

大阪湾ベイエリアの

開発整備について（3・9・21）

花岡 宗助（昭20・理甲）

三高会館で話を出来る機会をお与えいただいて、大変光栄に存じております。

早速内容に入らせていただきますけれども、今近畿地域に於きましては、10億円以上の事業費、面積にして1ha以上のプロジェクトが、八二二件もあり、総事業費にいたしまして三五兆五〇〇億円、これだけ大きなプロジェクトが集中している地域は、世界中にもないと言われております。その中でも、とくに大阪湾岸には関西国際空港をはじめといたしまして、このような1ha以上で10億円以上のプロジェクトが一三〇あります。事業費にいたしまして15兆円位になる、こういった大きなプロジェクトが、バラバラに、無関係にそれぞれの計画をそれぞれの自治体、それぞれの企業が進めておるといふ状態ではないのか、という声が関西の財界で非常に強く起りまして、こういった多数のプロジェクトを、出来れば有機的に結合して、相乗効果を発揮出来れば関西にとつても、あるいは日本にとつても、世界にとつても非常に好ましいことではないかということ

で、それにはやはり、全体像を明確に出来るというようなマスタープラン作りというものを考えたらどうだという話がありました。まず初めが一九八八年の4月に、関西経済連合会の中で、このベイエリアの研究会を発足させようということになりまして、関経連会長の宇野さん、三高の先輩でございますが、宇野会長のお勧めで極く気軽に、研究会の座長を引き受けたのが運のつきでございました。それから三年半余り、この問題にどっぷり浸ったということでございます。

その関経連の研究会は、一年間で関経連のメンバー44社、そのスタッフ66名、事務局を加わえて80名というのが90回位の会議をいたしまして、この場合は一切コンサルタントは使わずに、自分達で描こうということで、手作りで、一年をかけて作りました。その間にヨーロッパのイギリス・フランス・オランダ等の視察、あるいはアメリカ・カナダ等三週間の視察も含めましてまとめたのが、グレーター・ベイエリア・ルネッサンス構想、世界の英知を結集して、21世紀の新しい文化と産業を創造する複合都市空間の形成ということで、89年4月に発表いたしました。これは比較的好評でありましたけども、やはり関西の一経済団体の意見というのでは、これからこれを現実的に実施に移して行くというには、不適當である。まず、経済団体の連絡会をやろうというところで、関西の主な経済団体が、関経連の他に大阪・京都・神戸・奈良・その他の商工会議所あるいは工業界、あるいは同友会、そういった経済団体が全部集まりまして、今後、こういったベイエリアの総合開発をどういうふうに進めて行くかという相談をいたしました。その結果、経

済団体としてはこの考え方を支持するけれども、しかし経済団体だけではダメなんで、地方自治体も入れよう、それから学界の先生方にもご協力いただこうと、所謂産官学の一致した意見として、この問題を取り上げようではないかということになりました、89年9月にベイエリア推進協議会というものが発足をしたわけであります。

お手元にお配りいたしました資料が沢山ございますが、その中に、大阪湾ベイエリア開発整備のグランドデザインというものがございますが、その要約版の後方をご覧いただきますと、推進協議会代表委員の名簿というのが出ておりますが、これは関経連の宇野会長を会長といたしまして、大阪府、兵庫県、和歌山県の知事、大阪市長、神戸市長、それと阪大・京大・神戸大の学長、それと商工会議所の会頭等を代表委員にして、その他京都府知事、奈良県知事、徳島県知事、滋賀県知事、京都市長、その他の大学の学長、それから関西の主要な経済界全体を網羅いたしました協議会というものを発足させたわけでございます。もともと地域計画なり、都市計画というものの権限は、地方自治体、知事とか政令指定都市の市長という者が持っているわけですが、そういった問題を、こういった経済界と一緒にのテーブルについて議論をしようということで、協議会が発足したということ自体が非常に大きな意味があったと思うわけでございます。さて、この協議会の第一の使命は、最初申し上げましたベイエリア全体の総合的な開発のグランドデザインを創るということでした。そこで先づ、昨年の暮、協議会と関経連で調査に行きました

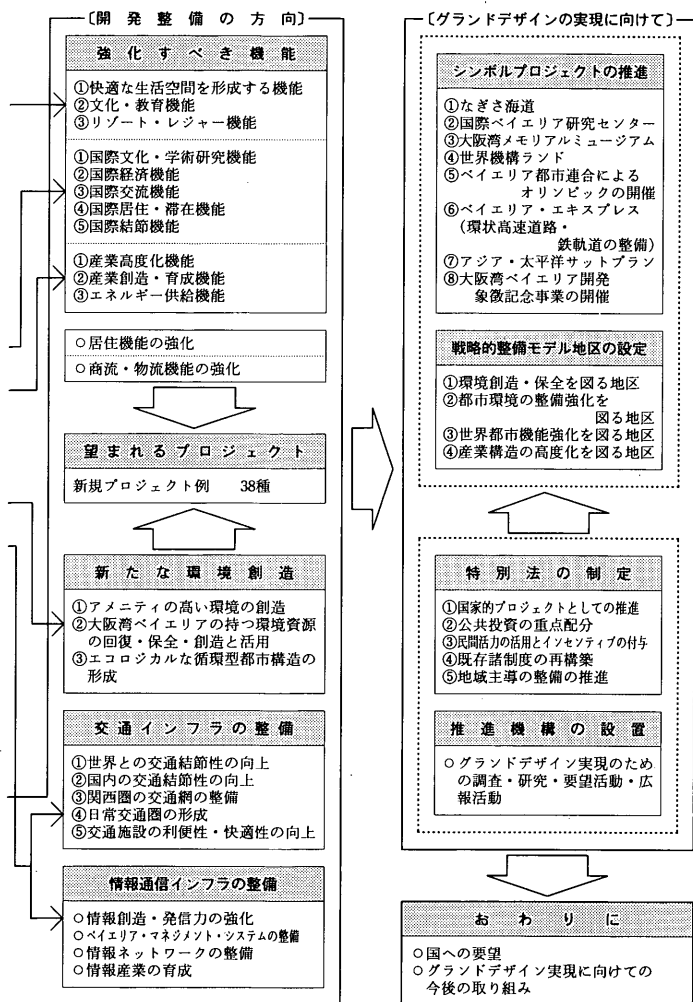
時のNHKの10分か15分のビデオがございますので、それをご覧いただいて大阪湾の大体のアイデアをつかんでいただきたいと思います。

