

21世紀の地域開発構想

——大阪湾コスモアイلزの提唱——

昭和59年11月

社団法人 関西経済同友会
地域開発委員会

要 旨

＜提 言 理 由＞

〔今、なぜ提言するのか〕

関西国際空港、関西文化学術研究都市などのビッグプロジェクトが緒につきはじめた関西は、21世紀を間近にひかえ、国際化、情報化、高技術化、高齢化など、経済社会の大きな潮流変化に直面している。

このような中で、われわれは、産業・都市活動の活性化を図り、「魅力ある関西」を創造していくために、21世紀に向けてわれわれの希望と夢を託した壮大な地域開発構想を策定することが、後世に対する責務であると考えます。

〔大阪湾上に新国土の創成がなぜ必要か〕

大阪湾沿岸域は、面積では近畿圏全体の約1割にすぎないが、4割強の人口と5～8割の経済活動が集中している近畿圏の最重要地域の一つである。当地域の活性化を図ることが、近畿圏はいうに及ばず、わが国の均衡ある発展のために、ぜひとも必要である。しかし、その経済力の相対的地位は、年々低下の傾向にある。

さらに同地域では、大阪湾の水質汚濁や沿岸都市部の人口過密、交通混雑、公園・緑地の不足など様々な都市問題がかかえている。このため、市街地の再開発が急務となっているが、再開発用地の入手が難しく、都市機能の回復・拡充も容易に進んでいない。

また、大阪湾沿岸域の将来予測によると、21世紀初頭までも、人口増加が100万人、道路、住宅地、産業用地等の都市的土地需要が約3万3千ヘクタール新たに生じると試算されている。

一方、大都市地域では、自然に対する市民のニーズは次第に高まる傾向にあり、この点を考慮して、内陸部の開発を最小限にとどめるとすれば、用地需要の一部を海面の埋立てによってまかなう必要がある。

＜提 言 骨 子＞

〔大阪湾沿岸域の開発・保全の基本方針及び構想〕

(1) 基 本 方 針

- ① 新国土の創成と大阪湾沿岸域の再生
- ② 開発と保全・保存の調和をめざして
- ③ 「世界の中の関西」の創造

(2) 基 本 構 想

① 理想的な超近代的都市の構築

新国土に、国際交流、通商施設、情報通信基地、研究開発型産業団地などの諸機能を集結させる。このような諸機能を中心核として、その周囲にゆとりある住宅地と外国人にとっても住みやすい住環境を実現し、水と緑に囲まれた理想的な超近代的都市を構築する。

② 陸海空交通の結合による一大交通・流通拠点の整備

大阪湾上に大横断交通路及び大縦断交通路、さらには、淡路島と連結した大環状交通路を建設し大阪湾沿岸域のモビリティの向上と一体化を実現する。

③ 大阪湾の保全・保存と再生

新国土には、丘陵、川、湖沼等の自然を創造する。ま

た、海辺には人工海浜、海洋牧場などウォーターフロントを開発し、大阪湾の親水機能を高める。さらにヘドロの浚渫により、大阪湾の浄化を進める。

④ 廃棄物処理システムの確立

大都市地域で発生した建築廃材・廃土及び処理済の廃棄物を埋立てに利用するとともに、廃棄物・下水処理施設も整備し、大阪湾沿岸域において発生した廃棄物は地域内で処理するというクローズドシステムを確立する。

⑤ 大阪湾沿岸都市部の再開発の促進

都心部や臨海部の過密あるいは住工混在地域から新国土への住宅、工場の移転を図り、これらの地域の再開発を促進する。

すなわち、公園・緑地の拡大、道路の整備、新しい都市機能の導入などに活用し、美観上の建築規制も実施して、近代的都市美をもった都市づくりを行う。

⑥ 各分野にわたる技術開発の推進

本構想を推進することは、土木、架橋、建築、交通、通信、エネルギー、海水淡水化等多くの分野にわたる技術開発を促進することになる。

〔海上都市（大阪湾コスモアイランド）のグランドデザイン〕

三つの島で約13,000ヘクタールの面積を有する海上都市とする。各島の特徴は次の通りである。

○セントラルエリア……大阪湾コスモアイランドの中核機能を重点的に配置する。

○北部エリア……港湾機能を充実し、新たな産業地域を形成する。

○南部エリア……臨海型・海洋性の産業を核に整備する。

〔構想実現に向けて〕

本構想は現時点での大きなロマンであり夢であると同時に、国家100年の大計として認識し、実現に向けてその第一歩をスタートさせることが、現世代の責務であるとする。

ただし、本構想の推進にあたっては、漁業問題など種々の環境問題に関して最大限の配慮が必要である。解決困難な問題が残存する場合には、十分な年月をかけてこれを克服すべきである。

