



特集〈神戸っ子8周年記念〉
■海と空と陸を結ぶビッグ・プロジェクト

世界にのびる神戸の未来

■特集①座談会——原口市長を囲む〈P16〉
ポートアイランドを自由港都市に！

■特集②解説——六つのプロジェクト〈P27〉
神戸のプロジェクト

■特集③アンケート〈P44〉
神戸のプロジェクトを考える

■特集④〈P48〉
KOBE ECONOMIC S.F.

■人類は、海から陸へ、そして今や、陸から空への飛躍の時期である。東海道の陸のメガロポリスと瀬戸内の水のメガロポリスの接点である神戸は、垂直的にも、海陸空の総合ターミナルの時代を迎えている。神戸の未来を約束する6つのビッグ・プロジェクトを考えてみよう。

- 明石・鳴門架橋
- 関西新国際空港
- ポートアイランド
- 商工貿易センター
- 西北神地区開発計画
- 大阪湾ポートオーソリティ





特集① 座談会

ポートアイランドを自由港都市に

原口忠次郎 〈神戸市長〉

秋田 博正 〈正興産業社長〉

牛尾 吉郎 〈ウシオ工業KK社長〉

牛尾 神戸の街は、六つのビッグ・プロジェクトを持って躍動しているのが現状です。明石・鳴門架橋、関西新国際空港、ポート・アイランド、建設中の商工貿易センター、神戸の未来につながる西北神開発構想、それと、これらを含めるかたちでの大阪湾ポート・オーソリテイのビッグ・プロジェクトが、原口市政二十年にして緒につく段階となってきた。したがって、神戸市民にとって、これらの関連性、即ち総合プロジェクトといえますか、神戸はどのように伸びていくのか、アジアの中の、世界の中の神戸の未来図はどんなものか、これらを市長の大きな大系のなかでわれわれが理解すべき時期がきていると思います。

★地形を生かして神戸を大都市公園に

原口 これからの都市の発展は、今までのような都市の発展では駄目だと思っています。根本の考え方として、
“太陽と緑と空間”をふんだんにとり入れた都市でなければ、本当の発展はできない。こう考えているのです。今までのような都市では、緑といえば街路樹に公園でこれでは冬になると緑がなくなる。ニューヨークにはマ

滝川 博司 〈神戸青年会議所理事長
兵庫トヨタ自動車KK取締役〉

金谷庚午郎 〈百十四銀行神戸支店次長〉

ンハッタンの中央に大きな公園がある。ところが、日本の都市には大公園がない。公害問題の解消は、第一に緑と太陽を都市に入れることです。神戸の街は、このことに非常に適している。六甲山があり、豊かな緑がある。都市の発展の基盤は交通ですが、現在の技術の水準をもってすれば、山に道をつけることができる。山陽新幹線がそのことを証明している。終戦後であれば、皆が驚くことが、今では何でもない。六甲山があるから交通が不便な街だといわれていたことが、技術的に解消されるその例が六甲トンネルです。あれ一つだけで、北神地域がぐっと神戸の市街地に近くなった。

交通は今からでもつくれるが、“太陽と緑と空間”は人間の力ではどうすることもできない。大阪に六甲の緑を持つてくるなんてとてもできない。ああいう都市の発展は、正直いって疑問ですね。ある程度発展したら、もう発展の仕様がなない。その点からいくと、神戸は非常に恵まれている。これは、人間の力ではどうすることもできない恵まれた神戸の地形なのです。この神戸という風土をうまく生かしていくことが、神戸を大都市公園にする案です。無意識に壊される緑を護ることが、神戸の街

を生かす道でしよう。

★ロッテルダム港にはライン川、神戸港には瀬戸内海

世界一の港であるロッテルダム港は、オランダの一、三〇〇万の国民を背景にしています。港湾での取扱貨物量は年間約一億五千万トグラムです。ところが、一億の民を背景にしている神戸港の取扱量は、年間約六千万ト位です。この違いは何かという点には関係がない。これは、ロッテルダム港がライン川に沿い、ライン川の出口にある。川の両側には鉄道があり、ライン川とともにドイツ、フランス、スイスへと通じている。高速道路もある。ロッテルダム港が世界一の港になっているのは、これなんです。



原口忠次郎神戸市長

ところが、神戸港には瀬戸内海がある。これはライン川の十倍もあるのです。しかし、鉄道に関しては、ローカルにはあるが、両側に幹線道路がまだない。山陽新幹線は、着工中である。高速道路も現在建設中です。明石架橋はこの一環なのです。明石架橋はどうかということかと、明石と徳島の二点間の架橋にはちがいがありません。ただそれだけではなくて、瀬戸内海の両側に通じる高速道路に結びつける。ついて、瀬戸内海の舟運ですね。ライン川では、バージがひっきりなしに動いている。神戸は地形的に実によく似ているのです。日本でロッテルダムの地形に似たところはどこかという点、千トの船が入る川を背景に持っている神戸しかない。瀬戸内海が、まさにライン川に相当するのです。こういう関係で、

神戸の将来の一つの二本として、ロッテルダムと姉妹港の提携をした。そこに私の大きな夢があるのですね。神戸の将来のために、世界一の港と都市提携をしておいてそしてロッテルダムを凌駕する港に神戸を育てあげる、というのが私のビジョンなのです。

★明石・鳴門架橋は神戸港のヒンターランドに連なる

この神戸港の後方地帯を延長して結ぶために明石架橋があるのです。このビジョンを考えますと、ただ二点間の便利さだけでなく、日本の国力の増進に、それがどう寄与していくかが大切な視点だと思えます。経済効果というのも、本来これであるべきだと思います。架橋を必要とした場合、日本の国力をたかめるルートとして最適なのはどこか、ということですが、ところが、明石架橋は神戸港のヒンターランドに連なるものなのです。それに神戸港は西日本の唯一の最大の輸出港でしょう。日本の国力の増進は港からですから、その港につながる明石架橋の重要性が見直されると思います。

西北神地区の問題は緑ですね。昔、中井市長が西北神を合併したのは、神戸市が食糧の自給自足をするのなら西北神を合併しないといけない、ということと合併したのですが、今になってみると神戸が発展するうえで非常によかったですね。西北神が、神戸を発展させる一つの基盤なんです。あれがあるから、神戸の未来の構想がたつのです。将来の都市がどうなるかの一つのポイントが西北神地区にあるでしょう。

