

# 道の多元的空間構成に関する研究

—陸・海・空を切り口として—

(課題番号 15530346)

平成 15 年度～平成 16 年度  
科学研究費補助金(基盤研究(C)(2))研究成果報告書

平成 18 年 3 月

研究代表者 長田 攻一  
(早稲田大学文学学術院 教授)

## はじめに

道は歴史的に、陸路を中心としながら、山や河川や海などにさえぎられ、トンネル、橋、船などの手段の助けを借りて、多様なリアリティ経験を含む空間として構成されてきた。さらに立体交差、ロープウェイ、航空機などの手段をも含めるならば、道空間は地表や海上などの平面空間を超えて立体的広がりを持つ空間としてイメージされる。人の経験する道空間は、一方で、このような3次元の物理的空間として把握されてきたが、他方で、人と人、人と自然、人と文化的構成物の交流を契機として構成される社会・文化的空間としても把握されてきた。本研究の目的は、現代社会における四国遍路道を素材として12年にわたって継続してきたこれまでのわれわれのグループの研究を踏まえながら、道空間の物理学的空間イメージと社会的空間イメージの接合を図るとともに、道空間の多元的構成を明らかにし、その歴史の変容過程をマクロな社会過程の文脈のなかに位置づけることである。

平成13年度・14年度の科研費によるわれわれの研究では、「四国遍路道」を素材として、長い歴史を経験してきた道の特質の一面を、とくに物理的空間構成物の一部をなす多様な形態の「水」を切り口とし、「道空間の水をめぐる文化的重層性」としてとらえることを試みた。水は、湧き水、河川、滝、海などの物理的空間形態の一部を構成しながら、それら水の形態と道の物理的形態を媒介とする人々の社会・文化的営みを通じて、沿道に観察される道の多様な付属物、さらには沿道の民家や寺院に残されている古文書類などにみられるような、歴史的広がりを持つ社会・文化的に豊かな空間として構成されてきた。また、車道と歩き道、鉄道やバス路線など、多様な移動手段を許容してきたことにより、「四国遍路道」の文化的構成物とその多元的特質にどのような変化が現れてきたかについても考察できる。そこで今回はこれまでの研究成果を踏まえて、とくに、四国へのアクセスを含めて、陸の道、海の道、空の道といった人の身体移動を支える物理的空間の経験の特質の違いに注目し、それらが人々の意味付与空間としての四国遍路道の社会・文化的空間構成へのかかわりを明らかにしたい。

われわれ自身も、物理的空間と社会・文化的空間を、それぞれ異なる特質を持つ時空的リアリティとして把握しつつも、両者の関係と歴史の変容過程を明らかにするような視点をあまり明確にしてこなかったように思われる。この点に反省を加えた本研究は、道の文化研究にも新たな視野を開くことが期待できる。道の文化に関する従来の研究はどちらかといえば、石仏、石碑、道標、墓など歴史的に古いもののみ注目しその時代考証や当時の生活の再構成に力点を置く傾向があり、現代社会における道の形態やそれら沿道空間の文化的堆積物と、現代人の生活との直接的かかわりを視野に入れながら、それら道の文化の重層的構成が現代社会に生きる人びとの生活にとって持つ意味を掘り起こし、その意味を現代社会の特質を背景にして考察することは少なかった。本研究が、そのような目的をどの程度まで達成しえているかは、読者の判断に委ねる以外にない。ご意見ご感想をお聞かせいただければ幸いです。

本報告書の完成が、諸般の事情でかなり遅くなってしまった。その理由は、ひとえにわれわれの事情によるものであり、何ら申し開きの余地はないのであるが、ただ、特定の事例においては、一

定の結論を導くために道の整備をめぐる現実の動きをできるかぎりぎりぎりまで見守る必要があったことも事実である。そのための補足調査に2006年3月初旬までかけざるをえなかったこともここに記しておきたい。

今回の調査研究に関しても、国土交通省四国整備局、四国各県庁および市町村の行政担当者、海運業、鉄道会社、バス会社、観光会社等の企業の担当者の方々、札所ご住職、遍路道沿道住民の方々、沿道施設の管理者の方々、その他多くの方々の協力を得て行われた。一人ひとりのお名前を記すことはとてもできないが、この場を借りて厚く御礼申し上げる次第である。

