

第 3 部

瀬戸内三橋完成後の四国経済

見 立 宏

- I 環境変化により新局面を迎えつつある四国経済
- II 本四間の交通の変化
- III 四国の活性化の条件—新たな拠点機能の構築—
- IV 総括—四国に求められるアニマル・スピリッツの発揮

I 環境変化により新局面を迎えつつある四国経済

今回は、瀬戸内三橋完成後の四国経済ということで、今後の展望についてお話をさせていただく。

まず、「環境変化により新局面を迎えつつある四国経済」（資料1）をご覧ください。

四国が誕生したのは6千年前である。瀬戸内海も6千年前に誕生した。6千年前はどうなっていたのか。その頃は、地球は氷河期で、四国から瀬戸内海にかけて中国地方と地続きの大きな大平原であり、針葉樹林が生え、その間に川が流れ、ナウマン象や鹿などの大型動物がいた。ところが氷河期が終わり、海・水面が上昇し、瀬戸内海が誕生した。その結果、本州から離れた離島が形成された。

この6千年前の出来事は、四国のその後の6千年を規定したといっても過言ではない。更に、四国には中央に大きな山脈があり、可住面積は非常に小さい。島の中も分断され、島の名前が四国と名付けられた。その間、それぞれの国は相互に交流することなく、独自に経済圏を構成してきた。

それが本州四国連絡橋の完成により、本州からの離島性が解消されつつある。これは長い長い四国の歴史にとっては、極めて画期的な事柄である。たいへんインパクトのあることである。そして、関西あるいは中国経済圏と連結されるようになると、ストロー現象が懸念される状況が出てきた。便利にはなるが、大きい経済圏に引っ張られてしまう、という面が懸念されている。ただ、逆に言えば大きな市場に道筋ができたということで、攻め込んでいくような考え方をすれば、大きな飛躍のチャンスとも言える。

昨日、愛媛県のショッピングセンターの社長と話をした。橋が出来ると、岡山あたりからそういう施設が押し寄せてきて大変なんじゃないか、どうやって守るかということを書いていたが、社長以下みんな橋が出来ると8カ月前に対岸の鷲羽山に登っているいろいろ考え、守るだけじゃなくて攻める、という考え方もあるということに気づき、愛媛だけでなく対岸の岡山、広島、山口、兵庫に店舗を展開してみたら、意外とうまくいき、今や四国で最大のスーパーに成長しているという話を聞いた。

物は考えようで、攻める精神というものを持てば、或いは新しい商圏が誕生するかもしれない。

ただ、これからは中国地方とか関西地方との地域間競争の時代に入るわけで、よほど覚悟しないと競争に負けてしまうことも考えなければならない。

二番目の点として、高速交通網の急速な整備の結果、四国4県間の時間と距離が急速に短縮されている。昔だと、高松から高知とか松山に行くときは一泊しなければならなかったわけだが、今や日帰りでも充分仕事ができる時代になってきている。昔は「四国は一つ一つ」と言われたが、「四国は一つ」という前提で

4県が連携できるような基盤が整いつつある。マーケットとして見た場合も、人口4百万を前提とした域内市場が成立する可能性も出てきた。

この高速道路網の整備は、これから更に拡充される予定となっており、それによりそれぞれの交流が拡大すると、4県間の連携がいろいろな意味で現実性を持ってくると考えられる。

三番目として港湾の整備について。四国のコンテナ航路のうち、一番古いのが、92年6月に開港になった今治と釜山の間のコンテナ航路である。四国のコンテナ航路の開設の歴史は非常に浅い。現在、8つほど航路が出来ているが、そのうち6航路が阪神大震災以降、開設されている。

これは、釜山を利用してみたところ物流コストが大幅に低減したことが最大の原因で、大体3割ぐらい物流コストの低減につながっている。新しい航路が開設された結果、直接海外航路を使った物流も急増している。また、松山港には、今年の2月にアイロットという国際物流ターミナルが開業している。このターミナルは、冷凍冷蔵倉庫棟が満杯で、貨物も順調に増加している。FAZの輸入促進高度化施設、アイテムえひめの賃貸スペースもほぼ100%の入居が決まった。展示場は、オープン後2カ月で15万人もの入場者を集めている。

この松山港の次は、高知新港。これも現在整備中で、ここには高知FAZの建設が予定されている。四国で現在建設中の大型港湾計画の中で高知新港は最大のもので、水深が14メートルあり、5万トン級のコンテナ船が入港できる港である。

高知の沖は急激に深くなっており、何千mという深さのため航路を浚渫せずに利用でき、立地面でも恵まれている。これから瀬戸内海、或いは大阪湾等の港湾機能の一部を、新しい高知新港は代替していけるのではないかと。

ただ四国の港湾は、全国の港湾整備の中では、中核国際港湾としての位置づけではなく、一地方港湾としての整備に留まっている。従って、これからこういう港湾を利用する場合には、いろいろ特色を出していく必要がある。なかでも、24時間営業というのが大事である。日本の港湾は大体8時間営業で、海外の港湾は24時間フル操業である。貨物の輸送は時間が勝負だから、港に着いたらすぐ荷下ろし、荷揚げが出来て、短時間で搬送が完了するという形でないか、これからの競争には負ける。

これまで港湾荷役との関係のしがらみで難しかったのだと思うが、海外の港湾と競争し得るような24時間営業は四国の新港湾でこそ、初めて可能なのではないかと。

徳島の小松島港は、もう少し重点的に整備をする必要があろう。現在4万トン級の埠頭が整備されている。大阪湾内には大阪南港とか、神戸のポートアイランド、大黒埠頭、摩耶埠頭など大型コンテナ埠頭が整備されているが、いずれもバックヤード、港背地の手当が困難で、しかも土地代が四国に比較して圧倒的に高い。長期的な計画で整備すれば、徳島の恵まれた立地を生かし、神戸、大阪の代替機能構築も可能。

