

瀬戸内3橋時代の始まりとその地理的な関係

東 皓 傳

(受付 2000年5月19日)

目 次

序

I 総 観

1 地 域 性

(1) 概 要

(2) 南北の新しい連携から

2 海域として、地域として

(1) 東西交通から

(2) 架橋・地域の様相

II 学会の発表から

1 日本地理学会秋季学術大会関係

(1) 発表の趣旨

(2) 付 言

2 地理科学学会秋季学術大会 シンポジウムとして

(1) 大会の概念

(2) 発表の趣旨と付言

(3) 「しまなみ海道」の開通を中心に

結 び の 章

序

明治以来、四国サイドからの瀬戸内架橋ないしトンネルの建設の夢は強いものがあり、戦後も昭和30年代では阿波踊りに「架橋連」もあって、瀬戸内海問題懇談会での関係各県の代表者たちも地元徳島県の強力なリーダーシップの許に参加させられた記憶や、1955年広島県木江南小学校の修学旅行の児童が早朝の高松港外で沈没した痛ましい事故などが、架橋完成

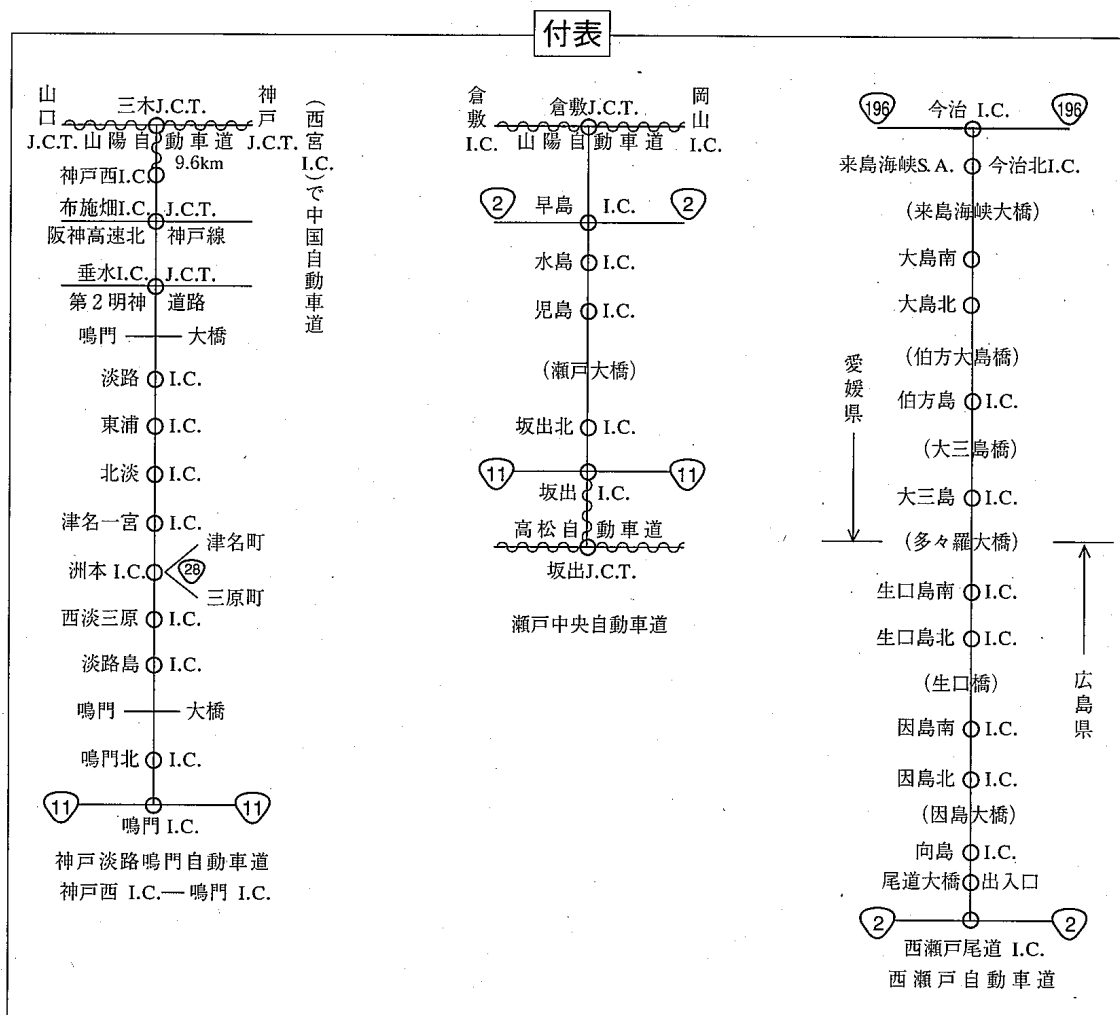
とともに甦る。

さて、1999年10月、日本地理学会と地理科学学会（広島大学）は期せずして旬日ならず、標題のような内容を含む秋季大会を同時に開催した。前者は四国大学（徳島市）を会場にし、後者は広島県豊田郡瀬戸田町に会場を設定した。双方の大会の発表内容から、地域的なインパクトの第1ステージとしてのまとめをしながら、21世紀への展望を試みたい。

今回の大会開催は、時期的・場所的に大きな意味をもつ。すなわち、1988年の瀬戸大橋（児島－坂出ルート）の道路・鉄道併用橋の開通、1998年の明石海峡大橋開通による神戸－鳴門ルートの道路橋の開通、1999年の「しまなみ海道」の供用開始など、3橋の完成については11年のズレを認めながらも、ともかくも20世紀中の大事業の終結をみたわけである。それゆえ、3橋のルートは21世紀以降で同時に足並みを揃えてスタートを切ることになった。この点は時期的に考えて一つの大きなエポックといえよう（附表）。

つぎに、場所的な問題がある。わが国の国生み神話は、瀬戸内海の島々から始まった程に重要な当地域でありながら、その後の歴史は畿内と九州の東西往還が重視されるあまり、地域としてのまとまりをもった瀬戸内海への関心には薄いものがあつたように思われる。それは、海という広大無辺性、融通無解の世界がベースにあつたこともいなめない事実であつたらう。ともかく、わが国の歴史は瀬戸内海を舞台に、経済・社会・政治・軍事・民衆の生活など大きく変化してきた。内海の天然塩、北前船、産業革命における北九州の石炭と大阪、その後の太平洋ベルト地帯としての発展など、いろいろにその例をみることができる。そこで、今回の架橋は従来から存在した海上交通による南北の連絡の伝統を受け継ぐという形ではなく、直接に大きく南北を陸路で自由に直結するということになり、21世紀に図り知れない（無量の）インパクトを与え続けられると思われる。すなわち、地域としての瀬戸内海をどう育てていき、そのなかで地域生活の向上に資する方策をどう求めるかが永遠の課題として残されるが、今回はその第1

東：瀬戸内3橋時代の始まりとその地理的な関係



ステージと位置づけたい。

行政は地域住民の民意を勘案しながら、将来像を追及して止まないことになるが、3ルートとも地理的にそれぞれちがった性格をもつ地域を通過している。神戸-鳴門ルートは淡路島1島であり、児島-坂出ルートは山陽側北四国という直接の本土対決の様相を示す。それに対して、尾道-今治ルートは多くの島を連結しながら山陽と四国を一本化する。しかも、多島性ゆえに架橋の島々に近接した離島も点在する。従来は海運が一様にこれらの島々を点的に連絡していたが、陸上ルートの開設により、利用効率の考え方が線的に地域に急速に滲透するなかで、今まで長い年月をかけて地域社会の内部に築き上げられ、相応に安定していた地域秩序に破壊と再構築が始まることになる。

そして、暫くの間は地域社会にとって不安定な時代が続くことになる。しまなみ海道筋では、今まで到底考えられなかった「スリの発生」や「空巢狙いの横行」がすでにみられ、地域住民にとまどいを与えている。これから地域はどのように変わっていくのであろうか。時代の後追いをしながら事後処理をしていく方向と、時代を先取りしながら地域住民の社会福祉の向上を考える地域としての態度や施策が問われようとしている。

