

《書 評》

坂本忠次・中村良平編著『瀬戸大橋と地域  
経済・環境問題』（山陽新聞社刊. pp. 239.  
1992年3月25日）

——瀬戸大橋架橋の社会経済的影響に関する  
包括的な総括への接近——

橋 本 了 一  
(四国学院大学)

はじめに

瀬戸大橋は、坂本忠次岡山大教授が本書の「序章」で要約しているように (p.18), 明治22 (1889) 年5月23日讃岐鉄道の開業式において、香川の先駆者、故大久保謙之丞氏 (当時、香川県議会議員) が、「塩飽諸島ヲ橋台トナシ、山陽鉄道ニ架橋セシメナバ、常ニ風波ノ憂ヒナク、午時ニ浦戸ノ釣ヲ垂レ、夕ニ敦賀ノ納涼ヲ得シ。実ニ南来北行、東奔西走瞬時ヲ費サズ。ソノ国民利福コレヨリ大ナルハナシ。」と、備讃瀬戸に本州四国連絡橋を架橋することを始めて提案した。1955年5月に備讃瀬戸で、国鉄宇野高松間連絡船紫雲丸が衝突沈没し、修学旅行中の学童など116名が死亡するという大事故が発生し、四国、特に香川を中心に、瀬戸大橋架橋の機運が高まり、地方の政財界をあげての架橋誘致大運動となった。そこで、1969年5月30日閣議決定の『第二次全国総合開発計画』「新全総」によって、三ルートの建設が決定された。1973年、第一次石油危機に伴う総需要抑制政策によって本四連絡橋

三ルート着工が起工式直前に延期され、早期着工と着工順位優先をめぐる政治的綱引きが再び激化するなど紆余曲折もあった。しかし、1975年に尾道・今治ルート「大三島橋」が、1976年に神戸・鳴門ルート「大鳴門橋」が、1977年に尾道・今治ルート「因島大橋」がそれぞれ地域開発の見地から着工し、児島・坂出ルート「瀬戸大橋」が、『第三次全国総合開発計画』（1977年11月4日閣議決定）「三全総」に「高速道路鉄道併用橋、最優先完成」とうたわれて、1978年10月10日に着工し、本四連絡橋架橋の発想からちょうど百年目の1988年4月10日に、架橋建設に9年半の歳月と約1兆1千9百億円の巨費を費やして完成したのである。開通以来、すでに4年半が経過した。開通直後の数ヶ月はまさにお祭り騒ぎで、岡山・香川両県は倉敷・坂出両市の瀬戸大橋取付け地周辺で架橋記念博覧会を催し、全国各地やさらに海外から遠来の観光客が押し寄せ、いわゆる「21世紀のかけ橋」を讃える讃辞に満ち満ちた書籍や写真集などが数多く出版された。本書に「瀬戸大橋の影響についての関連文献・資料」（pp. 231～239）として収録されているように、瀬戸大橋に関する著作や論文が数多く公刊され、随筆・物語的なものや新聞記事まで含めると枚挙に暇がないだろう。しかし、瀬戸大橋架橋建設という超巨大な公共土木事業がわが国全体や周辺地域に及ぼす、社会経済的なあるいは環境的な影響・効果や問題点を調査研究し、科学的に分析して、総合的に総括しようというものは皆無とって過言でない<sup>(1)</sup>。本書『瀬戸大橋と地域経済・環境問題』（坂本忠次・中村良平編著、pp. 239、山陽新聞社刊、1992年3月25日）が出版されたことにより、本四連絡橋瀬戸大橋の架橋が周辺地域に及ぼす社会経済的・環境的な影響・効果の包括的な総括、いわば「瀬戸大橋の建設の決算報告書」作成がその端緒につき、その第一段階の成果が公刊されたといってよいだろう。執筆者の大半は評者と同じ学問分野に属し共同研究をしている仲間なので書評者として相応しいかどうか疑問であるが、可能な限り自分の立場や問題意識に引き寄せて書評してみたい。本書の諸労作の論点および到達点にほとんど全面的に同意し敬意を表しながら、ない物ね

