



## ポートアイランドとこれからの神戸

宮崎辰雄〈神戸市長〉・石野信一〈神戸銀行頭取〉・米花 稔〈神戸大学教授〉

### ★ポートアイランドの歩み

市長 ポートアイランドというのは戦後すぐに考えたわけではなく、昭和21年には170万坪埋めたというところが決められ、現在東部は第四工区まで、西部は第三工区まで埋立られ、それで将来の港湾関係の業務というのは十分いけるという考えだったんです。ところが我々が推定していたよりも戦後の復興の仕方、経済の成長が予想以上に早く進んでいったので追いつかなくなり、昭和40年代のはじめから臨海地帯はほとんど使いつくしてしまい、あとは海上以外にはないじゃないかということのでポートアイランド計画が生まれてきたんです。

それを具体化したのが42年にできた「神戸港ポートアイランド利用計画委員会」で、石野頭取に委員長になってもらい基本構想というものをつくったんです。それから「基本設計委員会」というのをつくって川名さんに委員長になってもらい、この二つの委員会によってポートアイランドのだいたいの形ができました。ポートアイランドの港湾施設の方は42年に外貿埠頭公園というのができて、その時に決めたのがコンテナ16バースとライナー36バースの合計22バースだったのを後で変更して、コンテナ19バース、ライナー21バースとなり今埠頭公園の方で着々実施中です。ポートアイランド利用計画委員会はその全体計画と同時に、真中に再開発用地とというのがありますが、それをどういうふう配置するかということをしてやってもらいたいです。

大まかにいえば、周囲が埠頭とそれの関連用地、内側が公園とインターナショナルスクエアのような業務用地、それに流通センター、コミュニティスクエアのように配分してあります。総面積で約130万坪、総工費が千三百億ぐらいのものです。まず、事業の半分が市の単独事業であとは公団と直轄事業になっており、公団には国と市が出資し、直轄事業は神戸市が一割負担といったよう



外国でもこれを非常に評判にしていますね。

米花 二つの委員会も基本線においては今おっしゃったように同じ線をさらに深めていくといったことになるのですが、港湾機能が非常に大きくなってきたのを神戸がどう受けてたつかと



宮崎辰雄神戸市長

な計画で進んでいるわけです。

石野 「神戸港ポートアイランド利用計画委員会」を昭和四十二年の十二月に最初に開きまして、報告書が出されたのが四十三年七月です。その間市長さんがおっしゃったようにできるだけ埠頭を広くとること、それに関連する港湾の施設を近代的なものを設備すること、公害のないある程度の工場のようなものをつくる、港湾関係者の住宅をつくる、と同時に海洋というものを神戸と結びつけて海洋公園のようなものをつくる、またいろいろな情報施設をつくるとか、こういった考えでポートアイランドの構図をつくりましたが、これも情勢によって変わらうし、変わるべきものなんだといった考えで報告書を作製したわけです。コンテナが非常に発達してきているものですからコンテナヤードを増やすとか、先程の「神戸港ポートアイランド基本設計委員会」でさらに詳しく設計をつくらうということになりました。基本的に、山を切りくずしてそれを海に埋めて島をつくるという構想は世界でも非常にユニークな大胆な構想ですので、

大きな課題だったと思うんです。この数年来、船なり海上輸送というのは技術革新においてどんどん変わってきています。しかもこういうものをつくっていくのは何年計画かでやっていかなければいけないし、ある程度絵をかきながら港湾輸送の技術革新に対応できるように切りかえていかなければならないので、そのためには港湾機能用地をできるだけ十分にとっておこうというようなことがはじめからでした。現にコンテナでもバスでも変更になってますし、今後さらに建設の過程でどういうふうに施設を変えていかなければならないかという問題が大きな課題だと思うんです。そういう事がこの計画の中でフレキシビリティをもち、またそれが発揮できるような利用の考え方というものをもちこむという、非常に難しいことを狙っておられると思うんです。一方には「世界の窓口」であると同時に、新しい都市経営の実現をここでしていき、緑、住い、文化施設をもった若々しい町をつくっていくんだという考え方がかなりこの中に強く入ってきましたね。