本稿は、3橋時代を迎える21世紀に向かって、3橋の存在が地域に与えたであろうインパクトについて、学会の発表から考察しながら進みたい。なお、それらに別の視点を加えつつ、地域的インパクトの第1ステージとしてのしめくくりの方向を考えたい。

I 総 観

1 地域性から

(1) 概 要

瀬戸内海地域では、20世紀の後半で3橋が実現し四国方は本州方と陸続きとなった。津軽海峡も同様である。瀬戸内3ルートは内海部に1大島を有するもの、橋中心のもの、6主要島を結ぶものなどバラエティに富んだ地域性を形成し、21世紀以降の地域研究に魅力ある場を提供する。列島弧に従う多軸型構造の国づくりでは、これら3ルートが連携軸に位置づけられ、中国四国を一体化して広域的に考えることもテーマとなった。地域住民、地方自治体、財界、実業界など架橋をめぐる百家争鳴のなかで、地域振興の源・橋は単なる通過性で広く両本土側での地域的役割分担による発展を考える・地域観光の拡大や充実、地元経済水準の引き上げなどが表面化している。島方は海上ゆえに相応な地域秩序を形成し、多島美・人情・自然や地の利を生かした作業を育ててきた。架橋は地域の存在に光と影を投げかけ、地理学は影の部分でも課題を発掘し、その将来に指針や解を示す役割をもつ。観光客の行動圏の拡大と地元施設の関連で、自然美や歴史的遺跡やその存在が無視されていく一面がある。また広域観光によるルー

東：瀬戸内3橋時代の始まりとその地理的な関係

トの多様化、交通手段の複数化の進展・快適性などにより、ぶらり観光や交通利用そのものを楽しむといった面での地元の対応もあろう。架橋建設費の自力償還の困難さゆえに国に依存するのであれば、多くの国民のそのための賛成を得る地元の努力も必要だとする見方も理解できる。いずれにしても地域の新生はスタートしたばかりで、これが地域性としての存在確認は、従来の地域の経緯を踏まえて構築されなければならない。

(2) 南北の新しい連携軸から

従来、瀬戸内海地域といえば阪神—北九州の東西の広がりを中心に考えてきた。3橋時代はそれに大きく楔を打ち込むもので、正に新しい時代の幕開けである。大阪を夜出帆した内海航路の船は、翌朝の日の出時刻をその中・西部で迎え、内海が多島美を船上からゆっくりと楽しむことができた。このようにゆっくり時間が流れた時代から、移動時間を一気に短縮した高速化の時代へと当該地域は突入し、今は大急ぎで地域としてのデザインづくりに追われているのが現状である。3橋時代を迎え、東西交通ゆえに廊下の性格を有していた中国四国地方も新しい地域性を確立していく好機を迎えた。地理学はこのような潮流のなかでどのように対応していくべきか。都市部と農村部で相互に補完し合うこと、島方は島方としての地域秩序を保ちながらも、都市との連携を保ちつつ時代が推移していくことは避けられない。

島方も架橋ルートをベースにして、「有利・不利」が地域のなかで顕在化していく。昔の人がいみじくもいったように「利のあるところ難あり」のことばは、地域の将来を考える上で1つの警告になろう。利を生かして地域の開発や発展を考えることは、同時に陰の部で負の面を背負っていきつつあることだと理解した。地理学はこの意味でも重要な役割をもつ。時代が急速に動けばそれに比例して社会的に隠された危険性も表面化しよう。地域性の研究は困難さを伴う場合も多々あろうかとは思いますが、新しい時代に向かって挑戦していかねばならない。

地域の存在は生産に始まり、安定した居住が続く。生産は流通や消費に

つながり地域の成長をもたらす。その間の地域の変容には時間・場所などで多彩であるものの、一定の段階を踏むという経緯がある。変化の要因には内因・外因、近因・遠因などがあるが、その相互作用のなかで考えられねばならない。内海部のみかんは、かつては内海の海上交通に依存したが、東京—北九州の太平洋ベルト地帯（西日本国土軸）の発達を高速度交通の発達により、それに中心を移すことになった。愛媛県宇和地方のみかんまでも海上を糸崎へ運び、みかん列車は山陽・東海道を走りさらに北を目指した。しかし、フェリー化の時代を迎えてしだいに姿を消し、トラックが直接に産地と消費地を直結することになった。北海道や北陸、山陰などのトラックは雪を荷台に残して、12～1・2月と内海島しょに到着し、みかんを運び出す。みかん生産地も九州全域への広がり、島方でも高齢化や架橋による影響、対比されるりんごの全国的通年的な販売努力との競争に対し、生産種の地域の特化による品質や安全食品、地元の商業に結びついた多商品化などを含めて、地域の自助努力も求められよう。

架橋を通じての新しい連携軸は、道路や鉄道の性格をもつため、在来の船便とはちがって速効的であり、架橋後に備えた事前の十分な準備不足の面が折にふれて露呈し続けるであろう。その社会的構築面での島しょ方や四国本土方での弱点に競争力への対応の問題であろう。日本地理学会の発表のなかには、徳島サイドから阪神市場へ農産物の出荷に対し阪神サイドからの発送による逆行勢がある、そのためには徳島サイドとしても企業連合で力をつけて対応することだという。相手側にかなりの需要があり、それが逆に当方の長所であるならば積極的に行動が起こせる連携軸であるということだ。

2 海域として、地域として

(1) 東西交通から

海面は交通障害にもなるが、逆に活動の領域を提供する。島という枠で考えれば相応の地域観に終始する。逆に、伊予掾^{いよのじょう}であった藤原純友は939

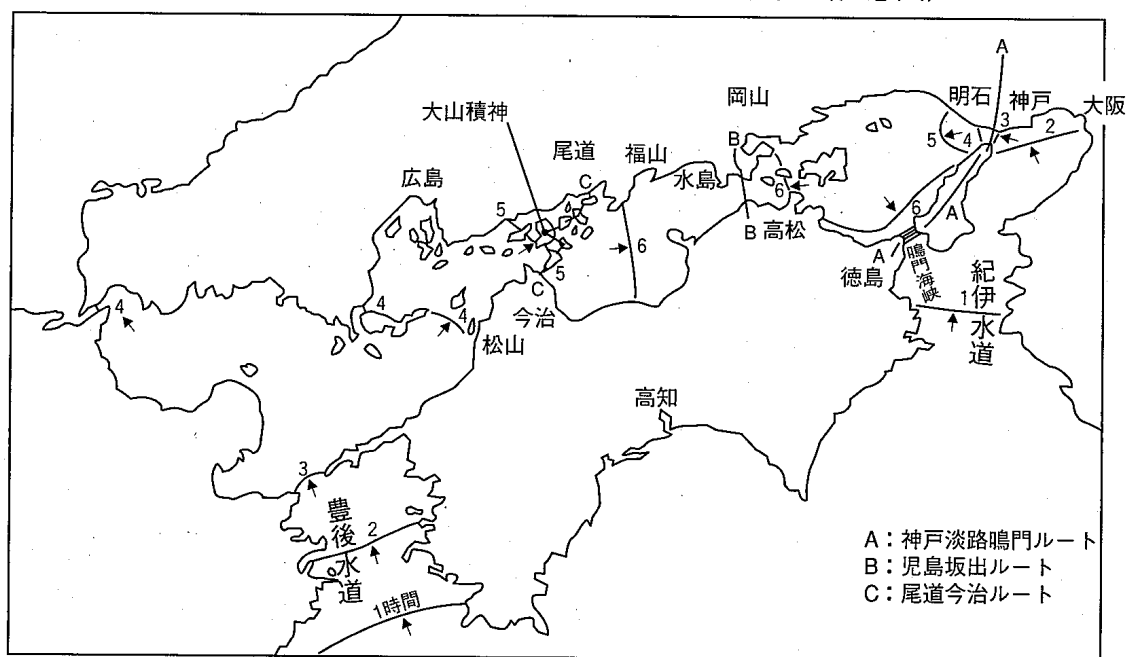
東：瀬戸内3橋時代の始まりとその地理的な関係

年（天慶2）瀬戸内海の家賊を率いて反乱を起こしたが（東国は平将門の乱に呼応）、その活動海域は備讃瀬戸から宇和海に及んだ。また、大三島在の大山積神（予州一宮）は伊弉諾尊（淡路島に伊弉諾神社）の御子大山祇神とは異神ともいうが、此神も百済に渡り仁徳朝に帰国着座したともいう。さらに、物部氏の祖の百済往来から大山積を和多志神とする場合もある。

