

## 大阪・関西経済を振り返る —大阪・関西、不幸な3つの失敗—

野 口 隆

### はじめに

筆者のかかわったこともある、ある自治体の関係する地域経済調査機関がその30年余の歴史を閉じようとしている。これまでその機関が果たしてきた地域経済のシンクタンク機能は別組織に引き継がれると聞いているが、やはりひとつの時代が確実に終わりつつあるのだという感慨を禁じえない。

効果がすぐには眼に見えにくいものはすべて縮小、廃止の危機に直面している今日、「一見『無用の用』であるかにみえる調査・研究機能は、本当はとても重要なものである。」と主張しておきたい。いつの時代にも目先のことから一步ひいて過去と未来を考えることは必要であり、市民にとっても、企業や自治体、社会にとっても公・私の調査研究機能やシンクタンク機能は、おろそかにしないほうが良いと考える。

そのような思いもこめて、過去の大阪・関西の経済の歴史をふりかえり、大阪・関西が陥った事態についても一度確認しておこうと思う。

著者がここで取り上げる大阪経済の3つの失敗とは、①堺・泉北臨海工業地帯の開発、②関西国際空港の開港、そして③大阪駅前再開発（大阪駅前第一ビル～第四ビル）である。失敗であると決め付ける理由は本論で述べるが、あらかじめ要約してしまえば、下記の通りである。

- ① 堺・泉北臨海工業地帯の開発・・・時代遅れのをふさわしくない場所につくった。
- ② 関西国際空港の開港・・・あまりにも開港がおそかった。
- ③ 大阪駅前再開発（大阪駅前第一ビル～第四ビル）・・・巨大な雑居ビルであり、大阪の玄関としてそなえるべき個性と気品に欠ける。

いずれも高度経済成長期の開発プロジェクトであり、その失敗はバブル経済時のプロジェクトの不調（ATC、WTC、りんくうタウンなど）の影にかくれて忘れられようとしている。現在、大問題となっているこれらの失敗もその遠因をたどれば高度成長期の失敗と共通の原因をもっており、高度成長期の失敗を真面目に点検しなかったことがその後の蹉跌の原因になっていると考えられる。21世紀の低成長、人口縮小の時代に、高度成長期のプロジェクトについて再考してみる意義はまだなくなっていないと考える。

## 1. 関西経済の歩み

本題に入る前に簡単に過去を振り返ってみる。大阪・関西の経済・産業活動が好調だったのは、1970年、千里丘陵で開かれた大阪万博の時までである。それ以降大阪・関西の経済は何度か危機が叫ばれさまざまな提言がだされ、プロジェクトが実施されたものの、抜本的解決にはならず、日本、および世界での存在感はジリジリと低下してきた。

たとえば、過去三十数年の三大都市圏の人口動向、人口の社会移動を見ると、総数では、一貫して東京圏の増大、名古屋圏の健闘に対して近畿圏は低下の一途をたどっており、人口の社会減少が続いている。

大阪市、大阪府、近畿圏の総生産の全国シェアをみても三者とも長期低落傾向にあり、かつての東京、大阪2大中心（2眼レフ）論などはとうに夢物語となっている。

この原因についてさまざまなことが言われたが、もっともポピュラーでかつ妥当な意見と思われるのはいわゆる「産業構造の変化に立ち遅れたこと」であり、基礎素材型産業のウエートが高く、電気、機械、自動車などの加工組立型のリーディング産業の集積が小さかったこと。また、経済の国際化、サービス化・情報化の流れに立ち遅れ、高次の第3次産業、特に情報産業の集積形成が進まなかったことである、と言えよう。

参考までに、戦後経済の流れを大まかに整理し、関西の動きと対照したものを次に示す。

図表－1 戦後経済と大阪・関西

	トピック	産業	関西・大阪
1950年代	復興	繊維（天然→合成）	
1960年代	高度成長 オリンピック 新幹線 公害	鉄、造船、化学	
1970年代	オイルショック 省エネ 車の評価	カラーテレビ コンピュータ	70年 大阪万博
1980年代	軽薄短小 空洞化～東南アジアへ	VTR、自動車（輸出） 情報通信	81年 ポートピア博 関西文化学術研究都市 ベイエリア開発
1990年代	バブル崩壊、グローバル化 空洞化～中国へ	パソコン、自動車（海外進出）	90年 花博 94年 関西国際空港開港
2000年～	中国市場拡大 （原材料、部品、消費財） 世界経済危機	デジタルテレビ、携帯電話、DVD	

