

瀬戸大橋にかける夢

石合六郎*

瀬戸大橋は地元住民にとってどういう意味を持つのか？ 橋の架かる備讃地域の歴史と瀬戸大橋架橋史を振り返りながら、岡山、香川の両県住民が描いてきた夢とロマンの意味を考えてみたい。この備讃瀬戸を挟む岡山、香川の両地域は、ある時は密接な交流を持ちながら、ある時は反発を繰り返してきたと思う。そうした過去の交流の歴史を背景に、われわれ住民は国家プロジェクトによって生まれる新しい「道」をどのように使うべきかを探ってみた。

The Seto Bridges Span the Gap between Dream and Reality

Rokuro ISHIAI*

What do the Seto Bridges mean for the local residents?

Looking back at the history of the Bisan area where the Seto bridges have been built and the history of their construction, I would like to reflect upon the meaning of the dream given to the residents of Okayama and Kagawa Prefectures.

Okayama and Kagawa, which adjoin the Bisan Seto area, have at times enjoyed close relations with each other, while at others have suffered a series of struggles. With reference to the history of these interchanges, I have studied how we, the residents, should use the new “way” created by the Seto Bridge National Project.

1. はじめに

岡山市出身の映画監督の故森谷司郎氏が、青函トンネルに携わった人々のドラマを描いた「海峡」（昭和57年公開）を製作するにあたり、地質学者から「氷河時代、津軽海峡が陸地であったころ、マンモスが地響きを立て南に下っていた」という話を聞き、映画化の情熱をかきたてられたという。マンモスではないが、いま瀬戸大橋の工事の進む備讃瀬戸から漁船の網にかかったナウマンゾウの化石が引き上げられる。2万年前この地が陸地であったことを物語る。そして1万年前この地に日本の歴史のあけぼのを告げる石器文化の花が咲いていたといわれる。

そのころ、狩猟の民であった岡山、香川の住民は、尾根続きであった瀬戸大橋ルートを行き来し、「サヌカイト」と呼ばれる原石からつくった石器を共有し、一つの生活文化圏を形づくっていた。

その後も、この文化圏は、海運による「両参り」*1など強いきずなを持ちながらも、江戸時代の「樽流し」*2に象徴されるような国境問題が繰り返されてきた。その意味で、現代の国引きともいえる瀬戸大橋の建設は、この地域に画期的な1ページを開くとともに、瀬戸内新時代の幕開けとなるはずだ。

2. 瀬戸大橋架橋の前史

2-1 夢の時代

瀬戸大橋の計画は明治22年5月23日に香川県会議員・大久保謙之丞氏が、「塩飽ノ諸島ヲ橋台トシテ山陽鉄道ト架橋連絡セシメバ…」と、讃岐鉄道（丸亀—琴平間）の開業式の祝辞で提案したのが最初で、

*1 金刀比羅宮（香川県・琴平町）と由加神社（岡山県・倉敷市）は、備讃瀬戸をはさみ向かい合っており、帆船時代には潮待ちとして金刀比羅参りの帰りには必ず立ち寄る習わしとなっていた。この習わしは金刀比羅宮の宮司が両地域の発展を考え、意識的に作り出したといわれる。

*2 江戸時代に備前と讃岐の国境を決めるに当たり、大槌島から樽を流し決定した。潮の流れを熟知していた、讃岐側の策謀の結果、塩飽諸島の大半が讃岐となったという。

* 山陽新聞社東京支社編集部記者
Reporter, Editorial Department of the Sanyo Shimbun,
Tokyo Branch Office
原稿受理 昭和63年1月12日

