

本稿は、1998年度香川大学公開講座「＜中小企業経営セミナー＞新たな交流と連携のあり方を探る（Ⅲ）－四国地域を対象として－」（1998年11月4日～12月2日、全5回、高松商工会議所との共催）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、次のとおりであった。

「瀬戸内三架橋時代の到来が目前に迫り、地域連携軸のあり方が模索されている状況下、四国の地域経済の現況診断を行い、その将来像を展望するため、本講座はこれまで2回にわたり、四国地域からみた交流と連携のあり方について議論を重ねてきた。

具体的に言えば、一昨年度には、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・スタイル像、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。また昨年度には、新たな交流と連携の動向とその意義、四国地域を拠点とした交流と連携の具体的な戦略構想、関西圏からみた四国地域の特性および諸戦略構想の比較整理と地域づくり研究の課題を取り上げ、議論を深めた。

第3回に当たる本年度の講座では、これまでの講座内容をさらに継承発展させ、四国地域を拠点とした新たな交流と連携を構想する視点と課題を総括する同時に、次に述べるような視角から実際的な活動指針を検討する。

まず最初に、新たな交流と連携に関するこれまでの討議過程がフォローアップされ、その論点整理が行われた上で、今後の検討課題や探究すべき行動計画等が明らかにされる（第1回）。つぎに、通産行政の立場から現下の経済構造改革と関連づけて四国の産業経済のあり方に関する提言や所見等が表明される（第2回）。そして、旅客鉄道事業経営の立場から交流・連携活動のあり方に関する提言が示される（第3回）。さらに、交流・連携活動を実際に企画実施している立場から、中四さんかいラインのあり方を中心にして交流と連携の実践的な諸活動に関する紹介と有意な提言等が示される（第4回）。そして最後に、今回の報告のみならず、過去2回にわたる本講座に対する総括的な報告を受けた上で、交流と連携のあり方と展望に関する総括的な討論が行われる。その際、受講者の方々から質問・意見をも募りつつ、議論を深めたい（第5回）。

全体を通して、過去2回の講座で明らかにされた四国地域の客観的診断や戦略構想に基づき、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、「新たな交流と連携のあり方を探る」と題した本シリーズは、本年度の講座をもって完結する予定である。

受講者には過去2回分の内容を記録した冊子が配布されるので参考にさせていただきたい。また、各回で、講座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、すなわち講座の「全体を通して、過去2回の講座で明らかにされた四国地域の客観的診断や戦略構想に基づき、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

新たな交流と連携の回顧と展望

井原 健雄

- I 「新たな交流と連携」の回顧と経緯
- II 「新たな交流と連携」の視点と論点
- III 「新たな交流と連携」の課題と展望

I 「新たな交流と連携」の回顧と経緯

1 本講座のテーマと趣旨

本講座の統一テーマは「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－」である。そこで、まず最初に、本講座のテーマの趣旨について説明すると、概ね、つぎのとおりである。

「現在、2010年を目標とした国土づくりの指針となる次期全国総合開発計画の『基本的な考え方』が提示され、広く議論を呼んでいる。この次期全総では、四つの国土軸のほか、『地域連携軸』、『交流圏』、『広域国際交流圏』の整備による分散型国土づくり等が指向されており、単なる経済的発展のための『開発』にとどまらず、自然との共存や災害への安全性、伝統的暮らしとのバランス、地域の選択と責任による地域づくり、アジアとの交流・連携等の地球的視点等を重視する新たな国土づくりの方針が盛り込まれる見通しとなっている。また、これと並行して西日本の日本海側から太平洋側を結ぶいわゆる『中四国南北連携軸』という地域連携軸の構想が、経済界および行政関係者の間で論議される。こうした動向を踏まえ、また、いわゆる三架橋時代の到来を目前にして、四国の地域経済の現状をどのように診断し、その将来像をどのように見通すのか、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。本講座では、こうした問題意識に基づき、四国地域を対象とした『新たな交流と連携のあり方』を探ることにしたい」と。

この講座のスタート時には、全国総合開発計画が策定中であったが、本年になって「21世紀の国土のグランドデザイン」が公表され、また、これをベースに四国ではどう取り組むか等について、四国経済連合会の山本博会長を中心に、現在なお、国土庁サイドで討議されている。

また、国土庁による中四国を対象とした地域連携－換言すれば、『中四国南北連携軸』－の実態調査等も行われ、筆者もそのメンバーとして参加する機会が与えられ、その成果の一部が、『東中四国地方における広域連携整備計画調査報告書』として纏められている。

さらに、四国通商産業局の提唱により、四国地域の産業界、官界、学会等の代表で構成する「四国地域経済構造改革推進協議会」が設立され、四国地域の実情を踏まえた新規産業の創出と、魅力ある事業環境の整備についての具体的な方策の策定作業が進められてきた。そして、本協議会における討議の成果として、『新四国への道：プランの時代からイニシアティブへの時代へ』として纏められている。その概要については、すでに前四国通商産業局長の真木浩之氏からのご説明を頂いているし、さらに、今回の本講座

でも、後ほど、小島彰四国通商産業局長からも、その延長としての補足説明をして頂く予定となっている。

そこで、改めて、本四三架橋時代の意味について深く考えてみる必要がある。少なくとも、いまから10年程前には、まだ瀬戸大橋しか開通していなかった。ところが、本年（1998年）の4月5日には、明石海峡大橋が開通した。また、その結果として、関西と四国が直接陸路で結ばれることになり、この地域間の時間距離が大幅に短縮されることになった。さらに、来年（1999年）の5月1日には、残りの尾道～今治ルートも全線開通する見通しとなっている。そこで、このような瀬戸内地域を対象とした本格三架橋時代を視野に入れ、かかる交通基盤の整備を、われわれは、どのように活かしていくべきであるのか。これは、非常に興味深いテーマであり、その対応如何によって四国の将来の帰趨が決定づけられるように思われるし、また、その個別具体の対応は、他の地域にとっても大いに参考になるのではないかと考える。

2 過去2回の本講座の構成

本講座に関するこれまでの構成概要を再述すると、概ね、つぎのようになっていた。

【1996年度】『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－』

- | | | |
|-----|---------------------------|------|
| 第1部 | 全総計画の理念の変遷と新たな交流・連携の意義 | 井原健雄 |
| 第2部 | 四国の地域経済の特性 | 見立 宏 |
| 第3部 | 瀬戸内三完成後の四国経済 | 見立 宏 |
| 第4部 | 四国地域を対象とする新たなライフ・スタイル像の検討 | 片岡弘勝 |
| 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 | 井原健雄 |

【1997年度】『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） | |
| | －通産行政の立場から－ | 真木浩之 |
| 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 |
| 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 |

上記した一連の講座のなかで、現在、とりわけ強く印象に残っている点を思い起こし、以下、その概要について言及することにしよう。

3 初年度の講座概要

まず、最初に、1996年度の講座の第1部は、「全総計画の理念の変遷と新たな交流・連携の意義」と題して、過去4回にわたる全国総合開発計画－すなわち、「全総」、「新全総」、「三全総」、「四全総」－の理念の変遷とその過程での交流と連携について、井原が纏めてお話した。

そのポイントは、四国は、当初、少なくとも全総計画のなかでは「四国は一つ」で頑張ろうという、一つのまとまりを見せていた。本四架橋についても、その橋は一ルートだけしか架からないのではないかと、各ルートごとに熾烈な誘致合戦を繰り広げられたわけである。ところが、昭和30年代後半からの右肩上がりの高度経済成長により、本四架橋の3ルート同時施行が可能となり、その結果として、四

国のまとまりが欠けるようになり、各ルートごとの3圏域への分極化の動きが、次第に顕在化ようになってきた。たとえば、香川県は岡山県との関係を強化し、また、徳島県は関西地域と、さらに、愛媛県は広島県との関係を強化するといったように、「三全総」以降、ただでさえ小さな四国が、各ルートごとにさらに分断されるということになってきた。したがって、今後、これらの3ルートに加えて、豊予海峡や紀淡海峡に橋が架かるとなれば、四国内外の地域間相互依存の関係がどうなるのか。よりきめ細やかな対応が望まれるのか、それとも、四国の全域を一つにまとめたプロジェクトを企画・立案し、その実行が求められるのか。そのような点が、これまで以上に強く問われることになると思う。

「四国は一つ」か、「一つずつ」かについて、古くから議論されているが、いま少しその意味を考えるべきである。「四国は一つ」の議論として成功したのは水問題であった。すなわち、南北間のアンバランスで、四国の南部は、降水量が多く、つねに水の供給過剰地域となっていたが、その反対に、水の慢性的な需要不足の地域は、香川、愛媛の両県を含む瀬戸内地域であった。したがって、水の需給のアンバランスを調整するために四国の命の水瓶といわれる早明浦ダムをつくり、吉野川水系の総合開発計画を進めることに成功した。

二つ目の成功事例は、四国島内における交通基盤整備であった。四国は島であるがゆえに、高速道路の整備は随分と遅れた。交通基盤整備は、社会基盤整備のなかでも基礎的な条件整備として、四国地方建設局等が中心となって、その遅れを取り戻すべく努めてこられた。道路のみならず、鉄道の整備についても、ほぼ同様のことが言える。国鉄の分割民営化に伴って、四国旅客鉄道株式会社となり、伊藤弘敦前社長のもとで、電化や複線化等の面で遅れていた四国の鉄道の整備を着実に進めてこられた。伊藤前社長は、フィールドワークを非常に大切にされた方で、東京から四国に赴任された際に、四国4県の各駅をすべて回り、しかも5年を費やして四国霊場八十八カ所も訪ねられた実績をもっておられる。また、その後任の梅原利之社長も、超低金利時代での経営問題をはじめ、JR四国をどうするのかといった非常に大きな問題を抱え、真剣な対応に取り組んでおられる。

ところで、四国をどうするのか。少なくとも私は、水や鉄道といったハード面の整備から、さらに、文化的、経済的な事業への重点移行が必要ではないかという問題意識をもっている。しかし、実際問題として、そのような個別具体のプロジェクトを提案し実行することができるかどうか。その点が、非常に気に掛かるところである。

「全総計画の理念の変遷と新たな交流・連携の意義」についても、相互に助け合い、補い合うことができればよいのであるが、実際のところ、必ずしもそうなっていない。伝統的な産業分類として、第1次産業、第2次産業、第3次産業というのがある。たとえば、魚を採って売ると漁業で、第1次産業である。ところが、それに製造工程を加えると、第2次産業となり、さらに、その製品を売ると第3次産業となる。お米の栽培は農業で第1次産業であるが、お酒にして売ると第2次産業となり、その酒を接客業として売ると第3次産業となるといった具合である。このように、産業分類は、第1次、第2次、第3次といったように、それぞれ異なっており、また、それらが互いに異なっているからこそ、その違いが分かるわけである。ところが、只一つのことしか知らなければ、それが絶対視される傾向にあり、他のことが分からなくなる危険性がある。たとえば、「青い国四国」と言っても、青色しか知らない人にとっては、本当の青色が判らない。郷土料理の味も、その土地に住む人にとっては当たり前の味であろうが、それが本当に美味しいかどうかは、他の地域から来た人でないと分からないのではないか。そのような落とし穴に落ち込んでいるのではないかという気がしてならない。

第1次産業のなかには、農業、漁業、林業等が含まれる。このうち、農業は、小さな規模から、やがて

は組織化された農業協同組合ができ、その後、大規模になり過ぎて分割される傾向にある。ところが、漁業組合は、現在なお小規模なものが多数あるが、林業組合は、不在地主等の存在により、その様相をまったく異にしている。このように、農業、漁業、林業には、それぞれに組合があり、組織化されているが、同じ第1次産業といっても、その細部の検討を、さらに詳細に行う必要があるわけである。この点については、第3次産業についても同様であり、そのなかには、小売業、卸売業、金融、保険、不動産といったように極めて多岐にわたる業種が混在しているので、細心の注意が肝要である。第1部では、以上のような問題提起をさせて頂いた。

つぎの第2部では、「四国の地域経済の特性」と題して、当時の日本開発銀行高松支店長の見立宏氏による講演であった。とくに銀行では、経済が生き物であるという見方が強く、そのような視点から、四国の長所や問題点を、可能な限り個別具体的に話して頂いた。

さらに、第3部では、「瀬戸内三橋完成後の四国経済」と題して、同じ見立宏氏から、本四架橋の完成に伴い、四国地域は、これまでとは様相を異にする転換期を迎えているのではないかという問題提起をして頂いた。

そして、第4部では、「四国地域を対象とする新たなライフ・スタイル像の検討」と題して、住民の価値観や問題意識はどこにあるのか、また、われわれが求めているライフ・スタイルとは、一体どのようなものであるのか、都市型の生活に憧れをもっているのか、それとも自然との共生を求めているのかといった諸点について、生涯学習教育研究センターの片岡弘勝先生に、アンケート調査の結果を踏まえて、地域内部の実態にメスを入れた調査結果の報告をして頂いた。

最後に、第5部として、「四国の地域経済に根ざした新たな交流・連携の対応」と題して、井原から総括的なお話しをさせて頂いたが、言及不足や積み残しの議論が数多くあった。その一例として、交流と連携の定訳（英文訳）を、まだ見出していない。また、交流と連携の相違がどこにあるのかといった点についても、現在なお共通の理解が得られない。したがって、そのような点についても、今回、敢えて考えてみたいと思っている。

4 次年度の講座概要

1996年度という初年度には、必ずしも十分に咀嚼できていない幾つかの課題を残しながら、1997年度という2年目に入った。昨年度のテーマは、『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－』であって、その第1部では、「新たな交流と連携をめぐる動向とその意義」と題して、井原から2年度に跨る繋ぎの説明と問題提起をさせて頂いた。

これを受けて、第2部では、「四国地域から見た交流・連携の構想と展望（その1）－通産行政の立場から－」と題して、四国通商産業局長の真木浩之氏からお話しをして頂いた。そのなかでもとくに強調された点は、たとえ四国の人が交通基盤の整備には非常に熱心でも、道路の利用状況は必ずしも十分には延びおらず、その理由は、都市の力や産業の集積が弱いからではないかという問題提起であった。また、トラックの利用実績が総じて少ないのはなぜか。物流は、どこからどこへ行くのか。このような点について深く考えれば、これから本腰を入れて産業政策や核づくり（換言すれば、都市集積の強化）に力を入れ、交通基盤の有効活用に取り組む必要があるという明確な問題意識が、その根底にあった。

通産行政の立場から話された真木浩之氏は、非常に強く三架橋時代を意識しておられた。そこで、この点について補足すると、全国土面積に占める四国の面積比率は5%である。つまり、四国の面積は、東北の岩手県とほぼ同じで、福島県よりも少し大きい広さとなっている。ところが、四国の人口は、全国の総

人口の約4%を占めている。また、経済の割合は、四国4県の県民所得を全国の所得で割れば、約3%となっている。したがって、四国の面積、人口、経済の対全国比率は、5:4:3となっているのである。もとより、経済は生き物であるから、時代とともに変化する。高度経済成長が始まった昭和35年頃には、5:4:3であったが、その後、約30年を経て、変わっていないのは、面積の対全国比の5%のみで、人口は4%強から3.4%に、経済は3%強から2.5%にまで、経年的に低下しているのである。これは、危機的状況であり、その対応を真剣に考えなければならない。ここで「1%ギャップ」というときに、二つの意味が込められていることに注意する必要がある。その第1は、人口の比率が4%であるのに対して、経済の比率は3%であるという1%の開き—すなわち、労働生産性の相対的な低さ—である。第2は、人口の比率の4%が限りなく3%に近づいており、また、経済の比率の3%も同様に2%に近づいているという経年的な低落傾向である。したがって、この「1%ギャップ」の解消は、大きな政策課題となっており、これをどのようにして克服していくのか。四国通商産業局長の真木浩之氏によれば、それを四国のなかだけで自己完結的に行うのではなく、対中国、対近畿等を含む周辺地域との交流と連携を念頭に置いた四国の産業政策を断行すべきだという問題提起をされたが、私も同様の考えを持っている。

明石海峡大橋の開通後半年を迎えたことを受けて、NHK大阪放送局が報道番組を制作し、私もその協力をさせて頂いたが、その間の車の通行実績は、明石海峡大橋が1日平均で約3万台、大鳴門橋では、1日平均で約1万8千台であった。ちなみに、瀬戸大橋については、その開通直後の半年間で、車の通行実績は1日平均で約1万3千台であった。ところが、現在では約1万6千台/日となっているが、それでもなお、明石海峡大橋の通行実績の方が遙かに多いわけである。その理由は、主として都市の人口集積の差にあると言える。たとえば、神戸市だけの人口で約150万人いるが、徳島県の人口は約80万人、兵庫県の人口といえは約560万人となっている。しかも、そのうちの約半数近くが、神戸市や明石市等といった瀬戸内沿岸の地域に集積しているのである。ちなみに、四国の総人口は約400万人、中国は約750万人、明石海峡大橋の開通によって四国と直接つながることになった関西の人口は、約3千万人のオーダーとなっているのである。したがって、このような関西を意識しない四国の地域振興だけを図ろうとしても、その効果が上がるはずがない。四国は、関西の経済圏に埋没するとか、ストロー効果によって吸い取られてしまうのではないかとといったような警戒心が一時的にあっても止むを得ないが、だからといって、封鎖型の自己完結的な地域政策をとり続ける限り、四国の地域経済は、壊滅的な打撃を受けることになる。そのような状況のなかで、四国の独自性をいかに発揮させていくのか、本四架橋を活かすための新たな交流と連携をいかに図っていくのが、これまで以上に強く問われているのである。しかも、このような議論ができる場所は四国しかない。このような四国を基軸に据えて、さらに中国や近畿との相互依存関係をどのように構築していくのが、大きな政策課題となっているのである。

さらに、この程、岡山県内の北房～落合間の高速道路が開通した。その結果、日本海から瀬戸内海を経て太平洋までが、僅か3時間半で結ばれるようになった。このようなことができる場所は、ほかに見当たらない。しかも、日本海側の山陰地方と太平洋側の土佐や瀬戸内地方の歴史や文化、風土は、まったくといってよい程、その様相を異にしている。その意味でも、当該地域が発展するポテンシャルは、非常に高いものがあるが、現在なお、それらが十分に活用されているとは必ずしもいえない状況にある。

四国地域が、他地域と比べて決定的に異なる点は、いわゆる「中枢都市」が存在していないということなのである。具体的に述べると、たとえば、人口が少なくとも100万人を擁する政令指定都市が、北海道には札幌、東北には仙台、九州には福岡といったように、それぞれ存在している。ところが、四国には、そのような都市がない。やや中規模の似たような県庁所在都市が、それぞれの県内に存在しているだけで

ある。それでは、大規模な都市があればそれでいいのかと問われると、決してそうではない。それぞれの都市が個性を失うことなく、緩やかな連携を保つことが、強く求められているのである。その良い例が、ドイツに見られる。ドイツは、もともと分権化された国であるが、日本では、集権化が非常に強いために、現在、分権化の議論が行われているわけである。アウトバーンが整備されており、しかも森を大事にするという点では、日本人もドイツ人とよく似ている点が指摘される。しかし、ドイツにあっては、「故郷」(ハイマート)志向が非常に強く、たとえ、地域的なハンディキャップがあったとしても、それを技術力でカバーするという考え方が支配的である。その点で、われわれとしても学ぶところが数多くある。また、それぞれの都市には、個性がある。残念ながら、日本の地方都市には、個性が見出し難く、どの都市も非常によく似ている。最近、アメニティのある町づくりとよく言われるようになったが、アメニティはヨーロッパからきた言葉であり、その本来の意味を正しく理解する必要がある。したがって、その視野を広げ、国際的な視点から、あるべき地方都市の姿を考えていくべきではないかと思う。しかも現在、ヨーロッパでは、国を越えた「欧州連合」(EU)への取り組みが着実になされている。このような時代的潮流のなかで、四国にあっても、それぞれの県がばらばらに行動するのではなく、互いに協力し補完し合うことにより、新たな地域振興のあり方を徹底的に探って欲しいと思っている。

つぎの第3部では、「四国地域からみた交流・連携の構想と展望(その2)ー金融機関の立場からー」と題して、日本開発銀行高松支店長の木内則雄氏からお話しをして頂いた。その骨子は、わが国の今日の経済状況はどうなっているのかというものであった。とくに、わが国の金利は、大幅に下がっているが、個人の金融資産は、極めて豊富であるといわれる。それにも拘わらず、その金融資産は、必ずしも有効に使われてはいない。これは、大変な状況だと言わざるを得ない。昨今、ビッグバンの議論が盛んに行われているが、アメリカのメーデーやイギリスのビッグバンと比べて、わが国の金融システムの改革ーとりわけ、公的資金の投入を含む制度の改革ーをどうするのかについて、真剣な議論をしなければならない。換言すれば、新たなルールづくりへの参画とルール違反に対するペナルティの強化が、少なくとも現段階では不可避であり、検察制度や監査の仕方が不十分な点に問題がある。

イギリスでは、民間資金を活用して、各種の公共事業がすでに行われている。その際、民間資金を投入することによって、いかにコストを引き下げることができるのか。競争入札制度を導入することのメリットがどこにあるのかといった議論がなされている。ところが、わが国では、不景気対策としての公共事業を考えると、たとえば公共事業を行ったとしても、所詮は建設業界が潤うだけではないかといったように、極めて矮小化された議論となっている。そこで、金融機関の立場から、新たな交流と連携のあり方について、さらに議論を深めて下さいとお願いしたが、その内容は、極めて示唆に富むものではなかったかと思った。

第4部では、本講座で初めての女性講師として、関西の経済研究センターの新井京子氏に、「関西圏からみた四国地域の特性」と題して、率直に話して頂いたが、そのなかでも、四国には四国固有のプロジェクトが不足しているのではないかという問題提起が、とくに強く印象に残った。もとより、関西には、産業政策に関わるプロジェクトが数多くある。たとえば、近畿リサーチ・コンプレックス構想や、大阪湾ベイエリア構想、西播磨テクノポリス構想等といった産業政策が目白押しの状態である。ところが、四国のプロジェクトといえば、その大半は、交通基盤の整備や基礎的な条件整備となっており、それらを活かすような産業政策については、非常に弱いと言わざるを得ない。各種のプロジェクトに実効性が付与されるためには、意欲と能力が必要不可欠と考えられる。たとえば、豊かさを実現したいというときには、少なくとも何かを行おうとする意欲は認められるが、それを裏付けるだけの能力が備わっているであろうか。

しかも何らかの財政的な支援や資金の調達が得られなければ、その実効性が期待できない。このような問題意識をもって、各地方自治体の財政力指数に着目すれば、その大半が極めて深刻な赤字を抱えており、このような状態で、四国内の町や村がよく維持されていると不思議に思われる程なのである。さらに、各県も、同様に大変な状況なのである。それでは、資金の調達を、どのように図るべきであるのか。一方で、個人の金融資産があるので、それをいかに有効に使うべきか、改めて考えて頂きたい。つまり、民間資金をどのような方法で社会資本整備に充当させていくのか。あるいは国だけの問題ではなく、連携投資をどのようにして図っていくのか。公的部門と民間部門との組み合わせをどうするのか。このような議論が、一層強く問われていると思われる。

関西から四国をみた場合、総じて印象が薄く、迫力がないとよく言われる。たとえば、関西経済連合会会長の新宮康雄氏が、きたるべき新交流時代における広域連携のあり方を探る目的で、各種の自治体や経済団体等によって構成される横断的な組織づくりを呼びかけたところ、四国の自治体から参加を表明したのは徳島県だけという現況を、われわれはどのように理解したらよいのであろうか。人口80万人の徳島県と3千万人のオーダーをもつ関西では、そこに極めて大きな差があると言わざるを得ない。また、関西経済界が、なにゆえに紀淡海峡大橋にこだわるのかと言えば、明石海峡大橋から淡路島を経て、大鳴門橋を渡り、さらに和歌山県を経て大阪に帰るといふ、そこに大きな循環ループが出来上がるからである。これからは、このようなループ状の都市連携を図るべきで、そのための手段として、紀淡海峡大橋といった交通基盤の整備を位置づけるという議論が重要になるわけである。もしもそうだとすれば、私にとっては、さらに、明石海峡大橋を経由して四国に渡り、また、瀬戸大橋を通して、関西に帰るといふさらに大きな循環ループの形成が期待されるのではないかと思えてならない。このようなループ状の広域化時代の到来のなかで、本四架橋の明確な位置づけとその積極的な活用を着実に図っていく創意と工夫が強く求められているのである。

最後の第5部では、「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、香川大学生涯学習教育研究センターの片岡弘勝先生から、交流と連携に関わる論点の整理と、さらに幾つかの問題提起をして頂いた。それを受けて何をするのが、これからの話題の中心となる。

5 交流と連携の理論分析

本講座のキーワードは「新たな交流と連携」であるが、この点について、すでにさまざまな議論が展開され、ある程度の合意が得られたのではないかと考えている。世上よく広域的な交流とか連携という言葉が使われているが、少なくともその概念について整理を試みた結果、「広域」とは、県等の行政単位を越えた範囲を示すものであり、また、「連携」とは、機能や役割の分担にまで踏み込んだものである。したがって、「広域連携」の目的は、既存の行政界に捉われない新しい観点からの地域の振興や活性化を図ること、換言すれば、そこに住む人々の豊かな生活を実現することにある。なお、「交流」とは、ただ単に人や物あるいは情報等の相互依存の関係について言及しているだけで、機能や役割については明確に規定されていない点が問題である。

そこで、このような交流や連携が、何故に生じるのかという理論的な考察として、私は、3点ばかり指摘させて頂いた。その第1が、「余剰」概念に基づく考察であった。第2は、「貿易の理論」であり、第3は、「ゲームの理論」による考察であった。その概要については、すでに言及済みであるので、その詳述は省かせて頂くが、ここでは、そのなかでもとくに重要な点についてのみ注意を喚起しておきたい。第1の「余剰」概念については、「消費者余剰」と「生産者余剰」の合計を「社会的余剰」と定義し、その

社会的余剰の最大化を志向する必要があるということであった。

つぎに、第2の「貿易の理論」については、比較生産費に基づき、比較優位にある財を生産し（これを「特化」という）、他の財の生産は他国に任せて「貿易」を行う方が、貿易をしない場合と比べて、多くの利益を得ることができるというものであった。ところが、この点について、最近、アメリカの経済学者であるクルーグマン教授によれば、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批判している。もとより、その批判は、先進国と発展途上国との間での貿易よりも、先進国間での貿易の方がより重要な意味をもっているという現実問題にも配慮しているからであり、貿易自体の現象を説明するというのであれば、その批判も分からないわけではないが、比較優位性について考えること自体を否定しているわけではない。むしろ、四国地域にとっての比較優位性がどこにあるのかについて、堂々と語るべきであり、もしも規模が小さいというのであれば、たとえ小さくてもキラリと光り輝くものを見出し、それを大切にすることが重要なのである。

さらに、第3の「ゲームの理論」については、分権化が徹底して行われ、しかもそのもとで、民主的な意思決定の仕方が最もよいのかと言え、必ずしもそうではないということも明らかにしたかったわけである。それをゲーム理論のフレームワークのなかで説明し、アメリカの数学者であるナッシュが見付けた、通常「囚人の罠」と言われる「ナッシュ均衡」の存在を説明した。なぜなら、四国の現況に着目する限り、このような「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」に陥っていると言えるわけである。たとえば、四国には、数多くの中小企業家がいるのにも拘わらず、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、わざわざ他の地域にある大学まで出掛けているような状態である。もとより、このような大学の設置については、四国の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もっており、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」の実態なのである。このような「ナッシュ均衡」の状態から、いかにして脱却を図るかというのが、新たな交流と連携を考える際の基本的な問題意識なのである。お互いの不断の情報交換がいかに大切であるかということも、ここから得られる重要な知見なのである。

II 「新たな交流と連携」の視点と論点

1 「21世紀の国土のグランドデザイン」の構成

国土総合開発法の第7条1項に基づいて1998年3月に策定された国土庁の『新しい全国総合開発：21世紀の国土のグランドデザインー地域の自立の促進と美しい国土の創造ー』の構成目次は、つぎのようになっている。

第1部 国土計画の基本的考え方

第1章 国土をめぐる諸状況の大転換

第2章 計画の課題と戦略

第3章 計画の実現に向けた取組

第2部 分野別施策の基本方向

第1章 国土の保全と管理に関する施策

第2章 文化の創造に関する施策

第3章 地域の整備と暮らしに関する施策

第4章 産業の展開に関する施策

第5章 交通、情報通信体系の整備に関する施策

第3部 地域別整備の基本方向

1 北海道／2 東北地域／3 関東地域／4 中部地域／5 北陸地域／6 近畿地域／7 中国地域／8 四国地域／9 九州地域／10 沖縄地域／11 豪雪・離島・半島地域

2 「21世紀の国土のグランドデザイン」の所見

本書の構成は、第1部「総論」（31頁）、第2部「各論」（72頁）、第3部「全国各ブロック地域別の整備のあり方」（30頁）の3部構成となっており、全編133頁に及ぶ「理念提示型」の報告書となっている。

本書の概要は、「多軸型国土構造の形成」を目指し、多様な主体の参加と地域間の連携を推進することにより（「参加と連携」）、「多自然居住地域の創造」、「大都市のリノベーション」、「地域連携軸の展開」、「広域国際交流の形成」の4つの戦略を提示している。その結果として、多様性に富んだ美しい国土空間、つまり歴史と風土の特性に根ざした新しい文化と生活様式をもつ人々が住む美しい国土、庭園の島とも言うべき国土の実現を図ることが求められているわけである。

本書のなかには、含蓄のある言葉や文章の例示が随所にみられる。たとえば、「無機質で画一的な地域形成」が進んだことによる「低未利用地の発生」とか、「歴史と風土の特性に根ざした新しい文化と生活様式を持つ人々が住む美しい国土」、「庭園の島ともいうべき世界に誇りうる日本列島を現出させる」といった表現等を挙げることができる。あるいはまた、「万国津梁（しんりょう）の精神に代表される多様性を受け入れる国際感覚」とか、「太平洋・平和の交流拠点（パシフィック・クロスロード）」、「自然の恩恵と脅威という二面性」を伴った「災害文化」といった表現もみられる。このような表現もさることながら、さらに重要なことは、その問題意識であり、「目標の喪失感と時代の閉塞感」が広がっているという厳しい時代状況のもとで、未来に対する夢と希望が持てるような配慮がなされている点にあると思われる。したがって、本書によって提示された「理念」（基本的な考え方）を理念として、なによりも正しく理解する努力が求められるわけである。

