

関西における「広域化」への取り組み

鈴木 謙 一

Movement Toward the Unification of Kansai

Kenichi SUZUKI

「地方分権」の推進は、政界、経済界の大きなうねりとなった。その方法について地方制度調査会や臨時行政改革推進審議会、臨時行政調査会などが検討し、さまざまな答申を出している。「中央集権は21世紀の日本の輝かしい発展を築いた。しかし、今こそ21世紀に通用する分権型システムへの変革が求められている。」(宇野収・関西経済連合会会長)との認識が強まった。

こうした潮流を、戦後いち早く感得したのは、関西各界である。これには二つの流れがあった。一つは、昭和30年代に来日した国連調査団団長のエルネスト・ワイズマン氏の提言を源流とするもの。もう一つは、関西財界の行政改革など制度面での取り組みである。この二つの流れは、ある部分では共感し、他の部分で反発し合ながら「広域化への取り組み」を発展させてきた。いま両方の流れは合流し、関西が「地方分権」推進の先導役になる条件が熟してきた。

ここで、両者の流れを追求し、「新しい時代」の条件整備について考察したい。

戦後、地位の低下した関西経済

まず関西の範囲について、行政区域の「近畿」と同義語とすれば、大阪、兵庫、京都、滋賀、奈良、和歌山、三重を指すが、関西経済という場合、結び付きの深い福井県を入れ、三重県を除く場合が多い。

人口は、2094万人(1990年)で全国の17.1%。アジア諸国と比較すると、台湾(2020万人－1991年3月)を上回り、韓国(4200万人－1988年)のほぼ2分の1。2094万人のうち京都府、大阪府、兵庫県の合計が1670万人(78.8%)を占める。さらに関西に中国・四国・九州を加えた西日本地域全体を見ると、4650万人で、全国の3分の1を占め、東京圏を上回る規模となる。

関西のGRPは、1988年度で66.9兆円(1ドル＝130円で換算すると5146億ドル)で全国371兆円(2兆8571億ドル)の17.7%。このうち京都府、大阪府、兵庫県のウエイトは82.7%と集中度

Received September 8, 1993

が高く、特に主役の大阪は32.3兆円(2487億ドル)、48.8%を占めている。国際比較をすると関西経済は、(1988年)、カナダ一国のGRP(4738億ドル)を上回り、オーストラリアのGRP(2567億ドル)の2倍の経済規模、また近年成長著しいアジア NIES(韓国、台湾、香港、シンガポール)の3786億ドルの1.4倍である。

元来、関西は「2割経済」といわれてきた。しかし、GRPにみられるように、戦後、その地位は低下の一途をたどってきた(表-1)。その理由をみよう。第1は、東京1極集中の制度的要因である。経済面では、中央政府の監督、規制、指導が各業界団体を通じて行われる。さらに日本の企業経営の特徴は、横並び経営で、官庁情報、同業他社情報のニーズが高いこと。行政面では、補助金、許・認可を受ける必要性である。第2は、国際空港能力の差である(表-2)。伊丹と成田の格差は歴然たるものがあり、関西国際新空港が年間発着16万回時(1995年)になってようやく同程度になる。第3は、産業構造面で、素材業種のウエイトが高く、輸出依存度も高かったため、石油ショックや円高の影響を受けやすい体質であること。また中小・零細企業のウエイトが高く、一部地場産業では産業構造転換の遅れからアジア諸国の追い上げを余儀なくされている。第4は用地不足。工場適地面積は全国比8.5%、立地未定面積は同7.1%と少なく、後者の前者に対する比率は47.3%と全国の56.9%より低い。第5に、輸送関連では、道路舗装率指数は全国でもっとも劣っており、行政投資も立ち遅れている——など。

特に、昭和16年前後の国家総動員体制を起点とする東京一極集中のありを受けたとする危機意識が強く、戦後いち早く、地方分権推進、経済活動の広域化、産業構造の転換を模索する

表1 関西の経済諸指標の全国比の推移

	1970年	1980年	1990年	
域内総生産	19.7%	18.2%	17.2%	(1989年)
製造品出荷額	23.3	19.7	18.5	(1989年)
卸売業販売額	26.0	20.3	20.4	(1988年)
本社・本店数	15.0	13.8	11.4	(1989年)
手形交換高	24.8	17.7	9.2	
株式売買高	23.5	18.9	14.7	
貸出残高	23.3	21.2	20.1	(1991年)
通関輸出額	36.0	27.0	22.0	
通関輸入額	25.0	19.0	21.0	
				(近畿通産局調べ)

表2 国際空港能力比較 (1991年)

	国際線旅客数	同貨物量
伊 丹	5454千人	240千トン
成 田	21112	1310
関 空	19900	1170
		(日銀大阪支店調べ)