石野 信一 氏

いんじゃないか  
ということが、  
今回の基本設計  
委員会の中で  
は、もちろん何  
らかの修理とか  
その他のものは  
あるでしょう  
が、積極的に「工  
場」という考え  
方を取り入れら  
れないできたと  
いうことがポー

トアイランドの利用の仕方としてすっきりしたものにな  
ってきたんじゃないかと思えます。

★神戸を瀬戸内海の基点に

戦前の神戸港は港を中心に発展してきたのですが、港  
湾施設とか倉庫でうずまってしまい、緑とか海、市民と  
のつながりがだんだん遠くなってきたのをもういっ  
ぺんここで取り返そうということをこの中でかなり強く  
生かされたと思っています。その中ではっきりしたの  
は、はじめの時には公害のない加工工場をもつこともい

市長 はじめは港湾機能ということだけ考えていたの



米花 稔 氏

ですが、だんだん  
海上都市的な構  
想をおりこんで  
いくように変化  
していったんで  
す。ポートアイ  
ランドをつくる  
時はこれ一つで  
終りだと考えて  
いたのが、これ  
をつくる過程に  
おいて、特に最  
近さらに東に六  
甲アイランドを  
つくろうという  
ことになりました



た。これはポートアイランドの一倍半もあり、今年から着工の予定ですが、考え方というのもだんだん拡大し、進歩していつておりますね。これが将来は大阪湾海上都市構想につながってくるでしょう。

神戸の貿易量がどんどん増え、内外貿易の貨物量が増えていきますと瀬戸内海というものが臨海工業地帯として非常に大きな発展をしますから、神戸をその基地にしたいといったような願いがあられるわけです。外国貿易関係の貨物をここで積みかえて瀬戸内各地へ運ぶとかまた瀬戸内から運んできたものを一度ここに集約して外国にもっていくというふうな本当の中継基地として育てていきたいと思っています。それともう一つは、ここなり六甲アイランドなりを将来瀬戸内、及び阪神、関西経済圏の情報センター、管理センター的なものへ育て上げていきたいと、こういう願いもあるわけです。

石野 将来、西日本が発達してきた場合には神戸は陸、海、空の国際的な窓口になるという地理的な条件があると思うんです。新幹線も神戸にとまることになるでしょうし、船の貨物は神戸を中心に動くでしょうし、空港の問題はまだ決まらないんですが、公害のない空港ができるのであれば神戸に近い方が神戸の発展には非常に役にたつ。これからは輸送時間の短縮ということが問題になってきます。したがって貨物を飛行機で運ぶということがどんどん発展してくるわけです。空港はできるだけ近くにある方がその都市の発展には決定的に有利です。神戸は横に長くて海岸に沿っていますから、沖合に空港ができて音の公害がなくてすむという条件をもつてますので、それが技術的に証明されれば別に反対する理由はないわけです。それが実現できれば陸、海、空の窓口になって神戸の将来というのは大きく変わってくると思いますね。

# ★ポートアイランドを情報、流通のセンターに

米花 情報、流通のセンターということですが、これはこれからの神戸の港ではどうしても考えねばなりませんね。そうするとテストケースとしてポートアイランドでいくらかでも実現できれば、ということが期待されるんです。たとえば昨年世界貿易センターの国際会議が東京であって、閉会式が神戸でありましたね。そこで一つの重要なテーマになっていたのが、情報ならびにコミュニケーションのトータルサービスということだったんですが承知の、ニューヨークの世界貿易センターは着々でを上りつつありますが、あれもかなり意欲をもってトータルな狙いをだしていますね。有線テレビやコンピュータなども使い、いろんなことをやろうとしています。パリだとかアムステルダムとかベルギーのブラッセルだとか、そういう所はみなそれぞれ町の中心に近い所で情報港湾、貿易に関する情報センターの構想を現実にははじめてるわけなんです。だから日本でも神戸でもやっていたくないと国際的にも遅れをとってしまふ。そういう意味の情報機能をどういうふうに進めていくかということをするという所で工夫しないといけないでしょうね。

