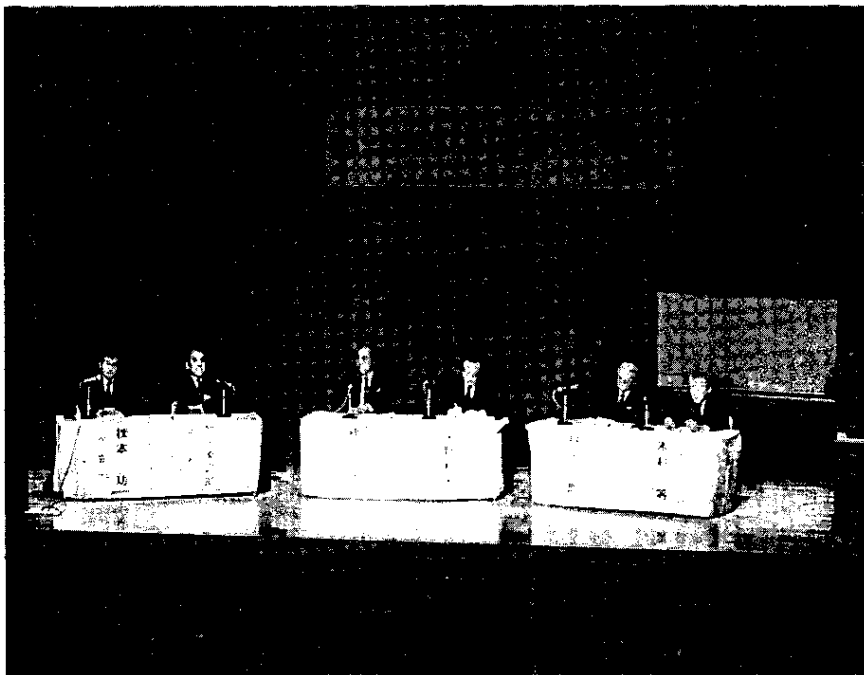


中国・四国地方の経済と開発

司 会 樺 本 功 (広島大学経済学部附属地域経済研究センター長)
発 言 者 竹 下 虎之助 (広島県知事)
橋 口 收 (広島県商工会議所連合会会頭)
深 野 和 夫 (鳥根経済同友会代表幹事)
梶 田 三 郎 (愛媛県商工会議所連合会会頭)
木 村 等 (香川大学長)



樺本：司会をつとめます樺本でございます。よろしくお願い致します。ただ今、連絡が入りました。先ほど申し上げましたように、星野事務次官は、1時間ばかり広島上空をぐるぐる回って、上空より広島がいかなるものか十分に研究なさったようですが、まあよそから見るのも良からうということで大阪空港まで行かれまして、今のところ1時58分の大阪発の新幹線に乗られ、3時36分に広島駅にお着きになる予定であります。したがって、4時頃には当会場にお見えになると思います。

予定では、星野次官の基調講演を受けまして、私どものパネル討論会をしようということでしたが、順序が逆になりましたが、まずこのパネル討論会で貴重なご意

見を伺い、いろいろご議論を頂きたいと思っております。

先ほども申し上げましたように、私も星野次官のお迎えのため広島空港に行っておりまして、先ほどこの会場に帰って来たばかりで、パネラーの方々と全然打ち合わせをしておりません。パネルの進め方でございますが、最初にパネラーの方からそれぞれ15分位ずつご意見を賜りたいと思います。通常のパネルではもっと短い時間かと思いますが、基調講演が後まわしになりましたので、今回は少したっぶり聞かせて頂き、いわば準基調講演のような形でやらせて頂きたいと思います。そして多少時間が余りましたら、また一言ずつコメントを頂くという形で進めたいと存じます。

司会者でございますから、私は何もいうことはないのですが、そうはいいましてでも全然打ち合せもなし、目的も知らされずに進めましても、パネラーの方にご迷惑でございましょうから、若干の意見を申し上げます。

西日本の時代から東日本の時代へ

榎本：現在、わが国の経済は大変好調でございまして、どの地域も景気が良いんでございますが、そうはいいまして、この景気がいつまでも続くわけのものでもございませぬ。景気が良く、多少余裕のある現在において、やがて景気が悪くなった時のことを考えるなど、長期的に見て当地方がいかなる性格をもつ地域であるかを認識し、そこに問題があれば、打つべき手は今のうちから打っておかなければならないと思います。

かつての高度成長の時代では、全ての地域というわけではございせんが、かなりの程度、西日本に有利な風が吹いていたように思います。例えば岡山県の水島の発展であるとか、あるいは広島県でも備後工特と申しますか、福山の日本鋼管の立地、あるいは大分県の新日鉄の立地などがあり、新産工特の優等生として、岡山、福山、大分などが発展しました。九州も、シリコンアイランドといわれた時期もございまして。広島や福岡などの支店経済も発展しましたし、結構かつては西日本にも有利な風が吹いていたように思います。

それが、第1次の石油ショックの頃から、その風がびたっと止まり、追い風が東日本の方へ吹いて行くようになりました。東日本の中心はもちろん東京であり、東京への中央集中はいうまでもございせんが、東京への集中がオーバーフロー致しまして、これが埼玉だ、千葉だ、神奈川だという首都圏に、それがさらにオーバーフローしまして、茨城、栃木、群馬、長野、山梨という関東圏へ、そしてさらにオーバーフローして、南東北と申しますか、福島、山形、宮城といったところに、企業が随分立地するようになりました。



榎本

その理由にもいろいろあろうかと思いますが、やはり基本的には東京への集中がオーバーフローしたためだろうと考えます。東京は一定の面積しかございませんから、そこに全部の機能が集まるわけにはいきませんので、ある種の機能が東京の外へ押し出されていった。東京の外へ出ていったという意味では、地方の時代ということになりますが、地方といっても全ての地方ではなくて、今や東の方の地方の時代ではないかと思うわけです。そういう意味では、しばらく西日本の方へは有利な風は吹かないだろうと思います。

経済の振り子が、多少なりとも西にありましたものが東に移りました。しかしやがて、その振り子も、東から西に帰ってくることもあろうかと思えます。でも、それは22世紀か23世紀ではないかと思うわけでございまして、もしそうなら自然に帰ってくるのを気長に待っているわけにもいきません。現在のように景気が良くて多少余裕がございす時に、当地方も、受け皿をつくったり、打つべき手は打っておかなければならないというふうに考えます。

しからは中国・四国地方は、いかなることをしたらいいのでしょうか。ご挨拶で申しましたように、交通網その他によって、中国・四国の連携を深めようとするれば、深めることができる時代になってきました。こういう状況を目前に致しまして、パネラーの方々のお話を賜りたいと思えます。

今さらご紹介申し上げるまでもない方ばかりでございすので、ご紹介はほとんど致しません、こちらからお座り頂いた順番で、ご発言をお願いしたいと存じます。まず、広島県知事の竹下虎之助さん、お願いします。

中国・四国地方の特色

竹下：中国・四国地方の経済と開発というテーマだそうでございす。それにふさわしいものになるかどうか自信はございせんが、全く私見を申し上げたいと思えます。

私、四国のことは余り口幅ったいので差し控えたいと思えます。中国地方というのはやはり畿内といいますか、現在の近畿地方と西国、九州との中間地としての位置づけというのが今日に至るまでずっと続いていると思えます。交通の流れというのは、東西の流ればかりが極端に増えており、あわせてこの中国地方、なかんずく岡山、広島、山口といったような山陽筋は、経路地とか通過地といった性格が昔から強かったようです。



竹下

また、中国地方の南北の流れをみると、中国山脈というのはたいした山脈ではないはずなんです、山陰と山陽という言葉が示しますごとく、南北の交通がきわめて遅れて悪かったのだと思えます。だから中国地方の特色といえ、まず域内における交流とい

うのが非常に遅れていたということ、2番目は瀬戸内に人口や経済が点在していて、地域格差が地域なりに地方の中においても少なかったこと、3番目はこの広島市が果たすべき役割だろうと思います。

交通は不便であったし、いろいろな事情で1つ1つの都市の人口規模がどんぐりの背比べであって、域内の経済を圧倒的に支配して、その上で隣接する経済圏へも影響・波及をもつような都市圏とか都市というのが育っていなかった。一言で言えば、いわゆる高次サービス機能といいますか、そういったものの集積が、札幌とか、福岡とかいったような所と比べれば、広島市も劣っているといったような影響が歴史を伝わって今日まで出ている。

おそらく四国地方というのも同じようなことが言えるのではないかと思います。私も若い時に香川県庁で3年ほど勤めた経験がありますが、当時から四国には4つの顔があるというっておりまして、4つの顔とも皆四国の内側を向いた顔は1つもなかったし、中国の方を向いた顔も1つもなかったわけで、四国4県とも大体、大阪・関西を見ていたと思っております。

中国・四国地方の交通

竹下：交通というのはやはり、昔から今日に至りますまで、ごく最近まで海といいますか、海が優勢であったために、海上交通、それと鉄道というものに頼っていて、かえって四国も中国も道路というのを無視していたと思います。参勤交代の時代からずっと、人間の運搬にも荷物の運搬にも、海ばかりを使っていて、陸上の交通、なにか道路というものが無視され、軽視されてきたために、今日に至りますまでその影響が出たのではないかと思います。

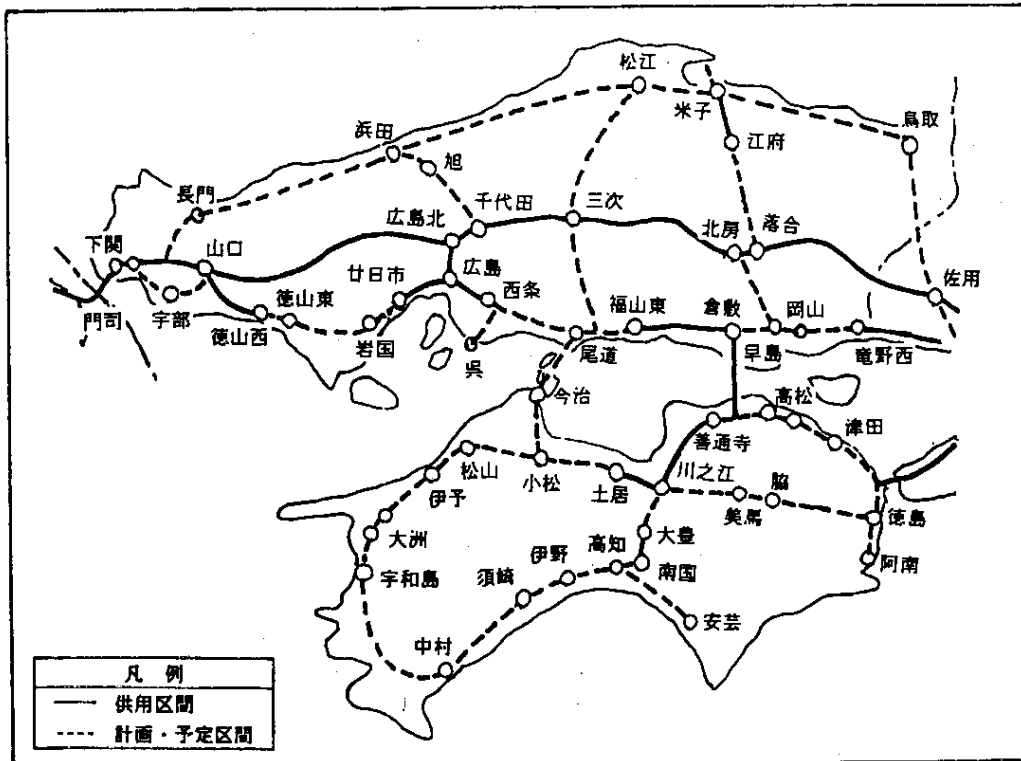
加えて戦後になりまして、ごく最近においても、中国地方は1つの失敗をしていると思います。それは高速道路で言えば、山陽自動車道を先に作るべきであったのが、いろいろな事情で中国縦貫自動車道の方が先に山の中をまっすぐ通り抜けてしまったことです。山口、広島、岡山3県とも、経済的にも人口的にも重心が沿岸部にありますのに、中国縦貫自動車道では遠過ぎます。関西と九州を結ぶための、あるいは青森から鹿児島まで日本の国土を縦貫して、最短距離・最短時間で通り抜けてしまうための道路としては、あるいは山陰のみなさま方へのアプローチを良くするというためには有効な道路だったかもしれませんが、山陽側からいえば、それは重点地域を迂回してしまった道路に過ぎなかったのではないかと思います。誰が悪かったとかいうよりも、そういうことで今日に至りますまで、高速交通体系から取り残された地域の1つが中国地方ではないかと思っております。

