

■ 論 説 ■

関西新空港プロジェクト —その現状と見通し—

KANSAI NEW AIR PORT Project —Present and Prospect—

浅 島 武 雄*

Takeo Asajima



「世界で最初の本格的な海上空港」「わが国初の24時間空港」をキャッチフレーズにする関西国際空港は、運輸省が調査を始めてから20年目の昭和62年1月に、大阪湾泉州沖5*の海域で着工。それから1年半以上が経過したが、68年春の開港をめざして、いまのところ順調に工事は進んでいる。

また、空港建設工事と併行して、アクセス道路・鉄道などの空港関連施設整備や臨空都市づくりも着々と進捗中である。

1. 空港建設工事

1.1 空港島造成

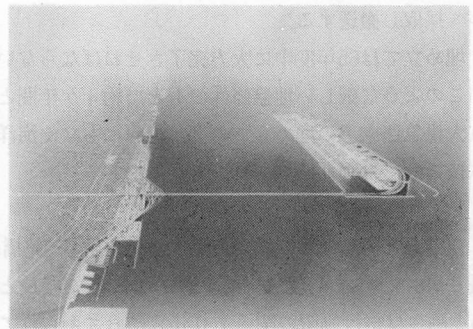
現在 511* (1期工事)の空港島を造成中であるが、海域の水深は約20*、海底には厚さ約20*の軟弱な粘土層が横たわっている。不等沈下を防ぐため、まずこの軟弱地盤を硬く改良することが工事のポイントになる。

地盤改良には、主としてサンドドレーンという工法が採用されており、高さ約70*の専用作業船を使って、海底に鋼鉄製のパイプ(内径40*・長さ20*)を打ち込み、その中に砂を圧入、水を押し出したあとパイプを抜き取る。つまり、軟弱層に砂の柱をつくり、地盤を硬くし不同沈下を防ぐのだが、既に打込まれた砂の柱は、なんと108万本にもおよぶ。

このように埋立地全域にわたって地盤改良を予め行うのは前例がない。

そして、地盤改良済のところから順次護岸の築造が行われている。

護岸は、全周の長さが11.2*。そのうち63年7月現在、石を使った緩傾斜石積護岸、直立消波ケーソン護岸、巨大な鉄の円筒を使った鋼製セル護岸の累計約



写1 関西新空港～連絡橋～“りんくうタウン”

表1 スケジュール

区分	昭和	62	63	64	65	66	67	68
護 岸	地盤改良	■						
	本 体 工		■	■		■		
埋 立	地盤改良		■	■				
	埋 立			■	■	■		
連絡橋	下 部 工		■	■	■			
	上 部 工		■	■	■	■		
空 港 施 設					■	■		
空 港 連 絡 鉄 道					■	■		

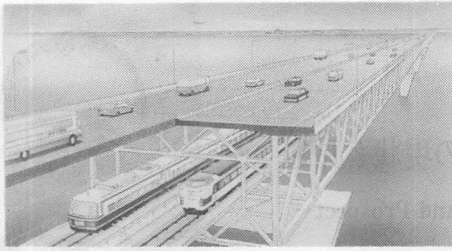
7.5*が、既に海面に姿を現わしている。

残りの部分も海底から一番低いところでも5～6*の高さまで石が積まれており、その底幅は、200*。全部石積みが完ると高さが30*だから、まるで万里の長城を海上に築くようなものである。

63年12月には、東側3ヶ所の開口部を除いて護岸が概成する見通しで、64年1月から3ヶ所の開口部を利用し、底開きの土運船により埋立土砂の直接投入が開始され埋め立て工事が本格化する。

(註) 研究会第9回定時総会特別講演会(63/4/21)にて講演
原稿受理(63/8/2)

* 関西新空港調査会プロジェクトセンター所長
〒540 大阪市東区谷町2-1 近鉄大手前ビル12F



写2 連絡橋

埋め立てに使う山砂の量は、1億5千万立方メートル（大阪駅前丸ビルの約2千杯分）で、淡路島・和歌山県の加太地区・大阪府阪南町の箱作地区の山から3分の1づつ採取し搬送する。

埋め立ては65年度中に大方完了させねばならない。

このような厳しい地盤条件のもとで約4ヶ年間という大量急速施工の埋め立ての例は世界にもなく海洋土木技術面では画期的なプロジェクトである。

1.2 連絡橋架設

空港島と陸岸部とを結ぶ道路・鉄道併用の連絡橋は、長さが3.8キロメートルで鋼製トラス構造では日本で最長となる。高さは飛行制限の関係あり45メートルにおさえられており、1000トンの船が通過可能のように水面から橋梁下端部迄のクリアランスは25メートルに設計されている。橋脚は全部で30基。この海底も軟弱地盤のため難工事で、口径2メートル、長さ約50メートルの鋼管杭を橋脚部分1ヶ所宛に約50本打ち込み、その杭の上に重量が2,000トンもある橋脚を乗せるという作業が進められている。

