

## 新たな交流と連携のあり方を探る (Ⅱ)

### － 四国地域を対象として －

- 第1部 新たな交流と連携をめぐる動向とその意義……………井原健雄
- 第2部 四国地域からみた交流・連携の構想と展望 (その1) ……真木浩之  
－通産行政の立場から－
- 第3部 四国地域からみた交流・連携の構想と展望 (その2) ……木内則雄  
－金融機関の立場から－
- 第4部 関西圏からみた四国地域の特性……………新井京子
- 第5部 交流・連携構想の比較整理と地域づくり研究の課題……………片岡弘勝

本稿は、1997年度香川大学公開講座「〈中小企業経営戦略セミナー〉新たな交流と連携のあり方を探る(Ⅱ)－四国地域を対象として－」(1997年10月22日～11月19日、全5回、高松市、高松商工会議所、(社)高松法人会との共催)の内容を論稿として取りまとめたものである。

この講座の趣旨は、つぎのとおりであった。

「今日、経済界および行政関係者等の間で、いわゆる「中四国南北軸」という地域連携軸のあり方が模索されている。また、瀬戸内三架橋時代の到来が目前に迫っている。このような新たな環境のなかで、四国の地域経済の現況をどのように診断し、その将来像をどのように描き実行するのか、ということが四国の地域住民にとって焦眉の課題となっている。

このような問題意識から、昨年度は、まず、新たな交流と連携の今日的意義、四国の地域経済の客観的把握と将来展望の予測、新たなライフ・サイクル像、交流と連携に向けた四国地域の課題の諸点を取り上げ、交流と連携のあり方を探るための基本的な理解を深めた。

そこで、本講座では、前回の講座をさらに継承発展させ、四国地域が新たな交流と連携を図る際に、どのような戦略構想が考えられ、また、そのためにどのようなことが課題となるのか、という点を明らかにしたい。

そのための具体化として、前回講座での言及事項を踏まえ、さらに新たな交流と連携の動向とその意義が明らかにされる(第1回)。つぎに、四国地域を拠点とした交流と連携に向けた具体的な戦略構想が、通産行政および金融機関の各々の立場から提示され、その将来展望が論じられる(第2・3回)。さらには、本格的な三架橋時代になると、これまで以上の近接性とその魅力度が増すであろう関西圏からみた場合、四国の地域特性がどのように診断されるのか、といった点についての分析が試みられる(第4回)。そして、最後に、以上に取り上げられた交流と連携に向けた戦略構想について、その基本的な発想と具体的な目的、さらにまた、想定される利害損失とその効果および随伴される諸課題等についての総括的な整理が試みられ、その上で、地域づくりを担うべき実行主体の力量形成の課題が示される(第5回)。

このように、講座全体を通して、前回に明らかにされた四国地域の客観的診断に基づき、当該地域住民の主体的な取り組みを前提とする新たな交流と連携のあり方を探ることが、本講座の共通のテーマとなっている。

なお、受講者には、前回の内容を記録した冊子が配布されるので、参考にして頂きたい。また、必要に応じて講義内容に関する質問や討議の時間を用意する予定である。」

本稿では、以上の趣旨に基づいて行われた5回の内容を各々にまとめて、前頁に記したような5つの部を設定した。これら5つの部は、各々に執筆者の認識と判断に従って、独自に記述されたものである。しかし、前述の趣旨に掲げた共通のテーマ、すなわち、「講座全体を通して、前回に明らかにされた四国地域の客観的診断に基づき、当該地域住民の主体的な取り組みを前提とする新たな交流と連携のあり方を探る」という観点から、全体的な調整が図られている。

# 第 1 部

## 新たな交流と連携をめぐる動向とその意義

井原 健雄

- I 本講座の全体計画
- II はじめに言葉ありき
- III 交流と連携の理論的考察
- IV 交流と連携の実証分析
- V 結びに代えて

### I 本講座の全体計画

本講座は、〈中小企業経営戦略セミナー〉の一環として、「新たな交流と連携のあり方を探る（II）－四国地域を対象として－」というテーマのもとに、5人の講師による連続5回にわたるセミナーとなっている。そこで、まず最初に、その全体的な問題意識と全体の流れを、私から説明させて頂く。

第1回目の本日は、前回講座での言及事項を踏まえて、さらに四国の地域経済に根ざした新たな交流と連携の現状分析とその意義や今後の重要な検討課題等について、「新たな交流と連携をめぐる動向とその意義」と題して、話題を提供させて頂くことにする。続いて、第2回目には、四国通商産業局長の真木先生より、「四国地域からみた交流・連携の構想と展望（その1）－通産行政の立場から－」と題して、さらに、第3回目には、日本開発銀行高松支店長の木内先生より、「四国地域からみた交流・連携の構想と展望（その2）－金融機関の立場から－」と題して、四国地域を拠点とした交流と連携に向けた具体的な戦略が、通産行政および金融機関の各々の立場から提示され、その将来展望等の提示を行って頂くことになっている。第4回目には、少し切り口を変えて、四国の中からはなく、関西圏から四国を見る必要があるということで、（財）関西経済研究センター事務局次長の新井先生より、「関西圏からみた四国地域の特性」と題して、関西圏から見た四国の地域特性の現状分析と診断等を行って頂く。そして、本講座の最後に当たる第5回目には、その全体を取りまとめる目的で、香川大学生涯学習教育研究センターの片岡先生より、「交流・連携構想の比較整理と地域づくり研究の課題」と題して、本講座全体で取り上げられた交流と連携に向けた戦略構想が、その基本的な発想と具体的な目的、想定される利害損失とその効果および随伴される諸課題等について総括的に整理され、その上で、地域づくりを担う主体の力量形成の課題等について説明して頂くことになっている。

このように、講座全体を通して、前回に明らかにされた四国地域の客観的診断に基づき、当該地域住民の主体的な取り組みを前提とする新たな交流と連携のあり方を探ることが、本講座の共通のテーマとなっている。そして、本講座を通して受講されることにより、四国の地域経済についての客観的な診断と当該地域住民の積極的な取り組みをつなぐ新たな交流と連携のあり方を探ることができることを、心から強く望むものである。

## II はじめに言葉ありき

新たな「交流と連携」の動向とその意義について検討する前に、まず、交流と連携の概念を明確にしておく必要がある。最近の流行語として、この交流と連携という言葉が、多くの人々の間で、しかも頻繁に用いられているが、交流と連携の本源的意味は、一体何であり、また、何故に、その言葉が、最近よく用いられるようになったのかという点について、いま一度深く考えてみる必要があるのではないかと強く思えてならない。もとより、交流と連携について多少なりとも言及している調査報告書の類は幾つか指摘される。しかし、その本源的な意味を明確に規定し、また、その概念の有効範囲と限界について、換言すれば、その概念を用いることの意義等について深く論究しているものといえば皆無の状況である。もしもそうだとすれば、この交流と連携という言葉も、やがては人々の記憶から忘却され、次第に消失していくものとなるであろう。

私は、「交流」とは、単にある地域から他のある地域へ、人や物、あるいは情報等が移動する現象のことであり、「連携」とは、このような交流の拡大を通して、互いの地域が役割分担を行っていこうという積極的な考え方を意味するものと考えている。

このような状況のなかで、交流と連携が何故にいま求められているのか。その主たる理由として、つぎの2点を指摘することができる。その第1点は、近年、とくに少子化と高齢化に伴う絶対人口の減少により、交流人口の増大に努めなければ地域の活力が損なわれるのではないかと、という懸念が次第に広がっているという事実である。すなわち、定住人口の停滞ないし減少傾向の顕在化という外的条件の変化が指摘される。つぎに、第2点は、近年の交通基盤整備の進捗状況に鑑みて、狭い地域ごとの自己完結的な地域政策を展開していたのでは、早晚、破綻をきたすのではないかとという不安が、次第に顕在化しているという事実である。すなわち、交通基盤が着実に整備されているという内的条件の変化が指摘される。少なくとも現状をみる限り、交通基盤整備がなされているにもかかわらず、人口は減り続け、1人当たりの所得の格差は、ますます広がっているのである。例えば、四国の指標として《5：4：3》という比率があるが、これは、四国の「面積」の対全国比が5%、「人口」の対全国比が4%、「経済」の対全国比が3%であることを示している。しかし、これらの比率の経年的な変化に着目すれば、変わらないのは「面積」比率の5%だけで、「人口」比率は4%から限りなく3%に近づき、また、「経済」の比率も3%から限りなく2%に近づいている。このような傾向を端的に捉えるために、「1%ギャップ」という言葉がある。これには、2つの意味が付与されている。その1つは、四国の「人口」の対全国比率が4%であるのにも拘わらず、「経済」のそれは4%ではなくて3%であることから、そこに1%の乖離があるということである。換言すれば、この事実は、四国の労働生産性が、全国平均と比べて低いという事実を端的に示している。他の1つは、その1%の乖離が、経年的に縮小化する傾向にあれば好ましいのであるが、四国の「人口」の比率と「経済」のそれとが同時並行的に低落傾向にあり、全国平均との乖離をさらに大きくしているという事実である。

それでは、四国の将来が暗いのかと言えば、少なくとも私は、必ずしもそのようには思っていない。この点を明らかにするために、例えば、わが国の経済のこれまでの推移に着目して欲しい。昭和30年代の前半における全世界のGDPに占めるわが国の「経済」のシェアは3%を切っており、日本国内におけるいまの四国の地位とほぼ同様であった。ところが、資源の乏しいわが国の経済にあっては、設備投資による工業化政策を徹底的に試み、カー、クーラー、カラーテレビという「3C」に代表される耐久消費財等の生産に取り組み、その製品をわが国の国内市場はもとより、海外の市場へも積極的に輸出した。その意味では、まさに開放的な経済政策を徹底して押し進めてきたわけである。その結果、日本の「経済」シェア

は、現在、世界の14～15%となり、脅威的な伸びを示したわけである。その間、世界に占めるわが国土の「面積」比率は、もとより、不変のままであった。この事実は、「面積」の相対比率を変えることは困難であっても、「人口」や「経済」のそれは、われわれの営為や努力によって向上させることができることを端的に示している。したがって、四国の労働力生産性を高め、そこに住む人々の営為に着目することにより、ハイテクよりもローテクを、大企業よりも中小企業や地場産業の底上げを図り、相乗効果が顕在化するように付加価値を高めていくことが重要である。

さらにまた、新たな交流と連携について語るとき、つねにその背後にある当該地域住民の主体的な参加について、正しい理解と認識を深めておくことが肝要である。四国の「1%ギャップ」が解消されていない今日、この解消が果たして可能であるのかどうか、また、そのためにはどうすればよいのかについて、現実を直視し、政策志向の考え方に基づく本格的な調査研究を試みるのが望まれる。ここで、政策志向の考え方とは、つぎの3点から構成されるものである。その第1点は、過去の経緯に基づく現状認識を行うことである。第2点は、単なる予想と望ましい目標を明確に峻別することである。そして、第3点は、その目標（ないし目的）とそれを達成するための手段との関係を論理整合的に解明することである。このような手順を踏むことにより、政策のロジックが確立され、その実効性が期待されるのである。その意味でも、四国に住む地域住民が、現実の社会経済状況について単なる評論のみを試みるのではなく、政策志向の考え方によって導出される具体的な提言とその着実な実践活動を図ることが、とくに強く望まれるのである。

したがって、このような交流と連携を実現するためには、当該地域の特性、すなわち、その強みを自ら発見し、それをさらに強化していくことに加えて、自らの役割を適切に取捨選択し、他の地域との関係を構築していく必要がある。それゆえに、また、当該地域の主体的な取り組みが求められることになるのである。例えば、農村地域に農業公園のような田園の公園をなぜつくるのかと、疑問を感じられたり、あるいはまた、郷土の人が郷土料理を食べることは至極当たり前のことではないのかと、多くの人々が思われるであろう。しかし、田園地域は、田園に特化することで、他地域との違いが明確にできるし、あるいはまた、郷土料理を他地域からの来訪者に味わってもらえれば、それが貴重な体験となり、決して当たり前のこととは思われない点に配慮することが重要なのである。すなわち、当該地域の住民が、他地域にあるものをすべて自地域でもつくるというのではなく、つねに主体的に当該地域の特性を見極め、当該地域でしか体験できないことや当該地域にしか持ち合わせていないものを大切にしていける心構えが貴重なのである。その結果として、同質的ではない異質性や多様性を備えたそれぞれの地域の個性や特徴が顕在化することになるのである。

### Ⅲ 交流と連携の理論的考察

つぎに、交流と連携の理論的考察を、「社会的余剰の概念」、「比較生産費の理論」、「ゲーム理論による考察」の3つに分けて、それぞれ説明を行うことにしよう。ただし、この点については、すでに昨年度に開講した本講座の第5部「四国の地域経済に根ざした新たな交流・連携の対応」で言及しているので、ここでは、その要旨のみの説明に止めておくことにする。

そこでまず、「社会的余剰の概念」の説明から始めることにしよう。つねに稀少性のある資源の最適配分を考えるのが経済学の基本的な課題であるとするならば、そのための評価基準として「余剰」(Surplus)の概念—そのなかでも特に「社会的余剰」(Social Surplus)の概念—について正しい理解と認識を深める必要がある。そして、この「社会的余剰」とは、「消費者余剰」(Consumers' Surplus)と「生産者余

剰」(Producers' Surplus)の和として定義されるものである。

いま、このうちの「消費者余剰」の概念に着目すれば、財やサービスの購入または交換が行われる際には、つねに何らかの利得ないし余剰が生み出されていることを明らかにしている。すなわち、消費者余剰とは、市場で成立しているある財やサービスの価格と需要量（すなわち、需要曲線）のもとで、消費者が、その消費量を獲得するのに進んで支払おうとする最大の金額（すなわち、支払意思額）と実際の支払額との差額として定義される。したがって、この消費者余剰が多ければ多いほど、消費者にとっては望ましいものとなり、現実の場で、財やサービスの購入または交換が行われているという事実は、そこで、つねにプラスの消費者余剰が生み出されていることを示すものである。換言すれば、「世の中に等価交換といわれるようなものは、じつはほとんどまったく存在せず、かえって不等価交換（よい意味での、交換の当事者の双方が得をする）が広く存在している」（大石泰彦・金沢哲雄編『エレメンタル・ミクロ経済学』、英創社、66ページ）といわれる所以でもある。

つぎに、「生産者余剰」の概念に着目することにしよう。なぜなら、財やサービスについて、消費者からの需要があるということは、少なくともその需要を満たすだけの財やサービスについての供給が生産者によってもたらさなければならないからである。そこで、生産者余剰とは、市場で成立しているある財やサービスの価格と供給量（すなわち、供給曲線）のもとで、生産者が、その財やサービスの供給のために最小限必要とする金額と実際に生産者が受け取った売上額との差額として定義される。もとより、その結果として、この生産者余剰が多ければ多いほど、生産者にとっては望ましいものとなる。

そして最後に、「社会的余剰」の概念について言及することにしよう。現実の場で、財やサービスをめぐって何らかの交流と連携が行われているとすれば、基本的には、そこに買い手（すなわち、需要者）と売り手（すなわち、供給者）がそのための行動主体として登場し、しかも、その場合、両者の利害が対立することになるであろう。すなわち、需要者は、その財やサービスをより安く購入しようと努めるし、一方、供給者は、その財やサービスをより高く販売しようと努めるであろう。このような売り手と買い手が遭遇し、両者の利害が対立するところを、経済学では「市場」(Market)と考へ、しかも、その市場の働きによって均衡価格と均衡取引量が同時に決定されると考えるのである。例えば、もしも市場で超過供給（すなわち、需要量を上回る供給量として定義される）が生ずれば、その財やサービスの価格が下がり、最終的には均衡価格に落ち着くことになる。また、これとは反対に、もしも市場で超過需要（すなわち、供給量を上回る需要量）が生ずれば、その財やサービスの価格が上がり、最終的には均衡価格に落ち着くわけである。その結果、消費者余剰と生産者余剰の和として定義される社会的余剰は、このような均衡価格が成立する場合に最大となることが容易に検証されることになる。

新たな交流と連携を考える上で、上記の余剰概念を正しく理解し、その個別具体の実証分析を可能な限り詳細に試みることが望まれる。この点について、例えば、瀬戸大橋の通行料金が非常に高いと言われているが、瀬戸大橋のもたらすサービスについての需要曲線がどのような形状をしているのか、その明確な規定がなされなければ、割引料金の効果判定や余剰概念に基づく費用対効果の検証を行うことができないことになるのである。

つぎに、交流と連携が何故に行われるのかという、その理論的根拠を伝統的な経済学の文脈のなかで探求すれば、貿易が行われるその基本的な原理を明らかにしたりカード (D. Ricard) の「比較生産費の理論」(Theory of Comparative Costs) に辿り着く。そこで、この比較生産費の理論についての基本的な考え方を説明することにしたい。

われわれの日常生活は、自給自足によるというよりも、市場における財やサービスの交換活動によって

成立している。その後者の場合、特定の財の生産に専念することを「特化」(Specialization)といい、また、各人が特化して生産活動を行うことを「分業」(Division of Labor)という。例えば、相異なる2国間の相互比較において、それぞれの国が相対的に低い生産費で生産できる財、換言すれば、比較優位にある財に特化して、他の財の生産は相手国に任せるという形で国際分業を行い、貿易を通じてそれらの財を互いに交換すれば、その両国ともに貿易を行わなかった場合と比べて、より多くの利益を得ることができるわけである。そして、この点に、交流と連携が行われる理論的根拠が求められる。もとより、このような理論的根拠は、当該2国間をはじめとする国際貿易について言及されたものであるが、さらにまた、その対象をある特定の国内地域間、あるいはその国を包摂する経済統合された地域間に置き換えても妥当する。すなわち、2地域間において、各地域が比較優位な財やサービスに特化して、それらを交換することにより、当該両地域が、交換をしなかった場合よりも多くの利益を獲得できるからこそ、地域間の交流と連携が顕在化するのである。

ところが、最近、アメリカの著名な経済学者であるクルーグマン(P. Krugman)によれば、現実の国際貿易をこのような比較生産費の理論によっては、十分に説明したことになっていないと指摘している。すなわち、彼は、『経済政策を売り歩く人々～エコノミストのセンスとナンセンス』(日本経済評論社)のなかで、つぎのように述べている。

「1978年頃、世界中に散らばっている何人かの経済学者たちが‘どうして国際貿易が行われるのか’という一見素朴な疑問について再考し始めた。これはばかげた疑問のように聞こえるかも知れない。貿易が起こるのは、お互いに他の国が欲しいものを生産し合っているからであるとただちに答えられるだろう。しかし、よく考えてみるとこの答えは、はじめの疑問を‘どうして各国が違ったものを生産するのだろうか’という疑問に押し戻した程度の役割しか果たしていないのである。……しかし、1970年代末までには国際貿易を研究している多くの経済学者は国際貿易の重要な部分が比較優位では説明できないのではないかと疑うようになってきていた」と。

そこで、先進国と発展途上国との間での貿易よりも、先進国の間での貿易の方がより重要な意味をもつのであれば、地域間における交流と連携のあり方についても、さらに理論と実証の両面から継続した検討が強く望まれることになるのである。

最後に、交流と連携が行われる理論的根拠を、近年とくに注目され、新たな展開が試みられるようになった「ゲーム理論」(Game Theory)の文脈のなかで探求してみることにしよう。ここでいうゲーム理論とは、戦略的な相互作用の一般的な分析を試みるための分析手法であり、それは、室内ゲームにとどまらず、政治的な交渉や経済的な構造を吟味検証するためにも採用されている。そこで、このようなゲーム理論の基本的な考え方について、説明することにしよう。

ゲーム理論では、まず、その「利得行列」(Payoff Matrix)を定義する必要がある。いま、2人のプレイヤー(すなわち、AとB)がおり、しかも彼らは互いに対等な立場にあり、各プレイヤーは、それぞれ2つの戦略を行使できるものと仮定しよう。したがって、このゲームにおける可能な結果の総数は、4(=2×2)通りあり、その各結果に対して、各プレイヤーの利得を示すことが可能となる。

例えば、いま、AとBが結託してある悪事を働き、その両者が逮捕されたとしよう。そこで、別々に取り調べられ、しかも、その両者間でその逮捕後に一切の情報交換ができないものと仮定しよう。このような状況のもとで、その両者ともに、罪を告白するか否認するかの2通りの戦略が考えられる。

そこで、もしも、AとBがともに罪を告白すれば、その両者とも3年間の刑に服すものと想定しよう。また、Aが否認しBが告白すれば、Bは改心の情が著しいということで無罪放免になり、逆にAはBの罪

をも償うことになり6年間の刑に服すものと想定しよう。さらにまた、Aが告白しBが否認すれば、Aは無罪放免になり、Bは6年間の刑に服すものと想定しよう。そして最後に、その両者ともに否認し続ければ、疑わしきは罰せずということで、両者とも手続き上、1年間の拘束後に釈放されるものと想定する。このような4通りの結果を利得行列によって示すと、つぎのようになる。

|        |    |          |          |
|--------|----|----------|----------|
|        |    | プレイヤーB   |          |
|        |    | 告白       | 否認       |
| プレイヤーA | 告白 | (-3, -3) | ( 0, -6) |
|        | 否認 | (-6, 0)  | (-1, -1) |

そこで、このような状況のもとで、それぞれのプレイヤーは、いずれの選択（すなわち、告白するか、否認するか）を採るべきであろうか。この点について、個別具体的に考えてみることにしよう。もしも、自分が告白し相手も告白すれば、3年間の刑となり、また、相手が否認すれば無罪になる。逆に、自分が否認し相手が告白すれば、6年間の刑を課せられるので、それを回避するために、両者とも告白することになるであろう。その結果として、両者とも3年間の刑に服することになる。このような状態が、ゲーム理論では「ナッシュ均衡」(Nash Equilibrium)と呼ばれている。すなわち、いま、もしも左上隅の利得(-3, -3)の状態にあるならば、両者とも、自らの選択を変更する（すなわち、告白から否認へ変える）インセンティブが働かないことから、相手が現在の状態を維持し続けているという前提のもとでは、自らの行動を変えることに何らの利得もないわけである。このような状態がナッシュ均衡に他ならない。

しかし、左上隅の利得(-3, -3)の状態にあることは、社会的にみて決して最適ではない。なぜなら、もしも両当事者が結託して否認し続ければ、その両者ともに1年間の拘束で釈放されるからである。したがって、ナッシュ均衡は、その両者にとって必ずしもパレートの意味での効率的な結果にならないという問題を提起している。ここで、「パレート効率的」(Pareto Efficient)とは、稀少性のある資源の配分について、ある個人への配分がそれよりも有利な配分になる場合には、必ず他の誰かの配分が不利になるような資源の配分がなされている場合を意味するものである。したがって、上記のナッシュ均衡は、「囚人の罠」(Prisoner's Dilemma)と呼ばれるものであるが、それがパレート効率的でない点に留意する必要がある。

ところが、四国の現況に着目する限り、ナッシュ均衡の状態が随所に認められ、その意味では、囚人の罠に陥っているといっても過言ではない。例えば、四国には、数多くの中小企業家がいるにも拘わらず、そのような中小企業家を対象とする「中小企業大学」が、現在なお設置されておらず、そのため、四国在住の熱心な中小企業家たちは、わざわざ兵庫県にある大学まで出掛けている。かかる大学の設置については、四国4県が揃って賛成しているのにも拘わらず、未だ設置されていない理由として、各県が自県内に設置したいという強い要望を持っており、他県からの要請があると一斉に反対するからである。これが、いわゆる「総論賛成、各論反対」の実態である。

かつて、四国の4県内では、水の問題で南北間での需給のアンバランスがあったが、各県の負担による吉野川総合開発や早明浦ダムの建設によって、四国全体が、パレート効率的な意味で、より良い状態へ移行したという実績を想起されたい。したがって、各県ごとの利得行列を明確に規定することなしに新たな交流と連携を行おうとしても、有効な成果が導出されるとは期待し難い。しかし、それにも拘わらず交流と連携という言葉が、あたかもピノキオのごとく一人歩きしているように思えてならない。換言すれば、新たな交流と連携に真の意味で実効性を付与しようとするれば、その動機付けとなる人々の価値判断—これ

をゲーム理論的にいえば、その利得行列を明確に規定する必要があるということになる。

それでは、このような四国の現況を打開するためには、どのようにすればよいのであろうか。これをゲーム理論的にいえば、囚人の罠と呼ばれるナッシュ均衡の状態からの脱却を図り、パレート効率的な状態へどのようにして移行すべきであろうかということになる。この問いに対する答えは、数学的には簡単であっても、現実問題としては難問中の難問といえる。そこで、考えられる方法として、少なくともつぎの2点が指摘される。

その第1点は、ゲームに参加するプレイヤー（すなわち、当事者）間において何らかの情報交換が必要であるということである。例えば、四国4県に着目すれば、それぞれの県都を除いて、四国全域を代表する地方中枢都市が存在しておらず、その結果として、地方中核都市に相当する各県都がそれぞれ50万人規模の人口を有しており、互いに対等な立場にある。そのため、リーダーもフォロワーも存在せず、それだけにお互いが歩み寄り、胸襟を開いて話し合い、相互に情報交換をすることがとくに強く望まれる。

その第2点は、ゲームに参加するプレイヤー（すなわち、当事者）を上回る権力の行使、換言すれば、何らかの強権的な政策介入が必要であるということである。かつて、わが国では、都市の再編や広域合併が、自治省の強い働きかけのもとで、すなわち、トップダウン方式によって行われた実績がある。ただし、交流と連携という意志決定のすべてをトップダウン方式に依存するのではなく、その当事者間での合意の形成に基づくボトムアップ方式による新たな信頼関係を構築することも、極めて重要であるものと思われる。とりわけ、四国地域に根ざした新たな交流や連携を考える場合、これまでのような上位の都市に従うという、都市の階層構造のような関係を維持し続けながら交流と連携に取り組むのではなく、ゲーム理論的なフレームワークのなかで、当該主体別の利得行列を細かく詰めて議論していくべきであるものと思われる。

すなわち、新たな交流と連携の議論を行う場合には、何よりもまず、四国4県の利得行列を明確にすることが鉄則である。そして、もしも、囚人の罠に陥った場合には、お互いに積極的な情報交換を行い、互いに協力することによって、その罠からの脱却を図るべきではないか、あるいは、何らかの政策介入をも含めて、より良い方策を探るということが大切ではないかと考えるものである。上記のように、交流と連携という言葉が掛け声だけに終わらないよう、いま一度、交流と連携の実態とその具体的内容の吟味を詳細に行う必要があるものと思われる。

#### IV 交流と連携の実証分析

以上が、昨年度に開講した本講座の第5部「四国の地域経済に根ざした新たな交流・連携の対応」で言及した交流と連携の理論的な考察の骨子のみを要約したものである。ここでは、それを受けて、当該地域を対象とする新たな交流と連携の動きについて、可能な限り個別具体的な事例を紹介することにしよう。なぜなら、短期集中型の交通基盤の整備が進められている四国やその周辺地域にあっては、極めて多くの新たな交流と連携の動きが随所に顕在化してきているからである。例えば、国土庁の計画調整局が行っている「地域連携システム構想の策定に関する調査」をはじめ、「地域連携軸の事例調査」、「西日本中央連携軸構想調査」、「地域連携軸交流推進調査」、「西日本交流連携軸の推進と次全総に向けての働き掛け」、「本四架橋時代における交流と連携による地域づくりの検討」、「民間サイドからの地域連携軸構想の検討や提案」、「民間サイドからの地域連携軸構想の早期実現や新たなビジネスチャンスの発掘」、「企業有志による社会公益活動としての地域連携促進や新たなビジネスチャンスの発掘」、「観光客相互誘致」、「観光や物産情報の広域化」、「観光情報の広域化による観光客の誘致、特産品の販路拡大」、

「情報交換の促進、交流と連携に向けた機運の醸成」、「物流共同化による組合員へのサービス強化」等、数多くの動きが、すでに顕在化してきている。

そこで、その具体的内容を要約整理すれば、概ね、つぎのとおりである。（ただし、以下の事項は、地域交流センターの調べによる。）

#### 《地域連携に関する既存調査の概要》

- ・「地域連携システム構想の策定に関する調査」  
(事業主体：国土庁計画・調整局、内容：資料調査や市町村アンケート調査等を通じて、産業、観光、文化、情報、福祉等10の分野における交流と連携の可能性を検討している。)
- ・「地域連携軸事例調査（松江・米子－岡山－高松－高知）」  
(事業主体：国土庁計画・調整局、高知県、中四国横断地域連携軸構想推進連絡会議、内容：「3つの海域を活かした地域連携」を主たるテーマとし、シンポジウム等を通じて、グリーン・マリントーリズム、港湾等拠点施設を活かした連携、研究交流、情報収集・提供システムの各分野の交流と連携の方策を検討している。)
- ・「西日本中央連携軸構想調査」  
(事業主体：中四国横断地域連携軸構想推進連絡会議、内容：圏域内の交通、通信体系や国際交流、生活、産業、研究機関等の整備充実を図り、中四国の一体化と広域交流圏の形成を提案している。)
- ・「地域連携軸交流推進調査」  
(事業主体：建設省四国地方建設局、内容：生涯学習を通じた地域連携方策の検討とその一部を実施している。)

#### 《既存の交流と連携活動の概要》

- ・「西日本中央連携軸構想の推進と次全総に向けての働き掛け」  
(事業主体：西日本中央連携軸推進協議会－鳥取・島根・岡山・香川・高知の各県一、内容：「西日本中央連携軸構想調査」のなかで指摘されている7つの戦略プロジェクトを推進している。)
- ・「本四架橋時代における交流と連携による地域づくりの検討」  
(事業主体：四国経済連合会等、内容：まちづくり実践者によるシンポジウム、地域芸能紹介、道の駅での地域特産品販売会、交流バスの運行等を実施している。)
- ・「民間サイドからの地域連携軸構想の検討や提案」  
(事業主体：経済同友会、内容：経済同友会の合同懇談会における「地域連携軸」の推進に向けた意見交換を実施している。)  
(事業主体：商工会議所、内容：各県の商工会議所連合会会頭による交流懇談会の実施や、下部組織として共通委員会を発足させ、観光や産業面の連携方策について検討している。)
- ・「民間サイドからの地域連携軸構想の早期実現や新たなビジネスチャンスの発掘」  
(事業主体：高知商工会議所青年部、内容：「地域連携軸経済交流シンポジウム」の実施、共同宣言の採択等を実施している。)
- ・「企業有志による社会公益活動としての地域連携促進や新たなビジネスチャンスの発掘」  
(事業主体：東中国四国交流連携倶楽部、内容：本、CATV、食文化、観光等の共同研究会や、5県連携ブックフェアとCATV局による番組交換によって交流実験を実施している。)