現在、47都道府県の県庁所在地で高速道路が通っていない県庁所在地が13あるといわれています。13のうち7つまでが中国・四国にあるわけで、広島市と山口市を除けば、

他の県の県庁所在地はまだ高速道路が走っていない。13の都市のうち7つまでが中国・四国地方にあることは、1990年になりました今日においても、まだ域内の交通体系というのが整備されていないといったことを示しているのではないだろうかと思えます。

これが今世紀中に3本の橋ができますと同時に、四国地方も中国地方も高速交通体系によって結ばれていけば、それこそ神武以来の、オーバーに言いますと、ひとつの壮挙と言いますか快挙になるだろうと思えます。したがって抽象的に、あるいは一般論として、中国は1つとか中国・四国は橋も出来るんだし、1本は出来たんだから、お互いに相互依存度が強まってきて、だんだんと1つになるだろうということは、方向としてはその通りだろうとは思いますが、現在のような交通状況というものを見た場合には、なかなかすぐ現在でもそうなっていますよとは言いかねるのではなかろうかと思っております。

中国・四国地方における高規格幹線道路網



(注) 国土開発幹線自動車道と一般国道自動車専用道路を含む。平成元年12月現在

中国・四国地方の連帯の必要性

竹下：確かに今、1つの県の中で完結できるものではありませんので、広域的な経済交流とか、インターブロックとか言われるようになりました。われわれも中国地方のおつきあい、あるいはこの中国・四国地方のおつきあい、西瀬戸経済圏としてのおつきあい、

広く瀬戸内海13県とのおつきあいといったことは忘れることはできないし、また広島は、地理的にもそういうことをやらなくてはならない位置にありますので、常にそういう意識をもち、また同時に連帯といったようなこともしなくてはいけないと思います。

あるいは弱いもの同士が集まって、1つの何かをやれば、それが即、東京一極集中に対するアンチテーゼとして地方を主張する1つの行き方にもなるだろうとは思っておりますが、具体的に何をするのか、どうしてやるのかということになりますと、総論と各論がありまして、なかなかむずかしいというのが現状ではないかなという感じが致します。

したがって、後10年ぐらいのオーダーで、今世紀中とかいった単位で考えますと、中国地方も四国地方も、それを結びます瀬戸内海というものも、このところ模様がすっかり変わってきて、大体解決のめどはついたと私は思っております。

地方分散の時代

竹下：確かに今、広島から東京まで1時間10分で行けるのに、広島から松江まで、広島から鳥取まで、かなりかかります。広島から高知といいますと、1日で行けるのかといったような感じすら受けておりまして、とかく今、日本の交通体系というのが東京中心で、各地方は東京といかに簡単に短時間で結べるようにするか、あるいは東京・大阪の二眼レフといいますか、そういったところへいかに早く到着するかといったようなことばかり言っていますが、これから先のことを考えてみると、もちろんそういったことを無視したり排除したりすることができるわけではありません。

あくまでも現実というものを中心に考えますと、東京でも大阪でも、通勤に片道2時間かかるようになっているとか、一生働いても自分の家がもてないような時代になっているとか、東京のゴミを福島県にもって行って捨ててもらわないと処理できないようになったとか、千葉県の産業廃棄物をはるばる青森県まで運ぶとかいったようなことなどを考えてみますと、これからの時代というのは、やはり地方分散の時代ではないかと思えます。それは即、日本の狭い国土の有効利用の時代になるのではないかと思っております。

それから交通というのは、決定的に飛行機と自動車の時代になるだろうということ、鉄道とか船の時代ではないという感じを受けます。そういったことを考えてみますと、交通というのも東京へ大阪へ日本列島を縦断してということではなく、これから21世紀になったらネットワークの時代ということを是非ともお互いに達成しなくてはならないだろうと思います。東西も南北も域内において、それぞれが中国・四国地方であれば、車であるいは小型の飛行機で行ったり来たりする場合には、半日ないし1日で域内の交通というものが完結するようにしなければならないと思います。したがって、交通ネットワークの確立というのが、これからの時代では一番必要となってくるだろうと私は予

測しております。

協調と共存の時代

竹下：このような予測が正しいかどうかいろいろ議論があろうと思いますが、地方分散の時代であり、国土の有効利用の時代であり、交通体系としてはネットワークの時代ということになれば、確かに交通の便、あるいは生活の便というのは良くなるだろうと思いますが、良いことづくめではないわけですし、ますますそういった時代になれば、協調よりもむしろ競争が激しくなり、都市間の競争、県間の競争、ブロック間・都市圏間の競争といった、そういった協調と共存の時代になると思います。それは言葉でいえばきれいですが、なかなか難しい話でありまして、当然の話として競争の時代になります。

だからお互いが似たようなこと、同じようなことばかりしていてもしょうがない。そういった時代になるとすれば、それぞれの都市なり、地域なりが、地方の個性といえますか、独自性といえますか、顔といえますか、そういったものをどうするか、すなわち他の地域にない特色というものをいさなくてはならないのかなといったような感じをもっております。

樺本：どうもありがとうございました。当地方がもちますほとんどすべての論点を整理して頂いて、問題の提起と解決の方向を示して頂きました。パネルの導入に相応しいお話を賜りました。内容ももちろん素晴らしいのですが、時間がものすごく正確でございまして、まさに15分びたりでございまして、36分に始めまして51分びしと終わったという、まあ実に中身も形も素晴らしいという知事さんのお話でございました。ありがとうございました。

いくつか私も今のお話に乗っかってお話し上げたいこともございますが、時間があればまた後で申し上げることに致しまして、次は橋口収会頭でございます。この方もご紹介するまでもございせんが、広島県商工会議所連合会の会頭さんでございますし、広島銀行の頭取さんでもいらっしゃいますし、元はと言えば大蔵省の大御所であったわけでございます。よろしく申し上げます。

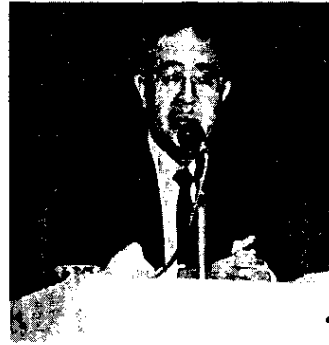
都市問題の視点

橋口：橋口でございます。今竹下知事から概括的なお話がありまして、地域開発の問題点は竹下さんのお話の中に全部入っていたような感じが致します。したがって、お話になりましたことをさらに各論的に展開すれば、おのずからその答案が出てくるという感じが致しますが、私はちょっと切り口を変えまして、少しお話をしてみたいと思います。

地域の問題、あるいは都市の問題、地域開発の問題、活性化の問題、こういう問題を

考えます時に、私は3つの観点があるのではないかとかねがね考えております。

第1の観点は、都市ないし地域のもつイメージの問題であります。第2は同じく都市ないし地域のもつアメニティーの問題、第3はそれぞれ都市あるいは地域のもつパワーの問題であります。イメージ、アメニティー、パワーと、たまたま英語が3つ並びましたが、そういう角度から問題を整理したり、あるいは提起してみる事が可能ではないかというふうに考えています。



都市のイメージ

橋口：まず第1に都市あるいは地域のイメージの問題にちょっと触れて申し上げてみたいと思います。

10年以上前ですけど、私、たまたまアメリカに出張致しまして、飛行機の中で、見るともなく見た雑誌の中に、なかなか印象的なスローガンと申しますか、標語みたいなものがございました。それはシカゴという都市についてのイメージと申しますか、特徴をですね、きわめて端的に表現しているのです。

それは質問形式になっておりまして、シカゴという都市の名称がありまして、次にCOLDEST? となっていて、コールドストにクエスションマークが付いているんですね。その次がウインドスト (WINDIEST)、3番目がハイエスト (HIGHEST) と、コールドスト、ウインドスト、ハイエストと3つ書いてあるんですね。

われわれ一般の常識でも、シカゴは大変に寒いところだと言うことが一般に伝わっております。それはもちろんアメリカの雑誌でございますから、アメリカの全土を対象とした、ある意味ではPRの雑誌なんですけど、設問として、シカゴはアメリカの中で一番寒い都市ですかと聞き、そこにすぐ答が書いてありました。答はNO、一番寒い都市はどこどこですと書いてありました。その一番寒い都市をちょっと忘れてしまいました。シカゴがアメリカの中で一番寒い都市ではありませんと書いてありました。

第2の設問はシカゴが一番風の強いところですかとなっていました。いえそうではなく、一番風の強いところはこれこれという都市ですと書かれていました。それから3番目に、シカゴ イズ ハイエストというのはハイエスト イン プライス (Highest in Price) なんですね。リビング・コスト、つまり生活費の中で一番高いところですか、一番物価の高いところですかという質問です。いえそうではありません。一番高いところはどこどこですと。

こういう広告の理論といいますか、比較広告は、よそをくさして自分のところだけ浮かび上がるということで、日本ではあまりこの比較広告というのはなじまないのですけ

ど、アメリカでは他の商品なりサービスの欠点を指摘することは、別に不公正な取引ではないというふうに言われておりまして、そういう比較広告というものがわりとたくさんあります。

まさに都市あるいは地域に対しましても、比較広告の手法を使って、一番寒い、一番風が強い、一番物価が高い、という印象をシカゴが与えているのに対しまして、そうではないという回答を出しています。良く見ますと、記事を出していますのはビジネスコンサルタントの会社でありまして、この全米一物価の高いところではない、あるいは風の強いところではないし、寒いところでもないシカゴに対して、どうぞ企業進出をなさってくださいませ、そしてその際は当社をどうぞご利用くださいという、なかなか高度ないわば広告内容だったわけです。

私はそれを見まして、痛感しましたことは、やはり地域というものと都市というものは、その地域なり都市が自覚すると否とに関わらず、ある種のイメージというものが自然発生的に、いわば歴史のプロセスの中で生まれてきていると思いました。シカゴは確かに全米でも寒い方に入りますし、風の強いところだし、ことに高層ビルができましたから、風が巻いて、風の被害ということが既に当時言われておりました。確かに物価が高いという評価もございました。そういうイメージというものをシカゴは全米に与えてしまっているわけでありまして。これは決して良いイメージではなくて、悪いイメージですけれど、とにかく良くても悪くても、ある種のイメージを地域がもつことが、地域の発展、あるいは衰退にとって大変深い関わりをもっているのではないかという感じが直感的にその時もあったわけがございます。

そういう点で申しますと、今知事さんのお話の中にもございました中国地方というのは、単なる通過経路、コリドール (Corridor) であったのではないか、それが中国地方のイメージというものを弱くしているのではないだろうかと思えます。

こういうふうに私なりに解釈を致しますと、確かに中国地方、中・四国地方、あるいはもっと問題を限定致しまして、地域としての広島というふうに考えました場合に、一体よその地域の方々に対してどういうイメージを与えているのだろうかということになりますと、即答できないような、印象が薄いということは否定できないような気がするわけでありまして。

転勤先としての都市のイメージ

橋口：いまから20年くらい前のお話ですが、まだ私が役所におりました頃に、お役人もある一定の年齢になりますと、地方に転勤するということが必要になります。地方の支部の局長等に転勤をするというのが必要になります。その時に中央官庁でささやかれておりましたことは、いったいどこに行くのが一番良いか、どこに行くことをみんなが歓迎するかということになりますと、大体私のおりました頃が昭和30年代から40年代ぐら

