

大阪国際空港周辺整備機構

同 上
同 上

松尾 一夫

三木 弘幸

正会員 ○ 下田 修司

はじめに

昭和49年4月に発足した大阪国際空港周辺整備機構(以下機構という)は、航空機騒音障害と防止し、軽減し、あわせて生活環境を改善するために、国の行う音障対策その他の施策と併行して、府県知事の策定する空港周辺整備計画に基づいて周辺対策事業を行っている。以下の報文は、整備計画の課題と、即地的視座からみて現時点で明らかになった整備可能モデルと大阪側からとらえて論じたものである。

1. 空港周辺の現状と問題点

空港周辺整備対象地域の現状はつぎのとおりである(図-1)。(1)庄内地および阪急全線沿線の駅周辺地域の外延的スプロール現象、(2)種別域の大半を蚕食する形で、戸建、長屋建、文化・木質住宅等の低層・狭小住宅が立地し、(3)阪神高速空港線比叡には2つの旧集落の間に文化住宅等の定着がみられ、その間の空閑地は主として生業・流通施設の立地がスプロール的に進行し、(4)豊中I.C.周辺には大規模の流通施設がまとまった形で蓄積している。(5)一方庄内地、大阪市三區地では、住工混在、過密、公共・公益施設の不足、防災・公害上の問題等の複合的再開発要因を有する地として、面的整備の事業または計画が進められている。空港周辺では昭和43年度から約11.6haの土地の取得され、約120世帯の移転が行われたが、有効な立地規制措置のないままスプロール現象により、区域指定日以後移転滞り制度にのらない約20.9haの土地が蚕食され、約2000世帯の新規立地がみられた。

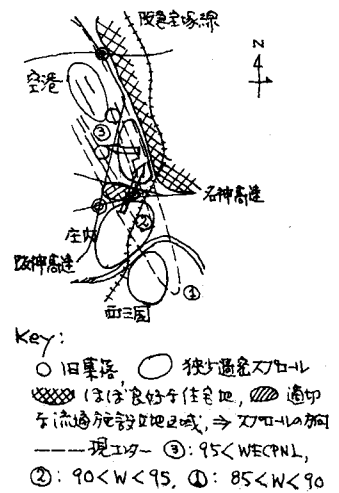


図-1. 空港周辺土地利用現況(概略)

49年度に機構が実施した意識調査では、具体的な制度上の提案がないこと、設問のしかた等の問題もあって、(3)、(2)種別域とも移転や民家防音に対する希望はそれぞれ32%、34%、土地代々の代替希望も

6%と低かった。これは周辺に生活する世帯数の約70%が借家人階層であり、持家階層でも移転意向の多い建売長屋型の現在の平均宅地、延建面積が約80㎡、60㎡と小さく、2で述べるような整備課題の解決がなければ、環境基準の達成がきわめて困難であることと示すものである。

2. 整備計画の目標と課題

表-2は環境基準達成目標からみた、コンター別事業種別整備目標と課題を抽出してまとめたものである。

コンター	整備目標	事業区分	～53年末まで(容外W<85%以下)		54～59年末まで(容外W<75%以下)		解決すべき課題
			内容	事業量	内容	事業量	
③	生活障害の防止・土地利用の整備	・移転補償	住宅全部、零地一部	約2,200 ^{世帯}	緑地帯整備計画による零地一部	—	・移転補償適用外住宅の措置 ・立地規制 ・住居階層に応じた住宅の提供、公的住宅地の提供 ・多量な移転、公的住宅の整備
		・代償地造成	持家借家中の一部	—	同 左	—	
		・借家人対策	移転促進	約1,500 ^{世帯}	—	—	
		・緑地帯整備	移転跡地の都市化	—	造成・植樹	—	