63年7月現在既に中央部の7基は据付が完了、年内にもう6基据付の予定。そして橋梁部分も既に全部発注が終り、工場で製作中で架橋開始は来春となる。

1.3 発注

関西新空港の総事業費は、現在の計画では1兆676億円（61年度価額）。

そのうち建設工事費は8,416億円であるが、3分の1にあたる2,770億円の発注が既に終わっており、63年度も1,000億円近い発注が予定されている。

これらに対して、現在約4,000社におよぶ内外の企業が空港会社との取引きを希望しており、うち外国からの参入希望は100社、なかでも米国から50社、韓国が21社と多く特に、これらの施設関係の発注に期待を寄せ激しい売込みを行っている。

2. 施設計画

2.1 旅客ターミナル

空港施設のなかで最も重要な旅客ターミナルの基本構想を、空港会社が63年3月末に発表した。

その基本構想は、欧米5ヶ国6空港からの意見や案を求めて検討のうえ最終的には、仏パリー空港公団の原案にもとづく案を採用した。

今回の構想策定にあたり空港会社は、国際線旅客を年間1,200万人、国内線旅客を1,300万人と想定。

将来的には、このターミナルで年間3,000万人程度までの需要に対応できるとしている。

このターミナルの特色は、国際線と国内線の建物を1体化したことである。

普通は、伊丹空港のように国際線と国内線のターミナルは隣合せに分離しているが、関西新空港の場合は、国際線・国内線ターミナルを上下に重ねて乗り継ぎ客の利便に工夫をこらしており世界でも類例のない計画である。

ターミナルビルは、地上3階建（地下1階）とし、3階を国際線出発、1階を国際線到着、真中の2階を国内線の出発・到着用と階層を分け旅客の出発・到着動線を完全に分離している。

乗り継ぎは、国際線～国内線が垂直移動だけで、国際線～国際線がピープルムーバー（1両100人乗2両

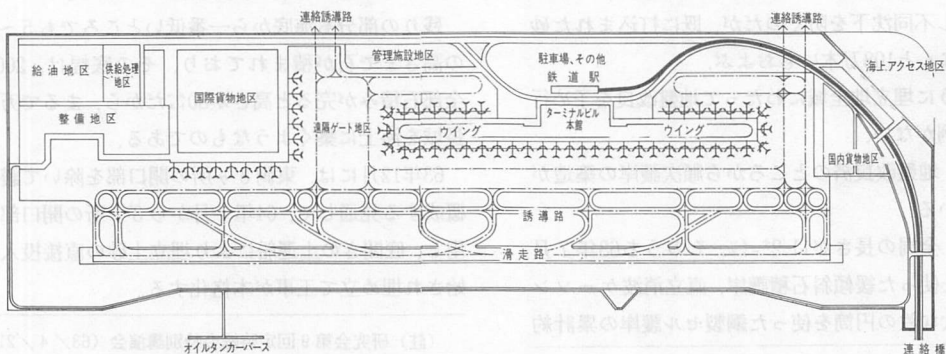


図-1 全体配置図

連結の新交通システム)の利用により移動時間を短くするように配慮している。

また、旅客ターミナルの建物は、床面積が延30万平方 m^2 (伊丹は12万平方 m^2)、長さは1,500 m (伊丹は800 m)と大きい。

駐機スポットも伊丹空港の倍近い48箇所設置し、乗客は風雨にさらされず総て塔乗橋で機内へ誘導される。

鉄道駅や駐車場 (立体式で5,000台収容) はターミナルビルの直ぐ前面に配置してビルへのアクセスを容易にしている。

空港会社は、このコンセプトにもとづき建物・設備の具体的な配置などを示す基本計画の策定をパリー空港団と日本空港コンサルタントら2社の日仏共同事業体に63年6月委託。一方、建物の外観などデザインについて、日本・欧米の著名な建築家15者で国際設計競技を実施中であり、63年12月には、その当選者と日仏共同事業体が共同して基本設計・実施設計に移行のうえ65年度からの施工事に備える。

2.2 貨物・供給処理施設

関西新空港は、24時間運用の強味を特に夜行性の航空貨物取扱面で発揮するだろうと期待がかけられている。したがって、航空貨物エリアは、国際線・国内線合せて30%程度をとり年間約150万 t の取扱能力を確保する。