国、地方自治体は、官民が協力して行う国家的地域開発事業として新たな位置づけを行うとともに、現行の法・税制度の見直し、ならびに新設によって民間活力を発揮しやすい条

件を整備する。同時に、都市づくりには民間も事業主体となり、積極的に民間の創意工夫を活かすべきである。

都市行政については、湾岸都市による共同運営を試みるとともに、将来は独立都市（関西特別市）への移行を目指すものである。

さらに理想としては、本構想の趣旨からして、たとえば、京阪神を一体とした行政組織を設立することも考えるべきである。

目 次

は じ め に

1. 大阪湾沿岸域の重要性	2
(1) 大阪湾沿岸域の現状	2
(2) 大阪湾沿岸域の問題点	3
(3) 大阪湾沿岸域における人口と土地利用の将来	5
2. 21世紀の大阪湾沿岸域の役割と発展方向	6
(1) 国土中心機能の強化・拡充	6
(2) 国際化・情報化・高技術化の推進	7
3. 大阪湾沿岸域の開発・保全の基本方針	8
(1) 新国土の創成と大阪湾沿岸域の再生	8
(2) 開発と保全・保存の調和をめざして	9
(3) 「世界の中の関西」の創造	9
4. 大阪湾沿岸域開発の基本構想	10
(1) 理想的な超近代的都市の構築	10
(2) 陸海空交通の結合による一大交通・流通拠点の整備	10

(3) 大阪湾の保全・保存と再生	11
(4) 廃棄物処理システムの確立	12
(5) 大阪湾沿岸都市部の再開発の促進	12
(6) 各分野にわたる技術開発の推進	12
5. 海上都市（大阪湾コスモアイルズ）のグランドデザイン	13
(1) セントラルエリア	14
(2) 北部エリア	15
(3) 南部エリア	15
6. 構想推進の前提条件	16
7. 構想実現に向けて	17

は じ め に

関西国際空港、関西文化学術研究都市などのビッグプロジェクトが
緒につきはじめた関西は、21世紀を間近にひかえ、国際化、情報化、
高技術化、高齢化など、経済社会の大きな潮流変化に直面している。

このような中で、産業、都市活動の活性化をはかり、「新しい関西」
を創造していくためには、「旺盛な企業家精神」、「自由の伝統」、
「多様な都市集積」など、関西の特性を生かしつつ、各界の英知と力
を結集していく必要があると考える。

そこで今回、関西経済同友会・地域開発委員会では、魅力ある関
西の創造のために「21世紀の地域開発構想——大阪湾コスモアイル
ズの提唱——」を提言することとした。

これまでも関西地域における大阪湾沿岸域の重要性に着目し、当
会を中心に昭和36年に「阪神ポート・オーソリティ構想」、同44
年に「大阪湾総合開発への提言」が発表されているが、その後、環境
問題、オイルショック、経済の低成長、価値観・意識の多様化など、
時代は大きく変化してきている。これらの条件変化を踏まえつつ、来た
るべき21世紀に向けてわれわれの希望と夢を託し、今、新たに本構
想を提言するものである。

1. 大阪湾沿岸域の重要性

(1) 大阪湾沿岸域の現状

兵庫県播磨地域から和歌山県北部などの大阪湾に面した市町村に淡路島を加え、これを大阪湾沿岸域と考えると、全体で約 29 万ヘクタールとなり、近畿圏全体の約 1 割を占める。

一方、この地域の人口は 820 万人（近畿圏全体の約 43 %）、工業出荷額 23 兆円（同 54 %）、卸売販売額 65 兆円（同 81 %）、小売販売額 8 兆円（同 52 %）である。

