

# 現 状 と 将 来

土木学会関西支部  
特集号編集委員会

## I. 近畿圏整備計画

### 1. 近畿圏整備への動き

中世までの歴史を通じ、近畿圏は長く日本の中心地域であった。メトロポリタニゼーションが進行しつつある京阪神地域を中核とする近畿は、現在も西日本において工業生産、商業貿易など流通経済の面でそれぞれ卓越した求心機能を失わず、関東とならんで日本の両輪を自負している。

しかし、伝統的に蓄積された巨大な外部経済と文化に魅せられ、京阪神都市圏への産業、人口の集中傾向がおとろえないため、これら既成都市の圏域では、交通の混乱、用水の汚濁など密集のへい害が顕著となり、一方、外周部との地域格差が解消されないため、既成都市域への人口移動に拍車をかける悪循環をきたすこととなる。

「近畿は一つ」の叫びはこのような背景のもとに日増しに高まり、近畿を一体とする広域経済文化圏の建設を目指し、まず将来の明確なビジョンを描き、秩序ある誘導をはかろうとする要請が「近畿圏整備法」の成立となり、具体化の道をたどろうとしている。

近畿圏整備の法制化を推進した近畿開発促進協議会は関係府県および指定市の知事・市長および議長を主体とする機関であり、昭和 35 年秋大阪で開かれた「一日建設省」を契機に設立されたものである。さき各省出先機関、地方公共団体の組織した近畿地域地方計画連絡協議会の意図は、この促進協議会が継承し、近畿圏の現況と問題点の把握、整備基本構想の立案にも努力を示してきた。

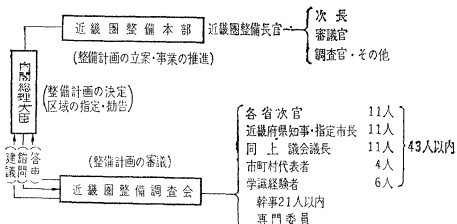
近畿圏整備のマスタープラン作りは、近畿圏整備本部という総合化の場を得たのであるが、これまでに多くの機関が広域計画や調査と取りくんでおり、これらの成果が十分に活用されることを望みたい。

すなわち、全国的視野で各省が策定した“国土建設の基本構想”（建設省），“工業適正配置構想”（通産省）などは除外しても、建設省が昭和 37 年度まで実施した近畿圏整備計画調査のほか、大阪商工会議所がとりまとめた“十年後の大阪”，関西経済連合会の“西日本工業配置試案”などには財界人の経済的合理性を見きわめようとした熱意が表われている。また、阪神圏の総合開発に関しては、日本・国連合同阪神都市圏計画調査団の研究報告、ならびに関西経済同友会・阪神ポートオーソリティ合同委員会の提案した基本構想がある。

### 2. 近畿圏整備法の制定

期待を集めた近畿圏整備法は昭和 38 年 7 月第 43 通常国会の暮切れに通過成立し、基本整備計画の立案、付属法案の審議が始まっており、3 月中旬付属二法案（既成都市における工場、学校等制限法案、近郊整備区域等整備開発法案）を了承した近畿圏整備審議会では、整備基本方針の先行決定、大都市再開発法の制定をめぐって、討議や要望が述べられている。

図一 近畿圏整備法による組織



整備法は近畿の圏域として福井、三重、滋賀、京都、大阪、兵庫、奈良、和歌山 2 府 6 県のうち政令で定める区域をのぞく一体とした広域をいうものとしている。

また必要に応じ、京阪神 3 市と隣接都市のうちから“既成都市区域”を、そのほか、近郊整備区域、都市開発区域、保全区域の指定が行なわれる。

まもなく、この地域指定と基本方針が明らかになれば、今後、基本整備計画および事業計画の立案に移るわけであるが、これらの計画は経済計画の基本方針と広域性を有する主要な施設計画を内容とするものであり、事業を実施する国、地方公共団体に対し道標を示すこととな

カット写真：尼崎市東海岸町地先臨海用地埋立造成工事  
造成面積：66 ha  
工 期：昭 34.4～39.3  
事 業 者：兵庫県

る。

しかし、近畿圏整備が住民の福祉向上を究極の目的として進められるからには、社会計画にも広域的配意を要求されるが、より以上に計画の実施を推進するための制度的諸問題、いいかえればいかにして実現するかの方策について適切な具体案を用意しなければならない。

