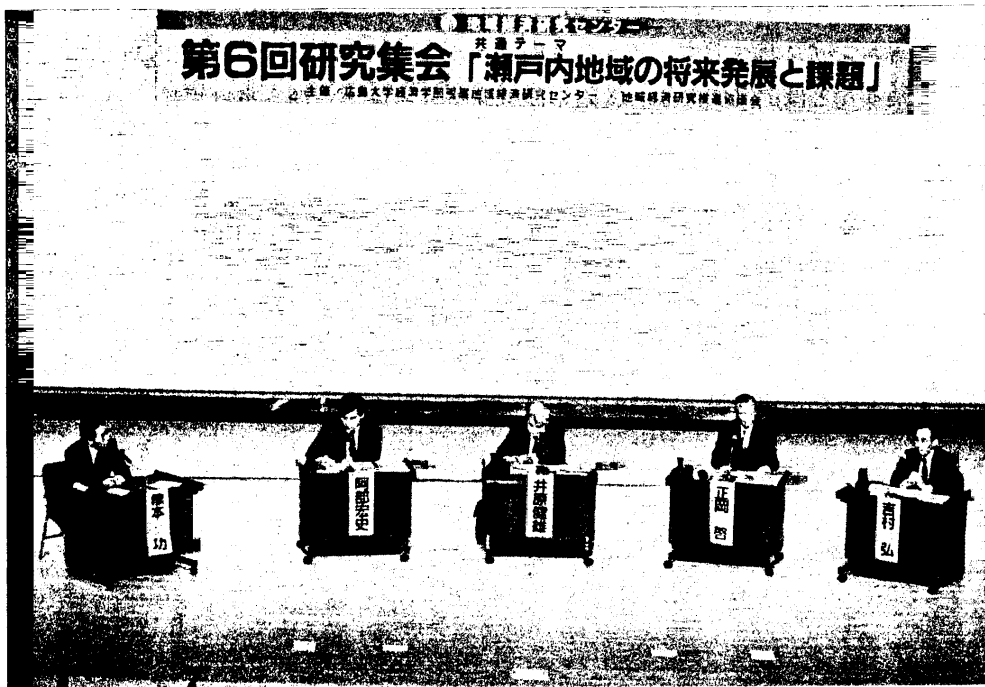


「瀬戸内地域の持続的発展を考える」

司 会 櫛 本 功（広島大学経済学部附属地域経済研究センター長）
発 言 者 阿 部 宏 史（岡山大学環境理工学部助教授、地域経済研究センター客員
研究員）
井 原 健 雄（香川大学経済学部教授、地域経済研究センター客員研究員）
正 岡 啓（㈱いよぎん地域経済研究センター常務取締役調査部長）
吉 村 弘（山口大学経済学部教授、地域経済研究センター客員研究員）



1. はじめに

櫛本：それでは先程の原田先生の非常に興味深い、村上水軍を中心にした瀬戸内海の話、そういった基調講演をバックにさせて頂きまして、瀬戸内地域の将来を考えてみたいと思います。瀬戸内海を挟みます、岡山・高松・松山・山口からそれぞれお越しいただきまして、瀬戸内海を北から南から眺めて、さあどうするかという事をお話を賜りたいと思っています。



櫛 本 功 氏

先程も申し上げましたように、これで私どもの地域経済研究センターは瀬戸内海につきましては今年度3回目の討論です。重なるところもあるかと思いますが、今年度は多面的に瀬戸内海について議論をしてきたところです。結論を特に求めようとは思っているわけではありません。瀬戸内海の問題はこれからも延々と続いていく話でしょうし、ここで何らかの結論を出すつもりは毛頭ありません。そういう事でもありますし、各自勝手に喋ってもらって、さっきの村上水軍・河野水軍、これに大三島の大山祇神社の水軍も含めまして、大喧嘩をやってきました村上水軍と同じような事を、このパネルでやって頂く事になるのではないかと思います。そして最後は東京幕府から抹殺されるという、村上水軍の落日と同じような事に、ひょっとしたら瀬戸内海はなるのではないかという気がしないでもありません。そこを何とか一矢報いたいというところもあるわけです。

そこで早速ですが、それぞれ10分ずつ最初にお話を賜りまして、それを2回位行って、できればフロアーの方からご質問を頂いてというふうに進めたいと思っています。それでは阿部先生から岡山代表というわけではありませんが、瀬戸内海についての思いのたけをお願いしたいと思います。

2. 持続的發展を考える2つの視点

阿部：岡山大学の阿部です。大学では環境理工学部というところに在りまして、名前からいきますと、今日は瀬戸内海が中心になっていますので、環境の話をごだいぶしないといけないかなという気もしていましたが、環境自体についてはあまり専門でもありませんし、むしろ瀬戸内海地域の地域づくりとかあるいはこれからの發展方向といったところで、私の普段考えている事をお話したいと思います。今日のパネルディスカッションのタイトルが「瀬戸内地域の持続的發展を考える」という事になって



阿部 宏史氏

いまして、この持続的發展という言葉、これは最近環境の分野、それから経済の分野、また人間社会全体の一つの大きなキーワードになっているかと思います。瀬戸内海というものの性質を考えてみます時に、この持続的發展という考え方、これは非常に重要な意味を持っているのではないかなと思っております。瀬戸内海は申すまでもなく、多島美の非常に美しい自然景観がありますし、それから漁業の資源にも恵まれています。自然的に見て非常に優れた資産であると思っています。ところが瀬戸内海が、例えば最近世界遺産になりました東北の白神山地と同じような自然の地域であるかということ、かなり違っているような気がします。どこが違うかというのは、原田先生から村上水軍のお話がありましたが、瀬戸内海というのは村上水軍が始まる以前からも、大陸から日本へ

の文化あるいは情報とか物伝播経路としてずっと使われてきたわけです。ある意味では2000年近くに亘って、人間の手が絶え間なく入ってきたというふうに言えるかと思います。そういった意味で、先程申し上げた東北の白神山地のような人間の手が全く入っていない、自然のままの空間とは大きく異なるわけです。そういった人間の手が入った自然は、要するにもう本来の自然ではないわけですし、それを維持して行く為には人間が絶えず手を入れながら管理していくという事が必要な空間であると言えるのではないかと思います。従ってそういった意味でこれから将来に亘って、瀬戸内海を我々が使っていくためには、人間社会が瀬戸内海の持続的発展をどういう視点から捉えるかという事が大事になってくるのではないかと考えています。

私なりに考えてみますと、この持続的発展の為には、瀬戸内海に対して二つの事を考える必要があるのではないかと思います。先ず第一点は、瀬戸内海に於いて自然と人間との間の共存関係を考える。それは環境保全という立場から言えることであろうと思います。それからもう一点は、その時代時代に於いて常に新しい空間の使い方を考えていくという事です。これら2つの視点が挙げられるのではないかと思います。瀬戸内海の環境保全という面では、高度経済成長期に瀬戸内海の沿岸で工業開発が盛んに行われてきて公害問題が深刻化してきました。そうした中で、瀬戸内海の保全法も策定されてきて、公害防止という意味での自然環境の保全は、従来から行われてきているわけです。そして、現在では、もう一点の新しい時代に応じた瀬戸内海の使い方を考えるということ、これが瀬戸内海にとって非常に大きな問題になっているのではないかと思います。瀬戸内海の使い方を歴史的にみると、古代から近世に至るまで、文化の通り道とか、流通の大動脈といった交通路、水路として利用するという事、もちろん水産資源の利用という事もありましたが、そういった交通路としての利用が主体であったと思います。それが第2次大戦後の高度経済成長期になりますと、瀬戸内海の恵まれた条件、地理的条件とか自然的条件を生かして、重化学工業を中心とした工場地帯が作られて、交通路に加えて工業生産基地としての瀬戸内海の役割という事が出てきたわけです。この工業化というのが瀬戸内海地域の発展にとって大きな役割を及ぼしてきたのですが、最近になって瀬戸内地域の工業というのは成熟化の段階を迎えているという事で、何かそれに代わるような新しい瀬戸内海の発展の方向性というのを見つけなければならぬ、そういう段階になっているのではないかと思います。

3. 地域間交流の促進とネットワーク型社会の形成

阿部：そういった中で、瀬戸内海地域を中心にして、本四架橋、山陽自動車道、四国の縦貫道・横断道などの高速道路網の整備が急速に進んでいまして、それらを使えば瀬戸内海地域の新しい発展の方向性を見いだせるのではないかという時代がやって来ていると思います。高速道路整備が、この地域に対していかなる意味を持つかということ、やは