——ビデオが放映される——

只今ビデオをご覧いただいたNHKの酒井記者が、非常に要領よくまとめていただいておりますので、これを参考にしてこれからの話をお聞き頂きたいと思えます。先づ、今日お手元にお配りいたしました資料を簡単にご紹介いたします。グランドデザインそのものは一五〇ページ位でございますが、約七千部刷りました物が全部無くなりましてですね、本日はこの要約版をお配りました。これも一万部出ておりますが、大体この要約版をご覧いただければ、グランドデザインがお分かりいただけると思います。それから、もうひとつの雑誌は、私が団長になりまして、推進協議会と関経連との合同で、今年の秋にアメリカとカナダへ視察にまいりました。その報告書を入れてございます。これと、今度グランドデザインが発表されましたあと社説として、取り上げられました、朝日新聞、読売新聞、神戸新聞、京都新聞のコピーを入れております。更に各紙がグランドデザインの中味を紹介しておりますけど、だいたい似かよっていますので、ここでは毎日新聞のコピーをお配りしました。それから、この黄色のは産経新聞が7月30日付で出しまして、8月28日のシンポジウム予告ということで、シンポジウムの中味は9月12日の産経関西では出ておることでございます。それが資料のご説明でございますが、次にこのグラン

ドデザインの特徴を申し上げたいと思います。

スバルプランというものの、近畿の開発ビジョンが4、5年前に発表されておりますけれども、今回のグラントデザインの特色は、直接、国の指導を得なかったということです。スバルプランは国土庁が中心になってまとめたものですが、今回は地元の地方自治体と、経済界と学界と地元、産、官、学が中心になって作りました。地域計画を国の指導によらずに地元の産、官、学だけで作ったというのは、我国でも初めての試みであろうと思います。それが第一の特徴でございます。それから二番目は延二千人の地方自治体、経済界の代表、それと学界の代表の方が、百回を超える会議をいたしました。これは自治体では勿論、総会は市長とか知事がお出になりますけれども、その他の幹事会は部長クラス、それから更に、スタッフ会議、ワーキング・グループでは、自治体の係長担当官ベース、あるいは経済界も各課長クラスが出席しました。要するに組織の上から下まで全員が、産、官、学が集って、しかも背番号を外して議論をしたということです。大阪府の人が出て来ても、大阪府の立場だけを出張するのではなくて、大阪湾全体、関西全体の立場に立って議論をしたということで、要するに広域行政の実践の場になったということでございます。関西の広域的な意見を作る必要があるというのが、宇野さんのかねての議論でございますが、これを実際に実践をしたこと、しかも大阪府の人も兵庫県の人も、大阪市の人も神戸市の人も集まって、毎週一回、多い時は二回も、一時間も二時間も議論するわけでございますから、そ

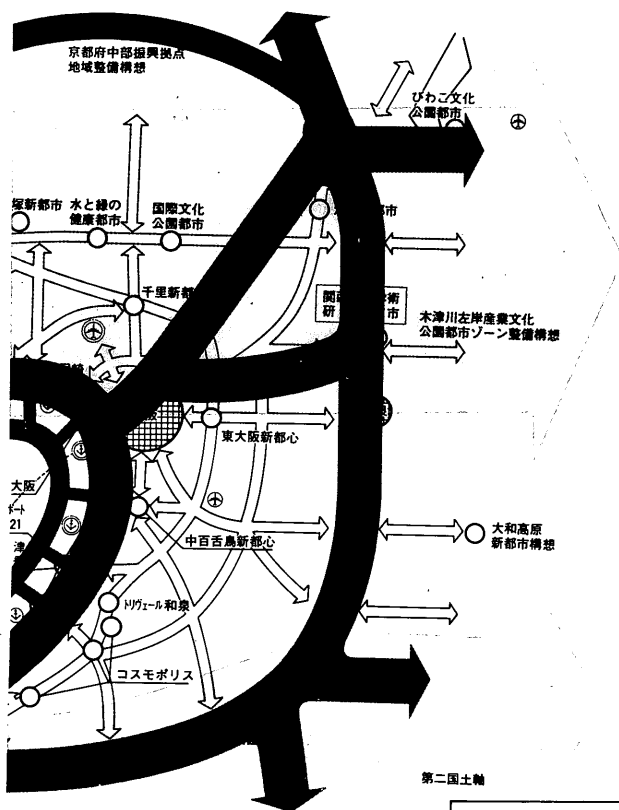


大阪湾ベイエリア開発整備のグランドデザインの概要

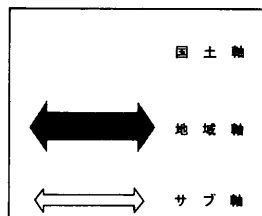
は じ め に
○これまでの取り組み
○「グランドデザイン」の位置づけ、構成
○目標年度：21世紀の第1四半期中
○対象地域：概ね、大阪府、兵庫県、和歌山県内の大阪湾、瀬戸内海の臨海部を主対象 ただし、大阪府、兵庫県、和歌山県、京都府、奈良県、滋賀県、徳島県の全域を考慮に入れて検討

〔 開 発 整 備 の 目 標 〕
開 発 整 備 の 背 景 (1)関西への期待の高まり ①優れた文化的・経済的集積の活用 ②世界都市機能強化による国際的貢献 ③多極分散型国土形成の先導的役割 (2)大阪湾ベイエリアへの期待の高まり ①関西国際空港のインパクト ②大規模な開発可能用地の発生 ③人間性回復の場としてのウォーターフロント
開 発 整 備 の 理 念 大阪湾ベイエリアー 世界都市「関西」形成の フロンティア
基 本 目 標 ①住・職・学・遊の諸機能が複合した快適な生活空間の形成 ②新たな知的・文化的創造拠点の形成 ③国際交流拠点の形成 ④産業の高度化と新たな産業創造・育成拠点の形成 ⑤自然と調和した魅力的な環境の創出 ⑥多核ネットワーク型都市圏の形成