成田の貨物エリアは、現在、空港内が18%、厚木に12%合計30%で、62年度には世界一の106万 t を取扱った。

関西新空港は、最初からこれに相当する量を空港内だけで捌き、超過分は対岸部の「りんくうタウン」やACCT (大阪南港・堺泉北・神戸六甲アイランドなどで計画) で補う考えである。

空港内の貨物ターミナル上屋は、国際線用約8万平方 m^2 、国内線用約1万平方 m^2 の規模を想定している。

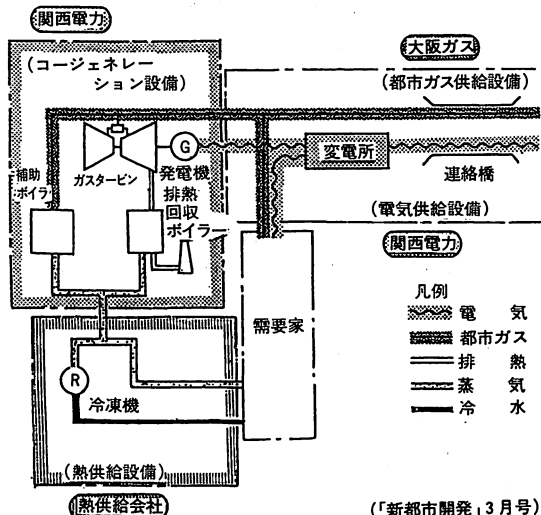
航空機用燃料については、2,000 t クラスのオイルタンカーが空港島のバース4箇所横付けして直接積卸しが可能で、成田ようにパイプライン輸送の必要がなく、それだけ取扱料が割安となるので航空会社は、関西新空港での給油に期待をかけている。

空港会社は、貯油施設として1万500 t のタンク9基、給油施設として給油スポット数約40、ハイドラント主配管約9,000 m を想定、63年8月頃より基本設計に入る。

空港内のエネルギーは、68年開港時、最大30,000 kWh の電力と、年間約1,000 t の熱が必要とされている。

関西国際空港の電力および熱需要

時期 発着回数		開港時 (昭和68年)	第一期完了時 (昭和76年)
		12万回/年	16万回/年
電気	最大電力	30 MW	41 MW
	年間使用量	144 百万kWh	194 百万kWh
熱	最大熱負荷	42 Gcal/h	61 Gcal/h
	年間使用量	101 Tcal	142 Tcal



(「新都市開発」3月号)

図-2 関西国際空港におけるコ・ジェネ方式 (案)

る。

これらの供給方法については、空港会社と関西電力・大阪ガスが共同研究を行っているが、24時間運用空港として信頼度を高めるため、コ・ジェネレーション方式 (電気・熱併給方式) を採用する。

つまり、電気は、関西電力が対岸から連絡橋を通じ空港島へ引込む送電分と、島内に20,000 kWh 級のガスタービン発電機2基を設置して発生させる分とを併せて供給する。

都市ガスは、大阪ガスが天然液化ガスを堺泉北からパイプで連絡橋を通じて空港島へ引込み、ガスタービン発電機のエネルギー源とし、1部はそのまゝ空港島の各施設へ都市ガスとして供給する。

そして、ガスタービン発電のコ・ジェネ設備で発生した蒸気は、熱・供給設備に送り、冷温熱に加工して冷暖房・給湯に利用する。

これらについても63年度秋には基本設計を始めるが、総合広域的で高効率な省エネルギーシステムとし注

表2 関西国際空港（1期）

航空輸送需要の想定

空港への出入者数、貨物量の想定

区 分			16万回相当時	区 分			16万回相当時
航空輸送需要	旅客数 (万人/年)	国際	1,990	空港への出入者数等	国際旅客	44,200	
		国内	1,080			国内旅客	23,800
		計	3,070			旅客合計	68,000
	貨物量 (万トン/年)	国際	117		送迎人	51,500	
		国内	22		従業員	58,700	
		計	139		見学	3,800	
	離着陸回数 (回/日)	国際線	356 (74)		商用者	5,800	
		国内線	98		出入者合計	187,800	
		計	454		国際貨物	2,400	
				国内貨物	600		
				貨物合計	3,000		

(注) () 内は貨物便を示します

(注) 空港で乗り継ぐ旅客や貨物は除いています

目されている。

また、機内食は、年間約1,500万食の供給を想定しており、現在伊丹空港では、年間260万食を製造供給しているため、関西新空港は、その5倍を取扱うことになり、外国も含め5企業グループが参入を希望している。しかし、空港会社としては、施設を2系列にしようとする考えである。

2.3 利便施設

関西新空港への出入者数は、1日当たり旅客が68,000人、送迎人が51,500人、従業員が58,700人、見学者が3,800人、商用者が5,800人、合計187,000人の想定している。

