

## 四国地域の明日

—ポスト瀬戸大橋の課題への考察—

石丸尚志\*

本論は学術的研究ではなく筆者の実務的体験に基づく一考察である。瀬戸大橋は四国の離島性の脱却を目指した海を跨ぐ高速道路と鉄道の併用橋である。ポスト瀬戸大橋を考察するに当たり四国経済社会の現状を産業構造・交通基盤・情報化・国際化の各面よりとらえてみると全国的には比較劣位にあることが判る。その効果、産業構造への刺激及び全国的役割を考察し「明日の四国」へむけての地域の努力こそが最大の課題であるとするのが本論の結びである。

### The Future of Shikoku

—A Study Concerning the Problems Created  
by the Construction of the Seto Bridges—

Takashi ISHIMARU\*

This study is based not on academic research but on the practical experiences of the author.

The Seto Bridges will carry both a highway and a railway across the area, from Honshu to Shikoku, meaning that the island of Shikoku will no longer be isolated. Considering the present economic situation from various aspects, including industrial structure, transportation, information and internationalization, Shikoku is ranked comparatively low in Japan.

As a result, my conclusion is that efforts aiming at the creation of the “Shikoku of tomorrow” by the local residents should be the most important theme of this study, while at the same time researching into how Shikoku’s industrial structure can be stimulated and what role the island should play on a nationwide scale.

#### 1. はじめに—本論の前提—

哲学的考察によれば人間は体と心がいわゆる化学的とか物理的な状態ではなく人間的結合による状態で形成されていると仄聞したことがあるが、そのよってたつ所以は人間としての目的の追求、すなわち人生の生き甲斐を求めるために、最近の流行語で言えばハードとソフトの両面からの調和を保ちつつ、生きて行く努力をすべきであるということなのではなからうか。

これまた東洋医学論からの仄聞であるが、人間の心身の健康診断は、観察、問診等を判断の中心とした望診と、検査、数値等を判断の中心とした算診の両面からなすべきとのことである。

地域開発というテーマを擬人的に考察するとき、

\* 百十四銀行調査部部长

General Manager, Economic Research Division,  
The Hyakujushi Bank, LTD.

原稿受理 昭和62年12月11日

人間社会の集団から成立しているものが対象であるから当然のことではあるが、個人と同様にハードとソフトの両面から調和のとれた目的追求が妥当であると思われる。

昭和39年、わが国の国土計画、地域計画の将来のあり方について客観的に評価して欲しいといった日本政府の要請をうけて、国連の都市問題および地域計画に関する専門家調査団、いわゆる「ワイスマン調査団」が来日し、その報告のなかで「第2の国土軸が必要だ」と述べ、当地域については瀬戸大橋等の重要性を以下のように指摘している<sup>1)</sup>。すなわち、報告書第3部において「この開発は四国と日本の他地域との物的統合を促進するであろう。ここの開発形態は、輸送施設としては高速鉄道と道路で瀬戸内海沿岸の各地を結び、内海の兩岸を海上輸送によると同時に橋によっても連結するようになるであろう。内海兩岸の道路に沿って、また港湾の付近には工業地区や住宅地区を配置することが出来ようし、一方

四国は、この地域の住民のみならず、日本各地からの人達のためにレクリエーションの場となろう」と述べ、続いて「この大胆な架橋計画は、岡山・香川両県の経済開発にとって非常に重要なものとなろう」と瀬戸大橋の完成によって瀬戸内海を挟んで環状の経済圏ができ、その沿岸地域の発展が日本の将来にとっての大きなポイントになるであろうと捉え、このプロジェクトを大きく評価している。私見であるが、この環状経済圏を「東瀬戸経済圏」と位置づけ、本論においては、その地域の中の香川に焦点を当てつつ四国地域全般を対象として、ポスト瀬戸大橋という視点から考察を試みる。

## 2. 瀬戸大橋の概要

### 2-1 架橋の経緯—そのソフト面—

農業経済時代は交通の面では海運が主力であったため瀬戸内海は運河としての機能が活用され、この地域発展の要素の一つとして大いにその役割を果たしていたといえよう。しかし、工業経済時代になり鉄道及び自動車に輸送手段のウエイトが高まるにつれて、その面からはむしろ次第に阻害要因としてクローズアップされるようになり、特に四国は瀬戸内海による離島性ということから交通インフラ整備の遅れを惹起し、その結果として経済のみならず文化等もふくめて全国的に全国水準より相対的に比較劣位の地域となってしまった。

