

四国地方における高速道路の整備効果促進の 諸方策について

— 主として観光・レクリエーション開発の視点から —

A Study on the Scheme of Developing the Regional Areas by
Expanding Effects of the Expressway Network in Shikoku Area

河島 恒^{*} ・ 小島 治雄^{**} ・ 竹内 新一^{***}

by Hisashi KAWASHIMA, Haruo KOJIMA and Shin-ichi TAKEUCHI

Usually the expanding of expressway network produces
a variety of great development effects along the routes
of expressway.

This report describes the results of the study on the
scheme of developing the regional areas in Shikoku area
by the construction of total expressway network plan.

In this report two viewpoints for effective development
scheme are indicated. One of them is the effective
development planning of the tourist and recreational
industries along the expressway. Another is a proposal of
the proper resort area development serving the main cities
in Shikoku area and Kinki and Sanyo metropolitan areas.

〔1〕はじめに

四国地方は四方を海に囲まれ、その気候は温暖でかつ豊かな自然に恵まれ、わが国でも古くから交易・文化の通路としての瀬戸内海を通じて「瀬戸内文化圏」を形成してきた。

しかしながら、四国全土の総面積は約18,800km²と国土面積の5.0%を占めているにもかかわらず、近年人口は減少の一途をたどり昭和60年10月現在、422.7万人と全国比3.5%、さらに総生産額では全国比2.8%を占めるに過ぎない現状にある。

加えて、人口の高齢化（65才以上老年人口比率13.4%）は、全国対比で約10年早く進行しており、しかもその最大原因は若年層の流出により促進されている面が強く、このような形での高齢化と過疎化が最も早く同時進行している地域でもある。

他方、四国はいま大きな転機を迎えようとしている。それは、四国地方に対する着実な公共投資の成果として本州四国連絡橋、高速道路、空港等の整備拡充が、急ピッチで進められているからである。

特に、1988年4月の本州四国連絡橋児島～坂出ルート（いわゆる瀬戸大橋ルート）の完成により、本州と四国は史上初めて陸続きとなり、更に1998年には明石海峡大橋の供用によりさらにもうひとつのルートをもって近畿圏と一体化されようとしているからである。

著しく立ち後れていた四国島内の高速道路の整備もここ数年、また急ピッチで進捗しており、19

^{*} 正会員 工学士 日本高速通信㈱
〒107 東京都港区赤坂1-12-32
アーク森ビル36F
^{**} 正会員 工学士 日本道路公団高松建設局
^{***} 正会員 工修 (社)システム科学研究所
〒600 京都市下京区四条烏丸西

90年代後半には少なくとも四つの県都が高速道路で直結されることになるであろう。空港の整備拡充も1990年の高松新空港の完成により、四県都の空港整備が一応完成したこととなりその利便性は飛躍的に向上している。

ところで、四国における高速道路の施行主体である日本道路公団高松建設局は、本四架橋や高速道路の建設によってもたらされる整備効果を、この地域において増進させる責務の一半を担っている。このような意味から公団として四国四県のそれぞれの地域の特性をふまえた高速道路の利活用の促進策を早期に提示することが必要であると考え、『四国における高速道路の整備効果促進に関する研究委員会』（委員長：定井喜明徳島大学工学部教授）を設置し、大学、建設省、運輸省、日本道路公団、本州四国連絡橋公団、地元民間企業等の有識者をメンバーとして3年度にわたって討議、検討を加え報告書を取りまとめた。本委員会の当初の報告は1988年11月土木計画学研究講演集No.11「四国における高速道路の利活用促進策について」に概括報告したものであるが、本論文はその後の委員会における成果をふまえて特に観光、レクリエーション開発の視点から四国の可能性を

検証し各地域のもつポテンシャルを四国全体としてどう生かすべきか、観光・レクリエーション・リゾート開発等への可能性を高速道路と関連した地域整備計画の方策として提示したものである。

