

# 空に、海に、陸に。各プロジェクトに見る明日の近畿。

21世紀へ。その未来像から人と構造物のあるべき姿まで、お二人に語っていただきました。 建設省近畿地方建設局長 萩原 兼脩 イラストレーター 真鍋 博



建設省近畿地方建設局 萩原 兼脩 局長  
昭和8年生まれ、東京都出身。昭和32年東京大学工学部土木工学科卒。中部地建企画部を経て、大臣官房技術調査室長、河川局都市河川課長、近畿地建河川部長を歴任。昭和60年10月1日近畿地建局長に就任。

真鍋 「近畿の未来」というテーマでお話を進めたいのですが、その前にたちいったことで恐縮ですが、局長が建設省へ入省された動機からお話をお聞かせ願えますか…。

萩原 大学を卒業しましたのが昭和32年。ちょうど高度経済成長が始まりかかる時期でございました。もともと土木を学んでいましたので、道路などに興味がありました。映画で見るアメリカの道路の見事さ。それに比較して日本の道路の寂しさ。これはやっぱり道路をつくる仕事が好きだろうという気がして、建設省へ進んだわけでございます。

真鍋 建設省の仕事は、国造りですから規模は大きいし、やった仕事は誰の目にも見える形で後世に残ります。うらやましいお仕事だと思います。

萩原 建造物を実際につくられる方は別にお

られて自分自身ではなくとも、自分が深くかわっておりますダムだとか、橋といった物が少しずつできて、寿命のある建造物として残るわけです。そのことを考えますと建設省を選んで良かったと思います。

## 近畿を創るプロジェクトについて

真鍋 そうですね。それでは近畿の未来、またそれにかかわる各プロジェクトについてお話をお聞きたいのですが。東京にも「東京湾横断道路」とか、また横浜には「みなとみらい21」といったプロジェクトがありますが、まだ構想段階で具体的には動いておりません。近畿の場合さまざまなプロジェクトがあり、しかも実際に動き始めているものばかりですね。

萩原 完成時期がまだ決まっていないというものもありますが(笑)。

真鍋 今、内外ともに話題を賑わしているものに、関西新国際空港建設がありますね。

萩原 はい。関西新国際空港は大阪の南、泉州の沖合5kmの海上につくられます。海上の土木工事では我国最大級の工事になりますね。昭和67年度末完成予定ですが、完成しますと24時間空港になるわけです。今の大阪空港は夜9時から翌朝の7時までは飛べないんですね。一日の半分しか使えないわけです。

真鍋 成田もそうです。日本だけじゃないでしょうか、24時間空港がないというのは。

萩原 まあ、その意味からも大きな期待が寄せられているわけです。また、関連する公共施設も必要です。それらの整備費用だけで2兆4,800億円。空港より2倍半ほど関連施設の方がかかるわけです。これらを昭和67年までにやらなくてはならない。いろんな形で公共事業がいっせいに動き出すわけです。

真鍋 経済摩擦が問題となっている今日、もっと外国の人に我国の姿を理解してもらう必要があると思います。24時間開かれた空港も大事ですが、学術文化の振興で国際社会に



真鍋 博/オリジナル'85より



イラストレーター 真鍋 博 氏  
昭和7年、愛媛県に生まれる。多摩美術大学卒、同大学院美術研究科修了。未来をテーマにしたイラストや、文明批評的なエッセイでも知られる。ニューヨーク世界博の日本館の壁画担当、および万博、沖縄海洋博、筑波科学博の三菱未来館の企画に参加。著書に「ひとり旅教育」「イラストからの発想」…などがある。

寄与することも今以上に大切ですね。これまでのように、ただ大学とか研究機関があるだけではだめで、産・学・民共同の研究機関が大事だし、日本の生きのびる道を拓くことになるのだと思います。関西文化学術研究都市と聞くと、私は筑波研究学園都市を連想するのですが、筑波とはどう違うのでしょうか。

萩原 いちばん違うところは、筑波はまさに国家プロジェクトですね。東京にありますところのいろんな研究機関を国の政策として一カ所にまとめる、そのほうが研究機関相互の連絡がうまくいこう。国の主導であのような移転が成立したわけです。細かく述べれば問題もあるかと思いますが、海外から来られる方には東京を素通りして、筑波を見ようとする方もたくさんお



# テクノロジーは、壮大な夢に鍛えられる。

夢を可能にする技術がある。そこに理想を抱く人がいれば、21世紀は大きく広がる。

られるわけで、やはり世界的に評価されています。関西文化学術研究都市は国主導ではなく、産業界、学界、それに官も入りますが、そもその発想が官主導でないところから出てきたところに意味があるわけです。