こうした背景を有する地域として、その経済発展の立場から離島性の脱却を目指しての本四架橋の夢は「ワイスマン構想」をまつまでもなく、全四国住民の悲願として、さらには国土軸の均衡発展を願う全国的な声として次第に強まったのである。

そもそも、この本四架橋の具体的構想は明治22年、大久保謙之丞香川県議が讃岐鉄道（香川県最初の鉄道、後に国鉄が買収し、現在はJ R四国の土讃線の一部）の開通祝賀式において「塩飽諸島ヲ橋台トシテ架橋連絡セシメバ、常ニ風波ノ憂ナク、南行北向、東奔西走、瞬時ヲ費サズ、ソレ国利民福コレヨリ大ナルハナシ」<sup>2)</sup>と提案したのが最初であり、爾来80年余の間、昭和30年5月の宇高連絡船紫雲丸の衝突事故により168名の死者を出したことから安全なる交通機関としての架橋への声が高まる等々の幾多の事件、経緯、議論を経て、さらには科学技術の向上に支えられた日本列島の総合的開発志向を背景として、いわゆる「夢の架橋」とすべく将来への大きな希望をのせて、昭和53年10月10日瀬戸大橋の起工が

行われることによって具体化の一步を踏み出したのである。

### 2-2 架橋の路線—そのハード面—

瀬戸大橋は高速道路部門と鉄道部門の2部門から成り立っている<sup>2)</sup>。

道路は岡山県の早島町で国道2号線より分岐し、倉敷市内を南下、同市児島地区付近で鉄道部門と共用となる。共用部は鷺羽山トンネルを通過して下津井瀬戸に入り下津井瀬戸大橋、櫃石島橋、岩黒島橋、与島橋、北備讃瀬戸大橋、南備讃瀬戸大橋によって海上を渡り香川県坂出市番の州にいたる。番の州南部で鉄道と分かれ坂出市川津町で既存国道11号線に連絡する。総延長は道路単独部24.2km、共用部13.1km、計37.3kmであり、構造規格は第1種第2級の自動車専用道路であり125cc以下の自動2輪車、自転車、歩行者は通行できない高速道路なのである。

鉄道はJ R西日本宇野線茶屋町付近から分岐して倉敷市を南下し、同市児島地区で道路との共用部となり（二段構造・上部が道路・下部が鉄道）瀬戸内海をわたり香川県坂出市番の州をへて香川県宇多津町で東西に分岐し2か所においてJ R四国予讃線に接続する。総延長は鉄道単独部19.3km、共用部13.1km、計32.4kmであり本四備讃線として分担会社は児島駅以北はJ R西日本、以南はJ R四国となる。構造規格は在来線（複線）であり、将来は新幹線も併設できるようになっている。

工期は9年とし、建設費用は政府及び地方公共体からの出資金、政府引受債、政府保証債、縁故債及び民間からの借入金等によって調達しており、総額は昭和59年度単価で1兆1千3百億円強、利息を含めて通行料金等の収入によって30年で償還の予定になっている。

## 3. 四国地域経済社会の現状

### 3-1 産業構造

瀬戸大橋を通るJ R在来線は本四備讃線と呼称されるが、この備讃とは江戸時代の地域呼称（備前、備中、備後、讃岐）から引き継がれたものであり、現在の地名から言えば岡山県南部エリア、香川県中央エリアとなる。そして、国土庁による第4次全国総合開発計画<sup>3)</sup>によると、岡山側については「中国地方はこれまで瀬戸内海の水運及び陸上交通の要衝として西日本を結節するとともに高度成長期以降は主要工業地域として我が国経済の発展を支えてきた。しかし、近年の産業構造の転換のなかで経済活動は