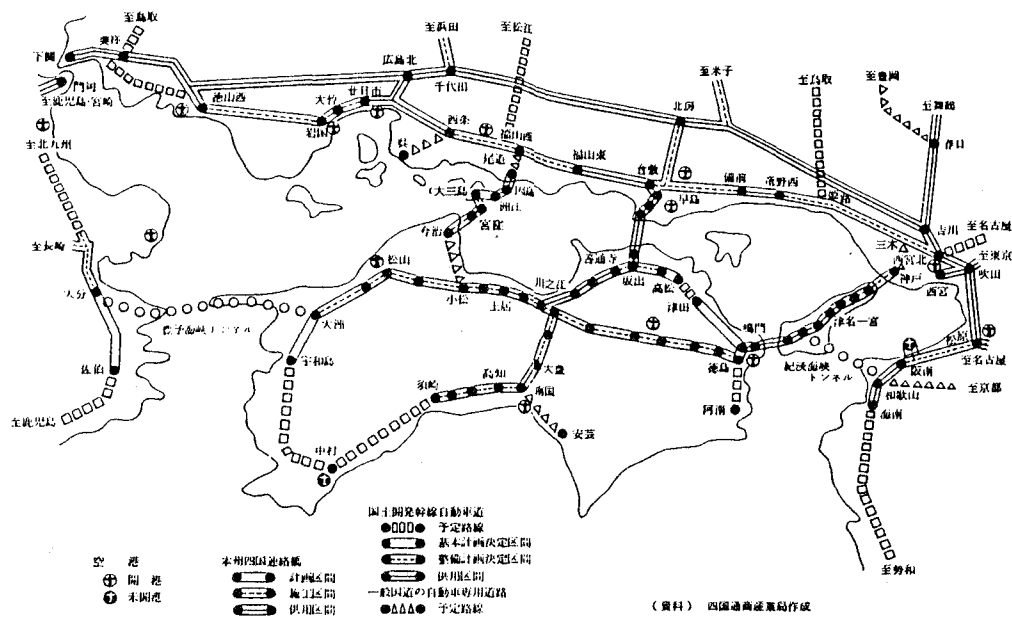
〔2〕本州四国連絡橋および高速道路等の将来計画と整備状況（図1参照）

四国における地域住民の長年にわたる宿願であった本州四国連絡橋3ルートのうち、児島・坂出ルート37.3km（通称瀬戸大橋）は1988年4月めでたく全通した。利用交通量は瀬戸大橋断面で平均10,000台/日弱（1991年3月現在）で計画目標の25,000台/日をはかなり下回っているが、関連する中国・四国地方における高速道路の整備の進展によって、今後大幅な交通の伸びが期待されている。

特に山陽自動車道、四国縦貫・横断自動車道のうち瀬戸大橋と直結される区間の供用が遅れているため、瀬戸大橋の利用効果がかかなり減殺されていることは否定し難い事実である。

他方、神戸・鳴門ルート81.1kmは1976年7月の大鳴門橋着工以来約15年が経過しているが、この間1985年6月大鳴門橋の完成をみて、現在淡路島のほぼ中央部の兵庫県・津名一宮ICから徳島県・鳴

図-1 中・四国地域の高速道路と空港の整備状況



門ⅠCに至る約45kmが供用されている。大鳴門橋の交通量はほぼ年平均9,000台/日程度である。懸案の明石海峡大橋（橋長3,910m、中央経間1,990m）は世界最長の吊橋として関連陸上部区間と合わせて約36kmの区間で着工され（1986年4月）1998年完成を目標として鋭意建設工事が進められている。

最も西側のルートである尾道・今治ルート60.1kmは、1975年の大三島橋着工以来ほぼ20年の歳月を経過している。尾道大橋、大三島橋、因島大橋、伯方・大島大橋の4橋がすでに供用されている。現在、生口橋が完成目前であり、今治側の来島大橋3橋が着工され鋭意工事中で、最終的に愛媛・広島両県を結ぶ海峡部はほぼ中央の多々羅大橋も1990年度に事業化されている。

