

## シンポジウム A

### 『地域間の交流・連携と新たな地域創生』

#### パネリスト

寺前 秀一（運輸省運輸政策局情報管理部長、前国土庁長官官房審議官）

藤川 寛之（本州四国連絡橋公団総裁）

林 憲弘（中国経済連合会専務理事）

梅原 利之（四国旅客鉄道株式会社社長）

#### コーディネーター

井原 健雄（香川大学経済学部教授）

#### 主 旨

平成10年3月に閣議決定された『21世紀の国土のグランドデザイン』は、「地域の自立の促進と美しい国土の創造」という副題が示すように、21世紀に向けて、夢と希望のもてる新しい時代の国土づくりの指針となるものである。また、これを受けて、地域別整備の基本方向が検討され、中国地域は、「多様な主体の参加と連携の下でグローバルな交流を進める多軸、分散型発展の先導的地域」と規定され、四国地域は、「国内外にわたる広域的連携型発展の先導的地域」と位置づけられている。しかも、当該両地域間にあっては、本州四国連絡橋の各ルートに沿って「T・TAT 地域連携軸」、「西日本中央連携軸」、「中四国地域連携軸」といった構想が進められている。これらは、日本海から太平洋に至る南北の広域連携と交流を目指すものである。さらに、東西に着目すれば、「環瀬戸内経済文化圏」構想も進められており、瀬戸内海沿岸地域を中心とした広域的な交流が大きく動き出そうとしている。

本シンポジウムでは、このような状況に留意して、地域づくりのあり方をはじめ、当該両地域における交流と連携の現状と課題、魅力ある新たな地域創生のための政策提言等について討議して頂き、また、その帰結として、政策志向の考え方に基づく地域振興の理解と認識を深めて頂くことを意図している。

## 『地域間の交流・連携と新たな地域創生』



○井原：石川先生の特別講演の余韻覚めやらぬ後のシンポジウムですが、シンポジウムとはドリンクング・パーティ・ウイズ・ミュージック、音楽を聞きながら好き勝手に話をしようということですから、出来る限りくつろいだ雰囲気であらう内容の濃いものにしたいと思っています。

このシンポジウムのタイトルは「地域間の交流・連携と新たな地域創生」です。本大会は日本計画行政学会の全国大会ですので、中国・四国地域を対象としながらも、ただ単にエリアスタディに留まることなく、他の地域にとっても有用な、これからの時代の先駆けとなるような独創的な知見、新しい見方あるいは提言等について、パネリストの皆様からご発言をお願いします。幸いなことに、このシンポジウムではそれぞれの分野で極めて造詣の深い、優れた見識をお持ちの方々に参加して頂きました。コーディネーターとしての私の務めは、各パネリストの皆様のご所見あるいは問題提起、更にまた政策提言を誘導するというところで、後はただ時間だけを気にしようと思います。

まず、寺前さんから「参加と連携」による国土づくりということでご発言をお願いします。



○寺前：ついこの前まで国土庁で、五全総を唯一仕事にしていたので、こういう機会を与えられたと理解をしています。国土計画というのは国が、つまり国会が行政府に対して、しかるべく計画を作りなさい、どういう理念のものを、どういう手続きで、どういう内容のものを作るかということ提言され、命じて作っているわけです。今回は、戦後5番目の全国総合開発計画という位置づけです。策定過程で21世紀の国土のグラン

ドデザイン、つまり総合開発という言葉にいろんな議論が実はあったわけで、副題がどうも問題になったということをご紹介したいと思います。

まず、国土計画は何をするものなのか、これが大変な問題です。防災計画や環境計画、交通計画はつくりやすし、分かりやすく説明もしやすいのですが、国土計画は「環境を重視すべきである、それは環境計画ではないでしょうか。防災に配慮するというのは、防災計画でいいのではないか」ということで、最後に固有のものとして残るのは、「都

市と農村における人口と産業の適正な配置」だけになってしまう。国土総合開発法の計画事項を見ますと、国土計画に独自性が見られるのはこれだけです。では農村を定義してみろということになります。現在の社会情勢の中で定義はほとんど不可能です。むしろ全国オール都市化で21世紀には益々そうなります。国土計画の定義があいまいなまま、矛盾を抱えつつグランドデザインを作っていかなければならないことになります。

もう一つは、非常にご批判がある「地域の均衡ある発展」です。本当にこれに代わるべき理念があるのか、こういう理念に代わる議論をしてきました。中小企業基本法や農業基本法では、所得倍増計画以来続けてきた理念を昨年・一昨年衣替えをしました。同じ時に昭和37年につくった第一回目の全総以来続けている、地域の均衡や国土の均衡とは何だというものを、新たな理念に変えられるのか。結論からいうと変えられませんし、変えるべきでもないだろう、それが国土計画です。自信を持って言うべきだと思います。この中身は基礎条件の改善から一極集中の是正まで、全て地域の均衡に当たっていますし、諸外国でも自信を持ってやっています。若干翻訳をして、その時代時代に合った地域の均衡ある発展を表現したものが、グランドデザインの副題である「地域の自立の促進と美しい国家の創造」で、これを21世紀前半に掲げる具体的な理念だと考えています。

