

瀬戸大橋時代の地域間関係*

——四国における広域経済圏をめぐって——

徳 岡 一 幸

はじめに

- I 四国の交通と地域構造
- II 高速交通体系の整備と地域構造
- III 四国における高速交通体系の整備と地域間関係
- IV 本州四国連絡橋と広域経済圏

おわりに

はじめに

昭和 63 年 4 月 10 日の本州四国連絡橋児島一坂出ルート、いわゆる瀬戸大橋の開通により、四国は、瀬戸内海という交通上の障害を克服し、本州と結ぶ安定的な交通路を確保することができた。それとともに、四国内における高速自動車道の建設が進められ、一部の区間では供用が開始されている。さらに、空港のジェット化も進み、四国もようやく高速交通の時代を迎えようとしている。

ある地域における高速交通施設の整備の効果は、一つには、当該地域内部における交通条件の変化をとおして様々な経済活動の立地パターンに影響を与え、地域の経済構造を変化させることにある。さらに、経済主体の活動範囲の空間的拡大をとおして、競争、補完関係の変化等、地域間の相互関係に影響を及ぼすことになる。瀬戸大橋の開通により香川—岡山間の定期券旅客が約 500 人に達するなど、香川県と岡山県との間の日常的な人的交流は通勤・通学を中心に確実に増加しているとみられる¹⁾。また、企業活動のレベルにおいても、瀬

*本稿は、1988 年 10 月 15 日に開催された経済地理学会富山大会における筆者の報告「高速交通体系と経済圏の再編成」に加筆、修正したものである。

1) 『日本経済新聞』昭和 63 年 10 月 13 日付朝刊「瀬戸大橋開通から半年(下) 人とモノの流れ」による。

戸大橋開通以前から経済活動の広域化を見越した支店、店舗、物流基地等の立地展開が報告されている²⁾。これらの動きは、香川、岡山両県の経済活動の空間的領域が相互に重なり合い、いずれは結節地域として一つの経済的圏域を形成する可能性を示唆している。

このような高速交通施設の整備が広域的な経済圏の形成に与える影響は、その交通施設の整備がネットワークの形成に結びつくほど大きくなる。わが国の地域開発政策においては、全国的な高速交通ネットワークが地域開発上重要な開発手段として位置づけられてきたが、その背後には、ネットワークを介して形成されるであろう広域的な経済圏が想定されていた。本稿においては、四国の交通条件と地域構造の現状を踏まえながら、四国に関して高速交通の整備がどのような経済圏を念頭に構想されてきたかを、全国総合開発計画を中心に整理するとともに、これからの高速交通時代における広域的圏域形成の課題について考えてみたい。

I

四国の陸上交通は、その地形的な制約が大きいこともあり、鉄道、道路ともに全国平均を下回る整備水準にとどまってきた。鉄道の整備状況をJR四国の営業区間に占める電化区間と複線化区間の割合でみると、瀬戸大橋線開通時点における電化率と複線化率は、それぞれ約10%、5%にすぎない。道路については、昭和61年4月の時点であるが、第1表のようになっている。一般国道の整備率は、全国平均では約56%であるのに対し、四国では約45%にとどまる。また、改良率を比較すると、幅員が5.5m未満の大型車同士がすれ違うことのできない国都道府県道は、全国平均ではおよそ40%であるが、四国では全体の60%にも達していることがわかる。一般国道ですら28%余りが未改良の状態である。

このような状況のなかで、四国では、四国縦貫自動車道と四国横断自動車道の二つの高速道路が国土開発幹線自動車道として計画され、建設が進められて

2) 石原照敏[5]を参照。

第1表 四国の道路整備状況

	四 国			全 国		
	道路延長 (km)	改良率 (%)	整備率 (%)	道路延長 (km)	改良率 (%)	整備率 (%)
一 般 国 道	2,829.2	71.8	44.5	46,543.7	84.7	56.1
主 要 地 方 道	3,223.9	38.1	29.7	49,967.9	62.2	50.6
一 般 県 道	5,066.0	23.5	21.0	77,606.6	44.3	40.0
計	11,119.2	40.1	29.5	174,118.2	60.3	47.4

(注) 昭和61年4月1日現在。

改良率は、幅員5.5m以上をもつ道路延長の全道路延長に対する比率、整備率は、5.5m以上の幅員でかつ混雑せずに走れる道路延長の全道路延長に対する比率。

(資料) 建設省道路局監修『道路統計年報』による。

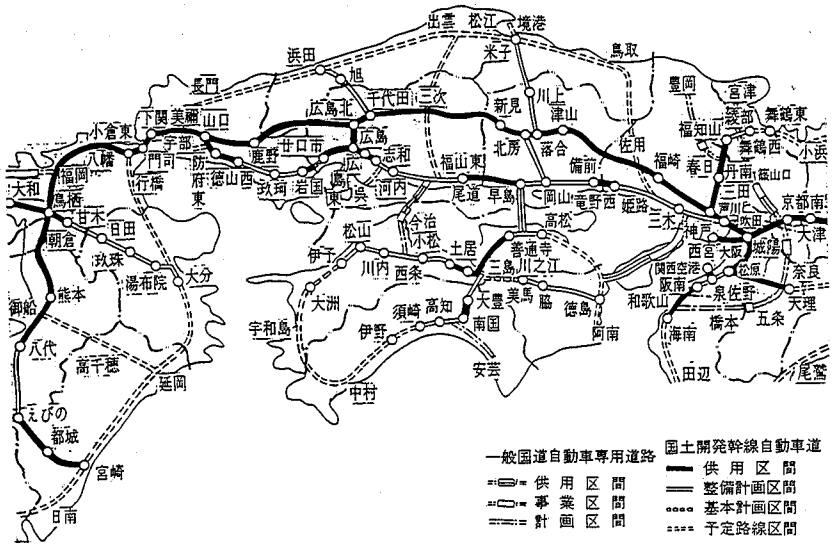
(出所) 建設省四国地方建設局編『四国開発要覧 昭和63年版』1988年3月、177ページによる。

きた。さらに、昭和62年6月の道路審議会の答申を受けて決定された、全国14,000kmに及ぶ高規格幹線道路網計画により、国土開発幹線自動車道として高松から阿南までの東四国横断自動車道と須崎から大洲までの西四国縦貫自動車道を、一般国道の自動車専用道路として今治・小松自動車道と高知東部自動車道を新たに整備することが決められた³⁾。これらの路線概要は第1図に示すとおりであるが、この決定により、四国内を8の字を描いて循環する高速道路網が計画されたことになる。

しかし、その進捗状況をみると、四国縦貫自動車道は、基本計画延長223kmであるが、昭和63年4月現在の供用区間は14.2km、全体の6.4%、路線発表済みの区間を合わせても51.5%にすぎない。四国横断自動車道は、基本計画延長151kmに対し、供用区間は56.2kmで37.2%、路線発表済みの区間を合わせると72.2%になっている⁴⁾。いずれにせよ、両者を合わせても、基本計画の18.

3) 建設政策研究会編『建設行政ハンドブック'88』大成出版社、1988年、476-480ページによる。

4) 建設省四国地方建設局『管内概要図 昭和63年度』、および、日本道路公団高松建設局『高松建設局管内図』(1988年4月)による。



第1図 高速道路整備の現況 (昭和63年4月現在)

(出所) 日本道路公団高松建設局『高松建設局管内図』より引用

8%が実現したのにとどまっているのである。このように、四国における高速道路の整備は始まったばかりであり、しかも、現在の整備状況は、第1図からもわかるように断片的なもので、四国内において体系としてのまとまりをみせるまでには相当の時間を必要とするのである。

四国と本州との間の接続については、本州四国連絡橋の建設が進められている。計画された3ルートのうち、児島一坂出ルートはようやく全面開通したところである。他の2ルートについてみると、神戸一鳴門ルートは平成9年度の完成が見込まれているが、尾道一今治ルートは、基本計画延長の41.4%が完成しているものの、残りの区間のなかには依然事業化されていない区間があり、全面開通の時期は未定である⁵⁾。

それに対し海上交通を利用した接続については、海上交通路のルート設定に

5) 建設省四国地方建設局『管内概要図 昭和63年度』による。

おける随意性という特徴を十分に活用して、瀬戸内海を中心に四国と本州や九州との間で海上交通網を発達させている。とくに、フェリー航路の発達は著しく、第2表に示すように、昭和62年時点の四国一本州、九州間の航路数は、短距離と長距離を合わせると46航路、1日の運行回数は408回で、1日当たりの航送能力は、8～9mのトラックに換算すると片道で11千台余りに達する。四国は、瀬戸大橋開通以前から、このようなフェリー航路網を介して対岸地域との間に実質的な陸上交通網を形成していたといえるのである。

第2表 四国一本州、九州間のフェリーボート就航状況

航路の距離	100 km 未満	100 km 以上	合計
航路数	24	22	46
1日の運航回数	369	39	408
航送旅客定員	30,346	29,940	60,286
能力車両台数	1,427	3,479	4,906
1日当り旅客定員	168,275	30,416	198,691
航送能力車両台数	7,931	3,556	11,487

(注) 昭和62年3月31日現在。

航送能力および1日当たり航送能力の車両台数は、8～9mトラック換算台数である。また、1日当たり航送能力は片道の能力である。

(資料) 四国運輸局調べによる。

(出所) 通商産業調査会四国支局編『四国経済概観 昭和62年度版』1987年12月、25ページより引用。

それでは、以上のような交通上の特性は、四国島内の地域間関係にどのような影響を与えてきたのであろうか。この点を貨物と旅客の県間流動からみることにしよう。第3表と第4表は、昭和60年度における四国地方と中国地方の各県ごとの貨物流動と旅客流動の状況を相手先地域別に要約したものである。貨物、旅客のいずれの流動についても、四国各県の同一地方内他県との流動は中国地方の各県のそれに比べて相対的に小さいことがわかる。

貨物流動からみた四国の各県の地域間交流の特徴をあげると、徳島県は四国内と近畿臨海との交流が中心である。香川県は、支店経済を形成している高松があることを反映して、他の県と比較すると最も広範囲にわたる地域と交流し

第3表 県間貨物流動（昭和60年度，全機関，総貨物） (トン，%)