2006年3月25日

早稲田大学道空間研究所  
道空間研究会 代表

長田攻一

#### 研究組織

研究代表者	長田 攻一	早稲田大学文学学術院教授
研究分担者	坂田 正顕	早稲田大学文学学術院教授
	関 三雄	山陽学園短期大学教授
研究協力者	杉本 昌昭	和光大学経済経営学部助教授
	鈴木 無二	早稲田大学教育学部非常勤講師
	入江 正勝	早稲田大学文学部非常勤講師
	田所 承己	早稲田大学文学部非常勤講師
	藤沢 由和	新潟医療福祉大学講師
	浅川 泰宏	日本学術振興会特別研究員
	河野 昌広	早稲田大学文学研究科社会学専攻博士後期課程

#### 交付決定額(配分額)

単位:千円

	直接経費	間接経費	合計
平成 15 年度	1,400	0	1,400
平成 16 年度	1,200	0	1,200
総計	2,600	0	2,600

#### 研究発表

坂田正顕「比較巡礼研究の分析フレームーサンチャゴ巡礼と四国遍路の比較分析を通してー」  
社会学年誌46,125-141、2005年3月

## 目次

1. 研究のフレーム	1
1-1 研究目的と方法	1
(1) 研究目的	1
(2) 研究方法	2
1-2 研究対象の選定	3
(1) アクセス・ルート	3
(2) 事例研究対象選定基準の検討	4
2. 現代社会と道空間	9
2-1 道空間の諸相	9
(1) 道空間をとらえる2つのパースペクティブ	9
(2) 交通ネットワーク体系としての道空間	10
(3) 陸・海・空	11
2-2 近現代日本の陸上交通ネットワーク整備と道路政策	11
(1) 明治から大正期における交通ネットワーク体系整備の仕組みの確立	12
(2) 国家総力戦体制下における公共事業	13
(3) 戦後復興期から高度成長期の道路整備	13
(4) 低成長時代の道路整備	15
(5) 新自由主義体制への移行とバブル経済下での道路整備事業	19
(6) ポストフォーディズム体制下での道路整備政策	20
2-3 海路空間	23
(1) 海路空間	23
(2) 港湾行政	23
(3) 海運業	27
(4) 港湾の規制緩和と海運業界	28
2-4 航空路空間	30
(1) 航空業に関する国際協定	30
(2) 日本の空港の管理と空港整備政策	32
(3) 日本の航空産業の発展	36
(4) 国際市場の自由化の中での日本の航空業界	36
(5) 規制緩和以降の日本の航空業界	37

3.	四国における道空間の再編—陸・海・空—	41
3-1	戦後四国の地域開発政策の推移と交通ネットワークの整備	41
	(1) 明治以降の四国の交通ネットワーク政策	41
	(2) 第2次世界大戦後の四国の開発と交通ネットワーク整備	42
	(3) 自動車道路中心の交通ネットワーク化	44
3-2	21世紀を迎えた四国の道路・港湾・空港の整備方針の変容	49
	(1) 「四国21世紀の道ビジョン」	49
	(2) 空港・港湾整備と道路の連結	52
	(3) 四国の空港の現状と今後の空路の再編	53
	(4) 港湾整備の方針と今後の海路空間の再編	54
3-3	四国へのアクセス1:本四架橋と四国における高速道路整備	58
	(1) 四国への陸路	58
	(2) 四国内高速自動車網の整備	64
3-4	四国へのアクセス2:海路の変遷	79
	(1) 徳島—関西間の海路の変遷と本四架橋後の交通ネットワーク	79
	(2) 南海フェリー航路の変遷と展望	95
4.	四国遍路道空間の再編(事例研究)—陸・海・空を切り口として—	103
4-1	四国自然歩道整備と遍路道の再生	103
	(1) 自然遊歩道政策の登場と「四国のみち」整備事業	103
	(2) 「四国のみち」と遍路道の再生	107
4-2	歩き遍路道の索道化:ケーブルカー化・ロープウェー化	111
	(1) 変則的な遍路道としてのケーブルカー・ロープウェー遍路道が持つ意味	111
	(2) 遍路道におけるケーブルカー、ロープウェーの敷設状況	113
	(3) 八栗ケーブルカーと四国ケーブル(株)	117
	(4) 索道系遍路道についての暫定的な検証結果	121
4-3	「いやしのみち」事業からみる遍路道再生運動—徳島県の例を中心に—	124
	(1) 高速道路網の完成と遍路道再生とのシンクロシティ—1998年と2000年—	124
	(2) 徳島県「いやしのみち」事業—歩く道・表象される道—	126
	(3) 「いやしのみち」事業にみる遍路道再生運動の重層性	130
4-4	遍路道と「いやしの道づくり事業」—愛媛県上浮穴郡の例を中心に—	132
	(1) 行政の視点から	132
	(2) 地域住民と遍路者の視点から	141
4-5	合併後の道路整備計画と遍路道の再編—香川県さぬき市の事例—	152
	(1) さぬき市の遍路道および海と空	152
	(2) 5町合併とさぬき市の街路網計画のなかでの志度山川線	157