すなわち、大阪湾沿岸域は近畿圏全体の面積の 1 割にすぎないが、そこに近畿圏の 4 割強の人口と 5 割から 8 割の経済活動が集積している。とりわけ大阪湾奥部に位置する大阪市は、江戸時代、わが国の「天下の台所」として、また明治以降も産業都市として発展し、今日でもその経済力は、わが国の経済発展の要となっている。また神戸市は、明治期の兵庫港の開港以来外国貿易港として発展し、今日では世界有数の国際港湾として、わが国海運の最重要拠点となっている。

しかし、特に昭和 40 年代以降、わが国の経済発展は、重化学工業中心から、自動車・電子機器・精密機械など高次組立型工業を中心とした経済発展へとその様相を変え、このような産業構造の変化に十分対応し得なかった大阪湾沿岸域は、その経済力の相対的な地

位を低下させることとなった。

また一方では、大阪・神戸の都心部、あるいは臨海部を中心に、居住環境の悪化と人口の流出が進み、都市活力の低下が懸念されるようになった。

(2) 大阪湾沿岸域の問題点

(水 域)

大阪湾は、今日ではヘドロ層1メートル以上の海域が神戸沖から泉州沖にかけて広範囲に広がっている。特に、これらの汚泥や河川から流入する汚染物質が赤潮を発生させるなど水質汚染の原因となっている。このため湾の中央部から湾奥部にかけて、漁場環境は著しく悪化している。

一方、大阪湾における海上交通は、特に大阪港前面、神戸港前面、明石海峡で著しく混雑しており、これら海上交通路の整理が大きな課題となっている。また、台風時における安全な避泊地の確保も大きな課題である。

(臨 海 部)

大阪湾奥部の海岸は、ほとんどが工場ないしは港湾施設であり、一般市民が自由に立入れる場所はごく限られたものとなっている。

とりわけ湾奥部には、重化学工業関連の大規模工場の立地がみられ、しかも、そこに住宅が密集、混在しているため、オープン

スペースの不足とあいまって、産業、生活の両面でその活動条件が悪化している。

一方、港湾施設の老朽化、分散立地あるいは立地条件の悪化等の問題もみられる。

（内 陸 部）

昭和 30 年代以降の大阪市、神戸市を中心とした都市圏の拡大・発展は、住工混在地域の拡大、都市圏周辺部における森林や農地の減少を伴う無秩序な都市の肥大化を促した。その影響は大阪湾沿岸域にとどまらず隣接する府県にも及んでいる。

とりわけ都心部を含むインナーシティでは、人口の郊外流出により社会資本が遊休化する反面、狭小過密住宅、交通混雑、公園・緑地の不足など、住環境が著しく悪化している。このため市街地の再開発が急務となっているが、高い地価や複雑な土地の権利関係により、再開発用地の入手が難しく、都市機能の回復も容易に進まない状況にある。

また、大都市圏における廃棄物は年々増大する趨勢にあり、大阪府だけでも年間 1 億 4 千万トンと試算されている。さらに京都府、奈良県、兵庫県を加えると相当の最終処分地が必要になってくるが、これら廃棄物の陸上埋立てによる処理は、各府県とも困難な状況にある。

(3) 大阪湾沿岸域における人口と土地利用の将来

国土庁・新近畿創生計画調査室の試算によると、近畿圏の人口は、現在の2,200万人（昭和55年）から今後20年間に約250万人増加し、西暦2,000年（昭和75年）には、2,450万人になると言われている。現在の大阪湾沿岸域の対近畿圏シェアが43%であることを考えると、21世紀までに約100万人程度の人口が、この大阪湾沿岸域で増加すると考えられる。

一方、同試算によると、近畿圏全体での都市的土地利用（道路、住宅地、産業用地等）は、首都圏を上まわる人口過密の解消を含めて、昭和55年から昭和75年までの20年間に15万ヘクタールの用地需要が見込まれる。ちなみに、昭和55年における大阪湾沿岸域の都市的土地利用は近畿圏全体の22%であり、今後現状の土地利用構成で推移すれば、21世紀まででも大阪湾沿岸域では約3万3千ヘクタールの用地需要が生じることになる。したがって、21世紀以降を考えれば、それを上回る用地需要が見込まれる。

一方、今日大都市地域では自然に対する市民のニーズは次第に高まる傾向にあり、この点を考慮して、農用地や森林の開発を最小限にとどめるとすれば、用地需要の一部を海面の埋立てによってまかなう必要がある。すなわち大阪湾上に新国土の創成が必要と考えられる。