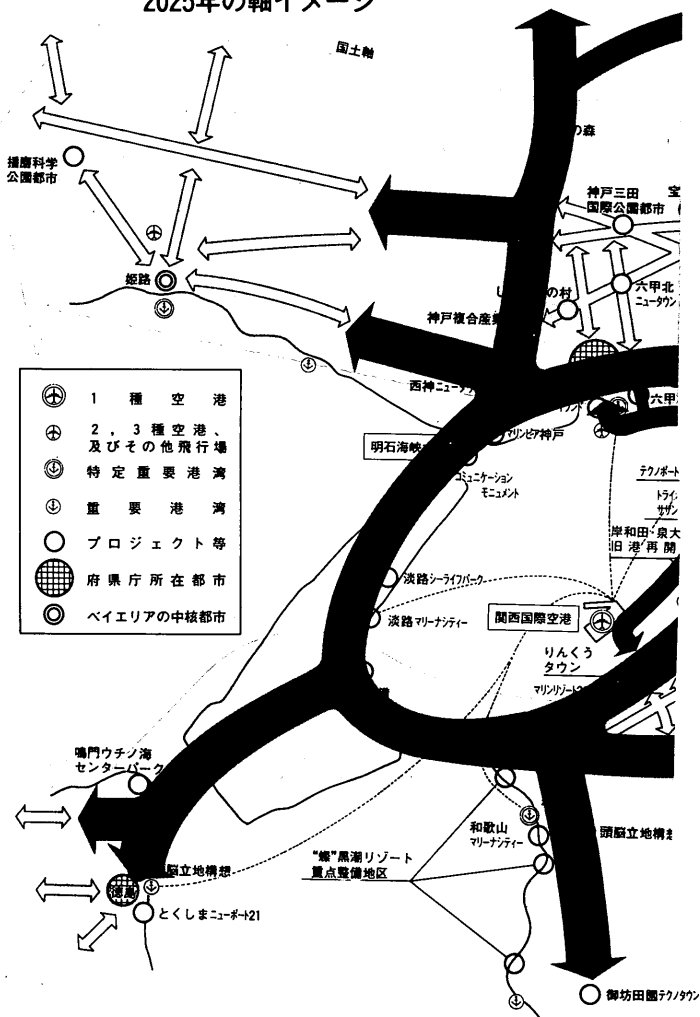
〔開発整備の基本的考え方〕
都市構造と土地利用のあり方 ○多核ネットワーク型都市圏の形成 ○複合的土地利用の促進 ○地域の再生を目指す土地利用転換の促進 ○計画的な土地利用の推進 ○高水準の都市空間の形成
機 能 強 化 ①アメニティ豊かな総合的な都市機能 ②世界に貢献する世界都市機能 ③産業の高度化と新たな産業創造のための機能
社 会 基 盤 ①新たな環境創造 ②交通・情報通信インフラの整備
制 度 ・ 手 法 ○既存の制度・手法の活用可能性 ○法規制の見直しと再構築 ○新たな手法の導入
開発整備促進のための制度・手法 ①計画的土地利用のための方策 ②産業高度化のための方策 ③新たな環境創造のための方策 ④インフラ整備のための方策 ⑤地価対策と土地問題 ⑥土地利用に関する合意形成の促進



第二国土軸



2025年の軸イメージ



ういうことで広域的に各自治体の間の風通しも良くなったということで、ほんとに広域的な行政の実践の場になったということが、私はこのランドデザインの成果そのものと同じ位、あるいはそれ以上重要な意味を持ったのではないかといいふうに考えます。それが第二の特徴でございます。

三番目は、関西のベイエリアということで、地元の産、官、学が集まって、作ったということを一歩敏感に受取りましたのが国でございます。国の建設省、運輸省、通産省、それに国土庁、この四省庁が、この大阪のベイエリアというものを非常に重要視することになり、まず国土庁が四庁省の調査調整費という予算をつけました。それから例えば、近畿の地方建設局は、平成三年度予算が二千七百億を取っておりますが、これが他の地域の地方建設局の予算に比べて一番大きい伸び率になっておりますし、地建なり建設省もこれを実現して行くため、大阪と京都を結ぶ高速道路であるとか、近畿地域の計画を進める態勢を整えるということを言っておりますので、大変国の方がこの地域を重要視して、国への影響が非常に大きかったという事が三番目の特徴でございます。

四番目は、最初に申し上げましたように10億円以上のプロジェクトが、関西でも八〇〇件もあるとか、ベイエリアで一三〇件もあるというような、これだけ広域の計画、海岸線にして一五〇キロ、総面積にして3万haございますけれども、これだけ広い地域に、しかもあらゆる機能が入

つておる計画であります。もともとありました港湾とか工場等の生産機能は勿論無くすわけでもないで、それを残しまして、その他に複合都市としての業務とか、住居とか、あるいはレクリエーションとか、それに関西国際空港等の空港あり、港湾ありということで、これだけあらゆる機能を総合的に考えるグラントデザインというのは、世界にも例がありません。私共欧米をずいぶん調査にまいりましたけども、どの地域、どの計画を見習えば、そのままそっくりが我々も参考になるという前例は見つからなかったわけであります。例えば面積的にはだいたいこれと同規模の面積は、フランスのランドクルシオンというのがございます。これは後でご説明申し上げますけれども、リゾート開発という単一目的で、非常に広大な地域をドゴール大統領の命令のもとに始めた計画でございますし、又、ロンドン、ドックランドというのは、面積的には大阪のベイエリアの十分の一以下の狭い面積でございますし、機能としては、業務機能と、住宅機能というものに、限定されております。あるいはボストンにいたしましたも、ボルチモアにいたしましたも、規模的にはもっと小さな地域で、あらゆる機能を含んだ広い府県に、複数の府県、市にまたがっている。しかも、それは公有地有り、私有地ありということに、土地の所有関係も非常に入り乱れておるということで、大変むずかしい地域なんですけども、とにかく、産、官、学で、二〇二五年を目標とする計画に、知事も市長も、経済団体のヘッドも合意したということは、非常に大きな意味があるというふうに考えておるわけでございます。

ではしからは何故今関西なのかということでございますけれども、これはグランドデザインの要約版をお開きいただきますと、この中に関西への期待の高まり、というのがございます。今何故関西かということでございます。これは、やはり関西というのは優れた文化的、経済的な集積を持っている。しかも、関西地域の経済力というのは、カナダ一国に対応するだけの経済力がある。これだけの経済的な集積もある。先程から申しましたように、多数のプロジェクトが進んでおる。しかも、世界に誇る歴史的な文化的な蓄積もあるし、昔から浪速を通じて大陸の文化が入って来、そういうものを同化した異文化とのコミュニケーションの、歴史的な経験も持っている。また、京大、阪大、神戸大といったような大学、あるいは今進められている、関西の文化学術研究都市というリサーチコンプレックス、世界第一級の学術・技術の集積があるというのが第一点でございます。

