

# 第 1 回 広島西飛行場跡地活用検討会資料

目 次	
1. 背景・趣旨	
(1) 広島西飛行場跡地のこれまでの経緯	..... 1
(2) ビジョン策定の意義	..... 1
2. 広島西飛行場跡地の現況・課題	
(1) 跡地の現況及び周辺状況	..... 2
(2) 跡地活用に当たっての課題等	..... 8
3. 跡地活用の基本的な考え方	..... 9

平成 24 年 11 月 26 日

広島県地域政策局・広島市都市整備局

## 1. 背景・趣旨

### (1) 広島西飛行場跡地のこれまでの経緯

年月	主な経緯
昭和36年9月	国営の広島空港（滑走路1,200m）として供用開始
昭和47年9月	滑走路を1,800mに延長
昭和54年8月	ジェット機が就航
平成5年10月	広島空港が本郷町（現・三原市）に移転し、従来の空港は県営広島西飛行場として開港
	利用者が低迷する中で、管理運営に膨大な費用を要していることや、広島空港に機能集約し同空港の拠点性を高めることが望ましいとの意見などから、広島西飛行場廃止の議論が高まる
平成21年1月	県から市に「将来の西飛行場のあり方についての検討会」開催を申し入れ（4月から10月にかけて3回開催するも平行線のまま結論が出ず）
平成22年1月	県知事・市長会議において、県から広島西飛行場をヘリポート化し、県市共同で運営する旨を提案 → 市は、自らの負担と責任において広島西飛行場を運営するか検討したい旨を回答
平成22年7月	市が「広島西飛行場あり方検討委員会」を設置（7月から11月にかけて3回開催し、今後の広島西飛行場の利活用策をとりまとめ市に提言）
平成22年12月	市長が県知事に市営化を表明
平成23年3月	市議会で広島シティ空港条例案が否決
平成23年5月	県知事・市長会議において市が広島西飛行場のヘリポート化を了解
平成24年11月	広島ヘリポートが供用開始

### (2) ビジョン策定の意義

人口減少、少子高齢化が進行し、経済環境も厳しさを増す中で、地域が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重要です。

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おり、その有効活用に向けて、広島県と広島市が共同で取り組む必要があると考えています。

