

「西瀬戸自動車道周辺地域活性化方策調査」

の報告について

財団法人 中国産業活性化センター

企画調査部長 丸 本 正 紀

はじめに

当センターは昭和62年12月に中国地域の産業の活性化に関することを調査・研究する機関として設立され、まもなく8周年を迎える財団法人で、毎年10～12件のテーマについて調査している。

主なものを紹介すると、鳥取県と共同で、新産業創造センターの構想を策定し、広島市ではケーブルテレビの提案を行い、いずれも実現している。下関市では国際総合流通センターを提案し、現在、山口県国際総合センターとして、建設が進んでいる。

このように実現化したものも多くあるが、広島市で提案した機械産業振興会館構想など未だ実現化されていないものもある。

昨年、広島市にドーム球場を建設したいということから構想を策定して、広島市に提案し、今後の展開を期待しているものも多くある。

本日報告する「西瀬戸自動車道周辺地域活性化方策調査」は、昨年度四国の方々にもご参加をいただき、調査したテーマである。

平成11年春に念願の西瀬戸自動車道が完成し、尾道市から今治市まで、車で行けるようになる。

報告に入る前に、本州四国連絡橋について、少しおさらいをしてみたい。

本四架橋の建設は、昭和45年の本州四国連絡橋公団の設立を得て、第1次オイルショックに起因した総需要抑制策による着工の遅れはあったものの、昭和50年の大三島橋着工に始まり、昭和63年4月には瀬戸中央自動車道が供用開始され、既に、3,000万台の車が利用している。

瀬戸大橋に続いて、神戸ー鳴門ルートが平成9年度に、当尾道ー今治ルートが平成10年度に完成・供用開始され、三橋による瀬戸内海新時代が始まる。

西瀬戸自動車道は瀬戸中央自動車道とはいろいろ異なった点がある。

橋の長さは9.4kmと9.5kmではほぼ同じだが、道路の長さからみると、瀬戸中央自動車道が早島から坂出までの37.3kmに対して、西瀬戸自動車道は尾道市から今治市まで59.4kmもある。

建設費でみると、瀬戸中央自動車道が1兆1千200億円に対し、西瀬戸自動車道は88年価格で、6,030億円といわれているが、1兆円プロジェクトであろう。

大きく異なるのは、瀬戸中央自動車道が鉄道併用橋であるのに対し、西瀬戸自動車道は自転車、徒歩で渡ることが出来るという点である。

また、瀬戸中央自動車道周辺の島々には僅かな人しか住んでいないが、西瀬戸自動車道周辺の島々には、10万人弱の人々が生活しており、生活橋としての性格の強い点も特徴としてあげられる。

なお、現在、多々羅大橋、来島第一、第二、第三大橋の建設及び、生口島等の島内高速道路の建設がなされている。

予備知識はこの位にして、本論に入らせていただきたい。

調査に当たって

この調査は通商産業省の委託調査事業で、財団法人四国産業・技術振興センターのご協力を得て、委員会・プロジェクトチームを組織し調査した。

委員長・プロジェクトチームリーダーには、広島大学の戸田教授にお願いし、提案元の中国経済連合会、調査依頼元の中国通産局、当センターの会員企業、広島県や尾道市等の自治体、本四公団の方のご参加をいただいた。当センターの調査としては初めて四国から四国経済連合会、愛媛県、今治市等からご参加・ご協力をいただいた。

調査の目的

平成10年度に西瀬戸自動車道が完成し、新しい瀬戸内海時代が到来する。歴史的転換期になると思われる。

広域的な観光・リゾート圏域を形成し、交流人口を増加させ、この地域の活性化を図る必要が出てくる。

①この圏域全体の共通テーマ、島別テーマを提案し、島の個性を生かした観光振興を提案したい。②共同で取り組むべきプロジェクトとして、広域連携プロジェクトの提案をして、実現可能性を検討したい。③尾道市、今治市を含めた30万人広域圏を形成するため、関係市町村の機能分担・連携策を提言したい。