市長 今までだと、たとえば港湾施設なら港湾施設だけを考えるというくらいがあったのですが今度のポートアイランドではじめて総合的な計画が検討されたということが画期的なものだと思えます。港湾地域をつくる、そこで働く人達の住居をつくる、また外国の人達がきたり国内の人達が遊びにきたりする、そのためにインターナショナルスクエアをつくる、それから貨物の輸送を一貫した総合的な物流の輸送センターをつくっていく、また昔のように単に業務だけに使うというんでなしに憩いの場にするために緑多い島にする、というような島内だけでもあらゆる機能をそこにいれて総合的な計画をしたということと、それからもう一つは背後との関連ということとをずつと考えているわけです。それは六甲大橋というものをは車線にする、ダブルデッキの八車線の橋というのは今まで日本にはまだないのですが、それと阪神高速

一号線と連絡します。また国道二号線のバイパスを考えるとということもやっておりますし、この計画の中で湾岸道路の計画もあります。湾岸道路の考え方にも二つあるんですが、一つは五突から東へずつと伸ばして摩耶大橋をもう一つつけ、さらに東へ行くといういき方と、ポ

ートアイランドの中で東へ折れて、次にできる六甲アイランドを通して東へ伸ばしていくという構想などあらゆるものを総合して計画したということは今までの港の建設にはなかったことだと思えます。機能的にみても海上輸送の革命といわれるコンテナに非常に力を入れて、先程も申しましたように6バースのものを9バースに変更しました。この中で将来は流通というものに重点をおこうと思ひ、業務地域を大変広くとっておりますし、それに公園もうんととっております。北と南に公園をとり、南北軸にも大きなグリーンベルトを通してありますが、こういうふうな緑いっぱいの島にしようという考え方、こういう所が非常に特色のあるところだと思えますね。米花 北公園は建設の途中で市長さんのご要望でとり入れたんですね。金もかかるし現場の方は大変だと思ひますが、これをつくられたのは大変よかったですね。

市長 神戸の人は自分達の街を山からはよく眺めるのですが、海から眺めたことはほとんどなく、今度ポートアイランドができたなら海から神戸の旧市街地を眺められるような場所をとりたいと念願だったんです。北公園というのは私がいいだしたんですが、香港などに行きますと九龍側からビクトリア市を眺めますと非常にきれいですね。ところが九龍の所で香港眺める広場がないんですだから北公園にタワーみたいなのをつくって眺められるようにしたらいいだろうと思ひてゐるんですが。それと南北にグリーンベルトの縦軸を通せということ、これは私の主張だったし、奈良の近藤先生も強く言われてとったんです。それからポートアイランドは港湾機能を重んずるところではあるけれども、同時に人間中心の島にしたいということです。公園などもその一環ですし、道

路も全部歩道と車道を分離して新しい都市計画手法を取り入れてるんです。完全に歩車道を別個に分離した町というのはまだありませんので、できれば日本ではじめての新しい都市計画の町になるんじゃないかと思ひます。

石野 国内での海運というものがフェリーなどの発展で技術的にさらにいろんな形で発展してくるでしょうから港の機能が外国航路の関係だけでなく、ますます国内的にも必要になってくるでしょう。今後神戸港は国内の交通の中心としても、ポートアイランド、六甲アイランドさらには空港ができてくれば経済的には大きな役割を果たすようになるでしょうね。

神戸という町は山が海にせまって面積が狭いということに経済的な発展に制約があるわけです。そこではじめは工場地帯をつくりたいという要望もあったのですが、一方公害問題もあるのでポートアイランドには情報関係とか新しい都市づくりという方に重点がおかれていったんです。

