

瀬戸大橋架橋に伴う効果について

信朝 寛

1. はじめに

本州と四国を結ぶ世紀の大事業である本州四国連絡橋児島・坂出ルート、いわゆる瀬戸大橋は、昭和63年春の完成へ向けて、急ピッチで総仕上げの工事がすすめられている。

幾多の困難と多くの課題にとりくみながら、架橋技術の粋を結集した世界に例を見ない規模を誇る瀬戸大橋は、昭和53年10月の着工以来順調な進歩を見、今日、下津井・北備讃・南備讃瀬戸大橋の3つの吊り橋をはじめ全6橋の偉容を眼前にすることができるのである。

私は、これまで、着工以来、瀬戸大橋をめぐる数多くの問題にとりくむとともに、なによりも、関係地域の長年の宿願であったこの大プロジェクト完成の効果を岡山県はもとより、広く中・四国の広域的な経済、文化の発展に結びつける努力を傾注してきた者として、誠に感慨無量である。しかし、完成を目前にした今、私は、これからが真の瀬戸大橋時代を築く正念場であり、今後のとりくみ如何が関連諸地域の発展を左右するものと考えており、なお一層の努力をつづけていかなければならないと心に決しているところである。

2. 岡山県の概要

岡山県は、古代吉備文化に象徴される固有の文

のぶとも ひろし 岡山県企画部

〒700 岡山市内山下2-4-6

化的風土をもち、中国山地から吉備高原を経て瀬戸内海に至る多様で広大な県土を有し、温暖な気候と豊かな自然条件に恵まれ、災害も少なく、住みやすさではわが国有数の県である。

これまで、国鉄の山陽本線、伯備線、宇野線、津山線などにより、中国地方はもとより、近畿、四国、山陰、九州等との鉄道の重要拠点として、また、多くの国道等によってこれら地域を連絡する文字どおり交通の一大結節点として、大きな発展をとげてきたところである。

そして、今や、瀬戸大橋をはじめ、新岡山空港、山陰自動車道、中国横断自動車道の建設など広域交通網の整備に伴い、西日本における拠点性を飛躍的に高めようとしており、この恵まれた条件を存分に生かし、県民の総力をあげて「新たな交流と発展の時代」を切り開いていかなければならないと考えている。

岡山県では、昭和61年4月、「人間尊重・福祉優先」の基本理念の一層の浸透と、「創造、自立、連帯」の基調の徹底をはかりながら、「明るく豊かで活力のある郷土づくり」をめざした、第3次岡山県総合福祉計画をスタートさせたところである。

この計画は、昭和61年から昭和65年までの5か年間の県政運営の指針となるものであるが、岡山県は、今後の西日本が必要とする物流、情報、文化、観光、ファッションなど、人と物と情報の基地として最適の条件を備えているのであり、多様

表 1 瀬戸大橋構成内容

橋名	形式	橋長 m	中央支 間長m	塔の高 さ m	桁下高 m
下津井瀬戸大橋	吊橋	1,400	940	149	31
櫃石島橋	斜長橋	790	420	148	32
岩黒島橋	斜長橋	790	420	157	41
与島橋	トラス橋	585	245	—	45
北備讃瀬戸大橋	吊橋	1,538	990	184	65
南備讃瀬戸大橋	吊橋	1,648	1,100	194	65

な交流の場や魅力ある地域づくりにとりくんでいく必要がある。とりわけ、中四国各県との交流と連携を密にし、相互の機能分担をはかりながら、広域的な新しい経済文化圏を形成していかなければならない。

また、すぐれた農業技術や伝統を誇る地場産業、さらには、水島臨海工業地帯を擁するなど、「新たな産業展開の場」として絶好の条件を有しており、今後、これらを基盤としてバイオテクノロジー、など先端的産業をはじめ、各種産業の積極的な振興策を推進していく必要があると考えられる。

3. 瀬戸大橋の概要と架橋の歴史

1) 瀬戸大橋の概要

本州四国連絡橋児島・坂出ルート（以下「瀬戸大橋」という。）は、本州と四国を道路と鉄道の併用橋により結ぶもので、道路は、都窪郡早島町で国道2号から分岐し、倉敷市亀山、粒江、福江、稗田、塩生、阿津を経て、大畠で鉄道と合流、下津井田之浦から香川県櫃石島、岩黒島、羽佐島、与島、三つ子島を6つの橋で渡り、坂出市で国道11号バイパスに接続する。

鉄道は、宇野線茶屋町駅から分岐し、倉敷市木見、上之町、味野を経て大畠で道路と合流、瀬戸内海を渡り、予讃線宇多津駅に接続するのである。

海峡部は、9.4kmであり、これを、表1の6橋で結ぶが、このうち、下津井瀬戸大橋は、1.447mで、2基の橋脚は陸地に設置される。南・北備讃瀬戸大橋は、全長3.4kmにおよぶ2連の吊橋

で、橋脚やアンカレッジ（吊橋ケーブルを両端で固定する構造物）は、ほとんど海中に設置されている。

2) 瀬戸大橋架橋の歴史

本州と四国との架橋の歴史は、古くは、明治時代にさかのぼるが、架橋気運の高まりの直接のきっかけは、168人の犠牲者をだした、昭和30年5月11日の宇高連絡船紫雲丸沈没事故であった。この悲劇を契機に、昭和34年4月、建設省は、本州と四国間の連絡橋の調査を開始した。

