

徳島県沿岸域開発の方向性に関する基礎的検討

徳島大学工業短期大学部 正会員 村上仁士

徳島大学工業短期大学部 正会員 細井由彦

徳島大学工業短期大学部 正会員 上月康則

1. 緒 言

昭和62年の第4次総合開発計画で四国の開発方向が示され、同年総合保養地域整備法が施行されるにおよび、徳島県でも大規模リゾート地域整備構想が発表された。その整備テーマは『ヒューマン・リゾートとくしまの海と森』である。このうち、徳島県の沿岸域については「海のリゾート」として一体的に整備しようとするものである。いうまでもなく、沿岸域の開発計画の実施にあつては、各地区の持つ個性を十分生かしつつ、広域的な視野で沿岸の有効利用、環境保全、住民の意志が反映された開発がなされなければならない。

本研究は、こうした立場から、研究の第一段階として、徳島県沿岸各地区の特性を明確にして、個々の地区の開発の可能性を探るのではなく、四国全体あるいは近隣沿岸域の社会環境や自然環境を比較しつつ、徳島県沿岸域の実態把握に努めようとするものである。ここでは、徳島県の県民性などについても考察し、県民の潜在的欲求を掘り起こすような、沿岸域の開発の方向を示す基礎資料を得ることにとどまっている。なぜならば、徳島県の海岸線は地形的にも、また自然条件も場所的にかなり異なり、個々の沿岸地区の特性を生かした開発を考える前に、もう一段大きなスケールで沿岸域の特性を位置づけておく必要があるからである。

2. 徳島県沿岸域の開発基盤

沿岸域の開発の方向を策定するには、県の持つ特性を把握すると同時に、四国を中心とした近隣の県および全国的視野からみた徳島県の位置付けをしておくことが必要である。そこで、徳島県の県民性・社会環境・自然環境などについて、全国レベル、および、四国レベルの視野で考える。また、今後、関西国際空港などの開港によって和歌山県の影響をおおきくうけると考えられるため、和歌山県も比較対象とすることにして、徳島県の特性および開発基盤について調べた。

2-1 徳島県沿岸域の概況

徳島県のPRに“青い海”、“海岸線に恵まれている”といった表現がよく用いられているが、徳島県の海岸線延長は383.6kmで、四国全体の11.2%にしか過ぎない。全国順位でも30位と、特別海岸線に恵まれているわけでもない。しかしながら、蒲生田岬―日ノ岬（和歌山県）を結ぶ線をボトルネックとして、南は太平洋に面した起伏の激しい海岸線美と多くの入り江を持ち、日本有数の磯釣りのメッカとなっているほか、雄大な海洋性レクリエーション基地となりうる可能性を持っている。しかし、太平洋に面するこの沿岸は、かつて、津波、高潮、高波災害などに見舞われるなど、常に、厳しい自然条件にさらされている。一方、その北岸の海岸は、日本でも有数の良好な水質を有する北ノ脇海水浴場を始め、四国の松島と呼ばれる風向明美な橘湾、徳島の玄関小松島港、さらに世界に誇る渦で知られている鳴門海峡までの沿岸、さらに瀬戸内海、播磨灘に面する沿岸と、実にバラエティーに富んだ沿岸域を形成している。また、和歌山県とは東方50kmの距離で沿岸が向かい合っている。