- ・「観光客の相互誘致」  
(事業主体：米子市、高知市、内容：観光キャラバン隊の相互訪問)
- ・「観光や物産情報の広域化」  
(事業主体：米子市観光キャンペーン実行委員会、内容：米子市環境キャンペーンにおける「地域連携軸コーナー」の設置を行っている。)
- ・「観光情報の広域化による観光客の誘致、特産品の販路拡大」  
(事業主体：鳥取県、内容：各県のFM局と連携した観光情報の提供や、高知市内の小売店で鳥取県の物産と観光展を開催している。)
- ・「情報交換の促進、交流・連携に向けた機運の醸成」  
(事業主体：山陰中央新報、新日本海新聞、山陽新聞、四国新聞、高知新聞、内容：10市長による懇談会の企画実施と紙面の共同制作による広報を行っている。)
- ・「物流共同化による組合員へのサービス強化」  
(事業主体：鳥取、岡山、香川、徳島、愛媛、高知の各県生協、内容：生活関連商品の共同購入事業を計画している。)

さらにまた、私自身が携わった「東中四国地方における広域連携整備計画」では、瀬戸大橋の開通を契機に本格三架橋時代を迎え、中国横断自動車道をはじめ、本州四国連絡橋や四国横断自動車道などの関連交通基盤整備が進められている東中四国地方を対象圏域として、新しい地域づくりや活性化に向けての広域連携の方向、実現のための課題、促進の方策、また、そのために必要な都市基盤や国土基盤等の整備の方向について検討することを目的とするものであった。本調査の過程で、新たな交流と連携が、当該地域のこれからの地域づくりや活性化にとって極めて大きな役割を果たしているという基本認識に立って、現在、取り組まれているさまざまな交流と連携の動向について、可能な限り詳細な調査を実施した。その結果、多様な主体による地域連携活動についてのケース・スタディとして、例えば、つぎのような事例が明らかとなった。

1. 本・食文化・観光連携ネットワークの形成  
→中国四国交流連携倶楽部の活動
2. 歴史性のある町並を活かしたまちづくり（東中四国町並ミュージアムネットワーク）  
→圏域各地域の町並づくり活動
3. 中山間広域連携  
→中国山地県境市町村連絡協議会（県境サミットの取り組み）
4. 河川連携  
→四万十川、吉野川等での交流連携活動
5. 人・組織連携  
→中国・地域づくり交流会と岡山地域づくり交流会
6. その他  
→F A Z、テクノポリス、頭脳立地等

今後、このような新たな交流と連携の動きが、何故にこの中四国地方に集中して顕在化してきたのか、

また、その成果として一体何が結実されてくるのか、今後とも引き続いて地域マネジメントの展開と関連づけて詳細な調査検討を試みる必要がある。

以上の交流と連携に関する定性的な事例紹介に加えて、さらに各種のデータに基づく定量的な分析も、また、地域間の交流と連携を図る上で、必要不可欠なものとなるであろう。そこで、当該地域間を対象とする交流と連携に関して、どのようなデータが利用可能であるのかという点に着目すれば、極めて限定されている状況にあるといわざるを得ない。しかし、そのなかでも地域間交流の実態を示す利用可能なデータとして、つぎのようなものが指摘される。

1. 「道路交通センサス」
2. 「住民基本台帳」
3. 「地域間産業連関表」

このうち、「道路交通センサス」とは、道路と道路交通の実態を把握するために、建設省が都道府県および政令指定都市等と共同で継続的に行っている全国規模の調査であり、道路交通に関する国勢調査ともいわれている。この調査は、全国の道路の交通量、道路状況、自動車交通の起終点、運行目的等について、平日および休日に調査することにより、今後の道路の計画、建設、維持、その他の管理等についての基礎資料を得ることを目的に実施している。そこで、直近の過去3回—すなわち、昭和60（1985）年度、平成2（1990）年度、平成6（1994）年度—の道路交通センサスに着目し、明らかになった地域間交流の実証分析による重要な帰結を要約することにしよう。

- ①平日貨物の当該3地域間の移動量をみれば、1985（昭和60）年度には「中国→近畿」と「近畿→中国」の移動量が極めて大きいが、1994（平成6）年度になると、さらに、「四国→近畿」と「近畿→四国」の移動量も大きくなっている。また、増加率に着目すれば、「四国→中国」と「四国→近畿」が最も大きくなっている。一方、休日の地域間移動量をみれば、1990（平成2）年度には、「中国→近畿」と「四国→近畿」の移動量が極めて大きいが、1994（平成6）年度になると、さらに、「近畿→中国」も、若干、大きくなっている。また、増加率に着目すれば、「中国→近畿」、「近畿→中国」のみが増加しており、その結果として四国の発着移動量は、すべて減少している。
- ②旅客の当該3地域間の移動量をみれば、平日と休日を通して、経年的に、「中国→近畿」、「近畿→中国」が極めて大きい。さらにまた、平日では、「四国→近畿」のみが減少傾向にあり、「四国→中国」、「近畿→中国」の増加率が大きい。一方、休日の地域間移動量をみれば、「近畿→四国」が、幾分、減少している。そして、平日と休日を通して、「中国→近畿」と「近畿→中国」の増加率が大きくなっている。
- ③平日と休日を通して、貨物輸送と旅客輸送とを比較すれば、経年的に、前者が後者よりも、その変化が大きい傾向にある。また、貨物輸送と旅客輸送のいずれについても、平日の方が休日のそれと比べて、経年的に、変動の幅が大きい傾向にある。
- ④平日と休日の貨物輸送について、休日の自地域内移動量の減少率は、他地域への移動量の減少率よりも大きい。また、平日と休日の旅客輸送については、その自地域内移動量は、殆ど顕著な差異が認められないが、休日での他地域への移動量が、平日のその概ね2倍となっている。このことは、貨物

輸送と旅客輸送のそれぞれについて、当該3地域間の発生結合度と集中結合度が、平日よりも休日の方が強い傾向にあることを意味している。

- ⑤統合結合度に着目し、貨物輸送と旅客輸送を比較すれば、前者の方が、発生結合度と集中結合度の乖離が大きいことが判明する。これは、例えば、貨物については、入荷することのウエイトと、出荷することのウエイトの乖離が大きいことと同値である。

このように、地域間交流の実績に対する絶対的評価として、貨物と旅客ごとの平日と休日別の個別の移動量に着目した場合、相対的に、当該3地域では、「中国→近畿」、「近畿→中国」が極めて大きいことがわかる。しかしながら、この移動量は、当該地域の規模、例えば、人口に依存するところが大きく、今後、地域規模をも考慮した分析が必要である。

つぎに、「住民基本台帳」とは、各年刊行の『住民基本台帳人口移動報告年報』から、転出地・転入地別移動者数など主要な統計を、1954（昭和29）～1995（平成7）年までとり纏めて収録したものであり、また、『住民基本台帳人口移動報告年報』とは、全国の各市区町村から、従前の住所地・男女・月別転入者数を取集し、集計・公表されているものである。そこで、1982（昭和57）年～1995（平成7）年までの住民基本台帳に着目し、明らかになった地域間交流の実証分析による重要な帰結を要約することにしよう。

- ①近年の四国・中国・近畿の間の交流人口の動向の全般的な傾向は、期間の前半では、各県（圏）間の交流人口は減少の一途を辿っていたが、後半になると、この減少傾向にブレーキがかかりつつある。
- ②一方では、四国・中国と大都市圏のうちのとくに東京圏との間の交流人口については、減少傾向が逆に加速化されている。
- ③これらのことより、幹線道路網の整備は、対象地域の地域間交流に顕著なプラスのインパクトを与えているとはただちには判断しにくい。
- ④もとより、幹線道路網の整備が地域に与えるインパクトは、他のさまざまなインパクトとの相互作用の所産であるから、これのみを抽出することは困難である。
- ⑤しかし、それを割り引いて評価したとしても、少なくとも交流人口が増加傾向にあることが認められねば、「顕著な」インパクトであるとは言えないであろう。

この観点より、四国（内各県）・中国（内各県）間の地域間交流人口が、近年増加傾向にあることは、この間を接続した瀬戸大橋が、両地域の地域間交流に、（それなりの）顕著なプラスのインパクトを与えていると判断できる。これまでの数次にわたる全国総合開発計画の中で、瀬戸大橋の位置づけは、微妙にニュアンスを変化させてきたわけであるが、これを評価すれば、少なくとも、4全総で提起されたところの「インターブロック交流圏」形成の萌芽は、四国・中国間に現れてきており、瀬戸大橋の供用はその重要な契機となった、といえるのではなかろうか。

最後に、「地域間産業連関表」とは、通商産業大臣官房調査統計部をはじめ、各通商産業局、沖縄総合事務局通商産業部及び沖縄県の共同作業によって作成されたものである。その地域分類は、全国を、北海道、東北、関東、中部、近畿、中国、四国、九州及び沖縄の9地域に分割している。また、産業分類については、46部門表が公表された最も詳細なものとなっている。そこで、1990（平成2）年の地域間産業連

関表に着目し、明らかになった地域間交流の実証分析による重要な帰結を要約することにしよう。

- ①1990（平成2）年地域間産業連関表に基づき、四国とその周辺地域に当たる中国と近畿を分析対象地域として、当該3地域間の相互依存関係の実態を計測した結果、四国の生産物が、中国と近畿の各地域によって直接的に投入される投入係数（行列）について明確な違いが認められた。すなわち、中国による四国からの直接的な投入係数（行列）は、近畿による四国からの直接的な投入係数（行列）と比べて、相対的に大きい事実が判明した。
- ②他方、中国による近畿からの投入が、近畿の生産活動を誘発し、その結果として、近畿による四国からの間接的な投入誘発効果は、近畿による中国からの投入が、中国の生産活動を誘発し、その結果として、中国による四国からの間接的な投入誘発効果と比べて、相対的に大きくなっている。すなわち、前者の投入誘発効果は、全体として6.3%程度であるのに対して、後者のそれは、全体として5.0%程度となっている。
- ③また、このような投入誘発効果の違いは、各地域のそれぞれ異なった投入構造に起因するものと考えられる。そのなかでも、決定的に重要な役割を演じているものとして、中国による近畿からの投入のウェイトが、近畿による中国からの投入のウェイトと比べて、非常に大きいという事実関係が指摘される。さらにまた、近畿の地域内生産活動に伴う内部乗数効果が、中国の地域内生産活動に伴う内部乗数効果よりも、相対的に大きいという事実関係が指摘される。その結果として、中国から近畿を経由した四国への間接的なフィードバック効果は、近畿から中国を経由した四国への間接的なフィードバック効果よりも、相対的に大きくなっているのである。

したがって、地域間の相互依存関係の実態を、より詳細に、しかもより正確に把握しようとするならば、当該地域間の直接的な（換言すれば、双方向的な）交流関係のみに限定することなく、さらに、第三の地域を考慮した間接的な（したがって、M.ソニスとG. J. D.ヒューイング等の用語法に従えば、三方向、ないし、多方向のフィードバック・ループへのシフトを意味する）交流関係についての計量的な把握が望まれることになる。

以上の交流と連携に関する定性分析と比べて定量分析の結果によれば、瀬戸内の本格三架橋時代を迎えようとしている四国を中心として、その対岸地域に当たる中国と近畿との地域間交流の実態は、一部では活発化の兆しがみられるものの、少なくとも現在までのところ、総じて希薄であるといわざるを得ない。日本海から太平洋までが高速道路でつながったとはいえ、交流と連携に関するその実態は、未だ希薄であるといわざるを得ない。

## V 結びに代えて

そこで最後に、さらに検討すべき政策課題を指摘すれば、つぎの3点に要約される。

- ①交通基盤整備の有効範囲と限界について科学的な分析を試みること。
- ②交流と連携の意義とその質的变化について、これまでの事例分析等を手掛かりとして吟味検証すること。
- ③地域間交流の阻害要因を明らかにすることに加えて、その促進要因の導入を図ること。

このうち、①については、何故に交通基盤を整備するのかという基本問題から、また、その効果判定は、どのような評価基準によって行われる必要があるのか、あるいはまた、その効果が顕在化するまでに、どの程度のタイムラグを伴うのか、といった事項について、個別具体的に究明することが望まれる。

②については、野村総合研究所の行った交流と連携の事例分析では、その質的变化について、吟味検証を行っている。そのなかで、昭和30～45年頃には、「特に各種の機能の相互補完による交流・連携によって経済的に発展してきており、その展開は、国土の縦断方向に沿った大都市圏－地方中枢・中核都市－地方都市－のつながりにおいて顕著であった」と指摘しており、さらに、昭和45～現在になると、「機能の相互補完による交流・連携は、国土の縦断方向に加えて新しい方向への展開も活発化しており、地方都市と中枢・中核都市、地方都市相互、中枢・中核都市相互、都市と中山間地域、地方と世界の交流・連携など、時間・空間の制約を超え多様化・重層化しつつある」と言及している。

③については、わが国の国土は、地理、地形、地質、気象等の多くの点で厳しい条件に囲まれており、このような条件下で、安全で豊かな暮らしを安心して送ることができる国土の形成は、国土づくりの基本と考えられる。それ故に、地域間交流を阻害する距離の障害を克服することに加えて、都市集積の密度を高めるような交流の促進要因を明示的に導入することが望まれる。

さらに、前述した3点について、補足説明を加えることにしよう。

まず、交通基盤整備の有効範囲と限界について正しい理解と認識を深め、つねに科学的な分析を試みることについては、私自身、これまでも交通基盤整備を含む社会資本整備のあり方について強い関心を持ち、また、そのための調査研究等を継続して行ってきた。例えば、瀬戸大橋開通後の中長期的なインパクト調査を試み、また、道路投資の社会経済評価についても、諸外国の事例を比較検討しながら吟味検討してきた。これら一連の調査研究を通じて明らかとなった知見として、交通基盤の整備は、当該地域の振興にとって必要条件ではあっても決して十分条件ではないということであり、換言すれば、交通基盤整備の有効範囲と限界を正しく理解し認識しなければならないということでもある。

高速道路を含む幹線道路網の延伸により、東中四国地域においては、日本海から太平洋までの約300kmが、わずか3時間半で結ばれるようになった。また、本州四国連絡道路のうち、神戸・鳴門ルートは1998年4月5日にその全線が開通し、さらに、尾道・今治ルートについても、1999年の春には、完成する見通しとなっている。このような状況のもとでは、とくに高規格幹線道路網整備の有効範囲と限界をわきまえ、交通基盤整備と地域振興計画（または活性化戦略）とを、つねに一体的に捉えることが肝要である。しかしながら、少なくともこれまでのところ、交通基盤整備を地域振興の有効な手段と考える視点のみに力点が置かれ過ぎたきらいがある。ところが、過去の事例に即して考える限り、交通基盤整備と地域の活性化戦略とは相互密接に連携し合ったものとして捉えなければ、その効果が必ずしも十分に発揮されることなく、むしろ大きな経済的負担をその後に残すことから、過剰投資ではないかという非難を度々受けてきたことも事実である。

そこで、今後、とくに地域の活性化戦略の構築が、交通基盤整備にとっても極めて有効な手段になるという視点を重視する必要がある。とりわけ、交通基盤整備は、交流の手段となるばかりでなく、交流の機会をも与えるものであることから、当該地域の振興計画（または、活性化戦略）と常に一体的に整備されることが望まれる。

最後に、地域間交流の阻害要因を明らかにすることに加えて、その促進要因の導入を図ることについて、国土庁の計画・調整局総合交通課で取り纏めた『新たな国土の軸のあり方を考える調査報告書』によれば、

交流と連携を阻害する要因として、つぎの事項を指摘している。

①地域間の交流と連携を阻害する外的要因

- ・自然障壁：国土の広がり、複雑で細長い国土の形、海峡の存在、脊梁山脈、地震、軟弱地盤等
- ・社会障壁：行政界、情報発信のシステム、人材育成システム、遺跡の散在等

②地域間の交流と連携を阻害する内的要因

- ・意識障壁：おらが町主義、ワンセット主義等

地域間の交流と連携を促進するためには、このような外的要因と内的要因による阻害障壁を着実に克服していくことが求められている。そのなかでも、とくに大都市と地方の補完関係の形成に向けた意識改革が重要な政策課題と考えられる。なぜなら「大都市と地方とは、つねに対立する」という潜在的な意識が、大都市と地方との交流と連携を妨げてきたと思われるからである。しかしながら、大都市と地方とは、人や水、エネルギー、食料、医療、教育、情報等を含む極めて多様な局面にわたって相互に補完機能を有しており、したがって、両者ともに、その交流と連携を積極的に行うべき対象であるという相互認識をもつことが強く望まれる。今後、新たな交流と連携にとって大切になるのは、幹線道路網に代表される交通基盤整備よりも、当該地域住民の生活との繋がりであり、その意味でも「真の豊かさ」とは何かについて、いま一度考え直す必要があるだろう。

### 《参考文献》

- 1) 井原健雄・見立宏・片岡弘勝「新たな交流と連携のあり方を探る－四国地域を対象として－」, 『香川大学生涯学習教育センター研究報告, 第2号』, 平成9年3月.
- 2) 井原健雄編著『瀬戸大橋と地域経済－21世紀への架け橋の軌跡と課題－』, 勁草書房, 平成8年9月.
- 3) 井原健雄・山村能郎「瀬戸大橋の整備便益の計測」, 『高速道路と自動車』, Vol.41, No.3, 平成10年3月.
- 4) クルーグマン, P., 伊藤隆敏監訳『経済政策を売り歩く人々－エコノミストのセンスとナンセンス－』, 日本経済新聞社, 平成7年9月.
- 5) 国土庁計画・調整局総合交通課『平成7年度新たな国土の軸のあり方を考える調査－報告書－』, 平成8年3月.
- 6) 酒井泰弘『はじめての経済学』, 有斐閣ブックス, 平成7年3月.
- 7) 中村英夫, 樺山紘一監修『新しくづくり論～縄文から平成まで～』, 第一法規, 平成6年10月.
- 8) 井原健雄・正岡利朗・藤井順子『幹線道路網の整備と地域間交流の実証分析－四国とその周辺地域を対象とするケース・スタディー』, 日本交通政策研究会 日交研シリーズ A-223, 平成9年11月.

## 第 2 部

### 四国地域からみた交流・連携の構想と展望（その1）

#### － 通産行政の立場から －

真木 浩之

- I 四国経済の動向
- II 経済構造改革の具体化
- III 三橋時代の四国
- IV 地域間競争の中で

今回のテーマは交流・連携の構想と展望ですが、細かく多岐に渡ったお話よりも、通産行政全体についてお話をさせていただきながら、交流と連携に触れさせていただきたいと思う。

今年6月末に高松に赴任し、4カ月近くが経った。その間、赴任時の挨拶で四国四県を回ったが、その印象も含めてお話を致したい。

私の話はどちらかといえば印象論に近いようなものになるかと思うし、その上、赴任後まもないものですから、多少間違ったことを申し上げるかもしれませんが、私なりの見方はこういう印象だということでご了解をいただければと思う。

#### I 四国経済の動向

##### 1 最近の経済動向

まず第一は最近の景気の動向についてですが、これはみなさんも関心の深いものだと思う。月1回、東京で開催される会議で、各地の経済動向を報告する機会があり、またプレスの方と月に一度懇談の場を持ち、経済動向等について意見交換をしている。7月から9月まで、4回ほどの機会があったが、四国の経済は他地域と比較して好調であると、申し上げていた。

景気を見るには様々な経済指数がある、生産について鉱工業生産指数、消費についてスーパーや百貨店等の大型店の売り上げ推移、住宅着工件数、自動車販売台数等である。生産・消費の両面から見ますが、7月までの数字をみると四国はいずれも全国よりやや好調である。設備投資も四国の水準は、全国を上回っている。公共投資は来年以降、財政再建計画で7%カットが行われてますが、これまでの実績を見る限りは、今のところ好調のようで、経済全体がゆるやかな回復基調にある。全国8ブロックをみても四国と同様の状況のところもありますし、ゆるやかな回復基調といいつつ、一進一退や停滞しているという地域もあり、様々でしたが、他地域と比較してゆるやかな回復基調の後に、もう一つ言葉一進一退等の言葉を付け足さなければならないような状況には四国はなかったと思う。ただ、新聞紙上等でも言われていましたが、大企業と中小企業とでは格差がある。全国的にも大企業は回復傾向にあっても中小企業は悪いとの見方がある。

もう少し細かくみると、同じ業種の中でも手がけている製品によって格差があり、全国的にゆるやかな回復基調というと、会社によって差があることから経済界の実感と違うという意見もある。しかし実際に

個別企業のお話を聞きますと、例えば中小企業の場合、仕事があるかないかの観点からみると、仕事がないのではなくて、コスト低下、価格競争の面で非常に厳しい状況にあるというのが実情のようである。

指表別にみますと、いい材料、悪い材料がそれぞれにあります。悪い材料としては、住宅着工件数があげられる。対前年同月比でみますと、8月はマイナス23%、7月は24%、5月は16%のように、二桁のマイナスが4月以降続いている。全国も二桁のマイナスですが、7～8月の数字は全国よりも少し悪いようである。昨年は4月から上がった消費税の駆け込み需要ということで、二桁のプラスの時期がありましたが、昨年の駆け込み分を差し引いてもなおかつ、平年度ベースよりも今は悪いと考えられる。正確に何%とは言えませんが、4月以降は、ここ数年の毎月の着工件数の一割程度は悪いような気がしている。また、大型小売店の販売額は4月以降前年同月比一桁のマイナスがずっと続いている。4月以降の消費税の影響かと思われる。しかし、月別にみると徐々にマイナス幅が小さくなっており、6月の対前年同月比は6.3%、7月は4.2%、8月は1.5%ですので、マイナスはマイナスですが、消費税の影響はほぼ解消に近づいたとみられる。売れ行きをみると、宝石等の高額商品はあまり売れておらず、車も4～8%のマイナスが続いている。住宅等も消費税の影響が解消しているという見方が出来れば、ゆるやかな回復基調の言葉の後に一進一退の言葉を付け加える必要はないとも思うが、産業界の話の聞くと先行きはあまり明るくないという話も多い。とくに住宅は裾野が広い産業ですので、工務店をはじめ、材料や建具、家具、家電商品、駐車場等まで影響を受けているのではないかと。

製造業だけみると、景況感はそのように悪くない。個別企業の状況を聞くと、生産は安定的、堅調に推移しているとのコメントが多い。全体的には四国の製造業は堅調である。ただ、大企業の方でも、量はよくても値段が厳しいという声も聞かれる。バブルの影響で色々なものが下がっており、国際競争の面からも非常に厳しい状況ですが、それが採算性の低下という表現に端的に顕れているのかなと考えている。

今後の、四国の経済はどうだろうかといいますと、一番影響が大きいと思われるのが公共事業の影響である。8月までの、公共事業請負金額は全国平均を上回っており、現在のところは問題なさそうですが、四国全体が公共事業依存度が全国より高い地域で、中でも高知県は高い地域である。高知は全国が8%弱ぐらいの所、その倍程度の依存度ですから、高知が最も深刻な打撃を受けることになる。大型の公共事業としては本四架橋や高速道路があり、民間設備投資の中で一番大きいのが徳島県阿南市に四国電力と電源開発が建設している橋湾火力発電所が約1兆3千億円の規模である。他の大きな民間設備投資は愛媛県西条市のアサヒビールの工場や東予市の日新製鋼が目立っている。そんなところが全体を引っ張っていますので、これが完成しますと、公共事業と相まって、これからますます景気への影響に注視しなければならない時期になってくるだろうと思う。

## 2 製造業の動向

短期的な経済の動きは以上ですが、もう少し長い目、ストックでみて、四国の経済はどうかということを見ると、四国には1%ギャップがあるとよく言われる。四国の経済を何とかしなければという意味で使われている。四国は5・4・3とも言われます。5は土地の面積の全国に占めるシェア、4は人口、3は生産ですが、今は、4、3とも少しずつ下がっている。四国は全国シェアの4%弱、人口は3.4%。可住地面積は約3.7%ですが、これは県内総生産、製造業出荷額、でみますと2.7%ですから、使える面積と住んでいる人の数等からも、もう1%ほど生産を上げてもいいのではないかとという意味で1%ギャップと言われている。

シェアは下がり続けて、いつか2%ギャップになってしまうのではないかと不安がありますが、産業

面からみますと四国は2回のオイルショックで産業構造が大きく変化しました。石油やそれに関連する電気代等が値上がりしたり、円相場が二百数十円から昭和60年度のプラザ合意で一挙に2倍程になり、瞬間風速では80円を切るか切らないかということになった。今は比較的居心地のいい、110円か120円ぐらいのところにいる。ここ十数年間でみて、日本全体として大きな経済環境の変化がある中でハイテク化、産業構造の高度化が言われている。ハイテク化が巧く進んだり、造船や素材型でいえば紙パルプ等は極めて合理化、省エネ化やコストダウンが進み、競争力を持つに至ったということであり、石油化学等をみるとファインケミカルに巧く転換したり、炭素繊維を造ったり等の構造転換をしている。また新しい高度技術という意味で、四国にも三菱電機のICの工場が来ましたし、カシオが来たり、松下寿や、もともとあります企業が工場を増設したりと、日本全体の経済変化に巧く適応してきていると考えている。

全国シェアで言いますと、昭和50年の四国の工業出荷額の対全国シェアは2.91%と3%を割り、この時代に1%ギャップになったわけですが、以後ずっと下がってきていた。底が昭和63年、平成元年、平成2年が横ばいの鍋底で、2.4%まで下がっていますが、それから徐々に上昇しており、平成7年には約2.7%まで回復した。回復の要因は加工組立型の企業投資のウエイトが高くなったことである。逆にそれ以外の業種のウエイトが下がっている。加工組立型産業は、一般機械、電機機械、輸送機械、精密機械の4業種が入っていますが、四国のシェアは昭和62年に22.6%まで低下し、昭和60年には26%でしたから数年で4%ほど落ちてしまった。その後もしばらく横這いで推移していましたが平成に入ってから少しずつ上昇しはじめ、平成7年には27%まで上がっている。付加価値額の対前年同月比を見ても同様である。付加価値額の推移も、昔は全国で格差がありましたが、どんどん上がって、平成になってからは近接しており、今はほぼ全国平均まできている。

個別の工場立地をみると、千㎡以上の用地を取得した段階で市町村に届け出を出しますが、その全国集計をみると、業種構成では明らかに加工組立型のウエイトが増加している。全国は約45%程が加工組立型といわれるような業種である。四国は昭和の年代では、37%程が加工組立型で、平成に入ってから42%ぐらいは加工組立型ということで推移している。先程申し上げた工業統計のストック別でも産業構造の高度化は進んでいますので、そんなに悪い話ばかりではない。既存の産業の競争力を高めるとともに、ハイテク企業の誘致に取り組めば全国でも遜色ない地域になれるのではないかと受け止めている。

## II 経済構造改革の具体化

私どもでは、六大改革と言われているもののうち経済構造改革に取り組んでいる。行政改革では、1府12省庁まで大枠は決まりましたが、スリム化ということで、エージェンシーという言葉も出てきている。

### 1 新規事業の創出

経済構造改革では、21世紀に向けて日本の産業の競争力を高めるためにやるべきことは何かということを検討し、昨年12月に基本的な方向が出て、今年5月に行動計画と言われる具体的なものが出た。内容には二つの柱があり、一つは新規産業の創出である。新しい産業をどうやって育成してゆくかである。二つ目は国際的に魅力ある経済環境、事業環境の整備である。

一番の問題は新しい産業を起こすという話であり、産・学・官の連携の問題や、より効果的な技術開発の支援、創造的な技術を効果的に育ててゆくということである。四国には会社の規模は小さくてもその分野でのシェアは世界一、日本一という企業がたくさんある。数年前に通産局でまとめたもので言えば、分野では75分野、会社数は72社ある。香川県には食品の加ト吉や建機のタダノ、通販のセシールがあり、徳

島にはワープロの一太郎のジャストシステムや蛍光体の生産日本一の日亜化学や、大塚製薬があり、愛媛県にはエリエールの大王製紙がある。高知にも日本高度紙、技研等数多くある。四国の工業出荷額のシェアが回復しているということの中には以上のような会社が大いに関係していることが考えられる。どこの地域にも世界一、日本一企業はありますが、他地域に比較すると数が多いようである。

新しい産業の育成の観点からみますと、次ぎなる日本一、世界一企業をどう育ててゆくかが通産省の課題。“育てる”の表現はおこがましいのですが、育つような環境をどう整備するかということだと思ふ。

国際的に魅力ある事業環境の整備は、どちらかといえば規制緩和が中心である。積極的な取り組みの中には、情報インフラの整備等もありますが、物流をはじめ、世界的にみて日本の高コスト構造の改善をどうやって実現するか、コストを下げるができるかが課題である。自民党の方でも景気が非常に厳しい状況にあるということで、緊急国民経済対策を去る10月21日に出した。補正予算を組んだり、金利を下げたりということですが、ご承知のように政府にはお金もありませんし、財政削減で公共事業カットという難しい時代である。金融の公定歩合も下がるだけ下がっており、これ以上は下げられないという感じになってきている。経済構造改革の中で言っています規制緩和を、少し前倒しして考えたらどうかというのが中身である。土地規制を緩和し、土地の流動化を進めることや、土地の譲渡所得の課税の軽減や、住宅の税制の見直し等の手段で景気回復を図ろうとしている。

経済構造改革の関連で新規事業創出の観点から申し上げますと、来年度の重点は産・学・官の連携という問題である。今大学は非常に変わってきており、例えば私の学生時代は外部、いわゆる民間の会社の相談にのることがいいか悪いかの議論をしていましたが、今はそうではなく、大学の先生が民間会社を兼務するようになってきている。要するに開かれた大学ということですが、どうやって大学で生まれた技術的な成果を民間の会社で活用していただくか。新しい技術をどうやって移転するか。どのように共同研究を進めるか。そんなところに重点が移っており、通産省の予算もそちらの方向にウエイトを置いたものになっている。そういう点からも四国で、唯一工学部がなかった香川県に香川大学工学部開設が決まり、開学の記念式典も催されましたが、新しい学部だけに新しいことがやりやすいところではないかと受け止めている。

