

ワロフカ・アレックス
2010年5月4日

四国： 島の中の島

江戸時代の1765年に、大阪はロンドンと同じぐらいの42万人以上の人口を持つ商業中心の大都市だった。(OURIR 2008) しかし、この賑やかな大都市から100キロしか離れてない四国は何も無い田舎のままだった。今でもあまり開発されてない四国の四県は合わせて日本の人口の3.16%で、(総務省統計局 2009) 国内総生産の2.6% (ESRI 2010) しかないのに、四国はまだ経済的に孤立のまま続いているといえる。四国の低開発と未開の自然環境は、法的養護によってではなく、地理的や社会経済的な要素による。それゆえに、四国は先進国での経済的な障壁と刺激での環境保護のモデルだ。

1500万年前までに四国は独立した陸塊ではなかった。四国は全部の日本列島と同じように、ユーラシア大陸の大陸棚の一部だった。(Barnes 2003) 日本列島の形成の過程はまだ完全に理解されていないが、中新世(2400万年前から510万年前まで)と鮮新世(510万年前から170万年前まで)ごろに日本列島がユーラシア大陸から独立し始め、フィリピン海プレート、アムールプレート、オホーツクプレートの中に起こった動きで日本は現在の位置に移ったこ

とが広く受け入れられている。(Barnes 2003 and Nishiwaki 2009) 第四紀

(170万年前から現在まで)のはじめまでに、北海道、本州、四国、九州の日本の主な四つの島は現在の位置と形を形成した。(Nishiwaki 2009)

日本列島の四つの主な島の中の一番小さい四国は現在愛媛、香川、高知、徳島の四県に分かれている。合わせて、その四県の人口は404万人で、面積は1万8千平方キロメートルである。(総務省統計局 2009) 四国の内陸は非常に山岳性なので、北の半分と南の半分は隔てられていて、北から南に行くには沿岸の回り道を通るしかない。この行きにくさのせいで、圧倒的多数の人口も産業も北部の愛媛県と香川県に集中している。(JETRO 2010)

距離的に本州に大変近いのに、四国の地理は経済的な発展に大きな妨げになっている。四国は小さな淡路島と鳴門海峡に経済的な力を持っている大阪、神戸、京都などの大都市がある関西から切り離されている。この海峡は非常に危なくて20 km/h以上のスピードで流れる渦潮で有名だ。鳴門の渦潮があるせいで、本州から四国へ渡ることは昔から大変危険だと考えられている。

大日本帝国がつくったばかりの1889年から政治家が四国の未開発の原因は地理的な孤立であると指摘した。その年、四国の初めての鉄道のテープカッ

ト式で、大久保謙之丞という県会議員が本州から四国への橋を建てるのを進めた：

「塩飽諸島を橋台として山陽鉄道に架橋連結せしめば、常に風波の憂いなく、実に南来北向、東奔西走、瞬時を費さず。其国利民福、是より大なるはなし。」 (Watanabe 2001)

この懇願にもかかわらず、1955年5月11日の霧が深い日に起こった渡船事故で168人が亡くなったときまで、四国への橋の建設は進められなかった。

(国土交通省海難審判所 2000) 事故の余波にでた国民の批判で、日本政府はやっと1959年に瀬戸大橋の計画を立て始めた。しかし、本州四国連絡橋公団は1970年まで設立されなかった。また、70年代のオイルショックのせいで、架設が始まったのは1978年だった。1兆200億円の費用と13人の命の犠牲で(坂出市 2005)、13.1キロの本州と四国を結ぶ10の橋のネットワークは1988年に完成した。明石海峡大橋と大鳴門橋を含む第二の橋のネットワークは10年後に仕上がって、1998年4月5日に開通した。(本州四国連絡高速道路株式会社 2010)

瀬戸大橋と明石海峡大橋の建設は否定出来ないぐらいに四国と本州の流通をしやすくした。だが、ひとつの立場から見ると、橋自体は財貨とサービスの交

換に経済的な障壁ができたしまった。日本の全国の道路網と同じように、四国への橋を通るとき、自然環境を守るためや交通量を減らすための高い使用料を払わなければならない。2010年4月に、明石海峡大橋の神戸から鳴門までの使用料は普通車なら5,450円、大型車なら15,750円だ。（本州四国連絡高速道路株式会社 2010）瀬戸大橋を渡るのも非常に高い使用料がかかる。普通車が4,100円で、大型車は12,150円だ。（本州四国連絡高速道路株式会社 2010）