資料：野口作成

## 2. 大阪・関西の不幸な3つの失敗

### (1) 時代を後追いした堺・泉北臨海工業地帯の開発

阪神高速道路湾岸線を大阪から南下し、大和川を渡ると眼下に銀色のパイプ類の林立する広大なコンビナートが見えてくる。これが堺泉北臨海工業地帯である。堺市、高石市、泉大津市にまたがる総面積2000haの埋立地に、堺泉北港があり、この港湾を利用して鉄鉱石、石油などの原材料を輸入し、製品を出荷する重化学工業の巨大集積がある。

この計画が立案され、決定されたのは1950年代であり、1957年～1972年にかけて整備が進められた。開設当初の立地企業・工場は新日鉄の堺製鉄所、日立造船、三井東圧化学、丸善石油などの鉄鋼や石油化学などの素材型産業と大阪瓦斯のガス製造設備、関西電力の発電所であった。

この、重厚長大産業の代表とでもいうべき堺泉北コンビナートについては、すでに宮本憲一編「大都市とコンビナート」(1977年)が「コンビナートは府下の汚染物質の42%を排出し、電力では41%、……中略……付加価値額では8%、雇用量はわずか2%である。……コンビナートは社会的損失が大きい反面、経済貢献は小さい。」と指摘しているが、この開発が大阪にとって大きな失敗であったことは、開業後わずか数年で新日鉄の高炉が休止し、さらにその後に計画されていた増設が中止になったことや、日立造船が造船不況に際して真っ先にこの地の造船部門を移転してしまったことが何よりも雄弁に物語っている。

すなわち産業構造の転換期直前に、当時の基幹産業ではあるが、すでに前世代型産業となりつつあった産業の巨大集積を新たに作ってしまったこと、しかも日本列島の中でも、もっともこれらの産業にとってふさわしくない巨大都市の人口密集地に立地させたことが失敗だったのである。

たとえば60年代～80年代の粗鋼生産量の推移をみると、60年代に急速に増大した生産量は、70年代、80年代にはほとんど増加していない。堺泉北コンビナートのこれらの工場が操業を始めて10年もたたないうちに、1980年代には鉄鋼業と造船業、石油化学工業は構造不況業種に指定されている。

しかもこの臨海部開発で大阪は、戦前からの保養地であり、白砂青松の良好な住宅地であった浜寺海岸を永久に失ったのである。ソフト化社会、高次サービス産業時代の大都市にとっては貴重な産業インフラともなりえた貴重な環境をコンクリートでかためられたコンビナートに置き換えたのである。

1980年代に出された関西経済に関する多くの分析や報告のなかで「関西の産業構造は基礎資源型、素材型産業に偏っており、成長産業である機械、電機などの加工組立型産業のウエートが低いことが関西産業の地盤沈下の原因である。」としているが、大阪はまさに、時代の変化に即していない産業の誘致に巨大な投資をして、このような産業構造を自ら強化したのである。

図表－２ 堺泉北臨海工業地帯

面積	約2,000ha
事業所数	242（４人以上の事業所）
従業員数	14,470人
製造品出荷額	1兆7,258億1,827万円（大阪府の製造品出荷額の11.1％）
石油・石炭	7,896億3,199万円（7事業所、製造品出荷額全体の45.7％）
化学	3,802億2,189万円（47事業所、同22.0％）
鉄鋼	2,524億5,247万円（28事業所、同14.6％）
金属製品	1,324億3,485万円（74事業所、同7.7％）

資料：平成15年度大阪府統計

図表－３ 日本の粗鋼生産量

年	粗鋼生産量（千トン）	指数
1950	4,839	21.9
1955	9,408	42.5
1960	22,138	100.0
1965	41,161	185.9
1970	93,322	421.5
1973	119,322	539.0
1975	102,313	462.2
1980	111,395	503.2
1990	110,339	498.4

資料：読売新聞編「がんばれ日本経済」1994年

## (2) あまりにも遅かった関西国際空港の開港

1960年代、ジェット旅客機の本格的就航に伴い、航空需要は急速に増大し始めていた。関西でも大阪国際空港の拡張とならんで関西第2空港の必要性が論議された。1968年には運輸省（当時、以下同じ）が空港建設候補地の調査を開始した。運輸省が航空審議会に関西国際空港の規模および位置について諮問したのは1971年と、3年が経過している。航空審議会が「泉州沖が最適」と答申したのは1974年と、さらに3年経っている。