市長 工場が全然ないわけではなく、加工工場などは若干ありますね。

米花 現実には補修などの多少の作業場的な工場はいりますが、前のような積極的な意味での工場はないんです。

市長 戦前は工場誘致に血道をあげた時代もあったんですが、もうそういう情勢ではなくなってきましたね。昔は中継貿易港としてはあかんということをよくいつてたんですが、今は流通と情報、管理機能をもつただけでいいじゃないかというふうに変ってきましたね。これだけ人口が緻密になってきましたら工場はもう郊外へ出すより仕方ないでしょうね。

それから今、瀬戸内の物をどこに集めるかということを考えているんですが、今いろんなものが方々に別れてるでしょう。たとえば乗客は中突堤、貨物は東部埋立地第四工区の内貿埠頭、兵庫突堤、フェリーもあちこちに



あり、こちらで乗れないとあそこで、というようになかなかうまくいかない場合もあるので、こういうものを一つに集めるという「機能の集約化」というものを考えていきたいと思っています。フェリーだけでも乗り場が六つに分かれてるんです。これからは開発と同時に整理の時代に入らないといけませんから。日本の政治なり行政なりはどうしても後追いになりますからね。

石野 それだけ経済の発展が早いということでしょうね。

米花 本土、四国架橋ができてフェリーはあまり減らないでしょう。

### ★ポートアイランドへの期待

石野 こういうふうに入れ物が大きくなり立派にもなっていると、そこで働く神戸の企業経営者の意識もより大きく広がってこないといけませんね。ことに若い経営者たちが今から世界や日本の動き、あるいは将来の経済の展望とかをよく勉強する必要があると思う。神戸の経済人が立派になれば、こういう形の発展と共に内容も充実してくるでしょう。

人の考え方というのは時代と共に非常に変わります。公害問題一つとってみても六〇年代と七〇年代とはずいぶん急に変ってきている。今ちょっと反動的に、経済の成長が早すぎて人間は物質的には満足してしまっただけで、内面的なものがほしいんだというような風潮もありますが、しかしアメリカなどに比べれば住宅一つとってみても個人の生活というのはずいぶん貧弱なんです。

したがってポートアイランドの拡張、改善と同じ意味で、神戸市全体を形の上でもいろんな点でもよくしたい、それと平行して経済人の意識もより広くより深く勉強していかなければいけないという感じがしますね。

米花 大阪湾の問題がこの二、三年来とりあげられており、先程市長さんからもこの次は大阪湾をどうしていく

かということにつながっていくだろうといわれましたが、それをやっていく上にポートアイランドというものが第一期のテストケースになるわけです。ポートアイランドが上手にできるという見本が示されれば、その後にさらに前進していけるだろうし、これがもしいいものでできないということになると次に進んでいくことがちょっと難しくなるんじゃないかと思っています。

ですからこの成否いかんで、大阪湾でいったいどのように取りくんだらいいかという目度がついてくるんじゃないでしょうか。その意味で私はポートアイランドに対する期待は非常に大きいんじゃないかというふうに考えています。

市長 今までの町づくりというのは、自然に発展していったものを後で時代の流れに応じて文化的な生活ができるように形をととのえていくことばかりやっていったんですね。ところがこういうものになると、はじめから計画し、すべての機能が揃った一つの町ができるわけです。その点でポートアイランドの成否というものは後代に評価されるでしょうが、私は努力次第によっては非常に面白味のあるいい町ができる可能性があると思いますね。

形でもらってもわかりませんが、今まで百年かかってできた町の三分の一ぐらいのものが十年か十五年ぐらいでできるんですからこれは大事業ですよ。しかも非常に安くできるんです。ですから私はこれを日本の町づくりのモデルケースにしてもらってもいいし、またそれぐらいのものをつくりあげたいと思っています。皆さんのいい知恵もおかりして、これからの変化する時代に対応できるようにし、完成した時にはその時代に少しも遅れをとっていないようなものに仕上げたいと思っています。

