

「次期全総計画と中国四国地域の連携」

広島大学経済学部附属

地域経済研究センター長 櫟 本 功

1. はじめに

次期全総計画の話題が本日の主題かと思います。ご案内のように、釈迦に説法を申し上げるようですが、わが国の北海道から沖縄に至るまでの各地域の国土構造等々の計画、全国総合開発計画、簡単に全総と申していますが、これが最初に出来上がりましたのが、昭和37年でございます。だいたい10年くらいのスパンで計画を作って参りました。現行は第四次の全国総合開発計画、簡単に四全総と申していますが、これが発表されましたのが昭和62年であります。



ところが62年から今日迄随分時間が経ちました。いろんな変化がありまして、ソ連の崩壊というような国際的な変化もありますし、わが国でもバブルの発生あるいはバブルの崩壊というようなこともありまして、62年に発表されて四全総の推計と、今日の実績値を比較しますと、随分差ができました。そこで3～4年前から国土庁を中心として、四全総の総合的点検といいまして、要するに見直しですが、それをやって参りました。私も総合的点検の議論に参加していきまして、当時毎月国土庁の会議に出席していました。次は第五次の全総ということになりますが、五番目という数字を国の方では嫌っていきまして、別の名前になるようですが、その作成段階に目下入っているところです。今回の案につきましても、国土審議会の特別委員ということで、私も議論に参加させていただいているところです。ただ、国の立場からの議論は、これはご当地でも国の方々のいろんなご説明があると思いますから、今日は地元の方からの発言ということをお願いしたいと思います。

2. 中国地方の次期全総への取り組みがなぜ早かったか

そこでこの次の全総に対して、中国地方は結構早々と対応して参りました。というのは実は四全総をつくる時に中国地方は大変な失敗をしました。というのは、国のお役人

の方々は大変よく勉強されています。なかんずく東京から大阪に至りますまでの東海道筋、これはもう国の中心ですから役人の方々もそれをどうするかということは、ばっちり報告書にお書きになるわけです。しかしそうはいっても北海道とか東北とか、中国・四国・九州というようなことになると、お役人の方々もよく勉強されていますが、地元にいる者から言いますと多少ご存じないことや十分にご理解頂いていないことがたくさんあります。それは国の方々もよくご存じですから国の方も地方の意見を聞きたいという姿勢をもっておられます。

そこで四全総の時には北海道の方々は自分達の地域はわが国の北の国際拠点としてやっていきたいということをおっしゃいますし、また国の方でもそれはそうだということになりまして、それをしっかり四全総に書かれたわけです。北の国際拠点といいますと、文章を読まなくても直ぐ分かりますのは、国際化の窓口といいますか玄関口を整備するというのは当たり前のことでして、空で言えば新千歳空港、港で言いますと石狩平野の新しい港というように、大規模な工事をおやりになっているのはご案内の通りです。九州の方は逆に南の国際拠点ということをおどもの地域はやりたいということで、それも当然だということになって四全総にしっかり書かれました。北の端っこと南の端っこはある意味でははっきりしてしまっていて、自分の地域のアイデンティティを言うのが一番やりやすいし、また寒ければ寒いでスキーとかリゾートだとか言いやすいし、暑ければ暑くて海水浴やリゾートだということが言いやすいわけです。

しかし真ん中の地方というのはなかなか自分の地域が他の地域と違うんだ、こういう機能をわが国全体の中で果たしたいというのがなかなか言いにくい所です。東北地方も、北にあると言ってももっと北には北海道がありますから、北を売り物にするわけにはいきません。しかし、東北は従来首都圏に対する食料基地として役立ってきました。けれどこれだけでは面白くないので、何とか東北地方の意味合いを出したいということで、相集まって論議されました。ちょうど当時遷都論が華やかなりし頃でした。東京一極集中に対しまして、都を移すということです。都の移し方も分都論とか遷都論とか重都論とかいろいろありますが、ともあれ仙台に首都を持ってこようということになりました。それで東北の方々が国に行って、首都を仙台に持って来ようということを申しましたら、国のお役人の方々から何を馬鹿なことを言うかと叱られました。それでは駄目かということで、それでは技術でいこうということになりました。技術と言いましても筑波に技術がありますから同じものでは勝てないということで、筑波の方は明日の技術、つまりすぐ開発して商品化できるような技術で、東北の方は明後日の技術、つまり大学レベルの技術で直ぐ商品化にはならないけれど、しかし日本や世界の為の基礎的な技術の開発をしていこうということになりました。そしてご案内のようなインテリジェント・コスモス構想ということが発表されたわけです。これも国の方ではいいことだということになりまして、物凄いお金を国からインテリジェント・コスモス構想の関連に投じられたわけです。

ところが残る中国・四国は殆ど何も言っていない。国土庁の方も気になさって、中国・四国を抜くわけにはいきませんから、そこで君達の地域はどうしたいんだということを、各県庁にご照会があったそうです。ところが当時、中国地方の5つの県は、自分の県のことだけを国土庁に報告したそうです。自分の県のことだけであれば自分の県でやればいいのであって、国の関与するところではありません。従って、国が関与するのであれば複数の県、できれば中国地方という大きなブロックでものを考えて持ってこいということになります。それについては一向に何も言っていないということで、四全総では何も中国地方については書いてくれませんでした。何もというところはちょっと悪いのですが、ページ数は同じなんです。ページ数は同じであっても、しかしそこに書かれてあるのは、従来からある当たり前のことが書いてあって、余所の地域のようにこれからうちの地域はこうしたいということはぜんぜん書かれてありませんでした。おそらく四国もそうであったというふうに聞いております。

四全総が発表されました後、国の担当の役人の方々からいろいろお話を聞きますとそういうことだったということでしたから、次の五全総の時にはいち早く我々の地域をこうしたいということを言おうではないかというふうになりました。従ってそれに対する取り組みをいち早くやった地域が中国地方で、多分四国もそうだと思います。中国地方で申しますと、先ず一番最初に手掛けられましたのが、やはり中国五県の経済界を代表されます中国経済連合会、林専務のいらっしゃる中経連ですが、この中国経済連合会がいろんな委員会を作りまして、次の全総に対しては中国地方はどうしたらいいかということ議論されました。それから中国経済連合会がお膳立てされて、中国の五つの県とそれに政令市の広島市を含めました官の方の案を作ろうということもいち早くやられました。

