

首都移転の再検証について

平成 13 年 10 月

東京都

はじめに

首都移転問題は、平成 2 年の国会等の移転決議からこの 11 月で 11 年を迎えようとしています。その間、社会経済情勢は大きく変化し、一方で国民の関心がますます薄れていく中、衆議院の国会等の移転に関する特別委員会は、平成 14 年 5 月を目途に移転先候補地の絞り込みを行うとしています。

しかしながら、審議の基礎となっている調査資料は、平成 5 年 4 月に設置された国会等移転調査会や平成 8 年 6 月に設置された国会等移転審議会などにおいて取りまとめられたものであり、時間の経過とともに、現在の状況に必ずしもそぐわなくなるなど、再検証・見直しを必要とするものが多く含まれています。

また、過去に国会や国会等移転審議会においてなされた審議において、議論の対象とされなかった項目や具体的な検討に至らなかった項目も数多く残されています。

このように首都移転に伴う問題点をどうしていくのかという明確な答を示さないまま、国会において、ただ移転を前提とした審議だけが着々と進められている現状に対して、大きな危惧の念を抱かざるをえません。

一方、首都移転を行えば、東京一極集中に伴う弊害が解消され、また東京の災害対応力の強化が図られるとする主張がされていますが、こうした主張には、首都移転の効果に関して定量的な検証の裏付けが伴わず、根拠に乏しいものが多く含まれています。

こうした状況を踏まえ、本報告書は、首都移転に関しこれまで十分な議論・検証がなされていない項目について問題提起を行うとともに、今日の社会経済情勢、各移転先候補地が示す新都市像などを十分検討した上で、新都市が果たして首都として機能しうるのか、首都移転が日本全体にどのような影響を及ぼすのかなどについて、東京都として再検証し、その結果を取りまとめたものです。

目 次

1．移転費用はさらに膨らむ	1
(1) 移転費用の再試算	1
(2) 移転費用の官民負担割合の見直し	3
(3) 移転費用以外に必要な費用	5
2．大規模な自然環境破壊	7
3．国政運営上のマイナス	9
(1) 天皇陛下の国事行為等	9
(2) 外交	10
4．国内外へのアクセスの不便な新都市	11
(1) 国際空港	11
(2) 全国とのアクセス	12
(3) 新都市における都市内交通	13
5．都市運営上問題のある新都市	15
(1) 防災	15
(2) 警備体制	16
(3) 採算のとれない新交通システム	17
(4) 多額の地元負担	18
6．効果のない首都移転	19
(1) 解消されない一極集中の弊害	19
(2) 強化されない東京の災害対応力	21
(3) 日本全体へのマイナスの影響	23
7．首都圏と日本の再生	25
結論	27

1. 移転費用はさらに膨らむ

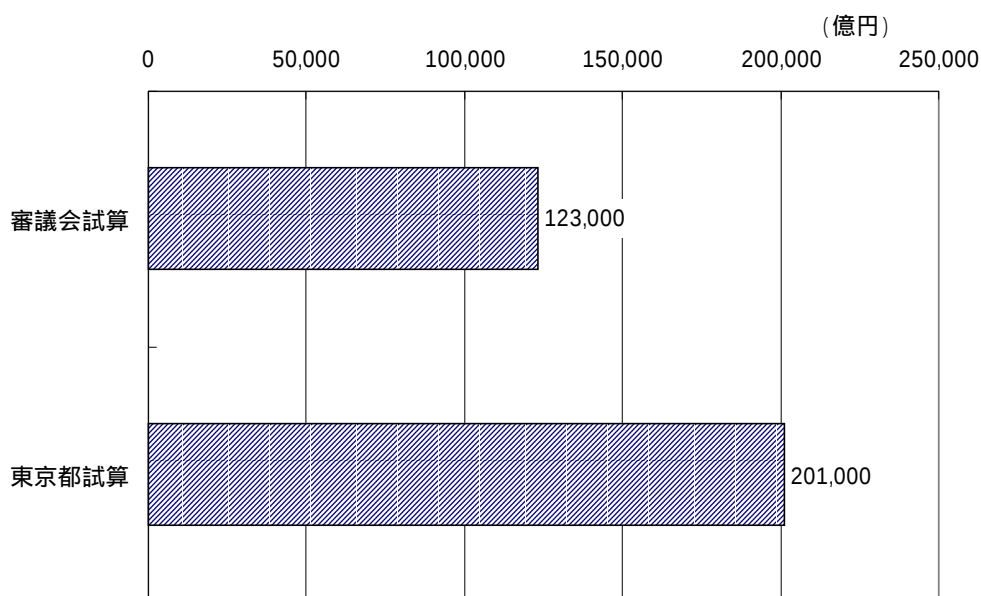
(1) 移転費用の再試算

移転費用を、国会等移転審議会は12兆3,000億円としていますが、再試算したところ20兆1,000億円にものぼると推計されます。

国会等移転審議会は、平成9年7月に、首都移転に要する費用を約12兆3,000億円と試算しています。

しかし、試算の前提条件などを検証したところ、試算内容に漏れがあり、また、事業単価などについても、最近の実施例などを用いて再試算を行うと、移転費用は約20兆1,000億円にものぼります。

移転費用の試算結果の比較



項目別移転費用の見直し内容

単位：億円

項 目	審議会試算額	都試算額	見直しの内容
施設整備費	86,000	105,920	-
首都機能施設	11,000	16,028	・ 国会図書館の追加 ・ 最近の官庁建替事例等による建築単価の見直し ・ 首相官邸、迎賓館の建築費の見直し
準首都機能、民間随伴施設	5,000	3,701	・ 建築単価の見直し
サービス関連産業施設	12,000	13,927	・ 建築単価の見直し

項 目	審議会試算額	都試算額	見直し内容
住宅	37,000	41,878	・ 建築単価の見直し
公益施設	5,000	6,355	・ 建築単価の見直し
情報関連施設	2,600	5,675	・ 光ファイバー敷設単価の見直し ・ バックアップセンターの建設費の見直し
上水道	850	3,300	・ 増圧ポンプ所、高度浄化処理施設及び設計費の追加 ・ 導水管敷設単価の見直し 配水本管、配水小管（4,110 億円）は基盤整備費に含む。
下水道	1,400	1,270	・ 計画処理人口に訪問者 5 万人分を追加 ・ 雨水管渠の追加 ・ 敷設単価の見直し 汚水・雨水管渠（4,200 億円）は基盤整備費に含む。
中水道	100	196	・ 送水管の敷設単価の見直し
電気	3,600	5,500	・ 地域供給系統、配電系統のほか、基幹系統も計上
ガス	400	1,300	・ 中圧導管やガバナー、コントロールセンターの追加
一般廃棄物処理施設	700	526	・ 清掃工場の整備単価の見直し
産業廃棄物処理施設	1,050	1,050	・ 審議会想定と同じ
地域冷暖房施設	2,500	2,500	・ 審議会想定と同じ
文化施設等	2,000	2,714	・ 類似施設の建築費で積算
基盤整備費	25,000	54,856	-
土地造成（業務地区） インフラ整備含む	3,000	5,062	・ 造成単価の見直し
土地造成（住宅地区） インフラ整備含む	13,000	28,170	・ 造成単価の見直し
地区内公共交通機関等	2,850	9,021	・ 移転先候補地の新都市構想に基づき都市内公共交通機関の営業キロ数を見直し ・ 建設単価の見直し
共同溝、電線共同溝	1,300	2,451	・ 共同溝、電線共同溝の敷設密度の見直し ・ 電線共同溝の敷設単価の見直し
ごみ管路輸送システム	1,000	1,635	・ 建設単価の見直し
地区外幹線道路	2,500	3,277	・ 整備単価の見直し ・ 用地費・補償費の見直し
森林公園	750	990	・ 森林公園用地費、整備単価の見直し
河川改修	1,200	4,250	・ 河道改修費用の追加 ・ 流域貯留浸透施設の整備単価の見直し
用地取得費	9,000	35,700	・ 買収単価の見直し ・ 補償費の見直し
広域交通インフラ整備費	3,000	4,252	・ 移転先候補地の新都市構想に基づき営業キロ数を見直し
合計	123,000	200,728	

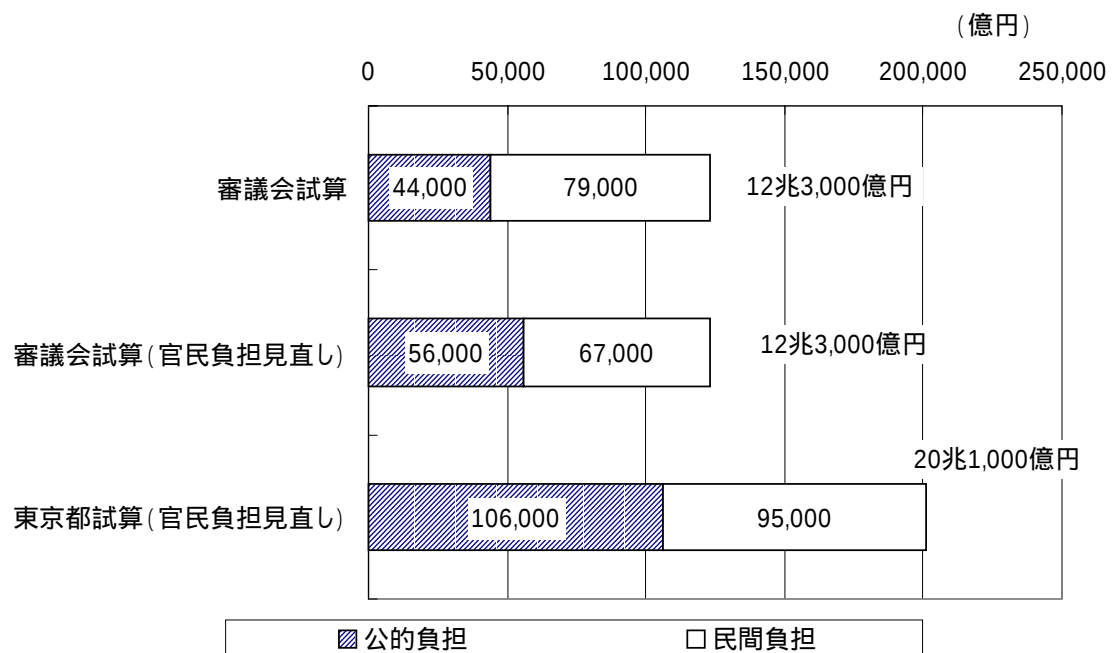
(2) 移転費用の官民負担割合の見直し

移転費用の公的負担額を国会等移転審議会は 4 兆 4,000 億円としていますが、見直してみたところ、5 兆 6,000 億円～10 兆 6,000 億円にのぼると推計されます。

国会等移転審議会では、移転費用 12 兆 3,000 億円のうち公的負担額を 4 兆 4,000 億円と試算していますが、公務員向け住宅の建設費の半分を民間負担としたり、国による補助制度の存在を考慮していないなど、公的負担額が少なめに試算されています。

移転費用の官民の負担割合を見直した結果、国会等移転審議会の試算額 12 兆 3,000 億円のうち公的負担額は 5 兆 6,000 億円となります。さらに、東京都による移転費用の試算額 20 兆 1,000 億円を基準にすれば、公的負担額は 10 兆 6,000 億円にものぼります。

