

# 羽田空港跡地利用基本計画

平成 20 年 3 月

羽田空港移転問題協議会

## 目 次

1	はじめに	1
2	羽田空港跡地の範囲及び面積	1
3	羽田空港跡地利用の検討に当たっての基本的な視点	2
4	羽田空港跡地利用基本計画の主な留意事項	2
5	ゾーニング	3
6	各ゾーンの特性と利用の方向性	4
7	計画の実現に向けて	7

## 1 はじめに

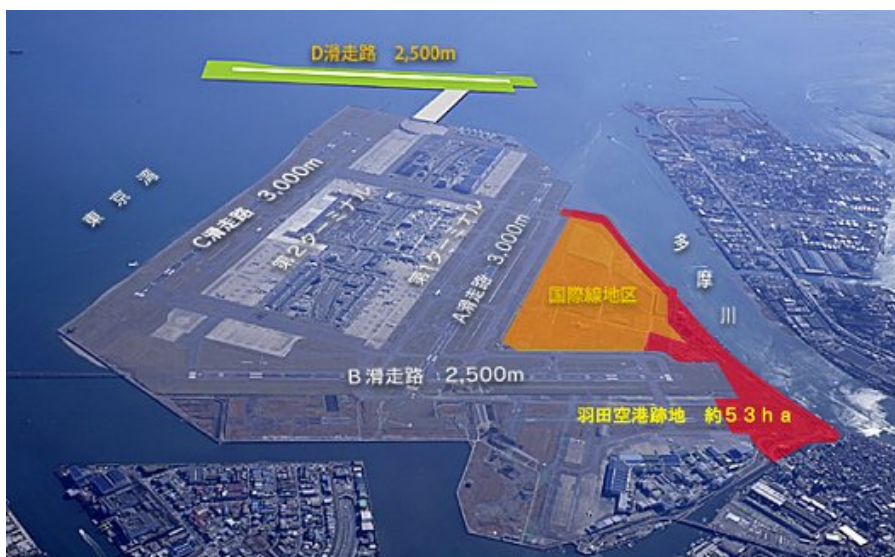
羽田空港は、年間約 6,700 万人（平成 18 年度）の航空旅客が利用しており、国内航空ネットワークの要となっています。これまで沖合展開事業により、首都圏における将来の航空需要の増大に対応してきましたが、既に能力の限界に達しています。そのため、国では平成 16 年度より、羽田空港再拡張事業（以下「再拡張事業」という。）を行っています。




再拡張事業は、同空港に新たに 4 本目の滑走路等を整備し、年間の発着能力を再拡張前の 29.6 万回 から 40.7 万回に増強するものです。これにより、発着容量の制約の解消、多様な路線網の形成、多頻度化による利用者利便の向上を図るとともに、将来の国内航空需要に対応した発着枠を確保しつつ国際定期便の受け入れが可能となります。

一方、同空港の沖合展開事業及び再拡張事業の結果として発生した跡地については、空港や市街地に隣接した土地として、様々な観点から適切な土地利用を進めていく必要があります。このため、平成 18 年 12 月の第 46 回羽田空港移転問題協議会（メンバー：国土交通省、東京都、大田区、品川区。以下「三者協」という。）において国から空港跡地の範囲とその面積を約 53ha とする提案があり、平成 19 年 3 月の第 47 回三者協で国からの提案が合意されるとともに、跡地利用基本計画を策定することとなりました。

平成 19 年 9 月 1 日から、高速離脱誘導路等の整備に伴い、30.3 万回に増枠。

## 2 羽田空港跡地の範囲及び面積



凡 例	
<跡地>	
	羽田空港跡地 (約 53ha)
<再拡張事業>	
	国際線地区
	D 滑走路 (2,500m)