その後1975年に運輸大臣が大阪、和歌山、兵庫の各府県知事に調査協力を要請、1979年に関西経済団体が「関西新空港建設促進協議会」を組織するなどの動きがあったが、結局関西国際空港の着工は1987年と、候補地調査からは19年経った後だった。そして、開港は1994年9月であり、第2空港の必要性が論議されてからじつに30年が経過していた。

このように、着工がおくれ、さらに開港まで年月がたったのにはさまざまな理由があるといわれている。

概括的に言えば、首都圏における成田空港における国の強引なやり方から始まった激しい空港反対運動と、大阪国際空港における深刻な空港騒音公害の現実が背景にあり、世の中には空港アレルギーが充満していた。このなかで、大阪空港周辺自治体、泉州各地の自治体、大阪市、大阪府、神戸市、兵庫県などのさまざまな考えや思惑がぶつかりあった。

空の時代に対する市民意識のおくれがあり（人は自分や家族、周りの人が海外旅行に行くようになり、初めて実感にもとづいて新しい時代の到来を認識した）そして国の定見のなさがあった。

プロジェクトをすすめるには最悪の環境であったこと、関係者がそれぞれ近視眼的であり、地域エゴ丸出しであったこと、そしてなによりも錯綜する意見を調整し、事態の解決を図るようなまとめ役、リーダーが大阪・関西にはいなかったということであろう。

図表-3にみるとおり、昭和30年代には羽田空港と大阪国際空港の国内線乗降客数は拮抗していた。しかし、万博にむけた大坂国際空港の拡張の後、夜間の飛行禁止、ジェット機の離陸着陸回数制限下におかれた大阪国際空港の国内線乗降客数は、当然のことながら不自然に頭を抑えられた伸び方になっている。（国際線についても同じことが言える。）

人々が大阪に行きたい、行く用事のある時に、「適当な便がない。」「あってもいつも満席である。」といった状態がながく続く中で、全国および海外（アジア）の人々の大阪・関西離れが起こったのである。

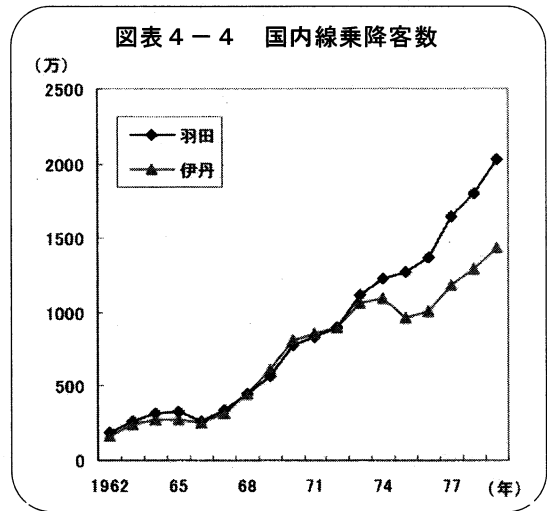
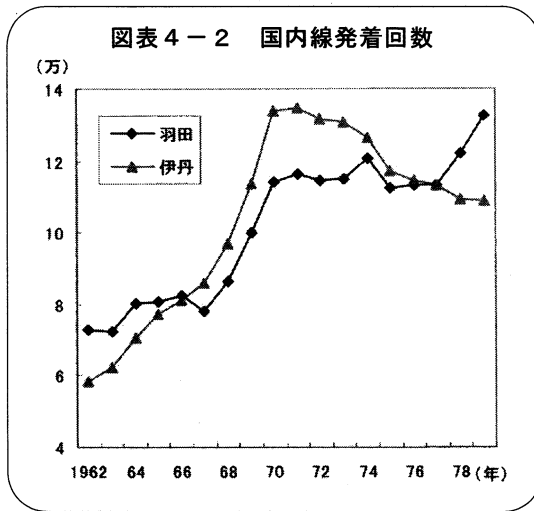
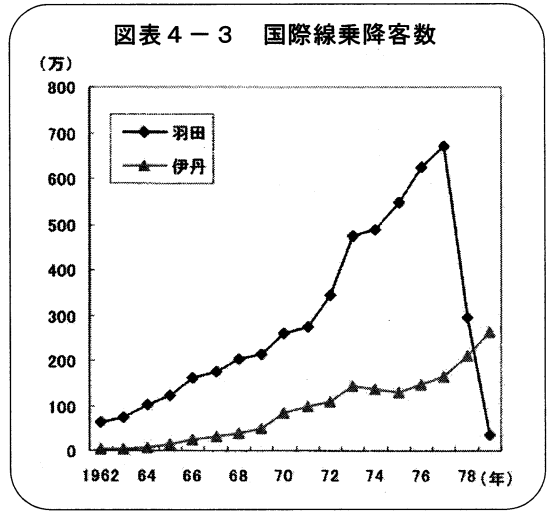
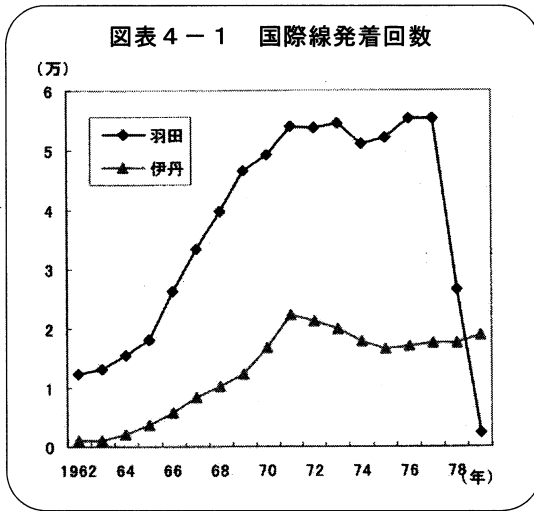
そしてこの時期から、関西系大企業本社の東京移転など大阪・関西の中核管理機能の低下があり、大阪の全国的地位の低下が認識され始めた。また、見過ごされがちであったが、同じ時期に西日本や北陸地方の大阪・関西離れがはじまっている。具体的には、旅客流動における西日本と関西の結びつきが低下したこと、四国や中国地方の各県向けの卸売り販売額の府県別一位の座を東京に奪われたこと、西日本高校生の就職や進学先の大阪・関西離れが進んだことがあげられる。すなわち大阪・関西は江戸時代から築いてきた貴重な後背圏をなすすべもなく失ったのである。