それから二番目には、世界都市機能ということでございますが、四全総（第四次全国総合開発計画）にも謳われておりますように、今や地域とか都市が、世界と直結する時代になった。地方というものが世界戦略を持つ時代である。多拠点型の国際化になっておるということでございまして、東京とは違った国際都市、世界都市というものが、今国際的にも期待されているということで、それに対応しうるのは、先ず関西であろうということになっています。

三番目が、多極分散型の国土の形成ということで、国土政策の基本でございます東京一極集中

の是正という問題を、解決するために、まず、先頭バッターとして関西が出て行く時ではないかということです。先程のビデオで宇野会長も言っておられましたけれども、東京一極集中という問題の弊害が、はつきり出ている。何故そうなったかということ、政府機関が東京に集中しているということ、それから中央省庁の規制がまだ強いということ。それで、どうしても国と東京圏とというのが一体化してしまつて、国は東京圏というと、国全体の問題として考えて、そこに重点を置いてしまつので、交通網にしても、情報網にしても東京に集中してしまふ。これをどうしても破つていかなければならないわけです。これは弊害としては、地価高騰ということになつておりますし、企業の技術改善の遅れにもなつておりますし、社会の絶対的な格差の拡大にもなります。特に心配されますのは、日本の文化の規格化と申しますか、画一化によりまして、我国の全体としての創造力の低下ということになるのではないか。更には、東京にもし大災害が生じた時の国内的な影響、あるいは今や世界経済に与える影響ということを考えますと、どうしても多極分散型の国土を作らなければならぬ。国土庁は全国の総合開発計画というのを四回作っております。第一回が昭和37年第一次国土計画、第二次が昭和44年、第三次が昭和52年と、三回総合計画が過去に出ておりますけれど、三回の国土計画では、東京一極集中というものを是認している。ただ、工場の分散ということだけを謳つておつたわけで、いろいろ中枢的な機能を東京以外に分散するという考え方は、過去の三回の全国総合計画にもなかつたわけでございますが、この第四次の総

合計画で、東京圏への高次の都市機能が、あまりに一極集中しておるといふのは問題である。やはり多極分散型の国土を作るべきである。関西圏にしても、名古屋圏にしても、日本を代表する特色のある世界都市機能を分担することが重要な点だといふことがはっきり書かれまして、国の国土政策としても、関西圏というのが、まず東京以外の最初の第二の核として、多極分散の国土作りを先導しなければならないといふことが、国の政策としてもはつきりと打ち出されたといふことでございます。

そこで、次に何故、大阪湾ベイエリアかという問題が、その次の2ページの上にございます。

(2)大阪湾ベイエリアへの期待の高まりということに書いてございます。関西国際空港のインパクトというものを、我々は最大限に利用して行かなければならない、世界で初めての本格的な海上空港であるし、わが国で初めての24時間運用の空港である。しかも、国際的なハブ空港を目指している。ハブというのは自転車のスポーク・ハブのハブなんです。要するに集中的な拠点としての空港、こういった機能を持つ関西国際空港というものが近く開港するわけです。

それから二番目には関西と東京と比較して関西の弱味は、山が多くて平地が少ない、広大な関東平野に比較して、関西の場合は山が多くて平地が少ないというのが、関西の弱味であるわけですが、今や産業構造の転換によりまして、先頃も新日鉄の高炉が二つ閉鎖しました。また知識集約型の産業あるいは技術の進歩によりまして、同じ生産をするにしても、工場の敷地面積とし

ては相当少なくて済むということによりまして、このベイエリアには大規模な開発可能用地が生まれておる。先程一二〇〇haとか、二〇〇〇haとか言っておりましたが、その他に産業廃棄物とか、建設残土の埋め建てというようなもので、これから10年20年のうちには三〇〇〇haの土地が生まれるであろう。合わせますと、四〇〇〇〇〇haの関西にとりましては、極めて重要な平地というものがこのベイエリアには生まれる。しかもそれは非常に都心に近い所にあるということ、これを最大限に活用するということは、やはり関西の再活性化の一番の決め手になるのではないかとということが第二点であります。第三点は、世界の流れといたしまして、ウォーターフロントというものが、欧米諸国でも60年代以来、都市再生の切り札として、地域開発の先導役を勤めている。アメニティと人間性豊かな生活空間として、ウォーターフロントを開発すべきではないかと、こういった三つの理由からですね、私共は大阪湾ベイエリアというものの重要性を認識し、これをいかにして開発を進めて行くかというブランドデザイン作りをしたわけでございます。理念といたしましては、この要約版の二ページにございますように、「大阪湾ベイエリア、世界都市関西形成のフロンティア」を、理念として掲げたわけでございます。また基本目標といたしましては、六つ、即ち職・住・学・遊の機能が複合した快適な生活空間、知的文化的創造の拠点、国際的な交流の拠点、産業の高度化と新たな産業構造育成の拠点、自然と調和した魅力的な都市環境の創造、それから多核ネットワーク型都市圏の形成と、これら六つを基

本目標として掲げたわけでございます。

次に、このベイエリアの中心になるものは、関西国際空港であるという考え、国際空港の重要性という問題について触れてみたいと思います。

国際空港というものが、国にどれだけ大きな影響を与えるかということについて、日本では、まだ認識が非常に低いのではないかと思います。まず第一に国際空港というものは、町作りの中心になっております。これはアメリカの例で見ますと、テキサス州にダラス市、ポートワース市という二つの都市にまたがります。ダラス・フォートワース空港というものが出来たわけでございますが、この地域に、ラスコリナスという人工の街が生まれております。一九六〇年代に、ダラス・フォートワース空港を作ることが発表されました時に、このラスコリナスの地域に五〇〇〇haの牧場を持っております、カーペンター家という大地主がおりまして、彼は空港が出来ると五〇〇〇haのラスコリナスの土地を、牧畜用として使うんではダメだから、ここに臨空型の都市を作ろうという決断をいたしまして、臨空型の都市作りの、新しい町作りのために10年以上かけて、世界の臨空都市を全部調査しました。そして新しい町作りを始めました。ダラス・ポートワース空港が開港すると、ラスコリナスという町は成功いたしました。昼間人口五万五千人、夜間人口も二万五千人ということで、今このラスコリナスには、日本のエレクトロニクスの企業は、ほとんど全部支社を置いておる。進出をしております。これだけの大きな町が出来たと

