

# 広島西飛行場跡地活用ビジョン

平成 25 年 5 月

 広島県  広島市

# — 目 次 —

1	広島西飛行場跡地活用ビジョン策定に当たって	1
2	上位計画等	
	(1)上位計画	2
	(2)関連計画	3
3	現況	
	(1)広島都市圏の現況	5
	(2)跡地及び周辺の状態	6
4	跡地活用のための基本的な考え方と主たる導入機能	
	(1)跡地活用において生かすべき特性	13
	(2)跡地活用において考慮すべき事項	13
	(3)主たる導入機能	14
5	跡地活用イメージ	
	(1)ゾーニングの考え方	15
	(2)交通アクセスの考え方	16
	(3)跡地活用イメージ図	16
6	活用ビジョンの実現に向けて	18
参考1	広島西飛行場跡地活用検討会	19
参考2	他都市事例調査	21

## 1 広島西飛行場跡地活用ビジョン策定に当たって

広島西飛行場のヘリポート化に伴い発生する広大な跡地(以下、「跡地」という。)は、広島市のまちづくりだけでなく、県内さらには、中四国地方全域の発展にまで影響を与えるほどの高いポテンシャルを有している。

このため、広島県と広島市は、その有効活用に向けて、有識者等からなる広島西飛行場跡地活用検討会(以下、「検討会」という。)を設け、議論を深めてきた。

これまでの検討会における議論等を踏まえ、跡地活用についての基本的な考え方や主たる導入機能等を盛り込んだ「広島西飛行場跡地活用ビジョン」を取りまとめた。



(平成 24 年 9 月 21 日広島市撮影)

## 2 上位計画等

上位計画である第5次広島市基本計画では、観音地区のまちづくりの方向として「にぎわいを感じることができる地域づくり」の方向が示されている。また、関連計画においては、都市計画、景観形成、防災等の各分野における取組や位置付けが示されている。

### (1)上位計画

計画名称	関連方針等
<p>ひろしま未来 チャレンジビジョン (H22/広島県)</p>	<p><b>基本理念</b> 「将来にわたって、『広島に生まれ、育ち、住み、働いて良かった』と心から思える広島県の実現」</p> <p>○県民と共に「目指す姿」を実現するため、「人づくり」、「新たな経済成長」、「安心な暮らしづくり」、「豊かな地域づくり」の4つの政策分野ごとに「目指す姿(将来像)」を掲げ、本県の「強み」を最大限に生かして様々な挑戦を行う</p> <p>※概ね10年後を展望した広島県の目指す姿を描き、これを実現する取組の方向や戦略を示すもの</p>
<p>第5次広島市 基本計画 (H21/広島市)</p>	<p><b>分野別計画</b> 「活力とにぎわいを生み出す都市づくりの推進」</p> <p>○広島市は、中四国地方の中核都市として、都市機能の集積や地域経済のさらなる活性化などに取り組み、圏域全体の発展に貢献する必要がある</p> <p>○このため、都市機能の集積を図るとともに、にぎわいと回遊性を有する魅力ある都市空間の形成に取り組む必要がある。また、「水の都ひろしま」づくりや学術、文化、スポーツ等の多様な資源を生かした都市づくりを推進する必要がある</p> <p><b>区の計画</b> 住民に身近な地区別まちづくりビジョン (観音地区)</p> <p>「多くの人が集まる施設を生かし、にぎわいを感じることのできる魅力ある地域づくりを進める」</p> <p>○広島観音マリーナやそれに近接する大規模商業施設、広島西飛行場、広島県総合グランドなど多くの人が集まる施設を生かし、住民参加のスポーツイベントの開催など、にぎわいを感じることのできる魅力ある地域づくりを進める</p>

(2)関連計画

関連	計画名称	関連方針等
ウォーターフロント	太田川水系河川整備計画 (H23/国土交通省)	<p>○計画期間内(平成23年から概ね30年間)に、河川整備基本方針で定めた計画高潮位 T.P.+4.4m までの高潮堤防の整備を実施</p> <p>※跡地に隣接する高潮堤防は、計画高潮位まで整備済みであるが、所定の堤防断面を有していない状態になっており、計画期間内の早い時期に堤防幅を拡幅予定</p>
	水の都ひろしま構想 (H15/国土交通省・広島県・広島市)	<p>○モデル地区のひとつとして「太田川放水路地区」を位置付け</p> <p>○「開かれた水辺づくり」をテーマとして、自然性、開放性、交通アクセスの利便性など場の特性を生かした水辺の名所を創出し、誰もが気軽に出かけられる利用拠点をつくることにより活用を促進</p> <p>○活用のアイデアとして、誰もが水上レクリエーションを気軽に楽しめるような「海と川のレクリエーションゾーン」を提示</p>
	広島港港湾計画 (H23/広島県)	<p>○観音地区については、3つの土地利用区分を位置付け</p> <p>①交流厚生用地(マリーナホップ・観音マリーナ) 港湾を通じた人的・経済的な国内外の様々な交流活動を推進する施設、又は港湾におけるレクリエーション活動の用に供する施設のための用地</p> <p>②工業用地(三菱重工) 工業の用に供する用地及びこれに付随する施設のための用地</p> <p>③緑地(観音マリーナ海浜公園) 緑地、広場等の用地</p> <p>※跡地は、港湾計画における位置付けなし</p>
	瀬戸内 海の道構想 (H23/広島県)	<p>○瀬戸内海に点在する地域資源を磨き上げ、相互に連携させて、エリア全体の魅力アップに取り組む</p> <p>○瀬戸内海の魅力が世界中の人々をひきつけ、観光産業をはじめとする地域産業の活性化につなげていく</p>

関連	計画名称	関連方針等
産業	ひろしま産業 新成長 ビジョン (H23/広島県)	○広島県の次代を担う新たな産業として、「次世代産業」、 「交流・賑わい型産業」の育成を図る
都市計画	広島圏域の都市計画 区域マスタープラン (H23/広島県)	○将来像：中国地方の自立的発展を牽引する“中枢圏域 ひろしま” ○基本目標：「活力を生み出すまちづくり」を掲げ、その具体 化のため広島中枢都市圏を中心とした高次都市機能の 集積・強化を図る。また、「個性あふれるまちづくり」を掲 げ、瀬戸内海などを積極的に活用し、中四国地方はもと より国内外との交流拡大を促進する
景観形成	広島港色彩計画 (H16/広島県)	○広島港の景観づくりを進めるため、地区ごとのエリアカラーを設定 (地区のイメージ) 観音・江波地区：「産業の力強さ」 観音マリーナ：「カジュアル、賑わい」 ○一定の要件に該当する建築物等について、色彩計画協 議を実施
	広島市景観形成基本 計画 (H20/広島市)	○重点的景観形成地区のひとつとして「リバーフロント・シー フロント地区」を位置付け ○太田川や瀬戸内海の自然を生かし、潤いと安らぎのある 水辺景観を形成すべき地区 ○「リバーフロント建築物等美観形成協議制度」に基づき、 一定規模以上の建築物等について景観協議を実施
防災	広島市地域防災計画 (H25/広島市防災会議)	○跡地に整備されている広島ヘリポートは、災害時における 消防拠点、輸送拠点として位置付け
	緊急消防援助隊航空 部隊広島県受援計画 (H21/広島県)	○広島県において大規模災害等が発生し、緊急消防援助 隊航空部隊を受け入れる場合の第二ヘリベース(災害の 終始を通じて、応援航空隊ヘリコプター運用に関する指 揮を実施し、かつ駐機、整備、給油、装備が可能な拠 点)として位置付け ※第一ヘリベースは広島空港
	広島市緊急消防援助 隊航空部隊受援計画 (H21/広島市)	○広島市において大規模災害等が発生し、緊急消防援助隊 航空部隊を受け入れる場合のヘリベースとして位置付け