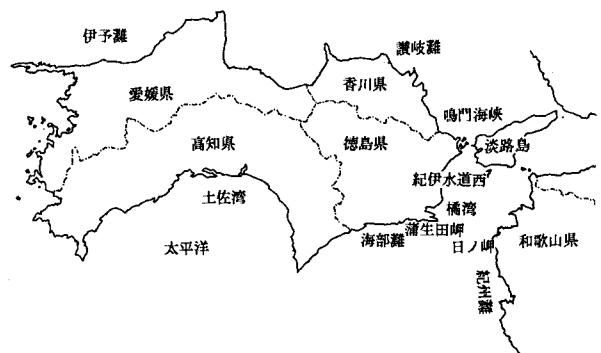


図-1 四国および和歌山県の沿岸域

2-2 関西圏の中の徳島県と徳島県民の意識特性

a) 関西圏の中の徳島県

関西圏の中で徳島県および高知県は生鮮食料品の供給基地という役割を担っている。徳島県は京阪神へは至近の位置にあるということもあり、生鮮食料品の関西圏での販売数量、販売金額は、ともに全国一である。さらに、大鳴門橋に続き明石海峡大橋が完成すると、徳島県は神戸と100分で直結できることになることとなり、生鮮食料品の供給基地としての役割は益々重要になるものと考えられる。また、大阪泉南沖の建設される関西国際空港は、徳島県と海上70kmの距離にあることや、四国縦貫自動車道や徳島空港の本格的ジェット化など、本地域を取り巻く大規模な基盤整備が着実に推進されれば、地域の飛躍的発展が期待でき、早急な基盤整備が望まれる。

b) 徳島県民の意識特性

昭和53年にNHKが行った『全国県民意識調査』¹⁾によると、徳島県民は全国的にも保守的、政治に対して無関心、金

銭中心の実力主義という意識特性を持っていることが明らかにされている。近隣県の県民性と比較してみると、愛媛県民、香川県民は保守的という点で徳島県民と似かよっているが、高知県民は反権威的であり、四国の中でも特異であると言える。一方、平成元年に徳島県が行った『県民世論調査報告書』²⁾によると、徳島県民の6割から8割の人は現在の生活に満足し、住みよいと考えているものの、交通網に関しては5割の人々が不満であると考えている。これらの県民性は県南部にいくに従って強調される傾向にあり、高速道路や明石海峡に対する期待感も県北部に比べて低くなっている。すなわち、これらの地区で新しく何等かの開発を行うことは、現在の生活環境を変えることになり、開発を行うことは難しいことになる。したがって、今後、徳島県が沿岸域の開発を進める際にも、これらの県民性を十分に考慮することが重要である。

2-3 徳島県の社会環境

徳島県の社会環境を把握しておくために、人口・人口密度・人口増加率・総生産・総面積・上下水道普及率・一般道路実延長および舗装率・観光地の入り込み客数などについて調べた。

a) 人口

徳島県の人口は83.6万人（昭和62年）、全国順位43位、四国および関西圏の中で最も少ないものの、人口増加率（昭和55～60）は1.2%と全国順位37位であり、高知県、和歌山県よりも高い。

人口密度は201人/km²、全国順位30位で高知県を除く他の近隣県よりも低い。生産年齢人口割合は、66.3%（全国順位23位）である。

徳島県の人口の分布を吉野川流域、那賀川流域および徳島県沿岸別で見れば、人口増加が著しいのは、徳島市を中心とした県北地域に限られており、他の地区では、横ばいもしくは、減少している。特に、吉野川および那賀川の上流域の地区では過疎化が進み、沿岸域では阿南市以南に行くほど人口の減少が認められた。

四国の高齢化現象は全国のそれよりも10年進んでいると言われており³⁾、全国の高齢化県順位は、徳島県が8位、高知県が2位、香川県が7位、愛媛県が16位となっている。徳島県の医療状況は、医師数および医療扶助人員はそれぞれ全国順位2位および3位、