そして、昭和45年7月、本州四国連絡橋公団が設立されたのである。

その後、工事実施に関する調査を行ない、昭和48年10月工事実施計画認可を経、本州四国連絡橋は、神戸・鳴戸ルート、児島・坂出ルート、尾道・今治ルートの3ルートについて、各橋梁工事から着工される予定であったが、同年11月政府は、石油危機に伴う総需要抑制策により、本州四国連絡橋3ルートの着工延期を指示した。

そして、昭和50年8月1ルート3橋方式の建設方針が決定され、昭和50年12月大三島橋、昭和51年7月大鳴戸橋、昭和52年1月因島大橋がそれぞれ起工、昭和52年11月の第3次全国総合開発計画において、当面早期完成を図る鉄道・道路の併用橋として、瀬戸大橋が正式決定され、昭和53年10月に起工され今日に至っている。

4. 架橋関連地域の現況と瀬戸大橋

（表2～表4）

中国、四国および近畿の3地域は、全国の経済規模および人口の約1/4を占め、所得水準および土地利用は、近畿において全国水準を上回っているが、中国および四国は全国水準を下回り、とりわけ四国は低い水準にある。

また、本州四国間の輸送量は、昭和60年度において旅客約7万7000人/日、貨物約24万トン/日となっており、これを人口1人当たり輸送量で見ると、北海道および九州の場合に比較して、本州に対する依存度が高いが、航空機による旅客輸送

表 2 架橋関連地域の現況

	単 位	実 数				全国に対する構成比 (%)			
		近 畿	中 国	四 国	計	近 畿	中 国	四 国	計
可住地面積 (昭和60年)	km ²	8,262	8,271	4,800	21,333	6.8	6.8	4.0	17.6
人 (昭和60年)	千 人	20,081	7,748	4,227	32,056	16.6	6.4	3.5	26.5
農業粗生産額 (昭和60年)	億 円	6,862	6,839	6,329	20,030	5.9	5.9	5.5	17.3
工業出荷額等 (昭和60年)	10億円	48,759	19,847	6,912	75,518	18.4	7.5	2.6	28.5
生産所得 (昭和59年度)	10億円	43,284	14,975	6,977	65,236	18.3	6.3	2.9	27.6
		全国を100とした指数							
生産所得/可住地面積	億円/km ²	52	18	15	31	273.7	94.7	78.9	163.2
生産所得/人 口	千円/人	2,164	1,942	1,659	2,044	109.9	98.6	84.3	103.8

※○工業出荷額等については従業者4人以上の事業所のものである。(4人未満の事業所については、全国値はまだ公表されていない)

○(生産所得/可住地面積)の可住地面積は昭和59年と変化しないものとみなし昭和60年を使用した。

○(生産所得/人口)の人口については昭和59年を使用した。

を除き、海上交通に依存しているため、風、霧、波浪等の気象条件により、大きな制約を受けている。

また、これまで、中国地方におけるひと、もの、かねの流れは、日本海沿岸、瀬戸内海の南北両岸、太平洋沿岸をそれぞれ東西方向に向かい、これらの流れに沿って山陰、山陽、北四国、南四国の各地方が形成されてきた。中国山地、瀬戸内海、四国山地が各地方を隔て、南北方向の結びつきは十分ではなく、しかもこれらの東西方向の流れが、東京から阪神を経て山陽、北九州に至る東西方向の強力な国土軸に収れんする形で各地方が個々に阪神圏、首都圏への依存を強めてきた。

こうした状況のもとにあつて、瀬戸内海で隔てられた中国地方と四国地方を南北につなぐ瀬戸大橋と、これにつらなる中国横断自動車道、四国横断自動車道の建設は、これまでの流れに南北方向の新しい、大きな流れを加え、従来の一と、もの、かねの流れの方向を大きく変えることになる。この南北の画期的な動脈の形成によって山陰、山陽、北四国、南四国の中四国地方各地域は相互の

表 3 昭和60年度地域別旅客・貨物の輸送水準

地 域	①人 口 (60年)	地域外発着輸 送量 (60年)		輸 送 水 準	
		②旅客	③貨物	④旅 客 (②/①)	⑤貨 物 (③/①)
	千人	千人/年	千トン/年	千人/千人	千トン/千人
(1)四 国	4,227	27,820	87,529	6.6	20.7
(2)北海道	5,679	11,241	48,713	2.0	8.6
(3)九 州	14,455	67,680	157,307	4.7	10.9

(注) 1. 人口：総務庁「国勢調査」

2. 輸送量：運輸省「旅客、貨物地域流動調査」

結びつきを強め、日本海、瀬戸内海、太平洋を結ぶ新しい経済文化圏の形成が可能になる。

今後のわが国の経済は、国際経済摩擦の激化、国内市場の伸びの鈍化、サービス経済化等の流れの中で、従来のような首都圏、阪神圏に偏重した経済構造、あるいは、全国的、画一的な大量生産体制のままでは大きな発展が望めない状況となっている。新しい経済文化圏は、中四国の一体的な結びつきと各地域の活発な交流の中から内発的な産業振興を推進し、地域に根ざした独自の経済基盤のもとで个性的な生活、文化の充実をはかり、さらに中四国から直接世界に開かれた国際化をす

表 4 昭和40, 50, 55, 60年度本州四国間輸送機関別輸送量 (1日当たり)