(3)「高地蔵」と地域の生活	163
(4)前山地区住民の生活と遍路道	165
(5)「新四国のみち」とさぬき市の遍路道の整備	169
(6)交通ネットワークとしての道、歴史と文化の道、住民の生活空間としての道	173
4-6 土佐清水市「あしずり遍路道」の再編	178
(1)足摺岬の地域特性	178
(2)四国遍路と足摺岬、真念庵	180
(3)観光地としての足摺岬	182
(4)観光政策の転換	182
(5)あしずり遍路道の再編	183
(6)まとめ	184
4-7 遍路道の世界遺産化をめぐる動向	186
(1)本事例の調査背景と問題意識	186
(2)霊場寺院機関の対応	187
(3)遍路者サイドの対応	193
(4)行政・経済界サイドの対応	194
(5)交通観光関連業者の対応	198
(6)マスコミ関係の対応	198
(7)遍路道の世界遺産化の動向に見られる道空間の多元性	199
5. 終章:現代四国遍路道における陸・海・空の空間構成	203
5-1 遍路道空間の立体的再編	203
(1)遍路道空間の多元性と陸・海・空	203
(2)遍路道における立体的次元	206
(3)遍路道空間の立体的再編成	207
5-2 遍路道アクセス空間の変容と遍路経験	211
(1)四国遍路アクセス空間の確定	211
(2)四国アクセス空間の意義	213
(3)四国へのアクセス手段と遍路経験	213

# 1. 研究のフレーム

## 1-1 研究目的と方法

- (1) 研究目的
- (2) 研究方法

## 1-2 研究対象の選定

- (1) アクセスルート
- (2) 事例研究対象選定基準の検討



## 1. 研究のフレーム

### 1-1 研究目的と方法

#### (1) 研究目的

われわれは、これまで四国遍路道を研究素材として、いくつかの道空間研究を行ってきた。四国遍路道を研究対象とすることは、道空間研究にとって戦略的に重要な意味を持つ。道は同じ空間が異なる利用者によって多目的に利用されると同時に、他の道とさまざまな形でネットワークを形成している。しかし、遍路道は複雑なネットワークをなす道空間網(地)の特定の経路を一元的な意味を持った道空間(図)として浮かび上がらせることから、その一元的な意味を基準とすることによって、かえって多様な形態の道を通過する遍路道の「多元的空間構成」の特質が顕在化すると同時に、その空間構成の変容過程も把握しやすくなる。

遍路道空間は、見方によってさまざまな社会的意味空間の次元を重層的に内包することになり、研究目的やパースペクティブによってその多元的空間構成のイメージもその結果が持つ意味も変わってくる。今回は、人間の身体を支え、身体感覚に訴える物理的空間の相異なる特質とみなされる、陸、海、空にとくに注目して、遍路道の多元的空間構成の特徴とその変容過程を明らかにすることを試みる。それは、四国遍路道が「歩く」というあらゆる人間身体にとっての基本的な移動を支える空間としての意味を失っていないからであり、本研究の狙いは、このような観点から見た現代の四国遍路道空間が、現代の多様な道のネットワークを「地」としながらも、その上にどのように遍路道としての「図」を浮かび上がらせているかを明らかにすることにあるからである。