だりに類するような筆の走りや書評の罅を越える逸脱がある場合には、執筆者諸氏には常々の友情に免じて寛恕を伏して願う次第である。

## 一．構成と考察内容および若干のコメント

本書の構成は、編者自ら「はしがき」のなかで要約しているように、三部構成になっている（本書、pp. v～vi参照）。

まず坂本教授が執筆された序章の「瀬戸大橋と地域開発」は、世界経済の変貌と地域経済、戦後の地域開発の変遷、および瀬戸大橋架橋と地域経済の変貌と環境問題の概括である。1980年代末から90年代にかけてのまさに文明的転換ともいえる世界の社会経済的・政治的・生活および文化的な大変動を経糸とし、世界の政治・経済・環境の諸問題から地域の政治経済・生活・環境の諸問題までを緯糸として、現代の産業経済構造の国際化、情報化、ソフト化などの転換を視角に置きながら、特にわが国の国土および地域開発問題と環境問題を歴史的に展開されたことは、グローバル（地球のおよび国際的）に思考し、ローカル（地域的）に行動することが要求されている今日、まさに時機に適った考察である。序章をうけて第一部は、第1章から第3章まで、瀬戸大橋の地域経済への影響が取り上げられ考察されている。第1章で徳岡一幸香川大助教授は「瀬戸大橋と広域経済圏の形成」で、瀬戸大橋の利用状況を概括し、特に買物行動を中心とする人流から人的交流の面的拡大は認められるが、商圏の拡大までには到っていないことを論証している。第2章は中村助教授担当の「架橋後の地域経済—観光・企業立地・物流—」で、瀬戸大橋による交通体系の変化に伴う観光動向、企業立地および旅客流動の変化を考察している。第1章の徳岡論文を継承発展させ、第3章の地域の産業・商工業の変貌や第6章のリゾートやレジャー観光基地の開発や第7章の瀬戸内圏、特に四国側の工業の展開や第8章の四国地方の産業立地論へ発展的に展開していく問題提起もしくは繋ぎの役割を果たしている。第3章

「架橋後の地域産業—工業と商業—」は、下野克己岡山大教授・徳岡助教授・磯部 作児島第一高校教諭の三氏のそれぞれの専門分野に応じた分担執筆である。各分担の紙幅が少ないにも拘らず、それぞれが章立てに値する力作である。特に下野教授の岡山・香川両県に及ぼす瀬戸大橋効果の分析は、工場立地の動向以外は実証困難な状況のもとで両県の相互連関まで捉えようとしている。瀬戸大橋の地域経済への製造業・工業への影響について、岡山県の場合、基礎素材型重化学工業の水島工業地帯と加工組立型重化学工業や中国縦貫自動車道路沿線地域の立地企業の四国地方との結びつきの弱さなどによる大手の既存製造事業の対応の消極性、という見解を導きだしている。香川県側については逆に、百年に及ぶ瀬戸大橋への悲願ともいえる期待から、企業立地の増大や金属・機械関係業種の工業生産の伸びなどに瀬戸大橋に対する対応の積極性を読み取り、今後加工組立型業種など工業生産の発展や技術基盤の向上を予測されている。そして、「香川県の地場的な工業にあったメリットや県民生活との密接なつながりなどが弱体化してしまわないように、香川の製造業・物流関係振興施策においても安易な姿勢は問題であろう」と警告されているのは全く同感である（本書 pp.75～76）。また、第5節の「倉敷市児島地区における商業への影響」は、磯部氏がかねてより精力的に調査研究に基づく町づくりに取組まれてきたところであり、「倉敷市が瀬戸大橋建設に合わせて、総事業費38億円で47.9haの塩田跡地などを造成し区画整理事業を行った児島駅前開発も問題が多く、地元の商業を発展させるものとなっていない」（本書 p.86）という指摘は、四国側の取付け口坂出市が通過都市化し地盤沈下している事実と考え併せる時<sup>2)</sup>、瀬戸大橋取付け口の町づくりのあり方だけでなく、高速交通体系整備と地域振興のあり方について示唆的である。

第二部の第4、5章は瀬戸大橋の今日的諸問題が中心に論じられている。第4章の中村助教授の「瀬戸大橋の通行台数と料金問題」は、本書のなかで他の執筆者とは方法論においてかなり違いがあるように見受けられるが、開

