

## 2. 福岡空港の歴史的経緯

### 1) 空港の沿革

#### 歴史的な経緯

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。終戦によって昭和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、旧陸軍、米軍による民有地の強制接收が行われましたが、それが現在の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、「土地明渡し請求訴訟」を起こしましたが、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。

#### 民有地の状況

福岡空港の告示面積は353ha(うち、自衛隊使用部分9.4ha、米軍使用部分2.2ha)です。平成14年12月現在の国有地は210haであり、民有地114ha(うち109haを国土交通省が借用)及び福岡市有地10haを借地しています。また、この他に里道、河川、用水路等が18ha

あります。民間から有償で提供していただいている空港用地の借料として年間84億円(H16年度)を支払っています。民有地の賃貸借契約は毎年度行っています。

#### 1. 福岡空港民有地の経緯(資料:福岡空港地主組合50年史)

- 昭和19年 2月 陸軍が席田(むしろだ)飛行場建設のため、家屋・田畑を強制収用。
- 20年 8月 終戦。地主／農家は、飛行場内を開墾・作付け。
- 11月 米軍が席田飛行場を再接収。板付飛行場と改称。
- 25年 6月 朝鮮動乱勃発。
- 26年10月 戦後初の民間航空路線が、東京～大阪～福岡に開設。
- 29年 1月 第2次強制接收。飛行場拡張。
- 31年 飛行場内民有地の国による買収開始。
- 32年 4月 第3次強制接收。飛行場拡張。

47年 3月 米軍板付基地を日本側へ返還。

47年 4月 運輸省所管第二種空港に指定。「福岡空港」に。

52年11月 福岡空港用地評価委員会が発足。(国による空港内民有地の買収について、価格等を審議する第三者機関。)

#### 2. 借地料の設定方法

- 毎年、大阪航空局と地主組織の間での交渉による。
- 交渉においては、空港内民有地の国による買収価格の動向を参考。
- 買収価格については、福岡空港用地評価委員会の答申を、国及び地主双方が尊重。

#### 施設改善の状況

福岡空港を効率的に運用し、また、空港容量を出来るだけ拡大するために空港施設について様々な改善がなされてきています。

- ①東側ターミナル施設(エプロン、ターミナルビル等)の拡張
- ②西側ターミナル施設(エプロン、ターミナルビル等)の新設

③誘導路(西側平行誘導路、東西高速脱出誘導路、東西取り付け誘導路)の新設

④東側平行誘導路の直線化(平成15年1月供用開始)

⑤南側ILSの整備(平成16年1月供用開始)

#### ■福岡空港の投資実績

(昭和46(1971)年度～平成13(2001)年度)