厳しい状況にあり……」と記述、また四国側については「四国地方は瀬戸内海という豊かな海に臨み水運に恵まれ古くから開けた地域であるが、近年では自然的制約条件に加え、交通体系の整備の遅れ、産業構造の変化への対応の遅れなどから、人口の伸びや経済成長も低いものにとどまり……」と記述され、ともに今後の対応が期待されている。そして両地域エリアとも、その産業構造についての適切な対応が当該地域の経済成長の要因であるとしている。

さて、その地域の経済社会を判断するための指標は数々あるが、とりあえず幾つかの指標の中で四国の全国シェアを点検しつつ、その産業構造の現状を指摘する (Fig. 1)。

総面積で見ると四国地域は18,805km<sup>2</sup>でわが国土の5.0%、人口は60年度の国勢調査時点で427万人で全国の3.5%を占めているが、総生産は60年度 8兆910億円 で全国の2.8%、工業出荷額60年度 6兆9,133億円 で全国の2.6%その他の各経済指標とも全国に占める割合はほとんど2ないし3%台と相対的に低く四国の経済は3%経済の発展途上地域と言われる所以なのであろう。

更に、四国経済主要指標でも判るように、四国の産業構造は1次産業の割合が高く、2次、3次産業の割合が低い構造となっている。加えて中小企業の割合も全国に比して高く、一般的にいってその体質も弱いこと等が産業構造上の問題である。

しかしながら、石油危機以前は、わが国開発のポリシーであった列島改造の波に乗って意欲的に臨海コンビナートを造成し基礎資材産業の誘致に努力し、それ相応の成果が当地域の基幹産業進展としての役割を果たしつつあった。それが80年代に入り基礎資材産業そのものが次第に停滞傾向となり、替わって先端技術産業が興ったが、離島性といったハンディに加えて総合交通体系のインフラ整備の遅れから、この面では九州、東北地域の後塵を拝し、その結果、各指標の伸びは全国をさらに下まわりその格差はより一層拡大する傾向を辿っている。

### 3-2 交通基盤

第4次全国総合開発計画をみると、そのキーワードの一つに「定住と交流による地域の活性化」があり、その4章4節にはそのための交通の整備が説かれている。四国においては前述のとおり総合交通体系の未整備から経済基盤の弱体化を余儀なくされていると思われるので、特にその整備促進は焦眉の急といわねばならない。

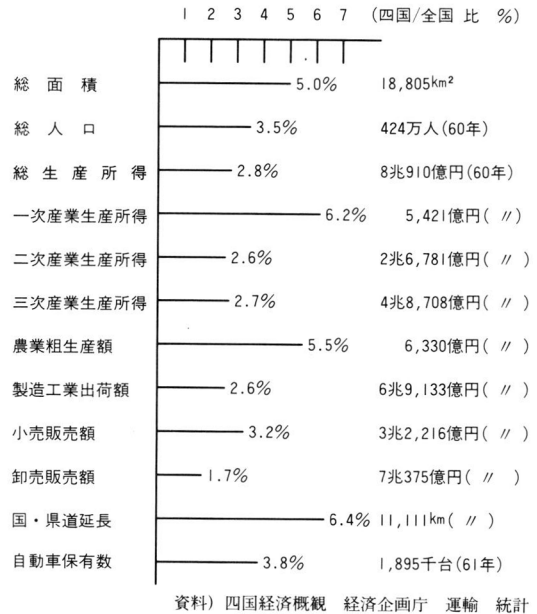


Fig. 1 四国経済主要指標 (対全国比)

#### Major economic index of Shikoku (compared to the nationwide index)

従って、本節では当地として最も特徴的と思われる高速道路、JR四国、空港の三部門にしばらく、四国交通基盤の現状をごく概略的に述べる。

まず、高速道路の現状を見ると瀬戸大橋は昭和63年4月供用開始されるが、その効果の相乗的上昇を見込むべき縦貫・横断高速道は基本計画路線の18%程度が供用されるに過ぎず、今後の早急な開通が待たれる。しかし、現状の進捗状況よりみて全ての供用は来世紀にわたるものと思われる。さらに陸上交通体系の整備上、より必要と思われる高規格幹線道路の完成には物理的にみて今後三十年程度の年月を要するものと推察され、残念ながら折角の本四架橋の効果は、当分の間、相当程度減殺されるものと思われる。

