

素人小説

第 22 回 「関西の世界都市化」



株式会社 BSO

1 第22回「関西の世界都市化」

- ・ 関西に住んで
- ・ 都市とは何か
- ・ 臨空社会
- ・ 世界の特色ある地方都市を目指して
- ・ 佐古が描いた関西リンク空港

「関西に住んで」

佐古は人がたくさんいるところが「都会」であり「都市」であると思っていた。これにあまり疑問を持たなかった。

佐古は名前からして元々、関西人ではない。たまたま関西の大学に入ったことから、関西に住むようになり、あるキツカケで勤め人から商売人になった。大阪で商売をするようになってから、「船場がどうの」、「大阪の商いがどうの」、「関西復権」などとにかく「関西」について色々なことを耳にすることが多くなった。

最近、商売連中が集まると、「大阪はだめになった」「日本では東京に行かないと商売にならない」などといった話が多くなった。佐古は、自分の商売も確かに上手くないかなくなって来ていることもあって「関西の没落」「関西の再興」などといった話に関心を持つようになった。

そういえば郷里に帰らず関西で事業を始めたのはなぜだったろうか。自分が独立するときはずいぶん高度成長期の最中ではあったが、「田舎」では商売は難しく、「都会」でなければと、割と単純に考えていたような気がする。単純に商売するなら「都会」というのが、今になると自分にとって何か重要なことのように思えてきた。

「都市とは何か」

歴史の中で存在する「都会」や「都市」とか言われるところは何か。「人」が沢山いるところがそうなのだろうか、初めから人が多かったわけではない。人が移り住んできて大きくなっていく。ではなぜ人が移り住んだのか、何をきっかけに都市化していったのか。

佐古はこの「キツカケ」が都市にとって重要であるように思はなかった。都しかしたことに重要な意味があるように思えた。都かいとか都市とかには「会」「市」という字が使われている。そこに大きな意味があるのではないかと佐古は思った。

多くの人にとってはどうでも良いことでも、佐古は無性に気になり始めた。かといって佐古は自分で調べて真相を解明するようなことをする人間ではないが、自分勝手に思い巡らす性質であった。

「会う」とか「市（いち）が立つ」とか言うことは、「交易」ということになるのだろうか、佐古は唯単にそれだけでは片付けなかった。「交易」とは何なのか。佐古は「人」「物」「金」「情報」が行き来することではないかと思った。そして、「物」「金」「情報」の往来は、「人」の往来で説明出来る事だろうから、要は都市とは「人」の往来が多いところと考えた。しかし、佐古はちょっと自分の捉え方に納得せず疑問を感じた。なぜすんなりと、「これで良いではないのか」と出来ないのか。

関西も新幹線や飛行機を使って人の出入りは多いが、それでも「田舎」くさくなってきた。なぜなのだろう。確かに「関東」は人の往来は「関西」に比べてはるかに大きい。人の出入りだけの違いなのだろうか。いやそうではなさそうだ。何が違うのか。関西よりも、「関東」の方が広い範囲で、それも遠くからの出入りする人が多いのだ。

そういうえば、大きな町、すなわち都市は、太古の昔から、広くかつ遠方の地域からの人の出入りが多かったように思う。佐古は、このような捉え方をすることで、「関西」は、今のままでは廃れていく必然性を持っているということかと考えた。

そして、そういうえば、自分の会社も関係者の出入りが少なくなってきた。以前は商取引とはあまり関係がなかったが海外のお客との交流も結構あった。やはり、ビジネスとか都市とかいうところは、色々な「人」の出入りが多くなければならないし、それである程度で成立つのではないかと佐古は思った。

「臨空社会」

人の往来の歴史は、徒歩から馬や馬車、そして船、列車、自動車と変化している。ズボンタイプの服が出来てから、馬で動く範囲が広がり、移動するスピードが速くなったと佐古は誰かに聞いたことがあった。また、ローマ帝国は、馬車で移動する道路や橋などの