四国遍路道は、もちろん陸の道を中心として構成されている。しかし、それは歴史的に見ても、海岸縁を巡ると同時に、海辺ばかりでなく、山の道、里の道、街中の道を含む多様な彩を持った道として、多くの人びとに語り継がれ親しまれてきた。しかし近年では、自動車道路と重なったり、高速道路につながったりすることによって陸の道としての意味も大きく変容してきた。またその一方では、山奥深く入り込んだり、高い山の頂に登り空に近づいたり、果てはロープウェイで中空を移動する道までもが現れている。しかも、四国へのアクセスは、3つの本四架橋、海路、航空路と陸、海、空の三次元のそれぞれを中心的移動媒体とする道によって可能になっており、その立体的空間構成によって、四国の道の社会・文化空間的構成は大きく影響を受けてきているように思われる。現代社会において、遍路のための特別な道がつけられたり、再生されることは稀である。むしろ現代の社会においてつけられている多様な道路ネットワークのあるルートが、いかなる社会的メカニズムによって遍路道として意味づけられ、再構成されていくかが重要となろう。そこで、行政、地域住民、民間企業、遍路者など、多様なエージェントの相互行為のなかで、現代の四国遍路道空間がどのように再編成されてきているかをいくつかの事例を選定して明らかにすることがここでの課題となる。

## (2) 研究方法

そのための方法として、まず、本研究では、道空間を社会的構築物とみなす立場から分析フレームを構成した。その場合、とりあえず、われわれ等身大の人間の身体を包摂し、その移動を可能にする空間を「道空間」として捉える。それは、道を、基本的に、物理的・地理的環境をそれぞれの行為目的に応じて利用し、またそれを媒介としてそれらの環境に変更を加える社会的エージェント(主として移動者、沿道生活者、道路建設維持管理者の3者)の生み出す社会的行為空間としてとらえようとするものである。道空間は道の利用者の立場からすれば、身体を支えるという意味でアクチュアルな物理的空間でありながら、つねにその人の主観的意味を付与された個人的空間であり、しかも他者との社会的相互行為の環境の一部としての、またその相互行為を導く価値観によって他者との間に共有される社会空間である。さらには、特定の地域行政や国家行政の観点からすれば、物流や人・情報の流通のネットワーク体系の一部であり、現在その道が抱えている問題に対処するために計画されたヴァーチャルな空間をアクチュアルな空間へと変容させるための政策課題である。そのように捉えた場合、道空間は、それぞれの時代の政治・経済・社会的諸要因によって変容を余儀なくされることになり、それらの要因を特定し相互の関係を明らかにすることが必要になる。

本研究では、主として戦後日本全国に張り巡らされた道路網体系の歴史的形成過程を背景として、四国遍路道の道空間としての諸相を、とくに陸、海、空の3つの次元を切り口として明らかにしようとする。ここで、「陸、海、空」が何を意味するかについて少しコメントしておく必要がある。これら3つは道空間を構成する異なる次元とみなすことができる。身体を持つ存在としての人間にとって、道は基本的に「陸」をベースとして成立してきたと考えられる。しかし、陸は視界の彼方で海(水)および空と接し、道という空間は、原則として空や海(水)の両方あるいはそのいずれかを自らの一部として含みこんでいるといつてもよいかもしれない。さらに、技術の発達は人間の身体の移動を、陸上ばかりでなく、海(水)上や空中(あるいは地中)においても可能にするようなメディアの開発を可能にしてきた。

