

福岡空港の運営民間委託について

1. 福岡空港地主組合の沿革

福岡空港は昭和19年2月に旧陸軍によって席田飛行場として建設に着手され、昭和20年5月に滑走路が完成しました。終戦後、昭和20年10月に米軍により接收され、その後米軍管理の下で板付基地として運営されました。

その過程において飛行場・基地の拡張用地として民有地の強制接收が行われました。なかでも空港誕生の発端ともなった旧陸軍によるものは、過酷を極め、わずか10日あまりの立ち退き期間で満足な補償もないまま126戸(500人)の農民が240町歩もの土地を強制的に奪われることになったのです。

その強制接收こそが、現在福岡空港に多数の民有地が存在することの源流となっています。

民有地の所有者は昭和46年7月には国を相手取り「土地明け渡し請求訴訟」を起しましたが、同年11月国との間で「福岡空港用地に関する覚書」の締結がなされ、提訴を取り下げました。

昭和47年3月、米軍板付基地は我が国に返還され福岡空港として運輸省に引き継がれました。民有地については、同年6月に「土地賃貸借契約書」及び「協定書」が締結され現在まで国が地権者から賃借する状況が続いています。

2. 福岡空港所有現況 (平成25年4月1日現在)

	分類	面積 (㎡)	地権者 (人)
民有地 (約30%)	福岡空港地主組合	821,792.91	645
	福岡空港土地所有者組合		
	福岡空港用地保有者組合		
	個人契約者		
		1,109,729.54	915
国有地・市有地・その他 (約70%)	国土交通省	2,069,480.53	
	防衛省	60,792.98	*財務省所管の米軍用地 12,956.09 ㎡を含む
	福岡市 (国交省・防衛省へ賃貸)	78,528.14	
	その他	212,318.81	*福岡市無償貸付・場内河川 等
	2,421,120.46		
総 合 計		3,530,850.00	

### 3. 福岡空港運営民間委託に関する意見について

- (1) 福岡空港の経営改革として、空港の運営を民間に委託することによって  
「福岡の地域経済の活性化が図れる」  
「空港利用者の利便性が現状よりも向上する」  
「国際的な人材の交流が拡大され国際競争力が強化される」等  
とされていますが、それらを実現するための具体的な手法や概略的な試算  
の検討が行われるべきで、その内容を明確にすることが大切ではないかと思われる。
- (2) 空港の運営を民間に委託する際に非航空系事業を一体経営する事により「メリット」  
があると言われていますが、その事業計画はどのようなものであるか、具体的かつ  
概略的な数値による説明がなされることが必要である。(決定的な判断要件)  
また、空港の運営を民間に委託することによって、地権者・空港周辺住民にとって  
具体的にどのような「メリット」があるのか明示することが必要と思われる。
- (3) 福岡地域経済活性化の要であり拠点である福岡空港をより発展させるためには、運  
営権者に非常に高い専門性をもった空港運営の「ノウハウ」が求められることは、  
言うまでもないことです。それに加え地域の事情を熟知した福岡を基盤とした地域  
の「人・物・資金」で構成される運営権者を慎重に選択することが必要であると  
思われる。
- (4) 福岡空港の狭隘化を解消するためにスタートした整備事業である「平行誘導路の二  
重化」・「西側滑走路の増設」は、福岡空港の処理能力の増大・機能強化を図るため  
早期に完成すべきものとする。また、空港運営を民間に委託する際も、運営権者が将来的に事業規模を拡大できる  
要素をもたせることも必要と思われる。

(5) 福岡空港用地の民有地は、長年に亘り、国（国土交通省・防衛省）と地権者の間でその使用について毎年「賃貸借契約」を締結している。

この様に築いてきた国と地権者との間の信頼関係は非常に重要なもので、空港用地確保に安定をもたらしていると考ええる。

国には、仮に空港運営が民間に委託されたとしても、将来に亘って（例：契約期間30年間）地権者と継続的かつ安定的な関係を維持することが求められる。また、国には、この地権者との関係を明文化することが求められる。