いうのは、グラス・ポートワース空港というものがあつたからでございます。

次に流通について申しますと、流通についても、国際空港があるが故に、オランダにアメリカという世界一の花のマーケットがございますが、これがスキポール空港というのがあるがために、世界の花の最大のマーケットであるアメリカという取り引き場が出来た。あるいはカナダのウエストエドモントンには、56万人の都市でございますが、57万㎡のショッピングモールがある。これもエドモントンに空港が二つあるからである。さらにリゾートについて申しますと、フロリダのオーランドという所にデイズニーワールドがございますけれども、これは湿地帯にオーランドの空港というものが出来たということで、デイズニーがデイズニーワールドというものを作りまして、6万室あるホテルがいつも満室になっておりますし、さらに今、空港の拡張計画に合わせまして、8万室のホテルをさらに建設すると言われております。さらに私は同友会で欧米を周りました時に痛感したんでございますが、所謂世界のグローバル企業といわれる企業の本社というものが、決して日本のように東京に集中していることはいらないのです。例えば、世界最大の食品メーカーでありますネスル、チョコレートでござんすけども、このネスルの本社は、ジュネーブから30〜40分のレマン湖畔の小さなベレイという町にあります。そこに世界企業ネスルの本社があるわけでございましてこれはジュネーブの国際空港に、車で30〜40分で行けるのならば何もチューリッヒに移ったり、パリへ移ったりする必要はない。発祥の地であるレマン湖

畔の、小さな町に本社を置いておる。あるいはヨーロッパ最大の電気メーカーでありますフィリップスは、アムステルダムではなくて、そこから30〜40分行ったアイントホーヘンという小さな町に本社を置いておる。要するに彼等は発祥の地、歴史を重んじて大きくなったら本社に移すことはない。従ってグローバル企業の本社機能も、国際空港さえあれば、そこでやって行けるんだということであります。

次に、空港の重要性を考えます場合に、今何故国際空港がこんなに重要かということのひとつには、今や空の時代になっておるということでございます。これは航空需要の伸びをご覧になればお分かりになるんですが、昭和45年から62年までの間に、国際線の旅客は6倍、貨物は11倍になっております。滑走路を増しきへすれば、もっと便数が増えるわけですが、関西の地盤沈下の直接的原因是、伊丹空港の便数制限にあったと私は考えております。便数を今制限しておりますから、今でも三十何カ国からの乗り入れを断りまして、一日五十便以上が伊丹空港の上を素通りしなければならぬということになっております。貿易金額全体額で見ますと、航空貨物のシェアというものは、これはちよつと古いんですが、昭和63年で輸出で15%、輸入で21%でございます。この10年間で航空貨物は三・六倍に伸びておりますし、税関の件数で申しますと、既に半分が航空貨物になっております。今や成田空港の輸入額はニューヨークのケネディ空港を抜きまして、世界一の貨物の輸入額を誇っております。成田空港の航空貨物の輸入金額は、神戸港と大阪港の

輸入金額を合わせたものにより大きいわけです。それだけ今や空の時代になっておるといことは数字にも表われております。

それからもうひとつは、今や太平洋の、アジア太平洋の時代になっているということでございます。太平洋貿易が大西洋貿易を上まわりましたのが、一九八〇年でございます。87年に世界貿易に占める比率が、太平洋が一一%、大西洋が七・九%になっております。今、世界貿易が87年で、片道2兆4千億ドル位ありますが、2年位前の数字ですが、その4割の1兆ドルというものの取り引きが中国を含めた環太平洋圏で行われておる。これが90年代の終りになりますと、世界の貿易の60%がこの環太平洋地域の取引ではないかと言われております。

このように、アジア太平洋の時代になっている。しかも空の時代であるという時に、関西国際空港が日本の将来にとって、いかに重要な意味を持っているか、関西にとっていかに重要な意味を持っているかということを考えなければならぬと思います。

シンガポールのチャンギー空港、あるいは韓国ソウル空港の方が、成田、羽田、伊丹よりも、国際競争力のある空港であります。10年後、20年後の日本の国際的地位というものは、この空港能力の制約によって、低下するのではないかということを、私は真剣に心配している者でございます。

では国際競争力のある空港というものは、どういうものか言いますと、第一には複数の広い滑

走路を持った24時間のハブ空港というものでなければならぬ。今関西空港の一期計画が滑走路一本で五一一haでございますけれども、70年代以降に世界で開港した国際空港で、滑走路一本というのは日本と香港にしかないわけです。その他はすべて二本以上の滑走路を持っている。パリのドゴール空港は三〇〇〇haございまして、滑走路二本、シンガポールのチャンギでも一七〇〇haで二本、グラスフォートワス空港に至っては七二〇〇haで六本、これを八本にしようという計画を持っている。

GNPで世界の大国といいながら、空港小国であるというのが日本の現状であろうと思います。だから全体構想を作りましても、わずか一二〇〇ha、滑走路三本というのが今の全体構想なんですけども、これが一体いつ出来るのか、非常に我々は心配しているわけですが、先程から申しておりますハブ空港というのは、集中的に各都市に放射状に路線を展開するネットワークを持ち、エアライン間の乗り換えも便利に出来るという空港が、ハブ空港と言われているわけございまして、行きたいところへ行きたい時間に、どれだけの都市へどれだけのチョイスで飛べるかというのが、空港の競争力の先ず第一であろうと思うわけです。

第二には税関の協力がなければならない。通関時間の短縮・敏速化というのが非常に重要であるということで、これは私、三年前に関経連で欧米の空港を見ました時に、帰って来て早速関税局長に進言しまして、今通関システムの改善に取り組んでおりますので、関西国際空港の開港