働くところと憩いの場所とは、相当短時間で結べる範囲で、緑をふんだんに楽しめる住宅地帯をつくる。そうしないと、第一に健康状態が続かない。公害都市では、寿命が長くない(笑)

★海・陸・空を結ぶ総合ターミナルの建設を

関西にはどうしても国際空港がある。外国に行くのに東京から出る時代は過ぎた。伊丹空港は飽和状態になる

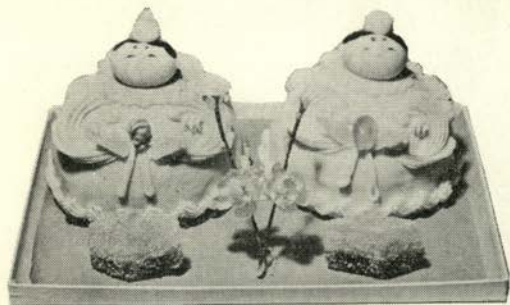
となると、新たな国際空港をどこにするかとなる。人の住んでいるところは公害問題が必ず起る。淡路島の北部は山岳地帯なのです。この山岳地帯も、今の土木技術の発達によると何でもない。平地をつくって、公害の非常に少ない淡路に国際空港をつくらう。これも明石架橋との関連でとらえられるべきです。

淡路の国際空港の問題は、神戸の、関西の、京阪神の新興空港をどこにするかを考えた場合、地形的に淡路が最適なのです。四千メートルの滑走路をもった空港をどこにつくるか、となると淡路が最適です。それと今までは貨物の輸送は、殆んど船舶で考えられてきた。ところが、この船舶だけの状態が続くものではない。アメリカでは、エア・ポートにフレイト・ステーションがあつて、貨物がどんどん空輸されている。ここで考える必要のあることは、神戸港が唯一の貿易港だといっているが、今後の空輸の貨物の増大に対して将来どうするかということと、となると、神戸港に非常に近いところに空港がある。たとえば、ニューヨーク港の近くにケネディ国際空港がある。アメリカでは、港と空港がコンビンされているのです。日本では、まだそこまでいいない。これは大きな遅れになると思うのです。だから神戸港に空港がほしいが、現在のところ、ポート・アイランドにヘリ・ポートを考えている。このヘリ・ポートと淡路の空港を直結するプランがある。神戸港と淡路国際空港を短距離でつなぎ、その中から、新しい時代の新しい管理方式として大阪湾ポート・オーソリテイの構想が生まれてくるのです。

船舶輸送に空輸が加わると、既設の港と空港の連結が不可避になる。ところが、現状はそうでない。誰が困るかという、国民が第一に困る。これを解消するのが、大阪湾ポート・オーソリテイです。大阪湾の湾内の高速道路から、港から、空港まで一緒にして、輸送を、ポート・オーソリテイが一つのサービス体として行なう。しかし、これに対する障害は、地域的セクショナリズムで

風月堂の ひなケーキ

楽しいひな祭りに
可愛い風月堂の
ひなケーキをどうぞ



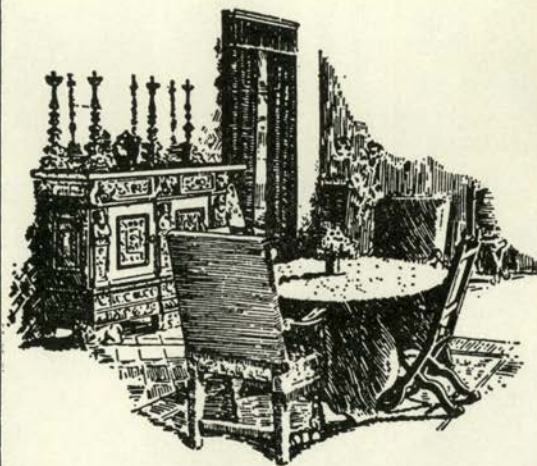
¥500

神戸にそだって 70年



元町3丁目 TEL. 079-2412-5
さんちかスイーツタウン TEL. 079-3455

家具・室内装飾・工芸品



永田良介商店

神戸市生田区三宮町三丁目・大丸前・電話神戸 (39) 3737 (代表)

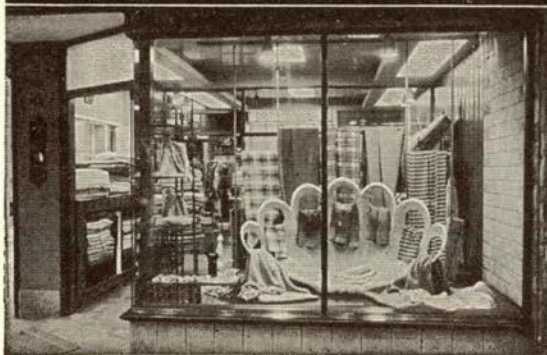
東京店・東急百貨店 日本橋店内1階 03(211)0511
本店(渋谷) 6階 03(452)3180



Lady's Shop

La Mode

MOTOMACHI KOBE TEL ③ 5689



春を待つあなたを創る
エレガントでチャームिंगな
マキシンの帽子！



マキシンの帽子のおもとめは
全国有名百貨店でどうぞ！

婦人帽子

マキシ

神戸・トアロード 東京・銀座3-2
TEL (078) - 6711-3 TEL (03) 535-5041

すね。これでは国民が困る。これは若い世代の人たちに考えていただきたいことです。日本の歴史をふりかえる時、徳川三百年の歴史をささえていた三百名の大名を、明治維新で一挙に、三府四十三県にした。この大改革は容易なことではなかった。その明治にできた三府四十三県が、百年経ったのですが、この百年は技術の進歩を考慮すると、徳川三百年以上に値いする。ここで、若い人たちは思いきった制度の改革をしてもらいたい。民間の制度機構は、時代に生きるためにどんどん改革が進んだ。旧態依然たるのは官庁だけです。国民のために改革が必要ですね。関西経済連合会の道州制論議にしても、もっと真剣にやってもらいたいですね。日本で改革すべきことは、まさにこのことだと思っております。この姿勢が、大阪湾ポート・オーソリティの基本だと思っております。

牛尾 今問題になっている市長のビジョンを五年程前に伺った時、これはとても、市単位、県単位の行政でやれるものではない、という印象をうけました。神戸などは国際都市というか、自由港都市を宣言して日本の国から離れたらどうか、と聞いて笑われたことがあるのです。

★ポート・アイランドを自由港都市に

原口 ポート・アイランドをつくる時に、そういう風にあったのでは、政府は許可しません(笑)自由港都市にすることが神戸の発展につながるものなら、その時にこそ神戸の皆さんにお願いしたいのです。ポート・アイランドこそ、全くの自由港都市なのです。