とくに本書での評価すべき事項として、少なくともつぎの2点を指摘することができると思う。その第1点は、既存の行政単位の枠を越えた広域的な発想が重視されていることである。すなわち、「参加と連携」による国土づくりや地域づくりを積極的に推進していこうという、その姿勢にある。また、「連帯意識の醸成と連帯主体の形成」といった表現にも、地域振興を行う場合の支援のあり方を明確にしている点が見とれる。その第2点は、計画の課題達成や戦略の展開に資する基盤投資について、「費用対効果分析等を導入した客観的評価」を推奨していることである。各種の公共投資について、「透明性の確保」や「再評価」、あるいはまた、「必要な見直し」等を迫っている点も大いに評価される。PFI（プライベート・ファイナンス・イニシアティブ）等による民間活力の積極的な活用も、その具体策として注目される。

その反面として、さらに検討すべき事項も幾つか残されている。その第1点は、いわゆる「集積」概念についての理解と認識が、必ずしも十分になされていないことである。この点については、本書のなかで、「多自然居住地域の創造」と「大都市のリノベーション」という2つの異なった表現があるが、前者については、都市の集積が極めて小さい地域を対象としているのに対して、後者は、都市の集積が過大になり

過ぎて、外部不経済効果をもたらしているような巨大都市を対象としている。したがって、その政策対応はまったく異なるものになる筈であるが、とくに前者の政策対応については、必ずしもその真意を十分に読み取ることができない。とりわけ、四国にあっては、リノベーションを必要とする程の都市の集積がなく、したがって、多自然居住地域の創造が求められることになるかと思われる。ところが、この多自然居住とは何か、必ずしもその内容が判然としていない。また、このような集積の弱い地域の土地利用計画や都市財政をどうするのか。少なくとも本書によれば、集積の弱さを連携で代替しようと考えているように見受けられるが、少なくとも私は、連携によって代替するのではなく、むしろ補完すべきではないかと考えている。

また、その第2点として、「国土軸」や「地域連携軸」といったように、「軸」という言葉が非常に多く用いられているにも拘わらず、その意味や内容が、必ずしも明らかにされているようには思われない。国土庁の説明によれば、「国土軸」とは、文化や生活様式を創造するための基礎的条件である気候、風土、文化蓄積、地理的特性等において共通性を持つ地域の連なりからなり、国土の縦断方向に形成される軸状の圏域であると規定されている。もしもそうだとすれば、「北東国土軸」や「日本海国土軸」、あるいはまた、「太平洋国土軸」や「西日本国土軸」といった4つの国土軸相互の関係がどうなっているのか、さらにまた、このような国土軸によって形成される国土構造の実態はどのようなものであるのか、今後とも引き続き検討すべきであるものとする。また、「地域連携軸」とは、地域の自立を促進し、活力ある地域社会を形成するため、異なる資質を有する市町村等の地域が、都道府県境を越えるなど広域にわたって連携することにより、軸状の連なりからなる地域連携のまとまりであると言われる。そこで、このような「地域連携軸」に実効性が付与されるための条件とは一体何であるのかということについても、さらに検討する必要があるものと思われる。換言すれば、「集積」の比較劣位にある大半の地域にとって、「地域連携軸」を形成することの有効範囲と限界を、個別具体的な事例に基づいて吟味検証することが強く望まれていると言える。

3 「東中四国地方における広域連携整備計画調査報告書」の構成

つぎに、平成9年度の国土庁総合開発事業調整費により、1998年3月に纏められた『東中四国地方における広域連携整備計画調査報告書』に着目することにし、その構成目次を示すと、つぎのようになっている。

〈調査概要〉／〈要約編〉／〈本編〉

1. 地域の現況／2. 交流の現況／3. アンケート調査の結果／4. 地域づくりの方向性の整理・把握／5. 東中四国地方の特性と問題・課題の整理／6. 広域連携の考え方の整理／7. 広域連携整備基本方針／8. 広域連携整備計画／9. 広域連携整備の推進に向けて

〈参考資料〉

4 「東中四国地方における広域連携整備計画調査報告書」の所見

本調査の目的は、東中四国地域が一体となって自立性を高めるための交流と連携に基づく総合的な整備計画の検討とその策定にあった。そのなかでも、とくに、交流と連携による地域づくりに取り組んでいる実践的な人々の意見を可能な限り反映した活動支援方策を検討し、少なくとも先述した「広域連携」の考え方を整理することに主力が注がれた。

そこで、なにゆえにこの中四国地域が広域連携整備計画の対象地域に選ばれたのかという点について言及することにしよう。その第1点として、東中四国地域が、全国でも先駆的な交流連携の取り組みがなされている地域であることが指摘される。具体的には、西日本中央連携軸推進協議会をはじめ、中国四国交流連携倶楽部や県境サミット、ロマンティック街道313、吉野川流域等といったように、行政や産業、観光、文化、情報等の分野において、実践活動でしかも全国的に注目される各種の交流と連携の活動のプロトタイプをみることができるからである。第2点として、この東中四国地域は、わが国で初めて日本海と太平洋をつなぐ横断道路が整備された地域であることが指摘される。すなわち、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が車で僅か3時間半で結ばれるようになったわけである。したがって、このような事項に配慮して、全国に先駆けたモデルケースとして東中四国地域を対象に、平成8年と9年の2カ年にわたって、建設省、運輸省、通産省による三省の共同調査が実施された。その調査項目としては、地域の現況と特性把握、広域連携の考え方の整理、広域連携の課題、広域連携の目標と基本方針、連携整備計画、事業展開の方向性の検討であった。なお、建設省管轄の委員長を井原が担当し、通産省管轄の委員長は岡山大学の中村先生が、運輸省管轄の委員長は高知大学の岩田先生が担当された。そして、その全体の取り纏めを建設省関係が行い、その全体の委員長を井原が担当した。また、その委員会に参加された地方自治体は、鳥取、島根、岡山、香川、徳島、高知の各県であった。

この調査により解明された当該地域の特性に加えて、問題や課題について言及すると、概ね、つぎのようになる。

1) 三海二山の豊かな自然と個性ある文化風土など豊かなポテンシャルを持つ地域

- ・自然特性（積雪の多い日本海側、温暖少雨な瀬戸内海沿岸、温暖多雨な太平洋側の気候等）
- ・多様な歴史と文化特性（日本海側の出雲神話や出雲王朝、山陽地方の吉備王朝や中世庄園、瀬戸内海の水運や水軍、土佐を中心とする幕末維新の歴史等）

2) 農山漁村、島嶼部、中山間地域における過疎化や高齢化が進展している地域

- ・定住人口や高齢化は全国に先駆けて進展

（昭和60年～平成7年の人口増減率は全国平均＝3.7%であるのに対して、中国、四国は、0.3%、-1.1%となっている。また、平成2年の高齢化率は、全国平均＝12.1%であるのに対して、中国、四国は、14.9%、15.8%となっている。とりわけ、中山間、半島、島嶼部での人口減少と高齢化が著しい。）

3) 都市地域において重厚長大型産業の不振がみられる地域

- ・経済規模からみると、人口当たりの総生産は中国、四国ブロックともに全国平均に比して低い。
- ・製造業の事業所数、従業者数、工場立地件数は、中国、四国ブロックともに平成2年以降減少してきている。中国、四国ともに、産業の停滞が大きな問題となっている。

また、この調査により策定された広域連携整備計画の概要を記すと、概ね、つぎのとおりである。

1) 整備計画の目標

- ・「中四（なかよし）さんかい元気とゆとりの回廊」（キャッチフレーズ）
広域連携による地域づくりの「理念」とは、

三海二山に代表される、個性的な地域の魅力を生かし人々と生活文化が自ら輝き、多彩な交流を引き寄せる重層的な循環型広域連携地域の創出
～多様な交流ステージを提供する東中四国広域連携回廊（コリドール）～

2) 整備計画の基本方針

- ・「ふるさとの回廊づくり」（地域資源を生かした町づくりの展開）
三海二山の豊かな自然や個性ある文化風土とふれあうことのできる観光と地域の創造
- ・「たくみの回廊づくり」（産業の活性化）
産業集積ストックと多様な地場産業をいかした活力と国際競争力のある地域産業の創造
- ・「いとなみの回廊づくり」（生活の拡充化）
魅力的で、かつ安心・快適な生活をおくることができる多自然居住地域の創造

もとより、このような広域連携整備計画が着実に推進されるためには、少なくともつぎの2つの条件が必要である。①交流連携による地域整備の指針として活用すること、②多様な主体の参加が不可欠であること。

5 「新四国へのみち」の構成

最後に、平成10年3月に纏められた通商産業省四国通商産業局編の『新四国へのみち—プランの時代からイニシアティブの時代へ—』に着目することにし、その構成目次を示すと、つぎのようになっている。

第1章 21世紀に向けて

- 第1節 我が国経済社会を巡る新たな潮流
- 第2節 21世紀に向けた四国の現状
- 第3節 将来見通し
- 第4節 目標と理念

第2章 四国の発展戦略とその展開

- 第1節 高速交通時代における新四国のイメージづくりと広域連携
- 第2節 新規産業の創出による良質な雇用機会の確保
- 第3節 誇りが持てる魅力的な地域づくり
- 第4節 環境と調和した地域社会の構築

第3章 明日を拓くプロジェクト

- 第1節 高速交通時代における新四国のイメージづくりと広域連携関連プロジェクト
- 第2節 新規産業の創出による良質な雇用機会の確保関連プロジェクト
- 第3節 誇りが持てる魅力的な地域づくり関連プロジェクト
- 第4節 環境と調和した地域社会の構築関連プロジェクト

6 「新四国へのみち」の所見

わが国の経済は、いま大きな転換期にあり、中期的には、世界経済のグローバル化が一層進展するなかで、産業と雇用の空洞化が急激に進展する可能性が極めて高いといえる。また、長期的には、急速な高齢化の進展に伴い、生産年齢人口の減少や貯蓄率の低下等によって、経済の潜在的な活力の低下が懸念され

る。

このような状況のもとで、四国通商産業局の提唱により、当該地域に在住する産業界、官界、学界等の代表者によって構成された「四国地域経済構造改革推進協議会」（会長：井原健雄）が設置された。そこで、本協議会の場で集中的な討議が行われ、また、相互の交流と連携により、その最終的な成果を取り纏めたものが、この「新四国へのみち」である。

しかも、四国地域の実情を踏まえた新規産業の創出と、魅力ある事業環境の整備に関する具体的な方策を検討するために、本協議会のもとに新規産業部会と事業環境部会の2つの専門部会が設けられ、それぞれの専門部会でより詳細な検討が積み重ねられた。もとより、その細部の検討結果も、この報告書のなかに活かされている。その意味で、この報告書は、四国在住の各界各層の人々によって主体的に策定された四国独自の「アクション・プログラム」であると言うことができる。私自身、その策定に携わる機会が与えられたことから、これまでの議論を振り返り、その概要と所見について言及すると、概ね、つぎのとおりである。

まず、四国の現状に着目すれば、つぎの事項が指摘される。①「1%ギャップ」の存在—人口とGDPに0.6ポイントのギャップ—、②立ち遅れている社会・産業基盤整備—高速道路の供用率：37%（全国53%）、ISDNの普及率：11%（全国16%）—、③公共投資依存度の高い四国経済—東北と並んで高い依存度、高知県の依存度は全国第3位—、④高齢化と過疎化の進展—全国に比べ10年近く高齢化が先行—、⑤圧迫される地方財政—5年間で経常収支率が10ポイント以上上昇—、⑥地方の豊かさの再認識—豊かな自然、歴史と文化、魅力的な地方都市—、⑦高まりつつある四国のポテンシャル—本四三架橋、高速道路網による交流圏の拡大、知的産業基盤の整備、加工組立型産業の立地—。

また、将来見通しについては、①生産年齢人口が1995年現在の271万人から2025年には204万人へと減少すること、②経済成長率についても1995年度の1.6%から2025年度には0.5%へと大きく下方にシフトすると予測されている。

このように、総じて厳しい現状認識と将来見通しを前提として、四国の地域経済の振興をいかに図るかということは、極めて難しい課題ではあるが、しかし、そうであるがゆえに、かえってやり甲斐のある魅力的な地域づくりが、自らの熱意と努力によって導出できるということでもある。その理念や目標及び個別具体の施策提言等については、直接、本報告書を参照して頂くことにして、ここでとくに強調したいことは、かつての地域間格差の是正といったような画一的で平均的な姿を追い求める思考方式を踏襲するのではなく、四国固有の美意識に裏付けられ、その恵まれた環境と調和した豊かさを尊重する地域社会の構築を図ろうとしている点にある。したがって、本報告書が味読の対象とされ、来るべき時代への新たな対応が導出されることを望むものである。

Ⅲ 「新たな交流と連携」の課題と展望

1 交流と連携の理論分析

交流と連携の理論分析のなかで、①「社会的余剰の概念」、②「比較生産費の理論」、③「ゲーム理論による考察」については、すでに説明したが、さらにもう1つ、重要なテーマが残っている。それは、「社会資本整備のあり方」を便益帰着構成表を作成することによって解明するという課題である。

ここで言う「社会資本」とは、通常、社会的な間接（共通）資本と呼ばれるものの略称であり、それは、主として、政府等の公的機関によって形成され、財やサービスの生産活動に対して間接的に貢献する資本

のことである。したがって、その個別具体的内容に着目すれば、道路、港湾、工業用地等といった生産関連の社会資本と、住宅、公園、緑地、上下水道等といった生活関連の社会資本とに大別される。このような社会資本の供給は、私的な民間資本の供給とは異なり、市場機構によることなく、政府の公共事業等によって行われてきた。少なくともこれまでのところ、わが国の公共投資については、欧米諸国に比べて比較的高いレベルで充当されてきたが、その分野別の項目内容と地域別の配分状況等を詳細に吟味すれば、現在なお検討すべき諸課題が山積している。21世紀を目前に控え、これまでの公共事業のあり方を見直し、国と地方との役割分担や効果的な公共事業を推進するための民間企業との連携、市民ボランティアやNPO（非営利団体）の参加を含めた新しい手法の開拓が求められている。

そこで、次代を見据えた新たな視点から一すなわち、自然環境との共生を図り、21世紀の国土のインフラ整備と関連づけて、社会資本整備のあり方をどうするかというテーマについては、別の機会に稿を改めて論じたいと思っているが、少なくとも現段階では、その際に、「費用便益分析」(Cost-Benefit Analysis)が極めて有効な役割を演じるということについて理解を深めて頂きたいと思う。なお、ご参考までに、費用便益分析とは何か、という点についての概要説明を試みると、つぎのようになる。

「費用便益分析」とは、公共プロジェクトの社会的効率性を判定するための評価手法である。すなわち、その基本的な考え方は、公共プロジェクトによって得をした人が損をした人に補償することができるならば、その公共プロジェクトは実行に値するという基準である。なお、得をした人が支払うに値すると考える額であるプラスの支払意思額(Willingness to Pay)の社会的合計額を「社会的便益」(Social Benefit)と言い、損をした人が補償してもらいたいと考える額であるマイナスの支払意思額の社会的合計額を「社会的費用」(Social Cost)と言う。そこで、「社会的便益」が「社会的費用」を上回れば、対象としている公共プロジェクトは、実行に値すると考え、「社会的便益」と「社会的費用」を計測し、その対比を行う手法が、「費用便益分析」と呼ばれるものである。

2 交流と連携の実証分析

つぎに、交流と連携の実証分析については、この後、四国通商産業局長の小島彰氏をはじめ、四国旅客鉄道株式会社社長の梅原利之氏や地域交流センター中国四国事務所所長代理の和田崇氏から、それぞれ個別具体的に言及して頂くようお願いしている。

ただ、私の方から一つだけ申し上げたいことは、地方都市における公共交通の整備をいかに図るかということが、今後一層重要になるのではないかということである。地方分権化が提唱され、高齢化の進展が著しい地方都市において、都市交通と都市計画の整合性をいかに図るかということは、極めて重要な政策課題である。いまのような、専ら自動車交通に依存する仕方ではよいものであろうか。欧米の各都市では、LRT（ライト・レール・トランジット）が導入されているが、わが国では、なにゆえにその導入ができないのであろうか。たとえば、ドイツの各都市では、スピードが速く、低床式で高齢者にも優しく、さらに環境との共生にも十分に配慮された新型の軌道系交通手段が、当該地域住民によって広く利用されている。そのためか、都市化の弊害があまり顕在化していない。一方、わが国では、岡山、広島、松山、高知、長崎等で「路面電車」が走っているが、高松ではどうであろうか。かつての市内電車は、赤字になるからといって廃止されてしまった。赤字になるかならないかというのは、財務評価の結果であり、個別の事業経営者の視点から問題にされる。しかし、たとえ個別の事業経営者にとっては赤字であっても、全体としての経済効果がプラスであれば実施すべきではないか。換言すれば、都市交通を含む社会資本の整備は、つねに財務評価によって決定されるものではなく、社会全体の経済評価によって決定されるべき性質を備

えたものである。地域住民にとってプラスであれば、たとえ赤字でも実施すべきで、その際に、便益を受けた人が、建設補助や運営補助のための資金の一部を供出すべきではないか。そういう意味では、互いに異なった主体間の連携が必要になる。それを客観的に考える手段として、「便益帰着構成表」の作成が提案されているのである。そこで、改めて、交通基盤整備を含む社会資本のあり方について、理論的な考察が強く求められることになるのである。もしも時間が許せば、このような理論的な考察については、後日、お話しさせて頂く所存である。

3 今回の本講座の構成

そこで、最後に、本年度の本講座の構成について紹介すると、つぎのとおりである。

【1998年度】『新たな交流と連携のあり方を探る（Ⅲ）－四国地域を対象として－』

- | | | |
|-----|----------------------------|------|
| 第1部 | 新たな交流と連携の回顧と展望 | 井原健雄 |
| 第2部 | 経済構造改革と四国の産業経済 | 小島 彰 |
| 第3部 | 三橋時代においてとるべき四国の進路 | 梅原利之 |
| 第4部 | 交流・連携活動の実際 | |
| | －中四さんかいラインを中心として－ | 和田 崇 |
| 第5部 | 総括討論・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－ | |
| | 司会者：片岡弘勝／報告者：近藤光男／討論者：井原健雄 | |

最後まで、どうかよろしくご静聴頂きますよう、心からお願い申し上げます。

なお、ご参考までに、「日本経済新聞」に、1998年9月9日から10月9日までの期間にわたって掲載された「地方分権：参加と連携」と題する特集記事を、本講座と合わせてご覧になることをお勧めする。



第2部

経済構造改革と四国の産業経済

小 島 彰

- I グローバル化が進む日本の産業
- II 短期的な経済対策
- III 中長期的な経済構造改革
- IV 構造改革の方向
- V ベンチャー企業振興の現状
- VI 四国経済の課題

I グローバル化が進む日本の産業

1 世界規模での大競争の進展

現在、日本の産業界は世界規模での大競争にさらされているが、この中で国際競争力を確保するため、海外生産が急ピッチで進展している。

エアコンの生産体制を例に上げると、製品の研究開発とインバーターエアコン等、高級商品の製造は日本の工場で行い、アジアや欧米向けの一般的な商品の大半は東南アジアのマレーシアで製造している。部品は現地調達为主だが、一部のキーコンポーネントは日本からの供給である。中国では、中国市場向けの製品の製造をしているが、このように日本の企業ではあっても、国内外での生産と分業が進んでいる。

エアコンに限らず、加工組み立て型産業はこのような形が進み、その結果、海外生産比率が上がっている。比率は業種によって異なるが、自動車等の輸送機械や電気機械等の加工組み立て産業の海外生産比率は20%まで達している。一方、繊維や精密機械等は5%程度で、その他の素材型産業は基本的に外に出にくいこともあり、それほど進んでいない。

海外生産比率の平均は、製造業全般で1994年で約8%。現在は約9%ほどである。アメリカは20%を越えており、ドイツは94年で約18%だったが、現在では約23%になっている。日本企業の海外進出は東南アジア、中国が主で、ドイツは中央ヨーロッパや東欧である。ドイツと日本の状況はよく似ている。

15年ほど前、アメリカでは製造業の空洞化が進んだが、最近の米国経済は好調が伝えられている。海外生産が20%もありながら、製造業も含めてなぜ好調なのか。日本は8%で経済の空洞化が懸念されているにも関わらず、アメリカではなぜ空洞化の話が出てこないのか。

これは出と入りのバランスである。対外投資と対内投資のバランスだ。アメリカの場合、海外投資比率が高くて、海外から国内に入ってくる投資が相当にある。経済への影響は出と入りの差分で、これが投資の純流出である。

日本は出が8%程度だから、入りが殆どなくその差に大きなものがある。アメリカは率は高くても差分では2~3%だから、深刻な状況にはならないのである。

2 企業が国を選ぶ時代

問題はなぜこのような状況になっているのかである。それは企業にとって、日本の環境が魅力的でなくなっているからである。「企業が国を選ぶ時代」が、通産省の一つのキーワードで、企業は活動に最適な国を自分で選ぶことができるグローバルな時代である。企業がこの国は魅力がないということになると、その国は企業から見捨てられる。だから、企業が魅力を感じるような環境をつくるのが大切である。

国内を大都市圏と地方圏に分けると、生産機能は地方圏で、研究開発や試作機能は大都市圏でという大企業が多く、出てゆく部分の生産機能を受け持ってきた地方が受ける影響は大きい。バブル経済崩壊以降の工場誘致状況を見ると、地方圏ほど減り方が大きく、空洞化の影響は地方圏により強く出ている。グローバル化の流れは地方圏に、より大きな問題を与えるというのが、マクロな状況ではないかと思っている。したがって四国経済にとってもグローバル化が厳しい状況を及ぼすと認識した方がよさそうだ。

II 短期的な経済対策

1 経済対策の考え方

経済構造改革は橋本内閣の6大改革の一つだった。その他の改革とは財政、行政、教育、社会保障制度、金融である。ただ、財政改革は当面、凍結ということで、路線の変更が行われている。

財政改革は、基本的な財政の構造からみると赤字国債の依存の体質を変える観点から必要性は変わらないが、しかしそれ以上に昨年の秋以降の経済の落ち込みが大きく、短期的経済対策を優先せざるを得ないのが現況である。

不良債権処理がバブル崩壊以降、遅れてしまい、結局、それが破裂したことで、山一や三洋証券、北海道拓殖銀行等の破綻になってしまった。不良債権問題と金融改革が遅れたことで、大蔵省が早期是正措置を打ち出し、金融機関が一定の自己資本比率を維持しなければ、是正処置の対象になるということで、銀行は自己資本比率を上げなければならなくなり、貸し渋り現象が現れた。

経済対策は、不良債権の早期処理、金融収縮対策が重要だが、それだけでは不十分である。

現在、11月16日の経済対策閣僚会議に向け、新たな経済対策について折衝が行われているが、①金融機能不全 ②深刻な需給ギャップ ③世界デフレの恐れ ④将来へのコンフィデンスの欠如の4つの課題の克服が指摘されている。

金融機能の早期回復とともに、20~30兆円といわれる需給ギャップを埋めなければならない。そのためには財政出動で、新たな需要をつくり出す必要がある。

2 金融対策

具体的には、資本注入や直接金融の拡充、貸し渋り対策、不動産取り引きの活性化ということで、金融機能を早期に回復させることが一つの方向である。すでに金融破綻処理法や金融再生法等法的枠組みができてきているが、貸し渋り対策については、10月1日から信用保証協会に貸し渋り対策特別保証制度が設けられている。ただ、中小企業以外には信用保証協会のこの制度が使えないので、中堅企業に対しても信用保証協会の債務保証をつけることや、開発銀行から大企業にも運転資金を融資するといった議論が進んでいる。中堅、大企業がこれからの貸し渋り対策の一つのポイントになると思っている。長期的には間接金融だけではなく、直接金融をもっと充実すれば、たとえ銀行がおかしくなっても、産業界に資金が流れるということで、直接金融を拡充すべしとの考えもある。

最近、議論されているのが、98年度末期に償還になるということで社債の償還資金需要が非常に増加す

るという状況だ。銀行からの借り入れでこれを調達するとなると、大きな資金需要が出てくるということである。現在、民間の資金が郵便貯金に相当回っている。都市銀行、長期信用銀行、信託銀行、地銀、第二地銀等での残高が12兆円ほど減り、それを相殺する形で郵便貯金が16兆円増えている。二つを一緒にして、郵便貯金で集まった金で社債を購入すればとのアイデアも出てきている。しかし、これについては調整が難航しそうだ。以上が金融対策の状況である。

3 需給ギャップ対策

事業創出と雇用対策については、20～30兆円の需給ギャップを埋めるという点から、10兆円以上の財政出動を考えるべきとの議論が進んでいる。その場合、従来型の公共投資ではなく、構造改革を先取りするような対策が必要だ。具体的な中身については検討する必要があるが、生活空間倍増プランや産業再生計画等、将来的に必要となる社会資本や産業の競争力を高めるような社会資本、構造改革型の社会資本の整備と対策を重点に行うべきである。具体的には情報通信のネットワークづくりや、物流基盤の整備、研究開発関連の設備や施設、人材教育等の実施、さらには都市の環境整備等、今まで比較的スポットライトが当たっておらず、なおかつ将来的に生産性を高めるような公共投資をやるべきではないかということである。

4 不景気マインドの是正

将来へのコンフィデンスの欠如から不景気マインドに国民が陥っている。この不景気マインドの是正が必要である。「景気は気から」と言うが、景気が悪いと思うと本当に悪くなるということである。不景気マインドは伝染性がある。不景気になると収入が減り、減ると消費を控え、消費が控えられると商品が売れなくなり、デフレになる。

インフレの際には別の心理が働き、物価が上がるから今のうちに買おうとのことで、需要が増加。すると生産が拡大し、デフレのスパイラルと逆のスパイラルが起こる。不況マインドの是正のために、経済対策は今年だけのものではなく、複数年度にわたって実施するというアナウンスが必要である。

新しい経済対策、第三次補正予算の議論が進んでいるが、16日になればそれが明確になると思う。

Ⅲ 中長期的な経済構造改革

1 事業環境の整備（高コスト構造の是正）

なぜ、日本の事業環境が嫌われ企業が海外に出ていくのか。一つは高コスト構造だからである。日本の企業からみた海外と日本との内外価格差を比較すると、物流コスト、労働コスト、エネルギーコスト、土地代等は現地の方が安く、逆に言えば日本の方が高いということである。外国の企業が日本で事業展開を行う場合に何が問題かという、ビジネスコストの高さ、ユーザーの要求水準の高さ、人材確保の困難性、市場の閉鎖性等があげられる。その他には商慣行の問題等があるが、なによりもコストの高さが問題点としてあげられている。ビジネスコストは、人件費、地価、賃貸料、物流コスト、税金、公共料金等だが、これらが問題だと言うわけである。これらを変えることが事業環境の整備ということで高コスト構造の是正である。

2 新規産業の創出

もう一つの柱は新規産業の創出である。新しい産業創出のための環境整備を行わなければ、長期的な日

本の経済は立ち行かなくなるといふことで、経済構造改革に通産省は取り組んでいる。

IV 構造改革の方向

1 企業を巡る制度改革

事業環境の整備という点を考えると、企業を巡る制度改革があげられる。第一の点は税制改革である。企業収益にかかる法人税が日本は高いと言われている。実効税率で、地方税と国税を合わせて50%程度で、かつては欧米も同様の水準だった。しかし、イギリスはサッチャー政権、アメリカはレーガン政権の税制改革で、イギリス、アメリカ、フランス等は80年代半ばから15%ほど低い税率になっている。日本とドイツは改革に乗り遅れてしまい、相変わらず50%の税率である。

経済界からは欧米並みの40%程度に下げたいとの要望が4～5年前から出ており、昨年の税制改革で一部是正を実施した。今年末の税制改革で欧米並みの40%の法人課税の実効税率にとの検討が進んでいる。本年12月にそういう形で決着すれば、少なくとも税制面での改革は一応できたということになる。

景気対策との関連で消費税を下げる議論が一部で出ているが、法人税率と消費税は密接に絡んでいる。アメリカ、ヨーロッパ共に税の直間比率の問題がある。日本の税構造が所得税や法人税等の直接税のウエイトが高く、欧米は付加価値税といった間接税の比率が高く、税の直間比率のアンバランスがある。ヨーロッパでは付加価値税が20%程度のところがあるが、日本の場合、法人税と間接税の引き下げとなると、歳入構造との問題で難しいものがある。第1は欧米とのバランス、第2は歳入構造との問題だ。消費税引き下げの議論に抵抗が強いのはそんな背景がある。また、現実論として、景気対策が終わると税率が上げられるかは簡単な問題ではない。

税と並び経済界から最近要望が強いのが公的負担、中でも社会保障負担の問題である。高齢化が進むと企業の社会保障負担が増加し、20数年先には税金よりもはるかに高い社会保障負担を企業は強いられるとの試算がある。今、年金制度の改革等の問題も出ているが、このまま放置すると企業にとっては相当な社会保障負担が出てくる。したがって、それらの改革が求められている。

さらに、制度改革として、持ち株会社制度の問題もある。持ち株会社を認める方向に進んでいるが、持ち株会社だけではメリットがないということで連結納税制度、いわゆる黒字と赤字の子会社等、複数の子会社の収益を合算し、その差額に対して税金をかければ、分社化しても税制は中立だということである。

今の税体系で分社化すると、自分で抱えているときには各事業部の赤字、黒字の相殺が可能でも、分社化により赤字企業の税金はゼロ、黒字企業からは税金を徴収することになり、分社化によって税の負担が増加することになる。独禁法の問題と合わせて、連結納税制度ができなければ持ち株会社制度は進まないもので、制度改革をすべきとの議論が行われている。

2 規制緩和による競争的環境の創出

各産業にどれくらい規制が行われているか、経済企画庁が調べた数値がある。それによると農林水産業は87%が規制下に置かれており、電気、水道は100%、金融保険も100%、建設も100%、鉱業も鉱山保安法等で規制を受けている。これらを合計すると量的には産業の約42%に規制がかかっている。

こういう状況下では、たとえば規制がなければ輸入価格が下がり、国内価格も下がるが、規制があると安い価格での輸入量が規制され、不足分は高い国内商品で補うことになり、輸入物価は下がっても、国内価格は下がらない。生産者にとっては儲かることになるが、消費者は高い商品を買わされるわけである。また、それが生産材料等だと、それを使用する企業の競争力に影響を与える。規制が高コスト構造の一つ

だとして、規制の緩和により競争的な関係をつくることが重要である。競争で切磋琢磨し、新商品をつくることが進歩への大きな機動力になると思う。改革の流れとして規制緩和の方向で世の中は進みつつあるようだ。