相手先	鳥取	島根	岡山	広島	山口	徳島	香川	愛媛	高知
鳥取	25,268,094 (67.1)	1,901,578 (3.9)	3,454,527 (2.0)	461,117 (0.2)	1,162,385 (0.8)	53,763 (0.1)	27,926 (0.0)	60,389 (0.1)	98,265 (0.2)
島根	1,901,578 (5.1)	38,057,449 (78.0)	755,422 (0.4)	3,085,418 (1.5)	1,496,991 (1.0)	8,836 (0.0)	108,263 (0.1)	77,054 (0.1)	5,648 (0.0)
岡山	3,454,527 (9.2)	755,422 (1.6)	91,640,633 (54.0)	12,443,082 (6.1)	3,574,294 (2.3)	738,130 (1.6)	3,289,421 (4.3)	2,006,213 (2.1)	548,049 (1.0)
広島	461,117 (1.2)	3,085,418 (6.3)	12,443,082 (7.3)	123,829,160 (60.8)	14,194,237 (9.1)	284,145 (0.6)	2,780,358 (3.7)	3,151,709 (3.3)	1,892,810 (3.5)
山口	1,162,385 (3.1)	1,496,991 (3.1)	3,574,294 (2.1)	14,194,237 (7.0)	66,047,588 (42.5)	373,607 (0.8)	1,288,305 (1.7)	3,386,402 (3.6)	481,302 (0.9)
中国	6,979,607 (18.6)	7,239,409 (14.8)	20,227,325 (11.9)	30,183,854 (14.8)	20,427,907 (13.1)	1,458,481 (3.2)	7,494,273 (9.9)	8,681,767 (9.2)	3,026,074 (5.7)
徳島	53,763 (0.1)	8,836 (0.0)	738,130 (0.4)	284,145 (0.1)	373,607 (0.2)	29,281,885 (63.7)	2,157,478 (2.8)	776,527 (0.8)	1,524,125 (2.9)
香川	27,926 (0.1)	108,263 (0.2)	3,289,421 (1.9)	2,780,358 (1.4)	1,288,305 (0.9)	2,157,478 (4.7)	40,109,212 (52.7)	3,531,019 (3.7)	880,816 (1.7)
愛媛	60,389 (0.2)	77,054 (0.2)	2,006,213 (1.2)	3,151,709 (1.6)	3,386,402 (2.2)	776,527 (1.7)	3,531,019 (4.6)	61,091,127 (64.5)	1,801,373 (3.4)
高知	52,340 (0.1)	5,648 (0.0)	548,049 (0.3)	1,892,810 (0.9)	481,302 (0.3)	1,524,125 (3.3)	880,816 (1.2)	1,801,373 (1.9)	30,928,139 (57.8)
四国	194,418 (0.5)	199,801 (0.4)	6,581,813 (3.9)	8,109,022 (4.0)	5,529,616 (3.6)	4,458,130 (9.7)	6,569,313 (8.6)	6,108,929 (6.5)	4,206,314 (7.9)
関東臨海	420,085 (1.1)	189,029 (0.4)	6,079,126 (3.6)	6,593,854 (3.2)	7,790,649 (5.0)	1,242,799 (2.7)	2,302,590 (3.0)	2,848,395 (3.0)	4,402,110 (8.2)
内東京	175,309 (0.5)	36,235 (0.1)	1,545,315 (0.9)	1,654,607 (0.8)	2,126,407 (1.4)	392,742 (0.9)	709,976 (0.9)	1,446,149 (1.5)	1,070,681 (2.0)
近畿臨海	3,196,166 (8.5)	1,403,711 (2.9)	21,608,816 (12.7)	16,584,944 (8.1)	15,086,905 (9.7)	6,803,379 (14.8)	9,497,721 (12.5)	7,588,163 (8.0)	7,908,921 (14.8)
内大阪	1,647,824 (4.4)	1,111,820 (2.3)	8,884,389 (5.2)	10,025,525 (4.9)	4,967,958 (3.2)	3,893,506 (8.5)	4,625,678 (6.1)	4,712,528 (5.0)	3,309,244 (6.2)
北九州	417,190 (1.1)	812,765 (1.7)	8,457,737 (5.0)	8,074,617 (4.0)	23,638,921 (15.2)	517,537 (1.1)	3,722,830 (4.9)	3,624,395 (3.8)	1,336,307 (2.5)
内福岡	335,664 (0.9)	668,189 (1.4)	4,992,842 (2.9)	4,713,182 (2.3)	11,565,176 (7.4)	350,798 (0.8)	2,670,931 (3.5)	1,917,760 (2.0)	654,510 (1.2)
全 国	37,632,836 (100.0)	48,797,621 (100.0)	169,787,027 (100.0)	203,670,750 (100.0)	155,456,397 (100.0)	45,985,946 (100.0)	76,077,836 (100.0)	94,731,906 (100.0)	53,485,866 (100.0)

(注) 自県内以外の流動量は発貨物量と着貨物量の合計。

中国地方内の各県の对中国地方との流動量，および，四国地方内の各県の対四国地方との流動量には自県内流動量を含まない。

関東臨海は埼玉県，千葉県，東京都，神奈川県合計，近畿臨海は大阪府，兵庫県，和歌山県の合計，また，

北九州は福岡県，佐賀県，長崎県，大分県の合計。

流動量の下端()内は対全国との流動量(県内流動を含む)に占める割合。

(資料) 「昭和60年度貨物地域流動調査」による。

ていることがわかるが、そのなかでも、近畿臨海、ついで、山陽のウェイトが大きくなっている。

愛媛県は自県内流動量の割合が最も高く、反対に、四国内他県との流動量の割合が最も低いという特徴をもつが、基本的には対岸の山陽や北九州の各地域との交流が中心である。高知県は、徳島県と同様に近畿臨海との交流のウェイトが大きいですが、さらに、関東臨海との交流のウェイトが四国内では最も大きく、四国内よりも、太平洋を介してより遠隔の地域と直接結びついていることが注目される。

このように、いずれの県についてみても、四国では、四国内における交流よりも、海上交通のルートを経た他地域との交流のウェイトが相対的に大きくなっていることが示唆される。これは、中国地方の多くの県が中国地方内での交流を中心に行っていることと比較すると、四国における地域間関係の特徴を示しているといえるであろう。

旅客流動については、移動の時間費用が総交通費用に占める割合が高く、したがって、距離抵抗が大きいためにその流動範囲は貨物流動の場合ほどの広域性を示さず、大部分が自県内流動で占められることになる。それだけに、交通条件の良否が流動範囲に一層大きな影響を与えることになる。自県内流動の総流動に占める割合を比較すると、四国の方が中国よりも高くなる傾向を示し、四国内では他県との交流がそれほど活発でないことを示唆するが、これは四国内の交通条件を反映したものといえる。とくに、高知県の自県内流動割合の高さ、したがって、四国内他県との交流の少なさがこのことを象徴している。一方、他地域との関係では、貨物流動の場合と同様の地域間交流の傾向を読み取ることができる。以上のような貨物と旅客の流動に基づく地域間の交流から読み取ることのできる四国の地域間関係の特徴は、各県がそれぞれに四国外の地域と比較的強い関係をもち、その反面、四国内では相互の交流が相対的に少なく、むしろ閉鎖的な状況にあるというものである⁶⁾。

ただし、ここで示した四国における地域間関係の特徴は、交通特性によるばかりではない。もう一つの要因として、四国においては中枢管理都市の発展が

6) なお、四国における交通特性に関する分析については、井原健雄[4]を参照。

第4表 県間旅客流動（昭和60年度，全機関）

(千人，%)

相手先	鳥 取	鳥 根	岡 山	広 島	山 口	徳 島	香 川	愛 媛	高 知
鳥 取	175,071.1 (91.1)	6,849.8 (3.1)	2,168.0 (0.4)	2,107.8 (0.2)	150.9 (0.0)	11.7 (0.0)	58.2 (0.0)	8.9 (0.0)	8.7 (0.0)
鳥 根	6,849.8 (3.6)	199,889.1 (91.7)	1,566.5 (0.3)	916.7 (0.1)	5,305.8 (1.0)	10.0 (0.0)	19.0 (0.0)	3.4 (0.0)	6.8 (0.0)
岡 山	2,168.0 (1.1)	1,566.5 (0.7)	556,250.3 (91.7)	15,560.1 (1.5)	1,552.3 (0.3)	135.1 (0.1)	3,531.6 (1.2)	270.3 (0.1)	172.3 (0.1)
広 島	2,107.8 (1.1)	917.2 (0.4)	15,560.1 (2.6)	945,543.8 (92.9)	28,550.6 (5.2)	65.5 (0.0)	741.1 (0.3)	5,294.9 (1.5)	161.6 (0.1)
山 口	150.9 (0.1)	5,305.8 (2.4)	1,552.3 (0.3)	28,550.6 (2.8)	479,183.8 (87.8)	31.0 (0.0)	82.1 (0.0)	292.0 (0.1)	46.6 (0.0)
中 国	11,276.5 (5.9)	14,639.3 (6.7)	20,846.9 (3.4)	47,135.2 (4.6)	35,559.6 (6.5)	253.3 (0.1)	4,432.0 (1.6)	5,869.5 (1.6)	396.0 (0.2)
徳 島	11.7 (0.0)	10.0 (0.0)	135.1 (0.0)	65.5 (0.0)	31.0 (0.0)	203,265.8 (93.0)	10,217.0 (3.6)	892.0 (0.3)	529.1 (0.3)
香 川	58.2 (0.0)	19.0 (0.0)	3,531.6 (0.6)	741.1 (0.1)	82.1 (0.0)	10,217.0 (4.7)	257,088.8 (89.8)	9,242.5 (2.6)	586.4 (0.3)
愛 媛	8.9 (0.0)	3.4 (0.0)	270.3 (0.0)	5,312.9 (0.5)	292.0 (0.1)	892.0 (0.4)	9,242.4 (3.2)	334,419.6 (93.1)	2,020.6 (1.0)
高 知	8.7 (0.0)	6.8 (0.0)	172.3 (0.0)	161.6 (0.0)	46.6 (0.0)	529.1 (0.2)	586.4 (0.2)	2,020.6 (0.6)	204,445.3 (97.4)
四 国	87.5 (0.1)	39.2 (0.0)	4,109.3 (0.7)	6,281.1 (0.6)	451.7 (0.1)	11,638.1 (5.3)	20,045.9 (7.0)	12,155.1 (3.4)	3,136.1 (1.5)
関東臨海	536.4 (0.3)	387.5 (0.2)	1,686.7 (0.3)	3,302.7 (0.3)	1,224.0 (0.2)	430.0 (0.2)	705.1 (0.3)	836.5 (0.2)	503.4 (0.2)
内 東京	486.9 (0.3)	338.7 (0.2)	1,377.1 (0.2)	2,893.0 (0.3)	1,030.8 (0.2)	423.4 (0.2)	625.4 (0.2)	815.0 (0.2)	494.9 (0.2)
近畿臨海	3,100.7 (1.6)	828.9 (0.4)	19,981.9 (3.3)	7,945.2 (0.8)	1,557.2 (0.3)	2,727.6 (1.3)	3,135.1 (1.1)	1,975.5 (0.6)	1,158.7 (0.6)
内 大阪	1,430.0 (0.7)	647.1 (0.3)	9,258.1 (1.5)	3,965.7 (0.4)	1,157.4 (0.2)	987.4 (0.5)	1,605.3 (0.6)	1,246.6 (0.4)	1,026.7 (0.5)
北九州	111.9 (0.1)	1,837.9 (0.8)	1,185.3 (0.2)	2,451.7 (0.2)	26,204.5 (4.8)	40.2 (0.0)	390.2 (0.1)	3,547.6 (1.0)	112.9 (0.1)
内福岡	78.9 (0.0)	1,720.6 (0.8)	540.4 (0.1)	1,760.3 (0.2)	23,475.5 (4.3)	31.4 (0.0)	228.0 (0.1)	108.1 (0.0)	70.4 (0.0)
全 国	192,115.5 (100.0)	217,993.4 (100.0)	606,771.7 (100.0)	1,017,787.8 (100.0)	545,501.3 (100.0)	218,575.7 (100.0)	286,413.3 (100.0)	359,044.6 (100.0)	209,981.2 (100.0)

(注) 自県内以外の流動数は発旅客数と着旅客数の合計。

中国地方内の各県の対中国地方との流動数、および、四国地方内の各県の対四国地方との流動数には自県内流動数を含まない。

関東臨海は埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県との合計、近畿臨海は大阪府、兵庫県、和歌山県の合計、また、北九州は福岡県、佐賀県、長崎県、大分県の合計。

流動数の下段()内は対全国との流動数(県内流動を含む)に占める割合。

(資料) 「昭和60年度旅客地域流動調査」による。

不十分であるため、それを頂点とする階層的な都市システムが明確なかたちで形成されていない点が指摘される⁷⁾。第5表に示されているように、四国の人口は昭和60年で4,227千人で全国の3.5%にすぎず、それが4県に分散しており、規模の面で絶対的優位をもつ都市も存在しない。四国において中枢管理機能を担う都市は高松市であるが、他の地域の中枢管理機能都市と比較すると、特化係数でみた中枢管理機能の集積の相対的な度合は高いものの、四国の経済規模の小ささゆえに、絶対的な集積規模に関してはいわゆる地方中枢都市としての役割を担うには不十分である⁸⁾。

この点を明らかにするために、高松市の有する中枢管理機能が四国においてどの程度の役割を果たしているかを商業機能を指標にして検討してみよう。まず、第5表には、四国4県と主要都市の商業機能の大きさが卸売販売額と小売販売額の四国におけるシェアによって示されている。小売販売額をみると、香川県、そして、高松市のシェアが人口のシェアに比して相対的に高くなっているが、全体的には、県別の小売販売額シェアは人口のシェアとほぼ一致しており、小売商圏が県境を越えて広がっている様子はみられない。

卸売販売額では、香川県のシェアは44.6%、高松市だけのシェアでみても37.5%を占めており、人口規模では最も大きい愛媛県、そして、松山市のシェアを大きく上回っている。少なくとも商業力のうえでは、四国内における階層的な地域間関係のなかで、中枢管理機能を担う地域として他県、あるいは、他都市に対して最上位に位置していることがわかる。

しかし、香川県が四国のなかで最大の商業力を有するからといって、ただちに四国全体を香川経済圏として捉えることはできない。『商業統計表』には、法人の商店について、年間販売額を仕入先の県ごとの仕入割合で配分した結果が示されている。第6表は、昭和60年のそれを四国と中国の各県についてみたものであるが、表中の仕入先別販売額割合は仕入先の構成を表すとみることがで