牛尾 それも、自由港都市にふさわしい二十世紀の国際都市・未来都市としての構想ですね。

原口 そうです。二十一世紀の都市です。現在、ポート・アイランドを実験台にして、二十一世紀はどうあるべきかを研究しているのです。たとえば、ディストリクト・ヒーティングやクーリング(地域冷暖房)の問題もあれば、道路のイメージをかえることから歩道と車道の分

離が起こってくる。一つの案としては、商店を二階にあげて、歩道を二階にする。そして、一階は各家の駐車場や、街の倉庫にする。こうすると、自動車のあり方が全くかわる。こういう考え方もあるのですね。つまり、人と車の分離と人工土地の活用ですね。

秋田 技術の進歩は驚くべきほどですから、不可能だと思われたことが、つぎつぎと可能になってきている。この点を行政の責任者は、十分に理解してビジョンを出すことが必要ですね。

原口 鶴甲山を崩して埋立をする案も、最初は無理だという人が多かった。しかし私は、技術を十分頭に入れたの考えだから、それだけ不安もなしに邁進できる。

牛尾 そういう技術の裏付けがあるだけに、一般人には理解しにくいことが多い。二十年前のビジョンが緒に付いた現在、このビジョンの完成後の新たなビジョンが問われると思うのですが、つぎにくるのは何でしょうか。

原口 それは六甲埠頭ですね。

牛尾 西北神地域ばかりでなく、もっとワクを拡げた広域の開発構想はありませんか。

★淡路を神戸市に入れて、新たなビジョンを

原口 神戸市に入っていない地域の開発構想を、現段階で私がいうのはおかしいでしょう(笑)私に放談せよ、というのならいいますが。私が本当に神戸市内に入れたのは淡路島です。淡路は神戸市に入らなければ駄目です。明石架橋は市内橋としてこそ、大切な意味を持つ。この橋を通して、二十分で洲本に行けます。これは淡路の人が望んでいることなんです。

牛尾 淡路の土地があれば、市長にとっても開発のしがいがありますな(笑)

原口 こういうと批判もされるでしょうが、神戸の発展は、本当は後方でなくて、前なのです。神戸港と淡路の海岸をどう結びつけるか。しかも淡路の東海岸の水深は十分に深い。十万一、二十万トの船が簡単に接岸でき



秋田博正氏

すが、折角通路をつくるなら地下街をつくらう。ところが、どこの地下街でも、通路の横にちょっと店が並んでいるだけであればつくる意味がない。同じつくるなら、デパートのような地下街をつくれ、というのが私の命令で、それをつくるのなら、いくら金をかけてもいい。盲蛇におじずでね。今日、あちこちで地下街をつくっているが、成功したのは「さんちか」だけです。それは、普通の地下街でなく、デパートのような非常に感じのいい形にしたためです。路上交通の障害を緩和するという動機であっても行政にたずさわる者は、絶えずビジョンなり構想を豊かにすることが必要です。

る。今後、五十万ト級の船が就航するとき、その船をどこにつけるか、という問題が起こってくる。となると淡路の東海岸しかない。淡路の国際空港と、明石架橋にはそういう含みがあることです。こうなると、いよいよ神戸と淡路を結びつける背景が理解していただけたらと思うのです。

このことを考えても、大阪湾の開発は西の方に向かっていきます。淡路の東海岸にいろいろと施設を完備して、そこに明石架橋ができれば、パイプラインを通していろいろの輸送も可能になる。そういう時代がかならずやってきます。

牛尾 そうなると、神戸経済界の地盤沈下などは起こりえない、ということですね。

秋田 考え方の基盤を再検討して、もう一度考え方をかえることでしよう。現状における経済的、技術的知識をもって考えるから、神戸の地盤沈下などがいわれるのであって、原口市政のビジョンが緒についた現段階で考え直す必要がありますね。

原口 たとえば、私が「さんちか・タウン」をつくり始めた時、随分と反対もありました。表面上の理由は路上交通の障害があるから地下通路をつくる、というもので

牛尾 市長構想の中で一つの問題があるのは、商工貿易センターだと思えます。二十六階の超高層ビルというアイデアは結構ですが、ポート・アイランドができた時にあれが邪魔になるのではないかと、思われます。ポート・アイランドのなかに建てられたのであれば、全体の構想のなかでの十分な価値が認められるが、現状の建設中の姿をみても、どうも市長の最初にいわれた構想通りうまくいくか不安ですが。

原口 その点は大丈夫です。あの横に輸出品の常設展示館をつくることになっています。県をこここで引っ張ってきたのも成功だと思っています。

商工貿易センターの運営が始まると、ニューヨークのポート・オソソリティ総裁のトーキビン氏とも相談しているのですが、情報の交換を、ニューヨークと東京と神戸をつなぐことで行こなうことになっているのです。ニューヨークは世界の情報網の中心ですから、この神戸の商工貿易センターにすれば、アメリカのことが、ひいては世界のこと直ちに分る。これが情報産業時代の情報センターなのです。となると、神戸は日本で、世界で情報網の中心として大きなウエイトを占めるようになる。世界的国際都市ですね。この機能が發揮されるようになると、神戸の貿易業者、関西の貿易業者が、この貿易センターに入らざるをえなくなる。

★プロジェクトの認識を深めるPRが必要だ

滝川 そのことに関連するのですが、市長のされたことに失敗はなかった、というのは確かにそうだと思うかもしれませんが、その実績にもかかわらず、新しいことをやるとなると反対も多い。企業であれば、新企業事業の時には徹底的なPRをするものです。

牛尾 そうなんですね。その例が商工貿易センターのようない気があるのです。そのPRも、本当に市長の構想を打ち出せるものでないと、いたずらにPRするだけでもだめなのですね。貿易センターの場合は、とくに一般市民に対するPR以前に、これを取り巻く、関連する人々の認識を深めておかないと、どうもこれが名物化する恐れがある。西日本全域の経済体制をチェックする機能が第一であるとすれば、やはりポート・アイランドに建てるべきであった、と考える時期がくるかもしれない。こういうことも含めての都市計画の構想が大切だと思うのです。

原口 もちろんそうです。西日本全域をチェックする貿易センターなのです。これだけは徹底させたい私の構想です。それと今いわれたPRのことですが、これを担当



氏 郎 吉 尾 牛

しているのが市民相談部なのです。他の局は、何億円という予算を使うことが毎日の行政で、それに追われている。こういうビジョンを考える部局がなかったのですね。そこで私が、そういうことを考えさせる部局として企画局をつくった。