移転費用の官民負担額



試算項目別官民負担区分と公的負担額

項目	国会等移転審議会による官民負担の区分	見直しの内容	審議会試算 (億円)	東京都試算 (官民負担見直し) (億円)
施設整備費			25,000	37,564
首都機能施設	公的負担	同左	11,000	16,028
準首都機能・ 随伴機能施設	地方公共団体の事務所等を除 き、民間負担	同左	200	88
サービス関連 産業施設	民間負担	同左	0	0
住宅	・公務員住宅：公的負担割合 を 1/2 と仮定 ・その他：民間負担	・公務員住宅：公的負担	4,000	7,680
公益施設	公的負担	同左	5,000	6,337
情報通信施設	・首都機能の情報バックアップ センター整備費：公的 負担 ・その他：民間負担	同左	800	1,200
供給処理施設	・料金分を差し引いて上水道 は約 2 割、下水道・中水道 は約 9 割を公的負担 ・一般廃棄物処理は公的負担 ・産業廃棄物処理、電気、ガ ス、地域冷暖房は民間負担	・産業廃棄物処理：1/4 が 公的負担 ・地域冷暖房：1/3 が公的 負担 ・その他：同左	2,000	3,518
文化施設等	公的負担	同左	2,000	2,714
基盤整備費			15,000	45,984
基本的な基盤 整備費	・幹線道路、広域公園等：公 的負担 ・公益施設用地：1/2 を民間負 担 ・その他：整備宅地に建設す る施設の公的、民間区分の 割合より按分	・公益施設用地：公的負担 ・その他：同左	7,000	25,289
特別な基盤整 備費	・共同溝、河川改修の費用： 1/2 を民間負担 ・その他：公的負担	・電線共同溝：5%を民間 負担 ・河道改修費：公的負担 ・その他：同左	8,650	20,695
用地取得費	・幹線道路、広域公園等：公 的負担 ・公益施設用地：1/2 を民間負 担 ・その他：整備宅地に建設す る施設の公的、民間区分の 割合より按分	・公益施設用地：公的負担 ・その他：同左	3,000	20,497
広域交通インフ ラ整備費	料金分を差し引いて、新幹線 は 6.5 割、高速道路は 1 割、空 港は 3 割を公的負担	同左	1,056	1,540
合計			44,000	105,585

(3) 移転費用以外に必要な費用

国会等移転審議会が試算した移転費用には、広域交通網の整備費用、新都市周辺の都市基盤整備費用、引越し費用、起債の利子負担などが含まれておらず、移転に必要な費用はさらに増大します。

● 広域交通網の整備費用

各移転先候補地で策定された新都市構想によると、国会等移転審議会の試算で想定されていない広域交通網が盛り込まれており、これらを含めると移転費用はさらに増大します。

各地域で想定している広域交通網建設事業

地域	事業項目	事業費
栃木・福島地域	あぶくま高原道路（国道 49 号～福島空港）	約 462 億円
岐阜・愛知地域	中央リニア新幹線（東京～大阪）	約 10 兆円
	名濃道路（名神高速道路～濃尾横断自動車道）	約 660 億円
	岐阜南部横断ハイウェイ（大垣～美濃加茂）	約 1,320 億円
	濃尾横断自動車道（八幡～中津川）	約 2,640 億円
三重・畿央地域	中央リニア新幹線（東京～大阪）（再掲）	約 10 兆円
	畿央新幹線（金沢～関西国際空港）	約 1 兆 8,000 億円

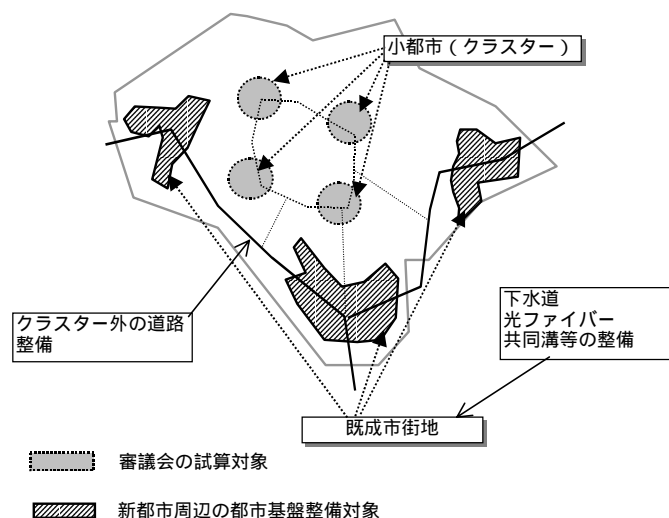
（注）広域交通網の区間、事業費は移転先候補地の資料をもとに想定・試算した。

● 新都市周辺の都市基盤整備費用（7 兆 1,000 億円）

新都市はいくつかの小都市（クラスター）から構成されており、国会等移転審議会ではこの小都市間の連携を想定し、そのための道路整備費用等は見込んでいます。

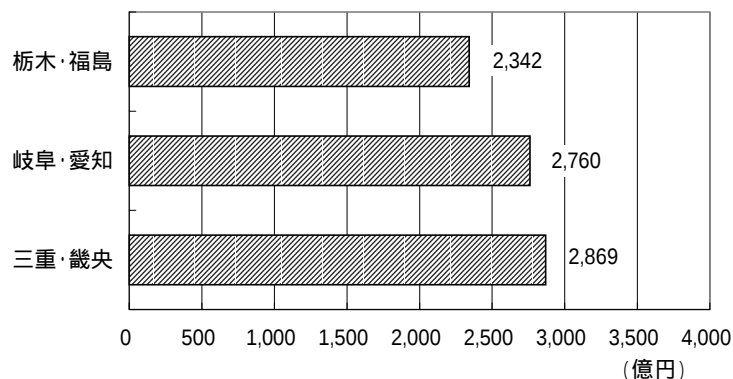
しかしながら、新都市が首都として機能するためには、高度な都市整備が行われるこの小都市と既存の市街地が、道路、河川、公共下水道などにおいて一体として整備されることが不可欠であり、そのためには、さらに多額の公共投資が必要となります。

国会等移転審議会での移転費用の試算方法を参考にして、その費用を試算すると、約 7 兆 1,000 億円にも達します。



●引越し費用（2,342 億円～2,869 億円）

移転費用とは別に、新都市への政府、企業、移転世帯の引越し費用がかかります。その額は少なく見積もっても 2,342 億円～2,869 億円と推計されます。



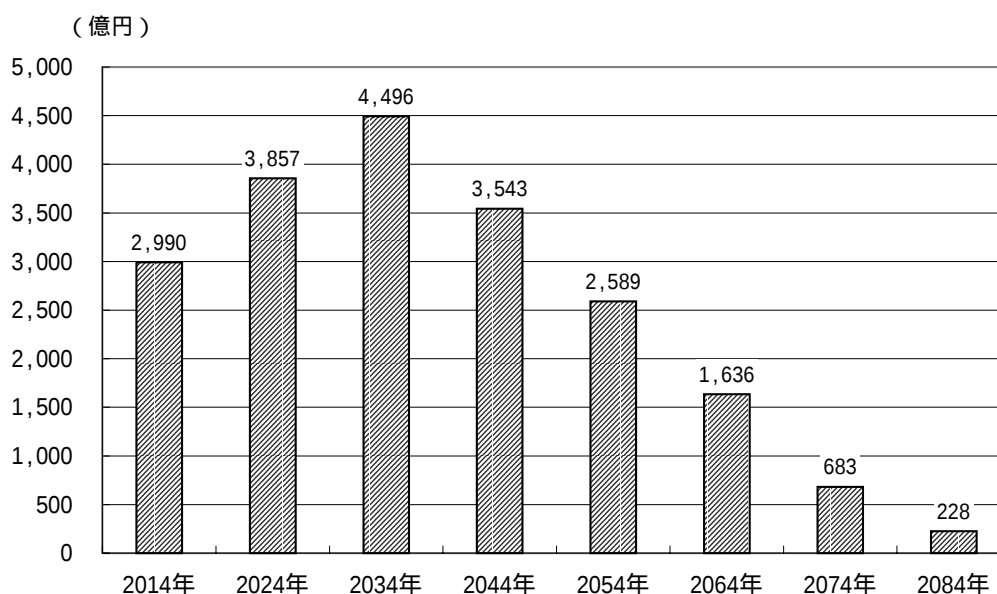
（出典）東京都「首都移転の費用対効果の検証について」（平成 12 年 11 月）

●起債の利子負担（2 兆 22 億円）

首都移転に必要な資金を起債で調達する際には、国会等移転審議会で試算した移転費用 12 兆 3,000 億円に加えて利子負担が発生します。

仮に移転費用のうちの公的負担と想定されている 4 兆 4,000 億円を全て起債で賄うとすると、利子負担は元金の半分の約 2 兆円にまで上ります。

金利負担額の推移



（注）起債の金利：1.3%（平成 13 年 6 月発行の 10 年債金利）

2. 大規模な自然環境破壊

新都市建設は広大な森林等を破壊し、森林の持つ二酸化炭素（CO₂）吸収などの公益的機能に多大な損失を与えます。

また、失われた森林を回復させるためには多額の費用が必要となります。

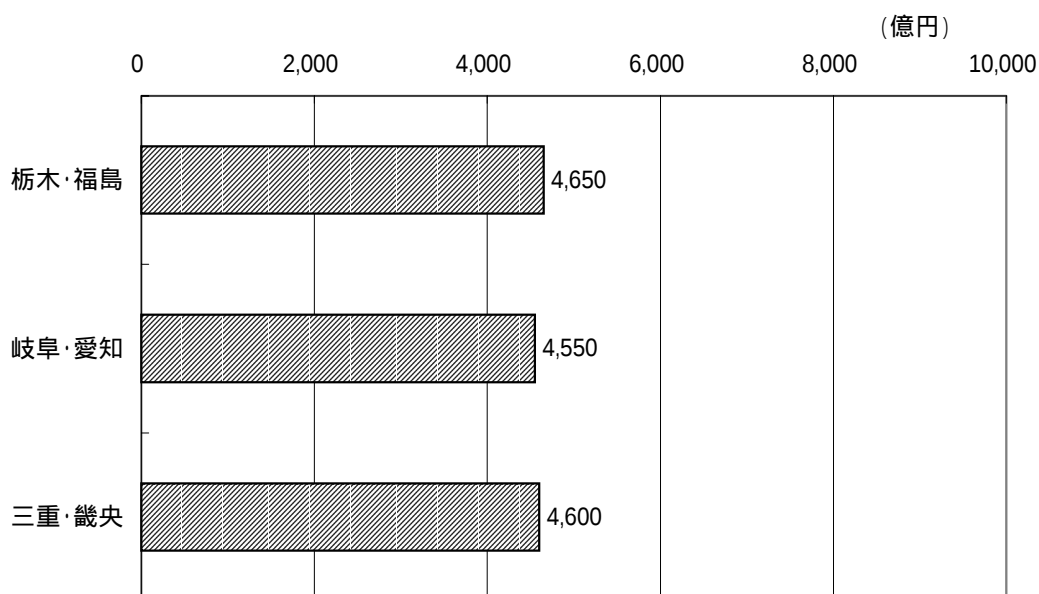
● 森林等の公益的機能の損失（4,550 億円～4,650 億円）

森林や水田、畑などは洪水や土砂崩壊を防止し、二酸化炭素（CO₂）を吸収したり、野鳥の生息場所となるなど様々な公益的機能を持っていますが、新都市を建設すると、こうした公益的機能が損なわれることになります。