一般病院数、老人ホーム数はそれぞれ4位および2位である。このように、高齢化社会を迎えるにあたって、医療は全国的に見ても充実されていると言える。現に、徳島県は21世紀を展望し、基本理念を「健康のメッカ徳島の創世」に置いた、長期ビジョン”H O T(Healthy Our Tokushima)構想”をまとめ、2025年を見据えていることもあり、沿岸域の開発もそれに沿った保養・休養の基地などの方向も考えられる。

b) 産業

産業3部門別就業者の特性は第一次産業の就業者は減少し、第3次産業のそれは増加の傾向を示す。この傾向は、全国的にも、四国でも以下のように同様である。第1次産業は、年々減少し昭和60年では四国全域20%未満となっているが、徳島県の場合は15.4%、全国順位14位と全国レベルでは高い値であるといえる。また、耕地10a当り生産農業所得は全国順位6位と四国の中では高知県に次ぐ所得である。第2次産業は、昭和50年頃までは増加していたがそれ以降わずかながら減少し、今や徳島県は30%程度となっている。これらの産業に対して、第3次産業は増加の一途をたどり四国の全県で50%以上に達している。以上のように、全国的にみると徳島県は産業・経済の中に占める農業の割合は大きいと言える。また、県民が期待する90年代のリーディング産業には、65%の人がバイオ関連産業を挙げている⁴⁾。この産業は、先に述べた県の構想”H O T”に沿っていることから、今後、発展、成長する可能性があると考えられる。

c) 総生産・一人当たりの県民所得

四国の総生産額は10兆円である。このうち徳島の占める額は、1.64兆円、全国順位44位にとどまっており、和歌山県を含む四国の3県と比べると高知県（1.58兆円）を除いた他の県より低い額である。また、一人当たりの県民所得（174万円）は、全国順位33位（全国平均218万円）であり、近隣4県と比べると香川県よりは低いものの他の3県よりは高い額である。しかしながら、増加率は、3.7%と全国順位30位（全国平均5.6%）と近隣4県の中でも最も高い値を示し、消費者物価指数（昭和60年）は全国順位33位、持ち家割合は20位、乗用車所有量は10位と、個々の県民は全国レベルでみると豊かな生活を送っていると言える。また、県民の5割の人々が90年代は余暇を楽しむ時代であると考えている³⁾ものの、急速な徳島県のリゾート化には慎重な見方をしている⁴⁾ことから、沿岸部の開発は県民も低価格で余暇を楽しめる施設を整備すると言った方向が県民の需要に答えていると思われる。

d) 上下水道普及率

徳島県の上水道の普及率は89.3%、全国順位（全国平均、93.6%）29位である。一方、下水道の普及率は、29.3%と高知県（19.8%）、和歌山県（9.6%）に比べると高い割合であるが全国平均（59.1%）からみるとまだまだ低い。

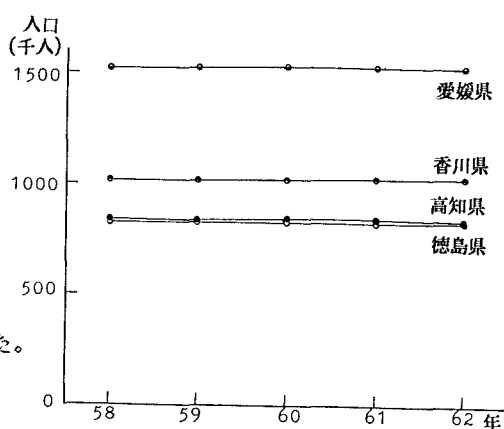


図-2 四国各県の人口動態

なお、この原因の一つは、四国山脈南部は降雨量が多く、雨水排除のための都市下水路の整備に力をいれているためであり、他の地域と直接比べることはできない。しかし、公共用水域の水質保全の面からも、沿岸域の開発にとっても、清浄な水の持つイメージが重要であることから、早急な下水道の整備が望まれる。