四国は卸売機能が、非常に立ち遅れていたが、港湾機能、FAZ機能が整備されるに従い、立ち遅れていた部分のキャッチアップが、だんだん可能になる。

四番目は、頭脳立地、理工学部系の新設である。四国においても産業構造の高度化や新規産業の育成が最も重要な課題である。現在香川のインテリジェント・パークや徳島のブレインズパークといったサイエンス・パークが整備されつつあり、研究開発機能の集積が進んでいる。香川大学の工学部、或いは高知工科大学が新設され、香川産業頭脳化センターとか、高知オフィス・アルカディア等の研究開発の拠点と連携を取って、これからは産学連携による技術開発が可能になっていく。その結果、新規産業の育成、或いは産業高度化を支援する体制整備も進みつつある。

以上、環境変化により新しい局面を迎える四国経済、として4つの動きを紹介した。

II 本四間の交通の変化

「本州四国間旅客輸送人員の推移」（資料2）をご覧ください。

橋ができるまでは、宇野、高松間のフェリー、JRの宇高連絡船が四国と本州間の旅客輸送のメイン・ルートだった。その結果、高松が四国の中枢都市に位置づけられて、高松に支店経済が成立した。支店経済ができた背景、或いは中枢都市として高松がこれまで成長してきた背景を二つ上げると、橋が出来るまでは高松は本州と四国を結ぶアクセスの拠点であるということが一つ。二つ目は、高速道路が整備されたのが10年前で、その頃までは高速道路がまだ未整備であり、四国の中の移動には相当な時間を要し、従って本州と四国のアクセスの拠点としての高松が、四国各地へ出発するための拠点としても機能していたということ。四国から本州へ移るにしても本州から四国へ来るにしても、高松へ寄る必要がある。行くにしても帰るにしても、高松に泊しないと行けない、と言うことが支店経済、或いは中枢都市としての機能を支えていた。

ところが、こういった高松の拠点機能は明らかに低下しつつある。

昭和59年から平成6年までの10年間の本州と四国の間の旅客輸送人員の流れを見ると、輸送人員は59年の2千9百万人から、平成6年は4千5百万人と、1千6百万人、55パーセントほど増えている。一方、フェリーや客船などの海上旅客輸送人員は、この10年間で1千2百万人減少している。特に減少が大きいルートが宇野～高松間である。これは、59年に8百万人だったのが、平成6年には2百万人へ6百万人減っている。高松を経由する人が4分の1に減っている。また、60年に完成した大鳴門橋の利用者は6百万人になっている。

この大鳴門橋の先に明石大橋ができるが、明石大橋ができるとこの6百万人が3千万人になると言われている。それから、飛行機の利用が非常に増えている。この10年間で466万から673万人と、2百万人も増え、飛行機を利用する人が急激に増えてきている。

1983年に本四公団が作った「本四架橋自動車通行台数の推移」（資料3）というデータは瀬戸大橋だけではなくて、神戸～鳴門ルート、或いは尾道～今治ルートも含めて、実勢と今後について示したものである。神戸～鳴門ルートについては98年の3月、尾道～今治ルートについては、99年の3月完成の予定である。なお、神戸～鳴門ルートにの実績は、鳴門大橋の分である。三橋完成後の2001年の通行台数の割合を見ると、神戸～鳴門ルートが50パーセント、児島～坂出ルートが35.5パーセント、尾道～今治ルートが14.5パーセントの割合になっている。メインルートは、神戸～鳴門ルートに取って代わられる。

「島内の高速道路整備状況」（資料4）を見ると、島内初の高速道路が出来たのが、今から10年前の85年の3月。伊予三島～土居間の11キロである。その後10年間、高速道路が整備されてきて、現在221.3キロという整備状況になっている。この結果、四国4県の県都間の移動時間が短縮され、行動半径も大きく広がった。橋が3つ出来、高速道路が更に整備されるということを考えて、高松の交通面での四国における拠点性が更に薄まると予想できる。

次に、香川県の観光客数で、高松の、或いは香川の拠点機能の低下を説明する。香川県の観光客数は、橋が完成した昭和63年は4千8百万人であった。これが、平成6年では4割減の3千万人に減少している。観光客激減の原因は、先ほどの要因に加えて更に二つくらいある。

一つは、瀬戸大橋も、テーマ・パークと同じように、一般的には1年や2年くらいはもの珍しさがあるのでたくさん見に来る。ところが、3年ないし4年目になると、新しい工夫、新しいイベントがないと減少してしまう。テーマ・パークと同じような状況が瀬戸大橋にも、いわゆる観光価値として見た場合に当てはまる。

二つ目の理由としては、瀬戸大橋を観光としてではなく、輸送手段として考えた場合、この瀬戸大橋を有効に活用した受け皿としての香川の観光施設整備が十分ではなかったと言える。屋島の上の方にはホテルは8軒あるが、実際開業しているのは3軒である。せっかくあれだけの景観、自然があるのだから、全国から来た場合すごいと思われるように施設を整備しておく必要があったのではないか。また、屋島ばかり申し上げて恐縮だが、源平合戦場とかたくさん史跡があるはずなのに、尋ねてみたいと思っても整備されていない。地元の方に聞いても、どこに何があるか分からない。せっかくの史跡や美しい自然、素晴らしい景観がありながら、それを住民や観光客に提供出来るような整備が出来ていない、そういうことが、5千万人から3千万人に大きく減ってしまった理由である。

こういった観光客の減少と共に、宿泊客数も減っている。この原因としてはもう一つある。

従来、関西方面から高松或いは愛媛、高知などを回る観光ツアーは、だいたい二泊三日だった。高松で一泊して愛媛で、道後温泉で一泊するという、或いは高松で一泊して高知まで足を伸ばす。こういう二泊三日のコースが普通だった。ところが現在では、鉄道からバスに乗り換える必要もなく、高速道路一本で行程も一泊二日で両方とも見物可能になり、その結果、高松に泊まらず松山とか高知の方に泊まってしまう、高松の宿泊客数が大幅に減少した。これは先ほど屋島のホテルが五軒も閉鎖していることにも象徴されている。これは琴平地区の宿泊施設についても同じ状況で、いろいろ影響が出てきている。

