

不動産価値向上という視点からの 関西州の実現について

田 中 嗣 久

1. 強い関西実現への条件

不動産はわれわれの生活の基盤であり、地域そのものである。地域経済と不動産価値は密接に関連し、相関関係を有する。関西においても、不動産価値の向上を図るには、関西経済の活性化が不可欠となる。関西全体が一丸となって強い関西を実現させ、住居を構えたい、本社を置きたい、工場を立地したいと住民や企業をして思わせる関西に変貌させなければならない。

関西は、もともと民間力が強い地域であった。しかし、本社機能の東京一極集中にみられる関西の現状を見るにつけ、自発的な民間力だけで関西を活性化できる時代は疾うの昔に終わってしまったといわざるを得ない。東京とともに京都、大阪が三都と称された過去の栄光は遠くなり、両都とも一地方都市になろうとしている。

しかし、関西には、首都圏に次ぐ人口の集積があり、以前に比べて大幅に減少したとはいえ多岐分野にわたる企業の本社や、全国一を誇る歴史的遺産、さらには進取気象に富む関西人特有の気質も存在する。オーケストラにたとえるならば、すばらしい楽器と演奏者がいまだ健在しているのである。

ところが指揮者がいない。というより、指揮者たる地位そのものが関西には存在しない。関西を牽引できる権力制度が存在しないのである。確かに、大阪府知事の言動は大きな影響力を持つ。しかし、大阪府知事に関西全体の線を引きつづける権限はない。大阪府内でさえも、政令指定都市たる大阪市や堺市に対しては権限が大きく制約されている。

これでは、優秀な奏者もてんでばらばらに演奏するしかない。果ては、嫌気がさして東京へ逃げ出そうと考えるのも無理からぬ話といえよう。関西の政治

経済を先導できる強力な権限を有する地位、関西全体をデザインし、力強く関西を内外に発信する権力的地位の創設が切望されているのである。

現在、関西州の論議が行われている。名称はともあれ、関西州が関西全体を統括する地方公共団体として、その長に広範な権限を与えるならば、様々な楽器の調和のとれた美しく、そして力強いメロディーを奏でさせることが可能になるのではないか。関西にあって不動産問題を研究する者としては、是非とも関西に強力なリーダーが出現することを待望してやまない。もちろん、強力なリーダーが出現しただけで直ちに不動産価値の向上が確約されるものではないし、失策のリスクもある。しかし、現在の閉塞感を打破するには関西のまとまりが必要なのである。

そこで、本稿では、地方行政組織の一体化としての関西州の具体像への接近と、関西地域へ全国から人を流入させることで関西州実現を側面から支援する新幹線鉄道の将来像について提言してみることにしたい。

2. 明治以降の地方制度

(1) 廃藩置県

明治4年（1871年）8月29日の廃藩置県が実施され、原則として藩が県に置き換えられた。その際、関西には、宮川県、彦根県、山上県、朝日山県、西大路県、水口県、膳所県、大津県、京都府、淀県、亀岡県、園部県、綾部県、山家県、福知山県、篠山県、柏原県、舞鶴県、宮津県、峰山県、久美浜県、生野県、出石県、豊岡県、村岡県、丹南県、堺県、伯太県、岸和田県、吉見県、高槻県、麻田県、大阪府、兵庫県、尼崎県、三田県、姫路県、明石県、小野県、三草県、龍野県、林田県、赤穂県、安志県、山崎県、三日月県、柳生県、郡山県、小泉県、柳本県、芝村県、田原本県、高取県、櫛羅県、奈良県、五條県、和歌山県、田辺県、新宮県、長島県、桑名県、菰野県、亀山県、神戸県、津県、久居県、渡会県、鳥羽県の2府66県が置かれた。しかし、その年には府県合併が行われ、和歌山県、長浜県、大津県、京都府、豊岡県、姫路県、兵庫県、大阪府、堺県、奈良県、安濃津県、渡会県の2府10県となり、さらに明治14