### 3. 近畿圏整備の計画

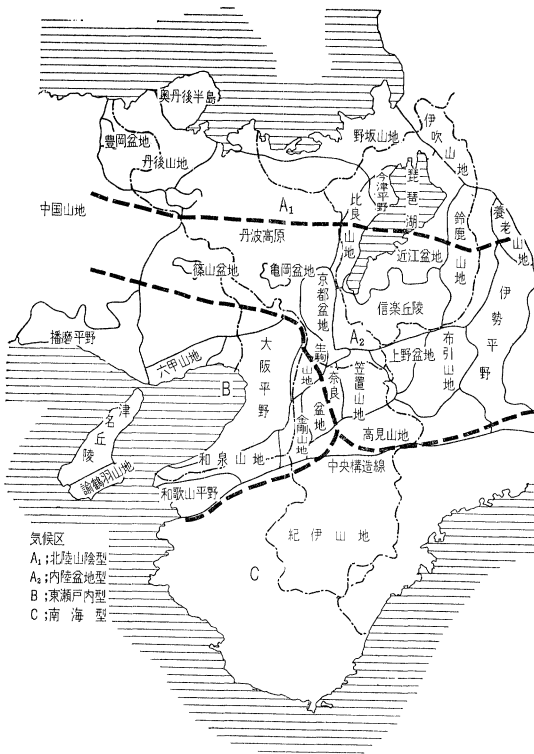
近畿圏の整備がどのように進められようとしているか、いままでに策定されたいくつかの開発構想を集約展望してみたい。

#### (1) 既成都市区域

大阪、神戸に連接する都市域においては、交通、生活環境などの混乱を除去し、集積の効果を十分に発揮させるために、流通機能を重視して都市機能の再編成が必要である。すなわち、工場の新増設は原則として抑制するほか、非都市性既存工場、卸売業のうち倉庫部門など必ずしも立地を要しない機能を積極的かつ計画的に他地域へ誘導する。

また、都市空間を合理的に利用するため、新大阪駅周辺に副都心を建設し、さらに大規模な都市再開発事業を行なって、都心部の高度利用とオープンスペースの確保をはかり、高層集団住宅の建設をあわせて行なうこと

図一2 近畿の地形と気候区



により住宅難と通勤輸送の緩和を期待する。

阪神高速道路、街路、駐車場のほか高速鉄道を拡充整備し、都心、副都心、新市街地との直結をはかること、工業用水道の整備、生活環境施設をふくむ総合的都市計画を欠かすことはできない。

国際文化観光都市としての京都については、地区別に用途の純化をはかり、建築の容積、形、屋外広告物の規制に努めるとともに、幹線街路の整備、地下鉄の建設を推進すべきである。

#### (2) 近郊整備区域

既成都市への過度の集中を受けとめる地域であって、市街地と農地が交錯しスプロールエリア化のおそれを防ぎ秩序ある整備を期すため、新市街地は優良農地を避けて配置しなければならない。特に京都南部の工業地区は母都市との間に大緑地を設けるとともに導入業種に留意が必要である。山科、宇治、乙訓丘陵には住宅市街地を造成するが、一般に良好な環境を保持するコンパクトな市街地形成とする。

交通施設は既成都市との短絡をはかるとともに、新コミュニティ群を包絡する環状体系を確立し、特に大阪中央環状線付近には新業務地を設け、流通とストック施設の基地とする。

内陸工業は幹線道路の結節点の近くに団地的に立地させ、これらの業種は機械工業を主体とし、インダストリアルパークの形成が望ましい。

#### (3) 都市開発区域

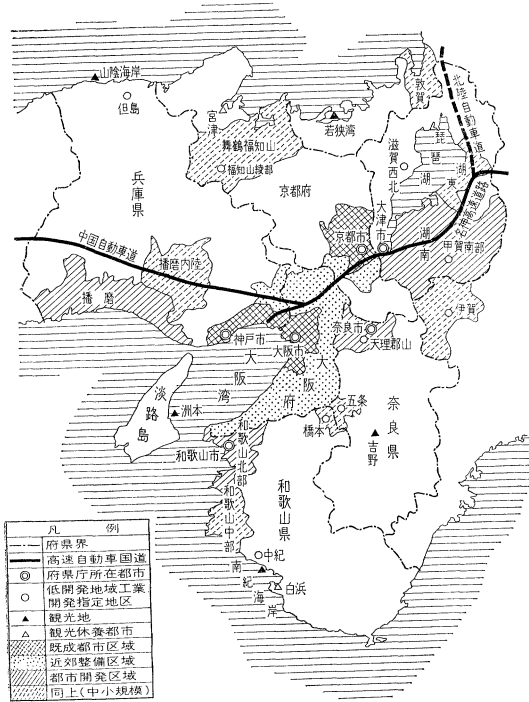
近畿圏整備は過密地域の対策に終らず、広い圏域をとらえ都市開発区域を設定育成することにより、集中を呼ぶ悪循環を打ち切ろうと意図しており、首都圏整備と異なったユニークな気はくを示している。