通後の瀬戸大橋問題のなかでの最重要課題の一つに肉薄された力作である。すなわち、瀬戸大橋の開通後、JR四国・JR西日本両社が運行している瀬戸大橋下段部の鉄道橋の瀬戸大橋線のマリナライナーなど列車の輸送旅客数は、1日平均約3万人内外と大いに利用されている。他方、上段部の自動車道路は、本四公団の供用前の自動車通行量予測2万4,900台を大きく下廻って、全自動車の通行台数が一日平均ほぼ1万台未満と非常に少ない。特に貨物輸送用の大型トラックの多くは、架橋前と同じように阪神—高松間および宇野—高松間のフェリーを利用している。トラック輸送が大橋を利用しない理由のひとつは通行料金が高過ぎることである、といわれている。その他に、夕方まで首都圏や京阪神の中央市場から発注を受け、集荷して、深夜便の四国—阪神間フェリー経由で早朝に、市場に無駄なく到着できることである。しかもフェリー航走中は、トラックの燃料費は必要なく、運転手も4時間余の休養がとれるからである。しかし、小型中型の一般乗用車の利用率が極めて低いことは、地域住民の交通権を保障する公共交通手段としての瀬戸大橋そのものの存在意義に関わる問題であり、その理由のひとつが高額な通行料金によるものとすれば、瀬戸大橋問題でもっとも重要な問題のひとつといえよう。この問題への考察方法としては、公共料金問題として取り上げ、財政学的な迫り方や公企業体の会計論からのアプローチなどがあるだろうが、瀬戸大橋の道路部分の通行台数の推移とその変化要因を探り、料金設定と料金収入との連関を計量経済学的に分析考察された点は注目されよう。門外漢の評者として見当外れの見解かもしれないが、本四連絡橋は三ルートが一つのセットとなっており、建設資本の30年償還に基づく三橋プール採算制の下での料金設定であって、特に今治—尾道ルート、いわゆる「瀬戸内海大橋」が生活交通手段あるいは地域振興策としての架橋であって、投下資本償還は不可能であるから、瀬戸大橋でカバーしているのだ。それが高額な利用料金設定の理由であると巷間伝えられていることから、「30年償還に基づく三橋プール採算制の下での料金設定」の理論的モデルを組み立てて考

察・分析して欲しかった。また、公共料金のあり方や建設資本償還問題についても触れて欲しかった。いずれにしても執筆者が財政学研究者が大半を占めるなかで、非常に経済学的な問題に計量経済学的にアプローチされた論文として大いに評価されるどころである。次に磯部氏の担当された第5章「瀬戸大橋が地域環境に与える影響—倉敷市児島地区を中心に—」であるが、特に瀬戸大橋の列車騒音公害問題を中心に磯部氏が開通以来こだわり続け、自らも計測器をもって計測・調査して、告発してきたところである。しかし、橋脚下の坂出市の与島・岩黒島・櫃石島の三島、なかでも岩黒島の騒音公害について捨象した点は残念であった。大気汚染についても論及している。建設計画では鷺羽山一帯をオープンカット方式で開発しようとしたものを科学者・住民運動によって倉敷市児島稗田地区の一部にしろトンネル方式に変更させたことは、国家の公共事業は一度計画されたら変更しないという神話をつき崩したこと、鷺羽山一帯の景観を保全したこと、そして部分的にしろ大気汚染の軽減を確保したことなどから、大いに評価されよう。坂出市川津地区でも科学者と共同連帯した住民運動が、騒音と大気汚染の防止に一定の成果をあげたことも触れて欲しかった。ない物ねだりに類するかもしれないが、瀬戸大橋と環境問題を論じるとすれば、四国側坂出市の環境問題にも一節を当てるべきではなかったろうか。

第三部第6章から9章までは、瀬戸大橋と地域開発問題がテーマとなっている。まず第6節は福田善乙高知短大教授の「リゾート開発と環境保全」である。これは、前章の「4 瀬戸大橋周辺の「リゾート」開発と環境・景観問題」と一体を成すものといえよう。四国のリゾート開発については福田氏の独壇場ともいえるところで、現代日本資本主義経済の展開、特に人口動態を中心とする地域社会の変貌とリゾート開発問題との連関を論じて来られた福田氏が、環境景観問題との関連でリゾート開発問題を考察され、今後のリゾート開発の方向性を示唆されている点は注目に値する。次に舟場正富広島大学教授の第7章「瀬戸内圏の工業の特徴と課題」である。舟場氏は本論の