林野庁の資料などをもとにその損失額を金額に換算すると、50 年間で 4,550 億円～4,650 億円になります。

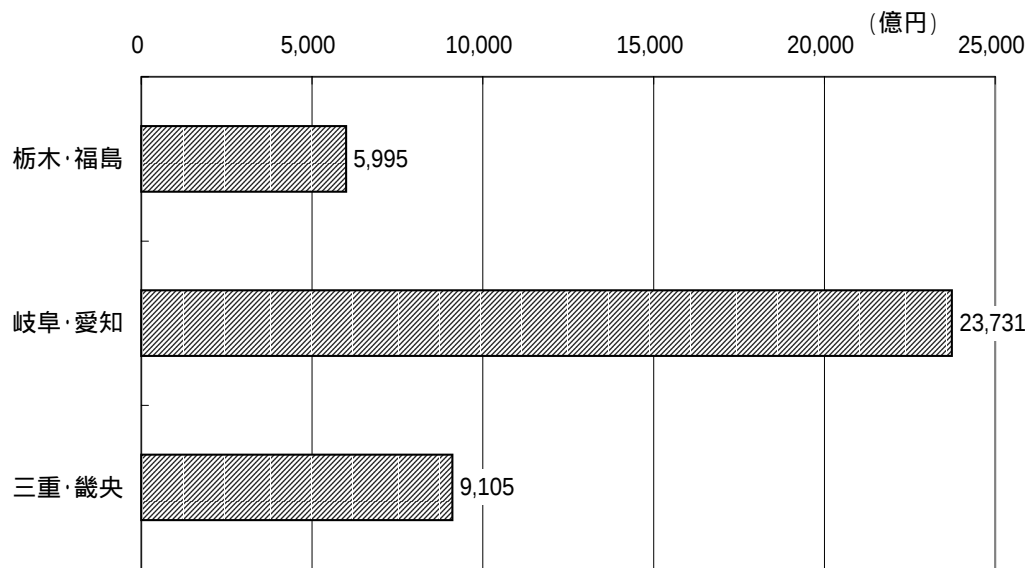
また、失われた森林を候補地周辺に回復させるためには、約 6,000 億円～約 2 兆 3,700 億円もの費用がかかります。

森林等の公益的機能の損失に関する費用



（注）森林等の公益的機能の損失は 50 年分を見込んでいる。

候補地周辺に森林を回復するための費用



(注) 都道府県地価調査(平成13年7月1日現在)の市街化調整区域の現況宅地の平均値を用地費とし、それに造林費を加えて算出した。

3. 国政運営上のマイナス

(1) 天皇陛下の国事行為等

国会や中央官庁が新都市に移転しても皇居は東京にとどまるため、天皇陛下と主要な国会、政府関係者のほとんどが、皇居と新都市との往復を余儀なくされ、天皇陛下の国事行為をはじめ国政運営に大きな支障が生じます。

天皇陛下は、憲法の定める国事に関する行為を行われ、これらの事項についての閣議決定の書類に、毎回、御署名、御捺印をされますが、その数は平成12年中で約1,100件にもなりました。

また、天皇陛下は、国会開会式に毎回ご出席になるほか、宮殿等で行われる以下のような行事に臨まれます。これらの行事には、主要な国会、政府関係者がほとんど出席するため、新都市から移動しなければならず、国政運営に大きな支障が生じます。

主な天皇陛下の行事

行事	内容	出席者
新年祝賀 (1月1日)	皇居において、天皇陛下が皇后陛下とご一緒に、新年の祝賀をお受けになる儀式	衆・参両院の議長・副議長・議員、内閣総理大臣、国務大臣、最高裁判所長官・判事、その他の認証官、各省庁の事務次官など立法・行政・司法各機関の要人、都道府県の知事・議会議長、各国の外交使節団の長とそれぞれの配偶者
天皇誕生日祝賀 (12月23日)	・ 祝賀の儀	内閣総理大臣、衆・参両院の議長、最高裁判所長官
	・ 宴会の儀	衆・参両院の議長・副議長・議員、内閣総理大臣、国務大臣、最高裁判所長官・判事、その他の認証官、各省庁の事務次官など立法・行政・司法各機関の要人、都道府県の知事、各界代表者とそれぞれの配偶者
	・ 茶会の儀	各国の外交使節団の長とその配偶者
親任式	内閣総理大臣と最高裁判所長官を任命される儀式	内閣総理大臣の場合は、衆・参両院の議長が侍立し、前内閣総理大臣から任命書が伝達される。 最高裁判所長官の場合は、内閣総理大臣から任命書が伝達される。
認証官任命式 (年間平均32件)	任免につき天皇の認証を必要とする国務大臣その他の官吏の任命式	任官者は、内閣総理大臣から辞令書を受ける。 (認証官)国務大臣、副大臣(副長官)、内閣官房副長官、人事官、検査官、公正取引委員会委員長、宮内庁長官、侍従長、特命全権大使、特命全権公使、最高裁判所判事、高等裁判所長官、検事総長、次長検事、検事長
勲章親授式	・ 勲一等以上の勲章 (春季・秋季) ・ 文化勲章(11月3日)	天皇陛下から受章者に勲章が授与され、引き続き内閣総理大臣から受章者に勲記が伝達されます。
信任状奉呈式 (年間平均19件)	新任の外国の特命全権大使が信任状を天皇陛下に奉呈する儀式	外務大臣または他の国務大臣が侍立する。
ご引見	天皇陛下が皇后陛下とご一緒に賓客とお会いになること	外国の首相や大使、その配偶者
内奏・ご進講	・ 内奏	内閣総理大臣や国務大臣が天皇陛下に所管事項などをご説明する。
	・ ご進講	内閣総理大臣や国務大臣などが天皇陛下に専門事項などをご説明する。
園遊会 (春・秋の2回) 赤坂御苑		衆・参両院の議長・副議長・議員、内閣総理大臣、国務大臣、最高裁判所長官・判事、その他の認証官など立法・行政・司法各機関の要人、都道府県の知事・議会議長、市町村の長・議会議長、各界功労者とそれぞれの配偶者約2,000人、各国の外交使節団の長以下の外交官・各国の領事館の長とその配偶者・令嬢(春の園遊会)

(出典) 宮内庁ホームページより作成

(2) 外交

海外からの要人は、天皇陛下との会見などのため、新都市と東京の双方の訪問を余儀なくされます。

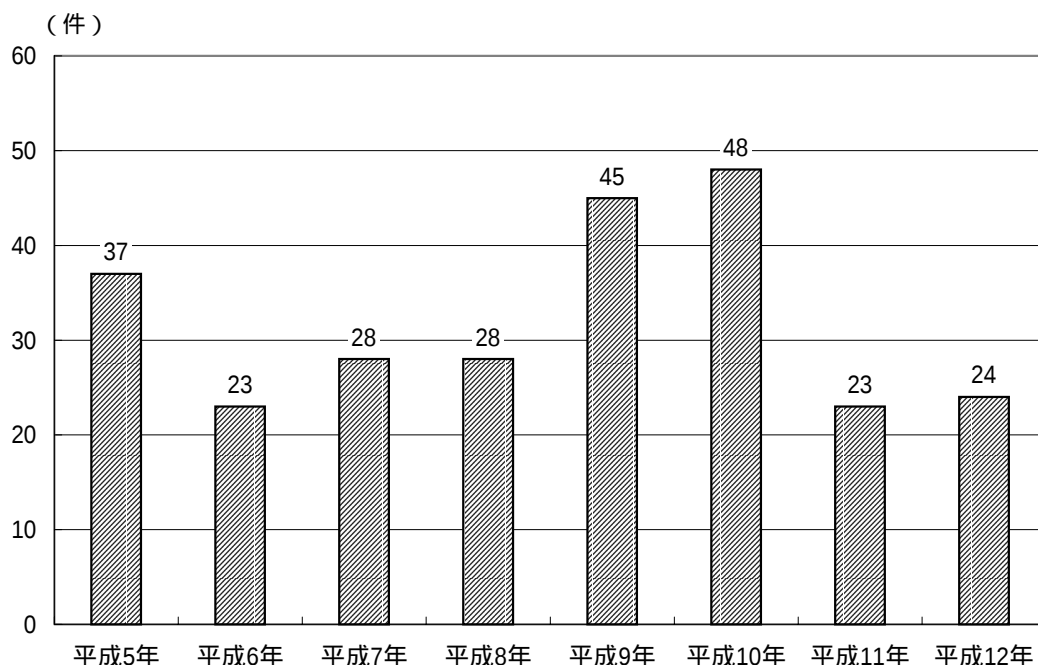
また、外国の在日大使館は政治や経済にわたる幅広い活動を行っているため、首都移転により政治機能のみ新都市に移転した場合、新都市と東京の双方に活動拠点を設置することを余儀なくされ、諸外国にとって、大きな負担増となります。

外国からの国賓・公賓が日本を訪れる場合には、政府要人を訪問するとともに、天皇陛下をはじめとする皇族とのご会見などもあり、新都市と東京との双方を訪れなければなりません。

国賓や公賓などの外国賓客を政府や皇室が接遇する件数は、ここ数年の平均を見ると約 30 件にものぼり、それだけこうした外国賓客が移動の不都合を感じることになります。

また、大使館は政治機能ばかりでなく、経済活動の拠点にもなっているため、大使館が首都である新都市に、領事館が経済的な中心である東京に置かれる可能性が高く、在日公館の二重負担が諸外国に発生することになります。

国賓・公賓など外国賓客の接遇件数



(出典) 宮内庁ホームページより作成

4. 国内外へのアクセスの不便な新都市

(1) 国際空港

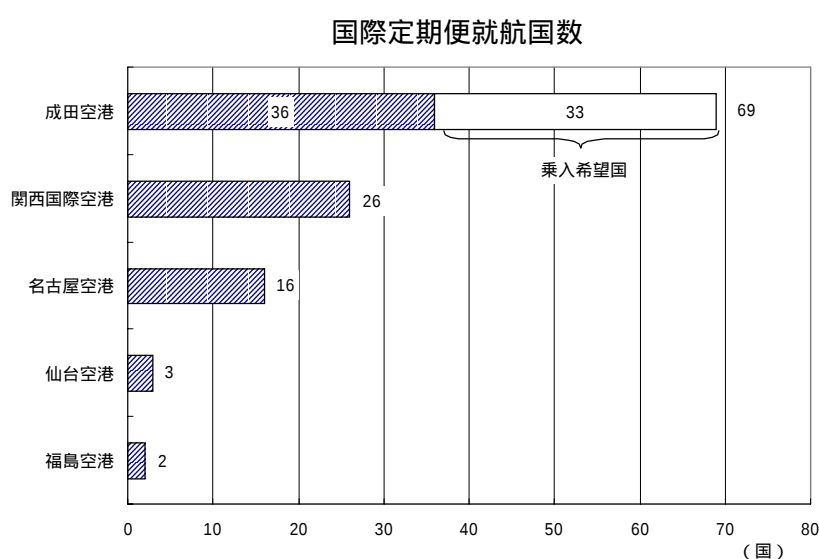
首都には、それにふさわしい国際空港が必要です。

しかし、新都市の国際空港は、成田空港に比べ、諸外国とのネットワーク数、運行便数、空港へのアクセス時間のいずれにおいても不便になり、首都としての機能上、大きなマイナスとなります。