秋田 PR不足に対する批判というか、あるいは中途半端なPRのための市民の認識の不十分さのために、市長の側には、絶えず構想の先見性と現実性のギャップが存在しますね。

原口 とくに市民福祉に対する考え方がそうですね。神戸の現実の力をあげ、将来への成長への潜在的な力を蓄えておくことが、十分な福祉への保証だと思っております。

秋田 先程のロツテルダムの話にしても、瀬戸内海をえ直すということは、神戸の地形を根本的に再評価すべき時代がきた、ということにもなりますね。

牛尾 神戸を他の都市と違った見方で考え直さねばならない。それだけ、神戸の未来図は、他都市とちがって非常に画きやすい、ということですね。なぜなら、市長構想の六つのプロジェクトが徐々にわれわれの眼前で実ってくる、自動的に神戸の未来を考えざるをえなくなるところにおいこまれる。

秋田 このことを神戸市民が認識して、自動的というより、意識的にその方向に進む自覚が必要ですね。そうすることが、このプロジェクトをより早く完成させる途になると思っております。

原口 私の考えは大局的にはまちがっていない、と思いません。現実には私の思っていた通りになってきています。昭和十五年に、神戸新聞に、四国の国土計画の責任者として四つのことを発表しています。一つは、大阪・神戸間に国道が二本ある、といった。今では、第二阪神国道もできたし、高速自動車道ができています。それから神戸港の大拡張計画です。今のような計画はなかったが、第六、第七、第八突堤の築造を行なった。その後、摩耶埠頭をつくり、現在ポート・アイランドをつくっている。



滝川博司氏

つぎに、備讃瀬戸の浚渫ですが、これも運輸省がもう始めています。最後に明石・鳴門架橋です。これだけが実現されずに残っている。しかし、これも時間の問題です。

金谷 神戸港の拡張計画にせよ、ポート・アイランドにせよ、市の港湾に対する熱意は大きく評価されるべきだと思います。ところが、神戸の海運界は、この港の発展のスピードについていけない。今まで神戸の地場産業として大手であった鉄鋼、造船、海運のうち、鉄鋼と造船は、神戸以外の地に行きつつある。となると海運が、神戸の未来を考えると、当然それとマッチして伸びなければならぬ。今後の神戸の発展を考えると、海運界への助成策を真剣に考えて、神戸の船会社が進んで協力体制のとれる行政が打ち出されるべきではないでしょうか。

★すべての施策は神戸港に通じる、

原口 その通りです。しかし、市の立場では行政面に関してはそこまでタッチできる態勢になっていないのです。その範囲内で、私が常に神戸港を中心に考えている、という一つの例を話しましょう。阪神高速道路は、現在の神戸の交通の状態からすれば、まだぜひ必要とする段階ではない。当時、大阪が完全に飽和状態で、その解決策

として阪神高速道路をつくることになり、そのために阪神高速道路公団の話がでた。政府は、神戸にはまだ必要ない、といってきたが、神戸と大阪で阪神高速道路公団設立の運動をした。行き詰ってからはだめなのです。その背景には神戸港があったのです。しかし、現在建設省の考えている高速道路は、山のなかの道路です。本当に、産業にマッチする高速道路は考えていない。神戸では、産業にマッチする高速道路をつくろう、ランブウェイをおりたらずぐに岸壁に通じる道路をつくりたい、と話をした。当時は、神戸でも山の手に行くか、海岸線を走るかの二案があった。将来のことを考えると、港から直結した高速道路が全国に走るようになっていないと、港の発展がない。そこで、現在の高速道路ができた。しかしこの背景は、なかなか理解してもらえない。ところが、去年の九月頃、東京で郵船の社長と話をしたとき、社長の言うのには、コンテナー基地を選ぶのに、東京港、横浜港、名古屋港、大阪港、神戸港の五つの港を調査した。どの港も、港自体の設備は非常に完備している。しかし、後方への通路を考えると、他の港はだめなのですね。港から高速道路へ入れるのは、実に神戸港だけなのです。その結果、コンテナー基地を神戸港に決めた。この話を聞いて私は安心しました。神戸に高速道路一本つくるのも、このことを港の荷主や船会社に理解してもらおうと考えてきたのです。コンテナー基地を誘致することが行政でなく、むしろから神戸港を選ぶ環境をつくるのが、本当の行政だと思うのです。今いわれた海運界への助成策というのも、海運の都合のよい都に整備し生かしていくことが根本ですね。

私は神戸港とずっと暮らしてきた。港のことは、よく知っていますつもりです。港がなかったら神戸市長はしておりませんね。ただ百万の人口の面倒をみることでだけではとてもだめです(笑)

昭和十四年に、神戸港の築造を出張所長として管理したのが最初で、それから三十年ですね。とにかく三十年

間も神戸港に関係していた人は、私以外にはまあいません(笑)それも、出張所長とか市長とか、管理の面ですずさわっていたというのは、実に恵まれていますね。非常に幸せに思っております。私が市長を続けている魅力はこのことにあるのです。



金谷庚午郎氏

★神戸を西日本経済の、日本経済の起動力に

港を整備し、それに関連する諸事業を達成することが必然的に神戸港に船を誘致し、情報産業を結びつけ、それだけ人が動き、金が動く。これが直接に市民の繁栄につながるのです。そして神戸市が根本からの実力を蓄えてゆく。西日本経済界の中心となり、ひいては日本全体のレベル・アップの起動力となる。現実の神戸を、そこまでつなげるステップが、私の六つのプロジェクトであるわけです。明石架橋、淡路の関西新国際空港、ポート・アイランド、商工貿易センター、それと西北神の開発これらが現実化する時点で、最後のプロジェクトである大阪湾ポート・オーソリティが問題になってくる。即ちこの時点になれば、今一番の障害である地域的セクショナリズムなどはいっておれなくなる。

金谷 となると、行政面での現実に対するたち遅れをな

くすことが、市長にとっての最大の課題になりますね。原口 こういうことが日本の将来のために、また神戸に必ず役立つのだという信念にたった政治家がでてほしいです。これが大いに若い世代に期待したいことです。牛尾 神戸青年会議所も十年経って、やっといういると動き出しているのですが、本当に神戸の経済界を考え、神戸を世界の中に、日本の中に位置して前向きに考え始めると、どうしても原口市政二十年の歩みを理解しないでは解決できない問題にぶつかってきた。神戸の未来図は市長の頭の中では、はっきりと画かれている。その構想を、つぎにきたるべき世代に大いに継いでいっていただきたいと思っております。