り人の行動範囲が広がって交流圏が広がるという事が一番大きな事ではないかと思えます。瀬戸内海地域で整備されている高速道路のネットワークを見ますと、これまでのような大都市と地方を結ぶ一直線のネットワークではなくて、東西方向で見ますと中国縦貫道があり山陽自動車道があり、それから四国の縦貫道があります。それから南北方向には本四架橋の三本のルートがあり、それから中国地方を横断する横断道があるという形で、地域を東西南北にカバーする非常に多様な交流ができるような、そういった高速道路のネットワークが出来上がってきています。例えば瀬戸内海を中心に取り上げてみますと、本四三ルートがありまして、これに山陽自動車道が接続しまして、それから四国の縦貫横断道が接続して、ちょうど瀬戸内海を八の字を横倒しにしたような、そういった瀬戸内海をカバーするルートが出来上がります。またそれと接続して、最近よく話題になります、日本海から瀬戸内海を通して太平洋を結ぶ南北ルートも出来上がりつつあります。従ってこれからの瀬戸内海地域それから中国・四国地域の持続的発展を考えるという観点から見ますと、こういった新しい交流ルートをこの地域の中で如何に生かしていくかという事が、将来に向かってまさに求められている時期ではないかと考えています。また日本全体の動きを見ますと、昨年の6月に四全総の総合的点検作業の報告書が出されましたが、21世紀になると日本は人口が減少して高齢化が進む、そういった中で社会の成熟化が急速に進んで、これからの国土計画あるいは地域計画の考え方も、経済成長優先や、開発中心から、交流を主体としたネットワーク型社会の形成に移っていく必要があると言われているわけです。日本全国を見ましても、この瀬戸内海を中心とする地域ほど、そういった交流を主体とする社会の構築に適した地域というのはないのではないかと考えています。従ってこれから21世紀に向けて、瀬戸内海地域の新しい持続的発展の方向性という事を考えますと、やはり地域内での多様な交流、これを如何に形成していくか、これが一番大きなポイントになるのではないかと考えております。

樺本：交流を軸にしたネットワークを強調されたわけです。私も全く同意見です。それでは井原先生お願いします。

4. 瀬戸内海の概念継承の重要性

井原：この地域経済研究センターというのは、平成元年5月に出来て7年目という事で、私は当初から客員研究員として、広島で樺本先生の下で勉強できる事を楽しみにしております。しかし最近あまり勉強していないので、本日は、普段の罪滅ぼしのつもりで所見の一端でも紹介させて頂けたらと思っています。

私がここで勉強する事が非常に好きな理由は、地域経



井原健雄氏

済研究センターの二つの特色であります。一つ目は、地域は地域で考えよという、主体性の発揮ができるという事です。しかも単なる期待・願望ではなく、データーによってきちっと語らしめ、裏付けを取ろうという事が当初からずっと議論されているという事です。二つ目は、産官学が連携しているため、優れた問題意識が触発されるということです。大学の中や学会などで発表していると、どうしても学者グループという事で限定されてしまいます。しかしここでは、違った見方、違った観点から面白い問題意識が出てきて、政策提言なり問題解決が出てくると思います。

そこで本題ですが、今日のパネル討論会は「瀬戸内地域の持続的発展を考える」という事で、私の性分でこのキーワードは二つあると思っています。一つ目は瀬戸内地域という事です。つまり、瀬戸内地域というのをどう考えるかという事です。二つ目のキーワードは、持続的発展という事をどう考えるかという事です。

そこで時間の制約がありますので単刀直入に申しますと、まず、瀬戸内地域という地域概念の継承というのは、やはり重要ではないかと思っています。私自身、瀬戸内地域というよりも、むしろ瀬戸内海という言葉が非常に好きで、先程の原田先生の基調講演を非常に面白く聞かせて頂きました。私が最初に瀬戸内海という言葉と出会った時のことをお話ししたいと思います。今から84年前の明治44年の4月に香川県出身の小西和と言う人がいました。昭和の和と書いて「かなう」と読みますが、彼は、地元でこんにちとは呼ばれて、非常に親しみのある人だったそうです。その小西和が、瀬戸内海を出て札幌農学校で勉強しておりました時の恩師だったのが新渡部稲造であります。そして向こうで小西農場などをやるのですが失敗してしまいます。しかし、瀬戸内海を出て関門海峡を渡って日本海に出た時に、その内海の素晴らしさに感動を覚えたそうです。後に朝日新聞社に勤め、従軍記者となって満州に渡り、14年の歳月をかけてまとめあげたものが、「瀬戸内海論」という大著であります。それも日本の文献だけでなく、フランス語で書かれた文献であるとか、かなり洋書も読んでおられます。私は、これを読んでとにかく目から鱗が落ちたというか、そういう点で「瀬戸内海論」を非常におもしろく読ませて頂きました。

5. 海主陸従の見方とインランドシー

井原：その基本的な主張は何かというと、海主陸従といいますか、海を主として陸を従として見ようという事です。要するに陸主海従、陸を中心として陸のはみ出した物として海を見ていたのを、これからは海を中心として陸を従としてみましょうという主張であります。それをもう少し私なりに翻訳して申しますと、陸を中心に見ると、例えば都市がどうなっているか、広島とか高松あるいは岡山とか松山というのがどの程度の都市規模で、どういう連関関係があるのか、つまり都市の階層構造がどうか、中心地理論がどうか、都市機能がどうか、最近の大型の地震で如何に都市機能が脆弱なものである

かなど、そういうものを全て、陸中心に見ているわけで、海の発想があまり出て来ません。例えば東京サイドで見ると、殆ど陸の開発が終わっているから、後の残された所が海で、ウォーターフロント開発というのが出るわけです。ウォーターフロントというのは、本来それは東京のような陸がない所から出てきたボーダーラインの話というふうに私は思っています。そうだとすると、もう一度見方を変えて、海の方から陸を見ていく時に、先ずインランドシーといえますか、瀬戸内海とはなんぞやということであります。

「インランドシー」というアメリカの映画評論家でドナルド・リチーという人が書いている本があります。これもまた面白くて、如何に瀬戸内に住んでいる人の利害の対立が凄くて喧嘩ばかりしているかという事が、書かれています。そのサイマル出版で翻訳されたタイトルが「日本人への探究」で、原語と全然違った訳書になっていて、これがまた一時ベストセラーになったりしています。要は、利害意識が非常に強いという事で、むしろ日本人の心の故郷が瀬戸内海にあるんだよという事が、その瀬戸内海の島々をずっとつぶさに見て歩いたノンフィクションの本「インランドシー」の中で述べられており、その翻訳が「日本人への探究」となっているわけです。そうだとすると海を中心に見ていくと、もう少し瀬戸内海の価値をどれほど我々が認識しているのか、その存在効果について考える必要があると思います。例えば瀬戸大橋が7年前に完成しました。ちょうどこのセンターが出来た時と同じ位になろうかと思いますが、その瀬戸大橋の効果がどうかという時に、我々専門家は、事業効果がどうか、つまり瀬戸大橋を作る事に伴う経済効果がどうかという事と、出来た後それがどう利用されているのかという施設効果といえますか、もう少しテクニカルタムで言うと後方連鎖効果とか前方連鎖効果とも申しますが、その2つの効果を考えます。そういう効果よりも、瀬戸大橋そのものがあるという事存在効果がどうかという、これは京都大学の植田先生からおそわったことですが、どうも一種の安心感のようなものがあるという事です。今回高松もマグニチュード4というかなりの地震があったのですが、瀬戸大橋はびくともしませんでした。そのお陰で私は喜んで広島に来ることができたのです。もう少し海を中心として陸を見る事によって、景観などの違ったファクターが出てくるのではないかと思います。

例えば海上交通の利便性が最も高かった瀬戸内海が、モータリゼーションが出てきて陸上交通に目が奪われ、そのために橋を架けようという動機につながったことを考えてみて下さい。しかしモータリゼーションがある程度進んだ段階でまた海上交通が見直されてくる時が必ずあるのではないかと思います。となると、瀬戸内海の将来の交通体系というのは一体どうあるべきかという事は、もう少し機能的な物だけでなく、作られたものが今後どういう形で利用されていくのか、そういう具体的なレールだけでなく、レールの上にどんなうわものが乗ってどこに行くのかというOD調査など、そのような事をすべきではないかという感じがします。あまりこういう事を言うとのめり込んでいくわけですが。

実は、私自身の専門は地域の経済分析という事で、地域概念という事を先ずきちんと

定義しないと、あまり意味のある分析は出てきません。例えば、瀬戸内海、瀬戸内地域という言葉を出した時に、ぼやっとはしていますが、少なくともインランドシーという共通の海があります。そういう点では全く同質であります。そして、共通の海を持っているけれど、それぞれの地域に関しては、それぞれ異なった具体的内容があります。すなわち歴史、風土、価値観の違い、そういう多様で異質なものがあります。しかし、それがあるままに止まっていて、それぞれの相互連関みたいなものがないという事があります。すなわち、原田先生の話にありましたように、如何に村上水軍が強かろうとも、織田信長という形で大きな強敵が出てきた時に衰退してしまうという危険性があるように思います。このように、インランドシーを有するという点では同質地域ですが、その具体的中味がそれぞれ小さな意味での結節地域を結んでいて、その結節地域相互の連携が希薄な所だと分析できます。そこで、その希薄さをどうカバーしていくかという事が次の問題になってきます。