に合せて、その税関は非常に通関システムの改善されたものが期待できる状況でございます。

それから三番目の要素は空港へのアクセスでございます。ひとつは自動車道路、ふたつは鉄道なんでございますが、最近、殊に注目されておりますのは鉄道でございます。道路が交通渋滞をしておりますと、自動車で行くと時間通りに空港につけるかどうか不安定であるので、例えばロンドンのガトウィック空港は、車で行きますと渋滞いたしますと二時間かかりますので、ビクトリア駅から直通の鉄道が出ておりまして、これで行くとピタリ30分でガトウィック空港に着く、更に驚いたことは、ロンドンのヒースロー空港は今も地下鉄がございまして、ロンドンの市内から40分に着くわけですが、こういった各駅停車の40分ではまだ不十分であるということ、空港会社が一部路線を引きまして、ロンドンの中のパディントン駅からヒースロー空港へ15分で行ける路線を、今建設中であるということでございます。更にパリのドゴール空港でみますと、フランスの誇る新幹線のTGBをドゴール空港に乗り入れるという計画を持っておりまして、これが出来ると、パリのドゴール空港へ来れば、そこから新幹線に乗ってヨーロッパの主要都市には行けるというような鉄道ネットワークを考えておることです。従いまして、関西国際空港が出来ても、これが新幹線と出来れば30分で接続が出来るといふんでなければ、ほんとに国際競争力のある空港と言えないんじゃないかと思えます。そのためには浪速筋線という地下鉄を、是非作らねばならないし、もしそれが間に合わないんだったら、海上航路で神戸へ

30分で結ぶ。そこから新幹線で京都へでも20〜30分で来れるという形がこれから考えられるのではないかと思います。

四番目はオペレーションの自由度ということでございまして、これは運輸省の規制緩和がなければなりません。

今、日本の空港は世界一高い離着陸代を取っています。それは全部政府の認可でやっておるわけですが、その根拠になっておりますのが、今、日本の空港の建設は一般会計の公共事業費によらず空港整備特別会計というもので作られているわけです。空港整備特別会計の財源は何かというと、着陸料各エアラインが、日本の空港へ入った時のランディングフィを積み立てて、それで空港を建設したわけです。従いまして、世界一高い着陸料になるだけでございます。ジャンボ機一機が着きますと、成田空港では84万5千円とられる。それがフランクフルトの空港では49万円、パリのドゴール空港では31万円、ニューヨークのケネディ空港に至っては5万円、こういうことで、本当に一体成田空港へ世界のエアラインが喜んで着くのかと、今度の関空が着陸料をどうするのか、成田よりも安くしちゃあいかんなんということを、運輸省は言っとるらしいんですが、そんなことで一体本当に関空に世界のエアラインが来てくれるのかということが、非常に心配される、五番目に物流の施設が整っていないければならない。清鮮食料品の航空貨物が、非常な勢いで伸びておりまして、成田、羽田、伊丹、合せまして航空貨物として輸入されており

ます魚が千億円を越えております。二番目が肉類ですけども、そういうことで大規模な清鮮食料貨物の扱い施設という物を関西空港には作らねばなりません。第六番目に空港というものをペイさせるためには、多機能の空港にしなければなりません。専門店とか、レストランとか、バーとか、あるいは両替店までイギリスの空港では運営しておりますけども、そういったことを考えて行かねばならない。最後に関空のひとつの強味は、世界最大の海上空港であるということ、非常に大きな観光資源になるであろうということでございます。そういった空港のセールスというもの、これからやって行かねばならないということでございます、こういった観点から、私共は、関西国際空港の全体構想というものを作るというのが、大阪のベイエリア構想のひとつの大きな前提条件として考えておるということでございます。最初に申しましたように、昭和45年迄は、伊丹の空港の旅客が全体の三七%、羽田が三四%だったんですが、これが47、48年の間に逆転をいたしまして、昭和62年には、伊丹は二一・四%で、羽田が四九・三%ということ、これがやはり関西の地盤沈下の直接の原因であったというふうに私は考えております。パリ空港公団の理事が、一九九二年、来年でございますけれども、欧米、ヨーロッパのECの経済統合というものが行われた時に、グローバルの空港として残るのは、ヨーロッパでもまあ三ツ位ではないかというような言い方をしておりましたけれども、とくにヨーロッパでは、各国が熾烈な競争をいたしておりました、世界的な国際空港として、生き残るための競争をいたしておるといふ現実

でございますが、それに比較いたしましたして、日本はまだ大変のんびりといったしております、運輸省は予算がないと言つて、口では世界に貢献する日本と言っておりますけれども、世界中の人々に迷惑をかけるような国際空港でも、運輸省も大蔵省も全く平気でおるといふのは大変心配なことでございます。

それからグランドデザインの中の、重要な点をいくつか申し上げたいわけでありまして、今回のグランドデザインのひとつの特徴は、環境問題を非常に重要視したということでございます。これは要約版の8ページに出ておりますけれども、もう一冊（米加調査報告）を御覧頂きたいと思ひます。アメリカ・カナダへまいりました時も、非常に感銘を受けたことなんですけれども、アメリカの商務省の話によりますと、非常にウォーターフロントの開発に連邦政府が力を入れてゐる。環境問題を重視したコースタルゾーン、マネージメント・アクト（臨海部環境法）という法律を72年に制定いたしましたして、その後連邦政府が各州に呼びかけまして、各州が臨海部の開発計画というのを作つて、連邦政府に承認を得るといふことになっている。今日までに約六億ドルの連邦予算、これに対応する額を州政府も出しまして、ウォーターフロントの開発に力を入れておるわけでございますけれども、その中で殊に市民の水際線へのアクセスというものを重要視いたしております。私共も、大阪湾の自然環境、大阪湾の水をきれいに保つということは、これはこの地域に住む住民の貴重な共有財産であるという、基本的な観点に立ちまして、大阪湾の

水をきれいにして行こうということ、水際線への市民のアクセスを増やして行かなければということを考えております。水質の改善につきましては、大阪湾の模型を中心とした実験センターも作って、ほんとに水の流れによって、例えば空港の全体構想が出来た時も、海流にどういう影響を与えるかとか、水質をきれいにするにはどういう浜辺を造って行く必要があるかというような研究をしなければならぬということを考えております。またなぎさ海道というような、住民が海を楽しめるような遊歩道というものを作って行きたいとも考えております。あるいは今度空港が出来るということで、国際的な玄関口になるならば、これにふさわしいような景観を作る必要があるし、総合的な景観に留意したインフラの整備なり、配置も考えて行かねばならない。またエコノロジカルな循環型の都市を作っていこう、というようなことを考えておりまして、環境問題を非常に重要視いたしております。この8ページにございましたような水質の改善、人々に開かれた水際線公園緑地等の整備、ベイエリアの景観の形成、エコロジカルな循環型の都市構造の形成、あるいは埋立も環境創造に役立つような形で考える。また災害に強い街作りというようなことを打ち出しております。