課題を、「瀬戸内圏の工業の現状を把握し、それを国際的な産業構造の変貌に関する理論的背景を踏まえて考察し、今後の展望を明らかにする」と明示されている。瀬戸内圏の工業の1960年代の高度経済成長期から安定成長期までの軌跡を歴史的に追跡しつつ瀬戸内経済圏の工業の特性・特徴を抽象し、他方地域間や部門間の差異、特性および傾向性を論証して、今後の課題と展望を探ろうという意欲的な論文である。次章の鈴木 茂松山大教授の「瀬戸大橋と四国の産業立地」への橋渡しの役割を見事に果たしており、ずしりとした迫力を感じる労作である。もう少し紙幅をさいて紹介すべきであるが、非常に内容が豊富であり説得的である、という評者の非学問的な印象を書き留めて先へ進みたい。鈴木教授の論文も、わが国における1980年代のテクノポリス開発とその技術発展の地域経済における動向は、教授の自家筆中のものともいえる領域であり、瀬戸大橋との関連での新しい動向と産業集積およびいわゆる「瀬戸大橋時代」における地域産業・技術政策の課題と将来的展望とを考察している。そして、「4 高速交通体系と地域技術集積への課題」を論述し、藤岡純一高知大教授の第9章「四国の高速道路網と地場産業・物流」への展開を用意している。藤岡論文は、瀬戸大橋の四国の交通事情への影響を貨物輸送、特に地場産業の物流への影響を考察して、高速交通体系整備を中心とする公共事業が地域振興にいかに関わるかを高知県嶺北地域の実例に基づいて考察している。そして、高速交通体系整備も内発的な地域開発の裏付けがあって初めて実効性があることを論じている。そして最後に坂本教授が、終章「瀬戸大橋をめぐる今後の課題」で締め括っている。瀬戸大橋架橋の経済効果として、第一に直接的効果としての橋それ自身と周辺地域の観光需要の拡大および間接的効果としての観光サービス産業の活性化、第二に交通・輸送時間の短縮効果と物流・人流の変貌と生活圈・市場圏の拡大などを列挙し、その反面産業経済への波及的効果が十分でないこと、瀬戸大橋の料金問題と自動車の低利用率問題、騒音公害発生などの環境・景観の破壊問題など重要な問題点を指摘している。そして、今後の地球的・地域的環境

問題や地域開発問題への地域住民の参加・自治・学習に基づく取組について提言されている。付録として、「瀬戸大橋の影響についての関連文献・資料」リストを示し、学習研究への便宜について配慮されている。

本書は確かに、瀬戸大橋の抱えている多くの今日的な諸課題に過不足なく対応して、多くの優れた研究者が、総括的、多面的、広域的、長期的、そして網羅的に調査・分析し、論文として昇華されている。方法論も多少異なり専門分野も違う研究者たちが自己の立場と主張を堅持しつつ共同して、『瀬戸大橋と地域経済・環境問題』に取組まれ、一定の整合性を確保されたことは編者と執筆者の努力によるものと、敬意を表したい。

## 二．瀬戸大橋架橋の目的と意義の史的展開—高速交通体系と広域経済圏の形成および生活交通手段としての役割—

徳岡氏の「瀬戸大橋と広域経済圏の形成」に依拠しつつ、広域経済圏形成の問題を軸にして、瀬戸大橋架橋建設の目的と意義の歴史的展開をもう少し詳しく検討してみよう。

瀬戸大橋架橋建設の目的・意義と必要性および効果について『本四連絡橋公団要覧』や岡山・香川両県などが出した『瀬戸大橋のあらし』に、「本四架橋は、海上交通に依存する現在の本四間の交通体系を画期的に改善する一方、全国的な幹線交通網の一環を形成し、国土の均衡ある発展と国民経済の発展に資するものであり、経済的に低位にある四国地域の発展を促進するとともに、地域住民の生活圏の拡大と生活の利便性の向上等に大きく寄与するものである」とうたっている。そして、イ) 交通条件の改善による時間短縮効果と費用節減、産業発展による所得効果、ロ) 生活圏の拡大および人口の地域定着と、ハ) 海上交通の円滑と安全などを列挙している。