次に、この計画において「参加」をどう考えるかです。議会のコントロールの下に計画を作っていくのは当然ですが、そういうシステムと、一方で住民投票などいろんなことが書いてあります。どうもそれはなかなか調和しないというか、どっちを優先するかというと、私の考えでは最終的には議会制度の下でやるべきことと思います。国の計画ですから、一億人が対象になりますから、直接民主制ではなかなか集約しきれないものがあります。インターネット等でいろんな方の声が直接聞けるツールがあったりしますし、公聴会を開くか意見陳述をして頂くかということで、既に制度は出来上がっていますし、来年の4月から情報公開法も施行されます。住民の範囲としても、やはり法治国家ですから最後は行政が決めるか裁判所が決める筈ですから、裁判所で主張できる権利があるのかなのか、そういうことと参加の範囲論などを丁寧に情報を示すべきではないかと思っています。

もうひとつの「連携」ですが、運輸省も建設省も昨年・今年度までは連携政策を宣伝させてもらいました。この連携を一つの掛け声として、五全総では言っていたわけですが、連携を越えて合併しなければならない。もう今頃は連携の話をするのは少し恥ずかしいというか、どうも世の中の動きは、住民の声はそれを越えて、連携どころか合併のような流れになっています。

○井原：新しい国土のグライドデザインに、これまで国土庁で苦勞された寺前さんならではのご発言で、非常に示唆に富んだご所見の披露がありました。引き続きまして本四公団の藤川さんに「本四三橋時代の新たな交流圏の創生」というテーマでご発言を頂きたいと思います。



○藤川：本四架橋の最後のルートの瀬戸内しまなみ海道が昨年  
の5月に完成して、三橋時代を迎えたところです。この本四連  
絡橋というのは、まさに今日のテーマである地域間交流・連携  
の基盤になる重要な役割を、これから果していくことになる  
と考えています。完成して間がないわけですが、この架橋が、地  
域にどのような影響を与えているか、事例をご紹介していき  
たいと思います。

具体的にどういう架橋効果を地域にもたらしているかという  
と、大きいのは時間短縮、そして定時性確保です。3本のル  
ートで結ばれたということで、代替性が確保されたという  
こと、環状的な営業ができるようになったところがあります。  
船ですと今まで欠航することがありましたが、瀬戸大橋の  
場合は開通してから通行止めの時間がほとんどなくな  
りました。特に島の人達は今まで病気になると、船を使  
って大きな病院に連れていくしかなかったが、今は直  
ぐに病院に運べるということで、安心感の向上があり  
ます。

時間短縮は、非常に大きなインパクトを与えます。それ  
ぞれのルートでフェリーの時代と橋とを比較すると、だ  
いたい移動時間は3分の1に短縮されています。高速道  
路のネットワークと本四架橋が結ばれていますから、高  
速ネットワークと相まって、地域間の交流圏域が飛躍  
的に拡大しました。例えば神戸・淡路・鳴門自動車道  
では徳島から本州側の3時間圏域の到達面積が約20  
倍になっていますし、エリア内人口は105倍に増えて  
います。同じことが瀬戸大橋でも言えますし、しまな  
み海道でも交流圏域が飛躍的に拡大しています。交流  
ができる範囲や人口が、橋ができることによって飛躍  
的に増えています。

本州と四国間の自動車交通量は、昭和63年に瀬戸大  
橋が開通した時に大幅に増えました。翌年にはちょっと  
減っていますが、その後は着実に増えています。平成10  
年に明石海峡大橋が開通して、またジャンプするよう  
な形で増えました。しまなみ海道の開通でも同様に、  
架橋による誘発交通量が発生しています。瀬戸大橋は  
10数年経ちました。瀬戸大橋について言うと年間7.5  
%伸びていますが、業務を目的とする交通量は年間約  
10%の伸びを示しています。橋が架かることによって、  
年々連携なり交流が深まると言えます。

観光面で見てみますと、昨年のしまなみ海道の開通  
で、それぞれの島の観光施設への入込客が、開通後  
飛躍的に増えています。昭和63年に瀬戸大橋が開通  
してその年に飛躍的に増えましたが、その後、減っ  
てきていまして、平成10年にまた増えています。明  
石海峡大橋がつながることによって増えたわけ  
です。架橋直後というのは観光客がどっと押し寄  
せるわけですが、その後じり貧になってくるという  
問題点があります。