こうして、一方での大阪空港の制約、他方での新空港開設のおくれによって、国際的な空の時代から脱落したことにより、大阪・関西がうけた経済的、政治的、文化的ダメージはきわめて大きかった。すべてを空港問題のせいにはできないが、お粗末な空港が、大阪・関西の変化の足をひばったことは否定できない。

ちなみに、激しい空港反対運動があった成田空港ですら1967年の閣議決定から7年間で1974年の開港を迎えている。また、伊勢湾にうかぶ海上空港である新名古屋国際空港（セントレア）は、開港の論議が本格化してからほぼ10年余りで開港している。

また、関西国際空港の計画がはじまってからその開港までのあいだに、アジアでは台北・桃園（台湾）、チャンギー（シンガポール）など5つの国際空港が誕生している。しかもそれらのほとんどは関西国際空港の2倍の面積規模を有している。

図表-4 羽田・伊丹 (1962~1979)



資料：財団法人関西空港調査会データより作成

図表-5 1970年以降に開港したアジアの主要空港

1970年～関西国際空港開港まで

空港名	国名	面積 (ha)	滑走路 (本)	開港年
台北・桃園	台湾	1,223	3	1979
チャンギー	シンガポール	1,300	2(3)	1981
マニラ・ニノイ・アキノ	フィリピン	631	2	1982
ジャカルタ・スカルノハッタ	インドネシア	1,800	2	1985
深せん	中国	1,000(2,200)	1(2)	1991(I期)

(財)関西空港調査会「関西国際空港ハンドブック」2007年

## 関西国際空港開港以降

空港名	国名	面積 (ha)	滑走路 (本)	開港年
関西	日本	511 (1, 380)	1 (3)	1994 (I期)
香港	中国	1, 255	2	1998
上海	中国	3, 200	2 (4)	1999
仁川	韓国	1174 (4, 744)	2 (4)	2001 (I期)
広州	中国	1, 460	2 (3)	2004
中部	日本	470 ( 700)	1 (2)	2005
スワンナプーム	タイ	3, 200	2 (4)	2006