動きが始まった。今その動きは、単なる関西の振興というだけにとどまらず、「新しい時代の変革」を象徴する動きになった。

広域行政の推進者、ワイズマン氏

関西の地域に根ざした広域化の多様な動きの推進力になったのが、国連から派遣されたエルネスト・ワイズマン氏を中心とする一連の活動である。ワイズマンといえば、いわゆる「ワイズマン報告」つまり第2国土軸(原文の邦訳は第2東西軸。和歌山、四国、九州を結ぶ)の提唱者で知られているが、彼が提起したのは、長期的視点に立った日本の総合開発計画で、第2国土軸はその一部である。ワイズマン氏の活動は、35～37年と39年の2段階に分かれる。第1段階(当時、国連社会局次長)には、阪神都市圏を焦点として日本国連合同調査団により第1次(1960年)、第2次(1962年)の報告が出されている。

まず国連調査団が何故、関西に来たか——その経緯を見よう。昭和33年1月、東京で国連・エカフェ共催によるアジア諸国のための地域計画セミナーが行われた。当時、日本はまだ中進国だった。国連は、日本に対する技術協力として日本の都市問題に取り組むとともに、発展途上国の都市化のモデルにして各国の都市問題を指導しようと考えていたようである。したがって同報告には「この企画で取り入れられた都市化、工業化、社会経済的発展に関する相互関連的な諸問題の解決方法のあるものは、日本の他の地域でも、また急速な都市的、経済的な発展を経験しつつある他の諸国においても価値あるものとなろう」と意義づけている。

関西では、すでに昭和30年1月に阪神都市協議会が大阪、尼崎、西宮、芦屋、神戸の各都市により結成され、第二阪神国道つまり43号線の完成を働きかけていたし、31年には社会資本整備のために、大阪、八尾、堺など各都市で大阪市隣接都市協議会が作られていた。その圏域を超えた連携の実体を、大阪市の行政調査課主査だった竹村保治氏(大阪ハウジングサービス顧問、元大阪市総務局長)が報告し、国連側は、広域行政を地方自治体がやっていることに関心を示し、第2次報告で示しているように、日本の他の地域、さらに発展途上国のモデルとして関西を選んだものである。

このため、日本国連合同阪神都市圏調査団が結成された。国連側は、ワイズマン氏はじめアメリカ、オランダの学者6人で構成する国連技術援助局の任命した専門家チーム、日本側は、栗本順三・栗本鐵工所会長を委員長に、吉富重夫・大阪市立大学教授、米谷栄二・京都大学教授、米花稔・神戸大学教授ら学者10人が委員になった。

この第2回調査の目的として「(a)阪神都市圏および近畿広域圏の再検討 (b)国民経済におけるその役割と日本の国民所得倍増10年計画に対する貢献の可能性の明確化 (c)この広域圏の計画および開発において、必要な公私の機関の間の協力体制の提案」と規定している。そして「経済的な観点からは阪神が近畿ばかりでなく、瀬戸内海沿岸の全府県さらには山陰、四国および九州の大部分ににも密接に結びついている」との実体認識に立ち、「この企画のため地理的な調査範囲は徐々に拡大され、その調査結果と提案のいくつかは、阪神と西日本との関係を前提としている」ものになった。すでにワイズマン氏の「第2国土軸」構想のお膳立てができ上がっている。

しかし、ワイズマン氏は、広域的視野を強調しながらも、財界の志向する道州制には必ずしも賛同していない。委員の一人だった米花神戸大学名誉教授は当時を振り返り、その基本姿勢について「都市問題は、広域的に解決しなければならないが、各地域にいろんな対立があり、摩擦もある。これを掘り下げても混乱がこうじるだけだ。むしろ各地域のどこに共通点があるのか、どう相互に関係しあっているかに着眼してシステム作りをすべきだ。たとえば、経済開発は広域的なものだが、社会開発は、暮らしにつながる限定された一つの地域の問題である。その対立、矛盾をいかにうまく統合して計画の中に作り上げるかが、ポイントだ、といったのが、印象に残っている」と語っている。道州制に対して、都市問題専門家の反応の冷たさの一つの理論的根拠になったようだ。

それにしても、エアポリューションなど公害問題に注意を喚起したほか、大プロジェクトとして、早くも海上空港の必要性を提言するなど先見性を発揮している。「伊丹空港の増加する負担を軽減するための新空港を阪神都市圏に対して計画すべきである。そしてそれが国際線用か国内線用として使われるかを決定するためと、その位置を琵琶湖の湖岸に沿うか淡路島の埋立地か、あるいは近畿のどこか他の場所にするかを決めるための研究を続けるべきである」(第2次報告)と。