e) 観光客入り込み数関係

徳島県の観光客の85.6%は県外客であり、そのうち50.2%は関西圏からである。その観光目的は、51.2%が自然・風景を見ること、25.6%が名所旧跡を見ること、ついで、25.0%が海水浴・登山などスポーツを楽しむこととなっている。昭和60年に大鳴門橋が、昭和63年に瀬戸大橋がそれぞれ開通したが、図-2に示した四国各県の観光客の経年変化からわかるように、昭和60年の大鳴門橋の開通効果は徳島県でしか見られないのに対して、昭和63年の瀬戸大橋の開通効果は、香川県をはじめとして、四国全域でみられた。このことから、大鳴門橋が開通しても、昭和61年の徳島県の観光客数は減少していることでもわかるように、大鳴門橋の魅力だけでは徳島県へ観光客を魅き付けることはできないようである。しかしながら、四国と本州を結ぶルートを選択枝が多くなれば、四国の観光客の入り込み数は増化すると考えられる。また、観光目的の大半は自然・風景を見ること⁵⁾になっているが、今後、自然・風景を見するという単調なもので観光地化されるかどうかは疑問である。徳島県観光調査報告所によると、徳島県を訪れた人は、今後観光に全年齢層の人が自然風景や保養・休養を望み、60才以上の人は特に名所旧跡を望んでいる⁵⁾。沿岸域の開発には、これらのことを十分に考慮することが必要である。

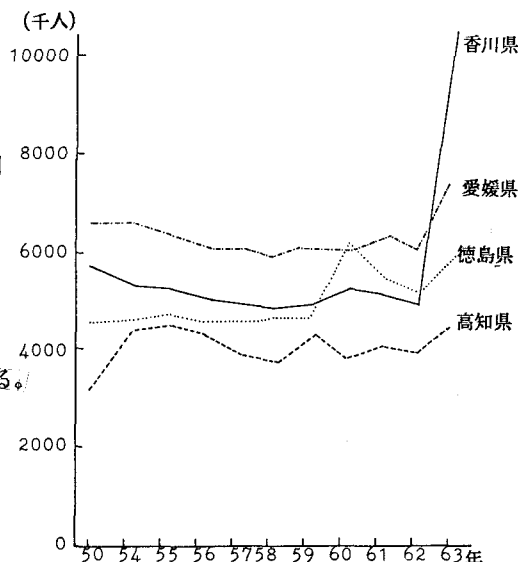


図-3 四国各県の観光客動態

f) プレジャーボート数

四全総の中で、四国地方は海洋性豊かな自然を生かした開発が望まれているが、マリンスポーツは今後の開発の方向を占う一つの大きな指標であろう。マリーナなどの施設は、全国的にもまだ十分整備されていないが、徳島県のプレジャーボート数は2,692隻あり、四国の17.6%にあたる。なお、四国にはプレジャーボートが15,240隻（昭和60年）あり、全国の16.4%を占める。これは、九州地方の24.2%、中国地方の23.2%に次ぐ割合であり、今後は全国的にも、四国においても、レジャーブームとあいまって、さらに増加する傾向がうかがえる。

2-3 徳島県の自然環境

a) 気温・海水温

和歌山を含めた近隣5県の気温を理科年表58年度版により調べた結果、高知県の足摺岬が冬期で2～3℃、他の地域より高いことを除くと、他は大きな違いはみられなかった。気温はリゾート開発にとって重要な要素となるため、徳島県の月平均気温と一般的にリゾート地と言われている地域の気温を比べた。その結果を図-3に示す。この図から、徳島県は冬期に他の地域より気温が5～17℃下回っていることがわかる。ただ、徳島県は多くの山間部からなっており、このデータが必ずしも沿岸域の気温を表しているとは言えず、より詳細なデータを用いて評価することが必要であると思われる。一方、紀伊水道側の徳島沿岸部の海水温は、冬期、夏期ともに太平洋側に比べると3℃程低く、2月で17～18℃であった。このように、海洋性のレクリエーションに対する適、不適を、気温・海水温のみから評価すると、冬期にやや難点があると言える。