3 新規開業の環境整備

経済構造改革には事業環境の整備と新規開業の創出の2つのポイントがあると申し上げたが、実はアメリカで起こったようなことが日本でも可能だろうかということである。1980～90年の10年間でアメリカの雇用者数は1864万人の増加だったが、業種別にみると、製造業では約200万人の減少。その一方でサービス業、小売業、金融保険不動産業で増加している。これらの雇用増の大部分は中小企業で賄われており、サービス業、小売業、金融保険不動産業等、ソフト的な中小企業がアメリカの雇用を大きく伸ばしている。アメリカでは大企業を中心とする製造業でリストラが行われたが、それを埋め合わせる形でベンチャー的な企業が雇用を増やした結果、1800万人の雇用の増加に繋がったわけである。こんなところにアメリカの経済の回復の流れが現れている。

1980～90年の米国での変化が日本でも現出できないかということである。大企業のリストラ等を埋め合わせる形で中小企業の雇用が生み出せないものかと、新規開業に関心が高まっている。

日本でも可能かという、かなり難しいものがある。最近、色々なところで企業の開業率と廃業率の比較が紹介されているが、日本の場合は開業、廃業共に5%ほどである。もともとは開業率の方が高かったが、最近では廃業の方が多く、この状況では経済のダイナミズムは失われしまう。アメリカは開業率、廃業率共に高く、12～3%ほどである。日本の場合は小さく生んで大きく育てる世の中で、アメリカの場合は多産多死で、廃業も多いが、開業も非常に多く、そんな中にビルゲイツのような企業が出てくるわけである。開業率が高く、生まれる企業が多い、そういう企業の数が増えるところにアメリカ経済のダイナミズムがあるわけである。

雇用対策を考えた場合、中小企業を生みだし、そこで雇用を創出してもらいたいわけだが、現実には難しく、今まで以上に企業が生まれるような環境を作る必要がある。こういう背景をベースにして、新規開業の環境整備がテーマとなっている。

4 民間商慣行の改善

日本でのビジネスがやり難い理由として、日本の市場の閉鎖性が海外の企業から指摘されている。アメリカの場合は一見の客でも商品が良ければ買うのに、日本企業の場合は長い付き合いがなければ、商売をしてくれないというわけである。

企業の交際費として、年間6兆円ほど使われている。同じ取り引きをするのに6兆円ものコストをかけなければ取り引きができないということは、効率の悪い取り引きをやっていることになる。そんな点の改善も必要ではないかと思う。

また、一部の業種には後仕切りの商慣行が残っている。これは商売を先にしておいて値段は後で決めようというもの。とにかく買ってもらいたいということで、値段をそのときには決めず、後で決める商慣行だ。新しい部品1万個の注文が、後になって5千個になるような話がまかり通るとなると、部品の金型の代金が回収できなくなる。こうした慣行も健全なものとは言えない。民間の商慣行に国が口を出すのは難しいが、世界の商売のやり方に比較して改善した方が良いと考えられる場合は、改善の後押しをすることは国として必要なことだと思っている。

5 創造的価値の重視

これからは、企業でも個人でも他人と同じことをしては生き残りが難しいと思っている。人真似ではなく新しい、創造的なものをつくり出すことが必要である。そのためには奇人変人を尊重する社会、変わり者を排斥せずに受け入れるような経済社会が必要ではないかと考えている。

6 結果重視の行政対応

あれは駄目、これは駄目との予防的な行政の対応は結果的にコストのかかることが指摘されている。また、いわゆる護送船団方式の行政のマイナスも指摘されており、事前に役所に細かく伺いをたてなければ企業活動がスムーズにできない、そんな状況では生産性も上がらない。何よりも積極的に物事に挑戦しようとの意識が失われてしまう。結果が悪ければ悪いでペナルティを取るとか、良ければ褒めるとか、結果重視の行政対応に日本の役所の仕組みや物事の方法を変えてゆく必要があると思う。流行りの言葉で表現すると自己責任ということである。

ただ、民間の企業にすれば昨日まで護送船団方式だと言っていたのに、今日からは自己責任でというのは少々手前勝手ではないかとの感があるかと思う。金融機関に対する早期是正措置も、ついこの間まで護送船団方式だったのに、今度は自己資本比率8%以下は是正対象と急に言われて、戸惑っている面もあると思っている。ただ、流れとしてはこういう形で行かざるを得ないと思っている。

行政改革が進んでいるが、通産省も経済産業省になり、公務員の定員の10%削減や局長や課長の数も2割カットといった話が進んでいる。これらもやはり避けて通れないことで、総論各論はあるが全体としては取り組まなければならない課題だと思っている。役所も変わり得るんだとの姿勢を示すことも重要である。そういう意味で行政改革は避けて通れない話だろう。

経済構造改革の流れの中で、制度改革、規制緩和、新規開業支援、民間商慣行の改善、創造的価値の重視、行政の結果重視の対応の6項目を指摘したが、これらが改善されてゆくと、日本の経済社会ももっと活力のある姿になると思っている。経済の長期の流れとしては、こんな形で進んでゆくだろうと受け止めている。そういうことを頭の中に置きながら、企業経営を進めていただけると有り難い。

V ベンチャー企業振興の現状

1 企業発展のポイント

2年前の中小企業白書に、中小企業の発展は3点が重要であると指摘されている。第1はコア・コンピタンスの確立である。自分の企業でなければ出来ない商品や技術、サービス等をつくることである。核になるコンピタンスの創造が企業発展の第一歩というものである。

第2はアウトソーシング、ストラテジック・アライアンスで、中小企業がコア・コンピタンスを確立するためには経営資源の集中が求められている。勢い、他の事柄がおろそかになりがちだが、そこまで回す力がない場合は外の力を借りたり、他の企業と連合を組むという形で、足りないところを補うことが重要だ。これが第2のポイントである。

第3はアジリティ、素早い、早い、迅速という意味だが、迅速な決断、素早い行動ということである。自分ならではのものを確立し、足りないところは外部の経営資源を巧く使い、決断、行動は迅速にということである。

以上の3つのポイントは、企業だけではなく、我々、個人にとっても同じことが言えると思っている。我々も各々のフィールドのプロに徹しなければならない。プロの分野を確立し、足りないところは仲間の

力を借り、今日できることは今日実行し、明日に持ち越さないということだが、人生訓としても納得のゆく事柄だと思っている。

2 振興施策の活用

ベンチャー振興の関連で、先程開業率の低下の話をしたが、何が問題なのかと調べてみると、①自己資金の不足 ②技術や知識を持つ人材確保が困難 ③借り入れによる資金調達が困難 ④経営に対する知識とノウハウの不足等である。要は金・人・技術に集約されそうだ。最近流行のベンチャー対策では技術面、資金面、人材面ということで、対応を図ろうということになっている。

一番のポイントは資金の問題だと感じている。そこでエンゼル税制や年金資金の運用の緩和、投資情報提供、店頭登録市場の規制緩和等が話題に上がっている。人材面については、ストックオプション制度や労働市場の緩和による流動性の向上等が言われている。技術面では色々な制度ができつつある。

日本では若い人がどんどん会社を起こしているのかと思われがちだが、実は逆で、創業者の創業時の年齢をみると技術の進歩や開業資金の上昇ということで、ある程度の経験、資金力を持ってないと新規開業は難しく、若い人の比率が減っているようだ。こういうことも開業率の低下に繋がっているような気がしている。大学を出たばかりでは簡単に商売は出来ないというのが現実だ。長い間培った技術や信用、貯めた資金等が新規開業には大きな力になる。ベンチャーブームが取り沙汰され、若い人が頑張っているような印象を受けるが、実態は逆のようだ。

3 大学に対する期待

日米の大学の工学部卒業後3年を経た人に対するアンケート調査によると、「現在どういう状況で、今後何がしたいのか」との問に対して、既存の企業や組織で出世をしたい人がアメリカよりは日本が高く、自分の会社を設立して発展させたい人がアメリカは非常に高く、日本は低くなっている。アメリカと日本では若い人のビジネスについての意識が大分異なるようだ。

大組織のなかで階段を登り出世を望む人がアメリカでも多くいるが、自分で会社をつくり、大きくしたいというマインドがアメリカの若い人には相当ある。また、既に卒業後3年で会社を所有、経営している比率もアメリカが5.1%、日本が1.8%で、大きな差がある。大学教育には、若い人の意識改革ということで大いに期待している。

先程、アウトソーシングの話をしたが、会社創業時に不足の部分は外部の資源を使うことになる。利用した外部資源に対する評価をアンケートで調べてみると、非常に有益が48%。多少は有益が42%で、90%が外部資源の利用が有益だと評価している。様々な外部資源、たとえば大学の技術の活用、銀行からの借り入れ、公的な助成措置の活用が重要だと思われる。それらを上手に使うことが大切な着眼点になると思う。

大学との関係に注目して、日米の大学の特許ランキングをみると、アメリカの大学に比較して日本の大学は遅れている。最近、大学の先生が特許を取って、産業界に普及する仕組みをつくろうということで、そのための法律もできたが、もっともっと大学と産業界が一緒になって取り組んでゆくことが必要だ。

VI 四国経済の課題

1 産業構造の特色

全国に占める四国の地位は、総面積約5%、可住面積3.8%、人口3.6%、就業者人口3.2%。総生産、

GDPの4県の合計は2.7%。人口が3.4%だから、3%以上あってもいいわけだが、2.7%しかない。3.4と2.7とで0.7の差があるが、これを丸めて1%のギャップがあると言われている。人口と経済力には1%のギャップがあるということだ。それだけ生産性が低いことになる。

産業構造でみると、第一次産業の対全国生産シェアで6.5%で、一次産業のウエイトが高い産業構造だ。第二次産業2.7%、第三次産業2.6%で、これらは相対的に低くなっている。

預金残高は3%あるが、貸し出し残高は産業が弱いこともあり、相対的に少ない状況である。電気機械や輸送機械産業の全国シェアは少なく、食料品、紙パルプ、窯業土石等の産業が高めで、四国は素材型の産業が高く、加工組立型産業が弱くなっている。

四国の鉱工業製品の生産・出荷の状況は、全国よりも少し下のラインで動いているが、産業構造と密接な関係があるようだ。消費の動向は高松市を中心に大型店の出店が相次ぎ、消費の対前年同月比をみるとかなり高い伸びを示している。有効求人倍率は全国に比べると比較的高い状況だ。このあたりにも、産業構造の特色が現れているようだ。景気が落ち込んでも需要が直ちには減らないということで、所得弾力性の低い産業構造が、景気後退局面ではそこそそ有利に働いているという解釈もできるようだが、反面、底を打って景気回復の局面になるとおいてけぼりを食いかねないという、構造上の問題がある。もう一つは、在庫調整の遅れで、四国経済の問題になっている。

2 交通インフラの不利

四国経済の課題に交通インフラの不利がある。高速道路や港湾の整備をみると、四国の遅れは否めない。四国に進出してきた外部誘致企業へのアンケート調査で「四国の課題は何ですか」と、問題と思われる事柄を記述してもらったが、そのなかで産業インフラの遅れと、本州との接近性の問題が指摘されていた。産業インフラは道路、港湾、工業用水が上げられ、本州との接近性は橋の通行料金の高さが上げられており、すぐ側に橋があるにも関わらず、料金の高さから相変わらず船で輸送しているとの話があった。架橋だけではなく、安く通行できるような環境が重要だという話だろう。

3 隠れた「活きの良い企業」

以上のような状況のなか、どうすれば四国経済が発展できるのかとなると、簡単な話ではない。ただ、私はこちらにきて色々な企業を訪れたが、立派な企業がある。通産局が4～5年前に調べた「日本及び世界で高いシェアを有する地場企業」によると、四国には高いシェアを持っている企業が多数ある。私もできるだけ会社を訪問するよう心がけているが、ユニークな企業に驚いている。

たとえば世界の水族館の水槽を手がけている高松市の企業では受注が2年先まで決まっているそうだ。ヒューテック社は鉄板の表面欠陥の検査から発展した企業だが、今では印刷の検査装置でコア・コンピタンスを確立している企業である。徳島の四国化工機は充填機械の生産で世界に通用する企業で、無菌充填ができる企業は世界でテトラパックと四国化工機しかないという話も聞いた。高知の技研製作所はサイレント・パイラーというシートパイルを油圧で地中に押し込む機械を開発している。現社長が創業者で今は売り上げ100億の企業だ。日本高度紙はコンデンサー用の絶縁紙だが、日本のシェアの90%以上を持っている。もともとは土佐和紙からの出発だ。ミロク製作所は猟銃で高いシェアを持っているユニークな企業である。今治地区には、日本食研、今治造船、ハリソン電気のように業界をリードしている企業がある。

そういった企業を今まで以上に増やしてゆくことが必要と思う。また、企業間の横の繋がりを確立してゆくと面白い組み合わせができるのではないかとも思っている。

小松島にCD-ROMを2枚張り合わせる機械を製造している北野エンジニアリングという会社がある。社長は女性だが、たまたま座談会の企画でお会いした際、居合わせたヒューテックの社長と一緒に仕事をすると面白いのではないかとの話が出た。横の繋がりが開けると新たな事業展開が期待できそうだ。

活きの良い企業を中心に新しい事業展開の領域をつくるのが、地道でも四国の発展のために必要だと思っている。企業が足りないから、外から誘致すればいいといった単純な話ではないと思う。単なる生産拠点だけではなく、設計や試作等の高度な機能をもつ企業をどれだけ生み出していけるかが四国の経済の最も大きな課題ではないかと考える。そういう企業をもっとプレイアップしてゆくことが重要だ。

4 経営資源の総動員

四国の大学や金融機関、役所も含めた経営資源を総動員して、活きの良い企業の発展に活用できる環境、ネットワークの構築が今後の四国経済の課題ではないかと考えている。最近、「産・学・官・金」という言葉を私は使っている。「産・学・官」に金融機関も交えて、地域の経済発展や新規企業の発展に取り組みなければということである。もともとは滋賀銀行が提唱した言葉だが、金融機関も一緒になって企業を発展させて金儲けしましょうということである。

5 施策の活用

経営資源の総動員の際には、我々の施策と一緒に考えていただけたら有り難いと思っている。私は中小企業庁に勤務の時代、全国を回って企業の方のお話をお聞きしたところ、通産省の施策をはじめ、国や自治体の施策を知っている中小企業の経営者の方は一割いるかいないかの状況だった。90%の方がほとんど知らない、縁がないというお答えだった。これが実態なのかと再発見した次第だ。

本年6月に緊急経済対策ということで、16兆円の総合経済対策が打ち出された。その中で史上最大の中小企業対策がなされている。これがどれだけ企業に浸透しているかが問題である。このときに貸し渋り対策、構造改革支援、投資促進税制の3つのカテゴリーから成る対策を出したが、みなさんの会社のなかでこのような支援対策をどれだけ活用しているかという、ほとんど関係を持っていない企業が多いのではないかと考えている。

貸し渋りに関しては、6月の段階で新しい融資制度を設けている。第一に政府金融機関の融資等の対象となる企業を拡大しようと、中小企業の定義を法律で変更し、小売り業、卸売り業、サービス業を中心に中小企業の範囲を拡大した。小売業ではこれまで1千万円を越えると大企業扱いになり、中小公庫や国民金融公庫からの借り入れができなかったが、定義の変更で小売りの場合は資本金が5千万円まで、卸売業の場合は7千万円までを中小企業とすることになった。同時に情報処理サービス業についても1億円までという形になっている。

第二に新しい融資制度をいくつか創設した。担保半分の特別貸付制度の創設ということで、別枠で中小公庫と商工中金から8千万円、国民公庫から4千万円の制度を設けた。また、経営改善のための小口融資制度ということで、商工会や商工会議所の経営指導員の指導を一定期間受ければ無担保で借り入れができる通称マルケイ融資の貸付期間を延長している。

10月に入り、債務保証制度が新たにできた。中小企業安定化特別保証、貸し渋り対策特別保証で、10月1日から貸し渋りにあっている中小企業に対して、新しい別枠の20兆円の信用保証制度を設けた。この1カ月間に全国で2兆6千億円の保証が実施されている。内、2千億円が東京都、次いで愛知県、静岡、神奈川とつづき、大阪はやや少なく740億円ほどで、四国は4県合わせて約100億円だ。今は少なくとも、年

末に向かって増えてゆくのではないかと考えている。

愛媛県が10億円で経済規模に比べると少ない状況だが、相談件数が多いこともあり、今後は増加しそうだ。信用保証は新聞等で話題になったこともあり、中小企業に随分と浸透しているが、その他の金融対策の浸透状況はこれ程ではないようである。

次の対策は税制である。中小企業増資促進税制は、平成10年度に限って中小企業が設備投資を行った場合、230万円以上の機械を購入すると7%の税額控除、あるいは30%の特別償却ができることになっている。それから中小企業技術開発税額控除制度の拡充ということで、平成10年度に限り、従来からの6%の税額控除を10%に拡充した。

6 施策PRの重要性

ただ、この税制についてはその存在を知らない企業が実に多く、私が中小企業庁に勤務しているときにこの制度の認知状況を調査したところ、77%の企業がこの制度を知らなかった。比較的意識の高い企業に対しての調査の数字だから、中小企業全般にみれば9割以上は知らないという状況である。

税制措置を受けるには、「試験研究費の額が増加した場合の法人税額の特別控除に関する明細書」の用紙を税務署でもらい、記入し、税務申告の際に提出するのが、税制の優遇措置を受けるルールである。税務署の窓口で用紙を要求すればもらえることを知っている中小企業の経営者はほとんどいなかった。これがこの税制が使われていなかった最大の原因だと思われる。税理士だったら知っているはずではとの意見もあるが、税の世界は複雑で、技術開発にはあまり光が当たっていなかったこともあり、税理士がみんな知っているわけではないとの話も聞いた。そこで日本税理士連合会の方に来ていただき、税理士協会の機関紙等でPRをお願いした。それから、TKCという税理士のグループ、中小企業向けの経営コンサルタントをしているグループの本部にも出かけ、勉強会で取り上げてもらうよう話をしている。先日も四国税理士協会の会合にも出席し、同様の話をした。税理士の方たちも税務相談だけでなく、融資や経営のお手伝いをぜひやっていきたいということで、中小企業の方たちに、こういう施策があると紹介していきたいと話していた。

とにかく10%しか使われていないことは問題で、周知度をもっと高めるための努力を通産局はしていかなければと考えている。

中小企業庁に勤務の頃から、銀行の窓口でのPRが最も効果的だと考えていた。私の仮説だが、中小企業の経営者が接触する機会が多いのは金融機関である。接触の機会の多い場所に情報を流すことが肝要であり、また資料を渡す際にワンポイント・レッスンの言葉を添えることも効果的かと思っている。そんなことから中小企業庁の時代には全国270~80の金融機関を回りお願いしてきた。

四国にきて以来、四国の全ての金融機関にお願いをと、百十四銀行、香川銀行、伊予銀行、愛媛銀行、四国銀行、高知銀行の支店長会議に出席させてもらい、支店長や行員の方たちに、「窓口でよろしく」とお願いしている。銀行にこのようなことを手がけてもらうと、施策の浸透もより早く、効果的かと思う。銀行自身も販売促進ツールのような感じで、国や県の施策を活用してもらえればと考えている。

PRも他人任せでは具合が悪いと通産局独自の情報ルートの開拓にも力を入れている。これはという情報があれば直接企業に入れようということで、9月からFAXで直接企業に各種施策情報を届けるサービスを始めている。まだ手探りの状態だが、情報提供を希望される場合は、送付希望の連絡票を送っていただきたい。

これからは融資制度や税制、さらに補正予算もあり、様々な技術開発、情報開発等に使える制度の募集

シーズンが来る。公的な資金をアウトソーシングということで是非企業の発展に活用していただきたいと思っている。

7 施策活用マインドの向上

大阪合資育成会社からの四国への投資は四国4県でたった16件しかない。広島、山口、岡山、九州等と比較すると四国の企業の施策利用は少ないようだ。四国の企業に聞くと、公的な制度を受けるのはいいが、乗っ取られたら困るとの不安があるとも聞いているが、このような制度のあることを知らない人も多い。制度を利用した企業からは有り難かったとの声も聞こえてきている。自社に役立つ施策であれば、もっと食欲に使ってもらいたいと思う。そんな食欲さも必要ではないかと考えている。

施策の利用には申請書を上手に書くことも大事だが、願書受付期間内に提出することが重要である。素晴らしい技術であっても締め切りが終わっていれば、次の年まで待たなければならない。また、一回の申し込みで即OKとはいかない場合があるが、中には何度も制度を利用している企業もある。案外と身近な企業も利用している。是非、四国の企業の方に施策、制度を巧く活用して、発展していただきたいと思っている。我々としてはできるだけ多くの四国の企業のお役にたてたらと考えている。

そういう気持ちを企業が持ってもらい、意識を高めていく中で、技術開発や企業のコアコンピタンスが確立されてゆくとと思う。そういうことを一つの風土として定着させる必要がある。

技術開発については工業技術センターの活用や公的なアドバイザーの活用等の制度もある。不明な点があれば通産局等へ直接連絡してもらいたい。結果重視の行政が必要だと考えているので、企業の方にも結果重視で制度の活用をしていただきたい。アウトソーシングということで施策を活用するためには、素早い活動、行動が大事だと思っている。

聞いた話で恐縮だが、講演等で面白いと思ってもそれが具体的に何かに結びつかないと意味がないと神戸大学の先生が話していた。ただ面白い話を聞きたいのであれば、講演会へ行くよりも吉本興業へ行った方が効率的だということらしい。そのためには小さなことでも良いから、“DO SOMETHING”が重要だと言っていた。

皆さんも会社に戻られたら、今日の話サムシングに結び付けていただき、具体的な行動に移していただけたら私としても嬉しい限りである。



第3部

三橋時代における四国のとるべき進路

梅原利之

- I 自己紹介
- II 交通インフラ後進国から先進国へ
- III 減少しつつける定住人口
- IV 大交流時代（大観光時代）の到来
- V 日本の観光の実態
- VI 低迷する四国の観光
- VII サンポート高松の役割
- VIII 四国における将来の高速鉄道

I 自己紹介

JR西日本に8年ほど勤務した後、縁あって2年ほど前にJR四国へ。今年6月に社長に就任した。出身は京都府の丹波である。昭和36年に国鉄入社。入社動機は青函トンネルを掘りたかったからである。ただ、人事に個人の希望は採用されない。夢は叶えられずメンテナンスの仕事に就いた後、営業、総務等の仕事をしてきた。12年ほど前の国鉄の改革時には金沢で鉄道管理局長を務めていた。JR移行後も金沢に残った。その後大阪に戻り関連事業の仕事をして4年、鉄道の本部長を2年余り務めた。その間に阪神淡路大震災があった。当時、神戸の東灘区に住んでおり自宅は半壊の状態であった。鉄道の責任者という仕事から、自宅の方は放りっぱなしで復旧に取り組みざるを得なかった。お蔭さまで予想よりも早く復旧にこぎつけた。

II 交通インフラ後進国から先進国へ

今年4月5日に神戸・鳴門ルートが開通し、来年5月1日には今治・尾道ルートが完成する。まさに四国が新しい時代に入ったわけである。架橋は1兆円のプロジェクだが、大変な赤字の日本国ということから全国の観光地の人々からは非常に羨ましがられている。人口420万人の四国になぜ、そんなプロジェクトが2つもつづけてでき、橋が3つもできるのかというわけである。架橋を四国の人々は当たり前のよう受け止めているが、四国以外の人たちの考えは違うようである。

では橋をどう活用するか。全国の人々が羨ましがこの橋や高速道路をどう活用するかというのが四国のこれからの将来を決め、場合によっては打つ手を間違えさせかくできた橋や高速道路のために、四国が衰退してゆくことも十分にあり得る。むしろ放っておくとそうなると思うぐらいである。ただ、色々な手を打てば四国はまだ大いに活性化してゆくと思っている。

昭和62年4月1日にJRが発足した。その1年後に瀬戸大橋が開通。JR発足時には宇高連絡船がまだ運航していたが1年後に廃止された。昭和年代、宇高連絡船の時代、国鉄のなかではインフラは冷遇され

ていた。九州や北海道は四国と較べるとかなり整備されていた。それでも鉄道は四国のなかでは基幹的交通機関だった。それほどに四国は交通インフラの後進国であった。それが数年後には全国平均を大幅に超える交通インフラ先進国に変わろうとしている。

昭和61年度、国鉄の最後の年に四国は複線化率、いわゆる全線のなかでどれだけ複線化しているかというものが、それが2.9%しかなかった。電化率、電車が走っている距離が6.4%しかなかった。JR以降、平成9年度までに複線化率は6.0%まで伸び、電化率は予讃本線を伊予市まで電化したことで27.5%と、かなり伸びた。JRになってから自前で電化したのはおそらくJR四国だけである。JRになってから造った車両が233両、国鉄からの車両が228両で5割以上がJRになってからのものである。JRになってからの新車率は全JR旅客会社6社中、JR四国がトップである。国鉄時代の四国は、ディーゼルの墓場と言われ、余ったディーゼルを全国から四国に持ってくるという状態であった。

前にも述べたように、昭和年代は四国の基幹的交通機関の鉄道が国鉄のなかでは最も冷遇されていた時代であった。国鉄の発想は東京発の中央集権だったから宇高連絡船、要するに宇野で電化は切れており四国まで目が届かなかったようである。まだ不備な点はあるかと思うが、JRになってからはできる限り頑張っている。

四国の高速道路の整備は、昭和58年までゼロだった。同時期の全国の整備率、予定した高速道路の全延長距離に対する開通距離は、四国がゼロのときに全国平均は30%だった。これも国鉄の電化率とよく似ており四国の高速道路は随分と遅れていた。現在の開通距離は286km。整備率は43%にまで上がっている。平成10～14年度まで毎年、1,500億円のお金が四国に投じられる。全国における四国の経済規模は3%だが、その四国に毎年、1,500億円が5年間、高速道路に使われる。この1,500億円は全国シェアの15%である。5カ年計画が終わる1年前の平成13年度には全国平均を抜き、5カ年計画が終わる平成14年度には整備率が66%になる予定だが、その年の全国の整備率は63%である。以上のように高速道路に限っては激しい勢いで伸びており、橋だけではなく高速道路にも羨ましがられるほどのお金が使われているわけである。

空港は、東北や北陸には県営空港が多く、四国の場合は4県ともに国営空港である。滑走路は高知と徳島が2kmだが、この2県も近いうちに2千5百mになる計画がある。ジェット化は高松空港が一番遅く平成元年だった。空港が整備されダブル、トリプルトラッキングの便が相当数飛んでいるということである。贅沢を言えはきりが無いが、空港も全国平均に比較するとかなり進んでいるということである。そして、ここに3つの大橋が絡んでくる。昭和63年に瀬戸大橋開通、平成10年神戸・鳴門ルート開通、そして尾道・今治ルートが平成11年5月に開通予定である。

鉄道の利用状況では、列車本数は国鉄時代に比較すると5割ほど増えている。そんななかお客さまの数、輸送人員はJRになった昭和62年度を100とすると平成9年度は112で12%増えた。高速道路で厳しい闘いを強いられながら一応12%は増えている。お客さんの数と乗られた距離を掛けた輸送人キロも同様に昭和62年度を100とすると114で14%増えている。

JRの瀬戸大橋交通量は、昭和62年度はまだ宇高連絡船が就航してしたが、昭和63年度に大橋開通。宇高連絡船時の年間の指標を100%とすると、瀬戸大橋開通で一気に219%になった。これはいい意味での予想外で、瀬戸大橋効果は絶大である。現在は233.8%で、宇高連絡船時代と比較すると2.3倍のお客さまを運んでいる。ただ、残念ながら今は高速道路と航空にお客さまが流れてJR利用客は暫減傾向にある。

高速道路の交通量は昭和62年度を100%とすると平成9年度は618%で、6倍になっている。瀬戸大橋も通行料金の高さが話題になりながら、平成9年度には150%になっている。

明石海峡大橋の輸送は、徳島駅前から関西まで3系統、JRグループと徳島バスグループのダブルト

ラッキングで81往復／日のバスを走らせている。今までの高速バスは幾つもの会社が一緒になって共同運行しているが、ダブルトラックは初めてのことで規制緩和のなかで、とにかく競争してみようと始まっている。そんな中で明石ルート的高速バスは大変な人気で現在も伸びつづけており続行便を出している。

明石海峡大橋は1日平均3万台ほどの交通量を予定していたが、4月、5月、8月には予定台数を上回ったものの全体的には下回っており2.9万台となっている。ただ、大鳴門橋は予定を下回っており、途中に寄らない直通の台数も予定を下回っている。予定は明石海峡大橋が3万台、大鳴門橋が2万台、直通が1万台である。大鳴門橋と淡路島に下りない台数が本四公団の予定を相当下回っている。要するに神戸側から淡路島に入り、そこから引き返す車が非常に多いということである。

四国の空港の発着旅客数だが、昭和62年度の4空港の使用を100%とすると、途中でダブル、トリプルトラックと様々に変わり平成8年度は144%で約45%の増加であるが、逆にそれだけしか伸びていないとも言える訳で、高速道路が非常に伸びているわけである。しかし、神戸・鳴門ルートの開通で徳島空港の関西便の利用客が減少しており、その分、高速道路が伸びていることになるかと思っている。

昭和年代の四国内の国道は相当に酷いもので鉄道が主な交通手段でしたが、この10数年で隋分と様変わりしつつある。来年5月に尾道・今治ルートが開通し、4年後には高速道路が全国平均を上回るほどに整備される予定である。四国は今、まさに交通インフラ先進国に変わろうとしている。このインフラをどう活用するのかが四国の将来を決めるのではないかと思っている。しかし残念なことに、交通インフラを早く作って欲しいという要望は強かったが、どう活用しようかという施策、四国全体の活性化の対策が後手に回ったようだ。橋の開通直前に慌てて活性化策を考えるという瀬戸大橋の失敗が明石・鳴門ルートでも一部、あったのではないかと思う。しかし、交通インフラは充実しつつあるというのが、レジメの第1番目である。

では四国の活性化はどうすべきかについては人口の増減が活性化の最大のポイントであり、人口には定住人口と交流人口がある。

Ⅲ 減少しつづける定住人口

学生をどちらに入れるかということはあるが、定住人口はそこにずっと住みつづける人のことであり、交流人口の代表的なものが観光客である。将来、四国での定住人口の増加は至難の技と言われている。定住人口の推移を昭和62年の四国4県の合計を100%とすると、平成9年度は98.9%で1ポイントほど減っている。香川県は100.3%で、愛媛、高知はともに減少している。徳島市は103.5%、その他の市町村では97.8%。高松市は101.0%、その他が99.9%とバランスがとれている。松山市は107.9%だが、その他が南予を中心に94.9%と、相当に落ち込んでいる。高知市は103.1%だが、その他は93.7%と、中核都市に吸い寄せられていることが判る。この現象は日本全国でも見られるが四国ではとくに愛媛と高知が顕著である。