こうした先見性に感銘した竹村氏も、同時に日本側も多くのビジョンを示したことについて、「両者とも非常に熱心だった。たとえば原口神戸市長が、日曜日に六甲山ホテルに国連調査団を訪れ、明石海峡大橋をスライドで一時間も説明し、調査団に感銘を与えた」と述べている。

画期的な「第2国土軸」構想

この合同調査団の報告のあと、さらに日本政府の要請に基づき、都市および地域計画に関する諸問題を調査研究するため、国連調査団が日本に派遣された(1964年)。調査団は、ワイズマン氏(国連住宅・建築・計画センター所長)のほか、ヤコブ・タイセ・オランダ社会研究所副所長、バウル・イルピサカー・フォード財団公共問題プログラム部長の3名で構成された。この報告書は、単に関西だけでなく、全国計画について行ったものである。その問題意識としては、前回調査で「日本における経済計画と物的面での地域計画はもっと相互に調整が必要であると述べた」ことに基づいている。

その物的計画の一つに、西日本の連携がある。「瀬戸内海、日本海および太平洋岸における港湾体系の整備、特に各地の湾における港湾施設の調整のとれた開発並びに、日本海側と太平洋側との内陸連結路の開設」を明記。さらに「全国的な輸送開発による日本の物的統合」の提言の中に、有名な第2国土軸構想が示されている。「渥美半島と鳥羽の間の伊勢湾入口を閉じるなり、ここに橋を架けるなりすれば、静岡、長崎間に第2東西道路を開く可能性も出てこよう。この道路は、渥美半島を通り、紀伊半島を抜けて和歌山に至ることになろう。それから、将来に四国と橋で連結し、四国を横断し、豊後水道を通って、佐賀ノ関に至り九州と有明海の一部を締め切る堤防とを経て長崎に達する。現在ある東西間の道路は、愛知県・阪神・岡山の人口超密な地域都市区域を通過しているが、第2東西道路は、第1東西道路の交通を緩和する。海岸沿いの道路と橋とで大阪湾と瀬戸内海の3地域を回って環状交通ができるようになる。この第2

東西道路に多くの資源を開発し、沿岸の地域を発展させるであろう」と。

また行政的統合について、「隣接地方公共団体を完全に合併するという形態をとる場合もあるろうし、また協議会を設置する等、ただ協力という形をとる場合もあるろう。どのような形態をとるにしても、県や市町村がその伝統的境界を超えて協力し、またはさらに中央政府の各省間が協力して計画を作成し、開発を進めることができるよう不断の努力をすることを強く勧告する」と地方自治体の起債能力の拡大など具体的な提言をしている。

広域化への多様な動き

ワイズマン報告の成果について、米花名誉教授は(1)阪神地域を対象にした調査が、近畿圏さらに西日本への広がりを見せた。(2)阪神地域の都市連合の動きを鼓舞したなど、広域的な取り組みに大きな影響を与えた、と次のように語っている。「35年の第一次答申のあと、左藤大阪府知事を中心に「近畿は一つ」と言い出した。36年に近畿開発促進協議会(近発協)ができ、それから地元がいろいろ運動されて38年に近畿圏整備法が成立し、国が近畿圏整備本部を作り、今国土庁の一部になっている。そして56年の7月に国土庁の近畿整備の委員会が大阪で開かれ、国土庁長官の原健三郎さんが新近畿創生計画(すばるプラン)をやろうと提案し、62年3月にすばるプラン(2025年を展望した産・官・学連携の長期プラン)が完成した。また昭和36年に阪神広域行政都市協議会が大阪と神戸に挟まれた6市(のち7市)1町で発足、連合都市構想が生まれた。当時、自治省から出向していた兵庫県の地方課長の本庄幸人氏は「広域行政の元祖」と規定した」と。

都市連合構想は、地元関係者の広域行政調査団の海外視察報告を踏まえ、各都市、町の独立性を保持しながら、住宅、学校、道路、消防、上下水道、工業用水など既存都市、町の事業の一部を連合市庁に集中管理しようというもの。坂本勝・兵庫県知事は、「阪神広域市」と命名する程の力の入れようで、協議会は特別地方公共団体としての「阪神広域市に関する法律」まで検討し、36、7年の日本行政学会でも、国の地方制度調査会でも大きな反響を呼んだ。結局、反対論が多く挫折したが、協議会は、引き続き尼崎市に事務局を持って、阪神福祉事業団、阪神間都市の職員研修事業、阪神養護学校組合などの活動を続けている。また63年には阪神広域行政圏協議会も発足した。

しかし、この阪神都市連合のムードがどうして退潮したのか。高寄昇三・甲南大学教授(元神戸市長室参事)は、著書「地方主権の論理」で(1)広域行政は身近な行政の放棄につながるという共同処理へのアレルギー症状、うらはらに自治体の行動原理としては、共同処理事業に対しては、自治体相互の共同体の創設よりも、まず国、府県へ依存し、利益の引き出しにかかる(2)国は、都市連合方式を辛抱強く育てるより、手っ取り早い公団方式を積極的に導入した。したがって広域化の力点は、国の特別法・機関の創設に置かれたーと当時の状況を指摘している。