いですが、1に大阪、2に福岡、あるいは人によっては1に福岡、2に大阪、3、4が無くて5はどんぐりだということでした。3番、4番はもちろん無いんですね。そうとすれば5番目はどこだというと、それはどんぐりの背比べだということが確かにささやかれておりました。

その後、福岡がなぜ良いのか、大阪がなぜ良いのかということを考えてみますと、分析的に解明するというはかなり困難ではないかと思うのですね。かなり今申し上げましたようなイメージとしての印象というものが鮮明だということがそういう評価につながって来ているのではないかと思います。そういう角度から考えてみますと、今の時点で中央官庁のお役人の方、あるいは大会社の組織におられる方々が、次の転勤の場としてどういう評価をしておられるのかということは、案外大切ではないかと思えます。

そういう調査があるかどうか存じませんが、おそらくは1に大阪、2に福岡、あるいはその逆というのは変わっていないのではないかと思います。そしてこの3、4というところに、実は広島、あるいは高松、松山以外の都市が入ってくるのではないかという不安をもっているわけであります。それではどういう地域、あるいは都市が候補になるかと申しますと、私の推測では意外と仙台とか、札幌というものが入ってくるのではないかという感じがするわけであります。

今から30年くらい前のことを考えてみますと、札幌というのはまさに僻遠の地でございました。私事でございますが、昭和21年に北海道の税務署長を命ぜられました。当時はもちろん飛行機はございません。青森から連絡船に乗って、北海道にわたるわけでありますから、当時北海道の与えるイメージというのは寒い、暗い、炭坑、文化がない、そのマイナスイメージの方が大幅に勝っていたように思います。それから仙台もやはり似たようなことがあるのではないかと思います。プラスイメージより、上野駅、東北地方、貧困、農村地帯というマイナスイメージが強かったと思うのですね。

ところが私の推測ですが、先ほど申し上げましたように、仙台とか札幌の地位は大幅に向上しているのではないかという感じがしております。そして、例えば広島だとか名古屋というような都市が果たして5番目くらいに入ってくるのかどうか、この辺のところ人が様によって意見が違ふと思えます。

都市のイメージの変化

橋口：私の心配致しますところは、実は仙台とか東北地方、あるいは北海道、札幌というものがかなりイメージが変わってきているのには、それなりの理由があるのではないかと思うのですね。1つは今知事さんも言われましたが、高速交通体系の整備、それから航空路線の発達、また産業構造の変化ということもあるかと思えます。同時にまたイメージそのものが急速に変わるような、例えば「おしん」というような劇があったり、あるいは「伊達正宗」ブームであるとか、あるいは全体の生活対応というものが変わっ

で参りまして、レジャーに対する欲求というものが大変高くなっておりますから、例えば北海道で申し上げますならば、冬のレジャーとかスポーツだとか、そういうものが新しい価値観として登場してきているように思うわけです。

そういうやはり実態面の変化、それからそれぞれの地域なり都市の開発への努力、そういうものが重なりあって、やはりイメージというものが変わってきているのではないかという気がします。

中・四国のもつ地域としてのイメージあるいはその主要都市の発散するイメージというものが、30年前と比べて、あるいは20年前と比べて、大幅に変わってきているかどうか、という角度から考えてみますと、いま例としてあげました、仙台とか札幌、あるいは東北地方とか北海道地方と比べまして、果たして向上しているかどうかというふうに考えてみますと、大変に寂しい感じがするわけでありまして。したがって、私がまず都市のもつイメージ、あるいは地域のもつイメージというものを、もしマイナスのイメージがあるならば、例えばシカゴについて申しましたようなマイナスイメージがあるならば、それをかえるような努力をしなければならぬと考えます。

努力の方向には2つございまして、第1には実態を変えるということ、第2にはイメージそれ自体を変える努力を積み重ねることです。後の問題は広い意味でのPRということになりますけど、やはりシカゴについて一般に考えられているほど状況が悪くないということ、普通の人は知らないわけでありまして。そういう意味で、例えば中国地方あるいは四国地方でも、あるいはそれぞれの都市にも、一般に部外の方が知らないような魅力があるとすれば、それを取り出して、明確にするということも必要だと思えます。

実態経済、あるいは実態の地域社会というものを考えることも必要ですけど、まずイメージを変える努力もしようではないかという感じがするわけございまして、今知事さんが言われた問題のある一部を取り出して、イメージという切り口から申し上げますと、以上申し上げたようなことになるのではないかと思います。

アメニティーとかパワーの問題につきましては、後時間があればということに致しまして、私の第1回目の陳述はこれで終わらせて頂きます。

樺本: 後10秒ほど残っておりますが、ありがとうございました。中身が大変おもしろくて、つい発言したくなるようなことがいっぱいございました。

最近仙台が、おっしゃるように非常にイメージが良くなってまして、支店長さんたちが一番行きたいと思う都市のなかに仙台が入ってくるんですね。仙台に赴任しますと、単身赴任でなくて、奥さんがついて来られるそうです。ですから本社で仙台支店長を命ずということになると、しばらく経ってから、奥さんが子供を連れて行かれます。なかなか良い町だということで、家族も一緒に行こうかということになるようです。

そして3年経って本社勤務を命ずという辞令がでましたら、奥さんはご主人に「あなただけ東京へ行きなさい。私たち家族は（家族の中に亭主は入っておりません）、仙台

に残るわ。」というのが、大分増えたそうでございます。同じことは札幌でも聞きましたから、今おっしゃった通り、広島イメージをやはり上げなきゃならんものだと思います。

司会の私が時間をとってはいけませんので、次にわざわざ松江からお越し頂きました鳥根経済同友会代表幹事の深野さんをお願い致します。深野さんは、山陰合同銀行の頭取さんでございまして、元をただせば日本銀行の方でございまして、かつて日銀の広島支店長をなさった方でございます。したがって広島にもたくさんお知り合いの方がいらっしゃると思いますが、最近あまり広島にお見え頂いていないのではないかと、是非お呼びしたいということで、このパネルにご出馬をお願いしました。山陰の側からご意見を賜りたいと思います。よろしくお願ひします。

山陰地方のイメージ

深野：ただ今ご紹介頂きました深野でございます。ご紹介にありましたように、私は昭和48年から50年まで、広島に勤務致しておりまして、山陽側から中国全体を見ていたわけですが、今度は山陰側から広島を見るような恰好になりまして、煎餅でいえば裏と表を経験しているということでございます。



深

先ほど竹下知事さんが地域開発について問題点を大変きれいに指摘されて総論をなさったわけですが、私はその各論ということで、しかも山陰という非常に限られた隅からの見方ということになるかと思いますが、ご容赦いただきたいと思ひます。

先ほど橋口さんからイメージの話があったわけですが、山陰地方も、どうも実体とイメージが非常にかき離れております。山陰は大変自然がきれいで、しかも生活し易い良いところなんです、世間的には山陰の「陰」がじゃまをして、暗いというような感じがあります。しかし、そういうことは全く無いわけでありまして、山と水が光る美しいところと思っております。

その一方で、経済活動が停滞していること、これは否めない事実でございます。鳥取・島根山陰両県の合計で、面積は全国の2.6%を占めておりますのに、人口は両県で140万人と1%でございます。また、このところ3年間でも両県を通じてみますと、人口は増えておりません。特に、若年労働力の流出や、人口の高齢化が問題になっている地域でございます。従いまして、地域開発というのは、山陰にとって最も重要な課題でございますが、それには先ほど知事さんがおっしゃられました交通網の整備ということが大変重要な課題でございます。

山陰地方における交通網の整備

深野：まず、道路についてでございますが、中国縦貫道というのは、山陰地方には全く役をなしていないと申しますと語弊がありますが、わずかに島根県の南西隅の六日市というところをカットしているだけでございまして、域内交通にはほとんど役に立っていないのが実態であります。

従いまして、中国はよく東西に道路が走って、南北の整備が遅れていると言われておりますが、山陰はこれまで東西も南北も高速道路といわば無縁の地帯でございました。それが昨年12月に中国横断自動車道の広島―浜田線、岡山―米子線の山陰側の一部が開通致しまして、どうやら山陰も、ごく一部分ではございますが、高速道路時代の入口に立つようになったわけです。この両線は現在建設中ではございまして、これが出来るだけでも、大変な刺激になりますが、さらに陰陽連絡自動車道の松江―三次―尾道線と鳥取―姫路線、さらに日本海沿いに東西を走る山陰自動車道の早期建設が切望されるわけです。

一方、空港につきましては、石見西部地方の悲願でありました石見空港の建設が決定して、平成5年度の開港を目標に調整中ではございますし、現在でございます鳥取、米子、出雲の3空港の滑走路が現在の1500メートルないし1700メートルから2000メートルに延長すべく、現在建設ないし調整中ではございます。

こういったような交通網の整備というのは、申すまでもなく山陰地方の発展に大変な効果をあげると考えております。南北の時間的距離の短縮と中国縦貫道との連結によりまして、産業面では経済交流圏が拡大いたしますし、山陰地方の企業立地のポテンシャルも飛躍的に上昇すると思えます。特に京阪神地方の方は、加工組立型産業の場合、片道3時間以内の輸送距離でないと立地は無理なので、現状では山陰には来れないと言っておられたのが解決するわけではございますし、臨空港型のハイテク産業の立地も増加するでしょう。また地場産業市場が拡大したり、観光面や生活文化の面でも非常に好影響を及ぼすと思えます。

しかし、その半面で、知事さんがちょっとお触れになりましたように、デメリットも大変心配でございまして。地価の高騰、労働力の一層の不足、購買力の山陰外への流出、今後の農業面への影響、といったようなことが心配されるわけで、もっと山陰としてマグネット機能をもつことが肝心ではないかと思っているわけではございます。

この点に関してちょっと2点ばかり感想を申し上げてみたいと思えます。やはりこれもまた知事さんが取り上げられたのですが、交通の総合的なネットワークというのがどうしても必要であります。例えば空港はご存知のように、東京に対する距離は縮めるわけですが、中国地域内での交流については全然寄与していないわけではございます。すべての道あるいはすべての空路は東京に通じる。これは、東京一極集中の因となり、果となっているわけではございましょうけれど、域内に空港のメリットを及ぼすためには、

その中での複合的な交通体系の整備というのが是非とも必要だと思っております。

中国山地の開発

深野：それから二番目でございますけれど、中国横断道路網の整備が非常に大きな意味を持つということは、先ほども申し上げた通りであります。山陰・山陽の主要都市間の連絡ということに重点が置かれ過ぎてはいないだろうかと思えます。確かに主要都市を連絡することは非常に大きなメリットでありますけれど、むしろここで問題は縦断道・横断道で網の目のようにカバーされる中国山地全体をどうするかという問題が非常に大きな問題であろうと思えます。

中国山地の取り方は余りはっきり致しませんが、前に中国新聞社で出された「中国山地」などを見ますと、面積は中国地方の3分の1を占め、人口も700万の内100万を占めるものとされています。私は面積は3分の1ではきかないと思えますが、こういう広大な地帯を今後どう持って行くのか、ここは名代の過疎地域でございますし、農業山林地帯であります。しかも中国の5県が全部中国山地に県域をもっていて、県境を接している。その総合開発といいますが、保存すべき自然は保存し、開発については地域に即した特色を持たせて開発する、そういうことの総合的計画が一つもないのではないか。私は中国5県の連合というような恰好で、何らかの懇談会や協議会をもち、総合開発計画を練っていただきたいと思えます。

フランスやカナダの地域開発学者なんかは、開発極 (Growth Post、最近では Pole of Development) といいますが、経済的に発展の遅れた地域内の都市を開発極として位置づけ、そこに成長力、推進力の格段に強いハイテク関連等の企業、産業等を進出させることによって、その地域の経済成長を刺激することを提唱しております。中国山地という面に対しても、そういう起爆剤、起爆的なエリアというのをどこに持つのかということが重要と考えられます。私は広島や岡山等との結び付も大事だが、やはり中国山地のことは、中国山地内部で解決しなければいけない面があるのではないかというように思っております。