道空間を「陸、海、空」を切り口として分析するという場合、以上のように、陸、海、空がまず、身体の移動を可能にする相互に異なる空間としてみなすことができるということ、第二に、とくに陸を中心とした道空間に注目すると、陸の道を経験する人間にとって、海(水)と空は、陸の道の景観を構成したり、陸の限界を示して人の移動を妨げる場合もあるという意味で、視覚、聴覚、触覚を中心とした感覚を通して、身体との相対的關係において陸の道に交錯しつつその一部を構成していることがわかる。そのように考えると、遍路道空間は、基本的に陸を中心にしており、空と海(水)は、①景観の一部、②進行をさえぎる障害(海岸、河川、湖、沼)、③身体移動のためのメディア(渡し舟、ロープウェイなどを可能にするメディア)、④四国外部からのアクセス路などとして、少なからず遍路道空間に何らかの形で交錯してくるといえよう。それは、四国遍路道空間が、陸を中心としながらも、何らかの形で海(水)、空と交錯するという意味で立体的かつ多次元的な構造をなしていることに着目し、それを手がかりにしながら、遍路道空間構成におけるそれら3つの次

元に作用する諸要因を、いくつかの事例分析を通じて探ることによって、現代における遍路道の立体的・多元的空間再編過程を分析することが可能になる。基本的には、それぞれの事例研究の中で、陸・海(水)・空がどのようにその地域の遍路道空間を構成しているか、またその3次元の空間的再編がどのような要因によって生じているか、さらに四国外部からの海(水)路、空路のアクセスの再編がそれとどのように関わっているかを探っていくことがここでの課題となる。

そこで、本研究の背景的調査として、第二次世界大戦後の日本の道路整備政策に連動する四国の道路整備政策概略を整理しておく必要がある。次に、四国へのアクセス・ルートの変容を大まかに跡付け、その上で、遍路道を中心とした研究対象を、空間再編にかかわるいくつかの要因の違いに応じて分類することにした。それは、遍路道空間の多元的構成および遍路道の再編過程が、陸・海・空を切り口としてみることにより、遍路道自体の地形的・地理的条件ばかりでなく、四国へのアクセス経路との関わり、当該の道にかかわるさまざまなエージェントの活動などを通して観察する必要があると考えられるからである。そこで、われわれは研究に参加するスタッフ、研究費用、研究日数などの条件をも勘案しながら、次節に見るようないくつかの事例研究対象を選定することにした。

データ収集の方法としては、国土交通省四国整備局、四国各県レベルの道路行政への資料収集とインタビュー調査、陸運局での陸・海・空の移動手段ごとの通行量データの収集とインタビュー、各対象地域での関連団体へのインタビューと資料収集が基本となる。

## 1-2 研究対象の選定

研究対象は、遍路道空間の特定の一部を、道の物理的・地理的特質、行政の道空間整備政策、利用者、空路や海路へのアクセス可能性など、いくつかの道空間構成要素の特質に注目しながら以下のように選定した。

### (1) アクセス・ルート

戦後日本の道路網整備政策とその実現過程を背景に、外部から四国へのアクセス・ルートの空間構成の特質とその変容過程に応じて、四国内遍路道の多元的空間構成にどのような変化が生じてきているかを分析することが、ここでの狙いである。

現在の四国へのアクセス・ルートは、陸路としては、3本の本四架橋(瀬戸大橋、明石海峡大橋・大鳴門橋、瀬戸内しまなみ海道)とJR瀬戸大橋線の鉄道路線、航空路としては、高松空港(東京、鹿児島、ソウル)、松山空港(東京、伊丹、関西、札幌、中部国際、名古屋小牧、福岡、鹿児島、熊本、沖縄、ソウル、上海)、徳島空港(東京、福岡、札幌、名古屋)、高知空港(東京、伊丹、名古屋、沖縄、福岡・宮崎)があり、海路としては、瀬戸内海汽船(広島—松山、広島—今治)、宇高国道フェリー(宇野—高松)、ジャンボフェリー(神戸—高松)、南海フェリー(和歌山—小松島、和歌山—徳島)、九四オレンジフェリー(白杵—八幡浜)、大阪高知特急フェリー(大阪—高

知)、ダイヤモンドフェリー(神戸—今治—松山—大分)、フェリーさんふらわあ(別府—松山)、オーシャン東九フェリー(東京—徳島—北九州)、関西汽船(大阪・神戸—松山—別府、小倉—松山、大分—松山)などがある。