その次に重要な特色になりますのは、交通インフラの整備というのが9ページに出ております。世界との交通結節性、国内の交通結節性、ベイエリアを中心とした関西圏の交通網、それから日常交通圏の形成、それから利便性、快適性の向上ということで、右図にございますよう

に、特に大阪湾ベイエリア構想というのは、湾岸部だけを考えただけではなくて、内陸部の京都・奈良・滋賀、そこまでを考えた計画になっておると言うことが、この交通図をご覧になればおわかり頂けると思います。大阪と京都を結ぶ交通網の整備を非常に重要視いたしております。その次の頁をご覧くださいますと11頁、12頁にございますように、京阪連絡道路、第二京阪道路等の建設を重要なプロジェクトとして位置付けております。

次に海外におけるウォーターフロント開発の成功事例について視察の結果をお話し致したいと思います。

第一にアメリカのボルチモア市の例を御紹介致します。ボルチモアは一九五〇年代以降、港湾機能のコンテナ化、産業構造の変革でダウンタウンが荒廃化し、人口、オフィス、商店の流出が甚だしく、人口は半減し、空室率50%という状態でしたが、地方有力企業五〇社の代表が集まりまして、グレイターボルチモアコミティというものを、一九五五年に設立いたしました。ここで一年半をかけて金額はたいしたことはないんですが、25万ドルというものを皆んなで出し合っで、これでボルチモア地区の改造の、マスタープラン作りをやったわけです。これは、全米の有名な計画プランナーを集めて、その中で選出された人にマスタープラン作りをさせたわけですが、民間の人が中心になってこういう都市計画作りをやったというのは、これはアメリカに於いても珍らしい、ボルチモアがそのひとつの例なんですが、更に、これの面白い点

は、そのボルチモアの企業が自分達で作った計画を、そっくりそのまま、市長のところへ持って行きまして、これを市の計画にしてくれと言ったわけです。これは市長も非常に偉い人だったと思うんですが、市長はこれは非常によく出来ているから、市の計画としていただきましよう、ということ、そっくりグレイターボルチモアコミティが作った計画を、市の計画として受け入れまして、市の予算をつけてこれを実施に移して行くことにしました。その実施に移して行くには、市役所の今までの役人ではうまく行かんということで、民営の非営利会社を作りましてこれにやらせることとした。実施するに当ってはこれを毎年毎年市会で予算を通して、予算は市がつけると、それを実施に移すのはこのインナーハーバー管理会社という民営の非営利団体でございすが、そこにやらせるという形で30年かけて、この時のマスタープランをそっくりそのまま、実現した。30年間毎年市会で予算をつけて、当初の計画をそのままの形で実現した、その間に市長は七代か八代変わっておるわけです。それから財界のリーダーも二―三代変わっておるわけです。しかしながら、やはりこの計画はいいんだという市民の支持を得て、これを実現に移して行ったわけです。この中で有名なプロジェクトは、最近大阪の海遊館を造った、ケンブリッジセブンという所が設計をいたしましたボルチモアの水族館は、世界的に有名になっております。水族館だけで一年に一五〇万人の観光客を入れておるということで、ボルチモアの町は、78年には一人の観光客も来なかったんですが、それが、この計画を実現に移して行くことによりまして、87年には二三〇〇

万人の観光客が来て、六五〇〇万ドルの観光収入を上げたということでございます。そのボルチモアの非常に重要な点は建築美を大事にした、このダウンタウンの建築を、いい物を作らねばいけないということで、ハーバード大学と、MITと、ペンシルバニア大学の建築学部長の三人が、審査委員会を作りまして、この地域に建てる建物全部については、全部最初の段階からこの建築委員会の承認を得て、審査をパスしたものでなければ実施出来ない、ということで行いましたので、ボルチモアで新たに建てられる建物というものは、国際的な建築優秀賞を、あるいは全米の建築優秀賞を30いくつも取ったわけです。従いまして、皆んなが競争してボルチモアの建物の仕事をやりたがるということになって行ったということでございます。

これは当初は民間が計画を作った、しかも後は市当局と経済界との共同作業がうまく行ったということに成功した例でございます。それからリゾート開発としてフランスのラングドクルシオンというのがございます。皆さんご承知の南フランスの、ニースとか、カンヌとか、サントロペとかのあるコードダジュール、紺碧海岸が、19世紀末から20世紀にかけての欧州のお金持、貴族達の避暑所として有名なところでした。しかしフランスで有給休暇六週間という時代になりました、皆んな休暇をとりに行くと、お金持だけじゃなくて、国民全部がバカンスをとるわけでございます。そうすると非常に数が増えてしまって、とてもコートダジュールには受け入れられないということ、皆んなここを通り越して、スペイン、イタリアへ休暇を取りに行く。ドゴール大

統領がこういうことではいけないというので、あらゆる階層の人々のための宿泊施設を作ろうという計画を一九六三年にたてまして、関係者を集めて連絡会議をやって計画を作った。これも二十数年をかけて、ラングドクルシオンというリゾート開発を進めるわけですが、これは海岸約一九〇kmで非常に湿地帯、蚊の発生地で、今まで全く誰にも使われていなかった土地だったわけです。それを政府（国）が1㎡2フラン・40円で全部を買い上げたわけです。そうして計画を作って八ツか九ツの特色のあるリゾート都市を作った。しかも、このやり方が面白いんでデベロッパは、地元のデベロッパーを使いますけれども、建築家は中央で任命をしまして、それぞれ八人位の建築家にそれぞれに都市の設計を任したので、非常に特色のある建物を作りました。ある都市は、近代的な建物を、ある都市は古代ギリシヤ風の建物というふうに、非常に特色のある都市が出来ておりまして、リゾート地として今やラングドクルシオンには、86年には五〇〇万人の人が集まり、約千六百億円の観光収入をあげております。こういう例もございまして、欧米の特色は、やはり土地利用についてのシステムが日本とは違うという点があると思います。それもやはり市民に、土地は公共のためにあるという考えがあるために、こういう長期計画というのが成功しているのではないかと感じた次第であります。

時間の関係もありますので、欧米の開発事例はその程度に致しまして、今度のランドデザインでは、先程も出ておりましたけども、シンボルプロジェクトというものを取りあげたわけでご

