



「テクノポート大阪」計画

金山正吾*

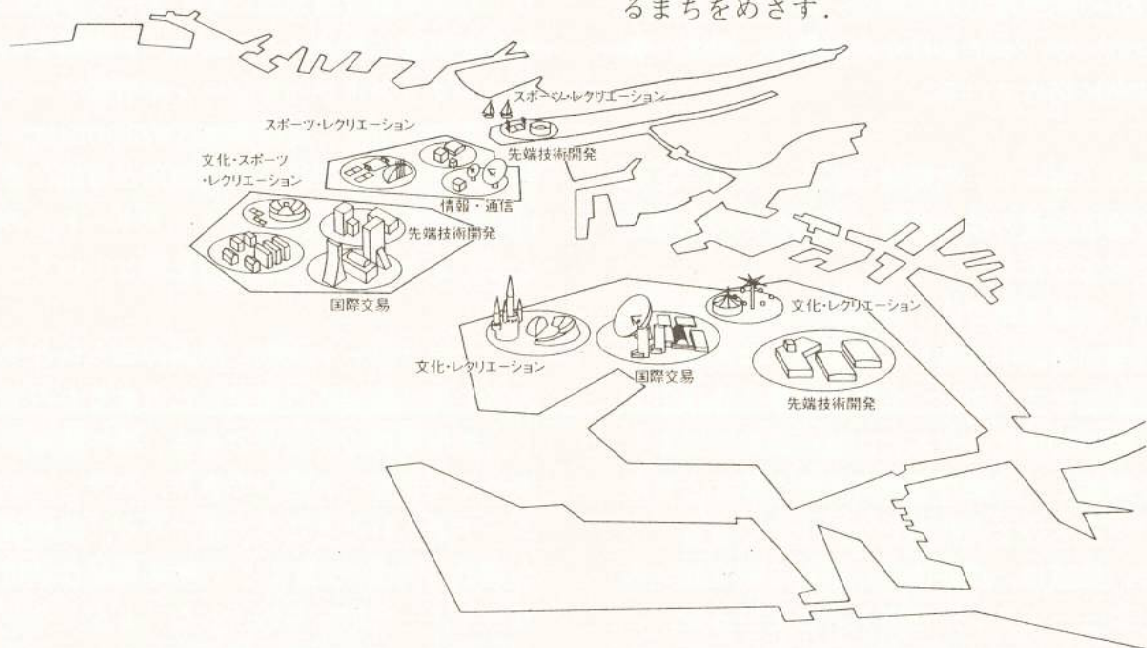
私ども土木屋のある会合の折に、編集委員をされている先生から「ちょっと頼みたいことが……」と言われて、わけもわからず引きうけたが、参考のために頂いた雑誌を見て、こりゃ場違いだと感じた。しかし、今さらお断りするのにも面倒だし、このさい便乗して、大阪市の宣伝をさせていただくことにした。

昭和64年の大阪市政百周年を記念して大阪のまちづくりの先導的な役割を果たす13の事業計画の中の最大のものが、「テクノポート大阪」計画である。この計画は、大阪の臨海部、南港・北港の広大な埋立地に、21世紀に向けた新しいまちを作ろうという構想である。

21世紀の到来を前に、わが国が情報化・国際化・成熟化の社会に向って急速に変貌をとげようとしている状況の中で、大都市は、高度情報社会の頭脳中枢として、その都市機能の強化を求められている。大阪都市圏においても、関西

文化学術研究都市や関西国際空港などの大規模プロジェクトの進行とともに、日本のナショナルセンターの一翼を担うためには、機能強化が不可欠である。大阪市では、ハード・ソフトの両面で機能強化に取りくんでおり、「テクノポート大阪」計画もこの一環となるプロジェクトである。

「テクノポート大阪」計画は、大阪の新臨海部における大規模開発計画で、面積は約800ha、総事業費は2兆円にのぼる予定である。現在すでに土地利用可能な南港をはじめ、北港北、北港南の3地区から成り、この中に、先端技術開発、国際交易、情報通信の3つの中核機能と文化・スポーツ・レクリエーションなどの高次都市機能を備えた新しいまちが出現する。開発の基本方向は、各地区がそれぞれの特質を持ちながら全体として一つのアイデンティティのある人・物・情報が国際的スケールで24時間交流するまちをめざす。



*金山正吾 (Syōgo KANAYAMA), 大阪メディアポート株式会社, 取締役, 土木工学

「テクノポート」は、新しい都市のモデルとして、さまざまな新しい都市装置を備えたまちであるが、特にこれからの大都市にとって情報の発進機能の強化が急務であることから、新しい情報通信のインフラストラクチャーとして、「テレポート」を中核施設の一つとして建設する。