以上のような理由で調査活動をスタートした。

1. 地域の現状

新渡戸稲造先生は「瀬戸内海は世界の宝石なり」と絶賛された。

当調査の参考とするため、昨年視察に行ったエーゲ海は確かに海は蒼く、きれいで、多島美であるが、禿げ山が多く、塩分濃度が高く、魚が少ないということであった。

白砂青松、箱庭的美しさ、豊富な小魚の瀬戸内海の方が私はすばらしいと感じた。

歴史では「村上水軍」をこの地域の共通の歴史としてもっている。

村上水軍は海賊というイメージもあるが、海の大名とも言われており、いい面を強調したい。

行政面では、当地域に広島県と愛媛県の県境があり、地域振興を推進するとき、難しい面があるものの、新たな地域連携の可能性がある地域ということができる。

人口をみると、島嶼部に10万人前後、圏域全体では30万人が、瀬戸内7県では、1,500万人が生活をしている。

産業面では、瀬戸内海沿岸に素材産業、機械産業等を中心に巨大な産業集積があるが、目下、何れも厳しい状況にある。

柑橘などの農業、養殖漁業等、第一次産業も厳しい状況にある。

この道路は西瀬戸自動車道と呼ばれるが、地理的には瀬戸内海の中心にあり、南北横断道路尾道・松江線建設が進行・計画中であり、これにつながる西瀬戸自動車道が地域連携の中軸を担うものであり、次期全総の大きなテーマになると思われる。

2. 架橋の期待と可能性

(各島ヒアリングから)

当道路は山陽自動車道、広島空港と結ばれ、広域連携、広域交流圏の拡大が期待される。

しかし、架橋のメリットをうまく生かさない、単なる通過地点になり、ストロー効果による過疎化・高齢化の進展が懸念される。

架橋により、本州と四国がつながるという感覚をもって、架橋をいかにプラス方向に生かしていくかが重要になる。

架橋により離島でなくなり、半島でもなくなり、本州と四国が結ばれる。このことにより、閉じた構造の社会から開かれた構造の社会になることは確実で、島民の意識改革と地域間の連携が、ますます重要になってくる。

これからは、地方分権、地域連携の時代になるので、当地域は県境を越えた恰好の地域間連携のモデル地域になれる。地域全体で一体となった地域振興の推進が期待されるところである。

3. 地域振興の方向

当地域にとって、架橋を歴史的転換期と考え、如何にダイナミックな地域戦略を打ち出せるか。これが大きな課題となってくる。

まず、瀬戸内海の再評価が必要になる。産業構造の方向性をみると、重厚長大型産業から軽薄短小型産業へと変革しており、ゆとりと豊さの時代へという新たな時代の要請

も高まってきている。こういった時代の変化への対応が必要となってくる。

次に、沿岸部に巨大な都市集積があるので、都市住民に都会には無い優れたアメニティの場を提供する必要がでてくる。

更に、次期全総のテーマとして地域連携軸が予測されているが、連携軸構想は道路建設に留まることなく、新しい文化や価値を創造し、地域の発展を図るのにふさわしい地域にすることが重要となる。

当地域は自然環境に優れ、温暖な気候と相まって、リゾートに最適な条件をもっており、これに架橋がプラスされるので、鬼に金棒である。

居住環境のよさも、かけがえのない財産であり、また、新たな産業であるリゾート産業の展開が期待できる。

4. 架橋時代の地域振興ビジョン

架橋を契機にした当地域の振興戦略として、国民的リゾート圏域の形成を目指すこととした。

バブル時代の絢爛豪華なリゾートイメージとは一線を画した手づくりのリゾートで、主たる利用者は沿岸地域の都市住民と地域住民とした。将来的には関西圏、首都圏、アジア、世界を対象にした国民的リゾート圏域に展開することが重要になってくる。

国民的リゾート圏域を形成するためには、当地域を国民的アメニティ提供の場として、国民的ニーズに答えていくという認識が必要となり、国民的リゾート圏域形成のための地域意識の醸成を図ると共に、国民および国の支援を求めていく必要がでてくる。

次に、海のエコロジーを取り戻すことが大切である。海に係るレクリエーションの適地であり、当地域に対して、ゆとりやうるおいを求める声は高まっているので、海をきれいにする具体的戦略が必要である。

更にリゾートにふさわしい環境の場の創造が重要になってくる。リゾートにおける産業の位置づけをはっきりさせ、農業、漁業、造船業などのレベルアップにより、地域の産業構造、経済全体のかさあげ、地域の連携が必要になってくる。また、地域の側でサービス、ホスピタリティ、すなわち、もてなしの心が浸透することが必要となってくる。ギリシャに行ったとき、オリンピック航空に乗ったが、機体の6輪のマークはオリンピックの5輪のマークにホスピタリティの輪がプラスされており、観光立国ギリシャの面目躍如であった。