● 国際定期便の就航状況

成田空港には、現在、国際定期便が 36 カ国から就航しています。

さらに、乗り入れを希望している国が 33 カ国あり、これらが実現すれば 69 カ国からの国際定期便の就航が見込まれ、移転先候補地の空港が想定している就航国数を大きく上回ります。

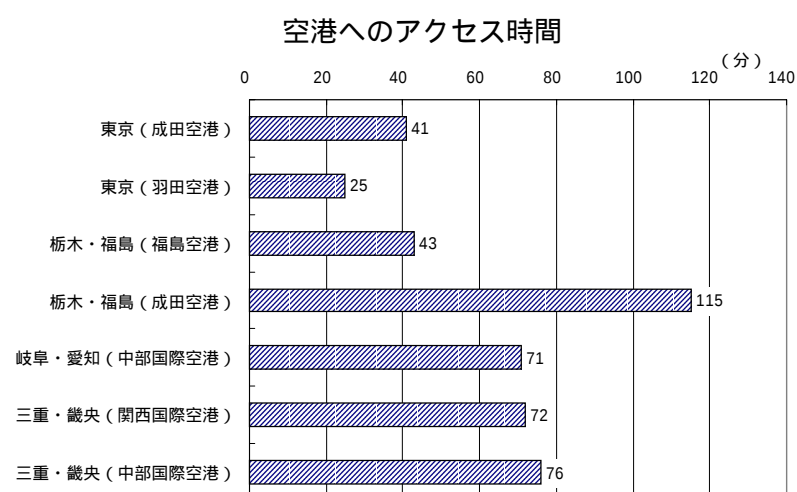


(出典) 「2001 年 3 月 JR 時刻表」(弘済出版社)等より作成

● 空港へのアクセス時間

新都市の中心から空港へのアクセス時間を比較すると、右のようになります。

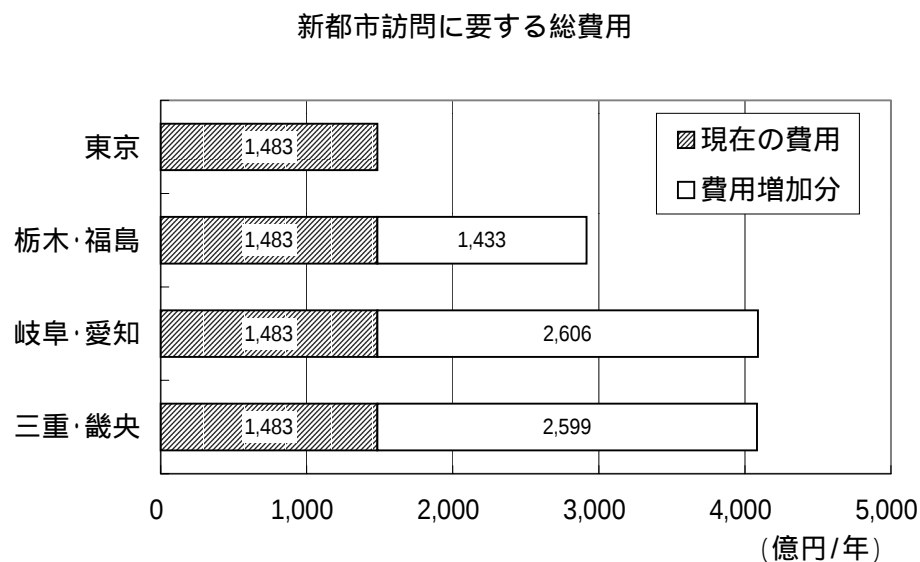
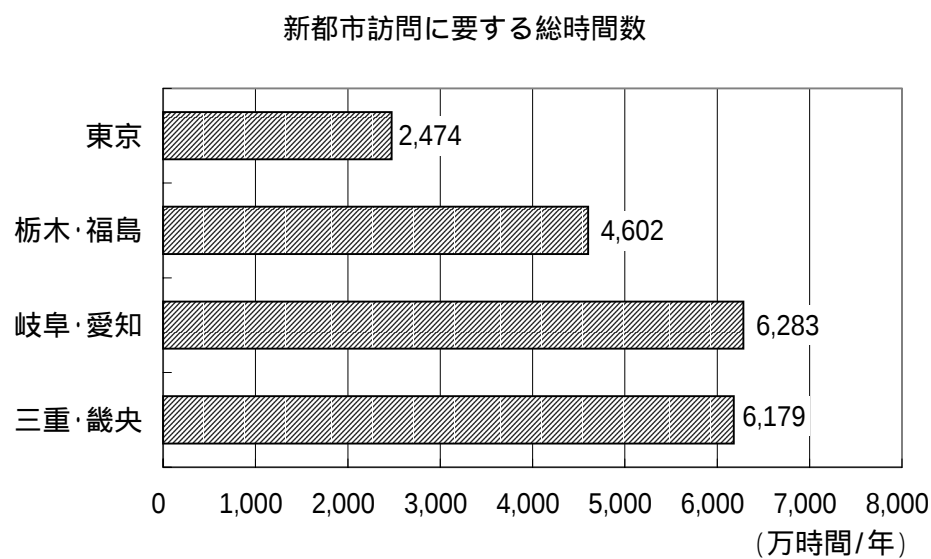
首都圏における空港へのアクセス時間は今後、飛躍的に短くなり、都心から成田空港までの所要時間は 41 分、羽田空港までは 25 分となります。



(注) 栃木・福島、岐阜・愛知は審議会試算値、三重・畿央は候補地資料による。

(2) 全国からのアクセス

全国各地から新都市訪問に要する時間と費用は、東京が首都である場合の概ね 2 倍以上になり、毎年 1,433 億円～2,606 億円増加すると推計されます。



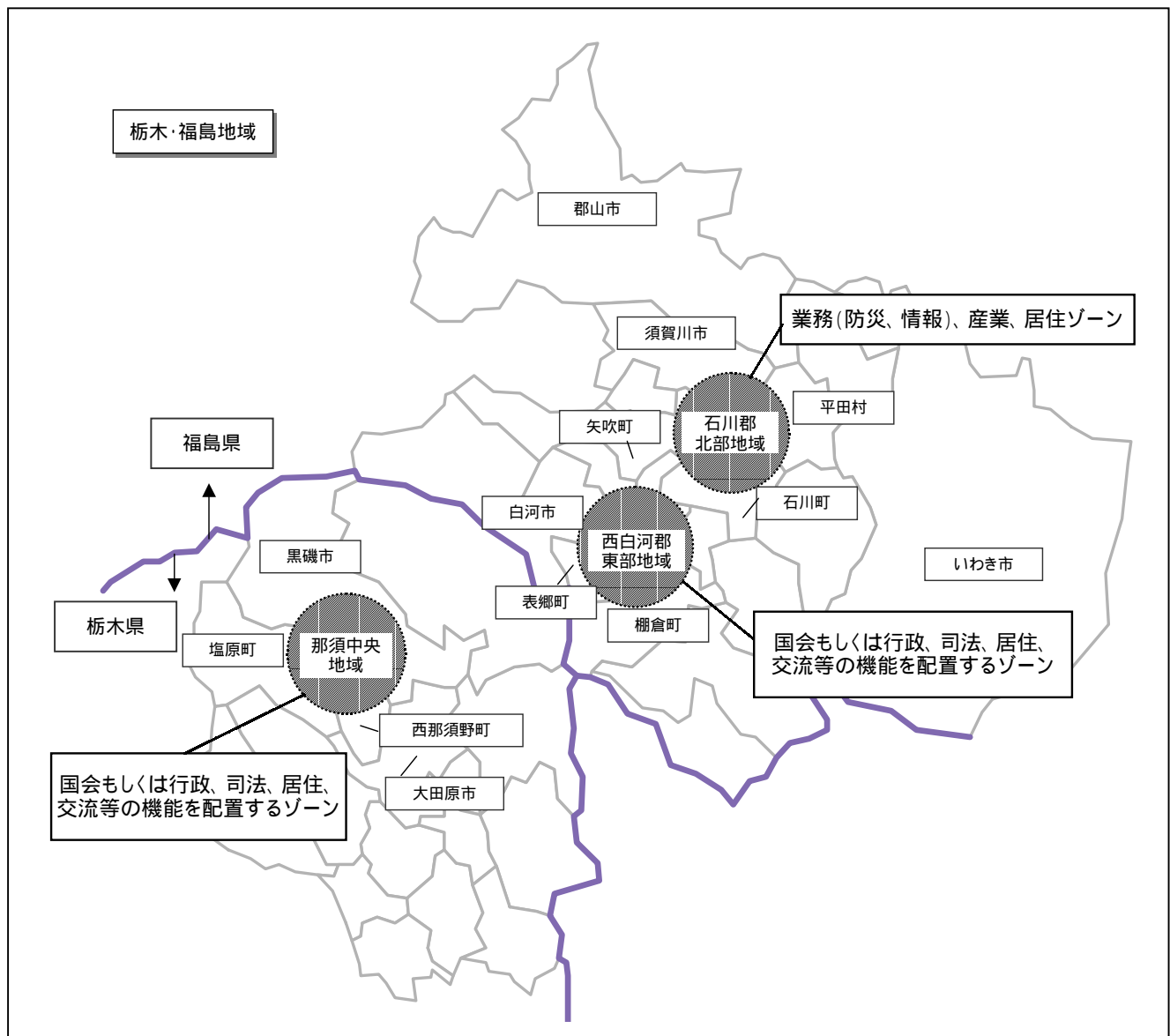
(出典) 東京都「首都移転の費用対効果の検証について」(平成 12 年 11 月)