次に、JR四国であるが、昭和62年4月その再建を目途として全国と歩を一にして民営化に踏み切り出発した。そして、昭和63年4月には瀬戸大橋の完成により児島より南の備讃線すなわち瀬戸大橋上のJR線は四国会社により運営されることになる。しかし、その経営上より見た前途は極めて厳しいものがあるものと思われる。先ずハード面で見ると、電化率は現在工事中のもの完成(63年春)を見込んでも8%に過ぎず(全国43%)、また複線化率も3%程度(全国27%)、枕木のコンクリート化率も7%(全

国40%)と世界的な長大橋を活用するJR鉄道にしては全くお粗末な現状であり、経営見通しも決して楽観を許されるものではない。いわゆる経営安定基金(四国は2,082億円)より生ずる利子補填によって表面上は黒字決算ではあるが、実体は昭和61~62年にかけて予測される年間150億円程度の欠損を出す企業といったことからの脱却は難しく、この状態は現状では早急に改善されるとの期待も持たず、しばらく続くものと予想され、これにより高速道路の未整備と同じく当地域への瀬戸大橋効果減殺が心配されるのである。

某交通評論家は、瀬戸大橋の効果は大金持ちに宝篋が当たったようなもので、架橋がないよりはましだが大した効果はない、地域へのインパクトはそれよりも「国際空港」の方が勝っている、と喝破している。一面の真実を穿ていると思われるので以下四国の「空港」の現状を述べる。

四国地域の「空港」は地域開発の一大要素として、また瀬戸大橋効果へのトリガーとして、一層の整備が望ましいのは当然であるが、特に国際化の進展の時代に鑑み「新高松空港」の完成をまっぴの国際空港設置の必要性が感じられるところである。

結論的に言う、「四国は全国水準に比して各面において相対的に遅れ比較劣位の地域である」ということであり、そこに瀬戸大橋の効果への期待が膨らんでいるのである。

### 3-3 情報化

本四架橋の目的である地域の活性化実現のための有力な手段の一つに、その地域の情報化がある。しかし、その情報化度を測る普遍的基準はない。

ハード面の尺度として財団法人立地センターが昭和57年実施した「情報機能整備計画調査」によって四国地域の現状をみると、これまた残念ながらその総合指数は全国平均指数で80.2と九州の76.6をわずかに超えてはいるものの低位で全国8地域中の7位となっている。

瀬戸大橋完成を控えての当地の現状を明らかにする意味で、以上の結果をふまえて筆者の所属する百十四銀行本四架橋経済調査委員会において昭和60年3月香川県の企業経営者を中心に情報化についての意識を主体に調査を試みた<sup>9)</sup>。詳述は割愛するが、その意識においても結論的には全国水準よりかなり低いものとの判断にならざるをえなかった。すなわち、高度情報化の早急な進展を進めることが必要であるという回答は25%に過ぎず、また現在既にこの

ことに取り組んでいる企業もわずかに22%であった。もちろん、その後の時間の経過とともに急速な進展を見つつあるところであろうが、近時のハード面の著しい進歩もあることから、この面の一段の進捗がのぞまれる。

### 3-4 国際化

我が国のGNPが世界の10%以上のシェアを占めるに至った現在、その国際的役割もそれ相応のものが要請されるようになるのは当然であるが、そこに最近の国際化の新しい段階の到来があるのであろう。特に、地域開発の視点よりみても、国際化の進展なくして地域の活性化なしとの声が高まりつつあるのもむべなるかなである。

以上のような情勢に鑑み、財団法人香川経済研究所(筆者が理事長をしている)において昭和61年3月、四国通商産業局の委託に基づいて四国の国際化についての前項の情報化調査と同じ手法による調査<sup>5)</sup>を試みた。

項目としては「国際化の意識」「人的交流」「貿易取引」「金融・資本取引」「情報」「各施策」の7項目であり、詳述は割愛するが結論的には全国水準よりみて、これまた情報化と同様、高水準とは言えない状況であった。すなわち、意識の面においては当事者意識として「かなり遅れている」が27.2%、「遅れている」が50.6%であり、とくに有識者の回答としては81.5%が「遅れている」としているのが現状なのである。その他の各項目についても低水準であるが瀬戸大橋・空港・高速道路のいわゆる3大プロジェクト等のインフラ整備と並行して、この国際化進展にも大きな弾みがついてゆくものと予想される。