7) 筆者は、かつて、経済的機能に基づく都市の階層分類を全国的なレベルで行ったが、四国においては、1975年時点では高松市と松山市が第2次階層に属する都市として位置づけられた。このことは、四国においては単一の都市を頂点とする階層的な都市システムの形成が必ずしも明確ではないことを意味する。拙稿[29]を参照。

8) 高松市の中枢性に関しては、拙稿[30]を参照。

第5表 四国の人口と商業機能の分布(千人, 百万円, %)

	人 口	卸 売 販 売 額	小 売 販 売 額
徳 島 県	835 (19.8)	843,096 (12.0)	608,993 (18.9)
徳 島 市	258 (6.1)	643,711 (9.1)	282,645 (8.8)
香 川 県	1,023 (24.2)	3,141,019 (44.6)	834,232 (25.9)
高 松 市	327 (7.7)	2,638,928 (37.5)	393,962 (12.2)
愛 媛 県	1,530 (36.2)	2,206,969 (31.4)	1,140,268 (35.4)
松 山 市	427 (10.1)	1,145,885 (16.3)	408,469 (12.7)
今 治 市	125 (3.0)	262,007 (3.7)	124,337 (3.9)
新 居 浜 市	132 (3.1)	140,385 (2.0)	105,794 (3.3)
高 知 県	840 (19.9)	846,380 (12.0)	638,095 (19.8)
高 知 市	312 (7.4)	677,854 (9.6)	327,647 (10.2)
四 国 計	4,227 (100.0)	7,037,464 (100.0)	3,221,588 (100.0)

(注) 下段の()内は四国全体に占めるシェア。

(資料) 人口は『昭和60年国勢調査報告』, 卸売販売額と小売販売額は『昭和60年商業統計表』による。

きる。この仕入先構成から経済的圏域形成の様子をみると、これらの地方は基本的には大阪の経済圏に属し、その下に四国では香川県、したがって、高松市を、中国では広島市を中心とする経済圏が形成されていると一応はみることが出来る。ただし、このような圏域の階層構造も相対的なもので、その上位構造、下位構造ともに複数の圏域が重複しており、そのために、四国全体が高松の経済圏とはいえない現状が明らかとなる。

上位構造については、香川、広島両県の大阪への依存度と東京への依存度を

第 6 表 卸売業仕入先別年間販売額 (昭和60年, 法人) (百万円, %)

仕入先	鳥 取	鳥 根	岡 山	広 島	山 口	徳 島	香 川	愛 媛	高 知
鳥 取	280,368 (33.5)	51,252 (5.3)	9,378 (0.3)	15,713 (0.2)	1,140 (0.0)	61 (0.0)	1,096 (0.0)	2,169 (0.1)	95 (0.0)
鳥 根	25,815 (3.1)	257,260 (26.8)	3,492 (0.1)	29,423 (0.3)	5,084 (0.2)	470 (0.1)	703 (0.0)	1,604 (0.1)	0 (0.0)
岡 山	28,758 (3.4)	10,940 (1.1)	1,190,580 (35.4)	323,165 (3.6)	12,473 (0.5)	10,608 (1.3)	95,192 (3.1)	19,370 (0.9)	10,692 (1.4)
広 島	91,120 (10.9)	190,197 (19.8)	268,407 (8.0)	2,956,727 (33.3)	541,160 (20.9)	13,343 (1.6)	44,614 (1.4)	50,849 (2.4)	7,099 (0.9)
山 口	38,525 (4.6)	16,717 (1.7)	24,048 (0.7)	246,986 (2.8)	973,583 (37.5)	1,533 (0.2)	29,033 (0.9)	12,948 (0.6)	4,541 (0.6)
中 国	184,218 (22.0)	269,106 (28.0)	305,325 (9.1)	615,287 (6.9)	559,857 (21.6)	26,015 (3.2)	170,638 (5.5)	86,940 (4.1)	22,427 (2.8)
徳 島	2,005 (0.2)	272 (0.0)	4,824 (0.1)	13,822 (0.2)	1,043 (0.0)	249,829 (30.6)	40,366 (1.3)	12,300 (0.6)	7,045 (0.9)
香 川	894 (0.1)	944 (0.1)	19,753 (0.6)	26,877 (0.3)	2,128 (0.1)	106,139 (13.0)	754,727 (24.2)	138,247 (6.5)	81,494 (10.3)
愛 媛	940 (0.1)	1,136 (0.1)	13,928 (0.4)	48,194 (0.5)	5,718 (0.2)	13,606 (1.7)	88,051 (2.8)	943,874 (44.3)	22,713 (2.9)
高 知	358 (0.0)	172 (0.0)	4,622 (0.1)	5,886 (0.1)	327 (0.0)	7,150 (0.9)	38,175 (1.2)	12,211 (0.6)	264,274 (33.3)
四 国	4,197 (0.5)	2,524 (0.3)	43,127 (1.3)	94,779 (1.1)	9,216 (0.4)	126,895 (15.5)	166,592 (5.4)	162,758 (7.6)	111,252 (14.0)
関 東 臨 海	73,935 (8.8)	78,570 (8.2)	526,724 (15.7)	2,252,453 (25.4)	288,873 (11.1)	69,445 (8.5)	717,520 (23.0)	230,325 (10.8)	87,239 (11.0)
内 東 京	70,320 (8.4)	67,266 (7.0)	493,276 (14.7)	2,073,111 (23.4)	254,398 (9.8)	65,709 (8.0)	655,884 (21.1)	214,703 (10.1)	77,770 (9.8)
近 畿 臨 海	219,521 (26.3)	248,184 (25.8)	793,202 (23.6)	1,634,605 (18.4)	275,341 (10.6)	221,761 (27.2)	871,777 (28.0)	482,676 (22.7)	225,220 (28.4)
内 大 阪	184,528 (22.1)	237,909 (24.8)	677,188 (20.1)	1,409,040 (15.9)	251,779 (9.7)	202,591 (24.8)	736,440 (23.6)	436,208 (20.5)	211,100 (26.6)
北 九 州	7,451 (0.9)	12,255 (1.3)	35,562 (1.1)	218,004 (2.5)	219,582 (8.5)	3,085 (0.4)	35,658 (1.1)	22,756 (1.1)	5,150 (0.7)
内 福 岡	6,598 (0.8)	11,459 (1.2)	25,511 (0.8)	171,040 (1.9)	203,113 (7.8)	2,035 (0.3)	26,187 (0.8)	14,176 (0.7)	3,117 (0.4)
全 国	836,395 (100.0)	961,126 (100.0)	3,363,759 (100.0)	8,872,537 (100.0)	2,593,368 (100.0)	816,797 (100.0)	3,114,652 (100.0)	2,129,022 (100.0)	793,284 (100.0)

(注) 中国地方内の各県の中国地方を仕入先とする販売額, および, 四国地方内の各県の四国地方を仕入先とする販売額には, 自県を仕入先とする販売額を含まない。

関東臨海は埼玉県, 千葉県, 東京都, 神奈川県等の合計, 近畿臨海は大阪府, 兵庫県, 和歌山県の合計, また, 北九州は福岡県, 佐賀県, 長崎県, 大分県の合計。

販売額の下段()内は総販売額に占める仕入先別の割合。

(資料) 「昭和60年商業統計表」による。

比較すると、香川は大阪への依存度が上回るものの東京への依存度も高く、広島ではむしろ東京への依存度の方が高くなっており、東京経済圏の広がりがみられる。また、下位の圏域形成については、大部分の県が大阪に対して高い依存度を示していること、四国では愛媛の香川への依存度が、また、中国では岡山の広島への依存度がとくに低くなっていることからわかるように、香川、広島、いずれの圏域についても、それは四国、あるいは、中国地方全域に及んでいるとはいえないのである。

これらの地方の経済的圏域形成における階層構造については、階層上位の経済圏が大阪経済圏から東京経済圏にとって代わられつつあり、大阪経済圏は、むしろ、下位の圏域レベルで、高松、あるいは、広島の経済圏と競合するという構図が描けるのである。その結果、高松、広島ともに、この地方全域を含む広域な経済圏の形成が不十分なものとどまることになる。そして、四国の各県の香川県への依存度が、中国の各県の広島への依存度と比べて全体的に低くなっていることからみて、広域的な圏域形成の不十分さは香川、したがって、高松についてより強く現れているとみることができる。

このように、四国においては、島内の交通条件、階層的都市システム形成の不十分さにより、四国内の地域間の相互関係よりも個々の地域が本州側の地域に依存する関係の方が相対的に強いという特徴がみられるのである。したがって、一つの地域ブロックとして四国を捉えたとしても、それは結節地域としてのまとまりを欠いた複数の地域の集合であり、離散的な傾向が強いことに注意しなければならない。

以上のような四国の地域間関係の現状を踏まえて、四国における高速交通の整備と地域間関係についての検討を行うわけであるが、その方向づけは、国土計画のなかで全国的な高速交通体系の構想の一環として示されてきた。そこで、四国について検討するのに先だって、全国総合開発計画にみられる高速交通体系の整備と地域構造のあり方について概観することにしよう。

II

地域間の相互関係の緊密化を図り広域的な経済圏を形成することは、地域間の結節性を高め、一つの結節地域として編成することに他ならない。そして、このような結節性の向上のためには、高速交通体系の整備は不可欠の要素である。地域構造を、このような地域間関係のあり方から捉えたとすれば、どのような交通体系が前提されるかによって地域構造のあり方も、そして、圏域のあり方も自ずから変わってくる。

第2次世界大戦後の国土計画の歴史をみると、戦災復興という緊急の課題を抱えた20年代には、特定地域開発制度にみられるように、特定の目的のもとで同質性の原理に基づく地域設定とその開発というかたちで進められた。その後、経済復興が軌道に乗り高度成長へと移るなかで、経済活動の規模の拡大、広域化が進む一方で、地域間の格差が顕在化することになり、地域開発はより広域的な視点で進められることになる。

それは、まず、地方のレベルでの広域化として現れ、32年に東北開発促進法、34年に九州地方開発促進法、そして、35年には北陸地方開発促進法、中国地方開発促進法、四国地方開発促進法がそれぞれ制定され、地方のブロックを開発単位とする開発計画が描かれることになった。さらに、全国総合開発計画が策定されることで広域化の視点は全国的なレベルへと広がっていった。このような地域開発の広域化の過程は、地域を、同質な地域から機能的な関連性に着目する結節的な地域として認識させることになり、地域開発の課題が地域内の機能的連関をとおした地域の統合、一体化に向けられるようになったといえる⁹⁾。したがって、高速交通体系の整備も広域的な地域の結節、一体化を促す方向で進められることになる。

わが国における高速交通体系の整備は、高速道路の整備という点からみると、昭和32年に国土縦貫高速幹線自動車道に関する基本計画が定められ、その建設を促進するための「国土開発幹線自動車道建設法」（昭和41年に「国土開発幹

9) 以上のわが国における地域開発にみられる地域認識の変化については、相馬正胤[25]を参照。

線自動車法」に改称)が制定され、さらに、高速自動車国道という新たな種類の道路を設けるための「高速自動車国道法」が制定されたことに始まるといえる¹⁰⁾。そして、42年には7,600 kmに及ぶ国土開発幹線自動車道の計画が決定され順次整備が進められているが、高速交通体系の全体像は4次にわたる全国総合開発計画のなかで示されてきた。

昭和37年に策定された「全国総合開発計画」は地域開発の方式として拠点開発方式を採用し、大規模な開発拠点として工業開発地区と地方開発都市を設定することをめざした。そして、交通体系の整備の方向として、これらの拠点の育成のために拠点と既存の大集積を結ぶ大動脈の整備を先行させ、拠点が既存集積の経済的利益を享受しやすくする環境をつくることを意図したのである¹¹⁾。道路の整備に関しては、各地方をつなぐ大動脈的な幹線道路の整備拡充を第1の課題とするが、とくに、「東京、大阪間の整備に引き続いて、大規模地方開発都市と、既成大集積地帯の諸都市を結ぶ高速自動車国道の建設をはかる」¹²⁾こととされた。