まず、この瀬戸内地域を対象としてどのような素材があるのか、これはやはり引き続ききめ細かなフィールドワークを通して整理し、それを生かす事を考えるべきだと思います。折角村上水軍というのがありながら、意外と知られていません。そこで、つぎに大切なのは、それを知らせるために、うまく連携交流を深めるという点であります。それはまさに、政策誘導地域ではないだろうかと思います。つまり、地域概念も自然発生的に出てくる地域もあれば、何らかの人為的努力をする事によって、政策的に作りだした地域もあるだろうという事であります。我々がどちらを求めているのかというと、どうも瀬戸内地域については、政策誘導的な地域概念が大事だと思います。これについての近い例は、西瀬戸交流圏であるとか、あるいは青函連絡船が出来た時の青森や博多の連携がどうかという事などです。これは何らかの政策的な誘導がなければできません。政策誘導的地域概念とは国の五全総のように、基礎的条件を整備していこうというものです。逆に自然に出来上がっていったのは、東京のような一極集中であります。東京は作ったのではなくて、作られたものだという事です。それが瀬戸内地域の感想です。

6. 持続的発展の可能性と課題

井原：つぎに持続的発展について考えてみたいと思います。まず、どういう条件が満たされると発展するのかという時に、ほおっておいても発展するわけではなく、それには一定の条件が必要です。条件とは、敷居といいますか threshold、数学では閾値ですが、あるレベルまでいってしまうとほおっておいても発展し、延びていくということであり、ます。そのように考えますと、瀬戸内海地域は、どうもその threshold のところまで行っておらず、基礎条件が不備ではないかと思っています。その点で、この地域は非常に恰好の研究素材が多数あると思います。例えば、先程阿部先生が今後の産業構造について言及されましたが、瀬戸内もかつては農業中心あるいは水産業中心でした。工業化の

過程を経て、今日の日本全体の産業構造はサービス経済から情報化になっています。これもそれほど長く続く話ではありません。このような産業構造の変化について、例えば新しい最近の文化経済学の視点で見ると、ノウハウが別な形でトランスファーしているという事、すなわち移転しているという事です。だから農業は農業として衰退して行くんだという事でなく、農業で培われたあるいは水産業で培われた技術なりノウハウが別の分野できちっと生かされていく、それがまさに産業構造の変化だとすると、今後のベーシック・インダストリーというものは何なのかという時に、やはり共通の理解がいるのではないかと思います。これは古典的なコーリン・クラークなりペティの法則などを、機械的にこの地域に当てはめてみても面白くないという事です。つまり、物の豊かさから心の豊かさという時に、本当の豊かさというものは何なのか、そして今後のベーシック・インダストリーが何処にあるのかという事をやはり考え直す必要があるだろうと思っています。そこで本気になってそのような研究を政策的にやろうとするのは、何か外的変化が必要だと思います。先程の原田先生の話ですと、織田軍に対して毛利あるいは村上軍がどうかというわけで、やはり危機管理的な物が必要です。例えば、高度成長がスタートしたのは昭和30年代の初めですが、それに待ったをかけた、すなわち実質成長率毎年10%にストップをかけたのはオイル・ショックです。その結果、企業は減量経営を行いました。また、最近では高松も何十年ぶりの異常渇水となりました。その結果出てきたのは、節水型都市と言われるものです。私は節水型というのは大嫌いにして、むしろ循環的な再利用などを考えるべきだと思っています。水の問題は非常に生活の動脈に関わる事ですから、このような本当の都市の水利用は如何にあるべきか、水利権が如何に歪んでいるかという議論が出るわけです。都市災害についても、ただ一極集中、集積の利益があるという事に破綻がくるのは、やはり一旦事故があった時です。要するに、危機管理というのは絶対大事であり、そのような時にこの瀬戸内海地域というのは、他では得られないような格好の研究素材があります。もう少し自信を持って分析してもよいのではないかと思います。

樫本：ありがとうございました。たまたまですが、こちらの阿部先生と井原先生は瀬戸内海の東寄りの方です。あとの正岡先生と吉村先生は西寄りです。ついながら、瀬戸内海がどこからどこまでなのかという議論がしばしばあるのですが、大阪湾を含めまして例えば新大阪駅から新下関駅まで新幹線の時刻表を見ますと536キロあります。この536キロが瀬戸内海の東西の長さだとしますと、岡山は180キロの所ですからちょうど3分の1の33.6%の所です。岡山を通ります瀬戸大橋は、瀬戸内海のちょうど3分の1の所に架かっている橋です。3分の1という東にありながら、あれはどうして瀬戸中央自動車道となっているのかと、私は非常に不満でよく分かりません。ついながら広島は新下関から見ますと190キロの所ですから、新下関から見てちょうど3分の1です。さらに尾道・今治ルートは、つまり新下関と新大阪駅のど真ん中は、つまり瀬戸内海の

ど真ん中は新幹線の距離で言えば三原駅の東2キロのところ。従って尾道・今治ルートというのは、これはど真ん中にあるわけです。ど真ん中にある橋をどうして西瀬戸自動車道と名付けるのか私は非常に分からないわけです。と言う事はそれ以上の西には何もいないよと言っているのではないかと思います。その西の代表として正岡さんにご発言をお願い致します。

正岡：先程ご紹介がありました12月の例会の時に、愛媛大学の柏谷教授も広島にみえていまして、その会場でいともさり気なく耳元で「お前、1月にはすまんけど行ってくれないか」と言われまして安請け合いをしてしまいました。後からご案内を戴きますと、諸先生に取り囲まれて最初は弱ったなと思いましたが、生来横着なものですから逆にこれは気が楽だなと、何を言っても私は差し支えないという、また学者の先生方と違ってどちらかというと実際の現場にいる人間だから、そこで感じている事を雑駁なお話でもすればいいかなと、自分自身には言い聞かせたのですが、果して柏谷先生に対しては当センターの客員教授でもありますし、如何なものかなと思いましたが、そこは日頃のお付き合いの中でご勘弁頂こうと思っています。そういう意味合いでピンチヒッターでここに座っているわけです。



正岡 啓氏

今日のテーマの中で瀬戸内という事で、確かに井原先生もおっしゃいましたが、私も瀬戸内海という言葉が非常に好きでして、しかし日常の自分の生活に、例えば県であるとか市であるとかいう、そういう行政のボーダーを越えてどういうものが入り込んでいるのかなという事を、日常生活で考えてみたわけです。先ず一番に、どうしてこれだけ足元にあるのに気が付かなかったのかなという事があります。それはテレビです。まだ愛媛は三波でして、この春から四波になりますが、広島ホームテレビが愛媛では県境をどんどん越えて、実に見事に地元の放送局と同じ映像が私どものテレビの受像機に出てまいります。ですからホームテレビを見ている限りでは、私は松山に住んでいますが、広島の方と全く同じレベルでホームテレビの番組を見ているという事です。ここには県境も市境も全くない、これは多分岡山・高松でもそうだと思いますが、自然の生活の中に入り込んでいます。

それからたまたまお話にも出ましたが、昨年は未曾有の渇水で、お隣の井原先生の所はしょっちゅう足りなくなりますが、松山が水がないという経験は私も50年経験がありませんので、実にびっくりしました。その時に考えたのですが、中国にしても四国にしても、瀬戸内側の分水嶺の水は全部瀬戸内海に入ってくるわけでして、瀬戸内に入れば一緒の海になってしまうのに、どうして橋も架かるのにお互いにもっと融通できあえないものかなと、分水嶺を越えた高知へ知事が頭を下げてもらいに行かなくても、なんと

かならないのかなという事も考えたりもしました。

また、お話にありました芸予諸島に生名村という所があります。本来は広島県生名村と言ってもいいくらいの所でして、ここは島ですが農協も漁協もありません。村民所得の殆どが雇用所得です。この雇用所得の大半は小・中学校の先生と役場に勤めている人とわずかな建設業で、ここを除きますと因島の企業の要素費用がこの雇用所得になっているという事です。1日50便位ですか、私も松山の郊外で10時に終電車が出ますが、生名村から因島に渡るのは、渡しの船に50円払いますと早朝5時半から夜11時迄当たり前で行き来できます。広島県であればとくに橋が架かっていると思いますが、そういうふうに日常の中では、特に芸予諸島というのは、原田先生のお話にもありましたが、今でも物流にしましても、愛媛の今治から芸予諸島の特に北側へ物が入っているのはAコープ農協だけで、後は全て尾道・三原・福山といった所から品物が入ってきています。もう実生活の中では交流の輪は広がっていると思います。

7. 瀬戸内地域のリーディング・インダストリーについて

正岡：こういう雑駁な話しかできませんが、多少瀬戸内の持続的発展ということで話をさせていただきますと、先程岡先生が言われたように、やはり早々と瀬戸内の工業化が達成されたという、これに負うところが非常に大きいと思います。しかしこれがちょうど成熟化の域に達して、また早々と工業化を達成した事自体が、この瀬戸内地域にリーディング・インダストリーをレイアウトする障害になっているのではないかいというふうに私は思っています。では21世紀をリードしていくリーディング・インダストリーというのは何なのかという事です、私は時々お話をしますが、今までのようなモノカルチャーとも言えるような工業化社会ではおそらく無理なのではないかと思っています。しかしそうかと言って井原先生も言われましたが、情報化だ国際化だというのもそう長くは続かないと思います。新しいタイプの工業というのをレイアウトしていかなければ、付加価値はそこから生まれて来ないと思います。第3次産業というのは、これは自己増殖的にいろんなもの、特に広島の中核都市に生まれてくるのでしょうか、雇用の場は広がっても付加価値はなかなか生まれにくいし、やはり21世紀を引っ張っていくインダストリーを意図的にレイアウトする、その事によって付加価値をこの地域に落としていく必要があるのではないかと考えています。