高松の拠点機能低下を示すものとして、設備投資の動向がある。これによると、徳島県が3年連続3割増、4年連続2桁増と、全国で一番高い伸びをしている。これは明石大橋の開通を見越して、大阪に本社がある企業を中心として、大阪周辺にあった工場を徳島に移しているという状況を反映している。

いわゆる業務機能、或いは物流機能についても新しい動きが出ている。物流機能に関しては三橋が完成すると、関西市場、中国市場と一体化するということを踏まえた物流施設の合理化、或いは効率化が進んでいる。更に、島内での物流施設の立地点の見直しが進む。関西や中国へ集約、或いは統合といった動きが出てこよう。

高松市にあった大きな清涼飲料の支店が、先般店を閉めて岡山の方へ移ってしまった。これは業務施設だが、業務機能、或いは物流機能、いずれの面でも、かならずしも高松に拠点を構える必要性が薄れつつあるということの証明であろう。

たいへん厳しいことを申し上げたが、それではジリ貧になっていくかということだが、そうではない。続いて、四国の活性化の条件について話し、そうではないということを示したい。

Ⅲ 四国の活性化の条件—新たな拠点機能の構築—

四国活性化の条件、新たな拠点施設の構築ということで、4点申し上げる。

第1は、交通インフラの整備。第2は研究開発施設の整備で、第3は都市機能の整備、第4は情報インフラの整備である。こういう施設ないし機能の整備が出来ると共に四国、或いは香川、或いは高松の活性化を支えていく新しい芽が出てくる。

1 基盤となる交通インフラの整備—広域連携への必須の条件

交通インフラは、四国4県の広域連携の必要不可欠な条件である。

高速道路については、計画距離が700キロであり、現在、200キロ強が完成している。これは2010年には54パーセントの開通率になる予定で、現在、全国の高速度道路開通率は51パーセントであり、平成10年になると現在の全国並の高速度道路開通率になる。これまで高速道路の開通に伴い、島内の高速道路の需要が急

増している。これからも整備が推進されると、それに伴い利用台数が増加していく。その影響を、3つほど挙げたい。

一つは、4つの県都間の交流が促進される。これからは四国は一つだということを実感できるような時代が来る。来月5日に、香川県の主催で高知、鳥取、島根までの各県の関係者が集まり西日本連携軸形成会議が開かれる。これはまさに高速道路が完成したから、連携会議を開催できるようになったということである。

二つ目に、高速道路網の整備を背景として、大型商業施設の郊外進出ラッシュが起きている。高速道路により、商圈が急激に拡大している。現在、四国全体で大規模商業施設の売り場面積を合計すると、46万㎡である。これに対して新たに建設計画のある大規模商業施設の売場面積を合計すると、52万㎡となる。現在ある売場面積を上回る建設計画が立てられている。これはまさに、島内の高速道路を中心とした道路網の整備、商圈の拡大ということが背景になってきている。ただ、この結果、いろいろ懸念される事態も出てくる。既成市街地の商店街については、深刻な客離れが生じている。四国の個人の小売商店数はこの10年間で約3割減少するなど、衰退傾向が顕著になっている。こういう既成市街地の商店は、あと10年も生き残れないのではないか、という厳しい見方もある。

三つ目の影響としては、観光面である。観光面については、高速道路の整備により、松山、高知等へのアクセスの改善が図られ、近畿、中国地方から、松山、高知方面の観光客が急増する状況である。これについては、先ほどの小さい商店と同じようにマイナスの影響もあり、この結果、先ほど述べたように琴平とか屋島など、香川や徳島の観光地が通過型になってしまい、こういう既存観光地への客が減少している。例えば、琴平について言うと、昭和63年の520万人から平成6年には300万人と、4割ほど減少している。さらに島内の問題に加えて、海外のリゾート地との競争もあり、古い観光地については、新しい活性化策が模索されている。

この3つの影響については、三橋の完成、或いは高速道路の整備進捗により、更に本格化する。

高速鉄道については、新幹線の話が頭の片隅にあると思うが、四国の新幹線については1973年に大阪から大分への四国新幹線と、岡山から高知までの四国横断新幹線の二つが計画決定したわけだが、それ以降進展していない。新幹線は、四国の利便性の向上には、大変効果的である。あまり遠慮することなく、もっと声を大にして他の地域と同じように頑張っていただきたい。

次に空港。第7次空港整備五カ年計画の全国の空港整備の考え方は、拠点空港整備、地域拠点空港整備、地方空港整備と、大きく分けると3つのランクに分けた整備が進められている。四国の空港はこの3つ目の地方空港としての位置づけになる。この第7次空港整備5カ年計画の中で、高知、徳島は、2001年3月完成を前提として、滑走路の延長計画が立てられている。地方空港のうち、海外航路が一番多いのは名古屋、福岡である。四国の海外便は高松空港、松山空港の二つだけ、しかもそれぞれの空港からソウルへの直行便だけであり、淋しい感じがする。

四国の国際化を進めるために現在ある4つの空港とは別に、四国の真ん中あたりに滑走路が3千メートルくらいあるような大きな空港を整備するという考え方もある。昔、大平総理がそういうことを提案されたそうだが、実現を見ないままになっている。或いは4つの中の一つをいわゆる四国の中枢空港に位置づけて、そこを拠点として国際化を図っていくという考え方もあり得る。或いは、関西国際空港が近いということを利用して、関西国際空港との連携を図りながら四国の国際化を進めるといった考え方もありうる。