香川大学工学部の敷地は飛行場の跡地利用の香川インテリジェントパークですが、私ども通産省の四国工業技術研究所も移転してそこに最初に出来た。また、先日高温高圧流体技術研究所が開設され、高温高圧の臨界に物質を置くと常温と異なり反応が早く、色々なものを合成したり分解したりしますが、そんな研究に取り組んでいる。

また、仮称ネクスト香川と呼ばれる施設も計画され、そこでは電波暗室という、外部からの電波を一切遮断する部屋の中で、いろいろな機器の電波的な特性などを検査できるということである。それから香川大学工学部ができ、工学部には100人程の先生が来られるとのことですが、私どもの研究所が30数名、それからネクスト香川と高温高圧を合わせて10名ですから150人弱の大世帯になる。私どもの研究所でも30数名の研究所員のうちの24人が学位を持っていますので、ハイレベルな研究区域となる。私は最近、他地域と比較して、筑波や関西学園都市等、規模の違う別格のものは別にして、香川インテリジェントパークの技術頭脳集積は西日本一だと言っている。たぶん、大規模なものを除くと、産・学・官のバランスのとれた集積という点で西日本でもトップクラスのグループに入ると思う。産・学・官連携の中で、この施設をどう生かすか、産業界のみなさんにどうやって使っていただくかが香川のこれからの産業の高度化の死命を制するものではないかと思う。

ネクスト香川も高温高圧研究所も広域的な施設として位置づけられており、私どもでテクノポリスと言われている、或いは頭脳立地と呼んでいます。これは香川県に止まらず、岡山や高知県等の一円を含め

て広域に使えることを前提にしている。近畿からみても明石海峡大橋も完成しますし、充分活用できると思っている。香川、プラス周辺地域を含めて考えてゆきたいと思う。

それから若干次元の異なる話ですが、通産省は新規事業の育成ということで様々なことに取り組んでいますが、経済界のご支援がないと出来ない問題である。全国にニュービジネス協議会がありますが、原則は地域単位にできており、九州は九州ニュービジネス協議会ですが、昨年には四国の徳島に出来た。全国的にみても四国の残りの3県は唯一の空白地帯で、他は地域単位か県単位かどちらかで活動していますので、是非広げたいと思っている。徳島のニュービジネス協議会はとてもレベルの高い協議会である。今年一周年ですが、9月にニュービジネスメッセを開催し、ブースを設置して技術展示を行った。その際、九州の人が徳島は凄い、九州は恥ずかしいと挨拶をされていましたが、九州ではベンチャービジネスを起こそうという人もいますが、どちらかと言うとビジネスがある程度軌道に乗った人の集まりになっているようである。徳島には昔のベンチャー、現在の中堅、大企業の会社で、世界一、日本一企業に入っている四国化工機がある。食品の充填機の会社ですが、この他に洋ランの苗で成功した会社もある。徳島大学工学部や地元の金融機関の阿波銀行等が支援している。最初に会社、事業を始めるときには技術はあるがお金がないとか、人をもう少し増やしたい、マーケットがわからない、会社経営のノウハウがない等が多い。徳島ニュービジネス協議会の一つの特徴は、一種のコンサルタントのような感じですが、例会を開いて先輩のアドバイスを聞き、足りないところ、説明しきれないところは人を紹介してくれますので、駆け込み寺みたいにもなっている。それから先程述べたメッセの際、ニュービジネス大賞を設け、一番の人に1千万円を差上げた。全国から87点の応募があり、東北大学の西沢先生が選考委員長で、非常に優秀な技術を持った会社が出てきているとのこと。最終選考には4社残り、徳島で開業するという条件とあわせて決定したということである。1千万円が大きい小さいか、色々な捉え方があると思いますが、どのようなビジネスをはじめるともよるかと思う。今後も毎年続けるとのことですから、10年経てば徳島から新しい日本一、世界一企業が生まれてくるのではないのでしょうか。これが四国中に広がらないかと思っている。協議会の年会費は法人で10万円、個人で3万円。通産局としても、出来るだけ支援をしてゆきたいと考えている。

## 2 中心市街地の活性化

それからもう一つ、中心商店街の活性化ということに政府全体として一生懸命に取り組んでいる。経済構造改革の中にも入っていますし、自民党の緊急経済対策の中にも大きな問題として掲げられている。通産省も来年、365億円の予算要求をしていますが、町づくりですから、道路や駐車場等の問題もあります。建設省、自治体が絡みますから自治省も関係し、政府全体として取り組んでゆく。大規模店舗の出店について法律上の規制が行われており、大規模店舗出店の際には事前に審議会にかけ、売り場面積や年間営業日数や閉店時間、開店日について事前の調整をすることになっている。影響を受ける小売業や消費者、自治体等を含めて意見をお聞きし、その結果申請された数字が若干動くということになる。新聞等には個々の事例が幾つか掲載されていますが、面積が2～3割カットされたり、営業時間が短縮されたりする。平成4年まではもう少し厳しい規制でしたが、平成4年に少し緩んで、今また規制緩和の中で今後どうするかということを検討するように決められており、年内に通産省の産業構造審議会と中小企業政策審議会が合同審議会の中で審議をして、結論を出すことになっている。選択肢として一つは今のまま、一つは撤廃、もう一つは今のしくみを変えて残す、大きく分けるとこれら三つである。

新聞等にもスーパーや百貨店の進出が四国でも随分と増えていると書かれていますが、それと関連して

中心商店街の衰退があり、都市の顔が無くなりつつあります。これに対して中心市街地をどうやって活性化をしたらいいだろうかという対策が求められている。一つは経済現象で動いてゆく話ですので、商店街は昔のままで、郊外に近代的な魅力あるスーパー等が出来てゆく。お客さんは自動的に新しい方、快適なところに流れるわけである。その大きな流れの中で、都心部の商業機能の役割の面から中心商店街はこのままでいいのか。行政、自治体としても都市文化の面からも、何とか街の整備をしたいと考えている。夜になると怖くて歩けないような商店街とか、閑散とした商店街になってはならない。大店法も緩和するかどうか判りませんが、いずれにしても放置出来ないということで、来年度、自民党を含め、関係省庁が一緒になって中心市街地の活性化を課題に掲げているわけである。

現状を申し上げますと、四国では県庁所在地の4都市、中核都市、人口30万人以上のところはどうか賑わいを保っている。10万人強の今治、新居浜等や、県庁所在地以外の都市の商店街は衰退が目立っているのが実態で、人はいないし、店も閉まっているわけである。空き店舗率が2割程度のところが多いようですが、そんな商店街を歩きますと今日は商店街は休みではないかと思う程の現状で、見た目には2割以上に見える。

では中心市街地の活性化のためにどんな取り組みをはじめめるのか。アメリカにTMO（タウン・マネージメント・オーガニゼーション）という組織がある。日本と異なり、この組織は強制力を持っており、場合によっては土地収用までできる。日本にも色々な機関が考えられますが、そういう町づくりをするような主体があれば、そこを積極的に支援するという事を考えている。正確な流れを申しますと、まず自治体が基本計画をつくり、その都市の中心市街地はどこか。将来的にそこをどうしてゆきたいのかという基本計画をつくってもらい、それからアメリカのTMO的な、日本では例えば第三セクターのようないわゆる推進母体を組織する。様々な形態があると思いますが、中心市街地再開発、商店街再開発の最も難しいのは、地権者の調整である。マンションの立て替えと同じで、みなさんの意志統一までには相当の時間が必要である。団結力のあるところは問題ありませんが、難しい所もある。

郊外に客を取られるという問題の一方で、日本の商業にはある意味で農業や漁業と共通した面がある。高齢化が進み、後継者問題がある。後継者がいれば借金をしてでもとの思いも湧く。借入れには有利な融資制度がある。5年据え置き、15年償還の無利子という高度化資金の形態ですが、返済が20年ですから、借入れが2千万円でも年100万円です。4千万円の借入れでも毎月約20万円の返済ですから、もともと土地や家を持って商売をしている人なら、商店街の活性化のための資金を借りたとしても、家賃を払いながら商売している人は大勢いますから、将来のためにはと思えば決断が出来るであろう。しかし、後継者がいなければ借金するには迷いがあるでしょう。住居があり、店もそれほど儲からなくても、生活できる程度の売り上げがあればいいということにもなるであろう。場合によっては子供さんが別に仕事を持っているので切迫感、緊迫感、危機感が低いような気がする。そういう中での事業ですからとても難しいものがある。また、全体の購買力の大きさは決まっていますから、例えリニューアルをして頑張ったところで、今の小売業全体が伸びるわけではない。町の発展の歴史を見ると中心は場所が少しずつ移っている。高松でも昔は三越近辺でしたが、今は徐々に移動している。道路もしかり。駅や人が集まる建物が出来ると人の流れが変わり、商店街も少しずつ動く。

商業の面積に占める大規模店舗の比率が、6割を越えますと商店街が打撃を受ける。今は実は香川県は6割ぐらいまで来てしまって、スーパーの出店も四国でいえば香川と愛媛の2県で全体の76%を占めており、スーパー同士やデパート間競争になってきていますので、そんな中で商店街が生き残ることは大変なことと受け止めている。町の将来の発展を見ながら、中心部に、むしろ中心部でもやめる人もいますしよ

うから店の配置換え、街の中の転換、転居も含めて商店街の再構成をしない必要があると思う。条件が整ったところには少し集中的にお金を補助する制度が出来ましたので、各地で商工会議所や商工会等を通じて取り組んでいます。来年度からは市町村に良い計画をつくっていただければ、それを事業化するという事になっている。是非、議論をしていただき、まとまるものであれば、その制度を活用していただきたいと思っている。

4県の中にある商店街を幾つか訪れましたが、県庁所在地の比較で申しますと、現状では、町づくりとの関係を含め、一番いいのは高知市ではないかと思う。中央公園があり、イベント広場があり、インフォメーションセンターがあり、それらと商店街がある程度連動して、一番賑やかな帯屋町のアーケード通りがあり、その横にオビスロードという若者向けの通りがあり、若い人たちが大勢歩いていますし、デパートの大丸も商店街にとけ込んでいる。また、はりまや橋を建て替え水を流して、往来が出来るようにする計画があり、なおかつ橋をくぐった反対側の中種商店街というところに、高知の特産の木を使ったアーケードを造るようになっている。全域的に公園を含め、立ち止まって休んだりしながら動けるようになっているようである。高知とよく似ているのが徳島である。新町川の川べりの370メートルほどに船の甲板に使う木を敷きつめ、水辺にも下りてゆけますし、イベントもでき、レストランもあり、若い人が集まるような街づくりをしている。その一本脇の通りが商店街のアーケードですが、残念なことに高知に比較すると寂しいものがある。

少し違うタイプが高松。2.7キロメートルの全国一長いアーケードで、商店街にも立派な商店が入っていますが、街づくりという点からみますと顔がない。唯一、三越の近くは木が植えられていたり、椅子が置いてあり、休むような雰囲気はありますが、やはり疲れる。似ているのが松山である。銀天街と大街道がありますが、高松に似た感じがする。

今後のことを考えますと、高知市のあの商店街のあの町づくりであれば、私は大規模店舗にも対応できると思いますし、徳島はもう少し頑張らなければ橋が架かりますから、橋を渡って神戸側で高速道路の駐車場に車を置いて電車に乗ると神戸までずっと行ってしまおうということも考えられる、そうなるとう徳島はもっと寂しくなりそうだ。長崎や熊本の若者が汽車で博多に遊びや買い物に出ているようですが、徳島もそのようになるおそれがある。

それから高松ですが、実は将来のことを考えますと、非常に立派な再開発計画がある。丸亀町商店街は三越から富士銀行まで470メートルありますが、それを7ブロックに分けて拠点3カ所、両端と真ん中に置くという、面開発の計画がある。三越寄りの地点の計画が一番早く進んでいるということですが、早ければ来年にでも都市計画決定をし、3年後には着工という構想のようですが、これは通産省も中心市街地の活性化事業の全国モデルになるということで支援を考えている。この計画は、ヨーロッパやアメリカにあるショッピングモールを参考にしたもので、今は商店街が長いだけですが、横に切れ目を入れて、今の8メートル幅のアーケードを広げて12メートルにして、そこを中心に面開発をする。またガレリアといって地上4階分ぐらいのアーケードの大空間をつくる一番大きいのは80メートルと130メートル角の面開発ですから相当大きい、イメージからいいますと天井が4階分ほどある羽田空港のイメージである。地下1階と地上1、2階が商店で、上が中高層階住宅やホテル等を入れる構想で、全国でも例をみない大計画である。是非うまくゆくように祈っている。これが完成しますと四国、或いは日本を代表する商店街になり、四国はもちろん岡山、山陰を含めて広域的に人が呼べるのではないかと考えている。福岡に有名なキャナルシティが出来ましたが、1,600万人の人が1年で入ったそうで、今は少し客足が落ちているようですが、東京ディズニーランドが1,400万人ですから、たったあれだけの場所に本当にそれだけの人が来

たのかと思う。ホテルと商店街と飲食街、真ん中の建物が曲がっていて、キャナルですから運河が流れているものの、斬新さはあるにせよ、中の店もそれほど珍しいものではない。アメリカのアウトドアや衣料品等の店が4～5社入っていたり、無印良品の日本最大の店が入っていたりである。客単価は約3千円とのことですので、人数で稼いでいるのかもしれない。工夫をすれば人が集まる、物が売れるという見本ではないかと思いますが、博多駅からそこに行く3本の通りが今、とても賑やかになっている。

大競争の時代ですので、工夫を怠りなく、常に今のままでいいのかと周囲を見回さなければ、どこかが工夫すればどこかが沈むということになる。商店や商店街については今が丁度そういう時期ではないかと思う。店舗の実態がこれ以上悪くなりますと商店街が立ち直る活力は本当に無くなってしまう。今が最後のチャンスではないかと考えている。必ずしも大きな都市だけがいい、高松方式がいいというわけではなく、小さな都市でも工夫をすれば色々なやり方がありますし、ハードの整備だけではなくて、商店街のいいところとしてお客さまとの細やかなお付き合いもありますし、高齢化社会の中で出来るサービスもありますから、ハードとソフトを組み合わせてやってくれたらと思う。

### Ⅲ 三橋時代の四国

本日のメインテーマの交流と連携という意味で、通産省から離れますが少しお話をします。10年前に瀬戸大橋の坂出・児島ルートが完成しましたが、10年振りにたて続けに2本出来て、三橋時代が到来するわけです。私は10年前の橋の開通と今回とはインパクトが全く違うと受け止めている。生活面、産業面の両方ですが、私はこちらに来て驚いたのは、驚くほど四国の人があまりに三本の橋の活用策について考えていないことである。もちろん地域等によって濃淡はありますが、全体的印象でいえば、危機感はそのそれぞれのところでそれなりにあるようですが、少なくとも四国としてまとまってどうのこうのという議論は殆どない。橋には当然、プラスとマイナスの効果がある。マイナスの効果は外の経済が入って来て持ってゆかれることですが、プラスの効果は時間距離の短縮で、人が来やすくなる、観光が最も大きいようである。産業活動の面からも時間距離の短縮は大変なことである。それをどう活用するか、四国のプラス効果をどうやって大きくするかを四国全体として議論すべきだと思っている。通産局が中心になって、話し合いをやってみたい、という気もある。

では、10年前と何が違うかと言いますと、橋と島内外の高速道路がほぼ同時期に一体的に整備されるということが最も大きな違いである。前は坂出と児島が結ばれましたが、高速道路は完成していなかった。来年の3月には南国まで開通している高速道路が伊野まで伸びる。最も遅れていた徳島県内も今は脇町まで行っている。香川にとって最もインパクトの大きな海側の道路では、鳴門までの道路が完成しますと、鳴門・高松間は約60キロメートルになり、鳴門・垂水間の80キロメートルと合わせると140キロメートル。高速道路は時速120キロメートルで走るとすると、1時間30分で関西圏と繋がるわけである。遅れている海側も先日道路公団に聞きましたら、土地が買えるかどうかポイントで、それが出来れば後は早いそうである。5年ぐらいで完成とのことであった。高速道路が出来、山陽自動車道も20キロメートルほど抜けていましたが、それが繋がりました。南北では米子まで行くのが今年の3月に繋がり、高松・米子間を2時間で走れる。これらのような、高速道路と橋の一体整備によってもたらされる時間距離の変化が四国全体にとって非常に良いインパクトを与え続けると思っている。3本の橋それぞれに特徴があり、坂出・児島ルートは唯一鉄道が通る橋で、新幹線規格にもなっている。今でもマリナーが十分に機能しているので新幹線要望の声は地元にもあまりないようですが、大きな人の入り口であり続ける。

明石ルートは明らかに近畿経済に四国経済が直結をする橋である。今でも徳島は近畿経済圏との連携が

強いと言われていますが、それが現実になるわけである。今治・尾道ルートですが、この間の人口約10万人。歴史的にも貴重な、日本の刀剣類の国宝の8割があるところですし、自然も豊か。広島空港に近い利点もある。自転車と人が通れる橋ですので、少し違う使い方ができそうである。それぞれの特徴を生かしながら、どう四国で活用するのが大事で、今はそれを考える時期だと思う。何をすべきかはそれぞれの地域で異なりますし、分野によっても違いますが、最大のインパクトのある観光の点で見れば、四国がどういう地域であるかということをよく知ってもらうことがまず第一ではないかと思う。いかにして四国の歴史的な遺産や自然環境を外にPRするかであろう。今、一生懸命に取り組んでいるのが徳島である。強い危機感があるからでしょう。四国を訪れた人たちに四国をどう回ってもらうかも大事ですし、受け入れ施設の整備も大切である。知ってもらうと同時に訪れた人たちに大いに楽しんでもらう楽しみの提供も大事である。

産業面からいえば、時間距離が圧倒的に短縮されますから、それによる利便性が立地上、明らかに生じる。大体、工場立地は高速道路沿いや工業団地になされますが、立地の最大の理由は用地取得の容易性ですので、先行的にそういったものを整備する。徳島の阿南市の辰巳工業団地には立て続けに大きな工場が入っていますが、最初に申し上げた技術交流の面からも時間距離が縮まればそれが可能になるわけである。高松からみれば各県の県庁所在地、高知ですと片道1時間30分で行きますし、一番遠い松山でも2時間強です。対面交通が解消されればもっと縮まる。それに伴う経済活動の諸現象の変化も色々出てくると思いますので、高速交通体系の整備をどうやって産業、観光面を含めて四国の活性化に役立てるかということが課題であると思っている。

#### IV 地域間競争の中で

最後に通産局のお話を少々させていただきます。私は通産局勤務は、6～7年前の広島に次いで2回目、当時は部長でした。ここ6～7年間は通産局にとっても大きな変化があったと感じている。昔は、通産省が予算を取る場合、各通産局に1つつづつ配分するので四国の中でいいものを選びなさい、例えば地域指定や技術開発について、このような考えでしたが、例えば、今は全国で四件分の予算しかありませんので、予算は倍ですが、競争率は倍になっている。地域間競争があり、通産局間競争の時代だと私は職員に言っております。そんなことから、選定の基準を透明化し、専門家が投票して決める仕組みになっている。通産局も地域代表で一票入れさせてもらえますが、他の人が入れてくれなければどうしようもない。通産局がさぼっていると、地域の方にご迷惑がかかるということで、前向きに議論をして常に色々な分野の準備をしておくことが必要ではないかと思っている。そのために、従来は県を通じて企業や市町村に話をもっていくようになっていたのを直接、企業や自治体や業界団体とパイプをつくり、常に意見交換をしながら、世の中の動きに対応して、何かあったときに機動的に動けるようにすべきだと考え、通産局の存在意義は地域情報に精通することにあるというように言っている。

今では通産省にも政策評価広報課が出来ていますが、自分自身のやっていることを見直しながら、不必要なものはやめ、新しいものを出すという世界に入ってきている。

本日は皆様方にお話をさせていただき機会をいただき有り難うございました。これからは通産局の職員が色々とお話ししたりすることもあるかと思いますが、四国のために前向きに考える気持ちをベースにしていますので、どうぞよろしくお祈りします。

## 第2部に関する質疑応答

質問：中心市街地の活性化ですが、前向きになるような姿勢があれば、制度の中に入れてきていただきたいとのことですが、具体的にはどのような名前の制度ですか。

回答：特別な名前としてあるのではなく、大きくいえば中心市街地活性化のタイトルで、その中に融資制度や補助制度等があります。流れとしては自治体が町の将来の計画書を作って、地元の方の再開発をするという合意がとれて、そのための推進母体が出来て、それは第三セクターかも知れませんが、その町の人たちがつくった会社かも知れませんが、それが出来るとそれを機関として認定して、事業が進められるという流れです。TMOをつくりながら、町の開発計画が動くということであれば、計画づくりの段階から補助金やアドバイザーを出したりと、国が支援していくことになっています。パンフレットがありますのでご覧下さい。

## 第 3 部

### 四国地域からみた交流・連携の構想と展望（その2）

#### － 金融機関の立場から －

木内 則雄

- I 交流・連携の今日的意味
- II 従来の交流・連携方策とその評価
- III 交流・連携の今後の課題と展望

#### I 交流・連携の今日的意味

まず、「交流・連携の今日的意味は何か」ということであるが、その背景の一つは「基盤整備の進展」ではないかと思う。四国地域については、特に90年代に入ってから基盤整備の進展が重要である。もう一つは「経済環境の変化」であろう。経済の変化が色々な側面で、非常に急速に動き出している。

四国地域から見た交流・連携には、様々な事情があると思うが、はじめにその背景にどのような要因があるのかを説明し、「従来の交流・連携方策とその評価」をする必要があると思う。従来、我々は他地域、或いは世界との関係で何をやろうとしてきたのか。その結果を今、どのように評価すべきかについて話をしたい。

##### 1 基盤整備の進捗状況

第一に、「交流・連携の今日的意味」ということで、基盤整備の進捗状況について見てゆく。

本四架橋はまだ1本しか架かっていないが、それが架かる前と後で人の流れがどう変わったのかについて87年と88年を比較すると、劇的な変化が見て取れる。87年度は3,267万人だったものが、瀬戸大橋開通後の88年度には4,552万人に膨れ上がった。その後、膨れ上がったこの数字は、ほぼ同数で推移している。

(表1参照)

表1 本州・四国間の旅客輸送人員の推移

|             | 84    | 85    | 86    | 87    | 88    | 89    | 90    | 91    | 92    | 93    | 94    |
|-------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 瀬戸大橋        |       |       |       |       | 2,040 | 1,717 | 1,760 | 1,935 | 1,959 | 2,021 | 1,986 |
| 瀬戸大橋        |       |       |       |       | 940   | 729   | 735   | 844   | 890   | 927   | 994   |
| JR          |       |       |       |       | 1,100 | 988   | 1,025 | 1,091 | 1,069 | 1,094 | 992   |
| 大鳴門橋        |       | 515   | 533   | 538   | 581   | 584   | 612   | 650   | 647   | 654   | 643   |
| 宇野～高松       | 817   | 799   | 803   | 824   | 217   | 212   | 194   | 193   | 187   | 188   | 193   |
| フェリー(宇野-高松) | 387   | 376   | 384   | 397   | 217   | 212   | 194   | 193   | 187   | 188   | 193   |
| JR宇高連絡船     | 430   | 423   | 419   | 427   |       |       |       |       |       |       |       |
| その他         | 2,075 | 1,883 | 1,878 | 1,905 | 1,714 | 1,695 | 1,770 | 1,807 | 1,762 | 1,730 | 1,734 |
| フェリー(宇高以外)  | 782   | 603   | 562   | 570   | 553   | 536   | 546   | 565   | 546   | 524   | 497   |
| 旅客船         | 827   | 827   | 843   | 843   | 678   | 627   | 631   | 612   | 591   | 576   | 564   |
| 航空機         | 466   | 453   | 473   | 492   | 483   | 532   | 593   | 630   | 625   | 630   | 673   |
| 合計          | 2,892 | 3,197 | 3,214 | 3,267 | 4,552 | 4,208 | 4,336 | 4,585 | 4,555 | 4,593 | 4,556 |

資料) 四国運輸局

瀬戸大橋がもたらした変化は、交流人口の増加、つまり人の移動が明らかに増えたことであり、年間約1,300万人が増加している。逆に宇野～高松間のフェリーや連絡船の利用者数は劇的に減少している。人の流れが完全に変わったわけである。

ところで瀬戸大橋を自動車で渡る人の数は88年度940万人、89年度729万人、94年度約1,000万人ということで、橋の料金の問題はあるものの着実に伸びている。

今後であるが、来年の4月にはいよいよ明石海峡大橋が架かり、再来年の春には来島に橋が架かる。総事業費約3兆1,100億円の巨費を投じた3本の橋が完成しようとしている。(表2参照)

本州四国間の1日当たりの自動車通行量は、95年度の実績をみるとあまり芳しくない。本四公団が以前予想した2005年度の数字は、神戸～鳴門間が1日当たり3万8千台で、児島～坂出、尾道～今治ルートが続く。3橋の利用台数の割合は、神戸～鳴門が50%、児島～坂出が35%、尾道～今治が15%と予想されている。(表3参照)

先日、橋の新料金が発表されたが、5年間の割引料金は、神戸～鳴門間6,050円、児島～坂出間4,600円、尾道～今治間は海峡間5,450円で落ち着いた。

本州四国間の旅客輸送人員で見ると現在合計4,500万人程度であるが、2000年度にはほぼ6,000万人になると我々は推計している。神戸～鳴門ルートはそのうちの2,000万人を占めると予想される。

四国内の高速道路の整備状況は、全国の供用率が55%なのに対して、四国は縦貫道・横断道合わせて665kmの41%にとどまっている。四国内の高速道路の整備は非常に遅れていると言える。(表4参照)

ただし、2000年度末ということで考えると、現在工事中の脇町～川之江ジャンクション間が完成し、徳島～松山ルートが完成する。この軸の完成は、相当大きなインパクトを与える可能性がある。この3月には、米子～高知までの縦貫ルートが完成しており、横軸のルートもあと3年足らずで完成予定ということ

表2 本四3架橋の概要

|       | 児島～坂出ルート        |           | 神戸～鳴門ルート        | 尾道～今治ルート        |
|-------|-----------------|-----------|-----------------|-----------------|
| 総事業費  | 約1兆1,200億円      |           | 約1兆3,800億円      | 約6,100億円        |
| 橋梁数   | 6               |           | 2               | 11              |
| 路線名   | 国道30号           | 本四備讃線     | 国道28号           | 国道317号          |
| 延長距離  | 37.3km          | 32.4km    | 89.6km          | 59.4km          |
| 起 点   | 早島町             | 倉敷市(宇野線)  | 神戸市             | 尾道市             |
| 終 点   | 坂出市             | 宇多津町(予讃線) | 鳴門市             | 今治市             |
| 新 料 金 | 5,700円 (4,600円) |           | 7,600円 (6,050円) | 6,800円 (5,450円) |

注) 料金の( )内は、5年間の特別割引料金。

資料) 本州四国連絡橋公団

表3 本四架橋1日当たり自動車通行台数予測(83年)と実績

|          |      | 単位: 千台, % |      |      |      |      |      |
|----------|------|-----------|------|------|------|------|------|
|          |      | 1985      | 1988 | 1990 | 1995 | 2000 | 2005 |
| 神戸～鳴門ルート | 予 想  | 7.2       | 8.7  | 9.7  | 12.2 | 35.4 | 38.4 |
|          | 実 績  | 7.9       | 7.6  | 8.3  | 8.8  |      |      |
| 児島～坂出ルート | 予 想  | 0.0       | 25.3 | 28.6 | 35.4 | 25.6 | 27.3 |
|          | 実 績  | 0.0       | 10.8 | 9.8  | 14.4 |      |      |
| 尾道～今治ルート | 予 想  | 0.0       | 0.0  | 0.0  | 0.0  | 10.3 | 11.2 |
|          | 実 績  | 0.0       | 0.0  | 0.0  | 0.0  |      |      |
| 3ルート合計   | 予想 A | 7.2       | 34.0 | 38.3 | 47.6 | 71.3 | 76.9 |
|          | 実績 B | 7.9       | 18.4 | 18.1 | 23.2 |      |      |
|          | B/A  | 109.7     | 54.1 | 47.3 | 48.7 |      |      |

注) 神戸～鳴門ルートは1995迄は大鳴門橋のみの交通量

資料) 本州四国連絡橋公団

で、島内の高速道は急ピッチで整備されている。

4県間の所要時間の推移については、昔は高松から松山の日帰りは考えられなかったが、今は日帰りが当たり前になっている。例えば高速道路経路で高松～松山間は、85年度の3時間55分が現在、2時間に短縮された。（高松を起点として考えた場合）（一泊圏から日帰り圏へ）、劇的な変化をしているわけである。同様に、徳島、高知もほぼ2時間交流圏となっている。（表5参照）

徳島～阪神圏の最短ルートとしては、明石海峡大橋の上のバス停高速垂水から下の舞子駅を利用することが考えられるが、徳島～垂水間は約80分である。来年以降、徳島は四国なのか関西なのか混沌としてくるだろう。

鉄道はどう変化したかという点、高松と各県都間の特急・急行運行状況は、1日当たりの往復数が増加している。ただし、96年度と80年度を比較すると、本数は増加しているものの、松山からの特急20本のうち11本が岡山行きである。残りの9本が高松行きであり、岡山に人が流れていることが分かる。（表6参照）

最短所要時間で比べても、松山～高松間が2時間19分、松山～岡山間が2時間34分で、あまり変わらない。ストロー効果が起きており、岡山を拠点として高知、松山、高松の人が流れている。今後は、更に神戸～鳴門ルートという要因が加わる。

仙台と福島間は79kmであり、この距離は高松～徳島間とほぼ同じである。にもかかわらず、東北新幹線による所要時間は23分にすぎない。同様に距離的には高松～松山とあまり変わらない仙台～盛岡間184kmは50分でつながっている。