## 4. ポスト瀬戸大橋の課題への考察

### 4-1 瀬戸大橋の効果

工業経済社会の到来以後、四国の産業構造といった視点から見る時、瀬戸内海は前述の通り、むしろ阻害要因へと変化してしまっただ。四国住民にとって他地域との交通、輸送が気象条件によって大きく左右されることは実態以上に被害意識をかりたてるものでもあった。本四架橋は、本州四国の間が霧・波浪等に左右されず「何時でも定時間での」輸送を可能にし、さらには、乗り換え積み換えの不便解消といった交通手段の大幅改善、輸送の時間と経費の節減といった効果の発生は当然であるが、そうした事柄以上の効果が期待され、事実この本四架橋が各方面のインフラストラクチャ整備へ波及し、21世紀

Table 1 四国地域の公共工事保証請負金額

## Guaranty and contract amounts of public construction works in Shikoku

年度	四 国		全 国		四 国		対全国(%)
	保証請負件数 件	前年度比	保証請負金額 百万円	前年度比	保証請負金額 百万円	前年度比	
56	13,928	2.0%増	513,787	5.1%増	11,680,489	2.0%増	4.40
57	15,270	9.6%増	532,274	3.4%増	12,041,908	3.1%増	4.41
58	15,356	0.6%増	553,997	4.3%増	11,680,683	3.0%増	4.74
59	15,313	0.3%増	588,902	6.3%増	11,499,649	1.5%増	5.12
60	15,932	4.0%増	610,979	3.7%増	11,891,788	3.4%増	5.14
61	16,656	4.5%増	631,561	3.4%増	12,884,961	8.4%増	4.90
62, 4～8月	6,644	-0.3%	267,178	-23.2%	6,668,636	4.0%増	4.01

西日本建設業保証株式会社 資料

へ向けての当地域開発の出発点となったと思われる。

私見ではあるが、交通の物理的手段としての瀬戸大橋の効果、すなわち時間と距離の合理化といったメリットは当然であり、過去各方面で強調解説されてきているので本稿での詳述は割愛するが、総体的にまとめてみると、以下の3つに集約できるのではないかと思われる。

その1は、インフォメーション効果である。

そもそも四国の経済的指標は前述のとおり全国的シェアは低く、その平均的数値から「四国の経済的地位は3%程度。従って全国的に見るとその存在はとるに足らない」との評価であり、一般的認識度も極めて希薄であった。本四架橋についても、当初は四国住民が考えるほど全国的知名度は高くなく、むしろ経済的にはその効果等はとるに足らない、単なる政治的解決の産物に過ぎないとの評価すらあったやに仄聞したのであった。しかし、具体的な架橋の着工から工事が進捗するにつれて、その近代的工事手法や技術陣の努力等の紹介にはじまって、その先端技術手法は次第に国内はもとより、世界的関心を惹起し次第に投下資本に対比しての経済効果とか地域開発の注目的技法云々との議論にも発展していったと思われる。

その2は、公共投資効果である。

現在時点での試算であるが、瀬戸大橋のみでも、その投資は総計で1兆1千3百億円である。その他の2つの架橋（明石～鳴門ルート、尾道～今治ルート）及び四国横断、縦断高速道路等を含めての投下公共投資の総計は西日本建設保証株式会社の保証請負金額の面でも毎年5千億円ないし6千億円以上であり、瀬戸大橋工事の一段落した61年度までは、その前年対比の伸び率は全国平均を常に上回ってお

Table 2 本四架橋による四国への経済効果

## The economic effects of bridge construction on Shikoku

架橋がある場合 (A)	生産所得 96,004億円
架橋がない場合 (B)	94,230億円
昭和65年年間増加額 (A) - (B)	1,774億円
	内訳
	1次……37億円 (2%)
	2次……789億円 (45%)
	3次……948億円 (53%)

注) 昭和55年価格による試算

資料) 本州四国連絡橋公団「本州四国連絡橋の意義と効果」(59/1)