いずれにせよ、四国の空港を利用した国際化は始まったばかりで、いろいろな考え方があると思うが、四国の中で充分議論して国際化が実現できるように図っていく必要がある。

2 研究開発機能の整備…香川インテリジェントパーク

四国の活性化の第2番目の条件、研究開発施設の整備。現在香川インテリジェント・パークの整備が急速に進んでいる。こういうサイエンス・パークは、全国的にも新しい地域活性化策として大変注目されている。代表的なケースが、日本では筑波学研都市で、もう一つの代表的なケースは、関西学研都市である。海外でサイエンス・パークを生かした地域活性化の成功例として有名なのが、シリコンバレーであり、ケンブリッジ・サイエンス・パークである。シリコンバレーは、今から50年ぐらい前に、スタンフォード大学の電気工学科のフレデリック・ターマン教授が、その頃はスタンフォード大学というのは、一地方大学に過ぎず、あまり有名ではなかったが、その大学を盛り上げるということで考えついたのが、産学連携によるインダストリアル・パーク作りということだった。同時に、大学院の学生に研究室を安くリースして、そこでいろいろな研究成果を商業化していくことを始め、それがシリコンバレー発展の引き金となった。

イギリスでも1960年代の中頃からケンブリッジ大学でサイエンス・パークを開発したところ、それが起爆剤になり、海外からの進出企業を含めて現在300社以上の企業がケンブリッジ・サイエンス・パークに進出している。そういった内外の例もあり、サイエンス・パークが注目を浴びているわけだが、香川のインテリジェント・パークにも、そういう意味での期待が大きく寄せられている。

具体的に期待されることとして、3つほどある。

一つは、学生が増え、研究員が増えると、町が活性化する。インテリジェント・パークの中に、香川大学の工学部が平成10年度に開設される。1学年が4つの学科で240人、4年で約千名で、この中に先生の数は含まれていない。四国の場合、島内の進学率は高いのだが、地元収容率が54.6%、半分ぐらいが島外へ出てしまっている。地元で勉強できる機会を作ることによって、これまで優秀な若い人材が外部に流れていたものを、地元で留めて置くことが出来るようになる。

それから、学生の数が増えると、町に華やかさとか賑やかさが出てくることは間違いのない、学生の多い福岡とか金沢などを見ると、活気ある雰囲気がある。そういう町になっていくのではないかと思う。更に、民間の研究所の方もサイエンス・ソフト・パークに約千名いる。最近の新聞によると、これに先生とかいろいろな関係者を含めると、更に千名増え、合計3千名になるという話もある。その効果というのは、いろいろな面で期待できる。

インテリジェント・パークの効果の二つ目は、産学連携が可能になり、その産学連携により、産業の高度化が可能になってくる。

四国では約2兆円の民間設備投資が行われているが、四国の仕事に結びついていない面がある。情報化関係では、光ファイバーを作るメーカーは四国にはない。パソコンにしても同じで、せっかく四国で設備投資が行われているのに、島内に受注がないということが、今一つ活気が乏しい原因である。

現在情報関連投資が非常に増えており、これからも増えていくことを考えると、情報化関連産業の育成をどうやって図っていくかということが、大きな課題だ。そのためには大学の理工系学部の充実強化、そこと連携した産学共同研究、それによる産業構造の高度化といったものが必要になってくる。そういうことができれば、情報関連投資の受注が島外に逃げることなく、設備投資の波及効果が島内にもいろいろ出てくるという、良い循環が期待できるようになる。

3つ目の効果としては、新規事業の創出が期待できるようになる。インテリジェント・パークの中には、香川産業頭脳化センターが、今年の5月に発足した。四国工業技術研究所などの技術開発の成果を新しい事業として起こすということが必要になった段階では、ベンチャー・ビジネスの支援制度が必要となる。

地元地銀などにいろいろな支援制度が出来ていると同時に、全国的な支援組織である新規事業投資株式会社が、百十四銀行など地元金融機関などからご協力をいただき、まもなく発足する予定である。

ベンチャー・ビジネスには4つの段階がある。最初は、事業化段階。次に成長初期段階。成長後期段階。最終段階が株式の公開段階。この4段階に分かれる。最後の公開の段階になると、資金的には、資金に困ることはあまりない。最初の事業化の段階も、いろいろな制度が出来ており、支援を受けられるようになっている。一番苦しいのが、成長初期段階であり、この段階で銀行に借入れを期待しても、担保がないとか、見通しがはっきり立っていないとかで断られることが多い。この資金が全くつかない段階の企業を支援していこうということで、新規事業投資株式会社が出来る予定である。

3 新たな都市機能の構築

第3の活性化の条件の新しい都市機能について。若い人たちが楽しめるような都市機能が、高松だけでなく四国全体で非常に貧困ではないか。新しい都市機能を整備するプロジェクトが、サンポート高松である。

徳島あたりの若い人たちは買い物に週末、神戸や大阪へ出ていく。相当な金額が島外へ流出している。なぜかという、街自体が面白いという理由が一つ。それから、時代の最先端をいく流行、洋服などが手に入るといって、神戸や大阪に出て行って買い物をするという状況になっている。

これは橋が出来ると、もっともっと拡大する。地元の商店街も大変危機的な状況だと認識しており、大都会に負けないような、若い人たちが満足出来るような都市機能の整備が急がれる。

このサンポート高松は、現在、港頭地区の再開発ということで、計画が進められている。その背景には、三橋時代を迎えると、高松の港自身の役割は大きく変わる、従って、港の装いを変えなければならない、新しい時代に合った港に高松港を変えなければならない。こういう港湾の再開発は何も高松の話だけではない。全世界的な動きである。これは3つぐらい理由があり、一つは世界的に産業構造が転換期を迎えていることである。従来の産業構造は、重厚長大の基礎素材産業が中心であった。原材料を海外から買ってきて加工する、鉄鋼等の重厚長大の産業を中心として日本経済は栄えてきた。ところが10数年前から軽薄短小という、加工組立型の産業が主流を占めるようになった。その結果、工場の立地が大幅に変わってきている。香川県でも同じだが、港がある臨海型の工場からむしろ高速道路ターミナルの近くとか、空港に近い臨空型などの内陸型立地に大きく変わってきている。港自身の役割がかなり変わってきている。