昭和30年代以降、北海道・東北地域は恵まれない地域なので政府の保護が必要である、という議論が

表4 高速道路の整備状況と計画(97年度末予定)

| 単位: km, % |       |        |       |      |
|-----------|-------|--------|-------|------|
|           | 区 間   | 総延長    | 供用区間  | 供用率  |
| 全 国       | -     | 11,520 | 6,395 | 55.5 |
| 四 国       | -     | 665    | 273   | 41.0 |
| 四国縦貫道     | 徳島～大洲 | 222    | 148   | 66.6 |
| 四国横断道     | 阿南～大洲 | 443    | 125   | 28.2 |

資料) 日本道路公団

表5 4県都間の所要時間の推移

| 単位: km, 時間 |       |       |       |       |       |
|------------|-------|-------|-------|-------|-------|
|            | 高松～松山 | 高松～高知 | 徳島～松山 | 徳島～高知 | 松山～高知 |
| 1985       | 3:55  | 3:27  | 4:33  | 3:53  | 3:00  |
| 1995       | 2:16  | 2:05  | 3:29  | 3:22  | 2:39  |
| 2000       | 2:00  | 1:40  | 2:50  | 2:30  | 2:10  |

資料) 「道路時刻表」, 日本道路公団

表6 高松と各県都間の特急・急行運行状況

| 発着地 (距離)    | 1日当たり往復数 |    |        |      | 最短所要時間 |      |      | (参考) 仙台の場合         |
|-------------|----------|----|--------|------|--------|------|------|--------------------|
|             | 80       | 96 | うち岡山発着 |      | 80 ①   | 96 ② | ①-②  |                    |
| 徳 島 (75km)  | 12       | 13 | 2      | 2:15 | 1:19   | 1:04 | 0:15 | 発着地 (距離)   所要時間    |
| 高 知 (160km) | 11       | 15 | 8      | 2:21 | 2:31   | 1:54 | 0:37 | 福 島 (79km)   0:23  |
| 松 山 (195km) | 14       | 20 | 11     | 2:34 | 2:48   | 2:19 | 0:29 | 盛 岡 (184km)   0:50 |

資料) 日本交通公社「時刻表」

あったと記憶しているが、残念なことに、現在、南九州と四国が最も遅れた地域になりつつある。

空港に関しては、90年前後に整備が急速に進んだ。例えば、高松空港は89年12月に新空港が開港し、その後、ソウル便や鹿児島、名古屋、札幌、福岡、沖縄便等が設けられ、海外を含めネットワークが広がっている。(表7参照)

機体も大型化しており、増加は一目瞭然である。旅客数の状況は、85年度の年間利用客は高松空港で71万6千人であるが、95年度には倍増している。四国全体でみても、85年度の453万人が95年度に696万人で、現在は700万人を突破している状況である。四国全体を一つに考えると、東京行きは29便、大阪行きは28便であり、札幌～東京便や福岡～東京便と比較しても遜色はない。(表8参照)

しかし残念なことに4県がバラバラなため、1県あたり7～8便と不便を強いられている。もし、四国

表7 空港整備状況

|                | 徳島飛行場  | 高松空港  | 松山空港  | 高知空港  |
|----------------|--|---|---|---|
| 開港時期<br>(シフト化) | 61.07<br>(83.11)   | 89.12<br>(89.12:新空港開港時)                           | 60.10<br>(72.04)  | 59.03<br>(83.12)  |
| 滑走路            | 2,000m×45m   | 2,500m×60m  | 2,500m×45m  | 2,000m×45m  |
| 備考             | ・海上自衛隊と共用<br>・87.04 滑走路2,000m化<br>・96.07 札幌便開設<br>・96.08名古屋便開設<br>・滑走路2,500m化計画中<br>(96.12 7次整備計画決定) | ・89.12 高松市内から移転<br>・92.04 ソウル便開設<br>・96.08 鹿児島便開設 | ・91.12 滑走路2,500m化<br>ターミナルビル供用開始<br>・95.04 ソウル便開設<br>・96.09 仙台便開設 | ・83.12 滑走路2,500m化<br>・96.04 札幌便開設<br>・滑走路2,500m化計画中<br>(96.03 施設変更告示) |

資料) 四国運輸局「四国地域航空輸送実績の推移」

表8 旅客利用状況

|       | 単位: 千人, 便/日 |       |       |           |       |    |    |
|-------|-------------|-------|-------|-----------|-------|----|----|
|       | 85          | 90    | 95    | 便数(97.11) |       |    |    |
|       |             |       |       | 東京        | 大阪    | 東京 | 大阪 |
| 徳島飛行場 | 751         | 945   | 1,064 | 691       | 343   | 7  | 6  |
| 高松空港  | 716         | 1,079 | 1,413 | 972       | 236   | 8  | 4  |
| 松山空港  | 1,675       | 2,256 | 2,642 | 1,197     | 1,002 | 8  | 8  |
| 高知空港  | 1,388       | 1,652 | 1,840 | 667       | 893   | 6  | 10 |
| 四国計   | 4,531       | 5,932 | 6,959 | 3,526     | 2,474 | 29 | 28 |

資料) 四国運輸局「四国地域航空輸送実績の推移」

表9 コンテナ定期航路(外航)

| 港名    | 相手先    | 明細         | 備考     |
|-------|--------|------------|--------|
| 小松島   | 釜山(韓国) | 2社3航路(3/週) | 95.06～ |
| 高松    | 釜山(韓国) | 2社3航路(3/週) | 97.06～ |
| 今治    | 釜山(韓国) | 2社4航路(4/週) | 94.08～ |
| 松山    | 釜山(韓国) | 2社3航路(3/週) | 94.08～ |
|       | 高雄(台湾) | 1社1航路(3/月) | 95.08～ |
|       | 大連(中国) | 1社1航路(2/月) | 95.11～ |
|       | 寧波(中国) | 1社1航路(2/月) | 96.09～ |
| 三島川之江 | 高雄(台湾) | 1社1航路(3/月) | 95.08～ |

資料) 四国運輸局

の真ん中に各県都と1時間でアクセス可能な空港があれば、30便前後の東京行きが飛ばせる可能性があり、利便性は大きく向上するであろう。

次は港湾であるが、外港の整備が遅れている。外国からのコンテナが入るようになったのは、つい最近のことである。外国との直接の取引の必要もなかったし、そういう発想ができなかったのではないかと思う。しかし、FAZを愛媛と高知につくり、徳島にも構想がある等、いわゆる外航船を持ってこようという動きが、急ピッチで進んでいる。（表9参照）

94、95年を境に、こうした整備が進み始めたが、コンテナの取扱量はまだ少ない。小松島港は関西の神戸・大阪港の補完機能を担うのか、高松港は中四国東部の中心的機能を果たすのか、松山港は中四国西部の中心的機能を果たすのか、高知新港はどう機能するのか等課題は多い。高知新港は5万t級の船が着く最大の港であるが、バランスをどの様にとってゆくのかが課題であろう。

愛媛FAZの社長の話では、シンガポール～松山間の20フィートコンテナの料金を10万円値下げしたそうである。もちろんシンガポールから神戸や福岡へ入り、松山へ運んでくるのに比べて、シンガポールから松山へ直接入れることで10万円のコストダウンが可能となったのかどうかは不明ではある。

## 2 経済環境の変化

「我が国を巡る経済環境の変化」についてであるが、第1番目に「情報通信革命」、2番目に「国際化と大競争」、3番目に「規制緩和、ビッグバン」、4番目に「企業経営システムの変化」、5番目に「高齢化と人口減」、6番目に「財政構造改革と地方分権」、7番目に「新しい産業の創造」について検討してゆく。

まず、グローバリゼーションの進展であるが、製造業の海外直接投資は、プラザ合意のあった85年以降急増している。業種的には電気・輸送・一般機械で全体の5割を占めている。地域的には80年代の北米、90年代は中国・アセアンへの投資が急増している。

85年のプラザ合意は、1ドル240円から120円への円高ショックをもたらし、その後、本格的な海外直接投資が進んだ。ただ、当初は、我が国を代表するような輸出型の電機や輸送機械、一般機械等の業種が全体の5割を占め、地域的には、80年代は北米、欧州が中心で、市場立地型の海外展開を図ったことが明確である。

ところが90年代に入ると、急速にアジアが伸びてきた。アジアを更に地域別構成比で見ると、中国、アセアンのウェイトが格段に高まっている。国内製造業の空洞化といわれているが、つまり、国境を越えて水平分業が進んだということが克明に出ており、この流れは変わらないというのが一般的な見方である。

次に、国内企業は影響を受けているのかいないのかを「民間企業設備投資額と工場立地の動向」から見ると、民間企業設備投資は91年度をピークにバブル崩壊後の平成不況期に入り、94年度をボトムに回復に向かっている。（表10参照）

設備投資については、95、96、97年度と一応前年比プラスに上向いている。しかし、工場立地は増加していない。極めて遺憾であるが、これが現在の設備投資の実態である。何故このようなことが起きたのかは、コスト面から、経済の原理原則に基づいて、企業が海外へ出ていっているためである。要するに高コスト構造が我が国経済の活力を失わせることになりかねない。（表11参照）

企業としては、同じ製品が同じ品質、同じ歩留まりで生産できるのであれば、コストが安いほうがいいわけである。土地価格は日本を100とするとアメリカが8、ヨーロッパが4という、本当に信じられないような数字である。人件費も日本を100とするとアメリカは65である。陸上を300km運ぶ運賃も日本を100とすると、アメリカは19、ヨーロッパは15である。また倉庫等の賃貸料も当然高く、電力料金も問題になっている。この料金は日本を100とするとアメリカは60である。オフィス賃貸料も当然高く、法人税の

表10 民間企業設備投資額と工場立地動向

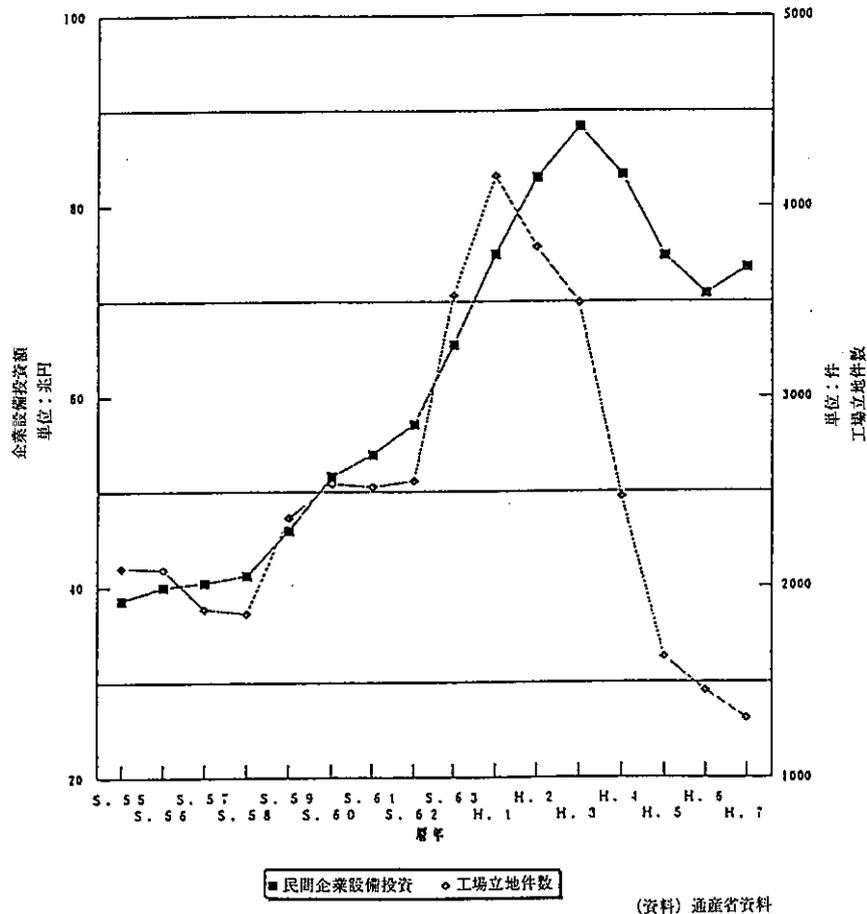


表11 国際的に著しく高い日本の経営コスト

| 項目                          | 日本  | アメリカ | ヨーロッパ | タイ | 中国    |
|-----------------------------|-----|------|-------|----|-------|
| 土地 (工場用地mあたり) (1)           | 100 | 8    | 4     | 1  | 10(2) |
| 人件費/月                       | 100 | 65   | 32    | 6  | 4     |
| 陸上運賃300km (3) (207t-コンテナ)   | 100 | 19   | 15    | 25 | -     |
| 貸借倉庫 (m <sup>2</sup> あたり/月) | 100 | 20   | 10    | 20 | 20    |
| 産業用電力料金 (円/KWH) (4)         | 100 | 59   | 53+   | -  | -     |
| オフィス名目賃料                    | 100 | 41   | 58    | -  | -     |
| 法人税 (表面税率)                  | 100 | 93   | 95    | 80 | 80    |
| (実行税率)                      | 100 | 82   | 76    | -  | -     |

(注) (1) 現地の典型的な工場を想定し推算の上、指数化したもの。

(2) 土地購入の中国の指数は低賃料。

(3) タンク車で運搬の場合を想定。

(4) 産業用電力料金については、各国の代表的電力会社の料金を一定の使用形態で比較したもの。

(資料) 国土庁「国土審議会計画部会資料」より抜粋

実効税率も欧米に比べて高い。

通産省の経済構造改革の狙いの一つは日本を国際的に競争力のある立地環境にすることである。要するに、日本とアメリカとヨーロッパ先進国の経済システムの競争であるが、原因は、ソ連や東欧諸国が共産主義から資本主義へ移行する中で、グローバルな競争が始まったわけである。そこで、非効率による高コストを下げるということで、経済構造改革を推進する必要にせまられたのである。いずれにしても、高コストによる海外流出が空洞化の大きな要因になっていることは事実である。

一人当たりの県民所得を国際的に比較すると、東京は飛び抜けて高く、四国は17番目で、ドイツよりも高くなっている。南九州は20位、沖縄は30位で最下位であるが、数字だけ比較すると、沖縄でさえカナダやイギリスよりも上位となる。ただ、日本は非常に高コストな国であるため、実質購買力平価で比較するとまったく異なった数字になる。

19世紀後半の第一次産業革命は色々な産業を起こす画期的な革命であったが、1920年代から30年代にかけての第二次産業革命は、同じクオリティの製品を大量に製造するメカニズム、大量生産システムであった。1980年代になって、メイド・イン・ジャパンが世界を席卷するようになり、アメリカが日本に学べと言い出した。その頃に日本は量産システムが確立して世界のチャンピオンになったわけである。

そして第三次産業革命が1980年代からはじまり、デジタル革命とも言われている。情報通信、インフォメーション・テクノロジーの革命は極めて重大なインパクトを持ち、経済的にはもちろん、社会的にも我々の生活全般に多大な影響を及ぼすだろうと言われている。

この革命は避けては通れないものであるが、個人的には二つの軸で理解する必要があると思っている。一つは、情報通信に関する技術革新は、業種、製造業、非製造業等に関わりなく、全ての業種が考え、取り組まねばならない変革である。大量のデータを短期間に高速に送る、しかもピンポイントでマスとカスタマイゼーションという全く相反することが可能である。マーケティングではカスタム&マスマーケティングと逆に呼んでいるが、つまり、かつては不可能だったことが、今はパソコンでできるということだ。

もう一つは、企業の中で考えるとき、情報通信の役割としては企画やマーケティング、開発、生産、購買、物流等の分野がある。例えば、アメリカにウォルマートという大型スーパーがあるが、そこではアメリカ国内にとどまらず、世界各国のウォルマートのネットワークを利用して本部では一括して売上をストックし、瞬時に情報交換して、生産、流通に対応している。お金の流れもしかりであるが、物の流れ、情報の流れを全てパソコンに打ち込むわけである。このような会社と競争するとなると大変なことだが、日本の場合はそれに気がつくのが遅かった。そんなことから、これからはインターネットに代表される情報通信分野における技術革新が影響を持ってくるだろうと思う。

ビッグバンについては、通産省が進めている経済構造改革、規制緩和であるが、経済企画庁国内調査第一課の推計によると、GDPの4割を越える規制分野、例えば、建設業は100%の規制がかかっている。つまり許認可ということである。建設、工業、金融、保険、運輸、通信、電気、ガス、水道、熱供給事業等、それぞれに法律があり、地域独占的な感じが見受けられる。皮肉なことに先程の高コスト体質の中で、確かにこういった規制があるから高コストなのであろう。（表12参照）

次に規制緩和実施の経済効果の数値を経企庁が出しているが、規制緩和の主たるものに流通分野の本店法による出店調整等がある。エネルギーはガソリンの値下がりを実感されていると思うし、電力も規制緩和で発電の自由化が始まっている。（表13参照）

景気の方は悪いと言われているが、政府は国民経済対策と言っており、景気対策という言葉は一切使っていない。今までの景気対策は公共事業を増やすことであった。バブル後の平成不況は緊急経済対策とい

表12 GDPの4割超を占める規制分野

| 業種                          | 項目 | 付加価値額合計<br>(億円) | 全体に占める<br>ウエイト (%) | 規制分野の金額<br>(億円) | 規制分野の業種<br>内のウエイト<br>(%) |
|-----------------------------|----|-----------------|--------------------|-----------------|--------------------------|
| 農林水産業                       |    | 102,189         | 2.3                | 89,044          | 87.1                     |
| 鉱業                          |    | 11,454          | 0.3                | 11,454          | 100.0                    |
| 建設業                         |    | 411,309         | 9.2                | 411,309         | 100.0                    |
| 製造業                         |    | 1,153,949       | 25.9               | 162,839         | 14.1                     |
| 卸売・小売業                      |    | 574,807         | 12.8               | —               | —                        |
| 金融・保険・証券業                   |    | 219,628         | 4.9                | 219,628         | 100.0                    |
| 不動産業                        |    | 420,435         | 9.4                | 31,630          | 7.5                      |
| 運輸・通信業                      |    | 275,104         | 6.2                | 267,765         | 97.3                     |
| 電気・ガス・水道・<br>熱供給事業          |    | 107,815         | 2.4                | 107,815         | 100.0                    |
| サービス業<br>(文教・医療・福祉<br>等も含む) |    | 1,016,722       | 22.8               | 565,094         | 55.6                     |
| 公務                          |    | 144,865         | 3.2                | 0               | 0                        |
| その他                         |    | 23,300          | 0.5                | 0               | 0                        |
| 合計                          |    | 4,461,570       | 100.0              | 1,833,578       | 41.8                     |

- (備考) 1. 「90年産業連関表」による粗付加価値額を基に、経済企画庁内国調査第一課にて推計。
2. 本表においては、産業連関表で区分されている各業種について、何らかの関連法律が存在すれば、業種全体を規制対象分野とみなした。このため当該法律の下で規制緩和が行われる場合でも、規制対象分野は変化しないことに留意する必要がある。
3. 関連法律が対象分野の一部のみを対象としている場合においても、その分野の付加価値全体を規制対象分野とした。
4. 各分野の中でも、産業連関表の区分上関連法律の特定が難しいものについては算定を行っていない。

表13 主な規制緩和の措置内容

| 項目    | 内 容   |
|-------|---|
| 情報通信  | ・携帯電話等に関する売切制の導入 (94.4)<br>・CATV地元事業者用件の廃止(93.12)                 |
| 流通    | ・出店調整期間の短縮(92.1)<br>・床面積1,000平米未満の出店自由化 (94.5)<br>・営業時間の延長 (94.5) |
| エネルギー | ・特定石油製品輸入暫定措置法の廃止(95.3)<br>・卸電気事業に係わる許可を原則撤廃 (95.12)              |
| 住宅    | ・容積率の割増制度の拡充 (95.5, 7, 12)<br>・外国建築資材の輸入円滑化(96.4)                 |
| 人材派遣  | ・60歳以上の派遣が原則自由化 (94.11)<br>・対象業務を16から28業務へ拡大(96)                  |
| 地ビール  | ・ビール、発泡酒の法定製造量の引き下げ(94.6)   |

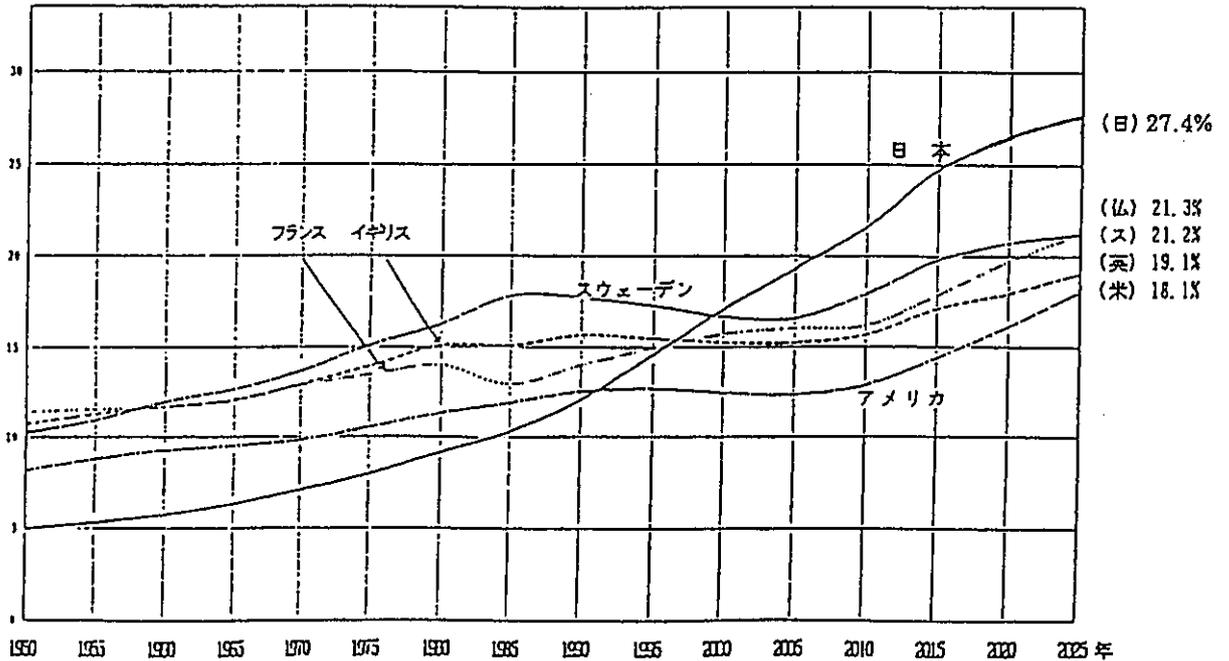
(注) ( ) 内は実施時期  
(資料) 総務庁「規制緩和と推進の現状」他



それから生産年齢人口は1995年をピークに減少へ転じており、65歳以上の比率は2000年には世界で最も高齢比率の高い国に間違いなくなる。(図1参照)

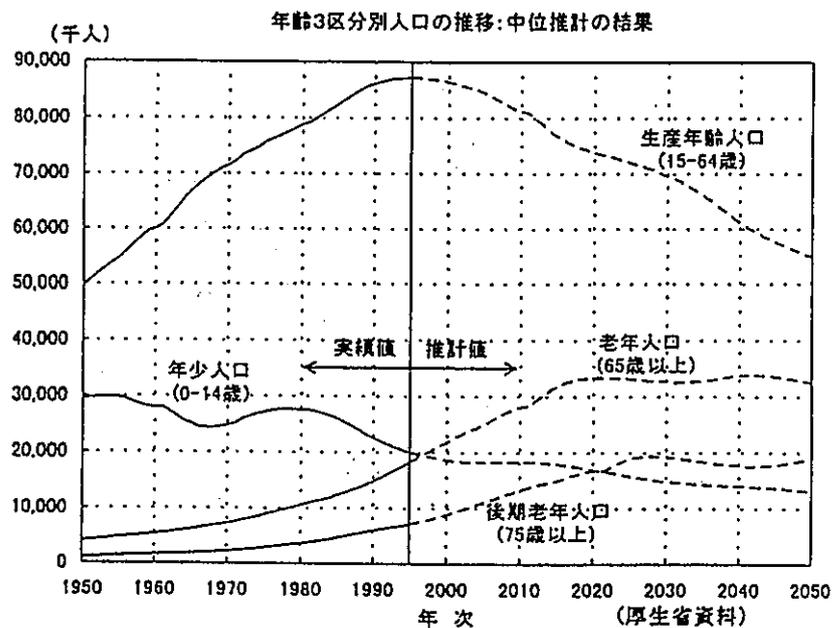
65歳以上の高齢人口は年々増加し、2020年には3,300万人が高齢者となるわけである。(図2参照)しかも2010年から人口が減少することを考えると、とても大変なことになるだろう。

図1 主要国の65歳以上人口比率の推移



(備考) 厚生省国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口(平成9年1月推計)」、国連資料をもとに作成。

図2 1995年をピークに減少に転じる生産年齢人口



財政構造改革は、大蔵省の資料を見ると、公的債務、国と地方が借金している額全体を合わせたものという意味で、400兆円を越える数字となる。それとGDPを比較した数字を各国と比べると、もう少しでイタリアに追いついてしまうという痛々しい話である。財政赤字のアメリカでさえ、比率は低いのである。1999年のEU通貨統合の加入条件が、公的債務残高÷GDP=60%以下であったので、努力したヨーロッパ諸国の比率が低いのは当然かもしれない。日本は、バブル後の緊急経済対策、大型の補正予算を続々と組んだ結果、急速に公的部門の借金が膨れ上がった。その結果、GDPにはほぼ匹敵する500兆円近い公的債務残高となり、つまり我々国民が500兆円の借金を抱えたということでもある。

フローでみると、EUはフローの財政赤字はGDPの3%未満にしなければならないというのが参加条件であり、当然クリアしなければならない。ところが遺憾ながら、日本は97年度から財政構造改革に入っており、96年度は7%を突破するという、先進国ではイタリアを下回る状態である。

## II 従来の交流・連携方策とその評価

戦後、日本は地域経済活性化のために何をしてきたのか、その結果の評価についてであるが、率直に言って従来の交流・連携方策は、四国の発展戦略として、従来、我々が何を考えてきたかである。

第一は企業立地の促進である。これはご承知のように、新産業都市、工業整備特別地域、テクノポリス、頭脳立地、地方拠点都市等である。新産、工特は付加価値の高い工業を持ってきて雇用機会を創出し、地域経済の浮上を目指した坂出の番の洲工業団地等が代表される。高松市の場合、四国の拠点都市として整備しようとしているが、基本的には、生産に重点を置いた企業立地の促進である。

第二はインフラ整備とアクセス改善。

第三は産業インフラ整備。

第四は地場産業の育成と高度化であるが、四国の地場産業は紙・パルプ、一般機械、食品、化学、木材に関係した地場産業を更に強化し、周辺部に新しい産業を起こすことを進めている。

第五は都市機能と生活基盤整備であるが、これはクオリティ・オブ・ライフというか、生活の質を高めるための都市機能の強化や生活基盤の整備ということであり、都市型産業育成の観点からも取り組んでいる。その前提条件が、交通インフラ、物流インフラ、更に大都市圏、大マーケットへのアクセスの改善、更に産業支援インフラで企業の研究開発やデザイン等、ソフト面での支援という形で整備を行ってきた。最近では国際化対応ということで、外資を四国に導入できないか、立地してもらえないか、また、国際交流施設の整備等に取り組んできたのが従来の交流・連携方策であり、その結果について申し上げる。

評価の基準として挙げられるのは、まず所得格差であるが、格差は縮まったかどうか。東京を基準にした県民所得一人当たりの格差は、昭和50年度で東京：四国は100：58。平成6年度には100：59になっている。これは東京がバブル崩壊の影響を強く受けた結果であって、決して喜ぶべき数字ではない。バブル絶頂の平成2年度は100：53だった。つまり格差は正の結果が出ていない。

東北は昭和50年度に100：56だったものが、平成6年度には61になっている。平成2年度は54だったので、東北も大したことはないと思われるかもしれないが、東北を北と南に分けると歴然とした差がある。南東北はインフラ整備の進捗により事実上、北関東と一体化しつつある。

北海道と四国の決定的な相違は北海道には製造業がないことである。工業出荷シェアでみると、北海道は平成7年度で1.9%まで低下している。四国は2.7%ということで、インダストリーという点では四国の方がまだ健全である。北海道の場合は観光、公共事業等に対する依存度が高いようである。いずれにせよ東京との所得格差は縮まっておらず、残念ながら四国はキャッチアップしていないと言わざるを得ない。

次は産業構造であるが、四国を議論する際に、よく「1%ギャップ」という言葉が登場する。これは可住地面積、人口が日本全体の3.3~3.8%あるにもかかわらず、四国内のGDPが2.7%しかなく、差引が約1%あることを指す。(表15参照)

人口や可住地面積はそれなりにあるのに何故GDPが少ないのか。つまり1人当たりの所得がどうして少ないのか、ということである。何故、付加価値が低いのか、何故、所得格差があるのかについて説明する。

産業構造は、県内総生産の産業別構成比を全国と四国と比較してみると、四国は第一次産業のウェイトが大きく、相対的にサービス業のウェイトが小さくなっている。(表16参照)

就業者数の産業別構成比は、200万人のうち12%が農林水産業に従事しており、第二次産業が29%、第三次産業が59%である。(表17参照)

際だっているのは第一次産業の従業者の多さであり、全国の6%を占める値である。ウェイトが高くてあまり儲かっていないのではないかとの議論になるかもしれないが、実は第一次産業には鉱業が含まれていること、農家の場合は自家消費しているので表面的な所得と実態が異なっているということがあつたものの、産業構造的には以上のような問題がある。

表15 可住地面積、人口と県内総生産

| 単位: %     |     |     |     |
|-----------|-----|-----|-----|
|           | 85  | 90  | 95  |
| 可住地面積     | 3.8 | 3.8 | 3.8 |
| 人口 (A)    | 3.5 | 3.4 | 3.3 |
| 県内総生産 (B) | 2.7 | 2.6 | 2.7 |
| (A) - (B) | 0.8 | 0.8 | 0.6 |