不動産価値向上という視点からの関西州の実現について（田中）

年（1881年）までには、現在の2府4県（大阪府、京都府、兵庫県、滋賀県、奈良県、和歌山県）の姿となる。

（2）大区小区制（明治5年～）

明治政府は、明治4年（1871年）に戸籍法を制定し、編製の単位として、それまでの郡に代わり、明治5年（1872年）に大区小区制が施行された。この制度は、府県の下に大区をおき、大区の下に小区をおく地方制度であり、大阪府第2大区8小区などと表示された。そして、大区には区長、副区長が、小区には戸長と副戸長がおかれた。しかし、大区小区制度は地方の実情に合わないところが多く、明治11年（1878年）に郡区町村編制法が制定され、郡区町村制度が大区小区制度に取って代わることとなる。

明治4年（1871年）～明治11年（1878年）

府県
大区
小区

（3）郡区町村制（明治11年～大正10年）

江戸時代までは郡制度が存在したが、明治4年の大区小区制度によりいったんは廃止された。それが、府県と町村との間に位置する地方自治体として明治11年に復活する。郡役所と郡長がおかれ、議決機関として郡会と郡参事会が設けられた。ただし、全国一斉に郡制度になったのではなく、しばらくは郡と区が併存することとなる。その後、区はすべて郡となり、そして、大正10年（1921年）に郡制度は廃止され、郡は単なる地理的名称となる。

明治11年（1878年）～明治21年（1888年）

府県
郡区
町村

（4）三部経済制（明治12年～昭和15年）

三部経済制とは、大都市が存在する7府県（東京府、大阪府、京都府、神奈川県、愛知県、兵庫県、広島県）において、府県財政の枠組みの中において、都市経済、郡部経済、連体経済の3種類に分けて財政処理を実施しようとする制度である。府県の下部に地方自治体を設けたものではないが、府県の中で都市部と郡部とを異なった取り扱いをしようとした点において、大都市制度の萌芽ともいえるものであった。関西では、大阪府と京都府において三部経済制が実施された。

（5）市町村制と三市特例（明治22年～明治31年）

明治21年（1888年）、国会開設に先立ち、府県制などと並ぶ明治憲法下の地方制度として、市制及び町村制が制定され、また、府県と町村との間に位置する郡を地方自治体として定めた。その際、東京、大阪、京都の3市のような大都市に自治権を与えることは国家存立の基礎を危うくするとの危惧から、府知事が市長を兼務するという特例措置（三市特例）が施された。

明治21年（1888年）～明治31年（1898年）

府県		
3市特例	市	郡
		町村

明治31年（1898年）～大正10年（1921年）

府県		
市	郡	
	町村	

大正10年（1921年）～昭和18年（1943年）

府県		
市	町村	

（6）東京都制（昭和 18 年）

東京市や大阪市などの大都市で、市が府県を凌駕する経済規模を有するに至り、府県と市の対立、二重行政が大きな問題となってきた。特に帝都を擁する東京府と東京市の対立は顕著なものであった。そこで、昭和 18 年（1943 年）に挙国一致体制の必要から、東京府と東京市が合併させられ、東京都が誕生する。戦時体制下における強制合併ではあったが、地方自治制度上画期的な出来事と評価しうる。

昭和 18 年（1943 年）～昭和 31 年（1956 年）

東京都	道府県	
	市	町村
特別区		

※北海道に関しては、細かな変遷があるが、本稿の流れに関係がないので省略する。

（7）地方自治法による特別市制度（昭和 22 年～昭和 31 年）

一方、敗戦により地方自治制度にもアメリカの考え方が導入され、昭和 22 年（1947 年）に地方自治法が改正され、大都市を府県から独立させる特別市制度の規定が盛り込まれた。その結果、その対象と考えられた大阪市、京都市、神戸市、名古屋市、横浜市 5 大都市と大阪府、京都府、兵庫県、愛知県、神奈川県との対立が激化する。しかし、特別市制度は府県からの独立であり、残存地域のみでは府県が成り立たなくなるという理由で府県側からの猛反対がなされ、最終的には地方自治法で規定されながら、一つも実現することなく、政令市指定都市制度という形でこの問題は一応の決着をみる。

（8）政令指定都市の特例（昭和 31 年～現在）

地方自治法に制度が置かれながら、一つの事例も実現するなく特別市制度は廃止された。その代わりに登場したのが政令指定都市制度である。府県が有する権限が大幅に政令指定都市側に移譲されることにはなったが、府県のもとに