本来、出発地の相違もさることながら、これらのアクセス路の違いは、遍路経験の始まりや終わりの感覚に著しく影響を与えるに違いない。ただし、今回の調査は、遍路者の経験を直接対象にしたものではなく、これらのアクセス路全体の空間構成のドラスティックな変容が、遍路道の空間構成にいかなる影響を及ぼすかを検討することである。そこで、四国へのアクセス・ルートの形態を、移動媒体の特質にあわせて、「道路」、「航空路」、「海路」の3つに分け、地図、写真、ビデオなどの資料を用いて、その歴史的変遷過程、利用者数の変遷などについて、施設管理者(本州四国連絡高速道路株式会社、国土交通省四国整備局、海運会社)へのインタビューおよび資料収集によって明らかにする。また、補助的にその経験的特質について遍路記調査などを行う。

## (2) 事例研究対象選定基準の検討

暫定的な事例研究対象の選定作業の過程で、遍路道の空間構成に関する調査のための基準の設定が必要となる。そのために、四国の民俗資料、遍路関連資料のなかで、とくに遍路道の空間構成に関わる文献資料の収集、現地視察および関係者インタビュー、そして基準設定の観点からのそれら資料の分析を行った。

その資料として、われわれの研究成果の一つである CD-ROM 化された四国遍路道の形態に関するデータを利用するとともに、田園の道、山の道、海辺の道、街中の道というこれまで用いてきた遍路道の4類型を踏まえつつ、四国内部の遍路道の橋、渡し舟、トンネル、ロープウェイなどのスポットにおける空間構成の特殊性、四国へのアクセス手段としての橋、海路、航空路などの空間的構成の特殊性についての仮説的検討を行った。

1年目の暫定的調査対象候補として、四国4県における遍路道沿道地域を数箇所選定し、その区間内での道のスポットに関する写真・ビデオ撮影、録音、通りかかる遍路者や沿道住民への聞き取り調査などを行った。また、特定地域の選定ではなく、遍路道の空間構成全体にかかわる要因にも注目した。その結果、以下のような基準を設定し、それにもとづいて以下のような事例研究対象の選定を行った。

### ① 外部からのアクセスの難易

四国遍路の寺院は、概して愛媛県の中予、東予、香川県北部にかなり集中しており、とくに南に突き出た2つの岬を有する高知県内の遍路道と、道沿いの寺院は、四国の外部から見ると比較的僻地としての感覚でとらえられる。四国への一般の旅行者のアクセスには、現在ではさまざまな手段が選べるが、航空路が一般化し、3大架橋が完成するまでは、基本的に海路が用いられていた。それが現在ではむしろ逆転して、航空路と3大架橋による陸路が中心となりつつある。しかも、四国内に高速自動車道路網が整備されつつある現在、高松、松山は別格として、徳島、高知

の県庁所在地へのアクセスも、きわめて容易になった。したがって、高知県内の四国遍路道へのアクセスもかつてに比べれば、時間的に大きく短縮されることになった。たとえば、広島、大阪などからマイカーで来る旅客にとっては、高知市中心部は日帰り圏内になっている。

しかしながら、高知の東西にある 2 つの岬は日帰り圏内には入らず、相変わらず遠隔地のイメージが強い。このような空間イメージは、四国遍路道を巡る空間編成に何らかの影響を与えるに違いない。たとえば、足摺岬に通じる国道は海岸線を走る観光道路として特化される意味合いが強いものに対して、高松空港からも、高松県庁にも近い位置にある、さぬき市の 86 番志度寺から 87 番長尾寺週辺までの道は、遍路道でありながら交通量の多い市街地道路でもあり、国道の交通量緩和や地域住民のスムーズな通行を優先課題として再整備されつつある。