静かさの中で息づく 格調ある美しさ



**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

何げなくとり出すこの一枚に


40年の苦心の味が

秘められています

**ゴーフル**



神戸にそだって 70年

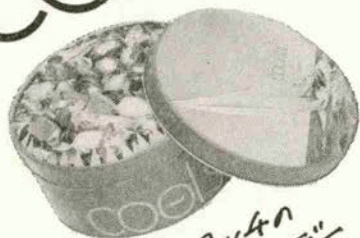
 **風月堂**

元町3丁目 TEL 39 2412~5

さんちかスイツタウン TEL 39 3455



SUMMER CANDY  
cool-six



クールキャンデー  
クールキャンデー  
さわやかさかい  
お口に合います  
500円・700円・1000円・1500円

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4-1 ☎39-2636  
直売店 サンチカスイーツタウン ☎39-3565  
直売店 神戸商工貿易センタービル ☎25-0237

夏を装うダンディなおしゃれ

しゃれたトアロードの紳士ブティック



輸入洋品雑貨



● 英国製生地を使ったオーダートアロード (アメリカンファーマシイ向い)  
ダー縫製によるプレタールムをぜひご利用下さい TEL. (078) 32-0320



英国製生地専門店

**ジュン 洋服店**

神戸生田区中山手通3丁目65  
TEL. (078) 39-0779

● お気軽にお立寄りください。



## 経済ポケット ジャーナル



### ★NHK神戸支局開局

NHKの「UHF兵庫県域テレビ」(JOPP、28チャンネル)が六月七日開局、一日平均四十五分のカラオケ番組の放送を開始した。

ローカル放送の充実を目ざすNHK、「UHF県域テレビ」は、すでに五月に全国のトップを切って滋賀県の大津放送局で始まっており、神戸は二番目である。神戸と同時に和歌山でもスタートし、来年には京都、奈良も開局する予定で、近畿圏すべての県域放送が出そろうことになる。

このほどトアロードに完成したNHK神戸放送会館



トアロードに完成したNHK神戸支局

の新庁舎は、鉄筋四階建、延べ約四千五百平方メートル、カラースタジオのほか、アカウンス・スタジオ、ラジオ用スタジオも備え、地方民放局並みの規模。取材陣もプロデューサー四人、アナウンサー一人、記者、カメラマン一人ずつの計九人が増員された。

U波を発信するアンテナはサンテレビと同じ摩耶山頂に建てられ、スタート時の電波エリアは阪神北部、淡路島西側の一部を除いて県下のほぼ全域をカバーする。これまで県下のニュース、話題はすべていったん大阪に送られて、そこから電波にのっていたが、県域放送の開局でほとんどが神戸放送局から直接放送されることになった。

なお、一般家庭ではこの県域放送を受信するには、神戸、阪神間(北阪神、芦屋北部、宝塚などを除く)ではUチャンネルの28、その他の地域ではNHK総合テレビのUチャンネルと同じ

でよい。

### ★兵庫県社会福祉協議会、20周年を迎える

昭和二十六年に施行された社会福祉事業法により設置された、兵庫県社会福祉協議会は今年で20周年を迎え、六月一日神戸国際会館大ホールに、県下社協職員、民生、児童委員、施設関係者、行政関係者ら約二千人が集まって、20周年を記念する第二十回兵庫県社会福祉大会が開かれた。

坂井県知事から各代表に感謝状が贈られ、高度経済成長下のさまざまなひずみを打破し、社会保障、民間社会福祉事業の今後の飛躍推進のために努力することを決議した。

### ★三菱重工神戸造船所に15万重量トンドック完成

三菱重工神戸造船所は、かねてより第4ドックの延長拡張工事を行なっていた

が、このほど完成し、入渠可能最大船舶は10万重量トンから15万重量トンへと増大された。今回の工事は神戸造船所で建造する超大型コシナ船の入渠と旺盛な大型修繕船ならびに改造船の需要に対抗するため施行したもの。この延長工事の特長は、わが国初めて海側への延長をドックの仮締め切りを行わず、ドックを稼動しつつ工事を行なうといった、斬新な工法を採用した点にある。