さらに国連調査団の報告と関連する動きとして、昭和36年の阪神ポートオーソリティ構想がある。行政圏域を超えて大阪湾の広域的港湾管理運営を目指すもので、東寿・運輸省第三港湾建設局長が提唱し、神戸経済同友会、次いで関西経済同友会が具体的に検討し、時の代表幹事の芦原義重氏(現関西電力名誉会長)は、同友会全国大会にも報告した。また神戸市は昭和43年

に「広域港湾の開発と発展，ポートオーソリティの可能性を求めて」と題して18回にわたる講演会を開催するなどの盛り上がりを見せたが，実現に至らなかった。しかし，この動きが，大阪湾ベイエリア開発促進の引き金になった。

この間の事情を芦原名誉会長にお聞きした。「34年に伊勢湾台風があり，相当な被害が出た。これに対処して神戸－大阪間の既設防潮堤かさ上げの計画が建てられたが，これには1200億円かかる。東局長は，神戸－堺間に片道3車線の高速道路兼防潮堤を作れば500億円，船の出入のため2，3カ所海底トンネルを作っても600億円と工事費は半分くらいですむという構想を出した。私は電力中央研究所の松永安左衛門理事長に頼んで東京湾をモデルにして調べてもらった結果，実現可能との確信を得た。そこで関西10地区の合同委員会の委員長になり，かねて進んでいた神戸同友会の研究をベースに，学会，行政の応援も得てさらに掘り下げて研究し，36年6月の全国大会にも報告した。神戸－堺間20キロの防潮堤を建設，その内側に埋立による土地造成，大阪，神戸両港の共同管理や土地の貸付，売却などを取り扱う事業主体として阪神ポートオーソリティを提案した。しかし，最終段階で政府の縦割り行政の壁に阻まれて実現しなかった。これと同じ構想が名古屋では実現しているのをみると残念だが，その発想や精神は，関西国際新空港の建設やその後の大阪湾の開発整備，さらにすばるプランのベイエリア構想等にも受け継がれている。」と，愛着ひとしおの感慨をこめて話された。確かに当面のベイエリア開発の引き金になった意義は大きいが，財界が地域開発問題に，学界，官界とスクラムを組んで真正面から取り組んだ例として特筆に値する。

そして第2国土軸構想は，多極分散型国土構築の一つの柱として，今脚光を浴びてきた。

財界，都道府県連合制度を提言

ワイズマン報告とは別に，関西財界の地方分権・広域行政など制度面への取り組みは早く，関西経済連合会は，40年も前から，継続的に訴えてきた。政府も，何度かそうした提言を取り上げたが，実行は，つねに先送りされてきた。これについて「改革後の将来ビジョンが不明確であるにもかかわらず，改革案だけがドラスティックだったかもしれない」（堀切・関経連行政制度委員長）との反省に立ち，平成3年11月には，EC組織をモデルにした都道府県連合制度試案を提言した。ここでは，国と地方のあるべき姿を大胆に描いたうえで，比較的導入しやすい制度を示そうとしたものである。

政府を取り巻く情勢も急速に動き始めた。臨時行政改革審議会は，「官主導から民自律への転換・規制緩和の推進」や「地方分権の推進」を柱とする提言，地方制度調査会は，広域連合および中核都市に関する答申（平成5年4月）をまとめ，地方分権特例制度も具体化の運びになった。

ここで，この間の経緯についてみよう。

第1ラウンド＝昭和28年に「地方行財政制度改革に関する意見」で，「さしあたり各府県の合併を容易ならしめる措置を構ずべし」と訴え，30年に「地方行政機構の改革に関する意見」で，いわゆる道州制構想を打ち出した。その内容は，(a)完全自治体として市町村育成 (b)府県制度廃止 (c)国の総合出先機関たる道州の設置（長は国の官吏）であった。その後，32年に第四

次地方制度調査会が同趣旨の「地方制案」を提案したが、法案作成には至らなかった。

第2ラウンド＝12月の「府県広域行政に望む」とより現実的な提言を打ち出し、府県合併（例えば大阪・奈良・和歌山）も盛り込んだ。ちょうど池田内閣の国民所得倍增計画に象徴される高度成長下で、過密・過疎問題がクローズアップされ、広域行政の必要性が一層強く認識された時期である。紆余曲折はあったが、中部経済連合会の東海3県の合併構想もあって世論が高まり、政府は41年4月に「府県合併特例法案」を国会に上程したが、政界は消極的で、実質審議はほとんど行われず、43年6月に廃案となった。