旅客・貨物	輸送機関	40		50		55		60	
		輸送量	分担率	輸送量	分担率	輸送量	分担率	輸送量	分担率
旅客	鉄道(宇高連絡船)	千人/日 14.8	% 29.5	千人/日 19.2	% 24.8	千人/日 14.7	% 18.5	千人/日 11.3	% 14.8
	自動車(フェリーボート)	33.5	66.8	12.6	16.2	20.0	25.2	18.7	24.5
	旅客船			38.6	49.8	34.0	42.8	33.8	44.4
	航空	1.9	3.7	7.1	9.2	10.7	13.5	12.4	16.3
	計	50.2	100.0	77.5	100.0	79.4	100.0	76.2	100.0
貨物	鉄道(宇高連絡船)	千t/日 8.4	% 8.4	千t/日 7.8	% 3.5	千t/日 5.5	% 2.1	千t/日 2.0	% 0.8
	自動車(フェリーボート)	6.5	6.4	34.8	15.7	62.0	23.7	68.1	28.4
	内航貨物船	85.6	85.2	179.1	80.8	194.5	74.2	167.7	70.8
	計	100.5	100.0	221.7	100.0	262.0	100.0	239.8	100.0

(注) 運輸省「旅客地域流動調査」, 「貨物地域流動調査」

すめ、21世紀に向けて、首都圏や阪神圏に対して独自性をもった経済文化圏としての発展をめざしていかなければならない

5. 瀬戸大橋架橋の効果 (表5～表10)

瀬戸大橋は、昭和53年の着工以来、9年目を迎え、いよいよ総仕上げの時期に入った。日一日とその偉容を具体的なものにしつつある瀬戸大橋は、その完成により、中国地方、山陰、四国、近畿の各地方の経済、文化等の飛躍的發展をもたらすものと考えられるが、これまでの建設段階にお

いても、地域経済の活性化はもとより、県民の意識面などにさまざまな影響を与えてきた。

1) 建設段階における効果

① 県民意識の変化

着工以来、本土と四国を結ぶ夢の架け橋と言われた瀬戸大橋は、21世紀へ向けての岡山県發展の象徴として、広く県民各界、各層に親しみ深いものとなってきた。県民のなかに、郷土岡山への愛着感が増し、大きな飛躍への期待が高まりつつある。また、今や、「瀬戸大橋時代」は、岡山、香川はもとより、広域にわたる新しい時代を創造し

表 5 総人口の推移

(人, %)

区分 \ 年	25年	30年	35年	40年	45年	50年
総数	1,661,099	1,689,800	1,670,454	1,645,135	1,707,026	1,814,305
男	804,357 (48.4)	815,837 (48.3)	797,748 (47.8)	781,418 (47.5)	819,359 (48.0)	878,132 (48.4)
女	856,742 (51.6)	873,963 (51.7)	872,706 (52.5)	863,717 (52.5)	887,667 (52.0)	936,173 (51.6)
区分 \ 年	55年	60年	50年~55年 55-50年/50年	55年~60年 60-55年/55年	50年~60年 60-50年/50年	25年~60年 60-25年/25年
総数	1,871,023	1,916,906	56,718 (3.1)	45,883 (2.5)	102,601 (5.7)	255,807 (15.4)
男	905,477 (48.3)	926,238 (48.3)	27,345 (3.1)	20,761 (2.3)	48,106 (5.5)	121,881 (15.2)
女	965,546 (51.7)	990,668 (51.7)	29,373 (3.1)	25,122 (2.6)	54,495 (5.8)	133,926 (15.6)

表 6 事業所数, 従業者数, 製造品出荷額等の推移

(単位: 事業所, 人, 百万円, %)

年次	事業所数				従業者数				製造品出荷額等			
	全事業所	前回比	4人以上の事業所	前年比	全事業所	前回比	4人以上の事業所	前年比	全事業所	前回比	4人以上の事業所	前年比
昭和50年	13,182	102.2	7,216	102.1	221,556	98.3	210,169	98.1	3,274,817	100.7	3,253,468	108.0
51	12,743	96.7	7,021	97.3	215,821	97.4	204,766	97.4	3,876,095	118.4	3,851,794	118.4
52	12,429	97.5	6,900	98.3	211,367	97.9	200,671	98.0	4,087,046	105.4	4,060,191	105.4
53	12,677	102.0	7,135	103.4	209,232	99.0	198,356	98.8	4,130,772	101.1	4,101,687	101.0
54	12,401	97.8	7,072	99.1	208,349	99.6	197,809	99.7	4,661,934	112.9	4,613,613	112.9
55	12,202	98.4	7,066	99.9	208,043	99.9	197,931	100.1	5,745,968	122.3	5,715,429	123.4
56	—	—	7,031	99.5	—	—	202,559	102.3	—	—	5,987,558	104.8
57	—	—	7,116	101.2	—	—	204,743	101.1	—	—	6,022,077	100.6
58	12,891	106.6	7,435	104.5	215,215	103.4	204,545	99.9	6,025,983	104.9	5,988,905	99.4
59	—	—	7,117	95.7	—	—	204,008	99.7	—	—	6,398,805	106.8
60	12,290	95.3	7,298	102.5	216,989	100.8	207,165	101.5	6,638,378	110.2	6,602,030	103.2