日本の人口は昭和62年の1億2千2百万人と比較して平成9年まで暫増しており、現在は1億2千6百万人で103.2%、四国の人口は98.9%です。

産業別就業者数は香川県の場合、第一次産業は昭和62年を100%とすると平成7年は72%、要するに一次産業が衰退し三次産業が増えてゆくということである。四国の特徴は一次産業の比率が東北に次いで多く、全国平均の2倍で一次産業の占める比率が非常に高いというものである。一次産業に占める割合が高くてトータルの人口が減り、一次産業の人口も減っているということである。これは定住人口のベースで

ある一次産業の人口の減少で定住人口も減少しているというもので後継者不足が懸念されている。

65歳以上の人口は、昭和62年の四国の合計を100とすると平成9年は137.9%。この10歳余りの間に65歳が40%以上増加し今も加速度的に増えている。すなわち、人口総数が減り高齢者が増えてゆくということは生産人口がダブルで減っているということである。

なぜ定住人口が減るのかと言うと色々な見方があるが、まず四国は山国で平地の少ないところであり、なかでも高知と愛媛県は少ないところである。その結果、土地の価格が非常に高いようだ。工業用地は土地がないので土地を確保するとなると大変な金額の負担が強いられる。でも瀬戸内海の沿線や徳島の方に作られた工業団地は空いて要るのではないかと思われるかも知れないが、工業用地の価格は東京、名古屋、大阪の3大都市圏を除くと日本一高いところである。その上、東京、名古屋、大阪、福岡周辺の臨海地区には余った土地がたくさんあり、要するに四国の高い土地を購入しなくとも海岸近くの造成地は至る所にあるわけである。その上、生産地を日本から海外に移そうという大きな流れもあり、そんな見解からも、今後四国に工場移転を考える企業は残念ながらあまり期待できないようである。愛媛県では10数年来の念願が叶い、西条にアサヒビールが工場を開設したが、今後の企業の進出には非常に難しいものがあるのではないかと思っている。

定住人口の減少の理由の一つに、地場の有力産業の少なさも上げられる。なかには元気な企業もあるが全国ベースでみると少ないようである。四国は一次産業の比率がとて高く、後継者不足で高齢化が進み人口が減少するという流れは止まらないだろうと言われている。堺屋太一氏によると、商業50歳、農業60歳、漁業70歳が平均年齢だそうだが、10年後には現在の平均年齢にそっくり10年が加わるだろうとのことである。恐らく一次産業で人が急に増えることは考えられない。もう一つの理由に若者が定着しないことである。その原因の一つに大学の少なさがある。香川大学に工学部が創設されたが、これは非常に明るい話である。四国には優秀な高校は数多くあるが、高校の卒業生を受け入れるキャパ、とくに理科系がなかった。そこでみなさん県外の大学に進学するが、卒業しても帰郷する若者はあまりいない。東京や大阪で就職する人が多いようだが、四国には若者の働ける地場産業がないことや支店経済が原因だろうと考えている。

瀬戸大橋や明石海峡大橋の通行料が高いから渡らないという話もあるが、その理由は二の次、三の次だろう。やはり定住人口が減らないような反対が増えるようなものがあれば通行料は増え、料金は下がるだろうと思う。

さらに手を打たなければストロー現象が起こってくるだろうと思う。交通インフラは随分と整備されてきた。交通インフラの整備は入口であると同時に出口であり、逃げるための恰好のパイプをつくっているようなもので、手を打たなければそうなりますよということである。徳島から阪神方面に行くバスは非常に好評でアンケート調査によると利用客の80%が四国在住、残りの20%が全国。四国の約80%が徳島県である。もう少し関西から大勢の人たちが来てくれてもよさそうだが関西は10%程度だ。徳島から神戸に向かう目的はショッピングと観光が多く、人口の移動はないが経済活動の移動はある。私どものように足を運営する会社にとっては有り難いことだが、四国から関西には遊びに出かけ、関西から四国に入る人の大半はビジネスだろうと思う。

もう一つは支店経済だが今後、支店経済は増えないだろうと考える。当然、交通インフラが発達し高度情報化社会が進んでいるときに、わざわざ四国で土地や建物に巨額の投資をすることは今後、あまりないだろう。とくに高松が心配だ。私どもも高松に本社を置く関係からとても心配している。あまりにも関西に近すぎる。高速道路は徳島から高松にはまだ繋がっていないが、3年後に完成すると高松から神戸まで

の時間は随分と短縮される。郵政と農林関係以外の国の出先機関は全て高松に集中しており、その関係で支店の看板は残るかも知れないが中身のニーズと権限は吸い取られてゆくような気がしている。支店経済での定住、交流人口ともに減少することは間違いないと断言できる。

では、そうならぬような対策を講じればいいのだが、アクセスの充実や高度情報化社会のなかで四国の定住人口が今後増加することは期待できないと思っている。

IV 大交流時代（大観光時代）の到来

もう一つの人口、交流人口。人が往き来する人口は、相当な経済活動や消費が考えられる人口だが、こちらの人口には無限の可能性がある。対岸の京阪神だけでも1千4百万人が住んでいる。交流人口には様々な種類がある。なかでも最も期待が持てるのが観光の交流人口だ。私の考えだが香川県を含めた四国の生きる道は充実したアクセスを利用した観光立県を目指すべきである。本物の観光立県を目指すために四国4県が全力を上げて取り組むべきである。時間がかかるとは思いますが、努力の成果は着実に現れると受け止めている。

大観光時代、大交流時代に対する諸先生方の考え方の受け売りになるが、21世紀は世界的に観光産業が全産業を引っ張り基幹産業になると色々な方が述べており、実際のところそのような傾向になりつつある。ただ、日本の場合、観光に対して虚業であり実業ではないというイメージを中央官庁を含めて抱いている。観光の総元締めは運輸省運輸政策局観光部であるが、欧米の先進国には観光大臣や観光次官がいるが日本にはもちろんいない。欧米やシンガポール等では観光がこれからの産業だと国を挙げての観光立国だ。祝祭日の3連休化推進委員長、木村尚三郎先生は著書のなかで今後の20~30年間は人類が興奮するような技術革新はないと述べている。世界史的にそういう時代が何度かあったが、明日に向かって人間が考えるものがなく閉塞感が漂う。要するに明日への希望よりも今の心の癒しに向かって大移動するというのが木村先生の説である。同時に国立民族学術館長の石森先生は観光の権威だが、世界的に観光が基幹産業になることを数字で表し、説いている。とにかく全世界的に人が動く率は1950年は全世界的に実績、2千5百万人が国を越えて動いているが、1970年には1億6千万人、1990年には4億5千万人、そして2千年には5億6千万人になり、2千10年には10億人になると述べている。要するに、人が動けば物や金が動き、地域や国が活性化するということである。観光産業は決して虚業ではない。旅館やアクセス、土産物等が直接的にあるが、旅行のためには洋服や旅行用品等を購入する。そんなことから産業のすそ野は広く、巨大な市場である。今、日本は赤字、しかし国民は金持ち、でも財布が固いというわけだが、これには消費税をはじめ、色々な問題がある。政府が減税しても消費は増えず、公共投資の前倒しをしても相変わらず消費は増えない。ついに商品券ということになったが、しかし今はあまり買うものがないように思える。平均的な家庭にはたいていのものが揃っている。そんな時代だからこそ観光なのだ。だから「観光の勧め」と私どもでは言っている。人の動きは必ずオールラウンドの消費を伴う。

V 日本の観光の実態

まず海外旅行だが、非常な勢いで増加している。一昨年は1千7百万人で倍々ゲームのような伸びを示してきたが、昨年、今年と不況の影響もあり、今年は百万人の減少で1千6百万人になりそうだ。減少の原因の一つに、若い女性の海外旅行の減少があげられる。いわゆる海外で購入する品物がないこと、いわゆる何でも持っており欲しいものがなくなったというわけである。そんな理由もあり海外旅行は今、頭打ちの状態だが、それでも年間1千6百万人が海外に出ている。では日本に来てもらっている人はというと、

年間4百万人以下ですが半分はビジネスである。日本の輸出と同様、洪水のごとく観光客を輸出をし、輸入をしないような状態だ。ちなみに外国の例をみるとフランスが最も多く、6千150万人で、全人口比率はフランスの人口が6千万人だから106%になる。第2位はアメリカで4,479万人で人口比率は17%、第3位はスペインで4,129万人で人口比率は105%、第4位はイタリアで3,550万人で人口比率は62%、オーストリアは1,664万人で人口比率は208%、国民の2倍の人が訪れている。スイスは1,109万人、人口比率は159%。韓国が381万人で人口比率は8.4%。日本は第24位で199万人、人口比率は1.5%ととびきりの低さだ。日本は外国人を引き入れる努力が徹底的に足りない国のようである。同じことが四国にも該当する。

世界の国のなかで国際会議が最も多く開催される場所はフランスのパリで、香港も10位以内に入っているが、日本の東京は28位、横浜は47位で、日本は国際コンベンションが苦手な国柄のようである。

国内旅行の一泊観光は海外旅行の20倍で、不景気時の今も横這い状態だ。それほどに国内旅行は大きなシェアを占めている。

VI 低迷する四国の観光

四国4県の主な観光地の入り込み客数は、瀬戸大橋開通時の昭和63年は大きく増加しているが架橋から10年を経た今、トータルで増加しているのは香川県と高知県である。栗林公園は昭和62年度を100%とすると、瀬戸大橋の完成で251%に膨れ上がった。平成9年は70.3%で、架橋前よりも30%ほど落ちている。今回の明石ルートの開通で屋島や栗林公園が対前年50%増加しているが、一過性の可能性は多いにある。

道後温泉が瀬戸大橋架橋後171.5%に増え、その後落ち込み平成9年度は112.5%で架橋後の増加に比較すると大きな差はありますが、架橋前よりは増加している。ただ、大半の観光地が架橋前以下に落ち込んでしまっている。神戸・鳴門ルートも相当にがんばらないと瀬戸大橋に似た傾向になる可能性がある。

1996年の朝日新聞の朝刊に掲載されたJTB発表の県別宿泊数によると北海道が断然多く第1位で、第2位が京都、四国では愛媛が36位、香川が39位、高知44位、徳島46位、埼玉が最下位の47位である。要するに愛媛県でも北海道の13分の1、徳島に至っては50分の1の状態だ。電通総研の調べによると、全国の2千人の成人をアットランダムに選び、「あなたの近くの地域を除き、それ以外で印象のよい地域を県別に2カ所選べ」というアンケート調査によると、第1位が北海道で四国では愛媛県41位、高知県42位、徳島県43位、香川県はラストの47位であった。ブロック単位では四国が断トツの最下位である。

なぜこんな結果なのかと言うと、観光資源創出の努力不足、いわゆる既存の観光資源だけで今日まで食べてきたからだ。裏を返すと四国は豊かということである。北海道や九州のように必死にならなくても何とかやってゆけるということである。各地の観光地は過去の遺産に頼っているが、その遺産が今、怪しくなっている。その端的な例が熱海だ。北陸の温泉も然り、でも、道後は頑張っている方である。それからPR不足も指摘できる。四国に赴任後、大阪、京都、神戸の大手旅行代理店20数店舗を訪ねたところ、山陰と四国、山陽と四国がセットになったものは2点ほどあったが、四国単独のパンフレットはゼロ。大手エージェントの店頭には四国のパンフレットがないわけだから、訪れる人は少なく当然である。今は関西地方では四国のパンフレットがちらほら増えてきている。東北や九州のパンフレットは数多くある。努力不足に加えて危機感もない。四国全体にこれから四国はどうなるのだろうか、橋ができてどう変わるのだろうかといった切羽詰まった危機感がなく、地域が一体になった四国全体や香川県の将来が明確に見えてこないわけである。同じことが徳島でも言えそうだ。地域と一体となった交流人口に対する取り組みがなされていない。北海道や九州は頑張っており、四国は、船が沈没するかもしれないという危機感を持った頑張りが見受けられないように思える。

今後、定住人口は減っても増えることはないと考えられる。今の交流人口も一過性のもので、いずれは減少が考えられる。超高齢化社会に向けて若者のいない地域になる可能性がある。先程、21世紀は大観光時代と申したが、ただ、会社の社員旅行や団体旅行等は人気がない。そんな傾向から大手エージェンツはパック旅行に危機感を持っている。私どもにも貸し切りバスがあるが40~50人の貸し切りバスが満席になることはほとんどない。これからの観光は少人数、体験、滞在、心の癒し、エコ等の組み合わせで、気の合った仲間で出かけるような観光になることは間違いない。そういう視点で四国をみると、まさに宝の山だ。宇和島を中心に南予、高知の中村市の四万十川の川沿い等、四国には山や川、海、島の自然にあふれ、歴史もふんだんに詰まっている。もちろんグルメも海の幸を中心に美味しいものがいっぱいである。また、世界遺産にしようかという霊場八十八か所もある。この辺りの財産が活かされていないように感じられる。この辺りを真剣に受け止め取り組めば、スタートは遅れていても、トップランナーになれるだけの素材は充分にある。

様々な資源を利用して、これからは新しい観光をつくってゆくわけである。プロデューサーが必要だが、地域や町をストーリー性のあるところにする。それを上手に加工し、旅行エージェンツを通じてPRし、観光客を誘致する。四国には全国にない素晴らしい組織が一つある。四国4県とJRが各々4千万円ほどのお金を出し合い観光立県推進協議会を設けている。年に一度、海外で四国をPRしてきたが、昨年度からは東京、大阪等の首都圏を中心にした活動に切り替えると同時に、エージェンツが作成する四国のパンフレットに補助金を出すようにした。しかし基本的には時間がかかると思うが、観光の資源を巧く利用し、商品をつくり出す事が大切である。四国の観光のベース、基本は八十八か所だと思う。高速道路の整備後は、ぜひ遍路道の整備に取りかかってもらいたいと思う。歩き遍路を見ると、みなさん車道を命がけて歩いている。安心して歩ける遍路道をぜひ、つくってもらいたいと考える。

VII サンポート高松の役割

サンポート高松については、私どもも県や市に色々と提案させてもらっている。サンポート高松は素晴らしいロケーションでの計画だ。結果的に工事が一期と二期に分かれることになったが、これは正解だったと思う。一期では私どものホテルと駅のターミナルが建設され、平成13年に完成予定である。それから3年遅れでシンボルタワーの完成が予定されている。サンポート高松は、高松が今後も四国の玄関口として中心的役割を担う都市でありたいというのが目的である。しかし、現在予定されている箱物で目的が達成できるかどうか。おそらく無理だろうと思う。ソフト重視の計画でありソフト戦略を持った地域づくりが必要である。県もソフト戦略の方向に舵を切り換えつつあるようだ。高松市の物件という限りは、まず四国における高松の歴史的背景から調べた方がいいように思う。高松は松平藩だが、かつては四国の中心ではなかった。明治43年の宇野線開通後、宇高連絡船が就航し旅客や貨物を運ぶようになったが、これが当時の大動脈で本州からの四国の玄関口になったわけである。当時、四国の道路は極端に悪く四国各地から本州に行くには、高松で一休みしなければならなかった。本州から四国に入る場合も同様で、高松は人が滞留するアクセスの拠点であった。そこに国の出先機関が集中したわけである。そして企業の支店が集まり、高松は非常に機能的で賑わい性をもって発達した町である。

それでは今後、高松はどうなるのだろうか。10年前に宇高連絡船が廃止され橋が架かり、非常な勢いで高速道路が整備され空港も完成したが、果して高松は四国の玄関口の役割を担っているのかどうか。三橋時代を迎えた今、高速道路時代の位置づけとして高松は玄関口どころか回り道になっている。地図を見ると一目瞭然だが、高速道路は坂出で瀬戸大橋を下りるとそのまま高知まで行ってしまふ。明石・鳴門ルー

トが完成し、現在は徳島道が整備中であるが1年後には川之江に繋がる。こうなると、関西から真っ直ぐ松山に通じてしまう。高松に来るには回り道をすることになる。そこで、高松に来てもらうためには何が必要かということになる。現在のサンポート計画で果していいものかどうか。高松はもう四国の玄関口ではないという認識が必要である。宇高連絡船時代の名残りを排除し、高松に賑わいを持たせるにはどうすればいいかを考えなければ、進むべき方向を間違いかねない。また、支店はいつまでもあるとは限らないし、たとえ残ったとしても中身は衰退してゆくはずである。

回り道をして来てもらうためには、高松を賑わいのある面白い町にしなければならない。そんな視点でサンポート高松を見ると、この地区のロケーションは最高である。高松の財産でもある海や島等が広がる文句なしのロケーションだ。そこを賑わいのある地域にするにはソフトが重要で脱支店経済の発想で高松を考え、面白い何かを創造することである。今ならまだ間に合う。狙いは交流人口である。本州や関西から多くの人に来てもらうには四国全体の観光地の取り組みが必要だが、今のままの高松では絶対に駄目である。せっかくのサンポート、本当に面白い何かをやるべきだと思う。ソフト中心の様々な取り組みを行い他の町にはないものを考案し、それから箱をつくるべきだろう。高松は目の前に昼夜を問わず美しい瀬戸内海が広がり、至近距離に島があり、美味しい魚があり、歌もあり、歴史もあるところである。その上、駅は珍しい終着駅だ。青森も下関もトンネルで抜けてしまったが、高松だけは本当の終着駅で都市の真ん中の駅であり海の側の素晴らしい駅である。魅力のある素材が数多くあり、それらを巧く組み合わせながら、箱をつくってゆくことが大切である。そんな意味からも工事が一期と二期に分かれたことは幸運だったと思う。

駅はターミナルだから駅だけはきちんとしたものをつくり、ショッピングゾーンはいつでも併設が可能なように土地を開けておく。ホテルはサンポート計画の核だからシティホテルの予定で、部屋数は300室、1千5百人収容の大宴会場がある。トータルとしては四国を代表するホテルになる予定である。ホテルは型は箱だが町づくりの意欲で取り組み、同時に県民ホール等の県や市の施設に繋いでゆき、ホテルを核に、色々なものを提供してゆきたいと考えている。宇高連絡船が四国の玄関口であったが、今度はある面でホテルが玄関口になると受け止めている。

面白い仕掛けをし、大いにイベントを打ってゆくことが大事だが、岸壁に観覧車をつくりたいとの話も出ている。素晴らしいことだ。冷暖房付きの観覧車で夜には無数の光を放つ。とにかくアイデアは尽きない。私どももこれからは様々なアイデアを出してゆきたいと考えている。

Ⅷ 四国における将来の高速鉄道

最後は鉄道の話であるが、交通インフラ後進国から先進国へのお話をしたが、それは高速道路や空港等に該当するもので鉄道は相変わらず後進国である。懸命に取り組んだが、やはり後進国である。その最たるものが新幹線だ。新幹線の具体的な計画がないのは四国だけである。四国にも淡路島から徳島を経て高松に、そして松山を通過して佐田岬を経由し、大分県へ入る四国新幹線というものがある。または岡山から高知へ行く四国横断新幹線の基本計画もあるが、絵に書いた餅の段階である。そこから一歩進んだものが整備計画。次に進むと実施計画で東北や九州は既に工事をやっている。北海道も整備計画で北陸新幹線は今、工事中であり一部が整備計画となっている。四国はまだ基本計画の段階で鉄道に関してはやはり後進国といえる。

新幹線には種々のタイプがある。今、走っている新幹線、工事が進んでいる新幹線は標準軌である。俗称うなぎで山陽新幹線や東北新幹線、東海道新幹線等だが、今度の長野新幹線もこのタイプでフル規格で

線路幅が1,435mm、最高速度270km/hである。盛岡～八戸もこのタイプで建設中である。要するに線路の幅も広く、トンネル断面も大きい規格だ。ほかに新幹線鉄道規格新線で俗称あなご、スーパー特急がある。線路幅は在来線と同じで狭く、速度も200km/hしか出せない。この規格は在来線と直通できるが現時点では九州や北陸で工事中であり、トンネル断面は大きく、線路の幅が小さい規格だが、これはいつでもフル規格に変われるということで、あなごからうなぎに変われるよというものである。つまり線路の幅を大きくする工事をすればよく、そして車両を新しく入れればいいのである。これが俗称あなごのスーパー特急である。それから俗称どじょうのミニ新幹線であるが、こちらは線路幅は新幹線と同じで広く、速度は130km/h、山形新幹線や秋田新幹線はこのタイプでトンネル断面が小さく、線路幅は広く、車両は小さい。東京駅からの東北新幹線はうなぎとどじょうが接続されており、途中の福島で分かれ、切り離して山形に入る。以上の3つが現在の方式である。更に最近、急浮上してきたのが軌間可変電車（フリーゲージトレイン）である。実は鉄道総合技術研究所で試験車両が3両完成し、これからアメリカで試験をしながら、実用化に向けて取り組む予定である。今までは線路の幅でうなぎやあなご、どじょうになっていたが、この車両は線路はそのまま車両の足幅を変える。たとえば、新大阪から岡山までは足幅が広く、岡山から瀬戸大橋を渡る際には自分で足幅を変える。そして、四国の現在の線路を走り高松に来る。簡単に説明すると新幹線の岡山駅に到着し四国に渡る途中で、数10m間で1,435mmから1,067mmまで擦りつけてゆく軌道をつくる。車両は通常、車軸と車輪が一体になり車軸が回るが、軌間可変電車は異なる。車軸は固定しており車輪が回る。可変の区間に来ると可変のところだけが下がり、結果的に車輪が上がる。するとロックが外れ自然に車輪の幅が小さくなる。そして可変のところを過ぎるとぽっと上がりロックされるという仕組みである。これを、来年7月から山陰線で試験を行ない、その後、アメリカに持って行き、広大な場所で実験が行われる。そして、平成11年度末に実用のメドを付け、どこかのJRで試験的に走らせることとなる。四国も検討の対象になると考えられる。問題点は種々あるが試験車両ができており、これから試験がはじまる。これは私どもだけの問題ではなく、国、行政レベルの問題であるが、日本人らしい知恵だと思う。こんな高速鉄道も可能性があるということである。

アクセスが非常に充実するなか、大観光時代に入ろうとしているこの時期、ある意味ではグッドチャンスではないかと思う。このチャンスを逃すと、四国は本当に生き残れなくなるのではないだろうか。

第3部に関する質疑応答

(質問)

四国の高速道路をよく利用して各地へ出かけるが、香川県は愛媛、高知、徳島県に比較すると自然遺産が少ないようである。香川県から川之江を越えると高い山があり、川も広く、水も綺麗なようである。高知や徳島も同様で、香川県の景色は山も低く、まるで箱庭を見ているようだ。これからの観光に向けて、資源として致命的なものがあるように思われて仕方がない。

(回答)

平野があるということであるから、それは却って利点のように思う。愛媛や高知は本当に山が多く、その分、平野部が少ないわけだ。香川県は日本一小さな県だが、平野がおおく、瀬戸内海と平野が繋がった経路もあり、高松の目指すところは都市観光だと思う。周辺には色々な町があるから、それらとセットになった観光を目指してもらいたいと思う。持っている資産を最大に生かせばいいわけで南予には逆に平野部がないわけだから、そういう自然を生かせばいいように思う。ただ香川は平野があるにしては土地価格

が高い。しかし四国で唯一、それなりに土地を供給できる可能性のあるところではないかと思う。

(質問)

実際のところ、高松は駄目になるような感じがするが、定住している人と支店があって生活している人とのバランスはよく判らないが支店が減っているのは確かである。そんななかで、果して高松市が将来的に生き残れるのかという危機感がある。サンポートで素晴らしいものをつくり、交流人口を増やすことは大切かと思うが、コーディネーターの不足が気になる。

(回答)

支店経済の町としては衰退していくかもしれないが、素材があり、地場の素晴らしい人たちがいる。プロデュースができる人にランドデザインをお願いすればいいと思う。県や市でも様々な取り組みをしているが、やはり官庁は応援部隊である。地場の人たちに頑張ってもらいたいと思う。

(質問)

橋を三つも架けるといふ、我々には解せない部分もある。

(回答)

気持ちは判るが、ハッピーだと受け止めるべきだろう。日本中から羨ましがられているし、架橋は20年も前に決まったことだ。それに、橋がなくて、出てゆくのを防ぐのもまた難しいものである。大切なことは橋をどう生かすかで、こちらに来て2年余り経つが一般論で言えば、四国の人たちは自分たちが便利になるために一生懸命アクセスの充実に努力しているように思える。このアクセスを利用していかに四国を発展させるか。多くの人に来てもらうかが随分と遅れている。アクセスは所詮アクセスで、橋は基本的な観光にはならない一過性のものである。観光資源として頼るのは誤りで、橋は入り口であり出口である。そここのところのプロデュースが必要だ。今からでも遅くない。大いに可能性はある。

(質問)

四国のパンフレットが置かれていないというお話があったが、現実だろうと思う。他県の人たちの四国に対する認識はあまりないようだ。

(回答)

ここは時間距離が非常に短いところだ。しかし意識距離は遠く、関西、大阪の人たちのなかには四国を遠く感じている人が結構いるようである。九州や北海道の方を近く感じる人の方が大勢いる。おそらく意識距離が短いからだろう。東京から見ると、四国は九州よりもはるかに遠いようだ。時間も距離も近いわけだから、意識距離が変われば、とても近いところになる。

(質問)

鉄道は物を運ぶ、いわゆる貨物から撤退していった気がする。21世紀にも物を運ぶ、という役割が可能かどうか。あるいは、たとえばどこの駅からでも自転車が乗せられ、どこにでも降ろせるという遊びの方法として軌道系が使える可能性についてお聞かせ願いたい。

(回答)

自転車や車を運ぶ話はあることはある。自転車を運ぶのは予土線が初めてだが、採算等で幹線では無理だ。アメリカでは車を運んでいるが、日本の場合は車両が小さいこともありうまくいっていない。貨物には色々な議論がある。私が国鉄に入社した当時は貨物が中心だった。高速道路の発展と同時に激減し、非常に苦勞している。日本は周囲が海だから内航海運が大量貨物を運び、内陸部を鉄道かトラックが運ぶということになってくる。鉄道貨物も貨車扱いは融通が利かないために、ほとんどがコンテナになっている。それでもまだ不器用で、難しいところがあり内航海運とトラックの間が鉄道の分野かと思っている。鉄道貨物の長所は省エネと環境に優しいことでトラックから貨車に移るようなことが将来、あるかもしれない。JR貨物というよりも、国の施策として取り組む必要があるのではと思う。ヨーロッパ辺りでは既にそちらの方向に進んでいる。JR貨物に支援をし、トラックとの勝負が可能になるようトラックと貨車を同じ条件にする。それに省エネを加味してゆくと国の政策が相当に左右する問題かとは思いますが、鉄道貨物の社会はまだあると考える。



第4部

交流・連携活動の実際

—^{なかよし}中四さんかいラインを中心として—

和田 崇

- I 「地域連携（軸）」の議論の始まり
- II 中四さんかいラインにおける取組
- III 全国各地における地域連携の動き
- IV 交流・連携の阻害要因
- V 企業等による交流・連携活動
- VI 交流・連携を進める上での姿勢

I 「地域連携（軸）」の議論の始まり

1 「道の駅」ができたいきさつ

地域交流センターは東京に本部を置く任意団体である。20年ほど前にくにづくりやまちづくりについて、大学、企業、中央省庁、自治体、市民グループの方々と交流し、議論を重ねる中で政策提言をしていくことを目的に設立した組織である。また、下部組織に(株)地域交流センター企画を持ち、省庁や自治体等の調査研究、計画策定等の業務に携わっている。当センターでは、これらの調査等業務を行うに当たり、単なるデータ調査にとどまらず、地域の方々との出会いの中から具体的な動きを起こしていくことを基本姿勢としている。

当センターが最初に取り組んだテーマはごみ問題であった。静岡県沼津市で燃えるごみと燃えないごみに加え、資源ごみの分別実験を実施し、その後ごみの分別収集が各地で行われるようになった。また、トイレの問題に取り組み、日本トイレ協会の事務局も地域交流センター内においている。

また、「道の駅」についても発想の時点から関わってきた。そもそも「道の駅」は中国地域での交流会で出た意見をもとに、当センターが全国の3か所、山口、岐阜、栃木で社会実験を実施し、建設省により制度化されたものである。また、個々の「道の駅」が連携し、一本の道で市町村を繋ぐことが出来ればよいという発想から、地域連携の概念が生まれてきた。そして、その後の各地域での調査や運動を通じて、今回の全総にも位置づけられたところである。

「道の駅」の考え方が生まれたきっかけは、平成2年に広島県宮島町で開催した中国地域のまちづくりに関わる交流会である。その交流会において山口県の農場経営者の方から「鉄道に駅があるように、道に駅があってもいい」の提案があった。これについて、アイデアで終わるのは惜しいという意見が多く、本格実施を前に、社会実験をすることになった。そこで農林水産省の外郭団体である(社)食品容器環境美化協会の支援をいただき、「道の駅」の社会実験に取り組みることになった。道路利用者が困ることはトイレとごみを捨てる場所だということから、環境美化等の視点から交流拠点づくりを主たる目的として、平成

3年から全国3か所で「道の駅」の社会実験が始まった。実験場所は山口県田万川町や阿武町など、岐阜県は高山地域、栃木県は小山地域である。市町村等の土地を借りて、そこにテントを設置し、NTTに電話とファックスを借りて情報コーナーを設けたり、市町村のパンフレットを置いたり、案内員を配置したり、地元の特産品グループが物産等を販売した。また、トイレはトイレ機器メーカーからお借りして設置した。こうした取り組みについて、「道の駅」の利用者や運営に協力いただいた方を対象とした意識調査を行いデータを取った結果、利用者の反応もよく、実現可能性が高いことも明らかになった。

これらの実験結果も踏まえ、建設省では、平成4年に「道の駅」懇談会を設け、同年の第11次道路5か年計画にこの「道の駅」が施策の一つとして位置づけられた。現在では「道の駅」の設置数も400を越えるまでになっている。

2 「道の駅」から「地域連携軸」へ

「道の駅」の機能は三つある。第1は休憩機能であり、トイレや駐車場等の整備がこれにあたる。第2は情報交流機能であり、地域情報の発信などがこれにあたる。第3は「道の駅」を核として一つの道路を軸に地域が連携を図ろうとする地域連携機能である。しかし、残念なことに現在整備されている「道の駅」は単なる物産販売施設になっているところが多く、必ずしもこれらの機能を十分に果していない。休憩機能については建設省が中心となり整備が進められているが、情報交流機能や地域連携機能が十分確保されていないことが問題点として各方面で指摘されてきた。

「道の駅」登録数が増えるに従い、地域連携機能を重視すべきという議論が「道の駅」関係者からも出てきた。丁度その頃、人々の行動の広域化やこれを支える高速交通基盤の整備を踏まえ、種々の行政施策も広域に考えなければいけないという話が国土庁等で出てきた。人々の広域的な交流を支える基盤として高速道路が考えられるが、丁度その時期は日本列島を縦貫する道から横断する道の整備に入る時期でもあった。そこで「道の駅」の議論も踏まえ太平洋から日本海に至る国土を横断する地域の連携について本格的に考えることになった。これについては四全総の見直しの時期にあったことから、国土庁事業として地域連携に関わる調査を行うことになった。これが平成5年度のことである。