これに関連して一番大きな問題は、なんといっても農業でございますが、非常に高齢化とか過疎化とが目立っているわけでありまして。どうもこれまでの農業政策というのは、こういう山地の農業に対しては、はっきりした政策を示しておらず、むしろ若手労働者が流出して、その分だけ効率化が図れるのではないかという感触さえなかった訳ではないように思います。しかし現在、その中国山地の農村の一部は、単なる人口の社会的流出だけではなく、自然減を伴う、いわば自然崩壊の過程に入っているところさえあるわけでございます。こういうディ・ポピュレーションというものをいったいどういうふうに関解決していくべきか、どうも海外では沈滞地域 (depressed area) という表現はあっても、このディ・ポピュレーションというのは余り問題になっていないようでありまし

て、過疎というのは小さい和英辞典などには出ていないわけではありますが、今後の非常に大事な問題ではないかと思えます。

そして一頃はその極を地方主要都市に想定していたのですが、最近では中小都市を視野の中に入れて来ています。さらに立地条件として交通網の整備、通信網等による情報やイノベーションへのアクセスを問題にしており、開発極から開発軸へと発展しつつあるように思われます。

山陰地方の産業構造の変化

深野：次に製造工業であります。今度の平成景気で非常に大きく変貌しつつあります。山陰といえども多角化、あるいは付加価値の増大、あるいは内需指向ということになっておりまして、鳥取も島根も、電気機械工業が圧倒的に伸びております。鳥取は製造工業出荷額でみて、前から3割以上が電気機械器具であったわけでもありますけれど、島根県でもこの数年の間に第1位が従来の鉄鋼から電気機械に変わっております。しかし、同じ電気機械と申しましても、その内容はだいぶ変化しておりまして、音響機器的なものからOAとか、ビデオや電子部品といったものにウエイトが移っているわけがあります。山陰で輸出なんかを論じるのは、絶対額が少な過ぎるわけでもありますけれど、ただ内容の変化が注目されるのです。

鳥取は、従来ステレオが輸出の第1位を占めておりましたのが、最近ではファクシミリに第1位が変わり、第2位以下は第5位までが全部電子部品であります。しかも行く先は東南アジアが大変に増えているわけでございます。もちろんこういう部品は首都圏等にある本社工場などにアSEMBルのため移出するわけですが、しかし一方において、東南アジアに部品を輸出するという恰好も非常に強くなってきているのではないかと思います。これは家電等のアSEMBルは東南アジアで、CPUやOAは国内でと、メーカーが使い分けていることによるのでしょう。

いずれにせよ現在の産業の内需指向型のリストラクチャリングというのは、平成景気の成長過程の中で、転換に伴う痛みが吸収されておりますけれど、いったん景気が下降した場合に、産業のリストラクチャリングの痛みというのがどういうふうに出てくるのか、これは未知の領域でございますので、われわれとしては今後嚴重に注意していかなくてはいけないのではないかと考えております。

若者が定着できる地域社会をめざして

深野：余り時間がなくなりましたが、私ども山陰の一番大きな問題は若年層の減少だと思えます。昭和60年から63年の間に、20代、30代の人口が鳥取県で約1万人、島根県で1万5千人減少しております。原因は全国共通の要因として、出生率の低下と第1次ベ

ピーブームに生まれた方が40代になってしまったということもあるわけですが、当地の場合には若年の県外流出というのが非常に大きな要因となっております。

大体15才から19才の時に修学、就職で県外に出られた方が、20から29才くらいの間に戻ってこれなくてはならないのが、戻らなくなってしまった。そこに非常に大きな問題がございます。われわれとしては若者が定着できる地域社会というものをいかにしてつくるかということが非常に大きな課題となっているわけで、この点は山陽側の皆様方の痛みとはかなり違うのではないかと考えております。以上とりあえず、知事さんの後に続きまして、各論を申し上げた次第でございます。

中国地方のエレクトロニクス産業

榎本：非常に重要な視点をご指摘頂き、ありがとうございました。電気がものすごく伸びているとのことですが、私の手元にはございますのは、昭和62年のデータですが、電気機械器具製造業の出荷額が広島県と鳥取県ではあまり変わりません。ほとんど差がなくなるほど、鳥取県の電気機械器具製造業が発展しました。岡山県は広島県の2倍以上ありますけれど、しかも中身が今おっしゃいましたように、鳥取や島根では非常に新しいといえますか、これから伸びるようなファクシミリであるとか、エレクトロニクスと申しますか、そういったものであります。これはやはり大きな力を山陰にもって来ると思っています。

先ほど橋口頭取から、仙台がずいぶん変わったとおっしゃいましたけれど、あれも東北地方における電気機械製造業がぐっと伸びまして、62年現在で申しますと、東北6県で電気機械器具製造業の出荷額が3兆4千億円でございます。中国5県は1兆4千億円しかございませんから、電気機械器具製造業だけでも、現在中国5県の2.5倍ほど東北地方にはあるわけです。もちろん東北地方は基本的に農業県でありますから、製造業全体は中国地方の方がはるかに大きくて、東北6県は小さくなります。全製造業で申しますと、東北地方は中国地方の7割しかございません。ところが東北縦貫自動車道を北上したら、コンピューターが1台出来ようかというような類の電気機械器具製造業が、中国5県の2.5倍ある。そうすると、その中心都市である仙台が明るくなるわけです。したがって、仙台支店長になりたいという実態が生まれてくるわけです。

そうとすれば、島根や鳥取にこれから伸びるような電気機械器具製造業が集積することになって参りますと、これが山陰の実態を変えまして、将来、山陰地方が大変に明るくなっていくのではないかと思います。

ただ、ちょっと心配なのは、鳥取や島根に電気機械器具製造業が行っておりますのは、これは大阪の圧力といいますか、大阪の企業が多い。これに対して東北に行っておりますのは、これは東京の企業が、東京の圧力で行っている。そうすると、どちらの圧力が強いかというと、東京の圧力が強いし、東北の方により集積するものだろうという気も

します。

しかし東北には太刀打できないとしても、お話の通り、ずいぶん鳥取県も島根県も変わってきたし、これからも変わるだろうと思います。これをてこにして、山陰地方を変え、これを山陽地方と結び付けて、陰陽の連携をはかることが重要であると思います。これに対しては、山陽側の努力も必要であろうと思います。

一方、山陽側で言いますと、四国との関係で瀬戸大橋が出来ました。西瀬戸自動車道に致しましても、明石大橋にしましても、平成10年には出来上がるということになると、四国と中国の関係、あるいは愛媛県と広島県という関係が、どうなるかということになります。愛媛県商工会議所連合会会頭の榎田三郎さんにお話をお願いしたいと存じます。榎田さんは、伊豫銀行の頭取さんでもございます。榎田さん、よろしく願います。

四国地方における交通網の整備

榎田：ただ今ご紹介頂きました榎田でございます。私も昭和44年から47年まで、こちらに勤めたのでございまして、中国電力へも出入りをしたもので懐かしく思います。

今日のテーマは、中国・四国地方の経済と開発ということでございますが、先に竹下知事さんからお話がありましたようなことで、瀬戸内海を中心としましたこれからの高速交通体系の整備を考えますと、21世紀の四国は、中国地方はもとよりですが、近畿、九州を含む広域交流が拡大して行くのではないかと、思うように思うわけでございます。



榎

そのような交流の拡大ということを踏まえました上で、多極分散型の国土実現に向けて、私どもはどういう取り組みをなすべきか、四国、なかんずく愛媛の現状を交えながら、4つの点についてご報告申し上げたいと思います。いずれも私の場合も各論でございますし、問題提起というよりは、現状報告ということになろうかと思えます。

まず第一は交通網の整備促進でございます。西瀬戸経済圏の基幹軸となっております本四連絡橋の今治-尾道ルートの中で、唯一未着工でありました多々羅大橋が、竹下広島県知事さんを始めとします両県の関係者の方々のご尽力によりまして、16年ぶりに凍結が解除となりました。平成2年度の政府予算案におきまして着工が認められ、今治-尾道ルートの今世紀中の開通が確実になったわけでございます。今治-尾道ルートは生活橋でもありますし、リゾート橋でもありますので、今回の多々羅大橋の着工決定を受けましてリゾート開発に拍車がかかるのではないかと、いうふうに期待しているところであります。

そういうことで、21世紀には瀬戸内海に3本の橋があるわけで、そうなりますと神戸ー鳴門ルートを渡って参りまして、帰りは瀬戸大橋でも帰れますし、あるいは今治ー尾道ルートを通して帰るといようなことで、環状のルートが形成されることになりまして、現在とは比較にならないほど人や物、情報の交流がいっそう活発になり、広域化します。そう致しますと、西瀬戸経済圏ばかりではございませんで、瀬戸内海全域の発展につながる新たな広域経済圏の確立にもつながるのではないかと思うわけでございます。

先ほど知事さんが言われました県庁所在地で高速道路が入っていないのは松山も入るわけでございますが、四国内の高速道路は目下急ピッチで進んでおりまして、2年度の予算案では四国縦貫自動車道合わせまして、1千億円を超える予算が確保されています。全国の1割強に当たりまして、前年度比では26%の伸びとなっております。全国の伸びが3.8%ということに比べますと、突出した数字になっているわけでありまして。

21世紀までには四国の4つの県の県都を結ぶX字型のルート的高速道路の整備が進むわけでございます。そうなりますと四国内の主要都市は、まず2時間以内で結ばれます。なかんずくこの縦貫道路と横断道路がクロスしますのが愛媛県の東の方で、川之江・三島という紙の生産地がありますが、ここのクロス地点から4県の県都を結びますと、1時間以内で結ばれるといようなことになります。

そうしますと、「身1つにして面4つあり」という四国が、名実ともに「四国は1つ」という時代が実現されるのではなかろうかと期待致しているわけでございます。中国地方におかれましては、先ほど伺い致しましたが、山陽自動車道、中国横断自動車道等が整備されますし、近畿には関西国際空港がもちろん稼働に入っております。本四連絡橋で四国が中国、近畿と結ばれることによりまして、交流がより広域化し、四国4県を含めた瀬戸内海地域全域での連携というものが深まって参るといように思うわけでございます。

もちろんネットワークの整備は当然のことながら、ちょうどお話がございましたように地域間、都市間の競争の激化をもたらすこととなりますけれども、良い意味での競争と協調によって、地域が活性化し、四国さらには瀬戸内海地域の発展につながって参るものだと思います。交通体系計画というものはおおむね出来上がっておりまして、後はそれを実行に移して、一日も早くできるように努力して参らなくてはなりません。やはりこれからはインフラの活用をどう進めるか、そしてどれだけ沿岸地域の活性化、沿道地域の活性化に結び付けていくかという視点が非常に大切ではなかろうかと思うわけでございます。

四国地方における産業構造の高度化

樹田：第二番目は産業の高度化でございます。わが国の経済と同様に、四国あるいは愛媛県の経済も同様に好調が続いておりますけれども、愛媛県の場合は、今回の景気拡大の

要因を見てもみますと、原動力になっているのはやはり紙・パルプ、あるいは化学というようなものを中心とした基礎素材型産業でございまして、加工組立型のウエイトは低うございますし、依然として私どもの県は基礎素材型の産業構造にあるわけでございます。

また県民所得を見てもみますと61年度の数字でございまして、グロスでは全国の27位というところで、中位県というところになっておりますけれども、残念ながら1人当たりでこの所得を見てもみますと、38位に下がってしまうわけです。

この原因は生産性の低さにありまして、県内産業の中で、全国に比べ生産性が高いのは第1次産業であります。第2次、第3次産業は全国平均を下回っておりまして、中でも製造業はもっとも生産性が伸び悩んでいるのが現状でございまして。先ほど深野さんからもお話がございましたが、県勢の大きなバロメーターであります人口で見ますと、最近五年間の人口の社会減は、四国内で最も大きく、若者が流出していることがわかります。

そのため、第1次産業の生産性を高め、強化していくことももちろんですが、やはり製造業の高度化、高付加価値化による生産性の向上、若者に魅力のある雇用の場になる都市型サービス産業の育成などによりまして、産業構造をバランスのとれたものにシフトしていくことが求められているのでございます。