答えになるかどうか分かりませんが、リーディング・インダストリーということはよく言われますしいかにも簡単であります、この広島も瀬戸内地域も四国の人間も、特に大阪以西はそうですが、よく私は申し上げるのですが、そのリーディング・インダストリーのコアにあるものは何かと言いますと、どうも私どもの親銀行のファイナンスの出方を分析してしましても、今までの伝統的な工業ではなく、お金がでているのはある意味で非常に表現は適切ではないかもしれませんが、何ともいかがわしい目に見えな

い分野に出ています。それは何かと言いますと、例えばデザインであったりノウハウであったり、あるいはまた関西の人間は意図せざる在庫であっても、目に見える物については割りとお金を出すわけですが、目に見えない物についてはなかなか価値を認めようとしません。しかし関東の人はどうもそういう事に対して割りと投資もしていきます。関西のファイナンスが伸び悩んでいる。もちろんバブルの影響もありますし、そういった構造的な問題は別にしても、新しい業種別のファイナンスを見ていると、どうも関西の人間というのはそういうものに価値を認めていきません。目に見えない物に対する価値、例えば学術研究もそうでありまして、デザインとか特許にまで進むものでなくても、ノウハウの集積でも随分商売になってくると思います。そういった目に見えない物にたいしてなかなか価値を誰しも認めない、目に見える物になってこれほどの物かそれでは金をだしてやろうかと、こういう事になるわけですが、その辺をどうしてもブレイクする必要があるのではないかと私は思います。その先駆けになりますのが、やはり大阪のベイエリアや広島などになってゆくのでしょうか。海から見ると今までの工業社会というのは、関門から入ってきてもあるいは豊後水道から入って来ても、瀬戸内に入れば右に曲がるか左に曲がるかで重工業がレイアウトされているわけで、別に船から見ればどちらにあってもし支えなかったわけでしょうけれども、今後はやはりそういった目に見えないものに価値を見つけていく努力が必要です。

日下公人さんから聞いた話ですが、今全国の九電力というのは押しも押されもしない基幹産業ですが、明治の初めには銀座のカフェに売りに行っていたのだと、実にかがわしい職業だったのだといいますが、なんとなくかがわしい、ある意味で気障に言えばリスクもテイクできる、そういった目に見えない物に価値を認めて、そのなかからやはりリーディング・インダストリーを、これは意図的にレイアウトしなければ持続的な発展というのは難しいのかなと思います。そういった事と、先程の樺本先生の言われた西に居るものとして、たまたま今愛媛県の方から委嘱されまして、柏谷先生と一緒にあるリオマートを作成していますが、私の担当が愛媛・広島関係論・現代編を書けという事で、広島・愛媛さらに絞り込みますと、広島と松山と言っても過言はないと思いますが、そういった所にある程度分析を入れつつありますので、また後ほどお話を頂きます。

樺本：ありがとうございます。では後ほど期待したいと思います。では吉村先生のお話をお聞きしたいと思います。やはり山口県なくして中国・四国の連携もあり得ないと思いますので、宜しくお願い致します。

8. 瀬戸内地域の持続的発展のために

吉村：すでにいろいろお話がありましたので、ダブルところもあろうかと思いますが、

私も瀬戸内海にずっと育ちまして、瀬戸内海が好きですが、特に50才を過ぎると故郷に帰るといふか、そういう気が強くなってきていまして、危険な兆候だと思っています。しかしいつも思い出しますのは、「春の海、ひねもす、のたりのたかな」といふ句で、瀬戸内海の海がちょうど春休みに帰ると、雲の上に島が浮かんでいるようで、海の方はきちんと見えなくて霞んで、桜もちょうど咲く頃になりますと、あの穏やかな所に1日ぼーっとしていますと、本当に頭の中がすっからかんになって元



吉村 弘氏

に戻らないのではないかと思うぐらい暮らしやすい所であるように思います。そしていまお話にもありましたように近代産業、つまり工業化時代にはまた大きな動脈として、日本だけでなく世界に向けた工業地帯であったように思います。そういう意味では、それぞれの時代に於いて瀬戸内海という、重要な資源が生かされてきたように思います。次の時代はおそらく私は新しいサービス産業ではないかという気がしています。明治の頃はお茶とか銅とか絹を輸出して機械を輸入していましたが、今は真反対でそういう物を輸入して機械を輸出する事で生業を立てるように日本になっていますから、今ここ瀬戸内が工業で生きているからといって、100年経った時にそうであるとは思われないのではないのでしょうか。おそらく新しいサービス産業、つまり健康とか福祉とか余暇関連の産業とか、そういうふうなものになるのではないかという気がします。しかしまだ少し冒険のようにも思えますが、それらに生かされながら、研究開発型の工業に、今の工業をそちらの方に展開して結び付けたような形。例えば健康とかケアとかカルチャーとか、そういうものと結び付けた工業の展開、デザインなどもその一つでしょうが、そういうふうなものにいくのではないかという気がしています。10年20年ではいかないかもしれませんが、30年40年経ったらいくのではないかというふうな気がしています。そういう事を少し3～4つの点に分けて、そして少し注意すべきであろうという点についてもお話させて頂こうかと思っています。

どんな地域でも持続的に発展するという事は、外の社会とうまくモノ・サービスを提供してまた受けて、全部一方的に貰うばかりではなくて、ギブ・アンド・テイクをするという事だと思います。やはり特色を生かすといふか、比較優位があるという事が重要な事だと思います。瀬戸内海というのはどういう点で特長といふか優れたところがあるかといふと、やはりお話にもありましたように、気候が穏やかで四季を通じて暮らしやすいし、そして自然も多島美という事もありましたが美しいと思います。とにかく穏やかな海だと思います。そして古くから開けていますので、それに加えて既に集積がたくさんあるし、すでになんかなり開発されて手が入れているという話がありましたが、そういう特長を持っているように思います。ですからそれらを無視して新たな展開をしようと思ってもやはり難しいだろうという事です。つまり自然や気候に恵まれているし、

歴史も持っているが、そしてそれがある意味では重しにもなるわけです。そういう意味では、私は将来の方向性はかなりはっきりしてきていて、新しいサービス産業だろうと思うのですが、しかしむしろ既存のモノの集積のリストラがそれとうまく結びついていく必要がある、そこに問題があるのではないか。そういうものが何もなく、白紙の上に絵を描くのであればかなり展開し易いかもしれませんが、そうではないところにむしろ問題があるのではないかという気がします。

そういうふうな特徴があるというふうに瀬戸内海を考えると、ちょうど工業化の時代、まさに瀬戸内海は世界の工業地帯であるわけですが、瀬戸内海の内部での結びつきよりも、個々の都市あるいは地域が、東京とか大阪とかに飛び離れてほんと結びついていったような気がするわけです。それがあるいは今度は海を通じた結びつきとして、瀬戸内海の中が結びつくような時、橋とかトンネルとかの可能性も含めて結びついていくのではないかという気がします。つまり新しいサービス産業を創るという事と、それが既存の今の産業のリストラを伴って、研究開発の方に大きくシフトするような、そういう方向で結び付けたような新しいサービス産業が将来の姿ではないかという事と、そして結びつきが個々の瀬戸内海の中の都市の結びつきが海を通じてより密になるのではないかという事です。いろいろデータで見ましても、貨物の流動とか転出入などを見ても、中国・四国の間の結びつきよりも大阪や東京や九州の結びつきの方が、データで見れば大きいわけです。それが少しずつ改まるようなそんな気がします。それが2点目です。

3点目は、そう言いながらもしかし個々の都市といいますか、瀬戸内海の中での都市がそれぞれ、例えばベイエリアの開発を通じた都市形成を進める等、個々の地域の自助努力といいますか、そういうふうなものがあってそしてそれが結びつくのであって、大都市でぱっと1つにまとまるというふうなのにするには少し範囲が大きすぎるわけです。例えばサンフランシスコのベイエリアの開発等は有名になっていますが、ちょっと瀬戸内海全体ではまだ大きすぎるように思います。瀬戸内全体で人口800万位かと思いますが、やはりちょっと地域として広すぎるから、全部が一緒というわけではなくて、それぞれが発展しながら一緒になるという、そういう方向が取られるべきではないかというのが3点目です。

そして4点目は今のように考えると、やはり開発と環境の調和という事が非常に重要ですから、そういうふうな何かあるいは海の安全も含めて、何かするような機関が必要かなというような気がします。それらの中で進めていく中で、注意すべき事が2点あるような気がします。一つはやはりそこにある特色を生かすのが持続的成長の根源だとするとすれば、特色を殺すような事をしては次に展望が開けて来ないわけです。もっとも殺して別の物を作り出していけばいいんですが、という事は瀬戸内海から見れば、優れた自然環境にすでに人の手が加わっているわけですから、更に手を加えていいものにしていくというのを目指すべきではないかと思います。人手を加えない自然、例えば宮島などは手を加えないから原始林も残っていて、そういう所も大事ですから、それぞれ