調査に当たり、具体的なモデル検討地域の設定が必要との考えから、平成5年度の調査においては、北関東新潟ルート（水戸から栃木、群馬から新潟に行くルート）と、鳥取から岡山、香川、高知に至るルートが選ばれた。全国的にみて、最初に横断道が整備されるのは鳥取から岡山、香川、高知に至るルートであることから、この地域が平成5年度に全国二つのモデル調査の一つに入ったという経緯がある。

さらに平成6年度には、平成5年度の調査を踏まえ、国土庁は全国12か所において「地域連携軸事例調査」を実施した。四国絡みでは、兵庫から徳島、高知に至るルートと、鳥取から岡山、香川、高知に至るルート、島根から広島、愛媛、高知に至るルートであり、交流・連携の可能性を整理するとともに、できるところから取り組みを具体的に進めようという姿勢で調査が行われた。

ただ、困ったことに、「地域連携軸」という言葉から一部に誤解を与えたところがあり、高速道路が整備されれば「地域連携軸」ができるという意見が出ることもあった。また、この調査対象になれば高速道路の整備が他地域よりも早く進むという誤解を与えたところもあった。「地域連携軸」の本来の主旨は地域を豊かにするために交流や連携の活動を活発にすることであり、それを支える基盤として高速道路が必要というものである。

Ⅱ 中四さんかいラインにおける取組

1 「地域連携軸事例調査」(国土庁)

平成5～6年度の国土庁の調査は、私も中国四国地域のルートを担当させていただいたが、平成5年度はアンケート調査や各県でヒアリングを行った。現在、各県により「西日本中央連携軸推進協議会」ができていますが、これは当時のヒアリングと調整がきっかけの一つとなったものであり、平成5年度にその前身組織ができた。当時の名称は「中四国横断地域連携軸推進連絡会」で、それが現在のような形で発展してきた。平成6年度調査では平成7年2月に高知でシンポジウムを開催した。このシンポジウムでは「観光」「研究ネットワーク」「グルメ」「情報」の四つをテーマに、1泊2日の日程で各20～30人の分科会を開催した。また、2日目には橋本知事にもご出席いただき、パネルディスカッションも行った。

その中で、「ケーブルテレビの連携を図ろう」という提案が山陰のケーブルテレビ局の方からあった。橋本知事も聞かれ、実際に企画書を提出することにもなった。このように、ただ話を聞いて良かったというシンポジウムではなく、関係者が一堂に集まり、じっくりと話し合いをすることで一歩でも前に出られたのだと思う。

2 市町村レベルの連携に向けた取組

交流・連携活動の主体として、行政の場合は市町村が中心と考えられる。しかしながら、多くの市町村は“おらがまち”意識やワンセット主義、フルセット主義の意識が強く、効率的、効果的なまちづくりに向けて市町村どうしの連携を図ろうとする意識は希薄であった。その中で、私たち地域交流センターでは、地域連携に比較的前向きな市町村に呼びかけて、市町村の連絡組織を作ること提案し、平成6年度の国土庁調査と並行して発足に向けた準備調整作業を進めた。具体的には、鳥取県の米子と境港、岡山県では新見と高梁、香川県の丸亀、愛媛県のの川の江と伊予三島、高知県高知市などに相談をしながら市町村連携組織の設立を提案した。そうした調整作業の中で強く感じたことは、各市町村の対応の相違である。

「地域連携はいいことだからぜひやろう!」「とにかく負担金を出しましょう」という市町村がある一方で、「よく分からないから上に相談をしてからにします」「隣の市の様子を見てから対応を検討します」「県に聞いてみなければ分からない」という市町村もあり、かなりの温度差がみられた。そのため、地域連携組織の設立を一旦断念した。こうした経験から、県庁所在地どうしがまず話をし、議論を進め、そこから周辺市町村に呼びかけないと動きにくい現状が改めて認識できた。また既存の協議会や事務組合、期成同盟などの取り組みがあることから、それらとの違いを明確にできない上、そうした広域圏レベルを超えた取り組みについては前例がない等の理由で十分な賛同が得られなかった。

3 「中国四国交流連携倶楽部」の発足

そこで私たちは方針を転換し、熱心な民間企業や地域づくりに取り組む方々と一緒に地域連携組織を立ち上げようと動き始めた。そのきっかけになったのが、平成6年度の国土庁の一環として平成7年2月に高知市で開催したシンポジウムであった。シンポジウムの参加者を対象に「関心のある地域連携の分野は何か」「どのような地域連携の活動がやりたいか」「今後、会の発足に向けた呼びかけをしたいと思うが、呼びかけてもよろしいか」「住所連絡先を教えて欲しい」などの内容のアンケートを実施し、呼びかけ対象者をリストアップした。また、このシンポジウムではケーブルテレビの連携を図るため、関係各県が保有するPRビデオを送付しあい、それを連携軸上の全ケーブルテレビ局で放送したり、衛星通信を活用してシンポジウムの同時中継を行うなどの具体的な提案が出された。高知の食品会社の方からは「グルメ連

携軸」を作り、地域の特色を生かした食のルートづくりをしようという提案もあった。

ところで、丁度その頃、全国商工会議所青年部連合会では、会の活動テーマが「交流と連携」であった。同連合会の全国大会を通じて、私たち地域交流センターでは、副会長である鳥取市の(有)亀甲やの小谷社長と高知市の(株)旭食品菓子販売の竹内社長（当時）のお二人と話をすることがあった。そして高知や岡山、香川の商工会議所青年部関係の方をご紹介いただいた。また、香川で香川テレビ放送網(株)の三谷社長、川之江の梅錦山川(株)の山川社長とも話をさせていただいた。そうした話し合いなどを踏まえて、民間レベルの地域連携組織の発足に向けての合意をほぼ得ることができた。平成7年2月のシンポジウム終了後に具体的な調整作業を行い、同年5月に組織発足に向けた7名の呼びかけ人を選定。その7名は、鳥取の小谷さんと岡山の戸部さん、香川の三谷さん、愛媛の山川さん、高知は(株)高知県人材情報研究所の栗田さん、またシンポジウムで具体的な提案をされた中海テレビ放送(株)（米子）の高橋さん、今井書店（米子）の永井さん、それに地域交流センター代表の田中であり、徐々にネットワークを広げていった。平成7年5月に岡山市で準備会を開催し、当時の国土庁総合交通課長で岡山出身の大石さんにご出席いただき、その後平成7年7月に「中国四国交流連携倶楽部」（以下倶楽部）を発足させた。

倶楽部では「活動成果を各自の事業にも繋いでいこう、そのための投資をしながらそれを使い合い、いいものに生かし合っていこう」という合意のもと、一口10万円ずつ出し合って倶楽部を運営することになり、初年度は300万円ほどが集まった。活動テーマの一つ目は本のネットワーク、二つ目はケーブルテレビ、三つ目はグルメ、四つ目は観光となった。そうした新しい組織をつくる場合、その位置づけや性格が難しいものであるが、そのときに作成したのが以下の申し合わせ事項である。

「本会は、会社でもなく、公的機関でもない。地域づくりに貢献するための、非営利活動を行う任意の団体であり、交流、連携時代に向けて新しい事業活動の創造を目指す、いわば信頼関係に基づく有志の結社（トラスト集団）である。そこで、組織の運営については、特に細かい規定を求めず、会員による実験的な試みの中から、活動成果を生み出すとともに、新しいルールを見いだしていきたい。本会は利潤活動を目的とするものではないが、参加メンバーの判断によって、収益活動に結びつけることを妨げるものではない。但し、本会の活動成果に基づいて、一定以上の収益を得た場合は、一定割合を本会の活動資金として還元することを紳士協定としたい。」

この申し合わせの基本的考えは「地域に貢献するとともに、その中でお互いに事業活動に繋げるものは大いにやって下さい」ということである。

4 「中国四国交流連携倶楽部」の活動

「中四国交流連携倶楽部」は、平成7年7月に発足した後、発足会、研究会、部会などの活動を始めるとともに、出版社や書店、市町村などを対象にアンケートを行い、地域連携に向けたニーズ調査を実施した。具体的な事業として最初に実施したのは平成8年4月～6月にかけて行った「5県連携ブックフェア」である。また、このルートの愛称公募を行い、「中四さんかいライン」という愛称を決定している。その後、平成8～9年度と活動を続け、平成10年の6月に提案冊子“「中四さんかいライン」を元気にするために”をまとめたところである。今も活動は続いているが、率直に言って、現在のような経済状況の中で活動を維持するのは厳しいものがある。そんな中でできるところからちょっとずつ取り組んでいる。

その一つとして取り組んだのが、愛称公募活動である。関係県では、この地域の名称として、「西日本中央連携軸」を決めておられたが、これを商売に結び付けたり、地域が一体感を持って何かをやらうとするともっと親しみやすいものがよいと観光部会から話が出され、愛称公募に取り組むことになった。本来

は県の組織などが行う性格と取り組みと思うが、民間でも愛称募集をし、使えるものは自分たちで大いに使おうという考えのもと、平成8年5月から活動を始めた。ただ、公共の方にも入っていただき、この取り組みがそれなりの位置づけを得ておかなければ決定した後で一般化しづらいということから、民間と行政からなる実行委員会を設置した。倶楽部のメンバーはもとより、賛同をいただける民間の人にも個人で参加していただいたり、行政の方にも個人として実行委員会に参加していただいた。行政では、当時の四国地方建設局局長や中四国農政局企画調整室長、関係県の方、日本道路公団中国・四国支社、本四公団の方などに個人的に参加していただいた。公募は雑誌への記事掲載や県主催のシンポジウムの会場におけるアンケートやチラシ配付などを通じて行い、全国から1,400近くの応募があった。そして愛称は従来行われてきた密室での委員会での決定ではなく、平成8年12月に丸亀市で開催したフォーラムでの人気投票を通じて、その投票で票を多く集めたものを愛称に決めた。それが「中四さんかいライン」であるが、この愛称は中四国地域の持つ多様性と異質性、これから連携を進めていこうという意図をよく表していると井原先生（香川大学）におっしゃっていただいた。

「中四（なかよし）」は中国地域と四国地域が仲良くしようという意味があり、当時の谷口国土庁計画調整局調整課長が提案され、みなさんが賛同されたものである。「さんかい」には三つの海を繋ごうということ、中国山地と四国山地、及び三つの海を繋ごうということ、年に3回以上は瀬戸大橋を渡ろうという意味もある。また、みんなが「参加」をするという意味もある。すなわち、一人ひとりが参加をして、主体的に交流・連携に取り組み、年に3回ぐらいは瀬戸大橋を渡り、交通基盤をみんなが支えていく中で、結果として三つの海、山と海が繋がればいいという意味でもある。「ライン」は、「道」にするか「ハイウェイ」にするかという、議論も出た。日本道路公団からはぜひ「ハイウェイ」にしようとの主張もあったが、地域連携軸が道路だけにとらえられたのでは困るということから、「ライン」であれば道路にも使え、ある程度幅を持った地域の連携も図れるという考えから「ライン」になった。

「中四さんかいライン」は、建設省の「中四道の駅マップ」に使われたり、日本道路公団と本四公団の割引チケット「中四さんかいハイウェイチケット」に使っていただくなど、次第に定着しつつある。この「中四さんかいハイウェイチケット」は予定の2倍の売り上げがあったようである。多くの人々の参加と連携がなければ、こういう愛称を建設省や日本道路公団等で使うこともなかったかもしれない。熱意を持った有志が個人として参加し、小さく生んで大きく使おうと取り組んだことで、みなさんに支援していただいたように思う。最初は小さくてもいいので、とにかく動きを起こし、それがよければ台風のように大きくなっていくはずだと言う考えで取り組んだ。フォーラム自体の規模は大きくなかったが、その後の展開は大きく広がっていった。

「本」に関わる取り組みとして「中四さんかいライン」ブックフェアがあげられる。これは平成8年4月から取り組みをしたものである。地方で発刊される出版物は、例えば香川で鳥取の本を購入したいと思っても、東京に注文しなければ鳥取の本は購入できないようになっており、一極集中が顕著である。こうした中で地方の書店が連携して情報交換を密にしたり、新しい出版物流通を起こしたり、地域の文化を育てるという観点からも、地方出版物の流通を地方どうしで行うことができないかと考えた。その発想を具体化するためまず地方出版社にアンケートをして、「どのような出版物を発行しているか」「他県に販売したいと思っているか」「地方出版物の交換、共有の企画に参加をしたいと思うか」などについて尋ねた。それらのデータをもとに、取り組んだのが「中四さんかいライン」ブックフェアである。まず各県の書店が自県の地方出版物を100点ずつリストアップした。そして1点につき2冊ずつを相互の県に送り合った。その結果、例えば香川県には他県の本が500点集まった。この本を、平成8年4月22日が「世界

本の日」に制定されたことから、平成8年度はそれに合わせて1～2か月ほど各会場で展示・販売を行った。さらに平成9年度は7月から8月にかけてに鳥根県と徳島県に加わってもらい7県の書店で開催した。平成10年度は7月から8月にかけて、徳島を除く6県の会場で開催した。

ところで、最も書籍が売れた会場は香川会場で、最も売れなかったのは鳥取、次いで高知であった。理由として香川が隣接している県が最も多く、鳥取県と高知県は少ないからと考えられる。読者は隣りの情報に関心があることが分かった。このことから地域連携を考えると、地域住民等が関心を持つのは隣りの県と推測できる。まず隣り近所で情報交換をし、連携を進め、その結果、連携活動が軸状に繋がっていけばいいということが改めて分かった。今年が3回目のフェアであったが、これまでの読者の反応は、「東京経由で分からなかった他県の情報がよく理解できた」「回数を増やしてほしい」「常設してほしい」など概ね好意的であった。各書店に「中四さんかいライン」の地方出版物常設コーナーを設け、日常的な出版物流通を可能にしよう検討している。具体的には「中四さんかいライン」推薦書の帯を作ることも考えている。このブックフェアはイベントから一つの産業、ビジネスに結びつけようとしている例である。ここまで成功した理由は、部会において影響力のある人が部会長を担当したことや、県の境を越えた同業種のネットワークがあったことなどがあげられる。地域交流センターでは地域連携のことは幾らか話ができるが、各論になると、実際に携わっている方と連携し、お互いに役割分担しながらコーディネートできたことが成功要因の一つと思われる。

ケーブルテレビについては、中海テレビ(株)の高橋さんの提案について、平成9年3月に香川県の「道の駅・ふれあいパークみの」で開催した「中四さんかいライン」の「道の駅」の交流の状況を衛星通信を利用して共同受診・放送の取り組みを行った。具体的には、香川テレビ放送網(株)が取材し、自治体衛星通信機構の衛星通信を通じて映像を全国に流し、少なくとも「中四さんかいライン」にある倶楽部会員のケーブルテレビ局が共同で番組受信・放送を行った。将来的には高速道路の下に埋設されている光ファイバーを使って映像情報の交換ができればいいと思われるが、制度上の問題や高速道路から各ケーブルテレビ局までの光ファイバー等の設備投資の負担など様々な問題があることから、「とりあえずは今あるツールで実験しよう」ということから衛星通信を使った。この番組の視聴者アンケートでは、視聴者の関心の高い地域は鳥取と高知であった。

観光部会では、平成9年3月の岡山自動車道開通時に、26の旅館、ホテルの参加による宿泊パスポートを作った。連泊を促すように、1泊目は1割引きで、2泊目は別のホテルに泊まると2割引きという仕組みで実施したが、PR不足もあったためか利用客は少なかった。

物産、グルメに関しては、「ふるさとステーション」の参加を行った。これは、東京の劇団「ふるさときゃらばん」がふるさとをテーマにした演劇を上演しているが、原宿での上演の際、全国の物産を集めて観劇者に紹介するという企画があり、これにのったわけである。この時は、倶楽部会員の方の商品である有機米やゼリー、きび団子、讃岐うどんなどを販売した。今までは「中四さんかいライン」における物産の流通はそれほど活発ではなく、多くが東京、大阪の市場を目指していた。今後は例えば、香川から鳥取、岡山、高知へはうどん、高知から他県へは鱈のたたき、日本海からはカニを同時期に送り合い、連携で「市」を開こうと考えている。そして消費者の反応を見ながら、また実験を通じて関係者の縁ができれば、実際の流通ビジネスに結びつくのではないかと期待もかけている。具体的な取り組みを通じて関係者の縁ができ、それが少しずつ形になりつつあるのではないかと感じている。

この「市」は「中四さんかいライン」の愛称が決まった12月12日に開催を考えていたが、「岡山県湯原町での交流施設のオープンに合わせて開催してほしい」という湯原町長からの希望で、12月19日に開催予

定である。

「中四さんかいライン」では、倶楽部の他に沿線25市による「西日本中央連携軸沿線都市連携推進協議会」や商工会議所連合会、商工会議所青年部、経済同友会、青年会議所等による取り組みもあり、今年に入ってから県の呼びかけでこうした団体どうしの交流会も開かれるようになってきた。

5 「中四さんかいライン」における連携活動の展開過程

以上のことを踏まえ「中四さんかいライン」を例に、どのような展開過程で連携活動が展開されてきたかを「情報」を切り口に検討してみたい。

まず第1期は平成5年3月までの地域連携の話が出てくるまでの時期である。この時期は「情報分散期」で情報が各地域にばらばらにある時期と思う。この時期には近隣の複数市町村で、協議会や、一部事務組合等の形式で廃棄物処理や観光振興が広域的に行われていたが、日本海から瀬戸内海、太平洋までを一つに捉えた連携活動は見られなかった。ただ、この時期には瀬戸大橋や高知自動車道も開通し、県境を越えた連携活動を展開するための交通基盤は少しずつ整ってきた。

第2の時期は、平成5年の調査開始から平成9年2月までである。岡山自動車道の開通で、米子から高知の南国までが高速道路が繋がったが、この時期には関係県や各市町村等で組織が形成され、地域連携推進のための構想や計画が策定された。それぞれの組織がお互いの情報を共有し始めた時期だと思う。各種プランが具体的に提案された時期であり、一部のプランを社会実験で実行してみるという動きも出てきた。この時期の最後に「中四さんかいライン」という愛称が決まり、圏域としての一体感も醸成されてきた。

続いて、平成9年3月の高速道路開通から1年余り、平成10年3月に新しい全総ができるまでの時期である。この時期には、行政や経済団体などの組織から全総の策定に向けて様々な情報提供や提案、陳情などが行われた。全国の他地域からは、「こんな構想ができました」「こういう交通基盤が必要です」という陳情・要望が行われていたが、「中四さんかいライン」ではそれまで様々な話し合いの機会や社会実験が全国に先駆けてできていたため、「既にこういう活動があります」「だから全総に位置づけたらどうか」「だから交通基盤が必要です」という提案ができたところが、他地域との違いであり、省庁関係者からも評価された。

平成10年3月に全総も策定され、これからの時期は共有・発信してきた情報をいかにコーディネートしながら具体的な事業として実践していくかが課題であり、地域連携軸の成熟という視点から考えるとここからが本番と思う。こうした意味で情報活用期になると考えている。これまで社会実験やイベントとして実践されてきた活動が少しずつ日常的、継続的な活動として定着、拡充する段階で、交流・連携活動に地域の多くの主体が取り組むことで、地域連携軸として成熟することになる。一人ひとりが地域連携軸の担い手としていかに取り組んでいくかが課題である。そのための環境整備として、人々を繋ぐ交流の場づくりや、コーディネーターの育成確保がその次の段階で必要になってくると思われる。情報活用期に入り、倶楽部でも「次はどうすべきか」という点について、この経済情勢の中で苦勞している面もあるが、グルメイベントの開催やグルメに関する本の出版等を企画している。

Ⅲ 全国各地における地域連携の動き

平成6年度、全国12か所で地域連携の調査を実施したが、その調査対象の一つである岩手から秋田に至る地域で具体的な動きが見られる。北東北地域において日本海から太平洋までという地域は、それまで奥羽山脈が阻害要因となっていたが、仙岩道路の完成等を踏まえ交流・連携に取り組む動きが出てきた。市

町村レベルと民間レベルの動きがあるが、市町村レベルについては、国道46号沿線の市町村の有志が負担金を出し合って協議会を結成し、様々な活動に取り組んでいる。この協議会では、一つの町に一つ、地域連携や交流の機能を担う拠点づくりを既存の施設の使用で行おうと取り組んでいる。この拠点には「まちの駅」という言葉を使っているが、建設省の応援で設置実験を行っている。例えば、市町村役場や文化ホール、民間交流施設などを利用し、トイレ使用や情報提供などの仕掛けをつくり、運営しようというものである。「まちの駅」となる施設は休憩などに使うことは目的外使用となってしまう、不都合な面もある。そういう制度を突破し、既存の施設を情報交流の拠点として使用し、これを拠点に地域連携を進めることを市町村レベルで行っている。

また、お互いの地域の人を個別に知らないという考えから、市町村どうしで人事交換を行っている。秋田と岩手の県境を越え4～5か所の市町村で計7名が人事交換により他市町村での勤務を体験している。市町村境や県境を越えて人事移動を行いながら地域連携を深めている地域は全国でもここだけであり、各地から注目されている。

民間レベルでは中国四国交流連携倶楽部に影響を受けた岩手、秋田の民間企業の有志が、中四国と同じ手法により10万円ずつ出し合い、「北東北交流連携倶楽部」を設立している。ブックフェアの開催や観光パンフレットの作成などの活動をしている。

二つ目の例は北関東～新潟ルートであるが、北関東3県、茨城、栃木、群馬を中心に市町村による協議会を立ち上げ、市町村独自で連携事業の検討活動などを行っている。また、「手をつなごう北関東300人交流会」では、地域づくりに関わっている人たちが3県、それぞれ100人ずつがお互いに手を取り合い、できることからやっつけようとして取り組んでいる。現在では建設省や日本道路公団の協力を得ながら、高速道路を生かした高度医療・専門医療のネットワークづくりについて、3大学の医学部が連携しようという動きが出てきている。

三つ目の例は、中部西関東地域（清水～甲府～佐久）であるが、この地域でも連携を進めようという動きがある。この地域では市町村町長の主体的な参加のもと、具体的な連携活動を実践している。市町村による協議会を設立し、本人の出席による1泊2日の合宿を2度も実施し、それぞれ40人以上の市町村長が参加した。2度の合宿を通じて防災協定も結ばれた。

また、この地域では芸術分野の地域連携が進んでおり、地域の芸術家と一緒に東京で作品の展示販売にも取り組んでいる。最初の頃には故池田満寿夫氏にも出席していただいていた。また、清水市の清見潟大学塾では、市民から講師と生徒を相互に募集し合い、それらの「教えたい」「学びたい」ニーズとシーズが合ったものについて生涯学習講座を開設しているが、地元だけではニーズとシーズに限界があるため、対象地域を広げると学ぶ側も教える側もやりやすくなるという考えから、文部省の支援を得て、こうした生涯学習講座を中部西関東地域で実験的に開催している。

中四国地域においては、愛媛から広島までの瀬戸内しまなみ海道地域に地域連携に関わる動きがあり、民間事業者が主体となり、「しまなみ交流連携倶楽部」をつくっている。これは地元の商店主などを中心とした取り組みで、ホームページの開設や、伯方の塩を使った塩ラーメンなどの製造等に取り組んでいる。また、山口県周防大島は全国で最も高齢化が高い地域の一つであるが、高齢化対策、福祉対策を4町が共同で取り組み、平成9年度に「元気・にこにこ・安心の島づくり構想」を策定している。

九州では海をキーワードにした地域連携構想が出されている。これは「西九州海洋クラスター都市構想」と呼ばれるもので、八つのクラスターごとにテーマを決め、新産業を起こそうと取り組んでいる。現

在、平戸を中心に「日本ヒーリング科学研究所」も設立されている。この研究所では癒しや健康法の効果に関する調査から始まり、ビジネスとしての実践可能性の検証及び事業等に取り組んでいる。現在では、この民間主導の取り組みに対して、両県の市町村や長崎・佐賀の両県も支援している。この「西九州海洋クラスター都市構想」で、最初に取り組んだのは人的ネットワークづくりである。何千人もの名簿を作り、個人会員を増やし、共通認識を持つことから始め、合意形成ができたところから取り組みを進め、平戸では研究所ができた。

このように、全国各地で地域連携に関わる動きが出てきているが、ここで紹介した以外にも各地で様々な動きが出てきている。詳しくは拙著「地域連携がまち・くいを変える」（1998、小学館、共著）を参照されたい。

IV 交流・連携の阻害要因

1 市町村にとっての阻害要因

市町村にとって最大の阻害要因は「交流・連携の必要性に対する意識の欠如」である。平成6年度に12地域を対象に実施した国土庁の調査では、回答市町村の56.9%が「交流・連携の必要性に対する意識の欠如」が阻害要因であると自ら回答している。具体的には、県や中心市に対する遠慮が見られたり、横並びの意識から「地域連携を積極的にやろう」という市町村と、そうでない市町村が形式上一緒にやらなければいけないため、そうなる意識の低いところに足並みが揃ってしまうなどの問題が生じている。そのため、とりあえず各市町村が5万円ずつ出し合って観光パンフレットを作成するだけということになりやすいようである。

二つ目の要因として、連携のためのポテンシャルの不足があげられる。同じく平成6年度の国土庁調査によると、回答市町村の48.6%の多くが「交流・連携に携わる人材がいない」との回答をしている。この問題は交流・連携の専門的に関わる人材を確保するのではなく、交流・連携の手法や技術を導入しながら、一人ひとりがまちづくりを考えていくことを考えれば、大きな問題にならないと思う。また、2年ごとの配置転換があるため、他地域の行政の方とせっかく信頼関係ができて、担当者が変わると最初から信頼関係づくりをしなければならず、取り組みが前に進まないという例も見られる。

三つ目の要因として「交通・情報通信基盤の整備の立ち遅れ」があげられており、回答市町村の41.2%となっている。

平成6年度の国土庁調査の選択肢にはなかったが、市町村が交流・連携活動を行う場合、国などがそれを支援する制度が十分整ってなかったことも阻害要因の一つと考えられる。平成6年度調査を踏まえ、平成7年度に「地域連携支援事業」が創設された。この事業は、地域が連携して行う事業に対して国庫から補助金を支出するというものであったが、例えば島根と広島、愛媛、高知の各県が連携してこの事業を利用する場合、事務局の広島県に一括して補助金を支出し、広島県がその補助金と自県の負担金を協議会に支出し、他県は負担金のみを協議会に支出するか、もしくは補助金を5つの県に分けて支出し、各県は通常の負担金と五分の一の補助金を持ち寄って協議会の予算にするという方法になってしまい、非常に手続きが煩雑なため、この事業は中止となった。そういった経験を踏まえて地域連携を支援する事業が各省市で検討されているが、それらの課題を克服し、市町村等が利用しやすい制度も検討されつつある。

2 企業にとっての阻害要因

企業については、平成10年度の豊予海峡交流推進調査（豊予海峡ルート推進協議会）において中四国・九州の企業を対象にアンケートを実施したが、企業にとって最も大きな阻害要因は「他地域の市場情報や連携相手に関する情報がなく、連携を考えようとしても、取り組み方法が分らず、効果さえも分析の仕様がなない」というものであった。情報不足から、他地域において戦略的連携や事業進出を図ることのメリットがあるかが、分らないという回答が多かった。また、戦略的な連携など実際に動きを起こすことを想定すると、これまでは広域的に個別企業が参加をして交流を図るような機会があまりなかったように思う。また、それらに関する調整役（コーディネーター）の不足が、具体的な連携活動を阻害する要因になっていると思われる。情報交換に関する事務局はあっても、具体的な連携事業展開のためのコーディネーターがおらず、事業展開は難しいようである。地域交流センターで連携倶楽部全体の事務局を担当しているが、それぞれの業界で影響力のある人が個別事業の調整役として事業コーディネーターをしておられるため、連携事業が実践できると認識している。

3 住民・民間団体にとっての阻害要因

住民・民間団体では、広域的な交流・連携活動と言われても、人材も資金も行政などとの調整能力も不足している現状である。また、他地域に関する情報不足については企業と同じように多くの住民、民間団体が指摘しており、団体によってはまちづくりブームが去ってしまい、熱意のある人の引退で活動が不活発になっているところも見受けられる。

また、住民、民間団体のキーパーソンがお互いに仲が悪いため、連携が難しいという現状もある。人間関係をいかに丁寧に作ってゆくかが大切である。これについては、団体どうしが経験を積む中で、お互いの長所を上手にかつクールに活用し合うとともに、新しい人間関係をつくり、新たな信頼関係を築いていくことが必要と思う。

V 企業等による交流・連携活動

1 ネットワークの目的

企業等によるネットワークの目的は、次の二つである。

一つは、企業活動のためのネットワークであり、連携によってメリットや儲けがなければ企業として成り立たず、企業活動のために行うのは当然と言える。

もう一つは社会公益活動のためのネットワークであり、「公共」という言葉はこれまではどちらかという「官」を表していたが、本当は官と民が共通し、共有する部分を「公共」と認識するようになってきた。こうした考えのもと、企業も社会公益活動を広域的に行おうというものである。行政と民間がパートナーシップでの精神で取り組むことが大切である。

2 ネットワークの方法

企業によるネットワークの方法の第1は「他地域への事業展開」である。他地域への支店や営業所の設置や、チェーン店の出店、新しい顧客の確保などがこれに当たる。これらが本当の連携活動に当たるかという議論もあるが、「競争と連携」という観点からこのようなことも連携活動の一つにあたると思われる。

広島から(株)イズミが高松に出店したり、逆に四国から広島に(株)フジが出店したり、宮脇書店も出店している。これも連携の一種ではないかと思う。こうした展開を大いに進めていけば結果として地域連携軸の

形成に繋がると思う。

二つ目の外部経営資源の活用は、他地域の企業と連携を図り、それぞれの生産性を高めていく企業活動である。高知の珊瑚店では日本海を訪れたときに米子の土産物店の方と親しくなり、高知の珊瑚を日本海の方で販売するようになった。販売網の拡大という点で成果をあげている例も見られる。また、高知の食品会社では、高知にない高原地域に野菜加工工場を建設したいと高知県に相談したところ、西日本中央連携軸推進協議会の調整により、岡山県の中国山地に位置する有漢町で企業誘致や工場団地の造成をはじめ、健康食品や自然を生かした町づくりに取り組んでいることを知り、その食品会社と有漢町が共同出資し、自然健康食品の加工工場を建設するという合意に至った。