2. 21世紀の大阪湾沿岸域の役割と発展方向

(1) 国土中心機能の強化・拡充

近世においては、わが国の国土経営は東日本の中心としての関東と、西日本の中心としての関西を舞台に展開されてきた。それは明治以降も続き、戦前までの関西はその経済力において、首都東京を凌ぐ勢いにあった。しかし、戦後の高度経済成長の過程で産業構造転換の遅れと中枢管理機能の東京への集中がみられ、関西の国土中心機能は相対的に低下しつつある。

わが国は東西に長い国土構造を持っており、国土経営は国土の均衡ある発展の面からも、また国家のセキュリティの面からも、国土中心機能の分散が必要である。

この意味から、首都圏の政治・経済中心に対して、関西は経済・文化の中心としての機能を強化・拡充することが急務である。とりわけ大阪湾沿岸域はその中枢としての役割を担うべきである。

すなわち経済面では、ファッション、エレクトロニクス、バイオテクノロジー、新素材、海洋開発産業等、先端技術産業の先進地域を形成する。また、文化面では東洋文化と西洋文化の融合地域としての歴史を生かし、多様な国際交流活動と日本文化の継承・発展の中から新しい日本文化の創造に努める必要がある。

(2) 国際化・情報化・高技術化の推進

関西国際空港の開港により、関西地域はもとより、わが国全体の本格的な国際化が一層進展するものと考えられる。この場合、大阪湾沿岸域は陸・海・空の結節点に位置しており、様々な国際機能の整備が必要である。

一方、21世紀は高度情報社会とも言われ、情報技術が経済社会発展の核となり、世界各国との情報通信が一般化するものと考えられる。そこで、本地域に世界に直結し、かつ放送、出版、データベースなどの発信機能を有する情報通信基地を設置し、高度情報社会への推進に先導的役割を果たす必要がある。

さらに、わが国の経済社会はエレクトロニクス、バイオテクノロジー、新素材などの先端技術産業を軸に大きく変わっていくことが予想され、折しも京阪奈丘陵に学術研究都市が建設されようとしている。その成果を積極的に導入し、大阪湾沿岸域の産業が新しい都市型産業に脱皮することが重要である。それが今後の関西のより一層の発展につながるものと考えらる。

3. 大阪湾沿岸域の開発・保全の基本方針

(1) 新国土の創成と大阪湾沿岸域の再生

大阪はかつて、現在の上町台地を除き、大半が海ないしは低湿地帯であり、古来より可住面積の非常に少ない地域であった。豊臣秀吉が大阪城を築城して以来、現在の船場地域を中心に低湿地や海岸部の埋立てを通じて市街地の拡大・発展が図られてきた。

この歴史的教訓は、明治以降現在にまで引継がれ、大阪湾岸の各地方自治体は、それぞれの立場で港湾機能の拡充等を中心とした埋立てを実施し、将来についても種々の計画・構想を発表している。

これまでの埋立てによる新しい土地づくりは、都市機能、都市施設の拡充・強化に寄与した面もあるが、主として港湾・流通機能の整備・拡充が中心であり、生活環境の悪化等、様々な都市問題を解決するには至っていない。同時にまた、水質汚濁、自然海岸の減少など大阪湾沿岸域の自然環境に好ましからざる影響を与えてきたことも否定できない事実である。

したがって、われわれの構想する新国土の創成は、大規模な都市用地を確保することによって用地需給の緩和や土地価格の安定を果たし、都市部の再生を容易にするものである。 それと同時に、新国土には人間にとって必要な自然を創造し、さらには、大阪湾の浄化、ウォーターフロントの開発等により大阪湾の親水機能を回復するな

ど、自然環境の保全・保存に積極的に取組み、大阪湾沿岸域の再生を図らなければならない。

(2) 開発と保全・保存の調和をめざして

開発と保全・保存は相対立するものとして認識されるのが通常であるが、今後は開発と保全・保存は一体のものと認識し、むしろ開発によって大阪湾の浄化、水辺環境の回復等、自然の創造を図ることが必要である。

両者が対立関係に立つ場合もあるが、人間を中心とした総合居住環境の形成を図る立場から最大限の努力と、きめ細かな配慮により、「開発と保全・保存の新しい調和」を実現する必要がある。