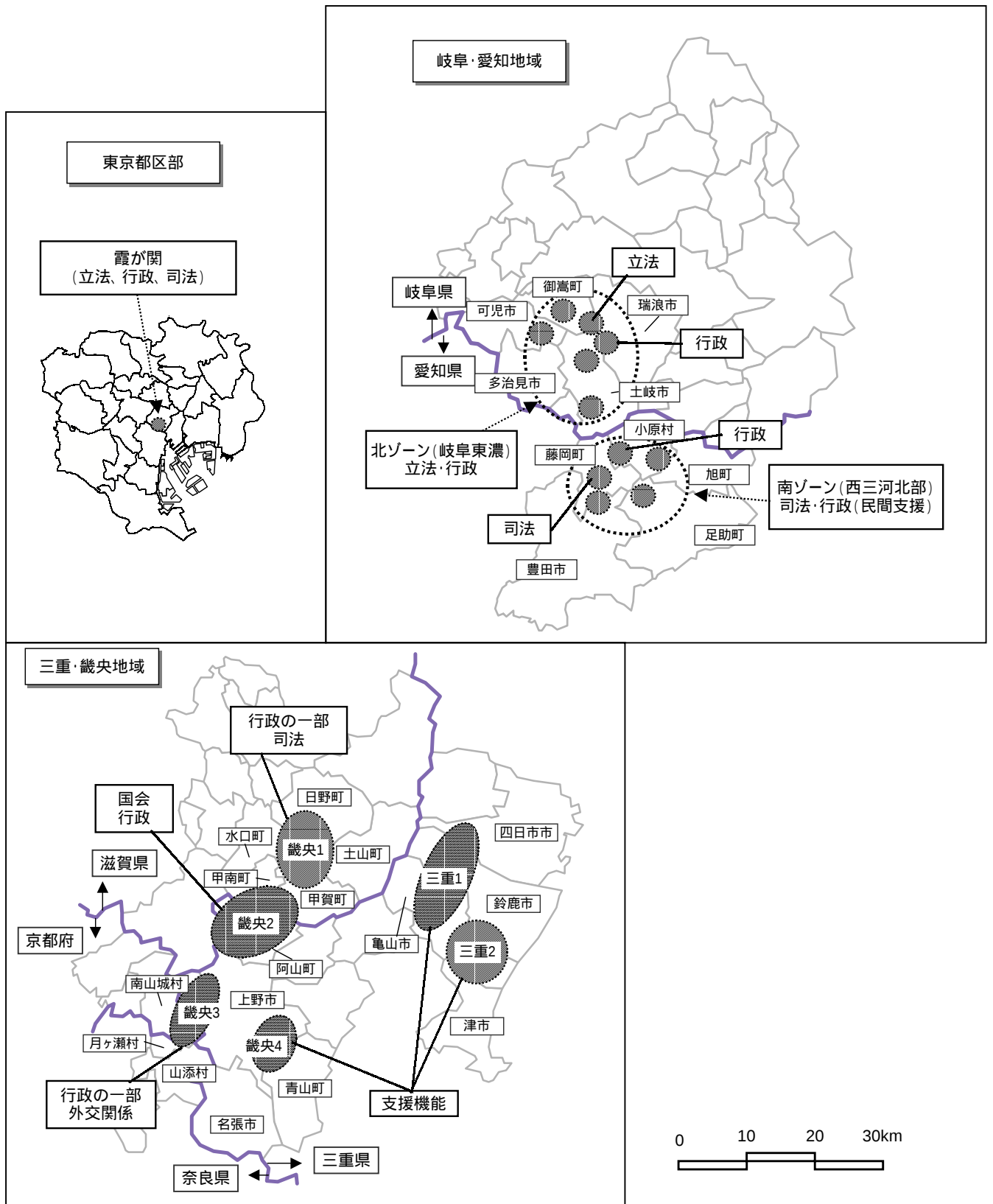
(3) 新都市における都市内交通

新都市は立法、行政、司法の各機能をいくつかの小都市（クラスター）に広範囲に分散配置することとしており、これらの小都市間を移動するのにかなりの時間と費用がかかり、業務の効率が低下することが懸念されます。

東京は、立法、行政、司法の各機能の大半が霞が関を中心とする半径 1km 以内に立地しているため、各機能間の移動は極めて効率的に短時間で行うことができますが、新都市では、各機能を小都市に分散配置しているため、各機能を持つ小都市間の移動にかなりの時間と費用がかかります。

移転先候補地ならびに東京都区部の図（全て同じ縮尺で表示）





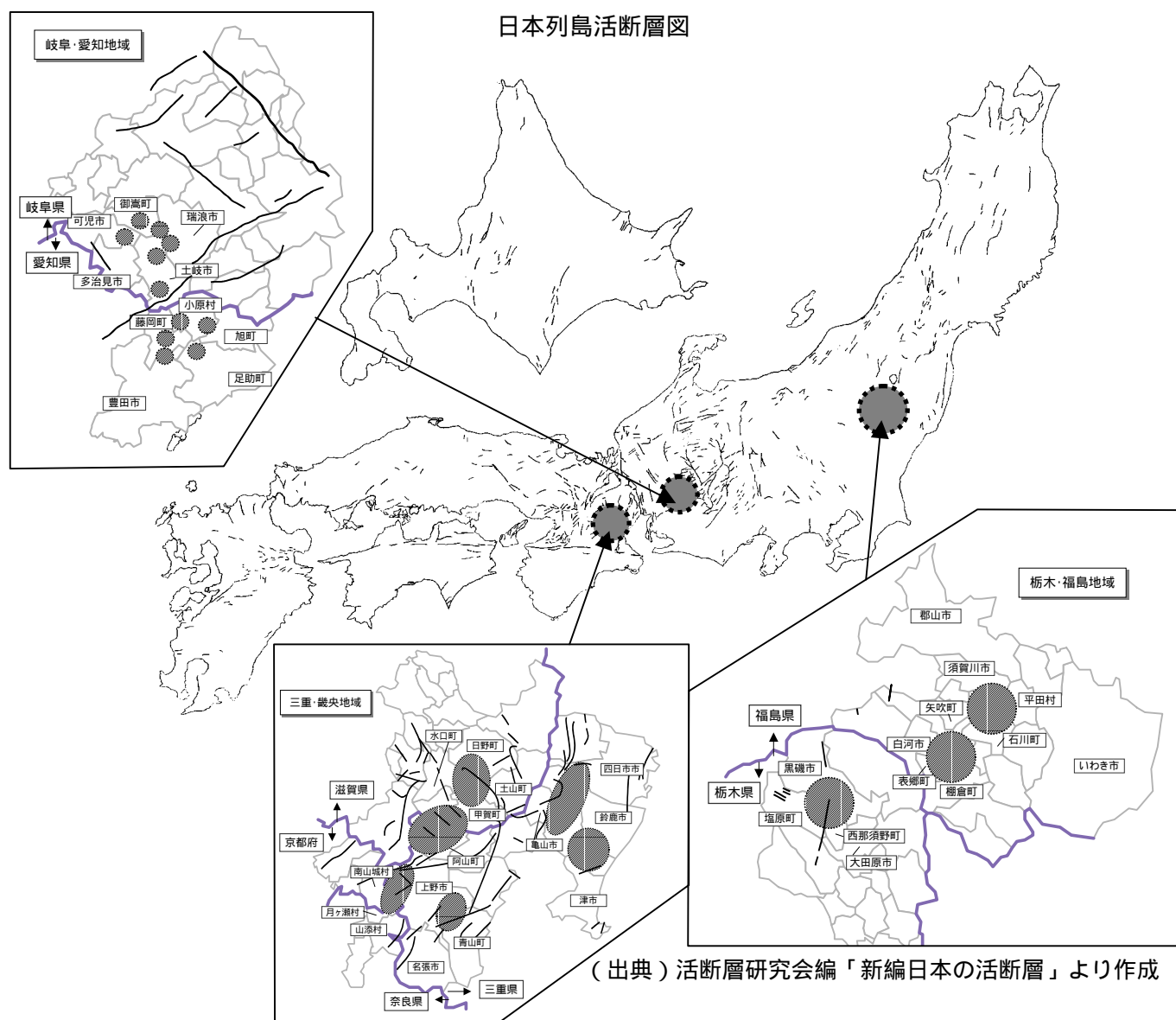
5. 都市運営上問題のある新都市

(1) 防災

日本全国には多くの活断層が分布しており、地震に対して絶対に安全と言える場所はありません。また、移転先候補地によっては、道路などの広域インフラが寸断され、新都市が孤立する危険性も否定できません。

神戸市を中心に甚大な被害をもたらした阪神・淡路大震災は、活断層の恐さを改めて我々に認識させました。活断層の多い地域には地震が多いことは明らかとなっており、重要な施設の建設にあたっては十分な配慮が必要です。

移転先候補地の中には活断層の密集したところもあり、万一、都市の直下で地震が発生した場合、地域によっては幹線道路の寸断など広域インフラの被災により、新都市が孤立する危険性もあります。



(2) 警備体制

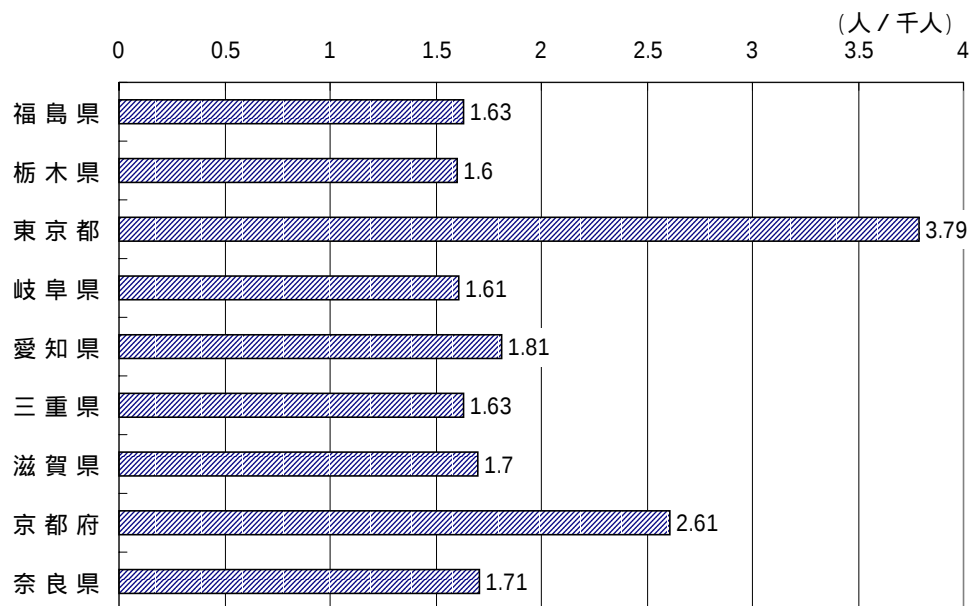
首都には、要人の警護など、首都特有の警備体制が必要で、都では手厚い警備体制を都独自の負担で維持しています。