### 3 現況

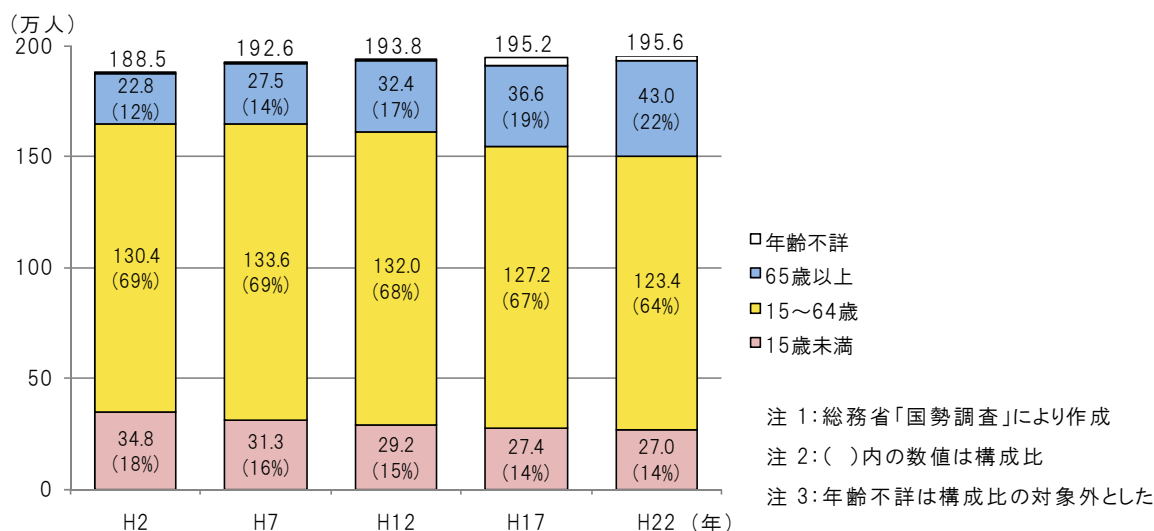
#### (1) 広島都市圏\*の現況

少子高齢化が進行し、経済的環境も厳しさが増す中で、都市圏がさらに発展していくためには、成長のエンジンとなる都市の活性化を図るとともに、その効果を周辺地域に波及させていくことが求められている。

※広島都市圏の定義：広島市への通勤流出率が5%以上の市町村が連坦した範囲<sup>れんたん</sup>（広島市、呉市、大竹市、東広島市、廿日市市、安芸高田市、江田島市、府中町、海田町、熊野町、坂町、安芸太田町、北広島町、和木町）

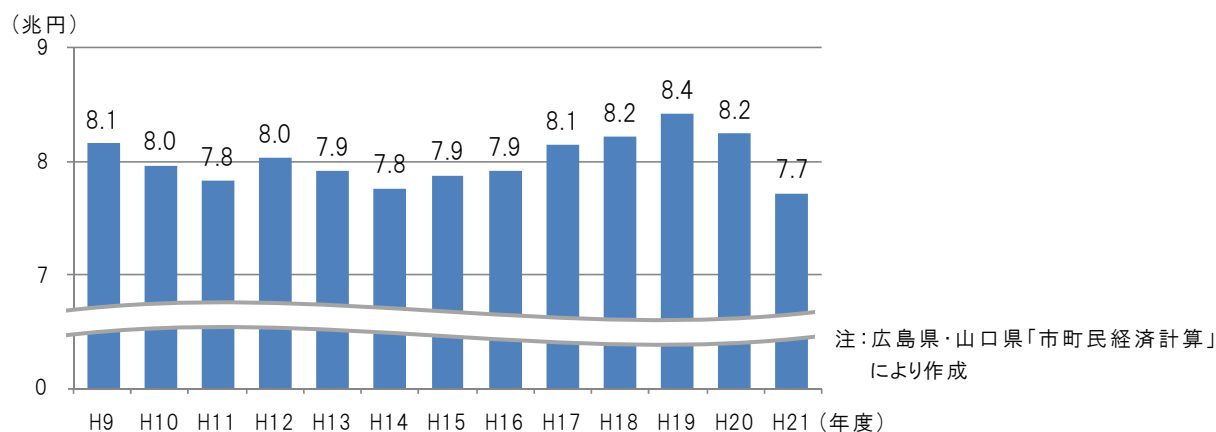
#### ア. 人口

広島都市圏は人口 196 万人の中国地方最大の都市圏であるが、近年は人口の伸びが鈍化している。人口構成を見ると、年少人口（15 歳未満）と生産年齢人口（15～64 歳）が減少し、老年人口（65 歳以上）が増加傾向にある。



#### イ. 総生産

広島都市圏の総生産はほぼ横ばいで推移していたが、平成 21 年度は、リーマンショック（平成 20 年度）の影響により低下している。





## (2) 跡地及び周辺の状況

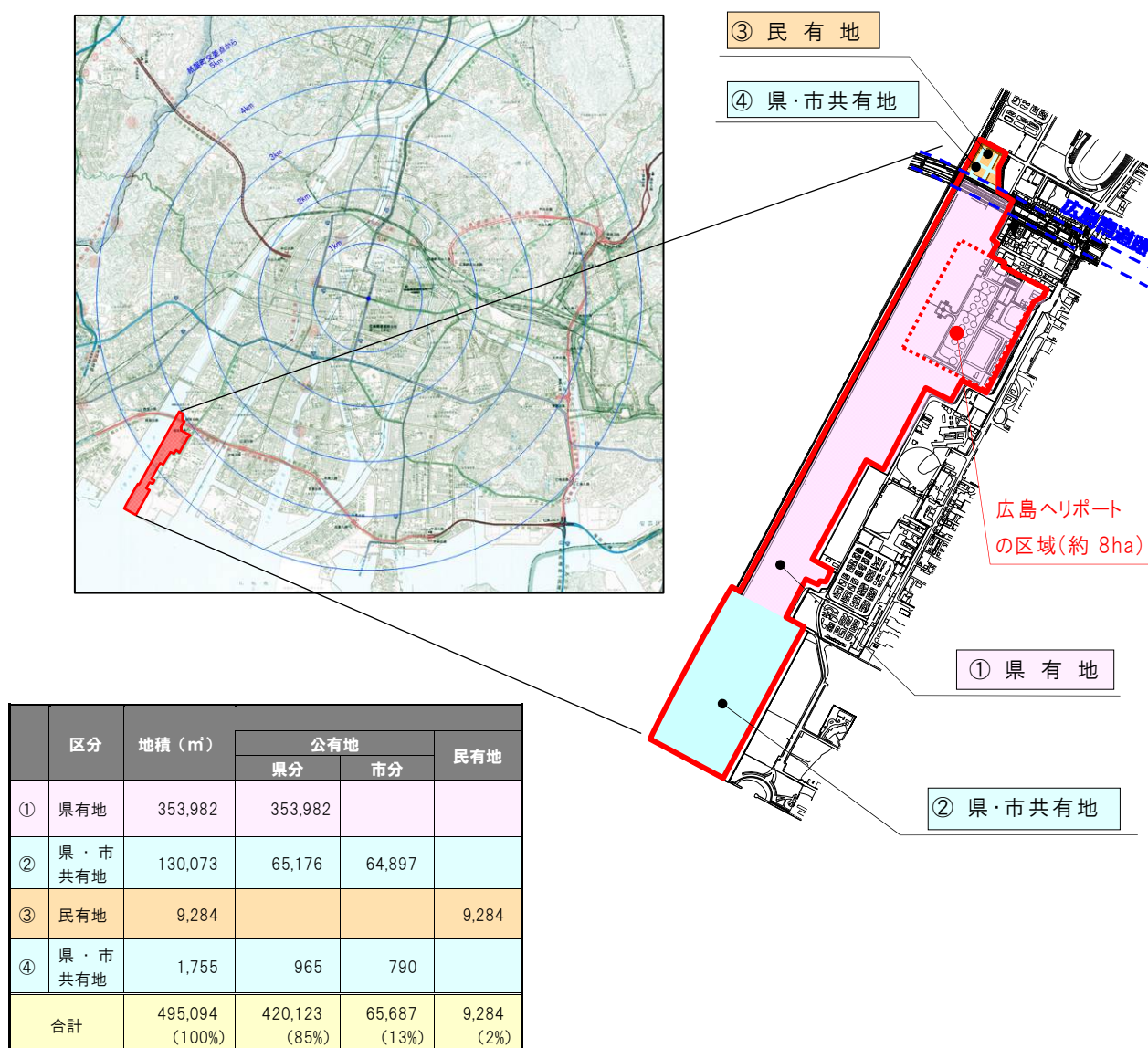
### ア. 位置

跡地(約 49.5ha)は広島市デルタの南西部に位置する広大な土地である。跡地の南側は広島湾、西側は太田川放水路に面しており、形状は、南北方向に約 2km、東西方向約 200m~300mと細長い土地である。

### イ. 利用可能な土地の面積及び権利関係

跡地の全体面積は約 49.5ha であるが、広島ヘリポートや広島南道路として一部利用されること等により、一体的に利用が可能な土地の面積は約 40ha となる予定である。

土地の権利関係については、約 71%は広島県が所有する公有地、約 27%は広島県と広島市が共有する公有地、約 2%は民有地となっている。持ち分の割合で見ると、全体の約 85%を広島県、約 13%を広島市が所有している。