いずれにしても、本ルートも今世紀末には全線が完成されることとなっており、本州四国連絡橋の上記3ルートはすべて1990年代末には全通の運びとなりつつある。

他方、図1に示すように四国地方の高速道路は徳島市を起点に愛媛県の川之江市、松山市を経て大洲市まで四国を東西に縦貫する四国縦貫自動車道223kmと徳島県阿南市を起点に高松市、川之江市、高知市を經由して大洲市まで四国を南北に横断する四国横断自動車道451kmの合わせて674kmの2路線がある。この他、一般国道として整備する高規格幹線道路として2路線があり、高知市・安芸市間の「高知東部自動車道」30kmと愛媛県今松市・小松市間の「今治小松自動車道」30km、計60kmが計画されており、これらを加えていわゆる『8の字ルート』といわれる高速道路の整備計画が法定化され、事業が進められている。

これらの高速道路計画のうち1991年4月現在、瀬戸内沿岸沿いの香川県善通寺市～愛媛県西条市間71.4kmと山間部の高知県大豊町～南国市間29.0km、計100.4kmが完成供用中であり、さらに1991年度中には現在工事中の香川県高松市～善通寺市間21.7km、愛媛県川之江市～高知県大豊町間29.0kmが完成される予定である。これらのルートの完成によりとりあえず、瀬戸大橋と直結するT字型の高速道路網151kmが実現することになっている。

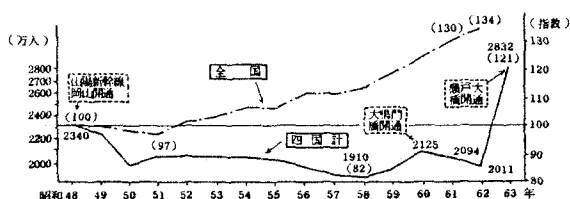
以上のように四国の高速道路網は本四架橋の完成に合わせて着実な進捗をみているものの、全国

的にみて、徳島県が未だに高速道路の実現していない唯一の県であることに象徴されるように、高速道路の整備率は低位に止まっており、今後四国の高速交通体系強化の重要な柱として「高速道路の整備促進」が4県共通の重要課題となっている。もとより、本州四国連絡橋3ルートの早期完成は四国地方の住民にとって悲願ともいえるべき最重要課題であるが、今後はこれら3ルートとネットワーク化された四国内の高速道路計画を強力に推進して、地域経済の振興、文化の発展、観光レクリエーション開発等々の諸計画を一気に開花させ、高速道路のもたらす大きな整備開発効果を最大限引き出すことにより、四国の活性化をもたすことが強く期待されているといえる。

〔3〕高速道路等の整備による観光、リクリエーションへの影響

1988年4月瀬戸大橋の開通後、四国への観光入込客数は急速かつ大幅に増加した（表1参照）。瀬戸大橋が鉄道（瀬戸大橋線）と道路（一般国道30号）により、本州と四国を初めて陸続きにしたばかりでなく、瀬戸大橋自身のもつ優美でダイナミックな橋梁景観と瀬戸内海の多島海景観が混然一体となって創り出した新しい造形的魅力がそのままユニークな観光資源となって多くの人々を魅了したからに他ならない。

表-2 四国を訪れた観光客の推移



（資料） 全国：日本観光協会調査
四国：各県推計

折しも瀬戸大橋の開通と同時に岡山、香川両県の架橋地点で開催された瀬戸大橋博覧会というイベント効果も相乗して、観光入込客数も香川県についてみると1987年の490万人が1988年は1,000万人へと約2倍の増加をみた。他の徳島、愛媛、高知の3県についても10%以上の伸びを示しいわゆる“瀬戸大橋効果”を発揮した。特に高松の栗林公園は2.5倍、松山の道後温泉は1.7倍と観光入込客数は大幅に増加した。1989年は瀬戸大橋ブーム