ざいます。

世界都市関西のフロンティアという役割を發揮して行くために、地域のコンセンサスのもとに、三つの条件を満たすものをシンボルプロジェクトとして取り上げました。一つは、各セクターが共同して21頁にございますように、一体的に取り組むことによって、総合性を發揮出来るようなプロジェクトである。二番目は関西全体がその効果を共有出来るプロジェクトであること。関西の存在意義を世界に知らしめることが出来るものである。しかも、その先導性が發揮出来るプロジェクトということです。

ここにあげました8つでございますが、ひとつはなぎさ街道、これは先程も申し上げましたように、大阪湾岸の水際線全体で取り組む緑、水辺、ビューポイント等の拠点整備と、景観整備、更にこれを結んだ遊歩道とか自転車道等と公益的、有機的なネットワークとして形成をして行く。それを出来れば歴史街道構想とも結びつけて行く。あるいは20世紀の記念白砂青松公園というものも作って行ったらどうかという考え方でございます。二番目は、ベイエリア研究センターというの、水の水質保全、回復など環境対策とか、防災対策に対する実証実験センターを作っていく。そのための支援する総合的な調査研究を行うし、あるいはベイエリアの開発に関する各種のデータのノウハウを蓄積して、これを世界に発信していく。今年の四月ですか、フランスの国土庁長官がまいりました時に、この話を致しましたら、是非、その大阪ベイエリアと情報交換を

して行こうということになりました。地中海沿岸では、先程申しましたフランス、イタリア、スペインにまたがる地中海沿岸の総合開発計画を、今フランス、イタリア、スペインの政府が共同で考えておるといような話もあります。そういう情報交換も行つてまいりたいと考えております。それから、大阪メモリアルミュージアムということですが、ワシントンDCへまいりました時、スミソニアン博物館を見まして、日本も、日本歴史博物館、あるいはアジア歴史博物館、こういう物を逐次建てて行くようなことは考えられないかと考えたわけであります。このスミソニアン博物館は、十幾つの大博物館が並んでいるのを皆さんご覧になったと思いますけれども、自然科学博物館・歴史博物館等々スミソニアン財団が作つておるわけでございますが、その歴史を聞いてみますと、イギリス人のスミソンという人が、一五〇年前に遺産を残した。この人イギリス人で、自分でアメリカへ行きたいと思つていたんですがとうとう行くチャンスがなかった。従つて、アメリカへ移民したかったんだけど出来なかつたんで、せめて、自分の遺産をアメリカ文化の向上のために使いたいという遺言で、全財産を寄附したわけです。わずか50万ドルですが、その財産を財団として蓄積して行つて、その他にカーネギーとかメロンいろいろの財閥が援助したと思うんですが、結局これは税制がうまく行つとるんで、あゝ云つたスミソニアンの大博物館という物が出来たのではないかと思います。日本もこれから税制を直してもらわなければなりませんけども、こういった世界的な博物館という物をベイエリアには作れないかというのが、

このメモリアルミュージアム構想というものでございます。

四番目が世界機構ランド、これは世界国際機関とか、国際的な研究機関とか、世界企業グローバル企業の支社等を誘致する。あるいは迎賓館とか、コンベンション施設とか、見本市会場とか、国際金融センターとか、今A・T・Cというものが出来ておりますが、こういった物を作って行こうという事でございます。

五番目はオリンピックが出来ないかという事であります。今、オリンピックというのは、都市の主催でやることになっておりますけれども、世界都市関西でという事で、関西の都市が連合してオリンピックの開催が出来ないものであろうか、もし、これを都市連合で開催するという事になりますと、関西の広域交通体系というものが一挙に進むんでないかということで打ち出しておるわけでございます。グランドデザインが二〇二五年を目標にしておりますから、バルセロナ、その次がアトラント、その次どこかやっても、まだその四つか五つ先でも、これを関西で出来ないかという考え方でございます。それからベイエリア・エクスプレスというのは、環状交通道路、鉄道の整備、これは非常に建設省も乗り気になって、第二湾岸道路というものを作ろうと淡路島を含んだ紀丹街道トンネルで、クルツと大阪湾を一周出来る交通体系を作って行こうという事。それからアジア太平洋サットプランというのは、通信衛星に出来ればODAの経済協力予算を使って、各国の共通プロジェクトとして、アジア太平洋地域の通信衛星という物を打ち上げてはど

うかという事。

八番目は兵庫県から強い要望があつて、最後にもぐり込んだんですが、大阪湾、瀬戸内の文化経済圏の大型プロジェクト、完成時に象徴的な記念行事を開催したいという事でございます。そこで、これを今後、その実現に向けて、一つはシンボルプロジェクトを推進して行く、それから先程も宇野会長がビデオで言っておられましたように、やはり特別法を作りたいという事がございますけれども、先ず、それに先立って、この協議会というものがグランドデザインという物を作成したわけですが、更にこれを実現して行くための今後の調査活動であるとか、広報活動であるとか、あるいはいろんな、出来れば調整活動が出来るような、長期的、永続的な態勢作りが必要であろう。それには、産、官、学でですね、法人格を持った組織を設立する必要があるということです、財団を設立しようという動きをやっておりまして、去る20日には、その発起人、準備会が行われておりまして、年内には宇野会長をヘッドとする財団という形で、永続的な長期的な組織も出来る運びになっております。

グランドデザインの説明は一応終らせていただきました、後、時間がございましたら、実は私は六月末をもちまして、大阪ガスを退社致しまして、東京へまいりまして、日本自転車振興会という所に勤務しておりますので、住友信託の堀切さんにベイエリア幹事会座長をバトンタッチ致しました。先程申しましたように、ボルチモアの例のように、こういう大規模な計画というもの

は20年・30年かけてやるわけでございますして、その間にやはり人から人へ引き継いで長期的に実現して行くという事が重要であろうと思うわけでございます。自転車振興会と申しますのは、関西ではあまりよく知られておりませんので、モーターボートの笹川さんと間違われるんですが、これは通産省の法律に基づく政府機関団体でございますして、競輪の収益の約4%というものを管理致しまして、年間七、八百億というものをいろいろの技術の開発であるとか、地域の振興であるとか、あるいは体育事業、医療事業、それから福祉の関係の施設などに補助金を出しておる団体でございますので、又皆様ともいろいろ関係の出て来ることもあるかと思ひます。

以上で終りにさせていただきます。御静聴有難うございました。

(日本自転車振興会会長)