完成した15万重量トンドック

### ★KOBE オフィスレディ★



久保良子(22)

三菱商事株式会社タイ事務所事務

素敵なエトランゼに接し、英語を話せるようになろうと決心して2年、その間、余暇を惜しんで個人レッスンに通い続けたという。その語学力といいセンスといい、まさしく神戸っ子の一人である。

山手女子短期大学卒

★大きな緑の山並みと組み合わせられた大阪湾、それは、世界にも例のないものではないでしょうか。オランダ・ロッテルダム港は、ライン河岸の干拓地のなかですし、ニューヨーク港も、低い台地につながる港です。

マルセイユ港の背後も低い緑のない岩山です。神戸港のうしろには、緑の六甲山脈が、どんとひかえています。紀伊水道から神戸港へ近づいてくると、まず、水平線のかなたに眼に入ってくるのは、この六甲山です。そして、だんだん近づいてくるにつれて、この六甲山の麓につながる緑の街が見えてくるのです。そして、この山脈の起伏・形は、意外に変化に富んでいます。開港当時のスケッチの山なみの陵線を思い出してください。それとそっくりです。

より街に近づきます。するとポートアイランド

の白く長い長い防波堤を額縁として、この緑の山全体が海に投影しているように感じます。

ポートアイランドの先端には海—大阪湾を望む大公園が計画されています。ところが、この公園からは、逆に東西にひろがる六甲山を仰ぎ見ることができます。六甲山全体の緑と公園の緑がお互いを写し出すように交流する雄大なスカイビジョンが想像されてくるのです。実際の行動として、この港の公園と六甲山の山の緑の間を往復することができるのも、これからの大いなる楽しみの一つです。六甲山頂でスキーとスケート、下に降りて港に臨むコートでテニスをと、同時に二種のスポーツがエンジョイできる街も神戸ぐらいではないでしょうか。

(水谷顕介)

神戸のアーバンデザイン  
海と山

⑤②

水谷顕介＋チーム・UR



▲開港当時の山並みと街並み

▼現在の街並みと山並み





モダンリビングを考える 1  
神戸のモダンリビング

52

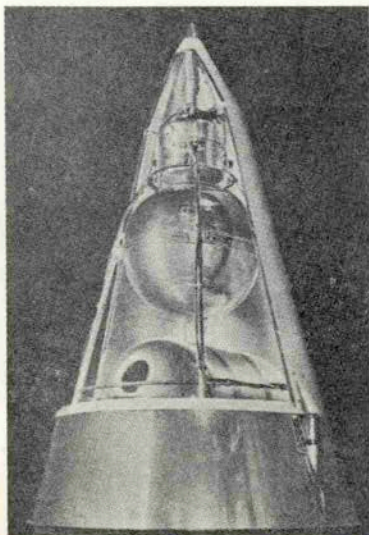
水谷順介＋チーム・UR

★エジプトのピラミッドを知らない人はいないでしょう。でもその時代エジプトの人々はどのような家に住んでいたのでしょうか。ピラミッドは王様の墓で大変な労力と国力をあげて作られたもので、現在でもそれは立派なものです。しかしその時それはいかに立派なものでも、なんと無駄なものでしょうか。しかしそのピラミッドは現在も建っているし、人類歴史の一つのモニュメントとして残っているのです。私はその時代に非常に機能的なものはすぐに使いものにならなくなり、一見無駄なものや、何の使い道もないスペースが意外と建物の生命と空間の用途に、変化と長い生命力を持っていることが多いと思う。現代は合理主義と機能主義の時代といってよいでしょう。仕事場を合理化し無駄を少しでもはぶき、良いものを正確に作り、少しでも安く売って行くことが、現代

社会の中で欲求されていることです。しかしこの合理主義、機能主義の時代ほど、人間は何か息ぬきを考えたくになります。無駄な空間とはそんなものです。アポロ人工衛星の中でも人間は生きて行けます。またより合理的な人工衛星ができると、アポロ人工衛星は使われなくなります。しかし住宅はやはり人工衛星ではいけないでしょう。