(注): 1) 昭和56年, 57年, 59年は全事業所の調査を実施していないため, 4人以上の事業所についてのみ数値を掲載している。

2) 事業所とは, 普通に工場, 製作所, 製造所あるいは加工所等と呼ばれているような, 一区画を占めて主として製造または加工を行なっているものをいう。

3) 従業者とは, 昭和60年12月31日現在の常用労働者数と個人事業主および家族従業者数との合計をいう。

4) 製造品出荷額等とは, 昭和60年1年間における数字であり, 製造品出荷額, 加工賃収入額, 修理料収入額, 製造工場から出たくず, および廃物の出荷額, およびその他の収入額の合計をいう。

表 7 岡山県の産業別事業所数

(岡山県統計管理課調べ)

年次	総数	鉱業	建設業	製造業	卸小売業	金融保険	不動産	運輸通信	電気・ガス・水道	サービス業
昭和38年	71,405	297	3,555	13,122	33,743	1,008	594	2,244	202	16,640
41	75,542	286	4,754	13,458	35,077	1,051	969	2,337	240	17,370
44	81,885	266	5,827	14,877	37,723	1,018	1,349	2,407	261	18,157
47	84,701	260	6,767	15,113	39,120	1,024	1,541	2,322	197	18,357
50	86,928	242	7,493	14,259	40,805	1,068	1,715	2,339	167	18,840
53	93,728	215	8,293	14,507	44,645	1,239	2,065	2,434	179	20,151
56	97,840	223	8,631	14,326	46,489	1,311	2,345	2,452	192	21,871
61	101,376	179	9,295	14,152	46,543	1,311	2,760	2,658	192	24,070

(注) 農林水産業・公務を除く

ていく多くの人々の合い言葉となっている。

②地域経済の活性化

瀬戸大橋は, 1兆円を越す巨大プロジェクトであり, 就業機会, 事業機会の拡大を通じ県内各種産業の活性化をもたらすとともに, 県民所得を高めてきた。

2) 完成に伴う効果

現在, 本州と四国間の一般的な連絡は, 船舶に

依存しており, 風, 霧, 波浪等の気象条件により大きな影響を受け, 国民生活の各般にわたり支障をきたしている。また, 瀬戸内海を航行する船舶は輻輳しており, 海難事故も多発している。

瀬戸大橋は, これまで海により隔てられていた本州と四国を陸続きとし, 海上交通に依存していた本四間の交通, 輸送条件の飛躍的改善をはかり, 地域の発展を促進するとともに, 関係地域住

表 8 県民所得 (岡山県統計管理課調べ 単位: 億円)

年度	区分 県内 純生産	第1次 産業	第2次 産業	第3次 産業	(控除) 帰属利子	県民所得 の分配	県民	
							1人当り (1,000円)	総支出
昭和50年度	19,872	1,223	8,071	11,294	717	19,509	1,075	24,366
51	21,532	1,190	8,517	12,633	808	22,267	1,218	27,426
52	23,593	1,260	9,130	14,069	866	23,886	1,298	29,762
53	26,224	1,307	10,459	15,462	1,004	25,749	1,391	32,256
54	29,166	1,298	12,014	16,990	1,136	28,069	1,508	35,263
55	31,536	1,105	12,745	18,865	1,179	30,356	1,622	37,884
56	32,532	1,133	13,019	19,497	1,117	31,952	1,700	40,056
57	33,476	1,063	13,702	19,995	1,284	33,003	1,749	41,601
58	35,500	1,145	14,347	21,304	1,296	34,426	1,817	43,163
59	38,358	1,134	16,222	22,560	1,559	36,621	1,926	45,867

(注) 1. 国民所得との整合性を確保するため50年度分まで遡及改訂した。このため50年度以降の数値が既公表と異なる

2. <(控除)帰属利子>とは、金融機関以外の産業に含まれている金融機関の帰属利子を取り除く項目である

民の生活圏の拡大と利便性の向上に大きく寄与するものである。

①輸送条件の改善

架橋により、現在の船舶等への依存に伴う気象条件の大きな影響や乗り換え、積み換えの不便から開放される。本州と四国が陸続きとなり、従来の海上輸送の場合の欠航や待ち時間がなくなり、輸送の随時性、安定性が高まり、輸送時間が大幅に短縮される。道路の場合、現在、坂出～倉敷間が2時間10分かかっていたものが、架橋により40分と70%も短縮され、一方、鉄道の場合では、岡山～坂出間の2時間20分が34分と4分の3以上短縮されることとなる。

②地域経済におよぼす効果

架橋は、わが国高速交通体系の一環をなすもので、瀬戸内海によって隔てられているという地理的条件を克服し、輸送の安定化と時間距離の短縮化により岡山県～香川県、さらに、中国地方と四国地方、また、阪神圏との、ひと、ものの交渉を促進する。輸送の随時性の確保、輸送コストの低減等、輸送条件の改善により安定した輸送手段のネットワークが形成され、地域における産業開発の基盤を整えることになる。これにより、阪神地域から山陽、四国方面へのつながりと分散傾向を高めるものと思われる。

瀬戸大橋架橋は、昭和53年末の着工から昭和62

表 9 架橋による輸送時間の短縮

ルート・橋梁	輸送機関	延長 (km)		所要時間 (分)		③短縮時間 ①-② (分)	④短縮率 ③/①
		現道・ 在来線	計画道・ 線經由	①現道・ 在来線	②計画道・ 線經由		
児島・坂出ル ート瀬戸大橋	鉄 道	72.5	45.2	140	34	106	76%
	道 路	58.2	45.5	130	40	90	69%