第3ラウンド＝40年代は、地方行財政の実態分析を通じて広域行政の必要性、効果を解明し、さらにあるべき地方制度の姿を打ち出すため、一連の調査研究を行った。まず昭和43年に、関経連の創立20周年記念事業として木下和夫・大阪大学教授を中心に「広域行政の経済効果」をまとめ、この報告書をベースに44年10月「地方制度の根本的改革に関する意見」で改めて道州制の実現を提唱した。今回は、首長は住民の直接公選により選ぶこととしており、30年当時の構想と比べ道州の性格を自治体として明確に位置付けたのが特徴。当時、日本商工会議所、経団連も道州制を提言、東西呼応して道州制論議を高めた。さらに46年10月に、木下教授、山田幸男教授を中心に「広域行政と事務配分」、48年5月には橋本徹・関西学院大学教授を中心に「広域行政と財政制度」をまとめ、広域行政に関する3部作が完成した。

第4ラウンド＝昭和48年の第1次石油危機をきっかけとする成長屈折で、広域行政問題は下火となったが、50年代半ばからの財政危機の表面化で、行政改革の必要性が一段と高まり、関経連は55年8月に行政改革研究会（主査・橋本教授）を設置、さらに56年3月に第2次臨時行政調査会の発足に合わせ、いわゆる「地方庁」の具体的構想を研究会の第1次試案としてまとめた。その特徴は（a）広域行政に対処する現実的方策（b）国の行政機関としての地方庁設置（長官は国務大臣に準ずる特別職、各省庁の出先機関は極力統合）（c）知事・市長らによる評議会の設置（d）基礎的地方公共団体の大幅減——にある。

さらに行政改革を推進するため、56年2月に関経連と東京の経済4団体は「行革推進5人委員会」を設置、政府に対し働きかけることになった。一方、第2臨調は、5次にわたる答申を出し、58年3月に解散したが、7月、臨時行政改革推進審議会（会長＝土光敏夫・経団連名誉会長）が発足した。

第5ラウンド＝東京1極集中是正、遷都・分都論の盛り上がり、多極分散型国土の構築を目指す四全総の公表という状況を背景に、行革審は、平成3年7月、「国際化対応・国民生活重視の行政改革に関する第1次答申」を総理に提出、都道府県連合制度や地域中核都市制度などを提言、5月に発足した第23次地方制度調査会は行政体制や都市制度のあり方を審議項目にすることを決定した。

これに先立ち、関経連は平成元年6月に「国と地方の制度改革に関する提言」を行い、府県制度と地方庁について、（a）地方分権の受け入れ体制整備（b）究極的に日本的連邦制（小さな中央と広域化された二層制地方制度）（c）漸進的に改革（道州制移行の第一歩として地方庁と府県共同体の併設）（d）市町村合併、準指定都市制（e）新制度は一部地域からでも導入などを提言した。

さらに平成3年の都道府県連合制度試案では、（a）国と地方との役割分担の見直し（b）地方行

政体制の将来像(新しい広域自治体と基礎自治体)(c)地方の主体的取組のための制度創設(連合制度, 中核都市制度)を訴えた。これについて宇野収・関経連会長は「国の根幹にかかわる問題は中央がやる。しかし, 日常の経済活動や暮らしの豊さを実現するための仕事は地方に任せて欲しい。そのため関西は, 全国に先がけて地方分権, 多極分散の国家作りの見本を作るべきだ」と抱負を述べている。

関西圏の拡大と学術研究の充実

制度面の改革は, 一朝一夕で進むものではないが, その一方で行政圏域を超えたプロジェクトに具体的に取り組むことが, 府県連合の素地を作ることにもなる。この「広域化」の動きもいよいよ本格化してきた。

近畿圏整備本部ができた頃, 近畿の「広域化」は水資源つまり琵琶湖開発が焦点だった。40年代後半には, 琵琶湖と並んで瀬戸内海的环境保全がクローズアップされた。坂井時忠・兵庫県知事(当時)の働きかけで, 昭和47年に瀬戸内海沿岸の11府県3市(現在, 13府県5市)の瀬戸内海環境保全知事市長船上会議が開かれたのを皮切りに環境保全に取り組むほか, 西瀬戸, 東瀬戸の地域別の会議も開かれた。しかし, 環境保全以外の活動はみるべきものがなかった。