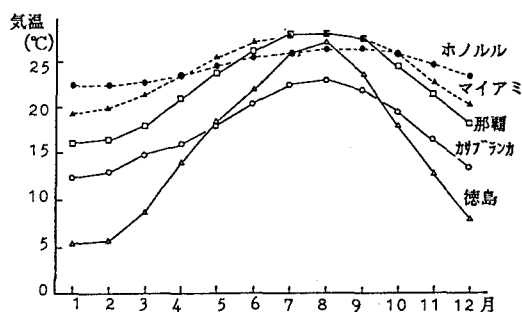


図-4 徳島県およびリゾート地域の気温

b) 雨量

徳島県の沿岸域の年平均雨量は、徳島市で1743mm、県南の沿岸域に位置する日和佐町は2743mm、穴喰町は3170mmであり、高松市の1199mm、松山市の1337mmよりはるかに多い。また、高知市は2666mm、足摺岬は2473mm、室戸岬は2524mmと徳島県沿岸よりさらに雨量が多い。四国山脈の南部に位置するところでは、全国平均雨量の1950mmをはるかに越えている。時期的には、梅雨や台風の時期に集中しているために、水資源が豊富であるという反面、洪水や高潮の危険性が他の地域よりも多い。このことは、徳島県南部の沿岸域を開発する際には、安全面に対して万全の対策が必要であることを意味している。

d) 天候

海洋性レクリエーション地としての適性を考える上で、快晴日、曇日、夏日、真夏日などは重要な要因である。日照時間について、全国観測地点80地点のうち、四国全域を含めた50%が2000時間をこえている。しかし、海外のリゾート地と言われている地域の日照時間は月平均240時間以上であり、1日当りの日照時間で比較すると徳島県のそれは、約2時間少なかった。徳島県の快晴日と曇日の合計、すなわち非降雨日は152日であり、香川県、愛媛県と大差はない。徳島県の真夏日と夏日の合計は、161日と四国4県の中で最も少ないものの、全国の中では高い水準にあった。これらのことから、徳島県の沿岸で海洋性レクリエーションを行う際に天候が障害となることはないと考えられる。

e) 海岸特性

沿岸の水質は、環境基準の類型で言えば小松島港のB、富岡港のCを除いた県内の沿岸域はAである。県北に位置する、小松島沖で測定された1974年～1987年の有義波高（H1/3）、周期（T1/3）の出現率を調べると、H1/3は0.25～0.5mが最も高く50.9%であった。ついで、0.25m未満が27.0%と多い。また、周期については、T1/3=3.0s～4.0sが最も高く25.9%であった。ついで、4.0s～5.0sが21.6%と多い。また、県南に位置する蒲生田岬においても、1974年～1981年にかけて有義波高（H1/3）と周期（T1/3）が測定された。その結果、最も出現率の高い有義波高（H1/3）は、0.25m未満が53.4%、ついで、0.25～0.5mが22.1%であった。周期は、T1/3=3.0s未満（68.4%）が最も出現率が高かった。

瀬戸内側の香川県には46カ所、愛媛県には49カ所、太平洋側の高知県には11カ所の海水浴場があるが、上に述べたような海岸特性をもつ徳島県の沿岸には海水浴場は8カ所しかなく、四国の中で最も少ない。なお、全国的にみても10カ所を下回る県は徳島県を含めて4県しかない。この原因の一つとして、徳島県の海岸線は際だって長くない上に、強い離岸流が存在し、遊泳禁止区域となっている海岸があるためと考えられる。

3. 徳島県沿岸の開発ポテンシャルの評価

開発利用空間としての沿岸域の評価・選定手法の確立そのものが重要な研究課題であり、現在は確立されたものはないが、ここでは宇多ら⁶⁾⁷⁾の評価方法にならうことにした。以下にその方法を述べる。

3-1 開発ポテンシャルの評価方法および沿岸域の類型化

a) 気象条件（気温・水温条件）

気温および水温の評価基準となる値を、海洋性レクリエーションの適性条件を参考にして、その評価を5段階に区分し、それぞれの区分の評価点を定めている。また、天候に対する指標として日照時間を用い、世界の著名リゾート地の日照時間は、1日平均8時間以上の値を示すところが多い。したがって、1日の平均日照時間が8時間であるとすれば、月平均日照時間は240時間となる。これを最適な条件として、表-1のように設定し、この評価点を基に沿岸