当時としてはさぞ出席者を驚かせたことと思う。そして瀬戸大橋の開通する今年はくしくも讃岐鉄道の開通式から数えて100年目に当たる。

この大久保氏には逸話も多く、香川用水構想の元ともいえる吉野川からの導水計画を提案し、村人が大笑いしたのに対し、即興の都々逸（どどいつ）で

「笑わしゃすんな百年先は
財田の山から川舟出して
月の世界へ往来（ゆきき）する」

と、やり返したという。それぐらい大胆な発想の持ち主だったからこそ「瀬戸大橋」架橋の提言も出来た。

2-2 実現への歩み

こうしたエピソードを生んだ夢の時代から、実現に向けてのきっかけを作ったのは、昭和30年5月11日の国鉄の宇高連絡船「紫雲丸」沈没という不幸な事件だった。瀬戸内海特有の濃霧の中、僚船で貨車便の「第三宇高丸」と衝突、修学旅行生ら168人もの犠牲者を出し、にわかに天候に左右されない安全な「道」を求める声が高まった。

この事故の1年前の昭和29年9月には青函連絡船「洞爺丸」の沈没事故（犠牲者1,155人）が起きており、国会でも連絡船の安全をめぐる大論戦となった。トンネルを掘るか橋を架けるかの安全な鉄道輸送を求める声が高まる中で、地元では当時の金子正則香川県知事の指示により橋によって岡山と結ぶ3つのルートを検討、同時に国へ架橋の陳情を開始した。岡山県側でも同じころ陳情を始めていた。ちなみに「瀬戸大橋」の名称はこの33年の香川県の国への陳情に備讃瀬戸の3つのルートの総称として初めて登場したと言われる。

3つのルートとは現在の瀬戸大橋ルートのほかに、開通とともに消えることになっている、宇高連絡船の本州側の港のある玉野市宇野から直島と女木島をへて四国側の港・高松に至るルート、さらにもう一つは瀬戸内海で本州と四国が最も接近していると言われる玉野市・日比一大槌一小槌—高松ルートだ。

この3ルートのほかに、後に激しいルート争いを展開することになる神戸—鳴門ルートと尾道—今治ルートの2つがあり、候補ルートは東からA～Eまでのアルファベットの符号が付けられた。その後、岡山・香川両県の話し合いで宇野—高松(B)と、日比—高松(C)両ルートが候補ルートから消えたにもかかわらず、現在も神戸—鳴門がAルート、瀬戸大橋の児島—坂出がDルート、尾道—今治がEルートの呼称で呼ばれている。

2-3 ルート争い

それより先に神戸市の故原口忠次郎市長は戦前から抱き続けてきた「本四架橋は明石—鳴門ルートが最も相応しい」との考えに立ち、31年には明石架橋調査費350万円を神戸市独自で予算に盛り込み、明石海峡大橋の構想をぶち上げていた。それに基づき建設省幹部を説得するとともに、時の建設大臣河野一郎氏と原口市長の出会いにより、他ルートを断然リードしていた。

そうした中で開かれた昭和39年6月、関西汽船・別府航路の豪華客船「くれない丸」船上での「瀬戸内総合開発懇談会」（沿岸11府県と3政令都市の知事、市長、議長が出席）で河野建設大臣が「まず、明石—鳴門ルートを第一にやる。私の目の黒いうちはこの方針は変えない」と言い放ったことで、本四架橋は「神戸—鳴門から」という印象を世間に与え、既定の事実と取られるようにさえなっていた。

しかし、河野一郎氏が40年7月急死、ルート争いが再燃。41年3月、建設省と国鉄が37年以来、土木学会に依託し、調査を進めてきた本四架橋3ルートの技術的検討結果の中間報告がまとまった。玉虫色といわれる報告書では、最も難関と言われた「明石海峡大橋」を含め、「今後の調査検討により技術的に可能な方法を見いださうと考えられる」とした。

明石—鳴門派は「これで優位は確実」と歓迎する一方、他の2ルート派は「明石は技術的に問題がある」と受け取り、ルート争いの陳情合戦の火に油をそそぐ結果となった。各自自治体は各自のルートの優位性を裏づけるための独自の技術的検討や経済効果調査の結果を次々と発表、理論武装するとともに国会議員を巻き込んでの架橋推進大会県民運動などを実施した。

そして42年5月、土木学会の最終報告がまとまった。しかし、一部の新聞などで事前に伝えられていた「明石海峡は水深50メートル以上で海底作業が困難であり、地質条件も悪く、潮流が速く、現時点では不可能に近いという」という見解が、「明石—鳴門は多くの技術的問題が残されているものの、基礎施行のための大規模実験を条件に可能である」とのニュアンスに変わっていた。他の児島—坂出については「技術的問題は少ない」と。尾道—今治については「特に技術的問題はない」と述べ、再び玉虫色の結論となった。