二つ目の理由は、物流構造の転換であろう。これは、具体的には、コンテナ化ということに象徴される。従来は定期船などが、物を運んでいたが、現在はコンテナ船が物資輸送の主流になっている。従って、コンテナ機能を持たない港は不要になり、物流の変化につれて、港湾のあり方も随分変わってきている。その結果、古い港は、装いを新たにする必要が出てきており、これは日本だけではなくてアメリカもヨーロッパも同様である。

三つ目の、港湾再開発が必要な理由は、親水機能である。従来の港は利水機能、治水機能という観点から整備されてきた。これは港湾だけではなく、川も同様である。その結果、港や川にそもそも市民は近付けなくなってしまった。東京の隅田川は、「春のうららの隅田川」という歌に出てくるが、その当時の隅田川の堤防の上には桜並木が並んでおり、そこを子どもたちが手をつないで「春のうららの隅田川」と歌って遊ぶことが出来た。ところが戦後、川の利水機能、或いは治水機能の整備が行われ、その結果、汚いどぶ川を見なくても済むようになったわけだが、見なくても済むようになったと同時に見られなくなった。これは港も同じで、ぜんぜん近付けないようになってきている。大阪南港とか或いは東京の臨海部は、こ

れまではほとんど近付けない地域になってしまっていた。ところが、昔のように海を眺めたり、川の近くに立ってせせらぎを聞いたり、風に吹かれたいとのニーズが随分高まって、もっとそういうところを町の中に作って欲しいという声が出てきている。それが親水機能である。人間は、水を見ると潤いを感じ、安らぎを覚える。そういうことに着目して、全世界的に親水機能を生かした再開発が15年程前から活発になってきた。世界的に最も古い成功例は、ボストン、ボルチモア、サンフランシスコである。従来、町の都心部でありながら、まったく近付けずに荒れたままスラムのようになっていたボストンをはじめとして、ボルチモアの中心地やサンフランシスコの埠頭地区が見違えるようになっている。

これはアメリカだけではなく、ヨーロッパでも同じ。スイスのチューリッヒの湖岸は、50年ぐらい前は水も汚い所だったが、再開発後、大変いい湖岸になり、今や世界の金融センターとして大発展を遂げている。

我が日本においても、大阪湾の天保山地区は、様変わりしている。様変わりになった最大の契機は、海遊館である。最近、福岡の博多港の再開発が大成功をおさめているが、シーサイドももちが再開発され、様変わりしている。昔の福岡港であるベイサイドプレイスも、若者の爆発的な人気を呼び、今や福岡の顔になってきた。

サンポート高松も、場所的には素晴らしい景観のある海に面している、そういう地形を生かし、若者が楽しめる都市機能を整備して行くと、四国の新しい中心になることは可能だ。

4 情報発信機能

四つ目の活性化の条件、情報発信機能。

情報化に四国はどう対応するかということが、大きな課題である。情報インフラの整備には、大きな立ち遅れがあると思う。卑近な例だが、東京とか大阪で月曜日に出ている週刊誌を高松で手に入るのは3～4日後である。週刊誌に盛り込まれている情報は、生ものである。スーパーに並んでいる生鮮食品と同じである。3日もたつと腐ってしまう。意味がなくなってしまう。本来であれば、3日たったほうれん草は、ただでも引き取って貰えないと思うが、情報も本来はそういうものだと思う。いろいろな面で、ハードだけではなくてソフトの面でもインフラ整備が必要ではないか。

次に、香川インテリジェント・パークで、高温高压流体技術研究所が、先般着工された。これは水を高温高压にすると液体でもなく気体でもない流体という状態になり、これを物質に照射すると、一万年ぐらいかかっていた化学反応が、ほんの数秒で終わるといった画期的な技術だ。高温高压流体技術を使うと、今問題になっている、フロン回収・処理もできるようになる。そういう新しい技術の開発により全世界に情報発信も可能になっていく。

この高温高压流体技術研究所のもう一つの特色は、行政の単位を超えて整備される研究施設というところにある。従来こういう研究所を作る場合、香川に一つ作ると、各県にも同じようなものを作らざるを得ず、本来、百億の投資ができるのを、4県で25億ずつ分けて作らざるを得なかった。ところが、この高温高压流体技術研究所については、各県が一緒になり、しかも、四国だけでなく、岡山県も一緒になり、中四国が一体となって研究所を作っていこうとしている。

このように、「四国に一つ」をテーマにプロジェクトを進めていくなれば四国は変わる。従来は「四国に一つ一つ」、ある県に一つ作ると、他の3県にも作らなければいけない、その結果、内容、規模、質、いろいろな面で他の地域と比較して対抗出来るものができなかった。これを打ち破るのが「四国に一つ」という考え方ではないか。

高温高圧流体技術研究所のように、みんなで施設はどこがいいかと議論して、今回は高松に一つ作ろうではないか、というようになると、四国のあり方が変わってくる。

IV 総括—四国に求められるアニマル・スピリッツの発揮

最後に、以上の雑駁な話のまとめとして、四国の公共投資主導型の経済構造について一言。民間の方も一生懸命頑張っているが、四国はやはり公共投資、公共事業が相当支えている経済ではないか。これは四国だけではなく、日本列島全体がそうであり、それに対して選挙でも争点になったように、公共事業を見直すべきではないかということが言われている。それが必要な面もあると思うが、その弊害は、公共投資、公共事業に依存するようになると、民間活力が生まれて来なくなるということではないか。やはり、日本経済の活力は、民間事業者が元気に活動している状況からしか生まれてこない。どんなに道路が造られても、それを利用して民間事業者が活発に活動し、雇用機会を創出しないかぎり地域の繁栄はあり得ない。

