

大阪大学工学部	正会員	藤田 壮
大阪大学工学部	正会員	盛岡 通
大阪大学大学院	学生員	松本 明
大阪大学工学部	学生員	犬山直輝

はじめに

本研究では、大阪国際空港周辺における移転跡地状況と移転跡地の集約による再開発に対する住民の意向を調査し、空港周辺の都市開発事業の事例と併せて、住民の意向を反映した環境整備の可能性について考察する。

1. 調査概要

昭和62年1月の騒音区域の見直しにより、騒音対策2種区域から1種区域へと変更のあった地区では、移転跡地を利用した再開発事業が可能となった。本研究では、空港東南側に位置する豊中市の旧2種区域について、区域縮小時に1種区域となったエリアで土地利用の特性と住民の意向を調査した。調査対象エリアは旧村落の名称により7地区に分類される。また、空港周辺における3つの都市開発事業についての調査を通じて、開発事業を促進する負担構造のあり方について検討することを目的とした。

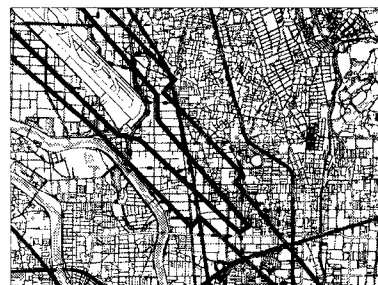


図1 新・旧騒音2種区域

2. 調査結果

2.1. 移転跡地

移転跡地は、主に航空機の飛行路直下に集中している。地区全体面積に占める移転跡地面積の比率は図2のようになり比率別に3つのグループに分けることができる。また移転跡地の系年変化は、昭和52～58年に急増している地区と漸増型の2つのグループに分けることが可能で、その分布状況は「大規模単体型」「中小規模分散型」「中小規模集中型」の3つに分類することができる。

表1 移転跡地による地区分類

	移転跡地面積が地区面積に占める比率		
	6～7%	9～10%	15%～
52～58年ピーク型	利倉地区	豊島北地区	走井地区 勝部地区
漸増型	原田地区	野田地区 豊島地区	

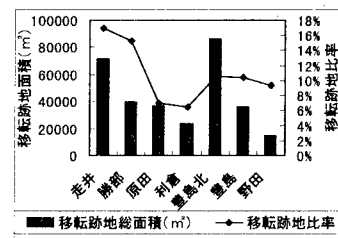


図2 移転跡地面積と地区に占める比率

2.2. 地区分類

移転跡地の調査結果から対象とする7地区を表1のように分類した。このうち空港周辺整備機構の計画で住宅系用地の存在する走井地区と豊島地区において住民の意向調査を行った。尚走井地区は大規模単体型の、豊島地区は中小規模分散型の移転跡地状況となっている。

2.3. 住民の意向

表2 希望公共施設一覧

対象地区からランダムに抽出した対象世帯に、移転跡地の集約による希望公共施設について対面式アンケートを行った。

	レクリエーション	福祉施設	社会教育施設	商業施設	住宅施設
大規模	緑地公園	スポーツクラブ	図書館	ショッピングセンター	マンション
中規模	近隣公園	地域福祉センター	カルチャースクール	食料品スーパー	
小規模	児童公園	老人デイケア施設	集会所	コンビニエンスストア	戸建住宅

選択肢として、表2の公共施設を提示し、複数回答も可能とした。アンケート結果は表3の通りである。両地区共通の傾向としては、移転跡地に隣接している住民は、集約による整備をより強く望む傾向にある。

Tsuyoshi FUJITA, Tohru MORIOKA, Akira MATSUMOTO, Naoki INUYAMA

地区別の傾向を以下に示す。

- ・中小規模移転跡地が分散する豊島地区では、騒音への不満よりも移転跡地を集約した公共施設整備を望む傾向にある。

表 3. アンケート結果

	レクリエーション			福祉施設			社会教育			商業施設			住宅	
	大	中	小	大	中	小	大	中	小	大	中	小	集合住宅	戸建
豊島地区	1	0	0	4	3	6	2	4	3	1	1	0	2	3
勝部地区	1	1	2	4	1	3	1	3	1	3	2	1	1	1