モダンリビングとは機能的な人工衛星と無駄なピラミッドの中間にあるのではないのでしょうか。そしてモダンリビングを論ずる場合、常に使いやすさと合理的なことが取り上げられていますが、必要なものはより豊かに生活をと、より豊かに住むことだと思う。

(武田則明)



▲エジプト・ギゼのピラミッド

◀人口衛星のカプセル部透視図

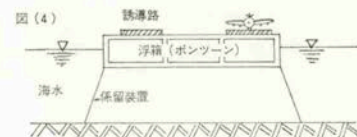
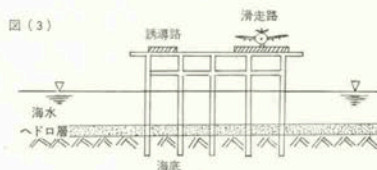
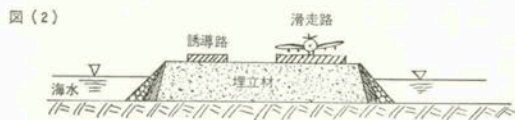
# 海上空港

諸岡博熊

△阪神外貿埠頭公園工務部長V

関西新国際空港の立地条件は、大都市に近く騒音の被害の少ないかつ、空の管制スペースが充分にあるところといわれる。これらの条件を満足するところは、陸上で淡路島北部、海上では大阪湾上に求めざるを得ない。従って海上空港の場合、水深と海底地質に応じ、①干拓式、②埋立式、③棧橋式、④浮箱式とその基本型式は分れるが、経済性と安全性（技術的に容易で、工期の短かい）が海上空港建設に際し問題とされる。

①干拓式——周囲に堤防を築き内側の海水を排除、海底を露出させ（海底地盤がしっかりしている場合）そこに空港を建設するものである。水深の浅いところに応用される。オランダが得意とするところで、アムステルダムスキポール空港はマイナス四メートルのところに建設されている。ところが、堤防の維持と堤内の排水にかなりの経費がかかるところに難がある。



る。水深十メートル前後がもっとも経済的。海外ではミシガン湖底に計画されているシカゴ第三空港計画が参考となる。（第一図）

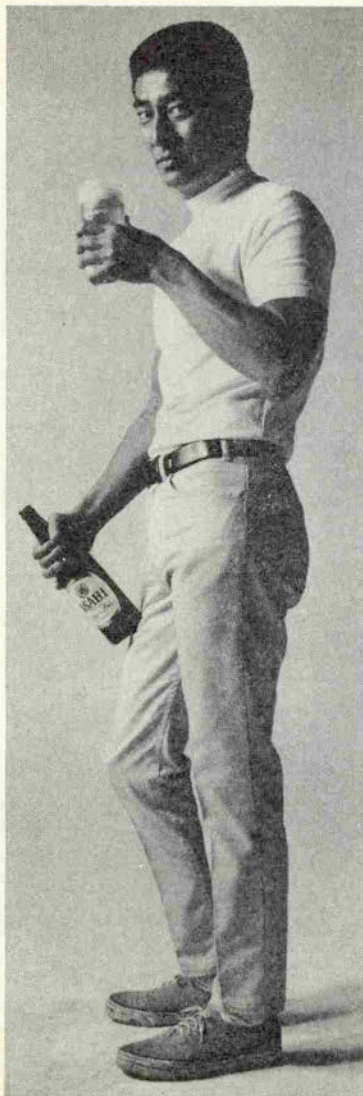
②埋立式——神戸市が得意とするところではあるが、大量の土砂源

の確保とその大量短期輸送が問題点とされる。その上、海底の地質が軟弱な場合、沈下対策にかなりの経費がかかる。水深は十メートル前後がもっとも経済的である。が、現在のところ世界の空港は殆んどこの方式によっている。例えば、ニューヨーク・ケネディ空港や羽田の空港などの滑走路の延長工事はこれによって。（第二図）