本四間の時間短縮によって市場が非常に拡大しま  
した。いわゆる輸送の確実性も出てきました。香川  
産のレタスの京浜地区への出荷量を見ると、相当  
増えています。特に京浜の冬場のレタスのシェア  
は4割になっています。徳島産の地鳥も、平成10  
年に明石海



峡大橋が開通して飛躍的に出荷量が増えています。市場が拡大しているということです。工場の立地も進んでいますし、付加価値の高い物を生産する工場が新たに立地しています。いろんな形で地域の経済が押し上げられているということが分かると思います。

四国の県内総生産の伸びは全国平均を下回っていましたが、架橋後の伸びは全国に追いつき、最近では追い越しています。架橋によって四国の県内総生産がかなり押し上げられていて、全国との差が縮まっています。マクロモデルを使って、どの程度県内総生産を押し上げているかを平成12年で算定してみますと、橋に直接関係のある大阪府・兵庫県・岡山県・広島県と四国4県では、平成12年で約9千億円の押し上げがあったと試算できます。これは関係府県の総生産の約1%になります。これから先も当然この架橋効果というのは出てくるわけで、10年後には2兆7千億円となります。橋を利用する方の交通経費の節約と時間の短縮を直接便益として計算すると、平成12年度で約2千5百億円で、40年間で計算するとB/Cが1.7となります。

これからこの架橋が地域間の交流・連携にいろんな形で貢献していくと思いますが、橋を中心にした連携軸構想があります。T・TAT地域連携軸とか西日本中央連携軸、中四国地域連携軸といった形で言われますし、これらは南北の軸ですが東西もいろんな連携が深まっていくと考えています。環状的な瀬戸内圏という形での連携も深まっていくだろうと思います。今はITが重視されるようなところがありますが、人や物の行き来を考えると、架橋や高速道路の整備・交通基盤の整備が重要だと考えています。当然情報の流れも無視できないわけで、バランス良く整備しなければいけません。この橋はこれから100年以上に渡って使われることになるわけですから、長期的に波及効果を考えていかなければいけない。今のことだけを考えるということではなく、やはり長期的な視点でこういうものを評価していかなければいけないと考えています。

交流圏域は非常に広がってきますから、それだけ広域的な交流の可能性は高まります。一方で地域間競争が激しくなります。地域がそれぞれ努力していかない限り、競争で負ける可能性もあるわけです。地域の個性とか特徴を大事にして、それぞれの地域が積極的に可能性を活用して、具体的な取り組みをやっていかなければならないと考えていま

す。上手くやっている所も現実にあるわけです。現にいろんな取り組みが成されていますが、これは県レベル、市町村レベル、民間レベルと、いろんな形での取り組みをやっていかなければいけないと考えます。同時に、地域づくりのリーダーの育成が問われると思います。そういう方がいないと地域は盛り上がってこないで、地域づくりのリーダーを育てるということに取り組む必要があると思いますし、またそういう人達のネットワーク化が必要だと考えています。

○井原：全国的なレベルでの開発理念の話を受けて、中・四国をターゲットにした本四連絡橋とは一体何であったのか、また今後どういうふうにご利用していくのかという問題提起がありました。そういう基礎的な基盤整備の上に立って、積極的に利用し活用するような、お二人方からのご意見を聞かせていただきます。まず中国経済連合会の林さんから、中・四国地域における交流・連携の現状と課題についてのお話しをお願いします。

○林：まず申し上げたいのは、「環三海二山交流圏構想」です。その発想に根ざしたのは、地域の特色なり個性をどう出していくかということが原点です。日本全体を眺めましても、三つの海と二つの山を持っているのは中国地方以外に全国にないわけです。そここのところにどういう名前をつけるかということで、当時、樺本先生と随分議論をしたわけですが、三つの海と二つ山を特徴づけ、中・四国を循環させていく、“環三海二山”という名前で書き込まれました。この議論が始まったのが今から10年以上前になります。中国地方のアイデンティティをどう出していくのかということで、活性化のための議論を始めたのが、昭和62年から63年頃だったと思います。端的に申しますと、やはりそういうものは地域が発想し、活動しなければならないということが第一に挙げられると思います。



それからもう一つは地域の発想を具体的なものにするためにはコンセンサス作りが重要だと思います。コンセンサスというのは行政や経済界や大学だけではなく、最終的には地域の住民の方々にもご理解を頂くことが重要です。地域活性化は、やはり地域の方々はその事を本当に思っていてやっていかなければ、駄目になってしまうことが随分あるわけで、そういうことをピーアールすることが大事だと思います。中・四国の特徴を考える時に、まさに中国と四国が陸続きになったのが、今世紀の大きな出来事です。中・四国の基本的な経済交流圏の土台が出来上がった、新しい交流の時代に入ったのではないかと思います。私どもが今考えているのは、中・四国の地域の特徴をどう活かすかを日本全体にアピールし、同時に世界に対してもアピールすることです。

