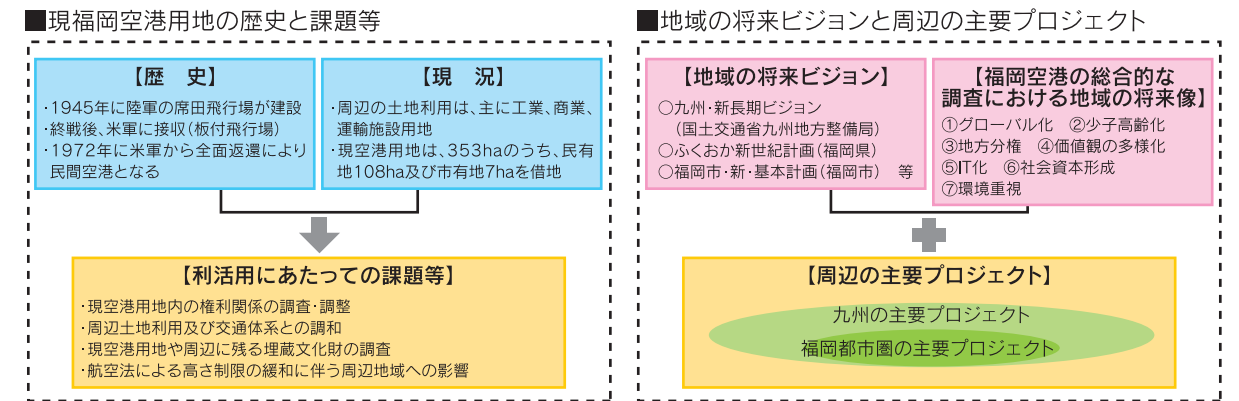
- 現空港用地は、都心部に近接しており、航空法による建物の高さ制限を受けています。博多駅周辺では空港標点+45m、天神周辺では空港標点+70mまでとなっています。
- 利活用にあたっては、航空法による高さ制限の緩和に伴う都心など周辺地域への影響も勘案する必要があります。

2. 新空港について

6) 現福岡空港用地の利活用のあり方について

2. 現福岡空港用地のあり方

現福岡空港用地の歴史と現況及び利活用にあたっての課題等、地域の将来ビジョンと周辺の主要プロジェクトなどを整理し、「現空港用地の利活用の基本的な考え方」を設定しました。さらに、その「現空港用地の利活用の基本的な考え方」を基に、現時点で想定される「現空港用地における望まれる機能」を例示として整理しました。