技術者たちの「明石はまだ無理だ」との思いは、地元有力政治家を巻き込んでの政治的な力で大きく

ねじ曲げられていた。

土木学会の最終報告に次ぐ架橋の次のハードルとなる工費・工期算定結果が、43年2月に閣議(27日)に報告された。その結果は児島—坂出(瀬戸大橋)ルートが最も安く道路鉄道併用橋で工費2,550億円、工期12年、道路単独橋で1,833億円、併用橋で神戸—鳴門を金額で32%、工期で3年、単独橋では金額で27%、工期は同じく3年それぞれ下回った。

こうして瀬戸大橋ルートの技術的容易さ・工費安さなどの優位性が徐々に明らかになっていった。

2—4 決着

そのころ、日本経済はまさに高度成長時代に突入、国民総生産の急激な伸びを背景に、それまでの「日本の経済力では本四架橋は1本が限度」との考えから発想を転換、当時自民党宏池会の実力者で、後に首相になった故大平正芳氏(衆院香川2区選出)が42年7月衆議院建設委員会の質問で、本四架橋複数論を唱えた。

これに続き、44年5月策定された「新全総」(新全国総合開発計画)では国土の均衡ある発展の立場から「本四架橋は3ルートとも60年までに建設を図る」と明記。一方、建設省もこの年、国内の長大橋技術が十分確立されていないことから、新しい組織が必要と考え「架橋公団」構想を打ち出し、45年7月「本州四国連絡橋公団」が誕生した。この公団創設を認めた44年暮れの政府予算編成の中で3ルート同時着工が確認されたものの、建設、運輸両大臣から工事基本計画が認可されたのは4年後の48年10月だった。

2—5 凍結から1ルート3橋へ

3ルートの同時着工の起工式は48年11月25日と決まった。3ルートごとに準備が進められていたが、その年の8月エジプト・シリア軍とイスラエル軍の第4次中東戦争に端を発した石油ショックは油漬けの日本経済を襲った。総需要抑制策に添って、起工式の5日前の11月20日突然、本四架橋3ルートの着工無期延期が閣議で決定された。

それから約2年、景気浮揚を求める声が出かかる中で、50年8月、本四架橋の1ルート3橋(瀬戸大橋ルートと、尾道—今治ルートの大三島橋、因島大橋、神戸—鳴門ルートの大鳴門橋)の凍結解除が決まった。当然、瀬戸大橋ルート以外の地元選出政治家や自治体は、同時着工にこだわった。それを説得、1ルート3橋方式による瀬戸大橋ルートの優先着工を決断させるために故仮谷忠男建設相(衆院高知全県区選出)は「四国のために…」と奔走。凍結解除

となって初めての大三島橋の起工式(50年12月21日)でひいたカゼがもとで、翌年1月15日本四架橋にかけた一人の政治家は燃え尽きるように急逝した。彼は「1ルート3橋が完成すれば、必ず他のルートもつくる」と約束した。その遺言通り、本四公団は一昨年5月明石海峡大橋に着手、昨年末の政府予算編成の中で、来島海峡大橋(第一、第二、第三)の凍結解除が決まり、来世紀を待たずに3ルートの開通が望めるようになった。

3. 進む巨大工事と社会環境の変化

3—1 巨大工事

昭和53年10月10日、岡山県側は倉敷市の瀬戸内海国立公園の名勝地・鷲羽山と、香川県側は坂出市の番の州工業地帯の一角の二ヶ所で瀬戸大橋の起工式が行われた。前日のどしゃぶりがうそのように晴れ上がり、秋の澄みきった備讃瀬戸はこれから始まろうとする瀬戸大橋の工事を祝った。