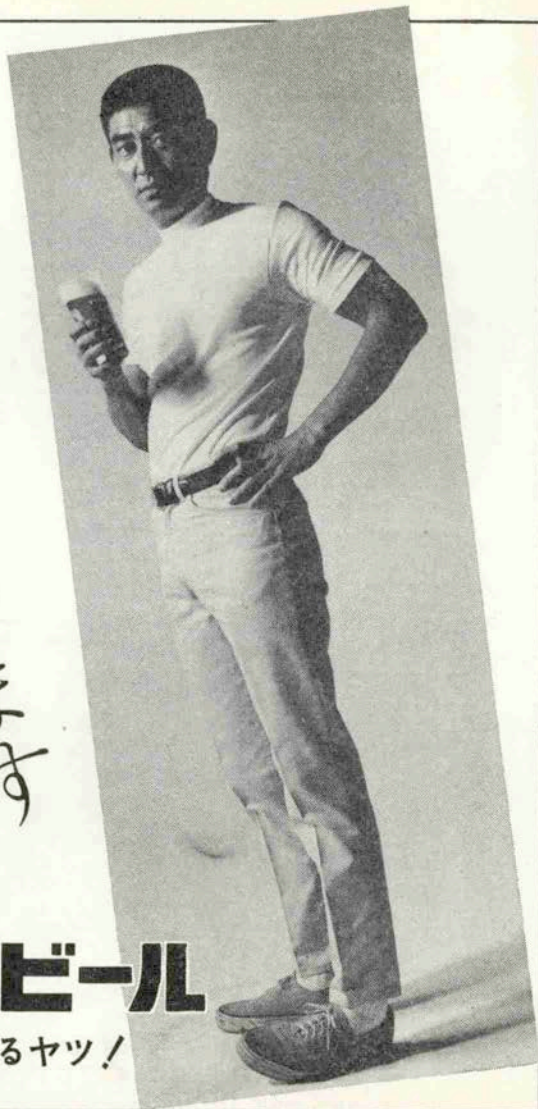
③棧橋式——港湾工事で棧橋式の岸壁はすでに実用化しているが空港の要求する広さのものは実現していない。工法は杭を海中に打ち込み杭頭をそろえその上にプラットフォームを設けるものである。この方式は水深十五メートル前後がもっとも経済的である。かなりの面積のものを建設する必要があるため機械的に制限をうける。海外の例では、ニュージーランドのポシヤントレイン湖の空港計画が参考となる。（第三図）

④浮箱式——水深のかなり深いところで、かつ、底質に影響なく実施できるもっとも経済的な方式とされる。かつて、神戸商工会議所会頭砂野仁氏が発表したものと同様のものといえる。神戸市の姉妹都市シアトルにはコンクリート製ポンツーンをならべた浮橋が、立派に存在している。しかし、空港として実用化した例はない。（第四図）



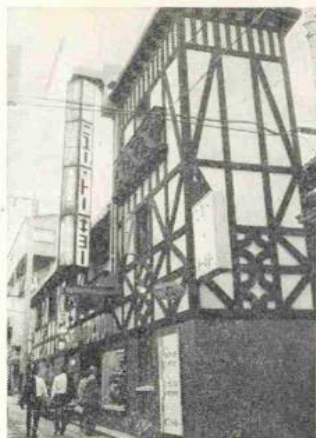


の  
ん  
で  
も  
ら  
い  
ま  
す



**アサヒビール**

てごたえのあるヤツ!



コウベの夏は  
ビアで乾杯!



SANNOMIYA  
STATION

三宮ビル  
ビヤガーデン



ニュートーキョー元町店  
TEL 33-1422

ニュートーキョーさんちか店  
TEL 39-5069

三宮ビル ビヤ・ガーデン  
TEL 22-3598

三神ビル ビヤ・ガーデン  
TEL 33-5520



ビアホール  
レストラン

ニュートーキョー コウベ  
マップ