### 3 羽田空港跡地利用の検討に当たっての基本的な視点

三者協で合意された跡地利用検討の出発点になる「羽田空港跡地利用の検討に当たっての基本的な視点」は以下のとおりです。

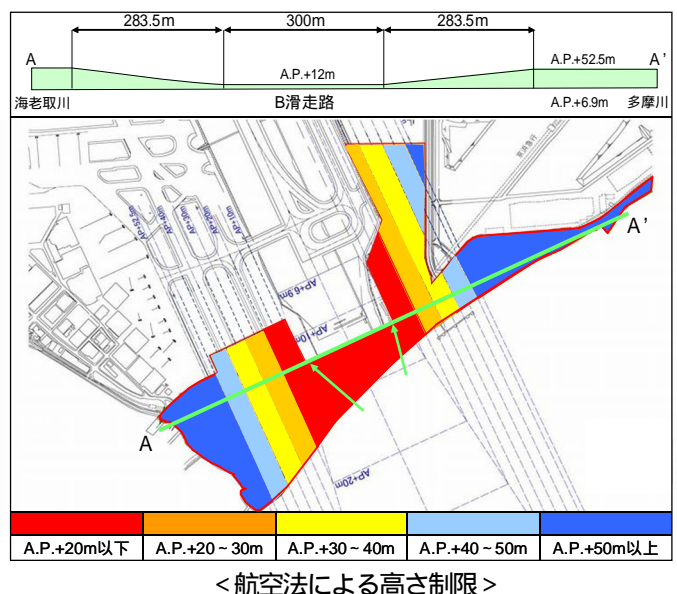
- 1. 空港を活かす** 国内各地に加え世界とつながる特性を活用し、人・モノ・情報の活発な交流を促進し、多彩な文化・娯楽・商業施設に人が集まり、憩い、楽しみ、高度な充足感が得られる交流拠点を創出する。
- 2. 空港と連携する** 世界でも有数の規模を誇る羽田空港の機能を十二分に発揮させるため、空港に密接な関連がある施設、空港へのアクセス交通等を充実し、さらなる空港の発展と活用を図る。
- 3. 周辺と調和する** 市街地に隣接した水と緑のオープンスペースが開け、環境との共生を目指した潤いと安らぎのある空間形成を図り、市街地と空港の協調・調和を図る。

### 4 羽田空港跡地利用基本計画の主な留意事項

羽田空港跡地利用基本計画の検討に当たっては、前述した基本的な視点に加え、以下の事項についても十分に留意することが必要です。

- ・ 空港用地、国際線地区、周辺市街地等との位置関係や航空法による高さ制限<sup>1</sup>などの土地利用面での条件に十分に配慮したゾーニングを行うこと。
- ・ 空港跡地に関する過去の経緯（強制退去の歴史<sup>2</sup>など）を踏まえるとともに、再拡張事業後の更なる航空需要の増加にも適切に対応した計画とすること。
- ・ 再拡張事業による国際便の就航や旅客数、貨物量の増加を踏まえ、多様な交流による賑わいの創出など、空港整備との相乗効果が期待できる計画とすること。
- ・ 鉄軌道や道路の交通アクセスを十分に活かす一方で、交通渋滞を生む施設配置とならない計画とすること。