さて、応神朝で伊予不順の徒を平定するために派遣された物部の小致命（越智氏の祖—河野氏はその出とする）は、功業により現在の越智郡（四国本土と島方）一帯を本拠にし得たといひ（大山積を氏神）、それは今治付近を要にして芸南の海域に広がるものであった。それは西から東行する海流域に従ったものであった（付図）。

ところで、山陽鉄道の赤間ヶ関（下関）開通は1901年（明治34）であったが、わが国が産業革命を経験した明治20～30年代の内海の東西の海上交通は、それまでの中世近世を通じての勢いの頂点に立つものであった。この幹線は阪神—北九州を直結し、船乗りの出身者も地元も多く、内海の全容を把握するものであった。水産業界では豊後水道・紀伊水道の東西両流

付図 潮汐波の進行および瀬戸内3橋の位置（概念図）



[注] 矢印は潮汐波の進行状況。東西方向から潮の集まる部分（魚群も）に3橋が建設された。

が内海中央部で出会うことも含めてその主な活動域は東部と西部に分かれた。かくて、海上交通を幹線に陸地部での鉄道連絡がみられた。そのいくつかの事例には

- ① 伊予鉄道三津ヶ浜—松山 (1888—明治21, 軽鉄の最初),
- ② 讃岐鉄道丸亀—琴平 (1889), 同丸亀—高松 (1897),
- ③ 摂津鉄道尼ヶ崎 (後の尼ヶ崎港, 現在廃止)—池田 (1893),
- ④ 播但鉄道飾磨—姫路—生野 (1895),
- ⑤ 徳島鉄道德島—鴨島 (1897),
- ⑥ 阿波国共同汽船の小松島—徳島の鉄道を買収 (1917—大正6, それまで国が借用中), この前年に撫養 (鳴門)—古川の撫養鉄道開通があった, などである。

また、洲本を中心とする淡路島では、縦貫鉄道の実現にしびれを切らした関係者は、洲本から島内各地へのバス路線網を開設している (鉄道は洲本—福良間で後に廃止)。しかし、山陽側における鉄道交通の発達には軍事施設を抱えたこともあって急速で、山鉄の下関開通の4年後には新橋—下関間に急行列車が運転され、関釜連絡船は朝鮮半島へ直結することになった。

逆に予讃線の松山開通は1927年 (昭和2) で、ここに山陽サイドと北四国サイドでの陸上交通の跛行性をみることができる。しかし、海上交通によって培われた島々の個々の地域性と連担性は残っていた。例えば、近隣の島々からは木江 (広島県大崎上島) へ行って夜の大阪行に乗船しており、それは戦前にあってはごく当然のこととして地域に受容されていた。また、大阪に一部みられる「小路」の呼称は、内海各地の港町の裏通りにあったといい、東西交通の残照を感ずることができる。

要するに、山陽側や内海部の東西交通にリードされる形で内海部での南北連絡の発達がみられる一方、四国サイドでは山陽側よりもむしろ、阪神に関係をもち、今治は「四国の大阪」ということばも生まれた程である。

(2) 架橋・地域の様相

図表1は瀬戸内架橋3ルートの方策を示したもので、鉄道併用の瀬戸中

東：瀬戸内3橋時代の始まりとその地理的な関係

図表1 架橋建設の次第

	関係記事	神戸淡路鳴門自動車道 (神戸-鳴門ルート) A	瀬戸中央自動車道 (児島-坂出ルート) B	西瀬戸自動車道 (瀬戸内しまなみ海道) C
1965				※ 尾道大橋 (日本道路公団)
66				
67				
68	建設・運輸省, 3ルートにしはる			▼ (1999: 県移管)
69	新全総に3ルート明記			
70	本州四国連絡橋公団設立(7月)			
71				
72				
73	オイルショック(凍結) 関門橋開通			
74				
75	1ルート3橋の方針(決定)			● 大三島橋
76		● 大鳴門橋, 撫養橋		
77	本四連絡早期完成はBに内定		● 瀬戸大橋	● 因島大橋
78				
79				
80				
81				
82				● 伯方・大島橋
83				
84				
85	明石海峡大橋は道路単独橋に決定			
86		● 明石海峡大橋		● 生口橋
87				
88	青函トンネル(54軒)開通			● 来島大橋
89	(平成元年)			
90				● 多々良大橋
91				
92				
93				● 新尾道大橋
94				
95	阪神淡路大震災			
96				
97	本四公団, 東京から神戸へ			
98	尾道大橋を日本道路公団から本四公団へ引継ぎ※			(橋桁落下) 事故
99				

※児島-坂出ルート, 大鳴門橋・因島大橋・大三島橋

中央自動車道(国道30号)の1988年, 神戸淡路鳴門自動車道(国道28号沿い)の1998年, 西瀬戸自動車道(国道317号沿い)の1999年の供用開始で, 3者はともにあまり時間差なしに1990年代の末期の開通となった。

3ルートはそれぞれ地域性が異なる。図表中のAは巨大市と地方都市に一大島が関係し、Bは岡山と高松の両本土側の拠点性が、そしてCは広島県・愛媛県ともに3島が関係するが、それらにさらに付属島が海上でつながっている。Aの一大島は、古く洲本市を中心に島内各町村へバス路線が通じ、視点を変えれば島内の町村は島とみるも可という状況下にあった。3ルートともに本州と四国を直絡するもので、都市勢力が急速に押し寄せるなかで、その各地域性はどのように形成されていくのであろうか。また、各地域の取組み方はどのようになっていくのか興味深いところである。3ルートは高速性をもつゆえに両本土側でも高速性をもった道路に十分有効性のある接続が必要だ。

明治、大正、昭和へと架橋建設への運動は戦後の神戸市の動き、洞爺丸や紫雲丸の事故で一段と盛り上がり、列島改造論や地元の強力な推進運動を含めて一大潮流になった。この間に架橋後を考えた地域開発の構想が関係県で策定され、420万人の四国へ向かって3橋の架橋が固められていった。その動きを水面下で大きく支えたものの1つに、四国4県の転出先第1位がすべて大阪府であり、隣県移動は以下にランクされていたことである。図表2は総務庁統計局が1993年（平成5）に発表したものから抜粋したものであるが、大阪府に次いで海を越えてつながるものは愛媛県→広島県、徳島県→兵庫県で、第4位ではすべて東京であり、第5位で兵庫県が顔を出す。なお、中国地方の各県で5位までのなかに四国の県はみられない。それは大阪府や兵庫県においても同様であり、この意味で3大架橋は四国の住民の大勢に即応しているとも考えられる。しかし、架橋後の四国地方としての性格はどのように変化していくのであろうか。

香川県東部では、明石海峡・鳴門海峡での架橋促進で徳島県庁に参加を申し入れたことがある。それは、1959年（昭和34）兵庫県が洲本市で「直通鉄道建設促進大会」を開き、明石－鳴門ルートの気運を盛り上げるなかで、引田町や白鳥町など大川郡東部の商工会は、児島－坂出ルートに反対し、徳島県の促進運動に参加したのであった。児島－坂出ルートでは、JR