それから9年半、工事もほぼ完了しようとしている。総工事費は1兆1,300億円。1日約5,000人、延べ750万人が建設に従事したという。建設資材も東京タワー176本(71万トン)の鋼材と、霞が関ビル7.9杯分(370万立法メートル)のセメントが使われた。まさに国のプロジェクトとして、地域住民の大きな期待と夢を膨らませる規模といえよう。しかし、この巨大工事を進めて行く中で住民との摩擦として、漁業補償や航路補償、環境問題などまだまだ解決しなければならない課題も多かった。

そこで建設中の住民との関わりとして、補償問題、環境問題、そして国鉄再建にともなう鉄道建設費の負担がどうなったかを見ておこう。

3—2 漁業補償・旅客船問題

工事が凍結されたことで、51年までに漁業補償交渉は終えていた。補償総額は岡山・香川合わせて150億から200億円の間と言われ、そこにはいくつかのドラマも展開されたはずだが、真実はいまだにベールの中だ。

着工を前に漁業補償とともに大きな障害となろうとしていたのは、むしろ旅客船への影響に対して日本旅客船協会と全日本海員組が「瀬戸内海航路の全面スト」をちらつかせながら、旅客線航路の営業補償と、雇用対策を求めていることだった。

着工直前の53年9月19日、旅客船組合の55航路209隻が一斉停船、次いで翌日の20日には海員組合ストに突入するなど海運史上初めての内海航路の混乱が

続いた。この結果、政府も特別措置法の制定を約束。その後、法案の内容を巡って56年2月同協会と同組合が再びストに突入、港湾労働者の失業対策も含めた「本四架橋一般旅客定期航路事業等特別措置法」（56年11月施行）が誕生、公団が航路再編成への交付金の支給や海運労働者の失業対策を進めることになった。

社会通念として、交通手段の発達に伴う世代交代（この場合は船から橋）に補償をする必要があるのかどうか、今でも議論の分かれるところだ。しかし、国によって旅客船対策が実施されたことによって、1つの前例となった。東京湾横断道路など大規模プロジェクトにとって、旅客船航路の補償は大きな課題となって来るだろう。

3-3 環境アセスメント

架橋地点が瀬戸内海国立公園のまっただ中だったことから、着工に当たって環境庁長官の着工同意が必要で、本四公団は環境庁の指導を受け当時としては画期的ともいえる「環境アセスメント」を52年11月から53年5月にかけ全ルートで本格的に実施した。

アセスメントの結果、ルート周辺部で淡水海面など貴重な動植物が発見され、その後の追跡調査ではきれいな水にのみ棲息し水質汚濁の指標となる淡水海面が7種類（倉敷市）も、生息数が急激に減少しつつあるヒキガエル（坂出市・与島）など貴重な動物の生息、また、ウバメガシ（島しょ部）やコジイやマテバシイ（倉敷市）などこの地域の極相林^{*3}の植物群落が確認され、架橋・道路建設工事による影響を最小限にするとともに、一定の地域でジョロウグモなどの環境指標生物を中心に1年おきにどう変化するかをモニタリング調査が実施されている。これらの成果はいずれも長期にわたる観察結果によって初めて意味を持つもので、今後の成果が期待されている。

環境アセスメントで最も注目されたのは、自然景観と橋の調和問題だ。環境庁は着工同意に当たって、9項目の付帯条件を付けた。その結果、本州側の鷲羽山をV字型に削るオープンカット方式から4つ目トンネル方式へ、瀬戸大橋の6つの主要な橋の真ん中に当たる石島橋と岩黒島橋を、頑丈でいかつい感じのカレンチレバートラスト橋から白鳥が羽を広げた格好の斜張橋へ変更させた。完成を前にこれらの変更は、自然景観との調和を実現させただけでなく、見る橋として観光面でも大きな成果を上げている。

3-4 臨調と国鉄改革

架橋工事中に一番大きな社会的な変化の影響を受けたのは鉄道だ。瀬戸大橋の設計は道路のほか新幹線と在来鉄道が通る設計になっている。しかし、着工にあたって当面は在来線（複線）のみを通し、将来の新幹線のためにスペースだけは確保することにした。しかし、本当に将来新幹線が走るかどうか非常に難しいのが現状だ。