## ② アクセス路の形態上の相違（陸、海、空）

遍路をする者にとっては、どのアクセス・ルートを取ろうとも、四国に入ってしまうえば遍路経験にそれほど大きな違いはないかもしれない。その意味からすると、事例研究対象の選定に当たって、陸、海、空のアクセス・ルートの違いは、それほど大きな意味を持たないかもしれない。しかしながら、遍路道を地域興しの梃子として活用しようとする自治体や地域の住民たちにとっては、遍路道の空間編成についてのアクセス・ルートの意味は、きわめて重要になってくるに違いない。本州と陸続きになる橋や空港や高速道路のインターチェンジが近くにあれば、通過交通量も増えるであろうが、地域に立ち寄る人の数への期待も増える。いやしの道づくりにとって、海路のアクセスは魅力的であるに違いない。

## ③ 市街地化の度合い（市街地と過疎地）

都市部と過疎地域では、道の空間構成はおのずから大きく異なる。四国全体の道路整備計画、それにもとづく県の道路整備計画、市町村の道路整備計画は、それぞれの地域の市街地化の度合いに応じて立てられ実施される。それを背景として、それぞれの地域での遍路道の意味づけは当然のこととして変わってくる。どちらの場合にも、遍路道の観光化が課題であるとしても、市街地では、地域に縦横に走る道路ネットワークのなかで、遍路道としての特質をもったルートをいかにして浮かび上がらせるかが課題となり、過疎地においては、遍路道を通してその地域の活性化を図るための手立てを講じることが課題となろう。その試みの違いは、遍路道空間の構成自体に大きく影響してくる。

## ④ 町村合併の影響

グローバルな市場化と国際経済再編を背景とした地方自治制度改革の一環としての平成期の市町村合併の動きは、市町村レベルでの道路整備計画に微妙な変化を引き起こし、それが遍路道空間の再編にも少なからず影響を及ぼしつつある。とくに、遍路道の再編が国土交通省四国整備局の「新四国のみち」政策の地域指定を受けているようなさぬき市のような場合においては、市町村合併のもとでの予算編成や市行政からの関心に微妙な変化が生じ、当該事業に関わって

きたボランティア住民との間に微妙なギャップを生み出してきている。

#### ⑤ 行政主導と民間主導

遍路道を梃子とした地域興しの運動も、行政主導であるか、企業を含む民間ないしボランティア主導であるかによって、道の空間編成は当然のことながら異なる過程と結果を生む。同じ「いやしの道づくり」という名称が用いられていても、徳島県の場合と愛媛県浮穴郡の場合では、その様相は大きく異なる。

#### ⑥ 世界遺産化への取り組み

四国遍路あるいは遍路道を「世界遺産」に指定しようという動きは、2000年前後からさまざまな形で始動され、今日でも必ずしも一つにまとまった動きになってはいないが、遍路道の空間再編成に少なからず影響を与えている可能性がある。それはまだ実践的動きにつながっているとは言いがたいが、遍路道の再編に取り組もうとするそれぞれのエージェントの思想的背景の中で、微妙なずれを伴いながら、また、これに異議を唱える人びとの言説をも巻き込みながら、論争の火種ともなりかねない行動の動機を構成している。今回の調査では、さまざまなエージェントにおける「世界遺産化」への動きをある程度まで追うことにより、それが遍路道再編にどのような意味とかわりを持ちうるかについて考察することにした。

#### ⑦ 自然遊歩道の整備と民間による旧遍路道の再生

すでに1994年にまとめたわれわれ道空間研究会の報告書『現代社会と四国遍路道』、および長田・坂田・関編『現代の四国遍路』（学文社、2003）において、概略をまとめたように、現代の四国遍路道は、環境行政の「自然遊歩道」政策の一つである「四国のみち」整備事業によってかなりの部分が再編されている。この事業は、全国の他の自然遊歩道とは異なり、四国遍路道を何らかの形で意識した当時の建設省（現国土交通省）と環境庁が合同で会議を持ち、それぞれ別個に企画したきわめてユニークなものである。それが、一方では四国遍路道の再生につながりつつも、他方では四国遍路道を必ずしも重なり合うものではないことから、利用者に混乱を来たすものにもなっている。

そして、その一方では、このような行政の「四国のみち」整備による混乱にいわば対抗する形で、自動車道路化が進むにつれて廃れていった旧遍路道を再生させるべく、地道な努力を続けている「へんろみち保存協力会」の活動も見られる。