(注) 現道・在来線と計画道・線經由の起終点は、次のとおりである。

(鉄道) 坂出・岡山……国鉄坂出駅～岡山駅

(道路) 児島・坂出

ル ー ト……倉敷市役所・坂出市役所

(出所) 本州四国連絡橋公団「本州四国連絡橋の意義と効果」昭和55年12月

年の開通まで、橋梁、道路、鉄道をあわせて事業量累計11,338億円（昭和59年価格概算）に達する大事業であり、これに中国横断自動車、四国横断自動車道、山陽自動車道等の道路網整備を加えれば事業量はさらに膨大なものになる。これによって生じる需要が建設、関連資材をはじめ、地域の産業連関を通じて地域経済におよぼす影響はきわめて大きい。

ア) 農林水産業への影響

架橋により、施設園芸を中心に岡山県産物と四国産物が競合することとなる。京阪神方面へ出荷されている四国産物は、香川県のいちご、ぶどう、徳島県のだいこん、にんじん、京浜方面へは、香川県のレタス、かぼちゃ、高知県のきゅうり、なす、愛媛県のみかんなどである。これら四国産の農産物は架橋による輸送時間の短縮により、鮮度保持が容易になり、また輸送コストが低減する。

海上から陸上輸送になることにより、輸送の安定性、随時性が増大し、四国産の野菜、果実等の農産物の競争力が高まることが見込まれ、岡山県の農業について、それだけ競争が厳しくなる。

農産物の流通面においては、農産物加工が工場間転送形態をとる形が多くなっている点から、中国、四国間の流通が活発化することによって県内地域に加工工場の立地が進むことが予想される。

水産業についても、農業と同様に、架橋は、四国方面における生鮮水産物の出荷体制の近代化に貢献する。土佐清水、室戸、八幡浜、宇和島方面等から大消費地向出荷が盛んになり、瀬戸内側産地からの中高級魚のタンク車等を利用した活魚出荷等も見込まれる。

イ) 工業への影響

岡山県と四国の工業の地域的関連は、現在すでに非常に密接である。原料、中間原料が、瀬戸内沿岸部で広域にわたって相互融通されている化学工場、化学繊維工場の場合は、緊密の連携の上に生産活動が行なわれている。また、造船、一般機械等において、外注利用の面で、岡山県と四国に

立地する親企業が、両地の地場中小企業を相互に利用し合っているケースもあり、架橋に伴う交通便益の向上は、これら産業活動を活発化する。

岡山県は、東西軸と南北軸の結節点として、拠点性が高まることから、広域市場を対象とした衣・食・住関連の消費財部門や民間、公共投資関連の建設資材部門の地方拠点工場の立地や、機械、高次加工組立などの都市型工業の大都市からの分散立地が進むことが期待できる。また、県南地域の都市機能集積や、人口集積を基盤とした新しい都市型工業の発展が期待できる。

ウ) 商業への影響

架橋による交通便性の向上は、商圈の拡大を招来し、四国をも商圈とした大手卸売業の県南地区への進出が予想され、地元卸売業の構造変革、流通構造の再編が進むものと考えられる。

小売業については、架橋に伴う人的移動の活発化により消費需要が拡大することとなり、岡山県南部がその集積を生かし、より一層の集積が進む。その結果、品揃え、ディスプレイ、ファッション性などの点で、大都市圏との格差が解消される一方で、地元小売業との競争が激化することが考えられる。

物流面に関しては、輸配送活動に対する時間短縮、随時性の向上から、輸配送機能の集約化がすすむものと考えられ、その場合、岡山県南部は、広域交通上の重要な位置を占めることから、一大物流拠点として経済、流通をはじめとする高次の都市機能が大幅に集積するものと期待される。

エ) 業務サービス業への影響

架橋の影響が、サービス等第3次産業にどういう形で表われるかは、今後の新しい経済文化圏の形成上、非常に重要な意義をもつものである。

岡山県においては、山陽新幹線の開通以後、出張所の支店への格上げ現象や、支店や出張所の新設が行なわれてきたが、最近においては、532ページの表10にあげているように、架橋により中四国の拠点性が高まる岡山県南地域へ支店等の進出

が増加してきている。

また、最近におけるホテル建設ラッシュは大変なものがある。

この1年間だけでも、岡山市内で3つの都市型ホテル計413室が建設され、さらに今後、全国チェーンの都市型ホテルが1つ(210室)、地元資本も新設、増築の動きがある。また瀬戸大橋直近の児島には、客室100室の本格的リゾートホテルが本年夏オープンをめざして建設中であるし、さらに大型リゾートホテルの建設や既存ホテルの増改築が予定されている。玉野市においても、第3セクター方式による海洋リゾートホテルが来年春オープンをめざして建設されることとなっている。

3) 生活圏の拡大

瀬戸大橋の架橋により、本州、四国のそれぞれの地域において、利用者が限られていた学術、教育施設、医療施設、文化的施設や催し等が地域相互間でより広範に利用可能となるとともに、通勤・通学、買い物、レクリエーション、医療等の面で生活利便の向上および生活圏の拡大がもたらされる。

架橋による生活利便の向上と生活圏の拡大は、地域の産業立地条件の改善とあいまって、地域の特性に応じた土地利用を可能にし、さらに都市機能の適性な分担をもたらし、地域における人口の定着を促進して、安定した活力ある地域社会の形成が期待される。