あるという大原則は変わらず、「うなぎから穴子ならぬどじょう」と言われることもあった。しかし、5大都市から始まったこと制度も、現在では、札幌市、仙台市、さいたま市、千葉市、横浜市、川崎市、相模原市、新潟市、静岡市、浜松市、名古屋市、京都市、大阪市、堺市、神戸市、岡山市、広島市、北九州市、福岡市の19都市に増えている。政令指定都市の増大は、府県と市町村の関係に少なからず影響を与え、特に府県の将来像を真剣に検討せざるを得ない状況を作り出したといえる。

昭和31年（1956年）～現在

東京都	道府県		
	政令指定都市	市	町村
特別区			

3. 関西における問題点とその解決への方向性

（1）現在の問題点

明治以来、国一都道府県一市町村の基本的な構造は変化していない。しかし、この間に、政令指定都市、中核市などができ、特に、政令指定都市は、都道府県に匹敵する権限を取得するに至っている。その意味するところは、関西の顔となるべき首長の存在が、ますますわかりにくくなってきたということである。

一つの地域が強力に発展していくためには、正しい考えを持った力強いリーダーが必要である。ところが、関西の場合はどうか。大阪府知事がリーダー的存在であることは確かであるが、他府県知事、特に京都府知事や兵庫県知事がそれを認めるとはとても考え難い。また、府県の権限に匹敵する大阪市、京都市、神戸市、堺市などの政令指定都市も存在する。

大阪、京都、兵庫の3府県を見ただけでこの様であるから、関西圏全体としてなど收拾が付くわけがない。細かく分かれた府県、さらにその中で二重行

政である。関西圏以外の人に関西として思い浮かべるのは何であろうか。現在の橋下知事は、全国的に有名である。しかし、彼の権限は、大阪府内に限られており、しかも、二つの政令指定都市をかかえ、その権限は大きく限定されている。強力な関西を実現するには、行政主体を一元化した強力なリーダーの存在が強く望まれている。

（2）大阪特別市構想と大阪都構想

大阪特別市構想も大阪都構想も、関西の中心である大阪に関して、大阪府と大阪市の二重行政の解決策として誕生した。

大阪特別市構想とは、現在、関西には大阪市、神戸市、京都市、堺市の4つの政令指定都市が存在するが、そのうち、大阪市を特別市として、大阪府から独立させようとする構想である。主として二重行政の解消を目的として、大阪市側から提案されたきたものである。しかし、大阪市の独立は大阪府2分割に他ならない。二重行政の解消には効果を有するが、関西全体の大局的見地に立った問題として捉えたものとは言い難い。関西に立地する企業の多くが大阪市に集中することから、その利益を独り占めしようという大阪市のエゴと取られても仕方がない。近畿2府4県を、2府4県1特別市と6個から7個へさらに細分化することであり、強い関西構想に逆行する制度と言わざるを得ない。

大阪都構想とは、大阪府側から出された府と大阪市を合併して東京都制を模した大阪都とする構想で、大阪市特別市構想に対峙するものである。首長を一人減らせるという意味では特別市制度より優れているが、効果は大阪府内に留まり、関西一丸となった強力な改革推進には不十分である。ただし、関西州実現への過渡的な第一段階としては一定の意義を有する。

（3）関西州構想について

関西州構想は、近畿2府4県で、府県がもつ権限を州政府に委譲する構想である。その際、政令指定都市が有する特別の権限も委譲しないと効果は限定される。

関西州構想に対しては、次のような問題点が指摘されている。

①州都へ一極集中とその他の地域の過疎化

市町村合併では役場がなくなった地域の衰退が指摘されており、それと同様のことが、州都所在地と旧府県庁所在地との間で懸念されている。しかし、市町村役場は住民に直結する役所であるのに対して、州政府と住民の関係は間接的なものである。したがって、州都へ一極集中しその他の地域が過疎化するとは考えにくい。たとえば、カリフォルニア州の州都はサクラメントであるが、人口は50万人に満たないのに対して、ロサンゼルス市は400万人近くの人口を有している。

②関西州の権限が強大化

関西州の権限が強大化になりすぎるとの指摘もある。しかし、権限が現在の2府4県と比べて強大になることは当然であるし、それこそがねらいである。一体何をもちて強大になりすぎるかであろう。防衛と外交を政府に委ねれば、残りは関西州に決定権を認めても少しも強大になるとは考えない。むしろそのような強大さこそが必要なのである。