東：瀬戸内3橋時代の始まりとその地理的な関係

図表2 都道府県別転出者の主な移動後の住所地（1993年）

府県	転出者 総数 (人)	1番目に多い		2番目に多い		3番目に多い		4番目に多い		5番目に多い	
		住所	%	住所	%	住所	%	住所	%	住所	%
京都	71,030	大阪	20.7	滋賀	14.2	兵庫	9.5	東京	6.2	奈良	4.5
大阪	228,063	兵庫	21.2	奈良	9.1	京都	7.2	東京	6.8	和歌山	4.7
兵庫	119,204	大阪	29.3	東京	8.6	神奈川	5.9	京都	5.3	千葉	4.0
鳥取	13,146	大阪	14.5	島根	11.5	広島	11.0	兵庫	10.4	岡山	9.1
島根	17,242	広島	23.3	大阪	12.0	鳥取	9.2	東京	7.3	兵庫	6.6
岡山	39,914	広島	17.1	大阪	12.3	兵庫	11.8	東京	7.2	香川	4.6
広島	70,098	山口	11.5	岡山	10.7	大阪	9.5	東京	8.8	福岡	6.6
山口	39,523	広島	21.4	福岡	15.8	東京	7.1	大阪	6.4	神奈川	4.7
徳島	15,668	大阪	16.4	香川	14.0	兵庫	10.1	東京	7.2	愛媛	7.0
香川	24,604	大阪	13.1	愛媛	12.5	徳島	8.0	東京	8.0	兵庫	7.7
愛媛	30,183	大阪	12.3	香川	11.6	広島	10.0	東京	8.3	兵庫	7.3
高知	15,903	大阪	14.8	香川	10.6	愛媛	10.6	東京	9.7	兵庫	6.7

のマリンライナーが岡山－高松で上下併せて69本（午前4時台から午前零時台まで）運転され、その意味では岡山と高松の地域の基盤の取り方にも一考を要することもある。

さて、行政域を越えて広がる都市圏は経済・社会を中心に海域や山地部も呑み込んで広がるが、そこにも段階がみられる。たとえば、日本地理学会の発表のなかにあったが、神戸－鳴門ルートの開通により、徳島側からは神戸や大阪へ高速バスを利用して日常の移動がよくみられる。目的は外食と衣料品の購入である。そして、この傾向は徳島市からの出発であり、徳島県内各地からのものは徳島市へ集中するという。すなわち、架橋ゆえに過疎地での経済は徳島市へ、徳島市とその近郊は阪神へというものであった。また、朝日新聞の最近の『民力』（1994）ではすでに淡路島々内ながら北端、北東端の淡路町や東浦町（2000年開演の淡路花博の会場）はすでに神戸都市圏に含まれている。このように架橋以前から海上を越えて都市圏は広がっており、その点は尾道の対岸の向島（尾道水道の幅、80メートルではあるが）が2分され、東半の向東町は早くから尾道市になっているの

と同様である。

II. 学会の発表から

1 日本地理学会秋季大会関係

(1) 発表の趣旨

1999年度日本地理学会秋季大会は、四国大学（徳島市）で「本四架橋による周辺地域へのインパクト——明石海峡大橋を中心に——」と題する公開シンポジウムを開いた（10月9日を中心に）。発表内容の分野別を考えてみると交通、農業、小売業と購売行動、製造業・卸売業の変化、高松にみる企業の支店の統廃合、淡路島の生活圏、関西経済圏からの明石海峡大橋と四国経済、瀬戸大橋時代の経験と本四3橋時代への展望など本四架橋と地域経済を中心に8名が発表を行った。

如上の発表の一部分を取捨選択する形で述べるとしても、その全容からみれば不十分の謗りは免れない。しかし、敢えて述べることでその具体的な展開としたい。

3架橋の開通により、時間空間からみれば神戸—尾道、徳島—今治の各地域が近接することになった。しかし、費用空間という点では後者は前者に及ばない。しかし、環瀬戸内経済・文化圏の形成という点では、双方ともにその基礎的条件は整ったとみられる（F氏）。

つぎに、農業面では家族経営から法人経営へと進化するところがみられ、阪神市場へ朝取り野菜の出荷がみられ（栄養度が高い）、また、朝釣り鮮魚も同様である。逆に長野や青森からの仕出し野菜の輸送では地元の中心業者がシェアを奪われ、大産地市場の仲買業者が直接に大量出荷するようになっている（N氏）。

また、小売業の購売行動では、三ノ宮や元町が60パーセントの動きを示すが、一部は大阪の梅田や心斎橋まで足を伸ばし、それが30パーセントにもなるという。対象の商品は衣料品・靴・鞆など流行ものやブランド品を含めて質量ともに豊富であり、自分の好みに合ったものを選びやすいとい

東：瀬戸内3橋時代の始まりとその地理的な関係

う点がある。また、外食もバラエティに富み、多種類のものを家族や友人などと楽しむことができる（T氏）。

製造業が、関西圏との取引においても容易となり、情報が入手しやすく量的にも増したということに対し、徳島県内を主な市場とする卸売業は、すでに関西圏に組み込まれていた関係上、架橋があっても当面の変化はあまりみられないという。けれども、これらについてはなお一層の細密な観察をして事態を分析する必要があるという（O氏）。

ところで、四国で支店経済の都市といわれる高松市であるが、架橋があったから支店の統廃合をするという方向ではないという。むしろ、企業内の組織改革によるものであるけれども、小企業の場合の支店や出張所では架橋との関係がみられるようだ（I氏）。

その他、関西圏からの四国経済ということでは、地元神戸ではなく大阪からの発言ということもあって、積極的な内容はみられなかった。大阪からみれば淡路島や徳島を玄関口とする四国が、まだ十分に社会・経済的に成長しておらず、むしろこれらの成熟へ向けての努力に期待するといった内容であったと推察している。

(2) 付言

経済は人口を通して社会と結びつく。人口が多く、経済がつそれに相乗効果を発揮して活発化することで社会も活気づく。今、四国の人口をみると徳島県83.2万人、香川県102.7万人、愛媛県150.7万人、高知県81.7万人で計418.3万人である（1995年国調）。同じく大阪府は879.7万人であり、四国全体の2倍よりも多い。大阪が先ず四国の経済的成長を望む理由も理解されよう。なお、同年の全国人口125,570千人からすれば徳島県は0.66パーセント、香川県0.82パーセント、愛媛県1.20パーセント、高知県0.65パーセントで、ざっとみても四国全体では3.33パーセントしかない。なお、年齢3区分別の各県別、全国別を並べると

	0～14歳	15～64歳	65歳以上
徳島県	15.9%	65.1%	18.9%
香川県	15.7	66.1	18.2
愛媛県	16.3	65.2	18.5
高知県	15.4	63.0	20.6
(全国)	15.9	69.4	14.5

となる。全国的レベルでは15歳以上で低目であり、とくに65歳以上の階層では高い数値を示す。さて、小売業で四国4県の年間販売額は59,997店で47,864億円の年間販売額(1997)であり、全国の年間販売額1,477,431の3パーセントである。それゆえ、1店当たりの年間販売額は四国として0.797億円、それに対する全国は1.040億円であり、ここにも四国の沈みがみられる。

けれども、信用農協連合会の預金残高は1998年3月末で徳島県6,028億円、香川県12,188億円、愛媛県11,203億円、高知県6,097億円で、その計35,516億円は全国計の468,215億円の7.58パーセントを占めるし、郵便貯金の残高でも四国としては、全国を100パーセントとして4パーセントを占めるなど、人口比よりも高い。今、1世帯当たりの郵便貯金、農協貯金の残高について、その全国的な水準値、98/93年での伸び率を示せば、図表3のように

図表3 郵便貯金、農協貯金1世帯当たり残高その他

	1世帯当たり郵便貯金残高			1世帯当たり農協貯金残高		
	98年3月末	水準値	98/93	98年3月末	水準値	98/93
全 国	(千円) 5,211	% 100.00	% 32.0	(千円) 1,482.7	% 100.0	% 1.4
大阪府	5,459	104.75	41.2	817.9	55.16	(-)3.0
兵庫県	5,998	115.09	39.8	1,741.6	117.46	0.8
岡山県	6,574	126.14	28.6	2,288.8	154.36	0.8
広島県	5,882	112.86	30.2	1,825.4	123.11	3.1
徳島県	7,153	137.25	36.6	2,424.0	163.48	4.7
香川県	6,934	133.04	35.4	3,514.5	237.03	5.7
愛媛県	5,242	100.58	33.4	2,487.4	167.76	3.3
高知県	5,058	97.05	31.8	2,236.8	150.86	2.9