また、さまざまな人々の交流を通じ、ふれあいと相互理解の機会拡大がもたらされ、たとえば、結婚圏のひろがりなどをもたらすものと考えられる。

4) 観光レクリエーションへの影響

瀬戸大橋の架橋は、橋そのものが新しい観光資源として、岡山県南地域において全国的に集客能力を有する拠点となり、国内はもとより国際的に注目されることとなる。とくに、中四国地域の結びつきを強め、多様な観光ルートの開発を可能とし、周遊型レクリエーション活動を活発化するこ

とが考えられる。

県中北部と山陰、岡山県南と四国の広域ルート、さらには山陰から岡山県を経て四国に至る広域ルートが形成され、岡山県南地域はその集散、滞留基地としての機能の増大が期待される。

しかし、観光客にとっては、観光地間のサービスの比較など観光地を選択することが容易となり、岡山県の観光地は四国、山陰など近隣観光地との競争の激化により、通過観光地化のおそれもある。

また、自動車利用によるレクリエーションが一層増加し瀬戸内海の海洋性レクリエーションの開発が期待され、県外資本による観光開発も盛んになる。

5) その他の影響

本四架橋は、道路、鉄道併用の長大橋梁で台風、地震等の災害に対する安全確保のための設計技術、海中・海上での施工技術等長期間にわたり新しい技術開発が行なわれる結果、国内はもとより、海外における長大橋建設、海洋開発にも活用されることとなる。また、世界的な長大橋の存在は地域のイメージを高め、技術研究交流をはじめ、国際交流が活発になる。

また、瀬戸大橋の橋梁に高压電線、電話ケーブル、水道管等の添架により、エネルギー等の相互融通、島しょ部のサービス供与に寄与する。

6. 岡山県の対応

岡山県は、瀬戸大橋の架橋、新岡山空港の開港など広域交通網の整備に伴い、今後中四国の中核拠点として、21世紀へ向けて、飛躍的な発展が期待されている。

しかし、この有利な条件を生かすためには、各分野にわたっての真剣な努力が必要である。

「燃えろ岡山」の気概をもって、県・市町村はもとより広く民間の力を結集しながら、岡山県の基盤固めを急ぐと同時に、隣県はもとより広く西日本各地域との協調と交流の活発化を通じ、中四国

における新しい経済文化圏の中核として飛躍をはかっていかなければならない。

岡山県と香川県をはじめとする四国各県は、瀬戸大橋の完成に伴い、必然的に人と物との交流が活発化することとなり、今後その近接性とそれぞれがもつ特性を生かし、一体的な発展をはかっていくことが期待される。

また、従来から深いつながりのある鳥取、島根の両県とのタテの結びつきを一層緊密し、物流の活発化、広域的な観光への対応、中国山地の農林業の開発など、一体的な相乗効果を高めていく必要がある。

そのためには、瀬戸大橋を核とし、中四国を南北に結ぶ交通動脈が特に重要であり、その要としての意味をもつ中国横断自動車道の建設促進と、これを補完する国道など南北道路の整備をすすめる必要がある。

また、物流、情報、保健、福祉、教育、文化等の高度な機能の集積をはかり、広域的な拠点をめざす岡山県総合流通センターや、21世紀に開かれた技術と文化の一大拠点をめざす吉備高原都市をはじめ、今後さらに、新岡山空港周辺や中国縦貫自動車沿線地域等へのそうした機能の導入をすすめる。

そして、広域交通網がもたらす効果を県下各地域に及ぼし、県勢の均衡ある発展をはかることこそが最も大切な課題である。各圏域を結ぶ交通網の整備をはじめ、広域的な生活圏の中心となる各都市の教育、文化、医療、福祉、商業、レジャー等の都市機能の充実と、周辺農山漁村の生活環境の向上とを一体的に推進する。

とりわけ、県南の岡山市、倉敷市を中心とする地域には、道路、鉄道さらには空路、海上を含む西日本の交通の重要拠点として、本・支店など各種業務機能の集積に努めるとともに、県北の津山郡市圏等を中国地方内陸部における中心的都市として位置づけ、個性と活力のある発展をはかっていかなければならない。

中四国の中枢拠点としての機能を高めつつ、隣県はもとより、全国的にも、さらには国際的にも開かれた経済文化圏の形成をめざし、産業、経済、スポーツ、文化、観光等の交流の輪を広げていくことが課題である。