③行政区域が広域化

行政区域が広過ぎることへの懸念も指摘される。しかし、州政府の権限は関西全体を見渡す必要最小限に留め、住民に直結する残り部分はその州下の公共団体に任せれば良い。新幹線や高速道路網が整備された現代において、近畿2府4県程度の広さをひとくくりにしても、決して広すぎるとは言えない。

④一世紀を越える府県への愛着

廃藩置県から140年近く経過し、府県制度は、関西のみならず日本国民に定着した地方制度となっている。府県住民の府県への愛着については尊重しなければならない問題である。しかし、府県住民の府県に対する愛着は、地域的繋がりと名称の問題であり、必ずしも行政組織を意味するわけではない。たとえば、京都府を例に取れば、京都府民は「京都」という名称と、丹後から山城に至る地域的繋がりに愛着を有しているのであって、京都府議会に愛着を感じているわけではない。とするならば、行政区画としての府県の境界を維持し、その名称を残す配慮をすれば問題は生じないわけである。

以上のように考えると、関西州の問題点と指摘されることについても、一つ一つ丁寧かつ慎重に考えてゆけば解決できない問題ではないのである。それに対して、関西州には次の（1）から（7）のような計り知れない長所が存在する。

（1）二重行政の解消

関西州では、より住民に直結した権限を州下の自治体に移譲することにより、特に府県と政令指定都市間に見られるような二重行政の解消を期待することができる。

（2）地方公務員と地方議会議員の削減

地方自治体の大規模の再編作業の過程において、地方公務員や地方議会議員の削減も可能であり、歳出削減に繋がる。

（3）国家公務員を削減

関西州の実現は、府県と市町村の再編だけにとどまるのではなく、国から関西州への権限の大幅な委譲めざすものである。その結果、国家公務員の削減も可能となる。

（4）関西の実情に応じた政策や事業の実行

国から関西州への権限委譲によって、東京からの視点ではなく、関西の実情に応じた政策や事業が実行できること。

（5）関西全体を見渡した交通網の整備

3空港問題に見られるごとく、空港、道路、鉄道などの交通網の整備について、今までは、府県単位で行われ、関西としてのまとまりのないものであったが、関西州により、関西全体を見渡した交通網の整備の実施が期待できる。

（6）自然環境や治山治水事業の効率化

自然環境や治山治水に関する事業は、府県単位で行うよりも広い広域自治体を設置した方が処理しやすい。たとえば、淀川水系一つを取り上げても、滋賀と京都から集まった川が最終的に一本の淀川となって大阪湾に流れ込む。これまでのように、いちいち大阪、京都、滋賀の3知事が集まって協議する必要がなくなるのである。

(7) 東京への一極集中の抑制

関西2府4県がこれまでのようにバラバラではなく、関西州の元に一丸となることで、過度の東京一極集中を抑制することが期待できる。

4. 関西州実現への道のり

関西州実現へのハードルは、現在の府県と市町村の再編方法と、州政府所在地（州都）の問題である。

(1) 府県・市町村の再編成方法

(a) 府県を廃止し、市町村をそのまま残す方法

関西州	
政令指定都市 区	他の市町村

府県の廃止は、国からの相当な権限委譲を前提としないと、単なる府県合併と異なる。問題は、現在の市町村といっても、大阪市や堺市などの政令指定都市から人口2千人にも満たない町村まであり、その格差をどうするかの問題である。平成の大合併でも、弱小町村の合併による規模の拡大は、結果として吸収された町村住民の声が無視される行政が行われやすくなったとの批判も多い。

県庁もなくなり、また町村役場も合併で遠くになった場合、両方の役所から見放される地域が生じてくる。弱小町村同士が合併しても大規模弱小町村ができるだけである。弱小町村は大都市を含む地域から完全に独立して存在していくことは不可能なものと思われる。また、140年近く続いた府県に対する住民の愛着感情も簡単に切り捨てるわけにはいかない。

不動産価値向上という視点からの関西州の実現について（田中）

(b) 府県を廃止し、市町村を政令指定都市規模に改編する方法

関西州
政令指定都市（市町村を統合改編）
区

現在の府県を廃止する点は（a）案と同じであるが、現在の市町村だけをそのまま残すのではなく、現在の市町村を政令市規模に改編する点が異なる。しかし、現実問題として考えた場合、住民の意思を尊重しつつ政令指定都市への大規模な合併が円滑に行われるとはとても思えないことは、平成の大合併の成果をみても明らかである。まして、複雑に各地域の利害が絡み合う府県を完全に消滅させることは、府県住民の愛着感情から考えても現実的ではない。