- ・豊島地区では、住宅の計画を望む傾向が強い。
- ・大規模単体型移転跡地が存在する走井地区では、航空機騒音よりも工場の騒音に対する不満が強い。
- ・走井地区では、工場と移転跡地の一体的な面的整備を望む傾向にある。

3. 事業費負担率

空港周辺の住民は、「長年騒音や移転跡地による住環境の悪化に耐えてきた。」という思いが強い。そのため調査結果のような住民の意向を反映した事業計画が成立するためには、移転跡地を有効活用し、住民の負担率を下げる必要がある。空港周辺の都市開発事業の現状を明らかにするため周辺の3事業について調査を実施した。移転跡地が密集して存在するC地区は以下のような特徴がある。

- ・「土地区画整理事業」と「第1種市街地再開発事業」「密集住宅市街地整備促進事業」(以下「密集法」との合併施行
- ・保留地処分による財源収入が0.01%と極めて低く、市の負担が5割をこえる。
- ・減歩率は、15%以下で区画整理事業の平均25%よりも低い。
- ・移転跡地が密集しており、減歩率に影響を与えていると考えられる。

C地区の移転跡地は図5のように地区の大部分をしめる。C地区では土地区画整理事業において、これらの移転跡地を北部に換地により集約する。この際、移転跡地の権利者は運輸省のままである。つまり国を「一地権者」と

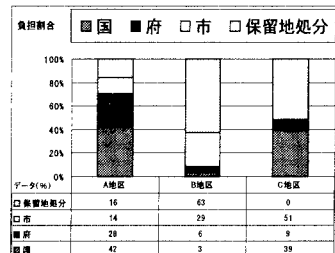


図 3. 事業費負担比率

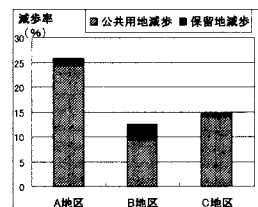


図 4. 減歩率

して扱い、集約した移転跡地を市が借り上げ、緑地としての利用を図る。北部に集約しきれない移転跡地は、細街路等、通常の区画整理事業では減歩により整備を行う場所に換地し、その後、「密集法」により市が買収して整備を行う。この手法により、国・府及び市の負担率が増加し、民間権利者にとっての減歩率が下がる結果となった。また北部に集約された緑地は、防災緑地として国が管理・運営を行い、権利者住民は減歩をせずに、北部緑地についての住環境の改善を享受することが可能となっている。このように移転跡地を有効利用することで住民の負担を軽減した環境整備が可能となり、整備実現の大きな要因となることが期待される。

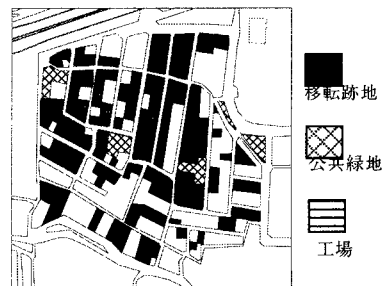


図5. C地区土地利用状況

4. まとめ

本研究では、移転跡地の状況・住民の意向調査とともに現状の都市開発事業を調査することで、その意向の実現性を考察した。結果として、住民は騒音改善よりも移転跡地を活用した環境整備を強く望んでおり、移転跡地を活用することで住民の負担率を減少させることが可能なことを明らかにした。今後の課題として、税収のような従後に表れる負担比率の要因を調査することが挙げられる。

5. 謝辞

調査を行うにあたり資料を快く提供していただいた、豊中市区画整理事業課・伊丹市区画整理事業課並びに大阪航空局周辺環境課の皆様へ感謝致します。