参考までに、我々の考えた国民的リゾート圏域をどう作るかを整理してみると、

- ・ 高度なサービスを廉価に提供する仕組みを作ること。
- ・ 住んでよく訪れて楽しい地域を目指すこと。
- ・ 海洋の浄化、環境美化、美しい緑と水への運動、環境の保護育成を行うこと。
- ・ 環境にマッチしたハードと満足、楽しみ、幸福といったソフトの提供、トータルな仕

組み、サービス、イベントを提供することになる。

5. 観光の目標像

架橋完成により、当地域へどれ位の人が来ていただけるかが、重要になってくるが、現状のデーターが不足する中で、入り込み客の予測は極めて難しいが、大胆な仮説をたてながら予測をしてみた。

現在の観光入り込み客は約300万人（瀬戸田町100万人）で、宿泊客は広島県の統計などから8%とすると24万人になる。観光案内・ヒアリング等からみたベッド数は3,666ベッドで、年間フル稼働だと132万人の宿泊が可能で、24万人なら稼働率は18%となる。

全通時の目標入り込み客を決め、それに合わせて、今から何をしておくかが重要となってくる。

予測の諸元としては、車の通行需要から観光需要を想定することとした。観光需要は努力次第で大きくなる要素を含んでおり、また、瀬戸中央自動車道は県際交通が中心だが、西瀬戸自動車道は県際交通に島嶼間交通がプラスされる。

将来交通量を本四公団等の予想から、1日8,000台～12,000台と予測した。県際交通量については、瀬戸大橋の通行量が開通前の2倍になったことから、現在、尾道市・三原市から今治市に1日2,500台程度の移動があるので、2,500台の2倍の5～7,000台と予測した。

観光交通の割合を平日20%、休日50%とすると平均で30%となり、5～7,000台の30%は1,500～2,100台となる。

また、バス・乗用車区分を乗用車が80%で、平均2.5人乗車とし、バスは20%で、40人乗車とすると、乗用車は1,500～2,000台×0.8×2.5人で3,000～4,200人、バスは1,500～2,000台×0.2×40人で12,000～16,800人となり、合計で、1日平均15,000～21,000人ということになる。年に換算すると、548万人～767万人となる。これに海上からの観光客を現状の300万人の15%とすると、45万人となる。合計すると、600～800万人となる。