(c) 府県も市町村もそのまま残す方法

関西州	
府県	
政令指定都市 区	他の市町村

「府県—市町村」の体系を、「関西州—府県—市町村」とする方法である。現在の府県と市町村をそのまま残すことから地域住民にとって受け入れやすい案であろう。しかし、現在の府県と市町村制度をそのままにしてその上に関西州を置くことは、たとえば、議会も区市町村議会、府県議会、関西州議会と3つ重ねることになり、屋上屋根を重ねる結果になるとの批判がある。

(d) 府県を関西州の行政区画とし、政令指定都市は区に分割して廃止し公選の区長と区議会を置き、その他の市町村はそのままの残す方法

関西州
府県
区市町村

（c）案との違いは、府県を関西州の行政区画とする点と、政令指定都市を区単位に解体する点である。府県の範囲はいじらず、現在の政令指定都市の区単位に解体して、30万人前後区になるように統合し、区には公選の区長と区議会を置く。その他の市町村はとりあえずはそのままとする（ただし、最終的には人口を30万人前後になるよう統合をめざす。）。その結果、全ての府県と市町村の枠組みが維持される一方、（c）案のような3重行政の危険性も解消される。

（e）小結

府県の廃止や市町村の合併など、現在の地方公共団体の枠組みを大きく変更させることは、戦時下における東京府と東京市の合併のような例外を除き、非常に困難である。そこで、府県の枠組みも市町村の枠組みも完全には壊さないで関西州を実現させ、しかも大都市部の2重行政を排除する方法が求められる。

- ①府県の枠組みも市町村の枠組みも完全には壊さないこと。
- ②府県と政令指定都市の2重行政を排除すること。

（a）（b）案と（c）（d）案の違いは、府県を残すか否かである。府県を完全に廃止した場合、形の上ではすっきりするが、関西州下にいきなり弱小市町村を置くことには問題がある。140年にわたり地方自治体として存続し、地域住民に親しまれてきた府県の廃止は心理的抵抗も大きいし、実際上も中規模な地域的括りとして府県を利用存続させる方が得策である。関西州下に府県を残してそれぞれの地域を統括させ、府県単位での地域的利益を州政府に主張させることが望ましい。

そこで、府県を現在の形で存続させるのではなく、府県を関西州の行政区画として残す案が（d）である。つまり、府県議会は廃止し、府県知事は公選ではなく関西州知事による任命制とする（この場合、住民による府県知事に対する罷免請求権は保証する。）。

不動産価値向上という視点からの関西州の実現について（田中）

府県知事は、当該府県を代表して府県区域の地域戦略計画を立て、他の府県並びに関西州全体の地域戦略との摺り合わせを行う。府県知事は、当該府県区域にある区市町村を代表してその利益を主張する一方において、関西州と府県単位の区市町村の間に立ち、その利益調整的役割を担うこととなる。

現在府県が担当している事務も、可能な限り府県単位に残す。たとえば、警察も府県単位とし、ただし関西州が統括する。したがって、たとえば「大阪府警」は「関西州大阪府警」、「兵庫県警」は「関西州兵庫県警」などとなる。また、許認可事務も、たとえば大阪府の場合、「関西州大阪府知事」名で行う。その他、消防業務は区市町村から府県へ移管し、より広域的な消防体制を構築する。

地方制度を改革する場合、現在の枠組みを壊すことへの抵抗が強い。全ての府県と市町村の枠組みが維持される一方で、大都市部における二重行政を解消する手段として、(d)案が一番優れていると考えられる。

【関西州】

首長	関西州知事（公選）
議会	関西州議会（公選議員で構成）
実務	関西州庁
役割	<ul style="list-style-type: none">・ 関西州全体の戦略的計画をたて実行する。・ 国内外に対する戦略的計画をたて実行する。・ 府県警察を統括する。・ 道路河川を一元的に管理する。・ その他、関西州広域にわたる行政を行う。