このため、広島県と広島市は、跡地活用についての基本コンセプトや主要な導入機能等を検討し、「広島西飛行場跡地活用ビジョン（仮称）」を取りまとめることとしました。

### ■跡地周辺の現況写真



（平成24年9月21日広島市撮影）

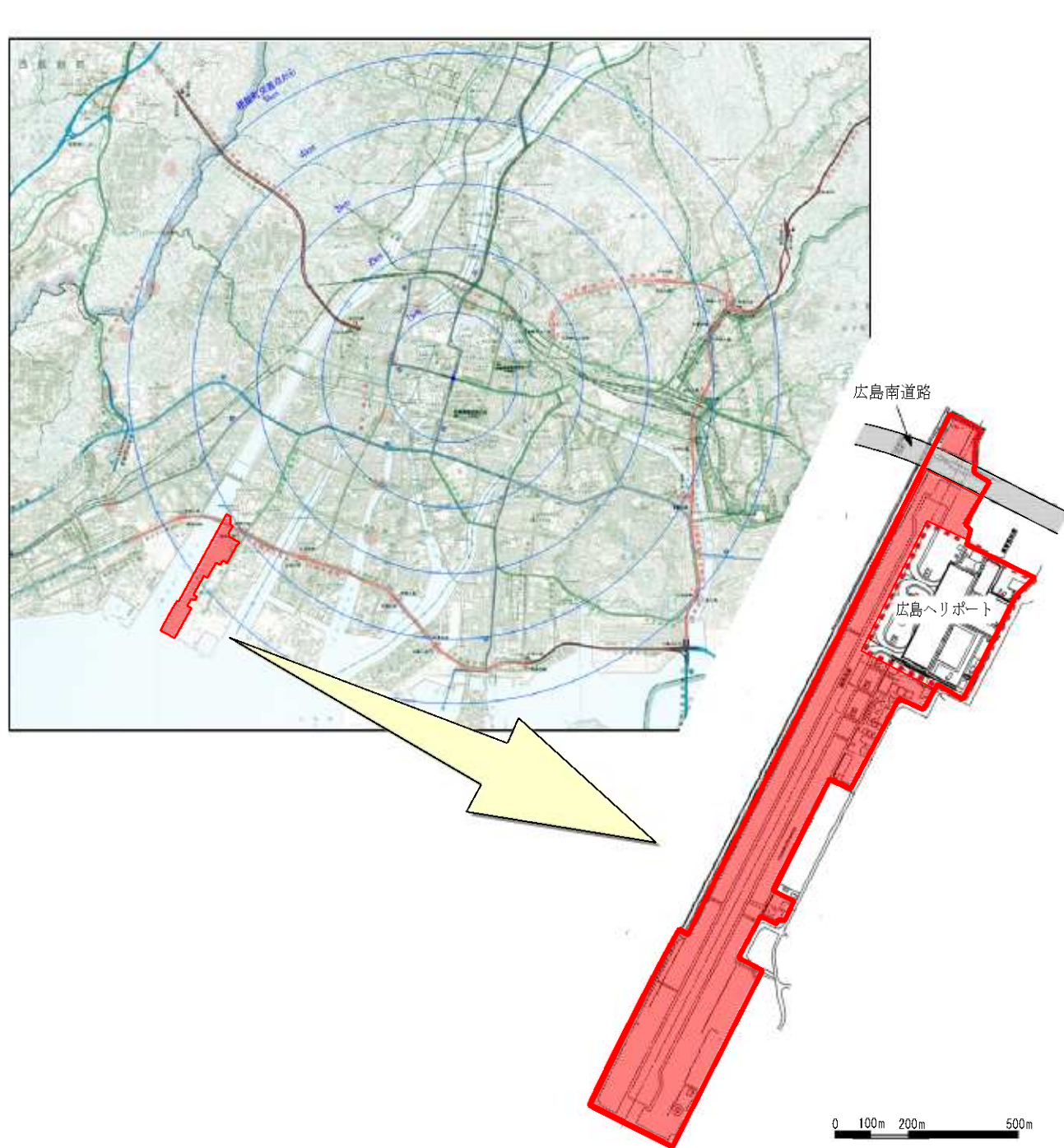


## 2. 広島西飛行場跡地の現況・課題

### (1) 跡地の現況及び周辺状況

#### ■位置図

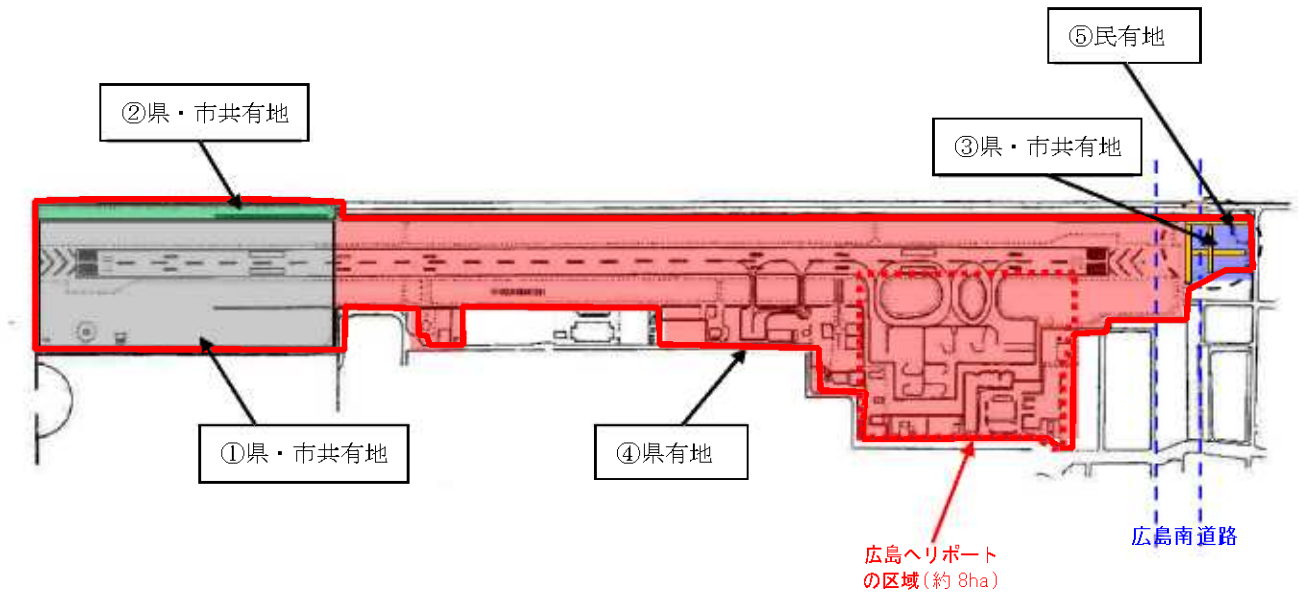
広島西飛行場跡地（約49.5ha）は本市デルタの南西部に位置しています。南北方向に約2km、東西方向約200m～300mと細長い形状となっています。



#### ■土地の権利状況

敷地の約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ます。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ます。

なお、跡地全体面積49.5haのうち、北側については、広島ヘリポートが存置されることや、広島南道路として一部利用されること等により、一体的に利用可能な跡地の面積は約40haとなる予定です。



区分	地積 (㎡)	公有地		民有地
		県分	市分	
① 県・市共有地	127,290	63,645	63,645	
② 県・市共有地	2,783	1,531	1,252	
③ 県・市共有地	1,755	965	790	
④ 県有地	353,982	353,982		
⑤ 民有地	9,284			9,284
合計	495,094 (100%)	420,123 (85%)	65,687 (13%)	9,284 (2%)



■交通施設状況図

跡地の北側では、平成 25 年度末の完成に向け広島南道路の整備が進められています。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ことが期待されます。



凡 例			
広島南道路			
整備中	自動車専用道路部 (高架部)	広島高速 3 号線	■ ■ ■ ■
		太田川放水路渡河部	■ ■ ■ ■
	一般道路部 (平面部)	一般国道 2 号	■ ■ ■ ■