新都市が建設されれば、地元自治体がそうした負担を負うことになります。

国内外の要人が多数訪れる首都には、要人の安全を確保するための優れた警察力が必要となります。

人口千人当たりの警察官数を見ると東京都は 3.79 人で、全国一となっており、こうしたことから、首都には首都特有の警備体制が必要ながわかります。

人口千人当たりの警察官数（1998 年）



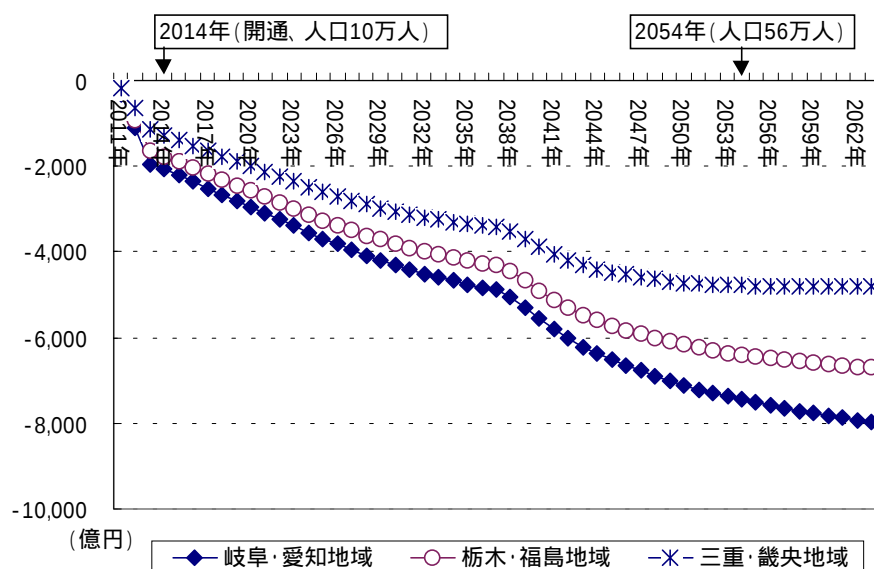
（出典）総務庁「社会生活統計指標」より作成

(3) 採算のとれない新交通システム

移転先候補地では、新都市内の小都市（クラスター）間の連絡に新交通システムを想定していますが、その採算を確保することは困難です。

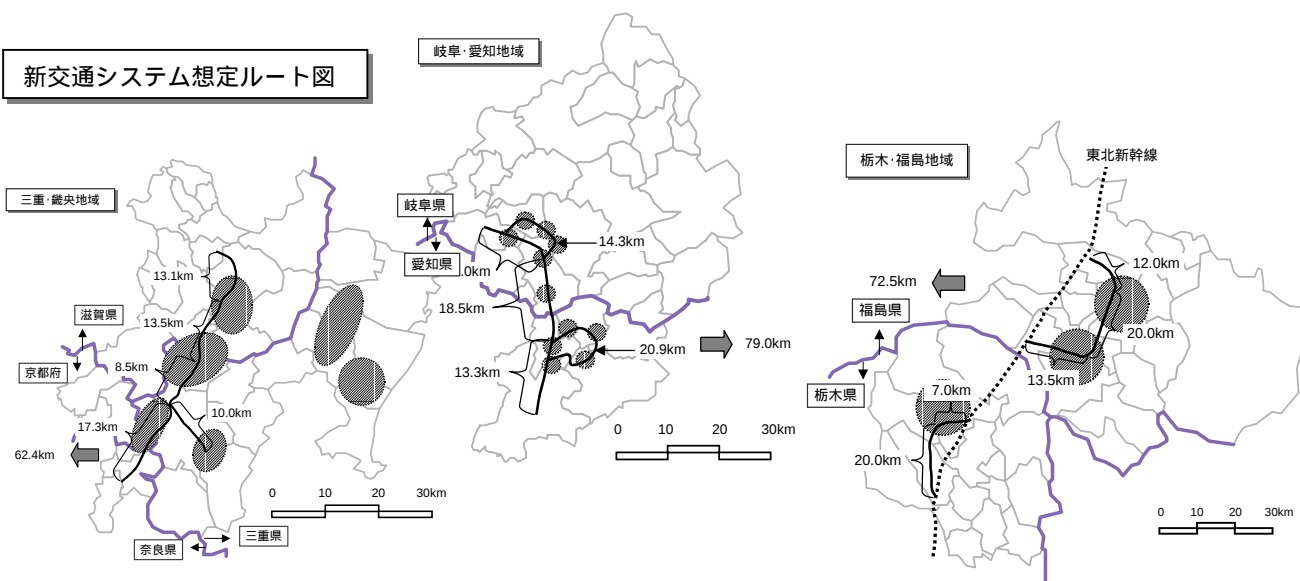
移転先候補地によっては、小都市間の公共交通機関として新交通システムの建設を計画しているところがありますが、国会等移転審議会の想定した人口や新都市への訪問者数をもとに収支計画を立てると、建設後 50 年間、常に累積赤字が増加する結果になり、さらなる国・地元自治体の負担増へとつながります。

新交通システムの累積赤字



（注）路線延長は候補地資料に基づき栃木・福島地域 72.5km、岐阜・愛知地域 79.0km、三重・畿央地域 62.4km とした。

新交通システム想定ルート図



(4) 多額の地元負担

新都市が配置される地元自治体は 1 兆 9,000 億円～5 兆 7,000 億円にのぼる移転費用を負担しなければなりません。
また、道路等の社会資本の維持費も多大なものとなります。

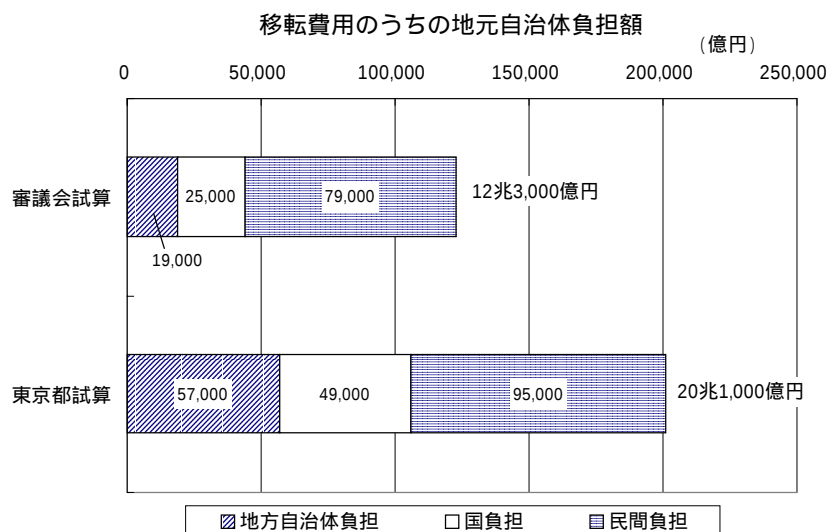
● 移転費用の地元負担

国会等移転審議会が試算した移転費用のうちの公的負担額約 4 兆 4,000 億円は、国と地元自治体の負担を合わせたものです。

通常の国と自治体との負担比率から地元自治体の負担額を試算すると総額で約 1 兆 9,000 億円にもなります。

しかし、都の試算によれば移転費用は約 20 兆 1,000 億円

であり、この場合の地元自治体負担額は約 5 兆 7,000 億円にもものぼります。

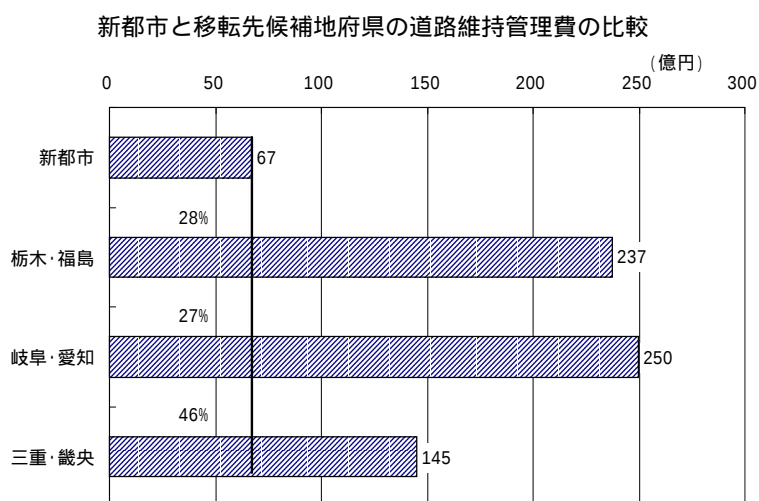


● 社会資本維持費の負担増

新都市に整備された道路などの社会資本には維持管理費の負担が生じます。

国会等移転審議会が設定した人口、道路整備率などに基づいて、道路の維持管理費を試算すると、年間で 67 億円にも上ります。

この額は、移転先候補地府県における道路の維持管理費の 27%～46%にも達します。



(注) 各地域の額は移転先候補地県(三重・畿央は三重県と滋賀県)が管理する道路の維持管理費を合計した試算額

6. 効果のない首都移転

(1) 解消されない一極集中の弊害

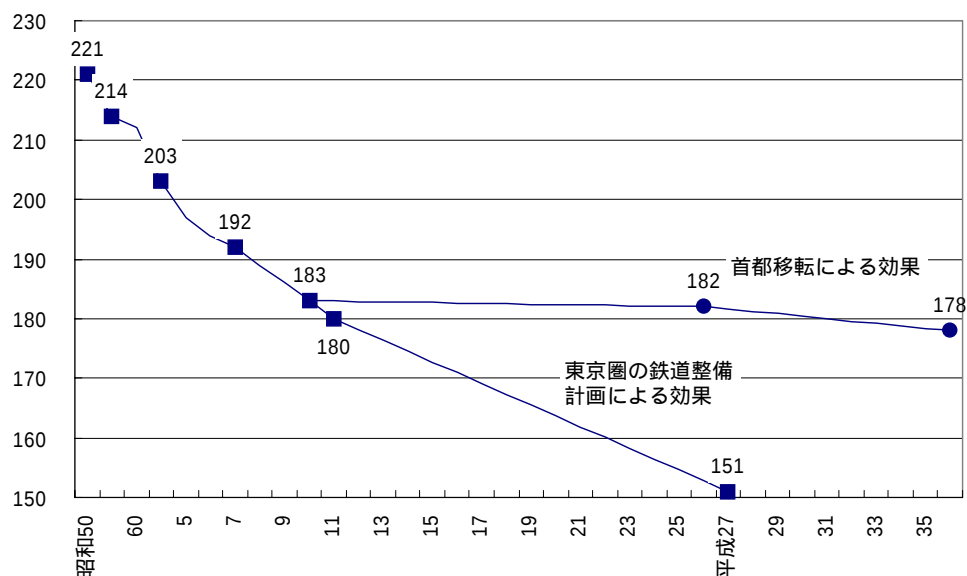
首都移転を行ったとしても、鉄道混雑や道路交通渋滞はほとんど解消されず、一極集中に伴う弊害は是正されません。

鉄道混雑率

継続的な鉄道整備により毎年、混雑率は低下しており、平成 11 年には主要 31 路線の平均値が、東京圏の当面の目標である 180%となりました。

さらに、国の運輸政策審議会 18 号答申では、「現在のピーク時混雑率 183%を 2015 年（平成 27 年）に 150%にすることを目指す」としており、この答申結果に基づいた各種路線の建設・改良が進められることで、混雑解消に向かっていきます。

鉄道混雑率の推移と効果の比較



（注）平成 11 年までは実績、平成 27 年は運輸政策審議会 18 号答申における推計

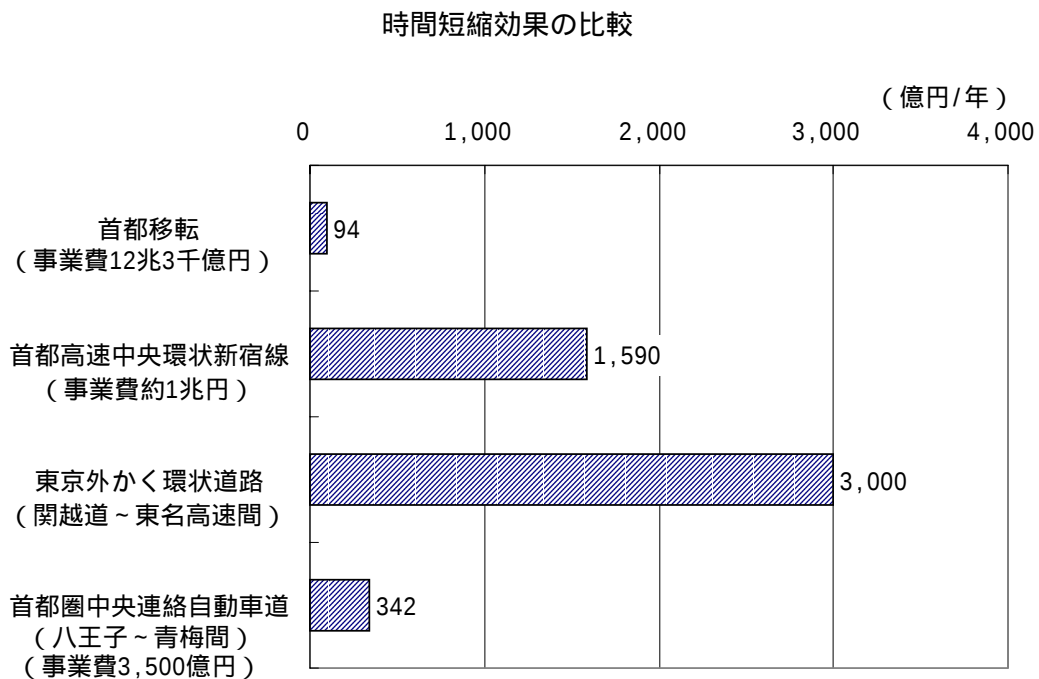
（出典）運輸省鉄道局監修「数字でみる鉄道 2000」、運輸政策審議会 18 号答申