(6) 福岡空港の民有地の賃貸料については、空港の運営を民間に委託することによって、いささかも悪い影響が及んではないと考える。

空港用地は、返還も叶わず利用が制限された状況の中で、多くの地権者の生活の基盤となっているものである。

## 福岡空港の歴史

- 1944年（昭和19年） 2月 飛行場建設のための接收同意書に押印  
（席田地区の耕地240町歩、農民数500人、立ち退き戸数126戸）
- 1944年（昭和19年） 5月 「席田飛行場」完成
- 8月 終戦
- 9月 米占領軍、福岡に進駐
- 11月 米占領軍、飛行場の接收を発表  
「板付飛行場」に名称変更
- 1946年（昭和21年）10月 農地改革（米軍基地は対象外）
- 1950年（昭和25年） 6月 朝鮮動乱勃発（第一線基地）
- 1951年（昭和26年）10月 民間航空、国内線使用開始  
日本航空、東京～大阪～福岡線開設
- 1953年（昭和28年） 5月 「板付飛行場用地所有者組合」、「席田耕作者組合」、「板付飛行場土地所有者組合」を設立
- 1954年（昭和29年） 1月 土地の第2次接收
- 1957年（昭和32年） 4月 土地の第3次接收（現空港に近い規模となる）
- 1959年（昭和34年） 4月 「板付基地被害対策協議会」設立
- 1961年（昭和36年） 3月 「板付基地被害対策協議会」に「板付飛行場用地所有者組合」を「契約委員会」に名称変更して取り込み、同協議会を「板付基地対策協議会」に改称
- 1964年（昭和39年） 5月 板付基地のジェット戦闘機、完全撤退
- 1968年（昭和43年） 6月 米軍ジェット戦闘機、九州大学校内に墜落  
政府、板付基地移転の基本方針を発表
- 1969年（昭和44年） 4月 第1ターミナルビル供用開始
- 5月 米軍機の常駐なくなる
- 1970年（昭和45年） 3月 日本航空「よど号」ハイジャック事件発生
- 12月 日米安全保障協議委員会、板付基地の日本返還を決定
- 1971年（昭和46年） 7月 地主組合、福岡地裁に基地の土地明け渡しを求めて提訴
- 11月 中村寅太衆議院議員による再度の斡旋案を受託  
「福岡空港用地に関する覚書」に調印（土地明け渡し訴訟、取り下げ）

1972年（昭和47年）	4月	空港整備法の第二種空港に指定され運輸大臣の設置、管理する空港として供用開始 「福岡空港」に名称変更、同時に航空機騒音防止法の特定飛行場に指定される 「板付基地対策協議会」が「福岡空港地域対策協議会」に改称
	6月	福岡空港地域対策協議会、運輸省との土地賃貸借契約書、協定害に調印
1974年（昭和49年）	4月	第2ターミナルビル供用開始
1975年（昭和50年）	2月	「福岡空港公害対策協議会」設立
1976年（昭和51年）	3月	福岡空港騒音訴訟提起（原告368人）
	7月	「福岡空港周辺整備機構」設立
1977年（昭和52年）	11月	「福岡空港用地評価委員会」発足
1981年（昭和56年）	4月	第3ターミナルビル供用開始
1985年（昭和60年）	9月	福岡空港周辺整備機構と大阪国際空港周辺整備機構が統合
1993年（平成5年）	3月	地下鉄空港線が開業
1994年（平成6年）	1月	福岡空港騒音訴訟、最高裁判決 ①夜間飛行差止請求 請求却下 ②損害賠償請求（過去分）一部容認 ③損害賠償請求（将来分）請求却下
	4月	地主組合、福岡空港地域対策協議会から独立
1996年（平成8年）	6月	ガルーダ・インドネシア航空機事故
1999年（平成11年）	5月	新国際線旅客ターミナルビル、国際貨物ビル供用開始
2001年（平成13年）	1月	「国土交通省」設置
2003年（平成15年）	1月	東側平行誘導路直線化
2003年（平成15年）	7月	過密化対策「福岡空港の総合的な調査」開始
2004年（平成16年）	1月	空港34 I L S（計器着陸装置）供用開始
2009年（平成21年）	3月	「福岡空港の総合的調査」の結果をふまえ 福岡県・福岡市は過密化対策として「平行誘導路の二重化」「西側滑走路増設」を採択