因みに、600万人の観光客のあるところは、天橋立が601万人、倉敷・鷺羽山が650万人、与島が550万人で、決して過大な数値ではないような気がする。

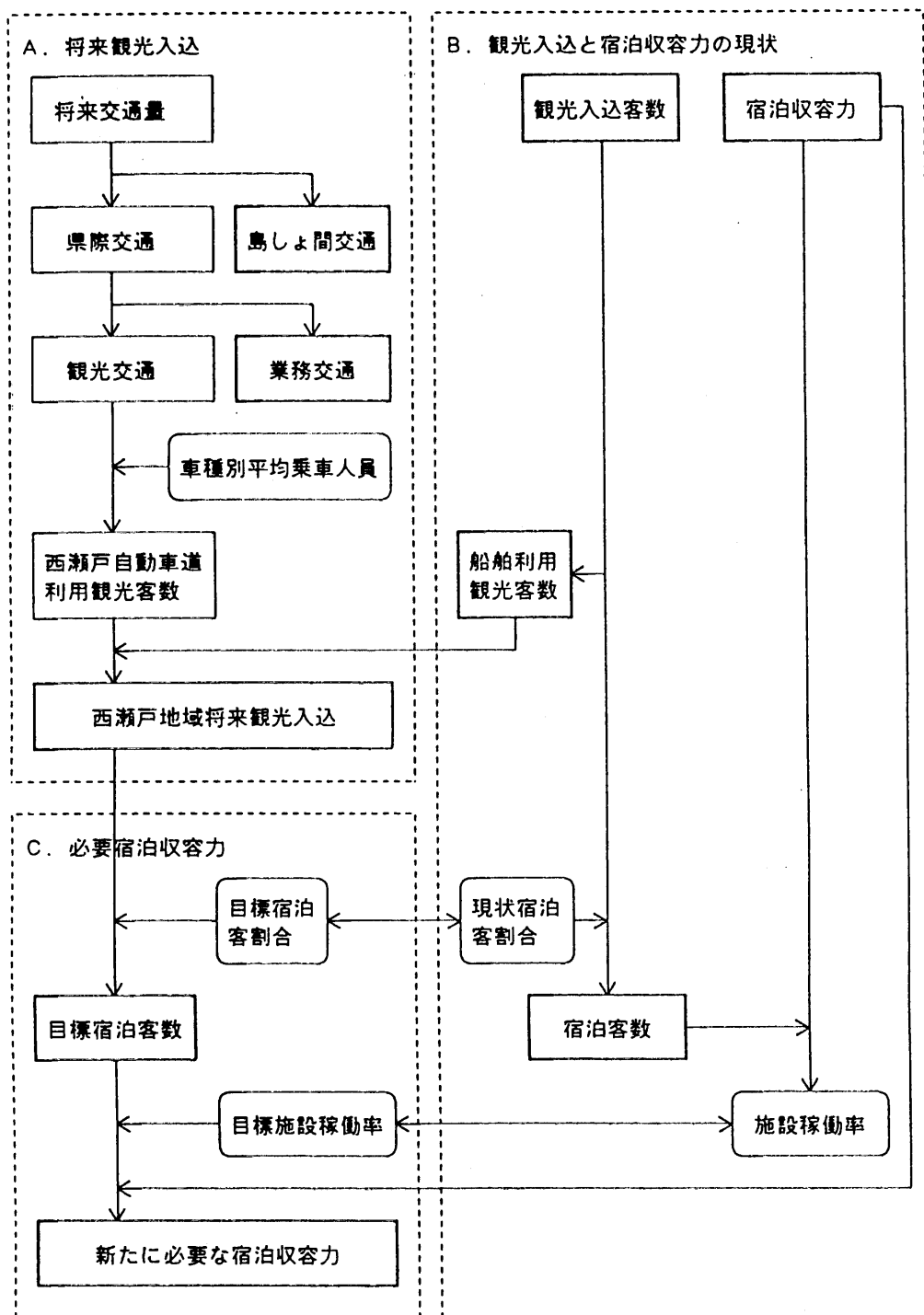
以上から、目標入り込み客を600～800万人としたとき、宿泊施設の整備をどうするかが課題となる。