まず徳岡氏は瀬戸大橋の利用状況を概括し、瀬戸大橋のもたらす時間短縮効果と経済圏・生活圏の拡大を中心に分析・考察されている。自動車の通行



台数は、本四国公団の供用前の予想2万4,900台を大きく下回り、わずか1万台未満にとどまっているが、初年度の観光ブームが沈静した後から着実に利用台数が増大していることを四国運輸局の統計を援用して指摘している。さらに瀬戸大橋を経由する物流の特徴を瀬戸大橋利用の増加に対して、開通当初全般的に利用されていたフェリーがルート毎に利用の増減のバラツキがあること。特に瀬戸大橋を利用しているのは、岡山―香川ルートのように比較的短距離輸送であることなどを導きだしている。

旅客流動についても分析し、JR瀬戸大橋線が約28%分担し、自動車による人流も考慮に入れば3分の1程度になると推計している。そして瀬戸大橋利用の旅客流動は、貨物流動と同様に、中・短距離の流動を担っていると指摘している。そして、「瀬戸大橋は、現在のところ物流、旅客流動ともに、香川県と岡山・近畿を結ぶ中・短距離の流動ルートとして位置づけられるわけである。かつて、本州四国連絡橋が瀬戸内地域や四国に及ぼす影響を調査した報告書の中で、「児島―坂出」ルートを備讃というローカルなレベルでの都市施設と位置づけたものがあったが、瀬戸大橋の利用上の現状をみれば、この指摘のように、ローカルなレベルでの流動のルートとなりつつあるようである」と、統計研究会の報告書『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）と同じ結論を導きだしている（本書、pp. 32～34）。

そして次節「高速交通体系と経済活動」で、瀬戸大橋のもつ最も大きい交通上の利便性である時間短縮効果がじゅうぶん機能せず、ローカルなものに墮している要因として、四国地方の高速交通体系の整備状況の不十分さを挙げている。評者もほぼ同意見で、さらに付け加えれば、瀬戸大橋の坂出側インターチェンジの構造上の不備、すなわち坂出市番の州の北インターは上り片側インターであることと、香川県、岡山県両県の警察本部と公安委員会が1988年3月24日に発表した、「瀬戸中央自動車道の異常気象時における交通困難の予測と交通規制の基準」に示されているような、強風、濃霧、凍結、

大雨、地震などの異常気象時における海上橋交通路としての脆弱性に遠因がある、と考えている。

徳岡氏は、瀬戸大橋のローカルな機能を敷衍して、瀬戸大橋の生活圏の拡大と経済活動の広域化・商圏の拡大について分析されている。徳岡氏のこの問題意識は、石原照敏・森滝健一郎編『地域構造と地域問題』（大明堂刊，pp.232. 1989年4月23日）の「〔4〕高速交通体系と経済圏の再編成—四国における高速交通体系の整備をめぐる—」（同書 pp.33~42）でも貫かれているものである。氏は、「経済圏という圏域を、日常的な活動を基礎にした生活圏を単位に、その生活圏が相互に社会的・経済的に依存しあう広域的な結節点として捉えた場合、わが国の経済圏の形成過程は、集積の規模のより大きな地域に依存するという階層的な地域間関係に基づく経済圏を、全国的な階層のなかの各階層レベルで形成し、それを積み重ねることにより全国的な経済圏を形成するというものであった。そして、このような重層的な経済圏に地域を編成してきたのが高速交通体系であった。」（同書 p.37）と、広域経済圏形成に果たす高速交通体系の役割を述べられている。そこで、「新全総」のなかで、本四連絡橋三ルートと広域経済圏との関係が規定されていることを受けて、その発展を歴史的に辿りつつ、特に香川県と岡山県との地域間の貨物流動や旅客流動の実態に即して検証されている。そして、瀬戸大橋の開通により岡山・香川両県の経済交流が拡大していて、広域経済圏の形成の可能性があるという見解を示されている。さらに、香川県の側からの全国的なネットワークへの接続に期待があるが、『第四次全国総合開発計画』（1988年6月30日閣議決定）が展望する多極分散型国土のなかの「多極」の一つとしての自立的な拠点を独自に形成する可能性は少ない、という見解を提示されている。そして、「四国の一体化か、岡山との連携による備後広域経済圏などの広域的な経済圏の形成が必要」（本書 p.47）という処方箋を示されている。しかし、現状は四国に一体化の方向とは反対の方向へ向かっている、と悲観的ともいえる認識を示されている。結論として、「瀬戸大橋を活用して岡山と