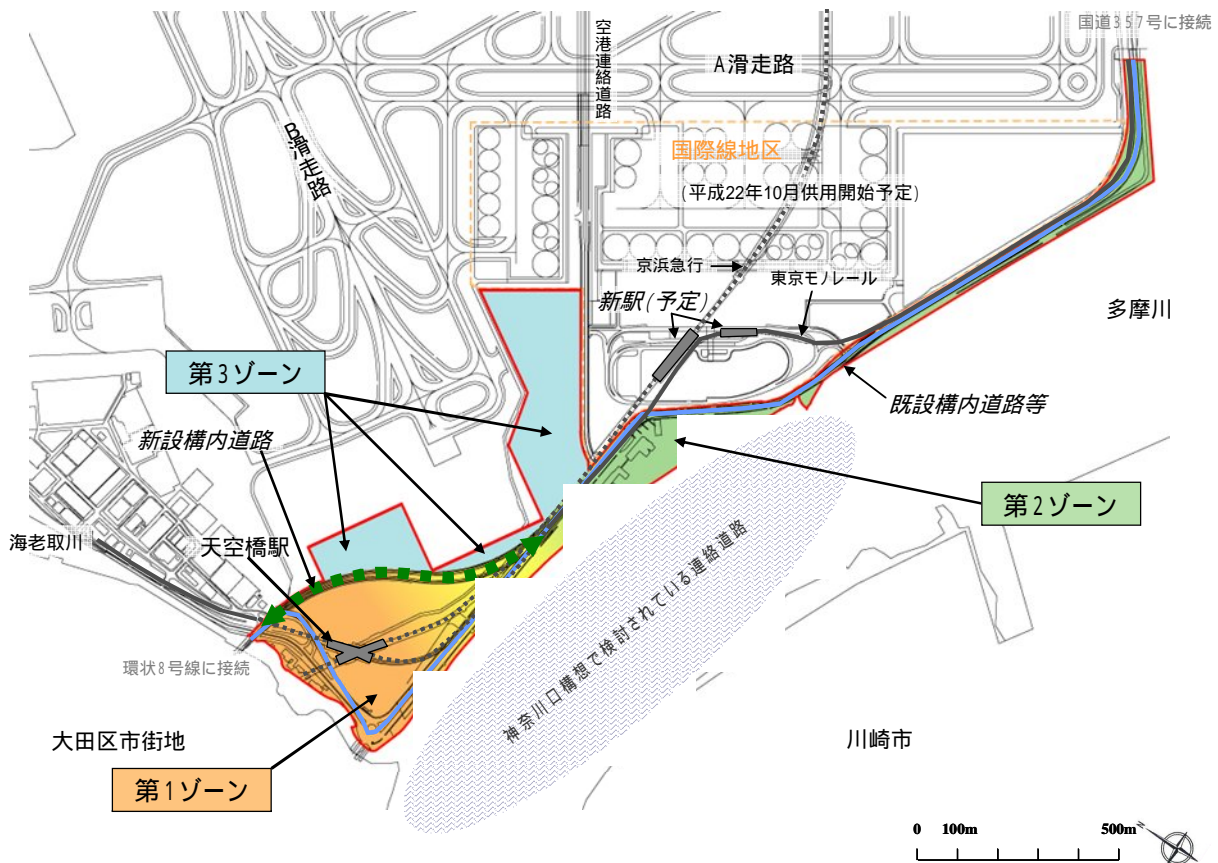
1 航空法による高さ制限・・右図参照  
2 強制退去・・空港は昭和20年の敗戦でGHQに接収され、住民は強制立ち退き命令により、周辺地域への移住を余儀なくされた。



## 5 ゾーニング

空港跡地は、空港用地、道路、水面に囲まれた不整形の土地です。そのため、道路との関係や、空港用地、国際線地区及び周辺市街地との位置関係、航空法による高さ制限等を考慮し、大きく3つのゾーンに分けて土地利用の検討を行うこととしました。

ゾーン名		ゾーン範囲
第1ゾーン	市街地近接ゾーン	海老取川、多摩川及び新設構内道路に囲まれた地元市街地に近接するゾーン。 なお、第2ゾーンとの境界については、現時点では定めない。
第2ゾーン	国際線地区隣接ゾーン	多摩川及び既設構内道路等に囲まれた国際線地区に隣接するゾーン。 なお、第1ゾーンとの境界については、現時点では定めない。
第3ゾーン	B滑走路隣接ゾーン	新設構内道路等の東側（空港側）にあり、B滑走路着陸帯に隣接するゾーン。



羽田空港の再拡張と連携し、神奈川方面からの空港アクセスの改善の一つとして多摩川を渡る羽田側との連絡道路の整備が別途検討されている。



## 6 各ゾーンの特性と利用の方向性

### 第1ゾーン ~市街地近接ゾーン~

第1ゾーンは、大田区市街地に隣接しているゾーン内に天空橋駅を有する鉄軌道アクセスの良さ、強制退去の歴史等を踏まえ、公共的な空間形成として、周辺地域との共生や調和、国際便の就航に伴う海外と周辺地域との文化交流等を促進し、賑わいを創出する文化・交流ゾーンとして位置づけます。

また、地元大田区は我が国を代表する高度な技術を保有した企業の集積地帯であることを踏まえて、これらの産業技術等に関する国際展示や情報交換等を促進する産業支援ゾーンとしても位置づけます。