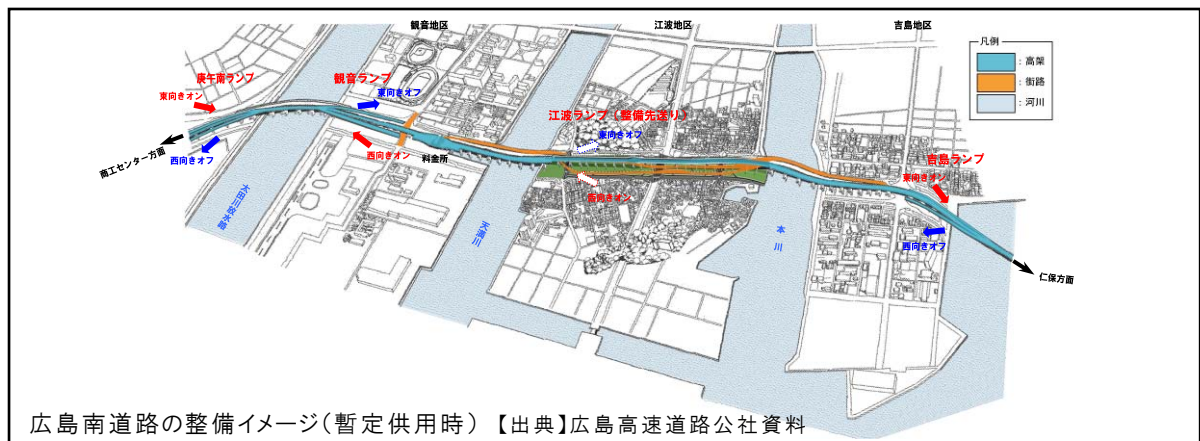


ウ. 交通アクセス

(ア) 広域道路ネットワーク

跡地の北側では、平成 25 年度末の供用に向け広島南道路の整備が進められている。これにより、観音地区と商工センター地区が直接結ばれるとともに、東方面へは広島南道路（一般道路部）を通して吉島ランプから広島高速道路へ接続されるなど、広域的なアクセス性が高まる。

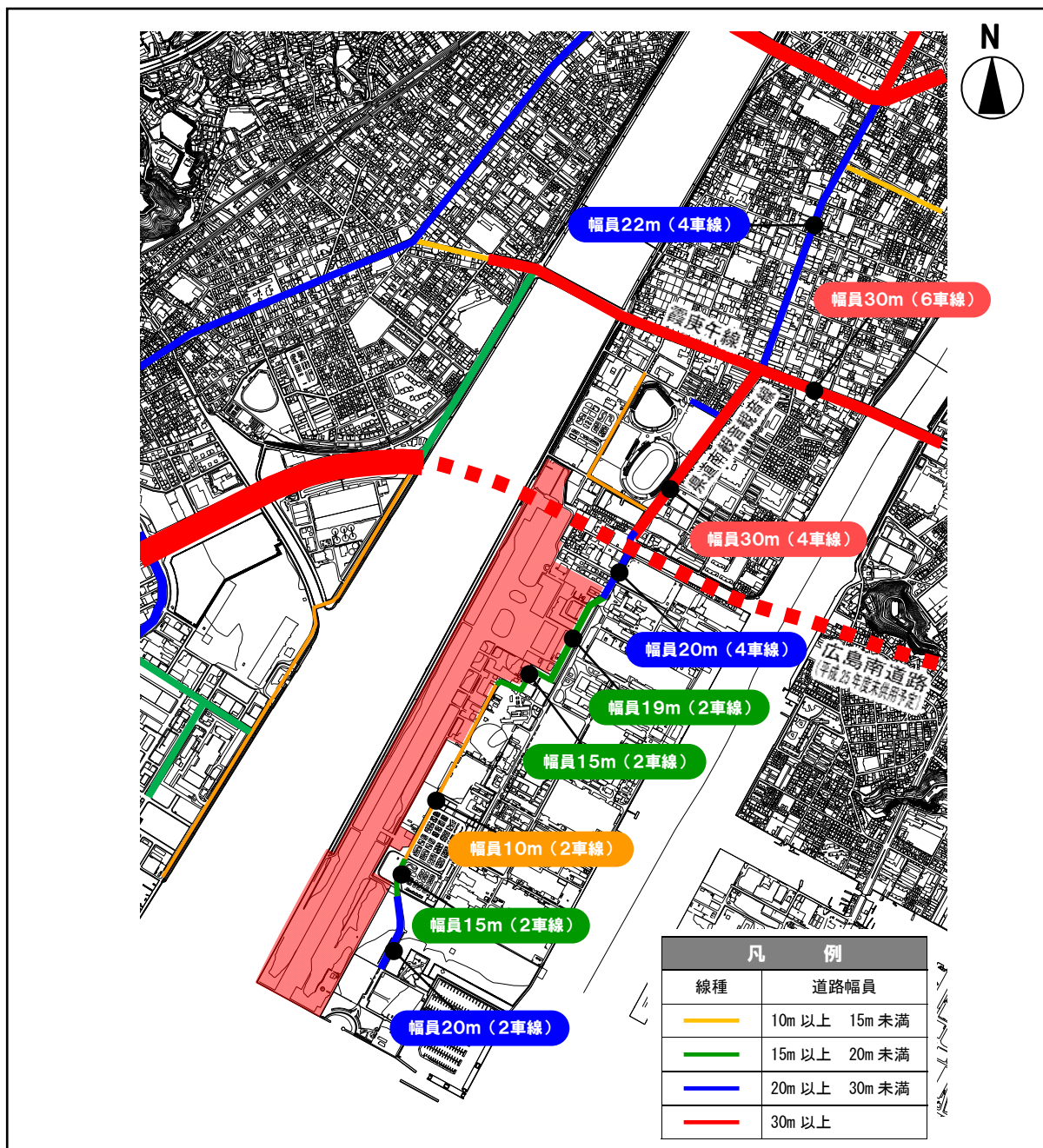
また、商工センターや江波、吉島地区との歩行者や自転車によるアクセス性も高まる。



広島南道路の整備イメージ(暫定供用時)【出典】広島高速道路公社資料

(イ) 周辺の主要道路(幅員 10m以上)

地区内外を連絡する道路は、南北方向の「県道南観音観音線」のみとなっている。霞庚午線から広島県総合グランドまでは幅員 30mの 4 車線(片側 2 車線)で整備されているが、跡地に接する区間は、2 車線(片側 1 車線)で一部はクランクとなっているなど交通基盤としては脆弱な状況にある。