資料) 総務庁「国勢調査報告」  
経済企画庁「県民経済計算年報」

表16 県内総生産の産業別構成比

| 単位: 千人, % |    |        |        |        |        |        |       |       |
|-----------|----|--------|--------|--------|--------|--------|-------|-------|
|           |    | 就業者数   | 産業別構成比 |        |        | 産業別構成比 |       |       |
|           |    |        | 第1次産業  | 第2次産業  | 第3次産業  | 第1次産業  | 第2次産業 | 第3次産業 |
| 全<br>国    | 85 | 58,357 | 5,412  | 19,334 | 33,444 | 9.3    | 33.1  | 57.3  |
|           | 90 | 61,682 | 4,391  | 20,548 | 36,421 | 7.1    | 33.3  | 59.0  |
|           | 95 | 64,142 | 3,820  | 20,247 | 39,642 | 6.0    | 31.6  | 61.8  |
| 四<br>国    | 85 | 2,024  | 334    | 589    | 1,098  | 16.5   | 29.1  | 54.2  |
|           | 90 | 2,033  | 273    | 607    | 1,149  | 13.4   | 29.9  | 56.5  |
|           | 95 | 2,080  | 244    | 606    | 1,225  | 11.7   | 29.1  | 58.9  |

資料) 総務庁「国勢調査報告」

表17 産業別就業者数

| 単位: %  |    |       |       |      |      |       |       |       |
|--------|----|-------|-------|------|------|-------|-------|-------|
|        |    | 第1次産業 | 第2次産業 | 製造業  | 建設業  | 第3次産業 | 卸・小売業 | サービス業 |
| 全<br>国 | 85 | 2.8   | 36.5  | 28.2 | 7.9  | 64.3  | 16.0  | 14.3  |
|        | 90 | 2.1   | 37.2  | 27.2 | 9.7  | 65.7  | 15.3  | 16.7  |
|        | 93 | 1.7   | 35.3  | 24.8 | 10.2 | 67.0  | 15.1  | 17.1  |
| 四<br>国 | 85 | 6.7   | 31.4  | 22.4 | 8.7  | 66.6  | 13.8  | 14.6  |
|        | 90 | 5.0   | 34.4  | 24.2 | 9.9  | 65.2  | 14.4  | 15.3  |
|        | 93 | 4.4   | 34.6  | 23.0 | 11.3 | 64.7  | 13.5  | 15.4  |

注) 掃属利子等の関係で産業別の合計は100%とまらない。

資料) 経済企画庁「県民経済計算年報」

工業の製造品のウェイトであるが、四国の特徴は加工組立型、つまり一般機械、電気機械、輸送用機械のウェイトの低さである。全国は43%のウェイトがあるが、四国は27%しかない。加工組立型インダストリーの部分は自動車、電子半導体、電子部品、電気機械、事務用機械、化学等、付加価値が高くて、国際的に競争力のある分野が含まれており、このウェイトが低いことは、逆に言うと、付加価値が低い製造品のウェイトが四国は高いということである。基礎素材型、特に紙・パルプ、木材、食品、繊維のウェイトが相対的に高くなっている。（表18参照）

良い面では景気変動を受けにくい、つまり内需型で外需の影響を受けにくいのであるが、反面、最も高い利益をあげられる部門が少ないということになる。

商業は、第一種大型店舗の新規出店届出数を見ると、四国の場合、インフラ整備の進捗に応じて、90年代に入ってから大型店の出店が加速されていることがわかる。（表19参照）

従来、隔離されていたマーケットが、橋がつながり、高速道路の整備が進んだことで一体化してきたこと、情報インフラの整備が急ピッチで進んだことが、要因である。

四国での本格的なコンビニエンス・ストアのチェーン展開もここ2、3年の動きかと思う。競争は非常に激化しており、現在の高松市の大型小売店舗面積は約26万㎡であるが、イズミ、ダイエー、マルナカの大出店に三越やマイカルの増床を合わせると約51万㎡と、4割以上の増加となる。（表20参照）

個人消費が伸びない時代の中で、これほどに激烈な戦いが繰り広げられているわけである。地元スーパーの社長は、「攻撃は最大の防御だ」と言っているが、今の戦いは当該資本の大手対地場、地場対地場、中小対大手、中心市街地対郊外店、コンビニ等の業態間といった次元となっている。

サービス業には問題が一つある。産業支援機能の集積は四国は弱いようだ。（表21参照）

表18 製造品出荷額ウェイト推移

|       | 単位: % |      |      |      |
|-------|-------|------|------|------|
|       | 全 国   |      | 四 国  |      |
|       | 85    | 94   | 85   | 94   |
| 基礎素材  | 38.4  | 34.7 | 42.9 | 44.5 |
| 紙・木材  | 4.3   | 4.2  | 13.6 | 13.8 |
| 化学    | 15.7  | 13.6 | 19.9 | 16.2 |
| 金属    | 14.0  | 12.4 | 5.4  | 9.7  |
| 加工組立  | 39.8  | 43.1 | 26.2 | 27.0 |
| 一般機械  | 9.1   | 9.2  | 7.7  | 9.0  |
| 電気機械  | 15.4  | 17.4 | 12.0 | 12.9 |
| 輸送用機械 | 13.6  | 14.9 | 6.4  | 4.9  |
| 生活関連  | 21.8  | 22.3 | 26.3 | 28.1 |
| 食品    | 11.0  | 11.6 | 14.7 | 16.9 |
| 繊維    | 4.4   | 3.3  | 7.3  | 5.9  |

資料) 通産省「工業統計表」

表19 第一種店舗の新規出店届出件数

|     | 単位: 件    |           |           |
|-----|----------|-----------|-----------|
|     | 85       | 90        | 95        |
| 全 国 | 158 (21) | 881 (157) | 528 (113) |
| 四 国 | 4 (0)    | 31 (10)   | 31 (10)   |
| 徳島県 | 2 (0)    | 4 (1)     | 3 (2)     |
| 香川県 | 1 (0)    | 10 (2)    | 13 (4)    |
| 愛媛県 | 0 (0)    | 15 (6)    | 11 (3)    |
| 高知県 | 1 (0)    | 2 (1)     | 4 (1)     |

注) ( )内は種別変更届出(一種店→二種店、二種店→一種店)  
資料) 四国通産局「四国経済概観」

表20 高松市の主な大型店計画

|           | 単位: ㎡   |      |
|-----------|---------|------|
|           | 店舗面積    | 開店予定 |
| ゆめタウン高松   | 46,794  | 98秋  |
| ダイエー屋島店   | 20,405  | 97冬  |
| マルナカ新屋島店  | 9,447   | 97冬  |
| マルナカ西ハゼ店  | 13,508  | 98   |
| 三越(増床)    | 10,200  | 99秋  |
| 高松サティ(増床) | 7,000   | 99   |
| 計         | 107,354 |      |

資料) 四国通産局

参考) 高松市の大型小売店舗面積(97.8) 約26万㎡

この機能はソフトにかかわる商品企画やデザイン、広告、マーケティング、コンサルティング等の集積が非常に弱いわけである。

もっとも、こういった産業はある程度のマーケット規模がないと成長しない。つまりクリティカル・マスが存在するような大都市圏でなければ、このような業態は存在しえないので、四国にないのは当然のことである。四国には100万都市が一つもない。分散型の都市骨格であるので無くて当たり前であるが、無くて良いということではない。四国にも何らかの形で安いコストでこういったサービス提供ができる仕組みをつくらなければならない。産業インフラ整備の中には、是非、このようなものを加える必要がある。

ただ、アクセスの改善や通信インフラ等の環境整備も大切である。パソコンで情報交換ができる時代であるから、高松でなくても東京や大阪、アメリカ等の産業支援を受ける仕組みをつくれれば良いと我々は考えている。

四国を一国の経済と考えたとき、輸出と輸入を取引先や自給率でみると、四国の自給率が最も低く、四国は外部への依存が高いと言える。これは島内のインフラ整備が遅れたために、四国は分断型ネットワーク、つまり東京、大阪と四国各県はそれぞれがそれぞれに結びついている姿を現しており、四国島内のネットワークの弱さを端的に表している。(表22参照)

ではどの地域との経済的な依存関係が強いのかというと、明らかに関東と近畿で、つまり東京と大阪である。東京への依存度は輸出入を含めて33%、大阪は27%で、交流と連携という中では経済的な結び付きは明らかに関東圏と関西圏である。(表23参照)

人的交流は、四国地域に対する従来の開発戦略の評価基準として、人口の動態、若者が出ていってはいないか、社会減が深刻化していないか、過疎化が進んでいないか等が考えられる。人口移動の推移は所得格差と相関を持っているとの説があるが、これは、所得格差が開けば都会へ出ていくということである。逆に所得格差が縮まれば地方圏から出ていかないということでもある。(表24参照)

表21 産業支援機能の集積状況

|                 | 単位: 人/千件, % |     |      |
|-----------------|-------------|-----|------|
|                 | 全国          | 四国  | 全国比  |
| 産業支援機能従業者数      | 1,093       | 742 | 67.9 |
| 情報サービス・調査・広告業   | 125         | 42  | 33.6 |
| デザイン等専門サービス業    | 162         | 110 | 67.9 |
| 学術研究機関          | 31          | 9   | 29.0 |
| 物品リース業          | 42          | 29  | 69.0 |
| 商品検査等その他事業所サービス | 188         | 118 | 62.8 |
| 運輸・通信業          | 545         | 434 | 79.6 |

資料) 総務庁「事業所統計調査」

表22 自地域供給率・需要率、移入率・移出率、域内自給率(90年)

|     | 単位: %  |        |      |      |       |
|-----|--------|--------|------|------|-------|
|     | 自地域供給率 | 自地域需要率 | 移入率  | 移出率  | 域内自給率 |
| 全国  | 75.6   | 80.0   | 17.9 | 22.9 | 78.0  |
| 北海道 | 75.5   | 79.7   | 18.8 | 19.7 | 77.0  |
| 東北  | 71.9   | 75.4   | 23.4 | 28.7 | 73.3  |
| 関東  | 81.1   | 85.8   | 13.6 | 16.9 | 82.2  |
| 中部  | 69.0   | 73.1   | 21.1 | 31.2 | 75.2  |
| 近畿  | 73.1   | 77.6   | 18.6 | 25.8 | 77.2  |
| 中国  | 68.4   | 73.4   | 22.2 | 32.9 | 73.4  |
| 四国  | 67.4   | 72.0   | 25.1 | 30.7 | 70.5  |
| 九州  | 73.0   | 77.0   | 21.3 | 22.2 | 74.7  |

資料) 通産省「地域間産業連関表」

地域別転入・転出の推移は東京圏は転入超過であったが、93～96年にかけて、東京圏から人が出てゆき、地方圏がプラスになるという減少がおきている。原因は、所得格差との相関から考えると、バブル崩壊の影響を最も受けたのが都市圏、特に東京圏であったため、その影響がストレートに人口の転出に結びついているわけである。96年度に再び逆転したが、これは首都圏の景気回復で所得格差が広がりはじめ、再び人口が首都圏に向かって流れはじめたためだと言えよう。

人的交流の評価基準は、定住人口や交流人口で表現するが、残念ながら、四国は85～95年の10年間に4万4千人の人口減少がみられる。高齢化比率は全国の14.5%に対し、19%程度になっている。高齢化は全国より10年も早く進んでいると言える。

では、人口はどこへ出ていったのかと言うと、対全国地域別転入転出でみると、84～88年、89～95年に最も多く出ていったところは、関東、東京である。（表25参照）次いで多いのは関西である。ただ、89～95年にかけて、中国だけは絶対数で増えている。おそらく瀬戸大橋の開通に伴い、地域間交流が深まったということではないかと考えられる。

交流人口であるが、瀬戸大橋での95年の通学は、1日当たり1,800人弱にもなり、大変な増加である。（表26参照）

香川大学の学生も岡山からの通学生が随分と増加しているようである。

観光地は、残念ながら全体的に四国の観光入込客数は、年間2,300～2,400万人で停滞している。（表27参照）

各県とも際だった増加はない。瀬戸大橋開通で増加した観光客も、残念ながら今は伸び悩みの傾向を示

表23 他地域との交易関係

単位：10億円，%

|             | 国 外 | 国 内   | 関 東    | 近 畿   | 中 国   | 九 州   |
|-------------|-----|-------|--------|-------|-------|-------|
| 移出額<br>①    | 80  | 685   | 4,562  | 1,418 | 1,394 | 484   |
|             | 85  | 903   | 6,127  | 1,914 | 1,933 | 635   |
|             | 90  | 805   | 7,140  | 2,368 | 2,024 | 930   |
| 移入額<br>②    | 80  | 1,003 | 4,641  | 1,428 | 1,604 | 640   |
|             | 85  | 800   | 6,944  | 2,563 | 1,970 | 908   |
|             | 90  | 1,454 | 8,283  | 2,777 | 2,165 | 1,315 |
| 移出入尻<br>①-② | 80  | -318  | -79    | -10   | -210  | -156  |
|             | 85  | 102   | -817   | -648  | -38   | -273  |
|             | 90  | -649  | -1,143 | -409  | -142  | -385  |
| 交易额<br>①+②  | 80  | 1,688 | 9,203  | 2,845 | 2,999 | 1,124 |
|             | 85  | 1,703 | 13,071 | 4,477 | 3,903 | 1,542 |
|             | 90  | 2,259 | 15,422 | 5,145 | 4,189 | 2,246 |

資料）通産省「地域間産業連関表」

表24 人口・高齢者比率推移

単位：千人，%

|        |     | 1985    | 1990    | 1995    |
|--------|-----|---------|---------|---------|
| 総人口    | 全 国 | 121,049 | 123,611 | 125,570 |
|        | 四 国 | 4,227   | 4,195   | 4,183   |
|        | シェア | 3.5     | 3.4     | 3.3     |
| 高齢人口比率 | 全 国 | 10.3    | 12.0    | 14.5    |
|        | 四 国 | 13.4    | 15.7    | 18.9    |

資料）総務庁「国勢調査報告」

表25 対全国地域別転入・転出累計

単位：人

|     | 84～88年  |         |         | 89～95年  |         |         |
|-----|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
|     | 転 入     | 転 出     | 差       | 転 入     | 転 出     | 差       |
| 北海道 | 3,558   | 3,598   | -40     | 3,258   | 3,434   | -176    |
| 東 北 | 4,719   | 4,601   | 118     | 4,340   | 4,609   | -269    |
| 関 東 | 68,078  | 93,654  | -25,576 | 70,592  | 89,509  | -18,917 |
| 中 部 | 23,069  | 29,040  | -5,971  | 23,907  | 28,596  | -4,689  |
| 近 畿 | 123,236 | 138,406 | -15,170 | 112,588 | 126,825 | -14,237 |
| 北 陸 | 3,170   | 3,258   | -88     | 2,859   | 3,167   | -308    |
| 中 国 | 55,460  | 58,892  | -3,432  | 54,519  | 60,819  | -6,300  |
| 九 州 | 29,714  | 30,449  | -735    | 28,492  | 29,798  | -1,306  |
| 計   | 311,004 | 361,898 | -50,894 | 300,555 | 346,757 | -46,202 |

資料）総務庁「住民基本台帳人口移動報告年報」

している。香川県も主だった観光地の入り込みは停滞している。

教育であるが、地元の大学に進学した人は何人いるのか。四国の地元進学率は21.9%で、一見悪い数字ではなさそうであるが、東北は27.9%であり、北海道も東北並である。(表28参照)

この理由は、両地域とも北海道大学や東北大学等の拠点大学を持っていること、札幌や仙台という魅力ある中枢都市を持っていることが若者を地元へ根付かせている要因かと思われる。四国の場合は、歴史的な問題もあり、残念ながら以上のような状況である。

産業立地は海外流出や空洞化の問題もあり、四国への産業立地は進んでいない。(表29参照)

ただ、工場用地の価格の高さは問題である。平均価格をみると、1㎡当たり四国は北海道の約3倍の価格である。これほどに差が生じると難しいものがある。(表30参照)

それから営業拠点数、支店や営業所の減少がある。日経新聞の調査によると減少率で、香川県は全国5位、愛媛県は6位である。(表31参照)

表26 瀬戸大橋線輸送人員推移

|          | 88    | 90    | 95    |
|----------|-------|-------|-------|
| 輸送人員(万人) | 1,074 | 1,025 | 1,023 |
| 通学       | 254   | 1,315 | 1,796 |
| 通勤       | 220   | 533   | 939   |
| (人/日)    | 474   | 1,848 | 2,735 |

注) 輸送人員は、年度ベース。定期旅客数は、各年5月時点の片道当たりの人/日。

資料) 四国運輸局「四国運輸局業務要覧」、四国旅客鉄道㈱資料

表27 観光客入込状況(県外客)

| 単位: 千人 |        |       |       |       |       |
|--------|--------|-------|-------|-------|-------|
|        | 四国     | 徳島県   | 香川県   | 愛媛県   | 高知県   |
| 85     | 21,244 | 6,119 | 5,269 | 6,010 | 3,846 |
| 90     | 24,974 | 5,406 | 7,583 | 7,274 | 4,711 |
| 95     | 23,137 | 4,902 | 6,872 | 6,478 | 4,885 |

資料) 四国運輸局「四国運輸局業務要覧」

表28 地元進学率(96年)

| 単位: 千人, % |                       |                        |              |                    |                   |
|-----------|-----------------------|------------------------|--------------|--------------------|-------------------|
|           | 高校所在地別<br>大学進学者数<br>A | 高校所在地大<br>学への進学者数<br>B | 地元進学率<br>B/A | 県内大学の<br>入学者数<br>C | 他県出身割合<br>(C-B)/C |
| 全 国       | 570.9                 | 209.4                  | 36.7         | 579.1              | 63.8              |
| 東 北       | 43.5                  | 12.2                   | 27.9         | 29.2               | 58.3              |
| 関 東       | 199.6                 | 73.3                   | 36.7         | 257.5              | 71.5              |
| 近 畿       | 103.1                 | 39.9                   | 38.7         | 117.5              | 66.0              |
| 中 国       | 38.4                  | 11.0                   | 28.5         | 29.0               | 62.2              |
| 四 国       | 19.7                  | 4.3                    | 21.9         | 10.9               | 60.6              |

資料) 文部省「学校基本調査報告書」

表29 工業立地件数構成比推移

| 単位: % |       |       |       |       |       |      |      |
|-------|-------|-------|-------|-------|-------|------|------|
|       | 67~75 | 76~80 | 81~85 | 86~90 | 91~95 | 96   | 累 計  |
| 北海道   | 3.5   | 7.3   | 4.8   | 5.9   | 5.8   | 5.1  | 4.9  |
| 東 北   | 15.4  | 15.8  | 19.6  | 22.5  | 20.3  | 22.0 | 18.1 |
| 関 東   | 22.4  | 24.3  | 25.2  | 20.9  | 18.7  | 18.2 | 22.1 |
| 東 海   | 17.1  | 12.2  | 10.9  | 11.4  | 11.9  | 11.7 | 13.9 |
| 北 陸   | 6.7   | 4.1   | 5.8   | 5.1   | 7.5   | 6.2  | 6.1  |
| 近 畿   | 10.9  | 10.3  | 9.4   | 8.6   | 7.9   | 9.1  | 9.8  |
| 中 国   | 9.1   | 7.7   | 7.4   | 7.5   | 7.2   | 6.2  | 8.1  |
| 四 国   | 3.2   | 5.0   | 4.4   | 4.6   | 5.4   | 6.5  | 4.1  |
| 九 州   | 11.6  | 13.4  | 12.6  | 13.4  | 15.4  | 15.0 | 12.8 |

資料) 通産省「工業立地動向調査」

表30 工業用地価格(95年)

|     | 単位：千円/㎡ |      |       |      |
|-----|---------|------|-------|------|
|     | 平均価格    | 造成内陸 | 造成臨海  | 非造成  |
| 北海道 | 11.6    | 13.5 | 17.2  | 8.8  |
| 東北  | 14.6    | 16.6 | 21.7  | 12.1 |
| 関東  | 65.4    | 55.3 | 418.9 | 54.4 |
| 東海  | 38.5    | 39.3 | 36.2  | 38.1 |
| 北陸  | 22.5    | 22.6 | 19.5  | 22.5 |
| 近畿  | 92.8    | 82.1 | 167.1 | 91.0 |
| 中国  | 24.5    | 23.4 | 19.6  | 27.3 |
| 四国  | 32.3    | 21.1 | 35.0  | 39.5 |
| 九州  | 16.7    | 16.1 | 31.8  | 14.5 |

資料) 通産省「工業適地総覧」

表31 営業拠点の減少率(97年/91年)

| 順位 | 単位：% |      |
|----|------|------|
|    | 県名   | 減少率  |
| 1  | 鳥取   | 11.1 |
| 5  | 香川   | 8.1  |
| 6  | 愛媛   | 7.6  |

資料) 日本経済新聞

この理由は、平成不況の中でリストラや情報通信網発達の影響で営業所設置の必要が無くなったこともある。逆にインフラ整備が進んだ結果、時間距離の短縮により支店・営業所が不必要になったとも考えられるため、私はこの現象はあまり気にしなくても良いのではないかと考えている。

### Ⅲ 交流・連携の今後の課題と展望

「四国における今後の交流・連携の展望」についてであるが、今後の課題というよりは、今、我々が何をやっているかについての方が大切である。

#### 1 今後の課題

今までやってきたことと、そう変わった方法があるとは思えない。今までの取り組みを着実に進めるしかないということであり、課題として取り組んでいることは、産業インフラ、交通インフラをレベルの高い方法で早急に整備することを考えている。

例えば、193号線の道路が塩江から徳島の脇町まで走っているが、あの道路は高松空港から徳島に抜ける道としては最短ルートであろう。にもかかわらず、トンネルが無く、曲がりくねった道が続いている。一方の438号線は清水トンネルができています。193号線にトンネルを掘れば、徳島空港と高松空港は1時間程で結ばれるのではないかと。これからの財政構造改革の中では、地方が工夫して効率的に資源を使いなさいという時代であるから、そんなことから県域を越えた考え方が必要ではないかと思う。

それから、都市機能の高度化や魅力ある街づくりについては、言うまでもなく、若い人達が福祉、医療、教育、文化、住宅、芸術、防災、交通システム等、質の高いサービスを都市で受けたいはずであるし、質の高い生活を送りたいはずであるので、それらをきちんと整備する必要がある。ただ、人口減や財政構造改革を思い描けば分かる通り、メリハリをつけざるを得ないわけである。つまり、県都を中心に集中的な投資を考えるのか、今まで同様の公共事業、分散投資を続けるのか。しかも、先程の193号線のような自分の県だけのことを考えてやってゆくのか。もう少し広域的な発想でスクラムを組むのか。それを明確にしないとこれからは大変ではないだろうか。

魅力ある街づくりは都市型産業育成にも重要で、徳島、高松、松山、高知がある程度の規模、ある程度のクオリティ、都市インフラを持った都市になったほうが良いのではないかとというのが私の視点である。

国際化の進展は言うまでもなく、着実に交通ネットワークや利便性を高めることでもあり、交流人口を拡大する努力も求められている。国際競争力の観点からみると、橋の通行料金は下がるとはいえ、四国へ

の移動コスト、通信コストはまだまだ高いように思う。橋は架かっても現代の関所のようになくなってしまっ  
ては意味がないので、何とか知恵を出す必要があるかと思う。

ソフト的なことで、交流・連携の戦略的な位置づけということであるが、徳島県が「3000日の徳島戦  
略」というものを企画している。明石海峡大橋開通3,000日前から、どういう戦略で、どういうタイムス  
ケジュールで、どういう事業の効果を成就しつつ展開するかということで、予算化しつつ展開した戦略で  
ある。地域開発に携わっている人間にとって、有名なビジョンである。こういうものをレベルを変えて取  
り組む必要があるのではないか。

ソフト面の充実と人材育成は言うまでもない。若年層は流出しつつあるが、今は都会にチャンスがある  
とは限らない。マイクロソフトの本社はワシントン州の片田舎にある。ですから、ハンディキャップは全  
くないのである。器を整備すれば人は帰ってくるし、地道に育ててゆけば、花開くだろう。

ウサギとカメの話があるが、今はウサギが勝つ時代と言われている。確かに独創的なアイデアで勝負す  
る人間の方が勝つかもしいないが、技術革新はいずれ終焉するので、いずれはカメのようにコツコツと働  
く人が再び勝利する時代が来るはずである。

## 2 今後の展望

今後の展望であるが、問題はタイプの選択である。圏域間の交流・連携で関西経済圏とはどうか。中国  
経済圏とは、太平洋国土軸とは、四国内連携はどうか。

グローバルな連携としては、今起こっている地域統合、EU、NAFTA、ASEAN等。企業の連携  
では戦略的な連携が、チバガイギーとスイスの医薬品会社の合併等であるが、情報通信での合併は、アメ  
リカでは日常茶飯事である。おそらく企業が大競争時代に極めて戦略的な提携という意志決定をしたわけ  
である。これは技術開発のコストを下げたり、マーケットを理解して素早くアクセスを行うことや、資金  
調達のための規模拡大や意志決定をスピーディにするため等、様々な要因があるかと思う。

連携は誰が何のためにどういう目的で連携するのかが固まらないと、何が交流・連携か分からなくなる。  
垂直の連携はインドや中国で既に起きているし、水平連携はシリコンバレーで盛んであり、四国の地場産  
業にもみられる。

地域経済の連携や交流とは何か。誰が選択し決めるのか。淡路島と同じ面積のシンガポールの人口は300  
万人であるが、中央集権的なシステムであるが、見事に成功している。香港もしかりである。

EUは少し違う。連合して世界の競争に立ち向かうということ、イギリスのブレア政権はグローバ  
ルとローカル両方に取り組む選択をしつつある。北イタリアは地場産業、機械、金細工、繊維、ファッ  
ション関連製品、陶磁器等、それぞれの地場産業の地域連合型で発展戦略に取り組んでいるが、四国の場  
合は誰がどう議論して、どうするのかを考えていただければと思う。

圏域間の交流・連携は四国がどこの地域と経済的に結びついているかがはっきりしているため、それを  
踏まえた上での展開が求められている。もちろん、明石海峡大橋が開通すれば、東四国、南四国は関西経  
済圏とは今以上に交流が活発になるはずなので、フランスとほぼ同じGDP規模を持った関西経済圏への  
アクセスは大いに改善する。

香川県は中四国連携を随分以前から言っているが、この連携は縦軸の高速道路の開通で、色々な人達が  
様々なことを考えられることだと思う。ただ、意外と難しいものがある。シンプルに割り切れないことが  
たくさん出てくるのではないか。

太平洋軸であるが、徳島～松山間が2000年度には高速道路で横に繋がり、これが明石海峡大橋を通して、

関西圏へ繋がり、また松山からはフェリーで東九州、南九州へ繋がる。このルートは九州から関西圏への最短ルートとなる。したがって、徳島～松山の軸はある意味でポテンシャルを持った軸になりつつある。四国内の連携は言うに及ばず、この時代、グローバルな視点での戦略的な取り組みが今後ますます重要となるものと思われる。

### 第3部に関する質疑応答

質問：「『3000日の徳島戦略』の評価についてお聞きかせ願いたい。」

回答：「3000日の徳島戦略」は、明石海峡大橋が開通した時に何が起こるかを想定して戦略を立てているのが特徴である。従って、現段階では評価できない。

質問：「『3000日の徳島戦略』ができた時と今では、情勢が変わっているのでは。」

回答：現在、新しいプランを模索していると聞く。「3000日の徳島戦略」は、ファーストステップだと理解している。また、徳島だけで終わるのはもったいないと思う。

質問：「経済のことを考えると、一人当たり県民所得の低下は、最も調査しやすいからだと思うが、生活感として住み易いかどうか等は、指針の問題になるが、そういうものに対する指標はあるのか。」

回答：豊かさ指標というものがあり、人々が感じる情報、地域的な物価統計をベースに考えればいいのだが、数字だけでは都市の快適さを説明しきれない部分がある。所得格差について言い過ぎたかもしれない。東京は物価や家賃が高いから、所得だけで東京がいいとは言い切れない。

しかし、人口の社会移動の原因は、所得格差の拡大とクオリティ・オブ・ライフが二大要素になっていることは、マクロ的には当たっていると思う。



## 第 4 部

### 関西圏からみた四国地域の特性

新井京子

- I 地域開発のパラダイムの変化
- II 四国地域の特徴
- III 関西圏の現状
- IV 関西圏の目指す方向
- V 関西圏の広域連携プロジェクト
- VI 四国と関西をめぐる広域交流圏構想
- VII 新たな時代に向けての四国地域の課題

#### I 地域開発のパラダイムの変化

地域は、土地と自然と人間の様々な営みが造り出すものである。3つの要素の内、土地、自然は変化はするが移動はしない。人は動く。動くということは、ある地点から地点への空間的移動や誕生、死亡という時間的経過に伴う変動を含めて人間は動く。またもともと地球上には境界はない。万里の長城、ベルリンの壁、国境、市町村の行政区画といった境界は人間が勝手に設けたものである。

今地域は大きく変わらざるをえなくなってきた。わが国はこれまでその地域の人口（定住人口）が増えることを活力の源泉にしてきた。しかしもはや日本の人口は増え続けることはないということが明らかになってきた。このままでいくとわが国の人口は平成17年（2005年）までは増加するが、その年をピークに減少に転じるということである。（図表1）

そこでこれからは自地域だけでなく、境界を越えた他地域の人口も自地域の人口として活用してしまおうという考えが主流になってきつつある。いわゆる交流人口の概念である。

この概念は兵庫県が最初に出した。兵庫県は、瀬戸内海から日本海に及ぶ広い県で、大阪湾岸の過密地域から但馬や丹波等の過疎の地域からなり、多様な地域問題を抱えている。そこで、地域の活性化を考える過程で交流人口ということを地域計画の課題として打ち出した。

図表1 将来の人口 (1000人)

| 地 域 | 平成7年<br>(1995) | 12<br>(2000) | 17<br>(2005) | 22<br>(2010) | 27<br>(2015) | 32<br>(2020) | 37<br>(2025) |
|-----|----------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| 全 国 | 125570         | 126892       | 127684       | 127623       | 126444       | 124133       | 120913       |
| 四 国 | 5847           | 4153         | 4108         | 4037         | 3932         | 3793         | 3631         |
| 徳 島 | 832            | 829          | 822          | 810          | 792          | 766          | 736          |
| 香 川 | 1027           | 1027         | 1024         | 1014         | 995          | 967          | 933          |
| 愛 媛 | 1507           | 1492         | 1472         | 1442         | 1399         | 1344         | 1281         |
| 高 知 | 817            | 805          | 790          | 771          | 746          | 716          | 681          |