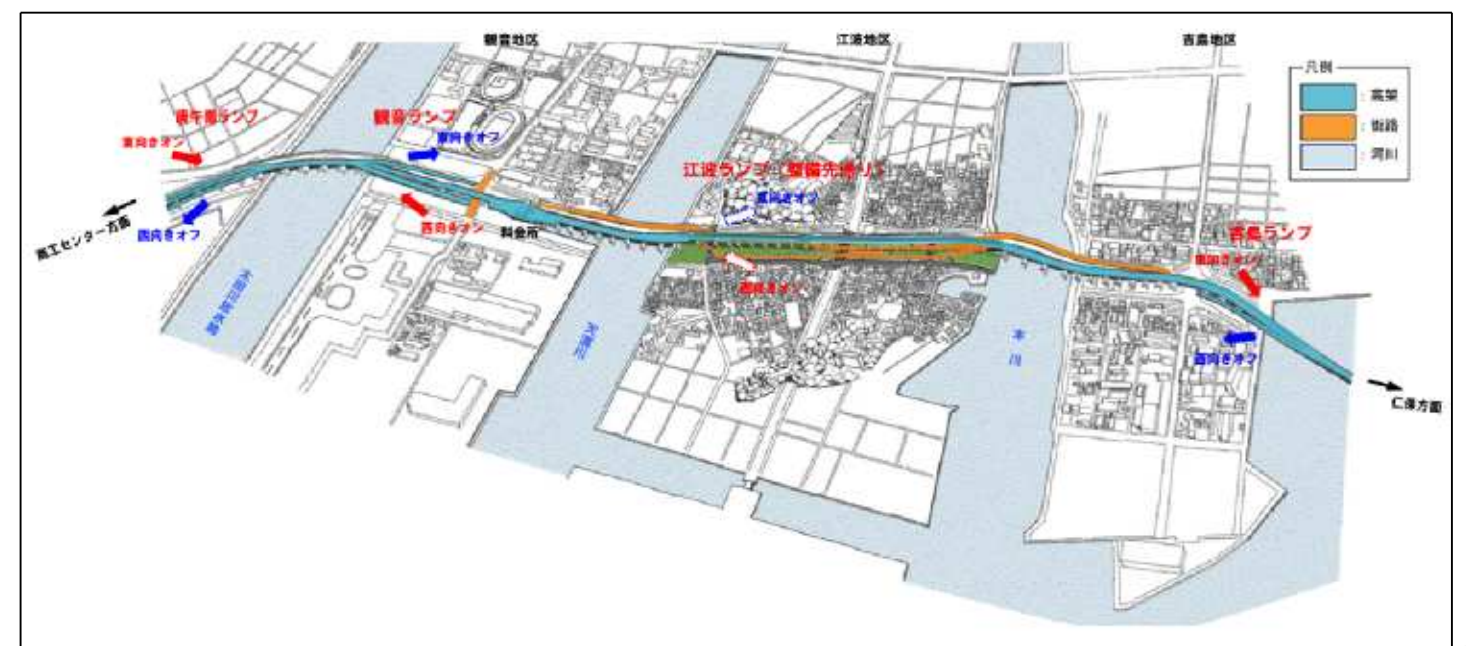
↓ 広島南道路のイメージパース（暫定供用時）

【出典】広島高速道路公社資料



↓ 広島南道路の整備イメージ（暫定供用時）

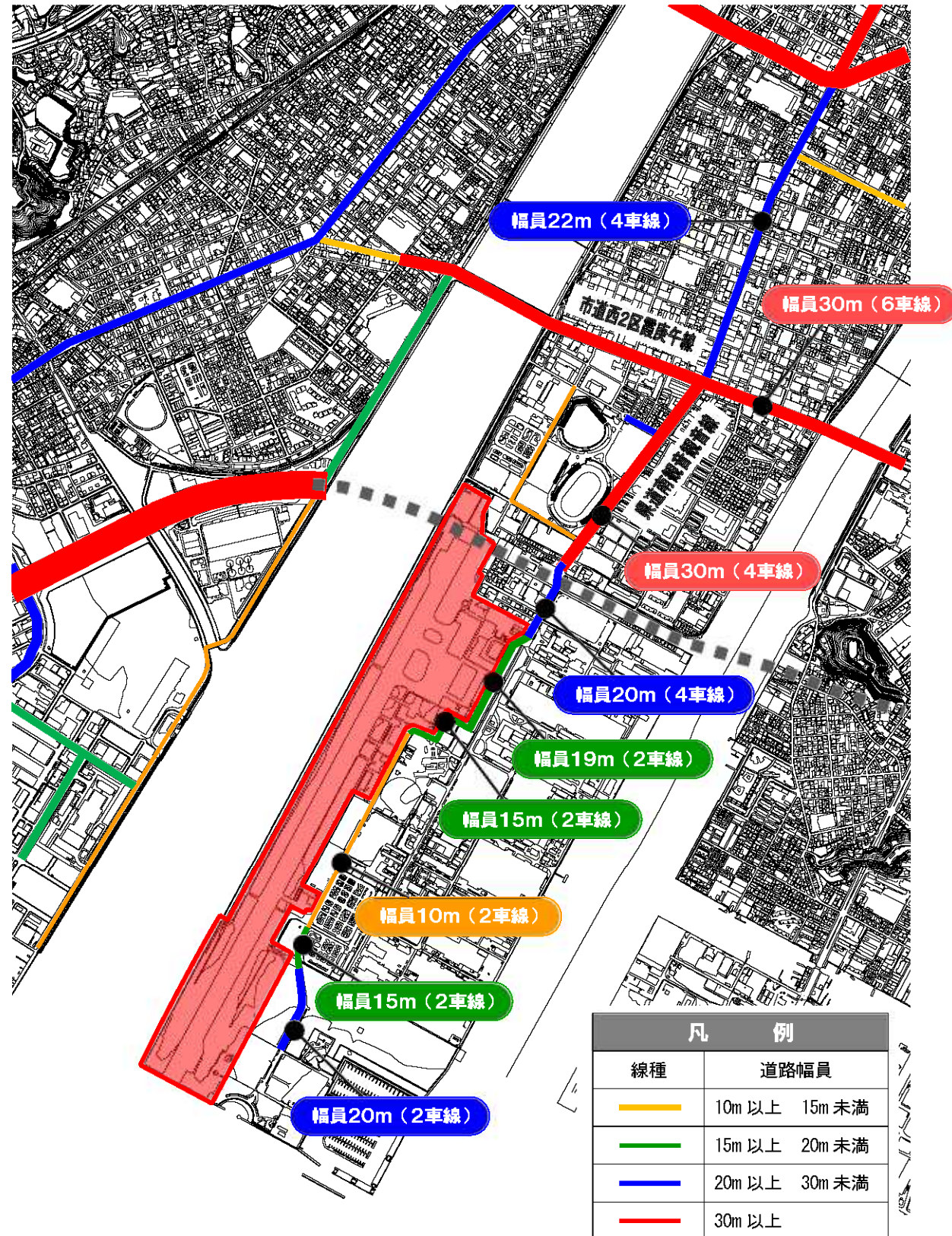
【出典】広島高速道路公社資料





■道路現況図（幅員 10m以上の道路）

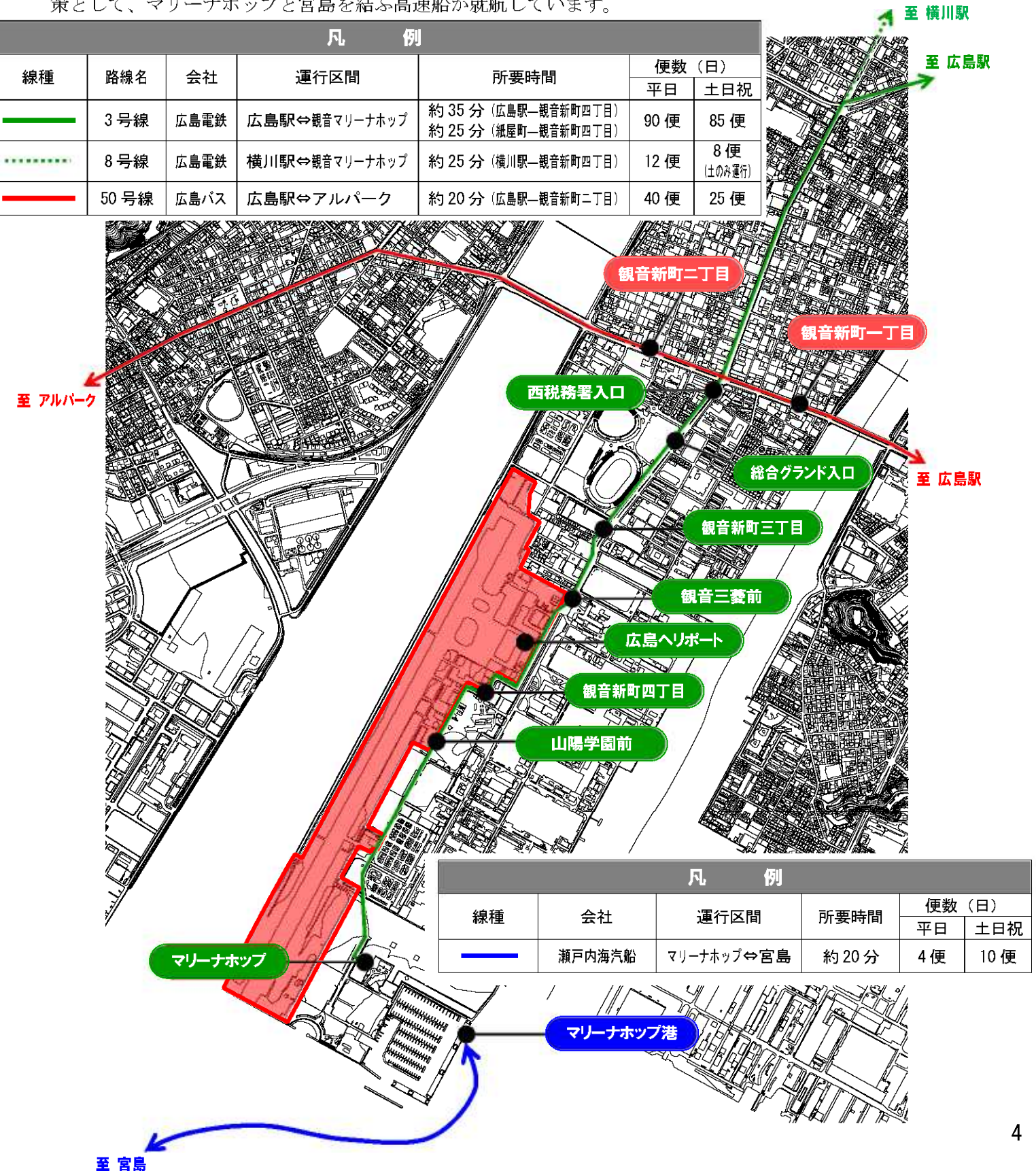
地区内外を連絡する道路は、南北方向の「県道南観音観音線」のみとなっています。霞庚午線から総合グランドまでは幅員 30mの4車線（片側2車線）で整備されていますが、跡地に接する区間は、2車線（片側1車線）で一部はクラックとなっているなど交通基盤としては脆弱です。



■公共交通現況図

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ます。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と言えます。また、11月からは広島口周辺の渋滞対策として、マリーナホップと宮島を結ぶ高速船が就航しています。