三つ目の広域的な地域貢献活動は、商工会議所や経済団体を通じて行動する場合もあるし、個別企業や有志企業で行うなど、様々なパターンがある。

3 ネットワーク企業の規模

これからの経済活動は大企業はますますグローバル化して、世界相手に企業展開を図るとともに、ローカルに地域に根ざした企業展開を図るという2極化傾向にあるが、ネットワーク企業の規模も大企業のネットワークと中小企業のネットワークに区分できる。これらを比較すると、地場の中小企業ネットワークが「地域連携」という観点から重要であると思う。中四国交流連携倶楽部もそうであるが、地域というフィールドを持つ中での連携でなければ地域にとっても企業にとっても実のあるものにはならない。

4 ネットワーク企業の業種

近くでは異業種の企業と交流し、遠くでは「中四さんかいラインブックフェア」のように同業種の企業が連携をすることで、各地で効果があがっているように思う。

5 ネットワークの形態

一つの形態は組織対応のネットワークであり、そこでの情報発信は地域の計画に位置づけられたり、県の委員になって検討することで、それが地域振興の方向性として打ち出されるなど、しばしば行政を動かす原動力となり得る。ただ、具体的な事業を行う場合、意思決定に時間がかかるなどの課題もあり、参加企業が具体的なビジネスにどう生かせるか、組織の活動として自ら展開できるかという点については不利であると思う。一方で、個別企業が有志として参加していくことにより、具体的な連携活動は実行しやすくなるが、活動体制をどう確立するかが課題となってくる。つまり推進体制づくりや仕組みの形成が有志企業のネットワークにおいて重要ポイントになると考えられる。

VI 交流・連携を進める上での姿勢

最後に交流・連携を進める際の意識や気持ちの持ち方、姿勢について、『地域連携がまち・くにを変える』の中で国土庁計画・調整局調整課長（当時）の谷口さんが次のように書かれている。

・相互対等の心

お互いを連携相手、パートナーとして認め、対等の関係で取り組むこと。

・相互補完の心

お互いにないものを補い合う相互補完の心で取り組むこと。

・相互利用の心

お互いに持っている公共施設を利用し合うこと。

・持続発展の心

思いどおりにならないことがあっても、粘り強く交流・連携活動に取り組むこと。

・連携一体の心

同じ地域、圏域であるという意識を持つこと。

・情報公開の心

それぞれが持っている情報を公開し合うこと。

・オープンマインドの心

相手に手を差し伸べ、共同で取り組むこと。

・認め合う心

異なる組織や活動を認め合うこと。

・ホップ、ステップ、ジャンプの心

例えば、施設については、「ホップ」は既存の施設を使い合うこと、「ステップ」は新しいニーズに基づいた新しい施設を整備すること。「ジャンプ」はその両方を含めてそれぞれの施設の付加価値を高め、ネットワークをつくることである。

・前向きの心

とにかく実行に移すこと。挫けそうになっても続けること。

1920年代のアメリカの大恐慌において、当時のルーズベルト大統領は失敗を恐れず、とにかく行動することが大切であり、その中でいくつかでも成果に繋がればよいという考えから、できることからどんどん実践していった。閉塞感に包まれた現代においては、同様の考えが求められるが、そのための手法として、「社会実験」が重要である。まず、実験として取り組みを行い、その成果や課題を踏まえ、改良を加えながら試行を繰り返していく中で、結論はともかく、「連携」という社会技法を身につけることが大切と考えている。

第4部に関する質疑応答

(質問)

中国四国交流連携倶楽部ではその理論的位置づけが強調されているが、実際の取り組みでは最初の段階で1泊2日形式による信頼関係の形成など、精神的な手法が取り入れられているのはなぜかと思った。

(回答)

「急がば回れ」という諺があるが、平成7年7月にいきなり人のネットワークができたわけではない。呼びかけ人となった人にして、それまでの信頼関係があり、それをベースにネットワークを築いてきた。その上で1泊2日等の丁寧な話し合いを通じて、理解ある方とネットワークできたのだと思う。

(質問)

関係者に集まってもらい、1泊2日形式からスタートしなければ、なかなかスムーズに連携活動を実践できないのか。

(回答)

平成7年2月に高知で地域連携のシンポジウムを開催したが、1日目の分科会はお互いの情報を出し合っただけであり、議論も発散的であった。しかし、2日目の午後になると集約的な議論が行われ、取り組み推進に向けた合意が形成された。そういう意味では、1泊2日程度の時間スケールでの取り組みが効果的と思われる。ちなみに瀬戸大橋が開通した昭和63年には、地域交流センターでは四国地域で「八十八時間シンポジウム」を行い、四国各地で9日間連続のシンポジウムを実施した経験もある。



第5部

総括討論・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－

近 藤 光 男 (報告者)

井 原 健 雄 (討論者)

片 岡 弘 勝 (司 会)

はじめに (片岡弘勝)

I 本講座に対する総括報告 (近藤光男)

- 1 講座の意義
- 2 新たな交流と連携のあり方と展望
- 3 徳島県における取り組み
- 4 おわりに

資料

II 近藤報告および本講座に関する再論 (井原健雄)

III 総括討論

おわりに (片岡弘勝)

はじめに (司会・片岡弘勝)

今回は、「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－」というテーマを追究した本年度の前4回の講義のみならず、過去2年分の本講座を含めた計14回分の内容を総括することを目的にした総合的な討論が企画されました。具体的には、徳島大学大学院でエコシステム工学を専攻しておられる近藤光男教授をお招きして、過去14回分の内容に対する総括的な報告(コメント)を頂戴する。その上で、本講座全体の企画立案とコーディネートをご担当して下さった井原健雄先生(本学経済学部教授)から、近藤報告に対する感想・意見および、本講座全体に関する再論をお願いする。その後には、受講者の方々より総論あるいは各論に関わる質問・意見等を頂戴した上で、自由闊達な総括討論を行いたいと考えている。したがって、3年にわたって継続したこのテーマでの公開講座は、今回の総括討論をもって一応の一区切りとする予定である。

受講者の皆様には、後半の討論で積極的にご討議いただきたい。

なお、進行役は、本学生涯学習教育研究センターの片岡がつとめさせていただく。

まず、近藤先生から総括的な報告(コメント)を頂戴する。

I 本講座に対する総括報告（近藤光男）

1 講座の意義

3年間にわたる本講座「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－」の共通テーマは、四国の地域経済の客観的な診断と、当該地域住民の主体的な取り組みを前提とした「交流・連携」のあり方を探ることであった。これまでに、昨年度と一昨年度で5回づつ、今年度も4回の講義が行われているが、各講義で扱われたテーマは非常に興味深いものであるとともに、あらゆる視点から、理論的かつ実証的な議論が展開されている。3年間の講座を締めくくる本日の講義の最初に、本講座の意義について述べてみたい。

まず、四国にとって今、最も重要かつ重大なテーマについて、3年間にわたり、公開講座を続けられたことに大きな意義を感じる。また、各界、各層からの講師陣による示唆に富んだ講義、今後の四国の交流・連携において極めて重要な役割を果たすであろう民間事業者、役所や各種団体の職員の方々の受講は、将来の四国の方向付けに非常に大きな意義があったことは間違いない。この講座の成果には、短期間でその効果が現れるものもあるが、長いタイムスパンの中で徐々にその効果が現れるような内容も含まれている。緊急性を要する課題と時間をかけて対応していくべき課題の議論も交わされたことと思われる。さらに、今後の地域の課題や展望についても各年の最後の講義で総括が行われており、そのなかでは、整理軸が示され、その軸に沿って繊細かつ示唆に富む記述があり、まとめられた報告書は資料としても非常に価値の高いものである。

なお、資料として、今回を除く3年間にわたる計14回の講義の概要を添付した。これは本講座の総括にあたり自らの理解を深め、各講義の関係を整理するために作成したものである。記述された内容は、報告書に基づく私の主観的なまとめであり、講師の意図が反映されていなかったり、誤解がある場合はすべて私の責任に帰するところである。

2 新たな交流と連携のあり方と展望

(1) 論点

本講座の報告書には、四国地域を中心とした交流と連携のあり方と展望を議論する上で、示唆に富む指摘や検討すべき課題が数多く収められている。その中から、本日の講義での討論の材料として、著者の主観に基づき24項目を論点として取り上げた。各論点は、「基礎研究に関して」、「政策およびその展開に関して」、「体制・組織づくりに関して」、「経済（産業・企業）活動および戦略に関して」、および「地域活動に関して」の項目にしたがって分類するとともに、著者の意見も付け加え、以下に示した。また、各論点の末尾には言及されている講義と講師を示した。ただし、今回、著者が論点として新たに付け加えたものは、（1998年第5部「総括討論」：近藤）とした。

<基礎研究に関して>

①東京への一極集中が進んだ結果として、人口分布の不均衡が加速した。それに対して、地方部を振興し、均衡ある国土を形成しようという動きがでてきた。この流れの中で、「理論的に考えれば、『均衡』概念と『最適』概念の混乱が生じているように思われる。」と述べられている。この議論に関しては、さ

らに「最適」とは何かという議論が求められる。(1996年第1部「全総計画の理念の変遷と新たな交流・連携の意義」：井原)

- ②交流・連携を定義し、その効果を客観的かつ科学的に計量評価する方法を確立することは極めて重要である。(1996年第5部「四国の地域経済に根ざした新たな交流・連携の対応」：井原)
- ③社会資本整備における社会的余剰、社会的便益、社会的費用などの計測方法、および便益の帰属者や費用の負担者の特定化とその額の計測方法の確立、さらに開発利益の還元やインパクトフィーの徴収の議論のさらなる展開が必要である。社会基盤整備の評価の透明性を図り、住民へのアカウントビリティの向上のためにも重要な課題である。(1998年第5部「総括討論」：近藤)
- ④公共施設整備の評価に関して、四国においては重要ではあるが、需要が余り期待できない公共施設整備計画の費用便益分析を行うと、基準を上回るのが非常に困難な場合がある。全国一律の評価基準を適用した場合、都市部と地方部で評価結果に差が出ることは少なくない。公共施設整備の評価は全国一律で良いのか。国土政策との関連、さらに価値概念における効率性と公平性の問題とも関連させて議論する必要がある。(1998年第5部「総括討論」：近藤)

<政策およびその展開に関して>

- ①交流・連携の他、広域行政の展開を図るとき、当事者だけではなく第三者機関による調整や支援は効果的であり、不可欠といっても過言でない。さて、誰(どのような機関)が第三者としての役割を演ずるのが望ましいのであろうか。(1996年第5部「四国の地域経済に根ざした新たな交流・連携の対応」：井原)
- ②地域間の交流と連携を阻害する外的要因には自然障壁(地理的要因、地形的要因など)と社会障壁(行政界、情報発信システム、人材育成システムなど)がある。これらの内的要因には意識障壁(おらが村主義、ワンセット主義など)がある。これら阻害要因をどう取り除いていくか。理論的なアプローチもさることながら、実験的・実証的アプローチも積極的に取り入れていくべきと考える。(1997年第1部「新たな交流と連携をめぐる動向とその意義」：井原)
- ③木内氏は、「ウサギとカメの話ではあるが、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が勝つかもわからないが、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。」と述べている。将来の社会経済状況の変化は多様性に満ちているが、その中で、政策は現時点で決定し、実行されなければならない。政策は何年後を目標に実行されるのか、あるいは政策を将来のどの時点で評価するのかと関わる問題である。(1997年第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)
- ④今後の地域間の連携を考える場合、各地域の現状を基本に政策を展開するのか、あるいは連携を前提として各地域の整備も行うという政策がよいのか。あるいは、どちらもあり得るのか。(1997年第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)
- ⑤「少なくとも1～2世代は要する地域づくりを担い続ける主体の形成に関わる課題」があげられ、本年度、先に行われた3つの講義では概して高等教育に対する期待が強調されたが、片岡氏は「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。」と述べている。これは重要な指摘と思われるが、さらに考慮に入れる要因として地域の社会システムの改善もあげられる。(1997年第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)
- ⑥四国以外の地域との積極的な交流・連携はもちろん、地域内の市町村間の交流・連携も必要である。四

国内には、いわゆるナショナルミニマム的な公共施設整備やサービスが十分でない市町村が存在する。四国内の各地域が個性ある地域づくりを行うのと同時に、あるいはその前に自らの地域の足固めとなる公共施設整備やサービスの充実を図ることが必要であり、そのためには、例えば市町村間の交流・連携を基盤にした目的達成方法もあり得る。(1998年第1部「新たな交流と連携の回顧と展望」：井原)

- ⑦「アクセスの充実や高度情報化社会の中で四国の定住人口の増加は今後期待できない。」と梅原氏は述べている。四国をそのままにしておくと、このような結果を招くかもしれないが、高度情報技術やネットワークは交流・連携のための道具として有効と考える。(1998年第3部「三橋時代においてとるべき四国の進路」：梅原)
- ⑧高度情報技術およびネットワークを交流・連携の推進にうまく活用すべきである。21世紀の国土のグランドデザインで多自然居住地域の創造が地域戦略として提案されているが、都市部と同じ様な情報環境を享受することが出来れば、中山間地域が自然豊かで、人間味あふれる居住地域として生まれ変わることになる。この問題は、技術論より政策論である。(1998年第5部「総括討論」：近藤)

<体制・組織づくりに関して>

- ①地域間の交流・連携、広域行政、今後進むかも知れない市町村合併を考えると、真に地域住民の風土や風習、他地域との地縁や血縁を基に体制がつくられていくのであろうか。「明治政府」の二の舞にならないように細心の注意が求められる。(1996年第4部「四国地域を対象とする新たなライフサイクル像の検討」：片岡)
- ②遊子漁協の取り組みは、新しい全総の精神である地域の独自性を生かした自己選択と自己責任に基づいた地域生き残り策の事例であるが、今後、すべての市町村が独自のアイデアを出し、実践していくことが可能であろうか。人材や資金面も含めて、議論が必要である。(1996年第4部「四国地域を対象とする新たなライフサイクル像の検討」：片岡)
- ③今地域に求められるのはフルセットからの脱却であり、地域はより広域的な視野で自地域の発展と他地域との交流・連携のための基盤として何が必要なかを考えるべきである。また、地域が他の地域と交流・連携を進めるためには、地域は自立していなければならないといわれる。(1997年第4部「関西圏からみた四国地域の特性」：新井)
- ④「四国は1つ」の意味。四国の4県が真ん中を向き合い、四国以外の地域との線引き、差別化を進めるという意味ではないと考える。今後も、今までのように、4県が別の方向を向いていることを否定できないのではなかろうか。今後は、その状態で、4県間の結びつきを強め、お互いが協力して今までのメリットを2倍、3倍にし、得られたメリットをお互いが共有するという方向に進むべきと考える。(1998年第5部「総括討論」：近藤)

<経済(産業・企業)活動および戦略に関して>

- ①バブルによる好調期、バブル崩壊後の下降期、それに続く低調期があり、1995年頃から緩やかな回復基調がみえてきた(この講義が行われた頃)ものの、この1年の経済は低迷しており、短期間で経済状況がめまぐるしく変動している。このような変化は、国内だけではなく、東アジア諸国の経済も予想がつかないほど変動している。このように、5年先の経済状況がみえない中、企業はどのような選択をし、さらに、いかなる戦略を展開すれば良いのだろうか。(1996年第2部「四国の地域経済の特性」：見立)

- ②経済の活性化には民間事業者の活動が最も重要である。では、四国では、どんな産業、どのような業種に将来性があるのか。そして、どのようにして育成し、活動を支えていくのか。産業、業種の絞り込みと、思い切った戦略の展開が必要と考える。（1996年第3部「瀬戸内三橋開通後の四国経済」：見立）
- ③中心市街地の活性化については、消費者の買物行動から考えると即時の解決は困難と思われる。商業という枠組だけではなく、土地利用も含めた形で考えていくことも必要ではないか。人口が減少した市街地中心部に居住エリア（例えば、高齢者用住宅や二世帯マンション）を設け、商業地と住居の近接性、職場と住居の近接性を生かした再開発はありえないか。（1997年第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）
- ④「日本で会社を起こした人の創業時の年齢から判断すると、ある程度の経験、資金力がないと新規開業は難しいようです。」と小島氏は述べている。若い人が会社を起こすことのできる環境が整う日が、本当に来るのであろうか。資金や技術援助のための制度や起業の評価はどのようなのであろうか。アメリカのように失敗して当たり前の意識が浸透するのであろうか。（1998年第2部「経済構造改革と四国の産業」：小島）
- ⑤産・学の交流・連携を推し進めるためには、コーディネーターが重要な役割を果たすことになる。コーディネーター業を認知し、職業あるいは企業として成り立つような社会システムをつくる必要がある。コーディネーターをとおして、産・学間はもちろん、地域間交流も生まれる可能性がある。（1998年第5部「総括討論」：近藤）
- ⑥産業の問題。2次産業の誘致を進めた場合、機械化やオートメーション化が進んでいる工場が立地したとき、地元の雇用がどれだけ期待できるのか。雇用が必要な部門でも、海外からの労働力の移入が進めば、地元の雇用は伸びないのではなかろうか。四国の特徴を生かした1次産業はどうか。労働力不足が深刻な1次産業（農業）への、技術指導を兼ねた海外からの労働力の投入もありうる。地元の国際交流にも役立つし、一石二鳥、あるいは一石三鳥にも成る。また、中山間地域で趣味的に農業に従事し、余生を楽しみたいという需要があるなか、その需要を受け入れるシステムもつくりたい。都市と農村の交流・連携のきっかけはここにもある。（1998年第5部「総括討論」：近藤）

<地域活動に関して>

- ①「情報活動期（平成10年4月以降）における連携活動の展開に、社会実験やイベントとして実施されてきた交流・連携活動を『日常的』、『継続的』な活動として定着させていくことを期待」と資料で述べられている。興味ある活動の展開方法であると思う。社会実験やイベントを行うまでの第1ステップ、それを「日常的」、「継続的」な活動として定着させていく第2ステップの成果を期待する。（1998年第4部「交流・連携活動の実際－中四さんかいラインを中心として－」：和田）
- ②四国の住民の意識改革が望まれる。例えば、高速道路の計画が同じころに企てられた東北地方などに比べて、四国では建設が遅れた。四国は温暖な気候に恵まれ、そこそこ裕福で、かつ平和であるがため、危機感が弱かったことが1つの理由としてあげられる。（1998年第5部「総括討論」：近藤）

（2）再整理・再検討のために

交流・連携をさらに推し進めるにあたり、これまでの取り組みを再整理・再検討する機会があるならば、以下のような整理・検討軸が参考になると考えられる。

- ・交流基盤整備（交通インフラ、情報インフラなど）

- ・交流施設整備（広域都市施設、観光施設など）
- ・交流の内容（生活活動、企業活動、地域活動など）
- ・交流対象地域の範囲（都道府県、市町村など）
- ・交流・連携の調整と支援（国、都道府県など）
- ・交流・連携の政策目標年次や期間（短期、長期など）

3 徳島県における取り組み

これまでの講義では、一貫して四国全体を視野に入れた交流と連携の議論がなされているが、個別の事例については香川県や高松市が取り上げられていることが比較的多い。ここでは、四国の東部に位置し、歴史的に近畿とつながりが深く、また関西国際空港の開港や明石海峡大橋の完成に伴う神戸ー鳴門ルート
の全通の影響を四国の4県の中で最も受けることが予想されるとともに、これらのビッグプロジェクトを地域づくりに生かそうとしている徳島県における将来構想や地域計画について紹介する。

（1）架橋新時代への行動計画「3000日の徳島戦略」

明石海峡大橋開通までの3000日間に徳島県で準備を必要とする社会基盤整備、サービス施設、観光施設など、地域の魅力を向上させるためのいわゆる施設整備に重点をおいたアクションプログラムである。計画の時間的なゴールが明石海峡大橋を開通時であり、施設の整備計画がそれまでの時間軸上で示された。

①策定年

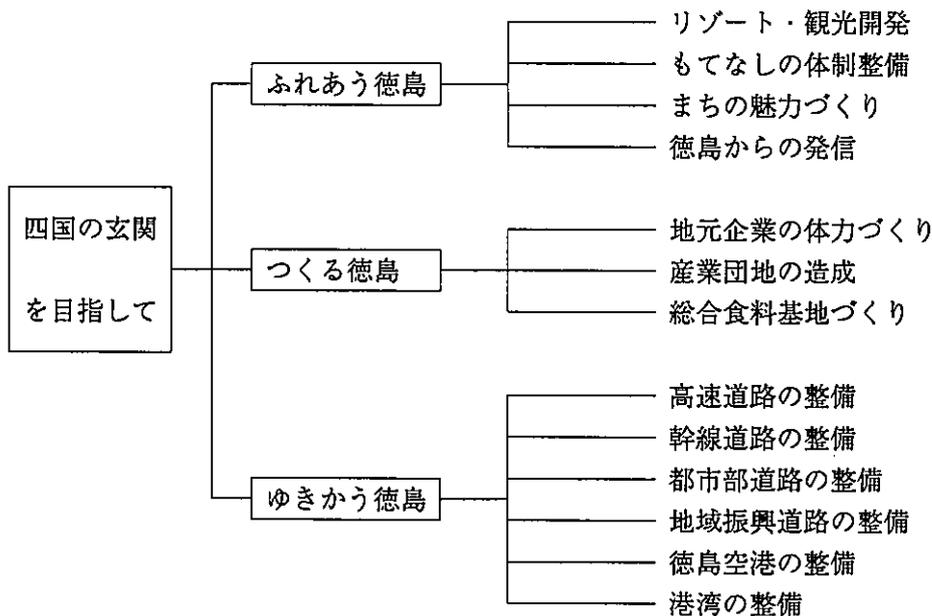
平成2年11月

②趣旨

平成9年度と目される明石海峡大橋の開通は、徳島の離島性を解消するばかりでなく、徳島と日本第2の人口・経済集積を持つ近畿圏中枢部とを直結し、今まで以上に近畿圏との一体性を強め、名実ともにその一員としての地位を高めることになる。また、その間に、本県から海上約70kmの位置にわが国初の24時間空港・関西国際空港が開港し、世界との距離も大きく縮まり、本県を含む大阪湾・紀伊水道地域が、広く世界に開かれた地域になると期待される。これらの巨大プロジェクトが時を同じくして行われている今こそが、徳島県の発展にとってまさに千載一遇の機会である。

この計画は、関西国際空港、明石海峡大橋の効果を十分に生かそうとする行政、県民、企業が創意工夫に満ちた事業を戦略的に、より効果的に展開することを目的とする。

③戦略を推進する行動の体系



(2) 徳島県新長期計画「いのち輝く世界の郷 とくしま」(徳島県総合計画)

徳島県を取り巻く社会経済情勢や高速交通体系の急激な変化に伴い、前回の総合計画の目標年次までに数年を残しながらも、新しく徳島県の長期計画を策定した。

①策定年

平成9年4月

②目標の期間

平成9年(1997年)度から平成18年(2006年)度までの10年間

③趣旨(抜粋)

徳島県を取り巻く社会経済情勢の変化(長引く経済の停滞、ウルグァイ・ラウンド農業合意に伴う農業問題、企業の海外進出に伴う産業の空洞化、高齢化、少子化の一層の進行、地球規模の環境問題の広がりなど)、国際化や高度情報化の加速などの課題に対して、規制緩和、地方分権、行財政改革などの推進、新たな時代に向けた社会システムの再構築が求められている。

一方、本県の将来を展望すると、明石海峡大橋の完成による本州との直結、四国縦貫自動車道などの広域高速道路網の実現による交通面の条件の飛躍的な向上によって、近畿地域はもとより、日本全国や世界の各地と徳島が直接にさまざまなかたちで結ばれていく大交流時代にはいっていく。

こうしたことから、本県が置かれた状況を的確に把握するとともに、明石海峡大橋開通後の21世紀初頭を展望した県づくりの目標と実現のための道筋を明らかにし、新しい県政の指針、県民共通の目標となる新長期計画を策定する。

④構成

■グランドデザイン・戦略プロジェクト編

第1部 グランドデザイン

- 第1章 これからの時代
- 第2章 徳島の特長
- 第3章 基本とする視点
- 第4章 徳島県の未来像
- 第5章 基本目標と基本方向
- 第6章 主要な課題

第2部 戦略プロジェクト

- 1 人が輝く、あたたかい徳島
- 2 産業が興る、力づよい徳島
- 3 自然があふれる、美しい徳島
- 4 交流がひろがる、にぎわう徳島

第3部 圏域別計画

- 第1章 東部圏域
- 第2章 南部圏域
- 第3章 西部圏域

計画の実現のために

■基本計画編

- 第1章 人が輝く、あたたかい徳島
- 第2章 産業が興る、力づよい徳島
- 第3章 自然があふれる、美しい徳島
- 第4章 交流がひろがる、にぎわう徳島

(3) 徳島県東部中山間地域活性化ビジョン（策定中）

1998年3月31日に閣議決定された「21世紀の国土のグランドデザイン」においては、その戦略の1つに多自然居住地域の創造があげられ、中山間地域が国土のフロンティアとして位置づけられた。一方、徳島県東部地域においては、高速道路の整備と神戸ー鳴門ルートの開通によって、地域のポテンシャルが大きく向上した。このような中、徳島県東部中山間地域においては、他地域との交流・連携を行うことによる地域の活性化を目指した中山間地域活性化ビジョンの検討委員会が設置され、策定作業が行われている。

①調査期間

1998年度～1999年度

②目的（案）

- ・徳島県勝浦郡勝浦町（人口：7,067）、同上勝町（人口：2,981）、名東郡佐那河内村（人口：3,245）、および名西郡神山町（人口：11,156）の4町村からなる地域が一体となって取り組むべき、(1)交流基盤整備を活用した大都市圏との国際的文化交流の推進、(2)地域資産を生かした一次産業の高付加

価値化による産業振興、(3)森林レクリエーションを中心とする観光振興等を目指した地域振興方策等について検討することにより、同地域の活性化に資する。

- ・同地域が日本の典型的な過疎・中山間地域として位置づけられることに鑑み、全国の中山間地域・過疎町村が地域活性化方策を検討するうえで参考になるべきモデルを提示する。

4 おわりに

最後に、「21世紀の国土のグランドデザイン」の策定を終えた国土審議会会長下河辺淳氏の講演記事の一部を、最近私が最も興味を持った話の1つとして紹介し、おわりとしたい。

「私が21世紀のことを考えると、農業が政府とエリートの指導によって、筋肉労働者としての勤勉なる農民がいるという構造では、21世紀の農業は絶対に成り立ちません。農家が自らの知恵を持って、知識を持って、コンピュータを駆使して、品種改良までやって、営業をやって、中小企業として世界に冠たる企業になるべく努力をする時代がきた。したがって農民は、高等学校どころか大学さえも出たような知的レベルの高い若い新農民が新しい農村をつくる。この新しい農村で農業に従事する農民たちに高齢者の農民たちは席を譲るという時代が現在やってきている。国土計画では、中山間地域において現在の農民が高齢化しているという問題もありますが、それ以上に優良農地である中山間地に知的なレベルの高い新農民が日本の農業をつくるということになると、こんなすばらしいことはないと思っています。」

<参考文献>

下河辺淳：21世紀の人と国土，「フォーラム・二十一世紀の国土計画」基調講演より，人と国土，1998年，1月。

資 料

講座（3年間14回）の講義概要

本資料は、1996年と1997年の報告書、および本年の講義資料に基づいてまとめたものである。

<1996年> 第1部 全総計画の理念の変遷と新たな交流・連携の意義

井原 健雄

目	的
本講座の目的と講座開設の動機付け	
概	要
<p>1. 国土空間構造の変容</p> <p>①全国土面積の3%にも満たない「人口集中地区(DID)」に全国人口の約6割が集中している。 1960年：DID1.03%、人口43.7%。1970年：DID1.71%、人口53.5%、1980年：DID2.65%、人口59.7%(%は、全国比)。</p> <p>②全国土面積の約5割を占める「過疎地域」の人口比率は、総人口の僅か6.5%である。</p> <p>2. 四国を対象とする地域研究の視点</p> <p>①四国地域は、地域研究のスタディ・フィールドとして最も魅力的なところである。</p> <p>②現在短期集中的な交通施設整備が行われている。</p> <p>③その過程で、四国における交通基盤整備の有効範囲と限界が明らかになりつつある。</p> <p>3. 四国の指標</p> <p>5:4:3の問題。この比率が変化しつつある。面積は5%で変わらないが、人口は3.4%(平成2年10月)、経済(総生産)は2.7%(平成5年)となっている。</p> <p>4. 総合化の動きと分散化の動き</p> <p>四国の全域を対象とする地域開発の動向を振り返ると互いに相反する総合化の動きと分散化の動きが存在していた。これは全国総合開発の目的の変化の反映であって、全総と新全総では階層的な都市システムの構築、国土の統合および一本化を目指したのに対し、三全総以降では地方における高速交通ネットワークの整備が強く意識され、地方の経済圏の自立的な発展を促すことが強く要請された。</p> <p>5. 新たな交流と連携の動き</p> <p>「地域連携」、「連携軸」、「交流」、「交流と連携」、「広域」といったキーワードをテーマに取り入れた調査が数多く行われている。</p>	
論	点
<p>東京への一極集中が進んだ結果として、人口分布の不均衡が加速した。それに対して、地方部を振興し、均衡ある国土を形成しようという動きがでてきた。この流れの中で、「理論的に考えれば、『均衡』概念と『最適』概念の混乱が生じているように思われる。」と述べられている。この議論に関しては、さらに「最適」とは何かという議論が求められる。</p>	