もう一つは、日本海側です。ここの所をどう振興させていくかが重要な仕事と考えています。基盤整備にしても日本海側が若干遅れているという状況があります。産業集積にしても、どうしても薄いという点があって、若者の定着が非常に難しいという現状が

ありますから、私どもとしてはできるだけの支援をし、いろんな案を提起して、地域の合意を得たいと思います。

また、私どもが取り組んでいるもので、ITの対応とか、循環型社会の形成が、当面の大きな課題になると思います。企業あるいは地域社会がどのようにIT時代に対応していくかということは、基本的にこれは取り込んでいかなければならないと思いますが、同時にプラスの面と、一方で陰の部分があるということを心配しています。例えば企業の中でもこういう情報技術を取り入れますと、コストダウンは人員削減につながってきますが、それをどうカバーしていくかという問題があります。そういう問題にこれからどう対応したらいいかということです。また、循環型社会は大きく言うと地球環境問題ということになると思いますが、資源のリサイクル・有効活用を上手く使った循環型の社会ということと、最終的には廃棄物の処理の問題が、一般廃棄物と産業廃棄物を通してこれから大きな課題になるのではないかということです。この二点を私どものこれからの重点課題として取り組んでいきたいと思っています。

最後に、瀬戸内海のことでも申し上げたいと思います。現在いろんな所で申し上げているのは、瀬戸内海を後世に残して行くためにどうしたらいいかということと、瀬戸内海をこの地域の産業発展、第2次産業だけではなく第3次産業も含めて、総合産業が発展し得るような役割を担う整備をしていきたいということです。多島美の自然を21世紀に残していくことを大いにやっていきたいということで、四国経済連合会と一緒に、関係方面にお願いしたいと思っています。平成7-8年頃から農水省や建設省で、海岸整備事業をして頂いていますが、まだ防災上の見地が非常に強く、保全あるいは創生というところまでは行っていません。しかも対象地域が日本海側と太平洋側という、規模の大きい所に今現在そういった事業が行われています。是非、瀬戸内海についても目を向けて頂いて、この美しい景観を21世紀に残していきたいと思っています。それから産業の発展に瀬戸内海を生かしていくということですが、瀬戸内海の沿岸部には、現在まだ産業立地していない遊休地が多くあります。これを如何に活用していくかを考えています。もちろん環境面には配慮をして、新しい産業を集積していく。さらに、瀬戸内海は非常に多島美の海域ですから、それを結んでネットワークをつくって、クルージングも考え国民的な保養地が出来ないかということも思っています。いくつかの島を結んでつuckingいけば、そこに地域の方も行けるし、域外の方も行ける。そういう条件整備をやりながら瀬戸内海を上手く使っていったらと思います。

○井原：それでは四国側を代表して、四国の現況と今後の課題について、梅原さんからのご報告を頂けたらと思います。

○梅原：三つの橋ができて、四国は島ではなくなって半島になりました。そしてこの10数年、交通インフラ超後進国家から先進国に仲間入りをしたわけです。ただし鉄道を除

いてということが残念ですが。例えば高速道路で言いますと、四国に高速道路が出来たのが昭和58年です。それまではゼロで、その時の全国の整備率が既に30%です。そして瀬戸大橋が出来た時に四国は11%で、全国では37%です。そして今年の5月に四国が50%になり全国が57%になりました。平成14年度は全国63%に対して四国は66%です。空港も各県ありますが、全部国営空港で近々すべて2500メートルになります。交通インフラは先進国に仲間入りをしました。非常に不便な島から便利な陸へ、別の言い方をすると、四国は不便さで守られていた、不便であるが故になかなか人が入ってこないけれど、逆に出て行きもしない。そういう所であった四国が一気に地域間競争の渦の中に巻き込まれてしまった。



四国は人口が420万で、高齢化が全国よりも10年早く、こういう状態の中で橋が三つです。そして素晴らしい橋が出来た効果もありますが、実は非常にむずかしい現象も起こっています。観光でいうと、橋はあくまで橋なのですが、これを観光資源と勘違いしてしまったということです。10年ちょっと前に瀬戸大橋が出来て、観光客がすごく伸びて、1年で元通りになった。明石の橋が出来て、これもすごいブームになりました。1年たっただいたい元通りになりました。そして今度しまなみ海道ができましたが、そこで金比羅さんのある琴平の有力者が、「桃栗3年橋1年」と言って、橋を観光資源として考えるなという話をしました。それを聞いたある道後の観光の関係者が、いやいやこのしまなみは違うと。しかし1年経って調べますとこの格言はぴったり当たって、やはり1年前と同じ状態に、いや、それ以下になってしまったということです。