あわせて、これらの利用に、親水空間の形成に資する緑地整備等によりアメニティ機能を加え、魅力あるゾーンを形成します。

施設例	期待できる整備の効果等
文化・交流施設	・周辺の状況や地域のニーズ、地域振興効果を踏まえた適切な規模等に配慮した整備を行うことにより地域交流拠点の形成とともに地域防災拠点の形成に資することができます。
産業支援施設	・交流施設との相乗効果により、産業面における拠点性が高まることが期待できます。
緑地等	・市街地に隣接した親水空間として、環境との共生を目指した潤いと安らぎの空間形成が期待できます。 ・防災機能としての役割を担うことも期待できます。 ・他の施設整備と連携して魅力的なゾーン空間形成が期待できます。

### 第2ゾーン ~国際線地区隣接ゾーン~

第2ゾーンは、国際線地区に隣接しており、また国際線地区内に整備される新駅から近いなどアクセスも良好であること等を踏まえ、特に国際線旅客ターミナルビルとの補完的・一体的な旅客サービスの提供を促進する、国際交流ゾーン、商業ゾーンとして位置づけます。

あわせて、多摩川の長い水際線を活かした良好な景観を創出する緑地整備等により、アメニティ機能を備え持った魅力あるゾーン形成とします。

施設例	期待できる整備の効果等
国際交流施設 (ホテル、会議施設等)	・運航路線の特性や運航時間帯、東京湾臨海部における施設整備の状況を勘案して、旅客ニーズに沿ったホテル、会議施設等を整備することにより、航空旅客のサービス向上が期待できます。 ・国内各地に加え、さらなる国際化により海外各地とつながる羽田空港の特性を活用した交流拠点の形成が期待できます。
商業施設	・国際線旅客ターミナルビル等との相乗効果が得られる商業施設の整備により航空旅客のサービス向上が期待できます。
緑地等	・多摩川の長い水際線を活かした良好な景観形成が期待できます。 ・他の施設整備と連携して魅力的なゾーン空間形成が期待できます。