(3) 「世界の中の関西」の創造

大阪湾沿岸域は古くから物資の集散地として開けてきた地域であり、現在も海運の最重要拠点になっている。さらに近い将来においては、関西国際空港の建設により、世界の隅々から、様々な人・物・情報の流れが一層促進されるものと考えられる。すなわち、大阪湾沿岸域は海と空の両面で世界に直結し、新たな国際交流の中心になるポテンシャルを持つことになる。

しかし、世界との交通路の確保だけでは、国際交流の中心地としての地位の確立は困難である。国際的な通商・物流拠点の形成、

異文化との交流の場、日本文化の紹介、国際人の養成など、国際交流の中心地にふさわしい施設、制度等の条件整備が不可欠となってくる。すなわち、個人から企業、団体、行政に至るまで、官民が一体となって「世界の中の関西」を創造していく必要がある。

4. 大阪湾沿岸域開発の基本構想

(1) 理想的な超近代的都市の構築

国際化、情報化、高技術化、高齢化など 21 世紀への課題に対応して、新国土に国際交流、通商施設、情報通信基地、研究開発型産業団地などの諸機能を集結させる。

これらの諸機能は、大阪湾沿岸域は言うにおよばず、広く関西における国土中心機能となるものである。このような諸機能を中心核として、その周囲にゆとりある住宅地と、外国人にとっても住みやすい住環境を実現し、水と緑の自然に囲まれた理想的な超近代的都市を住民のアイデアを活かし、関西人の夢の結実として構築する。

これは世界に冠たる未来のモデル都市となるものである。

(2) 陸海空交通の結合による一大交通・流通拠点の整備

大阪湾上に、関西国際空港から新国土とポートアイランドを經由

して神戸に直結する大阪湾大横断交通路、さらに京都から大阪港を経て大阪湾中央部に向かう大縦断交通路を建設し、大阪湾沿岸域の交通混雑の解消と、モビリティの向上をはかる。さらに淡路島と連結した大環状交通路も建設し、大阪湾沿岸域の一体化を実現する。

また、新国土上の交通路結節点付近には、国際メッセ会場（コンベンション機能を持った大見本市施設）、フリートレードゾーン、流通加工工場等を誘致、新設し、ここを流通の一大センターとする。

さらに、既存港湾施設の老朽化に対応して、新国土にも新しく近代的港湾施設を設置するとともに、船舶の避泊地や海上交通のコントロールセンターを整備し、大阪湾海上交通の円滑な流れを確保する。

(3) 大阪湾の保全・保存と再生

新国土には、丘陵・川・湖沼等の自然を創造するが、特に緑に対する市民の願望を満たすため、たとえばパリのブローニュの森（約700ha）に匹敵するような大規模な緑地を創出することも必要である。

また、海辺には人工海浜、海岸公園、ヨットハーバー等のウォーターフロントを開発し、大阪湾の親水機能を高める。さらに海底のヘドロを浚渫し、埋立てに利用することにより、大阪湾の浄化を進める。

それとともに藻場、魚礁の造成等による海洋牧場の建設や、栽培漁業などにより漁業の振興を図る。

(4) 廃棄物処理システムの確立

大都市地域で発生した建築廃材・廃土および処理済の廃棄物を埋立てに利用するとともに、既成市街地における廃棄物を処理するための施設を居住区域から離して設置する。

また、下水処理場も合わせて整備し、バイオ技術などで完全処理を図り、大阪湾沿岸域において発生した廃棄物は地域内で処理するというクローズドシステムを確立する。

(5) 大阪湾沿岸都市部の再開発の促進

都心部や臨海部の過密、あるいは環境悪化地域から新国土への住宅、工場の移転をはかり、これらの地域の再開発を促進する。

すなわち、公園・緑地の拡大、道路の整備、新しい都市機能の導入などに活用し、美観上の建築規制も合わせて実施することにより、近代的都市美を持った都市を創成する。それと同時に、都市部のこれまでの集積を生かしつつ、情報通信機能の充実を図り、きたるべき高度情報社会に対応させていくべきである。