目標の入り込み客600万人の6分の1の人が宿泊すると仮定すると、宿泊客は年間100万人となる。

ホテルの稼働率を瀬戸大橋付近のホテル並みの40%とすると、必要ベッド数は100万人÷365日÷40%=6,849ベッドとなる。

現在数が3,666ベッドだから、差引3,183ベッドの新・増設、ざっと倍増にすることが必要となる。

予測フロー



6. 新たな圏域形成に向けた戦略

架橋を契機に広域連携をとって当地域の振興を推進するためには、一つの共通テーマを掲げて進めることが有効と思われる。

共通テーマの設定については、西瀬戸自動車道周辺地域推進協議会で11月1日から12月15日の間で愛称を募集しておられるが、我々は次の提案をした。

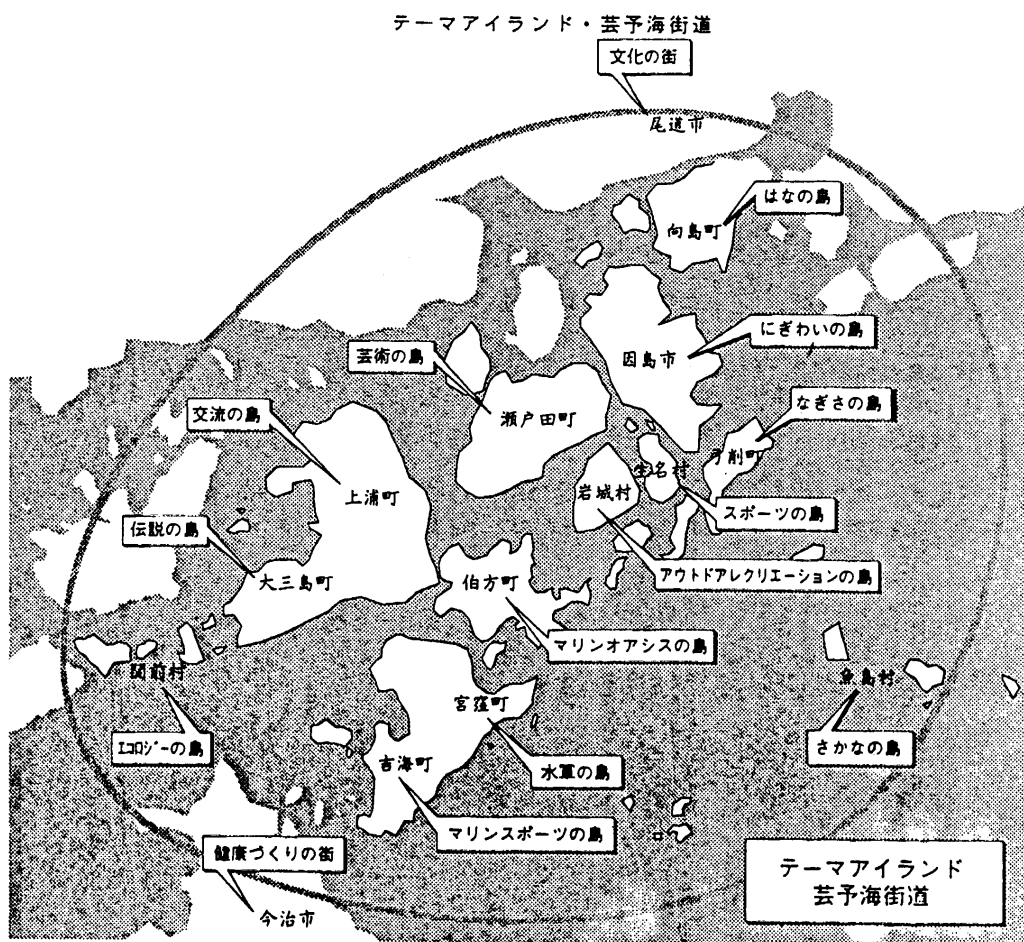
個性豊かな島々の集合体が地域全体として目指すべき共通の方向をアピールするものとして、“この海街道ににぎわいを”ということから「テーマアイランド・芸予海街道」。

“新しいふるさとリゾートづくりを”から「瀬戸内・アイランドオアシス」。

“ロマンにあふれた海の道を”から「瀬戸内・ロマンチック海道」を提案した。

また、島々が自分の島をわかりやすくアピールできるテーマとして、島別テーマの検討をした。

各町村のパフレット等にある、瀬戸、海、自然、いきいきといった共通項を省いて個々の島の特徴を一語で表すことにより、より強烈的なイメージづくりを狙った。



例えば、向島は“島を花で一杯に、全島公園化構想”を進めているので、「はなの島」、生口島は“耕三寺、ベルカントホール、平山美術館”などから「芸術の島」、大三島は“大山祇神社、宝物殿”のあることから「伝説の島」、吉海町は“公共マリーナ、フィッシャーマンズワーフの建設計画”のあるところから「マリンスポーツの島」と名付けることを提案した。

また、地域の資源等を活用するためにネットワーク化のストーリーも提案した。

当地域には、リゾート地域として備える要件が多くあるが、それら活用すべき素材を洗いだしてみても、この地域全体といった大きな枠組みのなかで、ストーリー性のあるネットワークづくりの作業をしてみた。

素材として歴史、文化・芸術、食～地元産業まで洗い出してみた

これらをネットワーク化し、ストーリーづくりをしているが、概要版では紙面の都合で割愛しているので、詳しくは本報告書をみていただきたい。

7. 広域連携プロジェクトの具体化

600万人の人に来ていただくとしたとき、この地域が全体として取り組むべき重点プロジェクトを、5つの戦略と10のプロジェクトに整理・提案した。

表には広域プロジェクト毎に現状と課題、方向性、考え方、具体的プロジェクトの例を示してある。

全部について説明する時間がないので、主要なプロジェクトについて説明することとしたい。

(1) 宿泊機能の充実

当地域の現状は小規模な旅館、民宿が中心で、質量ともに充実する必要があるが、整備の方向性としては、一般的に安い宿への志向が高まっているので、低廉な宿泊施設を整備すべきと考えた。