一方、この橋のお蔭で高速バスが非常に好調です。私達も徳島から関西に向けてかなり高速バスを出しています。アンケート調査をしたら、68%は徳島の人々が利用している。2年後にアンケートをすると、これが74%に膨らんでいました。徳島の駅前には有名な百貨店があります。神戸の三宮の駅前にも同じ百貨店があります。同じ百貨店ですが、バスは非常に安いですから、神戸に行ってその百貨店で買い物をする徳島のお客さんも増えています。

さらに、支店経済の問題があります。交通インフラが発達しIT技術が発達したところで、支店経済の支店とは何ぞやということになります。橋による効果、要するに交通インフラが充実した効果は勿論ありますが、放っておくとマイナス効果が出ます。当たり前のことですが、橋は入り口であると同時に出口でもあります。四国の特徴の話になりますが、海に守られているということで、何とかなってきた。ところがこれが地域間競争の渦の中に巻き込まれると、放っておくとどうにもならなくなるということです。

21世紀の国土のグランドデザインの中で、施策の展開の方向が示されています。そこに遍路道等の文化的資産や四国産地等の自然観光を活用した地域観光との接点が言われています。四国はこれからいろいろやらなければいけません、少なくとも少子化の中



で定住人口が増えることはない。交流人口を増やすということです。交流人口は、広い意味での観光だと思います。これからは全世界的に見ても大観光時代がくると思います。21世紀は広い意味での観光が世界的に基幹産業になると言われています。石森さんという方が論文を書いて、1990年には4.5億人が国際間を動く。2000年には5.6億人、2010年には10億人動くということを随分前に言っています。東大の名誉教授の木村尚三郎先生によれば、1998年には既に6億2千万の人が動いていると。それほど観光は大きな動きを示しているということです。

日本はまだ観光を本物の産業に見ないきらいがあります。虚業のように思っています。やはり観光を、これから交流と連携の大きな柱に持っていく必要があります。人が動けばお金も落としますが情報も落としていきます。そういうところで交流と連携が広がっていくと思います。1998年段階で日本から外国に行った観光客が1580万人です。逆に外国から日本に来た人が410万人、この格差をどう見るかです。フランスは人口6千万人ですが、フランスに来る人が7千万人います。人口よりも多いです。日本は1億2千万の人がいますが、日本に来る人は400万人で、3.3%です。アメリカは結構多くて、アメリカの観光収入は1年間で750億ドルです。産業大国であると同時に観光大国でもあります。日本ももう一度この観光をしっかり見つめなおす必要があります。今のところ、観光は四国から出ていく方が多いのですが、交流と連携で中国地域と四国地域に、全国から行ったり来たりという意味の施策をこれからしていく必要があると考えます。



○井原：4名のパネリストからご所見の披露をお願いしました。時間の制約もありますが、シンポジウムのパネリストというのは攻撃的的で、フロアの皆さんから反論を頂く方が良いのではないかと。4名のパネリストの発言の中で質問や反論などがありましたら挙手をお願いします。

○フロア：元々海運で動いていた瀬戸内海で上手くやれば観光の拠点になるような可能性が十分にあったのに、どうも橋を架けてしまって通過点になってしまったという感もするんです。瀬戸内海についてはどうお考えになっていますか。

○フロア：本四公団の費用便益比率について、コストの5兆2000億円ですが、これは当初の投下費用、運営費用もはいつているのですか？

○藤川：40年間の運営費用を含んでいます。

○井原：それではもう一度個別に問題提起をさせて頂き、その後で一括してパネリストの皆様からお答えを頂けたらと思います。

まず寺前さんが、冒頭、国土計画の体系は、法的概念である意味がアドホックな非法定計画というか、これからは地域が主体となってフォローアップをしていく時代で、そういう意味での新しい交流と連携が必要であると言われました。そこで計画策定にずっと関わってこられた立場で、全国的な視点から見た時に、この中・四国地域についてどういうふうに使われているのか。林さんから頂いたパンフレットを見てみると、中・四国地方は他の大都市圏のような中心型の地域構造ではなく、個性を持った大小様々な都市が適度に分布した「分散型の地域構造」になっております。これは重要なことで、よく考えてみれば新しい国土のランドデザインの先駆けであり、これを模範にすべきではないかと私は思っております。しかし、ただ全体の機能というか都市の集積が相対的に弱い。したがって発生交通量の増加やビジネスチャンスに結びつかない。そういう問題点があるのではないかと思います。全国的な視点から、特に中・四国地域を見た時の感想を、寺前さんからお話し頂けませんでしょうか。

○寺前：なかなか日本全国の違いを説明して共通点を見つけるのは難しいです。一つは全総を策定する場合に、参加と連携の連携はむしろ中・四国地域が先進地域で、それを取り込んで、では全総もそれでいこうということであった。瀬戸内はしかるべき適当な間隔で都市が点在していますから、やはり2050年位を見た国土軸みたいなものがある地域です。もう一つは、私は瀬戸内海に3回程住みました。大阪と神戸と高松にいましたが、特色がなくなったという面では、かなりそういう気はします。個人的には日本は観光資源はほとんどないのではないかと。国際的に見て魅力のある観光資源がないからそれだけ格差があると思わざるを得ないということがあります。