真鍋 なるほど、そうですか。

萩原 筑波の場合、初めに計画を立てた時に、この研究所はどこへ配するといったようなマスタープランがまずできていました。ですがこちらの場合は、ここ3,000haの丘陵地に入りたいという施設に順次入ってきていただく。つまりマスタープランのようなものはないわけです。もちろん大まかな計画はありますが、具体的にどのような研究所がいくつ入ってくるか、といったことはこれからのことです。まだまだフレキシビリティのある計画です。それに、近くに京都という歴史的にも文化的にも、また学問的にも優れた学者の方々がおられる街がある。工業技術の集積を誇る大阪が、ほんの20~30km先にあります。そこで新しい街づくりが始まるわけで、大きな期待が持てます。

真鍋 地の利を得た上に、いかにも柔軟さが感じられます。筑波のように一つにまとめたものではなくて、研究都市群といったものですね。

萩原 そうです。まさに研究都市群といったものですね。それも関西独自の発想に基づく研究都市群づくりです。

## 世界一の架橋技術が 実証される日がやって来る

真鍋 次に明石海峡大橋のことについてお聞きしたいのですが、私、故郷が四国なので、幼い時から本州と結ぶ橋があればいいなと思いつけておりました。橋のかかる所は距離も長いし、潮の流れも速い。工事の難しい所と伺っております。しかし、いよいよ実現の運びとなりましたね。

萩原 今年の4月26日に起工式を終えました。

完成時期は確定していませんが21世紀初頭には全長3,900mの世界一の吊橋が架かっているわけです。技術的にいいますとセンタースパンといまして真ん中の部分の長さが技術の見せ所で、1,990mもセンタースパンがあります。今いちばん大きな吊橋はイギリスのハンバーブリッジで、中央スパンは1,410m。つまりいっきに500m以上長くしますので、技術的に大変だという気がします。

真鍋 日本の実力でもあるわけですね。

## 博覧会に時代の動きを見る

真鍋 7年前、シンガポールへ行ったのですが、あそこはガーデン都市といいますが、美しいきれいな街で売出し出て若い女性にも人気です。シンガポールの役人に都市計画の話聞いていたら、「我国の街づくりのヒントは大阪の万博だ」と聞き、びっくりしました。

萩原 ほう。

真鍋 リー・クアンユー大統領が万博へ行き、人工的にこのような豊かな環境がつかれるのか。シンガポールは国全体が淡路島ほどだから、国ごと新しく創りかえられるのではないかと…といったことが発想の元らしいですね。こんどおやりになる“国際花と緑の博覧会”は、

これまでの博覧会と趣が違ような気がします。今までの博覧会は、どちらかといえますと、未来社会を想定して科学技術の最先端をデモンストレーションするといった感じのものが多かったでしょう。月の石を持ってくるとか…。そこを趣を変えて“花と緑の博覧会”といったものを、全国的に見ても緑の少ないといわれている大阪で考えたというところに、ひとつの時代の変化を感じます。

萩原 今までの博覧会は宇宙船を持って来るといったものもございましたね。

真鍋 パリ博以来、文明のシンボルになるようなものを見せつけてきました。しかし、もはやそういう時代ではなくなりつつあると感じられるのが、こんどの博覧会ですね。

萩原 昭和65年に開催する予定になっています。しかも開催場所は大阪市の中心地から5~6kmほど近い。それに日本の代表的な庭園の殆どは京都に集中しています。もちろん奈良や滋賀にも立派な庭園がありますし…。博覧会を見て京都なりをまわるコースもできますね。大阪だけというより、関西圏全体のイベントという気がします。