(6) 各分野にわたる技術開発の推進

新国土の創成、新しい都市づくりおよび大阪湾沿岸域の整備のためには、土木、架橋、建築、交通、通信、エネルギー、海水淡水化

等様々な分野における最先端技術の活用が必要である。また同時に、本構想を推進することによって、これら多くの分野における技術開発をさらに促進することにもなる。

5. 海上都市（大阪湾コスモアイルズ）のグランドデザイン

新国土の創成は、運輸省第三港湾建設局の既構想に続き、1世紀をかけて完成するものであり、そこに実現する豊かな自然に囲まれた超近代的都市は、理想的な未来のモデル都市である。これを「大阪湾コスモアイルズ」と名づける。

都市づくりの基本計画については、この構想を具体化する過程で、国土の創成スケジュールと関連して計画されるものである。しかし、海上都市をイメージするために、「大阪湾コスモアイルズ」の土地利用と主要施設について次のように構想する。なお、現在考えられる主要施設は21世紀の第1四半期までに整備するものであり、残りの土地は将来の世代の活用にゆだねるべきであるが、経済性を考慮して、利用可能な地域から段階的に活用していくべきである。

また、新国土の建設を促進するために、初期の段階でオリンピックなどのイベントを、この新しく創出された新国土で開催することも考えるべきである。

「大阪湾コスモアイルズ」

三つの島で約 13,000 ヘクタールの面積を有する海上都市とする。

土地利用構想として各エリアに次のようなゾーンを形成し、主要施設を整備する。

(1) セントラルエリア

大阪湾コスモアイルズの中核機能を重点的に配置する。

- ・都心地域（官公庁、大学、研究機関、外国領事館等国際関連施設、国際情報通信基地、オフィス、サービス施設等）
- ・都市型産業地域（先端技術産業団地、国際メッセ会場等）
- ・流通業務地域（国際港湾関連施設、国際流通センター、フリートレードゾーン等）
- ・レジャーランド（大遊園地、国際大型スポーツ施設等）
- ・住居地域
- ・海浜グリーンゾーン（人工海浜、海水浴場、ヨットハーバーなど海洋性スポーツ基地等）

(2) 北 部 エ リ ア

港湾機能を充実し、新たな産業地域を形成する。

- ・新産業地域 （産業団地）
- ・流通業務地域 （国際港湾関連施設、フリートレードゾーン等）
- ・住居地域
- ・海浜グリーンゾーン

(3) 南 部 エ リ ア

臨海型・海洋性の産業を核に整備する。

- ・新産業地域 （産業団地、ローカルエネルギーランド等）
- ・海洋性レクリエーション・海洋性産業地域
（海中公園、海洋牧場、養殖漁場等）
- ・住居地域
- ・海浜グリーンゾーン

6. 構想推進の前提条件

本構想は、大規模な海域埋立てを必要とするので、漁業問題をはじめとする種々の環境問題に関しては最大限の配慮が必要である。

すなわち、本構想を推進するには、

- ① 漁業への影響
- ② 自然環境に与える影響
(気候、海流、水質、水路、治水、景観等)
- ③ 海上交通に与える影響
- ④ 環境問題に関する地域住民のコンセンサス

など、解決しなければならない数多くの重要な課題について、少なくとも21世紀までの10数年間をかけて、綿密に調査・検討することが大前提となる。

その結果、仮りに漁業、環境アセスメント等の重要な課題に対して、解決困難な問題が残存する場合には、十分な年月をかけてこれらの問題を克服し、そのうえで本構想を推進すべきであると考えらる。

7. 構想実現に向けて

本構想は現時点の大きなロマンであり夢である。しかしながら、国家 100 年の大計として認識し、実現に向けてその第一歩を今スタートさせることが、現世代の責務であるといっても過言ではない。そのためには、環境問題をはじめ解決せねばならない重要な課題が数多くあり、実行可能な具体計画にするには綿密な調査・検討が必要であるが、官民が協力すれば必ず推進できるものと確信する。

時代の変化とともに、地域開発に対する考え方も変わっていくものと思われるが、国、地方自治体、民間が協力して行う国家的な地域開発事業として新たな位置づけが必要である。

すなわち、国、地方自治体は現行の法・税制度の見直し、ならびに新設によって、民間活力を発揮しやすい条件を整備する。それと同時に、都市づくりには民間も事業主体となり、都市の基盤施設整備（インフラストラクチャ領域）にも積極的に民間の創意工夫を活かすべきである。