大阪湾の臨海地域は関西のフロンティアとして長い歴史があり, 戦後もベイエリア構想, ポートオーソリティ構想など盛り上がった時期もあったが, 高度成長末期からむしろ下火になった。ようやく昭和62年3月に策定された新近畿創生計画(すばるプラン)でベイトライアングル構想(大阪湾, 伊勢湾, 若狭湾を国際交流の先導拠点として整備する)が唱えられ, さらに四全総で「関西圏は, 世界的な中枢機能を担う」との理念が示されて, それが今回の世界都市を目指す大阪湾ベイエリア開発構想につながる。特にその画期的な意義は, 関西国際空港, 明石海峡大橋, 関西文化学術研究都市の3大プロジェクトの同時進行が示しているように(1)ワイズマン氏の示したような関西圏を超えた交流圏を持つこと。(2)関西文化学術研究都市など一連のリサーチコンプレックスの形成と同時並行的に進められているところにある。

リサーチ・コンプレックスの形成

産業活性化センターの調査によると, 平成5年1月の関西の2府5県のプロジェクト総件数は882件, うち事業判明分は615件, 総事業費は約40兆2000億円にのぼるが, 大阪湾ベイエリアは, 総件数154件, 事業判明分93件, 総事業費約15兆6000億円で, 件数17.5%, 事業費で38.8%を占めている。

関西文化学術研究都市は, 京都, 大阪, 奈良の3府県, 5市3町にまたがる約15000haの土地に21世紀に向けての文化・学術研究の拠点, 居住環境作りを目指すもので, 奥田東・元京都大学総長の提言により, 行政の枠を超えて推進された。したがって国主導の筑波学園都市と異なり, 産・官・学協力型で, 民間活力導入を主体としている。昭和58年3月に関西文化学術研究都市建設推進協議会が発足, 61年6月に同推進機構を設立し, 62年6月に同都市建設促進法が制定され, ナショナル・プロジェクトに認定された(表3, 4)。

すでに同志社大学, 国際電気通信基礎技術研究所(ATR), イオン工学センター, ハイタッ

関西における「広域化」への取り組み

表3 関西文化学術研究都市推進機構

都市建設の推進体制

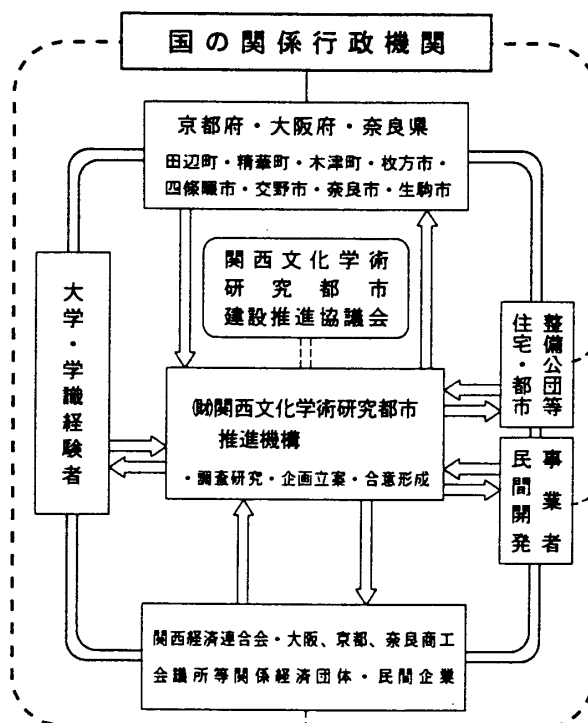


表4 筑波研究学園都市との比較

	学研都市	筑波
位 置	大阪，京都の都心から30km	東京の都心から60km
面 積	文化学術研究地区 3300 ha (都市全体は1万5千 ha)	研究学園地区 2700 ha (周辺開発地区は2万5千8百 ha)
人 口	文化学術研究地区 18万人 (都市全体は38万人)	研究学園地区 10万人 (全体計画は22万人)
建設の目的	創造的な文化，学術，研究振興，国土の均衡ある発展	科学技術振興，東京の過密の解消
事業主体	産官学協力型，民間活力の導入	国主導型
主要施設	産学協同研究施設，民間の研究所等	国公立の研究・教育施設
開発方式	住都公団，民間デベロッパーによる分散型開発	住都公団による一括買収・集中基盤整備
建設期間	昭和60年度着手，21世紀初頭完成	昭和44年度着手，昭和54年度完成
関連法	関西文化学術研究都市建設促進法(昭和62.6)	筑波研究学園都市建設法(昭和45.5)

(株)けいはんな調べ

チリサーチパーク，緑の文化園の整備が完了。平成5年には「けいはんなプラザ」の愛称を持つ文化学術交流施設，国際高等研究所，奈良先端技術大学院大学の3大中核施設のほか地球環境産業技術研究機構(RITE)も完成するほか，21世紀の次世代情報通信網として大きな期待を集めている広帯域総合デジタル通信網(B-ISDN)の実用化実験が1994年から日本で初めて学研都市で行われることになった。さらに国立国会図書館・関西館や国立文化財総合機構，国立芸術総合センター構想も，今後の中核施設として期待されている。こうして学研都市建設も一段階を画したので，平成6年秋には「けいはんな学研都市フェスティバル94(仮称)」を開催する運びになった。