それにもかからわず、明石海峡大橋の完成のすぐ後の年、四国で前例のない産業開発が始まった。例えば、1999年と2000年の間に、四国の四県の県内総生産は以外に80%伸びた。（METI 1999）四国のローレンツ曲線からきている所得分配の不平等さを測るジニ係数は世界での二番目に低い0.249に減少した。（UNDP 2009）80年代の日本政治家やメディアでよく使われた「一億総中流」というキャッチフレーズは確実に当てはまった。

けれども、この孤立状態が緩和された状況での経済的な開発に四国全住民は喜んだわけではない。政府が支持した産業開発とインフラストラクチャーのプロジェクトは伝統生活を弱体化して環境を害する、と多くの四国の住民は思っ

た。開発に対するひとつの例は徳島市でのダム建設を反対した住民投票の成功である。

第二次世界大戦後の日本政府はよく「イエスマン, rubber stamp」または「官僚主義者が最もよく知る, bureaucrats know best」の民主主義と呼ばれている。(Kuroda 2005) 確かに、自民党は、他党が支配した11ヶ月を除いて、1955年から2009年まで、ほとんど抵抗なしで好きに国を治めたきた。(BBC 2009) そうであるのに、地域レベルに起こる政府のイニシアチブを首尾よく抵抗した珍しい例がやはりある。徳島市民の強い反対を強調するダム建設に関する住民投票はこの例のひとつである。

二つの関心は反対運動の要因になった。第一は、ダム建設の1兆円以上の予算で、第二は吉野川の豊富な自然環境に与える影響であった。この二つの関心に基づいて、ダム建設は1月23日の徳島市民の住民投票によって圧倒的多数で否決された。90.14% (102,759人) はダムに反対して、8.22% (9,367人) しか建設案を支えなかった。(Jain 2000) おもしろいことに、他の日本または外国でのダム建設の反対運動と違って、環境的な被害より経済的な影響がダム建設反対の最も強い原因であった。2000年2月1日のロサンゼルス・タイムズで出版された記事によると、「出口調査の結果によって、自然環境への懸念は投

票者に影響を与えたが、1兆円以上かかるダム建設が納税者のお金の無駄になるという考え方が最も重要な結果の原因であった」。 (Efron 2000)

住民投票の結果は全く拘束力がない。多くの学者は、日本の民主主義の他の要素と同じく、「住民投票を行うのは非常に難しく、結果は政治家に必修ではなくて、本当に不十分な政治的ツールだ」と考えている。(Jain 2000) そういっても、住民投票は一般市民が使えるツールという点で大切であって、徳島市の投票結果は明確に自然環境と経済の結びついていることを指摘する。

もっと広い立場から見ると、四国で自然環境保護を奨励する経済的誘因ははっきり見えないかもしれない。四国は、別の島と違って、重要なエコツーリズムの行き先ではないので、自然環境が経済的な繁栄の原因とはいえない。多くのほとんど未開発の場所は確かにあるが、特にみごとな自然的な魅力はほとんどない。ガラパゴス諸島のガラパゴスゾウガメやカラフルな熱帯地方の鳥や意外にきれいな白い砂浜などは全くない。と言っても、まだ密接に自然と関係ある理由で毎年多くの観光客は四国に来る。

8世紀に空海という僧に初めて歩かれた四国遍路は、1200キロの四国のところどころにある88箇所の真言宗のお寺への周遊旅行だ。昔は、江戸や大阪の人口が多い本州にある大都市からの少ない人数の敬虔な仏教徒しか四国遍路

を歩きに来なかった。しかし、現在は、信心深い人たちだけではなく、毎年15万人以上の国内または海外からの一般の観光客が四国遍路をしに来る。(NHK 2009) 真言宗や密教には別に興味を持っていないで、ただ田舎の四国の非常にきれいでユニークな自然環境を楽しむために来る人はかなり多い。そのために、ひとつの観点から四国はエコツーリズムの目的地だと考えられる。