部分的にはあるかもしれませんが、しかし全体として人手を加えないという自然というのは既に発展途上国というか、広大な国土を持つ国がいっぱいあるわけで、そういう所と競争をしても敵わないわけで、そうではなくてむしろ徹底的に手を加えていく方向を選択すべきではないでしょうか。自然というのは手を加えることによっていくらかでもきれいになります。先日も新聞に出ていましたが、明治神宮の森は、昔は畑であったが100年位前に木を植えて今の森ができたそうですから、いくらかでも森もできるわけです。10年20年でなく、もっと年数をかければいくらかでもできます。自然を手を加えて作っていくという事が大事なのではないかという事です。

第2点の注意は、少し矛盾するような気もしますが、新しいサービス産業を進めるのはあまり急ぐべきではないという気がします。それはやはりかつてのようながむしやらに高度成長しようという事は、日本ではすでに望まれていませんから、それが主な理由で高度成長はないと思います。高度成長は人々が望まないからないというのが私は最も大きな理由であって、資源のせいではないと思います。石油がなくても、日本は石油製品に満ちあふれているわけで、山の上までアスファルトが張られている、しかし石油が満ちあふれた国は裸足で砂ほこりの中を走り回るといのは、資源があるからではなく、資源がなくても知恵を使うとか何かを使えばできるわけで、資源が成長の制約になるのではなく、人々の気持ちがそれを望まないから成長しないのだと思います。そういう意味で日本は、前のような意味での高度成長はないと思います。としますとあまり急激に成長させようとすると、あまり急激に新しいサービス産業を起こそうとすると、これは主に個人サービス業の方にウエイトが移りますので、ヨーロッパの二の舞のような活力のない社会にしてしまう恐れがあります。やはり出来た国民の富を、いま生きている人達のサービスに使うと同時に、次の為に蓄積する必要がありますから、あまりにも新しいサービス業の方にどんどんつぎ込みすぎると、次の時代の展望が開けてこないと思います。従って方向ははっきりしているが、ゆっくりと進むべきであるというふうに私は思います。それが注意すべき点の2番目です。ですから方向はやはり新しい形のサービス産業だと思いますが、やり方はかなり柔軟にする必要があります。それは過去の蓄積がある事と同時に、今進んでいる日本のサービス経済化というのは、対事業所サービスで膨れ上がっているわけですから、それは直接に産業の生産性を向上させるわけですが、しかし新しい型のサービス産業は、いま生きている人が消費するほうに重点が移っていきますので、普通の意味での生産性を向上させない、すなわち、リフレッシュして人々の発想を豊かにして生産性を向上させるでしょうが、しかし第1段階のような対事業所サービスの時のサービス業のようにはいかない。だから第2段階の個人サービス業に行くときにあせるべきではないというのが注意事項です。少し歯切れは悪いけれども、私は方向ははっきりしているが、進み方は穏やかにという辺りかなという気がします。以上です。

榎本：それぞれ示唆的なお話を賜りました。ここでフロアの方にご意見をお願いしたいと思います。

9. 持続的発展を考える時空間スケールについて

質問：広島県産業振興公社の渡辺と申します。阿部先生にお尋ねしたいのですが、瀬戸内海自体、1万年前はまだ無かったと、陸続きというふうに習っています。そうした時に瀬戸内海というものを持続的に発展していくという場合に、経済的な尺度で物を考える場合、あるいは自然環境というものを考えていく場合に、どの程度のタームで考えていくべき事であるのかという点についてお教え願いたいと思います。それからもう1点は、瀬戸内海の将来発展を考える時に、これが例えばヨーロッパの地中海とか、アジアのシナ海であるとか、もっと言えば環太平洋の発展というものと通ずるような、普遍的な法則というものがあるのかどうか、この2点につきましてご享受願いたいのですが。

榎本：大変難しい問題ですが、パネラーの人が困れば困るほど私はうれしいという立場ですからどうぞ。

阿部：まず、最初の瀬戸内海の持続的発展というものを、どのくらいの時間的タームで考えるかという問題ですが、これは先程おっしゃったように、1万年前のナウマン象がその辺を走り回っていた時代から、もっと昔には恐竜が走っていたかもしれませんが、少なくともここで考えるべき時間の範囲というのは、人間がそこで社会的な生活を営み始めた時代であって、それから将来も何年続くかもしれませんが、その範囲で瀬戸内海のあり方を考えるという事になると思います。地質学的あるいは地球物理学的な、そこまで時間を広げてしまうと本来の我々の視点というものを見失ってしまうのではないかという気がします。それから第2点目は、瀬戸内海と世界とその他の海域との関係というふうな事になるかと思いますが、瀬戸内海についてよく言われるのは、これが閉鎖的水域であって、そういった特徴を持つ海というのは、世界の中でよく挙げられるのが地中海とかバルト海とかそういったところがありますが、それら世界の他の閉鎖性水域との関係の中で、人間活動と閉鎖性水域との普遍的な関係のあり方を考えていくというふうな事があるのではないかと思います。ちょっと曖昧な答えて申し訳ないのですが。

榎本：だいぶ阿部先生もお困りのようで、大変おもしろい意見だと思っております。他にどなたかいらっしゃいませんか。

10. 危機管理と交流基盤整備の重要性

質問：たまたま大地震が起こりまして、そこで私は神戸が問われていると思います。どういう意味で問われているかという、神戸はポートアイランド・六甲アイランドを作って、コンテナ・バースは日本一ですが、東南アジアなどに非常に脅かされているわけです。しかし日本では最も大きなコンテナ埠頭を持っています。つい先日ですが成田に金額の面では抜かれたという事ですが、そのコンテナ埠頭が全部駄目になっているわけです。つまり陸が地震になったら海から行けばいいと思っていたら、実は就けられないという事で、大阪に就けるというような話になっています。そしてそのポートアイランドなり六甲アイランドにある高層の住宅は、神戸の所謂ハイカラ族にとって言えば理想の住宅であった筈なんですが、その足元は液状化現象でどろどろの海が陸地になる時のような状態の写真を我々は見ているわけです。そして日本が誇っていた阪神高速や新幹線は目茶苦茶という感じになっていて、発表の度に死者が増えています。いろいろ説はあるようですが、損害は2兆円とか4兆円とかそんな数字が飛び交っています。つまり神戸はある意味では我々にとって理想の都市だったわけですが、ところがそれが今は深刻に問われています。そしてよくよく聞いていますと、神戸というのはそういう非常用の食料とか水とかの備蓄を全くしていなかった都市なんです。そう考えますと、例えば瀬戸内海の埋め立てというものも現実には考えた時に、どこまでどういう形でやったらいいのかという事です。広島もいろいろ考えているようで、大阪のベイエリアというのは素晴らしくお金がかかっているようですが、その一つを中心である神戸は現状ではそういう状態にあるわけです。広島がこれからやろうとしている事を、いろいろな絵を新聞紙上で拝見しまして、全く神戸や大阪やあるいは福岡の亜流に過ぎないと、全く新しい物がないではないかと思います。つまりその知恵を我々はまだ持っていないんだと私は思います。先程いろいろな先生方のお話の中で、サービス経済化というものをいっぺんは引っ繰り返していながら、結局はサービス経済化しかないんだという事ですが、そのサービス経済化の行き着く所、新しい物、サステナブル・グロースになるものは何なのかという事がまだ我々は見つかっていません。一方瀬戸内海の風土を考えると、先程らいいおっしゃいますように、自然は豊かで人は伸びやかで極めて結構な所で、こういう所はあまり知恵は働かさなくても住めるわけですから、少なくとも目敏い大阪やあるいは情報の集まる東京に先んじて、新しい産業が見つけれられるとは思えないと私は考えます。

一方例えば連携とか交流とか言われますが、例えば広島湾から松山に行きますと、宇品までどうやっていくかという、タクシーで行くならよろしいけれど電車しかないわけです。松山に着いたらどうかという、松山には電車もなければ夕方になるとバスもないわけで、それで伊予鉄に行くまでタクシーをとばさなければならないという事です。そうすると残念ながら広島西飛行場にある通勤ターで行った方が料金は少し高くな

りますがはるかに便利でいいわけです。こういう事で地域の連携とか交流とか言っても、私はあまり現実を忘れていていると思います。まずちゃんと宇品まで行ける道筋を付けて欲しいと思います。松山の観光港に着いたら手軽に市内に行ける交通機関を整備して欲しいと思います。そういう事を睨みながら、いったい瀬戸内海についてもう少し踏み込んだ形で、もちろん私は絵は描けませんしもともと新聞記者ですから、あまり新しい事を考えてクリエイトする事は極めて不得意な方ですが、何か知恵を教えていただきたいと思います。井原先生からいろんな面白い古い話がでましたので、どなたでもいいんですを取り合えず井原先生にお願いしたいと思います。