出所：国立社会保障・人口問題研究所「都道府県別将来推計人口」

兵庫県のシンクタンクである財団法人21世紀ひようご創造協会は、交流人口を、「計画区域外から一時的にせよ流入する様々な形態の人の動きと、なんらかの形でその区域に個人的かかわりを持つ人（交流人）の総称」と定義している。（図表2）そのような交流人口を取り入れて地域の施策を考えようというわけである。

交流人口の考えは国内だけでなく地球規模で広がる。冷戦構造の象徴であったベルリンの壁の崩壊後、地球上の人の動きの制約は非常に減ってきた。国内だけでなく、国外の“交流人”も積極的に交流人口として取り入れ、新しい地域づくりを目指そうと議論されるようになってきた。

飛行機等の交通手段の発達も国内、外の交流を容易なものにしている。わが国を取り巻く近隣諸国、とくにアジア諸国の経済の発展はこれら諸国との交流を加速している。目覚ましい経済成長、交通基盤の整備が、自分の生まれた土地からの人々の自由な移動を可能としている。明治に制定されて以来ほとんど不変の行政区画を越えた交流が活発に行われるようになった。ひとりの人がある地域の活力を生み出す資源であると同時に、他の地域の資源にもなる。交流人口により地域づくりのフレームは広がり、地域のポテンシャルは拡大する。人だけではなく物や情報も移動する。そして移動の回数がふえることが地域の活性化につながる。しかし、地域間の移動が一方的であると、東京一極集中のような資源の偏在という弊害が生じる。移動は双方向に生じることが望ましい。各地域は他に提供できるもの、他地域と異質なものを持つことが重要となる。自地域で全てを持つことよりも、交流により相手の資源を活用できる補完・連携関係を生むことが、これからの活力ある地域づくりの基本となってきた。そのためには地域はオープンであること、他と対等なつきあいをするため、自立していることが必要である。

フレームはより広域的であることが良い。世界を視野に入れた交流を目指すこともこれからの地域づくりの課題である。

平成9年10月に公表された国土審議会の次期全国総合開発計画計画部会報告でも、地域開発の新たなパラダイムを交流連携においている。本四三橋時代を迎え、交流条件が飛躍的に高まる四国は、価値観の変容、生活様式の多様化、地球時代、人口減少、高齢化時代、高度情報化時代という諸条件の変化の中で、四国地域の発展を新しいパラダイムで考えていくことが重要であろう。

図表2 交流人口

|  |
|--|
| <p>&lt;狭義の交流人&gt;</p> <p>当該地域を繰り返し訪れる人（例、商用、勉学、研究、各種行事やイベントへの参加、市民農園の利用で定期的に地域を訪れる人）、当該地に長期滞在する人（温泉保養、商用、工事、勉学、研究等での長期滞在者）、セカンドハウス所有者、企業等の保養所研修所利用者、ゴルフ場等レジャー施設の会員、ふるさと村民制度加入者、当該地域外に在住するその地域の出身者や本籍所有者、姉妹都市・姉妹校の関係で地域を訪れる人、ふるさと青年協力隊や廃屋をアトリエにして創作活動をする芸術家</p> <p>ウィークデーは都会で週末に当該地域に定住する人等</p> |
| <p>&lt;広義の交流人&gt;</p> <p>当該地域を訪問はしないが、その地域に関心と何らかの影響を持つ人（ふるさと宅急便の固定客やふるさとオーナー制度の登録者とか、各種行祭事の協賛・寄進者、名誉市民・町民や観光リピーター等）</p>   |

出所：21世紀ひようご創造協会「地域間交流活性化の課題と方法－兵庫県但馬地域を事例に－」

## II 四国地域の特徴

四国地域の特徴を、自然と風土、構成地域の状況、地域開発への公共投資、産業経済活動、交流、交通基盤といった観点でとらえたい。

### (1) 自然と風土

四国地域は趣の異なる瀬戸内海と太平洋や中心部に東西に走る四国山地を境に違いがみられる気候など多様で豊かな自然環境や総じて温暖で生活しやすい気候に恵まれている。地形的に、地域によって異なり、対岸の山陽、近畿、九州との交流もあって、それぞれの地域がそれぞれの生活習慣や固有の文化を育み、そこに住む人々の気質をつくってきた。

四国の歴史は非常に長く、総じて早くから開けた地域であった。8世紀に作られた日本最古の史書、古事記の国生み神話に、淡路島の次に生まれた島、伊予之二名島（いよのふたなのしま）として登場する。四国・伊予之二名島は次のように説明されている。“この島は身一つにして面四つ有り。面毎に名あり。かれ、伊予国は愛比売と謂ひ、讃岐国は飯依比古と謂ひ、粟国を大宜都比売と謂ひ、土左国を建依別と謂ふ。”と。現在も四国の行政地域はこの国生み神話の時代からほとんど変わっていない。

このことが四国各県の住民の郷土意識を生み、ある意味で四国の発展に非常に大きな影響を与えている。

1996年夏NHKが実施した「全国県民意識調査」では、四国四県の県民意識は全国と比較して強いという結果がでている。強い郷土意識は往々にして、異質なものの流入を拒み、地域発展のモメンタムを掴み損なうことになる。

すなわち、四国各県は経済的にも文化的にも他の県をさほど必要としない形で発展してきた。四国域内に交流がなかった。そのため県内にある施設（文化施設やショッピング施設等）は県内の需要を基にしたものが大半で、若者にとって量的にも質的にも非常に不満なものとなっている。そういうことが若者の県外流出の一因にもなっている。

交流がなくて、小さくまとまらざるをえなかった。このことは、もちろん四国だけではなく、地方都市に共通してみられる現象ではある。さらに、徳島県は近畿と結びつき、愛媛県は広島県や九州地区、高知県は孤立し、香川県は対岸を見てそれぞれ発展の方向を模索している。その意味で四国はひとつひとつのように見える。四国の総合力を発揮した、他地域との交流・連携がこれまでなかった。

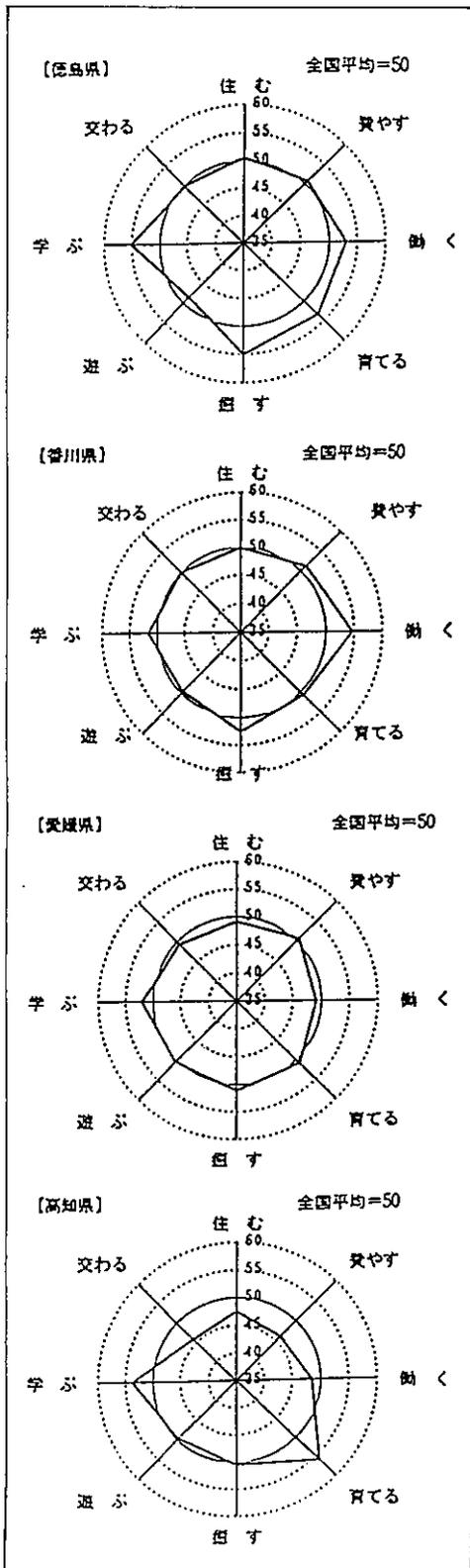
### (2) 構成地域の状況

経済企画庁は生活に関する8分野（「住む」「費やす」「働く」「育てる」「癒す」「遊ぶ」「学ぶ」「交わる」）を府県別に指標化した「新国民生活指標、（People's Life Indicators）」（通称、豊かさ指標）を発表している。それによると、四国地域はこの調査で設定された項目毎のばらつきが比較的少なく、他地域に比べて住みやすい地域であるとの結果が出ている。とくに「学ぶ・癒す・育てる」が4県ともに全国平均より勝っている。ところが「交わる」は低い結果になっている。（図表3）

地域づくりにおいて交流人口に着目することが重要である述べたが、定住人口が原動力であることは変わらない。建設省四国地方建設局は平成9年度版四国建設白書でこの調査結果を次のように分析している。「定住促進の鍵を握っている若者側から言えば、「働く」「学ぶ」「遊ぶ」といった選択的な豊かさの水準が高い地域に、また住民から見ると「住み」「育てる」といった基礎的な豊かさの水準の高い地域に魅力を感じて定住を考える傾向が高くなると考えられ」る、と。（図表3）

日本全体の人口と同様四国各県の人口も平成17年（2005年）にピークに達し、その後減少に転じると推計されている。現に四国を構成する市町村の諸指標のうち、人口のデータを見ると、四国の市町村には人口が減少している地域が多いこと、過疎地域における高齢化率が高いこと、生産年齢人口の減少が顕著な

図表3 四国各県の豊さ指標



資料：新国民生活指標（平成9年5月）  
経済企画庁国民生活局編

建設省四国地方建設局

「平成9年度版四国建設白書」所載

ことを考えると、四国の各地域は人口減少社会を視野に入れた様々な対策を取る必要がある。また、都市部と各県の県庁所在地と、その周辺地域への人口集中といった地域的偏在が深刻である。農山漁村地域では過疎化の一層の進展が見られる。

しかし、人口が減少する中で、ある程度の人口集積がなければ成り立たない活動がある。例えば、高次医療、経済活動やある種の文化活動はその担い手としてある単位の人口が必要である。そこで重要になるのが地域が機能を補完・連携しあうことである。今後四国四県に必要なことは、交流人口をベースに、行政の境界を越えた地域づくりの視点であろう。

### (3) 地域開発と公共投資

ある地域が他の地域と交流・連携を進めるには、地域は自立していなければならない。四国の場合、現状は自立的とはいえない。

財政面での地域の自立度を計る指数に財政力指数がある。一般的には、収入に対して、需要が小さい自治体、すなわち、財政力指数が大きい自治体が財政的に余裕があると解釈されている。四国には財政力指数が低い市町村が多く、四国全体の財政力指数は全国平均を大きく下回っている。

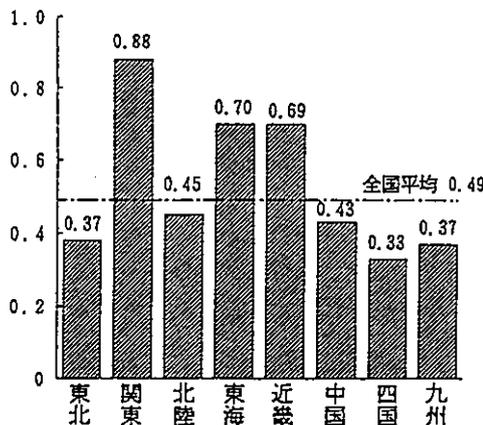
（図表4）四国の地域それぞれがフルセットの施設を備えようと財政力を上回る事業をしていることが多い。そういう点を再考すべき時期にあるといえる。

国の地方振興策に則った形で各種の地域活性化プロジェクトが自治体によって進められている。四国地域に限らないが、中央政府が地域振興策を立てると、ほとんどの地域でそれに乗ろうということで、計画を立てる。四国でも政府が打ち出す産業振興、研究開発拠点づくり、高度情報化、都市開発、港湾整備などさまざまな地域振興策を活用しようと事業を進めている。ここで問題なのは政府が進める振興策に乗った事業はどうしても画一的になりがちであるということである。交付税や補助金を受けている限り、“お上”の意向に従わねばならず、地域の特性への配慮は二の次に

なる。21世紀の地域は個性と独自のイニシアティブをもたなければ地域間競争には生き残れないのではないか。(図表5)

公共投資は地域を切り開いてゆく力ではあるが、国の財政力の低下が予想されているいま、四国の公共投資も従来のように伸び続けることは期待できない。地域にとって必要な投資を交流と連携というパラダイムの中から自立的に進めていくことであろう。いま地域に求められるのは、フルセット主義からの脱却である。地域はより広域的な視野で、地域の発展の基盤として何が必要かを選択すべきである。“隣の町が美術館を作ったから、わが町も”の発想では地域の発展はない。交付税や補助金は地域発展へのカンフル剤にはなるが、継続的に利用し続けると、地域は誇りや個性を失うことになりかねない。

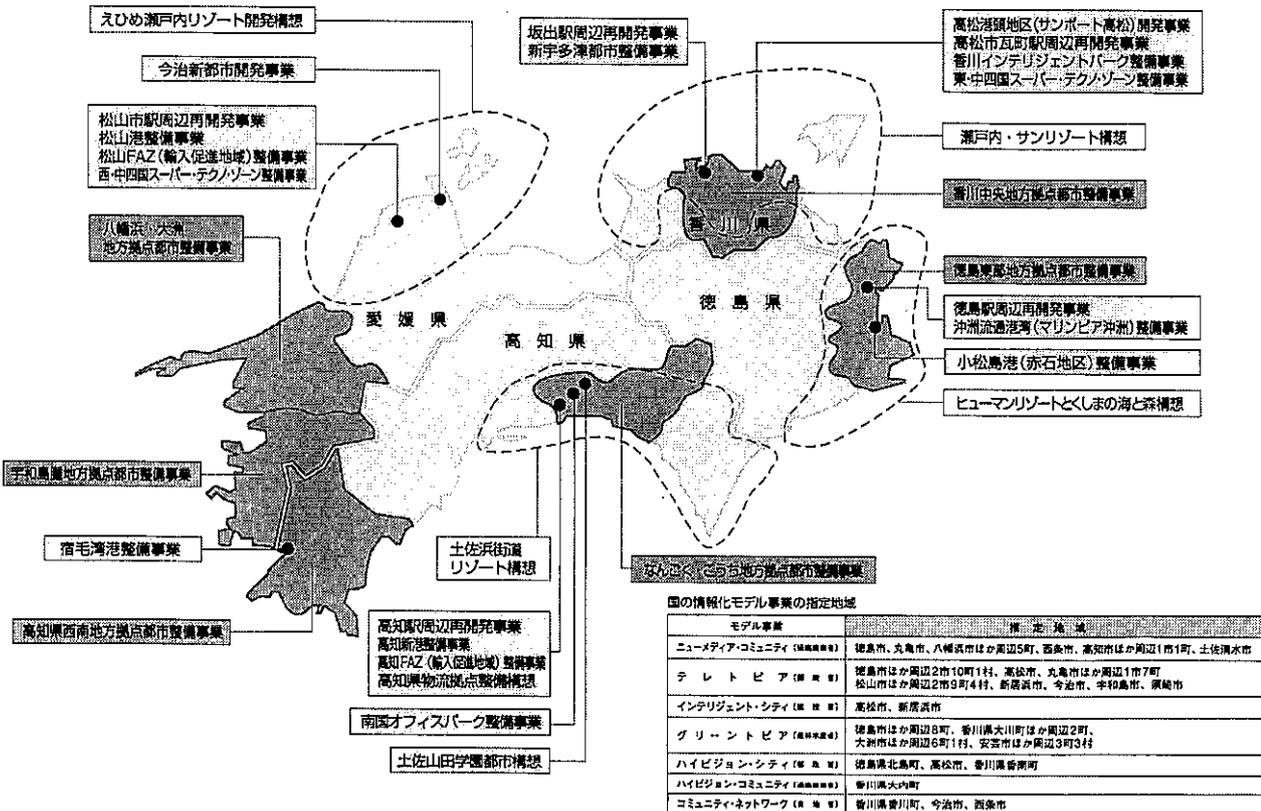
図表4 財政力指数



建設省四国地方建設局「平成9年度版四国建設白書」所載

図表5 四国の開発プロジェクト

出所：四国電力「四国の産業・文化マップ」



政府が地方分権を進めているが、そこで重要になってくるのが地域の規模である。地域の広域的な再編成ということも四国にとって重要な課題になってくる。

#### (4) 産業経済活動

四国の経済について、“対全国比で5%の土地に4%の人口が住み、3%の経済活動を行っている。”といわれる。四国は戦後の半世紀の間、日本の中枢から取り残されたために人口流出が進み、全国的にみて経済的シェアは一層低下し、今日に至っている。”といわれる。たしかにそれはある意味で事実かもしれないが、もう少し自地域のポテンシャルを評価すべきだと感じる。

四国には地域経済発展のポテンシャルとなる企業の活動があり、独自の発想や先端技術で日本一、世界一を誇る企業が少なくない。こういった企業は独創的な商品やサービスを開発している。このような企業を育成することが四国経済活性化の道かと思う。そのためにはまず、地元の資本、技術、労働力、原材料などを活用し、広範な地域に一定程度の集積を有する中小企業である地場産業の再活性化を計ることが重要ではないか。工場誘致によって地域外から進出した企業は何らかの要件があれば地域外に出て行くものである。

四国では、藩政時代から発達した地場産業（味噌、漆器、鏡台、陶磁器）、先覚者の努力が発達させた技法（タオルや手袋等）、地場資源を活用した地場産業（珍味、石材、珊瑚、銘木等）があり、さらに戦後発達したもの（縫製、機械金属等）がある。かつて地場産業は地域社会を支える主力産業として重要な役割を果たして来たが、現在は安価な海外輸入製品とのコスト競争に陥り、全国的に産地は崩壊の危機に晒されている。地場産業の生き残る道は技術力を高めてユニークで高度な付加価値をつけていくことであろう。

そのため技術開発に関して産官学間の交流・連携を進めること、また四国としては近畿の集積を活用することが課題である。

図表6 経済構造改革計画で示した成長が期待される15分野

| 分 野       | 雇 用 規 模<br>(万人) | 市 場 規 模<br>(兆円) |
|-----------|-----------------|-----------------|
| 医療・福祉     | 348→480         | 38→91           |
| 生活文化      | 220→355         | 20→43           |
| 情報通信      | 125→245         | 38→126          |
| 新製造技術     | 73→155          | 14→41           |
| 流通物流      | 49→145          | 36→132          |
| 環 境       | 64→140          | 15→37           |
| ビジネス支援    | 92→140          | 17→33           |
| 海 洋       | 3→15            | 4→7             |
| バイオテクノロジー | 3→15            | 1→10            |
| 都市環境整備    | 6→15            | 5→16            |
| 航空・宇宙     | 8→14            | 4→8             |
| 新エネ・省エネ   | 4→13            | 2→7             |
| 人 材       | 6→11            | 2→4             |
| 国際化       | 6→10            | 1→10            |
| 住 宅       | 3→9             | 1→4             |

出所：大蔵省印刷局「経済構造の変革と創造のための行動計画」

注：雇用市場規模は現状→2010年

平成10年4月に明石海峡大橋が開通し、本格的な本四三橋時代に入る。各種のアンケート調査によると、経済活動に関しては、流通分野で圏域外企業との競争激化への不安、製造業で時間短縮、定時性確保の効果、農産物のマーケット拡大効果、観光産業活性化への期待が半々となっているようである。しかし一方で間近かになる大阪湾ベイエリアの先端的技術、都市の集積、関西文化学術研究都市の文化学術研究機能

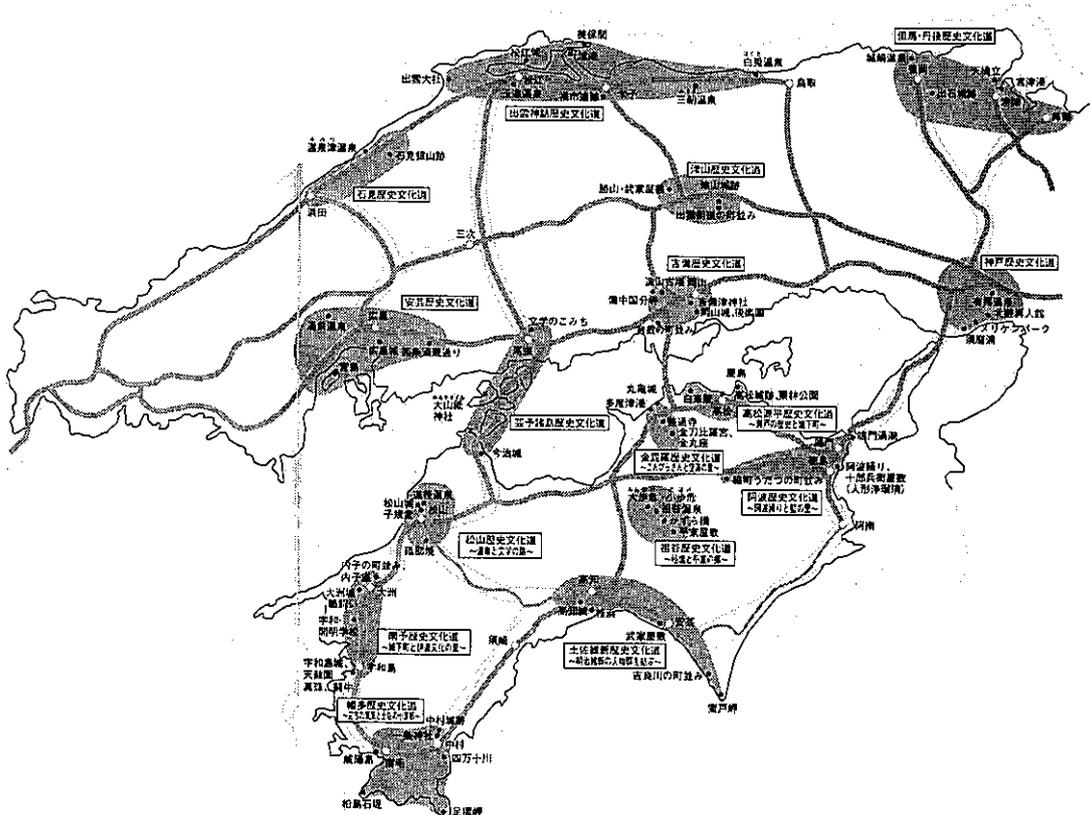
等近畿圏の諸機能、諸基盤を最大限に活用する機会は高まる。

産業の空洞化が予想を上回るペースで進む中、新規産業の創出がわが国の大きな課題となっている。政府は平成8年12月経済構造改革を発表した。平成9年5月にはそのアクションプログラムが明らかにされ、今後成長が期待される15分野を中心に、新規産業の創出支援に力を入れる方針を打ち出している。(図表6) 四国でも、四国地域経済構造推進協議会が設立され、四国における新規産業創出、経済構造改革を推進する体制が整えられている。

(5) 交流と交流基盤

四国の活力を高めるためには地域外との交流の増進が重要な役割を果たすことをこれまでに述べた。高度情報化時代にあって居ながらにして、インターネット等を通じて世界との交流を積極的に進めることができる。しかし国内および海外の姉妹都市の住民同士の草の根レベルのフェイストゥフェイスの交流を積極的に推進し、開かれた地域づくりを目指すことも重要である。異文化に直接接触する機会が増えれば、自らの地域の魅力を再認識する機会が増えるとともに、地域エゴにのみとられる住民が減ると考えられる。四国には豊かな自然に加えて、長い歴史に培われた地域固有の文化(祭り、イベント等)、伝統工芸、歴史的遺産、博物館、テーマパーク等文化的拠点等、交流を増進する文化的なポテンシャルがある。これら“四国”の地域資源を本四架橋や関西国際空港を通じて、全国的、世界的にネットワークして、観光産業の振興に結びつけて行くことが四国の活性化に繋がる。

図表7 歴史・文化道

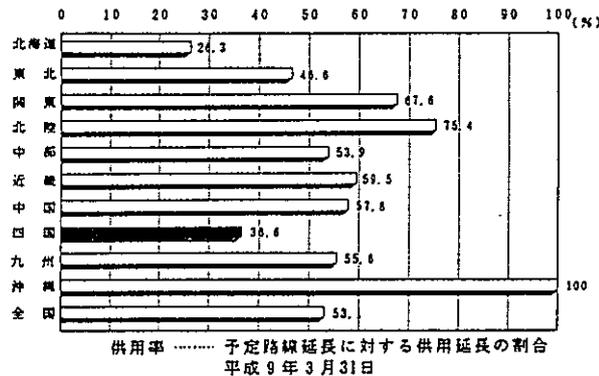


出所：四国経済連合会「歴史・文化道」

平成9年5月に「歴史的・文化道推進協議会」が設立された。これは、四国各地域において歴史的・文化遺産を結ぶ道路網を「歴史・文化道」として整備し、国土軸や地域連携軸を介して全国に繋いで、四国における交流の増大を計ろうというものである。(図表7)

交流の活発化には道路等交流基盤の整備は欠かせない。四国の道路整備は着々と進んでいるが、全国水準には達していないこと(全国水準の30数%)が四国の発展を阻害していると指摘されることが多い。道路整備が進まない理由の1つに地元のエゴが強く出過ぎ、計画が進められないこともあるようだ。(図表8)

図表8 高速道路の供用率



出所：四国地方建設局「平成9年度版四国建設白書」

### Ⅲ 関西圏の現状

関西とは近畿地方から西の地域をさす広い地域の概念である。近畿圏と同義で使われることが多い。ここでは諸統計、資料の関係上、近畿圏という用語を使いたい。近畿圏についても多様な定義があり、最も広い範囲は、福井県、三重県、滋賀県、京都府、大阪府、兵庫県、和歌山県、奈良県、徳島県を含み、最も狭いのが滋賀県、京都府、大阪府、兵庫県、奈良県、和歌山県をさす。ここでは曖昧な使い方をお許しいただきたい。

近畿地域を概略すると次のようになる。「陸海空港の要所、大陸との結節点として早くから開け、大阪、京都、奈良を中心に商業と文化が発達した。また近年は重化学工業を中心に、わが国の経済発展過程に大きな役割を果たしている。現在も伝統産業から先端産業に至るまで幅広く業種が集積している。近畿地域は豊かな自然にも恵まれており、高度な都市機能と歴史、文化を併せ持つ魅力ある独自の地域を形成している。更に、東南アジア地域とは歴史的にも深い関係を有し、国際的な窓口として重要な役割を果たしてきた。しかし、諸機能の東京圏一極集中の進行をはじめ、ソフト化、サービス化といった産業構造の変化への対応の遅れ、リーディング産業の縮小等々で、近畿地域の経済的な地位は低下傾向にある。近畿経済は戦前の3割経済から2割経済ともいえない状況に立ち至った。」

日本開発銀行大阪支店が毎年発行している「近畿ハンドブック」を資料として近畿圏（大阪、兵庫、京都、滋賀、奈良、和歌山）の状況を紹介したい。

近畿圏諸指標の全国ウエートを見ると、面積は7.2%（平成7年）、人口は2千万人を若干越え、16.3%（同8年）、就業人口は16%（同4年）、工業出荷額も16%（同7年）、商業販売額18.3%（同6年）、農業生産額6.2%（同6年）、域内総生産16.9%（同5年）となっている。国際比較で近畿の経済規模はスペインやカナダに比肩される。

オイルショックや円高、アジア諸国の発展等から近畿地域経済のリーディング産業であった繊維、基礎素材型産業が縮小を余儀無くされたことが近畿経済に大きな影響を与えているが、平成7年の工業出荷額上位は電機、機械、食品飲料、化学、金属となっている。輸送用機器の全国ウエートが著しく低い。近畿

は今21世紀のリーディング産業、新規産業の創出を課題としている。

近畿は昔の12の国（和泉、河内、摂津、播磨、但馬、淡路、丹波、丹後、山城、近江、大和、紀伊）が6つの行政区分（府県）に統合された。府県はさらに市町村に区分されている。各地の名産品・特産品、地場産業は河内の国、摂津の国、播磨の国と言われていた時代に遡る歴史と地域特性を持つものが多い。したがって地場産業の振興、地域の活性化ということを考える際、現在の行政区分にとらわれず広域的に昔の国の集積の単位を考慮することが効率的なこともあるといえる。

近畿地域の1つの特徴は、都市の集積ということにある。人口10万以上の都市は39に達する。しかもそれぞれの都市は自立性が高く、個性的である。「近畿は1つ」の理念のもとに連携し、強靱な都市圏構造の構築を謳っているが、政令指定都市である京都市、大阪市、神戸市はあらゆる面で競争を展開してきた。その3市に最近連携へ向けて動き出した。

大阪市は人口で域内最大の都市だが、地価が高く住宅供給が悪い理由で人口は減り続けている。大阪市は定住人口の呼び戻し策に加えて、交流人口を増やそうと集客都市宣言をし、強力に進めている。2008年のオリンピック誘致は集客都市実現のための最大のイベントで、それに向けて今、施設整備が進められている。神戸市は阪神・淡路大震災で大きな打撃を受け、人口は大きく減少した。震災の前から市はアーバンリゾート都市宣言をし、交流人口を重視した都市づくりを目指している。京都市は古い伝統に安住し、それが地域発展の阻害条件となってきた。昨年JR京都駅が大改築され、新しい都市的拠点、交通基盤の整備も進み、新しい時代への対応も見られる。大阪市、神戸市、京都市はこれまで競争し合ってきたが、平成8年より、3市の連携が実現した。それは、7月に行われる京都の祇園祭、大阪の天神祭、神戸の神戸まつり（神戸は5月に行っていたものを7月に変更）を加え3つの祭りを連続して楽しんでもらおうという「京阪神三都夏祭」キャンペーンである。

文化、観光については、近畿の歴史を背景に、国宝、重要文化財指定件数は全国1位で、中でも京都と奈良に集中し、観光客をひきつけている。世界文化遺産指定が3件も集中している。博物館、美術館の数も多い。大学も国立15、公立16、私立80が集積している。学生数は52万人を超える。