3. 中国・四国地方の影の薄さ

私ども研究者は両方の委員会に出て勝手なことを言っているのですが、そうは言ってもこの中国地方は北の端にあるわけでもなく南の端にあるわけでもなく、技術で行こうと言ってもなかなか東北みたいにはいかなくて難しいところです。難しいというのは、一つは非常に恵まれた自然条件を持っています。海は近いし山も近い、スキーもできるし海水浴もできるという地域はそんなにありません。それがこの中国・四国では出来る、なかなしく瀬戸内では気候が温暖ですから、暑からず寒からずです。酒も魚も美味しいし、女性はきれいですし、この中国・四国は言うことはいわゆる。非常に住みやすく非常にいい所であるだけに危機感がない。産業にしても随分昔から外国の窓口である九州と京の都や奈良の都を結ぶ交通路の要衝に私どもの地域があるわけですから、産業だって昔から今日に至るまで随分集積があるわけです。それが多少重厚長大型で現在は足を引っ張っているところがありますが、殆ど中国・四国というのは自然条件にしても

社会的条件にしましてもそして文化的条件からしましても、あまり文句はない所なんです。

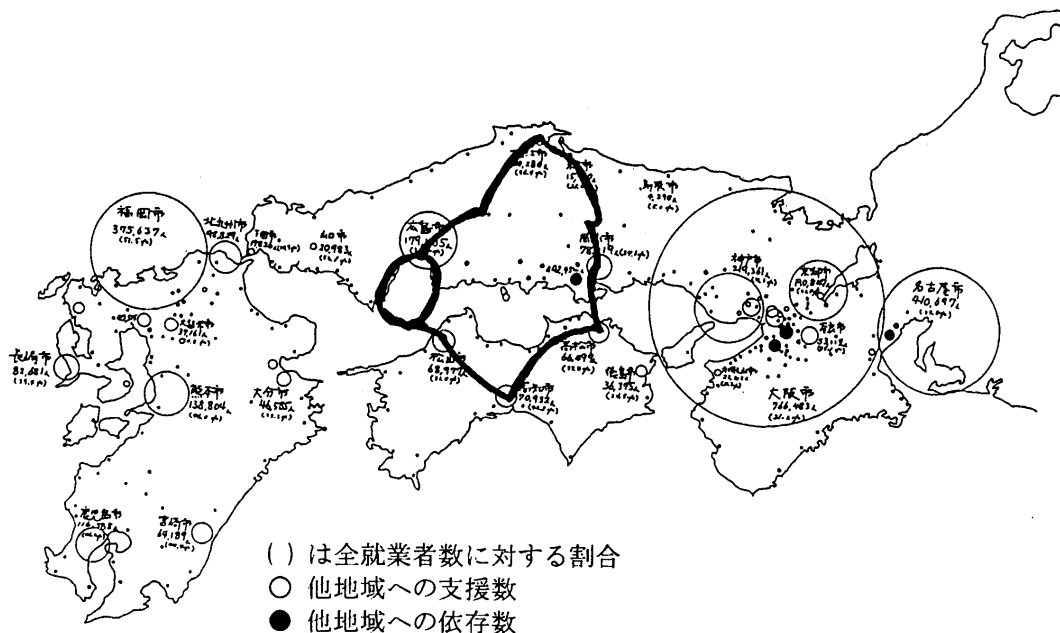
文句がなければいいじゃないかということになるんですが、そうは言いましても経済の方から言いますと、まさに縮小傾向にあるわけです。私どもが学生の頃は、中国地方5つの県を合計しまして、中国地方は7%経済と言っていたものです。つまりGNPなどのような全ての人々の所得の合計で言いますと、そのうち中国地方は7%を担っていたわけですが、現在は6%を乗り越えて5%台に落ちています。まだ5%台の上の方ですが、現状のまま推移する限りにおきましては5%の下の方に落ちるだろうと思います。従って所得獲得能力が中国地方で減少するということはそれだけ魅力ある雇用の場が少なくなっているということでもありますし、従って人口も減ってきます。東北地方の出稼ぎというのは、おかあちゃんや子供や年寄りも地元において、おとうちゃんだけが東京に出稼ぎに行くという形です。従ってお父ちゃんが東京の方で行方不明になりましたら、根っこは東北地方の地にあります。ところが西日本の場合には出稼ぎの場合は家族ごと出ていきます。根っこがなくなるわけです。そして事実人口もこのところずっと減少しつつあります。中国地方の5つの県を合計しましても、最近の国勢調査で昭和60年から平成2年にかけて3千人ばかり減少しています。四国は3万人ちょっと減少しています。やはり人口というのは、経済や文化その他の原因でもあり結果でもありますから、人口の減少に対して危機感を持たざるを得ないというふうに思うわけです。

それに、私どもが東京その他いろんな所で発言しましても、中国地方はどうも影が薄くて暗い。どうも中央の方々の視野に入りません。広島というのがまた特別な平和都市という面がありますので、そういう面が重なるのかもしれないので、広島の責任も大きいのですが、視野にかけてもらえないわけです。それはそうでした、中国地方の5つの県の人口を合計しても僅か775万人です。四国はもうちょっと小さくて420万人です。これだけの小さな地域を中央が相手にしてくれるわけありません。しからば一緒になったらどうかということになります。中国と四国が一緒になりますと人口にして1千200万人あります。1千200万というと、東京都の人口をちょっと越えます。それから新潟を含めると東北地方の人口と同じになってきます。九州は1千330万人いますからちょっと大きいですが、まあまあ同じような規模になってきます。1千万台の地域になりますとこれは大きな意味をもって参ります。中国・四国の1千万の意見を踏んだ上での代表的な意見ということになれば、ただ単に広島がこう言っている、あるいは松山がこう言っているという軽さではなく、もっと重たい圧力を中央その他にかけることができるし、あるいは世界に向けてもかけることができると思います。そこで中国と四国が一緒になるとすれば、この地域は非常に面白い自然的条件をもっています。