井原：先生の厳しい質問ですが、いくつかの重要な問題点があると思います。

まず、今の神戸の問題についてです。これは今日のメインテーマと違いますが、危機管理について話すために、敢えて触れさせて頂きました。私は危機管理と普段の対応とはやはり違うと思います。これは水不足の時に触れさせて頂いたのですが、一旦大きな危機的状況、例えば50年に1度とか100年に1度という規模で起こった時にどうかという事と普段どのような対応をしておくのかという事とは、違いがあると思います。どうも日本の場合には危機管理という事が非常に弱いと思います。最近は情報化時代と言われながら、本当に意味のある情報がエンド・ユーザーにも伝わっていないと思います。私はこの情報という言葉が非常に好きで、情というのはなさけですから、本当に「なさけ」のあるインフォメーションが伝わっているかという、どうもそうではない感じがします。下らない情報が多いように思います。ちょっと余談になりますが、情報というのはあくまでもフローですから、フローが蓄積されて初めて知識になり知恵になり技術になります。私は、端末的な情報に関しては、まだバブルの時代だなという感じを持っています。ですから神戸に関しては、危機的な異常事態の管理が不徹底だった、言い換えると、何でもかんでも作れば大丈夫だという気の緩みのようなものがあったのではないかと思います。私自身は仕事のために東京に行きますが、そこで住む気はさらさらありません。私は、足元からきちんと見ていくという先生の考え方に、大賛成です。ただ問題なのは、日本人は普段からきちんと整備をするかというところではないと思います。例えば道路の問題にしても、日本坂トンネルの事故があって初めて、一つだけでは怖いぞという事になりました。オール・オア・ナッシングの議論にブレーキが掛かるのも何か異常事態が発生した時です。ですから、豊かさとはやはり安全弁というか、選択の幅があるという事、陸路がダメだったら海路で行くとか、海路がダメなら空路にするとか、代替的なものがあるということが本当の豊かさではないかと思います。日本には、これしかないという発想がまだあるなと感じます。ですから、総じて安全性に対する対応には、もう少し本腰を入れるべきだと思います。ただ私が怖いのは、安全の事だけ考えて、どれほどお金がかかってもよいという事です。これもまたとんでもない話だと思います。そのような事をすると、金の有効配分という点で、どの程度までそれが許されるのかと

いう議論が出てきます。例えば瀬戸大橋について申し上げますと、瞬間風速50メートルだと耐えるという事はきちんとシミュレーションを行っていますので、それに照らして判断するべきであろうと思います。とにかく何でもかんでも安全第一だというのは極論だと思います。例えば、最近の持続的発展について、環境破壊はまかりならんという事になると、では暮らしのレベルは下げてよいのかという議論があります。私は、異常な事に関しては法律のレベルで解決すべきだと思います。公害の問題にしても同じです。ところが忍び寄る公害問題というのは、どの程度プライシングで管理できるかという点で、法律と経済は非常に似ているのですが、ちょっと違いがあるように思います。

それからもう一つ申し上げたかったのは、先生の言われた地域の連携交流についてです。先程、樫本先生が西の端というのはこれが中央なのに何故西かとおっしゃいました。日本では、東京が中央であるという受け身的な属国的な意識が常にあるように思います。上り下りにしてもそうですし、東京との連携を取らなければ何も出来ないような制度的仕組みが出来上がっているわけです。新幹線にしても、1号車というのは何処から出ているかという、すべて東京からです。例えば、道路整備一つにしても、自分の生活道路あるいは中継道路から整備していけばよいかということそうではありません。これは、必ず破綻を来します。なぜなら、自分の身の回りの道路だけ整備すると必ず混雑が他の場所に発生します。ですから、むしろ幹線道路、すなわち大きな所からトップダウン方式でインフラ整備をしなければいけないのですが、日本人の悪いのはそこで止まってしまふことです。すなわち、幹線道路ができればそれで終わってしまうわけです。瀬戸大橋が出来たらそれで終わってしまうわけです。それぞれのいわゆる幹線から毛細血管までどのような形で支線が延びていくのか、それが交通インフラの有効利用の議論です。しかし、それが忘れられてまた新しい物を作ろうというサプライサイドになっていくのです。もう少しその利用・活用といいますか、きめ細かな配慮をしていかなければいけないのに、どうも幹線レベルで終わってしまうという事です。ですから、大都市ができてしまった後はほったらかしで、一方で中山間地帯であるとか、いわゆる林業不振や高齢化問題などというものが忘れられるわけです。そうすると地域の開発という時にどういう眼で見るかという、やはり私は複眼的な見方、一般均衡理論的な視点で見なければいけないと思います。一極集中というか大都市だけの議論では駄目だと思います。だからといって、すそ野の地方部だけでいいかということそうでもありません。地方部も大都市との連携を考えながら独自性を持つという事が大切であり、そこがポイントであろうと思います。

ちょっと答えにはなっていないかもしれませんが、もう一度要点を整理します。まず、いわゆる100年に1度という規模で起こるような異常な危機管理の発想と普段の対応というのはきちんと峻別する必要があるだろうという事です。それらを一緒にすると話がややこしくなります。それから先生がおっしゃった、地域の連携交流も結構だけれど、もう少し足元から考えろという事についてです。私は、誰が豊かさや価値判断というか、

目的関数の内容を詰めるのかということは、その地域の人がそれを選択するべきで、中央からつべこべ言う問題ではないと思います。私がよく言うことですが、瀬戸内海に来て素晴らしいなおっしゃるのは東京から来ている人です。地元の人はそこで火力発電でもいいから作ってくれと言います。このような利害の対立があり、そして矛盾を痛烈に感じています。

11. 広島ベイエリアの独自性

樫本：私もお答えしたいと思いますが、大阪ベイエリアの亜流ではないかという点ですが、私どもは広島から松山まで安芸・防予Qルート構想を提案しまして、大広島湾のベイエリア構想というのを描いていますが、ただ大阪と全然違いますのは、大阪湾には淡路島以外には殆ど島がないんです。淡路島の少し南に沼島といって小さな島があって、先程の原田先生の小説に沼島二郎というのが出てきますが、その島以外にはもう島はありません。ところが広島湾には島がいっぱいあります。東京のベイエリアもそうですが、真ん中に島がないわけです。ところが広島湾の場合には島がいっぱいありまして、東京湾や大阪湾と全然違うわけで、広島湾の場合にはその島には10万の人口が住んでいます。これが東京湾や大阪湾と全然違う性格を持っていると思いますので、当然ベイエリアといっても、東京湾のベイエリアと大阪湾のベイエリアのやり方と大広島湾のベイエリアとは違っているというのは当然想像がつくところだと思いますので、ただ単に亜流だというふうには私は理解していません。それからチンチン電車のお話がありましたが、私どもは車で広島から松山に行けるようにしてくれというわけですから、これが実現すれば、何も松山でちんちん電車を整備する事もなかろうという事です。

12. 愛媛県からみた発展課題について

質問：安田信託銀行の中野といいます、同じ金融機関の正岡先生にお聞きしたいと思います。私も愛媛大学の柏谷先生からいい会合があるから出てみたらと言われまして、今日のテーマとしては「瀬戸内地域の将来発展」という事で、樫本先生を始め広島・岡山・香川・愛媛・山口と、特に瀬戸内海の中心部の所が集まって議論されています。私も四国の松山で生まれ育った手前、昔からとくに瀬戸内地域には興味を持ってまして、最近瀬戸大橋を始め、本州・四国で3つの橋ができました。最近の状況を見てるとひがみではないんですが、一番最初に橋ができて、どちらかというと四国の窓口というか商業の窓口は高松という意味合いで発展しているのではないかと思います。そういう中で、先程吉村先生のお話も出ましたが、それぞれできる所からやっていくべきではないかと。全体での発展を考えたとしても、例えば愛媛なら愛媛、広島なら広島と、それぞれできる部分があるのではないかという中で、それをそれぞれの役割の中でやっ

ていきながら、全体の発展を望んだらいいのではないかという事です。私が勝手に推測する中で、広島は広島で瀬戸内地域の中心地として、香川・高松は四国の玄関口あるいは商業の窓口として、では昔から四国の中で一番人口も多い観光地でもある愛媛・松山については、具体的にどういう地域として、この瀬戸内の中で発展をしていくべきなのか、どういう方向に進むべきなのか、抽象論よりも先生も銀行の方ですが、現場の立場的に具体的な方針とかありましたらご披露して頂ければと思います。