都市行政については、湾岸都市による共同運営を試みるとともに、将来は独立都市（関西特別市）への移行を目指すものである。

さらに理想としては、本構想の趣旨からしてその実現と公共政策の一元化を図るため、たとえば、京阪神を一体とした行政組織を設立することも考えるべきである。

この提言が、21世紀におけるわが国の地域開発のひとつのモデルとなり、その実現に向けての契機となることを願うものである。また、関西におけるこの新しい試みは、単に関西の発展に寄与するにとどまらず、広くわが国の繁栄につながるものと確信している。

大阪湾海上都市のグランドデザイン

神戸

大阪

大阪湾コスモアイルズ

-20

京都

本構想

第三港湾建設局構想

大阪

京都

大阪湾コスモアイルズ

—20

本 構 想

第三港灣建設局構想



昭和59年度 地域開発委員会常任委員会名簿

(敬称略)

委員長	浅田義雄	松下電器産業	専務
副委員長	山中嵩	大阪ガス	専務
〃	河上喜市	住友金属工業	常務
〃	西垣欽二	関西電力	支配人
常任委員	大岡昇	大林組	専務
〃	岡部実	住友電気工業	取締役
〃	坂本幸雄	サントリー	取締役
〃	雑喉利祐	アサヒビール	大阪広報室長
〃	銭高一善	銭高組	社長
〃	高畠康雄	鴻池運輸	常務
〃	田代和	近畿日本鉄道	常務
〃	田村真二	竹中工務店	常務
〃	辻博通	伊藤忠商事	取締役
〃	角尾秀夫	阪急電鉄	常務
〃	長尾孝一	京阪神不動産	社長
〃	中込達雄	泉州銀行	頭取
〃	中野博	大和銀行	取締役
〃	福守一男	関西情報センター	常務理事
〃	薬袋公明	日建設計	社長
〃	吉住旦	大和団地	常任監査役
〃	吉村茂夫	南海電気鉄道	副社長
〃	吉村正男	住友信託銀行	調査部長

(注) 次の方々には特に貴重なアドバイスを頂戴した。

山本康雄	大林組	顧問
田中孝男	日建設計	取締役

地域開発委員会昭和 58・59 年度活動状況

昭和 58 年度

4 月	<u>26 日</u> 正・副委員長会議
6 月	<u>15 日</u> 講演会 国土庁大都市圏整備局長 京 須 実 氏 「日本の活力ある国土づくり —— 関西の発展をめざして ——」
7 月	<u>26 日</u> 講演会 大阪大学教授 鈴 木 胖 氏 「21 世紀の関西を考える」
10 月	<u>11 日</u> 講演会 建設省都市局参事官 鴨 沢 康 夫 氏 「21 世紀に向けた国土建設のあり方と問題点」 —— 近畿圏を中心に ——」
11 月	<u>10 日</u> 講演会 神戸商科大学教授 小 森 星 児 氏 「関西各地域の個性ある発展をめざして」
2 月	<u>7 日</u> 講演会 運輸省第三港湾建設局局长 前 田 進 氏 「大阪湾港湾計画の基本構想について」

昭和 59 年度

5 月	<u>7 日</u> 正・副委員長会議
6 月	<u>14 日</u> 常任委員会
	<u>28 日</u> 講演会 京都大学教授 長尾義三氏 「関西の未来構想を考える―すばるプランを中心に―」
7 月	<u>2 日</u> 講演会 大阪大学基礎工学部長 藤沢俊男氏 「国際化・情報化と新しい関西のあり方」 （太平洋委員会と共催）
	<u>16 日</u> 常任委員会 大林組顧問 山本康雄氏 「大阪湾埋立ての諸構想」
	<u>31 日</u> 常任委員会 大阪市港湾局局長 佐々木伸氏 「大阪湾の長期計画」
8 月	<u>21 日</u> 常任委員会 「大阪湾視察見学会」
	<u>28 日</u> 常任委員会
9 月	<u>3 日</u> 常任委員会 神戸市市役所市長室参事 高寄昇三氏 「ポートアイランド・六甲アイランド開発の 基本的考え方と展望」
	<u>19 日</u> 常任委員会

(注) 講師のお役職はご講演当時のものです。