4. 環三海二山ルートの提案

図1をご覧ください。この地域は日本海・瀬戸内海そして太平洋という三つの性質の違い、

図1 環三海二山ルート：東ルートと西ルート
他地域支援就業者数 平成2年
西 日 本



資料：『国勢調査報告』総理府統計局 平成2年より樺本功作成

そして使い勝手の違う海を持っています。それぞれに港もありますし魚もあります。そしてこうした港を通じての外国との連携ということもあります。それから中国山地と四国山地の二つの山があります。つまり中国と四国を一緒に考えれば、「三海二山」がある地域になるわけです。ところが従来はこの山あるいは海は、容易にお互いに交流できない壁であったし、また溝でありました。ところが現在の技術を以てすればこの山も容易に越えることができるし、海も容易に越えることができるようになりました。従ってこの地域が南北に連携することができるようになりました。勿論これは経済的にも社会的にも文化的にもいろんな意味での連携ですが、そうは言っても容易に行けない所では文化的な交流をしろと言ってもそれは無理です。先ず基本的にはそれが目的ではありませんが、先ず交通が整備されなければならないということになります。そこで三海二山のルートということが必要になってきます。一つは米子から岡山・瀬戸大橋を通りまして高知に行く東ルートです。これはもう間もなく建設が完了するという段階まで出ています。ここに新幹線を通せというようなことになるとまた話は別ですが、道路系でいいますと完成間近です。後は米子から高知に至る日本海から太平洋に至る瀬戸大橋経由のソフトをどうするかという重要な問題が残されていることは言うまでもないところです。

そこでこのルートができれば、中国・四国の連携は出来るわけですが、これだけで十分かとなりますと、ちょっと私どもはそれだけでいいのかなという感じがするわけです。

と言いますのは、このルートは東に寄り過ぎています。この地図からご覧頂いてもいいのですが、瀬戸内海の東西の長さがどれくらいあるか、私ども経済の連中は横着にも新幹線で新大阪から新下関までの距離を瀬戸内海の長さということにしますと、これが536キロあります。536キロの中で岡山駅が新大阪駅から180キロの所にあります。ということはこの瀬戸内海の長さの33.6%所に岡山駅があり瀬戸大橋があります。ですから東ルートというのは瀬戸内海の3分の1の所にあるということです。そういう意味ではちょっと東に偏りすぎていて、中国と四国の全体を連携させるルートとしてはちょっと東に寄りすぎております。もう一つは、四国最大の都市は松山でして決して高松ではないということです。中央省庁その他の出先機関が高松にたくさんありますから中枢機能は高松に多いという点ではありますが、大きさで言いますと松山が遙かに大きく、人口で言っても国勢調査で、松山市の人口が44万3千人、高松の人口が33万人ですから10何万人松山の方が多いわけです。それから物の生産でいうと、これは市というよりも県で言う方が特に製造業はいいかと思いますが、だいたい愛媛県が3に対して香川県が2という割合でして、愛媛県の方が大きな県ということです。もちろん中国地方で言いますと、広島がありますから岡山は二番目の都市ですし県も二番目の県です。従ってこの東ルートは、この二番目の市同士二番目の県同士を結ぶ三海二山ルートということになります。そうすると、このルートだけに中国四国の連携の全責任を負って下さいというのは酷というものだろうと思います。西側の方も役割を果たすべきではないかと思うわけです。そして先程の新幹線で言いますと、広島駅が新下関駅から190キロ位の所にありますから、広島も瀬戸内海の3分の1の所にあります。新下関から確か36%位の所にあるかと思えます。要するに広島と岡山が新大阪と新下関の3分の1ずつの所にあるわけです。従って広島を通る三海二山ルートというのがあってしかるべきではないかと思えます。松江から広島を通して松山に行ってそして高知に行くという西ルートが必要だろうと考えます。もちろんこの東西の二つのルートは松江で一緒になりますし高知で合流しますから、環三海二山ルートということになるだろうと思います。こういったことをご提唱申し上げて現在は中国経済連合会あるいは先程の県市の意見中でも採用して頂いております。もちろんいろいろご配慮しなければならないものがありますので、あちこち別のルートを付け加えてありますが、メインはこの東西ルートということになるだろうと思うわけです。

5. 西ルートの未整備状況

そこで西ルートですが、現在でも結構交流しにくい状況にあります。その一つは松江から広島に行く途中に三次がありますが、ここまで十分な道路ができていません。松江からちょっと西に行った所に三刀屋という所がありますが、ここまでは現在建設大臣の施工命令が出まして建設中ですが、そこから三次までが未だ基本計画路線に指定されたままです。これがもし高規格道路ということになりますと、松江から三次までが79キロ

ですから80キロの速度標識に従って1時間で三次に到着できます。三次から広島まで現在1時間ちょっとでありますから、松江と広島とが2時間ちょっとで結ばれます。

そしてもう一つの問題は松山から高知までの33号線の問題があります。この春も松山経由で高知に何度も行かせて頂き、33号線を通りました。景色も良くて快適でしたが、なにせ時間がかかります。これも是非高規格道路でやって頂ければと思うわけです。

もう一つ広島と松山の間ですが、これが現在コンピューターもありますし、船もあります。今日もスーパージェットに乗せて頂きまして1時間10分であって、快適な船旅をさせて頂きました。そうは言っても、これも夜中は走りませんし、1時間に1本ですから好きな時に利用できないというところもあります。大変ご努力頂いて、いい船といいスピードで快適な旅行させて頂いていることは大変評価しておりますが、しかしそれで十分かという、人間は満たされれば満たされる程より大きな満足を得たいという願望をもっているようでして、やはり不満も出てくるというところでしょうか。図2をご覧ください。この図は平成4年3月に、当時の竹下虎之介広島県知事さんが丁度浜田自動車道が出来たものですから、浜田自動車道の効果を調査せよ、それに松江から三次・尾道に行く西瀬戸自動車道の調査もせよというご下命を受けまして、私どもの3人の研究者で調査研究しました。一人の先生が浜田自動車道について原案を書き、もう一人の先生が尾道・松江間のことを書き、私は前書きと後書きを書けばよかったです。そうは言いつても広島にとって北も非常に大事なのですが、南も大事だということで図2を中心とした提言を、広島県への報告書に書きました。書きました時にはおっかなびっくりでしたが、結構皆さん方が面白がってくださいました。