これからどうしていくかということは、全総で美しい日本の創造ということであって、参加と連携の参加は、やはりその地域で判断する美しさみたいなものがあって、町づくりや地域づくりがこれからの大きな課題ではないかと思います。その時の中・四国の位置づけは、やはり全総にも書いてありますが、中国大陸との距離感であるし、海図など

を見てみると神戸港が最上流地域で、瀬戸内海を川と例えると日本海や東シナ海は、まさにアジア地域の瀬戸内海である。そういう感覚で考えて国土計画や地域計画を考えなければいけないと思いつつあります。そういう意味で面白い地域ではないかと思えます。

○井原：歴史的にみると瀬戸内海は海上交通の中心ではなかったのか。それがモータリゼーションの進行により今度は海が障害になった。これからはどうかという時に、林さんから、もう一度海を活かそうじゃないかとのお話を聞きますと、陸を主として海を従とみたり、陸の論理で海を侵害するのはよくないことになります。そこでもう一度海をわれわれの共通の資源として考えられないだろうかと思えます。歴史的な海の役割や瀬戸内海の意義等について、藤川さんをお願いします。

○藤川：まさに文化文明は瀬戸内海を通して大和に伝わってきたという歴史があるわけです。瀬戸内には貴重な遺産があちこちに残されています。また多島美の美しさも残っています。そういう中で橋が出来たということで、確かに人とか物の動きは、橋を利用する形に急激に移っています。ただ、これから先のことを考えると、余暇をどうやって楽しむかというのは人によって違ってきます。観光の仕方もいろんなメニューがなくてはいけないと考えています。瀬戸内の良さを、いろんな形で堪能するというので、橋が出来たからといって出来ないわけではなく、工夫していけばできるだろうと考えています。一番西側の橋は島づたいに架けられていて、人も歩いて渡れますし、自転車でも渡ることができます。橋を渡りながら瀬戸内の多島美を堪能できます。橋ができたからといって瀬戸内海ががらっと変わるということではないと思えます。やはり瀬戸内の良さはいろんな形で我々が工夫していけば、良さは残っていくのではないかと考えます。

○井原：多島美という言葉が提起されましたが、この言葉は誰が最初に言い出したのかについて考えておりますと、西田正憲さんの『瀬戸内海の風景』という本に出会いました。彼によれば、明治維新前後から瀬戸内海の見方がコペルニクス的に変わったといわれます。日本人はそれまでは歌枕的な見方をしており、航海の安全を保証されず、多島美という客観的な見方ができなかった。ところが欧米人により、日本にも地中海に優るとも劣らないだけの素晴らしい海があるなどと言われだして、それに触発されて、明治時代の人たちの頑張りにより、瀬戸内海がわが国で最初の国立公園になったわけです。そうだとすれば日本には観光資源がないような意見が言われる一方で、瀬戸内海が世界の宝庫と誇り得ないのは、自己の眼識がないからだとも言われます。そこで重要なのは見方だろうと思えます。同じものでも宝の持ちぐされになっているようなきらいがあると思えます。また、守るだけではなく、創造していく観光とは何かということも、日本の観光とヨーロッパの観光には違いがあると思えます。

そういう点については、林さんと梅原さんに補足してもらいたいと思えます。新しい

観光産業というのはどうなるのだろうかということについてお願いします。

○林：観光というのは、第一義的には景色のきれいな所を観る、あるいは歴史や文化を見て回るというのが観光です。加えてこれから考えていかなければならないのは、街づくりとか地域おこしの視点です。例えばアジア各地には昔の古い物を残して上手く街おこしをするという事例があって、関心が非常に高まってきています。もう一つは産業観光です。大企業の中でも自分の工場設備の見学をして頂くことをお考えになっているところもあります。見て歩く人が勉強できるような、あるいは関心が持てるような特色あるものができればと思っています。私どもも観光問題について努力しており、県境を越えた広域的な観光ルートについて11月には発表できるよう現在やっています。中国地方の中で広域的なルートとベースを作っていく、それをゆくゆくは四国とも連携をして中・四国へ延ばしていきたいと考えています。もちろん東西にも延びるわけですから、関西や九州にも延ばしていきたいと思います。

もう一つ、やはり目玉になるものがどうしてもいるのではないかと考えています。中・四国を日本国内あるいはアジアに向かって発信できるようにするための構想をこれから検討したいと思っています。そのひとつに瀬戸内海で朝鮮通信使の旅を復活させたいとの思いがあります。JR九州がそういうことを考えていて、ツアーも募集しているようです。船を利用して下関から上関に行って牛窓に寄って、最後は大阪港へのルートなどを考えていけたらと思っています。昔の歴史、今の自然の美しさ、特徴を生かしていく。そういったものを見るために、あちこち世界のどこへでも行くわけですから、地域でも打ち出していけばいいのではないかと思います。