(ウ) 公共交通機関

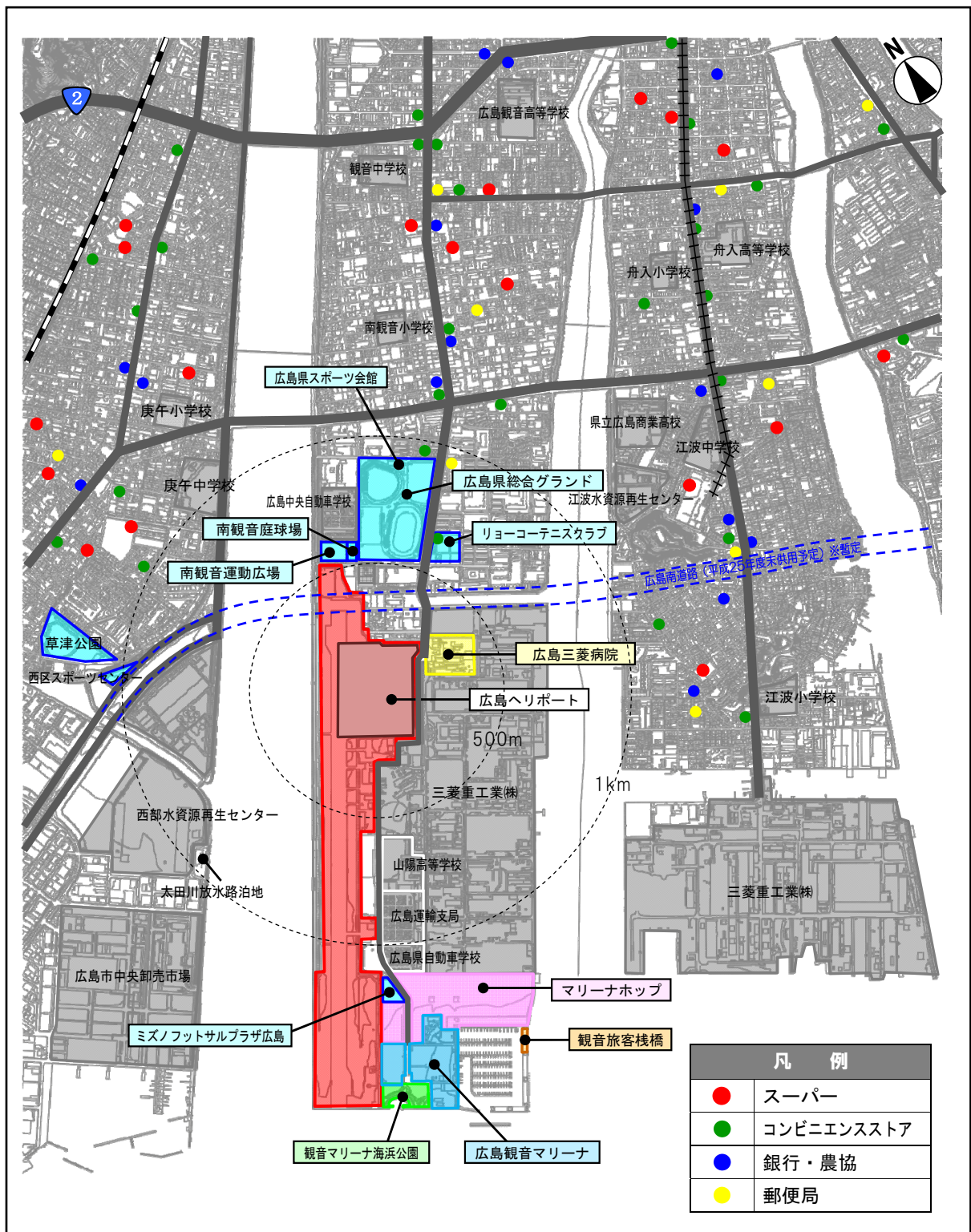
地区内外を連絡する公共交通機関は、民営の路線バスのみとなっているが、広島駅から約 35 分、紙屋町から約 25 分で、便数が多いことから交通利便性は比較的高い。また、現在、マリーナホップ(観音旅客棧橋)と宮島を結ぶ定期航路がある。



## エ. 周辺の主要施設

跡地の周辺には、広島県総合グランドをはじめ、南観音運動広場、民間のテニスクラブなどスポーツ施設が多く立地している。

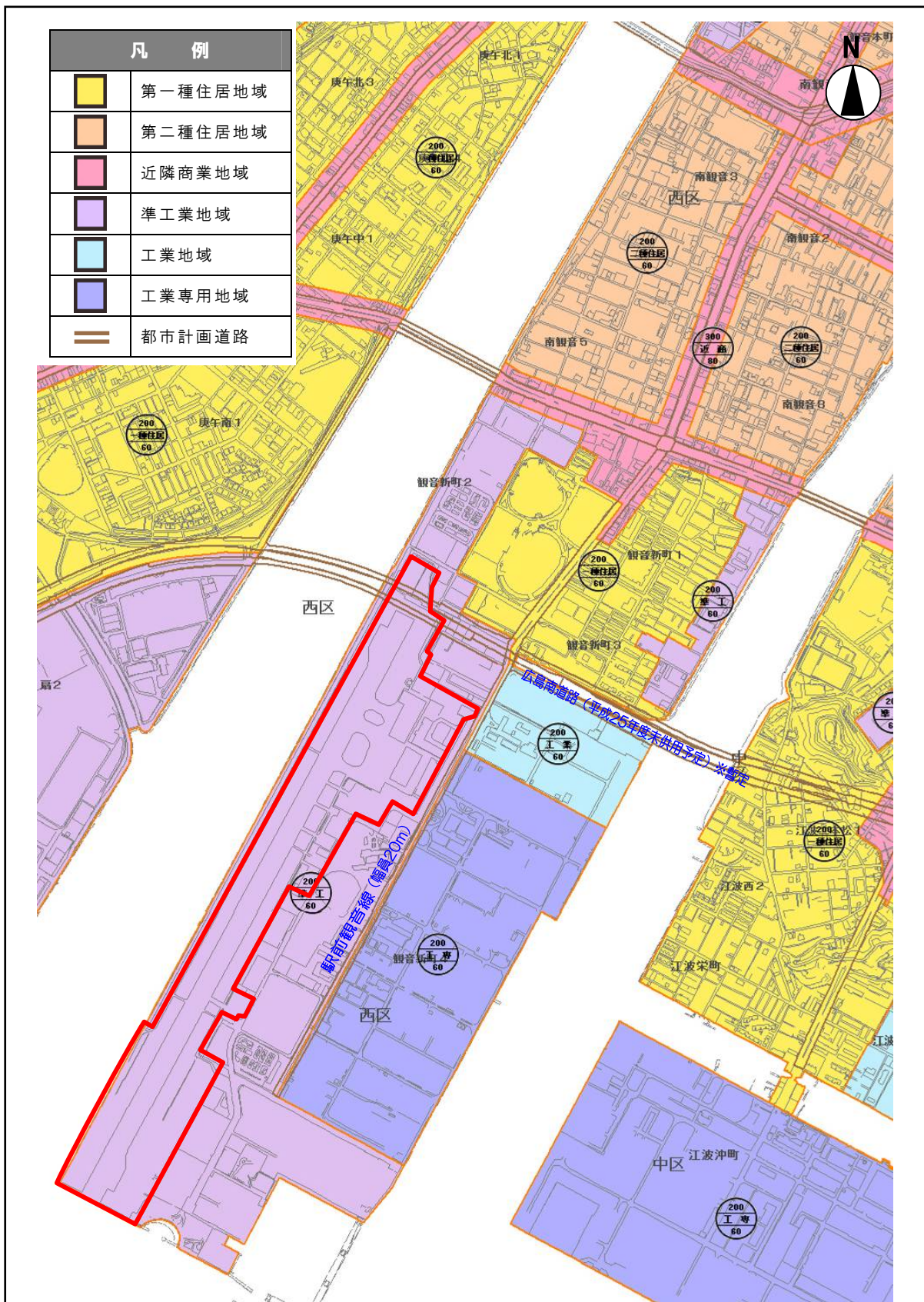
また、レジャー施設であるマリーナホップ(アウトレットモール)、広島観音マリーナ及び海浜公園が隣接し、跡地内の北側には防災拠点となる広島ヘリポートが配置されている。





オ. 都市計画

跡地全体が、準工業地域(容積率 200%、建ぺい率 60%)に指定されている。また、都市計画道路については、跡地の北側に広島南道路、東側に駅前観音線が計画決定されている。