( ) 内の数字は全体計画

資料(財)関西空港調査会「関西国際空港ハンドブック」2007年

## (3) 大坂の玄関にふさわしくない大坂駅前ビル

JR大阪駅の正面、阪神百貨店、第1生命ビルなどの南側にならぶビル群が大阪駅前第1ビル～第4ビルである。第1ビルは四ツ橋筋、第3、第4ビルは御堂筋に面している。これらの4つの巨大ビル（第3、第4は高層ビル）は大阪市の手による市街地改造事業として、1951年からスタートし、22年の歳月を経て1983年に完成している。

この大阪市の表玄関とも言うべき駅前地区の南半分：約6haは戦後、闇市として始まり、その後も長期にわたって不法占拠を含むバラックづくりの木造建築密集地帯であった。筆者がサラリーマンになった昭和40年ごろですら夜になると風紀の悪い場所であった。

この地区を、大阪市は、準備期間もいれて約30年以上の長い歳月をかけ、総事業費約2000億円を投入し、道路を広げ、バラックを一掃し、建物延べ床面積42万5000㎡（従前の約5倍）の立派なビル街に整備した。4つのビルのB2F～2Fの、商業、飲食フロアの面積は約70000㎡となり、これは阪神百貨店の2倍近い大きさである。これで外見上は大阪駅前地区は、玄関にふさわしく整備されたわけである。

しかし、多くの人々が知るとおり、そして、そのようなことを知らない人ですら、ビルの地下に一步足を踏み入れれば実感するように、ビルのなかにはシャッターのおりた空き店舗や休業中の店があり、閑古鳥が鳴いている空間がひろがっている。そのうえ、各フロアを構成する店舗が良くも悪しくもバラエティーに富んでおり、衣料品店や喫茶店、飲食店、雀荘、パチンコ、スロット、チケット屋、中古ビデオ屋さんがたちならぶといったおもしろ箱をひっくり返したような風景である。一時は銭湯もあった。3階以上は事務所空間であり、全国各府県の出張所、地方テレビ局の支社、各種学校などが入居している。しかし、この立地、交通条件のビルであれば、一部、二部の上場企業や有名企業、外資系企業のオフィスが多数、入居していても良いはずだが、それは見当たらない。

また、かねてから財団系のシンクタンクが入居しており、近年には大学のサテライトキャンパス、大阪市のロボシティコアなどの教育・研究交流施設が入居しはじめているものの、創造都市にふさわしい文化的な雰囲気には著しく乏しい現状である。

いわゆる市街地再開発事業のため、従前の権利者（バラックのオーナー）に配慮しなければならないという困難な事情はあったとはいえ、このビル群の開発には、全国の大都市の駅前ビルや商業ビルの開発にあつて当然考慮された、その都市にふさわしい建物全体の統一的なコンセプト、それにもとづくテナントミックスといった考え方、そしてビル全体の水準を高め、シンボルとなるような文化機能やコアとなる集客施設は見られない。

（駅前第2ビルでは、開業後のあまりの不成績により、テナントの管理費、光熱費の不払い運動すら起こった。）

現在、駅の北側では、長年の懸案であった、大阪駅北ヤードの開発が始まっている。この開発は、この地区が「西日本最大の都市拠点」であり、「世界都市関西の玄関」としての立地条件をそなえていると、パンフレットも謳う、行政、経済界、市民の共通認識のもと、知恵の都「ナレッジキャピタル」の構想のもとにすすめられている。しかし、考えてみれば、駅北側は駅裏である。大阪駅の正面玄関はあくまで南側である。大阪の主要な都市機能はキタ、ミナミ、御堂筋、本町、北浜、大阪城とすべて南に位置している。駅北が世界的拠点なら、駅南はそれ以上のポテンシャルがある地区のはずである。

東京駅、名古屋駅前をみた全国の人々や外国人は駅前第1ビル～第4ビルを見て何を思うだろう。

なお、大阪駅前ビルの不振について、かつてはJR片町線（学研都市線）の開通の遅れや、大阪駅前地下全体の開発（ダイヤモンド地下街）がおくれていたことが大きな理由とされた。しかし、これらの事情が解決された現在も事態は目覚しく改善されてはいない。なによりもビル自体に原因があるからである。

図表－6 大阪駅前第1～第4ビル

ビル名	規模	完成年
第1ビル	地上12階 地下6階建	1970
第2ビル	地上16階 地下4階建	1976
第3ビル	地上34階 地下4階建	1979
第4ビル	地上25階 地下4階建	1981