【府県】

首長	府県知事（関西州知事が任命する。ただし、府県住民に罷免請求権を認める）
議会	置かない（府県議会は廃止する）
実務	府県庁（独立色の強い関西州の一機関）

不動産価値向上という視点からの関西州の実現について（田中）

役割	<ul style="list-style-type: none"> ・ 府県区域の地域戦略計画を立て、関西州の全体計画と摺り合わせる。 ・ 関西州と府県内の区市町村の間に立ち、その利益調整的役割を担う。 ・ 警察は府県単位とし、名称は「関西州大阪府警」、「関西州兵庫県警」などとする。 ・ 許認可事務は、たとえば大阪の場合、「関西州大阪府知事」名で行う。 ・ 消防はこれまでの市町村単位から府県単位とする。 ・ その他、府県広域にわたる行政を行う。
----	---

【区市町村】

首長	区市町村長（公選）
議会	各区市町村議会（公選議員で構成）
実務	区市町村役場
役割	<ul style="list-style-type: none"> ・ 基礎的自治体としての住民サービスを行う。 ・ 消防はより広域的な府県に移管する。

〈具体例〉

①大阪府の場合

- ・ 大阪府大阪市中央区→関西州大阪府中央区
- ・ 大阪府堺市東区→関西州大阪府堺東区（堺市は、堺の名称を残すため、堺東区とする。）
- ・ 大阪府八尾市→関西州大阪府八尾市
- ・ 大阪府能勢郡能勢町→関西州大阪府能勢町（郡は廃止する。）

②兵庫県の場合

- ・ 兵庫県神戸市東灘区→関西州兵庫県神戸東灘区（神戸市は、神戸の名称を残すため、神戸東灘区とする。）
- ・ 兵庫県芦屋市→関西州兵庫県芦屋市

③京都府の場合

- ・ 京都府京都市中京区→関西州京都府中京区

・京都府宇治市→関西州京都府宇治市

④滋賀県の場合

・滋賀県大津市→関西州滋賀県大津市

⑤奈良県の場合

・奈良県奈良市→関西州奈良県奈良市

⑥和歌山県の場合

・和歌山県和歌山市→関西州和歌山県和歌山市

(2) 州政府所在地

州政府所在地は、州下の地方自治体の再編成問題とともに、関西州実現の鍵を握る重大な問題である。現在の府県庁所在地間、特に大阪、京都、神戸での綱引きが懸念される。この問題については次のような案が考えられる。

(a) 住民投票による多数決案

住民投票による決定は、公平の観点から、一見合理的のようにも思われる。しかし、この案では、はじめから現在最大の人口を擁する大阪府内と結論づけているかのような印象を与え、他の府県、特に兵庫県や京都府からの強い反発が予想される。

(b) 各府県持ち回り案

各府県持ち回り（たとえば、現在の府県庁に5年おきに州政府を移動させる方法）は、地域的な公平性はある程度確保できるが、経済的な無駄が大きすぎ、非現実的である。

(c) 京都案

千年の都という歴史的、文化的、伝統的の重みや、京都国立迎賓館、京都国際会議場などの設備の充実度の観点から、京都市内を推す意見も根強いであろう。しかし、大阪市内、神戸市内と同様に、関西における大阪、京都、兵庫の意識的対立感情を考えると、そのいずれの市内も困難であると言わざるを得

ない。また、古都京都は、奈良とともに観光地として保存発展させるべきであり、政治経済の中心にはなじまない。京都や奈良は、少し離れたところから、関西州政府が、観光地として強力に国内外に売り込んでゆくのが最善である。

（d）関空りんくうタウン案

地域住民と密接に関係する自治体は、（3）（d）案でいう区市町村であり、府県である。州の住民が州政府に直接行くことはほとんど考えられないことから、住民にとっての利便性を第一の考慮要因とする必要はない。また、経済的発展地とも関係はなく、大都市である必要はない。さらに、観光地である古都とも距離を置くべきであろう。

関西州の仕事は、まず、関西地域全体の発展と国内外に対する戦略を考えることである。区市町村との連絡は、府県を通して行えばよい。したがって、国内や海外と関西の接点に位置して、関西全体を見通しながら、関西を日本全国そして海外に向けて発信してゆく場所が望ましい。

以上の点から、大都市である大阪、神戸、京都や、古都である京都、奈良とも一定の距離を置き、しかも、全国並びに全世界に直結し、まとまった土地が確保できるという点で、関西空港（以下、「関空」という。）に隣接する関空りんくうタウンが最適である。