具体的プロジェクトとしては、B & B (Bed And Breakfast) 宿泊施設がある。先日、伊豆の修善寺町に行ったが、由緒ある温泉旅館が、夕食を出さないことによる収益の低下はあるものの、従業員経費の削減、重労働からの開放等から1泊1食の旅館、言い替えると、都市のビジネスホテルに衣替えして、多くの宿泊客を集めている。勿論、周辺には、宿泊客にグルメ気分を楽しませる共同レストラン、食事処等が必要なことは言うまでもない。

公共の宿泊施設整備も必要で、従来の公共のイメージを超えたものを整備するためには、起債や地元事業者の協力を得て、安い料金で提供できる旅館並の施設、サービスが不可欠となる。

若者、家族連れなどヘアウトドアライフの楽しさを提供するためのオートキャンプ場の整備も必要で、ミカン畑や、遊休農地を活用したオートキャンプ場も提案している。

自転車が行き来可能ということから、後ほどでてくるが、サイクリング道路の整備もされるので、自転車利用客の宿泊可能なターミナルとして、サイクリングターミナルも重要な宿泊施設整備と言える。

過疎化による空き家、生徒数減少による廃校等の利用も考えていただきたい。自然景観に恵まれたところを、臨海学校に活用したり、修学旅行に利用することが出来る。

安価な宿泊施設の整備を提案したが、安かろう、悪かろうの時代への回帰はないと考えられるので、この地域にふさわしい、地域のイメージにあった、グルメが堪能でき、お洒落なイメージのあるリゾートホテルの整備も重要であろう。

(2) ハイウェイバスの運行

当道路は観光用道路である以上に生活用道路であるが、現在、通行料が高く、特別な補助制度をもうけている町村もある。

当地域に多くの人に来ていただくためにも、周辺の島民が日常生活で利用するためにも、低料金のハイウェイバスの運行が必要となる。

ルートとしては、国際化時代の中国・四国の拠点空港である広島空港から松山空港までカバーするルート設定が望ましい。

運行会社設立に当たっては、現行のバス業者に加えて、定期航路からの新規参入の可能性も検討する必要がある。

現在、島間ルートでは、広島県側2社、愛媛県側1社、島内ルートでは6社で運行しており、許認可は広島県、愛媛県の県単位であるため、中国、四国の両陸運局へ申請、認可いただく必要がある。

また、バス停留所の決定についても、高速道路と一般道路との高低差の解消などを検討し、何処に設置するか。島内バスとの連絡をどうするか。など、早急に検討、決定する必要がある。本報告書では詳細な図面で検討しているので、関心のある方はご覧いただきたい。

(3) サイクリングシステム

西瀬戸自動車道の大きな特徴として、自転車で渡れる、歩いて渡れる、すなわち、海の空中散歩ができる橋ということができる。

自転車で、徒歩で渡れるので、尾道から今治まで移動できる仕組みが必要となってくる。現在、向島町～因島市～生口島、上浦町～大三島町、上浦町～伯方町などで、整備されつつある大規模自転車道の更なる延長、島内サブルート of の整備、すなわち、サイクリングロード整備を急ぐ必要がある。

具体的なプロジェクトとして提案しているのは、①スタート・ストップ地点である尾道市、今治市でのレンタサイクルスポットの整備、②途中の島でのサイクリングターミナルの整備、③施設・イベント等の情報を提供するインフォメーションセンター整備、④行きは自転車、帰りはバス利用といった自転車乗り捨て自由システム、⑤カジュアルからマウンテンバイク、ロードレーサーなど各種自転車の準備、⑥高低差を軽減するた