そういう意味で、今求められているのは、今から50年前に亡くなったジョン・メイナード・ケインズの考え方、精神である。アニマル・スピリッツ。これはケインズが書いた一般理論に出てくる言葉である。日本では、血気と訳されている。最近の経済学者は「野生の精神」と翻訳される人もいる。このアニマル・スピリッツというのは、「命懸けの飛躍」と訳すと一番ぴったりするのではないか。やはり、投資、民間設備投資というものを決めるのは、アニマル・スピリッツだ。計算して投資に踏み切るわけではなくて、「命懸けの飛躍」というか、そういったものがないとなかなか投資に踏み切れない、そういうものが、特に構造変革期においては必要とされるのではないかとケインズは言っている。

自らのアニマル・スピリッツを信じ、創造性を発揮して、いろいろ新しい産業のフロンティアを開発することが、これからの新しい四国を形作っていく最大のエネルギー、エンジンになるのではないかと思う。

是非、そのアニマル・スピリッツを何らかの形で、いろんな分野で発揮していただくことをお願いしたい。

資料

1. 環境変化により新局面を迎えつつある四国経済

四国の後進性の大きな原因であったいろいろな意味での地理的隔絶制は、交通基盤整備の進展等により大きく変化、四国経済は新たな局面を迎えている。

この交通基盤の整備は、島内市場間のアクセスを高めると共に、外へと開かれた四国を創出しつつある。これにより四国にとっての市場が対内的にも対外的にも急激に拡大することが期待されるが、一方で域内・国内他地域及び海外との地域間競争の激化も予想される。

基盤整備の進展	影 響	新 局 面
①島内高速交通網の整備	島 内	島内連携強化の進展
②本州四国連絡橋	国 内	関西・中国市場の近接化
③港湾・FAZ整備	海 外	流通拠点性確保、開かれる国際市場
④頭脳立地・理工系学部新設	産業構造	産業高度化促進、情報産業支援体制整備

①島内高速交通網の整備

地理的に隔絶されていたことから「四国は一つ一つ」といわれてきたが、島内の高速道路供用率は32%に達し、各県都間の時間距離は急速に短縮され、かねてより提唱されてきた「四国は一つ」を前提にした4県連携の基盤がようやく整いつつある。また、マーケットとしても、従来の分断された閉鎖商圏が解消され、人口400万人の域内市場が成立する可能性がある。

②本州四国連絡橋

1998年度の3橋完成により、本州からの離島性がさらに解消される一方、関西・中国経済圏によるストロー現象の拡大も予想される。

しかし、関西経済圏を市場として認識するなら、大きな飛躍のチャンスでもあり、また、中国地方と連携した新しい観光回遊路の構築の可能性も開けてきている。

③港湾・FAZ整備

海外への工場展開等、国際化の進展は島内製造業の一層の空洞化を引き起こす恐れがある。

しかし、四国内の港湾整備に伴い、国内ハブ港を経由しないダイレクトな国際物流ルートが確立しつつあり、海外との物流コストの削減現象は2～3割に達する。

また、FAZ施設は地域の国際化の起爆剤として期待され、港湾整備によるコストメリットとも相まってさらに物流機能の集積が進展する可能性がある。

④頭脳立地・理工系学部新設

頭脳立地施設への集積が進みつつあり、産業高度化への促進効果が期待できる。また、香川県及び高知県では理工系学部新設の動きが具体化しつつあり、これと連携して情報産業を支援する構想が全国に先駆けて進展しつつある。

2. 本州—四国間旅客輸送人員の推移

単位：万人、%

	S59		S60	S61	S62	S63	H1	H2	H3	H4	H5	H6		H6-S59
		構成比											構成比	
瀬戸大橋						940	729	735	844	890	927	994	22	994
J R						1,100	988	1,025	1,091	1,069	1,094	992	22	992
瀬戸大橋線計						2,040	1,717	1,760	1,935	1,959	2,021	1,986	44	1,986
フェリー—宇野—高松	387	13	376	384	397	217	212	194	193	187	188	193	4	-194
J R 宇高連絡船	430	15	423	419	427									-430
宇野—高松合計	817	28	799	803	824	217	212	194	193	187	188	193	4	-624
フェリー（宇高以外）	782	27	603	562	570	553	536	546	565	546	524	497	11	-285
旅客船	827	29	827	843	843	678	627	631	612	591	576	564	12	-263
大鳴門橋			515	533	538	581	584	612	650	647	654	643	14	643
航空機	466	16	453	473	492	483	532	593	630	625	630	673	15	207
合計	2,892	100	3,197	3,214	3,267	4,552	4,208	4,336	4,585	4,555	4,593	4,556	100	1,664

資料：四国運輸局「統計季報」

3. 本四架橋 1日当たり自動車通行台数推移(千台/日) 1983年時点予想

		1985	1988	1990	1995	2000	2001 三橋体制	2005	分担率	開通時影響 2001/2000
神戸・鳴門 ル ー ト	予想	7.2	8.7	9.7	12.2	14.4	35.4	38.4	49.9%	166.7%
	実績	7.9	7.6	8.3	8.8					
児島・坂出 ル ー ト	予想	0	25.3	28.6	35.4	42.1	25.6	27.3	35.5%	-35.2%
	実績	0	10.8	9.8	14.4					
尾道・今治 ル ー ト	予想	0	0	0	0	0	10.3	11.2	14.6%	
	実績	0	0	0	0					
予想合計 実績合計	予想	7.2	34.0	38.3	47.6	56.5	71.3	76.9	100.0%	36.1%
	実績	7.9	18.4	18.1	23.2					