このような既存の大集積間を結ぶ大動脈の整備を優先させる方向は、次の「全国総合開発計画」において一層明確になる。昭和44年に策定されたこの計画は、第1次の計画を引き継ぎ、拠点開発方式をさらに拡充して、全国的なネットワークの形成、それと関連づけた大規模産業開発プロジェクトの実施、地域開発の単位的な圏域となる広域生活圏の設定による開発可能性の全国土への拡大をめざした¹³⁾。このなかでは、全国的な通信網、高速幹線鉄道網、高速道路網等の整備によるネットワークの形成が地域開発のための最も重要な戦略的手段として位置づけられている¹⁴⁾。

新全国総合開発計画が想定した全国的なネットワークは、札幌—仙台—東京—名古屋—大阪—広島—福岡の7大中核都市を連結する日本列島の主軸の形成と、これらの中核都市において主軸と接続される地方圏域内、あるいは、地方

10) 建設行政研究会[11]を参照。

11) 経済企画庁[8]202-204ページを参照。

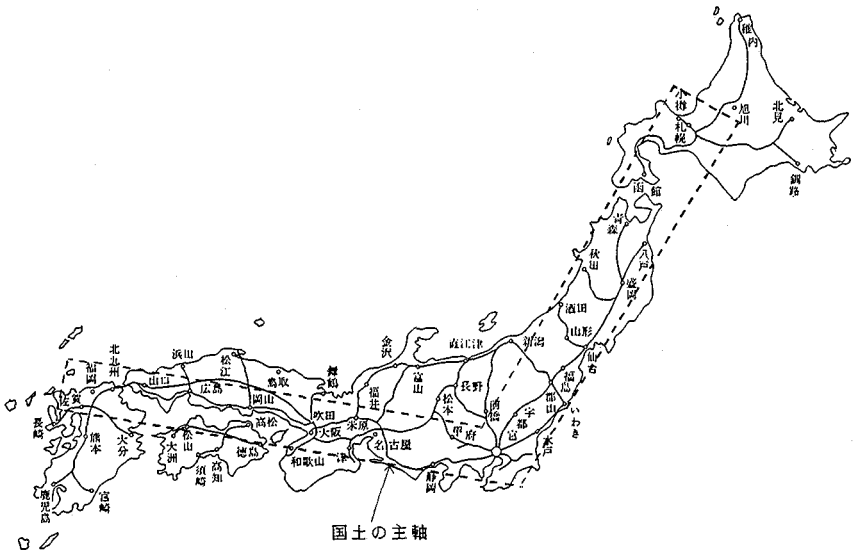
12) 経済企画庁[8]224-225ページ。

13) 経済企画庁[9]11ページを参照。

14) 経済企画庁[9]42ページを参照。

圏間のサブネットワークから構成される。後者のなかでは、7大中核都市とその他の地方中核都市とを結ぶ高速交通体系が幹線ルートとして重視された¹⁵⁾。ここで想定されたネットワークを高速道路網からみると、第2図のようになっている。

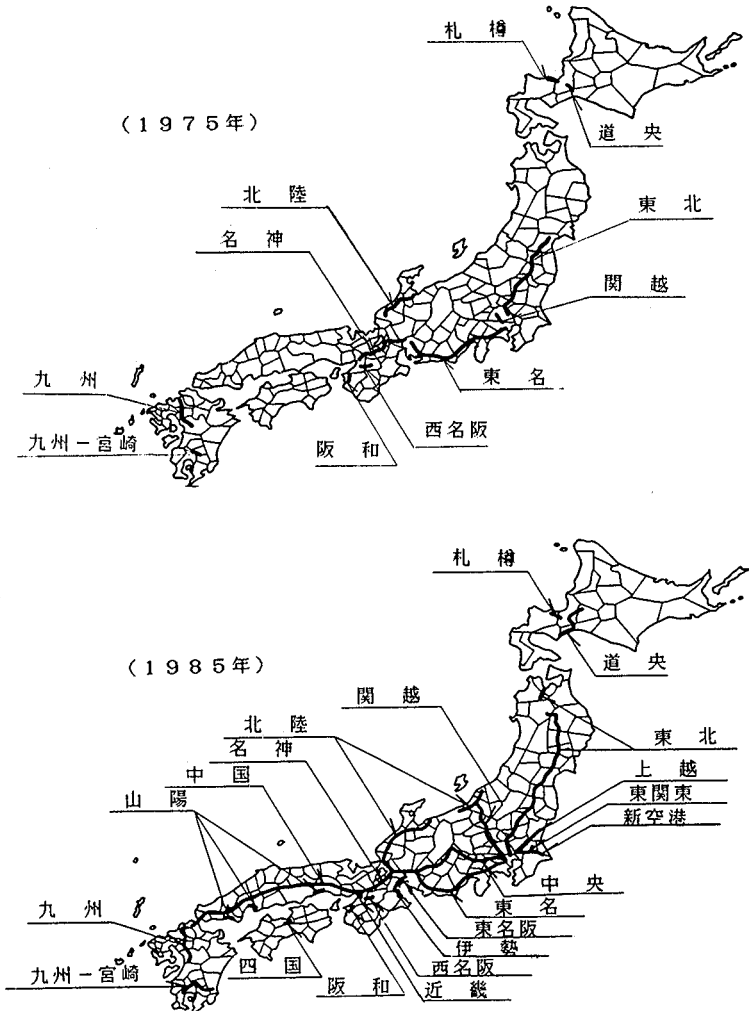
わが国の高速交通体系の整備は、新全国総合開発計画が描いた上記のような全国的なネットワークの構想によってその基本的方向づけが行われたといえる。したがって、その後の整備は、7大中核都市を結ぶ国土の主軸→地方中核都市を主軸に接続する幹線ルート→地方圏内、地方圏間のネットワークという順序に従って進められてきた。それは、東京を頂点とする階層的なネットワークを、頂点から順次下方へ向かって整備していくことを意味する。第3図は、



第2図 新全総における幹線高速道路網

(出所) 経済企画庁『新全国総合開発計画』1969年5月、43ページより引用。

15) 経済企画庁[9]20-23ページを参照。



第3図 高速道路の供用区間の変化

(出所) T. Ihara and H. Shishido "Some Impacts of Transportation Links on the Regional Economy in Japan"

『香川大学経済論叢』第58巻第3号, 43-66ページより引用。

高速道路の整備状況の時間的な変化をみたものであるが、東京を中心としたネットワーク整備の様子がよく現れている。

全国総合開発計画で採用され、新全国総合開発計画によって継承された拠点開発方式自体、資源の制約のもとでの効率的な開発をめざす不均衡成長政策であり¹⁶⁾、経済的な効率性を重視した開発方式であった。このような効率性重視の計画のもとでは、階層的ネットワークシステムを採用し、しかも、それを需要追隨的に整備していくことは合理的な選択ではあった。

全国総合開発計画と新全国総合開発計画が、以上のような高速交通ネットワークをとおして階層的都市システムを構築し、国土の統合、一体化をめざしたことは、その交通ネットワークの整備方針からみて明らかである。全国総合開発計画では、都市システムの骨格が、東京、名古屋、大阪の既存大集積を中心に、北海道、東北、中国、九州の各地方ブロックに設定される大規模地方開発都市、中規模地方開発都市により構成されるとともに、これらの地方開発都市を頂点に、地方ブロックにおける階層的システムがサブシステムとして形成されるという構造を想定したことを読み取ることができる¹⁷⁾。

新全国総合開発計画になると、国土の主軸で結ばれる全国的な階層的都市システムの構築による国土の統合、一体化の方向は一層強められる。すなわち、システムの骨格は7大中核都市により形成されるべきこと、高速交通体系の整備が、東京の中核管理機能を十分に発揮させるとともに、7大中核都市の機能の強化充実に向けられるべきことが主張されたのである¹⁸⁾。

こうして、わが国の地域構造は、新全国総合開発計画が予定した高速交通体系の整備に合わせて、東京を頂点とする階層的都市システムに各地域を組み込んでいくかたちで形成されていくことになる¹⁹⁾。したがって、そこに形成される経済圏は、各階層レベルの中心都市が形成する経済圏の上に階層上位の都市の経済圏が積み重なる、重層的経済圏として特徴づけることができるのである²⁰⁾。

16) 徳田賢二[28]11-12ページを参照。

17) 経済企画庁[8]202-207ページを参照。

18) 経済企画庁[9]22-23ページを参照。

19) 拙稿[29]を参照。

20) 朝野洋一他[1]33-35ページを参照。

ところが、このような階層的ネットワークの構造は、ネットワークの形成が末端に向けて進み、それによって階層に組み込まれる地域が拡大するほど、上位の拠点の役割はますます大きくなり、それを中心とする広域的な経済圏は一層拡大する。とくに、階層の頂点に位置し、地方間の交流の中継点となる東京への集中は避けられないものとなる²¹⁾。しかも、高速交通体系の整備が、東京を中心とした階層的ネットワークを階層の上位から下位に向けて形成することを優先する一方で、地方圏におけるサブネットワークの形成を強調しながら、その整備は十分に進展しなかった。その結果、新全国総合開発計画が予想した以上に強固な東京を頂点とする階層システムが形成され、東京経済圏の拡大がもたらされて、現在の東京への一極集中問題を生じさせているといえるであろう。

昭和52年に策定された「第3次全国総合開発計画」においては、このような高速交通体系の整備方向に対する反省が加えられる。計画では、開発に伴う土地問題や環境問題の深刻化、石油ショック等による経済情勢の変化に対応して、大規模開発中心の地域開発から地域の特性に応じた居住環境の整備に重点がおかれることになった。そして、新全国総合開発計画で構想されながら具体的な整備が進められなかった広域生活圏の整備を開発の基本に据え、定住構想という新しい開発方式を提唱した²²⁾。そのために、全国にわたって日常生活圏を基礎とする定住圏の設定を行うとしたが、それにあわせて、従来の高速交通体系が東京一点集中型であった点を反省し、幹線交通のサービスを全国にわたって均衡化するための新しい交通体系の再構築を主張することになる²³⁾。

そのなかで、これまで重視されていた国土の主軸を形成する国土縦貫路線の早期完成を図るという基本方針は維持するものの、それに加えて、国土横断路線を重視し、両者の組合せによるネットワークの形成を強調している。そして、国土の主軸以外の路線充実をめざし、既定の国土開発幹線自動車道と本州四国連絡道路の計画を加えると約1万kmに及ぶ高規格の幹線道路網の形成を唱えた

21) 階層的ネットワーク構造の経済的効率性、および、問題点については、南部鶴彦[19]56-60ページに負っている。

22) 国土庁[13]6-7ページを参照。

23) 国土庁[13]94ページを参照。

のである²⁴⁾。

しかし、縦貫路線が階層ネットワークの幹線を形成するのに対し、国土横断路線は、人口や産業の立地が相対的に希薄な地域を幹線に接続するための支線的な路線としての性格が強く、建設コストを賄う需要の見通しがたちにくい。安定成長に入り、財政面での制約が大きくなるという経済的状況のもとでは、採算面が一層重視されることになり、このような路線への先行的な投資は行いにくく、第3次全国総合計画策定後も、第3図にみられるように、国土縦貫路線を中心に整備が進められた。

こうした高速交通体系の整備状況のなかで、昭和50年代後半になると高次都市機能の東京への一極集中が進むとともに、産業構造の転換に伴う摩擦が地方の経済に深刻な影響を与えることになった。その結果、東京圏とその他の地域との間の格差が再び拡大する傾向がみられるようになる²⁵⁾。このような地域課題への対応を図るために、昭和62年に「第4次全国総合開発計画」が策定されたのである²⁶⁾。

第4次全国総合開発計画は、交流の拡大による地域間の分担と連携の強化を図る交流ネットワーク構想を推進することにより多極分散型国土の形成をめざし、そのために、定住と交流の場である地域の整備、交流の基盤としての基幹的交通、通信、情報体系の整備、そして、交流促進のためのソフト面の施策の推進を行うとしている²⁷⁾。とくに、交通体系の整備に関しては、第3次全国総合開発計画と同様に、「国土の主軸は形成されつつあるが、地方圏の発展を促進するためには、いまだ完成していない地方主要都市を連絡する全国的なネットワークを早期に完成させる必要がある²⁸⁾」という認識にたち、全国の主要都市間で日帰り可能な全国1日交通圏の形成を進めるとした²⁹⁾。