の連携による広域的な経済圏の形成をめざすことを、瀬戸大橋が全国的なネットワークへの接続という本来課せられた機能を果たすための基礎的な条件として考えるべきであろう」と締め括っている。

瀬戸大橋はそもそも、冒頭に述べたように、故大久保謙之丞氏によって、濃霧多発地帯備讃瀬戸の海上交通の困難を解消するために架橋することが提案された。すなわち、四国地方の住民の生活交通の随時性、随意性、安全性、連続性の確保と本州と四国地方との一体化、さらに波及効果としての生活の向上、福祉の増進を願った、極めて地域住民の生活に密着した発想であった。ところが、1972年に田中角栄氏が『日本列島改造論』の中で、「本州四国連絡橋三橋は四国の390万人の住民にたいしてだけ架けるのではない。新幹線や高速道路とつなぎ、日本列島の三分の一を占める近畿、中国、四国および九州を一体化し、広域経済圏を育てあげるために架橋するのである」（田中角栄著『日本列島改造論』日本工業新聞社刊、pp.130～131）として、四国四百万住民の生活交通路から広域経済圏を形成し日本資本主義経済発展の基盤的な条件を形成するための動脈へと発展させられた。この瀬戸大橋架橋の目的と意義は、1970年代末に大平正芳氏によって打ち出され1980年代の中曽根康弘氏によって継承された「環太平洋経済協力」構想によってさらに、いわゆる「日本海から太平洋までの大動脈」と国際化された。具体的には、1983年に西日本経済協議会と四国経済連合会からの委託で策定された、野村総合研究所『太平洋に向っての四国地域発展ビジョン』、社会工学研究所『四国の四県都および西南地域における都市開発構想』、日本立地センター『四国地域の産業配置構想』のいずれにも、瀬戸大橋が「西太平洋諸国との交流の動脈」と規定されている。ところが、1980年代後半から90年代に入ると、「四全総」にうたわれた「全国一日交通圏」構想に基づく高速交通体系の建設・整備の世論がもり上がっている。しかも、最近にわかには四国経済界などで、「第二国土軸構想推進協議会」を組織して世論喚起に努めている、「第二国土軸」形成への要求や期待が高まっている。「第二国土軸」とは、豊

予海峡トンネルを経て四国横断・縦断道路を繋ぎ、大鳴門橋で淡路島へ渡り、紀淡海峡トンネルで新関西国際空港周辺に連結して、関西本線沿いに東海地方に繋がり、さらに東京首都圏へと九州地方・四国地方を一極集中的に貫通していく構想である。政治的にも、社会経済的にも、生活的・文化的にも、地域を統合して行こうという強い意志が働いている。西日本経済連合会や四国経済連合会が中心となり、愛知県以西の17府県8経済団体が連合して、構想の推進促進・早期実現をうたい、「第二国土軸構想推進協議会」を結成した。国土庁も四国各地で公聴会や構想説明会の類を開くなど機運を盛り上げようとしている。「第二国土軸構想」と共に、「環瀬戸内圏構想」と称する地域の広域的統合構想が出ている。従来は、徳岡氏の広域経済圏の圏域規定とは多少異なるが、「西瀬戸内圏」・「瀬戸中央圏」・「東瀬戸内圏」と呼ばれる、兵庫・徳島・岡山・香川・広島・愛媛などの各県都を中心とする交通圏・生活圏を形成して相互に線の結合し、ブロック的な地域の経済・文化の発展を追求しつつ首都圏とも一日交通圏的な交流を図るという構想があった。が、現今ではこの三つの圏域を統合する「環瀬戸内圏」構想に一本化されており、さらには「道州制」導入論に連動する動きも見られるようだ。その「第二国土軸」形成論のなかで瀬戸大橋をどう位置付けようというのだろうか。つまり、1980年代には日本海から瀬戸大橋を経由して高知外洋港から太平洋につながっていく南北軸が強調されていたが、「第二国土軸構想」では東西軸が強調され、瀬戸大橋はいわば盲腸のような位置・立場を与えられている。徳岡氏が正当にも悲観的な見解を述べられているが、ますますローカルなレベルでの交通輸送手段になっていくことが予想される。広域経済圏や国土幹線的高速交通体系の動脈的な役割ではなく、四国地方と本州・中国地方と結ぶ結節的な交通路、本来的な生活交通に関わる公共交通路として復権するならば四国住民にとって僥倖ではないか、というのは評者の暴論だろうか。