現在愛媛県で、産業づくりの3本の柱として取り組んでいますのが、技術を核と致しますテクノポリス構想、水産業活性化を図るマリノベーション構想、ニューメディア利用による農山村活性化を目指しますアグリトピア構想です。この3本の柱によりまして、これらの課題を克服して行こうとしているのでございます。そのためにテクノポリス構想の中の、中核施設でございましてテクノプラザ愛媛がまもなく完成致しますし、マリノベーション、アグリトピアもそれぞれ整備が進んでおります。

一方、地元企業におきましても、産業高度化に向けての動きがかなり活発になっておりまして、融合化法（63年4月）が施行されたわけでございますが、それより少し以前から、新居浜市では住友の下請、中小鉄工、化学など14社が、融合化した先駆的な会社を出してございまして、新素材のファインセラミックを使用した製品を開発・発売しているというようなこともしております。企業城下町からの脱皮、大企業からの自立が、この会社の設立の大きな目的の1つであると聞いておりますけれども、メンバー企業では融合化の活動を通じて、請負型から能動型企業への意識改革が図られつつあるという状況であります。

また、円高不況を契機に、培って参りました固有技術を商品企画に結び付け、新たな事業チャンスを開拓したり、新素材を利用して、付加価値の高い独自商品を開発しようというような企業もぼつぼつ出て参りました。

いずれに致しましても、そういうような内発的な企業家精神の発揮なくして、地域経済の発展はないと考えるわけでありまして。これらの会社の他にも異業種交流とか融合化

に取り組むような企業が増えてきておりますけれども、まだまだ立ち遅れておりまして、ハイテク産業を誘致できるような技術的集積も十分ではございません。愛媛経済の構造的な弱さを十分認識した上で、地元企業の主体的な取り組みによって、産業の高度化を図っていかなくてはならないと思う次第でございます。

観光・リゾート開発

樹田：次は、観光・リゾート開発の問題でございます。一昨年(2009)の4月に開通し、開通以来続いておりました瀬戸大橋ブームでございますが、これにも若干陰りがみられ始めまして、最近の道後温泉の宿泊客も、前年に比べますと約2割ほど減少致しております。

しかし、これから残る2ルートが完成するのは、まだ先の話でありまして、コスト的にも国外旅行と国内旅行は大差がなくなっておりますことを考えますと、観光客を引きつけ、リピートをも促すような特色のある、魅力ある観光・リゾート開発を急がなくてはならないと思います。

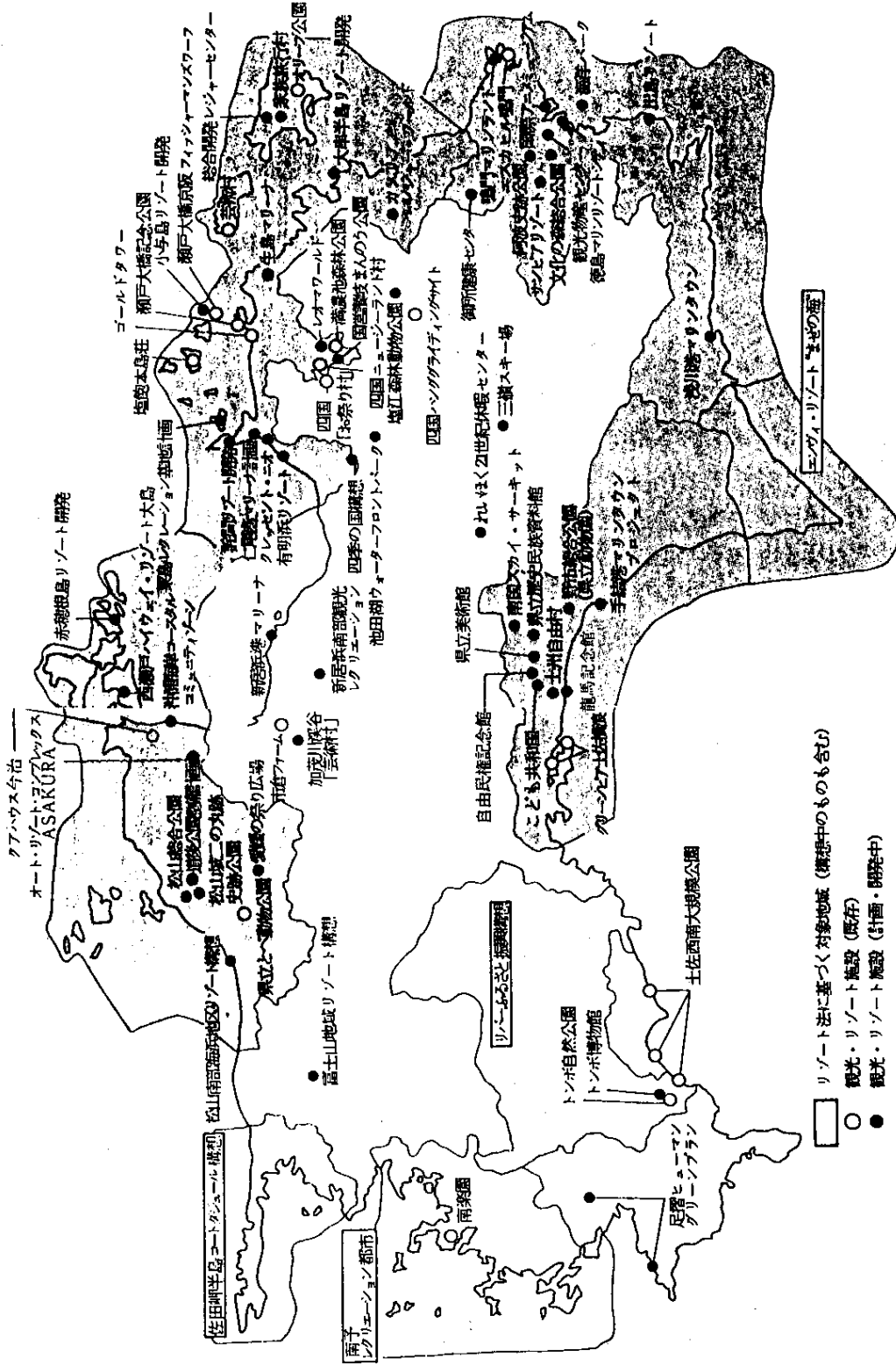
また、観光・リゾート産業に及ぼすコンベンションの波及効果が大きいといわれていますが、どうやら今年中には念願のコンベンション・ビューローも設立されることとなって参りました。コンベンションを誘致するためにも、主催者を引きつける魅力ある観光・リゾート地が不可欠であろうと思います。そのために祭や伝統ある地場産業、貴重な文化遺産など地域固有の新たな観光資源を開発していきまるとともに、四国88ヶ所にちなんだ新しい周遊型の観光ルート、あるいは既にあります水軍観光ルートなどのように、広島県や他県の観光地と組み合わせました広域観光ルート、さらに関西国際空港建設に合わせた外国人向けの観光ルートなど、魅力のある新しい観光ルートを整備していったらどうかと思います。

リゾートの方も、「えひめ瀬戸内リゾート開発構想」を愛媛県がつくりまして、重点整備地区を10カ所おいておりまして、既に企業と県・市町村による研究会が発足するなど、事業化への基盤が一応整って参りました。

第2国土軸構想

樹田：最後に、第2国土軸構想という問題でございますが、当面最大の課題でございました今治-尾道ルートの開通のめどが立ちましたので、次の課題はポスト本四架橋ということでのプロジェクトでございます。いわゆる第2国土軸構想の推進ということが言われています。今治-尾道ルートとともに、西瀬戸経済圏の基幹軸となります西瀬戸環状ルートの一環をなしますが、九四海底トンネルでございますが、この九四海底トンネルは第2国土軸に組み込まれることによりまして、いっそう大きな意味をもってくるものと考えるのでございます。

四国の観光・リゾートマップ



(資料) 四国通商産業局作成

(注) 昭和60年以降にオープンしたもの、現在、計画・開発中のものに限ってある

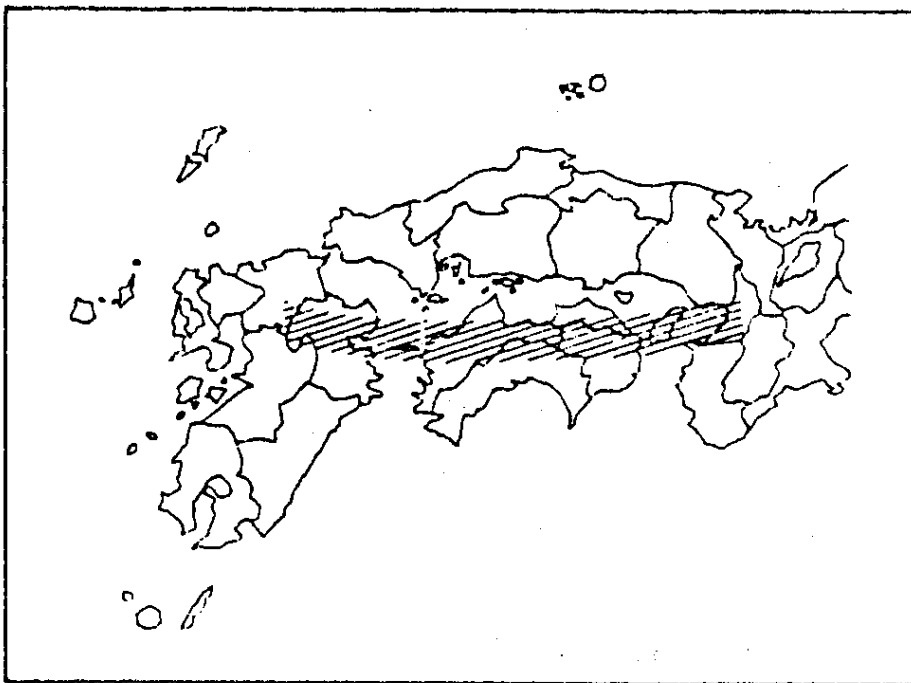
この第2国土軸と私どもが申しておりますのは、愛知県の渥美半島から、紀伊半島を横切りまして、紀淡海峡トンネルを経て、四国を縦断し、九四海底トンネルによって、豊後水道を渡り、大分県から長崎に至るといふ新しい幹線軸のことを申しているわけでございます。

その第2国土軸が3本の本四連絡橋によりまして第1国土軸と結ばれ、梯子状の交通網、交通ネットワーク、それから複合的な環状交通体系を形成することによりまして、人・物・情報・文化などの交流を活発に致しまして、九州から近畿にかけての広い瀬戸内海沿の西日本全域を飛躍的に発展させれば、四全総の目指す多極分散型国土形成につながっていくと思うわけでございます。

九四海底トンネルにつきましては、既に鉄建公団による調査が完了致しまして、63年12月に技術的には建設可能という最終報告も出されております。紀淡海峡トンネルにつきましても58年から鉄建公団による調査が始まっています。

また昨年11月には、17府県共催による第2国土軸シンポジウムが大分市で開かれまして、シンポ終了後の愛媛、大分、徳島、和歌山の4県知事会議におきまして、「第2国土軸対策連絡会議」を結成するとともに、シンポジウムを毎年開催して行こうではないかというような気運も高まっているところでございます。何しろ21世紀に向けましての壮大なプロジェクト、ビジョンでございます。私ども関係地域経済団体も、皆様と連携を密にしまして、強力に取り組んで参りたいと思います。

第二国土軸構想



瀬戸内海地域の復権をめざして

榊田：以上4つの点を申し上げたわけですが、高速交通体系の整備、交流の拡大による圏域の広域化といったことを考えますと、21世紀は瀬戸内の時代ということが言えるように思うわけですが。

かつては瀬戸内海地域は阪神を中心とした西日本経済圏の中で最も活力のある地域でございました。今、その瀬戸内海地域が大きくクローズアップされてきているわけですが、多極分散型国土を実現するために、変化を見据えた積極的な対応によりまして、極としての各地域の活性化を図っていくとともに、瀬戸内の広域的な再生という視点から、近隣地域との連携を深め、瀬戸内海地域の復権に向けて、努力をしていきたいと思っている次第でございます。以上で終わらせて頂きます。