空港会社は、これらの空港利用者の利便を図るとともに、航空機の着陸料以外の収入を積極的に稼ぎ空港経営の安定を図るために、「利便施設」について研究中である。

「利便施設」として考えられるのは、宿泊機能（ホテル）、商業文化機能（ショッピングセンター・レストラン・劇場・スポーツ、レジャー設備）、業務機能（事務所・会議場・展示場）。

この3つの機能を1ヶ所に集めたアネックス（規模は床面積延15万平方メートル程度）を旅客ターミナルビル前面に設置し、民間のテナントを募集して不動産業を営む構想で、空港会社としては、国の了解を取付けて64年度にも基本設計に入りたい考えである。

以上の諸施設以外に空港会社は、情報通信システムについて、NTT・米国ATT・JR情報システムの3社と契約のうえ、共同研究を行っているが、63年10月には、空港島内情報通信システムのソフトウェア、ハー

ドウェアについて基本設計の発注を行い、高度情報化時代にマッチした世界で最高水準の計画に仕上げるよう意欲的である。

また、空港内のセキュリティについて空港会社は、成田や欧米空港などの実情調査を行い、ゲリラやハイジャックなどの防止策を警察当局と綿密に協議のうえシステムを検討中で、64年度には基本設計に入る。

特に、成田のような不愉快なセキュリティ対策と異なり、空港島への出入りについて原則的に検問を行わないで、なおかつセキュリティを確保していこうという方針をとり最新技術を駆使する考えで、おそらく世界の国際空港では初めての“建設段階から着手する総合的なセキュリティシステム”の構築になるだろうと期待されている。

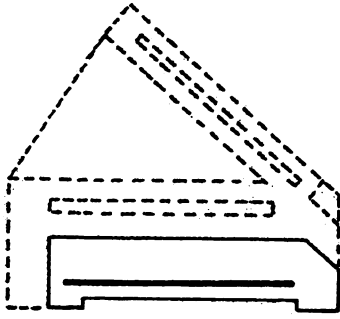
なお、施設の現地工事は、65年度後半から本格化するが、空港島造成工事未了、連絡橋未開通の状態のため、空港島への資材や労務者の輸送は全て海上輸送となる。

特に、66年・67年度の施設工事ピーク時には、2年間で1,500万トンの資材輸送が必要なうえ、日に約10,000人にのぼる労務者を空港島へ対岸部より日夜海上通勤輸送を行うことになり、61年の伊豆大島三原山噴火時における島民10,000人退避の状況を想像すれば容易でなく、空港会社は現在、輸送方法や、作業基地などの検討を行っている。

いずれにしても、いよいよこれから建設の本番を迎える。

3. 全体構想

国際・国内ネットワークの拠点空港として信頼性の



- ・全体構想 約1,200ha
- 第1期計画 約 511ha

図-3 関西国際空港略図

高い完全な空港に仕上げるには、現在工事中の1期工事（面積511ha、滑走路1本）に引続き時間を置くことなく全体構想（面積1,200ha、滑走路3本）の早期実現化を図らねばならない。

そのため、63年度政府予算に「全体構想検討基礎調査費」（1,000万円）が計上され、運輸省と、空港会社が分担して、近畿圏の長期航空需要予測や長期収支採算性、現伊丹空港（存廃）との関係などの調査を64年度まで行う。空港会社としては、開港後5～6年目には年間発着回数が16万回を越えるので、全体構想の完成時期は昭和73年頃としたいとしているが、最大のポイントは財源。特に類例のない国・地方自治体・民間共同出資による株式会社方式での建設・運営だけに厳