### 三．残された研究課題—瀬戸大橋架橋の社会経済的効果の予測および評価方法—

本書は、調査研究の対象が主として瀬戸大橋完成後の四年余の地域社会への経済的波及的効果や環境に及ぼす影響および地域の構造的変貌に絞られたため、着工以前や建設工事中の問題点は捨象された。そして、今後の課題も列挙されるにとどまった。

四国香川県にとって、地域の産業経済を発展させ、地域振興を図るには、全国第一に狭い面積であることから土地を確保し有効利用すること、大きな河川がないことから工業用および生活用の水資源を確保し有効利用を図ること、および離島としての海上難を克服しての連続的、随意・随時的、一体的、安全な交通運輸路を確保することなど、宿命的ともいえる三つの課題があった。その三つの課題のいずれを優先して解決していくかが香川県の経済界、政界、学会および住民の関心事であったが、十分な論議もされないまま、先述の1955年の国鉄宇高連絡船紫雲丸沈没事件を契機に一気呵成に瀬戸大橋建設へと突き進んでいった。そもそも瀬戸大橋建設が真に必要なか、大橋をいかに地域振興の起爆剤にするか、という論議がなされず、まして瀬戸大橋の建設に先立って整えておくべき地域づくり政策も策定されないままに、瀬戸大橋架橋は既定の事実の如く着工された。唯一論議されたことは、瀬戸内海の景観を保全するためには、トンネル方式にすべきか架橋方式にすべきかということであったとあって過言ではない。

瀬戸大橋が現実的に建設されるに際しては、どのルートが土木技術的に容易で、建設費が安価ですむかという観点と、中央と地方の政財界の力関係、権益的利害関係から、本四連絡橋の三ルートとその工事優先順序とが決定された。自然環境影響評価については不十分ながらも、着工の前年の1977年11月に本州四国連絡橋公団、いわゆる本四公団から、『本州四国連絡橋（児島・坂出ルート）環境影響評価書（案）』（pp. 781）が提出された。関係地域

の住民や弁護士，研究者は，建設工事にもなう瀬戸内海の環境破壊，海峡堰き止めによる海流の異変，魚族など海洋生物の生息条件の激変による生態系の変化，さらには完成・開通後の自動車交通による大気汚染，騒音，振動そして超低周波公害など112種類，1,952項目に及ぶ問題点を指摘する意見書を提出し，地元公聴会で意見を述べた。しかし，本四公団は，これらのすべてに科学的に対応することなく、『環境影響評価書』として正式決定し，いわゆる環境アセスメントを工事開始の露払いとして着工したのである。他方，瀬戸大橋架橋建設の経済効果予測に関しては，香川，岡山両県や，坂出・倉敷両市の各当局からそれぞれ1977年2月，『瀬戸大橋経済調査報告書—瀬戸大橋の経済に与える影響とその対応—』（pp.78）という小冊子が出された。

（財）日本経済研究所など中央の経済調査コンサルタントに委託して作成されたものである。（株）日通総合研究所などが調査し策定したのも注目に値するだろう。一般的には，経済効果予測なき架橋建設といえるもので，そのことが今日の地域の交通問題や環境破壊や公害問題だけでなく，地域の産業経済および文化など全般にわたる諸問題発生の原因となっているのである。すでに多くの社会経済的問題や環境破壊の問題が四国地方に集中的に発生している。坂本教授も今後の課題として注意深く列記されている。しかし，四国に在住する評者の斜視の見方かもしれないが，残念ながら地域間格差や地域的不均等発展の問題の考察は不十分なように思われる。例えば，香川県の地域振興問題や坂出市の与島・岩黒島・櫃石島の約八百人余の住民の生活交通が十分保障されず交通権が侵害されていることや三島のJR列車の騒音公害が特に酷いことや，逆に坂出市川津地区の科学的な住民運動によって騒音と大気汚染が防止された成果などがほとんど論じられていない。さらには瀬戸大橋の完成開通により四国地方の窓口が高松市から岡山市に移り，坂出市も岡山市坂出町に墮したと比喩的にいわれるような，地域間格差や地域不均等発展についてもほとんど論じられていない。