資料：(財)大阪市都市工学情報センター「大阪人」2007.10

図表－7 大阪駅北地区の目指すまち

関西の再生をリードする新しいまちが生まれる  
北梅田（大阪駅北地区）は、その立地特性を活かしたアジア・世界へのゲートウェイとなり、人、情報、知識が集積し交流する知的創造拠点（ナレッジ・キャピタル）を形成し、関西ブランドとなる新産業・技術・文化を生み出し、世界へ情報発信します。また、大阪の新しい顔にふさわしい風格ある景観、潤いある水と緑豊かな都市環境を創出し、歩いて楽しい人が主役のまちを目指します。

資料：大阪市計画調整局「北梅田（大阪駅北地区）まちづくり基本計画」



#### (4) バブル期以降

高度経済が終わった後、バブル経済の膨張と崩壊、そしてそれ以降も、大阪・関西の不幸は続く、それらは、90年代後半から深刻な問題となりいまでも解決をみていない。

代表的なものだけをあげても、大阪南港（咲洲）のATC：アジア太平洋トレードセンター（国際的な常設卸売センター：マートをめざした）、WTC（ワールドトレードセンタービル）、霞町のフェスティバルゲート（都市型アミューズメント施設）、湊町のOCAT（関西空港向けバスターミナル）そして、泉州の3つの臨空工業団地：コスモポリス、関西空港対岸部の臨空タウンなどであり、どれも惨憺たる状況である。

しかし、これらのプロジェクトの失敗の原因は、前述した3プロジェクトとはすこし異なっている。一口で言えば、バブル経済による地価の高騰に大きく依存したプラン作りであったこと。しかも、バブル経済が破綻して、民間ではなりふりかまわず開発をストップし、企業が撤退した（たとえばこの時期の駅前開発の核テナントと予定されていたデパートや量販店）後も、行政や公的開発主体は、外見上は平然として事業をつづけ、損害をさらに桁違いに大きくしたものが多かった。バブル崩壊以降に着工したものもある。日本中の多くの人がバブルに踊った時、（踊らなかった人も多数いたことはあえて記しておくが）行政だけをせめるのは酷であるかもしれない。しかし、バブル崩壊後も事業の見直し、中止をしなかったことは問題である。間違いをみずから改め得ない、どうしようもなく事業破綻するまで（orしても）事業をとめられない体質が行政にはあるようである。

### 3. 不幸を繰り返さないために

これまで述べてきたいずれの不幸についても、時代の流れからの「たちおくれ」という言葉が共通している。堺・泉北コンビナートの開発は産業構造の転換、重厚長大産業から軽薄短小、ハイテク化という流れに立ち遅れたのであり、関西国際空港の開港まで30年もかかった間に、大阪・関西は日本とアジアの国際化の進展に取り残されてしまい、そして大阪駅前第1ビル～第4ビルはソフト産業の時代、文化の時代にふさわしいものではなかったのだといえよう。最後に簡単にふれたATCなどの失敗については、計画変更、撤退のチャンスのをがした不決断である。

はじめの3つの不幸については、地権者が多数存在するなど、むづかしい環境、関係のなかでの事業であったといえるが、バブル期以降のそれは、自分の土地に自分の企画で建物などを立て、自分で失敗したものが多く、同情の余地はあまりない。

どうしてこうなったのであろう。未整理であるが原因と考えられる物事をあげてみる。

決断、決定力不足、縦割りの弊害、大阪市・大阪府の不仲、近畿各府県のまとまりのなさ、経済界の力不足などがあげられる。特に、地域のまとめ役の不在、行政の責任という面が大き

い。大阪の行政については、筆者の知人の何人かが「関西の地盤沈下は行政、特に大阪市、大阪府の責任が大きい。」と言っている。このなかには両自治体の職員もふくまれる。

そのような考えも念頭におきながら、その原因を筆者なりにさらにまとめると次のようになる。

- ① 人材の地盤沈下
- ② リーダー不在
- ③ 行政の無責任（責任の先送り）体制（体質ではない、システムである）
- ④ 組織の風通しの悪さ

① の人材の地盤沈下については、企業の本社機能の流出の影響が大きい。なにより決定権のある人が東京に移ってしまった。切磋琢磨すべき相手がへったことで、行政の人材が鍛えられる機会もへったと考えられる。長年の地盤沈下で、「沈下なれ」「思考放棄」もあるかも知れない。