榊本：ありがとうございました。愛媛県は私の理解では、製造業が非常に大きい県でございまして、四国4県の製造業を全部合計しますと、大体広島県と同じくらいの大きさになるわけですが、4県の中では愛媛県が一番大きな製造業をもっておられます。香川県と比べましても3対2くらいで愛媛県が大きいわけです。物の生産は多いのですが、ただ流通業といいますか、卸売などはその逆になって、香川県が3で愛媛県が2という形になります。

これが瀬戸大橋その他で、さて地域経済がどう変わるのか、今度2500メートルの滑走路をもつ新高松空港が供用されましたが、これでまたどうなるのでしょうか。しかし四国は川之江を中心として1時間で県庁のある都市に行けるそうでございます。四国が1つになるのと、1つ1つになるのではえらい違いでございます。やはり小国が連携して良く大国に抗し得たという歴史の教えるところにしたがって、四国は1つでいきたいと考えておられると思います。

そういきたいが、なかなかそうならないということでございますならば、四国で一緒になるよりも、広島県と一緒になられたらどうかということをご提案申し上げたいわけでございます。もちろん同時に、香川県もまた岡山県と一緒にということもでございます。

木村先生は香川大学の学長さんでございますが、経済学の研究者でございます。元は統計学が本職だと伺っておりますが、統計だけでなく、地域経済その他もいっぱいおやりになっている先生でございます。木村先生、よろしく願い申し上げます。

四国地方の経済の現状

木村：ただ今紹介に預かりました木村でございます。四国から出て来たわけで、榊田さんと同じようなことを申し上げることになると思いますが、その辺はご勘弁願います。

四国というのは今までは何と言いましても離島でございました。要するに日本の幹線交通軸から外れているということで、いろんな遅れがあります。面積でいいますと1万

8千平方キロメートル、全国の5%ですけれど、山が多いため、居住面積は4%、人口でいくと3%になります。大事な物になるとだんだんパーセントが下がるわけです。

その人口も現在のところ442万で3.4%、25年の頃は5%あったと思いますが、人口をどんどん送り出してきたわけであります。四国というところは大体人口を送り出すところのようです。少し前までは長男は家を守って、次男、三男はどこへでも行って働けというような感じであったわけですから。それが続いているわけです。そういうことで人口は減っていった。高度成長期にどんどん出ていった。四国は労働力の供給源であった。若者に教育して知識をつけてから送り出していったわけであります。



木

そのことを示す1つの指標として、老人人口があると思うのであります。昭和29年の老人人口は日本全体で4.9%ですが、手もとにある香川県の数字を上げますと6.3%、40年になって全国が6.3%になった時には、香川はもう8.5%、60年に全国が10.3%になった時には、もう13.3%というように、老齢化がどんどん先にいっているわけです。これは若者が出て行ったためであります。

県民所得も61年は179万円で、これは全国平均の約80%、中国地方に比べても87.5%でありまして、だいぶ少ないのであります。それは産業構造が素材型、生活関連型にかたよっているためで、山陰の方で電気機械が伸びているということを知ると非常にうらやましいと思います。付加価値の大きい電気機械等組立型産業の出荷額は、全国では全産業の46.3%であるのに対して、四国では26.6%しかないというような状態でありまして、また情報サービス産業については、1%しかないという遅れた状態です。

瀬戸大橋開通の影響

木村：遅れは産業だけでなく、道路関係も同様でありまして、四国縦貫道、四国横断道という四国を8の字型にぐるっと回そうという、全長で700キロくらいに及ぶ計画がありますが、今開通し、供用されているのは70キロくらいに過ぎません。JRにしても電化区間は70キロくらいのものであります。

いずれにしても四国はいつでもおいて行かれたようなところがあるわけでありまして。瀬戸大橋が出来て、観光客がたくさん入り込んで来たわけなんですけれど、高速道路が繋がっていないわけですから、あまり遠くまでは行けなかったようです。このことは、観光客数が香川県内の観光地では前年比250%であるのに対して、道後ですら150%位であることから推論できるのではないかと思います。あまり遠くまで行かなくて、香川県にとどまっていたということで、香川県では1千万人の観光客が入り込んで、誘発効果と

して、1900億円の県民所得の増加があったという計算があります。

瀬戸大橋も道路の状況がそういうものですから、道路公団は一日2万4千9百台と予想したわけですが、今のところは1万台少々で、50%に達していないというような状況であるわけです。その中で、トラックよりもバス、乗用車が少し多いということでございますが、そう言いながらも橋が出来たということで、明るい見通しになってきているということも事実であります。

例えば、これも香川県の数字しかなかったのですが、工場立地の関係の数字を見てみますと、石油ショック以降の昭和49年から昭和62年までの14年間では、千平米以上の立地は年平均23件、面積にして30ヘクタール足らずでありました。それが昭和63年には62件、65ヘクタールの工場立地があったのであります。これはやはり橋が出来たことによる明るい面ではないかと思えます。

若者の定着と人材の還流をめざして

木村：最初に申し上げましたように、四国はいままで人を送り出してきたわけですし、今でもまだまだ送り出している状況にあります。私の大学の卒業生も四国の中にとどまるというよりは、出ていく方が多いのであります。そういうふうな状況から、どうやって抜け出すのか、その辺が四国では問題になるのではないかと思います。

ひとまずは、電子機器その他、企業をまず誘致することから始めることが必要であろうと思っております。そのためにも必要なのはやはり人材であります。人をどういうふうにするのか、これまで教育して送り出してきたのをなんとかうまくとどめることは出来まいかと、つねづね考えているわけです。

別に四国の全部の企業がダメだといっているわけではありません。優秀な中小企業も数多くあるのですが、なかなかそういうところが知られていない。そういうところが人を引っ張れるようにするにはどうしたら良いか、また全体として四国のイメージを上げ、人材を還流し、育て上げて、技術力を強める、そして産業を活性化するということを考えなくてはならないのではないかと考えているわけです。

そのためには1つ都市というものを、若者の住みたいと思うようなものに作り上げなくてはならないのではないかと。それにしては人口の少ない都市が、バラバラにある。その点をどういうふうに考えて行くのか。せっかく瀬戸大橋でつながった対岸との関連というものも、十分に利用することも考えられるのではないかと。そこで生活が出来て、日本の豊かさのある程度満足できるような環境を作って行かなくてはならないと思うわけですが、なかなか難しい問題でございます。

先ほど榊田さんの方からお話がありましたように、今まで四国は確かに対岸あるいは大阪に向けておりましたが、これからは近畿、中国あるいは九州と、広くとらえた地域として考えて、その中で四国が生きていく方向はないか、ということを考えなければな

らなくなっているというふうに思うわけでございます。

榎本：ありがとうございます。木村先生は、わたくしどもが属しております日本計画行政学会の四国支部の支部長さんでもございますので、以前からおつきあいを頂いているのでございますが、四国にとって非常に厳しいお話、しかし愛情のあるお話で、感銘を受けたわけでありまして。特に、瀬戸大橋の開通で、企業立地件数が大幅に増加したというお話であり、それが人材の流出をとめ、むしろ流入する方向に向けるようになればと思います。

それで、時間配分でございますけれど、先ほど申し上げましたように、星野事務次官が広島駅にお着きになりますのは、3時36分の予定でございますから、この会場には4時前には到着されると思いますので、星野次官の基調講演は4時から5時までということにさせていただきます。このパネルの後で会場の模様替えをしますが、それに5分くらいかかりますので、このパネルは3時50分から55分くらいのところで止めたいと思います。それでは現在3時でございますが、15分ばかり休憩して、このパネル討論会を3時15分から再開することに致します。それでは、しばらく休憩致します。

榎本：お待たせ致しました。パネル討論会の第2ラウンドということで、気分を一新しまして始めることに致します。

先ほどから皆様方から何度もお話がございましたように、こちらの地方でも高速交通網の出来る見通しがずいぶん立って参りました。しかし、先ほど知事さんがおっしゃいましたように、そういったものが出来れば、連携とか活性化とかが自然に出来るというものではありませんので、やはり何らかの手だてなり、受け皿なり、われわれの努力がなければならぬと思います。

例えば、広島が広島だけのことを考えていたのでは、活性化といっても高が知れております。したがっていろんな地域と連携して、そしてお互いに力を合わせてやらなければならない側面もずいぶんあるように思います。もちろん競争しなければならない側面もございますので、いつも仲良くというわけにもいきませんが、仲良く喧嘩しな、ということで連携を進めなければ、どうも東日本に動いております経済の振り子がなかなか西の方へ戻って参りません。そういった観点から山陰・山陽・四国の方々にお集まりいただきました機会でもございますので、その辺を中心にして、お話をいただければと思います。

大阪の経済圏の影響

榎本：先ほど知事さんが、山陽自動車道がある意味で失敗だったとおっしゃいましたが、その通りでございます、それは別の面からいえます。

例えば島根県は、昔から完全に大阪の経済圏であったのでございますが、昭和40年代

に入りまして、いわゆる関西の地盤沈下と申しますか、大阪の地盤沈下が起こりますと、大阪の経済圏であった、いわば大阪の子分であった地域が、大阪離れをして参ります。鳥根県も大阪離れを致します。

ここで経済圏というのは、データで申しますと、卸売業がどの地域から一番多く商品を仕入れるかということで定義しております。卸売業の仕入れをみまして、一番たくさん商品を仕入れている地域に対して、その地域が依存しているというように考えます。そうすると、鳥根県の卸さんは従来からずっと大阪から一番多くの商品を仕入れておりまして、鳥根県は大阪の経済圏であったといえるように思います。

ところが鳥根県が大阪離れを始めまして、広島経済圏に入ったと申しますか、広島県から一番たくさん商品を仕入れるようになりまして、昭和49年、第1次石油ショックのあくる年でございます。したがって、49年くらいから、鳥根県は全体として広島の経済圏に移ったといえるかと思えます。それが10年間続きました。10年間続きましたが、昭和60年のデータを見ますと、それが逆転しておりまして、鳥根県の卸さんは、昭和60年くらいから一番たくさん商品を大阪から買うようになった。広島の経済圏から離れまして、再び大阪の経済圏に戻りました。

なぜかといえば、明らかでして、中国縦貫自動車道の貫通です。中国縦貫自動車道は少しずつ出来上がりましたが、全部貫通したのは昭和58年でございます。その頃から鳥根の卸さんにしましても、山陰の方々にしても、山陽へあまり来られなくなった。そして山陽の人々も山陰へ行かなくなった。お互い南北に近づくのですが、中国縦貫自動車道によって大阪へ行くという現象が起こったわけでございます。

大阪は西日本の首都でございますし、中心でございますが、ミニ中央集中と申しますか、大阪への中央集中が西側で起こったことによりまして、鳥根と広島の経済の関係が分断されました。それが中国縦貫自動車道のもたらした1つの結果であります。そういう意味で、横の線といいますか、東西の線といいますか、東京でもそうですし、大阪でもそうですが、中央向けの交通網の整備ばかりやって参りましたものですから、中央集中が起こったと考えられます。

もし中央集中が悪いとするならば、やはりこの地方でございますならば、南北の線、例えば、鳥取から姫路へ行く線、米子から落合インターへ行って、北房インターから岡山に降りる米子—岡山の線、それから松江—三次—尾道から西瀬戸自動車道へ行く線、また、浜田から広島へ来る線と、南北の自動車道もずいぶんございますが、これらの整備がいつそう早期に図られなければならないと思うわけでございます。

この問題に限りませんが、第2ラウンドということで時間がざっと30分でございますので、5分程度でパネラーの方々にお話を伺います。まず知事さんからお願い致します。

広島県内の高速道路網

竹下：総論ばかりを申し上げたので、つけ加えることは何もございませんが、広島市なり、広島県を中心にものを見てはいけないのですが、広島県内は、平成2年度中に山陽自動車道も73%くらい片付きます。平成3年度に広島―浜田間の横断道も完成しますので、広島県内の高速道路は、平成4年度中には100%出来上がります。平成5年の3月までに県内の山陽道と横断道が片付くこととなります。それから平成5年の12月に、新広島空港が開港します。