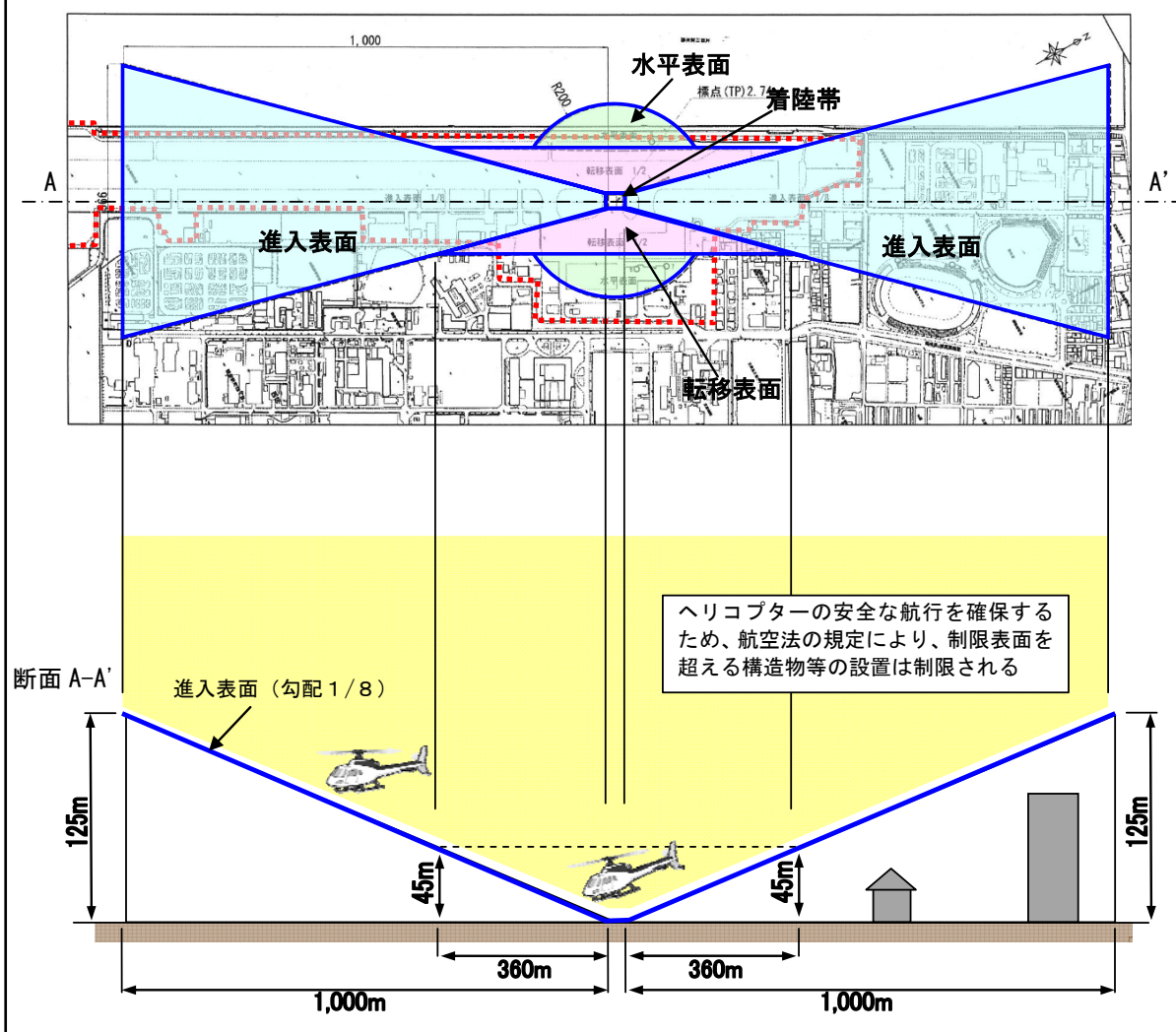


### カ. 航空法による制限表面

制限表面とは、飛行場（ヘリポート含む）において航空機の運航（離着陸時）が安全に行われ、かつ飛行場周辺の障害物の増大等により飛行場が使用できなくなることを防止するために設けられたものであり、この制限表面の上に出る建築物の設置は禁止されている。

この制限表面は、ヘリポート化により大幅に緩和された。

制限表面		ヘリポート	飛行場
進入表面	離陸直後または着陸の際の直線飛行の安全を確保	勾配 $\frac{1}{8}$ 長さ <u>1,000m</u>	勾配 $\frac{1}{40}$ 長さ 3,000m
転移表面	着陸のための進入を誤った時に脱出する際の安全を確保	勾配 $\frac{1}{2}$	勾配 $\frac{1}{7}$
水平表面	着陸の際、通常衝突を避けるために周回する場合の安全を確保	半径 $\frac{200m}{}$ 高さ 45m	半径 3,000m 高さ 45m



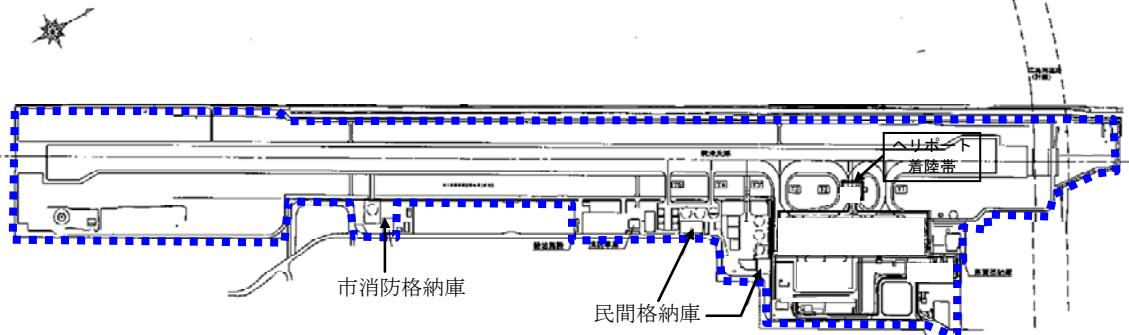


### キ. 広島ヘリポート区域の段階的縮小

広島ヘリポートは、平成 24 年 11 月 15 日に旧飛行場の範囲で供用開始（第一段階）した後、現在は、ヘリポートの北側及び南側の一部を除いた区域（第二段階）となっている。平成 26 年春には、市消防及び民間の格納庫等の移転が完了し、最終形（第三段階）となる予定である。

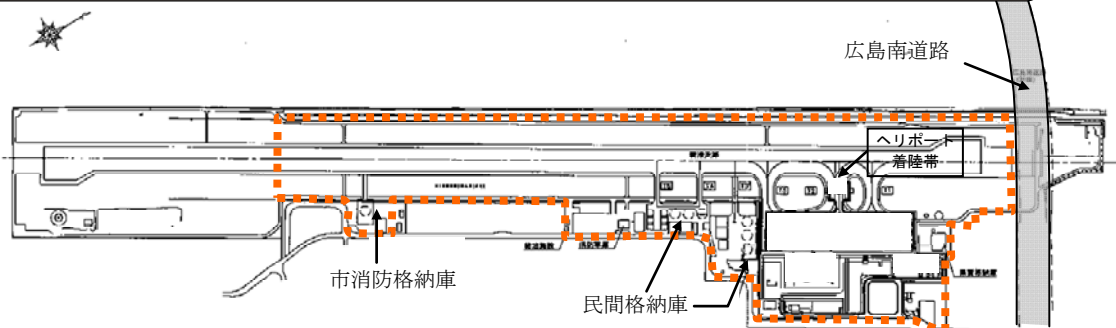
#### 第一段階：ヘリポート供用開始時

（ヘリポートの供用開始に合わせ従前の滑走路は廃止）



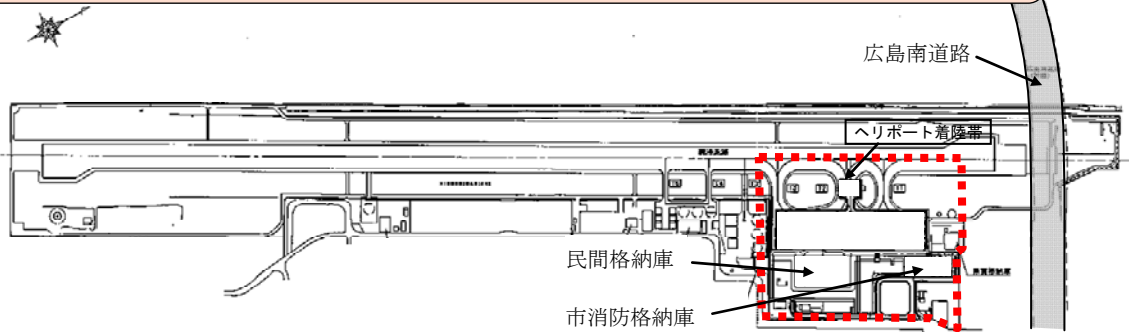
#### 第二段階：広島南道路工事着手以降

（広島南道路の区域及び市消防格納庫より南側をヘリポート区域から除外し、管理区域を縮小）



#### 第三段階：最終形

（市消防及び民間の格納庫全てが移転完了し、約 8ha のヘリポート区域とする）





## 4 跡地活用のための基本的な考え方と主たる導入機能

### (1) 跡地活用において生かすべき特性

跡地は次のような地区特性を備えており、跡地活用においてはこのような特性を生かすことが求められる。

#### 面積が広大で土地活用の自由度が高い

広島ヘリポート等を除く一体的に利用が可能な土地(約40ha)は、デルタ上では最大の公有未利用地であり、活用の自由度が高い

#### 海と川に面したウォーターフロント

南側は広島湾、西側は太田川放水路に面したウォーターフロントであり、特に、南側は瀬戸内海を望む美しい景観を有する

#### 広域的な交通アクセス性の高さ

広島駅や市中心部とは路線バスが多頻度で運行され、さらに、広島南道路(平成25年度末供用予定)により広域的なアクセス性の向上が見込まれるなど、交通アクセスに優れている