表-1 気象条件の評価方法

気温・水温条件		日 照 時 間		快 適 性	
評価点	評価基準	評価点	評価基準	評価点	評価基準
0	<10℃	0	<120hr	0	<15℃
1	10～15℃	1	120～180	1	15～20℃
2	15～20℃	2	180～240	2	20～30℃
3	20～24℃	3	≥240hr	0	≥30℃
4	≥24℃	ここでは、月平均気温を評価する。			

を表-2にしたがって類型化している。

表-2 気象条件の類型化

類型	類 型 基 準
A	評価比が50%以上となる沿岸
B	評価比が35%以上50%未満となる沿岸
C	評価比が35%未満となる沿岸

なお、評価比は、1年間の評価点合計の満点に対する割合である。

b) 波浪条件

夏期および通年において波高が1.5、1.0、0.5m以下となる場合の出現頻度と、各海洋性レクリエーションに望まれる波高の条件から表-3のように波浪条県の評価方法を求め、波浪による沿岸の類型は、表-4のように3種類の波高の夏期および通年に置ける出現頻度に対する評価点の合計から決められている。

表-4 波浪条件の類型化

類型	類 型 基 準
A	通年・夏期のどちらも50%以上の評価となる沿岸
B	通年の評価点だけが50%以上となる沿岸
C	夏期の評価点だけが50%以上となる沿岸
D	通年・夏期どちらも50%未満の評価点となる沿岸

表-3 波浪条件の評価方法

波 浪 条 件	
評価点	評価基準
0	0～ 20%
1	20～ 40%
2	40～ 60%
3	60～ 80%
4	80～ 90%
5	90～100%

c) 交通機関の整備状況

沿岸域周辺の交通機関の利便性を知るために、鉄道主要駅数、インターチェンジ数、主要道の割合を取り上げ、交通機関の整備状況の評価方法は表-5のようひ定められている。

表-5 交通機関の整備状況の評価方法

項 目	評 価 方 法
鉄道主要駅	沿岸から半径40 km圏内にある主要駅の数の各沿岸延長に対する割合
インターチェンジ数	沿岸から半径20 km圏内にあるインターチェンジ数の各沿岸延長に対する割合
主要道の割合	各沿岸に隣接する県の主要道（国道、地方主要道）の総延長と県の面積の比

交通の整備状況は、次の2つの条件を考え、沿岸を分類している。すなわち、条件1は鉄道と高速道路の整備状況の分布は類似することから、主要駅とインターチェンジのどちらか一方が、1 kmあたり0.03個以上ある沿岸、条件2は主要道の割合が1 km²あたり1.5 km以上ある沿岸と設定し、これを基に沿岸を表-6に示す4つに分類している。

表-6 交通機関の整備状況の類型化

類型	類 型 基 準
A	条件1, 2の両方を満たす沿岸
B	条件1のみを満たす沿岸
C	条件2のみを満たす沿岸
D	どちらの条件も満たさない沿岸

d) 利用者の市場の有無と観光資源からみた評価

開発地としてのポテンシャルを計るために、都市数と史跡・名跡数を調べ、表-7に示した方法により評価し、表-8によって分類

表-7 利用者の市場の有無と観光資源からみた評価方法

項 目	評 価 方 法
都 市 数	a) 沿岸から100 km圏内にある人口15万人以上の都市数の沿岸延長に対する割合 b) 沿岸から100 km圏内にある人口100万人以上の都市数の沿岸延長に対する割合
史跡・名跡数	沿岸に隣接する各県の史跡名勝数の面積に対する割合

分類方法は次の2条件から定めている。条件1は都市数が沿岸域1 kmあたり0.05個以上であること条件2は史跡・名所数が面積10 km²あたり0.05個以上であることである。