6. 安芸防予Qルート構想

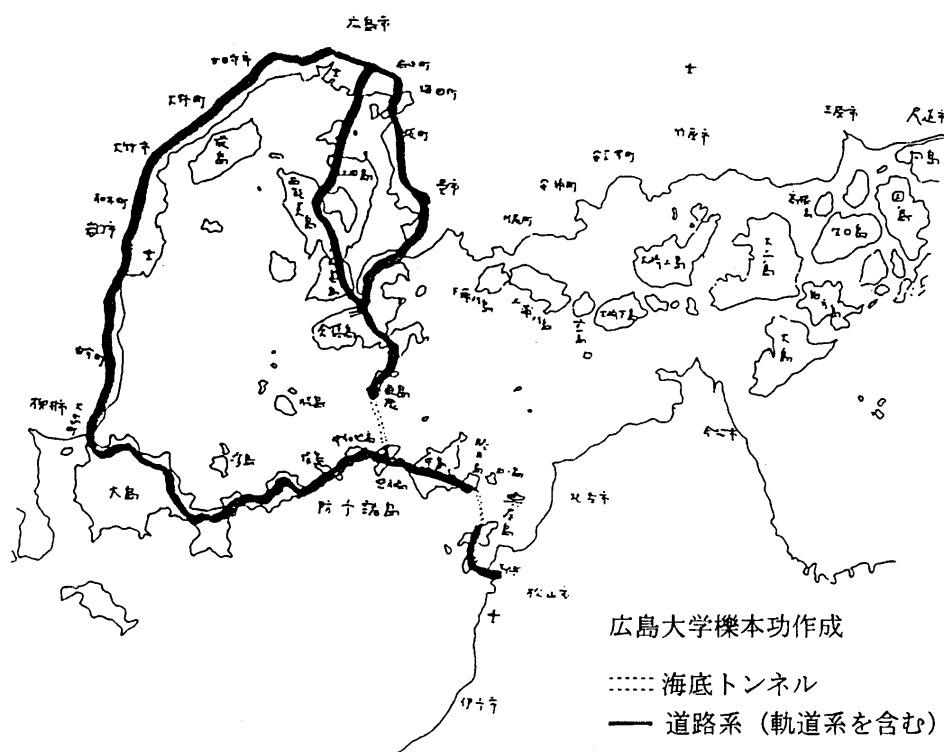
ちょっとご説明します(図2参照)。広島市から反時計回りに行きますと、岩国とか柳井とか大島の先端まで現在でも車で十分行けます。今は国道になっていまして、この大島の道も非常に良い道路になっています。先端に行きますと魚釣りをしている人がたくさんいまして、車のナンバーを見ますと殆ど広島のナンバーでして、この辺まで広島の方は魚釣りに行かれるようです。それならその次の情島は、これも山口県ですがそこまで橋を架け、そしてその次の津和地島、これは愛媛県の中島町で、そこへ橋を架けて中島を通して興居島を通して松山まで橋を架ければいいではないかということになります。ここは周防と伊予の国で防予ルートと名づけますが、これを作ってはどうかということです。ちょっと遠い所は長いから橋ではなくて海底トンネルかなとも思うのですが、そこは技術の方にお任せすればいいと思います。

それから広島市から時計回りに呉を通して音戸を通して鹿島まで現在でも行けます。そこから中島町の怒和島まで海底トンネルか何かで行けるようにしたらどうかと思います。これがちょっと6.9キロあってちょっと長いわけです。橋でもいいのだそうですが、

船も通りますから海底トンネルかなと思って点線で書いています。こういうものを出しまして、広島は安芸地方ですし防予地域との話ですから安芸・防予、それからアルファベットのQに似ていますから安芸防予Qルート構想ということで発表したものです。

その後いろんなことがありまして、広島から江田島を通して能美島を通った江能ルートも入れて、現在では安芸防予Qルート構想ということで申し上げているところです。6.9キロという橋はちょっと長いのでどうなるのかなと思いましたが、東京湾の横断道路の設計をされているゼネコンの部長さんが私どものセンターにお見えになりまして、あそこの海底トンネルはもっと長いのですが、別にここくらいの長さはどうということはないという話でしたし、海底トンネルを掘るのもいろんな方法がありまして、シールド工法みたいにモグラのように穴を掘っていくものもありますし、海底チューブというものもあるし、沈埋トンネルというものもあります。沈埋トンネルとは箱を並べてつないで後は水を抜けばいいということで、別にどうということはないそうです。その話を余所の講演会でしますと皆さん面白がりまして、それならこの沈埋トンネルを樹脂か何かで作って、トンネルを通ると上を見ると鯨が泳いでいるのが見えるようにしてはどうかという話になりました。それも運転しながら上を見るのは危ないので、この辺に樹脂のドームを持った水族館を作りまして、陸に駐車場を作ってシャトルバスで送り迎えをするような、瀬戸内自然水族館を作ればいいのではなどと言っているところです。