(『2000地域経済総覧』東洋経済新報社)

東：瀬戸内3橋時代の始まりとその地理的な関係

なる。すなわち、郵便貯金では徳島・香川・岡山などの各県が全国レベルを100パーセントにみたときにかなり高く、高知県が低いけれどもそれは農協貯金の残高の高さで補われているのではないか。郵便貯金の伸び率も全体的に全国平均並みかそれ以上に高い。

四国では農協の貯金残高が大きく（水準値）、山陽側や大阪・兵庫などが小さい。また、その残高も四国は大きい。四国の金融は郵便局や農協を中心に動いているようで、全国的にみても相応に貯金額を確保しているようだ。逆に、四国では山陽—大阪側程、銀行中心の金融機関の激しい競争下に置かれていない点もあろう。すなわち、四国4県は全国のどこにでもみられ、しかも手堅いと思われる郵便貯金と農協関係に主として経済的依存を深めており、当面の四国経済の展望はこの2者を中心にみるのが1つの視点となる。

そのことは、さらに農業就業者1人当たりの農業粗生産額（1997）やその全国水準を100としたときの数値からもその重みを知ることができる。すなわち、水準値で香川県以下が低い山陽3県よりは高い。これら低い3県も橋を生かした新しい一次産業の創生で徳島県のように力をつけていくのであろうか。

兵庫県	1,722 (千円)	67.79 (全国を100として)
岡山県	1,545	60.81
広島県	1,562	61.48
徳島県	2,647	104.18
香川県	1,727	67.97
愛媛県	1,819	71.58
高知県	2,357	92.76

（『2000地域経済総覧』東洋経済新報社）

2 地理科学学会関係

(1) 大会の概要

地理科学学会（主管広島大学文学部地理学教室）は、1999年度秋季学術大会——第16回シンポジウム——「『地域』としての瀬戸内海——その光と

影——」を、10月24日広島県豊田郡瀬戸田町で開催した（町民会館多目的ホール）。このシンポジウムのオーガナイザーは東（筆者）が指名を受けたものである。主催者としては、表の問題・裏の問題、時間的・場所的各対応などが多くあり、加えて大会前日の23日には近くの伯方島（天然塩の生産の復活、水軍城趾と歴史資料館）、瀬戸田シトラスパーク（世界のみかんの樹種約600）の見学などの準備や実施にも配慮した。幸い広大関係者の協力を得て無事終了することができたわけである。

さて、オーガナイザーとして先に行われた日本地理学会の大会のテーマに重複しないようにという観点、「しまなみ海道—尾道・今治ルート」が開通して半年あまりのなか、早くも地元では開通による明暗の発生、瀬戸内海のもつ歴史的・地理的性格などを考慮して上記のような大会テーマとしたのである。そして、慣例により400字程度で以下のような問題提起を行った。

瀬戸内海—その海域・地域

伊邪那岐（美）国産み神話は主に西日本一円の淡路・四国・隠岐・筑紫付近・佐渡・大倭豊秋津島であり、さらなる吉備児島・小豆島・大島・女島・知訶島・両児島の属六島の生に神話をもつ地理的世界観があり、そこに交通線や文化の移動などでもつ瀬戸内海の重要性を知り得る。

かくて先人たちは内海の各地に定着し、生活や文化を形成しながら各自の空間を取込むが、地域に生まれた海域観は海・山の神をも根づかせる勢いであった。内海は、その幹線から周囲の陸上部に支線を広げ躍動の時代を迎えるが、陸上部の発達はその社会的地位を逆転させ、20世紀では瀬戸内三橋時代という具体的な頂点を示した。西瀬戸自動車道というがそれは内海部の中央であるという当域のアンバランスの1例をそこに見る。当域の陰の部分に連絡道は通じ、従来型の海域・地域などにみる秩序の混乱の収拾には相応の時間が必要だ。

瀬戸内海—その海域・地域の今後の課題は、開発の可能性を求めるポテンシャルな面と同時に、社会的な病魔や危険の潜伏する面も合わせて探究することである。それはまた、「21世紀国土グランドデザイン」（国土庁、平成10年）の主旨にも即応していることでもあるから。

(1999.10.20)

東：瀬戸内3橋時代の始まりとその地理的な関係

すなわち、「しまなみ海道」の地元で行う大会ではあるが、瀬戸内海三大架橋全体を見通した内容も必要であり（21世紀の地域的发展を考えて）、地元も含めた多角的で多彩な内容が地域研究のベースになると考えた。なお、大会の概要は以下のようであった。

オーガナイザー：東 皓傳（広島修道大学商学部）、木本浩一（広島大学国際協力研究科）、加藤幸治（広島大学文学部）

I. 主旨説明 10：30～10：40 木本浩一（広島大学国際協力研究科）

II. 問題提起 10：40～11：05 東 皓傳（広島修道大学商学部）

III. 報 告

11：05～11：35 塩谷裕司（明石清水高等学校）

「わが国島嶼空間の現状と課題
——架橋開通に伴う地域変容——」

11：35～12：05 藤塚吉浩（高知大学教育学部）

「本四架橋後の地方都市中心市街地の変容
——高知市における人口移動分析を中心に——」

【12：05～13：00 昼食】

13：00～13：30 小川全夫（九州大学人間環境学研究科）

「離島の半島化は発展か
——地域人口高齢化への取り組み——」

13：30～14：00 村上和馬（伯方町文化財保護審議会）

「しまなみ海道筋の光と影
——西瀬戸自動車道の開通とその影響——」

14：00～14：30 カロリン・フंक（広島大学総合科学部）

「瀬戸内海——観光『地域』の可能性——」

【14：30～14：45 休憩】

IV. 総合討論 14：45～16：15

B. 巡 検

シンポジウムの議論を一層深めるために、巡検を実施いたします。しまなみ海道の開通によって変貌を遂げつつある島々の現在を、専門家の解説を交えながら見学します。

日 時：1999年10月23日（土）

集 合：瀬戸田港棧橋 午前10時00分集合

しまなみ海道・伯方島バス停を經由します（午前10時20分頃）

地 形 図：25,000分の1「瀬戸田」「木浦」

- コース：瀬戸田港→しまなみ海道（多々羅大橋・大三島橋を通過）
→伯方塩業（天日海塩を用いた製塩工程を見学，説明あり）
→木浦城展望台（木浦地区造船所群や能島水軍城を展望，マリノオアシス）
→多々羅総合公園（多々羅大橋の架橋関連展示と交流拠点整備）
→シトラスパーク（地域特性を生かしたテーマパークを見学，説明あり）
→耕三寺参道商店街（旧商店街の盛衰と新市街地の観光産業）
→瀬戸田港解散（午後4時50分散散予定）