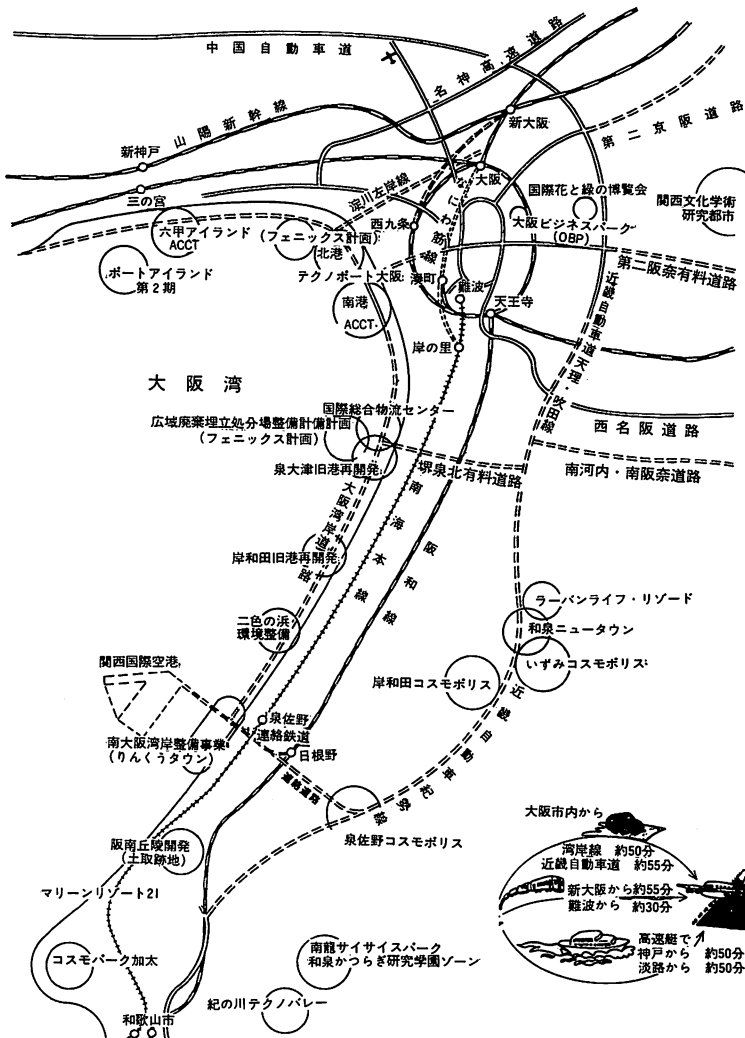


図-4 関西新空港関連地域整備構想図

しく、具体化に向けて地元各界が全力を挙げていく構えである。

4. 空港関連施設

国は、関西新空港の開港時までに必要な不可欠な道路・鉄道などアクセス交通施設や、住宅地・下水道など基盤施設などを計画的に整備するための基本的な方針として、60年12月に総額2兆4,800億円にのぼる「関西国際空港関連施設整備大綱」を閣議決定している。

そして、63年5月には、63年度の事業費を、3,264億と決めたが、60年～63年度の事業費累計額は1兆91億円となり、すでに約44%が計上されている。

また、大阪府も、新空港関連予算を63年度は、1,166億円計上しており、新空港の建設工事と併行して関連建設工事も精力的に展開されつつある。

特に、新空港は、その位置が大阪市の都心から45*_{km}にもあり、いままで東西の国土軸からはなれた場所で、しかも海上だけに利便性を高める必要があり、大阪湾ベイエリアとその背後地を中心に広域的なアクセス交通施設の建設に重点が置かれている。

4.1 道路アクセス

名神高速道路や中国自動車道など国土軸の高速網と連結する近畿自動車道紀勢線。大阪湾ベイエリアの各都市を結ぶ阪神高速道路湾岸線。この2大幹線の工事は、新空港の開港に間に合わすよう鋭意取進められている。

このほか、第2阪和道路（阪南町～和歌山市）も63年2月に決定し、第2京阪道路なども用地買収に入った。

近畿自動車道と新空港とを結ぶ関西国際空港連絡道路は、空港対岸部の「りんくうタウン」と近畿自動車道の泉佐野ジャンクション間約6.8*_{km}。高速道（4車線）と一般道（2車線）を併設、途中からJR連絡鉄道も乗入れる。そのため巾員は、大阪御堂筋の倍の80*_mという部分もある。

この道路の収容面積は46.7*_{ha}、うち農地が約70%で、地権者約1,000人。61年1月に都市計画決定され総事業費は920億円。

しかし、周辺土地の地価高騰や、代替地の要求をめぐる反対運動などが影響して収用に当たっている大阪府土地開発会社と地権者との交渉に手間取っているが63年7月現在全体の約85%の測量が終った。64年度中に用地買収と埋蔵文化財調査を完了のうえ、68年春の開港に間に合わすよう地元説得に懸命の努力を傾注中で

ある。

4.2 鉄道アクセス

62年12月に免許の空港とJR阪和線、南海本線とを結ぶ関西国際空港連絡鉄道（現延長13*_{km}）は、空港会社が空港とJR日野間の鉄道を建設、工費は、372億円。65年着工、67年度末までに完成させる。JR西日本は、この路線を空港会社から借りる。南海電鉄はJRとの共用区間を空港会社から借り、「りんくうタウン」～泉佐野間（1.9*_{km}）を自前で建設する。工費は184億円。

そして、JR西日本は、開港時に、新大阪から梅田貨物、大阪環状・阪和の各線をつなぎ、新大阪～空港間に直通列車を30分間隔で走らせ、55分間で結び、1日約5万7,000人を輸送する。