大規模な工業開発区域として、播磨、和歌山北部、湖南の3地区を開発すべきことは、既成の集積、立地の動向から見ても異論がない。福井県全県をふくめて考える場合には福井・武生・鯖江地区も有力な候補である。

播磨地区は工業整備特別地域の指定を受けており、鉄鋼、石油、電力化学、機械、造船を主体とする重化学工業地帯として成長が期待され、商業機能の拡充をはかりたい。和歌山北部は鉄鋼、石油など既存基幹産業の関連工業、化学、木材工業を主体として工業開発を推進し、湖南地区は阪神工業地帯のヒンターランドとして機械、化学2次製品、その他を中心とする典型的内陸工業地帯を開発する。

中小規模工業都市としては図一3のように、湖東、舞鶴福知山、東播内陸、五条橋本、和歌山中部、敦賀、伊賀各地区の開発を促すべきであり、ほかに滋賀西北、但馬、中紀の低開発地域工業開発指定地区についても、育成をはからねばならない。

図-3 近畿の開発拠点



また、奈良郡山は大規模住宅観光都市として開発し、既成都市のベッドタウン化を避けるために、学校研究施設、内陸工業を誘導配置する。

拠点開発方式は社会投資の効率を高めるのに有効な戦略であり、大規模もしくは中規模の都市開発区域との有機的な連けいにおいて、地方中心、観光レクリエーション、農業に特化した諸都市を育成し、拠点開発の波及効率に拮抗りをあたえねばならない。

表-1 近畿の開発目標

項目	単位	地域	35年	45年	55年
総人口	千人	近畿内陸	3 617	4 003	4 310
		近畿臨海	10 413	12 090	13 272
就業人口	千人	近畿内陸	1 727	1 948	2 058
		近畿臨海	4 770	5 635	6 076
生産所得 昭和33年価格	億円	近畿内陸	4 396	8 002	11 480
		近畿臨海	17 169	30 493	42 063
工業出荷額	億円	近畿内陸	4 708	14 487	24 135
		近畿臨海	33 312	81 363	116 220
就業者1人当り所得	千円	近 畿	332	508	658

注：園土建設の基本構想による。  
 近畿内陸：滋賀県、京都府、奈良県  
 近畿臨海：大阪府、兵庫県、和歌山県

(4) 保全区域

変化に富む海岸線、山岳美などの自然景観、質量ともにすぐれた文化財を保全し後世に伝えることは、近畿の住民に課せられた大きな使命である。

古文化財は日本文化発祥の地である京都府、奈良県に

集中しており、地域整備と維持保全の調和をはからねばならない。ことに京都宇治、奈良市周辺は市街化の進むことが予測され、公害発生懸念ある業種の規制排除、市街連担を防ぐなど景観保護を総合して考える必要がある。

瀬戸内海、吉野熊野(国立)、若狭湾、琵琶湖、金剛生駒、山陰海岸、高野竜神(国定)の自然公園は、景観保護管理の体制を固めるとともに観光施設を整えレクリエーションの場を提供する。またレクリエーションの基地には南紀海岸の白浜ほか、淡路島の洲本、宮津などの整備を忘れることができない。

4. 重点施策

(1) 幹線道路整備

輸送条件の改善は工業開発の誘導に不可欠の先行投資であるばかりでなく、農業の主産地形成と高度加工化のためにも必要であり、地域間格差解消の近道といえる。そのために圏内の主要幹線の整備を行ない、開発拠点、既成都市、ほかの経済圏との交流を確保するため中国自動車道、北陸自動車道、名阪国道、播磨国道、第2阪和国道、本州四国連絡道路ほかを建設し、自動車専用の近代的道路体系を組みあげる。

既成都市区域のひびくした道路事情を打開する手段として、阪神高速道路の建設が始められたが、街路整備、駐車場など関連施設の整備もゆるがせにできない。大阪中央環状線は近郊整備のパイロットとして早期建設に期待が寄せられている。

(2) 水資源の開発

近畿の主要河川のうち渇水期になお余裕表流水が認められるのは、九頭竜川、由良川、円山川、熊野川の4河川にすぎず、淀川においても用水不足を生じている。

将来の水需要増大に備え、総合的調査研究、利水計画の相互調整を行ない、琵琶湖淀川水系、紀の川水系ほかの総合開発を推進しなければならない。

水資源開発にあたって、水質保全、美観保持の対策が同時に考えられるべきことはいままでもない。

(3) 鉄軌道整備

既成都市区域における路面交通緩和のための高速鉄道建設のほか、開発に応じて輸送力増強、新線建設が必要となり、山陽新幹線の建設は瀬戸内海地域の開発を強く刺戟するのに役立つであろう。