〈コース内容は，天候等により一部変更になる場合があります〉

案内者：東 皓傳，村上和馬，加藤幸治，梅田克樹，杉下一郎，矢寺太一

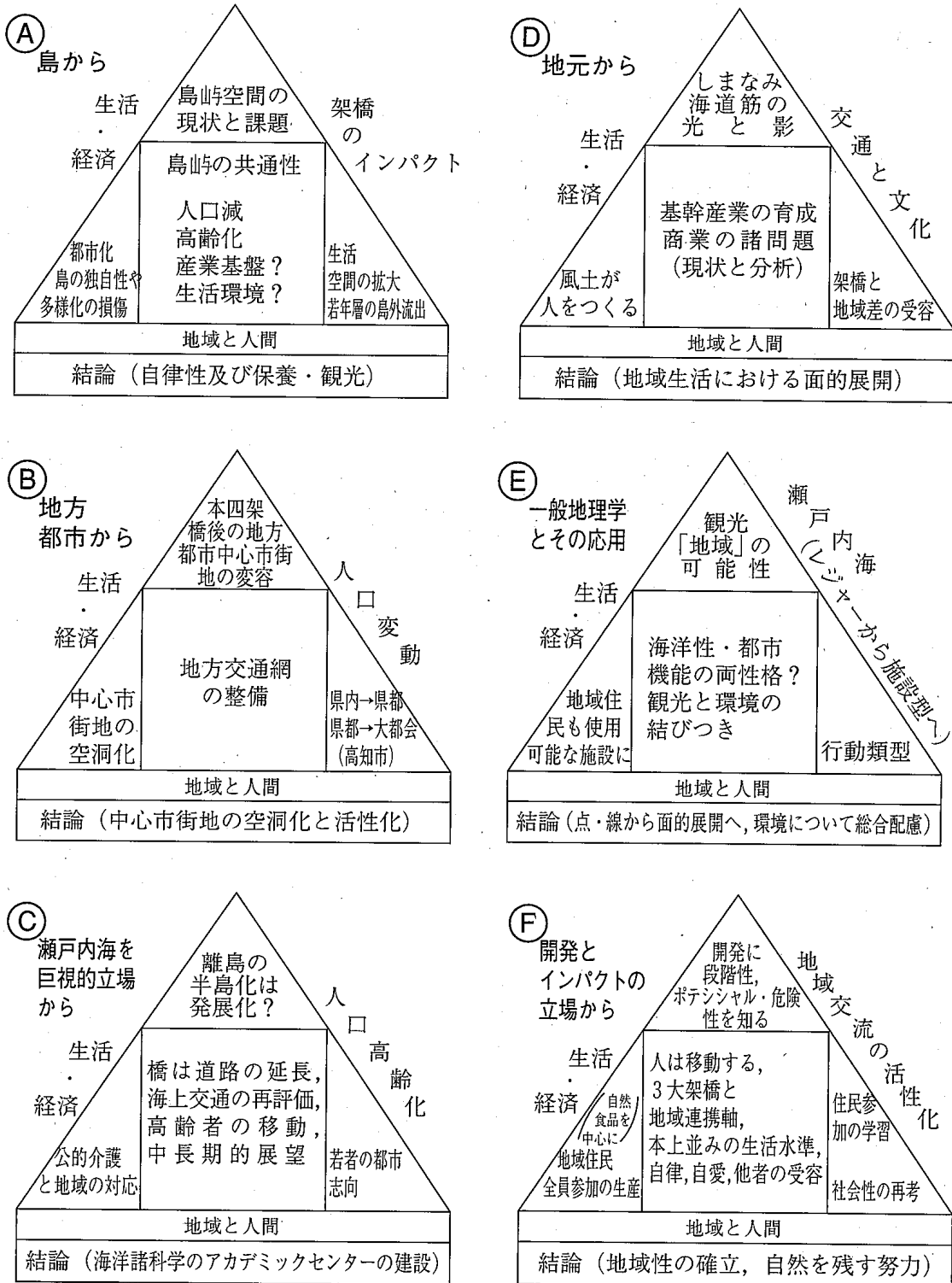
巡検の最終項で，地元商店街の関係者と意見交換を行った。架橋により観光バスで多くの来訪者があるものの，駐車場や耕三寺・美術館などの近くの広場で降車する。従来であれば，瀬戸田港（三原・尾道から船便）から500メートルの商店街を通り奥の部分の耕三寺や側面の向上寺（小早川隆景ゆかりの寺）に向かう。今度は最初から奥の部分にバスをつけるので，観光客は大量のランチタイム者に対応できる食堂の付近（商店街の中央）までしか来ないわけで，残りの商店街（港へ向かって）は閑古鳥の啼く状態だという。地域の人のお話を真剣に受けとめることができた。町としてもすでにシトラスパークやサンセットビーチ（海水浴場），ベルカントホール（音楽堂），美術館，道路の新增設など関係施設に大量の投資を行っているので，当面は商店街のアンバランスに直ちに対応できないとのことであった。われわれも，時間をかけて研究すべきテーマを得たのである。

(2) 発表の趣旨と付言

発表者5名のレジユメを同一の幾何学的図形に宛てはめて，文中から考えたキーワードを配したのが図表4である（A→E）。なお，それらを集約して作成したのがFである。A→Eは左肩に示したように多様な視点から述べられているのがおもしろい。筆者は，全発表者の発表内容を検討して，左辺と底辺には共通のキーワードを配して全体的に統一をもたせることに

東：瀬戸内3橋時代の始まりとその地理的な関係

図表4 発表者の内容



した。また、三角形のアタマの部分には発表者のテーマを据え、右辺は発表の具体的内容を、中央の四角の部分は核の部分とし、底辺には「地域と人間」および結論を示したのである。

Aでは、広島県沼隈郡沼隈町（本土側）と内海大橋を渡った島側の内海町について、架橋により島が経済的・社会的に変化し、島側が受けるインパクトをプラスに変えるよう主張し、具体的な結論を出している。ここでは考察の原点部分で、以下のようなことは検討しなくてもよいだろうか。すなわち、図表5で内海町と沼隈町の関係を考えてみる。65歳以上の人口比では両町は離れているが、第1次産業比ではかなり接近し、第3次産業人口比では互いに接触する。この動きを年変化、時代的变化のなかで追究しながら、さらに沼隈町の背後にある福山市の動きも併せて考えることで新しい方向が発見できるかも知れない。

Bでは、高知県の人口移動を示した図表2も基本的データになり得るのではないか。高知県は大阪をトップにするが、近接県に徳島県が5位までに入っていない。発表のなかに、高知市の中心街地区からは山陽サイドへの人口移動も増してきたというが、岡山・広島両県の動向はどのようであろうか。背景として知りたいものである。Cは、架橋によって経済へ関心が集まるなかで、社会福祉も同時に進めることの重要性を指摘している。ここでは、図表5にあるように全国的レベルよりはるかに高い町村であるが、第1次産業別人口比も相似している。それゆえ、社会福祉の方向であれば、同時に農牧林水産のあたりで、第3次の産業と提携することで働き場が探せないものか。なお、第3次産業人口比は全国平均より下回りではあるが、各町村はかなり高い。サービス業中心の展開がみられると思う。

Dは地元からの発言であり、質問が具体的に集中した。基本的には、島民の生活面では海が島ごとの隔離の方向で作用したようで、各島内は相互に助け合って、静かに自然のなかに溶け込んで時が流れてきた。一方、海は地域社会の面で島を包みこむ形に働き、一般に経済力の弱い地域ゆえに行政がリーダーシップを取り易く、それが今回の架橋で民間経済力の上昇が続けば地域経済圏はどのように描かれてくるだろうか。今治や尾道、因島、福山などの存在が問題になり、その度合を図る1つの尺度はバス交通である。船からバスに変わったことで人の移動にも変化がみられ、地域へ

東：瀬戸内3橋時代の始まりとその地理的な関係

図表5 人口比

(1995) %	65歳以上 の人口比	第1次産業 人口比	第3次産業 人口比
55			<u>弓削</u> 全国 61
54			
53		<u>関前</u>	
52			伯方 沼隈, 向島
51			
50			内海
49		<u>魚島</u>	
48			因島 <u>生名</u>
47			
46			<u>魚島</u>
45			
44	<u>関前</u>		
43		上浦	
42			吉海
41		大三島	
40			
39	大三島		
38			
37	<u>魚島</u>	宮窪	<u>関前</u> 宮窪, 岩城, 大三島
36			
35			
34			
33	上浦, 内海		
32			
31	吉海		上浦
30			
29			
28			
27			
26	岩城		
25	宮窪, <u>生名</u>		
24	<u>弓削</u> , 因島	吉海	
23	伯方	<u>岩城</u>	
22			
21			
20	向島	<u>弓削</u>	
19			
18	沼隈		
17			
16		内海	
15			
14	全国		
13		向島	
12			
11		因島, 伯方	
10			
9			
8			
7		<u>生名</u>	
6		沼隈, 全国	