表-1. 空港周辺市別コンター別面積・世帯数

②	- 住宅の内部環境の改善 - 生活環境の改善 - 土地利用の転換	・移転体償 ・代替地造成 ・借家人対策 ・民家防舎 ・再開発	住宅の一部、農地の一部 ③と同じ ③と同じ 移転対象以外全世帯 主要・流通施設の配置 生活環境の整備	約1,300世帯 — 約6,100世帯 —	住宅の一部、農地の一部 同 左 — 同 左	約1,300世帯 — — —	・立地規制 ・住宅階層に合わせた住宅の提供、公的住宅用地の提供 ・家賃差体償、公的住宅受入会 ・維持管理費の補助 ・公施設整備費補助
①	- 住宅の内部環境の改善 - 生活環境の改善 - 土地利用の転換	・代替地の造成 ・借家人対策 ・民家防舎 ・再開発	③と同じ ③と同じ 一部世帯 ②と同じ	— — 残り全世帯 —	同 左 — 同 左 —	— — — —	・立地規制 ・住宅階層に合わせた住宅の提供、公的住宅用地の提供 ・維持管理費の補助 ・公施設整備費補助

3. 整備可能モデル

表-2 整備計画の目標と課題

航空機公害対策からみた地区整備に対するインパクトは、①移転の進捗による旧集落コミュニティの破壊、②周辺地方に共同体による行政目的達成のための騒音脅威企業の再立地計画、③都市計画道路等の整備、④工場、住宅の移転等である。事業成立の条件は、住宅の立地規制に担保されることを基本的条件とし、①計画がその地方自治体の人口や行政需要の増大に直接結びつかないこと、②、①種子には②種の域内で市街地整備事業の重複して実施される場合に、騒音のデメリットを消滅する意味で追加を補助制度を導入されること等である。表-3は現在考えられる整備可能モデルを三例挙げたものである。

ケース	地区の特性	整備のインパクト	整備の方向と内容	整備モデル	摘 要
1	③②種の域の旧集落 - 地味の時々の、主要幹線等が地味に向かい。	・移転体償の過半におよぶ旧集落の破壊と地味の造成、入居者への配慮	・生活環境整備(近接両地) ③②種の域内、①種の地、近接地への集落移転、緑地帯の整備、土地環境整備とトリガー企業の誘致。	③②① 集落 ③②① 集落 (緑地)	・両立地のための移転の促進、用地の取得 ・大規模な市街地 ・旧集落の地味化と主要幹線の整備 ・豊中市西部利用
2	③①種の域の面的整備計画と既成市街地 - 工場、住宅の移転意向は、ある生活圏人口の中を重複はない。	・工場、住宅の移転意向	・生活環境整備(11便の再整備) ・工場移転跡地の不審い、住宅移転と跡地の取得、行政ニーズに準った公施設等の整備費補助	工場移転跡地 移転跡地の取得 (緑地)	・面的整備事業は低世帯の ・公的用地の取得に削減する、減額 ・豊中市内、灯台市三區
3	③①種の域の主要・流通施設に近接した地	・周辺地方自治体におき、既成市街地と両側計画とにより、生活圏人口の中を重複はない。 ・道路計画の整備	・土地利用の転換(立地規制) ・主要・流通施設、立地と隣接土地所有企業との関係におき、共生関係の確立(生活関連施設)	既成工業 集落 ① 工場取得 地外移転 立地企業の誘致	・P7セメントの確保 ・両地土地所有企業、立地企業への参加(倉庫、駐車場等) ・池田市豊島南外

あわりに

表-3 整備可能モデル

空港周辺土地利用基本計画の具体化作業の住民参加を前提として現在大府で進められている。将来の各地の構造のスケルトンは、地区内部からの移転意向、地区外延既成市街地からの主として行政上の土地需要の動向に左右されることになる。周辺整備を効果的に進めるためには、2.に述べた整備課題を解決しながら、大きくはこのスケルトンに沿って、3.に示したモデルを有効に適用しつつ、細部のプロジェクトを置つていく方法が適当であると思われる。このほか、pppの原則の都市問題への適用の限度、航空行政サイドの都市問題への取組みの乏しさを、整備に対する関係自治体の取り組みの相違からくる一貫性の欠如、地区住民も含めた関係者の協力と責任分担体制の確立等の諸問題が克服されて、初めて環境基準に達成しうることと強調したい。