これを中核として，姫路を母都市とする4市10町の西播磨科学公園都市，千里の国際文化公園都市，大学，企業の研究施設をネットワークで結び，リサーチコンプレックスが形成される。

世界都市目指す大阪湾ベイエリア開発

大阪湾ベイエリア開発も，この学研都市建設と同じ方式で進められた。平成元年9月，大阪湾ベイエリア開発推進協議会が湾岸，内陸，徳島の10自治体(7府県3政令指定都市)，経済界，学界の連携で発足，平成3年4月に，2025年を目標にしたグランドデザインを作成，「住・職・学・遊」の諸機能がバランスよく複合した空間の形成を目指している。平成3年12月には財団法人・大阪湾ベイエリア開発機構が自治体，財界5億円ずつの折半出資で発足。平成4年12月，大阪湾臨海地域開発整備法(ベイエリア特別法)が成立し，これもナショナル・プロジェクトになった(図-1)。

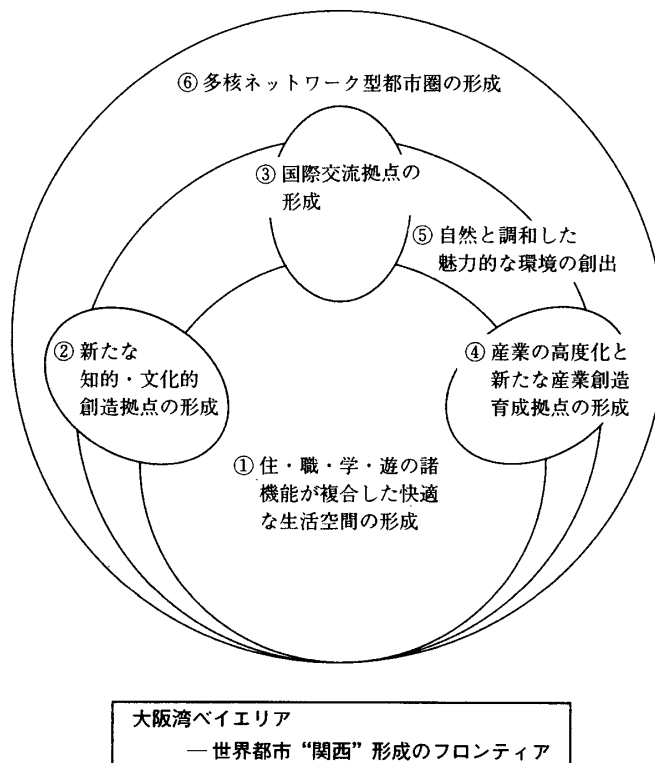


図1 開発整備の理念と目標

その目的は、世界都市にふさわしい機能と住民の良好な居住環境等を備えた地域として整備し、東京圏への諸機能の一極集中の是正と世界および我が国の経済、文化の発展に寄与することを目指している。グランドデザインでも、大阪湾の持つ自然環境やその恵みが貴重な共有財産との基本認識に立ち、(1)特にアメニティの高い都市環境の積極的創造 (2)大阪湾ベイエリアの貴重な環境資源の積極的な回復・保全・創造・活用 (3)自然と調和し、地球に優しいエコロジカルな循環型都市構造の形成に取り組むことをうたっている。

また特別法には、臨海部だけでなく、内陸部までも対象にしている点に特徴がある。臨海部については、埋立促進を目的とするものではなく、倉庫、タンク並びに休止中の工場に覆われている地域を、高付加価値産業、環境に負荷のかからない産業、都市生活と両立する産業への転換を図ると同時に職・住・学・遊の複合的空間、住民に開かれた親水空間として再生することを目的とし、内陸部は、臨海部と連携のとれた多核ネットワーク型都市圏の形成を目指している。いわば、大阪湾ベイエリア開発は単なるウォーター・フロント・プロジェクトではなく、関西圏の地域整備のための戦略であり。(1)大阪湾臨海地域＝大阪湾環状都市構想の実現 (2)大阪湾臨海地域と内陸部の関連整備地域との有機的かつ効率的な連携 (3)瀬戸内海沿岸地域、日本海沿岸地域との連携——という「3重構造」の整備計画である。

広域的な交通循環体系の確立を

各方面で、広域的交通体系の整備に関心が深まってきた。平成元年7月には、平松守彦・大分県知事と佐治敬三・大阪商工会議所会頭(当時)の提唱で西日本2府14県の商工会議所首脳と関係府県知事が集まり、第1回瀬戸内海船上会議を開き、循環交通体系の整備促進等を軸に環瀬戸内経済文化圏の形成に取り組むことを申し合わせた。その後同地域の商工会議所で環瀬戸内圏交流推進会議を設け、グランドビジョンを作成するなどの活動を続けている。