以下は、岡山県における主な対応の概要である。

1) 各種基盤の整備

①新岡山空港の建設

空港が地域の社会経済の発展に重要な役割をは

表 10 岡山県における営業基礎強化企業一覧

<p>1. 運輸業等の進出</p> <ul style="list-style-type: none"> ● ヤマト運輸：岡山市に中国支社設置 (57. 4) ● 東京中野運輸倉庫、佐川急便、大阪日商急便：岡山、倉敷への進出 <p>2. 卸売業の進出</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 総合食品卸売商社「松下鈴木」：岡山営業所→支社 (58年) ● 繊維卸「中商事」：高松市から岡山市へ進出 <p>3. 製造業および系列販売網等の進出</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 永谷園本舗 (56年) 大正製薬 (57年)：岡山工場設置 ● 日本ペイント、サッポロワイン：岡山工場設置 ● パロマ：岡山市に中国 5 県の物流基地建設 (58. 1) ● 三菱自動車販売：中四国販売部を広島から岡山へ移転 (58年) ● 国分、カルビー、加藤産業：総合流通センターに配 	<p>送センター設置 (60年)</p> <ul style="list-style-type: none"> ● ファナック：総合流通センターにテクニカルセンター配置 (60年) ● 東芝：岡山営業所→東中国支店 (59. 4) ● 東レ：岡山事務所→中国四国支店 (営業品物の拡大、60. 8) ● 森精機精作所：岡山市に営業所新設 (59. 9) ● コクヨ：吉備郡真備町に工場・配送センター設置 (60. 8) ● 日本アイビーエム：岡山営業所新設 (61. 1) <p>4. その他</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 日本交通公社：中四国営業本部設置 (48年) ● 瀬戸内海放送：岡山市に自社ビル建設 (59. 5) ● テレビせとうち：開局 (60年)
--	--

たす今日、岡山県が中四国地方の交通の拠点としての地位を確立するとともに、航空機のジェット化時代に対応するための新岡山空港の建設は、瀬戸大橋と並んで、岡山県の超重点プロジェクトである。昭和63年の出来る限り早い時期の開港をめざして、建設工事がすすめられている。

- 位置 岡山市日応寺 岡山市街地から 18 km
- 飛行場面積 141 ha
- 滑走路延長 2,000m
(2,500mへの延長が、第5次空港整備5カ年計画に組み込み済)
- 種別 第3種空港
- 事業費 約 321 億円

②吉備高原都市の整備

吉備高原都市は、21世紀を志向した人間優先の新しいコミュニティづくりをめざし、県中央部の緑豊かな美しい自然と香り高い文化に育まれた吉備高原に、新しい西日本の保健、福祉、文化、教育、レクリエーションのセンターの形成と先端技術産業などの導入によって、人間尊重の都市を築き、これを核として、県中部地域全体の振興をはかろうとするものである。(表11参照)

③岡山県総合流通センターの建設

岡山県総合流通センターは、瀬戸大橋をはじめとする広域交通網の整備に伴う物流の広域化、多様化に対して、中・四国の交通の要衝に卸、運輸、倉庫等の流通関連企業を集中的に立地させ、西日本における中核的物流基地をめざすものである。今後、流通の拠点として機能するための大規模展示場、産業情報センター等の情報機能を含めた公益施設について、具体化計画を策定し、さらに機能充実をはかる。(表12参照)

表 11 吉備高原の都市計画 土地利用計画(前期計画)

	全体計画	前期計画	保健福祉区	54 ha
目標面積	昭和70年	昭和62年	自然レクリエーション区	196 ha
			研究学園区	13 ha
計画面積	約1,800 ha	約430 ha	センター区	23 ha
計画人口	30,000人	6,700人	産業区	7 ha
			住区	65 ha
			公共緑地等	74 ha
			計	432 ha

主な設置施設 • 野外活動施設はるみの丘、 • 国立吉備少年自然の家、吉備松下(榎)、(榎)吉備NC能力開発センター、吉備高原ニューサイエンス館、吉備高原総合リハビリテーションセンター等

④山陽自動車道の建設

山陽自動車道は、吹田市から山口市に至る延長約 430 km (内県内延長約 92 km) の高速自動車道であり、瀬戸内沿岸地域に連たんする産業都市ならびに工業整備特別地域等の開発拠点を連結し、本県はもとより、中国地方の産業、経済の飛躍的発展をうながす重要幹線として高速交通体系の主軸を形成するものである。

特に、近年沿線地域の交通事情は、急速な工業化、都市の発展により極度にひっ迫をきたし、産業、経済活動を大きく阻害している現状にあり、63年春完成の瀬戸大橋と一体となって、日本列島の大動脈を形成する山陽自動車道の早期建設が必要である。

⑤中国横断自動車道(岡山米子線)の建設

中国横断自動車道は、岡山市から鳥取県境港市に至る延長約 133 km (内県内延長約 80 km) の高速自動車道であり、昭和63年春完成の瀬戸大橋架橋により、建設中の四国横断自動車とも直結される。この南北軸の形成がもたらす効果は、従来の流れを大きく変え、鳥取県および島根県東部に

表 12 県総合流通センター建設計画

○事業の概要

• 建設位置	岡山市大内田、都窪郡早島町矢尾地内
• 面積	181.6 ha
• 造成期間	昭和53年度～昭和61年度
• 総事業費	約 290 億円

○土地利用構造

施設用地	約75.0 ha
公共用地	28.4 ha
その他	78.2 ha
計	181.6 ha

ける日本海地域、瀬戸大橋によって直結される瀬戸内地域、さらには、その南につながる太平洋地域とが一体となり、日本海から太平洋地域までの新しい南北経済文化圏を形成し、本県はもとより、中国・四国地方の産業・経済の発展に寄与するところきわめて大なるものがあり、早期建設が必要である。

⑥吉備高原地域テクノポリス

技術革新がいちじるしく進む中で、吉備高原都市を研究開発の拠点とし、バイオインダストリー、医療機器産業等の先端技術産業の育成・導入により、バランスのとれた産業構造の形成をめざす「吉備高原地域テクノポリス」の建設を推進する。