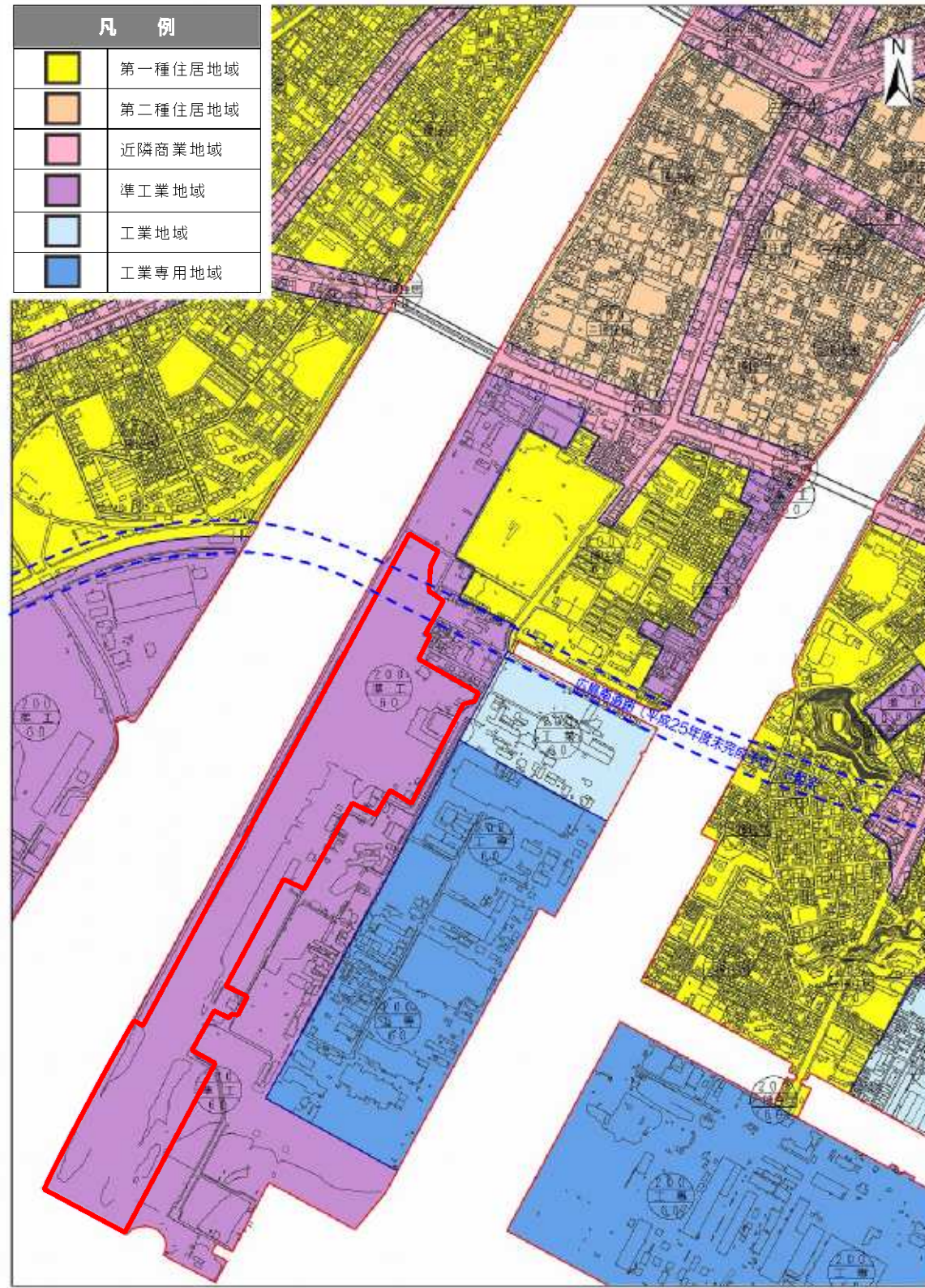
凡 例						
線種	路線名	会社	運行区間	所要時間	便数（日）	
					平日	土日祝
（緑線）	3号線	広島電鉄	広島駅⇄観音マリーナホップ	約35分（広島駅—観音新町四丁目） 約25分（紙屋町—観音新町四丁目）	90便	85便
（点線）	8号線	広島電鉄	横川駅⇄観音マリーナホップ	約25分（横川駅—観音新町四丁目）	12便	8便 （土のみ運行）
（赤線）	50号線	広島バス	広島駅⇄アルパーク	約20分（広島駅—観音新町二丁目）	40便	25便





■都市計画図（用途地域）

跡地全体が、準工業地域（容積率 200%、建ぺい率 60%）に指定されています。



■跡地周辺の土地利用状況図

跡地周辺を広島南道路の南北で見ると、南側は、大規模工場、マリーナホップなどの工業・商業（業務含む）系の利用が中心となっており、住宅系の利用はほとんどありません。北側は、広島県総合グランドと住宅系の市街地となっています。



【出典】平成 19 年度広島県都市計画基礎調査



■跡地周辺の主要施設

跡地の南側は、マリーナホップ（アウトレットモール）及び広島観音マリーナに隣接しており、周辺には、広島県総合グラウンドをはじめ、南観音運動広場、民間のテニスクラブやフットサルコートなどスポーツ施設が多く立地しています。

（商業施設）

施設名称	管理者	施設内容	備考
マリーナホップ	第一ビルサービス	アウトレット・レストラン・アミューズメント・ブライダル※土地は広島県が所有し、民間事業者に賃貸	

（レクリエーション施設）

施設名称	管理者	施設内容	備考
広島観音マリーナ	瀬ひろしま港湾管理センター（指定管理）	ヨット・モーターボート（陸上 282 隻、海上 307 隻） ディンギー（陸上 210 隻）	（公財）広島県セーリング連盟の本拠地
観音マリーナ海浜公園	広島県港湾振興事務所	付帯設備：ボードデッキ	

（スポーツ関連施設）

施設名称	管理者	施設内容	備考
広島県総合グラウンド	ミズノ・広島県教育事業団グループ（指定管理）	メインスタジアム（1面）、野球場（1面）、ラグビー場（1面）、補助競技場（1面）、運動場（1面）、トレーニング室	ミズノによるスポーツ教室が開催（ソフトボール、サッカー、陸上、フィットネス等）
広島県スポーツ会館（広島県総合グラウンド内）	広島県教育事業団	体育室、多目的室、実技室、研修室、宿泊室	
南観音庭球場	（公財）広島市スポーツ協会（指定管理）	クレー系テニスコート（4面） ※土地は民地を借上	
南観音運動広場	（公財）広島市スポーツ協会（指定管理）	多目的広場（1面） ※土地は民地を借上	
リョーコーテニスクラブ	広島菱重興産	人工芝テニスコート（5面、屋内4面） クラブハウス併設	
ミズノフットサルプラザ広島	ミズノスポーツサービス	人工芝フットサルコート（3面） クラブハウス併設	