建設途中の56年からスタートした臨調（第二次臨時行財政調査会、会長・土光敏夫氏）と、それに続く国鉄再建管理委員会（委員長・亀井正夫氏）は、青函トンネルとともに本四架橋問題を取り上げた。というのは、本四間3ルートの採算性に疑問を抱いたことと、年間2兆円という赤字を出す国鉄に、瀬戸大橋の鉄道部分（本四備讃線）の利用料^{*4}を支払う能力がないことからだった。本四架橋の場合、鉄道部分^{*5}の建設費が約4,500億円で、これに建設中の利息を加えると償還費は6,000億円となり、これを40年間にわたって支払う利用料は年間500億円に達する。

これに対し四国の国鉄は当然赤字で、しかも年間の旅客収入が360億円と、鉄道経営の常識を逸脱した建設計画を推進していたことになる。これに対し青函トンネル無用論も飛び出し話題になるとともに、59年ごろ国鉄再建管理委員会の議論の場で「本四架橋の鉄道建設は中止しては…」と一人の委員が発言、地元では早速国へ陳情、地元選出有力国会議員を中心に鉄道廃止論を押しさえ込むなど、またしても政治架橋の本領を發揮した。

その結果、本四の鉄道建設費に当たる利用料などは、青函トンネルとともに新会社（JR）が背負い込めない負債として国鉄清算事業団の25兆円の債務の中で処理されることになった。

地元としてはこれ以上の解決は考えられない方法と言ってもいい。しかも橋のメンテナンス料が鉄道部分だけで年間17億円と試算されており、この経費も三島基金^{*6}のJR四国分に上積みされている。

この結果、架橋部分などのJR運賃は特別料金はずらず、対距離制となったため、岡山—高松間で1,220円と比較的安い料金におさまリ、JR四国は、ドル箱路線に育てていくことだろう。現に岡山—高松間

*3 自然状態で植生変化として最終的な形態の林

*4 青函トンネルの場合は日本鉄道公団に年間800億円程度を借損料として支払う予定だった。

*5 橋梁（海峡）部分の建設費の55%を道路、45%を鉄道が負担する。このほか、鉄道単独部の工事費が加算される。

*6 北海道、四国、九州は鉄道経営基盤が弱いので、三島合わせて1兆2,481億円が、国から出資されている。



Fig. 1 瀬戸大橋の完成を祝って、'88年1月1日午前0時に、下津井瀬戸大橋をバックに打上げられた花火。テレビ局の企画によるもので3分間に1,500発という規模は花火史上でも初めてといわれる（筆者撮影）。

**Fireworks over Shimotsui-Seto bridge
(Jan. 1st, 1988. Photo by R. Ishiai)**

は連絡船を乗りついで、2時間かかっていたのが、瀬戸大橋線*7を使えば58分、完全に通学圏となり、最近まとまった岡山市内の大学への四国からの志望者数を見ると、軒並み急増し、多いところでは前年比69%も増え、受験地図が塗り変えられようとしている。

4. 地元の期待—相次ぐ開発計画—

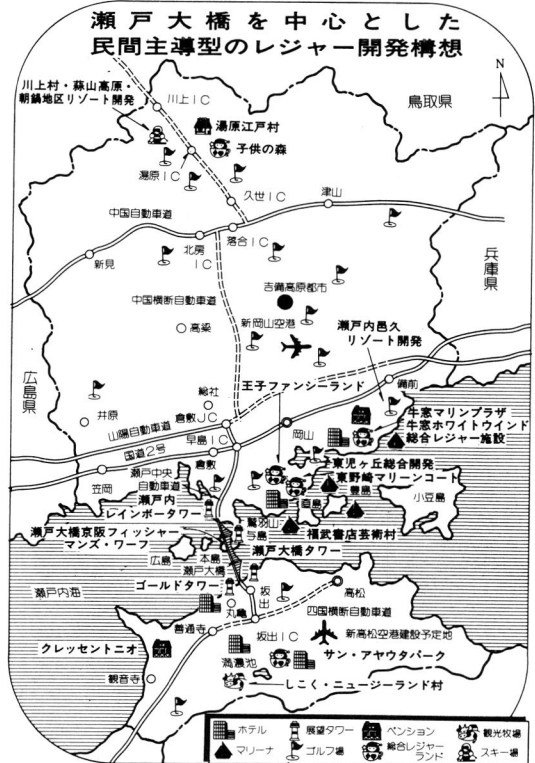
4-1 観光ブーム

瀬戸大橋を中心に本四架橋をめぐる架橋前史から現在に至るまでの経過を見てきたが、ここで今年4月10日の瀬戸大橋の道路・鉄道同時開通を控えての地元の対応について触れてみる。

