

## 二、瀬戸大橋の架橋とその経済効果

本土と四国を結ぶ架橋問題は、われわれの先輩にとって永い間の見果てぬ夢であつた。指呼の間にある本土と四国は、有史以来内海の舟便を通して連絡してきた。内海で切断された人と資源は、太古の昔から今日に至るまでかかる条件を天与の運命として受け止め、可能な限り舟便の効率を向上すべく幾多の努力を重ねてきたのである。しかし海洋の気象は、未だにわれわれのコントロールの外にあるため、一寸した嵐や霧によつても、しばしば海上の連絡は阻まれてきた。それに挑戦を試みようとするれば、数多い海難に見舞われ続けてきた。自然との戦いは、とかく困難でもあり高価につくものでもあつたのである。

本土と四国の人と資源は、かような制約の下に、みずからに恵まれた潜在能力の發揮に大きい制約を加えられたまま今日に至つた。早い話が四国に向う観光客の数は、内海の舟便のもつ能力によつて決定され、四国の観光資源はその本来の価値を發揮できずに眠り続けてきた。四国の生

鮮食糧品も、その鮮度を内海の舟便のもつ能力によつて決定され、従つてその需要と供給の弾力は少なからぬ制約を受けてきた。同じことはその他の資源についてもいえることである。かくて本土経済にとつての四国は、一応その経済圏の中にあるものの、例えば血液の循環は結滞し勝ちであつた。そのことは本土経済にとつても四国のそれと同様、不幸なことであつた。中四国地域体研究調査報告によると、本土と四国の架橋連絡が実現すれば、中四国はもとより全国にわたつて工業生産額が昭和五十五年において、然らざる場合に比し、四、四三九億円の増加になり、旅客の交通量は然らざる場合に比し、五、二二五千人の増加になると推定してある。もとよりこれは一応の推計ではあるが、海上輸送による制約を克服すれば、こうした新しい展望に立つことができることを物語つておる。

問題を本土経済と四国経済という大きい捉え方から、更に瀬戸内経済圏という方向にしほりをかけてみると、架橋の効用は一層明瞭になつてくる。岡山・広島・松山・高松の四大拠点が長方形の形で瀬戸内経済圏の中核を形成し、これを巡つて姫路・福山・徳山を中心とする三つの工業整備特別地域と、岡山・米子、徳島・新居浜を中心とする五つの新産業都市が結合体をなしておる。しかしその結合は、内海を距てていて必ずしも強いといえず、資材や製品、水や電力、更に情報や労働力等の需給の調整は、今のままではその結合体に眞の有機性をもたらずに至つてい

ない。更に東京から北九州にかけて百キロ毎に経済圏の形成を考える場合、静岡と岡山と広島の三地域がいわばエア・ポケットのようなものになっておる。この空隙を埋めて、この三地域に活気の溢れた経済圏を形成し、日本の経済力の配置をバランスのとれた状態におくことは、日本全体の経済計画にとつても大きい課題になってきた。本土と四国の連絡架橋は、瀬戸内経済圏の活力ある形成、惹いては日本の経済計画のバランスのとれた展開をはかる上からいって、中心的な課題なのである。

一方、交通体系の上から考えてみよう。岡山は山陽道における鉄道と道路交通における中心地として重きをなすのみか、国鉄津山線・因美線と国道53号により鳥取へ、国鉄伯備線と国道180号線によつて米子・境・松江に通じ、同じく国鉄宇野線と国道30号によつて四国に通ずる交通体系の中核地点を既に形成しておる。高松は国鉄予讃線・高德線・須崎線と国道11号・32号を張り巡らした四国交通の要衝である。山陽新幹線は既に着工され、更に中国・四国の縦貫道路、松江・境・米子と高知を結ぶ国道の建設も既に日程に上ろうとしておる。そうなれば、岡山と高松のもつ交通体系上の比重は愈々重くなる。その際、この両拠点を結ぶ連絡架橋は既存の交通体系上の潜在能力を顕在化し、正に画竜点睛の役割を果たすことになる。

次に瀬戸内海をまたぐ本土と四国間の交通の問題を展望してみよう。本土四国の連絡架橋問題

が政府筋によつてはじめて取上げられたのは昭和三十年であつた。昭和三十年から昭和四十年に至る十年間における本土と四国間の貨客の交通量は、何れも二・三倍乃至三・五倍になつてきてゐる。更にこれからの十年間を展望すれば、これまたほぼ同率の増加が科学的に推定されてゐる。今日において既に内海の南北交通は相当混雑の様相を呈し、海難もその頻度を増してきてゐるのに、これから更にこの趨勢で増勢に向つと一層の困難が予想される。それに最近の海運界の顕著な特長の一つは、船舶の大型化ということである。国際的な幹線航路に当たる瀬戸内海の交通路にも、当然、二十万トン、三十万トン級の大型のタンカーや貨物船が航行し、瀬戸内経済圏や阪神経済圏と世界を結ぶに至ることも火を見るより明らかである。そうなつてくると東西交通の安全と効率を確保する上から行つて、南北交通は愈々困難の度を増し、軽業的な運航しかできなくなるにちがいない。若し大きい海難　例えば英国の西南海岸で起つたよつな海難　が起つたならば瀬戸内海全域は火の海と化し、その直接間接の損害は想像を絶するものになるであらう。われわれは、そのことも頭において施策するところがなければならぬ。

このように見てくると、本土四国の連絡架橋問題は、確かにこれを実現することによつて大きい経済効果を生むに至るであらうことは明らかである。近く政府は、この架橋に要する工費と工期を発表する手筈になつてゐるから、これによつて得る利益と、これに要するコストを計量して、

問題を経済計算の問題として考えることもできる。そしてその場合、どのように計算してみても私は経済的に見て、この架橋が有利であるとの判定ができることを確信してゐる。

しかし私は現在、この架橋問題は、そういう経済計算の問題を超えた問題に転化してしまつておると思う。そしてその認識は、日増しに国民の間に高まりつつあるように思われてならない。それはつまりこの問題が、「経済的に見て架橋が是か非か」といつような悠長な次元において取扱われるべきでなく、「今にして架橋に踏み切らなければ、瀬戸内海の交通はマヒしてしまふ。だからわれわれは子孫のために一日の儉安も許されぬのだ」という切実な認識に立つた緊急課題として取扱われるべきである。そして今後生起する事態は、益々この切実な認識の正当性を裏付けるようなものになると確信する。つまり問題は技術的な安全が保証される限りにおいては、「架橋の是非」の境を通り越して、「何時着工するか」という決断の問題に転化してしまつておると見るべきであらう。

(昭 四二・八・二五 「岡山県展望」)