建設に力を入れ、これがヨーロッパが栄える大きな要因になったと塩野七生著の『ローマ人の物語』を読みながら思ったことがあった。

現代は、飛行機が人の往来に大きな役割を果たしている。ジャンボ機には数百人が一度に乗って国際空港間を数時間から十数時間で行き来する。24時間空港のひとつの国際線の滑走路で何人が一日に離発着するのか。佐古は調べる気にはならなかったが、荒っぽく5〜10万人程の人が動くのだろうと考えた。関西空港は、滑走路が1本しかない。米国のダラスの近所にあるフォートワース空港には滑走路が5、6本はあった。デンバーの空港にはそれ以上あったように思った。日本の近所である香港、上海、ソウルの空港はそれぞれ日本のどの空港より離発着便の数が大きい。

佐古は、これらの都市や国家との対抗意識や負けず嫌いで、日本の貧弱な国際空港を考えるのではなく、都市としての機能が衰え世界の動きについていけなくなることに危機感を持つべきだと思った。佐古は、いまや世界は、飛行機による往来が中心になって動く社会、すなわち「臨空社会」になっていると確信した。

「世界の特色ある地方都市を目指して」

佐古は、最近、関西空港の廃墟化を感じていた。チェックインカウンターに人がまだ

らな事は勿論、昼食時にターミナルビルのレストランにさえお客さんが疎らなのだ。いくらテロやイラク、SARSの時代だからといっても、これでは酷過ぎる。ビジネスとして成立たないばかりでなく、空港の存在性までも否定されているように受け止められても仕方のないような風景である。

佐古は、フォートワース空港のマーケティング部長に数年前話を聞いたことがあった。そのときの彼の印象は今でもよく覚えている。いかに自分の空港を活用してもらおうかで全世界を走りまわっていた。また使つて貰えるような環境整備のために関係機関と折衝していた。空港も努力せずに成立つことは出来ず、空港運営もビジネスと同じなのだと感じた。このことを思い出しながら、佐古は、果たして関西空港の関係者がこのような努力をしているのか疑問に思った。やはり関係者が努力しない限り、関西は臨空社会の一員にならないのだろうと思いつながら、その可能性の少なさを感じた。

また、一方で佐古は自分達の関西で事業を営む経営者連中の不甲斐なさを感じていた。環境の性にして、佐古は自分も含めて、経営は他動的なものではなく自働的なものであることを忘れ、関西はもはや昔のように日本を代表するビジネスする場所ではなくなつたと諦めている経営者が多いのではないか。このような姿勢にある限り、いくら空港が使い易くなったとしてもどうにもならないし、廃墟化することは必定である。関西はもはや存在しなくなるだろうと佐古は思った。

関西とは比べ物にならないほどの経済力で、関東は世界や全国を相手にビジネスしている。関西は、いまさら関東と競うようなビジネスを考えてはダメだと佐古は考えた。関東ではないビジネスか、アジア圏の一員として関西を位置付けたビジネスかを考えた方が良いのではないかと考えた。

このように考えてきた佐古は、いまモタモタして行っていた自分のビジネスを考え直し始めた。とにかく、アジアでどのようなビジネスをしたら良いかの研究を始めるとともにSARS問題で周囲はうるさいが、早速東南アジア、中国を一回りしてこようと決めた。

佐古が描いた関西リンク空港

佐古はまだ自分のこれからのビジネスすら具体的にまったく描けていないにもかかわらず、臨空社会の一員になった時のことを思い、未来都市「関西」の機能としての空港を夢見ていた。

また、佐古は世界的にも素晴らしい天然の芸術作品である大阪湾と瀬戸内の環境の中で生活していることのすばらしさを維持しながら、「関西」が臨空社会の都市となること、さも自分でも実現できるあるかのような気持ちになって考えた。

佐古の夢はまだ広がる。関西が関西の範囲ではとどまらず、「近畿」となり「広域近畿圏」として捉えた都市までに広がった。すなわち、いまの関西空港のところにこれ以上滑走路を増やすのではなく、近所にある空港群を、全天候型24時間運行する高速艇のような海上アクセス手段を開発して繋ぎ、ひとつの空港として機能させることである。関西空港を中心に、伊丹空港、神戸空港、淡路空港（にんな計画あったかなあ）、高松空港、これだけ連結したら、世界水準のハブ空港が出来る。

この世界水準のハブ空港を中心に、佐古のビジネスの想いは止め処もなく世界に広がっていく。

おわり