真鍋 花と緑といっても園芸の博覧会でもないようですね。バイオテクノロジーなどを取り上

げるお考えもあるとか。

萩原 ええ、テーマのしぼり方とかイメージのつくりあげ方は難しいものだと思います。また“花と緑”なので突貫工事で会場を仕上げるというわけにもまいりません。

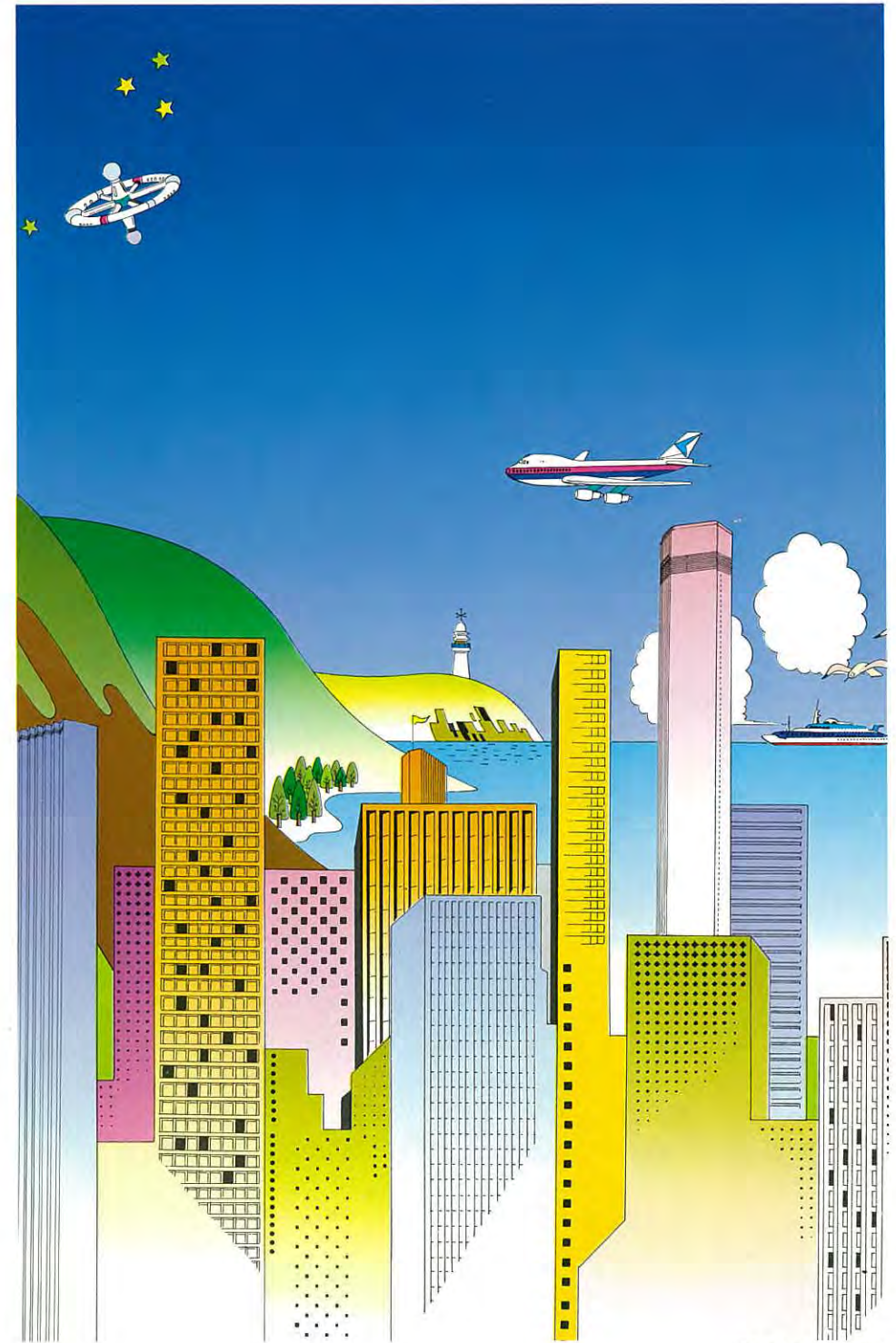
真鍋 そうなんです。植物界が相手ですから(笑)。しかしなんですね。“新空港”とか“花と緑の博覧会”“明石海峡大橋”は東京にいる私にも比較的よく耳にしますが、“フェニックス計画”にはあまりなじみがないのですが。

## 街は成長すると海へ延びていく

萩原 フェニックス計画ですか。これは建設省が直接関係して計画したものではありません。運輸省と厚生省が一緒になってお考えになられたものです。都市の中で生活していますといろんな廃棄物が出ます。例えば、産業廃棄物などが出ます。しかし捨てる場所として内陸はスペース的にしんどい。となると海ですね。もともと大阪も神戸もたくさん埋め立てをやっていたら。でもまだまだ土地は欲しいわけで、どうせゴミを捨てるなら土地もつくろうといった、2つの考えを一緒にした発想なんです。面積は泉大津沖に予定しているのが200ha。尼崎沖が110ha。合わせて4,500万㎡ぐらいの廃棄物が処理できます。これは近畿2府4県の今後10年間のゴミがこの2つの埋め立てでカバーできるんです。そして、でき上がった土地に港湾施設などを。なんというか一挙両得の案なんです。

真鍋 大きなプロジェクトがたくさん同時に進行しているわけですが、今のままですとゴミの持っていく場所さえないわけですよ。

萩原 ビッグプロジェクトは4~5つですが、そこまでいたらない中小のプロジェクトはそれこそ無数にあります。建設残土もたくさん出ますし、産業廃棄物も大量に出てきます。新空港などに比べますと、フェニックス計画は比較的