櫛本：それでは正岡さん、どういう町づくりなら伊予銀さんはお金を貸すよというお話をお願い致します。

正岡：全国をずっと見てきますと、北海道の札幌あるいは東北の仙台、名古屋・大阪は別にしまして、この中・四国の広島、それから九州の福岡という事で、これはご当地でも札幌・広島・福岡というようなキャンペーンが行われていますが、そういう中で見ますと北海道の札幌あるいは仙台・福岡に比べますと、この中・四国というのは、非常に都市機能の面から見てもあるいは地域の連担から見ても、広島が長男坊としてずば抜けた長男坊かという事になると、正直言って松山の方から見えてまして、九州の福岡ほどの長男坊の力というのはまだ発揮できていません。その為に櫛本先生のように車で行き来できるインフラ整備の提言とかいろいろ出ていますが、私はそうは言いながらも逆にこの中・四国というのは、四国側にも高松あり松山あり、そしてまた山陽路の側にも岡山があり広島がありという事で、他の地域には非常に珍しい、広島を支えるというか中核都市群というのが連担しているというのは他の地域にはありません。そしてまたそれぞれ特徴があるけれども、私は学者でないから分かりませんが、だいたい本来、都市というものは自己増殖で発展するんだと思います。その限界を修正するために都市計画があるのでしょうが、これは誰の視点で誰の為に都市計画をするのかという議論が私にはよく分かりません。いろいろ難しい本もでていますが、誰の視点でこの計画が立てられているのかという事になるとなかなか読めてきません。その点を明確に回答して頂いている先生方の本にも私はまだ出会っていません。それはある意味では難しさの現れでもあるのかとも思いますが、そうは言いながらも先程からお話が出ているように、瀬戸内の同一性という事で言えば、住みやすく、穏やかで、瀬戸内海に面しててと、危機管理が必要だとか、その通りだと思いますが、今まではそれで何とかもってきたのでしょうか、21世紀に中・四国が少なくとも他の地域に比べて、五全総でもどういうふうな取り上げられ方をするか、四全総と同様の取り上げられ方であれば置いていかれるのは間違いないと思います。ある程度、この地域で意図的なインセンティブを持たせるべきだと思います。ある意味で広島にもう少し長男坊としての機能を発揮してもらおう事と、それからその他の都市の機能分担を図るべきだという事で、これはべき論としてはいかにも簡単なんです、どの地域の首長さんもこれはオール・ワン・セットでやりたいわ

けですから、なかなか現実には難しいし、そうなると自己増殖をせざるを得ないし、ある限界まで来て「しまった」と思って、大きなコストをかけて行くのが資本主義のロスかなと、大げさに言えばそう思っています。とりあえずのところはもう少しずぬけた長男坊になってもらう事だと思います。

櫟本：できましたら吉村先生に対する質問はありませんか。

13. 瀬戸内地域の発展のための推進組織について

質問：広島地域社会研究センターの斎藤と申します。揚げ足を取るという意味で少しお聞きしたいと思います。瀬戸内地域の将来発展という事について、さきほどちらっと一番最後の方で仰ったのは、何かとりまとめをする機関がいるのではないかというような事を仰ったような気がします。今の正岡先生のお話にありましたように、それぞれの自治体がそれぞれに勝手に計画を組むわけでして、一億円で日本中が温泉を掘りましたり、先日も福山大学のアンケートを見ていましたら、全部の市町村が観光でやって行きたいと、瀬戸内海の周辺の町が言っているという事で、全部が観光になってしまうとこれは何の意味もない事でして、そういうものの区画整理をするセクションがいるのではないかと思います。そういうものを具体的にどういうふうにやればいいのか、学者は知らないよと、これは官と財がやるんだというふうに仰らずに、学者としてはこういうふうにやりたいというようなお答えをお願いしたいと思います。

吉村：おっしゃる通りそういう機関をどういうふうにするかというのを考える事はあまりないんです。今省庁を統廃合しようかという時ですから、また一つ作るというふうな事は非現実的だと思いますが、関係する自治体が自分たちの事は自分たちで金を出してやるというのが原則で、国の方に何か頼んでやってもらうというのでは駄目だろうと思います。お金を払ってでも何かやろうというのであればやったらいいし、それほどお金を払うほどでもないというのであれば、成果も期待できないから止めたらいいというふうなそんな気がします。瀬戸内海はかなり大きな閉鎖海域でそして気候がいいから世界の財産になるようなキャパシティがあるだろうと思いますので、勝手にあっちもこっちもやると具合が悪いのではないかと単純に考えただけで、あまり機関の事までよく分からないのですが、原則は関連する所が金を出して自分でやるという事だと思います。

櫟本：えらく攪れないお言葉ですが、今までの先生方への質問の中で何か一言ありましたら、吉村先生ちょっとお願いします。

吉村：特にありませんが、やはり暮らしやすいのは確かにそうですが、何で飯を食べる

かという点についての壮大なビジョンと言えはちょっと言葉がよくないかもしれませんが、かと言ってリーディング・インダストリーという、ちょっと意味が狭いような気がします。要するに生活の糧をどこに求めるかという点で、瀬戸内海がその特色を生かしていくかという点から考えると、私はやはり工業集積をすぐにはないけれども徐々に変えていくべきで、方向ははっきりしていると思いますが、しかしなかなかそれは難しいかもしれません。そして新しいサービス産業で、どの程度の雇用が出てきて人を雇えるのかという点について自信があるわけではないんですが、その点は皆さんどういうふうに考えているのかなという気がします。

樺本：そこは非常に難しい問題ですね。もう1時間もあればいいのですが、第2ラウンドとまではいきません。時間も迫ってきましたので、後2分ずつ一言仰っていただけたらと思います。

14. おわりに

阿部：先程の第1ラウンドで交流という事を最後に申し上げたので、その為に何をすべきかという事を一言申し上げたいのですが、瀬戸内沿岸には、個性もあり文化もある都市が多いと思いますが、基本的には殆どの都市が工業都市であると思います。ですから今の時代の流れに合っていない都市、更新が進んでいない都市ではないかと考えています。その一方で広域交通網の整備が進んでいまして、交流の可能性は著しく高まっています。従ってこれからこの地域の発展という事を考えると、やはり交流圏の拡大に合わせた、交流の拠点と成りうる都市に、今の工業を中心とした都市を変えていかなければいけないのではないかと思います。少し具体的な例を挙げますと、岡山で瀬戸大橋ができてから、本州と四国の間を通る人の流れ・物の流れが非常に増えています。例えば人の流れで言いますと、瀬戸大橋の開通前は3160万人位であったものが、開通後の平成3年には5240万人位と推計されていまして、量的にみますと1.6倍位になっています。そして、この殆どが岡山県内を通過していると考えられます。本来ならば2千万人近い人の流れが増えますと、それに見合って都市が大きくなっても良さそうなものですが、岡山の場合はそうになっていない。その原因を考えてみますと、都市が従来の工業に大きく乗っかかっていまして、人の流れが増えたものの地域の中で受けとめる、そういった町づくりができていないわけです。これが大きな原因ではないかと、これは私の分析ですがそう見ております。この事が、広島市はそうではないと思いますが、瀬戸内海沿岸の殆どの都市について言えるのではないかと思います。従ってこれからのこの地域の課題として、求心力のある都市をいかにたくさん作っていくか、これが一番大きな課題ではないかと思います。

それから先程ちょっと災害の関係がありましたので、一言申し上げますと、この地域

の特色を生かそうとすると、やはり複合的な都市ネットワークを作っていくという事が大事ではないかなと思います。これは地域全体として隅々まで発展のポテンシャルを行き渡らせるという意味と、もう一つは防災的な意味で、一つの都市が駄目になってもその代わりがあるというふうな形で、日本というのは基本的には災害がある国というふうに考えて、地域全体あるいは国土全体として災害に対するリスクを分散していく考え方が必要ではないかなと思います。従って私は広島には大きくなって欲しいとは思っているんですが、過度に集中するというのは、地域にとって望ましい事ではないと思います。

井原：先程吉村先生がおっしゃっていた中で、何で飯を食うかという議論と、瀬戸内地域をどうするのかというのはやはり違うと思います。具体的に言うと、瀬戸内海というのは国立公園で国の財産ですから、他人の懐に手を突っ込んでどうのこうのという事を言っても仕方がないと思います。やはり国の共通の財産であるという事が大事であると思います。冒頭に「瀬戸内海論」の話をしました。その著者である小西和さんは、瀬戸内地域に住んでいる人々の気性について触れています。「ややもすれば人をして小利口というか小才し足らしめ、遠大な着眼よりもむしろ姑息の利得に走るかのよう」とか、「自己の心魂を打ち明けないと、とにかく蟄居、排外的、エクスクルードするとか、そういう気脈を通じない」という事を言っています。ですから、自分の家で小さな白壁の庭を作っているのに、何故瀬戸内海を共通の庭として利用しないのかと、それが海主陸従の基本的な主張です。そこで申し上げたいのが、誰の為の都市開発なのか、誰の為の地域開発なのかということです。この点は大切であり、我々はその地域の人が決める事だと思います。国や政府が決める事ではないと思います。ですから、その地域の人々が自分の住んでいる地域に誇りを持ち、愛着を持っていると、その地域は大小とか規模の如何に関わらず素晴らしい所だという事です。不満であればその不満を解消するようにリクエストするべきだと思います。その時に、陸であれば拠点整備事業であるとか、海であれば運輸省のお金を取ってきてという話になってくると思います。自分で主張しないと、その制度の手法のみが先行して、結果としてアーバンデザイナーあるいは中央のシンクタンクが儲けるということで終わるのではないのでしょうか。要は、瀬戸内海地域の人達が、瀬戸内というものを共通の財産としてどうするのかにかかっていると思います。瀬戸内海について新渡部稲造は、「瀬戸内海を以て、その雄大の気性に乏しいとするは、実に自己の眼識無きを告白するものにあらずや。真に天下の絶勝なりと言うべし。人よんで日本の宝石なりと言うも、余は実に世界の宝石なりと断言せんとす」と言っています。すなわち、別に地中海とか比べ物にならないよというような事です。ですから、もう少し遠大な考え方があってもいいかなと思いました。それからもう一言申しますと、私は学者の性で悪いのですが、あまり特定のエリア・スタディ、地域のえごの代弁だけは絶対したくないわけです。広島が良くなっていくのはそれはそれでいいのですが、それは広島の人を中心になってやってくれればいいと思います。エリア・スタデ