5. 関西州における新幹線戦略

関西州を実現するに当っては、空港、高速道路、新幹線などの交通戦略が不可欠である。このうち、空港に関しては、関西、伊丹、神戸の3空港の棲み分けが問題となる。また、高速道路については、第2京阪が開通して名神を補完する大阪京都間の大動脈が完成したが、新名神の西側部分の早期着工など問題も多い。

3空港問題も高速道路建設問題も関西州の実現とその発展という意味において非常に重要な課題である。しかし、3空港問題は、大阪府知事と兵庫県知事の対立にみられるように解決の糸口を見つけ出すのが困難な問題であるが、反

面において、関西州が実現すれば一人の州知事指導の元、解決が期待できる課題でもある。また、高速道路建設も、それなりに問題を抱えるにせよ、各方向への整備がある程度のスピードで進行しているの感がある。

問題は新幹線である。現在、関西では東方向への東海道新幹線と西方向への山陽新幹線が開通している。しかし、東海道新幹線は東京大阪間という日本経済の大動脈を担う路線でありながら、2014年には開業50年を迎える老朽化した路線であり、構造物等の大改築か新路線の建設が目前に迫っている。運営主体の東海旅客鉄道（以下、「JR東海」という）は、リニア中央新幹線（以下、「リニア新幹線」という。）の構想を発表しているが、とりあえずは東京―名古屋間であり、仮に計画通り大阪まで到達したとしても何十年も先の話である。

老朽化しているとはいえ、東西軸はまだ新幹線が存在するだけましである。南北軸に関しては全く新幹線が存在しない。構想がないわけではない。北方向には、北陸新幹線構想が存在するが、そのルートすら決まっていない。

また、関空へは新大阪駅や大阪駅から1時間以上かかり、新幹線を建設しての時間短縮が望まれる。つまり、南方向への新幹線が是非とも必要であるが、ぼんやりとした構想段階に過ぎない。

関西州の実現と関西の発展のためには、新大阪を起点として、東方向への新しいリニア新幹線、北方向への北陸新幹線、そして南方向の関空方面への新幹線を完成させ、西方向への山陽新幹線とともに、4方向へに新幹線を完成させることが是非とも必要である。

（1）リニア新幹線

リニア新幹線は、品川を起点として、甲府市から名古屋市を抜け、奈良市から新大阪に至るJR東海が計画している新幹線である。1973年（昭和48年）に、東海道新幹線のバイパス路線として決定された中央新幹線計画と旧国鉄時代から進められていたリニアモーターカー（ジェイアル式マグレブ）方式の鉄道計画を合体させたもので、最高時速500キロ以上で運転され、品川―新大阪間が1時間強で結ばれる。まだまだ先の将来計画とはいえ、完成すれば、関西から東京までが通勤圏とも言えるほどの画期的な計画であることは間違い

ない。

この後説明する関空新幹線を新大阪でリニア新幹線とうまく接続させるならば、関空と首都圏の時間が大幅に短縮され、首都圏（特に横浜以西）から関空への旅客の誘導も可能を秘めている。さらには、伊丹空港の存廃問題についても多大な影響を与えるであろう。

ただし、リニア新幹線は、J R東海が単独建設を構想しているのであり、今後の経済情勢の変動等も絡み、計画通り実現できるか否かは不透明の部分もある。



（2）北陸新幹線（西半分）

北陸地方は、都が京都にあった時代から北陸道を利用して関西地方とは密接な交流があった。現在も、中部山岳地帯を控え東京への陸路は悪く、金沢—東京間の鉄道は4時間前後であるのに対して、関西へは北陸線経由で2時間半前後であり、関西が対首都圏に対して交通面では優位性を維持している。しかし、現在建設中の北陸新幹線が2014年に金沢まで完成すると、金沢—東京間は2時間半前後となり、時間的にも首都圏と関西はまったく同じ土俵に立たされる。到達時間が全く同じでは、首都東京に太刀打ちは不可能である。

一方、関西の発展には、関西以外の地域からの人と物の流入が不可欠であるが、北陸新幹線の金沢までの開通は、北陸地域の人々が関西に向かなくなってしまう危険性を孕む。

そもそも、北陸新幹線は、1970年（昭和45年）に全国新幹線鉄道整備法が制定され、1972年（昭和47年）6月29日、東京—北陸—大阪のルートで計画されたものである（東京—上越間が東日本旅客鉄道、上越—大阪間が西日本旅客鉄道管轄）。