真鍋 博/オリジナル'85より



# ゆっくりとしかし着実に。人間賛歌の街づくり・国づくりを

培った技術と経験。それに英知が加われば、この街はこの国は、もっと素晴らしい。

地味なプロジェクトですが、大都市が生きていく上には、大変必要なプロジェクトではないでしょうか。

## これからの構造物のあり方について

真鍋 さて、都市の再生と創造、これからの街づくり、都市づくりといったことをお聞きしたいのですが、どうも街づくりといいますが橋を架ける、ビルを建てるといった、物を中心に考えてしまいがちですが、私は違うと思うのです。結局それらは(生活の)舞台づくりであって、おそらく土工協の人も、建設省の人も同じ考えだと思っております。つまりは、そういう構造物をつくりながら人間生活の豊かさを考える—それが最終目的だと思っております、そのへんはいかがなものでしょうか。

萩原 建設省が手掛けた構造物の中で、構造物としての機能は立派に果たしているが今おっしゃられたように“心”の部分に欠けていると指摘を受けている構造物も現実にはあるわけですね。道路もですね、高度成長期にがむしゃらに道路をつくったわけですが、それが公害の元凶だとお叱りを受けるわけですが、しかしそのがむしゃらにつくった道路が、ある時期の日本の高度成長を支えた時期があったわけですね。その時もっと道路幅を広げよう、緑を植えようなどといったら、道路の完成に時間がかかって今のような高度成長は為しえなかったかもしれません。

真鍋 ええ、そうですね。

萩原 また昭和30年代、高潮対策として高いコンクリート壁を各地の河川につくった。その時は高潮を防ぐにはそれしか方法がなかったのです。ただ、今の時代になってそういうものを見直しますと、やはり水辺には自由にに行ける方がいいに決まっています。でも当時の状況ではそれではいかなかった。過去を振り返って、あれは間違いだとい切るのはすこし早計だと

思いますが、もう生活全般にゆとりも生まれてきました。経済的に余裕のなかった時代に手掛けた物を見直し、改良を加えていくことは非常に良いことだと思います。またやるべきことですよ。真鍋 私も同感です。

萩原 緑化の問題もですね、今国道の両側に植樹をしています。これは非常に予算がかかることですが、都市の緑化を考えるとやらなくては行けない。建設省も積極的に取り組んでいます。

真鍋 緑も大切ですが、それと同じように次の世代へ伝えたい美しい環境といったものも考えたいですね。

萩原 それに関して、建設省ではこのほど“手づくり郷土賞”をつくりました。

真鍋 あ、それには私も(認定委員として)参加しました。楽しかったです。

萩原 私も携わっておりまして、関係市町村の方に認定証を渡したところ、大変喜んでいただきました。「建設省は大プロジェクトだけかと思っていたら我々のような田舎の古い家並みとか水辺環境に目を向けて認定してくれるのか」といって感謝されました。

真鍋 いままでの建設行政にはなかったことです。非常にソフトな発想だと思います。

萩原 構造物をつくる場合、“心”の部分に十分考慮してつくっていかねばならない。そのことを再確認する意味からも“手づくり郷土賞”を認定したわけですね。また、ゆとりと潤いのある物がつくれる時代になってきました。これからは“器”として構造物を見るのではなく、人とのかわり、環境との調和などに視点をすえたいものです。事実、最近手がけている構造物にはそのような配慮がなされています。

真鍋 なるほどおっしゃる通り、それが哲学ですよね。

## 日本土木工業協会への期待と要望

真鍋 最後にお聞きしたいのですが、土工協関西支部も創立20周年を迎えられました。局長からの、土工協関西支部への要望なりこれからの期待なりをお聞かせ願えますか。

萩原 はい。土工協は業界のトップの方々のお集まりなんですから、まさに業界でのリーダーシップをおとりになる立場ですので、もっとも技術力の向上に取り組んでいただきたい。それと建設産業というのは、会社の数だけでも50万社を越え、仕事に携わっておられる方の総数は500万人を越えておられる。

真鍋 ほう、そんなにですか。

萩原 ええ、年間の仕事量も建築関係まで合算すると、おそらく50兆円近いでしょう。まさに一大産業なわけですね。これだけの大きな企業体の集まりでありながら、街づくりなり国づくりに対してものをおっしゃるのを遠慮しておられるというか。私たち国の者や府県の者が言ったり、市町村の立場の方がおっしゃると同じように、もっとも意見をおっしゃっていいのではないかと。それだけの実力と背景を持っておられる企業の集まりが、土工協なわけでしょう。意見を述べる場にもっと出てきていただきたい。本来、建設産業というのは受注産業なんです。そういう意味で主体性を持つことを遠慮されている時期というのが長かったように思うのですが、もうそのような遠慮はいらないのではないかと。関西学術文化研究都市づくりを見ましても、関西の産業界が大きなリーダーシップをとってあのプロジェクトを動かしておられる。あそこに見られるように、建設業界の方も国づくり街づくりにリーダーシップを発揮してご発言、いやむしろ引っ張っていく指導力をもっと発揮していただきたい、という気がしますね。

真鍋 本日はいろいろと有益なお話をありがとうございました。



真鍋 博/オリジナル85より