

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トだが、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に受け止めているが、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たくできなかっ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。お客さま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、瀬戸大橋開通で一挙に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も高く、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、怪しくなってきた。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。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。