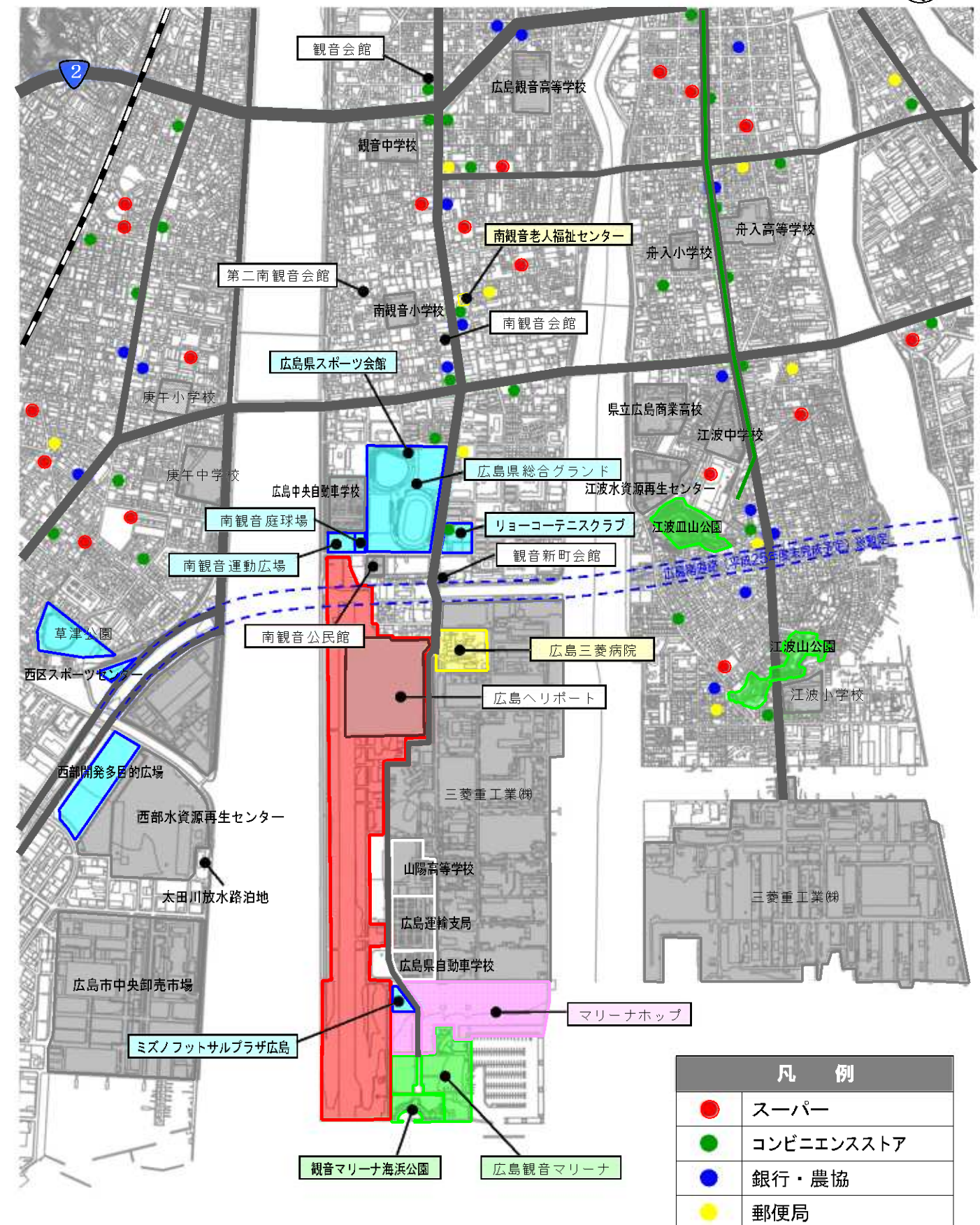
（医療・福祉施設）

施設名称	管理者	施設内容	備考
広島三菱病院	三菱重工業	稼働病床数 52 床（一般個室 6 室、特別個室 2 室）、ドック専用室（6 床）	
南観音老人福祉センター	三栄産業株（指定管理）	教養娯楽室、生活相談室、健康相談室、トレーニング室、シャワー室、大集会室、集会室等	

（公民館・集会所）

施設名	管理者	施設概要等	備考
共同利用施設（集会所）			
南観音会館	運営委員会（地元管理）	ホール、ステージ、和室、学習室等	
観音会館			
第二南観音会館			
観音新町会館			
南観音公民館	（財）広島市未来都市創造財団（指定管理）	大集会室、研修室、会議室、和室、事務室、図書室、実習室、児童室、資料室等 ※土地は民地を借上	