近畿地域にとって阪神・淡路大震災からの産業復興、生活再建が大きな課題である。被災地域の産業全体は概ね震災前の水準に回復しつつあるが、地区、企業、業種により復興の格差が見られる。兵庫県の被災地10市10町について見ると、仮設住宅入居戸数は2万6千277戸（平成9年11月1日現在）に達している。神戸市の業務ビル再開状況も約30%（平成9年4月）に止まっている。

近畿地域は産業構造の転換をはかり、地域活力の強化を目指している。自治体も経済団体も学界もこぞって新規産業創出事業に力を入れている。各自治体による融資、補助金、投資面からの制度的支援に加え、経済団体の独自の取組みも行われている。産学連携も活発に進んでいる。（図表9）

図表9 関西における新規事業創出の動き

(1) 各団体の取り組み

| 団体名                   | 施策名              | 施策内容  |
|-----------------------|------------------|---|
| 大阪商工会議所               | アジア太平洋ベンチャー(APV) | <ul style="list-style-type: none"> <li>・国内外のベンチャー企業のもつ優れた技術、ビジネスアイデアと成熟企業や投資家のもつ販路、資金等の経営資源を結びつけるベンチャー商談会</li> <li>・ベンチャー企業にとってパートナー発掘の絶好の機会</li> <li>・過去2回開催では高い確率で商談が成立している</li> </ul>                      |
| 近畿商工会議所連合会            | ベンチャービジネス支援センター  | <ul style="list-style-type: none"> <li>・福井を含む近畿2府5県69商工会議所で構成</li> <li>・センターの事務局は大阪商工会議所経済部内に設置</li> <li>・ベンチャー企業から寄せられる経営全般の相談を受け、取引先や商談相手を紹介する</li> </ul>   |
| 関西経済同友会               | KSベンチャーフォーラム     | <ul style="list-style-type: none"> <li>・米ソコホールを参考に設置</li> <li>・ベンチャービジネス育成のための調査研究及び事業支援のための交流の場を提供</li> <li>・「準備会」を発足し具体化へ向けて前進</li> </ul>   |
| 関西経済連合会               | 新産業創出システム(IIS)   | <ul style="list-style-type: none"> <li>・インターネットで大企業と中小・ベンチャー企業の技術提携を仲介する会員制事業</li> <li>・97年10月から試行、99年4月から本格運用を開始する</li> <li>・会員企業は株式公開の有無は問わず、広く全国から募集</li> <li>・入会金10万円、年会費40万円</li> </ul>                  |
| 近畿通商産業局               | インビジブ・ベンチャー大学    | <ul style="list-style-type: none"> <li>・関西ベンチャー協会と連携し、97年度中に創設</li> <li>・技術、金融等、各機関のベンチャービジネス関連講座を相互に連携させて体系的なマップを作成</li> <li>・不足している講座開設のための講師発掘、投資家向け技術セミナーの開催も行う方針</li> </ul>                              |
| 京都ベンチャービジネスセンター(KVBC) | 京都ベンチャー大賞        | <ul style="list-style-type: none"> <li>・90年に創設され、以後2年に1回開催</li> <li>・対象は全国のベンチャー企業</li> <li>・スタートアップ期の企業を表彰し、ベンチャービジネスの振興を図る</li> <li>・表彰基準は、技術・製品、経営・市場、企画・組織</li> <li>・現在、KVBCの会員企業は88社、賛助会員は14社</li> </ul> |

(2) 産学連携

| 大学名           | 施策名                           | 施策内容  |
|---------------|-------------------------------|---|
| 立命館大学         | レジオンオフィス                      | <ul style="list-style-type: none"> <li>・産官学交流のための具体的な折衝業務を行う事務局</li> <li>・衣笠キャンパス、びわこ・くさつキャンパス、大阪オフィスの3ヶ所に窓口を設置</li> <li>・産官からの要望の受付、学内外の調整、教育・研究体制のコーディネート、プロジェクト開始後の継続的な双方の調整を行う</li> </ul> |
|               | びわこ・くさつキャンパス(BKC)             | <ul style="list-style-type: none"> <li>・94年4月に開校、理工学部が全面移転</li> <li>・産官学共同研究の新たな拠点としての位置づけ</li> <li>・センター方式による研究施設(7研究センター)を建設、運営</li> <li>・インタクト、SRセンターを建設</li> </ul>                        |
| 龍谷大学          | 龍谷大学エコシステムセンター(REC)           | <ul style="list-style-type: none"> <li>・産学連携の窓口として、91年に発足</li> <li>・「REC法人会員制度」を基盤とし、企業との継続的な交流を進める</li> <li>・インタクトも有する</li> </ul>  |
| 京都大学          | 京都大学ベンチャー・ビジネス・ラボラトリー(KU-VBL) | <ul style="list-style-type: none"> <li>・97年3月に開所</li> <li>・共同研究、奨学寄付金等の制度を通じ、産学連携を強化し独自の・先端的研究を展開</li> <li>・若手研究者海外派遣制度、若手研究者研究助成制度等がある</li> </ul>  |
| 大阪大学          | 先進的研究オープンセンター(仮称)             | <ul style="list-style-type: none"> <li>・97年に開設予定</li> <li>・民間企業、大学の研究グループに対して、一定の期間研究スペースを提供</li> </ul>   |
| 神戸大学          | 連携大学院                         | <ul style="list-style-type: none"> <li>・大阪工業技術研究所と地質調査所大阪地域地質センター(ともに通商産業省の研究機関)の間で発足</li> <li>・両機関から4人が大学院生の指導に当たる</li> </ul>  |
| 奈良先端科学技術大学院大学 | 先端センター                        | <ul style="list-style-type: none"> <li>・民間企業、他の研究機関との連携を図る交流会とし97年1月に開設</li> <li>・新産業創出のきっかけを作る</li> </ul>  |

出所：日本開発銀行大阪支店「近畿ハンドブック」(平成9年度版)

#### IV 関西圏の目指す方向

関西圏、近畿圏の地域開発、整備については全国総合開発計画、近畿圏基本整備計画、各府県、市町村の地域計画といった法定計画がある。ここでは行政の枠を越え、広域的、長期的視野で策定された2つのビジョンについて紹介する。

##### (1) すばるプラン—地球時代を先導する新近畿圏の創造

21世紀を間近かにして関西圏ではさまざまな計画、ビジョンづくりが行われている。なかでも、昭和57年から5年にわたり近畿の自治体、学界、産業界が共同して策定した「新しい近畿の創生計画“すばるプラン”」は、近畿全域の長期的発展方向を地域として主体的に打ちだしたユニークなプランであり、地方公共団体や民間の諸計画、諸活動のガイドラインとしての役割を果たしている。現在は徳島県を含む2府7県3政令市により構成される「すばる推進委員会」が“すばるプラン”の実現に向けて、各種の事業に取り組んでいる。すばるプランでは、①世界とわが国の平和と繁栄を先導する近畿圏、②活力と魅力にあふれる近畿圏、③地域と地域が手を携える近畿圏、を基本理念として、基本方向として、①国土の双眼構造を担う国際経済文化圏、②創造性を育む豊で美しい定住社会、③しなやかな近畿をつくる近畿都市圏連合、を打出している。また、①ベイ・トライアングル構想（大阪、伊勢、若狭の3湾地域を国際交流推進の先導拠点として整備）、②近畿リサーチ・コンプレックス構想（学術、研究の既存の集積と新しい拠点とのネットワーク化）、③文化首都圏構想、④近畿の新しい風土づくり構想、⑤情報通信ネットワーク整備構想、⑥総合交通体系整備構想、を新しい近畿創生のための主要整備構想と定めている。

平成7年には近畿圏を取りまく社会経済情勢の大きな変化を踏まえ、さらに阪神・淡路大震災の経験・教訓をもとに、国土庁とすばる推進委員会により、すばるプランの総合的点検を行い、報告書『地球時代を先導する新近畿圏の創造—安全、快適で魅力と活力にあふれた世界都市関西』を取りまとめた。近畿圏を、多様な交流を通じて発展する圏域、豊かさゆとりを実現し、地球社会と共生する圏域、新たな文明を創造・発信する新文化・産業圏域としてとらえ、新近畿圏の実現化のための課題、方策を提言している。

##### (2) 近畿長期ビジョン—自立と連携によるネットワーク型生活交流圏の創造

平成7年、近畿地方建設局の近畿長期ビジョン懇談会が、21世紀に向けた近畿の社会資本整備の指針として「近畿長期ビジョン」を取りまとめた。“自立と連携によるネットワーク型生活交流圏の創造”を新しい近畿創造の基本理念として、建設省の事業範囲にとらわれることなく、近畿地方が21世紀においても高い活力を維持し、居住し、訪れる人が生きがいと誇りをもって活動できる地域として発展していくために、目標とすべき4つの将来像（①安全で安心な生活を保障する都市圏、②豊かな自然と共生し多様な都市を活かした活力あるネットワーク型生活交流圏、③豊かな文化を継承・創造する文化交流圏、④地域社会の核となる国際交流圏）とそれを実現していくための施策の展開方向を明らかにしている。

#### V 関西圏の広域連携プロジェクト

地域の整備計画やビジョンはさまざまなプロジェクトの推進を通じて実現化が計られている。関西産業活性化センターの調査によると、近畿圏の1997年1月末時点のプロジェクト件数は891件である。うち事業費判明件数589件の総事業費は42兆1,053億円に達している。（図表10）これらのプロジェクトは地元の活性化はもちろん近畿圏全体、日本全体さらには世界へも非常に大きなインパクトを与えているものも多い。また、民間活力を起用したものが多いこと、広域的連携により推進されているものが多いこと、が特徴である。現在、より一層の広域連携を効率的に進めるための組織作りが進められている。

それら多くのプロジェクトの中から21世紀に向けたナショナル・プロジェクト関西国際空港全体構想、

関西文化学術研究都市建設、大阪湾ベイエリア開発整備、さらに四国と近畿圏の新たな可能性を開く明石海峡大橋、日本文化の魅力を全世界へ発信するためのソフトなプロジェクト歴史街道計画について概要を紹介したい。

(1) 関西国際空港

平成6年9月開港した関西国際空港（関空）はわが国初の本格的24時間運用可能な空港である。面積511ha、滑走路3,500m、年間離着陸回数約16万回が想定されている。開港後順調に旅客数、便数を拡大し、平成9年10月現在世界35カ国・地域の75都市と結ばれ、世界の航空ネットワークの中で重要な役割を果たしている。また国内31都市とも結ばれて国内線のネットワークも充実している。平成10年末には2期事業（総事業費1兆5,600万円を見込む）の現地着工が行われる。約530haの海上埋め立てが行われ、2007年に滑走路（4,000m）完成、18万回対応の施設供用（2011年のは23万回に）を目指すことになっており、わが国の玄関、アジアのハブ空港として機能していくことが期待されている。

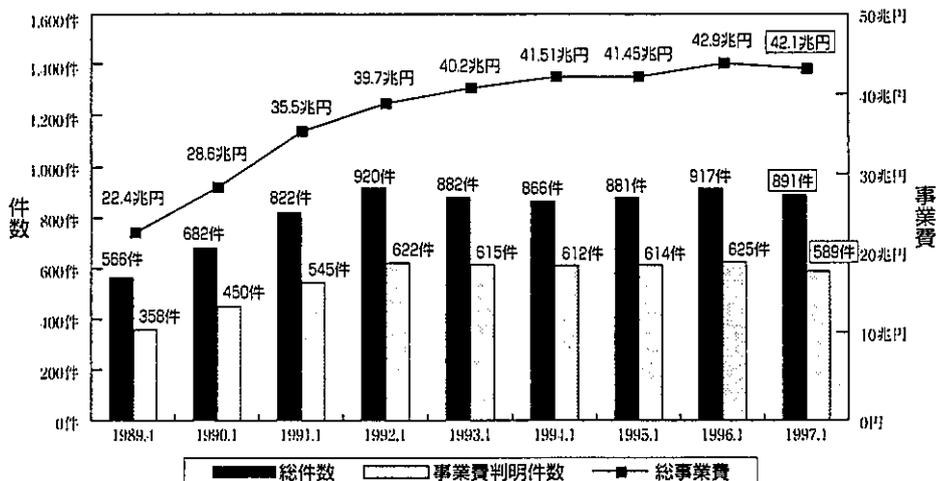
関空は第1種空港であるが、事業主体として国、地方公共団体、民間企業が出資する関西国際空港株式会社が発立され、全体構想実現（3本の滑走路を備え、最大年間離着陸回数26～30万回）に向けて事業を推進している。全体構想推進にあたっては、現在オール関西の自治体、経済界による関西国際空港全体構想推進協議会中心となって、関係者の合意形成が計られている。また2期事業の総事業費のうち420億円を民間出資によることで合意しており、関西経済連合会を始めとする関西の経済団体および経済団体連合会、関空会社による関西国際空港2期事業民間出資促進委員会が発立されている。（図表11）

(2) 関西文化学術研究都市

関西文化学術研究都市（学研都市）は京都府、大阪府、奈良県にまたがる京阪奈丘陵に産学官の密接な連携のもとに、建設が進められている。近畿圏で培われてきた豊かな文化、学術、研究の蓄積を活かし、文化、学術、研究の新しい拠点を形成するとともに、産業の振興、魅力ある居住環境や、新都市にふさわしい都市機能の整備を目指している。都市の面積は約15,000ha、想定人口は約41万人、概成は21世紀初頭。

昭和62年に「関西文化学術研究都市建設促進法」が制定され、ナショナルプロジェクトに位置づけられた。筑波研究学園都市建設が国主導で推進されたのに対して、学研都市はナショナルプロジェクトであるが、民間活力の積極的活用により推進されている。3府県、産業界、学界他による関西文化学術研究都市

図表10 関西のプロジェクトの動向

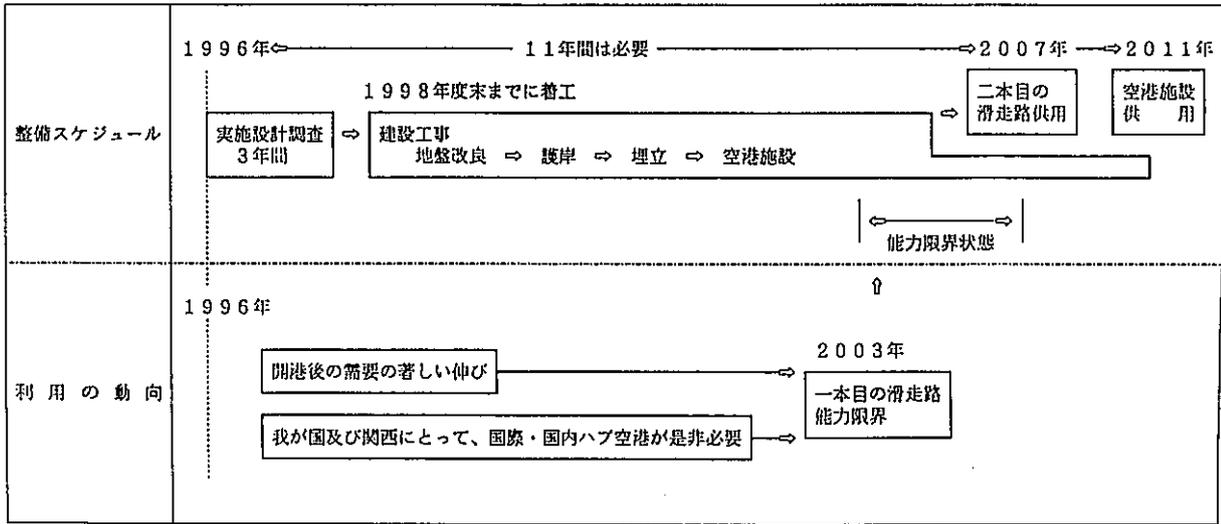


注) プロジェクトの定義: 1ha以上の土地を対象とした事業費10億円以上の地域開発事業。ただし、国際的なイベントや博覧会などは含める。

出所: 関西産業活性化センター「活性化ニュース No.116」

図表11 関西国際空港全体構想へ向けて

(1) 2期事業のスケジュール

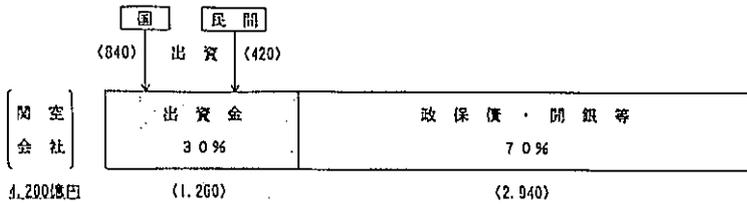


(2) 2期事業の総事業費構成と資金スキーム

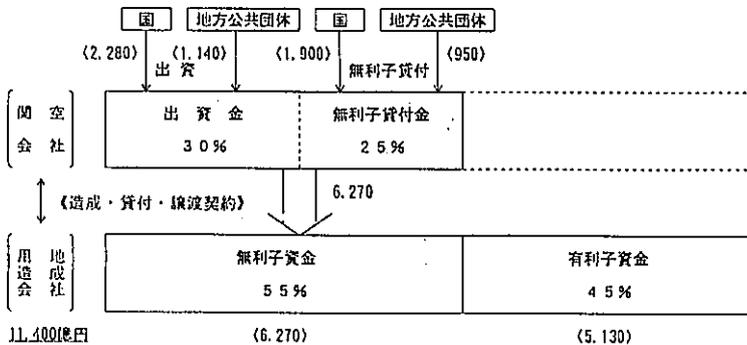
○2期総事業費 15,600億円

※無利子資金の負担割合(国:地元=2:1)

《空港施設(上物) 4,200億円》



《空港用地(下物) 11,400億円》



(上物の負担)  
国:出資金 840億円  
民:出資金 420億円

(下物の負担)  
国:出資金 2,280 無利子貸付金 1,900 計4,180億円  
公:出資金 1,140 無利子貸付金 950 計2,090億円

※有利子資金調達 5,130億円—市中銀行等

出所:関西国際空港株式会社資料

推進協議会、財団法人関西文化学術研究都市推進機構が都市建設の企画立案、合意形成、文化学術研究施設の立地促進を行っている。(図表12)

播磨科学公園都市等近畿の各地で新たな学術、産業の研究開発の拠点づくりが進められており、大学等既存の文化学術研究施設も多い。関西文化学術研究都市はそれらをネットワークする「近畿リサーチ・コンプレックス構想」の中核都市として、近畿における文化学術研究機能の集積性と連携性を高め、全国、ひいては世界の文化学術研究機能との連携を目指している。

図表12 関西文化学術研究都市と筑波研究学園都市との比較

|                          |          | 関西文化学術研究都市  |          |         |          | 筑波研究学園都市   |          |     |     |
|--------------------------|----------|---|----------|---------|----------|--|----------|-----|-----|
| 地域                       |          | 京都府/京田辺市、木津町、精華町<br>大阪府/枚方市、四條畷市、交野市<br>奈良県/奈良市、生駒市 |          |         |          | 茨城県/つくば市、莩崎町   |          |     |     |
| 目的                       |          | ・21世紀に向けた創造的な文化・学術・研究の新たな展開の拠点形成<br>・近畿圏の創造の柱       |          |         |          | ・科学技術の振興と高等教育の充実に対する時代の要請に応える<br>・首都圏の規制市街地における人口の過度集中の緩和に寄与 |          |     |     |
| 面積<br>(ha)               | 学研地区     | 3,600   |          |         |          | 2,700  |          |     |     |
|                          | 周辺地区     | 11,400  |          |         |          | 25,800   |          |     |     |
|                          | 計        | 15,000  |          |         |          | 28,500   |          |     |     |
| 人口                       | 1995年(人) |   | 計画人口(万人) |         | 1995年(人) |  | 計画人口(万人) |     |     |
|                          | 学研地区     | 44,020  | 21       | 60,736  | 10       |  |          |     |     |
|                          | 周辺地区     | 148,830   | 20       | 121,590 | 12       |  |          |     |     |
|                          | 計        | 192,850   | 41       | 182,326 | 22       |  |          |     |     |
| 立地施設                     |          | 研究所   | 大学       | その他     | 計        | 研究所  | 大学       | その他 | 計   |
|                          | 国立       | ---   | 1        | ---     | 1        | 29   | 4        | 12  | 45  |
|                          | 国関連      | 7   | ---      | 1       | 8        | ---  | ---      | --- | --- |
|                          | 自治体関連    | 3   | 1        | 6       | 10       | ---  | ---      | --- | --- |
|                          | 民間       | 27  | 6        | 9       | 42       | 67   | 1        | 118 | 186 |
| 計                        | 37       | 8   | 16       | 61      | 96       | 5  | 130      | 231 |     |
| 推進方法                     |          | 産・学・官連携によるまちづくり<br>(民間活力の積極的活用)                     |          |         |          | 国主導  |          |     |     |
| 開発パターン                   |          | クラスター型開発  |          |         |          | 一団地集約型開発   |          |     |     |
| 性格                       |          | 研究交流の重視   |          |         |          | 研究集積の重視  |          |     |     |
| 出所：関西文化学術研究都市推進機構資料等から作成 |          |   |          |         |          |  |          |     |     |

出所：関西経済連合会「関経連四季報49号」1997年5月

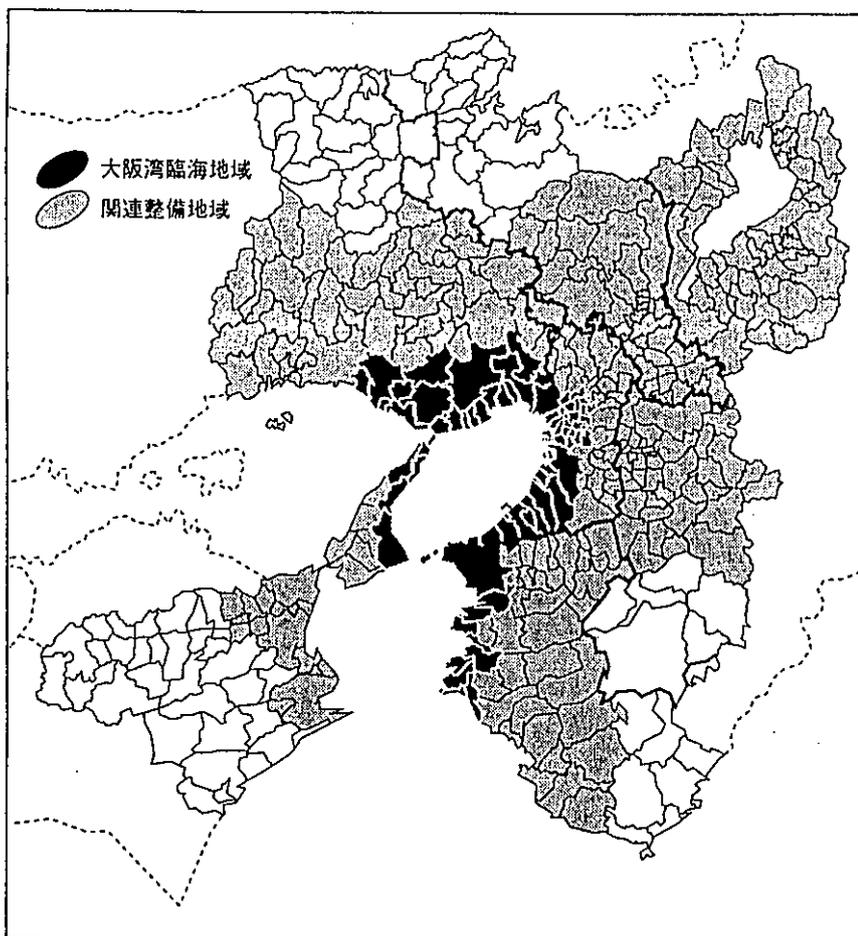
### (3) 大阪湾ベイエリアの総合的開発整備

大阪湾ベイエリアは現在、世界都市“関西”形成のフロンティアとして「大阪湾臨海地域開発整備法」(平成4年12月公布・施行)にもとずき広域的かつ総合的視点から開発整備が進められている。

大阪湾臨海地域はわが国の工業生産、物流等に関する中枢的な地域として発展してきた。しかし近年、産業構造の変化によって工場の遊休化等による低未利用地の発生や一部地域での人口流出の増大など、地域の活力の低下が顕著となった。その活性化を図ることが関西圏全体の振興に係わる重要な課題となっている。またわが国の国際化に伴い、関西圏においても世界に開かれた、世界と共に歩む地域づくりが求められているほか、東京圏への諸機能の一極集中の是正のための先導的役割を果たすべき地域として発展が期待されている。そこで个性的で魅力ある世界都市にふさわしい機能と良好な居住環境を備えた地域としてこの地域を開発整備していこうと産官学連携で、「大阪湾ベイエリア開発整備に関するランドデザイン」を策定(平成3年)し、地域のコンセンサスを明らかにした。ランドデザイン実現のために、財団法人大阪湾ベイエリア開発推進機構が設立(同年)され、同財団を中心に、ナショナルプロジェクトとして大阪湾ベイエリア開発を推進すべく「大阪湾臨海地域開発整備法」(平成4年12月公布・施行)を成立させた。

大阪湾ベイエリア地域一団法で、臨海地域とて41市町、関連整備地域として250市町村を指定一では関西国際空港に代表される大規模プロジェクトが進められているが、これらに関連する地域整備が数多く実施あるいは計画されている。それらに大阪湾ベイエリア推進機構が中心となって意見を述べ、ランドデザインに向けた地域の広域的、総合的開発整備を進めている。(図表13)

図表13 大阪湾臨海地域開発整備法による大阪湾臨海地域および関連整備地域



#### (4) 明石海峡大橋

本州と四国を結ぶ「明石海峡大橋」が平成10年4月開通する。昭和61年5月着工以来、約3億8,000万円の建設費が投じられた。同大橋を含む全長約90キロの神戸淡路鳴門自動車道も橋と同時に完成する予定で、近畿圏と四国が直接陸路でつながり、両圏域の関係に新たな可能性を開くと期待されている

さくら総合研究所によれば、開通後の明石海峡大橋の経済効果（県内総生産の押し上げ効果）は2000年で、兵庫県で0.23%、大阪府で0.13%、四国で0.30%と予測される。

そのような経済効果をあげるには架橋による移動・輸送時間の短縮効果が十分に生かされなければならない。近畿圏は生産、研究、物流機能のわが国有数の集積地であり、巨大な市場である。一方、四国は豊かな自然、ゆとりある工場用地に恵まれている。近畿圏と四国が一体的な広域経済圏として、物流システムの効率化をはかるとともに、諸機能の補完・連携を進めることにより、経済活動を活性化する必要がある。世界最長の吊り橋であるという橋そのものの魅力を、四国・近畿圏の豊富な他の地域資源とネットワークし、観光資源として最大限活用して、橋の利用を推進することはいうまでもない。

#### (5) 歴史街道計画

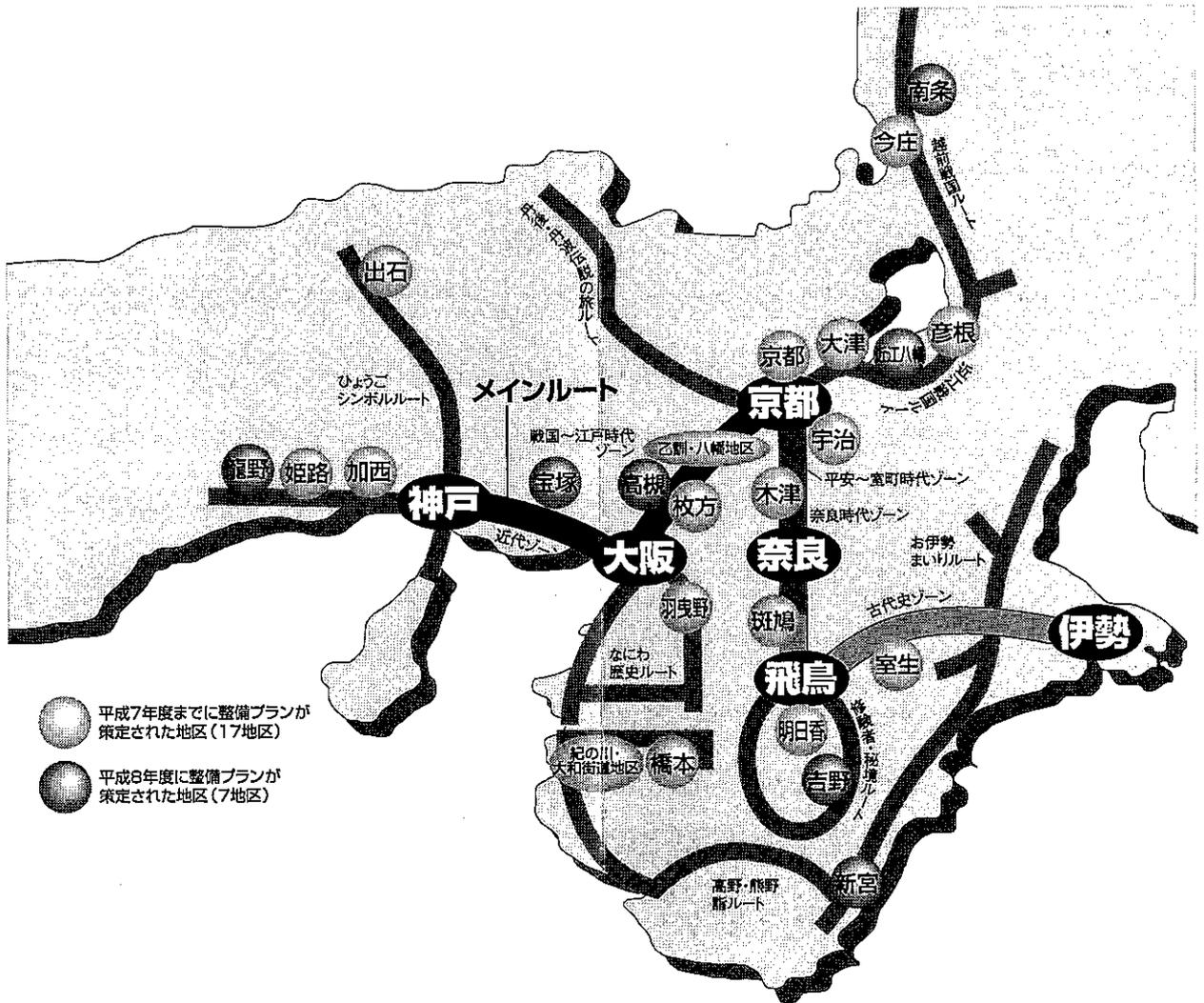
「わが国は経済以外の日本の「よさ」を内外の人々に積極的に伝えていくことに、十分な努力を払ってこなかった。また、わが国は経済大国となる過程で、経済はもちろん、文化的、情動的にも画一化された地域形成が急激なスピードで進展し、景観が破壊されて、歴史的文化的資源が十分に活用されないままに推