#### スポーツ・レジャー施設の集積

跡地周辺には、広島県総合グランドをはじめとしたスポーツ施設や、マリーナホップ・観音マリーナなどのレジャー施設が集積している

#### 広島ヘリポートの有する防災拠点性

跡地の北側には防災拠点となる広島ヘリポートが配置されている

### (2) 跡地活用において考慮すべき事項

跡地の活用を検討する上で、次のような考慮すべき事項がある。

#### アクセス道路の脆弱性<sup>ぜい</sup>

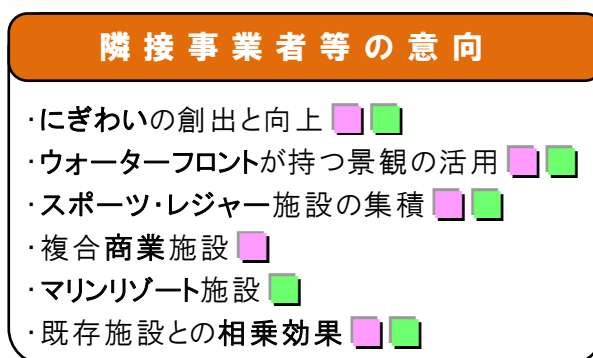
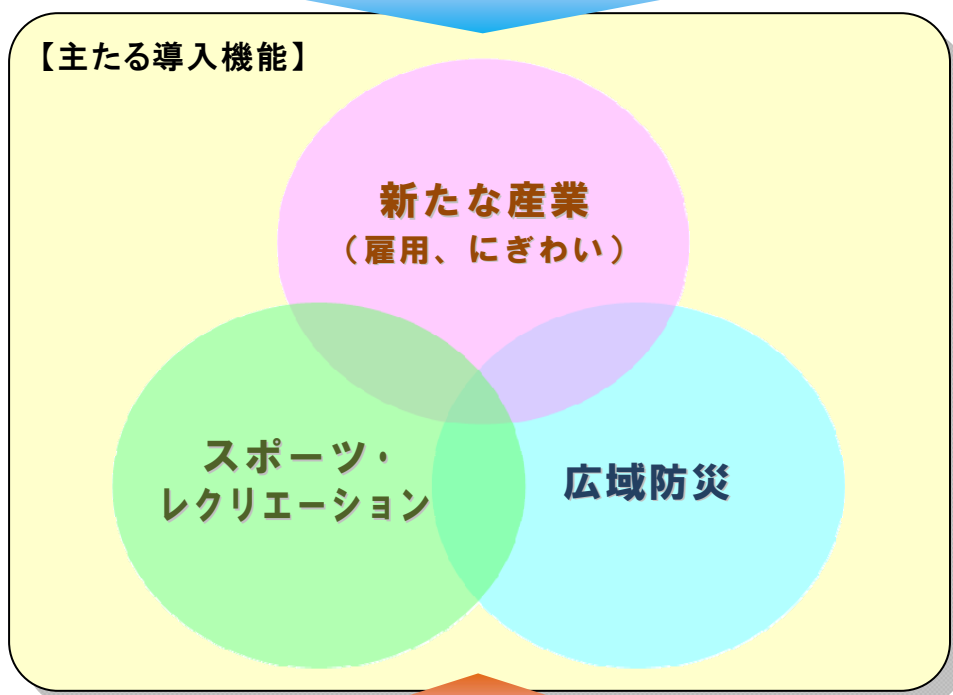
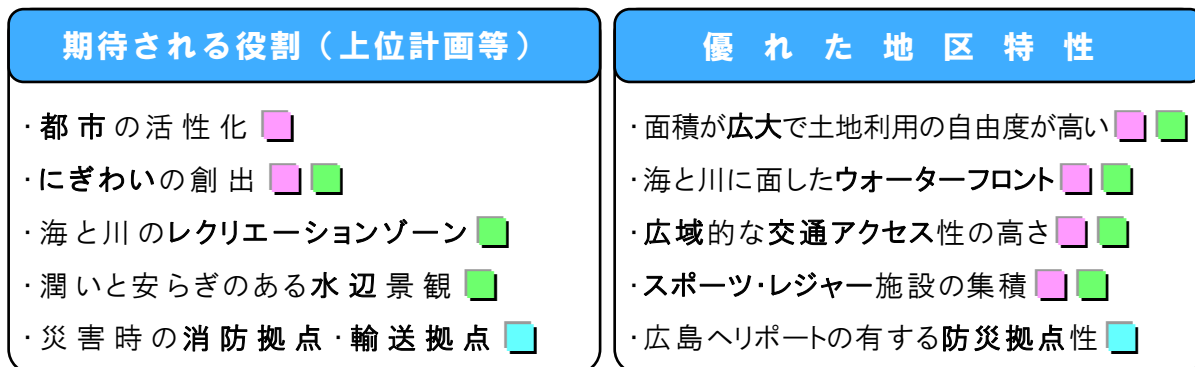
広島南道路(平成25年度末供用予定)により広域的なアクセス性が高まるものの、広島南道路から地区に直接アクセスする「県道南観音観音線」は現在、片側1車線で一部クラックとなっている

#### 航空法による高さ制限

ヘリポート周辺部は、ヘリポート化により大幅に緩和されたものの、航空法による制限表面により建築物の高さが制限される

### (3) 主たる導入機能

跡地の活用にあたっては、上位計画での位置付け等から期待される役割、跡地の持つ優れた地区特性等を踏まえて、『新たな産業(雇用、にぎわい)』、『スポーツ・レクリエーション』及び『広域防災』の3つを主たる導入機能とし、相互の連携を図るものとする。

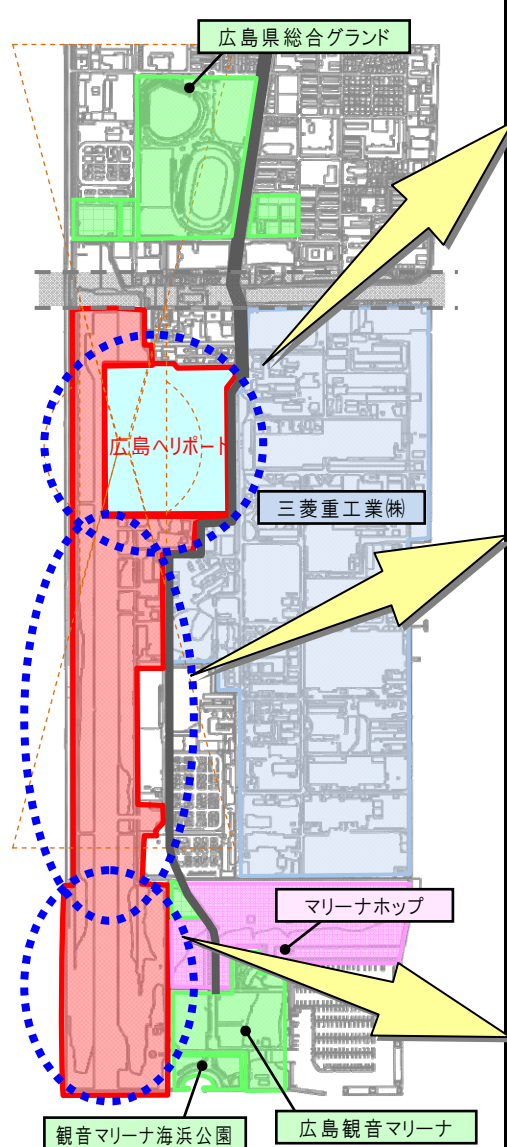


注：末尾の色( ■・■・■ )は、主たる導入機能のそれぞれの色に対応


5 跡地活用イメージ

(1) ゾーニングの考え方

跡地のゾーニングについては、南北に長い跡地の特徴を踏まえ、位置が固定された「ヘリポート側」、瀬戸内海を望む景観を有する「南側」、その「中間」の大きく3つに分けることとし、主たる導入機能を次のように配置することがふさわしいと考える。



場所	機能	機能配置の考え方
ヘリポート側	広域防災	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 広島ヘリポートは災害時の消防拠点・輸送拠点であり、また、被災地域へのヘリコプターによる支援活動の拠点であること</li> </ul>
中間	スポーツ・レクリエーション	<ul style="list-style-type: none"> <li>● ヘリポートが防災機能を発揮する災害時には、防災的な用途に転換しやすい機能であること</li> <li>● 隣接するヘリポートからの騒音に対するバッファゾーン(緩衝帯)としての役割を担えること</li> <li>● 航空法による制限表面により建築物の高さが制限される区域にあるが、こうした制限が支障となりにくい機能であること</li> <li>● 南北に長い跡地の中でも、北側の既成市街地に近く、周辺のスポーツ関連施設(広島県総合グラウンド、観音マリーナ等)と連携しやすい位置にあること</li> </ul>
南側	新たな産業(雇用、にぎわい)	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 雇用やにぎわいを創出する集客のある機能は、ヘリポートと一定の距離を隔てることが望ましいこと</li> <li>● マリーナホップや観音マリーナと一体となつたにぎわいづくりが期待できること</li> <li>● 瀬戸内海を望む美しい景観を活用できる機能の配置が望ましいこと</li> </ul>