図2 安芸防予Qルート構想



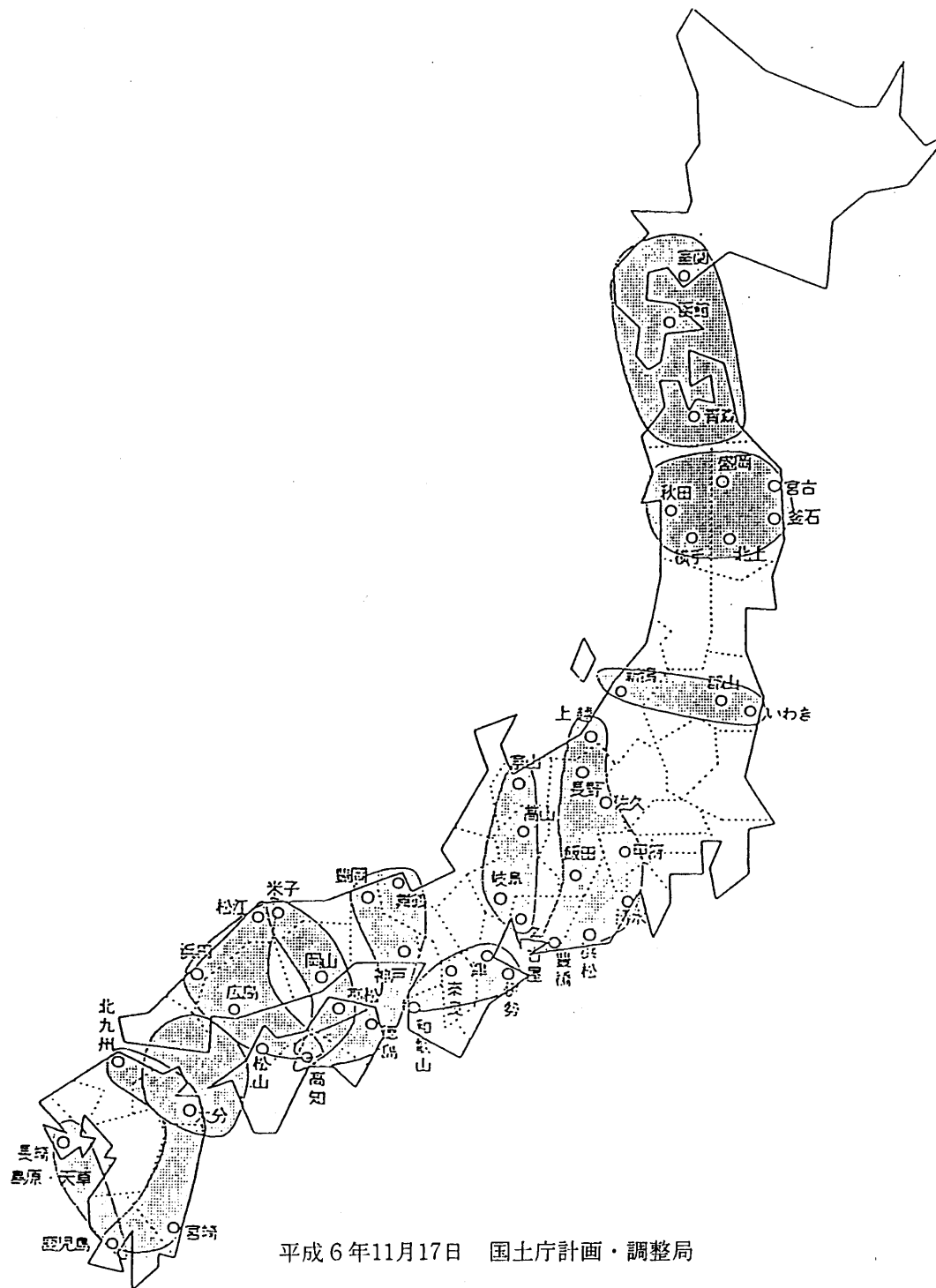
7. 中国・四国地方の連携について

そこでこうなりますと広島と松山とが非常に近くなってくるということになるわけです。その効果がどうかということは後ほどお話しをさせていただくことに致しまして、その後先程の中国四国の連携問題がどういう経過を経ているかということを申し上げておきます。図3をご覧ください。これは昨年の11月に国土庁の計画・調整局が五全総のキーワードになっています地域連携軸の調査をされた地域を示しています。12カ所指定して調査費をつけられました。その中には米子から岡山を経て高知に行くもの、これは前年度の調査の補足調査です。それに松江・浜田・広島・松山・高知を経る西ルートも入れて頂きました。国土庁調査費に付け加えまして、西側で言いますと地元の島根県・広島県・愛媛県・高知県そして政令市の広島市の4県1市がお金を出しまして、国土庁のお金と一緒にして調査をされたものです。それがこういう報告書として出ています。

それから新聞記事を二例載せていますが、これは西ルートの中国四国の連携の状況でして、今年の八月に広島県・広島市・島根・愛媛・高知県の部局長で構成される連絡会議で、この会合を東京で行いました。地方の連携を考えるのに何故東京でやるのかということになりますが、この会にも国土庁の方がお見えになりまして講演して頂きました。東京の方にも聞いて頂いて、地方の片隅でぶつぶつ言っているけれども仕方がないということもあるのかもしれません。

もう一つの記事はごく最近の日経新聞のものですが、文章を読みますと、日本海から瀬戸内海を経て太平洋に至る南北沿線の鳥取、島根、岡山、香川、高知の五県はこの南北ルートを「西日本中央連携軸」と名付け……とあります。中央と言いましても確かに瀬戸大橋は瀬戸中央自動車道といいますが、実は先程の新大阪から新下関までの536キロのど真ん中は三原駅なんです。三原駅よりも尾道はもう少し東にありますから、尾道・今治ルートというのはあれはど真ん中にある本州四国連絡橋ということです。このど真ん中にある尾道・今治ルートを何故西瀬戸自動車道と呼ぶのか、そして瀬戸内海の3分の1の東にあるものを何故瀬戸中央自動車道というのか、私にはさっぱり分かりません。多分頭のいい人がいまして、真ん中のやつを西と言えば更にその西はいらないということを言われているのではないかと思って感心しているところです。それにしても私は西ルートも大事だけれども東ルートも大事で、両方がいるんだということを言うのですが、どうもこの東ルートの方々は自分の所しかいらないと言っているように聞こえて仕方がありません。ちょっと私の勘繰りかもしれませんが、要するに広島県と愛媛県がこけにされた名前がこれではないかというふうに思っているところです。やはり中国四国が一緒にやろうよというのであれば、東側も西側も共に一緒にやろうよと、こうでなければ私はうまく行かないのではないかと思います。

図3 地域連携軸事例調査の対象地域



調査対象地域

地域連携軸事例調査の調査対象地域は以下の12地域とする（以下に示した都市を結ぶルート上及びその周辺地域。なお、後述の市町村アンケートの実施等に当たっては、便宜的なものとして、関係道府県との協議により調査対象市町村を設定する）。

- ① 青森－函館－室蘭
- ② 釜石・宮古－盛岡・北上－横手－秋田
- ③ いわき－郡山－新潟
- ④

豊橋・浜松－飯田	└──┬──┐	長野－上越
清水──甲府──	└──┬──┐	佐久
- ⑤ 名古屋－岐阜－高山－富山
- ⑥ 津・伊勢－奈良－和歌山
- ⑦

舞鶴	└──┬──┐	神戸－徳島－高知
豊岡	└──┬──┐	
- ⑧

浜田	└──┬──┐	広島	└──┬──┐	松山－高知
松江	└──┬──┐		└──┬──┐	
- ⑨ 米子－岡山－高松－高知
- ⑩ 北九州－大分－宮崎－鹿児島
- ⑪ 長崎－島原－天草－鹿児島
- ⑫ 西瀬戸地域