原口 この二十年の市政の間、私を囲む会などは全然なかったですよ。どうも私の関心が、人でなくて絶えず将来のことばかり考えていたからでしょうね(笑)これからは、若い世代の人々と話をする機会をもって、神戸の未来をともに考えて、世界にのびる神戸を建設するビッグ・プロジェクトを推進するべく理解してもらいたいと思っております。どうも長時間ありがとうございます。若い神戸っ子の活躍を期待します。それから、この「神戸っ子」という雑誌が郷土を愛して、よくここまでできたものです。満腔の謝意を表します。 ^ 文責・編集部 ^

昭和四十四年度

神戸っ子酒祭り

三月二十六日(水)午後六時ヨリ

於オリエンタルホテル大ホール

二、〇〇〇円(チケット)

★灘生一本樽出し飲み放題

★お申込み神戸っ子編集室②七〇三七



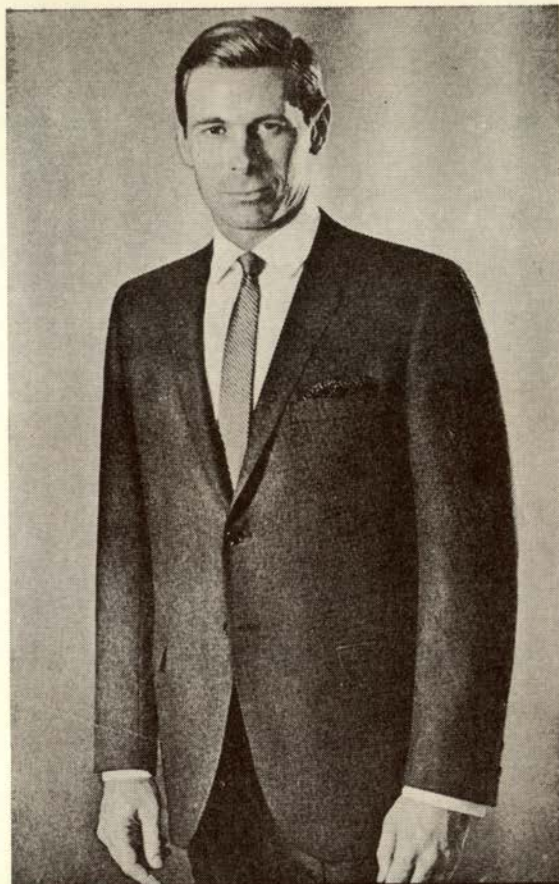
1838 SINCE
HAMBURG
ORIGINAL LACO



日本販売元

元町バザー

神戸・元町1丁目 TEL (33) 1401-7031
東京・東急百貨店 渋谷・日本橋



O-SHIBATA



柴田音吉洋服店

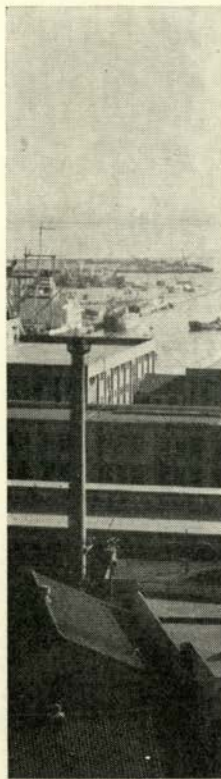
神戸・元町4丁目南 神戸 34-0693
大阪・高麗橋2丁目 大阪 231-2106



特集② 6プロジェクトの解説 神戸のプロジェクト

- | | |
|------------|----------------|
| 1 明石鳴門架橋 | 4 商工貿易センター |
| 2 関西新国際空港 | 5 西北神地域開発計画 |
| 3 ポートアイランド | 6 大阪湾ポートオーソリティ |

●ここに紹介する
4人の方の話を
もとにまとめました
編集部



水谷 顕介
＜大阪市大都市計画研究室＞



宮本 実
＜神戸市企画局調査部主査＞



是常 福治
＜神戸経済同友会＞



諸岡 博熊
＜神戸市
企画局調査部副主幹＞





明石・鳴門架橋

★明石・鳴門架橋の背景

架橋が問題になった背景を考えてみよう。

20年程前、日本における地域開発は、京浜、中京、阪神、それと北九州の各工業地帯を中心にして拡張の方向性があったが、10年後の昭和40年代に入ると、京浜・中京を結ぶ東海道陸のメガロポリスと、阪神・北九州をつなぐ瀬戸内海の水のメガロポリスを形成した。それにもかかわらず、淡路と四国が阪神と至近距離にありながら、開発が遅れ、所得水準が低いのは、海峡で隔てられて、陸続きでなかったからである。

一方、全国銀行貸出高および工業生産付加価値額をみると、南関東と近畿臨海に集中し、西日本経済が近畿経済圏に依存していることが分る。これは、淡路・四国ならびに南九州の開発が、近畿経済圏に結びつくのが当然であると思われる

近畿経済圏の要は港であり、貿易である。日本の繁栄は輸出の増進によって達成されることは明らかで、この日本最大の輸出港・神戸にあらゆるルートを通結し、物が安く速く集まるようにしなければならぬ。

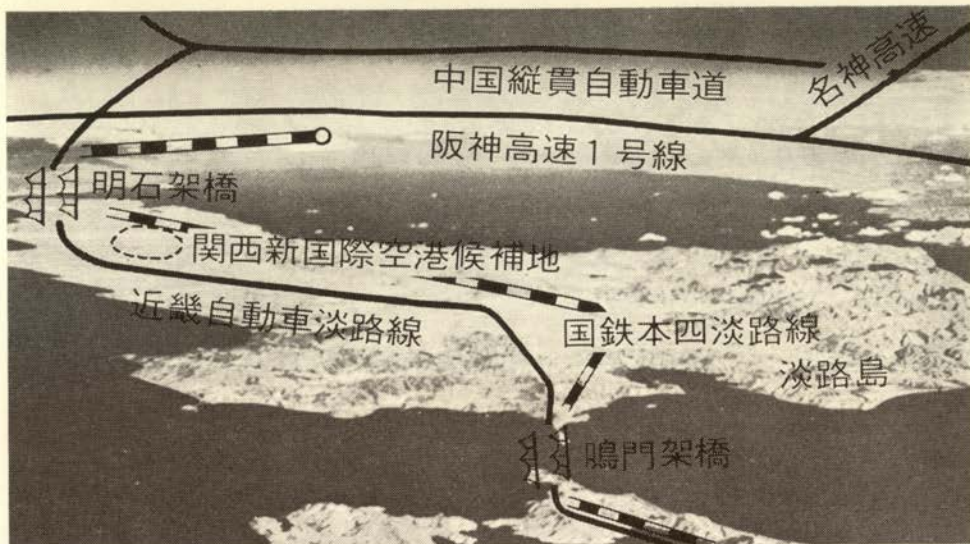
瀬戸内海のバイジラインと共に、南九州から四国縦貫自動車道を経て、鳴門大橋、明石大橋を通じるルートは、この大きなパイプである。