(4) 港湾整備

神戸、大阪の両特定重要港湾をはじめとする諸港では随所に滞貨混雑が発生し、港湾機能が限界に達している。背後地をふくむ新しい産業配置の構想に合わせ、港湾の総合的機能拡充計画を確立し推進しなければならない。

このほか河川改修，高潮対策事業の完成などの防災事業，そのほか近畿圏整備に要する施策はきわめて多い。

## II. 土地開発

めまぐるしく変遷する経済情勢の中で，人間の生活する快適な地域社会づくりを究極の目的として，工業の発展，産業基盤施設と生活環境施設の併行的整備をめざし，多彩な開発計画がたてられ，着々と進捗しつつある。以下に概括的に紹介することにする。

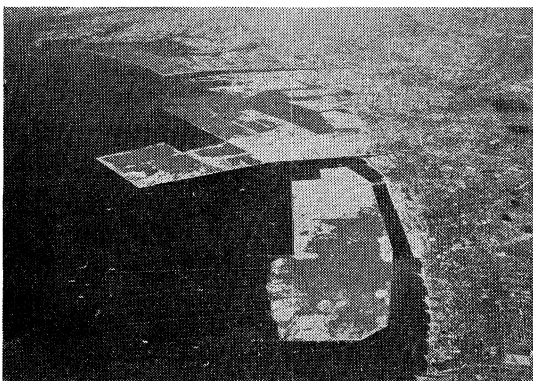
### 1. 臨海工業地域造成

#### (1) 堺・泉北工業地域

計画実施より5年，世界でも屈指の能力を誇るしゅんせつ船アラメダ号をはじめとして，全国におけるしゅんせつ能力の約1/3の力を結集して日夜造成工事を急ぎ，堺地区では本年秋に土地造成を終り，進出各企業に引渡しの手前であり，泉北地区でも全体計画量の38%（39年2月現在で235万 $m^2$ ）を終る見込みで，この間きびしい景気調整政策などむづかしい問題もあったが，将来大阪産業のあるべき姿を描き，悪条件の時にこそこれを克服して造成事業を継続するべく，マルク債を発行するなどの資金面確保の手段をはかり事業が推進されている。

すでに造成引渡しの終わった地区では，八幡製鉄など67社のうち，20数社が操業開始，10数社が建設中で昭和43年頃には，鉄鋼，石油化学，電力，造船を主とした約1850万 $m^2$ の一大コンビナート地帯が出現する構想である。これらの進出企業が完全操業の暁には，その規模は一躍国際的水準に上り，地元の関連中小企業との有機的結合による効果などの直接的利益のほか，道路，鉄道，港湾，水道，住宅，公園緑地などの各種公共投資および商業，サービス業への副次的効果を考えれば，地域経済の躍進に資するところ大きく，産業構造の

写真—1 堺・泉北工業地域造成工事



高度化と国際競争力の強化により，輸出の振興に大きく貢献するものと期待される。

#### (2) 大阪港

大阪港には既存防波堤でかこまれた港内第5区，約705万6000 $m^2$ の水域があり，平均水深は約3.5 $m$ で埋立容易，かつ既存防波堤を護岸に転用することで工事費が軽減できる利点がある。そこで昭和33年より新構想のもとに埋立を進めており，完成すれば約200万坪の土地ができると同時に，埋立土砂の採取によって港内の航路，泊地の水深が増して大型船の出入が可能となるほか，港内泊地が風浪，高汐からしゃへいされて静穏化されることになる。

埋立地盤高は，OP+5.00 $m$ ，接岸可能船舶は1・2区北岸を10万重量 $t$ 級，東側4万 $t$ 級，3区西側1万 $t$ 級とし，造成地中央に幅員50 $m$ の道路を設けて国道26号線と連絡し，国鉄阪和線杉本町付近より大和川沿いに臨港鉄道10.8 $km$ を敷設する。上水供給量は1日最大4万 $t$ ，工業用水は第1期計画10万 $t$ ，第2期計画17万 $t$ を予定している。

造成区域のうち，1・2区の大部分307万7600 $m^2$ はアラビヤ石油KKKに譲渡し，3区は電力，製鋼，窯業など本事業の目的にかなない，立地条件を十分に活用し得るような業種について選定を進めている。

昭和38年度末で1・2区は80%，3区は30%の進

図—4 大阪湾臨海工業地域図