<1996年> 第2部 四国の地域経済の特性

見立 宏

目	的
四国地域の現状分析と診断	
概	要
<p>1. 構造変革期にある日本経済</p> <p>①「実質国内総生産の動向」をみると、バブル崩壊後、1991年→93年に下降、93年→95年の間は低調、95年→96年では緩やかに回復しつつある。このトレンドは構造的なものである。</p> <p>②「製造業の海外設備投資比率の推移」をみると、1992年→96年で増加傾向にある。</p> <p>③「製造業の海外設備投資」をみると、一般機械より加工型組立産業のウエイトが高い。アメリカで半導体関係の大型投資、アジア地域では素材産業の投資の増加が見られる。このように、我が国は国際的な分業体制の構築、これに対応する歴史的な産業構造の変革期を迎えている。</p> <p>④製造業で積極的な海外展開が進んでいるが、この第一原因は、「コストの逆転」現象である。この結果は、日本国内の産業構造、貿易構造に大きな影響を及ぼした。</p> <p>⑤日本と外国との分業体制については、最終組立は人件費の安い東アジアで、日本は最終製品をつくるために必要な付加価値の高い材料、部品などの支援型産業に特化していく方向が考えられる。</p> <p>2. 四国経済の概要</p> <p>①5：4：3経済が、5：3：2になりつつある。</p> <p>②農業の総生産は全国の5.3%と高く、逆に工業のシェアは2.6%と低い。</p> <p>③1次産業の就業人口比は13%と、全国の7%を上回っている。</p> <p>④四国では、食品が17%、紙・木材が16%とウエイトが高く、全国を上回っている。四国は、概して地場産業や伝統的な技術を生かした素材産業や生活関連製品の比重が大きい。</p> <p>⑤四国の商業のシェアをみると、1994年で、卸売業の全国シェアが、会社数3.4%、従業者数2.8%、販売額1.8%であり、小売業については、商店数4.3%、売場面積4.1%、従業者数3.5%、販売額3.2%である。小売業の問題は、都市内の商店街の崩壊である。</p> <p>⑥観光とリゾートについては、四国は自然環境に恵まれており、各県とも様々な観光振興策を進めている。</p> <p>3. 設備投資の動向からみた四国経済の動向</p> <p>①四国の民間企業設備投資動向をみると、1995年度で6.8%増と5年ぶりの増加、96年度は29%の伸びと高い値を示した。</p> <p>②業種別にみると、1996年度で製造業・非製造業ともに増加している。電気機械製造業、電力、通信情報などで投資が増加している。</p>	
論	点
<p>バブルによる好調期、バブル崩壊後の下降期、それに続く低調期があり、1995年頃から緩やかな回復基調がみえてきた（この講義が行われた頃）ものの、この1年の経済は低迷しており、短期間で経済状況がめまぐるしく変動している。このような変化は、国内だけではなく、東アジア諸国の経済も予想がつかないほど変動している。このように、5年先の経済状況がみえない中、企業はどのような選択をし、さらに、いかなる戦略を展開すれば良いのだろうか。</p>	

<1996年> 第3部 瀬戸内三橋開通後の四国経済

見立 宏

目	的
四国の将来展望と政策課題の提示	
概	要
<p>1. 環境変化により新局面を迎えつつある四国経済</p> <p>①本四連絡架橋の完成：中国地方や近畿地方との地域間競争が激化する。</p> <p>②四国島内の高速道路網の急速な整備の進展：交流圏域が拡大し、四県間の連携がいろいろな意味で現実性を帯びてくる。</p> <p>③港湾の整備：コンテナ貿易のシェア拡大へ。港湾機能やF A Z機能の整備に伴い、卸売機能や物流機能の立ち後れを取り戻せる可能性が出てくる。</p> <p>④頭脳立地や大学の理工学部の新設：産学連携による技術開発が可能になる。新規産業の育成、あるいは産業高度化を支援する体制整備が進みつつある。</p> <p>2. 本州四国間の交通の変化</p> <p>①旅客輸送人員の変化をみると、1984年から94年までの10年間で、2900万人から4500万人に増加している。利用交通機関をみると海上旅客輸送は1200万人減少、高松経由で海上輸送ルートを使う人は800万人から200万人になった。</p> <p>②本四三架橋完成後の2001年の三橋の通行割合は、神戸－鳴門ルート50%、児島－坂出ルート35.5%、尾道－今治ルート14.5%になると予想されている。</p> <p>③四国島内の高速道路の整備が進むに伴い、高松の交通面での拠点性が薄まる。</p> <p>④香川県の観光入込客数が1984年から94年の間に、4,800万人から3,000万人に減少した。</p> <p>3. 四国活性化の条件－新たな拠点機能の構築－</p> <p>①基盤となる交通インフラの整備－広域連携への必須条件－：交流の推進、大型商業施設の立地促進、観光客の増大などに貢献する。</p> <p>②研究開発機能の整備－香川インテリジェントパークへの期待－：学生や研究者の増加が町の活性化につながり、また外部に流出していた優秀な人材を地元に残めることができる。</p> <p>③新たな都市機能の構築：サンポート高松に続くプロジェクトの推進を期待。</p> <p>④情報発信機能：全国水準へのキャッチアップを。</p> <p>4. 四国に求められるアニマルスピリッツ</p> <p>四国の経済は、公共投資、公共事業にかなりの部分を支えられている。経済の活力は、民間事業者が活動している状況からしか出てこない。どんなに道路が整備されても、これを利用して民間事業者が活発に活動し、雇用機会を創造しない限り地域の繁栄はあり得ない。</p>	
論	点
<p>経済の活性化には民間事業者の活動が最も重要である。では、四国では、どんな産業、どのような業種に将来性があるのか。そして、どのようにして育成し、活動を支えていくのか。産業、業種の絞り込みと、思い切った戦略の展開が必要と考える。</p>	

<1996年> 第4部 四国地域を対象とする新たなライフサイクル像の検討

片岡 弘勝

目	的
四国の住民意識の把握と将来の新たなライフサイクルの可能性に関する考察	
概	要
<p>1. 教育学における「地域」概念</p> <p>①「価値概念としての地域」論：各国民が生活していく中で、政治、経済、産業、教育、文化の一切の体制の問題が結合され、それが生活という具体的な形で担われていく、そういう地縁的な構造をもつ生活圏を「地域」とする「価値概念としての地域」概念を重視する必要がある。</p> <p>②「行政村的秩序」と「自然村的秩序」：日本の「地域」の歴史的な形成論理は、いわゆる旧村にみられる自然的秩序と、「明治政府」が強行した町村合併以降体制的に組織された行政村固有の秩序の両契機がある。</p> <p>③21世紀に向かい、人々の価値観の多様化が指摘されている。この中で政策上のビジョンが提案されている。それは、「自然環境問題への対応」と「地域経済・文化の自立性の創造と確保」の2点に焦点づけられる。しかし、実践上の個別具体的な内容と論理および戦略が明示されず、一般的、抽象的な表現と言及に止まっている。</p> <p>2. 宇和島市遊子漁協の地域づくり実践の戦略 —四国の一地域事例が提起するもの—</p> <p>①上で述べた実現可能性を吟味・検討する一つの基礎作業として、極めてユニークな地域づくりをしているのが宇和海に面する遊子地域である。</p> <p>②「地域自然観」の対象化を基にした地域経済価値の創出（遊子漁協の生き残り戦略）として、「イワシ業から真珠・ハマチ養殖業への転換」、「適正規模の漁場・営魚をまもるための社会規範の形成と合法的認識」、「『海をきれいに』する運動」、「漁業後継者の力量形成」を行っている。遊子の地域づくりは、生活・生産圏の自然環境とこれを尊重する社会規範から地域価値を創造し、これを基に信用（「二年もの真珠」のみ）という経済価値を創出することによって生き残りを図ることが基本戦略となっている。</p> <p>3. 地域づくりに関する住民の意識状況と志向されるライフスタイル像 —香川県東讃地域（長尾町・大内町）の生涯学習要求調査から—</p> <p>①暮らしの中の生きがいとして：総じて自然環境に恵まれて、気ごころの知れた人のなかで暮らすことを望む人が多い。</p> <p>②暮らしの中の不安として：自らの老後の介護に関する不安の比率が最高で41%、生活の利便化に伴う山林・自然破壊の進行に対する不安が34%、親の老後の介護に対する不安と道路、商店街、レジャー施設などが便利にならないことに関する不安がともに27%である。</p> <p>③希望する将来の地域像として：緑を保存して、安心して水や野菜、山の幸、海の幸を食べられる地域が51%、福祉のゆきとどいた地域が48%と他の項目を大きく引き離している。</p> <p>④希望する学習・文化活動・スポーツの内容として：最大の特徴は、生涯学習要求における健康・安全志向が著しく強いことである。</p>	
論	点
<p>1. 地域間の交流・連携、広域行政、今後進むかも知れない市町村合併を考えると、真に地域住民の風土や風習、他地域との地縁や血縁を基に体制がつくられていくのであろうか。「明治政府」の二の舞にならないように細心の注意が求められる。</p> <p>2. 遊子漁協の取り組みは、新しい全総の精神である地域の独自性を生かした自己選択と自己責任に基づいた地域生き残り策の事例であるが、今後、すべての市町村が独自のアイデアを出し、実践していくことが可能であろうか。人材や資金面も含めて、議論が必要である。</p>	

<1996年> 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

井原 健雄

目	的
四国の地域経済に根ざした交流と連携の現状と今後の検討課題の提示	
概	要
<p>1. 予備的考察</p> <p>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－」を取り上げ、本書が個別具体の歴史的事例に重きを置いた構成となっている点に言及し、歴史の大きな転換点を迎えようとしている今日の時代的狀況下にあつては、国づくり・地域づくりにおいて、確固たる歴史観をもつことが不可欠であるという指摘を行っている。</p> <p>2. 社会的余剰の概念</p> <p>①「社会的余剰」は、「消費者余剰」と「生産者余剰」の和として定義される。財の価格が決まったときに、需要者側が受けるのが消費者余剰で、供給者側が受けるのが生産者余剰である。</p> <p>②市場で均衡価格が決定されるなら（私的財の場合）、社会的余剰が最大化されるが、公共財の価格の決定は市場に委ねられないので社会的余剰の最大化が保証されない。</p> <p>3. 比較生産費の理論</p> <p>交流と連携が何故に行われるのか。その理論的根拠をリカードの比較生産費の理論に求めることができる。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、双方とも貿易を行わなかった場合よりも、より多くの利益を得ることができるということになる。</p> <p>4. ゲーム理論による考察</p> <p>理論に関する説明は省略するが、ある地域が交流・連携を図ろうとする場合、どの地域とどのような内容の交流を進めるかの検討が事前に行われると思われるが、ここで相手との駆け引きが生まれる。この駆け引きが結果に及ぼす説明にゲーム理論的考察を用いることができる。この視点からすると、今後の交流・連携が速やかに推進され、かつ実効性のあるものになるためには、地域間の情報交換や交流・連携による効果を正確に把握することが必要である。現実の交流・連携の推進にあたっては、ゲームのプレイヤー以外の第三者の調整がうまく機能することもあるので、その導入も考慮する必要がある。</p>	
論	点
<p>1. 交流・連携を定義し、その効果を客観的かつ科学的に計量評価する方法を確立することは極めて重要である。</p> <p>2. 交流・連携の他、広域行政の展開を図るとき、当事者だけではなく第三者機関による調整や支援は効果的であり、不可欠といっても過言でない。さて、誰（どのような機関）が第三者としての役割を演ずるのが望ましいのであろうか。</p>	

<1997年> 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

目	的
四国の地域経済に根ざした新たな交流と連携の動向と意義および検討課題の提示	
概	要
<p>1. はじめに言葉ありき</p> <p>①交流と連携の概念を明確にしておく必要がある。著者は、「『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じて、互いの地域が役割分担を行っていきこうという積極的な考え方を意味していると考えている。」と述べている。</p> <p>②交流と連携が何故に今求められているのか。その主たる理由として、(1)近年、特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いう懸念が広がっていること、(2)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、早晩、破綻をきたすのではないかという不安が次第に顕在化しているという事実があることがあげられる。</p> <p>③新たな交流と連携について語る時、現実を直視し、政策指向の考え方に基づく本格的な調査研究を試みる事が望まれる。その考え方とは、(1)過去の経緯に基づく現状認識を行うこと、(2)単なる予想と望ましい目標とを明確に峻別すること、(3)目標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の3点に要約される。</p> <p>④このような交流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。</p> <p>2. 交流と連携の理論的考察</p> <p>「社会的余剰の概念」、「比較生産費の理論」、「ゲームの理論による考察」の3点から考察が行われているが、内容については、1996年の第5部で述べられているので省略する。</p> <p>3. 交流と連携の実証分析</p> <p>①短期集中型の交通基盤整備が進められている四国やその周辺地域にあつては、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。これに関する個別具体的な事例が示され、考察が行われている。</p> <p>②交流と連携に関する分析結果によれば、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。</p> <p>4. 検討すべき政策課題</p> <p>①交通施設整備の有効範囲と限界について科学的な分析を試みる事。</p> <p>②交流と連携の意義とその質的な変化について、事例分析等を手がかりとして吟味すること。</p> <p>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。</p>	
論	点
<p>地域間の交流と連携を阻害する外的要因には自然障壁（地理的要因、地形的要因など）と社会障壁（行政界、情報発信システム、人材育成システムなど）が、その内的要因には意識障壁（おらが村主義、ワンセット主義など）がある。これら阻害要因をどう取り除いていくか。理論的なアプローチもさることながら、実験的・実証的アプローチも積極的に取り入れていくべきと考える。</p>	

<1997年> 第2部 四国地域からみた交流・連携の構想と展望（その1）
 ー通産行政の立場からー

真木 浩之

目	的
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の提示と将来展望ー通産行政の立場からー	
概	要
<p>1. 四国経済の動向</p> <p>①最近の経済動向：1997年7月から9月にかけては、四国の経済は他地域と比較して好調である。ただ、全国的に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。中小企業の場合、コスト低下、価格競争の面で非常に厳しい状況にある。また、製造業だけを見ると、景況感はそんなに悪くない。今後の四国の経済については、公共事業の影響が最も大きいと思われる。</p> <p>②製造業の動向：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み、全国でも遜色のない地域になれるのではないか。</p> <p>2. 経済構造改革の具体化</p> <p>①新規産業の創出：経済構造改革の中で一番の問題が新規産業の創出である。産官学の連携、より効果的な技術開発の支援、創造的な技術の効果的な育成がその重点内容である。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。</p> <p>②中心市街地の活性化：取り組みの中には、道路とか駐車場といった問題もある。アメリカには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。この組織は、強制力をもっており、場合によっては土地収用もできる。このような街づくりもあり得る。商業主体側にも高齢化問題や後継者不足問題があるものの、大競争時代ということを考え、工夫を怠りなく、常に今のままで良いのかと周囲を見回すことが大切である。店舗の実態がこれ以上悪くなると、商店街が立ち直る活力が本当になくなってしまう。</p> <p>3. 三橋時代の四国</p> <p>四国の人があまりにも三橋の活用策について考えていないことに驚いた。危機感はそれぞれのところであるようだが、四国としてまとまった議論が殆どない。何をすべきかは、それぞれの地域で異なるし、分野によっても違うが、最大のインパクトが期待される観光の面でみれば、四国がどういう地域であるかをよく知ってもらうことが第一ではなかろうか。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。また、産業面からいえば、大幅な時間距離の短縮のより、立地上の利便性が向上する。これを活用することが重要である。</p> <p>4. 地域間競争の中で</p> <p>通産省でも競争が激しくなっている。昔は、各通産局に1つずつ配分された予算が、今は全国で4件分になっている。政策評価広報課ができ、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。</p>	
論	点
<p>中心市街地の活性化については、消費者の買物行動から考えると即時の解決は困難と思われる。商業という枠組だけではなく、土地利用も含めた形で考えていくことも必要ではないか。人口が減少した市街地中心部に居住エリア（例えば、高齢者用住宅や二世帯マンション）を設け、商業地と住居の近接性、職場と住居の近接性を生かした再開発はありえないか。</p>	

<1997年> 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

目	的
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の提示と将来展望—金融機関の立場から—	
概	要
<p>1. 交流・連携の今日的意味</p> <p>① 基盤整備の進捗状況：四国の高速道路、鉄道、港湾および空港といった交通基盤の整備状況に加え、人流と物流面から考察を行っている。</p> <p>② 経済環境の変化：我が国を巡る経済環境の変化を、情報通信革命、国際化と大競争、規制緩和とビッグバン、企業経営システムの変化、高齢化と人口減、財政構造改革と地方分権、新しい産業の創造の7つの視点から考察している。</p> <p>2. 従来の交流・連携方策とその評価</p> <p>① 従来の交流・連携方策：企業立地の促進、インフラ整備とアクセス改善、産業インフラ整備、地場産業の育成と高度化、都市機能と生活基盤の整備がその方策であった。</p> <p>② その評価：所得格差は縮まっていない。産業構造は1%ギャップが存在。一方、1次産業従業者比率が高い。工業の製造品では、加工組立型のウエイトが低い。付加価値が低い製造品のウエイトが高い。1990年以降、第一種大型店舗の出店が加速されている。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率が高い。これは島内のインフラ整備が遅れたため、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表している。</p> <p>3. 交流・連携の今後の課題と展望</p> <p>① 今後の課題：地方が効率的に資源を使う時代に向けて、産業インフラ、交通インフラの整備などにおいて、県境を越えた考え方が必要である。地域整備においては、県都を中心に集中的な投資を行うのか、これまでのような公共事業や分散投資を行うのかについて、明確な考えを持つ必要がある。また、国際化の進展、交通ネットワークの整備、交流人口の拡大も主要な課題である。さらに、ソフト面の充実と人材育成は言うまでもない。若者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。</p> <p>② 今後の展望：連携は、誰が、何のために、どういう目的で連携をするのかが固まらないと、何が交流・連携かわからなくなる。圏域間の交流・連携をみると、四国がどこの地域と結びついているの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。</p>	
論	点
<p>1. 木内氏は、「ウサギとカメの話ではあるが、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が勝つかもわからないが、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。」と述べている。将来の社会経済状況の変化は多様性に満ちているが、その中で、政策は現時点で決定し、実行されなければならない。政策は何年後を目標に実行されるのか、あるいは政策を将来のどの時点で評価するのかと関わる問題である。</p> <p>2. 今後の地域間の連携を考える場合、各地域の現状を基本に政策を展開するのか、あるいは連携を前提として各地域の整備も行うという政策がよいのか。あるいは、どちらもあり得るのか。</p>	

<1997年> 第4部 関西圏からみた四国地域の特性

新井 京子

目	的
関西圏からみた四国の地域特性の現状分析と診断	
概	要
<p>1. 地域開発のパラダイムの変化 人口減少・高齢化を考慮し、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ようという考えが地域開発において主流になってきつつある。</p> <p>2. 四国地域の特徴</p> <p>①自然と風土：四国島内の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。また、各県が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ており、島内での交流がなかった。四国の総合力を発揮した、他地域との交流・連携がなかった。</p> <p>②構成地域の状況：県庁所在都市を中心とした地域への人口集中と中山間地域の過疎化による人口の地域的な偏在が深刻である。</p> <p>③地域開発と公共投資：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。政府が進める振興策に頼らざるを得なく、交付税や補助金を受けているため、画一的な事業になりがちである。</p> <p>④産業経済活動：四国には、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。このような企業を育成することが四国経済活性化の道につながる。地場産業の生き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。そのための技術開発には、産官学間の交流・連携を進めること、近畿の集積を活用することが課題である。</p> <p>⑤交流と交流基盤：豊かな自然、地域固有の文化、伝統工芸、歴史的遺産など、交流を増進する文化的なポテンシャルがある。これら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、観光産業の振興に結びつけていくことが四国の活性化につながる。</p> <p>2. 関西圏の広域連携プロジェクト 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。これらは、地元はもちろん近畿全体、日本全体、さらには世界へも大きなインパクトを与えているものも多い。民間活力を起用したものが多く、広域連携により推進されているものが多いことも特徴である。</p> <p>3. 四国と関西をめぐる広域交流圏構想 主要な構想に、T・T A T地域連携構想、東瀬戸広域交流構想、環瀬戸内経済文化圏構想、紀淡海峡交流圏構想、太平洋新国土軸構想がある。</p> <p>4. 新たな時代に向けての四国地域の課題 ①四国のアイデンティティの確立、②自律的な地域の発展、③域外との広域交流の推進、④近畿圏との連携の強化、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があげられる。</p>	
論	点
<p>今地域に求められるのはフルセットからの脱却であり、地域はより広域的な視野で自地域の発展と他地域との交流・連携のための基盤として何が必要なのかを考えるべきである。また、地域が他の地域と交流・連携を進めるためには、地域は自立していなければならないといわれる。</p>	

<1997年> 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

目	的
これまでの4回の講義で議論された内容に基づいた地域づくり研究の課題整理	
概	要
<p>1. 「交流・連携」構想分析の基本的視点</p> <p>①本年の講座の第1部から第4部までの共通命題：「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。」、および「限られた財源力、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。」の2点に要約できる。</p> <p>②「交流・連携」構想の整理を行うための基本的視点として4点が提示された。</p> <p>2. 「交流・連携」構想の視点別整理</p> <p>①「交流」（移動）する人の価値観（「豊かさ」の指標）をどうとらえるのか。：三架橋完成後は観光産業に向けられる（真木）。都市機能の高度化、魅力ある街づくり、さらにQuality of Life（木内）。自然環境を背景とする観光・リゾート地としての魅力、伝統工芸等の地場産業の経済的価値、主要な農産物の供給源（新井）。</p> <p>②当該地域のポテンシャルをどうとらえるのか。：新規産業の創出に期待、高知市中心商店街のまちづくりや高松市丸亀町商店街の再開発、観光産業では関西圏に対して比較優位、工業用地取得の容易性（真木）。成長産業の立地や魅力ある都市商業施設の誘致、産官学の連携に向けた研究拠点の形成（木内）。四国の魅力は自然環境、四国が誇る（日本一）企業、地場産業、農産物、地域文化（新井）。</p> <p>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。：自治体の財政力指数では比較劣位の例が多い、自然環境の集積では比較優位（新井）。この視点については、三報告とも詳細には言及されなかった。</p> <p>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。：新規産業の創出、国際的に魅力ある経済環境と事業環境の整備、四国全体のプラス効果を四国全体で議論、楽しんでもらうという観点からの観光施設の整備（真木）。産業インフラや交通インフラの整備促進、四国内港湾・FAZに期待、中国地域との交流・連携における技術面、ソフト面の強化（木内）。域外からの流入を拒む閉鎖的意識が強い、一県内で充足し小さくまとまる傾向あり、地域エゴ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、交通基盤整備と地域づくり政策の一体化（新井）。</p> <p>3. 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－ これまでの整理から、(1)比較優位と比較劣位の明確化、(2)地域づくりの担い手の育成・輩出、(3)四国内諸地域のまとまりについての議論が課題としてあげられる。</p> <p>4. 地域づくり主体の力量形成の課題について まず第一に、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、第二に、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が需要である。「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。</p>	
論	点
<p>「少なくとも1～2世代は要する地域づくりを担い続ける主体の形成に関わる課題」があげられ、本年度、先に行われた3つの講義では概して高等教育に対する期待が強調されたが、片岡氏は「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。」と述べている。これは重要な指摘と思われるが、さらに考慮に入れる要因として地域の社会システムの改善もあげられる。</p>	

<1998年> 第1部 新たな交流と連携の回顧と展望

井原 健雄

目 的
<p>これまでの議論の論点整理および今後の検討課題と行動計画等の提示</p>
概 要
<p>[概要]</p> <p>1. 「新たな交流と連携」の回顧と経緯 本講座のテーマ、趣旨、および1996年度と1997年度の講座の内容に関する概要説明がなされるとともに、講師からの批評が行われた。</p> <p>2. 「新たな交流と連携」の視点と論点 『21世紀の国土のグランドデザイン』、『東中四国地方における広域連携整備計画調査報告書』、『新四国への道』の概要の説明および講師からの所見があり、それを通して、「新たな交流と連携」の視点と論点が述べられた。</p> <p>①『21世紀の国土のグランドデザイン』：評価すべき事項として、既存の行政単位の枠を越えた広域的な発想の重視、計画の課題達成や戦略の展開に資する基盤投資が盛り込まれていることがあげられる。また、さらに検討すべき事項として、「集積」概念についての理解と認識、「国土軸」対「地域連携軸」における「軸」の意味と内容をあげている。</p> <p>②『東中四国地方における広域連携整備計画調査報告書』：地域の特性および問題として、(1)三海二山の豊かな自然と個性ある文化風土などが豊かなポテンシャルを持つ地域、(2)農山漁村、島しょ部、中山間地域における過疎化・高齢化、(3)都市地域における重厚長大産業の不振があげられている。</p> <p>③『新四国への道』：課題として、高速道路時代における新四国のイメージづくりと広域連携、新規産業の創出による良質な雇用機会の確保、誇りが持てる魅力的な地域づくり、環境と調和した地域社会の構築が指摘されている。</p> <p>3. 「新たな交流と連携」の課題と展望</p> <p>①交流と連携の理論分析：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、社会資本整備のあり方の検討（便益帰着構成表の作成）があげられる。</p> <p>②交流と連携の実証分析：地域連携に関する既存調査、既存の交流と連携活動の調査、幹線道路網の整備と地域間交流の実証分析、その他の個別具体的な事例紹介による検討があげられる。</p>
論 点
<p>四国以外の地域との積極的な交流・連携はもちろん、地域内の市町村間の交流・連携も必要である。四国内には、いわゆるナショナルミニマム的な公共施設整備やサービスが十分でない市町村が存在する。四国内の各地域が個性ある地域づくりを行うのと同時に、あるいはその前に自らの地域の足固めとなる公共施設整備やサービスの充実を図ることが必要であり、そのためには、例えば市町村間の交流・連携を基盤にした目的達成方法もあり得る。</p>

<1998年> 第2部 経済構造改革と四国の産業

小島 彰

目	的
経済構造改革と関連づけた四国の産業経済のあり方に関する提言や所見の表明	
概	要
<p>1. グローバル化が進む日本の産業</p> <p>①世界規模での大競争：国内外での分業体制が進んでいる。</p> <p>②企業が国を選ぶ時代：企業からみて魅力のない国は見捨てられる。</p> <p>③国内での問題：国内では、単純なアSEMBル機能は地方圏で、研究開発などは大都市圏でという色彩が強く、海外に出ていくのは生産機能であるため、地方圏は大きな影響を受ける。</p> <p>2. 短期的な経済対策</p> <p>①不良債権の早期処理が対策の大きな課題の1つ。財政出動による新たな需要創出が必要。</p> <p>②事業創出と雇用対策については、従来型の公共投資でなく、構造改革に結びき、かつ将来的に生産性を高めるような資本への投資が求められる。</p> <p>③不景気コマンドの是正：景気は気からで、景気が悪いと思うと本当に悪くなる。</p> <p>3. 中長期的な経済構造改革</p> <p>①事業環境の整備（高コスト構造の是正）：事業環境の整備による高コスト構造の是正は重要。</p> <p>②新規産業の創出：新しい産業創出のための環境整備は重要課題。</p> <p>4. 構造改革の方向</p> <p>①企業を巡る制度改革：事業費にかかる高い法人税の改革、企業の社会保障負担の増加の問題。</p> <p>②規制緩和による競争的環境の創出：より競争的な関係をつくり、新製品開発の原動力にする。</p> <p>③新規開業の環境整備：今まで以上に企業が生まれるような環境を作る必要がある。</p> <p>④民間商慣行の改善：日本の市場の閉鎖性の改善が必要。</p> <p>⑤創造的価値の重視：奇人変人を尊重する社会、変わり者を受け入れるような経済社会が必要。</p> <p>⑥結果重視の行政対応：日本の役所の仕組みや物事への考え方を変えていく必要がある。</p> <p>5. ベンチャー企業振興の現状</p> <p>①企業発展のポイント：自分の企業独自の商品や技術、サービスをつくること。自分ならではのものを早くつくり、足りないところは外部の経営資源を巧く使い、決断、行動は迅速に。</p> <p>②振興施策の活用：ポイントは、金・人・技術である。</p> <p>③大学に対する期待：もっと大学と産業界が一緒になって取り組んでいくことが必要。</p> <p>6. 四国経済の課題</p> <p>①第一次、第二次、第三次の産業構造を変える必要もある。</p> <p>②交通インフラの不利。企業アンケートにみる本四架橋の通行料金の高さの問題。</p> <p>③隠れた「活きの良い企業」がある。これらを中心に新しい領域をつくることが重要。</p> <p>④経営資源の総動員：産・官・学の連携に加え、金融機関も交え、総力をあげて取り組む。</p>	
論	点
<p>「日本で会社を起こした人の創業時の年齢から判断すると、ある程度の経験、資金力がないと新規開業は難しいようです。」と小島氏は述べている。若い人が会社を起こすことのできる環境が整う日が、本当に来るのであろうか。資金や技術援助のための制度や起業の評価はどうなっているのでしょうか。アメリカのように失敗して当たり前の意識が浸透するのであろうか。</p>	

<1998年> 第3部 三橋時代においてとるべき四国の進路

梅原 利之

目	的
旅客鉄道事業経営の立場から交流・連携の活動のあり方に関する提言	
概	要
<p>1. 交通インフラ後進国から先進国へ</p> <p>①本四三橋と高速道路の整備が特筆される。高速道路の整備率で見ると、全国平均が30%の時点で、四国は0%であった。現在は開通距離が286km、整備率が43%。平成14年度には整備率が66%になる予定（このとき全国平均は63%）。</p> <p>②鉄道は、昭和61年度で複線化率が2.9%、電化率が6.4%。平成9年度には、複線化率が6.0%、電化率が27.5%になった。JRになってからの新車率は50%以上で全JR6中トップ。</p> <p>③将来、打つ手を間違えればせっかくできた橋や高速道路のために、四国が衰退していくことも十分にあり得る。ただ、いろいろな手を打てばまだまだ大いに活性化していくと思う。</p> <p>④交通インフラを早くつくって欲しいという要望は強かったが、どう活用しようかという施策、四国全体の活性化への取り組みが後手に回った。</p> <p>2. 減少し続ける定住人口</p> <p>①産業別就業者に注目すると、一次産業の就業人口の減少で定住人口が減少している。後継者不足が懸念される。</p> <p>②定住人口の減少理由：四国は平地が少ない。地価が高い。二次産業では海外移転が進む。地場の有力産業が少ない。大学の数や新卒者の就業の場が少ないことによって若者が定着しない。</p> <p>3. 大交流時代（大観光時代）の到来 京阪神に1千4百万人がいる。充実したアクセスを利用した観光立県を目指すべき。</p> <p>4. 日本の観光の実態</p> <p>①海外旅行者数は一昨年で1千7百万人で、それまで、倍々ゲームのような伸びを示してきた。</p> <p>②国内旅行の一泊観光は海外旅行の20倍で、大きなシェアを占めている。</p> <p>5. 低迷する四国の観光</p> <p>①四国の観光入り込み客数は、昭和62年度を100とすると、平成9年は70.3になっている。</p> <p>②印象の良い都道府県調査では、四国は四県とも全国で40位以下。</p> <p>③低迷理由：観光資源創出の努力不足。既存観光資源への依存体質。PR不足。危機感の欠如。</p> <p>6. 21世紀型観光立県へ</p> <p>①観光の質の変化：少人数、体験、滞在、心の癒し、エコなどの組み合わせで、気のあった仲間で出かけるようになる。</p> <p>②今後の期待と要望：四国の海の幸。四国八十八カ所。プロデューサーの育成。遍路道整備。</p> <p>7. サンポート高松の役割 高松はもう四国の玄関ではないという認識が必要。ソフト中心のトータルコーディネートで他の町にはないものを考案し、それから箱物をつくるべき。</p> <p>8. 四国における将来の高速鉄道 鉄道に関しては後進国であるが、今後も理論的に難しいものがある。</p>	
論	点
<p>「アクセスの充実や高度情報化社会の中で四国の定住人口の増加は今後期待できない。」と梅原氏は述べている。四国をそのままにしておくと、このような結果を招くかもしれないが、高度情報技術やネットワークは交流・連携のための道具として有効と考える。</p>	