瀬戸大橋開通後の観光客の入り込みは、財団法人日本交通公社の調査によると架橋前（54年）の2.1倍になるといわれる。すでに瀬戸大橋の見学地として知られる鷺羽山の観光センターを含めた倉敷市の観光施設の収益（62年上期）は過去最高を記録、工事中の瀬戸大橋を一目みようという観光客ですでに潤っている。

岡山、香川両県の予測でも今年の県外からの観光客は岡山が1,280万人、香川が800万人となっている。また、開通前の今年3月20日から8月31日まで岡山側はJR児島駅前（倉敷市児島）、香川側は架橋地点に近い番の州工業地帯の一角（坂出市番の州）で、

*7 瀬戸大橋とは本四連絡橋児島—坂出ルート海峡部の総称として使う。道路愛称としては、瀬戸中央自動車道が使われる。鉄道は茶屋町—宇多津間（32.4キロ）を本四備讃線と称するが、開業後は岡山—高松間を瀬戸大橋線の愛称で呼ぶことになっている。



山陽新聞1988年1月1日より

Fig. 2 瀬戸大橋を中心とした民間主導型のレジャー開発構想

Plan for private sector initiated leisure facilities on the Seto bridges' area

博覧会が開かれるが、ともに300万人以上の入場は確実と強気で準備を進め、架橋による観光ブームの到来を期待、開通前の4月2、3の両日、橋を使って開かれる自転車レース、マラソン、瀬戸大橋ウォークが計画されているが、すでに全国から応募が殺到、瀬戸大橋の観光ブームを巻き起こしそうだ。

4-2 次々に総合レジャー基地構想

それに呼応して観光開発計画が目白押しだ。しかも総合保養地域整備法（リゾート法）が成立したこともあって、岡山県下で96事業、総事業費3,850億円（岡山県調べ）、香川県でも「45事業、総事業費1,500億円は突破する」（香川県調べ）と言っている。岡山、香川両県下の主要構想はFig.2の通りだが、その内の主なものを紹介してみよう。

総合レジャー基地構想としては、岡山県下ではナイカイ塩業（倉敷市児島味野）が計画している「東野崎浜マリンコート」（玉野市東野崎浜）が、総事業費500億円の超ビッグプロジェクトだ。マリーナ、ホテルを核に人工波プール、乗馬コース、冒険島…とスケールが大きく、年間1,000万人の観光客を見込ん

でいるという。玉野市内では、さらに三井造船（東京）の大型遊園地とゴルフ場の「王子ファンシーランド」、天満屋（岡山市表町）グループがゴルフ場、ホテル、マリナーを中心にした「東兎ヶ丘総合開発」をそれぞれ計画し中。

岡山県東部沿岸では、邑久郡牛窓町で天満屋グループがクルージング基地を兼ねたマリナー「牛窓マリンプラザ」を建設中だ。

県北でも東急不動産（東京）が真庭郡川上村に最延長2,500メートルの国際スキー場や野外騎馬場などのある「川上・森山高原・朝鍋地区リゾート開発」を計画、同郡湯原町には東京資本による「湯原江戸村」構想も浮上している。

これに対し香川県側ではゴルフ場経営の日本ゴルフ振興（大阪市）の子会社が、綾歌郡綾歌町の山林に東京ディズニーランド級の大型レジャーランド「サン・アヤウタパーク」を計画。総事業費は300億円で、探険が楽しめる13のパビリオンと美術館とホテルなども備えるという。隣の愛媛県からは西条石油（西条市）がすぐ近くの仲多度郡内に「しこく・ニュージージーランド村」を計画。ニュージージーランドから輸入したジャージー牛、馬、羊などを放牧した観光牧場を目指す。