いくつかの特徴があるので、四国はエコツーリズムの最も有害な影響を受けないで、かなりの経済的な利点をもっている。第一に、四国遍路はエコツーリズムの目的地として助長されてない。四国ではバニッシング・エッジ・プールやぜいたくなスパなどがある五つ星のホテルもないし、またはExpediaやApple Vacationsなどの旅行会社は四国八十八箇所へのパッケージツアーも売らない。だから、同じように自然的な美しさがあるのに、四国はケニアのデラックスなサファリツアーとずいぶん違う観光客を引きつける。四国遍路をしに四国に来る観光客は、慎重に丁寧に整えられているエキゾチックなぜいたくを楽しむためより、海岸や山岳の多い内陸で厳しいハイキングをするために来る。日常生活からの短い間の逃避を楽しむより、遍路の歴史的や精神的な重要性を尊敬するために四国に来る。

第二に、瀬戸大橋ができる前に、危なくて不便な船でしか四国へ行けなかった。これで一般の観光客のいない状態を確保して、もっとよく自然を尊敬する観光客や巡礼者だけが四国への旅人になった。現在は、電車、車、バスなどで簡単に四国の北海岸まで行けるのに、最近までの交通の不便さや今でも続く南部の県の孤立は、最も熱心な人以外をがっかりさせる遠隔のイメージを永続している。

それでも四国遍路をするために来る旅人は四国の経済に重要な影響を与える。遍路のルートはほとんどまだ未開発の田舎なので、小さな村に住む住民たちが宿泊設備や食事を提供ことで直接に儲かる。これはお金持ちの多国籍企業や政府関係者がほとんど全部の観光客からの出費を収入にする一般的なエコツーリズム産業がある島との大きな違いである。これで個々の市民は四国の自然環境を守る経済的な誘因となる。

仏教の巡礼者に与える経済的な有利、または国内と国外商業を促進する瀬戸大橋と明石海峡大橋があるにもかかわらず、日本の他の地方と比べて、四国は世界金融危機からの回復が遅かった。日本銀行の2010年1月15日に公開された地域経済報告によると、他の地方は回復し始めたが、四国の「雇用情勢が厳

しい状況にあって」、または「雇用者所得が冬季賞与の削減などから大幅に減少している」。(Bank of Japan 2010)

四国の最近の経済的な問題の原因のひとつは工業生産のレベルの減少である。経済産業省が計算する鉱工業指数は2008年と2009年の間に14.1%下落して、90.3点の最安値になった。(METI 2010) 国内総生産の20%以上(IMF 2009)に増え続けている国家負債にもかかわらず、日本政府は主として不成功に終わった3850億円の四国の経済を刺激するための公共建造物プロジェクトを引き受けた。(METI 2010) 前年に比べて、これは全国平均の10.2%よりずいぶん高い16.1%のインフラでの公共支出の増加を表す。(METI 2010)

最近の景気後退が起こる前にも、四国は財源のために国に依存した。2003年に、四国の四県は、国からの財源を入れずに、必要な公共支出の38%しか払えなかった。(MLIT 2003) 同じ2003年に、東京都は国からの援助なしで必要な公共支出の72%近くを払えた。(MLIT 2003) このような国への依存は地元の政治家が自然環境を害する国家主導に反抗する力を衰えさせる。実際に、徳島市の2000年の住民投票の明確な結果にもかかわらず、国は地域住民の意見を無視して、ダムプロジェクトをすこし改訂してダム建設を続けた。

環境破壊を防いで近代の産業の成長を遅くさせる経済的な障壁と要因は確かに四国の環境に非常にいい利益を与えた。多くの点では、四国の住民たちも同じ要素から恩恵を受けて、豊かな伝統的な文化を保存しながら、ユニークなエコ精神的なツーリズム産業ができた。しかし、世界金融危機のせいで経済状況が悪くなり続けて、東京の政治家が開発プロジェクトを推進して、または本州と四国を結ぶ瀬戸大橋などの向上したインフラが影響を与えながら、いつまで四国の自然環境と住民たちがモダンな開発の誘惑に堪えられるかはまだ分からない。