「テレポート」は、パラボラアンテナを中心とした衛星通信の地球局を指すが、その周辺の情報関係のオフィス群および通信ネットワークから成るオフィスパークを含めた概念を持っている。

都市は今後ますます情報の創造・加工・発進の場を整備することが求められるため、世界各地で「テレポート」計画が進められており、大阪市も、「大阪テレポート」を日本の一大情報通信拠点とするとともに、世界テレポート連合を通じて国際的な都市間通信ネットワークの形成に寄与したいと考えている。このため、まず南港地区に衛星通信の地球局を建設する。

また、情報創造の場である都心部にも、地下鉄トンネルや高速道路を利用した光ファイバケーブルのネットワークを形成し、これを「テレポート」と結合させることによって大阪都心部の中枢管理機能を強化する。この第一種電気通信事業を担うのが「大阪メディアポート株式会社」（大阪市が中心になり阪神高速道路公団（建設省）や関西電力等財界が一体となって設立したもので、本年3月から開業し、現在、事業の拡充に努めている。

「テクノポート」の開発にあたっては、このような通信基盤のほか道路・鉄道などの交通基盤が不可欠である。

まず、高速道路では、現在阪神高速道路大阪東大阪線が建設中であり、来年度には都心と南港が直結される。また、大阪湾岸線も建設中であり、昭和60年代のうちには関西国際空港まで供用を開始し、近畿自動車道と和歌山線とともに空港アクセスの2大動脈となる予定である。

一方、鉄道は、現在南港へ南から新交通システム（ニュートラム）が導入されているが、これをさらに北へ延伸する計画がある。また、南港と都心部の本町を直結するため、地下鉄中央

線の大阪港駅と南港とを結ぶ路線が検討されている。さらに、北港と梅田とを結ぶルートも構想もあり、これは南港とも連絡するよう計画されている。

上記のような道路・鉄道が完成すると、「テクノポート」は、関西国際空港から神戸に至る湾岸軸と大阪の東西軸の結節点に位置することになり、従来の大阪港の機能とあわせて陸・海・空の交通拠点となるであろう。大阪市では、この拠点機能の一層の強化を図るため、航空貨物基地を誘致する計画で、準備を進めている。

以上「テクノポート大阪」計画の基本構想について記したが、「テクノポート」の開発はいま緒についたばかりであり、南港・北港の現状と今後の開発計画などについて紹介する。

南港は、将来の追加埋立てを含めて約160haあるが、現時点では南側の約90haである。ここには世界第一級の設備を持つ国際見本市会場があるが、周辺に国際的な貿易センター等を集積させ、国際交易ゾーンの形成をめざす。技術開発ゾーンでは、マイクロコンピュータの応用技術等を開発するベンチャー企業が本年度中に集団化して進出するほか、メカトロニクスや精密機器のメーカーが立地している。

北港北地区約220haは、現在埋立てをほぼ終わり、今後地盤改良を行って、3～4年後に土地利用が可能になる。ここには、大規模なスポーツ・レクリエーションゾーンや情報ゾーンを設ける予定である。北港南地区約390haは、現在、護岸の工事中であり、土地利用が可能になるのは10余年先になるが、「テクノポート」の中心としてふさわしい土地利用を図っていく。

「テクノポート大阪」計画のねらいとするものは、単に臨海部の開発にとどまるものではなく、都市圏構造の変革である。港や臨海部は、かつては世界への窓口であり、ロマンチックなムードあふれたところであったが、船舶輸送の合理化や水質汚濁などで無味乾燥な地帯となり、イメージ的にも低下した。しかしながら、水質回復、余暇時間の増大等によって、釣・ヨットをはじめとするマリレジャーへの関心が

高まり、人々の目は再び海の方へ向けられるようになってきた。「テクノポート」には、これからの臨海部の土地利用方向を探る海上実験都市として、このような要請にも応え、海洋性を生かした施設を盛りこんでいきたいと考えている。

都心は、高度情報社会においても都市活動の中核であり、大都市のセンターコアにふさわしい高次都市機能を充実することが求められる。

「テクノポート」は、これにあわせて、大都市近傍での都市補充・支援機能を集積させるとともに、未来都市のモデルとして、先駆的・実験的な高次機能を備え、常に新しい体験ができるまちにしたいものである。

参 考 文 献

『テクノポート大阪』計画、河野 猛、「鉄鋼界」61年12月号。