○井原：観光には、基本的な生活意識というか、一人一人が身銭を切っても楽しめる意識の問題が重要だと思います。さらに、所得と時間も影響します。現在では三連休もあります。お金もあるけれど買う物も有りすぎて困っており、如何に有効に使うかというところで模索しているのではないかと思います。そのような視点から見た時に、どう

も日本の観光は、気晴らしとか、画一観光あるいは個性観光、国際観光といいながら、安近短といわれるように、安くて近い外国旅行にどんどん行っています。そこで、これからの21世紀を展望した観光とは何か、またそれが新しい産業になっていく条件とは何でしょうか。そういう意味での人づくりやリーダーシップとは何だろうかという点について梅原さんをお願いしたいと思います。

○梅原：これからの観光は安近短とか安遠短とか言われています。やはり癒しや体験が主流になるでしょう。団体で行って温泉で大騒ぎして帰るのはもう落ち目になっています。少人数でという方向になっていきます。もう一つは日本は1200兆円の個人資産があって、それをどう使っていいかわからないという話があります。65歳以上の人がその半分以上を持っています。アメリカは逆なんです。やはり老後のセーフティ・ネットをキッチンとしていく必要がありますが、高齢化社会の中で、日本的な観光、癒しや体験は大いに伸びるだろうと思います。それがまた消費につながるということになります。

先ほど日本には観光資源がないというアンチテーゼみたいな問題提起がありました。私は全く逆だと思います。やはり瀬戸内海は素晴らしい、世界に冠たる観光資源だと思います。この調理の仕方が分からないし、関係する県が多すぎるということも思います。瀬戸内海はやっぱり島と魚なんです。島にどういう方法で行くかということが分からない。それで我々も地元の方と一緒にこの秋からやるのですが、足としてプレジャーボートを使います。モーターボートで数人を運びます。瀬戸内海はこれで十分に行けます。予約制にします。そういったことを上手に使っていけば、瀬戸内海は非常に面白い観光資源になります。

これは私ども愛媛県と話をしまして、松山というのは司馬遼太郎の代表的作品である『坂の上の雲』の秋山兄弟の出身地です。それから宇和島、これは『花神』の舞台で大変素晴らしい作品です。同じく『街道をゆく』の舞台でもあります。松山から宇和島まで、その物語性で線でもって観光資源として売り出そうではないかということになりました。テーマは「司馬遼太郎」です。11月21日に地元と一緒に、SLを運転し、松山から宇和島まで走らせます。名前は“坂の上の雲”号です。翌日は宇和島から松山に向かってSLを走らせます。名前は“花神”号です。地域と一緒に点から線、線から面にして、そしてその一つに道後があるというとらえ方をしています。そういったところをいくつもやっていけば、特に物語性を加味していけば、日本の観光資源は世界一だと私は思っていますから、是非やっていきたいと思っています。

○井原：面白いアイデアがどんどん出てきて、新しいディスカバー・ジャパンを連想いたしました。中・四国地域には、これまで歴史、文化、風土を十分地元の人が自覚していない。だから本当の良さが分からないという問題提起だったと思います。そういう意味では、新しく発掘していく、知ってもらう、自分の地域に愛着の念を持ってもらうこ

とが必要だと思います。もう一つは、新しいものをつくっていくのだという意識です。イギリスには、歴史は創造するものだという意識がありますが、日本の場合には守るのだという意識が強すぎるかなと思います。自然にしてもそうでしょう。ドイツの場合には、自然はつくっていくのだという積極性がありますが、日本の場合には、手つかずの自然が自然なのだという消極性があります。そういう人に人工美を見せるときれいだ、天然美をみせると汚いと言われるわけですから、そういう意識については、もう少し踏み込んだ議論をする必要があると思います。

改めて、全総計画の理念はどうだったのか、「美しい国土の創造」を謳った背景がどこにあったのか。新たな交流と連携を構築しようということ在全総計画の中でいわれると、これまでとは違った運動論の提唱のような気がします。そうすると、そのような全総計画が必要なのかどうか、抹本的に問われると思います。国土の均衡ある発展とか地域間格差の是正は、どうなっているのか、その結果を踏まえて、もう一度、新しい国土づくりや地域づくりの理念とは何か、また地域の担い手にどうつないでいくのか。その点について、もう一度寺前さんにお答え頂けませんか。