評者は，先に本書の評価として，方法論が異なり専門分野が違う多くの研

研究者が共同連帯して、統一的な課題について研究調査され、本書を上梓されたことを高く評価し、敬意を表した。確かに本書には、部分的に不整合や論点の欠落も見られるが、本書の本質に関わるものではないし、本書の価値をいささかも損なうものではない。大仰ないい方をすれば、本書のように、統一戦線的な共同研究の成果が世に出されたこと自体大いに意義あることといえよう。しかし、そういうことを前提にしながら、ない物ねだりに類する欲深いことをいわせてもらえば、例えば公共事業の社会経済的効果の予測あるいは評価といった問題について、集団討議に基づいて統一的な見解＝仮説でも提起して欲しかった。瀬戸大橋架橋建設のような超巨大な公共土木事業の及ぼす社会経済的な効果や自然的環境や生活環境に与える諸影響は、非常に広範囲・広域のかつ多面的で、複雑である。しかも長期にわたって発現し、顕在化してくるもので、四年半というような短期的には包括的には集約ないし総括することは困難である。現代のように、地域的な観点だけでなく国際的な観点や全国的な観点、いうならばグローバルな観点も含めて考察しなければならぬとすれば大問題である。科学技術的進歩や文化的・美的発展を含めて、それらの積極的・肯定的な価値や消極的・否定的な価値をも総合的に科学的に評価するには、新たな科学的分析方法や手法が必要とされるであろう<sup>(3)</sup>。このようなグローバルな課題に地域の研究者が共同と連帯で対応できるとすれば、喝采を叫ばずにはおれないだろう。本書はその第一歩を踏み出した記念碑的な書である、といえよう。

#### 注

- (1) 極めて私的なことであるが、瀬戸大橋が完成した直後から、自動車の料金が高く自動車の通行台数が少ないことや橋脚下の島の住民の交通権が保障されていないこと、さらに三島を中心に周辺住民に鉄道列車騒音公害など発生しているなど、社会経済や環境に関わる多くの問題・困難が発生していたので、1989年5月に、畏友磯部 作氏と評者共同で、『瀬戸大橋の光と影』という論文集の出版を構想したが、「全国的に瀬戸大橋開通万歳の世論が沸き立っている時、批判的な論文の出版は営業的に不成績に終わる

であろう」との理由から、民主的・科学的な出版社の取り潰しにより流産してしまった。

- (2) 坂出市の通過都市化・地盤沈下については、拙稿『地方都市活性化の現状と課題—四国地方の中核・中核都市高松市を中心に—』、『経済』（新日本出版社）1992年11月号・343. pp. 258～276を参照されたい。
- (3) イタリア国立学術評議会地中海地域経済研究所は1985年に、A.モンタナーリ・ナポリ大学教授を中心とする「メッシーナ大橋架橋問題研究グループ」を組織し、イタリア本土南部カラブリア州レッジョ・カラブリア市からシチリア島のパレルモ市にいたるメッシーナ海峡大橋の建設に関連して国際的な研究調査を進めて、公共事業の社会経済効果予測に関する分析方法として方法論の確立に取り組んでいる。本書の執筆に関わった研究者の多くが、地中海地域経済研究所からの国際的共同研究の要請に呼応して直接間接に対応している。その一つの試みとして、本書の出版記念会にイベントとして、3月27日に岡山市まきび会館でイタリア国立学術評議会議長・ナポリ大教授デ・ローザ博士と地中海地域経済研究所所長・ナポリ大学教授モンタナーリ博士を招請し、国際シンポジウムを開催して、瀬戸大橋など公共的なインフラストラクチャーの社会経済や政治さらには生活や文化に及ぼす影響効果をどう把握するかについて、真剣な論議がなされた。