明石・鳴門架橋は、現在では「夢のかけ橋」ではない。淡路・四国、それに南九州の開発と発展を、全日本的立場で考えるとき、西日本経済の中心である近畿経済圏に結びつけるのが当然であり、これが明石・鳴門架橋なのである。

★実際には

六年で完成できる

明石・鳴門架橋は、構造上から道路橋、道路・鉄道併用橋の両案が出され、そ



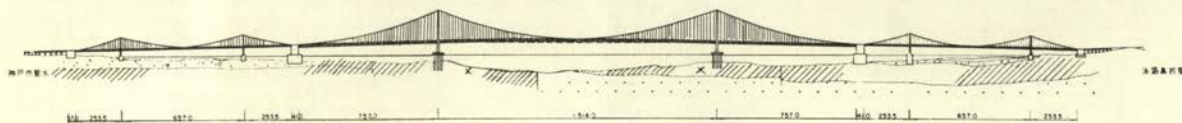
明石・鳴門架橋の構造

	道 路 橋	
ル ー ト	神明道路（神戸）—淡路島—四国縦貫自動車道	
海 峡 部 総 延 長	7,100m（明石海峡5,500m、鳴門海峡1,600m）	
車 線 数	6車線（撫養の瀬戸4車線）	
設 計 速 度	80km/時	
主 径 間	明石大橋 1,514m	鳴門大橋 808m
塔 の 高 さ	234m（水面上）	321m（基礎より）

明石・鳴門架橋の工事・工期

	総 工 費			工期	年平均 工 費
	海 峡 部	陸 上 部			
道 路 橋	2,521億円	1,883億円	638億円	14年	180億円
道 路 ・ 鉄 道 併 用 橋	3,728億円	2,452億円	1,276億円	15年	242億円

明石架橋 側 面 図



れぞれについて昨年2月、建設省・運輸省に於て工費ならびに工期の算定が行なわれた。そして今年、建設省・運輸省の調査機関から道路公団に架橋調査が移り今夏にはルート決定がなされ、早くも来年には着工の見通しがついたという。

なぜなら、道路公団は架橋に關しては実施機関であるからだ。工事計画書の段階から、来年には実施調査へと動いている。

昭和48年には、下関・門司間の吊橋が完成し、それと同時に工事関係者、技術者が大挙して明石・鳴門架橋にその技術をもたらし、実際には6年ぐらいで完成させる見通しがある。

昭和50年頃になると、東名・名神、中国、九州、北陸、東北の五縦貫自動車道が完成している時点であり東西交通の通り道である神戸は、港につながる利点を生かして雑草の如くたくましく成長するであろう。

★神戸は海底開発の基地

明石・鳴門架橋の背景でもあり、同時に与える影響について原口市長は五つの

柱を述べる。

- (1) 四国の開発
- (2) 交通の改善
- (3) 技術の輸出
- (4) 観光の開発
- (5) 輸出の増進

これらを具体的に肉づけして、神戸の発展を考える。と次の三つに集約される。

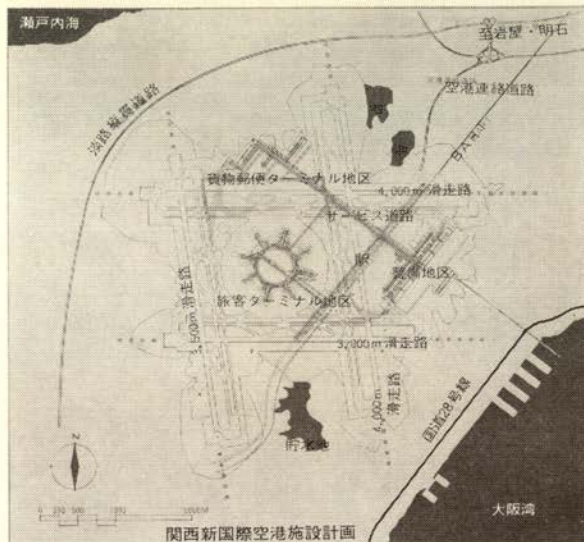
(1)各縦貫自動車道が神戸に集まり、それらがすべて神戸港につながる、という機能的側面が、神戸の未来をささえる大動脈となる。

(2)架橋工事、その技術水準を考えると海底開発が進む。これは、架橋工事が水深50mでの技術開発を要求しているからである。このことにより、神戸が海底開発の基地となる。

(3)架橋工事に伴わない、鉄鋼産業、機械産業がのびることが予想される。これに付して特殊機械が要求されるこの技術水準が高まり、この技術が東南アジアほか各方面へ輸出されるようになる。このことは、神戸経済の、ある性格づけを意味する。

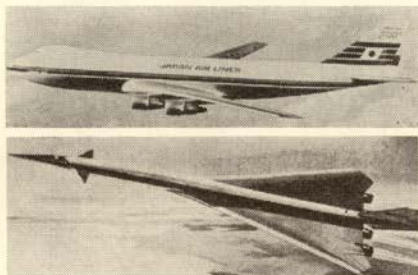


関西新国際空港



写真上・巨人旅客機 (LAST) のボーイング B747(490席)
他にロッキード社 (L1011. 250席)
ダグラス社 (DC10. 266席) が開発中で昭和45年
就航予定。

写真下・ボーイング B2707. 250~350席
速度は、マッハ2.7



★大量高速輸送時代の空港

エアロポリス時代の航空輸送産業は、大量高速輸送時代の情報流通のパイプとして世界を結ぶ役割を果たす。このパイプのうちで、地域と空の広場が接するところ―空港である。

関西経済の地盤沈下という問題にしても、軽工業を中心とした産業構造と官庁の首都圏集中、また瀬戸内経済圏のヒンターランドとしての瀬戸内工業都市の活用が微力となったためでもある。