中四国の連携 交流促進を

構想検討委きょう初会合

識者交え福祉や環境

県、広島市をはじめ島根、愛媛、高知各県の担当
部局長で構成する中四国地域連携軸構想推進連絡会
(会長・瀬野俊樹県企画振興部長)は、学識経験者
を交えた構想調査検討委員会を設置し二十五日、東
京都千代田区の県東京事務所で初会合を開く。年内
に策定する中四国地方の交流構想や交流促進の基盤
整備のあり方などに対しアドバイスを得るのが目
的。

検討委は関係四県一市の
担当部局長に加え、大学教
授、経済団体の代表ら計十
人で構成。初会合では座長
を選んだ後、福祉や教育、
環境保護など分野別の交流
・連携策をめぐって意見交
換する。

初会合に先立ち、次期全
国総合開発計画を策定して
いる国土庁計画・調整局の
計画官を招き、次期全総に
関する検討状況などの説明

を受ける。検討委は今後
十月と十二月に会合を予定
している。

中四国地域連携軸構想
は、国土庁が昨年三月、全
国十八地域を対象に打ち出
した新たな国土軸構想の一
環。県は地域連携軸に関係
する三県と広島市の担当課
長で研究会を結成。昨年度
域連携軸盛り込みを働きか
から二年計画で、交流・連
携策を中心テーマに調査を
進めている。

調査結果は年内にもまと
まる見通しで、検討委に諮
った後に中四国地方の交流
構想案を取りまとめる。そ
の後、国土庁に構想案を提
呈し、次期全総に中四国地
域連携軸盛り込みを働きか
知県立美術館長