Bibliography

- Bank of Japan (日本銀行). 2010. 地域経済報告—さくらレポート 2010年1月. Available from: http://www.boj.or.jp/type/ronbun/chiiki_rep/chiiki1001.htm
- Barnes, G. L. 2003. Origins of the Japanese islands: the new “big picture.” Japan Review 15(3):3-50. Available from: <http://shinku.nichibun.ac.jp/jpub/pdf/jr/IJ1501.pdf>
- British Broadcasting Corporation. 30 Aug 2009. Japan victor hails ‘revolution.’ Available from: <http://news.bbc.co.uk/2/hi/asia-pacific/8229744.stm>
- City of Sakaide (坂出市). 2005. 瀬戸大橋 – 本州四国連絡橋. Available from: <http://www.city.sakaide.lg.jp/kankou/sight/bridge.html>
- Economic and Social Research Institute (経済社会総合研究所). 2010. 平成 19年度の県民経済計算について. Available from: <http://www.esri.cao.go.jp/jp/sna/kenmin/h19/gaiyou.pdf>
- Efron, S. 2000. 10-to-1 ‘no’ vote not enough: Japan still plans to build billion-dollar dam project. Los Angeles Times. Available from: http://articles.sfgate.com/2000-02-01/news/17637767_1_works-spending-prime-minister-keizo-obuchi-dam
- Honshū-Shikoku Bridge Expressway Company Limited (本州四国連絡高速道路株式会社). 2010. 道路延長及び構造規格. Available from: <http://www.jb-honshi.co.jp/use/use.html>
- Honshū-Shikoku Bridge Expressway Company Limited (本州四国連絡高速道路株式会社). 2010. 神戸淡路鳴門自動車道 通行料金表. Available from: http://www.jb-honshi.co.jp/use/ratelist_a.html

- Honshū-Shikoku Bridge Expressway Company Limited (本州四国連絡高速道路株式会社). 2010. 瀬戸中央自動車道 (瀬戸大橋) 通行料金表. Available from: http://www.jb-honshi.co.jp/use/ratelist_d.html
- International Monetary Fund. 2009. World economic outlook database. Available from: <http://bit.ly/cf6jsR>
- Jain, P. 2000. Jūmin tōhyō and the Tokushima anti-dam movement in Japan: the people have spoken. *Asian Survey* 40(4):551-570.
- Japan Broadcasting Company (NHK, 日本放送協会). 2009. 四国スペシャル「心で歩く1200キロ」2008年の遍路たち. Available from: <http://www.nhk.or.jp/matsuvama/tokushuu/tokushuu-226.html>
- Japan External Trade Organization (JETRO). 2010. Investing in Japan: regional information. Available from: <http://www.jetro.go.jp/en/invest/region/>
- Japan Marine Accident Tribunal (国土交通省海難審判所). 汽船紫雲丸機船第三宇高丸衝突事件. Available from: http://www.mlit.go.jp/jmat/monoshiri/judai/30s/30s_siun_3ukoui.htm
- Kuroda, Y. 2005. The core of Japanese democracy: latent interparty politics. New York: Palgrave Macmillan. p.33
- Ministry of Economy, Trade, and Industry, Shikoku Branch (四国経済産業局). 2010. 四国地域の経済動向. Available from: http://www.shikoku.meti.go.jp/soshiki/skh_a4/4_toukei/keidou/21_pn.pdf
- Ministry of Economy, Trade, and Industry, Shikoku Branch (四国経済産業局). 1999. International trade in Shikoku. Available from: <http://www.shikoku.meti.go.jp/old/english/update/international/inter12.html>
- Ministry of Internal Affairs and Communications, Statistics Bureau (総務省統計局). 2009. 平成19年10月1日現在推計人口都道府県別人口. Available from: <http://www.stat.go.jp/data/jinsui/2007np/index.htm>

- Ministry of Land, Infrastructure, Transport, and Tourism (国土交通省). 2003. Share of public expenditure to total regional GDP and ratio of independent revenue sources (by blocs and areas). Available from: <http://bit.ly/akyVc9>
- Nishiwaki, H. 2009. Introduction to the landforms and geography of Japan. Tokyo: GLGARcs. Available from: <http://www.glgarcs.net/>
- Organisation for Urban-Rural Interchange Revitalization (財団法人都市農山漁村交流活性化機構). 2008. 大阪の都市コミュニティー構造. Available from: http://www.furusato.or.jp/matching/city_17/02.html
- United Nations Development Programme. 2009. Human development report 2009 data: economy and inequality: Gini index. Available from: http://hdrstats.undp.org/en/indicators/display_cf_xls_indicator.cfm?indic_byyear_id=161
- Watanabe, T. (わたなべたかお). 2001. 瀬戸大橋と大久保謙之丞. 小さな橋の博物館. Available from: <http://www1.harenet.ne.jp/~wawa/B/bridge.html>