○寺前：一番難しい問題で、全総の中にはそういう問題提起がされています。検討しろとなっています。井原先生も言われたように、もういらぬのではないかとつい言いたくなるくらい、ぎりぎりのところまでできています。これは難しい問題です。私は考え方が違うといけませんが、国会では国民の代表が一苦勞して検討しろと。これはいろんな意見かあると思いますが、国民の代表が超党派で決議が出されている。それを忠実にやるというのが役所の立場でして、それを実現するということで四全総があり五全総があります。一極集中の是正、格差のない国土の構築、これは実現されていませんし、そのためにまだまだいろんなインフラの整備があります。国土計画というのは、国土の均衡ある発展イコール一極集中の是正ということで、これは私が申し上げているのではなくて、国会が決議されたことですから、まだまだ意味づけはあるということで、ご勘弁願いたいと思います。

○井原：藤川さんにおたずねします。交流と連携といった意味ですが、本四公団は本四公団なりに頑張って償還主義という枠の中でやっておられますが、中・四国地域は総じて都市力というか産業力が弱い。したがって、そういう点で苦しんでいるのではないのでしょうか。それを連携と関連づけて考えると、主体間の連携、つまり本四公団だけではなくて、地元自治体や住民との連携はどうなのか。産学官の連携と言われますが、異業種間の連携よりも同業種間の連携の方がもっと大事なのではないのでしょうか。大学間の連携も含めてなのですが。もう一つは、機能的なというか、中身の連携をもう少し探るべきではないのでしょうか。そういう意味では、この中・四国地域は非常に面白い恰好の素材がいっぱいあるのではないかと思います。

本四公団として、この橋がもっと有効に利用されるような要望等があれば、聞かせて下さい。

○藤川：私どもの橋は、今まで交流がほとんどなかった所に橋が架かって、それをきっかけにして新しい交流が生まれて、地域間の新しい結びつきが、いろんな形で出てくるんだらうと思います。我々は地域の方の取り組みを応援していかないといけないと思いますが、主体的にはそれぞれの地域の方が、可能性を上手く地域に取り入れて、地域活性化にどう生かしていくかが重要です。その時にやはり地域間の連携を図りながら、いろんな取り組みをやっていくことになるだろう。どんな形で我々が応援していかねばならないかということを考えていかねばなりません。

我々の周辺の環境は常に変わっているわけですから、その変化を的確に捉えて、こういう変化があるから、こういう事をやっていかねばいけないということを手くやっていけば、競争に勝っていくわけです。ただ、先を見越すというのが非常に難しいのです。その意味で、総合開発計画は地域づくりの10年先を見越して、10年先にはこうなっていくのではないかということ、若い人に示してくれる、そういう役割も果しているわけです。いろんな形で先取りして行くためにも、そういうものもなければいけないと思います。

連携をしていく中で、ディスカッションすることで新しいアイデアが生まれてきます。これからは一人の力ではなく、いろんな方々の力を合わせて、地域づくりに取り組んでいかねばいけないと思います。それを私達だけではなく、地方公共団体や県や市町村等、いろんな形で応援していくことが必要だと思っています。

○井原：ただいまのお話を聞いていると、ランドデザインでは、今から50年先を見据えた基本的な考え方を示しております。ところが、実態はどうかというと、非常にマイオピックというか近視眼的な見方が強すぎて、それをどう調整していくのかということが、非常に大きな課題であるとお話を伺いながら感じました。

○林：地方財政の問題があります。地域の中で産学官が一緒になって行動しようと努力しても、やはりどうしても財源の問題があります。今ご承知のように地方分権一括法で、地方の自治事務と国の委任事務が示されています。地方の税財政の問題が税制調査会などでも問題提起されていて、できるだけ早期に地方分権にともなう地方の財源確保をして頂かないと、前には進みません。是非早く実現できるようにして欲しいと思います。

○梅原：木村尚三郎先生が著書の中で、「文化は交流の中から栄える。交流がなければ文化は停滞し、衰弱する」と言っています。やはり交流と連携は本音でやっていかねばならない。ハードは着実に進んでいますが、交流と連携は、やはりソフトです。本物

の交流と連携をやるのは民間の仕事です。民が仕事をして官が応援する。逆ではないんです。それを我々民間は何か出来ないとすぐに官のせいにして逃げるところがあります。民が主体になり官が支援するという形で、本物の交流と連携を図っていくことが必要です。

○井原：ただいまの梅原さんのお話を伺いながら感じたのは、ハードよりもソフトの重視ということです。やはり変化への対応、環境に対する柔軟さ、どれほど先を読むか、あまり長期を読みすぎると問題ではないかと言われますが、目先のことばかりでもいけないと思います。空間的な距離の障害は交通基盤整備で克服されますが、時間だけは絶対に待ってくれません。中長期的な見通しを持った上で、当面何から手を付けていくのかについて考えることが非常に大事なことではないでしょうか。

昨今、中・四国は、確かに圏域も拡大しポテンシャルも高まってきています。そういう意味で、今後の中・四国の動向に着目していきたいと思います。熱心にこのシンポジウムに参加して頂いた皆様に心から感謝します。どうもありがとうございました。