検討委の学識経験者は次
の通り。
標本功広島大教授▽林憲
弘中国経済連合会専務理事
▽藤田昭三島根県商工会連
合会専務理事▽横山昭市愛
媛大名塾教授▽鍵岡正護高

1995年(平成7年)8月25日(金)中国新聞

の国・四
計が
中5県

南北に連携軸を

全総での明確化求める

日本海から瀬戸内海を経て太

月から調査を進めてきた。

平洋に至る南北軸沿線の鳥取、

戦略プロジェクトのうち「三

島根、岡山、香川、高知の五県

海体戦オーブン・ミュージアム」

はこの南北ルートを一西日本中

は、交通網の整備により日本海、

央連携軸」と名付け、三海体

瀬戸内海、太平洋地域の多様な

戦オーブン・ミュージアム」など

レジャー・文化資源を一つの博

七つの戦略プロジェクトをまと

物館に見立てて築き上げるよう

めた。五県が団結して、国土審

する。このほか高度な研究機関

議会が策定中の次期全国総合開

の集積を目指すリサーチ・コリド

発計画（全総）への同連携軸の

イル（研究回廊）、新産業創出

明確な位置付けを目指す。

支援イベント、国際物流・人流

九六年度中の中国横断自動車

推進プロジェクトなどを打ち出

道の岡山―北房（岡山県）間開

した。

通により日本海（境港）から太

年末の政府予算案編成に向け

平洋（高知）までが三時間半で

直結する。こうしたインフラ整

備をてに同連携軸を近畿プロ

ックや九州ブロックにまで及ぶ

西日本の広域交流圏の中心的基

盤として機能させることを狙

う。五県の企画担当部長らで構

成する「中四国横断地域連携軸

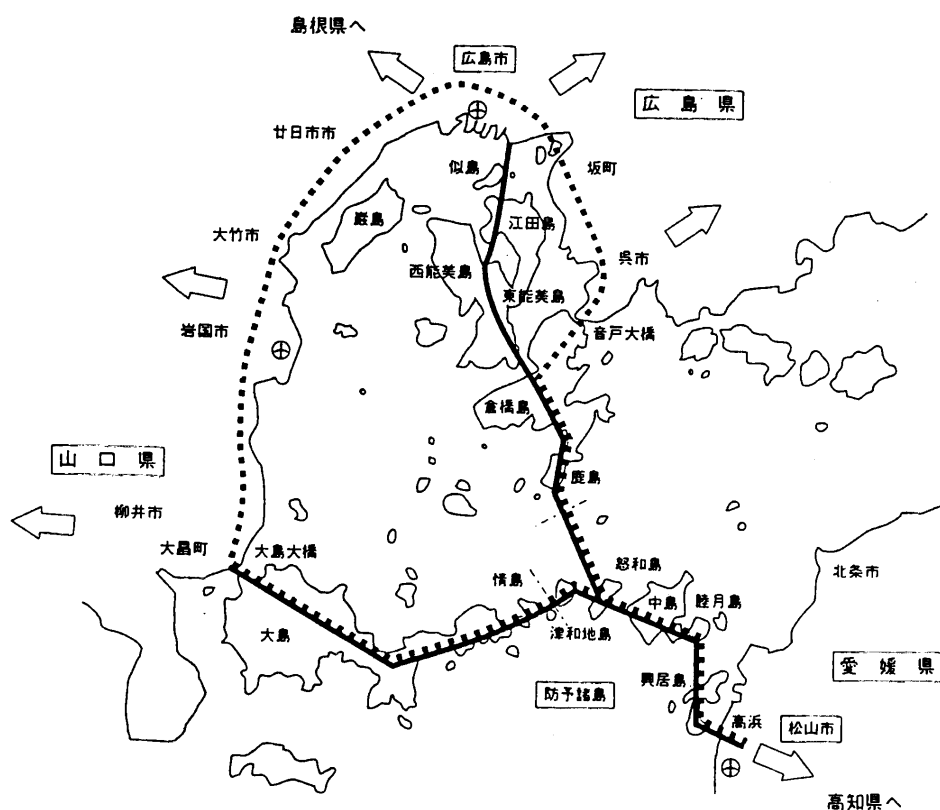
構想推進連絡会議」が九四年五

1995年（平成7年）10月22日（日） 日本経済新聞

8. 愛媛県の総合計画にみられる積極的な姿勢

次の愛媛県の総合交通計画を拝見しまして感心しました。県の総合交通計画は中国の五つの県はどこも作っていないんだそうです。ところが愛媛県はこういうものを作っているわけです。その中の一部だけを掲げましたが、ここに私が提唱しました安芸・防予Qルート構想というのが入れているわけです(図4参照)。愛媛県の積極的な姿勢というのを私は高く評価したいと思います。と言いますのもある意味では当然かと思えます。広島から言いますと岩国や柳井へは既に道路もできておりますし、呉もそうです。道路を作れというのではなく、柳井とか呉などと一緒にやりましょうというのが私の安芸・防予Qルートの構想の発想です。ただそうは言っても容易に行けない所は、橋や海底トンネルを作らなければいけません、図の実線の所は新しく作らなければいけない所です。特に私が最初に強調しました大島の先端から松山に行く所は全く出来ていませんし、鹿島から怒和島に行く所も全く出来ていません。この道路計画や架橋などは殆ど愛媛県内のものです。広島県はこの鹿島と怒和島の途中までくらいでして、殆どこの案は広島県は関係していません。勿論縦の江能ルートの広島の宇品から似島に行って江

図4 広島・山口・愛媛ルート構想図



(「愛媛県総合交通計画」より転載)

田島・能美島というのは広島県です。ですからこの安芸・防予Qルートで橋を架ける工事が一番多いのは愛媛県側です。愛媛県の方々が積極的に計画書の中に載せられたというのは当然のことであろうし、またそれに対して高く評価されるところです。もちろんこういうことを申しますと、松山側から言いますと広島の方はどうしても大きいですから、ストロー現象で松山が吸収されるという恐れを抱かれるということもしばしば聞くところです。その辺の話をちょっと申し上げたいと思います。

9. 広島と松山の間の交流について

「広島市民の生活実態と意識」というのがありますが、これは広島市が市民に対してアンケート調査を行ったものです。平成5年の6月に行いましたが、その中で、広域連携についてという項目があります。その中であなたがこれまで行ったことがある都市はどこですかという質問で、行ったことのある所で多いのは、松江とか出雲・三次・山口・萩とか温泉のある所で主として山陰側と言っていいかもしれません。松山もこれらの都市とほとんど変わらないくらい行ったことのある地域だという結果が出ています。そして今後広島市が一層交流を進めるべき都市はどこですかという質問に対して、一番多いのが松山市になっています。松山市が45%で、他に行きたいのが福山とか浜田とか松江とかありますが、これらは30%台です。今、広島市民が交流を最も進めたいと考えているのが松山だということです。私は今日スーパージェットに乗って快適な旅をしてこちらに来させて頂きましたが、時間帯もあるかもしれませんが殆どが男性でした。観光客でしたら女性も随分多い筈です。そしてその殆ど全部と言っていいぐらいの人が皆ネクタイを締めておりました。要するにサラリーマンかビジネスマンです。そういう実態を見ますと広島と松山の間には随分ビジネスのチャンスが多いんだなということを感じながら来たところです。これは旅客船の会社の方々が早期から夜遅くまで船を運行して頂いているという努力の結果、日帰りで広島から松山に行って帰れるし、松山から広島に行って日帰りができるというような結果にも依るのでしょうが、両地域は僅か70キロの距離ですから、船という交通手段しかありませんが、ビジネスという形で交流があるわけです。勿論観光その他の交流も必要ですが、根っこの交流は経済的なビジネス関係がないと観光も上っ面になってしまいますから、非常に力強い交流を現在でもしているなというふうに思うわけです。

ついでながら、私は広島市の職員を対象にします研修で年に5回位講義をしていまして、もうそろそろ恩給が出るくらい長い間講義をさせて頂いています。県の研修所でも毎年地域の話をして頂いています。広域連携の重要性を講義しています。その時いつも次のように言っております。広島が少なくとも特に大事にすべきところは二山二松だというふうに言っています。二山というのは二つの山でして、これは東西のことですが、広島の西側山口県に徳山という所があります。徳山が今、合併しようかすまいかと

色々やっていますが、大きな工業や商業を持っている大きな所です。合併をしますと30万の人口になります。この徳山が九州の福岡ばかり眺めて広島を見ないようになったら、広島の将来はないよということです。東は福山で、これは広島県内ですが、これが岡山や大阪ばかり眺めて広島を見なくなると、広島の将来はないよということです。二山を大事にしないで、二山の方々が広島を大事にし、広島の新聞を見て広島の情報を知りたいがようであれば駄目だと申し上げているわけです。もう一つは二松で、二つの松です。一つは松江です。ここはちょっと距離ありまして、距離で言いますと徳山は広島から90キロ位で福山が100キロ位です。松江の方は150キロ位ありますが、将来は松江と広島の間が高規格道路ができますと2時間で結ばれるわけですが、松江の方々が一番関心があるのは関西だということを認めた上のことですが、広島にも関心を持って頂き、広島の情報も聞きたいと思って頂けるようでない、広島の将来はないよということです。もう一つ大事なのが松山で、もう一つの松です。松山が全然広島に関心を持たないようでは、広島は駄目だということをかねがね申し上げているところです。

しかも松江・松山というのは後ほどパネル討論会で議論が出るかと思いますが、両方とも歴史から言いますともともとは御親藩なんです。親藩ですからゆったりとして文化を育んで来られたわけです。ところが広島は浅野藩で外様ですからいつ取り潰しに会うか分からないわけで、いつも江戸幕府の顔色を見ながらちょこまかやってきたわけですから、広島には文化がないんです。これは岡山でもそうですが、岡山にも広島を遙かに越える文化があるのはこれは親藩だからです。江戸時代まで逆上するというのも妙な話ですが、そうは言っても松江にもそして岡山・松山にも、広島にはない文化がある。ですから広島の人達はそういう文化に対して憧れをもつわけで、ですから広島市の人達が交流を進めるべき都市はどこかという時に松山だと出てくるのは、これはごく自然なことだろうと思います。それを私は二山二松という表現で言っていますが、松山の重要性、それが更に高知まで行きたいのですが、そこはまた四国側のご判断がいるかと思いますが、取り合えず日本海から太平洋の中で、広島と松山との連携がどうしても核になりますから、この連携が非常に重要ではないかと思うわけです。