第2国土軸をめぐる動きも活発になった。平成2年10月に関係17府県と8経済団体で「第2国土軸構想推進協議会」を設立、平成4年3月に第2国土軸構想策定基礎調査報告を発表した。さらに同年9月には、紀淡海峡交流会議が関係府県と経済団体で設立された。これとは別に、関西経済研究センター、東北開発研究センターを事務局として、西日本、東北合同の新国土軸研究会が平成2年度に設立された。さらに環日本海国土軸構想も関係府県で研究が進んでいる。

地方自治体の中には、さらに進んで、各自自治体の長期計画の中に、広域的施策を取り込むところが出てきた。大阪府は、平成3年9月に大阪府新総合計画を策定し、6つの主要構想の一つに大阪湾環状都市構想を打ち出した。ここでも淡路島を含み、紀淡海峡ルートを実現するなど各府県が行政枠にこだわらず、広域的な連携の強化を訴えている。「明石海峡と紀淡海峡にそれぞれ橋がかかれば。大阪湾を2時間で1周できる。大阪湾という小さな環状だけでなく、もっと外側の大環状の交通ネットワークができあがる」(黒川芳朝・大阪府企画室長)と。つまり、紀淡海峡から淡路に入り、淡路から大鳴門大橋を渡って四国に入り、四国横断自動車道で高松へ、そして瀬戸大橋を渡って本州の岡山、中国地方に入る。さらに山口と近畿をつなぐ山陽自動車道に入って、あと姫路から神戸あたりの工事が進めば神戸に入り、神戸から第2名神で大阪の北側を横断し、京都に入って京奈和自動車道を通して京都、奈良、和歌山そして紀淡

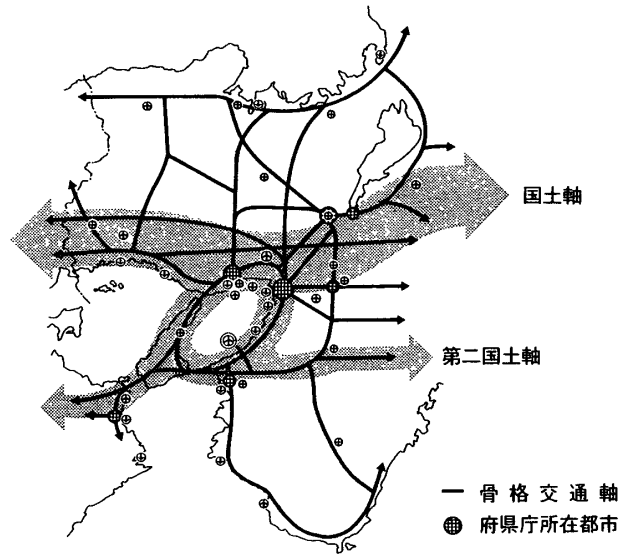


図2 関西圏の軸イメージ

海峡に戻ってくる。この環状型の交通体系で計画中または工事中のものが平成12年頃に完成するだけに、紀淡海峡ルートの整備が緊急の課題になっている(図-2)。

また、産業面でもさきにあげた関西経済地位低下の諸条件を克服することにもなる。立地上の不利について、大阪湾ペリエリアの未利用地だけでも関西空港の全体構想に匹敵する約1200ha(大阪科学技術センター調べ)におよび、新規の埋立計画地は2910haに達し、さらに関西の後背圏が広がり、一体的な圏域としての産業の適正配置、分担を検討していくことが可能になる。また学研都市を中心としたリサーチコンプレックスの形成は、新しい技術革新を産業構造に浸透させることを可能にする。

こうした諸条件を活かし関西圏の活性化を図るには、地域が独自の判断で創造性を発揮する地方分権の仕組みが必要不可欠である。関西の「広域化」への取り組みは「地方分権」推進の先導役として期待される。

参考文献

- * 日本・国連合同阪神都市圏計画調査団「阪神都市圏開発計画—第2次報告」
- * 国際連合「都市問題及び地域計画に関する1964年調査団報告」
- * 高寄昇三「地方主権の論理」
- * 神戸市企画局調査部編「広域港湾の開発と発展—ポートオーソリティの可能性を求めて」
- * 国土庁大都市圏整備局・近畿開発促進協議会「新しい近畿の創世計画(すばるプラン)」
- * 関西経済連合会編「行政改革の推進と関経連」
- * 関西経済連合会編「都道府県連合制度に関する提言」
- * 大阪湾ペリエリア開発推進協議会編「大阪湾ペリエリア開発整備のグランドデザイン」
- * 近畿通商産業局編「グローバルアメニティ型産業構造の形成に向けて」