注) 予想時点は1983年、本四公団のデータ推計

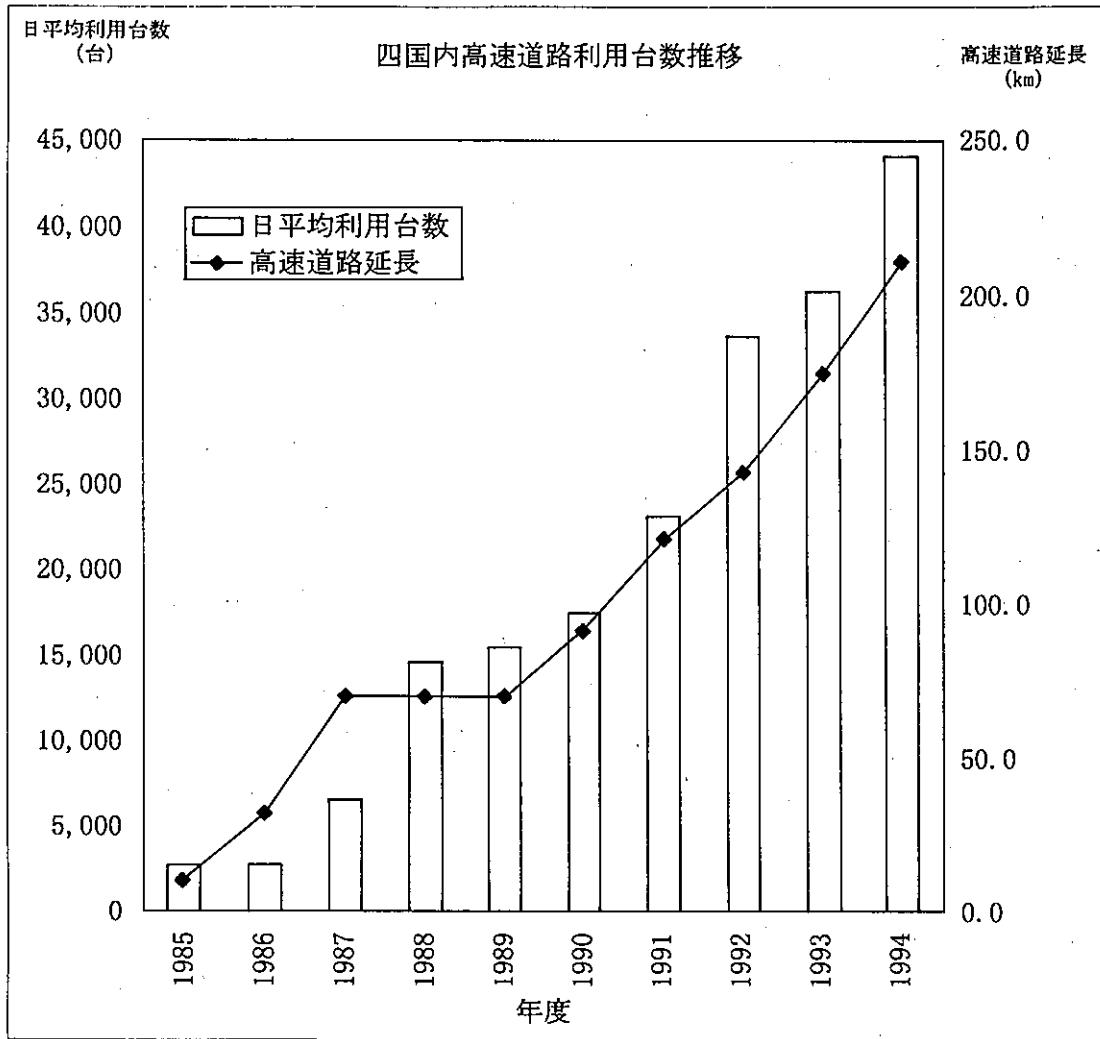
神戸・鳴門、尾道・今治ルート開通は2001年を前提

(計画では神戸・鳴門98年3月、尾道・今治99年3月完成予定)

神戸・鳴門ルート2000年までは鳴門大橋のみの交通量

4. 四国内高速道路利用台数推移

	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994
日平均利用台数	2,720	2,719	6,494	14,655	15,524	17,466	23,175	33,709	36,386	44,134
高速道路延長	11.0	32.0	70.4	70.4	70.4	92.6	121.7	143.4	175.4	212.2



開通区間 年月 区間	距離 (km)	同左累計
85.03 伊予三島 土居	11.0	11.0
87.01 大豊 南国	21.0	32.0
87.12 川之江 伊予三島	3.2	35.2
87.12 善通寺 川之江	35.2	70.4
91.03 土居 西条	22.2	92.6
92.01 川之江 大豊	29.1	121.7
92.04 高松西 善通寺	21.7	143.4
94.03 藍住 脇	32.0	175.4
94.11 西条 小松	15.4	190.8
94.11 小松 川内	21.4	212.2
95.8 藍住 徳島	9.1	221.3
	221.3	

第2部・第3部に関する質疑応答

○ 対日投資の動向について

外資系企業における日本における設備投資は、日本全体の1.8%の割合しかない。内容的には、製造業が95パーセントで、その大半はエネルギー産業である。

この対日投資がなかなか進まない原因が、いくつかある。

一つは不動産のコストが高い。それから賃金をはじめとした事業コストが高い。2番目は、その結果として期待収益率が低い。3番目は、実質税率が高い。4番目は、いろんな規制がある等々。

ただ、期待できる分野もないわけではない。商業はアメリカの企業がかなり進んだ手法を持っており参入意欲が強い。2番目はレジャー分野。これは特に映画産業、アミューズメント関係について、進出希望が多い。3つ目の期待出来る分野としては、通信情報分野。この前、マードックが朝日放送に資本参加したが、この通信情報というのは規制が非常に厳しいが、今、アメリカの企業は虎視眈々と進出の機会をうかがっている。

今日たまたま日商岩井の方が来られて、ベトナムに工業団地を日商岩井さんが200ヘクタール造成した、ということで、資料を持ってこられたが、ベトナムは安い。因みに、ベトナムの土地代とか人件費をご紹介させていただく。

ベトナムのハノイの賃金を申し上げると、普通一般工で月70ドルから140ドル。月7千円から1万4千円。これに対して、日本は月3,096ドル、月30万円、30倍である。

それでは、土地代はどうか。ホーチミンの工業団地で見ると、2ドル25セント/m²、200円/m²ということであり、坪だと600円。神奈川県は1,804ドル/m²、18万円/m²、坪にすると60万。60万と600円とではコストがあまりにも違う。これまでも製造業の対日投資はあまり無かったが、これでは今後も期待できないのではないかと思う。