■周辺施設立地状況図



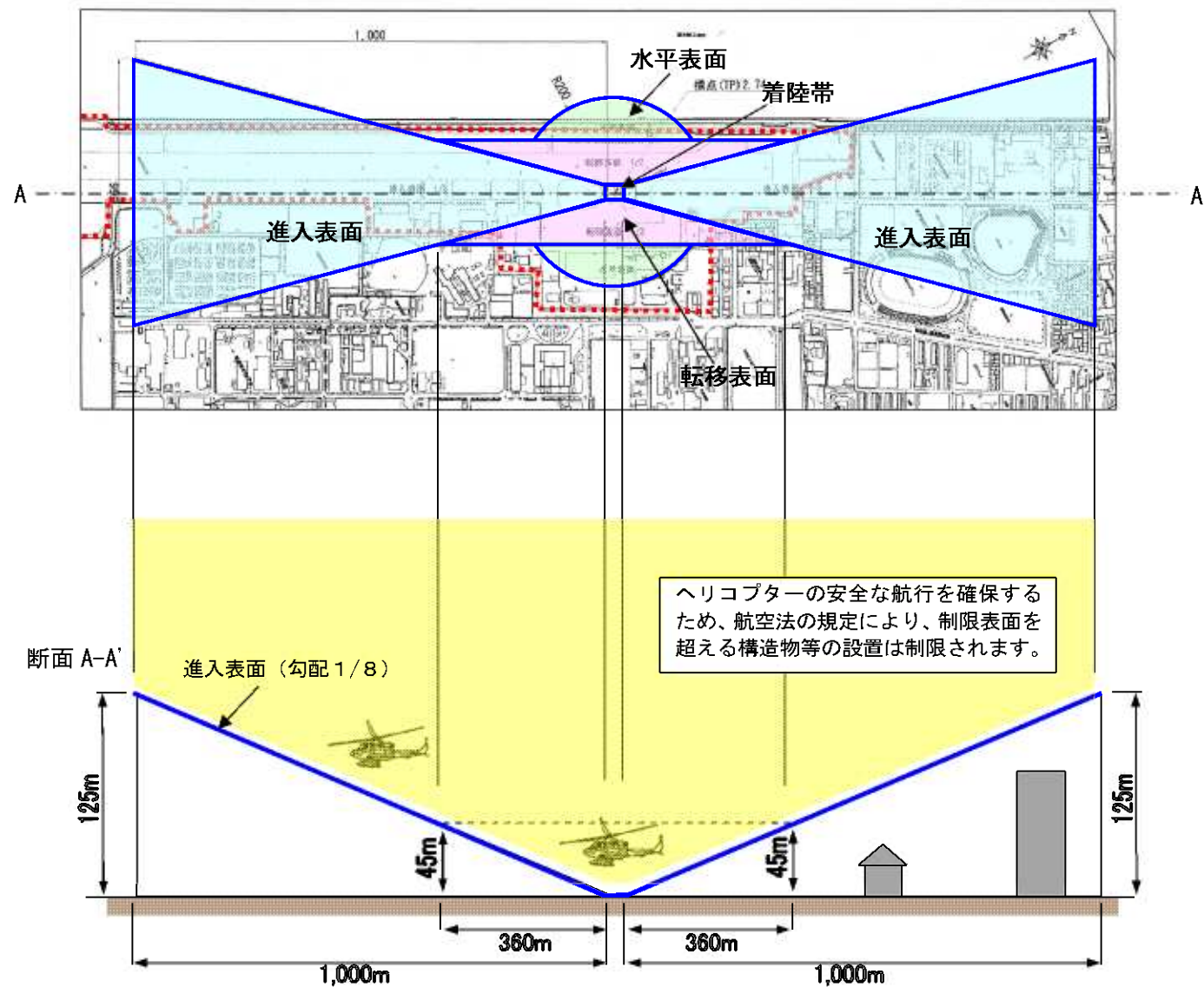


■航空法による制限表面

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ており、この制限表面の上に出る建築物の設置は禁止されています。

この制限表面は、ヘリポート化により大幅に緩和されました。

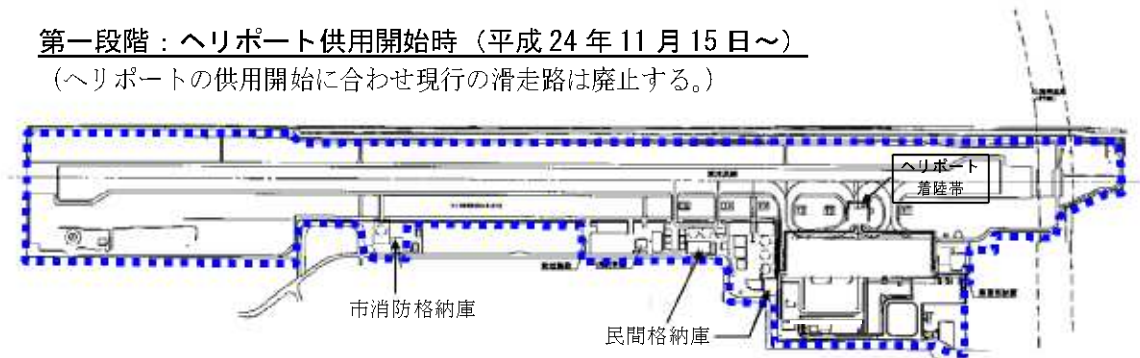
制限表面		ヘリポート	飛行場
進入表面	離陸直後または着陸の際の直線飛行の安全を確保	勾配 1/8 長さ 1000m	勾配 1/40 長さ 3000m
転移表面	着陸のための進入を誤った時に脱出する際の安全を確保	勾配 1/2	勾配 1/7
水平表面	着陸の際、通常衝突を避けるために周回する場合の安全を確保	半径 200m 高さ 45m	半径 3km 高さ 45m



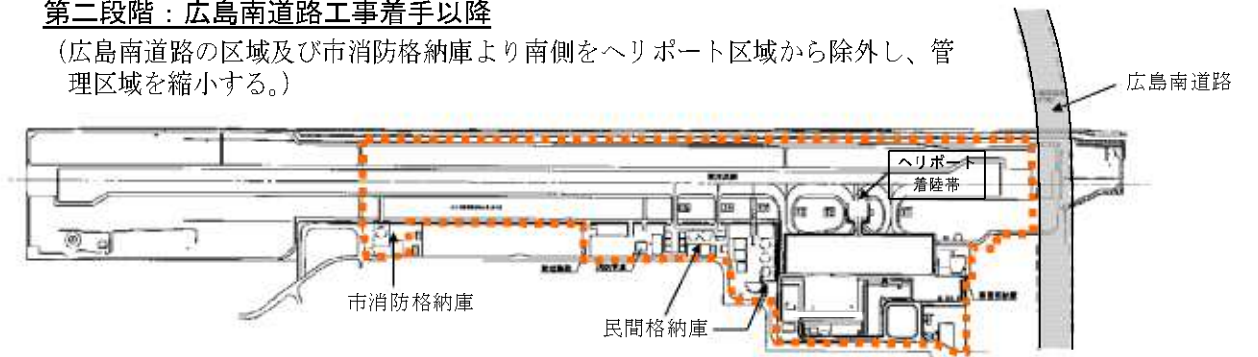
■広島ヘリポート区域の段階的縮小

11月15日に広島ヘリポートとして、旧飛行場の範囲で供用開始（第一段階）したところ。今後、段階的にヘリポート区域を縮小（第二段階）し、市消防局及び民間の格納庫等の移転が完了する平成26年春に最終形（第三段階）となる予定です。