り、建設関係を中心としての効果は相当なものとして推定されるのである (Table 1)。

その3は、瀬戸大橋完成後の、その供用開始による経済効果であり、当地域住民にとっては最も関心もあり、建設による効果の最大眼目である。

本州四国連絡橋公団の昭和59年1月予測によると、供用が本格化すると見られる昭和65年の四国の生産所得は、架橋がなかったと仮定した場合と比較して約2%増加するが、その中第3次産業部分の増加が53%と最も大きな部分を占めるとしている。現実には、瀬戸大橋完成を5か月後に控えての四国地域の動きをみると香川県を中心にホテルを始めとして、観光、レジャー業の設備投資が活発化しつつあり、その影響は当初の予測より大きいのではないかとと思われる (Table 2)。

また、同じく公団の予測によれば架橋によって地域の生活圏は拡大し、それに呼応して昭和65年の四国の人口も約2%程度の7万8千人増加して440万人になると見ている。

さらには、輸送時間の短縮効果から物流とか人の交流についても大きな変化がおこるものと予測している。

ここで、私見としての結論を述べると、第一章で記述したとおり、瀬戸大橋の最大の効果は、その完成によって「東瀬戸経済圏」形成へ大きく踏み出したということである。取り敢えず「備讃圏」という地域連担が成立するということであり、その人口面で見ると「岡山県南110万人」「香川県100万人」合計210万人を擁する圏域となり、人口のみで言えば大阪に匹敵する地域になるのである。そして、明石〜鳴門ルート完成をまって形成されるであろう「東瀬戸経済圏」は、首都圏と並ぶわが国の一大拠点となる可能性を秘めていると言っても過言ではなく、瀬戸大橋の完成はその一過程として位置づけられると思う。従って、ミクロ的視点の各面への配慮も当然ではあるが、やがて来るべき21世紀への新視点からマクロ的な立場での施策行動がまたれるところであり、そのことへの出発こそが最大の効果なのではなからうか。

#### 4-2 架橋と産業構造

そもそも、本四架橋の具体化は昭和45年の本州四国連絡橋公団の発足から始まったといえるが、わが国の地域開発の情勢は、昭和37年の第1次全国総合開発計画にはじまり、いわゆる列島改造の風潮強くあるいは新産業都市、工業整備特別地域、と進む中でこの瀬戸内沿岸は臨海工業コンビナートの造成等、常に開発の優等生としての地位を続けてきたといえる。しかし、昭和40年代後半に入り、わが国経済は石油危機を契機として次第に高度成長から安定成長へと軌道修正され、その主流はソフト化へと強まって行った。

従って、当初「重厚長大」型産業開発の延長上に立案計画された、この本四架橋も時代とともに経済のソフト化に対応して地域の産業構造転換の尖兵としての役割への期待が強まってきたのである。

経済のソフト化へのトレンドを分析すると、私は「ハイテク化」「高度情報化」「国際化」「意識の多様化」「高齢化」「高学歴化」等々になると思うのであるが、この本四架橋というプロジェクトもそうしたトレンドをサポートするインフラの1つとしての役割変化が求められるのであろう。

前項でも述べた如く、その効果の結果も踏まえて当地域の産業構造は次第に第3次産業のウエイトが高まるものと予想されるので、この瀬戸大橋の機能も当初の立案計画よりの変化は当然なのである。

私見を述べれば、瀬戸大橋を核としての四国地域の開発方向及び産業構造を、リゾート、レジャーな

どソフト産業への適応性の機能強化を求めたい。

#### 4-3 瀬戸大橋の全国的役割

人口集中、狂乱地価、交通渋滞等の難問題を抱える東京は「一極集中」の様相を日ましに強めつつある。こうした背景のもと、第四次総合開発計画は幾多の論争を踏まえて、わが国の均衡ある発展を目指すといった観点から、一極集中現象は問題が多いとして「多極分散型」の答申となった。そして、その実現の可能性にはいろいろと問題もあることも否定できないが、それぞれの地域が「交流ネットワークの構築」「国際化」「ソフト化」等の開発計画に含まれているキーワードによってこそ推進されるのであろう。