ルート』それ自身が四国周遊のメインルートとなるであろう。

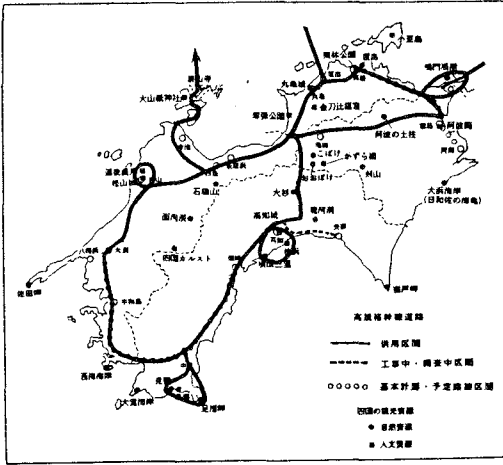
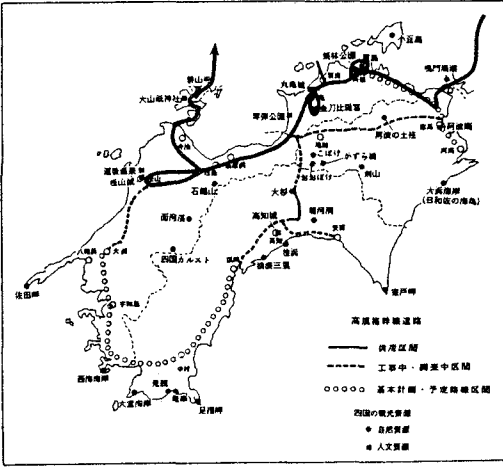
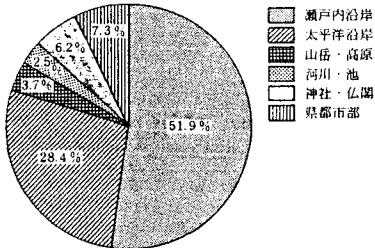


図 3 四国の新しい周遊ルートの例

四国で観光・リゾート開発の可能性が高いと思われる地域



(資料) 四国通商産業局「観光・リゾートに関する基礎調査」(平成元年)
(注) 調査対象: 観光・リゾート開発事業者81社

〔4〕観光・リゾート開発計画と高速道路整備

四国における高速道路の整備と本四架橋3ルートの実現により、最も期待されているのは観光・リゾート面における効果である。近年における国民所得の飛躍的向上と余暇時間の増大傾向は円高の定着とあいまって海外旅行を中心とする“旅行ブーム”を創り出している。

このような社会的背景をふまえて、全国的にリゾート開発への志向が強まり、日本列島全体にリゾート開発計画が乱立しているが、四国においても、それぞれ四県独自のリゾート開発計画を策定し一部事業化の段階に入っている。(次頁図4参照) これらの計画はいずれも本四架橋や高速道路・空港を利用して京阪神圏、首都圏からの集客を強く意識したものとなっている。

四国通商産業局が事業者81社を対象に調査を実施した最近の成果によると、瀬戸内沿岸にリゾートの事業可能性(Feasibility)を予測する事業者が51.9%を占め、ついで、高知県がその大半を占める太平洋沿岸のリゾートを志向する者28.4%となっている。これらの意向の大前提として、四国島内の高速道路等の整備が交通手段として強く意識されていることはいうまでもない。

これらの諸計画は現時点においてはあくまで構想計画の域を出ていないものが多い。加えて最近の環境破壊への反省、事業成立の可能性への疑問等リゾート開発をめぐる問題点も多く提起されており、今後の事業展開にあたってはさまざまな諸課題や問題点を克服してゆかなければならないだろう。以下、四国における観光リゾート開発に関連して高速道路サイドからみた今後の留意点を列挙して課題の整理を試みた。