ついでながら愛媛県は広島に対してどんな感じなのか私にはよく分かりませんが、文部省の学校基本調査で愛媛県の高校出身者がどこの県の大学に行っているかという、第1位はもちろん地元の愛媛県にある大学に行っているわけです。これは地元ということもありますが、柏谷先生のような教授の魅力というものもあるのかもしれません。愛媛県の大学に行くというのはよく分かります。二番目はどこかという東京都です。東京都に584人が行っています。三番目はどこかという広島県です。577人ですから、東京都と大して変わりません。東京と広島に対しては愛媛県の高校生は同じくらい関心を持っていたいのかと思います。東大とか京大とか確立された大学は別ですが、最近の学生はいい大学に入ろうと思っているのではなく、住みたい都市にある大学に行こうと思っていますから、東京と同じくらいの学生が広島県に来て下さるということは、

結構愛媛県は広島県に冷たいわけでもないかと、多少安心感を持ったところです。四番目が大阪府の551人で次が岡山県・福岡県・兵庫県という順番です。愛媛県の方に多少なりとも親近感を抱いて頂いているという一つの例になろうかと思います。

10. 広島と浜田の交流状況をみる

広島と結んだらストロー効果で松山がやられるのではないかというご意見があります。これについて浜田自動車道の効果を参考にしながら申し上げたいと思います。中国経済連合会が浜田と広島の沿線の方々を集めまして懇談会を開いた時のアンケート調査や意見交換をお許しを得てご紹介します。今年の7月14日にやったものです。浜田は小さな都市でして人口が4万9千人で、周辺を入れましても10万人位です。広島は108万5千人ですから、10分の1の都市ということです。従ってストロー現象が出るとすれば非常にひどく出てくるはずですが、浜田側からの意見で申しますと、例えば美術館・コンサート・サッカー・野球等、広島の文化に接する機会が増えたとか、ストロー現象があったのでしょうかもうストップしていて、この時は3年位経っていました。それから就職先が関西から広島に変化したそうです。浜田のちょっと南に金城町といって温泉がたくさんある町がありますが、その三又温泉の客数が2倍になったとか、広島県には温泉がありませんから、広島県人は温泉と聞きますと目の色を変えるところがあります。多分こちらで道後温泉のことを言いますとまたかと言われるかもしれませんが、広島県人からすると物凄く羨ましいわけです。この大事さが多分お分かり頂けないから、道後温泉の重要性を地の方はあまり感じてなく、むしろそういうことを言うとまたかと反発されます。広島には冷泉しかありませんから、浜田まで自由に行けるとなると三又温泉の客数が2倍になったということです。こういう効果が出ているようです。

アンケート調査の結果を日常生活面での総合評価と、産業面での総合評価と二つに分けています。日常生活面ではプラス面が大というのが96.6%であります。つまり広島と浜田の間の評価では生活面で言うと、殆どの方が生活面では開通して良かったということでマイナス面はわずか1.7%になっています。それに対して産業面での総合評価はプラス面が大というのが69.0%で、7割の方がこの広島と浜田を通ずる高速自動車道ができたということで評価を頂いているということです。プラスマイナス半々というのが19%で、マイナス面が大というのが3.4%です。

11. 広島と松山の交流にたちもどって

ところで先程の広島と松山を結びます安芸・防予Qルート構想ですが、これは結構皆さん方は面白がって下さったのですが、一番おもしろがって下さったというか一番反応があったのが島の方々です。この構想を発表しました頃はしょっちゅう島にお呼び頂い

で講演をさせていただきましたが、島の方々が何故一番関心をお持ちになったかということです。これは実は私どもの研究者仲間で比治山大学の教授で学生達を連れて島々をヒヤリングに歩く作業をされている先生がいます。その方がおっしゃっていましたが、ある島に行って庭先でおばあちゃんの話の聞きました。そのおばあちゃんがおっしゃるのに、あそこに橋がみえるでしょう。私はあの橋を渡ったことはありません。渡ったことはありませんが、私が何か病気とか事故にあった時は、救急車で橋を渡って病院に連れて行ってもらえるのだと思うと非常に安心だ。非常に安心なので、渡ったことはないけれどもあの橋は非常にありがたいと言われたそうです。島の人々は船もあって、どここの島にもお医者さんはいますが、そうは言っても専門外ということもあります。そこで誰か急病の時、精密検査をしたいということがしばしばあるわけですから、町の大きな設備の病院に連れていってもらいたい。例えば松山の病院に連れて行ってもらいたい時に、船では夜中だちょっと間に合いません。そんな時に車で橋を渡って自由に松山へ連れていける、救急車もすぐこれるというような状況というのは、非常に安心感があります。瀬戸内海というのは船でゆっくり楽しみながら渡るべきであると、確かにそれはそうですが、1分1秒を争って余所の島あるいは松山・広島に行こうという場合もあるわけです。あるいは私どもが外国から松山空港に降り、そしてそれから広島まで容易に来れるのであれば松山空港で降りて広島まで帰ってこれます。しかしスーパージェットの最終便は夜の8時ですから、8時以降に着いた飛行機では広島には帰れないということになります。夜中でも動く時代ですから、やはり船も大事ですが、容易に行き来できるような自動車系、出来れば贅沢を言えば軌道系もあれば2次元でいくことが出来ます。

それから瀬戸内海は随分船が通ります。特に昭和40年代以降水島の工場立地などで、危険物積載船など大型船がとおります。それに南北の旅客船あるいはプレジャーボートなどで物凄い交通混雑です。何故瀬戸大橋を作ったかという、元々は紫雲丸事件です。紫雲丸事件が昭和30年にありまして、国鉄連絡船同士が衝突しまして沈没しました。半分以上が修学旅行生だったこともありまして、それで当時の三木運輸大臣が本格的に本州と四国の間の海底トンネルの調査を開始するということを国会で言うておられます。こうして出来た瀬戸大橋はお金がかかるけれど早く行きたい人間が通り、下のフェリーは貨物トラックが通っていますが、時間はかかるけれどもお金が安いということで、一種の立体交差をやっています。それがやはり広島と松山の間で必要ではないかというふうに思うわけです。以上拙い説明でしたが、後ほどのパネル討論会でしっかりお話を賜ることになると思いますので、そちらにご期待いただくことにしまして、私のお話はこれで終わりにしたいと思います。