さて、この計画に盛り込まれた「四国地方整備の基本的方向」をみると、「本州・四国間が初めて陸続きとなることを契機として四国新時代の実現を目指し交流の活発化と産業・文化を生かして発展を促すべき」だとし、具体的には「関西圏」等を消費地とする総合的な食料供給基地や海洋等の自然を生かした観光・保養地域の形成を進めるとしている。

私見としては、前項でも述べたとおり産業構造のよりソフト化を推進し、この海洋に取り囲まれた四国の特性をフル活用したマリン・レジャーを中心とした、人間性あふれる心の保養基地として形成するトリガーとしての瀬戸大橋といったところに全国的な役割があるものと思うのである。

### 5. むすび

#### —ポスト瀬戸大橋・四国の明日への考察—

いまや、社会は「ソフト化」という潮流の中で大きく変化しつつある。四国はその上に世紀のプロジェクトと言われる本四架橋をはじめとして幾多のインフラストラクチャ整備というハードの変化を加えつつソフト化への歩みが続けつつあり、また続けるべきであるというのが本論の一つの結論である。

そして、「青い国四国」すなわちユートピア四国創造を当地域開発の目的とすべきだということも一つの結論である。

さらには、瀬戸大橋とそれに関連する施設を以上の二つの結論から引き出される具体的展開として繰り広げることが次の結論であり、四国地域の明日を展望しての私の考察なのである。

最近の傾向として、「心の豊かさ」を求める人のほうが「モノの豊かさ」を求める人を上回り、その傾向格差は年々開きつつあり、「成熟社会においては、

人間は量的拡大よりも生活の質を重視するようになり、精神的価値を大切にできるようになる」とするイギリスのノーベル賞学者D. ガボール教授の言葉が実証されている。

前述のとおり、本四架橋の供用開始は、その計画当初のモノ重視の時代からココロ重視への意識変化の中でのスタートであるから、活用への意識変化は当然であろう。

そこで、私はまず「瀬戸大橋への愛情を持った地域創りをする」ことを力説したい。

禅僧道元は「花は愛惜に散り、草は棄嫌に生うるのみなり」と「現成公案」で述べている。その意味するところは、花は愛情がなければ散って仕舞い、憎しみあるところには雑草が生えるといったところだそうであるが、折角、世紀のプロジェクトがハード的機能を発揮しても、愛情といった支えがなければこの意識の多様化に対応が出来ないのである。単なる高速道路とか鉄道橋としてのみではなく、人間性の溢れた施策とか運動が必要であろう。

考察を続けると、昨今は、高度情報化時代の到来と言われる。しかし、前述したとおり四国地方のその面での水準は残念ながら全国と比較して低位にあるが、この本四架橋の完成によって「東瀬戸経済圏」の主要部として人口210万人の一大情報地区として「備讃地域」が形成されるのである。民間サイドでは多少その萌芽がみられるが、官民協調して行政の枠割を超越した備讃センター（ハード、ソフト）の創設とか、各種データベースの備讃地区共同構築

と管理等の具体的施策が必要だと思う。

さて、わが国は、モノ、カネ、ヒト、とあらゆる段階での国際化が急速に進みつつあるが、これまた前述の通り当四国地区は低水準である。しかし、瀬戸大橋時代の到来に伴って形成される「備讃地域」の21世紀における国際化地域として進展する可能性は極めて強いものがある。これを契機として、備讃地域として国際的PRの実施とか、21世紀へのシンポルの行事として、瀬戸大橋のオープニング・セレモニィは、従来の政治的な行事を払拭し国際性と未来性を見込んで「世界の子供達」を主役として実施する等の思い切った施策こそが必要と強く提唱し、むすびとする。

#### 参考文献

- 1) 愛媛県社会経済研究財団「都市と交通—瀬戸大橋のインパクトを中心として」61年3月
- 2) 香川県瀬戸大橋架設推進協議会「瀬戸大橋のあらまし」61年11月
- 3) 国土庁編「第4次全国総合開発計画」62年6月
- 4) 百十四銀行本四架橋経済調査委員会「高度情報化と地域産業の動向」60年3月
- 5) 四国通商産業局「四国地域国際化指導指針」61年3月
- 6) 四国財務局「四国地方経済統計年報 62年版」
- 7) 財大阪科学技術センター：AIRPORT HAND-BOOK, 61年6月