(1) 全般的な共通課題

・オリジナリティにあふれた独自性ある特色作り
他の地域にみられない特色を強く打ち出すためには、特有の観光資源の活用、発掘がまず必要である。四国には727(全国の島しょ数の10%)の島しょが浮かぶ瀬戸内海があり、太平洋側には愛媛県の南予地域、阿南から室戸に至る徳島県南部地域、さらに高知県の太平洋側には室戸岬から足摺岬に至る雄大で変化に富んだ海岸線がある。これらの海洋性リゾ

ート資源を活かした滞在型のマリンスポーツを織り込んだ計画がまず想定される。これらの計画に本四架橋のもつ構造美を観光の価値として活用する視点も必要である。

・四国四県共同の一体的な特色作り

特色ある観光・リゾートを整備するにあたって、四国全体がまとまって、統一的概念のもとにリゾート開発を進める必要がある。競合するリゾート開発が共倒れにならぬように各県毎に個性化、差別化した特徴を出すことも必要であり、これらが一連のものとして相互に補完し合って全体として魅力的なリゾート拠点となるよう整備がはかられるべきである。

・既成観光地の魅力作り（再構築）

徳島、高松、松山、高知などに存在する代表的な公園、温泉、社寺、城郭、内海、海岸、山岳など多様な観光資源を有する既成の観光地を新しい時代の要請に合った形で再編成し構築し直すことも必要である。

・総合的な複合型リゾートの実現

今後の観光リゾートの需要を展望すると、クルージングやマリンスポーツ分野の他に趣味

や体験型旅行の分野においてリゾートへの志向が強まると予測される。四国には古寺88ヶ所巡りの伝統的な周遊ルートも古くから存在しており、こうした心のゆとりを求めた周遊型旅行も盛んになりつつある。また関西新空港の完成にあわせた外国人観光客にアピールする観光ルートの整備にも取り組むべきである。

・官民強調による重点プロジェクトの推進

昭和62年6月に施行された「総合保養地域整備法」により全国的に大規模なリゾート地域を開発整備しようという気運が高まってきている。四国でも各県がいわゆるリゾート法にもとづく開発地域の指定をうけるべく計画作りを進めている。今後は限りある資金の中で質が高く独自性をもった国内外に通用する魅力的なリゾート開発を整備していくには、一貫した官民協調的体制のもとに的を絞った開発プロジェクトを重点的に推進する必要がある。