(参考資料) 広域連携プロジェクトの具体化

(プロジェクト)	(必要性)
1. 宿泊機能の充実	①小規模な旅館・民宿が中心となっており、十分なサービスの提供ができていない。 ②観光入込全体に比べ宿泊客が少ない(8%)のも、魅力的な宿泊施設が少ないことと無縁ではない。
2. ハイウェイバスの運行	西瀬戸自動車道が全通しても、通行料が高くあまり利用されないことが危惧されている。
3. 航路の改善	①西瀬戸自動車道の全通により、定期航路の再編が必要となる。 ②とくに、架橋島と非架橋島を結ぶ東西航路の強化が必要となる。
4. 島内交通網の再編	ハイウェイバスと航路の再編が進めば、それらの相互連絡によって交通利便性を高める必要がある。
5. サイクリングシステム	①西瀬戸自動車道の特徴を活かしたサイクリングシステムを通じ地域イメージの形成に役立てる。 ②瀬戸内海を自転車で渡る楽しさと、各島の観光資源を自転車で巡る楽しさを提供する。
6. マリーナネットワーク	①漁業との調整が困難といわれているなか、瀬戸内海に公共マリーナが整備される意味は大きい。 ②しかしマリーナはひとつでは生きない。複数あることにより、移動の楽しさを広げる方策が必要である。
7. 水軍ストーリー -海の歴史を現代に生かす-	郷土の持つ共通の歴史である“村上水軍”を正しく認識し、過去に対する誇りを持って地域振興を考える。
8. 観光情報の充実	①架橋全通時に向け、観光客対応の観光基盤整備(とくにソフト面)が必要である。 ②「西瀬戸」という地域イメージがどこを指すのか希薄である。
9. 島の産業との連携	①国民的リゾートは島の産業や島民の暮らしと密接な関連をもって推進される必要がある。 ②いわゆる観光資源だけではない、地場産業や生活環境といったものも島の個性として観光・リゾートとの結びつきを活用する。
10. 島の景観、 海の景観の創造	優れた島の景観を観光資源として捉え、島の活性化の一策とする。

(方針)

(提案)

- ①「国民的リゾート」形成のため、リゾート需要のベースとなる宿泊機能の充実を図る。
- ②“清潔さともてなし”を内容に見合った価格で提供する宿泊施設の整備を提案する。

- ①B & B(Bed&Breakfast)民宿
- ②公共等の宿泊施設
- ③オートキャンプ場
- ④サイクリングターミナル

- ①自動車を運転しない人にも便利な、低料金のハイウェイバスの充実を提案する。
- ②尾道～今治ルートを中心に、北は広島空港、南は松山空港まで延ばしたエリアをカバーするルート。

- ①中・四国両運輸局に対する積極的な働きかけ
- ②バス事業者間の調整
- ③バス・ストップ位置の検討

- ①非架橋島が架橋効果を十分に受けるられるよう、架橋島との直結航路を提案する。
- ②非架橋島からふたつの架橋島(尾道方面と今治方面)に行けるようにする。

- ①東西軸の強化
- ②架橋島・非架橋島との直結航路

- 非架橋島から船で桟橋に到着後、ハイウェイバス停までの交通アクセスを確保できるよう路線バスのルートの見直しを進める。

- 桟橋と西瀬戸自動車道を結ぶ路線バスのルート

- ①既存の大規模自転車道を延長し、尾道～今治間を自転車で移動できるレンタサイクル等を提案する。
- ②各島に、独自に観光資源や島の見どころをつないだサブルートを整備し、島内観光にも利用する。

- ①サイクリング・ターミナル、レンタサイクルスポットの整備
- ②各島サブルートの整備
- ③共通サインの整備

- ①吉海町に計画中の公共マリーナを中心に、瀬戸内海にプレジャーボートのネットワークを形成する。
- ②プレジャーボート用の保留施設を一島にひとつ整備する

- ①プレジャーボートスポット(運輸省事業)、フィッシャリーナ事業(水産庁事業)の活用
- ②艇のチューンアップやオーダーメイドの内装を手がけるヨット工房(造船業のリニューアル)

- ①郷土の歴史的誇りである村上水軍にふさわしテーマを設定する。
- ②ゆかりの資源・行事・風習を共通テーマでくくる。
- ③中世の歴史を現代に結び、ストーリーを展開する。

- ①共同宣伝の強化
- ②プレゼンテーションの工夫

- ①観光客に対し、現地観光情報、交通情報をリアルタイムで提供する。
- ②西瀬戸地域を「共通テーマ」でくくり、環瀬戸内海都市や全国に向け情報を発信する。

- ①芸予文化情報センターを中核とした観光情報ネットワーク
- ②新たな媒体、提供方法の開発(コミュニティFM等)
- ③道の駅、ハイウェイオアシスの整備
- ④観光案内標識を統一デザインでつくる
- ⑤拠点都市にアンテナショップをつくる

- ①魚を捕るだけの漁業から、海に関わるすべての仕事に取り組み「漁業から海業」へ転換するを図る。
- ②農産物の生産による収入だけでなく、農地の多様な活用による重層的収入を目指す。