しかし、阪神都市圏は、瀬戸内海周辺の新産業都市群、工業整備特別区域群の管理中枢としての役割は大きく、瀬戸内海という無限の輸送路をもつ阪神は、西日本の中核として発展する可能性を内包している。

昭和45年頃から始まる大量高速輸送化の波は、関西の空の玄関である伊丹空港の門をたたいている。

現在の伊丹空港の容量もSSTやジャンボ・ジェットが世界の国際線を飛び交う時代になると、これら飛行機の自重が二五〇t〜三〇〇tにもなるので、それには四、〇〇〇m級の滑走路が必要となり、これに対応できるものではない。

万国博開催後数年にして伊丹空港の容量は限界に達するといわれている。

阪神の経済的位置と、大量高速輸送時代に対応できない伊丹空港の現況をみると、阪神都市圏に新鋭大国際空港を設けることが、関西経済の地盤沈下を回復する大きな力ともなりうるのである。

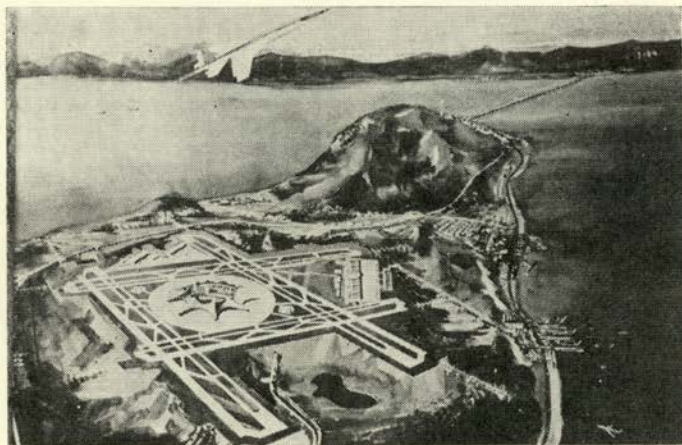
★淡路島は、空港に最適地

それでは空港決定の要件を考えてみると、

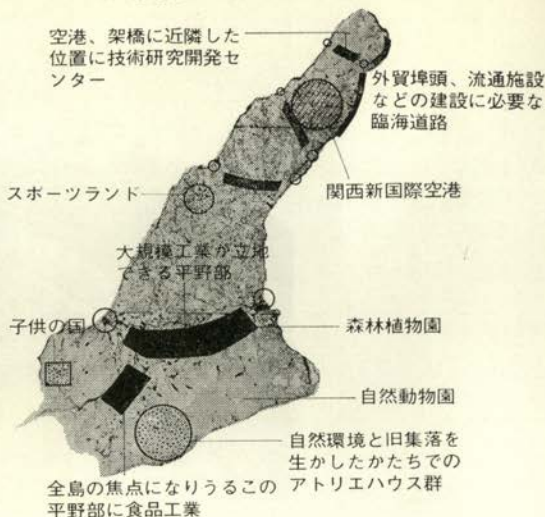
- (1) 航空輸送需要の変化
- (2) 航空機材の変化
- (3) 地上施設(管制塔 etc.)をささえる産業の発達

業の発達

● 関西新国際空港完成予想図



淡路島開発マスタープラン



(4) 航空路線の問題

この四つの要件を前提にして、空港の位置をきめる要件を考えると次の四点である。

- (1) 大都市のそばでなければならぬ。空港とシティセンターの距離ならびに連絡手段がどうなっているかの周辺に、都市ならびに障害物がなぬこと。
- (2) 滑走路の端から10 Km
- (3) 空港を中心にして、半径15 Km以内に、標高三〇〇m以上の山がないこと。
- (4) 既成の航空管制区域とのトラブルがないこと。

そこで改めて関西に於ける新国際空港の候補地を求めると、地勢、都市圏の位置、交通網、産業拠点などから、淡路島北部にまさる適地はみつからない。都心空港間距離は、海外の空港と比較しても十分許容範囲にある。

淡路島は、気候的にみても安定しており、また進入発進経路が海上のため騒音による公害はほとんどなく、発展可能な敷地の入手が容易なため、立地条件は

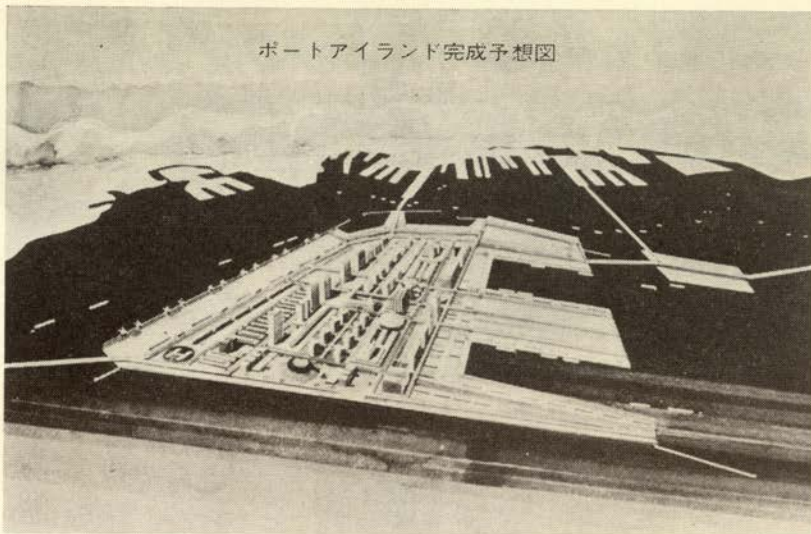
きわめて有利である。京阪神都市からの連絡方法については、明石・鳴門架橋による自動車輸送も考えられるが、長期的ビジョンに立てば、大阪湾ラピッド・トランシットも考慮される。さらにはホーバークラフト、高速フェリー、エア・バスなども考えられる。とくに阪神都市圏における関西新国際空港が淡路北部となれば、明石・鳴門架橋の必然性は従来予測されているところの経済効果をより増幅するし、同時に淡路は航空、宇宙産業を中心とした精密工業地帯、学芸文化都市など、阪神都市圏の後背地として大いなる発展が予測される。

★本工事は三カ年で完了

関西新国際空港の構想は淡路島北部常陸寺付近の標高五〇〇mの山地を標高三二〇m程度にまで切り下げ、約一、三〇〇haの空港用地を造成するもので、現段階の技術水準でもってすれば掘削土量五、四億^m³にもかかわらず本工事三カ年で完了する計画である。