計画のなかの国内幹線交通体系の長期構想においては、全国1日交通圏の形

24) 国土庁[13]94 ページを参照。

25) 所得格差からみた地域間格差の変化については、清成忠男[12]15-19 ページ、経済企画庁調査局[10]165-173 ページ、などを参照。

26) 国土庁[14]4 ページを参照。

27) 国土庁[14]7-8 ページを参照。

28) 国土庁[14]3 ページ。

29) 国土庁[14]24 ページを参照。

成にあたっては、「地方都市相互間の連絡や地域の一体化を促す交通網の形成に重点を置きつつ、高速交通機関の空白地域を解消し、全国土にわたって高速交通機関の利用の利便性を均等化することを目指す」³⁰⁾ことが記されている。その具体化のための構想を幹線道路網の整備についてみると、全国いずれの地方中枢都市、地方中核都市、その他の地域の発展の核となる地方都市、および、これらの周辺地域からも1時間程度のアクセスで高速道路が利用可能となるように、既定の国土開発幹線自動車道と本州四国連絡道路のほかに新たに49路線を設定し、これらで構成される14,000 kmに及ぶ高規格幹線道路網を形成するとした³¹⁾。

このように、第4次全国総合開発計画において提唱された高速交通体系のあり方は、高速交通の利用可能性の均衡を図るために第3次全国総合開発計画において構想された計画を引き継ぎ、それをさらに具体化したものとなっている。そして、第3次の計画では、国土の骨格をなす国土縦貫路線と肋骨路線としての国土横断路線の組合せとして表現された体系が、第4次の計画では全国1日交通圏として表現された。

ところで、全国1日交通圏として表される高速交通ネットワークには、二つの役割が期待されているという。その一つは、新全国総合開発計画において計画されたネットワークに課せられた役割である。すなわち、開発可能性を日本列島全域に拡大するための戦略的手段としてのネットワークであり、第3次全国総合開発計画における用語では国土縦貫路線により形成される幹線ネットワークに対応する。

もう一つは、長期構想のなかで述べられている交通利用の利便性を均等化することをめざすネットワークである。高速交通機関の利用可能性に関して地域間の均衡を図ろうとするもので、第3次の計画で国土横断路線に主として課せられた役割に対応する。そして、前者は地域の有する開発のポテンシャルの大きさに応じて形成され、後者は、予想される需要の大きさにかかわらず、一定規模以上の人口が集積しているところに対して利用可能性の均等化を図るよう

30) 国土庁[14]86 ページ。

31) 国土庁[14]86 ページを参照。

に先行的に整備されるべきものであるとされる³²⁾。

このように、第3次全国総合開発計画以降、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ることになる。それは、東京を頂点とする強固な階層的都市システムのもとで、地方の経済圏が東京に吸収されつつある現状に対して、地方の経済圏の自立的な発展を促そうとするものであった。言葉を変えれば、これまでの求心的、統合的地域構造を遠心的、分散的構造へ修正していくとするものである。

第3次総合開発計画では、発展を促すべき地方の経済圏を日常生活圏のレベルで捉えて、定住構想のもとで定住圏の設定と整備に重点がおかれた。計画では、このような定住圏が相互にどのような関係をもつのか、そして、どのような地域構造を想定するのかという点については触れられていない。しかし、定住構想の主旨からすれば、複数の定住圏が地域的なネットワークで接続され、それぞれが補完的に機能しあう一つの経済圏としてのまとまりをもつこと、そして、このような日常生活圏を基礎としたローカルなレベルでの自立的な圏域が並列的に存在する、同質的な地域構造を想定していたとみることができるであろう。

第4次全国総合開発計画においても、多極分散型国土の形成という基本目標からわかるように、分散的な地域構造を指向する。しかし、第3次の計画ほどの分散的、同質的構造ではなく、現実の階層的なシステムを踏まえた緩やかな分散的構造を想定する。その前提となるのが、高速交通体系の整備を背景にした経済的活動や生活行動の空間的範囲の拡大に伴う圏域の広域化である。

計画は、多極分散型国土の構造を、「生活の圏域(定住圏)を基礎的な単位とし、さらに、中心となる都市の規模、機能に応じて定住圏を越えて広がる広域的な圏域で構成され、それらは重層的に重なりあった構造をもち、それぞれの圏域が全国的に連携することによりネットワークを形成する」³³⁾と展望する。現実の階層的なシステムのもとでの経済圏の重層性を認めたくえて、下位の階

32) 以上の第4次全国総合開発計画におけるネットワークの役割については、相原英郎[7]によっている。

33) 国土庁[14]6ページ。

層レベルにおける地方の経済圏の広域化を促すことで経済的機能のある部分を東京との間で分担し、東京に一方的には依存しない自立的な経済圏の形成を図ろうとするのである³⁴⁾。そのためには、域内における経済循環を高めて自立的な経済構造を形成しつつ、他の圏域と連携することで市場や資源を共有し、多様な機能を享受できるだけの経済的規模を確保する必要がある³⁵⁾。利用の利便性を均等化するための交通ネットワークは、このような自立した経済圏の形成をめざして、経済圏の広域化と経済圏相互の連携を図るための手段として位置づけられる。

ところで、二つの地域が交通路によって結ばれると、その効果は、一般的には、比較優位を有する地域に有利に働き、その地域に経済活動の集積をもたらし、集積の経済性を高めることで地域の経済的優位性を一層強めていく。さらに、この交通路から支線が伸び、ネットワークが形成されると、市場の拡大をもたらし、その地域は結節点としてますます発展することになる³⁶⁾。したがって、高速交通ネットワークの整備による経済圏相互の連結が、双方の共存をもたらす保証はない。むしろ、一方の経済圏に組み込まれ、階層的な関係が生み出されることの方が自然である。

第4次全国総合開発計画は、現実の経済圏相互の交流は既存の地域ブロックを越えて広がりつつあるとし、これを相互浸透と呼んでいるが³⁷⁾、このようなより広域的な地域間関係に二とりの関係を想定する。一つは、前述のような一方の経済圏が他方の経済圏を統合することによりもたらされる階層的な関係であり、二つめは、圏域の接点で生じた交流の機会を契機として政策的な働きかけによりもたらされる交流関係である³⁸⁾。

前者は、現実には、東京圏の東北地方や東海地方への拡大、大阪圏の中国、四国地方への拡大のなかで認められる、自由な市場経済のメカニズムのもとで

34) 西川 智[20]を参照。

35) 野村総合研究所[21]58 - 59 ページを参照。

36) 交通の発達と地域構造の変化に関する議論については、林 上[3]164 - 187 ページ、および、Taaffe, E. J., and H. L. Gauthier, Jr., [27]訳書 33 - 72 ページを参照。

37) 国土庁[14]123 ページを参照。

38) 野村総合研究所[21]59 - 60 ページ、および、国土庁計画・調整局、四全総研究会[15]323 - 324 ページを参照。

生じる趨勢的、自然発生的な関係である³⁹⁾。したがって、趨勢に委ねるのみでは、階層的な関係が支配的となり、既存の階層上位の中心への統合の力が強く働くために、地方における自立的な圏域形成は十分に望めないことになる。そこで、交流関係に基づく第2の相互浸透による圏域形成、すなわち、政策的な働きかけによる望ましい経済圏形成への誘導の可能性を検討する⁴⁰⁾。その結果として、提案されたのがインターブロック交流圏である。

インターブロック交流圏は、「圏域間交流の新たな展開を適切に誘導するため、既存ブロックを越えた各種の交流を促し、地域の活性化をもたらす広域的な交流圏⁴¹⁾」である。そして、このような圏域形成の萌芽がみられる地域として、青函地域と西瀬戸地域をあげている⁴²⁾。

このように、インターブロック交流圏は、趨勢的な階層的統合への流れのなかで、地方における自立的な経済圏を形成するために圏域間交流を適切に誘導する戦略と位置づけられるが、その背後には、政策調整圏という考え方がある。これは、市場経済のメカニズムでは形成できないような経済圏を、関連地域の行政体が政策を十分調整することにより、地域の役割分担を明確化し、多様な機能を備えた地域が新たに出現したような形態をとることにより形成される圏域の連合体である⁴³⁾。したがって、必ずしも地域間相互の関係が現実存在することを前提として地域間が結合するのではなく、本州四国連絡橋のように、交流の可能性をもたらすような地域間の接点における交通体系の変革を契機としてその形成が構想される、人為的な圏域とみなされる。

以上のような、わが国の国土計画が想定した地域構造をまとめるなら、第4図のように描けるであろう。新全国総合開発計画までが想定した構造は、いわゆるツリー型の階層的ネットワークを前提としたもので、階層システムと呼ぶことができる。それに対し、第3次全国総合開発計画が想定したと思われる地域構造は、ローカルなレベルでのネットワーク構造の集合として描かれるもの

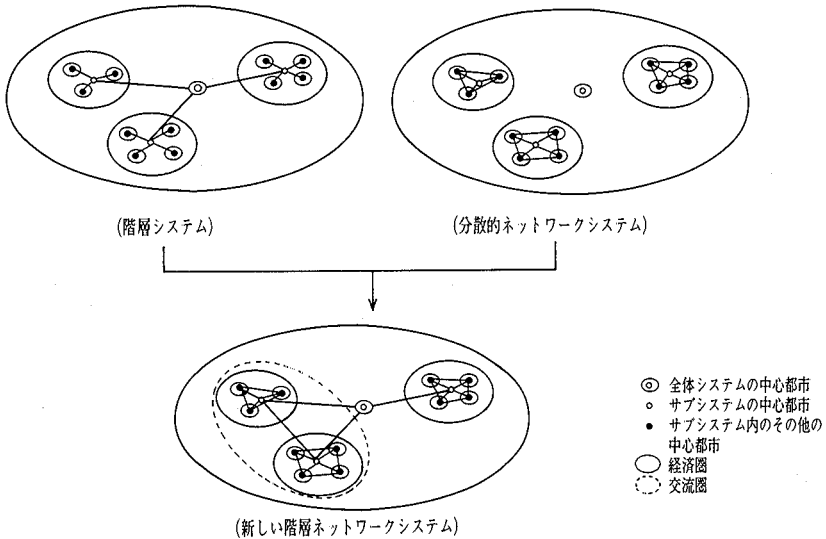
39) 西川 智[20]、および、野村総合研究所[21]59 ページを参照。

40) 野村総合研究所[21]59 ページを参照。

41) 国土庁[14]123 - 124 ページ。

42) 国土庁[14]124 ページを参照。

43) 野村総合研究所[21]59 ページを参照。



第4図 新しい階層ネットワークシステム

で、分散的ネットワークシステムと呼ぶことにする。第4次全国総合開発計画が描く地域構造は、階層システムと分散ネットワークシステムの中間的なシステムと位置づけられるであろう。ここでは、これを新しい階層ネットワークシステムと呼ぶことにする。

全体構造としての新しい階層ネットワークシステムにせよ、サブの構造としてのインターブロック交流圏にせよ、その形成の可能性は、地方圏内、および、地方圏相互間の交通ネットワーク整備の進展の程度にかかっている。それは、第4次全国総合開発計画に示された交流ネットワークのなかの、利用可能性のうえでの均衡をめざすネットワークが担うわけである。

しかし、この部分の整備については、第3次全国総合開発計画以降最も重視されてきたものであるにもかかわらず、経済的効率性の点からみれば、実現のためには財政的に多くの困難が伴う点をどう解決するのかということについて

て、第4次全国総合開発計画のなかでも明確に答えられているとはいえない。したがって、この部分の整備が今後急速に進展するとは考えられず、基本的には、前者のネットワーク、すなわち、新全国総合開発計画以来順次実現しつつある東京を中心とする国土縦貫ネットワークに、まさに、限界的に追加されていくものとみなされるべきであろう。そうであれば、このような高速道路網に代表される全国的な高速交通体系が階層的ネットワークという基本構造をもつ以上、それへの限界的追加は、前述のように、階層上位の経済圏の一層の拡大を必然的にもたらし、従来の階層システムの強化という、多極化とは反対の方向へ導く可能性を含むことに留意しておかなければならない。

III

現在、四国において整備が進められている高速交通施設は、本州四国連絡橋、国土開発幹線自動車道である二つの高速道路、そして、ジェット化空港である。このなかで、空港については、松山、高知、徳島の各空港のジェット化がすでに完了し、残された高松についても、新高松空港が平成元年度の開港をめざして現在建設中である。本州・四国連絡橋と高速道路の整備の進捗状況については前述のとおりである。このような四国の高速交通体系の基本的枠組みは、新全国総合開発計画のなかで描かれた。