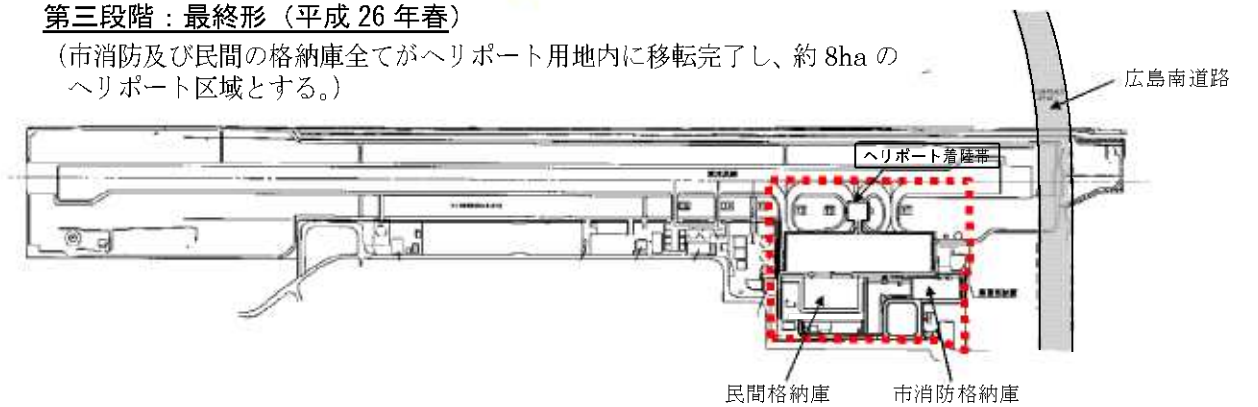
第一段階：ヘリポート供用開始時（平成24年11月15日～）  
（ヘリポートの供用開始に合わせて現行の滑走路は廃止する。）



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、管理区域を縮小する。）



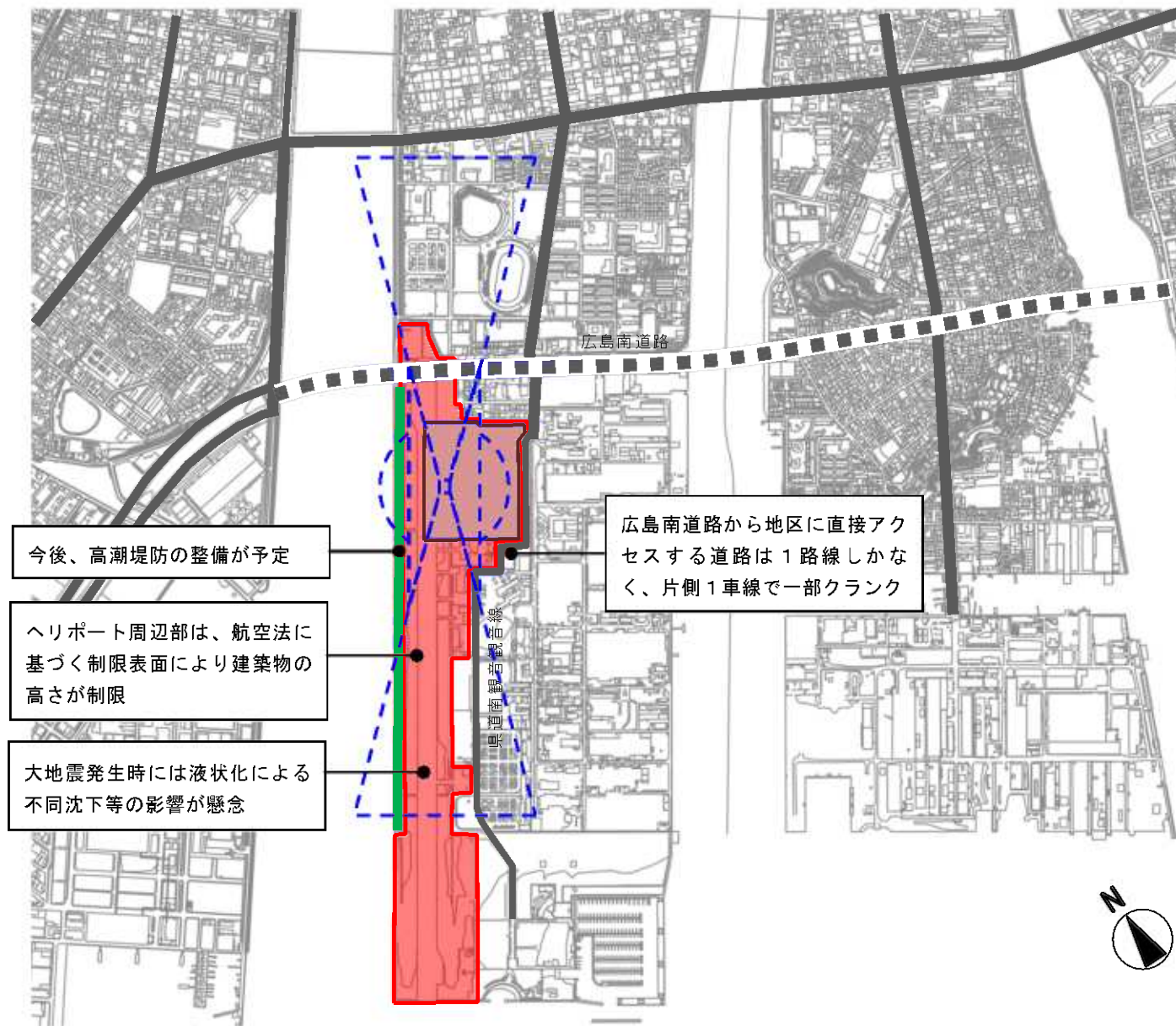
第三段階：最終形（平成26年春）  
（市消防及び民間の格納庫全てがヘリポート用地内に移転完了し、約8haのヘリポート区域とする。）





## (2) 跡地活用に当たっての課題等

- ・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、航空法に基づく制限表面により建築物の高さが制限されます。
- ・埋立地であり大地震発生時には液状化による不同沈下等の影響が懸念されます。
- ・広島南道路の開通により広域的なアクセス性が高まるものの、地区に直接アクセスする道路は「県道南観音観音線」の1路線しかなく、現在、片側1車線で一部クランクとなっています。
- ・太田川放水路左岸については、今後、高潮堤防の整備が予定されています。





### 3. 跡地活用の基本的な考え方