表-8 利用者の市場数と観光資源数による分類

類型	類 型 基 準
A	条件1, 2の両方を満たす沿岸
B	条件1のみを満たす沿岸
C	条件2のみを満たす沿岸
D	どちらの条件も満たさない沿岸

e) レクリエーション施設数からみた開発地の分類

表-9 レクリエーション施設数による分類

宇多らの観光地としてのポテンシャルの評価方法に加えて、より詳細に以下のようにレクリエーション施設を用途別に調べ、沿岸域を分類した。レクリエーション施設を山岳に関するもの、海洋に関するもの、レジャーランド・動物園などのレジャーに関するもの、および史跡・名勝に加えて国宝をも含めた観光資源に関する施設数を調べ、開発地を表-9のように分類した。

	評価方法	類型方法
山岳関係	各県の林野面積に対する割合	全国の全総数を面積や距離で各項目で割った値を全国平均値とし、これより上回るものをA、下回るものをBとする
海洋関係	各県の沿岸延長に対する割合	
レジャー関係	各県の可住地に対する割合	
観光資源	各県の総面積の対する割合	

3.2 徳島県沿岸の開発ポテンシャルの評価

徳島県沿岸域の開発ポテンシャルを評価を行う前に、建設省海岸統計における海岸区分にならい四国沿岸域を図-5のように区分した。このうち、宇多ら^{6) 7)}はすでに海部灘、土佐湾について評価を行っているが、本研究では、徳島県沿岸に含まれる伊予灘、讃岐阿波、紀伊水道西の沿岸域について、同様に開発評価とその方向性について検討を行った。その結果を表-10に示す。なお、宇多らの結果の一部も比較するために載せた。以下この表を用いて考察する。

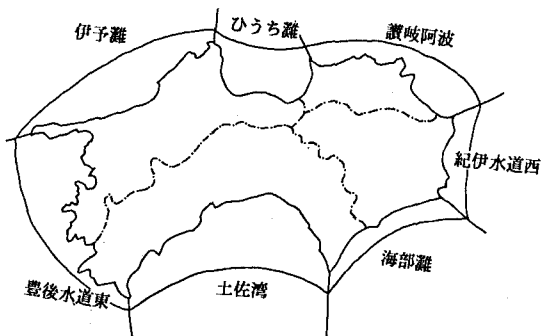


図-5 四国沿岸域

表-10 沿岸分類表

海域		気 象	波 浪	交 通	開 発
伊予灘	評点	46.0	夏 80.7 通 86.7	イ 0.000 駅 0.036	① 0.017 ② 0.000
	類型	B	A	B	D
讃岐灘	評点	47.1	夏 80.0 通 86.7	イ 0.007 駅 0.029	① 0.013 ② 0.000
	類型	B	A	D	D
紀伊水道西	評点	46.4	夏 80.0 通 86.7	イ 0.011 駅 0.028	① 0.031 ② 0.036
	類型	B	A	D	D
海部灘	評点	B	B	D	D
土佐湾	評点	A	B	D	D
紀州灘	評点	A	A	A	C

a) 気象条件

気象条件は、土佐湾以外の全ての沿岸域においてBである。季節変動の大きい沿岸や、冬期での気象条件に問題を持つ沿岸などがこのタイプに属する。徳島県の沿岸域はこの傾向が顕著であり、沿岸域を利用するには、この点を十分考慮する必要がある。ただし、全国の沿岸の分析結果によると、Bと評価される沿岸域も多く、徳島県の気象が際だって悪いわけではない。一方、徳島県の対岸に位置する紀州灘の沿岸の気象条件はAである。したがって、海洋性レクリエーション用途として徳島県の沿岸域を開発する場合、紀州灘沿岸とは異なる、独創性の豊かなものを造る必要がある。