広島の方でも貨物船の他に豪華旅客船といいますが、イギリスの旅客船やノルウェーやその他の国の船がいろいろと入ってきますが、貨物の棧橋へ横付けして、我慢してもらっていますので、そのころまでには広島の方でも少しはきれいにして、なるほど広島というのはこういうところですかという、海からのイメージを良くしなければと思います。橋口さんの先ほどのお話にあったように、広島へ行ってみたら何とごみごみして屋根の上まで自動車を並べて、港は自動車ばかりだったなんていわれないように、是非ともしておきたいと思っております。

広域行政の必要性

竹下：そういったことで、広島県内の高速道路網というのは、ここ2、3年で出来上がるとは思いますけれど、先ほど申し上げましたようにネットワークにならないことには、松江へも、鳥取へも、岡山へも24時間いつでも、車に乗れば限られた時間で100%到達できるという定時性が守れないような道路では、話になりません。さらにネットワークはそれ以上に必要ですから、それに向かって努力するためには、広島は広島、岡山は岡山、鳥根は鳥根でばらばらで我田引水で動いていてもいけませんので、やはり中国5県では私が会長になっている中国5県の高速自動車道の推進組織を持っており、今後とも、こうした組織を通じて、共同歩調でやっていくべきだと思います。

最近では、さっき榊田さんのお話にもありましたが、第2国土軸という言葉をお使いになっているようでございますが、西瀬戸経済圏でも愛媛県から大分県へトンネルを掘る計画がございます。それについてもわれわれは運動に加わってお手伝いをさせていただいているところで、広域的な高速道路体系、ネットワークの形成については、関係者が協力してお手伝いしようと、極端に言えば、ある程度ずつ、お金を出し合っても良いですよという具合にやっています。

近ごろは、政府機関も商人になられまして、日本道路公団の道路以外は、瀬戸内海に橋をかけますのにも、全額国の経費で本四公団がやってくれているのではなく、われわれ県民が一部を負担しているわけですし、新幹線でも、新尾道駅や東広島駅をつくってほしいといいますが、全額地元でお金を出せとあって、ただではやってくれないわけ

です。理屈のつくお金であれば、みんなが利用するものでもあるし、広島県も応分の負担はしても良いと思っているわけです。

同時に技術陣の方も少し頭を使ってもらいたい。それは4車線いっぺんに立派な高速道路をつくってもらいたいのは山々だけど、それを10年かかってつくるよりも3年で半分くらいでいいから、片道だけでも良いからつくってもらえないか。そうすれば3年くらいでそういうものをつくってもらって、しばらく対面通行する期間があっても我慢するから急ぐところから4車線にしてもらおう。10年かかって完全無欠なものをつくるのが良いか、3年くらいで不完全ではあるけれど、やるのとどっちが良いのかということは、技術の皆さんも地元の意見を聞いて相談して下さいということをいつも言っています。

もう1つは、およそ供用開始と言いますか、その目標年次と言いますか、努力年次を示さないのは、日本全国、公共事業多しと言えども、道路だけではないかと思います。空港だって、新広島空港と言いますのは平成5年の12月20日供用開始、新大阪空港でも何年何月何日には飛行機を飛ばすと言って、運輸省が官報に公示しています。ダムに致しましても、何年度には水をためると言っているし、大体、大規模なプロジェクトで目標年次がいつのことになるのか分からないというのは道路だけです。道路の完成年次が一番に明示されれば、それに合わせていろいろな地域の地域開発や活性化のためのプロジェクトも、予測をすることが出来るのではないかと思います。まだ高速道路の要望が一番強いし、また一番地域の活性化に役立つし、広域行政なり、広域経済をやって行きますために必要なものでありながら、まだまだ仕事のやり方とか、ものの考え方とか、その他について一番遅れているという点が非常に残念だと思います。

広島県と島根県の連携

樺本：ありがとうございました。おっしゃるとおりで、ついでながらちょっと知事さんにお聞きしたいのですが、昨年1月31日に松江と三次の間が基本計画路線になりましたね。あれは距離がちょうど79キロあるのですけれど、最高速度が80キロだそうです。標識通りに走ると、ちょうど1時間なんですけど、真ん中辺が広島県と島根県の県境で、それで広島県知事さんと島根県知事さんが一緒にご陳情に歩かれたと聞いていますが。

竹下：一緒に歩きました。

樺本：ご一緒に歩かれたのですね。これはやっぱり行政同士の一つの連携だと思います。例えば建設省で、一人の知事さんだけが頭を下げられたのなら、まあ、そのうち考えておきましょう、ということになるのでしょうか。

竹下：それはこういうことなんです。もう時効にかかっているので申しますと、竹下同士でああだ、こうだと言われて、悪口を言われたんです。その当時の建設大臣は愛媛県今治市出身の越智さんで、私が呼ばれて、私に「尾道から松江まで全部入れなくては行けないのだけれど、何しろ長過ぎて、全国たくさん高速道路の注文、要望があるので知

事さん、すまんが、長年の友人じゃないか、少し待ってくれ。まず松江から三次まで第1次計画でやる、そうすれば大体両県の距離が同じくらいになる。それから三次から尾道までは、国道184号の全線の改良が終わって出来上がったばかりで、車の通る数が計画のまだ半分ではないか。だから、三次-尾道間は2、3年待ってもらいたい。島根の知事もそうすれば一番喜ばれる。」と言われました。

ものの順序として、広島県知事としては100点満点にしたかったわけですが、待てば海路の日和ありではないですが、「そのかわり今度は整備計画、施工命令を出してやって下さいよ。また、失業対策ではありませんが、広島は、平成3年度には広島-浜田間の横断道が100%終わるから、終わったらすぐ間断なく、松江-三次の工事にかかるようにということで1つ建設大臣に上奏しますよ。」と言ったのです。あまり人前では言える話ではありませんが。

樺本：そうですか。秘話までお話し下さってありがとうございました。ということで2つの県の知事さんが頭を下げたら、建設大臣がよし作ろうとおっしゃったのですから、これもやはり大きな連携の効果だと思えます。ありがとうございました。次は橋口さん、お願いします。

広島のイメージの理想

橋口：私2つほど申し上げておきたいと思えます。さっき広島に限定しまして、地域あるいは都市のイメージということを申し上げました。それでは一体どうすれば良いのか、答が無いではないかという疑問をお持ちの方が多いと思えます。途中経過を省略致しまして、結論だけ申します。

広島と聞いたとき、瀬戸内海というふうになれば、私は及第点ではないかと思うわけです。ただ瀬戸内海というのは、決して広島だけの占有物ではございませんし、さっきからお話がありましたように、ネットワークの中における瀬戸内海でなければなりません。しかしやはり広島としては、原爆と平和の他に、豊かな内容を持った瀬戸内海という解答が出るようになれば、それは、おそらく東京からの転勤の方々も第1番目に広島を上げるようになるのではないかと思います。

どうしたらそういうようになるかということをお知らせすると、大変長くなりますから省略致しますけれど、それは決して希望のないことではないわけでございまして、高度移動社会（ハイモビリティ）の時代でございますから、やはり海・陸・空、すべての交通体系が整備されることが本当の意味で瀬戸内海の価値を高めるということになると思えます。これはレジャーとカリゾートとかそういう対象として、十分に産業的な基盤、あるいは経済的な基盤を持った瀬戸内海というのが誕生するのではないかということを含めまして、広島といえば、瀬戸内海というふうになれば、私は理想の解答ではないかと思うわけです。

第2 国土軸の可能性

橋口：もう1つ申し上げたいことは、さっき榊田さんがおっしゃいました第2 国土軸です。これはわたくしも全く賛成でございます、具体的に申しますと、本四架橋公団、あるいは鉄建公団等の仕事が無くなりまして、技術者が余ってくるわけです。1998年には、西瀬戸自動車道が開通致しますから、そうなりますとその分の技術者も余るし、それから淡路島から神戸のルートもほぼ同じ頃完成致しますから、技術者が余ってくるわけですね。

東京と千葉の間に橋を作るということもありますが、これも20世紀の終わるか21世紀の初頭には完成致しますから、そういった人たちの失業救済も含めて、十分に第2 国土軸というのは、フィージビリティがあると思います。その頃には、おそらくリニアモーターも現実の課題になってきますから、四国から大分にかなり深いトンネルを掘っても、リニアで通うということが可能になってくると思います。

中国・四国における縦線軸の強化の必要性

橋口：私がなぜそういうことを申し上げるかと言いますと、榊田さんのお話の中にもう1つ望蜀の願いを申し上げますと、さっきから出ておりますけれど、単に東西の横軸だけではなく、南北の縦線軸ということをもっと強調することが必要ではないかと思っております。なるほど西瀬戸自動車道が出来ますけど、これはかなり東に寄っています。したがって願わくば西瀬戸自動車道がスライスを致しまして、呉、広島の方にあたるような時期が来れば、もっと縦線軸が生きてくると思います。

なぜ縦線軸が必要なのかということをお申しますと、北九州と阪神地区という強力な磁石があり、もしこの縦線軸がなくて、横線軸だけ、東西道路だけ、あるいは東西軸の周辺だけ整備をされますと、両方の強力な磁石に引っ張られてしまって、真ん中の広島地域あるいは中国地方というのは雲散霧消してしまう心配があるのです。

しかし幸いにして広島周辺には200万の都市の集積がございます。したがって、縦線軸が強化されることによって、九州・四国間の架橋ないしトンネルが出来、北九州を巻き込んで、ある種のリング状と申しますか、円環状の経済圏というものが出来ると思うのです。

また、それが出来ませんと、せつかくの瀬戸内海周辺に経済力が残らないということになります。それを広い意味で西瀬戸経済圏、あるいは西瀬戸内経済圏と言っても良いと思うのですが、何かそういう円環的な循環の形で経済力がよそへ抜けて行かないで、残るような地域というものを構想致しますと、どうしても縦線軸の強化ということがより一層必要となってくると思うのです。

したがって、第2 国土軸は賛成であります、それに付加する縦線軸の強化によって、

広島、尾道、福山を東の端とし、西の方は北九州市、ことによっては福岡市を巻き込んで、縦線軸としては島根、広島、それから四国に渡りまして、高知まで含めて、それから大分、北九州という、あるいは場合によっては、日向、宮崎も含めて、こういう巨大な円環的なローテーションの格好をなした経済圏が出来れば、そこに経済力が残って、まさに首都圏に匹敵するくらい大きなパワーをもつのではないかと思います。そういう意味で、第2国土軸の形成と合わせて、縦線軸についてもちょっと、新しい意欲と構想をもって臨まなくてはならないという2つのことを申し上げておきます。

標本：ありがとうございます。最初の方も全く賛成でございまして、以前神戸の人が広島に来まして、広島は原爆と暴力団の町だと言いました。原爆はそうですが、暴力団というなら、神戸の方が先輩じゃないかと思いますが、神戸の人が知らないわけがない。しかし神戸は大プロジェクトなどで結構明るいものですから、そういう暗いイメージが消されている。ところが広島は暗いものばかり出ていて、神戸の人にさえ、原爆と暴力団の町だと言われることになる。やはりひとつ考えなくてはならないと思います。

縦線軸についても全くご試案の通りでして、中国・四国合計しますと、人口が大体1200万前後になりますが、そうしますと、九州くらいの大きさになりますし、東京都の人口が1183万人ですから、大体同じくらいになります。これほど大きな塊になりますので、無視もできなければ、通過だけということもなくなります。全く賛成でございまして、それでは深野さん、お願い致します。