- 開発計画の概要
- 対象地域・岡山市、総社市、高梁市、御津町、建部町、加茂川町、有漢町賀陽町の3市5町(約138,000ha)
- 目標水準・工業出荷額 15,800億円(55年度 8,420億円)
- 工業従業員数 65,900人(55年度 51,700人)
- 人口 727,000人(55年度 660,200人)
- 目標年次 昭和65年度
- 導入産業 バイオインダストリー、医療機器産業、エレクトロニクス産業等の先端技術産業

2)「燃えろ岡山」県民運動の推進

来るべき瀬戸大橋時代に対応し、さらには21世紀へ向けて、“明るく豊かで活力のある郷土づくり”をめざすためには、すべての県民の「自らの地域の発展は自らが切り開く」という新しい地域づくりへの、燃えるような熱意と実践が不可欠である。

県下のあらゆる地域、あらゆる分野で、県民1人ひとりが、生活周辺を見直すとともに、自らが新たな地域づくりの担い手であるという自覚のもとに、さまざまな課題に積極果敢にとりくむことによって、地域の活性化がはかられ、そのことの積み重ねによってこそ明日の岡山県の発展が約束

されるといえよう。

「燃えろ岡山」県民運動は、このような岡山県民の創造力、自立心、連帯感の表われとして展開されているのであり、今後この運動の一層の活発化をはかっていかなければならない。

3) 都市機能の充実

広域交通網の整備に伴う都市間競争の激化等に対応して、県内各都市の都市機能の充実とその基盤整備を促進する。

市街地再開発事業等により計画的に中心業務地区の整備をすすめ、中枢管理機能、支店機能あるいは金融、保険等の業務機能の集積を促進する。

高度情報化時代に対応した新たな都市機能の充実をめざして、VANやキャブテンシステムなどの積極的導入を促進し、情報機能の強化をはかる。

音楽ホール、美術館等をはじめとする国際レベルの文化施設の整備を促進するなど、国際化時代に対応した文化機能の充実に努める。

保健福祉、教育文化、さらには先端産業機能等を集積させた吉備高原都市づくりをすすめ、圏内既存都市の機能の補完に努める。

4) 観光対策の充実

今後、瀬戸大橋をはじめとする広域交通網の整備により、本県への観光客は大幅に増加することが予想されるため、各方面にわたる受入体制の整備が急がれる。

このため、県民の観光に対する意識を喚起しつつ、市町村、観光関係団体、関係業界との連帯のもとに、観光客に対する各種サービスの向上のための対策を促進する一方、宿泊施設の整備促進、広域モデル観光コースの設定など、受入体制等の整備を進める。

また、県内各地に広がる美しい景観、伝統的な町並みや郷土色豊かな味覚など観光資源の掘り起こしと活用を図るとともに、広く内外の人々が、観光県おかやまへの関心を高め、より多く訪れるよう“あじわいの岡山路”観光キャンペーンを一

層推進するなど観光宣伝と誘致対策の強化をはかる。同時に、国際観光の振興をはじめ、隣接各県との連携による広域観光対策の推進に努める。

さらに、最近のレクリエーション需要の増大に対応し、海洋観光レクリエーション構想の具体化へのマスタープランづくりを進めるとともに、広域リゾート地域開発についての研究を進める。

5) 商工業の振興

広域交通網整備による商圈の拡大や、人や物の流動の増大、さらにはサービス経済化の動向に対応して、流通情報機能の強化、都市型工業の導入、商店街の活性化等に努める。

広域市場を対象とした物流の増大に対応して、岡山県総合流通センターをはじめとする流通機能の整備充実にも努める。

市町村と一体となって、企業誘致優遇制度等の活用をはかりながら、先端技術産業をはじめとする良質企業の誘致をはかるとともに、ソフトウェア産業など知識集約型産業の立地育成を促進する。

また、ファッション、デザイン面など若者のニーズにも応えうる魅力ある商店街づくりを促進する。

6) 農林漁業の振興

瀬戸大橋架橋、山陽自動車道開通による流通条件の変化により、岡山県は特に、四国との野菜、花き類等の産地間競争が激化すると見込まれるところから、優良品種への転換、周年供給体制の確立等により、大消費地における優位性の維持、強化に努める。

新岡山空港の開港に備えて、臨空型園芸作物の振興、食品加工業の導入などを促進するとともに、農林水産物を、新空港周辺で集荷、出荷する機能等の整備をはかる。

おわりに

以上みてきたように、瀬戸大橋の架橋に伴う効果、影響には、いろいろな面が考えられる。表面

的に考えられるものもあるが、私は、もっと深く隠された、予期しないさまざまな効果があるものと期待している。また、ひとつの効果が、その部門、点に止まらず、連鎖反応を起こし、相乗効果を生み、大きく広がっていくこともあるであろうと考えている。

しかしながら、瀬戸大橋は、わが国における今世紀最大規模のプロジェクトであること、また、その効果ははかり知れないほど広域にわたるものであることなどから、現時点では、その効果のすべてを論じることがむずかしく、完成から、2、3年の状況のみを判断しなければならない点もある。

いずれにしても、その着工から完成まで、10年にもおよぶ歳月を要した世紀の大事業、瀬戸大橋は、多くの人々の限らない期待を受け、まさに完成へむけて、総仕上げの段階に入っている。

これまで、その進捗を見守ってきた者として、瀬戸大橋が、広い地域の飛躍的な発展と多くの人々の豊かな生活の実現に寄与することを願わずにはいられない。