[注] 下線は「しまなみ海道」は周辺部の島
沼隈町は本土側

のインパクトの第1に考える興味あるテーマとなる。伯方島の小型船鉄鋼業者の上京では広島空港を利用することが多いという。現状では福山—今治、広島—今治のバス交通があり、新幹線は福山が玄関口に成長しつつある。この両ターミナルは午前7時頃から午後7時頃までの間で運転されるが、広島より福山の方が運行回数も多く午後8時頃まで幅が広がる。ここで心配するのは、経済開発を急ぐあまりに先人から受け継いだ貴重な文化財の損傷や破壊のことである。文化財でなくても、近くの丘陵に先史遺跡があり、その遺物が海岸に運ばれて少しの時間での汀の散策だけで縄文・弥生・古墳時代に思いを寄せることができた。ところが、近くにインターチェンジが設置され、海岸を埋立ててマリンセンター・集会場のよう大規模な建造物に変わっていき、近くの水軍城趾も崖面を削られて自動車道路が新設された。これらが地域にみる地域的なインパクトの第1ステージとみることができる。

つぎにEがある。一般地理学の1分野に観光地理学があり、発表者は図表4に示したような論理を展開した。自然と人文、来訪者と地域住民、観光休養と環境、海洋性と都市性など相対的な両立場を同時に考えることの必要性を述べた。また、建設された施設はシーズンだけではなく、常時の利用ということを目的にすべきだという。上記のような各行動のなかから地域性に応じた行動類型が生まれるだろうといい、正に当を得た視点であったように思う。これらは、来訪者を受け入れる地元の問題であるが、来訪者にポイントを置くと、1トリップだけの行動もあろうし、時には余暇時間の事情では2トリップや3トリップに至ることもあろう。この面からの地元での施設の利用度は、またちがったものになるだろう。研究に新しい分野が開けてくるのではないか。

(3) 「しまなみ海道」の開通を中心に

図表6は、架橋ルートの通過町村の小売業の現状の一部を示したものである。すなわち、通過町村は全国や県単位からみてかなり不十分な数値であり、橋を拠りどころとして県平均に近づきたいとする地元自治体の熱意

東：瀬戸内3橋時代の始まりとその地理的な関係

が感じられる。逆に、水の高さが低きを選ぶように本州・四国の両本土から商業勢力が流れ込み易い条件下にあるとも考えられる。1988年の小島一坂出、1998年の神戸-鳴門ルートが開通後の1年目の最大ブームを経験したように、1999年の「しまなみ海道」も同様の経験をするのであろうか。

商業資本のこれら通過町村への進出の背景にはこの潮流で商圈を拡大したり、足場をつくる目的も含まれよう。この地元へのインパクトは、本土側の類似業者との営業上の生存競争を招く。架橋後間もない神鳴ルートや尾今ルートは、現在、水面下も含めてこの競争下にあるだろう。児坂ルートでは鉄道の交通密度の高さもあって、岡山対高松の問題であり、ここでは一応除外している。

通過ルートに洲本市と因島市がある。97/91の年販額がマイナスの因島は洲本市に比べて小売業の弱いことがわかる。尾道市の吸引力、平地に乏しく住宅地の広がり難い点、従来の海上交通ゆえに海岸各地に点的に発達した集落の存在、日立造船の撤退など各種の要因が考えられる。現在は「花」に一つの活路を求め、観光では水軍関係、中小の造船などを考えて行動中であるが、早い時点での因島大橋の架橋の完成（1983）ゆえに、当地は開通直後の社会・経済態勢にみる第1のステージは終わり、第2のステージのなかでの新しい方向を求めて模索の現実が感じられる。

対する洲本市は、早くから一島のなかの各町ゆえ、また急な山地もなく同市を中心にバス交通が発達していた。徳島藩の洲本城があって近世から地域の中心性をもっていた理由もあり、先ず洲本から島内各地へ、各地は洲本を対外窓口とする形であり、大阪その他の連絡船が入港していた。因島市の方は近接町村が各島ごとに独立しており、経済的・社会的にもつながりの弱さがあった。しかし、それでも日立造船という巨大企業の工場が立地し、輩下に協力企業を抱えていた当時は定期船が網目状に付近の島々を往来していた。現在、朝日新聞『民力』が示す因島都市圏に県外の^{いき}生名・^{いわぎ}岩城・弓削が入り、県内の瀬戸田も含めているのは、往時の名残りのためと考えられる。なお、1店当たりの売上げが、因島市は洲本市の約70

図表 6 通過町村小売

1997 神戸-鳴門ルート						
市町村 (区)	商店数	従業者	年販額※	1店当たり 従業者	1店当たり 年販額	※ 97/91
	(店)	(人)	(百万円)	(人)	(百万円)	(%)
神戸 中央区	4,215	23,843	693,082	5.65	164.43	(-)7.6
洲本市	793	3,070	56,936	3.87	71.79	1.2
(津名郡) 津名町	347	1,596	30,461	4.59	87.78	49.3
淡路町	150	378	5,607	2.52	37.39	4.2
北淡町	203	601	7,268	2.96	35.80	16.2
一宮町	148	426	6,380	2.87	43.10	7.7
五色町	189	504	6,599	2.66	34.91	11.7
東浦町	159	492	7,957	3.09	50.04	30.0
(三原郡) 緑町	98	455	10,219	4.64	104.27	4.2
西淡町	234	820	14,429	3.50	61.66	18.8
三原町	347	1,495	36,104	4.30	104.04	67.1
南淡町	431	1,417	18,342	3.28	42.55	21.5
鳴門市	966	3,662	59,789	3.79	61.89	16.4
徳島市	4,212	19,059	363,632	4.52	86.33	(-)0.7
(岡山県) 玉野市	865	3,664	59,971	4.23	69.33	(-)2.2
徳島県	(店) 12,777	(人) 49,502	(億円) 8,406	(人) 3.87	65.79	0.57
全 国	(店) 1,419,696	(人) 7,350,712	(億円) 1,477,431	(人) 5.17	(百万円) 104.06	(%) 5.1

[注] 1) 尾道-今治ルートで越智郡以下が愛媛県。なお、点部は数値の関係で公
2) ○部の町村は海上の便船で広島県因島市に連絡する。

東：瀬戸内3橋時代の始まりとその地理的な関係

業の現状その他

1997 尾道～今治ルート						
市町村	商店数	従業者	年販額※	1店当たり 従業者	1店当たり 年販額	※ 97/91
	(店)	(人)	(百万円)	(人)	(百万円)	(%)
尾道市	1,468	5,930	100,626	4.03	68.54	(-)3.4
因島市	573	1,926	27,889	3.36	48.67	(-)6.3
(御調郡) 向島町	210	852	14,031	4.07	66.81	15.0
(豊田郡) 瀬戸田町	167	679	9,318	4.06	55.79	1.6
(越智郡) 生名村○	...	...	...	...	...	...
岩城村○	...	...	...	...	...	...
弓削町○	...	...	...	...	...	...
魚島村○	...	...	...	...	...	...
上浦町	82	228	3,304	2.78	40.29	49.5
大三島町	126	302	4,586	2.39	36.39	24.9
伯方町	151	465	7,395	3.07	48.97	17.6
関前町	...	...	...	...	...	...
宮窪町	71	165	1,674	2.32	23.57	3.9
吉海町	102	284	3,320	2.78	32.54	21.0
今治市	1,990	8,423	151,988	4.23	76.37	1.3
東予市	444	1,820	28,648	4.09	64.52	4.6
広島県	(店) 33,892	(人) 176,774	(億円) 35,488	(人) 5.21	(百万円) 104.70	6.2
愛媛県	20,447	89,867	16,163	4.39	79.04	11.8

表されない。また、架橋ルートの島からは独立した存在。

パーセント弱であり、それは愛媛県越智郡で島崎部の中心である伯方町と同列にある。また、淡路島で三原郡一帯で1店当たりの年販額が4千万円以上と高いのは、神鳴ルートの道路工事を中心とする一過性も含まれているようだ。

