



伊丹空港跡地に新しい国会議事堂を建設するのが最適だ

# 「関西・伊丹空港」が最適な

## これだけの理由

首都移転が現実味を帯びてきた。いくつかの都市が名乗りを上げているが、筆者は「関西」が最適だという。その理由は――。

中村 哲也

配がない。

私は、関西が新首都の移転地として立候補することを提案する。

今年六月、国会等移転調査会により第二次中間報告がなされ首都機能の移転問題についての政府作業は一步前進した。政治面でも同じく六月の新三党合意で、新首都の移転候補地を二年をメドに決定することとされた。

現在、いくつかの都市が新首都の候補地としてキャンペーン活動をしているが、二一世紀の日本の新しい首都として最もふさわしい都市は残念ながら無関心なように、今のところ名乗りを上げる気

関西が新首都の移転先として立候補するためには、新しい国会議事堂、中央官庁街等の施設を立地させる場所が必要となる。私は、伊丹空港(大阪国際空港)を廃止し、その跡地に新しい首都の中枢施設を立地させることを提案する。

伊丹空港は、三〇〇〇坪滑走路を中心に三一七畝の面積を持つ。一方、現在の首都の機能が集積する千代田区の永田町、霞が関、隼町の合計の面積は約一二〇畝で、隣接する日比谷公園の面積を加えて

も一四〇畝にすぎない。したがって、伊丹空港には国家の三権の中枢を収用し、加えて、準首都機能ともいえる政党本部、各国の大使館を立地させる空間的余裕がある。

伊丹空港は今も航空機が頻繁に離着陸する現役であるが、関西国際空港(五一一畝)の建設が、伊丹空港の騒音等の問題を契機としたことから明らかなように、伊丹空港の廃止によって交通政策上の問題が生じることはない。

「首都機能移転問題に関する懇談会とりまとめ報告」(平成四年)では、首都新都市の面積を九〇〇〇畝と想定している。このため、伊

丹空港跡地は、面積不足から候補地として不適格と思われるかもしれない。

しかし、本提案のように、一定の集積を持ち自律した都市圏である関西を母都市とし、そこに吸収される形で首都を移転する場合は、三一七畝の首都機能を母都市全体で支援すればよく九〇〇〇畝もの開発は必要ない。

九〇〇〇畝とは、東京の千代田、中央、港区の面積の合計の約二倍、また、多摩ニュータウンの約三倍に相当する面積である。このような大規模な開発を想定しているのは、首都の中枢機能のみで

は都市が成立せず、これを支える諸機能が自律した人口六〇万人の新都市を建設することを前提にしているからである。懇談会の想定は九〇〇〇のうちの、首都の中核となる首都機能等施設用地は二〇〇〇のみで、残りの九八%にあたる八八〇〇は、二〇〇〇の首都機能を支援するための住宅用地、生活関連施設用地、道路・公園等公共施設用地である。

### 規制緩和と整備

伊丹空港跡地に新首都を成立させるには、この三一七のみのみを整

#### ▼首都機能移転▲

わが国の政治、経済、文化等の中枢が東京都部に集中しすぎていることから、国の行政機関については八九年八月までに七六機関、自衛隊の一部隊の移転先地・候補地が決められた。しかし、それらは四機関を除いてすべて首都圏内。国会では「国会等の移転に関する決議」(九〇年一月)がなされた。また「首都機能移転問題に関する懇談会」(国土庁長官の私的諮問機関)は、東京から六〇〇キロ以遠に新首都を、との中間報告をまとめた(九二年二月)。

備すれば十分というわけではなく、周辺地域の整備も成功させ、母都市である関西全体との有機的な連携を形成しなければならぬ。

伊丹空港周辺地域は、既に市街化した地域で、その再開発に際しては地元調整が困難なように思える。しかし、実は、空港周辺の五〇〇〇〇に及ぶ地域は、伊丹空港を廃止することにより、土地利用に関するある規制が緩和され一気に都市整備を進めることができる。

この規制は航空法第四九条によるもので、航空機の安全確保のため滑走路の中央を中心に半径四キロの円内の約五〇〇〇で、滑走路面から高さ四五メートルを超える建築を禁止している。しかも、周辺地域は、滑走路を底とするすりばち状の地形で、例えば阪急蛍が池の駅前、滑走路から一二メートルの高さにあることから、三三メートルまでの建築物しか建築できない。