混雑度の目安

150%	肩がふれあう程度で新聞は楽に読める。
180%	体がふれあうが、新聞は読める。

道路交通渋滞の解消効果

首都高速中央環状新宿線の整備で、道路交通渋滞が緩和され、所要時間が短縮されることにより年間 1,590 億円の効果があります。これは、首都移転による霞が関及び永田町付近の交通量減少による時間短縮効果である年間 94 億円を大きく上回ります。



(出典) 首都移転は国会等移転審議会資料、首都高速中央環状新宿線は首都高速道路公団資料、東京外かく環状道路、首都圏中央連絡自動車道は旧建設省資料による。

また、首都圏 3 環状道路をはじめとする都市の骨格を成す道路ネットワークの整備、ロードプライシング等の交通需要マネジメント (TDM) 施策の推進、公共交通機関の整備等により、2015 年には自動車の混雑時平均旅行速度は 30km/h となります。

これによって年間 4 兆 9,000 億円もの経済効果が生まれます。

(2) 強化されない東京の災害対応力

移転跡地が発生しても、次の理由から東京の災害対応力の強化は期待できません。

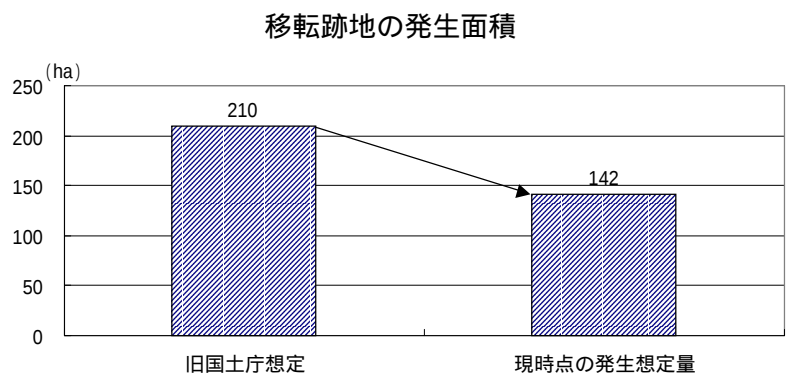
既に建て替えが進行したり、予定されている庁舎などが多く存在し、活用可能な移転跡地は当初予定した 210ha から、現在では 142ha まで減少しています。

移転跡地は、都心部や区部西部に偏在しており、区部東部の木造住宅密集地域の防災性の向上にはつながりません。

移転跡地のうち、面積が大きいものは既に広域避難場所に指定されており、新たに広域避難場所として活用できる跡地は 142ha のうち 14ha にすぎません。

活用可能面積の減少

首相官邸をはじめとして、現在、既に建て替えが進行したり、今後、予定されているもの、迎賓館のように文化的価値が高く残すことが望ましい建物、財務省等が管理し、既に売却等が予定されている土地など、移転跡地とならないものが多くあり、活用可能な移転跡地の面積は、旧国土庁が想定した約 210ha を大きく下回り約 142ha となります。



移転跡地減少の理由別代表例

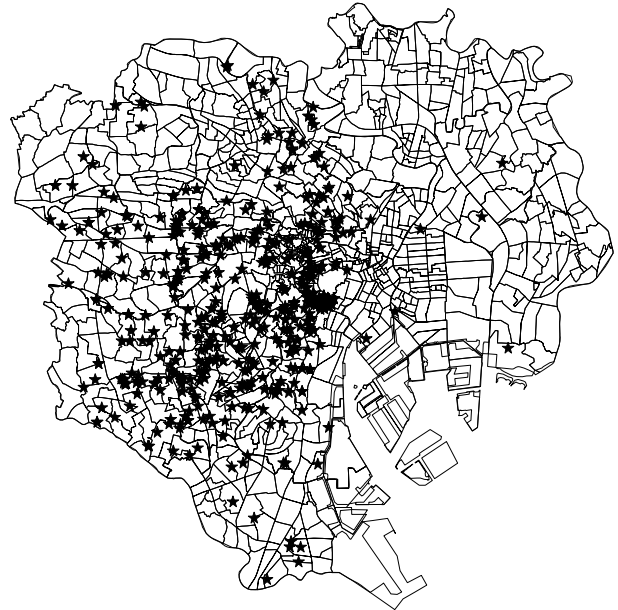
跡地とならない理由	庁舎等	敷地面積 (m ²)	延床面積 (m ²)	備考
建て替え・補強工事を実施または予定	合同庁舎 3 号館	14,126	69,973	耐震補強工事実施中 平成 14 年 12 月完成予定
	合同庁舎 2 号館	16,842	114,000	平成 12 年完成
	首相官邸	約 46,000	約 25,000	平成 14 年 3 月完成予定
	文部科学省・会計検査院 (中央合同庁舎 7 号館)	16,631	48,264	
文化的価値のある建築物	国会議事堂	164,910	97,485	
	法務省	24,381	26,845	
	迎賓館	117,062	21,988	
既に民間に売却	防衛庁本庁旧庁舎 (檜町庁舎)	76,890	95,766	2001 年 9 月一般競争入札実施済み

区部西部に偏在する移転跡地

庁舎・宿舍などの移転跡地は、千代田区、新宿区、港区などの都心部や、世田谷区、目黒区、中野区などの区部西部に偏在しています。

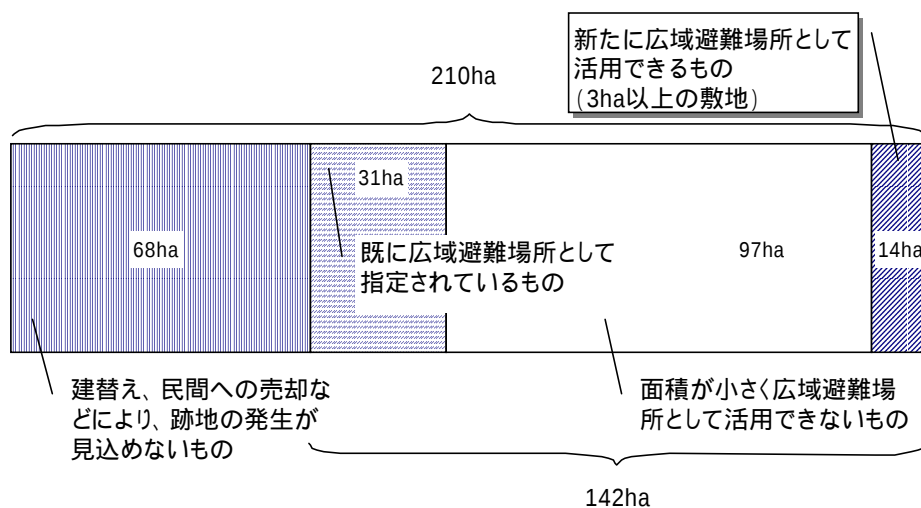
しかし、木造住宅密集地域は墨田区、足立区、荒川区などの区部東部にもあり、移転跡地は区部東部の防災性の向上に全く役立ちません。

東京都区部における庁舎・宿舍等の分布



見込めない広域避難場所の増加

国の庁舎・宿舍の中には、既にその一帯が広域避難場所に指定されているものが多く、新たに広域避難場所として活用できる移転跡地は 14ha にすぎず、防災性の向上にあまり効果がありません。



(3) 日本全体へのマイナスの影響

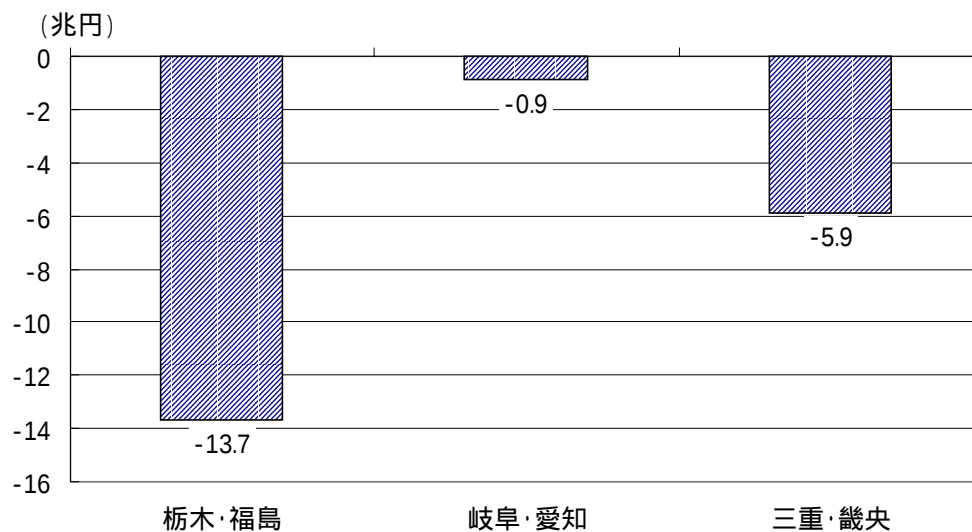
新都市建設が日本経済に与える影響

新都市の建設により、日本経済全体の実質 GDP (国内総生産) は、2023 年までの累積で、最大 13 兆 7,000 億円減少します。

用地費を除いた新都市建設費 (公的負担 4 兆 1,000 億円、民間負担 7 兆 3,000 億円) と、首都移転後の政府・民間の消費が全国の地域総生産に与える影響を試算すると、日本経済全体の実質 GDP (国内総生産) は、2023 年までの累積で 9,000 億円から 13 兆 7,000 億円減少します。

これは、各地域の公共事業費を削って新都市建設に集中投資した場合、移転先の GDP は増加しても、他の地域の GDP は減少することによるものです。

新都市建設を行う場合の実質 GDP の減少額



(注) 新都市の建設は、2023 年に終了すると想定し、2023 年までの累積額を示している。

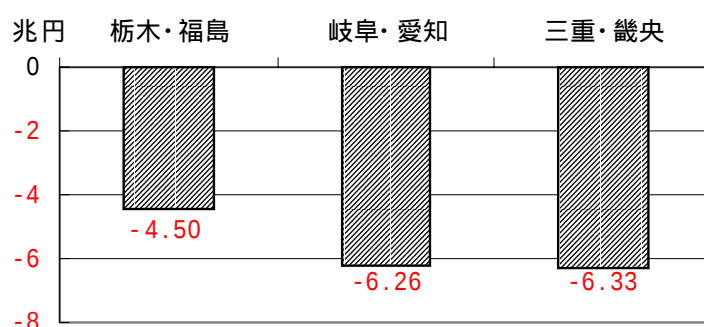
(出典) 東京都政策報道室「国会等の移転に関する影響予測調査 (その 7) 」(平成 11 年 6 月)