新全国総合開発計画が描いた、道路網の整備方針からみた四国の高速交通体系のあるべき姿は、神戸一鳴門、児島一坂出、尾道一今治の3ルートに建設される本州四国連絡橋と、四国縦貫自動車道と四国横断自動車道から形成されるものであった⁴⁴⁾。前者は、国土の主軸に接続する幹線ルートの一環として、また、後者は、四国内の都市間ネットワークとして位置づけられるが、同時に、両者が結び付くことによって全国的な高速交通ネットワークの一環を構成することになる。

新全国総合開発計画が示した交通体系のもとで、四国は、階層的な依存関係に基づき中国地方と結びつけられることが予定された。すでに、第1次の全国

44) 経済企画庁[9]67ページを参照。

総合開発計画において、「対岸の本土および九州地方との接続関係の濃密化が予想される」⁴⁵⁾ので、地方開発拠点となる大規模地方開発都市を設けずに、当面中規模地方開発都市を設ける地域とされたが、基本的には、中四国地方として、中国地方において選定される、広島を想定した大規模地方開発都市を頂点とする一つの階層システムを形成することが予定されたのである。そして、それに対応して、本州四国連絡ルートの調査促進が唱われた⁴⁶⁾。

その後、瀬戸内地域の開発方向についていくつかの提言が行われ、瀬戸内海地域を核とした中四国地方の一体化という方向が明確になっていく。その一つは、昭和39年に出された国連調査団によるいわゆる「Weissmann 報告」で、瀬戸内海地域全体を一つの経済単位として総合的な計画をたてるべきことが指摘された⁴⁷⁾。

さらに、昭和41年には科学技術庁資源調査会が瀬戸内地域の開発に関する調査の報告を行い、瀬戸内沿岸に分立する工業開発拠点や都市の連携を基礎とするこの地域の開発方向を提言した。そこでは、全国総合開発計画をきっかけとして瀬戸内地域を統一的に捉える考え方が芽生えたとともに、この地域の開発に、中国、四国地方の開発を主導するという広域的な役割が与えられるようになったとみるが、そのためには、工業開発拠点相互の分担協同の体制づくりと高次の拠点の強化による、従来の分立的性格の解消の必要性を強調する⁴⁸⁾。

報告のなかで示された瀬戸内地域の開発構想をみると、まず、広島地区を瀬戸内地域開発のための基幹的な開発拠点とするとともに、岡山、高松、松山等の他の拠点都市群が機能の一部を分担し、これらの連携によって拠点性を補完するという開発拠点の体系を想定する。そして、そのような拠点の体系のもとで、広島基幹都市地域に1次的に連関する1次圏(福山、呉、松山が含まれる)と、その両側にあって大阪圏、福岡圏という隣接する圏域と交錯する2次的圏域(岡山、高松、下関、大分が含まれる)、隣接の圏域の影響をより強く受ける3次的圏域(姫路、徳島が含まれる)に分かれ、これらの圏域がそれぞれの機

45) 経済企画庁[8]205 ページ。

46) 経済企画庁[8]225 ページを参照。

47) 相馬正胤[25]、および、山陽放送[24]141-142 ページを参照。

48) 科学技術庁資源調査会[6]27-29 ページを参照。

能を分担しつつ、相互の協力関係を強めて全体としてのまとまりをもつという圏域構成が考えられている⁴⁹⁾。

さらに、以上のような圏域構造を支える交通体系の整備方向として、梯状基幹交通体系の形成による拠点都市地域を結ぶループ状の都市間交通体系の確立を提案する。梯状基幹交通体系は、近畿—中国—九州をつなぐルートと近畿—四国—九州をつなぐルートの二つの縦貫幹線と、これらを横につなぐいくつかの横断幹線群により構成される。とくに、近畿—四国—九州をつなぐ縦貫幹線をいわゆる第2の国土軸を形成する主幹線として位置づけ、紀淡海峡と豊予海峡の連絡に関してトンネルによる連絡を検討すべきことが主張された。また、横断ルートについては、当時すでに検討されていた架橋ルートを含む5ルートが提案されている⁵⁰⁾。

このように、報告においては、中四国地方の一体化という視点と現実の地域間関係に基づく複数の圏域の存在を認める視点が現れてきたわけであるが、新全国総合開発計画は、これを一層明確なかたちで示すことになる。すなわち、一体化の視点からは、その地域区分において中国と四国を中四国地方として一つにまとめ、それを一体として開発することが明示されたのである。とくに、瀬戸内地域は、都市と産業の集積が連担して広域経済圏を形成し、中四国地方の発展を主導する地域とみなされ、さらに、それが山陰や太平洋沿岸地域の発展を誘発することが期待された⁵¹⁾。そして、このような地域的統合を進めるために、本州四国連絡橋と近畿、中国、四国、および九州を結ぶ主要交通幹線の建設を計画するとともに、それらと接続する域内ルートとして、中国では陰陽連絡ルートを、四国では循環ルートの重点的整備が唱われたのである⁵²⁾。

ところが、新全国総合開発計画は、このような一体化の方向を示す一方で、

49) 科学技術庁資源調査会[6]34-40ページを参照。

50) 科学技術庁資源調査会[6]45-49ページを参照。

51) 経済企画庁[9]66ページを参照。

52) 経済企画庁[9]66-69ページを参照。なお、ここで建設を進めるとされた中四国地方の主要幹線は、中国縦貫自動車道、山陽自動車道、中国横断自動車道、四国縦貫自動車道、四国横断自動車道と山陽新幹線であるが、さらに、構想として、本州—四国—九州を連絡する新幹線鉄道、山陰新幹線鉄道、陰陽連絡新幹線鉄道、山陰海岸自動車道、中国横断自動車道、南太平洋岸国道、四国内8の字型循環自動車道等の建設が考えられるとした。

本州四国連絡橋として3ルートを設定したことで、それぞれのルートごとに連絡橋を介した新たな広域的圏域の形成をも同時に打ち出すことになる。すなわち、神戸-鳴門ルートを介して徳島-兵庫-大阪-和歌山を結ぶ大阪湾岸の環状ルートを軸とした広域圏、児島-坂出ルートを軸とした東瀬戸広域経済圏、そして、尾道-今治ルートを介して広島-愛媛-大分-福岡-山口を結ぶ環状ルートを軸とした西瀬戸広域経済圏である⁵³⁾。

こうして、四国を、中国地方との階層的結合を前提としつつ、一つの経済圏に統合、一体化しようという地域編成の視点に加えて、四国内の各地域が個別に本州との間で緊密化を図り、海を挟んだ経済圏を形成するという第2の地域編成の視点が国土計画のなかで認知されたことになる。ただし、科学技術庁の報告では、圏域相互の機能分担と協力関係をとおして二つの視点の関係が示されたが、新全国総合開発計画では、そこで想定した三つの圏域間の関係は明確には描かれておらず、むしろ離散的な四国の地域構造を追認するかたちになってしまっている。したがって、一体化と分立化という二つの視点が、両者の関係が明らかにされないままに、交錯することになったのである。

このような中国と合わせた一体化と、複数の圏域への分立化という四国をめぐる地域編成の視点は、新全国総合開発計画が、四国内に高次の拠点が生まれることを期待していなかったことを示唆する。第1節で、四国内の地域間の結節性の欠如もたらしめている要因の一つに、四国における中枢管理都市の発展の不十分さがあることを指摘したが、このことは、国土計画上なら問題ではなかったのかもしれない。

ところで、想定される地域構造が一体化をめざすものであれ、異なる圏域形成による分立化をめざすものであれ、最も重要な基盤をなすのが本州四国連絡橋であった。ところが、その建設は、昭和48年に起工式を直前に控えながら、政府の総需要抑制政策の一環として本工事着手が延期されてしまう。その後、50年になって本州四国連絡橋に関する政府の方針が決定され、当面は1ルート3橋の建設を進めることになったのである⁵⁴⁾。

53) 経済企画庁[9]69ページを参照。

54) 統計研究会[32]16ページを参照。

そして、第3次全国総合開発計画で、当面早期完成を図るルートとして児島一坂出ルートが指定され、道路、鉄道併用橋を建設することが決められた⁵⁵⁾。他のルートについては、ルート上の一部の橋を地域開発橋として建設を進めることにとどまることになった。また、第3次全国総合開発計画は定住構想を柱とし、これまでのような全国的なレベルでの地域の広域的統合よりも、より低次の生活圏のレベルでの圏域形成を重視する分散指向であったこともあり、広域的な地域編成の視点は明示されず、四国と中国の一体化、あるいは、新全国総合開発計画が想定した海を挟んだ経済圏の形成という、圏域広域化の議論は一步後退することになる。

第4次全国総合開発計画になると、交流ネットワーク構想のもとで地方における自立的な圏域の確立をめざすために、再び広域的な圏域形成の視点が生まれてくる。そして、既存地域ブロック内における一体化と地域ブロック間の相互浸透の促進を図ることに重点がおかれることになったのである。

四国についてみると、四国の一体化と隣接圏域との交流拡大をめざし、それに沿った交通体系の整備の方向を示す。四国の一体化に関連しては、高規格幹線道路網として、既定の四国縦貫、四国横断自動車道に加えて東四国横断、西四国縦貫自動車道等の構想の具体化を図ることで、四国循環路線の形成を進めて四国内の地域間連携の強化を図り、また、隣接圏域との交流拡大に関連しては、長期的な視点から、本州、九州との広域的な圏域の形成を図るための交通体系について検討するとしている⁵⁶⁾。

新全国総合開発計画と比較するなら、そこでみられた中四国地方という区分は用いられてはいない。四国と中国は、域内循環を高めることでそれぞれのなかで一体化を進めることになる⁵⁷⁾。また、広域的な関係としては、中四国間のみならず、隣接する関西圏や九州圏との関係を重視することになる。なかでも、新しい産業と文化の創造を担う中枢の圏域の形成がみられるとみなされた関西圏との連携強化を強調していることが注目される⁵⁸⁾。

55) 国土庁[13]95 ページを参照。

56) 国土庁[14]117 ページを参照。

57) 国土庁[14]11, 115, および, 117 ページを参照。

58) 国土庁[14]11 ページを参照。

このように、第1次から第4次に至る全国総合開発計画は、四国における地域間関係について、基本的には、四国の統合、一体化を念頭においた地域間関係を想定してきたといえるであろう。ところが、その一方で、第1節でみたような現実の地域間関係を前提として、各地域が個別に本州との間で緊密化を図り海を挟んだ経済圏を形成するという、海を介した地域間関係をも同時に想定することになっている。そして、四国に関する高速交通施設の整備もこれら二つの地域間関係に対応して進められてきたのである。

ただし、第4次全国総合開発計画は、四国に対して、中国地方との階層的統合というよりは、隣接圏域との交流と連携を期待しているが、それは、結局は、従来からの海を越えた地域間関係を本州四国連絡橋を介してより強化すべきことを求めているとみることができよう。その意味では、新全国総合開発計画が認めた四国に関する第2の地域編成の視点が、四国の一体化という第1の視点にかわって、むしろ前面に出てきたことになる。

たとえば、徳島県の小松島港を京阪神地域への流通拠点として位置づけて整備を進めるとしたことは、徳島を近畿圏の一員と認めるものである⁵⁹⁾。さらに、第4次全国総合開発計画が、広域的圏域形成の新しいあり方として期待するインターブロック交流圏の事例の一つとして、西瀬戸インターブロック交流圏を取り上げたが、これも、かつての西瀬戸広域経済圏を発展させたものに他ならない。

IV

四国内の高速道路整備の進捗状況をみれば、高速道路網と本州・四国連絡橋が有機的に連携して一つの体系として機能することは当分期待できない。したがって、始めに述べたような四国内の地域構造にみられる特性からすれば、三つの本州四国連絡橋ルートのそれぞれが独自の交通体系を形成し、それを媒介として個別の経済圏形成へ向かうと考えられる。そもそも、本州四国連絡橋として三つのルートを設定せざるを得なかったこと自体四国の地域構造を反映し