空港廃止に伴いこの規制は撤廃され、土地の利用可能性が一気に高まることから、地区計画等の手法を使えば、優良な再開発プロジ

エクトが円滑に進む。

加えて、周辺地域には空港騒音対策の結果として点在する緩衝緑地が合計約六〇〇存在し、再開発に際して代替地等地として活用することができ。

一般に、再開発事業は地元調整に困難を要するが、伊丹空港周辺地域はこの規制の撤廃による民間投資の促進が起爆剤となる。もちろん、地元の特殊な事情や一部の者のエゴにより五〇〇〇〇全部の再開発を短期間で成功させることは難しいが、一割の面積で良好な再開発プロジェクトが成立するだけで、恵比寿ガーデンプレイス五〇個相当のオフィスや住宅を供給することができる。

#### ニューデールの観点からも

候補地「関西」は、日本の伝統文化を継承する京都、奈良を有すること、「お上」に厳しくあたる関西の風土に中央官僚が初めて身をさらすことで地方分権・規制緩和が促進されることの二点で、他の候補地に対して優位に立つ。さ

なかむら てつや 経済企画庁総合計画局副計画官。一九六一年生まれ。東京大学大学院(工学)修了。建設省入省後、建設大学校建築科長などを経て、九四年四月から現職。

らに、伊丹空港跡地を拠点とすることに三つの優位を獲得できる。

第一は、移転に要する期間が短いことである。伊丹空港跡地は、その全域が国の管理下の土地なので、用地買収のための時間ロスがなく、来年度から着工し二世紀を待たず完成することも不可能ではない。

他の候補地は、九〇〇〇のものニュータウン開発である。移転の第一段階で想定する国会都市の建設でも、人口一〇万人、二〇〇〇に及ぶ。これは、筑波研究学園都市(二七〇〇)を考えるとわかるように、構想から完成まで三〇年以上を要する息の長いプロジェクトとなる。特殊な例として、成田空港(一一〇〇)も三〇年以上経過しているがいまだ完成していない。

新首都の建設が、経済社会の構

造変化、活性化をねらうニューデ  
イルの必要性から取り沙汰され  
ているなかで、着工までの期間が  
極端に短いことは、ニューデー  
ルの効果の点で優位性がある。

他の候補地は着工までに長期間  
を要し、また、完成までに超長期間  
を要するため、経済社会上の変化  
にさらされる。青函トンネルは、  
昭和二九年の洞爺丸台風を契機に  
建設機運が高まり、昭和三九年に  
着工、昭和六三年に供用開始され  
たが、現在の経済社会状況下でそ  
の必要性は疑問である。今回の首  
都機能移転ブームは、阪神・淡路  
大震災も契機としているが、計画  
人口六〇万・面積九〇〇〇の開  
発は、今後、総人口が減少に転じ  
るなどの右肩下がりの経済社会情  
勢の変化を考えると、青函トンネ  
ルの二の舞いになりかねない。

第二の優位は、伊丹空港跡地が

抜群の交通アクセス条件を持つこ  
とである。新首都候補地は、各地  
との良好なアクセスが必要となる  
が、伊丹空港跡地は各種の国土幹  
線交通基盤と抜群のアクセス条件  
を有している。

関西国際空港、神戸空港とは一  
時間以内でアクセス可能である。

関西国際空港は、国際線定期便の  
十分なフリークエンス（頻度）  
が確保されており、新首都を支援  
するにふさわしい国際空港であ  
る。神戸空港は、第三種空港（地  
方空港）として整備を予定してい  
るが、二五〇〇滑走路が確保さ  
れるため、第二種空港（主要国内  
線空港）並みの性能を発揮できる。

新幹線とのアクセスも、新大阪  
—新神戸駅間の軌道が四キロ南西  
のごく近傍にあり、これと連絡し  
た短い新線を建設することにより  
新首都新駅も簡単に実現できる。

一般鉄道も、西側にJR宝塚  
線、東側に阪急宝塚本線が、いず  
れも一〜二キロ近くを運行してお  
り、これらと接続する新線建設に  
より近傍都市と優れたアクセスが  
可能である。

阪神高速道路（大阪—池田線）

は、隣接してインタチェンジを持  
ち、これを経由して中国縦貫自動  
車道、名神高速道路と連絡できる。  
第三の優位は、自然環境への影  
響を最小限に新首都を建設できる