b) 波浪条件

太平洋に面している蒲生田岬以南の海部灘は、海洋性レクリエーションのもっとも盛んな夏期での利用に問題があるBである。しかし、蒲生田岬以南の瀬戸内海に面している紀伊水道内の沿岸は、活動的なダイナミックなマリンスポーツの活用を図る上で最もよい条件であるAである。海部灘では、海水浴場としての利用以外の方法を考えたり、あるいは積極的に波や流れを制御する施設、たとえば海域制御構造物などを建設することによって、波浪の静穏化を図るなどの開発目的を明確にした活用方法を採用すべきであろう。このように、徳島県沿岸の波浪条件が地区によって大きく異なるが、これはかえって、沿岸域の開発を行うに当たり幅広い選択枝を持つことになり、適当な方法を考案すれば多種の開発の可能性を秘めていることを示唆している。

c) 交通の整備状況による分類

紀州灘のA、伊予灘のB以外は全てDであった。全国の沿岸域を見てもDに分類される沿岸域は限られている。このような交通状況では、徳島県の沿岸域を通常の方法で開発することは困難であると言える。前に述べた、交通機関に対する県民の世論も考慮すると、沿岸域だけにとどまらず交通機関を早急に整備することが望まれる。

d) 開発地としてのポテンシャルによる分類

開発地としてのポテンシャルの評価は、紀州灘を除いた全ての考察対象地点でDであった。このことは、四国4県とも、全国的視野でみれば相対的に人口の増加がなく、都市が形成されにくいこと、観光資源が少ないことを意味しており、各県の独自性を発揮する以前に四国全体の開発ビジョンを明確にすることが、必要があるように思われる。

e) レクリエーション施設数による分類

表-11 レクリエーション施設数による各県の分類

四国4県と和歌山県で評価を行った結果を示した表-11から、全ての項目で香川県と和歌山県がA、徳島県はBであることがわかる。今回は、2段階で評価したために、明確に他県との差異や徳島県の特徴を見るには至らなかった。

	山岳	海洋	レジャー	自然探勝
徳島	B	B	B	B
香川	A	A	A	A
愛媛	B	B	A	B
高知	B	B	B	B
和歌山	A	A	A	A
大阪	A	A	A	A
兵庫	A	A	A	A
岡山	B	B	B	A

4. 結言

本研究では、徳島県の沿岸開発にあたり、各地域の個性を生かしつつ、広域的な視野で沿岸を利用するための方向性を模索したものである。そこで、徳島県の県民意識、社会環境、自然環境の実態把握に努めた結果、四国全域が全国レベルでみて、社会環境面で優れているとは言えないこと、また、徳島県は近隣諸県と比べて、社会環境、自然環境とも特別に恵まれているわけではないことを明らかにした。さらに、自然・社会環境から徳島県沿岸を評価すると、徳島県沿岸域の開発ポテンシャルは必ずしも高くないことがわかった。しかしながら、全国レベルで一律に評価する評価手法の妥当性にも疑問があり、都市型の開発を指向しない、別の開発手法を開発すべきであろう。したがって、潜在的な開発のポテンシャルをどのように活かすかが、今後の問題である。

最後に本調査および研究にあたり全面的にご協力を得た、元学部生の野尻敦子女史に感謝の意を表する。

<参考文献>

- 1) NHK放送世論調査所：全国県民意識調査，pp.69-72,1979
- 2) 徳島県：県民世論調査報告所，1990
- 3) 徳島県企画調整部統計課：統計でみる徳島県民の暮らし，1986
- 4) 徳島経済研究所：暮らしと経済，No.8，1990
- 5) 徳島県観光物産課：徳島県観光調査報告所，1989
- 6) 宇多孝明・村井禎美・武中伸之：海洋利用空間創世のための適地選定手法の検討，海洋開発論文集，vol.4，pp.219-224,1988
- 7) 宇多孝明・村井禎美・武中伸之：海洋性レクリエーションの適地基準からみた全国沿岸域の類型化，海洋開発論文集，vol.5,pp.125-130,1989