深野：先ほど竹下知事さんから、松江―三次線の内幕をお話しいただきまして、大変ありがとうございます。今の縦線軸論に関連して、わたくし広島におりました時から、要するに中国地方というのは雲散霧消する危険性があると考えていました。東側は大阪経済圏に流れ、西側は北九州経済圏に流れて、中国というのはいったい何か。やはり島根県、鳥取県、それから山陽側、広島県、さらに愛媛県とつないだ縦がしっかりしなかったら、中国地方というのは単なる通過駅になってしまうということを主張して参ったわけでございまして、いまの橋口さんのお話では、もう少しそのスケールを拡大しておられるわけですが、大変賛成でございまして、これに関連して裏側といいますか、山陰側を忘れられては困るわけで、あんまり瀬戸内海だけを眺めないで、ひとつお願い致します。このように、われわれは瀬戸内海とも密接に関係致したいと思っておりますので、是非その点はよろしくお願い致します。

山陰地方への企業進出

深野：先ほど一つ申し落としましたのは、最近ことに平成元年度において、山陰地方は企業進出が記録的数字を示しました。企業進出の数字は、内容、時点等のとり方によって差異がございまして、昨年は鳥取側に20、島根側に27、合わせて47企業の進出を見たわけですが、これは過去昭和48年の記録を大幅に更新するものでございます。

なぜこうなったかといいますと、やはり景気がよいとか、いろいろございますが、道路網が逐次整備されたということもあるわけございまして、鳥取県側は米子を中心として、それから鳥根県側は出雲の長浜工業団地を中心として企業進出が見られます。もちろんその裏には、都市部の地価高騰の影響で、都市部には工場など作れないということもひとつあるのかと思います。現にアメリカにおいては、ニューヨーク、シカゴ、ロサンゼルスなどで大企業が大都市をもう捨てまして、地方のスマールタウンに出ている。なぜかという、土地価格の問題、治安の問題、生活環境の問題があるわけです。先ほどお話がございました大阪との交流が増えたということは、実は企業進出の3の内2は大阪からきていることにも明らかでございまして、今後は是非山陽側からもおいでいただきましたら、もっと交流が活発になるのではないかと思います。

山陰地方のリゾート開発

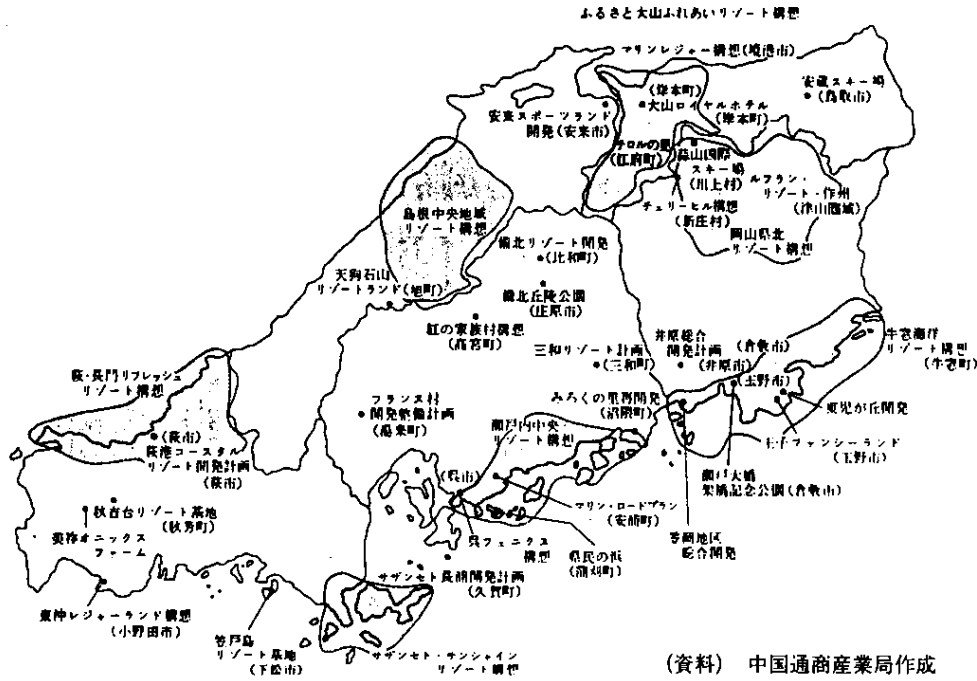
深野：もう一つリゾートの問題についても申し上げておきたいのですが、実はリゾート開発は山陰サイドは鳥取県が大山を中心に、それから鳥根県が三瓶を中心にしてやっています。

これはいわゆる大型リゾート開発でございまして、その他、各地方自治体がそれぞれ小型のリゾート計画を持っておられます。こういう傾向というのは、おそらく山陽側その他も全く同じだろうと思うのであります。今や地方自治体の首長さんたちは、リゾート計画なり、そういう計画をやらないと、次の選挙が危ないというような状況になってきているわけでありまして。リゾートというのは非常に大事だし、また地域開発のためにこれをやるのが一番手っとり早いということは良く分かります。

その点良く分かるし、われわれとしても一生懸命お手伝いしたいと思っているわけですが、みんながやったってうまくいくわけではないので、何とか市場の選択に任せないで、開発計画の統合とか整理というものが出来ないのかなと思うわけでありまして。その際には、これも我田引水ですけれども、適地という問題がありますけれども、どちらかと言えば、経済的發展が比較的遅れている、またその發展の道が少ない地域を優先してやっていただけたらなというふうに感じておりますことを一言つけ加えさせていただきます。

樺本：鳥根や山陰との連携というのは、私かねてからゴールデンルート・イン・ジャパン計画で申し上げておりますので、ご存知の方もおありかと思いますが、山陰は非常に大事でございまして、是非とも広島企業の進出も行っていただきたいと思っております。あそこは昔神様が歩いていたところですから、非常に住み易いし、温泉もございましてね。それではつぎに樺田さん、お願い致します。

中国地域のリゾート開発計画



四国における縦線軸強化への取り組み

梶田：特別にございませんけれど、今橋口頭取がおっしゃった西瀬戸経済圏の問題ですが、今日はちょうど高知県が来ておりませんので、瀬戸内海寄りの話ばかりが出るわけですが、高知は太平洋に面しております、比較的今のところ大阪とか東京と直接結びついている傾向が強いわけでありませう。

四国の場合、高知をどう一緒に取り組んで開発していくかということがいつも問題になるのですが、西瀬戸経済圏にはもちろん高知が入っているわけですが、最近、縦線軸の問題が非常に強く出ております。

今の四国の横断道というのは高松から高知の西の須野まで計画が出来ておりまして、さらに向こうにのびて行くわけですが、これが一つの大きな縦軸になると思います。わたくしの方の愛媛県の場合は、33号線という松山と高知を結ぶ国道がございまして、四国経済連合会でも、この拡充整備を非常にクローズアップしておりまして、松山と高知を結ぶ三坂峠に新しいトンネルが今計画されています。

また愛媛県の西条から石鎚山系の土手っばらを抜きまして、高知の方へつなぐ縦軸もトンネルが着工しております。これによる整備・拡充によって縦軸というものが非常に強化されてくると思います。

そして、それが今治-尾道ルートに結ばれてくるということになっております。その辺申し上げるのを忘れておりましたが、私どもと致しまして非常に重要視しております。

して、計画に組み込んでいるわけでございます。

もう一つは、今日リゾートの問題は余り出ておりませんが、私ども愛媛県が取り組んでおりますのも、尾道から今治に至るまでの多島海を中心にしますリゾート計画ですが、いずれにしても広島県をはじめと致します瀬戸内海の各地域と非常に似かよっておりますし、海洋型リゾートとして共通するところも多いかと思いますが、共同PRによりクルージング・ネットワークとかあるいは広域リゾートルートの設定をして、やはり県境・県域を越えて、お互い協調しながら一体的に整備を進めていくということが必要なのではなからうかということをおもうわけでありませう。

樺本：ありがとうございます。わたくし先ほど申しましたゴールデンルート・イン・ジャパン構想というのは、松江から高知に至る構想でございますので、今おっしゃったことに大賛成でございます。それでは最後になりましたが、木村先生、お願いします。

瀬戸内海開発の総合的計画の必要性

木村：もう皆さんがいろいろお話しになりまして、わたくしはもうしゃべることがないのですが、最後にリゾートの話が出ましたので、関連してちょっと申し上げてみたいと思います。

観光とかリゾートとか、人の懐をあてにするのは、どうもあんまり趣味でなかったものですから、あまり重きを置いていなかったわけでございます。それに私の収入を考えて、ボートなど持てるわけではないし、何の関係もないと思っていたわけなんです。

この間、高松の西の方の貯木場へ行ってみました。もうそこが全部ボートの置き場になっていて、ヨットとボートがずらりと並んでいて、倉庫にはヨットがぶら下がっているといった状況になっていました。いやいや世の中はこうなったかなと思って、びっくり致しました。それからまた、県営の港にはレジャー用のボート、ヨットが入り込んで来て漁船をつなぐのに苦勞するというようなことを聞かされて、びっくり致しました。これはレジャーというのを考えなければいけないなとつい最近思い知らされました。

今どこの市町村も計画を作っておられるわけですが、そう瀬戸内海であちこちというわけにもいかないでしょうから、その辺の総合的な計画というものが必要ではないかと思えます。瀬戸内海は広いように見えても、大型船がどんどん通っているわけで、レジャー用にどのくらい使えるのかというようなことの検討が必要なのではないか、漁業と、交通とマリンスポーツを総合的にとらえて考えていかなくてはならないのではないかとおもうところがございます。

樺本：ありがとうございます。来年あたりは木村先生もボートをお買いになるのではないかと思います。

ということで、皆様方の大変貴重なお話を賜りましたが、何か会場の方からご質問が

ございましたら、1、2お願いしたいと思います。ご質問をされるときは、恐れ入りますが所属とお名前をお願いします。

会場からの質問者：私は一市民で、江波に住んでおります小川と申します。先ほど深野さんが発展軸ということをおっしゃいましたが、これを中国地方に当てはめてみますと、ちょうど山口県が都市らしい都市がないために、非常に悲哀を語っておられるように、中国地方の問題はその中心となる都市が問題だと思うのです。

広島は、戦後30万から40万くらいの計画でものを企画された都市なんですけれど、都市というものは変わっていかねばならない非常に大きな責任があって、そこに欠けているものがあるということが非常に大きな問題であると思います。

広島という問題で、一番大きな問題は、やはり頭脳、精神の問題ではないかと思います。いくら建物を建てて、いくら道路を作り、いくら行政機関を作っても、都市の規模というのが今ものすごく重要な役割をなして、サービスというのはもののストックで拾えるのだから、広島というインターが多様な機能を揃えて、多様な相乗効果、複合的な機能を発揮して、周辺を支えていかななくてはならないと思います。例えば東京のようなものが広島にありましたら、山口にしる、島根県にしる、過疎化するという事はないはず。その広島の最も欠けているものが、頭脳の発達ではないかと思います。

このあいだもエリツイン氏が広島にやってきましたときに、この解説にでられた方が、平和のために意義があったとか、ウラジオストックと友好都市を結ぶとか、そんな気遣いばかりされた発言をされました。ソ連というのはイデオロギーの国であって戦略の国であります。今一番おもしろいのは虚々実々のことなんです、その解説というのが耳に届かない。消費税と同じですね。

21世紀を展望してどうか、本当にこの消費税の意味を矢面に立ってでも、じょうずに啓発する人がいたかという、非常に寂しいと思うのです。私は広島に欠けているのは、いろいろな知的な産業とか機能という、都市で最も大切な知識的な機能が欠けているということだと思います。

もう一つは精神的なチャレンジをするという精神が欠けていると思います。交流する国家にしる都市にしる、その軸となる精神というのが必要ではないかと思います。知事さんも中枢性ということ、非常に気を使っておられるのですが、財界の橋口先生にしても、そういう点に特に力をいれていただければと思います。

樺本：ありがとうございました。ご質問というよりご意見のようなので、パネラーの方のお答えは省かさせていただきます。時間がたっぷりございますと、さらにご質問いただきたいと思いますが、やがて事務次官もお着きになると思いますので、パネル討論会をこの辺で終わらせていただきます。このパネル討論会で、さまざまな角度から貴重なご意見をいただき、私も大変勉強になりました。有意義なパネル討論会になったのではないかと思います。これでパネル討論会を終わります。本日は皆さん大変お忙しいところありがとうございました。