点である。伊丹空港跡地は平坦な  
市街地で、他の移転候補地の多く  
がそうであるような丘陵地帯では  
ない。これは、ブルドーザーによ  
って田園、畑、森林やそこに住む  
動物たちなどの豊かな自然を破壊  
することが一切なく、むしろ、現  
在の滑走路その他のコンクリート  
空間を緑豊かな都市空間として再  
整備するものであり、環境問題に  
十分に対処した新首都が実現でき  
る。

### 公務員は分散して住む

新首都には約五万人の公務員が  
従事する。首都移転に際しては、  
これら公務員の住宅を確保するこ  
とが必要となるが、関西新首都で  
は、官舎の団地など計画せず、広  
く阪神間の既成市街地に分散して  
住宅を確保することを提案する。

公務員の関西への大量移動によ

って人口の過密問題が生じるので  
はないかと懸念されるむきがある  
かもしれないが、関西では意外に  
も、人口の社会減少が毎年三万人  
のペースで二〇年以上続いており

過密の心配はない。また、住宅ス  
トックの数は、大阪府及び兵庫県  
下で五五〇万戸。これが毎年七万  
戸のペースで増加していることか  
ら、関西全体で五万戸程度の住宅  
を受け入れることはたやすい。

ここで、住宅を分散して確保す  
べきと提案するのは、公務員は、  
今後、公務員同士で集まって住む  
のではなく、年齢、所得、職種な  
ど幅広い階層の住民のコミュニテ  
ィーで日常生活を送るべきと考え  
るからである。

特に、二一世紀の本格的な高齢  
社会を迎える中で、中央官庁の公  
務員は、高齢問題に関する国の重  
要な意思決定にかかわり、あるい  
は、高齢者が人口の多くを占める  
ことを前提にして各種の問題へ対  
処しなければならぬ。それゆ  
え、公務員は、高齢社会を生活実  
感として持つ状況に積極的に身を  
置くべきである。

他の候補地は、ニュータウン開  
発により首都新都市を整備するこ  
ととしているが、これでは当初の  
居住者は公務員が中心となる。彼  
らは長期にわたり、年齢、所得階

層、職業思考等が類似した人たちのみで構成される特殊なコミュニティで日々を暮らすこととなり、国の意思決定への悪影響が懸念される。例えば、二一世紀初頭の日本では、九〇歳の老親を七〇歳の老人が介護する家族など珍しいことではなくなるが、新規開発のニュータウンではこのような光景は見られず、公務員が世の実態から遊離しかねない。

関西新首都では、公務員住宅を、阪神間の低層住宅密集地域においてその再開発を促進し、建設される共同住宅を借り上げることにより、分散して確保することが望ましいと私は考える。

こうすれば、国家公務員が家族

とともに、高齢者と近所付き合いをしながら日常生活を送ることとなり、高齢社会を肌身で実感でき、併せて、大地震の際に危険性の高い低層住宅密集地域に多く住む高齢者の生活状況を改善できる。

低層住宅密集地域は、阪神間に相当量存するが、特に、阪神・淡路大震災により被災した神戸市及びその周辺におけるこれらの地域は、今後、再開発の必要性が高く、この際、入居者が確実に確保できる住宅の需要が見込まれれば民間投資の促進が図られ、復興の足どりがより確かなものとなる。

なお、阪神・淡路大震災は、これまで比較的安全とされた関西の地震リスクを認識させ、移転候補

地として不適格との印象も受けるが、世界的に見れば日本全体が地震の巢の上であり、国内で比較する限り、関西が他の候補地に比較して著しく高いリスクを持つものではない。

阪神・淡路大震災では、老朽ビルの大被害が目立ったが、新しいビルほとんどが無傷または軽微な被害であった。このことは、あれほどの強震にさらされても最新の設計基準で注意深く施工された建築物は安全であることを立証しており、関西新首都の地震対策コストは他の候補地並みにおさまる。

首都機能の移転候補地として「関西」が立候補するためには、大阪府、兵庫県、大阪市、神戸市

その他関係市町村が一丸となることが必要である。

#### オリンピック招致も

伊丹空港は、大阪府（豊中市）と、兵庫県（伊丹市）にまたがる土地であることから、私の提案は、大阪府、兵庫県にメリットの大きいものであり、また、神戸市が力を入れる神戸空港の整備や大阪府が進める関西国際空港の全体計画、大阪府が進めるオリンピック招致も「関西」の立候補は大きな推進力となる。

関係各位が、この提案を早期に検討されることを希望する。