南海電鉄は、難波～空港間に特急・急行を30分に各1本走らせ、所要時間は特急が30分、急行が45分。1日5万4,000人を輸送する計画で進めている。

なお、将来的には、JR西日本の場合、現在構想中の「なにわ筋新線」（新大阪と関西本線湊町間約9*_{km}。地下路線）を利用して阪和線や南海本線とドッキングする考えである。また、京都～奈良～新空港を結ぶリニアモーターカーの構想もある。

4.3 海上アクセス

空港会社は空港島に海上アクセスターミナルを設置するので、神戸や淡路島・徳島などから新空港まで高速艇などを利用した海上アクセスが検討されている。

神戸市が、まとめた計画によると、市内旅客ターミナル（CAT）を現在の神戸ポートアイランドの沖合に拡張する第Ⅱ期用地に建設し、塔乗手続や出国審査機能などを持たせ、関西新空港へは高速艇により約40分間で結び、1日平均1万人の旅客を輸送。

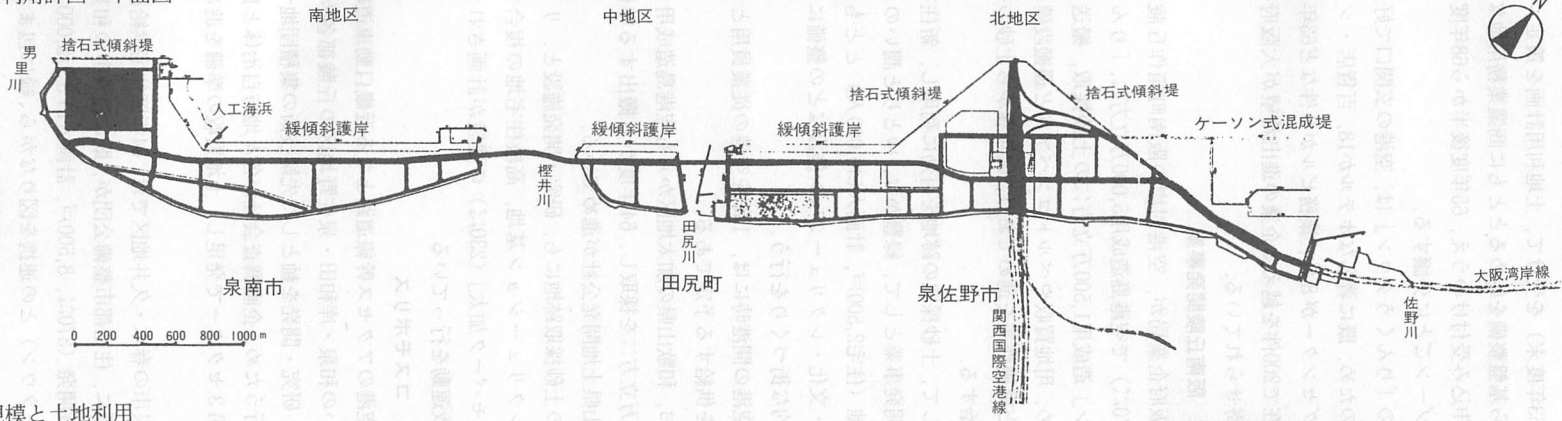
一方、航空貨物は、市内航空貨物ターミナル（ACCT）を六甲アイランドに設置し、通関手続きをはじめ動植物・食品の検査、保管など各種機能を果たし、関西新空港へは、水平荷役方式のRO/RO船により、約90分間で接続させる。

4.4 航空アクセス

京阪神や和歌山・奈良らの都心から関西新空港までヘリコプターによる旅客輸送が検討されている。

例えば、京都の場合、JR京都駅を高層化しとその屋上にヘリポートを設置し、新空港間を25分間で定期輸送する構想が進められているが、既に神戸市は、ポートアイランドに62年12月、ヘリポートを開港させた。また、兵庫県の但馬・播磨や滋賀県などでは、小型機