59) 国土庁[14]117 ページを参照。

たものであり、したがって、それぞれの地域が独自の本州四国連絡ルートを望み、それを介して圏域の広域化を指向するのは自然の成行きといえる。

事実、瀬戸大橋の開通を迎え、本州四国連絡橋が現実のものとして人々に認識された今日では、海を挟んだ地域間関係により強い関心が向けられており、四国の各県は、本州四国連絡橋を軸とする広域的な経済圏の形成に向けて、それぞれ独自の取り組みを行っているのである。第4次全国総合開発計画が海を挟んだ経済圏の形成という地域編成の第2の視点を前面に打ち出したのも、このような地元の動きを反映したからであるといえるであろう。四国におけるこうした広域的な経済圏の形成に向けての動きは、本州四国連絡橋の建設構想とともに始まったとみることができるとは思いますが、ここでは、そのなかで、行政の側からの具体的な取り組みのいくつかを連絡橋のルートごとにみることにする。

神戸—鳴門ルートに関しては、徳島県が近畿圏の一員として広域的な経済圏の形成に向けた取り組みを早くから行ってきた。徳島県は、昭和44年に、新全国総合開発計画がこのルートを軸とする大阪湾・紀伊水道地域の広域開発を示したのを受けて、大阪府、兵庫県、和歌山県、大阪市、神戸市とともに「大阪湾紀伊水道地域総合開発促進協議会」を設立した。協議会は、「大阪湾及び紀伊水道地域における社会的経済的機能の合理的な分担を通じて、大阪府、兵庫県、和歌山県、及び徳島県の一体的かつ総合的な開発を促進し、西日本における中核地域としての機能の整備強化を図る」ことを目的に、関係府県等の間での意見交換や国への要望、この地域の総合開発に関する調査研究等を行うものであった⁶⁰⁾。そして、46年度以降63年度に至るまで大阪湾・紀伊水道地域の総合開発に関する調査を毎年実施し、開発の基本方針、地域のゾーニング、総合交通ネットワークのあり方等について研究を重ねてきた⁶¹⁾。

徳島県の阪神地域との連携強化の方針は、昭和62年の新近畿創生計画、いわゆる「すばるプラン」の推進母体となる「新近畿創生推進委員会」への参加、63年の「近畿開発促進協議会」への参加で一層鮮明になる。前述の大阪湾・紀

60) 『大阪湾紀伊水道地域総合開発促進協議会の概要』による。

61) 徳島県の資料による。

伊水道地域の総合開発に関する調査報告書は、大阪湾・紀伊水道地域という地域設定の背景として、徳島が四国等の他の地域とよりも阪神とはるかに多くの経済的交流をもち、阪神に対し従属性の強い経済構造を有するという現状認識があることを指摘しているが⁶²⁾、徳島県の動きはこの現状認識に基づくものといえるであろう。

児島—坂出ルートについては、新全国総合開発計画は東瀬戸広域経済圏を想定したが、やはり、これを受けるかたちで、岡山と香川を瀬戸大橋で結び、これを核として日本海から太平洋に至る東瀬戸広域経済圏を形成しようという考え方が岡山県を中心に議論された。昭和45年に発表された岡山県地域開発審議会の報告によると、東瀬戸広域経済圏は、岡山、高松の両市の連携を核に、兵庫県西播地域、岡山県南部地域、広島、岡山両県にまたがる備後地域、香川県全域、愛媛県東予地域が1次圏を、兵庫県西北部地域、岡山県北部地域、鳥取県全域、島根県東部地域、広島県東北部地域、高知県中央部地域が2次圏を構成することになる。そして、1次圏のなかの各地域の都市グループ⁶³⁾は、高速交通の整備により瀬戸内海をなかにして数珠状に連結されて内湾広域都市群を形成し、圏域の中核地域となることが期待されている⁶⁴⁾。

さらに、報告では広域経済圏形成の過程を次のように想定する。まず、第1段階として、岡山市と高松市が瀬戸大橋架橋により機能的に一体化し、東瀬戸広域経済圏を主導する都市圏を形成するとともに、瀬戸内両岸の都市グループの連結が実現して内湾広域都市群が形成される。第2段階は、中核地域である1次圏の発展の経済的効果が南北方向の交通網の整備に伴って2次圏に波及し、1次圏と2次圏が相互に依存しながら一つの広域経済圏として成長する、というものである⁶⁵⁾。

ところで、このような広域経済圏の発想の前提には、新全国総合開発計画が

62) 都市科学研究所[31]2ページを参照。

63) 各地域の都市グループは、西播地域では赤穂、相生、岡山県南部地域では岡山、倉敷、玉野、総社、備後地域では福山、尾道、三原、因島、笠岡、井原、香川県全域では高松、坂出、丸亀、善通寺、観音寺、東予地域では今治、西条、新居浜の各市が想定されている。

64) 岡山県地域開発審議会[23]10-18ページを参照。

65) 岡山県地域開発審議会[23]21-22ページを参照。

めざした中四国地方の一体化への過程と位置づけようとする考え方があつた。すなわち、中四国地方を一つの経済圏に一挙に統合することは困難であるので、東瀬戸広域経済圏と広島を中心とする西瀬戸広域経済圏をまず形成し、両者が相互に依存、補完しあいながら段階的に一体的な経済圏へ向かうとみるのである⁶⁶⁾。

東瀬戸広域経済圏の発想は、その後も、岡山県の長期計画や児島一坂出ルート上に位置する備讃地域の整備方針のなかに引き継がれてきた。たとえば、瀬戸大橋の工事が進行しつつあつた昭和58年から59年にかけて、備讃地域の整備に関する調査が国土庁を中心に行われたが、ここでは、備讃地域を中心に日本海沿岸から南四国太平洋岸に至る広域経済圏が展望されている。

国土庁の報告書からその内容を概観すると、調査対象としての備讃地域は、岡山県南部の8市19町2村と、香川県中央部の4市17町から構成され、岡山県南部は、さらに、岡山、倉敷、笠岡を中心とする直接影響圏と備前、高梁を中心とする間接影響圏に分けられ、香川県中央部は全域が直接影響圏とみなされる⁶⁷⁾。そして、この地域の現状を、岡山、香川両県の中核地域を形成するとともに、本州一四国間の結節点としての位置を占めるものの、流動は通過性が強く、岡山県南と香川中央との間の交流は弱く、それぞれが個別の経済圏を形成して独自に京阪神圏と結びついている、と分析する⁶⁸⁾。そのうえで、瀬戸大橋の架橋による時間距離の短縮、交流の随時性等の効果を活用して備讃地域内の循環を拡大していくことで、地域の自立性を高めるとともに、日本海沿岸地域、南四国地方の開発のための拠点としての役割を果たしながら、全体として自立した経済圏の形成をめざすのである⁶⁹⁾。

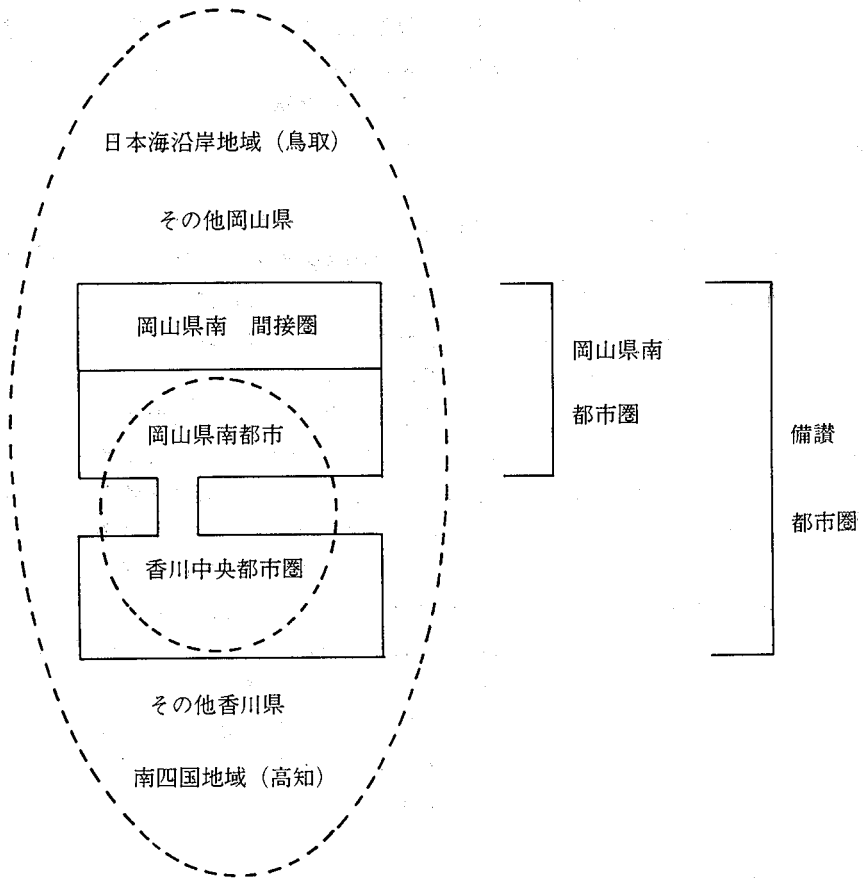
このような広域経済圏の形成の過程は、第5図のように描かれる。すなわち、岡山県南部と香川中央部の各都市が、それぞれに都市機能の高度化を図りながら地域内での連携を深めて、中心都市としての立場を確立する。そして、これらを中心とした岡山県南部都市圏と香川中央都市圏が形成されることになる。さ

66) 岡山県地域開発審議会[23] 8-9 ページ、および、山陽放送[24]147 ページを参照。

67) 国土庁地方振興局[16]30-32 ページを参照。

68) 国土庁地方振興局[17]33-34 ページを参照。

69) 国土庁地方振興局[17]39 ページを参照。



第5図 備讃地域と広域経済圏

(出所) 国土庁地方振興局『備讃地域整備計画調査報告書』1985年3月、54ページより引用。

らに、二つの都市圏は相互連携、補完の関係を強めて備讃都市圏というツインシティゾーンを形成することにより、全体としてより高次の都市機能の整備を図る。こうして、備讃地域の自立的発展を促すことによって、その他岡山県、鳥取県等日本海沿岸地域、その他香川県、高知県等南四国地方との交流の拡大を図り、最終的には、備讃都市圏を核とする広域的な経済圏の形成を展望するのである⁷⁰⁾。

尾道—今治ルートについては、新全国総合開発計画において西瀬戸広域経済圏が想定されたが、昭和57年に当時の愛媛県知事が「西瀬戸経済圏構想」を提唱したことにより具体的な取り組みが始まり、その推進母体として「西瀬戸経済圏関係知事会議」が結成された。会議は57年以降毎年開催され、西瀬戸経済圏構想実現に向けて意見交換や交通基盤整備の促進に関する国への要望を行っている。

この構想は、広島、山口、愛媛、高知、福岡、大分、宮崎の7県が「西瀬戸内海や豊後水道に面して連なる中核都市・地方都市が有機的に連携して、経済・文化など各方面で広域交流を促進し、それぞれの地域が特性を生かした役割を分担し、全体としての発展をめざす連担的経済圏」を形成することを目標とする⁷¹⁾。すなわち、階層的統合ではなく、各地域の主体性と独立を保ちつつ一つの圏域としてのまとまりをもとうとするのである。そして、このような経済圏形成の前提となるのが、第6図に示されるような、第2の国土軸として提案されたり新全国総合開発計画が予定した、豊予海峡トンネル（九四海底トンネル）、本州四国連絡橋、高速道路網で形成される西瀬戸地域における環状高速交通ルートである⁷²⁾。

現在のところ、経済圏形成の可能性は依然構想の段階をでておらず、関係知事会議の活動も、本州四国連絡橋（尾道—今治ルート）の建設、豊予海峡トン

70) 国土庁地方振興局[17]40-58ページを参照。なお、備讃地域における自治体の具体的な取り組みは、筆者の知る限りでは、現在のところ岡山市を中心に、岡山、香川両県の11市が「東瀬戸内海沿岸都市協議会」を組織している程度である。