さらに瀬戸大橋の真下の与島には瀬戸内海の魚を使ったレストランの「瀬戸大橋京阪フィッシャーメンズ・ワーフ」などを計画、二期計画で展望タワー構想もある。高さ150メートル級の展望タワーだけで、香川3、岡山1の計4本が計画されている。

こうした観光客誘致を目的とした展望塔計画が、すでに4つにも達し、香川側の綾歌郡宇多津町では144メートルのゴールドタワー（今年3月20日完成）が完成まぎわだ。せつかくの自然景観との調和を目指した橋も民間の観光開発の波に早くも足元を洗われ始めている。

4-3 パノラマカーやホテルも

JR西日本、JR四国は客席が海側に向けられるパノラマカーを作って増収作戦を練っているほか、ホテルやゴルフ場の建設計画が次々と打ち出され、岡山側は新築とコンベンションホール増築中のホテルを合わせ、5軒、香川側は金刀比羅宮のある仲多度郡琴平町への四国一の収容力のあるホテルの建設をはじめ10軒ものホテルラッシュとなっている。ゴルフ場も両県で16カ所にのぼるといふ。

4-4 物流基地と企業誘致

こうした観光事業とは別に岡山県は瀬戸大橋ルー

トの山陽自動車道との接続地点にほど近い岡山市と都窪郡早島町にまたがる地域に、大型物流基地・岡山県流通センター2つ（合わせて182ヘクタール、すでに84社に分譲）を造成、流通事業向けはほぼ完売、広域型の物流拠点用地は32%の売れ行きだ。

一方、香川県も岡山県に負けじと坂出市に流通センターを、また、香川県倉庫協会も綾歌郡宇多津町に物流ターミナルを計画している。いまのところ、売れ行きは今一つだが、瀬戸大橋をターゲットに企業誘致に懸命の努力をしている。

5. 新時代の課題—未来に向けて—

5-1 新時代の幕開け

四国の住民にとっては、架橋は、島でなくなるという意味で、経済的な効果以上に大きな意味を持つし、瀬戸大橋の4月10日開通にほぼ1月先立ち開通する青函トンネル（今年3月13日開通）と合わせ、日本列島の4つの島が陸続きとなるというのは日本の交通史上のエポックであり、新時代幕開けであることは間違いない。

瀬戸大橋の完成によって岡山—坂出間では自動車でもこれまでのフェリー乗り継ぎで、約2時間40分かかっていたのが、40分に短縮されるという。本四公団の試算（59年）によるとこうした便益性は年間280億円にもなり、四国経済活動のみならず中国・四国の活性化に役立つという。しかし、これまで見て来たように、観光ブームや、当面の物流の変化を当て込んだ立地は進むものの、ブームが去った時にはいつでも撤退できる構えを取っていないだろうか。杞憂であってほしいものだ。しかも、瀬戸大橋を通る自動車道・瀬戸中央自動車道は普通車で海峡部（児島—坂出北）5,500円、ルート全体（早島—坂出）が6,300円だ。この料金がどうか、安いかは利用者が決めることだが、地域開発の視点から見れば、はたしてこの料金で経済的インパクトを本当に与えるかどうか大きな疑問だ。

さらに最初に述べたようにこの備讃瀬戸を挟む岡山、香川の両地区は常に求心と反発を繰り返しており、架橋実現に向け協力したかと思うと、完成を祝って開かれる瀬戸大橋博も別々、PR活動1つ一緒に出来ない状態だ。

5-2 遅れるインフラ

一方、瀬戸大橋に直結する高速道路は山陽自動車道の早島インターチェンジ以西の福山東（広島県福山市、今年3月1日開通）まで。肝心の京阪神方面へ

の山陽自動車道（岡山—備前）は、やっと杭打ちが始まったばかりで、開通にはあと5、6年はかかりそうだし、瀬戸大橋を中国縦貫道につなぐ中国横断道も61年3月に整備区間に格上げされたばかりで、開通には早くも8、9年はかかる。