現在のところ、東京—北陸間の東側部分だけが注目を集め、北陸—大阪間（西日本旅客鉄道管轄）は正式のルートすらも決まっていない。関西在住の人間で

すら、北陸新幹線の西半分の存在を知らない、あるいは興味のない人が多いようである。

北陸新幹線の西半分を早期に実現させ、この後説明する関空新幹線と直結させることで、北陸—大阪—関空の新幹線ルートを確認させる必要がある。現在、北陸地方の人は、関空を利用している人も多いが、このままではほとんどが成田に奪われかねないのである。



（3）なにわ筋線

なにわ筋線は、新大阪駅を起点として、大阪駅を経由し、なにわ筋の下を通過して、JR難波と南海電鉄のなんばもしくは汐見橋駅に直結させ、それぞれと直通運転をする構想段階の路線である。これが完成すると、新大阪駅や大阪駅から関空まで乗り換えなしで行けるようになるが、すべてが在来線では時間短縮の効果はさほど期待できない。

そこで、なにわ筋線は、在来線（レール幅 1067mm）と新幹線（レール幅 1435mm）の両方が通行できる 3 線軌道（レールを三本敷く）として建設し、関空新幹線の一部として利用することが望ましい。在来線と新幹線は、軌道幅だけでなく、直流と交流の違いもあるが、北陸新幹線から関空新幹線に乗り入れる新幹線車両について交直両用車とすればこの点は解決できる。

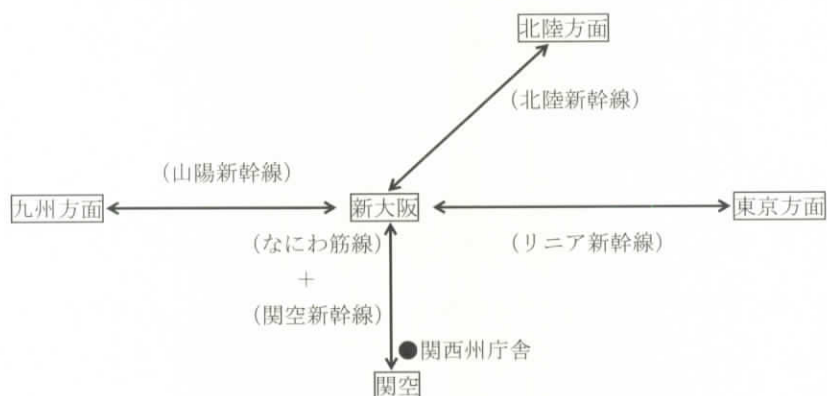
なにわ筋線を 3 線軌道として新幹線共用とすれば、北陸新幹線との直通運転が可能であり、京都から関空へも新幹線で直結されることとなる。



（4）関空新幹線

現在、大阪から関空までは、難波駅から 40 分弱、大阪駅からは 1 時間強の

時間を要する。その時間短縮を目的として、大阪—関空間の漠然とした新幹線（関空新幹線）構想が持ち上がっている。大阪側の起点も経由地もすべて未定の構想段階であるが、仮に、新大阪駅起点の大阪駅経由で実現したならば、関西からだけではなく、東京方面、博多方面、北陸方面からの関空へのアクセスが非常に便利になる。また、北陸新幹線と直結させることで京都とも直結し、さらに効果増がはかれる。



6. 結語

本稿では、関西における不動産価値向上という視点から、関西圏の地方行政制度の改革と新幹線鉄道を中心とした交通戦略をまとめてみた。

それは、新大阪駅を要とした、リニア新幹線、関空新幹線、山陽新幹線、北陸新幹線の4新幹線を完成させ、新大阪駅から20分程度で到着できる関空近くに関西州庁舎を建設する。関西州では、関西全体を見渡す力強い政治リーダーが、海外と日本全国を見て、どうすれば関西全体の活力を高め、関西への投資を増やせるか、そして、世界に羽ばたく関西へと脱皮させるかを考える。関西州下では、区市町村が基礎的住民サービスに徹し、その区市町村を一定範囲で括った府県が警察・消防業務と許認可業務を担い、また区市町村と関西州の間に立ってその利益調整を行う。

不動産価値向上という視点からの関西州の実現について（田中）

以上のような大胆な改革が、関西圏を魅力的な地域と変貌させ、その結果土地取引が活発となり、関西の不動産価値を向上させるものとする次第である。