ポート・アイランド



ポートアイランド完成予想図

ポートアイランドとは、一口に言って巨大な人工島である。これは、昭和42年8月、運輸省港湾審議会の議を経て策定された神戸港将来計画の最も主要な部分をなし、神戸港の中心部に建設する人工島だ。

★港湾と有機的に結ぶ都市

このポートアイランドには、数多くの大型バース、広い埠頭用地及び港湾機能用地、充実された荷役機械設備並びに高速道路と直結する道路など、かつてない超近代的な港湾施設を整備し、合理的な埠頭の運営と相まって、海陸輸送の接点としての港湾の機能が果せるようになっていいる。

さらには、港湾と有機的に結ぶ都市を形成し、総合的な土地利用による調和のとれた都市の開発を図り、世界で最も優れた21世紀の海上港湾都市を建設することを目標にしている。

神戸港は埋立地としての

利点を数々そなえており、昭和28年から東部海面第一工区から第四工区までの埋立を着工、昭和45年度に完成する予定である。一方、西部海面に於ても、第三工区までの埋立工事が昭和40年度に完成。

市街地背後の4カ所の山を削った土砂で、実に五二九万m²の臨海工業地を造成し、同時に、土砂を取った後に近代的な住宅団地を建設する方式が、その技術と共にポートアイランドに利用される。工事は昭和41年度に着工され、昭和50年度の完成を目指している。

★自由港都市

・ポートアイランド

このポートアイランドに関して考えられるべき点はこの三点に要約される。

(1)新しい港湾施設としてのポートアイランドの機能。世界海運界のコンテナ化に対応し、同時に今後の港湾流通システムに対し

キングスアーム

チョコレート

ちょっとしたパーティーに
お世話になった方への贈り
ものに……キングスアーム
チョコレートはあなたの真
心をつたえます。



チョコレート*キャンデー

ゴンチャロフ

本社 神戸市生田区加納町4の1 TEL(99)-2636
直売店 さんちか・スイーツタウン TEL(99)-3563

シックな
めがね……



 神戸眼鏡院

元町店・元町3丁目 ☎(32)1212代表

三宮店・さんちかタウン ☎(99)1874~5

KOBEセンスを生かした
信用と伝統の店



- ▷ゴルフコーナーには、No.1のダンロップ用品を中心にあらゆるゴルフ用品がそろっています。
- ▷タカハシのオリジナル・バッグコーナーは定評があります。



バッグとゴルフ用品の店

タカハシ

神戸・元町3丁目 TEL 33-1172・7782

*世界で最も名誉
ある時計ロンジン



特約店

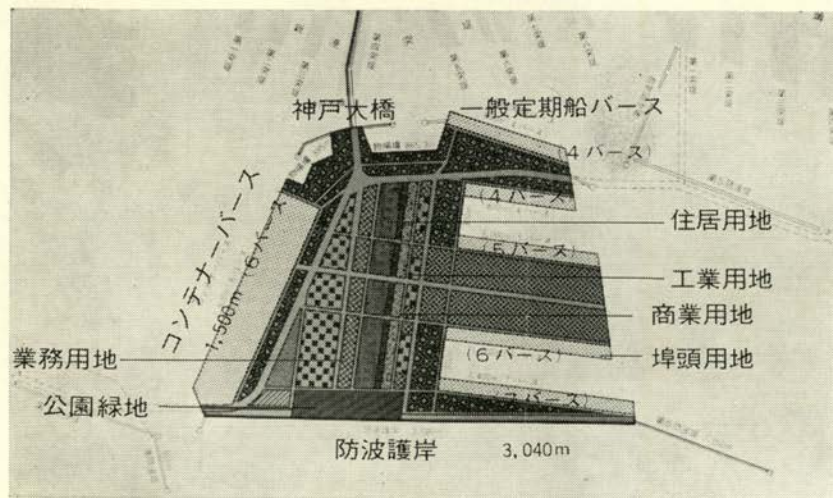


美甲時計店

元町店・元町三丁目 TEL33-1798

三宮店・さんちかファンシー・タウン TEL33-8798

ポートアイランド利用計画



1) 計画概要

総事業費	1,114億円
完成予定	昭和50年度
総面積	422万m ²
(生田区の市街地とほぼ同じ 広さ)	
港湾施設用地	226万m ²
都市再開発用地	107万m ²
道路その他用地	89万m ²

2) 施設

コンテナ埠頭	6バース
一般航定期船埠頭	26バース
防波護岸	3,040m
防波堤	1,400m
神戸大橋(中央スパン)	217m

3) 埋立土量

6,880万m³

この土砂は、高倉山からブッシュページにより海上を運搬され、跡地には住宅地が造成されます。

て将来を見通したうえで、世界の大港湾施設にふさわしいものが望まれる。このことは、港湾施設を含めての港湾運営の主体者が、このポートアイランドに集中し、それが神戸の西日本経済における地位をたかめ、ひいては、神戸に来ないと商売ができない、といわれるほどの機能と運営主体をもった前向きなものをつくる必要がある。

(2) 淡路の関西国際空港と関連して、神戸の国際的位置を考えるポートアイランドでなければならぬ。神戸が日本に於いて、陸のメガロポリスと水のメガロポリスとの接点であるように、神戸港にできるポートアイランドは、東南アジアとアメリカ・ヨーロッパをつなぐ接点であり、拠点でなければならぬ。

港湾は、単に荷物のあげおろしだけでなく、港湾を含めた総合的な物流の経営体が問題であり、同時に、埠頭を含めての港湾流通の施設形態を、商工貿易センターへの課題として残している。

(3) ポートアイランドの位置的条件により、臨海部の市街地が非常に重要になってくる。

ポートアイランドを人工島として造成したことは、臨海部の市街地を大事に保ったことになり、これが内陸市街地に好影響を与えることが前提となっている。

ポートアイランドは、大阪湾横断堤防の拠点として内陸の市街地につながるであろう。

神戸は三宮を中心とする都心部と、兵庫・長田、六甲・東灘の副都心をもっている。これは、それぞれにポートアイランド、兵庫運河、将来の六甲埠頭と、市街地の三本の軸を意味する。このことは、ポートアイランドに限らず、港湾はたえず内陸の市街地との対応性を考え、港湾を含めた機能施設は、背後の市街地の再開発と同時に考える方向性が要求されている。即ち港湾施設の技術的水準を高め、21世紀の都市にふさわしい環境を用意することが国際港都・神戸の飛躍的発展の原動力でもあろう。