② のリーダー不在について、関西には近年傑出した首長は生まれなかったように思う。関西財界についても失礼ながら以前のような、「誰でも知っている大人物」などというのはいなくなった。また、③で述べるように重要なポジションの人間が2～3年程度で交代してしまうのではきちんとしたリーダーシップの発揮しようもない。

③ の行政の無責任については、道徳的に批判しているのではない。責任を取りがたい、感じがたい仕組みになっているのだ。一般的に役所では課長や部長、局長などおおむね2～3年で異動してしまう。ある重大な間違った決定をしたとしてもその間違いがはっきりしたころ、決定した本人はとくに他の部署に移っているので責任の取りようがない。間違いが明らかになったとき、当事者はマスコミのまえでは深か深かと頭を下げるが、そのとき心のなかでは「私が決めたわけではない」と思っている。プロジェクトの途中で「おかしい、まずい」と思ったときも「役人は前任者のこと上げはしない。」の鉄則が生きており、担当者は事業を継続してしまう。「私が決めたわけではない。」と思いつつ。

これを外部から、「何たる無責任」といっても始まらない。しくみそのものを変えるべきであり、報道はこの点をもっと掘り下げて批判していくべきである。

④ の組織の風通しの悪さは、述べにくい問題である。しかし、府、市を問わず、筆者の経験でも、風通しの悪さを実感したことが少なからずあった。なにより、上司と部下のあいだの対話が極めて少ない。上司に相談すべきことをいつまでたっても報告すらしない。理由は「忙しそうにしておられたので遠慮した。」からという。成果を挙げることには意欲的でない、しかし失敗することを極度に恐れる若い人が珍しくない。しかもふえている気がする。

このように、問題の最終的所在はやはり、「人の問題」となる。街づくりのシンクタンクメン

バーであった経験からも言えることだが、各地の地域おこしの優れた事例を見ると必ずすばらしいリーダーと生き生きと活動するメンバーの存在がある。地域製造業のネットワーク活動などを見ても、必ず名コーディネーターがいて集積の活性化が始まっている。寄り合い所帯の官製組織からは何の成果も生まれていない。

過去のプロジェクトについて外部から批判した文章は出されている。しかし、いま必要なのは当事者＝行政自身による反省、総括である。外部からの批判にまともに答えず、まともに反論するでもなく、無視してやり過ごしている限りまた同じ失敗をすることは、ある意味では必然である。大阪が今後、量的にはともかく質的に新しい発展をとげ、都市再生するためにはこれまでの失敗の原因をまともに検討することが不可欠だと考えている。

たしかに、物事がすんでしまってから結果だけを見て何か言うのは簡単であり、安易であると言う批判はあると思う。また、当然のことながら当事者には、当事者にしかわからない苦勞と悩みがあったに違いない。

しかし、今、アメリカに端を発した1929年以来という大不況のなかで、日本だけでなく全世界が人々の生活を支え社会の崩壊をふせぐため対応をせまられている。

大阪府、大阪市長は、新しい首長の下で情報開示につとめ改革に取り組んでいるが、たとえば、大阪市の平松市長は、2008年10月に「元気な大阪」を目指す政策推進ビジョンにおいて「計画の推進にあたっては、定期的に施策・事業の進捗状況を把握し、その効果を見極めながら軌道修正をするなど、柔軟に対応していきます。」と述べている。

まさにこのような観点、視点が求められている。人と組織の活性化をはかり、「元気な大阪」を実現するため、

- ・人材の登用をはかること、組織の風通しをよくし、若いメンバーが多少の失敗を恐れることなく仕事をする環境づくり
- ・重要な施策については機械的な人事異動をできるだけひかえ、計画の立案から実行にいたる責任の所在を市の内外に明らかにすること、施策の進行プロセスを市民の眼に「見える化」すること

を、切に望むものである。

#### 主な参考資料

- 中山徹『「検証」大阪のプロジェクト』東方出版 1995年  
宮本憲一編著『大都市とコンビナート・大阪』筑摩書房 1977年  
財関西空港調査会『関西空港ハンドブック』2007年  
大阪弁護士会都市問題研究会『岐路に立つ都市再開発』都市文化社 1987年  
大阪市経済局編集『大阪の経済』大阪都市経済調査会 2008年

大阪府編『大阪経済・労働白書』平成18年版  
(財)関西社会経済研究所『関西経済白書』2007年

なお関西空港に関する記述は今野修平元大阪産業大学教授の見解によるところが大きい。