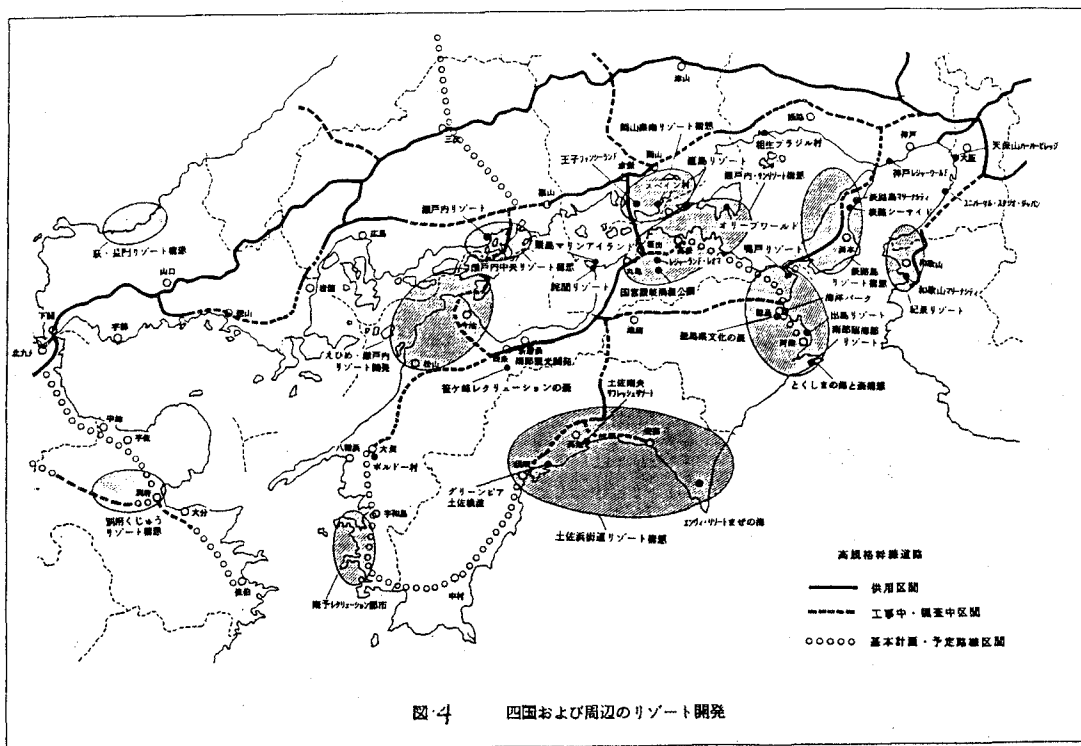


図-4 四国および周辺のリゾート開発

表 3 四国各県のリゾート計画・開発概要

計画・構想名	関連する交通機関	関連するプロジェクト
徳島県 ヒューマン・リゾート とくしまの海と森 構想 (徳島市、鳴門市、 小松島市、阿南市 他4市1町1村)	・本四架橋 (明石～鳴門) ・徳島空港 ・徳島港(フェリー)	・小鳴門プロジェクト(鳴門市) ・神鳴門リゾート ・出島リゾート(那賀川町) ・住友信託グループ ・徳島南岸パーク(徳島市) ・徳島県文化の森総合公園(徳島市)
香川県 瀬戸内・サリリゾート 構想 (高松市、丸亀 市、坂出市、 観音寺市 他4市2町)	・本四架橋 (児島～坂出) ・新高松空港 ・四国横断道	・オリーブワールド(内海町) ・新宇多摩郡市(宇多摩町) ・国営讃岐まんのう公園(高松町) ・レオマワールド(坂歌町) ・日本ゴルフ倶楽部 ・道島リゾート(道島町) ・民間リゾート(院間町)
愛媛県 えひめ瀬戸内リゾート 構想 (松山市、今治 市、伊予市、 北条市、他 4市1町6村)	・本四架橋 (尾道～今治) ・高松松山線道 (今治～小松) ・四国縦貫道	
高知県 エンヴィー・リゾート まぜの海 (東洋町、室戸市)		南苑園(海島町)、ブルー公園(御荘町)等完成済事業継続中

(関連するプロジェクトには、具体性のあるもののみ記した。)
詳細は、各構想の説明参照

(2)施設整備の課題

- ・高速道路に関連したリゾート開発型インターチェンジや駐車場、レストエリア、休憩所の整備
従来型のサービスエリア、パーキングエリアの他にリゾート開発等と関連したインターチェンジの追加や駐車場、休憩所等一体的に整備することが必要であり、特にインターチェンジや駐車場については先行的に用地取得を公的な機関(例えば地方自治体)で実施していく方向も検討されるべきであろう。

(5) まとめ

四国地方における高速道路の整備効果については3カ年にわたり前述の委員会において産業、商業、流通、都市開発、文化、技術開発、観光・リゾートなど多方面にわたって検討を加えた。本稿では観光・レクリエーション、リゾート開発のみに論点をしぼって研究の成果をとりまとめたものである。今後は本研究の成果をふまえて、本四架橋、高速道路の整備進捗をはかりながら、具体的なプロジェクトについて建設省、通産省、運輸省等の地方局、各県、市町村などの施策に反映すべく、十分連携をとりながら逐次実現をはかってゆく考えである。

(参考文献)

- 1) 日本道路公団高松建設局
「四国地方における高速道路の整備効果促進に関する調査研究報告書」平成2年3月
- 2) 四国地方通産局
「21世紀への四国地域産業ビジョン―活かせる本格架橋時代」平成2年10月