質問：「昔、東京に金融関係とか世界的な企業が、土地の値段が高くても東京に魅力があって東京に進出したというのをニュースで聞いた記憶がある。現在、東京は地価が高くてもペイするビジネスがあるそうだが、如何か」

世界の金融センターに結果的にはなれなかったというのが現状で、その結果、埋まるはずのオフィス・スペースが全く埋まっていないという厳しい現状がある。ただ、新聞等でご覧になっていると思うが、香港上海銀行という香港に本店のある銀行が、香港が来年中国に返還されるため、東京に本社を移すといううわさが流れている。基本的には日本は、治安とか、法制度などのインフラの整備、いろいろな面を見た場合、素晴らしいものがあり、コストは高いけれど、それに見合うだけのメリットがあるということを判断してのことではないかと思う。

質問：「三橋が完成して、その後において高松の中核管理都市としての機能とか位置が落ちて、高松から各企業の支店が撤退していくという現象が起きてくるのか」

それについては、私は一時的現象ではないかと思っている。

活性化の4つの条件を申し上げたが、地理的に見ると、高松は四国の中心である。ある程度分散傾向はやむを得ないと思うが、地理的には中心に位置し、立地条件に恵まれている点は変わらない。それを踏まえて、都市機能等を整備すると、高松に行けば面白い、高松に行くとは勉強になるとか、高松に行くとは意欲が湧く、そういう町づくりを、これからサンポート高松とか香川インテリジェンス・パークでうまく行くと、高松は吸引力を増し、これから本当の意味での四国の中心都市として栄えていくのではないかと思う。

例えば、橋が3つ出来ると、いろいろな機能はどんどん分散していくと思う。松山は広島との結びつきを深め、徳島は大阪の方と連携を深める、高知はどっちつかずだが、香川は岡山との共生。その結果、中心が不在になっていく。その結果、中心が不在な地域はずたずたに切り裂かれてしまい、衰退するしかない。それではいけないと、四国でも中枢機能が必要であるという認識が逆に強まるのではないか。さらに先ほど申し上げた3つの機能、都市機能、研究開発機能、情報発信機能、そういった機能の整備が進むにつれて、高松が見直される時期が来るのではないか。そういう意味で、バラ色とはいえないけれども、そんなに悲観することもないと思う。

質問：「明石大橋が出来、鳴門から徳島まで非常に近くなったが、そうすると徳島が有利な立場に置かれるので、高松は徳島に取って代わられるとか、支店が向こうへ行ってしまうとか、そういうことはないか」

その辺は徳島の方に聞くと、みんな徳島を素通りして高松へ行くのではないかと、という話をしている。ルートとしては、鳴門ルートがメインになるかもしれないが、徳島が中心になるかどうかというと、地元にもその認識はない。

質問：「ストロー現象をみると、高松は大阪とか広島とかそのあたりに吸収されて、支店がどんどん撤退していくということは考えられるか。支店数は減っていくか」

その辺は、中国地方、関西地方、四国地方を一体として考えて、三ヶ所にあった支店とか、そういう業務機能をどこかに集約するということも出てきている。今後の事務所の配置がどうなっていくのか。現時点ではなかなか見通しが困難である。

質問：「現在すでにある支店が衰退しているとすれば、3分の1から半分ぐらいに数が減るとか、そういうことも考えられるか」

そこまではないと思う。現に相当人数を減らすところも出てきており、所有している社宅用地を売りに出しているところも出てきている。ただ、一時的現象ではないかと思っている。サンポート高松とかインテリジェンス・パークが成功して、それが起爆剤になって高松が活性化すれば、また呼び戻せると思う。

質問：「一旦撤退してもまた戻ってくると？」

高松は、長期衰退ではなくて、一時的な構造転換の時期を迎えているのではないか。

質問：「撤退化現象は何時から始まっているか？」

橋が架かってからである。

質問：「支店の件で話が出ていたが、先生も日本開発銀行の高松支店におられて、実際に企業でコンピュータ化とかオンラインとか情報通信網が発達している時代に、支店を置く企業側の意味合いを聞かせほしい。例えば、なぜ高松に支店を置くか、大阪に支店があれば高松へ出張して戻れないわけでもないのに、高松に支店がある。支店の存在意義、置く意義、必ずどこの会社でも支店があるのはどういう意味合いがあるのか」

昔は大阪に支店があって、大阪が四国全体を見ていたが、きめ細やかなサービスが難しく高松に支店を作っている。フェイス・トゥ・フェイスというのは重要な仕事の手段である。

ところで、ジャスト・システムさんは、あれだけ国際的な仕事をしておりながら、本社は徳島にある。情報通信機器の発達により、何も東京とか大阪に本社を置かなくても、景色のいい自然環境に恵まれた四国でも仕事ができるという好例である。これからは、逆に、こういう環境のいい過ごしやすい高松のようところが見直されるのではないかと思っている。

質問：「ベトナムと神奈川だが、日本全体としては、東京とか神奈川と比較して四国はそんなに土地は高くないだろうか。」

四国の工業用地は三大都市圏を除くと全国で一番高い。土地が高いというには工業にとって致命的だと思う。また、工業団地の造成が必ずしも充分行われていないのではないかと。

質問：「40ヘクタールくらい番の州に残っている。」

内陸部、特に空港に近いところ、インターチェンジに近いところの需要が多い。臨海部は全国的にも膨大な遊休地がある。

質問：「何か方法はないか。実際困っている。」

川之江の土地は坪10万円ぐらいする。ところが、東北あたりでは坪3万ぐらいで買える。従って地元での紙・パルプの増設を止めて、島外に出ていってしまうという計画を立てざるを得ない。土地が下れば状況は変わる。少なくとも、対岸の岡山ぐらいにまでは下げられないか。下げないと物流センター等が全部対岸に行ってしまうのではないかと。四国においては地価の高さが大きな問題と言える。