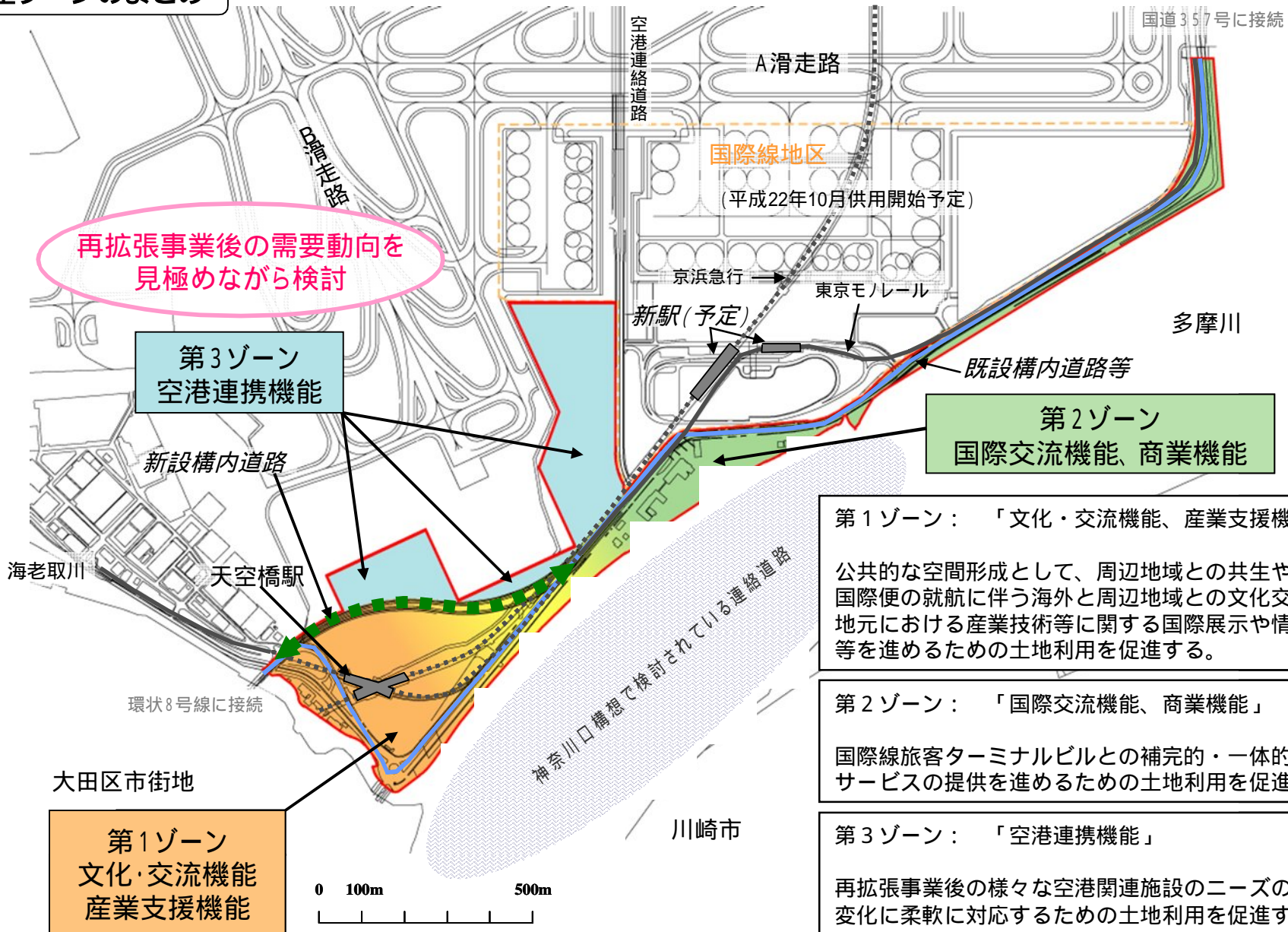
### 第3ゾーン ～B滑走路隣接ゾーン～

航空法による高さ制限を一番強く受け、空港の制限エリア（B滑走路、誘導路、エプロン等）との連続性や近接性が高い一方で、鉄道駅等からは比較的遠いこと等を踏まえ、再拡張事業後の様々な空港関連施設のニーズの発生や変化に柔軟に対応するための空港連携ゾーンとして位置づけます。

施設例	期待できる整備の効果等
空港連携施設	・ 様々な空港関連施設（航空旅客・貨物施設、航空機サービス施設等）のニーズの発生や変化に柔軟に対応した施設整備を行うことにより、羽田空港のサポート機能の拡充を図ることができます。

具体的な施設については、再拡張事業後の需要動向を見極めながら、旧整備場地区の再編など空港用地内の施設整備状況等を勘案して検討します。

# 全ゾーンのまとめ



- 第1ゾーン：「文化・交流機能、産業支援機能」**  
 公共的な空間形成として、周辺地域との共生や調和、国際便の就航に伴う海外と周辺地域との文化交流や、地元における産業技術等に関する国際展示や情報交換等を進めるための土地利用を促進する。
- 第2ゾーン：「国際交流機能、商業機能」**  
 国際線旅客ターミナルビルとの補完的・一体的な旅客サービスの提供を進めるための土地利用を促進する。
- 第3ゾーン：「空港連携機能」**  
 再拡張事業後の様々な空港関連施設のニーズの発生や変化に柔軟に対応するための土地利用を促進する。

3ページ参照



## 7 計画の実現に向けて

本跡地利用基本計画で示した跡地の土地利用の方向性は、羽田空港移転問題協議会（国土交通省、東京都、大田区、品川区）で合意された、羽田空港の沖合展開事業及び再拡張事業の結果として発生した跡地の範囲と面積を踏まえてとりまとめたものです。

今後は、関係者間の一層の連携のもと、跡地の基盤整備や事業手法等の課題を整理し、解決を図っていくことにより本計画の具体化を目指していきます。

### 問い合わせ先

事務局：東京都都市整備局都市基盤部交通企画課（航空政策担当）

電話：03 - 5388 - 3288

国土交通省航空局飛行場部管理課空港管理室

電話：03 - 5253 - 8111（内線49152）

大田区経営管理部企画財政課空港臨海担当

電話：03 - 5744 - 1650

品川区まちづくり事業部都市計画課

電話：03 - 5742 - 6760