移している」。このような現状への回答として、出されたのが、「歴史街道計画」である。近畿にはわが国の国宝・重要文化財の6割以上が集積しており、歴史街道計画は、このような近畿の地域特性を活かして、日本文化と歴史をその場で体験し、実感できる旅筋「歴史街道」を開発整備しようという計画である。

計画推進のための産官の連携組織、歴史街道推進協議会が1991年4月設立された。1997年4月現在10省庁、8府県、81市町村、10経済団体・各種団体、64民間企業 計173団体で構成されている。92年にはマスタープランを発表、「日本文化の発信基地づくり」「新しい余暇ゾーンづくり」「歴史文化を活かした地域づくり」を計画の目標におき、国内外へのPR、ルート観光モデルの設定、広域共同イベントやキャンペーン、景観形成、インフラ整備等の具体的事業を打出した。94年には個人会員制度「歴史街道倶楽部」(会員数約9千名)も発足させている。

現在は、地域の広域連携、自ら考える地域づくり、国際交流、国際観光などの分野で歴史街道計画が先導的モデルとなるべく3つの目標にそった具体的事業を2000年に向けて展開している。四国の「歴史・文化道」との広域連携が期待されるプロジェクトである。(図表14)

図表14 歴史街道



出所：歴史街道倶楽部事務局「歴史街道」

## VI 四国と関西をめぐる広域交流圏構想

四国と関西の広域交流をめぐり多くの構想があるが、そのうち主要な構想を紹介したい。

### (1) T・TAT地域連携構想

京都府、兵庫県、徳島県、高知県がその他の高規格道路完成の時間短縮効果を活かし、一体的な地域整備に取り組むことを目的に進めている。ルートの形状および京都府の丹後、兵庫県の但馬、徳島県の阿波、高知県の土佐の文字を取ってT・TAT構想という。地域連携を目指すこの地域は、①日本海国土軸から西日本国土軸、太平洋新国土軸に至る広範な地域、②新しい産業・文化を生み出す資源を持つ地域、③多様な自然のある地域、④災害の経験を持つ地域であり、これらの地域特性を活かし、さまざまな構想を展開しようとしている。これらの地域の交流・連携を支えるプロジェクトを共同で進めている。

### (2) 東瀬戸広域交流構想

兵庫県の北部、岡山県、香川県、徳島県の4県が進めている広域交流圏形成構想。本州四国連絡道（明石－鳴門ルート）、四国横断自動車道、山陽自動車道の開通といった交通基盤の充実、広大な土地、豊かな自然、温暖な気候、一定の都市基盤といったポテンシャルを、環境に配慮しつつ向上させ、瀬戸内海の東の拠点、阪神地域の副都市圏としての役割を目指す。

### (3) 環瀬戸内経済文化圏構想

西日本2府15県（京都府、大阪府、兵庫県、奈良県、和歌山県、鳥取県、島根県、岡山県、広島県、山口県、徳島県、香川県、愛媛県、高知県、福岡県、大分県、宮崎県）に所在する174商工会議所が環瀬戸内圏交流推進会議を設け、環瀬戸内経済文化圏の形成に向けて地域相互の交流・連携を深めることにより活動を展開している。世界に開かれた“せとうち”の創造を21世紀への圏域の一体的発展方向とする。97年7月には圏域の環境資産（自然や町の環境および景観、有形・無形の歴史的文化遺産）の保全、創造、それらを生かした地域整備を謳う環瀬戸内圏環境資産憲章を採択している。

### (4) 紀淡海峡交流圏構想

紀淡海峡交流会議（大阪府、兵庫県、奈良県、和歌山県、徳島県、香川県、高知県他9経済団体）が推進。本四3架橋の完成により四国と本州の間の交流基盤は飛躍的改善する。しかし紀淡海峡が結ばれなければ四国は半島にとどまり、人、物が真に循環する地域構造にはならない。紀淡海峡ルートの早期実現を推進し、同ルートが結ばれることによって交流が促進される広域交流圏形成を目指す。

### (5) 太平洋新国土軸構想

太平洋新国土軸推進協議会（1府17県（静岡県、愛知県、三重県、大阪府、兵庫県、奈良県、和歌山県、徳島県、香川県、愛媛県、高知県、福岡県、佐賀県、長崎県、熊本県、大分県、宮崎県、鹿児島県）、8経済団体）が推進。伊勢湾口、紀淡海峡、豊予海峡を結びプロジェクトなどを推進し、第1国土軸との有機的連携、交流を通じて西日本における広域経済文化圏の形成を目指す。

## VII 新たな時代に向けての四国地域の課題

人口減少、経済のグローバル化、地球環境問題の高まり等への対応が求められる新たな時代に向けて四国がポテンシャルを顕在化させ、活性化するためには、次の課題があろう。

- (1) 四国のアイデンティティの確立。四国4県が信頼関係に基づき、21世紀の日本の国土の中で四国はどのような役割を果たしたいのか、統一した意志を持つことが大事である。
- (2) 自律的な地域の発展。全国比を羅針盤とはしない。
- (3) 域外との広域交流の推進。瀬戸大橋、明石海峡大橋、高速道路網等の交通基盤の整備は広域交流圏の

形成を可能にする。地域は重層的に交流圏を形成し、地域の資源、魅力の共有、相互補完することにより、地域の享受できるサービスの高度化や暮らしの上での選択可能性の幅拡大を図って行く。

(4) 近畿圏との連携を強化する。

(5) アジアや世界を視野に入れる。

(6) 地球環境との共生のモデル地域をめざす。四国は、美しい自然、瀬戸内海、森林資源に恵まれた地域である。21世紀に向けて日本における地球環境との共生のモデル地域にする努力を怠らないように。産業誘致もそういった観点から行うべきであろう。

#### 第4部に関する質疑応答

質問：西日本の中核機能都市としての役割を持つべきかだとか、持てないとかの動きは出てきていますか。

回答：関西圏は西日本経済文化圏の一員として、世界都市機能を受け持ちたいと世界都市関西の形成を標榜している。

#### <参考文献>

- ・愛媛経済同友会会報各号
- ・大蔵省印刷局「経済構造の変革と創造のための行動計画」
- ・大阪湾ベイエリア開発推進機構「大阪湾ベイエリア」
- ・大阪湾ベイエリア開発推進協議会「大阪湾ベイエリア開発整備のグランドデザイン」
- ・香川経済同友会会報
- ・関西経済連合会「関経連四季報」各号
- ・関西産業活性化センター「活性化ニュースNo.116」
- ・関西学術文化研究都市「けいはんな」
- ・紀淡海峡交流会議「紀淡海峡交流圏将来ビジョン策定基礎調査報告書」
- ・ぎょうせい「すばるプラン」
- ・近畿長期ビジョン懇談会「近畿長期ビジョン」
- ・建設省四国地方建設局「平成9年度版四国建設白書」
- ・講談社学術文庫「古事記」
- ・高知商工会議所「会報」各号
- ・国土審議会計画部会「計画部会審議経過報告」
- ・国土庁大都市圏整備局
- ・すばる推進委員会新しい近畿の創生計画（すばるプラン）
- ・総合的点検調査報告書「近畿圏の新たな方向」
- ・国立社会保障・人口問題研究所「都道府県別将来推計人口」
- ・さくら総合研究所「地域レポート18“明石海峡大橋開通の経済効果と地域の課題”」
- ・財団法人通商産業調査会「平成9年度版四国経済概観」

- ・ 四国経済連合会「歴史・文化道」
- ・ 四国電力株式会社「四国の産業・文化マップ」
- ・ すばる推進委員会「近畿リサーチコンプレックス」
- ・ 高松商工会議所「INFORMATION」各号
- ・ 徳島経済同友会「徳島経済同友」各号
- ・ 徳島商工会議所「Tokushima」各号
- ・ 日本開発銀行大阪支店「近畿ハンドブック」（平成9年度版）
- ・ 日本開発銀行高松支店「四国エコノミー」（平成9年度版）
- ・ 近畿通商産業局「21世紀に向けた近畿地域の望ましい産業構造のあり方に関する調査報告書ーグローバルアメニティ創造型産業構造の形成に向けてー」
- ・ 21世紀ひょうご創造協会「地域間交流活発化の課題と方法ー兵庫但馬地域を事例にー」
- ・ 松山商工会議所「所報」各号
- ・ 歴史街道倶楽部事務局「歴史街道」
- ・ 歴史街道推進協議会「歴史街道マスタープラン」
- ・ 歴史街道推進協議会「「歴史街道」第Ⅱ期計画」



## 第 5 部

### 交流・連携構想の比較整理と地域づくり研究の課題

片岡弘勝

はじめに

- I 「交流・連携」構想分析の基本的視点
- II 「交流・連携」構想の観点別整理
- III 当面する地域づくり研究の基本的課題—四国内諸地域に即して—  
まとめ—地域づくり主体の力量形成の課題について—

はじめに

今日、四国内諸地域とその周辺地域を対象とする「交流・連携」構想が様々な形で議論を呼んでいる。本講座では、まずこのテーマに関する基本的な視点を第1部で総論的に提出していただき、次にとくに注目すべき事例としてお三人の方々に各々の立場からご報告いただいた。これら三つの「交流・連携」構想は、一方では相互に重なり合う発想論理を持ちつつも、他方では各々に固有の視座・視点をも含むものであった。今後四国地域にあって、「交流・連携」による自立的な地域づくりを計画化していく上で重要なことは、まず何よりも四国の関係者や住民がこれらの提言を基にして個別具体的な政策について議論を深めることであると思われる。

本稿では、その一つの試案としてこれらの基本的な発想と目的、想定される効果および伴われる諸課題の観点から吟味・検討し、その上で地域づくり研究の課題について若干の考察を行うこととする。

そのため、まず「交流・連携」に向けた主体的とり組みを計画化する上で重視されるべき基本的視点を概括的に整理する。その際、ここでは前4回の報告を通してほぼ共通に重視されてきた視点を抽出し、整理することとする。次にこれらの基本的視点に即す形で、諸戦略構想の個別具体的な検討を試みる。そして、最後にその作業から導かれる今後の地域づくり研究およびその主体（担い手）の力量形成の課題を明らかにしたい。

#### I 「交流・連携」構想分析の基本的視点

本講座の第1部から第4部までの四稿の共通命題は、およそ次の二点に集約できると考えられる。すなわち、第一には、絶対人口の減少を与件とし、いかにして交流人口の増大化による地域の自立力を高めるか、という点である。そして、そのために第二には、限られた財政力、資本金等の制約を受ける中で、地域間の役割分担をどのように明確にしどのような「連携」関係をどのように構築するか、という点である。

これら二つの命題を具体的に解決するためには、少なくとも以下にあげる四つの視点から「交流・連携」戦略構想が吟味・検討されるべきであると思われる。本稿の主題の一つである「交流・連携」構想の整理を行う前にそれに必要な四つの視点を提示しておきたい。

四つの視点とは、①「交流」（移動）する人の価値観（「豊かさ」の指標）をどうとらえるか、②当該

地域のポテンシャル（潜在的可能性）をどうとらえるか、③どのような産業集積と自然集積を前提にしているのか、④地域間交流にとってどのような阻害要因をどのように克服し、どのような促進要因を導入しようとしているのか、という戦略構想の本質を規定する原則的認識に関わる諸点である。

### 1 「交流」（移動）する人の価値観（「豊かさ」の指標）をどうとらえるか

地域間「交流・連携」のあり方を根本的に検討する上でまず問われるべき原則的な前提事項は、「人・物・金」は何故に「交流」（移動）することを欲するととらえるのか、という点である。それをいま端的に言えば、「交流」対象（移動先）に「人を魅きつける力、強み」（井原報告、新井報告）に刺激されて人は「交流」を求めるわけである。すなわち、そこには「交流」（移動）しようとする人間の価値観が存在し、これによって「交流」（移動）の対象、方法が根本的に規定される。したがって、「交流・連携」計画立案には「どのような価値評価基準を基にして」（井原報告）今日の時点における人間の価値観をどのようなものとして設定するのか、という問題がきわめて重要になる。その際、今日様々な場面で指摘されている「Quality of Life（生活の質）の再検討」（前年度本講座受講者感想文、今年度本講座での受講者質問および、木内報告）を行う作業も含まれるべきであると考えられる。なぜならば、前年度講座第4回<sup>1)</sup>で指摘したように、地域の暮らしの中で自然環境の恵みを大切にし、気心の知れた人たちと安心して暮らすことへの強い指向が四国内にみられるからである。

### 2 当該地域のポテンシャルをどうとらえるか

次に問われるべき原則的な前提事項は、1で吟味され確認された価値観に即して、当該地域にはどのようなポテンシャル（潜在的可能性）があるかととらえるのか、という点である。この語は、本講座では新井報告で提起されたものであり、同時にその条件として「四国のアイデンティティ」の究明（新井報告）、「四国の一体化」（井原報告）が重要であることが力説された。その理由は、「関西圏あるいは中国圏に対する四国内諸地域の比較優位をどうとらえるか」、あるいは「その際、四国内諸地域がまとまる必然的根拠・理由をどうとらえるか」という点が必ずしも充分には明らかにされていないからである、と思われる。したがって、「交流・連携」構想を検討するためには、「比較優位（条件）をつくるため、四国内諸地域が一体化すべき分野は何であり」、「ここから導かれる四国内地域間の『交流・連携』のあり方とは個別具体的にどのようなものか」という点を明らかにした上で、どのような他地域とどのような「交わり」関係を想定しているのか、ということ吟味検討する必要があると考えられる。

### 3 どのような産業集積と自然集積を前提にしているのか

第三に問われるべき原則的な前提事項は、「集積」（資本、技術、労働等）理解の方法に関わる点である。すなわち、四国地域では、新井報告で説明されたような絶対人口、資本、基盤整備、産業支援機能等の点で関西圏型の「集積」を追求しないとはいえ、四国の都市政策ではどのような「集積」構造を追求するのか、という点も管見の限り必ずしも充分に明らかにされているわけではないと思われる。ただし、その際注意すべきことは「集積」は単一要素の密度概念としてではなく、むしろ関係性概念としてとらえるべきである、とする次のような井原健雄氏の提起は重要であると考えられる。

井原健雄氏による「集積」概念の整理メモ（第4回、第5回本講座でのコメントより）

「集積」＝密度概念としてではなく、むしろ関係性概念としてとらえるべき

- ・「規模集積」＝同一企業組織下での規模拡大
- ・「結合集積」＝同業種部門内での連関
- ・「近接集積」＝異業種、異産業部門間での連関

「規模」→「結合」→「近接」という段階的深化（多様化）を示す

——地域産業政策にとって、どのような集積構造の構築を目指すかが何よりも実体的な意味を持つ

ここにいう「近接集積」とは、例えば、これまでも少なくない注目を集めてきた東京都大田区内のまち工場にみられる異業種間のつながりが挙げられると思われる。

一方、1および2でも検討の対象とされるべき点でもある四国の比較優位条件とされる自然環境（集積）を人為的にどのような形でどの程度保存するのか、という問題も同時に重視すべきであると考えられる。なぜならば、四国の自然環境は後述するように関西圏から注目される重要な比較優位条件の一つであるからである。

#### 4 地域間交流にとってどのような阻害要因をどのように克服し、どのような促進要因を導入しようとしているのか

第四に問われるべき前提事項は、第1部の井原報告において強調されたように諸「交流・連携」構想がどのような外在的、内在的な阻害要因をどのように克服し、どのような外在的、内在的な促進要因を導入しようとしているか、という実質的な課題である。その際、局地的経済・生活圏的な発想に基づき域内移動に限定して特別料金制度の類を大胆に導入するのか否か、という点が問われてもよいように思われる。

## II 「交流・連携」構想の観点別整理

ここでは、Iでみたこれら四つの視点毎に、真木、木内、新井の三氏による報告・提言を改めて要点的に抽出し、箇条書き式に整理することとする。

- 1 「交流」（移動）する人の価値観（「豊かさ」の指標）をどうとらえるか  
この点に関する三報告の主要な言及は、筆者の理解の限り次のとおりであった。

### <真木報告>

- ・瀬戸内三架橋完成による最大のインパクトは、観光産業に向けられる

### <木内報告>

- ・都市機能の高度化、魅力ある街づくり
- ・Quality of Life（福祉、住宅、医療、教育、文化・芸術、防災、交通等）

### <新井報告>

- ・相対的に大規模な人口、資本、産業・交通・生活インフラの集積を基盤として概ね「都市化」が実現されている関西の大都市圏およびその近郊住宅圏にとっては、そこで相対的に不足する自然環境を保持する四国地域は観光・リゾート地としての魅力が相対的に大きくなる

——→四国での産業の誘致や開発に際して環境基準を設定することが重要な意味を持つ

- ・ 伝統工芸等の地場産業の経済的価値に注目すべき
- ・ 主要な農産物の供給源の一つ

筆者の理解範囲に限り、木内報告では産業の高度化に対応する「生活インフラ」（上下水道、携帯電話、CATV）が言及されたが、概ね都市生活の価値観に重点がおかれていたのではないかとと思われる。一方、真木報告および新井報告では、関西圏からみた比較優位条件である観光・リゾート地としての四国地域の魅力が相対的に大きく注目されていたように思われる。

## 2 当該地域のポテンシャルをどうとらえるか

この点に関する三報告の主要な言及は、筆者の理解の限り次のとおりであった。

### <真木報告>

- ・ 新規産業の創出に期待
  - 産学官の連携、とくにインテリジェント・パーク（140名程の頭脳集団となる）は、香川の将来を制するものではないか
  - 四国には規模は小さくとも全国シェアが高い企業が全国比で多い（76分野72社）
  - 徳島のニュービジネス協議会（'96年設立）のレベルは高い
- ・ 高知市の中心商店街のまちづくり、高松の丸亀町商店街の再開発計画は注目される
- ・ 三架橋完成によって最大のインパクトのある観光産業では、四国地域は関西圏に対して比較優位条件を備えている
- ・ 工業用地取得の容易性も比較優位条件

### <木内報告>

- ・ 成長産業の立地、魅力ある都市商業施設の誘致
- ・ 産学官の連携に向けた研究拠点の形成に期待
  - 香川インテリジェント・パーク、高知工科大学

| 項目     | 優れている点                                    | 改善しつつある点  | 改善を要する点  |
|--------|---|---|--|
| 交通基盤   | 港湾・海上輸送                                   | 高速道路：島内分断解消<br>本四架橋：離島性解消<br>港湾・FAZ整備：<br>地域国際化の進展<br>空港：大都市圏へのアクセス | 鉄道：輸送力増強<br>電化率 27%(全国 54%)<br>複線化率6%(全国 33%)<br>本州四国連絡橋料金<br>都市内交通網 |
| 産業基盤   | 用地確保<br>豊富な電力<br>堅実かつ特色のある地場企業<br>(技術)の存在 | 研究所立地<br>工業用地価格<br>関西企業との関係強化                                       | 成長産業の立地<br>工業用水確保<br>人材の確保<br>技術・ソフト面の強化                             |
| 教育     | 高い進学率                                     | 理工系学部新設<br>香大工学部・高知工科大に<br>よる産学官連携<br>人的交流の活発化                      | レベルの高い教育水準の確保<br>低い地元進学率   |
| 生活インフラ | 恵まれた自然環境<br>貴重な田園風景<br>食料供給               | 魅力ある街づくり<br>大規模商業施設の集積<br>広域経済圏の形成                                  | 100万都市圏の形成<br>各種都市施設の設置<br>(魅力ある都市施設)                                |

(木内則雄氏の第2回報告資料11頁の「3. 今後の課題」の表)

- ・四国の一体化が必要
  - ←——大型施設、インフラの統合により重複投資の回避、効率化等の財源的理由
- ・自然環境の価値づけについてはポテンシャルとして言及したが、具体的施策は示されず

#### <新井報告>

- ・関西圏からみた四国の魅力は自然環境
  - 「自然環境」（「T・T A T地域連携軸構想」）
  - 「広大な土地、豊かな自然、そして温暖な気候、一定の都市基盤を有し」「観光資源の開発・保全」——→「京阪神の日帰りレクリエーション地域としての東瀬戸圏地域」（「東瀬戸広域交流圏構想」但馬、丹波を除く兵庫県北部、岡山県、香川県、徳島県）
- ・四国が誇る企業（日本一企業）は徳島13、香川19、愛媛21、高知7（財団法人 四国産業・技術振興センター「四国地域における成長有望な産業群の育成に関する調査報告書」より）
- ・中でも地場産業を大切にすべき
  - 技術力を高め、ユニークで高度な不可価値を
  - 公共事業は一つのカンフル剤ではあるが、地域の誇りと自立性を失う危険がある
- ・主要な農産物
- ・地域文化（祭り、史跡、名勝、博物館、資料館等）

総じて産官学の連携による香川インテリジェント・パークや高知工科大学等、新規産業の研究開発拠点への期待が表明された。また、木内、新井両報告では、「堅実かつ特色のある地場産業」への期待が小さくなく、技術力の強化により付加価値の高度化が提起された。また、大型施設、インフラ整備の面で重複投資を避けるという投資効率の観点から四国内の地域・自治体の一体化が唱えられた。

一方、相対的にみて自然環境に恵まれた四国地域の観光産業への注目は、強弱の差があるとはいえ三報告ともに注目された。ただし、関西圏の立場から言及された新井報告では、相対的にみて四国の自然環境条件に強い関心を持っていたと受けとめられたことは、本講座の特徴の一つであった。

### 3 どのような産業集積と自然集積を前提にしているのか

この点に関する三報告の主要な言及は、筆者の理解の限り次のとおりであった。

#### <真木報告>

- ・直接の言及はなかったが、都市集積については、基本的には現有を前提にしていると推測される

#### <木内報告>

- ・産業集積の規模は明示されず。とはいえ、サンポート高松、丸亀町商店街再開発、高松三越の増床、松山駅前再開発等である程度の規模を示していると、受けとめられる
- ・自然環境の価値づけについてはポテンシャルとして言及されたが、具体的施策は示されず

#### <新井報告>

- ・四国地域は、自治体の財政力指数では比較劣位の例が多い

- ・しかし、自然環境の集積では比較優位

総じて井原氏から指摘されたような関係性概念として「集積」の具体的なとらえ方に沿っては、三報告ともに必ずしも詳細には言及されなかった、と思われる。今後この点についての討議と検討が本講座の課題として残された。

#### 4 地域間交流にとってどのような阻害要因をどのように克服し、どのような促進要因を導入しようとしているのか

この点に関する三報告の主要な言及は、筆者の理解の限り次のとおりであった。

##### <真木報告>

- ・新規産業の創出（「2」で既述）
- ・国際的に魅力のある経済環境、事業環境の整備が必要
- ・三架橋時代に発生する四国全体のプラス効果を四国全体（の見地）で議論すべきである（例えば、三架橋をどのように活用するのか）
- ・観光産業政策では、四国観光をどのように楽しんでもらうか、という観点をより重視して受け入れ設備を整備すべき

##### <木内報告>

- ・産業インフラ、交通インフラの整備・促進
- ・四国内港湾・FAZに期待（関西圏への中継拠点として飛躍のチャンス）
- ・中国地域との「交流・連携」では、人事交流、観光、研究開発、情報インフラ等の連携により技術面、ソフト面の強化を図ることが必要

##### <新井報告>

- ・域外からの流入を拒む閉鎖的な意識が相対的に強い
- ・一県内で充足し小さくまとまる傾向あり
- ・地元エゴ（土地買収等において）を克服し、四国地域をオープンに
- ・フルセット主義は捨て、必要なものに重点特化すべき
- ・交通基盤整備は地域づくり政策と一体化させる必要がある  
——四国の道路整備は、過去からみれば進んだか全国水準からみてまだ低い

総じて三報告ともにインフラ整備面について言及された。なかでも新井報告では、そうしたハード整備面のみならず、四国の住民、企業人の意識面の克服課題についても指摘された。そこでは、いわゆる外部に対する閉鎖意識のみならず、従来のフルセット主義発想を放棄し重点特化による比較優位要素の創造を指向すべきである、と強調された。

### Ⅲ 当面する地域づくり研究の基本的課題—四国内諸地域に即して—

以上にみてきた「交流・連携」戦略構想の整理から導かれる今後の地域づくり研究の基本的課題としてここでは次の三点について述べることにする。

#### 1 比較優位と比較劣位の明確化

先にみた三報告の「交流・連携」戦略構想では、四国内諸地域のもつ比較優位条件と比較劣位条件が一定程度まで指摘されたと思われる。しかし、とくに新井報告が強調した自然環境条件を元にした観光・リゾート産業の持つ比較優位条件を除いた比較優位条件は、概ね他地域にもあてはまるものが少なくないように思われる。したがって、関西圏や中国圏に対する四国地域の地域特性および、四国内諸地域間の役割分業を一層明確にする作業が求められることになる。

その際、三報告で指摘されたように「日本一企業」、観光産業、食品関係産業、環境関係産業の商品の付加価値の高度化を模索する作業も同時に要請される。第1部の井原報告では、「中四国の存在価値を高めるには、小さくても個性的な地域特性を生かした地域振興が不可欠」であり、「諸々の地域特性を尊重し合い、不足分は補い合って相乗効果を上げる『交流・連携』」は、「やり方次第では新時代のモデル地域になれる」<sup>2)</sup>ということが指摘された。このことを個別具体的に明らかにするためには、地域特性の具体的把握とその価値づけおよびその有効範囲の限定による産業政策を作り、実行していくという課題が導かれることになる。その際、四国内諸地域の現有条件を活かそうとすれば、必然的に海水、河川水、地下水、大気、山林等の自然的価値をどのように位置づけるか、という問題に逢着するのではないだろうか。さらにそれを人文社会的発想面と産業技術的発想面に分けていえば、次の二つの可能性があると思われる。

その前者は、いわゆる「近代化」ライフスタイルを見直し新たなスタイルを追求しようとする人々に対して、四国お遍路精神が小さくない効果をもたらしているという現実に注目して、その世俗的形態として四国におけるライフ・スタイルが新たなライフ・スタイル価値を追求する全国的拠点の一つになるという選択肢が存在するのではないか、と思われる。後者は、井原氏が指摘したように、介護用ヒューマンロボットの開発基地構想（阿波の人形浄瑠璃の伝統技術に着目した四国経済情報会議の構想）、大気中の汚染物質除去技術の開発、世界的な環境保護産業の育成<sup>3)</sup>を通して四国内諸地域の個性を発揮していくという選択肢があると思われる。

#### 2 地域づくりの担い手

次に指摘することは、少なくとも1～2世代は要す地域づくりを担い続ける主体の形成に関わる課題である。三報告では概して高等教育に対する期待が強調されたが、地域ポテンシャルの不可欠の要素としての担い手に関する現状把握は、必ずしも体系的に集約されていないのではないかと、思われる。30～50年はかかる地域づくりに求められる地域の現有条件への価値づけを行うことのできる力量は高等教育のみならず、初等中等教育の課題としても重視される必要があると思われる。それは、決して小さくないといわれる「中央への人材輩出指向」の見直しも要請されることになる、と思われる。

#### 3 四国内諸地域のまとまりについて

第三に指摘することは、四国内諸地域が一体化する必然的根拠と条件を明らかにする作業課題についてである。まず第一に、井原氏によって指摘されたように四国内諸地域が目指すべき「集積」構造を明確化する必要がある。その上で、四国が一体的にとり組む事業・分野とその必然的根拠を明確にすることが求

められる。ただし、その際「一体化」と「一極集中」との相違点をおさえる必要がある。すなわち、これまでしばしば比較劣位条件として否定的にとらえられる傾向があった四国四県分立（分散）化傾向は域内の地域間格差の増大化を抑制する効果をもたらした側面があり、こうした意味での比較優位条件を活かす観点を保持し、「一極集中」ではない「一体化」と「交流・連携」のあり方を探ることがきわめて重要であると考えられる。

### まとめ—地域づくり主体の力量形成の課題について—

Ⅲで述べたような地域づくり研究の基本的課題に実際的に取り組むにあたってまず求められることは、地域づくりを担う主体の力量形成の方途である。最後に既述したことをこの点に集約させて整理してみたい。

まず第一に求められる力量は、地域特性を発見し、見きわめる力量であり、そのための環境条件として自由な意見交流の場を多様なかたちで設けることがあげられる。それは、地域特性・地域価値を産業化する力量の形成および、そのための自由な意見交流の場づくりの基盤になり得ることはこれまでの地域づくり実践史が示している。

第二には、その際、旧来の「フルセット主義」的な力量形成の価値観を相対化することも重要である。新井報告で強調されたように、今日の厳しい競争社会のなかでは何よりも個性的価値が要請される。比較優位な個性的価値を備えた商品がなくては、「交流・連携」競争時代を生き残ることは困難であるからである。「フルセット主義」を放棄するということは、ある場合には選択された地域特性、商品特性を持続的に生産するために規模拡大指向を諦めることもあり得る。例えば、筆者が昨年の本講座で紹介した宇和島市遊子漁協の「2年もの真珠養殖」戦略<sup>4)</sup>では、付加価値の高い真珠養殖の源泉である自然環境を保持するため、適正規模を越える規模拡大や「密殖」は放棄されている。このように、「地域が現有する諸条件への選択的価値づけ」がキーワードであると考えられる。

#### (注)

- 1) 筆者稿「四国地域を対象とする新たなライフ・スタイル像の検討」（「新たな交流と連携のあり方を探る—四国地域を対象にして—」の第4部）、『香川大学生涯学習教育研究センター研究報告』第2号、1997年。
- 2) 井原健雄「論座・高速道路と地域 3」、『中国新聞』1997年2月11日付け。
- 3) 同前。
- 4) 筆者稿、前掲「四国地域を対象とする新たなライフ・スタイル像の検討」。

(付記) 本稿における「『交流・連携』構想の観点別整理」（真木、木内、新井の三氏による報告の比較整理）は、筆者の関心と理解の範囲内から要点を抽出し、吟味・検討したものである。