土地利用計画・平面図

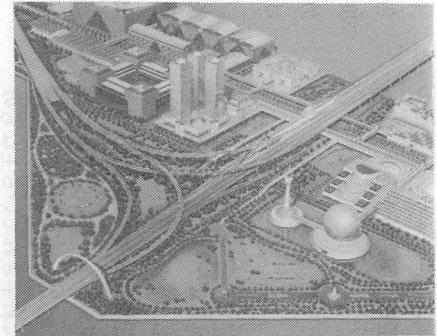


規模と土地利用

用途	配置	規模(ha)	主な施設
商業業務用地	北地区鉄道駅周辺	30.1	ホテル, ショッピングセンター, 乗務員訓練センター, 病院, 各種業務ビルなど
	北地区南部陸側	8.8	空港従業員住宅
製造業用地	各地区	86.6	機内食関連工場, クリーニング工場, 空港関連ハイテク産業施設, 移転工場
埠頭用地	北地区北東側前面	20.1	海上アクセス基地, マリーナ基地, 内貿用地
	南地区南西側前面	15.0	南大阪湾岸流域下水道南部処理場
公園緑地用地	各地区	66.6	海浜緑地, シンボル緑地, 緩衝緑地
交通施設用地	各地区	60.5	関西国際空港連絡鉄道, 関西国際空港線, 大阪湾岸線, 大阪臨海線
流通関連施設用地	北地区中央部陸側	11.0	航空貨物取扱補完機能施設
漁港等施設用地	田尻, 岡田, 樽井の各前面	2.5	漁港, 船溜り
護岸敷用地	各地区の外周	17.2	緩傾斜護岸敷
合計		318.4	

埋立面積 318.4 ha
 埋立土量 2,580 万³m
 埋立造成費 約1,400億円(インフラを含む)
 分譲予定財 昭和65年度から一部分譲開始
 財源 起債(外債を含む)
 関係市町 泉佐野市, 田尻町, 泉南市

空港連絡橋取付部周辺のイメージ



工事期間および工程

工程	年次									
	61年度	62年度	63年度	64年度	65年度	66年度	67年度	68年度	69年度	70年度
護岸										
埋立て										
インフラ										
ストラクチャー										
分譲										

図-5 「りんくうタウン」の概要

によるコンピューター輸送を検討、コンピューター空港の設置を計画中であるが、小型機の関西新空港乗入れは、全体構想完成後となる。

5. 臨空都市形成

関西新空港の建設を契機にして対岸部の泉州・紀北地域を中心に、空港の機能を支援・補完するとともに空港の機能を積極的に活用して、産業構造の高度化・振興や地域整備を行い活性化を図るため臨空都市づくりが進められている。プロジェクトの数は、民間の構想分を含めると100件以上におよぶが、そのうち空港周辺の泉州地域において既に着手されている主なものは、

5.1 りんくうタウン（南大阪湾岸整備事業）

関西新空港の対岸部に318㌔の埋め立て（事業費1,400億円）が、新空港建設工事と併行して取進められており、既に護岸（延長9.6㌔）は完成、63年5月より本格的に山砂（必要土量2,600立方㌔）の投入が開始されている。

埋立地の土地利用については、まちづくりのマスタープラン策定を行うため土地利用計画委員会（委員長・川島哲郎阪南大学総長）が設置されており、63年3月にはその中間報告が纏められた。

その報告によると、泉州地域の新都心となる国際的な24時間都市の形成をめざしており、埋立地を11のゾーンに区分、その中核となる商業業務用地は、新空港へのアクセスとなる鉄道駅ターミナルのほか、ホテルや高度な情報が集約されるインテリジェントビルなどを建設し、国際的なビジネス拠点と文化・サービス拠点を配置する。また、流通用地・製造業用地を1体化したゾーンも設けて航空貨物、流通倉庫、加工などの施設を配置する。さらに製造用地は、移転工場の集団化、集約化を図る工業用地とハイテク産業などを含めた臨空型産業ゾーンに分ける。

このほか、空港従業員用の住宅や、下水処理場も設置するほか、シンボリックな緑地や、中国・台湾より輸入する大理石の玉石を敷きつめた人工海浜「マービル・ビーチ」を造成地域冷暖房を採用するなど「交流とハイ・アメニティ」を柱とする先進性をもった都市とする。

大阪府企業局は、この中間報告をもとに「りんくうタウン」への立地意向の指針とするため、まちづくりに対する基本的姿勢、土地処分の基本方針及び今後のスケジュール等についての大阪府の考え方をまとめた

「ガイドライン」を63年7月に発表、委員会の最終報告（63年度末）を受けて、土地利用計画を策定、64年度から基盤整備を始めるとともに商業業務用地などの分譲申込み受けのうえ、65年度後半から68年度にかけてゾーンごとに分譲する。

この「りんくうタウン」は、空港の玄関口で好立地条件のため、既に著名なホテルが18、百貨店・ショッピングセンターが8件、業務ビルが6件など63年6月末現在で200件を超える企業の進出希望が大阪府企業局へ寄せられている。

5.2 阪南丘陵開発事業

大阪府企業局が、空港対岸の阪南町箱作丘陵地区（約170㌔）で空港島造成用5,000立方㌔、「りんくうタウン」造成用1,500立方㌔の土砂採取、搬送を行うため、用地買収やベルトコンベアなど運搬設備の据付など準備作業を進めており、64年春から土砂の搬出を開始する。

そして、土砂採取の跡地を有効に利用し、新住宅市街地開発事業として、緑豊かな、ゆとりと潤いのある住宅地（住宅2,500戸、計画人口9,000人）とともに、産業・文化・レクリエーション施設などの整備による複合的な街づくりを行う。