注：上図は各機能の配置を示す概念図であり、で各機能の範囲を固定的に定めているものではない

## (2) 交通アクセスの考え方

交通アクセスの改善は跡地活用の必須条件である。地区内の道路については、都市計画道路駅前観音線が計画されているが、以下のような課題がある。

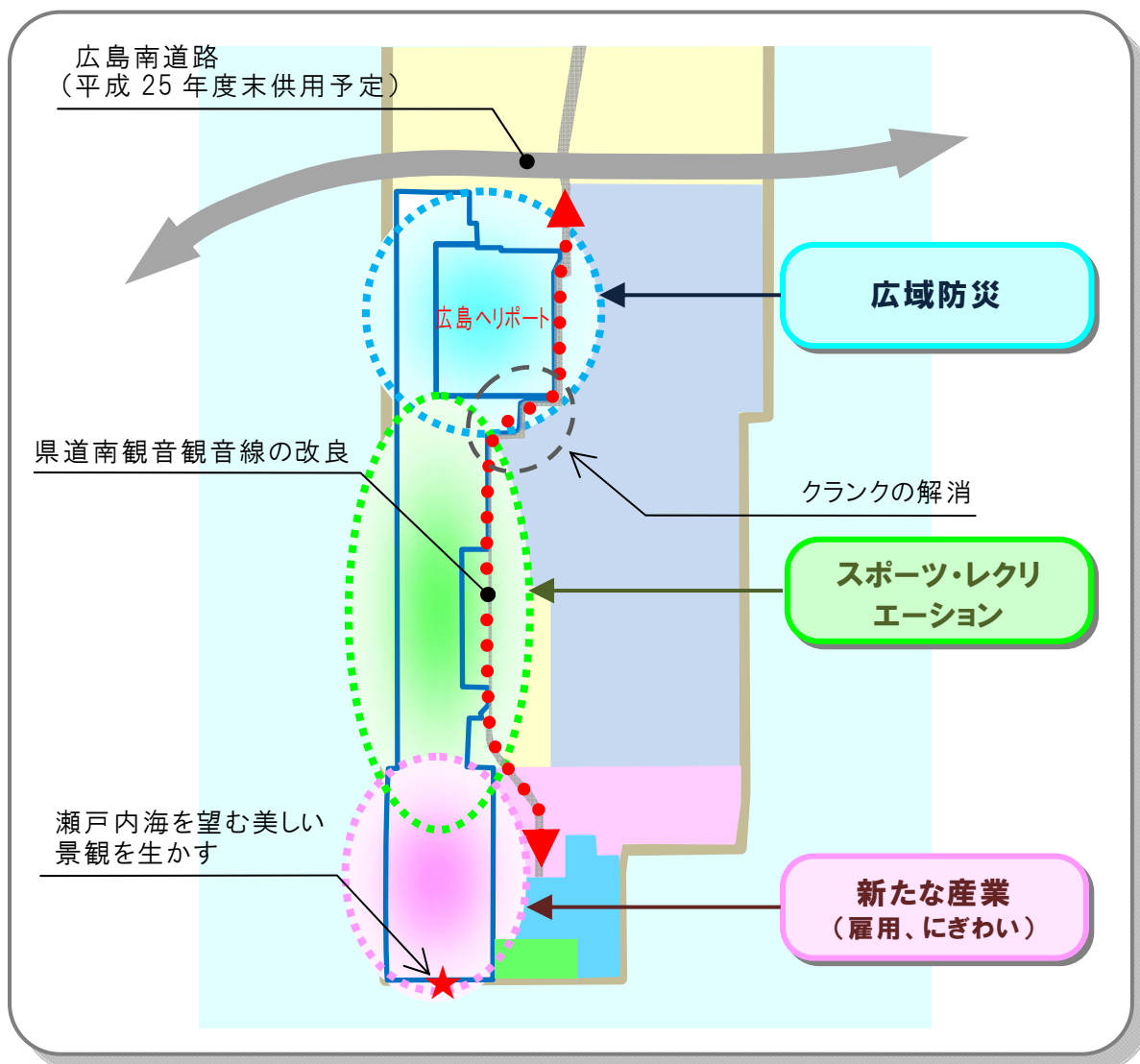
- ・ 現在の都市計画道路の幅員(20m)は、4車線とするには不十分
- ・ 都市計画道路が跡地に接していないため、別途、跡地へアクセスする道路の整備が必要
- ・ 都市計画道路区域の大半は現在、工場敷地であり、工場側の敷地分断やセキュリティの対策などの課題解決が必要

一方で、跡地活用を円滑に進めていくためには、基幹となる道路の早期整備が求められている。

こうしたことから、道路の大半が跡地に接し、既存の道路空間や公有地等を活用できる県道南観音観音線の改良が現時点では最も有力と考える。

## (3) 跡地活用イメージ図

主たる導入機能のゾーニング及び交通アクセスの考え方を踏まえ、跡地活用のイメージは次図のようになる。



【導入施設の例示】

導入機能	導入施設の例示		イメージ
広域防災	防災	●ヘリポート	 <p>広島ヘリポート</p>
スポーツ・レクリエーション	スポーツ	<ul style="list-style-type: none"> <li>●スポーツ施設</li> <li>・野球場</li> <li>・サッカーフィールド</li> <li>・ゴルフ場</li> <li>・ゴルフ練習場等</li> </ul>	 <p>J-GREEN堺 (写真提供：堺市)</p>
	レクリエーション	<ul style="list-style-type: none"> <li>●公園・緑地</li> <li>・海浜公園</li> <li>・サイクリングロード</li> <li>・ドッグラン</li> <li>・アスレチック場等</li> </ul>	 <p>舞洲緑道 (写真提供：大阪市)</p>
		<ul style="list-style-type: none"> <li>●キャンプ場</li> <li>・オートキャンプ場等</li> </ul>	 <p>オートキャンプ (写真提供：舞洲スポーツランド)</p>
新たな産業 (雇用、にぎわい)	商業・アミューズメント	<ul style="list-style-type: none"> <li>●観光関連施設</li> <li>・展望施設</li> <li>・地場産品マーケット等</li> </ul>	 <p>ポートタワー (写真提供：神戸市)</p>
		<ul style="list-style-type: none"> <li>●大型商業施設</li> <li>・複合商業施設等</li> </ul>	 <p>大塚パルク一徳我 (写真提供：ハルバード建設)</p>
		<ul style="list-style-type: none"> <li>●テーマパーク・遊園地</li> </ul>	 <p>ナガシマリゾート (写真提供：長島観光開発 (株))</p>

注 1:ここで示している施設は、整備を前提にしたものではない

注 2:施設によっては、複数の機能を有するものとなる(例えば、「公園・緑地」は災害時に広域防災の機能を担うことができるなど)



## 6 活用ビジョンの実現に向けて

このビジョンは、検討会での議論等を踏まえ、跡地の活用にあたっての大きな方向性を示したものである。今後、跡地に導入する施設の内容、規模及び配置などについて具体的な計画づくりを行うことになる。この計画づくりに当たっては、社会情勢等の変化を踏まえながら幅広く考えるとともに、次の点に留意する必要がある。

### 跡地でしかできないこと、跡地のできることを意識すること

跡地の特性や他の未利用地の状況等を踏まえ、当該地でしかできない活用を意識するとともに、導入する施設内容に応じて実現可能性を十分に検証する必要がある

### 跡地が細切れにならないよう配慮すること

跡地は約 40 ヘクタールと広大な面積を有しており、これだけのまとまった土地を有効に活用するためにも、雑多な機能を導入することによって細切れにするのではなく、周辺を含めた各機能の相互連携にも配慮する必要がある

### タイムスパンを考慮し、段階的な整備も検討すること

跡地は広大な面積を有しており、ビジョンの実現には時間を要すると思われる。こうしたことから、早期に実現できるところから整備に着手することとし、段階的な整備や事業化に至るまでの期間における暫定的な活用についても検討する必要がある

### 環境・エネルギーを意識すること

跡地活用にあたっては、地球環境問題への対応や、再生可能エネルギーの需要の高まりなどを踏まえ、コージェネレーションや太陽光発電の導入といった環境負荷の低減や省エネルギー等を意識する必要がある