1997年のこの統計数値が2000年以後のものでどのように変化するか、全体のレベルがたとえ上がったにしても従来の平衡型から2極分化した優劣のはっきりした形に変化していくのではないか。次回からの数値は水面下の分析が重視されねばならない。

結 び の 章

1998年3月、国土庁は従来の開発中心の国土計画の反省に立ち、風土と歴史を尊重しながら日本人一人ひとりの生活の質の向上を目指す「21世紀の国土のグランドデザイン」——地域の自立の促進と美しい国土の創造——(Grand Design for the 21st Century — Promotion of regional independence and creation of beautiful national land —) を発表した。これは第五次全国総合開発計画(五全総)と目されるものである。

東西の廊下的性格が代表とされ勝ちな瀬戸内海地域に、環瀬戸内圏を含めて考える日本海から太平洋にわたる地域の連携軸構造を入れることにした。これは、21世紀の瀬戸内海地域にとって大きな目標を示したものである。架橋開通後のブームも去ったとみられる瀬戸中央自動車道、開通後間もない他の2ルートのブーム維持への努力のなかで、財界・実業界その他関係者は次の方向を模索している。すなわち、地域生活の実質的向上、恵まれた環境を地域の経済的・社会的充実にかかすこと、両本土間で観光地の役割を分担し合うこと、国が描いたデザインに地元としてどう細工を加えていくか—その自発的努力のたいせつさ、3橋の通行料金を下げることで相互の交流を活発にさせ地元経済を活性化させることなどである。

財界や実業界、学識経験者として毎日の厳しい生存競争のなかには直接タッチしていない人たちの大所高所からの意見は、それなりに評価しながら

ら自分たちのなかに引き入れるとしても、「今日のパン」を求めての厳しい現実への対応はどうすべきであろうか。上からの大きな意見に対し、地元で直接根ざした意見があつて然るべきである。本稿でも折りにふれて微視的に、その場々でふれてはおいたが、地理的立場からは先ず何々が考えられるか。

各地域は、それぞれに個性をもち（地域性 regional character といい自然面・文化面がある）、それを探究することが第一だ。同時に相手地域の地域性も研究し、⊕と⊖を補う方向か、⊕と⊕で相乗効果を考えるかということも出てくる。そのためには過去からのデータの追跡も必要で、現実が発生している事象には幅広くデータを集めて分析しながら広い視野から検討し、関係者の自助努力や失敗も含めての行動が求められよう。しかし、発展や変化には因果関係や段階があり、一度には対応できないと、地域経済には相応の完結圏があり、それがたとえば架橋というような交通の変化で崩れて新しい現象が生まれてくれば、それは今までに地域として経験したことの無い次のステージに入っていること、そして新しい対応が求められ、自地域を離れて他地域から自地域をみることなどの課題も生まれてくる。かくて、アトランダムながら、いくつかの結論にふれたい。

- ① 「しまなみ海道」筋、徳島地域では観光ブームの延長を願いながらも、産業の創生に視点を向けて行動しようとしている。この場合、各地域がもつ自然的・人文的条件を検討するなかから地域の有利性を発見し、伝統的な生産行動ゆえにそれが地域社会の安定につながってきた点に学び、それを将来に生かすことである（具体的な方向例は先述した）。
- ② 架橋に直接関係する各地域社会は、それ以前まで続いてきた近隣地域社会の相互関係に一層配慮し、連帯性を強めていくことが、架橋のない島も含めて地域全体の住民生活を活性化させることになる（社会機能分担の分担）。そのためには交通機能の充実が重要で、可能な限り複数の交通手段や交通機能のレベルアップを図ることである。たとえば、海上各ルートの両本土側の高速自動車道への直接連絡、海上交通の効果的な

充実（陸・海交通の補完）などである。

- ③ 域内交通の整備（いわゆる第2道路）も当然のことで、とくに「しまなみ海道」筋は自転車道（自然遊歩道）があり、尾道・今治で自由に貸自転車も利用できる。それにとまなう関連工事（急勾配の解消や簡易宿泊施設の充実など）も付帯的に考慮する。筆者が瀬戸田に一泊したときも、定年退職後の仲間同志が今治から自転車行をし、当地に一泊し尾道へ向かうとのことであつた。この計画の場合、復はバスや船（一部は徒歩か）ということが容易に計画できる態勢下にするということ、要するに利用者に滞在時間を長びかせる方策を、従来にも増してとるということである。
- ④ 問題の検討や試行錯誤もあろうが、要は地元産の何かを創生し宣伝することである。かつて岩城島の「いも飴」は大正～昭和を通じて非常に有名であり、他地域ではどのようにしてもまねのできないものであつた。それもそれまでに地元の人々の長い間の努力の賜物であつたわけである。瀬戸田商店街の一角で製造販売されている「薄皮まんじゅう」は味が好評で大正時代からというが、他地には一切出していない。港の売店その他ではそれをまねて「三島まんじゅう」で販売されているものの、味は今一つのようなのだ。すなわち、広く海道筋の全体的な商店街の関係者で相互に商品を発掘し、創生し、十分に宣伝をして来訪者に幅広く理解してもらうことである。
- ⑤ 上記はすべて域内中心の観点であつたが、域外者に与えたインパクトの一例にふれたい。広島や福山から今治へ、大阪（神戸）から徳島へ、岡山から松山や高知へとバスダイヤが組まれ、気のむくままにそれをいつでも利用することが可能となつた。しかも山－海－島と変化に富んだ車窓景観（地域住民の血と汗の結晶である人文現象）をゆっくり楽しむことができる。晴天なら晴天日の、雨天なら雨天日のそれぞれに趣きのある展開に接することで精神的にリフレッシュすることができる。要するに交通機関は利用するためにあるだけでなく、交通機関そのものを

東：瀬戸内3橋時代の始まりとその地理的な関係

リラックスしてゆっくり楽しむということだ。そのために、現地を通過してしまいかれ知れないが、下車するかも知れない。通過したが改めて再訪することもありうる。俳句行、歌壇行、様々な目的をもったファミリーの来訪など新しい計画が車中や船中で発想され、実施に移されることは当然に考えられる。21世紀の初頭の30年間（世代交替年）は、地元にとってリピーターをどのように呼び込み、それを安定的な数値にのせることができるか、大きな課題を背負っている。

以上、結びとしてふれたが、まだほかにも意見があろう。生々流転して止まない人間社会のことであるから、立地に⊕や⊖の条件のあることは当然であり、それゆえに継続して事態を冷静に考えながら、軌道修正をすることは当然にあり得ることだ。

Summary

The Dawn of A Three-Bridge Era in the Seto Regions and Geographical Implications

Terutada Higashi

Three bridges were completed in the Seto Inland Sea almost at the same time in the 1990's. These will pave the way for a new perspective in regional development and academic research after 2000.

The routes via three bridges have different regional characteristics. The Kobe-Naruto route has an island in the middle, and the Kojima-Sakaide route through the means of a bridge performs a pivotal role between Okayama City and Takamatsu City. The Onomichi-Imabari route also raises a number of interesting issues toward the future, such as:

- the “peninsularization” of remote islands by connecting them with the six major islands
- relations between islands and the regional urban centers of Onomichi and Imabari
- relations between the island city of Innoshima and remote islands

The Sanyo side, reflecting the corridor-like character of the Seto Inland area (from Tokyo to Kita Kyushu), expands in a linear way. However, the Northern Shikoku side is characterized by its scattered developments. What role will bridges play in the future? On the Onomichi-Imabari route, with its numerous islands, the aging population becomes an important issue, but this should be addressed in consideration of the high

東：瀬戸内3橋時代の始まりとその地理的な関係

proportion of primary industries on those islands.

The first stage after the completion of the bridges will center around the betterment of the regional economy. How will the second and third stages be? Guidelines concerning the future of the area, encompassing current issues, should be formulated from the standpoint of geography.