新空港の開港時には、1部を空港の従業員用として住宅を供給する予定である。

なお、和歌山県の加太地区からも空港島造成用土砂6,500立方㌔を採取し、64年度から搬出する準備を和歌山県土地開発公社が進めている。

この土砂採取跡地にも、研究・開発施設と、リゾート・レクリエーション基地、高級住宅地の複合する「コスモパーク加太」（230㌔）の建設が計画され企業の誘致運動を行っている。

5.3 コスモポリス

新空港のアクセス幹線道路となる近畿自動車道紀勢線沿いの和泉・岸和田・泉佐野地区の丘陵部各々100㌔に、研究・開発を軸とした先端技術の集積団地づくりを行うため、企画調査会社が各々地方自治体と民間との第3セクターで発足し、土地買収の準備を進めている。

和泉市の春木・久井地区では、64年度住宅供給開始を目標に、住宅都市整備公団が、既に建設中の和泉中央丘陵開発（370㌔、8,500戸、計画人口3万2,000人のニュータウン）との連携を図りながら、緑に包まれたハイテクリサーチパークを整備する。

泉佐野市の上之郷地区も国際的な先端技術団地を建

設、岸和田市の神於山山麓地区では、外国大学の分校誘致を含め産・研・学・住の調和した複合丘陵都市の建設をめざしている。

各々の企画調査会社は、いずれも事業実施会社に移行して、70年代初めまでに土地造成のうえ分譲を行う。

5.4 港湾・市街地再開発

新空港アクセス幹線道路の湾岸線建設に伴い、その橋脚用地を確保するため、泉佐野旧港(27%)および、岸和田旧港(20%)を埋め立てのうえ再開発が行われる。

62年11月に、第3セクターで、それぞれ港湾都市株式会社が設立されたが、港湾関連施設および地域と一体となった都市機能施設の整備を行い、物流、産業、情報、生活など諸機能が調和した新しい港湾空間が創造される。

また、泉佐野・泉南・泉大津・高石・堺などの各市は、新空港関連の交通、下水道らの基盤整備を活かし、駅前を中心に都市再開発事業に着手し、新しい時

代にむけた魅力あるまちづくりに取組んでいる。

そのほか、泉北六区の埋め立て地(130%)では、大阪府港湾局が航空貨物取扱機能、情報、商業、業務機能を合わせもつ国際的な総合物流センターの整備構想を発表。

岬町・阪南町の海浜部と和泉葛城山系の丘陵・山間部一帯を対象に、国際的なスポーツ、レクリエーション拠点を形成する「マリリゾート21計画」を大阪府と民間の有力企業が協力して推進する。

いずれにしても、このように空港づくりと地域開発を、恵まれた自然や、歴史的な蓄積のなかで調和させながら、併行的に大規模に行い「空港と地域との共存共栄」を図ろうという先例は内外になく、大きな実験である。

いまこそ、官民が一体となり、英知と総力を結集して、今世紀最大のプロジェクトを完遂しなければならないと思う。

国際会議

国際太陽エネルギー会議1989神戸について

明年9月下旬要領で標記の国際会議が開催されます。詳細問い合わせは下記まで。

1. 会議の名称

国際太陽エネルギー会議1989神戸

2. 主催機関等の名称

主催：国際太陽エネルギー学会 (ISES)

日本太陽エネルギー学会 (JSES)

3. 開催期間

昭和64年(1989年)9月4日(月)～8日(金)

(5日間)

4. 開催場所

神戸国際会議場

住所：〒650 神戸市中央区港島中町6丁目

9-1

電話：(078) 302-5200

FAX：(078) 302-6485

5. 組織準備委員会

委員長 野口 哲男 日本太陽エネルギー

学会名誉会員

副委員長 木村 建一 早稲田大学教授

浜川 圭弘 大阪大学教授

◇会議のテーマ◇

太陽電池材料とデバイス

太陽光発電システムテクノロジーと構成機能

先導的革新技術

太陽冷暖房・給湯システム

パッシブソーラーシステム及び省エネルギー建築

産業用プロセスヒートと太陽熱利用

バイオマスと農業利用

風力・太陽光エネルギー変換、海洋温度差発電及

びその他の再生可能エネルギー資源

ヒートポンプとエネルギー貯蔵・蓄熱

社会—経済問題、政策、標準化と試験法及び各国

支部報告

開発途上国向け太陽エネルギー技術

日射と自然エネルギー源

材料

6. 連絡先

〒103 東京都中央区日本橋2-14-9

加商ビル国際会議事務局 (ICS) 内

国際太陽エネルギー会議1989事務局

電話：(03) 272-7981 (代)