- ①島風フィッシャーマンズ・ワーク、活魚の販売と料理店
- ②フィッシャリーナの整備
- ③農村リゾート。みかん畑を利用したオートキャンプ場
- ④ライフスタイルファーマーミング

- ①架橋と瀬戸の景色という類似した景観が競合せず、相乗効果をもたらすようソフトの意味付けを行う
- ②身近な景観を観光資源という目で見直し、修景や環境整備を行う。

- ①多島美景観のネットワーク
- ②景観に配慮した島の集落
- ③西瀬戸自動車道をフラワーラインに

めのスロープの整備などである。

島々に魅力あるスポットが多くあることが、瀬戸内海を自転車で渡る楽しみを倍加させることにつながるので、安全性の高いサイクリングロードの建設は言うに及ばず、特徴ある景観、施設づくりをお願いしたい。

(4) 水軍ストーリー

当地域の共通の歴史として、村上水軍があるが、村上水軍について、少しまとめてみると、天正4年、毛利氏の要請で織田信長を後ろ楯とする九鬼水軍との戦いが有名であり、これについては、地元伯方町出身の作家原田八束氏が小説「虹と落日」に詳細に記述されている。また、村上水軍は海上勢力、海賊の頭領、水先案内人といわれ、帆別銭、櫓別銭などの徴収が公認されている。

大山祇神社は三島水軍という強大な水軍で武装された海上の守護神・武門の守護神であり、また、三島水軍は能島、因島、来島の3軍で構成された村上水軍と、連合体を組んで、瀬戸内に君臨していたといわれている。これらの水軍は優れた海軍であり、造船、操船の技術をもっていた。

海賊の頭領という悪いイメージがないでもないが、危険な海の水先案内人、海の大名といった観点から、村上水軍の歴史に誇りをもつて、これを活用し、地域振興を推進することが重要である。

水軍にふさわしいテーマを設定し、共通テーマでくくり、水軍ゆかりの行事、水軍料理などを生かし、地域発展に結びつけて欲しい。

具体的なプロジェクトの提案としては、

- ① 村上水軍に関する共同イベントの開催、歴史展示物のプレゼンテーションの工夫、
- ② 観光客に村上水軍の歴史を通じて、知的好奇心を起こさせる工夫の必要性を提案している。

エーゲ海に行ったとき感じたことであるが、瀬戸内海とエーゲ海の違いで、最も大きな点として歴史・遺跡がある。エーゲ海には5000年の歴史があり、文化揺籃の地であり、ロードス島のアポロ神殿、アテネ市内のパルテノン神殿、スーニオン岬のポセイドン神殿などを中心としたアクロポリスの遺跡がある。トルコ領クシャダシのエフェソス遺跡にもアルテミス神殿があり、古代都市の遺跡として、今後100年かけても発掘しきれないほどの遺跡がある。これらの歴史をうまく結び、ストーリー性を持たせ、観光客の知的好奇心をくすぐるようにしている。大山祇神社を中心とした村上水軍の歴史だけでは太刀打ちできそうにもないと感じた次第である。

時間の都合で、4つのプロジェクトの紹介だけしたが、興味をおもちの方は参考資料、詳しくは本編をご覧ください。

8. 実現化の進め方と課題

最後に今後の進め方について、西瀬戸自動車道周辺地域振興協議会では、基本計画を策定され、共通のガイドマップも作成されて、今年度ガイドブックの制作、途中下車システム、愛称募集を進めておられる。

我々は多くの提案をさせていただいたが、何とか実現化していただきたいということから2～3お願いをしたい。

まず、目標年次を決めて進めていただきたい。今すぐに実施すべきこと、架橋工事の進捗に合わせて実施すべきこと、完成時に合わせて実施すべきこと、完成後も継続的に実施すべきことを決めていただきたい。

次に、実現に当たっての課題ですが、架橋完成まで時間はあるようで短期間しかないので、早急に地元の気運を醸成し、共同で行動計画を策定することを考えていただきたい。

終わりに当たり、推進体制の整備をお願いしたい。

我々は、調査・提案はしたが、事業推進の主体はあくまでも地元の方々である。

広島県、愛媛県、国の機関、大学や中国・四国の経済界の方々の協力を得て、推進体制を整備し、国民的リゾート圏域形成に努力していただくことをお願いしたい。当活性化センターも微力ながら、可能な範囲でご協力をさせていただく所存である。

ご清聴ありがとうございました。