抜本方策の詳細な検討

抜本方策の詳細な検討

2. 新空港について

6) 現福岡空港用地の利活用のあり方について

コラム13 旧空港等跡地の利活用に関する事例について

新空港の開港に伴い、旧空港を廃止し、その跡地が既に利活用されている、あるいは利活用が検討されている国内外の主な事例としては、下記のもの挙げられます。

■旧空港等跡地の利活用に関する主な事例

事例 (所在地) 跡地の面積 新空港開港/用地返還 年	利活用の概要または検討状況
旧ミュンヘン(リーム)空港 (ドイツ・バイエルン州) 約555ha 1992年	・ミュンヘン中心部の東約10km(中央駅より地下鉄で約20分)に位置している。 ・1991年に跡地の土地利用計画が策定された。その計画についてコンペが開催され、見本市会場、商業地域、住商混合地区、住居、緑地などを配置する計画が採用された。 ・建設された見本市会場では、年間約30の国際的なメッセが開催されている。(49ページ参照)
旧デンバー(ステイブルトン)空港 (アメリカ・コロラド州) 約1,800ha 1995年	・デンバー中心部の北東約10kmに位置している。 ・1990年に民間による財団が設立され、1995年に「ステイブルトン開発計画」が策定された。2000年に跡地約1,188haが民間ディベロッパーに売却され、2001年から2004年までに再開発が行われた。 ・住宅、商業、業務、公園が混在したヒューマンスケールの街となっており、約1/3は公園、オープンスペース等に充てられている。最終的には1万世帯、人口3万人の地域となる見込み。 ・全米最大級の都市開発プロジェクトであり、各方面から高い評価を受けている。
旧香港(啓徳)空港 (中国) 約340ha 1998年	・香港中心部の北東約6kmの埋め立て地に位置している。 ・1993年に周辺海域の一部埋め立てる開発計画が発表され、98年と02年にも修正案が出されたが、埋め立てへの反対意見が多く寄せられたこと等から、2004年より「Public Participation」(市民参加)を実施しながら、埋め立てを行わない開発計画の再検討が進められている。(50ページ参照)
旧アテネ(ヘリニコン)空港 (ギリシア) 約530ha 2001年	・アテネ中心部の南約10kmの沿岸部に位置している。 ・2004年アテネオリンピック競技会場の一つとして暫定利用された(野球、バスケットボール、カヌー・カヤック等)。 ・1996年から2001年にかけて、環境省、公共事業省、アテネ市計画局とアテネ工業大学により跡地利用の調査検討が行われた。2003年には、都市公園(遊歩道、レジャー施設等含む)と都市開発区域(最大100ha、宅地、商業施設等)として整備することを計画条件として、国際コンペが実施された。 ・跡地整備プロジェクトの進展は遅れており、2005年度時点で具体案の策定は行われていない。
旧高松空港 (香川県高松市) 約32ha 1989年	・高松駅の南東約7km、高松中央ICから車で約2分の距離に位置している。 ・香川県は1988年に「現空港跡地利用基本構想」を、89年に「香川インテリジェントパーク計画」を策定し、「技術・情報・文化の複合拠点」の形成をめざす「香川インテリジェントパーク」を整備した。 ・香川インテリジェントパークには、各種の産業支援施設や民間研究所等が集積しており、産学官の連携のもと、研究開発や新規産業創出の拠点づくりが進められている。
旧北九州空港 (福岡県北九州市) 約61ha 2006年	・小倉駅の南東約8kmに位置している。 ・国は2005年に市民の福祉や生活の質の向上に資する用途などを盛り込んだ「北九州空港移転跡地の利用に関する基本方針」を定めた。この方針や九州労災病院の跡地への移転、自動車関連産業の立地需要の高まり等を踏まえ、北九州市は2007年に「医療生活地区」「新産業地区」「環境保全地区」から成る「北九州空港移転跡地土地利用計画」を策定し、今後、計画の推進に取り組むこととなっている。
旧牧港住宅地区 (沖縄県那覇市) 約192ha 1975~87年	・那覇市中心部の東約2kmに位置し、1953年から強制収用された米軍住宅地であった。 ・1975年以降段階的に返還され、その後、地主協議会(権利者2,300人)、県、市、旧地域整備振興公団が一体となり、公団施工の土地区画整理事業として1992年に工事着手し、2005年に竣工した。 ・地権者が共同で誘致した商業施設や行政施設、高水準の住宅、公園等が立地し、沖縄都市モノレールが開通するなど、新都心に相応しい都市空間が形成されつつある。
普天間飛行場 (沖縄県宜野湾市) 約481ha 未定	・県中南部都市圏の中央に位置し、周辺を既存市街地に囲まれ都市的ポテンシャルが高い地区である。 ・1945年終戦直前に米軍により接収され、米軍が滑走路を建設。 ・1996年に日米政府間で全面返還が合意されたが、移設先の問題が解決せず未だ返還に至っていない。 ・2006年に「普天間飛行場跡地利用基本方針」(沖縄県、宜野湾市)が策定された。

抜本方策の詳細な検討

2. 新空港について

6) 現福岡空港用地の利活用のあり方について

旧ミュンヘン(リーム)空港跡地(ドイツ・バイエルン州)

(1)旧空港の概要

旧ミュンヘン空港は、ドイツ南部の拠点都市であるミュンヘン中心部の東約10kmに位置している。住宅地の騒音問題、航空機事故への住民の不安等から、旧空港の機能が移転されることとなり、1992年、中心部から約30kmの場所に、面積約1,500ha、4,000m滑走路2本を有する新空港が開港し、これに伴い旧空港は閉鎖された。