巨額のムダが生じる首都移転

首都移転の効果から費用を引くとマイナスとなり、日本全体で4兆5,000億円～6兆3,300億円のムダが生じます。

首都移転の費用と効果について、公共事業を行う際に国が行う評価方法を用いて分析した結果、いずれの移転先候補地も、効果から費用を引くとマイナスとなり、その額は4兆5,000億円～6兆3,300億円にものぼります。

移転先候補地別マイナス額



費用と効果

単位：億円

費用	項目	栃木・福島	岐阜・愛知	三重・畿央
	新都市建設への公共投資	45,500	42,500	43,500
	引越し費用	2,342	2,760	2,869
	新都市訪問費用の増加	26,390	47,969	47,849
	通信費用の増加	6,105	4,697	4,422
	計	80,337	97,926	98,640

単位：億円

効果	項目	栃木・福島	岐阜・愛知	三重・畿央
	執務・居住空間の拡大	5,566	5,566	5,566
	通勤の改善	13,614	13,614	13,614
	道路交通渋滞の緩和	1,705	1,705	1,705
	移転跡地の利用	3,359	3,359	3,359
	公共支出の削減	11,106	11,106	11,106
	計	35,350	35,350	35,350

(注) 毎年生じる費用と効果については50年分を見込んでいる。

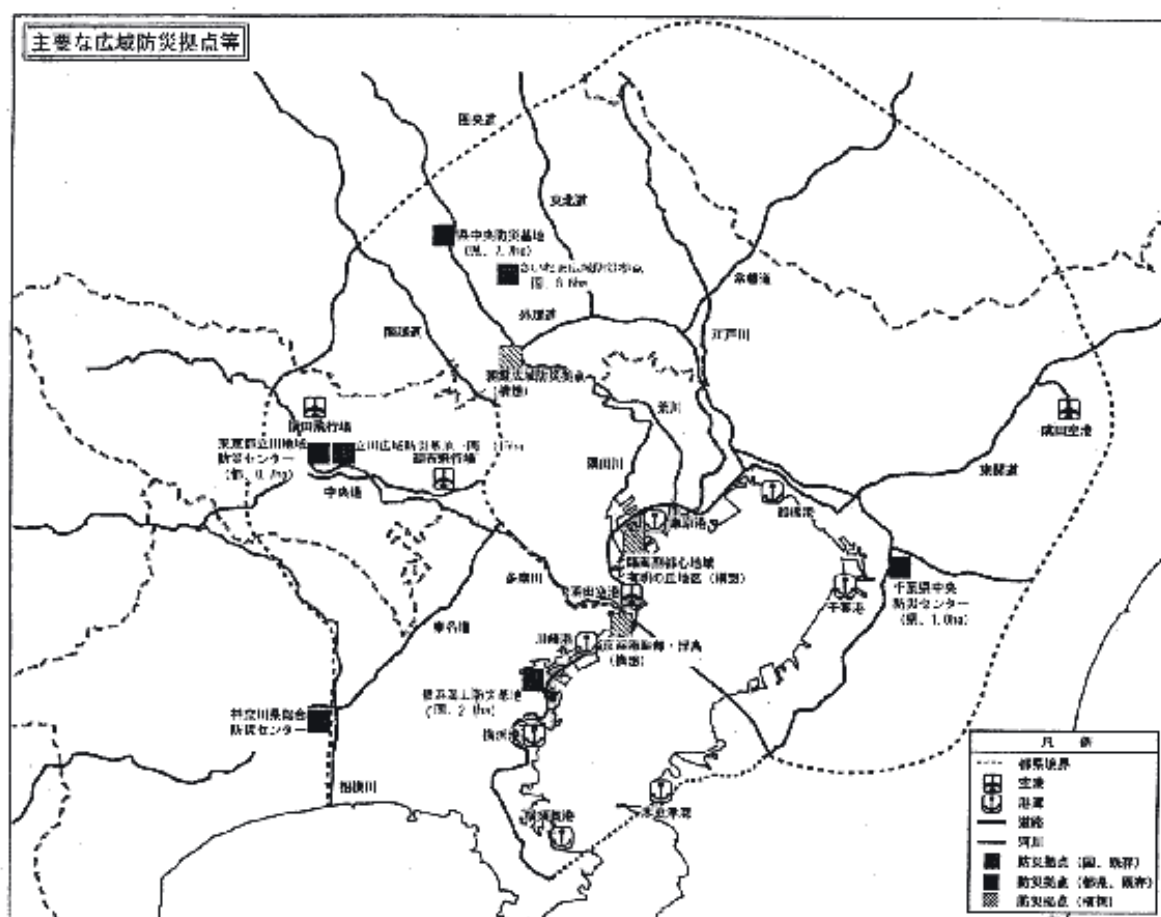
(出典) 東京都「首都移転の費用対効果の検証について」(平成12年11月)

7. 首都圏と日本の再生

首都圏の再生に向けて、都市再生プロジェクトが動き始めています。首都圏における災害対応力の強化、成田・羽田空港の機能の充実、道路交通渋滞の緩和などが図られ、日本の活力を取り戻す効果が見込まれます。

●首都圏防災拠点の整備

首都圏において大規模な災害が発生した際に、広域的な救助活動を行うとともに、日本全国や世界からの救援物資を受け入れ、災害対策活動の核となる基幹的広域防災拠点を東京湾臨海部に整備することになっています。

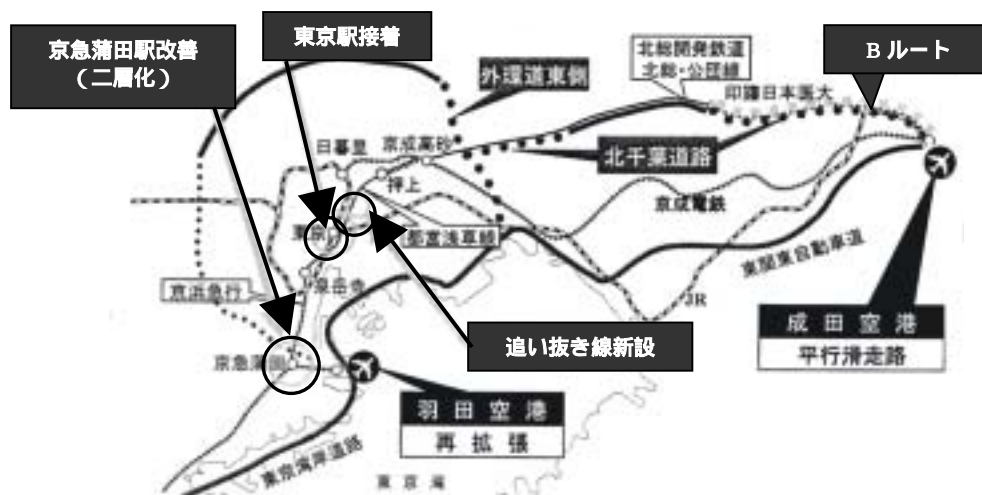


(出典) 都市再生本部 資料

●成田・羽田空港の機能の充実

首都圏の国際競争力を高め、我が国経済の牽引役とするためには、国際都市にふさわしい国際交流・物流機能を確保する必要があります。

そのため、首都圏の拠点空港である成田空港、羽田空港について、平行滑走路の増設などにより、増大する航空需要に応じられるようにするとともに、鉄道の延伸などによりアクセスの利便性向上を図ることになっています。

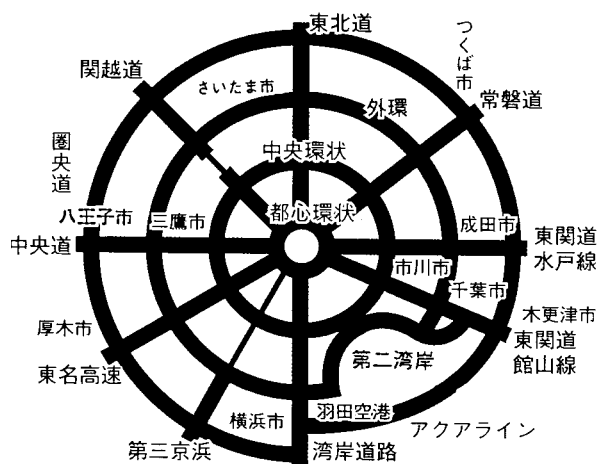


(出典)都市再生本部 資料より作成

●首都圏三環状道路の整備

都心部の慢性的な道路交通渋滞を大幅に解消するとともに、業務核都市などの拠点都市間の連携を図るため、首都圏中央連絡自動車道、東京外かく環状道路及び中央環状線のいわゆる首都圏三環状道路の整備を促進することになっています。

この首都圏三環状道路が全通すると、現在の渋滞ポイント 600 箇所は概ね解消し、その経済効果は年間約 4 兆円にも上ります。



(出典)旧建設省資料より作成

- 日本全体への効果

成田空港の機能が充実できれば、首都圏に限らず日本全体にとって国際交流、物流の促進が図られることになります。

また、首都圏三環状道路が整備されると、これまで都心に流入し、道路交通渋滞にまきこまれていた通過交通の車両が、都心を通らずスムーズに走行できるようになり、日本全体の物流にとって大きなプラスとなります。

このように首都圏の再生は首都圏にとどまらず、日本全体にとって極めて大きな効果をもたらします。

結 論

(1) 莫大な首都移転費用と大規模な自然環境破壊

首都移転に要する費用は、国会等移転審議会の想定によると、12 兆 3,000 億円となっていますが、再試算したところ、20 兆 1,000 億円にものぼると推計され、また、これ以外にも広域交通網の整備などに多大な費用がかかります。

さらに、首都移転により、8,500ha (山手線内側の 1.3 倍) もの森林等が開発され、大規模な自然環境破壊となります。

(2) 国政運営上の支障

皇居は新都市に移さないことになっているため、天皇陛下や国会、政府関係者が新都市と東京との間をひんぱんに往復せざるをえず、天皇陛下の国事行為をはじめ、国政運営に大きな支障が生じます。

(3) 首都として様々な問題を抱える新都市

首都として機能するためには、空港をはじめ国外、国内とのアクセスが重要ですが、新都市はその面でかなりの不便さがあります。

また、首都としての警備体制をとる上で、不十分な点があり、さらに移転先候補地によっては、活断層の密集地帯にあり、防災上の不安を抱えています。

(4) 日本にマイナス効果をもたらす首都移転

国が首都移転の理由にあげている「一極集中に伴う弊害の是正」「移転跡地の活用による東京の災害対応力の強化」に、首都移転は効果がないことが明らかとなりました。

また、首都移転を行うと、日本経済全体の実質 GDP は最大 13 兆 7,000 億円も減少すると推計されます。

(5) 首都圏と日本の再生

今なすべきは、首都圏の再生を図り、日本に活力を取り戻すことです。そのためには、現在進められている都市再生プロジェクトを推進し、首都圏が国の要として十全な機能を果たすようにすることこそ、日本のとるべき途です。