<1998年> 第4部 交流・連携活動の実践—中四さんかいラインを中心として—

和田 崇

目	的
交流と連携の実践的な諸活動に関する紹介と提言	
概	要
<p>1. 「地域連携（軸）」の議論の始まり 「道の駅」ができたいきさつ→「道の駅」から「地域連携軸」へと展開した。</p> <p>2. 中四さんかいラインにおける取り組み 「地域連携軸事例調査」、市町村レベルの連携に向けた取り組み、「中国四国交流連携倶楽部」の発足、「中国四国交流連携倶楽部」の活動、「中四さんかいライン」における連携活動の展開過程が順次説明された。</p> <p>3. 交流・連携の阻害要因 ①市町村にとっての阻害要因：交流・連携の必要性に対する意識の欠如(階層の意識、横並びの意識)、連携のためのポテンシャルの不足(人材の不足、配置転換)、交通・情報通信基盤の整備の立ち後れ、市町村等の交流・連携活動を支援する制度等の未整備 ②企業にとっての阻害要因：魅力的な市場・立地環境の不足、広域的な企業間交流機会の不足、参加企業をつなぐコーディネーターの不足、他地域に関する情報の不足 ③住民・民間団体にとっての阻害要因：活動基盤の脆弱さ(スタッフ、資金、行政等との調整能力)、他地域に関する情報の不足、熱意あるキーパーソンの不在、キーパーソンどうしの人間関係</p> <p>4. 企業等による交流・連携活動 ①ネットワークの目的：企業活動、社会公益活動 ②ネットワークの方法：他地域への事業展開、外部経営資源の活用、広域的な地域貢献活動 ③ネットワーク企業の規模：大企業、地場企業 ④ネットワーク企業の種類：同業種、異業種 ⑤ネットワークの形態：組織対応、有志企業 ⑥企業等による交流・連携の効果(例)：米子市、岡山県有漢町、新たな出版物の流通ルート</p> <p>5. 交流・連携の空間づくり ①「中四さんかいステーション」の提案：「道の駅」に準じるような機能を備えた民間の交流施設(宿泊施設、観光施設、書店等)を「中四さんかいステーション」として指定登録し、地域住民の交流拠点とするとともに相互のネットワークを図る。「中四さんかいステーション」をオープンスペースとして地域に開放し、地域に貢献するとともに、訪れた人が持つ市場情報を把握したり、そこでの交流を通じて新たな情報を生み出し、企業活動等に活用する。 ②「交流モール構想」の提案：ショッピングモールの利用者として想定されている歩行者や自転車だけでなく、自動車等による道路利用者が、道路に集い、憩い、交流し、様々な文化に触れ、買物もできるような「みち空間」を「交流モール」とする。</p>	
論	点
<p>「情報活動期(平成10年4月以降)における連携活動の展開に、社会実験やイベントとして実施されてきた交流・連携活動を『日常的』、『継続的』な活動として定着させていくことを期待」と資料で述べられている。興味ある活動の展開方法であると思う。社会実験やイベントを行うまでの第1ステップ、それを「日常的」、「継続的」な活動として定着させていく第2ステップの成果を期待する。</p>	

司会（片岡）

ありがとうございました。過去14回分の内容に対する個別具体的な検討結果を大変綿密に整理してくださいました。交流・連携を進める上でのコーディネート事業の社会的認知を含む「社会システム」の創出、「均衡」概念と区別される「最適」概念の吟味検討、こうした討議では、個々の議論が一体何年先までの時間展望をもって地域計画を語っているのか、という時間面での有効範囲の限定を明確にする必要性および、交流基盤整備の個別具体的な検討の必要性、交流・連携の諸課題・方針を再整理、再検討のための軸の設定の必要性等々、基本的な論点がいくつか提出された。これらについて後ほどの総括討論で詳しく取り上げていただければ、と思われる。

その総括討論で取り上げる主要論点を確認し、あるいは深めるため、次に本講座の企画者である井原健雄教授に再論をお願いする。

II 近藤報告および本講座に関する再論（井原健雄）

近藤先生が過去3年にわたる本講座のレビューをされ、非常にすっきりとまとめていただいた。大変な仕事をお引き受けいただき有難うございました。近藤の先生のまとめ（近藤報告末尾の資料）を見ると、過去3年が一目瞭然となっている。そこで皆さま方もぜひフォローしていただけたらありがたいと思う。

最初のまとめは片岡先生にお願いしたが、もとより、まとめる人によってまとめ方は変わる。私が話したことを、近藤先生は非常に的確にまとめてくださり、こんなにしていただけてよいのかなという思いがする。重複があり、繰り返しがある話を近藤先生は巧みにまとめている。ただ、繰り返しは、こだわりにはほかならない。未だにまだ分らない言葉もある。たとえば「新たな交流と連携」というとき、本当の交流と連携は何だろうか。交流人口とよくいわれるが、明確に交流人口を定義し、定住人口と比較してどちらの方が経済的に意味があるのか必ずしも明らでないにもかかわらず、交流人口という言葉が使われている。これは、肝に命じて考える必要がある。ただ、固定観念に縛られることなく、むしろ自由な発想や自由な切り口で新たな視点や観点を提案したい、とにかくどんな問題でもいいから出してみようということで、常に交流・連携をキーワードとして3年間繰り返してきた。その結果、当初の予想以上に多くの参加者の皆さま方から様々な問題提起があった。非常に含蓄に富む面白い素材が数多くみられる。ぜひ皆さま方にまとめていただき、さらに発展させていただければと思う。

近藤先生が非常に多くの時間を費やされて、本講座のまとめと同時に、その所見と問題提起をしておられる。そこで、私としても、近藤先生が提起されたことについて少し補足をさせていただきたいと思う。

まず最初に、交流と連携を促進するための社会条件の整備についてその効果を考えてみたいが、少なくともこれまでの議論の大手は、その事業を完成させるための事業効果ないし後方連鎖効果に偏っており、その施設効果ないし前方連鎖効果について、その議論がほとんどなされていないのが問題だと思うのである。もしもこの点に興味があれば、「道路投資の社会経済評価」という本を東洋経済新報社から刊行しているので、ご覧になっていただきたい。また、現在、身近な問題として、各種公共事業に対する時のアセスメントが行われているが、5年経ってもまだ未着工の事業があるし、10年経ってもまだ完成していないものも数多くある。もとより、そのようなプロジェクトといえども、それらの計画を立てたときは非常に良かったのだが、環境の変化や住民の理解が得られないとか、予算が認められない等の理由で凍結しているものがあるわけである。そこで、それらの事業をもう一度見直しましょうということで、その結論は、継続すべきか、停止か、あるいは凍結かのいずれかとなる。香川県の事業についていえば、休止は1つだ

けで、それ以外はすべて継続となった。事業の費用に対して便益がどのくらいあるのか。たとえば、100万円の事業費に対して200万円の便益があるとき、その便益費用比率は2倍の効果があることになるが、1兆円の事業費に対して1兆5千億円の便益がある場合の便益費用比率は、1.5倍である。比率だけで見ると、前者の方が非常に高いわけであるが、便益の純額が多いのは后者である。したがって、たとえ高いコストを払ってもやるべきなのである。つまり、純便益できちんと評価すべきなのであるが、この点については、現在なお正しく理解されていない。それからコスト切り詰めの話も分らないわけではないが、たとえコストが高くても経済的な便益が大きければ、補助金を出すなどして実施すればどうかというのも、今後の検討課題である。

近藤先生も指摘されたように、社会資本整備のあり方や公共施設整備の評価に関して、全県一律に全く同じようにやっていいのかどうか。たとえば、地方都市における公共交通の整備に関して、その事業主体が個別に出てくるであろうか。JR四国やコトデンがやってくれるであろうか。たぶん赤字になり、したがってやらないことになるであろう。ところが、社会的にみれば、高齢化社会への対応としてもやるべきではないのか。そのためにはどれほどのコストがかかり、それが実現されたときにはどれだけの便益が出るのか。その財源は一般財源によるのかどうか。こういうことをきちんとやっているのが、先進諸国であり、一定の金額以上のプロジェクトについては、費用便益分析をすることが、法律で義務づけられている。しかし、日本ではそういうことをやっていない。イギリスでは民間資金を使って橋や道路の整備を行っている。そこで今後とも、より一層社会消費や公共事業の整備の仕方について関心を持ってください。これは大きな問題提起であった。

つぎに、高度情報技術およびネットワークを生かした交流・連携について、踏み込んだ議論が少ないと、近藤先生からご指摘を頂いたが、全くその通りである。この点については、さらに近藤先生にも加わっていただき、いい仕事をしたいと思っている。

情報については、ほとんどがサプライサイド（供給側）の議論ばかりで、利用者側の議論は、ほとんどといってよい程なされていない。経済学的な見方をすれば、需要と供給は、いつもぶつかるわけである。売り手は、いいものを高く売って、金を儲けたいわけであるが、利用者は、いいものを安く買って便益を享受したいわけである。そこで市場によって価格が決まる。情報についても同様の分析が必要で、情報の経済分析を試みると、情報は規模の経済が働くと言われる。したがって、規模の小さい所でも情報の経済効果が出るかどうか。その点についての経済分析をぜひとも行う必要がある。ただ、問題は、情報量が増加する傾向の中で、意味のある情報が得られているのかどうかである。供給側に振り回されて、本当に意味のある情報の伝達が少ないように思えてならない。

近藤先生の最後のまとめのなかで、下河辺さんのお話があったが、下河辺さんは、本当に国土のランドデザインについて識見を持っておられる方である。彼の話の中で非常に興味を持ったのは、過疎地域の過疎とは、霞が関の人がつくった言葉で、それが地方に蔓延し、地方の人が自らすすんで過疎、過疎と言うから、次第にみんなが使うようになったと言うことである。同様に、離島の言葉もよく似ていると思われる。そういう点で、里山を大事にしましょうとか、農村の持つ田園風景の価値や環境、自然の問題に対する評価等は、いずれも社会資本の整備のあり方と深く関わっている。市場での価格がつかないような環境の評価を、CVM等によって行うとか、情報化やネットワークに関わる議論をもう少し踏み込んで行った方がよいのではないかと思っている。「リアルタイムでインターネットを利用して」とよく言われているが、実際のところ生かされているケースはあまりないのではないか。そういうものが的確に生かされているかどうかの点検が必要である。たとえば、香川県を訪れた外国人から交通情報の不足等の指摘があっ

たが、事実その通りではないかと思う。

「四国は1つ」の議論についても、もう少しこだわってみたいと思う。これまで「四国は1つ」の議論が繰り返し出てきたが、県域を越えて、「四国は1つ」で最初にまとまって出てきたのは水の問題であった。早明浦ダムの建設や吉野川総合開発計画がそうであった。

それから国鉄の分割民営化との関連で、遅れた交通基盤整備をどうするかという問題提起もあった。しかし、ハード面の整備については「四国は1つ」で既にやってきたのではないか。今後は、それを利用し活用するような少し異なる内容（国体、イベント、大学間の相互交流等）を伴った交流と連携にこだわり続けたいと思う。ネットワークにも幾つかの側面がある。ハード面、ソフト面、組織間の連携、国や地方自治体、民間との関わり等、異なった主体間の連携が巧くできているかどうか。産・官・学は異なる主体の連携である。ところが同業種間の連携は意外とできていない。似た者同士、反発するわけであるから。しかし、本当は似た者同士が連携を行うことによって、より一層鍛えられるわけである。またコーディネーターの役割も非常に大事であって、囚人の罫といわれるナッシュ均衡に陥ったときに誰がその調整を図るのか。できれば、強権発動は避けるべきで、望ましいのは住民が納得した上での交流と連携がなされることだと思う。たとえば、漁業組合や農業組合の形成には相当な差があるが、そのような組織化の議論は、基本的にはボトムアップにより住民から出てくるべきものであるような気がする。

中山間地域の活性化の議論について、気をつけていただきたいのは、その対象地域が、つねに同質地域であり、似た者同士であるという点なのである。農村は都市と対立した概念ではないと思う。もしも両者を対立した概念として捉えると、都市を敵視し、農村をどうすべきかということになってしまう。都市と農村との連携が徐々に出てきてはいるが、対立の構造も非常に強く出ることがある。そこで、対立することだけでなく、相互に補完し合い、協力し合って、連携の可能性を考えてもらいたいと思う。

さらに、もっと危機感を持つことが望まれるという問題提起があった。四国の人の意識改革が望まれるということであったが、本当に危機感がなければ堂々とそのように発言すればよいわけである。ところが、その一方で、外は台風が吹き荒れているのに、のんびりしているのが四国の人の現状だと答える人もいる。データをみても、人口は絶対に減少してくる。労働市場も非常に厳しくなっている。そこで、本当に厳しいと受け止めているのなら頑張ると思うのであるが、それが出てこない。どうするかが大事であり、この点についての忌憚のないご意見をぜひともお聞かせいただきたい。結論として、危機感を持つことが望まれると言った方がいいのか。やり方、内容、タイミング等、戦略論の定義は大いに参考になった。

また、再整理や再検討のための軸の設定は、非常に面白いと思った。3000日といったように期日を区切ってやるとか、タイミングの議論が大事かと思う。ただし、香川県では、行政レベルと個人との計画のコーディネートが必ずしも十分に出来ているようには思われない。

四国全域を対象としたビジョンの作成等については、近藤先生にもそのメンバーとして入っていただき、構造改革の議論をさせて頂いた。

四国の玄関にこだわる話も大変面白いと思ったので、ぜひ皆さん方も深く考えてみていただきたい。

四国は、観光で生きていかなければ生き残れないというお話もあったが、観光の意義は何か、また、誰のための観光なのかについて考えることが大切である。観光は、本来、国の光を観るということであるから、光輝く人に来てもらいたいわけである。そこで、どういう人に来てもらおうとしているのか、その点をきちんと読まなければいけないと思う。観光の経済分析等も行う必要がある。

さらに、優先をどうするか。相乗効果をどう高めていくのか。最後に、いかに転換や調整を図っていくのが問われる。とくに四国の地域を念頭に置くと、一つは島として、何を一体化してやろうとするのか。

また、分権化が問われるなかで、さらに2千万～3千万の人口集積のあるところと繋がってくる。その過程で、今問われている交流と連携とは何か。四国ならではの新しい交流と連携について、とくに四国からみて3年目のまとめとして、その課題を整理し、その調査研究にこれから取り組んでみようと考えている。その意味でも、忌憚のない質問等をお願いする。

近藤先生のお話のなかで興味を覚えたのは社会実験である。一つやってみるかという社会実験を試みることは面白いものであり、皆さん方からも仕掛けていただけたらと思う。最近、不景気と言いながら、伸びている企業や業態もある。たとえば人材派遣業がそうである。ミスマッチを巧く調節するようなコーディネーター的仕事を本務としている。そこで、ある程度自前でコンサルタント的な業務をやっているか、まだまだ振り回されるような気がしてならない。

ぜひ、みなさん方に問題提起をしていただき、近藤先生にもお答えいただきたく思う。よろしく申し上げます。

(司会・片岡)

ありがとうございました。

それでは、これから本講座をしめくくる総括討論に移る。まず、今回のお二人のご報告およびご再論はもとより、過去14回分の内容に関して、受講者の皆様より質問・感想あるいは意見等をお出しいただきたい。

Ⅲ 総括討論

(質問&感想A)

2点質問する。

1つは本四架橋への関心が四国の住民は薄いのではないかと、欲不足だと盛んに指摘されているが、それは何なのでしょう。恵まれているからとの指摘があったが、私は三橋の効果が限定されているからだと考え。四国と本州が3本の橋で結ばれるというから誤解を招くのであって、実質は香川県と本州、徳島県と本州、愛媛県と本州が単に橋で結ばれたに過ぎないと考えた方が、この問題は理解しやすいような気がする。瀬戸大橋の効果をみても然りである。実際に住んでいる人が時間距離で考えた方がイメージに合う。たとえば、愛媛大学の柏谷先生がある新聞で、明石海峡大橋への関心が薄いと書いておられた。たぶん200km以上も離れて愛媛県の人にとって橋の開通のインパクトは実感として湧かないのは当然のように思える。それを「実感しなさい」とか、「橋の活用策をもっと考えなさい」と言う方が無理なような議論のように思えて仕方がない。関心が薄いや、努力不足だと、本四三橋ということだけで考えているからそういう議論になるのではないかと思う。

2つ目は1%ギャップの問題である。全国平均と比べて四国が悪いという議論を東京の人がそういう議論を展開するのは仕方がないかとは思いますが、地元のオピニオンリーダーの方がそれを言うのは、地元の人に自信をなくさせる要因になっているような気がする。人口比に比べてGDPの比率にギャップがない地域は首都圏だけである。関西圏で辛うじて人口とGDPがイコールになっている。ということであれば、1%ギャップを解消しようという議論は、四国では関西並みになろうということを行っているわけである。九州や東北、北海道は1%以上のギャップがあると思う。実現不可能な夢、目標を設定して、「いつまで

たっても達成できないから四国は駄目なんだ」という議論を展開し続けてゆくことはどうかと思う。危機感を植えつけるという意味では一理あるかと思うが、結局、香川大学に入学できないような頭の悪い生徒にいつまでも勉強しろと言いつつ続けているようなもので、もっと違う道に進むこと、そちらの方に議論を展開した方がいいのではないかと思う。四国は一次産業のウエイトが高いとか、製造業は伝統的な業種が多い等の議論で、自信を失わせるような話が多く、むしろ四国の長所を生かした議論を展開してゆく方が前向きであるし、四国の特性を生かせるような気がする。四国には日本一、世界一の企業が意外に多いのはなぜか。四国には奇人変人が多かったからかとも思うが、島という閉鎖性、特殊性があったからそういうものが生まれてきたのではないかと思う。むしろ橋ができることによる交流・連携はそういう特殊性を却って弱めてしまう危険性がある。そういう点が怖いような気がする。

(質問&感想B)

私は3年間受講したが、難しいお話が多く、理解が伴わなかったのですが、和田崇さんの「中四さんかいいライン」には興味を持った。受講した際の希望は、私の職業が地域間交流の少ない、閉鎖的な酒屋という業種なのだが、規制緩和で大型店を出すとか、いろいろな問題で今、市場から追いやられそうになってる。地域を離れたところの交流が必要だとの思いで受講させていただいた。和田さんのお話をうかがい、日本海から太平洋に繋がるラインができたことによって、情報の発信も広範になってくるであろうし、いろいろな情報をそれぞれが享受しながら、一つの素材をベースにした活性化ができるのではないかとこのことでこの講座に参加した。ありがとうございました。

(質問&感想C)

グループ連携の阻害要因について、実験的アプローチは非常に興味深いお話であった。一方では行政学、整理学の立場から都道府県行政が大きな阻害要因になっているのではないかという気がする。そういう行政システムあたりからの理論的な攻め方と、実証的な攻め方の両方をもっと増やしてもらえると、もっと面白い四国論が展開できたのではないかと思った。それから、四国は危機感がないということであったが、いろいろなアンケートの結果かと思うが、そこから論理を展開することには疑いを持っている。つまり、危機感がないのかもしれないし、あるのかもしれない、そういうふうになったのはなぜかの分析から始める必要があるかと思う。想像として考えていることは、それぞれ1県ずつのメディアが老獪な部分を強調し過ぎるという思いを持つてる。四国を1つにしたチャンネルを持つメディアが生まれる時代であり、そんなメディアが生まれれば、果して住民意識はどう変化してゆくのか。そういう住民意識が成り立ってきたところの分析から始めて、意識を変えてゆくにはこういう可能性があるのではないかな、というところから議論を行うのも一つの例かなと思う。

(司会・片岡)

ありがとうございました。お三人からご質問、意見、感想等をご披露いただいたので、このあたりで近藤先生と井原先生からご回答をお願いします。

(近藤)

本四架橋への関心が弱いという点については、四国内の高速交通の利便性が十分に高まっていないことが大きな理由の1つと思う。高速道路網は、急速に建設が進んでいるし、四国の南東部の阿南と安芸間も

地域高規格道路で結ばれることになっている。四国中が高速道路でカバーされると、本四三橋によって四国全体と本州が繋がるというイメージが出てくるだろう。このときに橋の利用効果、存在意義が明確に出てくる。ただ、いつの時点でそれを捉えるかが大事である。

1%ギャップに関しては、努力目標として捉えていたので、このような考えもあると受け止めた。中四国を統一したメディアがあればとのことであるが、徳島には関西の放送が流れてくるが、香川、愛媛、高知の放送は流れてこない。四国、中国が一体になった放送があってもいいかと思う。

(井原)

最初の本四架橋の関心の問題については、実感として湧かないというのは確かにそうだと思う。関心が低いか高いかの問題ではなく、四国が本州とどれほど繋がりを持っているか、本四間でとれだけの繋がりがあるかであって、これは随分と増えている。人々の個々人の関心やマスメディアを通じて出くような情報と本四間の交流は大きいものがあるが、問題は、四国内の交流の実態が経済的に見て非常に少ないという点なのである。瀬戸大橋ができたことによって、通勤・通学者数は連絡船の時代には一日平均で20人程度だったものが、今では3千人になっている。そういう交流があるという実態を知ってもらうことが大事かと思う。明石海峡大橋については、瀬戸大橋の教訓が徹底的に生かされ、車の通行実績は一日平均で3万台、大鳴門橋については、今年の4月からの一日平均は1万8千台強となっている。この差は、都市の力や集積の差によるものであって、都市の力には大きな差があり、したがって、四国の現状をどうするのか気になる。

1%ギャップについては、最近あまり取り上げられなくなったが、その理由として、実現が困難なことを政策目標にするのはよくないとの判断があるものと思われる。しかし、少なくとも1%ギャップがあることは知っておくべきである。要は危機感を植えつける方がいいのか、個々の企業者に自信を与える方がいいのかは別の話で、個々人がいろいろなことをやるのは結構なことだと思うが、全体としてどうかを議論しているわけなのである。そこで、四国の将来はどうなるのか。マクロ的にみると怖いものがあり、その見極めが大事で、画一的な地域振興策では限界がある。和田さんの「中四さんかいライン」のお話では、交通基盤が整備されてもビジネスに結びつかない等の問題提起があったが、それが広がりを持ってきているのか。個々には強くてもトータルでみるとどうなのか。これが弱いように思われるのである。相乗効果や波及効果をどうやって顕在化させるのか、産業政策の重要性はこの点にあると思う。

ご指摘の通り、理論と実証の組み合わせも、なかなかできていない。だからこそ皆さん方からいろいろな問題提起を受けて考えたいと思うわけである。四国では、基盤整備に努めているが、それが十分に生かされているのかどうか。それぞれの自治体で何をすべきか、もう少しそのテーマを絞り込む必要がある。小さなレベル、産業廃棄物や治安等のマイナス面での交流・連携と、大きなプラス面での積極的な交流・連携の可能性もある。その際、社会資本としてどこまで整備すべきなのか。観光も同様である。ハード面は国がやり、ソフト面は民間といった組み合わせも考えられる。ご指摘の通り、理論レベルでの分析と制度を含む現状との乖離は、まだ埋まっていない。もう少し検討したいと考えている。

政治システムについても、非常に難しく、個々のアイデアを行政主体で取り組んでいるのが現状である。行政自体にどの程度期待できるかが大きな問題だろうと思う。アメリカでは、ローカルのを非常に大事にするが、日本の場合には、本当の意味での地域の情報がなかなか出てこない。そういう点では、四国からの情報を広く全国に出すべきではないであろうか。四国をベースに、さまざまな交流と連携をやってみたいと思う。今後とも、情報の経済分析は、大きな研究テーマではないかと考えている。

受講者の皆さん方に対して、逆にこちらからお聞きするが、将来、四国の見通し、展望で面白くなるよ、と思われている方、2010年を念頭に置いて、今以上に良くなると思われる方、悪くなると思われる方、それぞれのお話を聞かせていただきたい。

(司会・片岡)

いま、井原先生から提起された論点は、本講座全体のテーマについて討論する際の基本的認識に関わることであるので、ここで整理してみたい。会場におられる方で、2010年に四国地域はいまよりも良くなっているというような、いわばプラスの見方をしておられる方と、その逆で悪くなっているというような、いわばマイナスの見方をしておられる方に分けて、各々にご意見を頂戴して、かつその理由・根拠も述べていただきたいと思う。

まず、プラスの見方をしておられる方、いかがでしょうか。

(受講者D)

私自身の価値観かと思うが、東京や大阪に住みたいとは思わない。四国に住みたいと思う。働く職場があるからかもしれないが。

(司会・片岡)

そのように大都市での生活よりも「心の豊かさ」「余暇・自由時間」「自然とのふれあい」というような価値への志向スタイルが広がっていることは、今次の全国総合開発計画でも主張されている。ただし、そのようなライフ・スタイルを展望する際、一般的抽象的に思い描く場合と、そうではなく、地域・自治体の財政条件等を考慮した現実的な見通しを持つ場合とでは意見が変わると思われる。平和で安全でゆとりのある暮らしをすることに価値観を見いだしている方は少なくないことは、2年前の本講座で私が報告した住民意識に関わるアンケート結果でもうかがわれる。ただ同時に、このアンケート結果では、福祉、医療、教育等の住民生活サービスを支える地域・自治体の財政力に不安を感じるが故に、地域の将来に不安をいだく層もみられた。こうした層は、地域の将来を、ある程度現実的にとらえていると思われる。昨年の本講座でも関西経済研究センターの新井京子さんから、四国内の自治体の財政力に関する資料も紹介していただいたので、この総括討論でもこうした税収の増減等の現実的な条件をとり入れて議論をお願いしたい。

(受講者E)

交通インフラと情報インフラは四国の中で飛躍的に改善されるということに基づくと、島内の異質なものの交流が激しい勢いで物理的に始まると思っている。異質なものが混じり合うとそこに新しいものが当然生まれてくると理解している。

(受講者F)

徳島と愛媛の場合についていえば、最近になって松山に徳島県人会が出きたが、愛媛のニーズと徳島のシーズが付き合うと現象はいろいろな部分で出てくるかなと思う。

(井原)

高松は元気がないと言われるが、元気だと思われている方、いかがですか。

(受講者G)

高松は官が非常に強いところである。反対に松山は民の力が強い。愛媛の人たちは景気はそれほど悪くないようだが、いいとは言わない。サンポートのシティホテルは駄目だと言う人もいるが、お客は絶対に来る。大成功のはずである。人が集まるところがないからである。ホテルができれば人は集まってくると思う。ポイントはどれだけできるかである。巨大資本が本州からアクセスができて、出てくると私の知っている大手本社は検討している。来年、再来年とおそらく来ると思う。そういうときに、活性化は起きると思う。

(司会・片岡)

それでは、四国地域は2010年に、いまよりも悪くなっている、というようなマイナスの見方をしておられる方、ご意見をご披露いただきたい。

(受講者H)

私は、地元出身で、高校までこちらにいた。大学は外に出て、就職はまた地元である。ただし、仕事の関係で35年ほどは外にいた。この4～5年、やっと地元に戻って来た。私は昭和35年に地元の高校を卒業したが、卒業生で地元に残っている人間の割合は3割である。現象だけの話であるが、地元に戻ってくる魅力がないからだと思う。私のように定年近くになって帰ってきている人間はごく稀である。人の移動という部分の現象からみると、優秀な人間は外に出ているという傾向がある。そういう意味では大学や就職先等、基本的にいろいろな面があると思うが、それらを見ているとあまり明るくないような気がする。先が心配な感じがする。

(受講者I)

私は、歴史的な志度町の統廃合に関心を持っている。志度町の統廃合が地方機関をどうするのがはつきりと見えてこないが、官の場合、高松はむしろ強い力を四国の中で持ってくるのではないかと思う。市町の統廃合のあり方について、高松の立場からではなく四国の立場でどうなのか、という議論が出てきていないのが大事かと思う。

(近藤)

この議論には近い将来、遠い将来の両方があると思う。今は近い将来の議論が多いと思うが、遠い将来の議論も含めてやっていかなければいけない。

(井原)

たくさん問題提起をいただいたが、さらにご感想やご意見等、何でも結構であるので、後程お持ちいただければと思う。産・官・学の連携で学がどう変わっていくのか。官の集積を生かした戦略は何なのか。今後どうしていくのかということで、これをゲーム理論のフレームワークで考えると、利得行列が明確に規定されていない。それがなされていないときには、実際の行動から読み取っていく方が早く、なぜ総論

賛成、各論反対になっているのか。現状からその背後にあるメカニズムに迫っていくという方法が、経済学では普通のやり方である。ネアカか、ネクラかで、見方の違いもでてくる。たとえ、その実態は同じであったとしてもである。そこで、どちらから迫っていくか。論理整合的に整理し直してみるのには価値があると思う。しかし、全て最大公約数的な話だけに限るのも問題である。そこから外れた異端的なものや違った試み、ある意味でのブレイクスルーを評価すれば、ある段階で大きな変化が認められそうである。情報の伝播は、段階を追ってどこから誰に伝わり、どう波及していくのか。今後ともその点についてのフォローアップ作業を続けていきたいと思う。熱心にご聴講いただき心から感謝する。

おわりに（司会・片岡弘勝）

本講座で提起していただいた、地域活性化を担うプロデューサーを育てるべきだ、という議論は、本講座の主催者の一つである香川大学生涯学習教育研究センターにとっての課題とも重なるので、ぜひ継続して議論を重ねたいと思う。

私の個人的な感想を申し上げて恐縮だが、GDPの枠組みでは評価・カウントできないような四国地域の魅力、温暖で自然環境の集積に相対的に恵まれた条件、そのもとでのおだやかな暮らし、等々を少なくない住民が好評価している状態を想定した場合、その要素や価値観を組み入れた地域づくりの発想を大切にすることが必要なのではないか。本回の討論の中でもこの論点について触れた受講者の方がおられたが、こうした発想や価値観がまだ市民権を持っていないようなので、今後も追究したいと思う。

本年の講座も、過去2回と同様、様々な議論が提出された。本年分についても、5回分の内容をしっかりと記録する予定であるので、それに基づいて建設的な議論を各層で展開していただければ幸いである。

受講者の皆様、ご静聴と同時に討論にご参加していただき、ありがとうございました。

近藤先生には、有益かつ綿密なご報告を頂戴した。ありがとうございました。

井原先生には、本講座全15回のプロデュースを全面的にしてくださり、まことにありがとうございました。改めて、心よりお礼申し上げます。

本講座の共同主催者である高松商工会議所の関係者の皆様には、同一テーマで3年連続させる講座の実施について、ご理解くださると同時に、細々とした面にいたるまで大変お世話になった。重ねてお礼申し上げます。

今回はこれで一区切りとさせていただきます。