### 民間活力の導入を図ること

跡地活用の実現に向けては、民間の資金、ノウハウ、人材等を有効活用しながら効率的・効果的な事業手法を検討していく必要がある

また、民間事業者の参入を促すためにも、基幹道路の早期整備について検討する必要がある

### 関係者が連携できる体制を構築すること

跡地活用の実現に向けては、県民市民、民間事業者、行政といった関係者が連携して取り組むことが重要であり、こうした連携を円滑に行うための体制づくりについて検討する必要がある



## 参 考 资 料

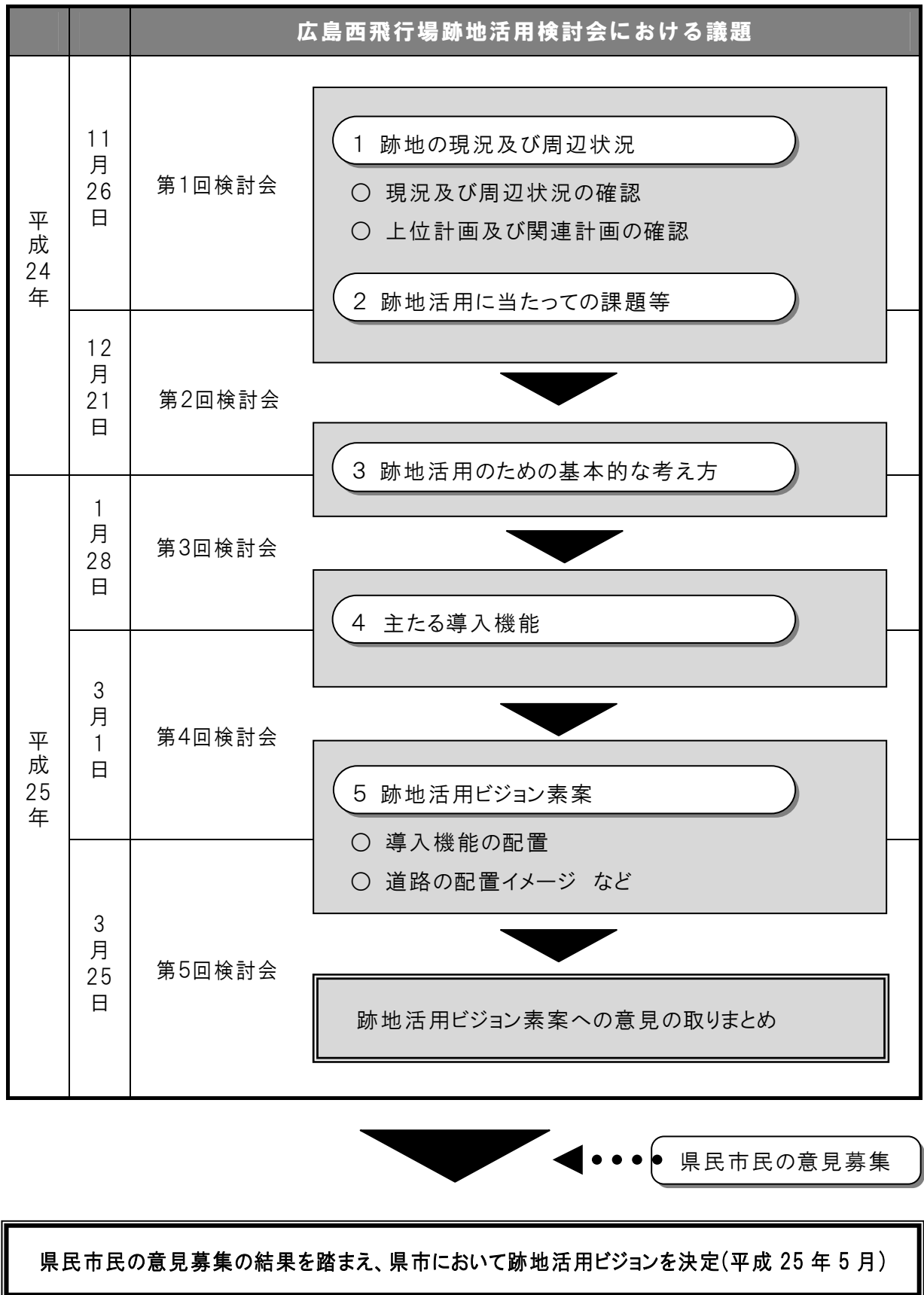
## 参考1 広島西飛行場跡地活用検討会

### (1)委員名簿

区分		氏名	所属・職名
学識経験者		戸田 常一	広島大学大学院社会科学研究科教授(座長)
		福田 由美子	広島工業大学工学部教授
		山田 知子	比治山大学現代文化学部准教授
関係団体	経済団体	松浦 靖男	中国経済連合会常務理事
		谷村 武士	中国地方商工会議所連合会幹事長
	地元団体	橋川 徹	南観音学区連合町内会会長
		秋山 貞治	観音新町町内会会長
関係行政機関		松浦 弘	国土交通省中国地方整備局企画部長
広島県及び広島市		中山 雅文	広島県地域政策局長
		西岡 誠治	広島市都市整備局長

(順不同。敬称略)

**(2)検討の経過**



## 参考2 他都市事例調査

機能	施設	他都市事例における具体的な施設名			
		公共用ヘリポート周辺施設の利用事例 (調査対象ヘリポート:東京、群馬、静岡、津市伊勢湾(三重)、 舞洲(大阪)、神戸(兵庫))		ウォーターフロントにおける 大規模跡地等の活用事例 (調査対象地区(テーマパーク・遊園地を 除く):蘇我臨海(千葉)、堺浜(大阪)、 神戸ハーバーランド(兵庫)、門司港レトロ (福岡)、唐戸(山口))	
		半径 500m 以内	半径 500m~1km*以内 (※広島ヘリポートの制限表面 1km)		
新たな産業 (雇用、 にぎわい)	商業・アミ ューズメン ト	観光関連施設	-	-	神戸ポートタワー、旧大阪商船、旧門 司三井クラブ、門司港レトロ観光物産 館、門司港レトロ展望室、唐戸市場な ど
		ホテル・レストラン	-	神戸ポートピアホテルなど	神戸コンチェルト、煉瓦倉庫レストラ ン、クラウンパレス神戸、門司港ホテ ルなど
		大型商業施設	-	IKEA など	フェスティバルパーク蘇我、ARIO 蘇我、HOME' S (ホームズ)、堺浜サイドステージ、プロ メナ神戸、Ha・Re、モザイク、神 戸情報文化ビル、海峡ブラザ、カモン ワークなど
		テーマパーク・ 遊園地	-	-	ディズニーランド、ナガシマリゾート、 ハウステンボスなど
	教育・文化	博物館・水族館	-	-	神戸海洋博物館、九州鉄道記念館、関 門海峡ミュージアムなど
		教育	-	幼稚園、特別支援学校、大学 (神戸夙川学院大、兵庫医療 大学、神戸女子大学等) など	-
		文化施設	公民館、ポートアイランドホ ールなど	国際会議場など	-
	業務	産業支援施設	-	-	神戸市産業振興センターなど
		研究施設	-	理化学研究所、国際医療開発 センターなど	-
	物流	物流施設	木材物流施設、太平洋セメン ト出荷センター、アスクル大 阪物流センター、ヤンマー物 流センター、ニトリ関西物流 センターなど	木材物流施設、食品物流施設、 薬品配送センター、上組ロジ スティックセンターなど	-
工場	製造・加工工場	工作機械等製作工場、鉄鋼工 場など	木材加工工場、大塚食品、家 具製造工場、JFE エンジニアリ ング、食品加工工場など	グリーンフロント堺など	
医療・福祉	医療・福祉施設	障害者支援施設など	老人ホーム、デイサービスセ ンター、病院など	-	
スポーツ・ レクリエー ション	スポーツ	スポーツ施設	温浴運動施設、スポーツセン ターなど	ゴルフ練習場、舞洲運動広場、 舞洲アリーナ、舞洲ベースポ ールスタジアムなど	千葉市総合スポーツ公園、ティップネ ス蘇我、J-GREEN 堺など
	レクリエー ション	公園・緑地	舞洲緑道、緑地など	若洲海浜公園(ゴルフ場、ヨ ット訓練所、海釣り公園、サ イクリングロード)、南公園な ど	1号公園、2号公園、3号公園、寒川緑 地、海とのふれあい広場、ハーバーウ ォーク、ハーバーランド広場、ウォー ターフロントブルムナードなど
		キャンプ場	-	オートキャンプ場など	-
		マリーナ・ヨット ハーバー	-	大阪北港ヨットハーバーなど	-
		サーキット場	-	サーキット場(カート)	-
広域防災	防災	輸送施設	ヘリポート	-	耐震強化岸壁など