イというのは、ある特定の物知りだけになってしまうとつまらないものになってしまいます。やはり自ずと地域経済をやっている人というのはいるのですが、特定の地域の人しか知らない、他の事があまり分かっていないとなると、やはり、エリア・スタディの有効範囲と限界をきちっとわきまえる必要があるだろうと思っています。そうだとすると、私はこの瀬戸内地域を対象とした、持続的発展の可能性を探るという事は、たいへん面白く、非常に意味があると考えます。それは何故かという、この地域と似た所が他に見当たらない、非常に特異なケースだと思うからです。特異なケースであれば、徹底的にこの瀬戸内地域だけであるという事をきちんと認識して、しかるべき所に訴えていくという事も必要だと思います。具体的に四国について申し上げます。短期集中型の交通インフラが行なわれて、急速に整備されております。その結果、普通は定住人口が増えるとか言うのですが、逆に高速道路が整備されても人口は増えておりません。そして瀬戸大橋が出来て、これは高速道路とリンクしていないからだと言いますが、高知までリンクしてもそれほど利用台数はなく、当初の1日3万台が1万台前後です。全てが短期集中型で、間もなく四国の四県が2時間で結ばれるような恵まれた状況でも、意外と利用が伴っていないわけです。そういう意味では他に前例がありません。また、瀬戸内には、先程申し上げましたように、豊富な資源が数多く存在しています。歴史の宝庫でもあり、文化的要素も多数あります。ところが、意外と感動を呼び起こしません。21世紀というのは、私はやはり、感動を呼び起こすというか、何か人間に希望を与える、あるいはその美しさを実感させるような物が必要であると思います。ですから、これからはやはり文化の時代でなかろうかと思います。そしてその文化という時に、一つの芸術作品から得られる感動なのか、旅行とか人の交流から得られる感動なのかというと、私は間違いなく後者だろうと思います。そういう点での連携が問われると思います。「井の中の蛙」「お山の大将」になっていると、その時はいいけれど、こういう事を言うと叱られるかもしれませんが、やはり村上水軍みたいにピークがすぎれば後は衰退するのではないかと思います。私は、これが生き物の性ではないかと思います。

正岡：二つの事を申し上げたいと思います。一つは人の流れ・物の流れという話ができましたが、先生方はもうご存じだと思いますが、私が個人的に実はびっくりした事があります。暮れに仕事でコンピューターで産業連関表をまわしていましたが、中国地域・四国地域、ですから山陰あるいは四国の場合は太平洋側も入ってくるわけですが、この連関表を見ていますと、中国地方への物の移入は1980年に関西から首都圏に逆転されているわけです。四国も85年の連関表で明らかに関西圏よりも首都圏の方が大きくなっています。いい悪いの問題ではなく、現実の問題として、中・四国共に物の、エリアへの移入という大きなマクロで見ますと、もう関西のウエイトが相対的に落ちてしまって、完全に首都圏の配下にあるという事です。これは実にある意味で、この地域にとりまして難儀な事でして、やはり少なくとも広いエリアであるならば、やはり西日本で物が循

環すべきであるし、更に中・四国の中で移出入があるべきではないかと思います。首都圏に逆転されて、しかもそのギャップが益々関西とのギャップが広がりつつある実態を見て唖然とした事です。二つめは、この愛媛と広島のごく限られた所で見てみますと、人の交流・物の交流共に、私どもが感覚的に地元で愛媛で何となく思っているよりも、実はバックデーターを眺めてみると意外と大きいという事です。人の流れだけを申し上げますと、転出転入でも、当然これはお隣の香川が大きいわけですが、大阪が一番で、二番が香川で、三番がずっと広島です。高校を卒業した人の就職先も、何と毎年200人のオーダーで広島に就職をしています。意外と広島との交流がもっと多いという事を、地元でももう少し議論の対象にしていく必要があるという事を感じています。

櫛本：そういう意味では、広島に対するご期待も大きいわけで、それだけ広島がしっかりしていないというお叱りにもなるわけです。それなら松山と広島の間には瀬戸大橋みたいなのを作れば、1.6倍になってすごい交流が起こるわけでして、是非ともご関係の方もいらっしゃると思いますが、ご協力のほどお願いいたします。

吉村：今四全総が見直されて五全総の動きがありますが、それぞれの県でも長期計画というか展望などの見直しがやられていると思います。それに関連して、いろいろアンケートでお尋ねした事があります。今はまだ集計中ですが、単純集計が出たところで見ますと、今からの社会で何を重視すべきかという質問で、6～7つ挙げた中で一番多かったのは、人口が増えないとか高齢化するとかいう人口の問題が一番大きかったようです。二番目は、新地方の時代、東京一極集中が少し変わるし、それから地域の主体性を重んじるようになるとか、地方分権とかこれが二番目に多くて、後は情報化とか国際化とか環境との共生とかいろいろありました。人口の点が一番に来るのは予想していたのですが、新地方の時代というのが二番目に位置していたことから見ますと、かなり日本の中の地域の構造が変わるんだなというふうに考えているんだなという気がしました。その中で、今正岡さんのお話にありましたように、近い所との交流をより密にというのはやはり大事だと思います。それは少し泥臭いようにもありますが、この瀬戸内海の中ですと、その中の民族とか風俗とかは歴史的に変わってきていると思います。そういうふうなのを少し研究してみたり、それから今日の原田先生のお話のように、何か海賊の繋がりがあるのであったら、関連ある所で海賊のサミットでも開いて連携を付けていくとか、そういう細かいけれど地道な活動を通じて、地域を見直す事によって少し身近に知るという事を通じて、やがてやっぱり橋がなければ具合が悪いとかいう事に発展していった大きな力になるのではないかと、そんな気がしました。身近な所からの交流、特に瀬戸内海は長い歴史がありますので、民族やら風俗を研究するような、そういうものがあつたらいいなと思いました。

櫟本：やはり全国の中でいうと、中国地方というのはちょっと小さすぎるし、人口だって775万しかいません。四国は更に小さくて420万しかいませんで、全国の中では全然視野にも入れて貰えないわけです。かつて私どもの主催で札幌・広島というシンポジウムをやらせて頂きました時に、東北大学教授の西澤先生が仰った事が非常に印象的でしたが、「広島というのは羨ましい」と。「何故羨ましいのですか」と聞きましたら、「海の向こうに四国がある。仙台の向こうには何もない。アメリカがあるけれどアメリカはちょっと遠すぎる。広島の場合は海の向こうのすぐ側に四国がある」とおっしゃいました。

さらにそれを付け加えると、その間に島がいっぱいあって、人々がいっぱいいる。そしてこれが村上水軍にしろ何にしろ、戦争があったりで、いろんな意味で交流をしてきた歴史をずっと有史以来私どもは見ているわけです。とするとこの中国と四国を、今までは物理的に隔てていた海が、逆に中国・四国を結び付ける有益なものとして、再び考えてみる必要があるのではないかなというふうに思うわけです。そういう意味でこの瀬戸内海、自然的に美しいとかいろんなメリットがありますが、そこに古来から人々がいろんな交流をしてきた歴史を踏まえて、そして私どものこれからの交流を益々増やしていくという事で、将来の私どもの子供や孫に素晴らしい物を更に残していこうではないかと。

その時に何も構造物を作ったらいけないではなくて、今もし瀬戸大橋をつくったら1.6倍になるそうですから、是非1.6倍になるような構造物を、大阪湾と違って人工島を作る必要はないわけで、今ある島に架けるわけですから、環境汚染の問題も殆どありませんので、是非とも1.6倍の交流が増えるようにご協力をお願いしたいと思います。いずれにしても、今年度開催しました瀬戸内海に関するシンポジウム及び本日の研究集会、素晴らしい基調講演の方々、それからパネラーの方々のお話もありまして、熱心にご聴講下さいましたし、且つ議論にも参加して頂きました。皆様方のご協力に依りまして、私どもの研究センターの今年度最後の会を飾るに相応しい素晴らしい研究集会になったように思うわけです。改めてここでお礼を申し上げますと共に、また来年度も私どもの地域経済研究センター、「地域は地域で考える」そして「産官学の連携」という二つのテーマで、地域の方々と一緒に考えていきたいと思いますので、来年度も宜しくお願いいたします。どうもありがとうございました。