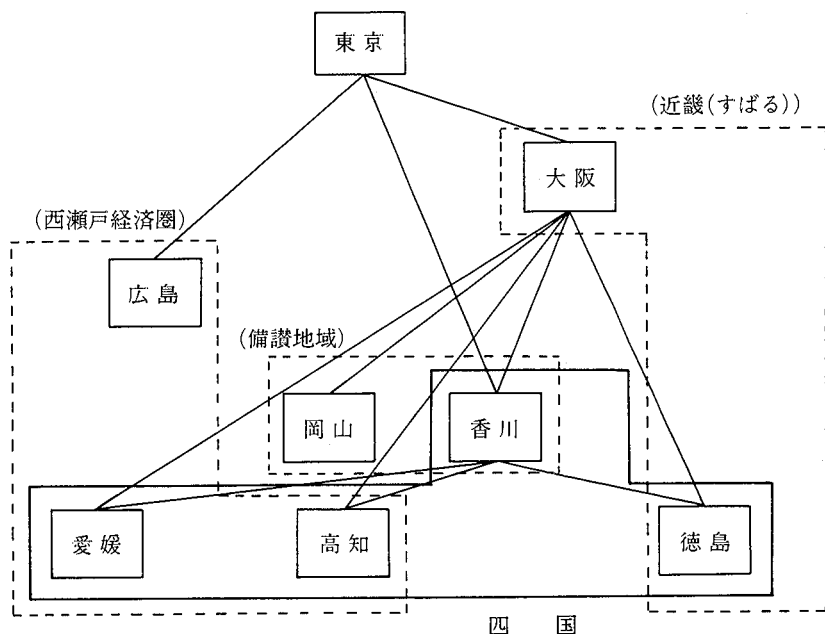
71) 西瀬戸経済圏関係県『西瀬戸経済圏構想——21世紀への長期ビジョン——』による。

72) このルートは西瀬戸環状ベイエリアルートと呼ばれ、さらにこの外側に西瀬戸外帯環状ルートを想定して、これらによって圏域の基幹ルートが構成されるものとみなしている。愛媛県社会経済研究財団[2]385-389ページを参照。

広い範囲を必要とすることになる。こうして、政策調整圏という考え方のもとで、政策的誘導による新たな圏域形成の試みが生まれてきたのである。

以上、四国における本州四国連絡橋を介した地域編成の動きを概観してきたわけであるが、これをまとめるなら、第7図のように表すことができるであろう。ここでは、既存の地域間の階層的関係を踏まえて、現在の広域経済圏の構想を描いている。

昭和45年当時の東瀬戸広域経済圏構想を除けば、中四国地方の一体化を指向する考え方は希薄である。四国の一体化という点についても、四国内高速道路網の建設推進の目的として四国4県が一つの経済圏を形成すること、さらには、



第7図 四国の地域構造と広域経済圏

「四国はひとつ」ということが依然唱われてはいる⁷⁵⁾。しかし、現実には、四国内の地域構造を反映して、三つの本州四国連絡橋ルートごとに、それを媒介として個別の経済圏形成へと向かいつつある。

かつて、本州四国連絡橋が瀬戸内や四国に及ぼす影響を調査した研究のなかで、各ルートの性格について、神戸—鳴門ルートは大阪大都市圏の都市空間拡大のための都市施設として、児島—坂出ルートは、備讃というローカルなレベルでの都市施設であるとともに、生産幹線として、また、高知の後進性を打開するラインとして、さらに、尾道—今治ルートは、当初は離島振興ルートであり、最終的には広域経済圏の域内幹線ルートとして位置づけたものがある⁷⁶⁾。現実の動きは、まさに、この指摘のように各ルートが機能することを求めているようである⁷⁷⁾。しかし、それは、図からも明らかのように、四国内の地域間関係をますます離散的な傾向に向かわせることを認識しておかなければならない。

これからの圏域形成が高速交通体系の整備を軸として広域化に向かうことは不可避であり、四国の地域間関係も本州四国連絡橋を介して広域化していくであろう。そして、そこで形成される広域的な経済圏は、地域間の連携と共生を前提とした地域の連合であることが求められている。

しかし、四国内の高速交通ネットワークが未整備な状況のもとでは、本州四国連絡橋は階層的ネットワークとして確立されつつある全国的な高速交通体系への限界の追加であるため、階層上位の経済圏の一層の拡大を必然的にもたらしことになる。しかも、四国側は本州に対して経済的には比較劣位にあり、逆流効果が大いことに留意しなければならない。したがって、本州四国連絡橋を軸とした広域経済圏の形成も、通常の経済メカニズムに委ねておいたのでは、圏域形成の芽すら生まれぬか、あるいは、一方が吸収されてしまうかのいずれかになる可能性が高い。四国のような地方圏においては、地域の自立性を考

75) 建設省四国地方建設局『四国21世紀懇談会報告書』1987年9月、第10次道路整備5箇年計画に関するパンフレットなどにおいてである。

76) 統計研究会[32]46-51ページを参照。

77) 高知県を瀬戸大橋と結びつけることを念頭にいた四国南央地域整備計画もみられる。これについては、建設省建設経済局、四国地方建設局『四国南央地域整備計画調査報告書』1988年3月、を参照されたい。

えるなら、政策調整圏的な圏域形成を指向することも意義があると思われる。

それとともに、四国の場合には、地域の経済的な基盤強化が必要になる。現在のような個々の地域が孤立した状況では、それぞれの地域の後背地は極めて狭く、広域的な経済圏のなかで主体性と独立性を維持するだけの経済的機能の規模も多様性も望みにくい。これを実現するためには、もう一度四国内における地域間関係に目を向け、四国内における地域間の連携と共生を図ることで、それぞれの地域の後背地を拡大することが必要になる。「四国はひとつ」という考え方を、海を挟んだ広域経済圏形成の基礎条件として再評価すべきであろう。

おわりに

多極分散型の国土形成という目標のもとで、東京に対して自立的な、地域間の連携と共生を前提とする広域的な経済圏の形成は不可欠であろう。さらに、前述のように、瀬戸大橋時代に四国の各地域が広域的な圏域形成を図るうえで、四国内での地域間の連携と共生を前提とすることは重要である。階層的な地域間関係が規模の経済性を有するのに対し、地域間の連携と共生は、いわゆる連結の経済性を地域経済のなかで発揮させていこうとするものにほかならない⁷⁸⁾。最後に、地域の連携と共生を実現するうえでの課題を指摘しておきたい。

地域開発における従来の地域間の関係は、古くは新産業都市の誘致、最近ではリゾートの誘致にみられるように、自治体同士が特定の利益を奪い合う関係が一般的であった。四国をめぐる広域経済圏構想のなかでも、圏域内の地域がそれぞれに、同じような機能の立地を計画し、競合による対立の可能性を含んでいる。このような関係のもとで、地方は、これまで非協力ゲームにおける囚人のディレンマのような状況に落ち込んでいたといえるのではないだろうか。連携と共生による地域間の新たな相互補完関係の確立のためには、自治体間の政策協調のための新しい仕組み、協力ゲームのためのルールづくりが必要になる。

連結の経済性はネットワーク社会のなかで発揮されるべき経済性である。し

78) 連結の経済性に関しては、宮沢健一[18]を参照。

たがって、連携と共生による新たな圏域づくりのためには、それを支えるネットワーク型の交通システム、すなわち、第4次全国総合開発計画がめざそうとする利便性均等化のためのネットワークが必要であり、圏域形成に先行して整備されなければならない。しかし、わが国の交通施設を含めた社会資本形成は需要追隨的なかたちで進められてきた。すなわち、需要の増加が必要性を高め、その結果、建設を促すというプロセスをとってきたのである。しかし、利便性均等化のためのネットワークの形成のためには、このプロセスは逆転されなければならない。

ただし、このような交通基盤への先行的投資については、それがそもそも通常の経済メカニズムでは達成できない圏域形成をめざす以上、いわゆる民間活力の導入にも自ずから限界がある。したがって、民間の投資活動よりも公共投資に多くを依存しなければならなくなる。それは、全国的な観点からみれば、一時的には非効率的な資源配分をもたらすかもしれない。しかし、それにより自立的な広域経済圏が形成され、国土の均衡ある発展に寄与するなら、長期的には資源配分の効率性を達成することになる。国土計画における均衡の意味を、短期的、個別的には、全体としての効率達成に対して整合的な地域の基盤整備が実施されていくことと解し、長期的、包括的には、各地域の基盤整備が公平に実現されていくことと解するなら⁷⁹⁾、長期的、包括的な視点からの交通基盤整備が求められているのである。

【参考文献】

- [1] 朝野洋一他編著『日本の地域構造1 地域概念と地域構造』大明堂、1988年、5月。
- [2] 愛媛県社会経済研究財団『西瀬戸経済圏 ——そのフレームの調査研究——』1983年3月。
- [3] 林 上「交通と地域構造の形成と変化」安藤萬壽男、伊藤達雄編『現代地理学概論』大明堂、1983年6月、所収、164-187ページ。
- [4] 井原健雄「四国の交通問題と地域整備の課題」『運輸と経済』第46巻第2号、1986年2月、4-12ページ。
- [5] 石原照敏「瀬戸大橋と地域産業構造の転換」岡山大学産業経営研究会『研究報告書』第23集、1988年5月、所収。

79) 杉山武彦[26]を参照。

- [6] 科学技術庁資源調査会『瀬戸内地域開発に関する調査報告』(科学技術庁資源調査会報告第38号)1966年4月。
- [7] 栢原英郎「交流ネットワーク構想と交通体系」『運輸と経済』第47巻第11号, 1987年11月, 21-33ページ。
- [8] 経済企画庁編『全国総合開発計画』1962年10月(国土庁計画・調整局, 三全総研究会編『三全総の発想と構築』創造書房, 1980年3月, 資料編所収, 193-250ページ)。
- [9] ———『新全国総合開発計画』大蔵省印刷局, 1969年5月。
- [10] 経済企画庁調査局編『円高を乗り越え新たな発展をめざす地域経済——昭和62年地域経済レポート——』大蔵省印刷局, 1987年2月。
- [11] 建設行政研究会編『現代行政全集16 建設(I)』ぎょうせい, 1985年, 8月。
- [12] 清成忠男『地域産業政策』東京大学出版会(UP選書), 1986年10月。
- [13] 国土庁編『第三次全国総合開発計画』大蔵省印刷局, 1977年11月。
- [14] ———『第四次全国総合開発計画』大蔵省印刷局, 1987年6月。
- [15] 国土庁計画・調整局, 四全総研究会編『第四次全国総合開発計画——40の解説——』時事通信社, 1987年12月。
- [16] 国土庁地方振興局『備讃地域整備計画調査報告書』1984年3月。
- [17] ———『備讃地域整備計画調査報告書』1985年3月。
- [18] 宮沢健一「サービス化, 情報化, ネットワーク化と産業社会」『一橋論叢』第97巻第5号, 1987年5月, 587-606ページ。
- [19] 南部鶴彦『テレコム・エコノミクス——競争と規制のメカニズムを探る——』日本経済新聞社, 1986年2月。
- [20] 西川 智「西瀬戸インターブロック構想について——西日本の新たな分散型交流拠点の形成を目指して——」『中国地方総合調査月報』第461号, 1987年12月, 1-10ページ。
- [21] 野村総合研究所『インターブロック経済圏の発展可能性に関する調査報告書』(国土庁委託調査), 1985年3月。
- [22] ———『国土開発における政策調整地域の役割と設定に関する調査報告書』1986年3月。
- [23] 岡山県地域開発審議会『東瀬戸広域経済圏の展望と岡山県開発構想』1970年11月。
- [24] 山陽放送編, 石津英雄監修『東瀬戸圏の諸都市 その1』山陽放送, 1970年1月。
- [25] 相馬正胤「国土開発構想よりみた瀬戸内海地域開発の意義」愛媛大学瀬戸内地域開発共同研究組織編『瀬戸内の地域開発に関する研究』1972年4月, 所収, 13-34ページ。
- [26] 杉山武彦「国土の均衡ある発展——概念の吟味と実現に向けての留意点——」『高速道路と自動車』第31号第7巻, 1988年7月, 11-14ページ。
- [27] Taaffe, E. J., and H. L. Gauthier, Jr. *Geography of Transportation*, Prentice-Hall, 1973 (奥野隆史訳『地域交通論——その空間モデル——』大明堂, 1980年4月)。
- [28] 徳田賢二『日本の企業立地・地域開発——企業戦略と地方経営への指針——』東洋経済新報社, 1987年2月。
- [29] 徳岡一幸「都市の経済機能と階層構造——わが国における都市システム——」同志社大学『経済学論叢』第32巻第1号, 1983年1月, 79-108ページ。
- [30] ———「支店経済の展望」高松市都市機能研究会『高松市の都市機能に関する調査報告書』1988年4月, 所収, 99-132ページ。

- [31] 都市科学研究所『大阪湾紀伊水道地域総合開発調査報告書』1972年3月。
- [32] 統計研究会『本四架橋と瀬戸内・四国地方の将来』（四国電力委託研究）1979年。