■旧ミュンヘン空港



■管制塔



■ターミナルビル



(2)旧空港跡地の土地利用計画

新空港開港前、ミュンヘンでは産業施設を展開する土地が不足しており、中心部に近い約555haにおよぶ旧空港跡地は、新たな産業用地として注目されていた。また、旧空港の土地のほとんどはミュンヘン市の所有地であり、この跡地を有効に活用することで、ミュンヘン市の新たな収入源としても期待されていた。

1991年に、旧空港跡地を周辺土地利用とは独立して利用する土地利用計画が策定され、跡地を産業地区、住宅地区、緑地帯の3つのゾーンに区分し、産業地区に見本市会場を整備する方針となった。

この跡地利用の土地利用計画についてコンペが開催され、その結果、跡地の東西方向に幹線道路を設け、北側エリアの中央に見本市会場、両脇に商業地域を配置し、幹線道路沿いに住商混合地区、南側には住居、緑地などを配置する計画が採用された。

■土地利用計画図



(3)見本市会場の概要

旧空港跡地に建設された「新ミュンヘン国際見本市会場」は、ミュンヘン中央駅から地下鉄(直通)により約20分で結ばれている。ミュンヘン見本市会場が所有管理し、1998年2月には拡張整備がなされた。年間約30の国際的なメッセが開催されており、毎年90カ国以上より3万社以上の出展社、及び約180カ国より200万人以上の来場者を集客している。

■新ミュンヘン国際見本市会場



(4)参考となる点

ミュンヘンは人口約130万人・市域面積約310km²と、福岡市と同程度の都市規模で、旧空港の面積も現福岡空港とほぼ同程度であるなど、類似の事例として、現福岡空港用地の利活用を検討する上で参考になる。



抜本方策の詳細な検討

2. 新空港について

6) 現福岡空港用地の利活用のあり方について

旧香港(啓徳)空港跡地(中国)

カイトック

カオルーン

(1) 旧空港の概要

旧香港空港は、香港中心部の北東約6km、九龍半島から九龍湾に突き出た埋立地に位置する国際空港であった。

市街地にあり、騒音や安全性の問題に加え、需要に対応した拡張が困難なこと等の理由から、1998年、中心部から約25kmの場所に、面積約1,300ha、3,800m滑走路2本を有する新空港が開港し、これに伴い閉鎖された。



(2) これまでの経過

廃港以前の1993年に、周辺海域を一部埋め立て、住宅地および体育館・文化施設やオフィスビルなどを建設する、最初の跡地開発計画案が発表された。その後、1998年に新たな計画案が発表されたが、九龍湾の埋め立てに反対する多くの意見が寄せられたこと等から、2002年に埋め立て面積を縮小した計画案が発表された。

2004年、裁判所は、港湾の環境保護の必要性に鑑み、建設コストや時間、埋め立てに代わる合理的な方法の検討が必要であるとした。このため、開発計画の策定については、「Public Consultation」(市民協議)に付されることとなり、2004年から、埋め立てをせずに行う開発計画の再検討が新たに進められている。

(3) 跡地利活用の検討方法

開発計画の再検討を行うにあたっては、市民の意見を反映させながら計画案を作成するため、公開討論会や市民意見の募集等を行う「Public Participation」(市民参加)が、2004～2006年にかけて実施された。

(4) 現在の状況

「Public Participation」を経て、2006年10月には、商業・業務・住宅・多目的スタジアム・オープンスペース・客船埠頭等を配した「(改定)開発計画の第1次概略案」(Revised Preliminary Outline Development Plan)が公表され、2007年11月に、計画段階における最終報告書が作成された。

なお、旧空港の周辺地区においては、旧空港の制限表面の撤廃により、高層建築物への建て替えが見られるなど、土地利用や景観に変化が生じている。

■旧空港周辺地区



■イメージパース(最終報告書)



(5) 参考となる点

旧空港の面積(約340ha)が現福岡空港と同程度であること、跡地の利活用について市民参加型の手法により検討が進められていること等の点で、現福岡空港用地の利活用を検討する上で参考になる。