四国側も昨年12月16日に四国横断道の普通寺—三島川之江間（38.4キロ）が開通したばかりで、瀬戸大橋に直結させるための高松—普通寺間の開通は3年先の66年度を目標としている。

高速道路とともに地域開発のシンボル化しているジェット空港は、2,000メートル滑走路を持つ新岡山空港がことし3月11日に開通するものの、新高松空港（滑走路2,500メートル）は用地買収の遅れから64年中の開港が危ぶまれている。

架橋を生かすための舞台装置ともいえるこれらのインフラの整備はまさにこれからだ。しかし、10年後の73年には京阪神と四国東部を直結する神戸—鳴門ルートが完成、瀬戸大橋ルートの交通量は、30%はダウン、地域経済へのマイナスが心配されており、それまでに瀬戸大橋経済圏の自立を図ることが最大の課題といえそう。

5—3—一極集中の中で

同時に情報都市・東京への一極集中化の中で、架橋によって中国・四国が一体化することが、どういう意味を持つかを先定めておく必要があると思う。

情報は常に交通の流れに乗ってきたし、これからいかにニューメディアが発達しようとも、最も重要な情報は人と人の触れ合いの中で伝達され続けるはずだ。その意味でニューメディアの発達は高度な情報処理方法の高度化にすぎない。現在の交通網づくりは、巨大情報都市・東京と地方を結ぶことに主眼があるし、それによってしか新しい交通網が価値を生まないところに大きな問題がある。

瀬戸大橋に当てはめると、岡山—香川の関係より、岡山—東京、香川—東京の関係のほうが深いということだ。物流や電話をかける回数では、それほど差はないとしても、国の予算を通じての政策決定、金融・証券情報、さらに企業の意志決定など情報の質の高さを含めてみた時、いまや地方にとって東京との関係が圧倒的に強いことは明らかだ。

5—4 ソフトの時代—新しい視点—

その中で中四国が瀬戸大橋を通して1つの経済圏

として、成長するための条件は、地域のオリジナリティーや魅力、すなわち情報をいかに持つかにかかわっていると思う。架橋をハードとすれば、これからはそれを使うためのソフトをいかに蓄積するかが課題だ。

平松大分県知事の唱える「一村一品運動」は、その意味で、その村が発信できる「情報」を持ったわけだ。瀬戸大橋という大きなハードが、地元住民の夢とロマンを背負って生まれた。そのハードの上にソフト（情報化）の花と実をどうつけさせるか？

人々はポスト瀬戸大橋を口にするが、その具体的な中身を語らない。あえて、それを指摘するとすれば小さくてささやかであっても、住民自らが自らの地域を誇りとできる地域づくりを進めることではなかろうか。その誇りうる文化こそが、巨大情報都市・東京に対抗する1つの力になるはずだ。

優先着工を求めている陳情合戦、それにかけた政治家、行政マン、そして、そこに地域の夢を描いてきた住民たち、さらには建設にかけた技術者や現場労働者、あるいは工事途中で事故死した16人の犠牲者にとって、瀬戸大橋は大きなモニュメントでもある。

それを使い切るかどうか、ポスト瀬戸大橋時代の中で地元民に課せられた課題は大きい。

参考文献

- 1) 加藤宣利『虹よ永遠に』ぎょうせい、1985年
- 2) 山陽放送『瀬戸大橋時代を創る 上、下』山陽放送、1983年
- 3) 山陽新聞社編集部『ドキュメント・瀬戸大橋』山陽新聞社、1988年
- 4) 岩川隆『海峡』文藝春秋、1981年
- 5) 山陽新聞社『徹底ガイド・瀬戸大橋』山陽新聞社、1984年
- 6) 山陽新聞社『徹底ガイド・瀬戸大橋2』山陽新聞社、1985年
- 7) 山陽新聞社『徹底ガイド・瀬戸大橋3』山陽新聞社、1986年
- 8) 山陽新聞社『瀬戸大橋ガイドスペシャル』山陽新聞社、1987年
- 9) 井口泰子『小説・瀬戸大橋』福武書店、1988年