このように遍路道は、現在の自動車道路整備の影響を受けるのみならず、環境行政の自然遊歩道整備、民間の旧遍路道の再生運動などに支えられた複雑な社会的道空間再編のダイナミズムのなかにある。

#### ⑧ 遍路道の観光化

最後に指摘しておかなければならないのは、現代の遍路道の再編全体に少なからず一様の影

響を及ぼしているのが、いわゆる観光化の動きである。ここで言う観光化とは、遍路や旅行者の宗教的信念、文化的関心、自然への関心を包摂しうる、人びとのニーズを満たそうとする商業的サービスの介入のことをさす。その歴史は古くは昭和初期にさかのぼるが、急激な変化は主として戦後の昭和30年代から始まったといえよう。それは、昭和28年からの遍路バスツアーの商品化に始まり、昭和40年代から50年代にかけてのバス遍路の隆盛期を経て、3大架橋と四国内高速道路時代における道路整備思想の転換(歴史国道や歴史文化道、新四国のみち)、遍路ブームを背景とした観光業の興隆、現代のいやしの道づくり、さらには世界遺産化につながる動きにも付随するといえよう。そのまなざしは、遍路道の移動メディアの拡大を促し、鉄道利用、車道化による遍路道空間のパノラマ化を手始めに、ケーブルカー化(屋島)、近年のロープウェイ化、果てはヘリコプターによる空中参拝構想にまで行き着いたのである。これは、もともと山あり、谷あり、川あり、海ありといったように、立体的道空間を構成していた遍路道空間の人工的メディア空間の次元をさらに拡張することになった。

以上のような遍路道空間再編の諸要因を念頭に置いた上で、われわれは事例研究対象を以下のように設定した。

表1 事例研究対象の設定

	外部からのアクセス	アクセス路の形態	市街地化の度合い	町村合併の影響	行政主導／民間主導	世界遺産化の動き	遍路道の整備
四国自然歩道整備と遍路道の再生	—	—	—	—	一部民間のボランティア活動あり	反対表明	遍路道の再生に部分的に寄与
四国遍路道の自動車道路化、ケーブルカー化、ロープウェイ化	—	—	観光地としての位置づけ	—	民間主導	遺産化への障害?	遍路道の多次元化
遍路道と「いやしの道づくり」—徳島県の例を中心に—	アクセス比較的容易	海路					
遍路道と「いやしの道づくり事業」—愛媛県上浮穴郡の例を中心に—	アクセス困難	高速道路インター					
道路整備計画と遍路道の再編—香川県さぬき市の事例—	アクセス容易	空路・陸路	市街地道路整備	新四国のみち事業への地域による温度差	旧町のそれぞれの思惑や関心の違いの調整困難	無関心	一部ボランティアの目覚ましい活動
土佐清水市遍路道の再編	アクセス困難		観光地化への関心				
世界遺産化への動きと遍路道	—					遍路精神・文化を申請条件としてアピール	

もちろんこれらは、四国遍路道のすべての特徴を網羅的にカバーしうるモデル的事例とはいえませんが、ある程度まで、現在の四国遍路道空間の時空的再編の主要な特質を推測させるに十分なものと考えている。

(長田攻一)



## 2. 現代社会と道空間

### 2-1 道空間の諸相

- (1) 道空間をとらえる2つのパースペクティヴ
- (2) 交通ネットワーク体系としての道空間
- (3) 陸海空

### 2-2 近現代日本の陸上交通ネットワーク整備と道路政策

- (1) 明治から大正期における交通ネットワーク体系整備の仕組みの確立
- (2) 国家総力戦体制下における公共事
- (3) 戦後復興期から高度成長期の道路整備
- (4) 低成長時代の道路整備
- (5) 新自由主義体制への移行とバブル経済下での道路整備事業
- (6) ポストフォーディズム体制下での道路整備政策

### 2-3 海路空間

- (1) 海路空間
- (2) 港湾行政
- (3) 海運業
- (4) 港湾の規制緩和と海運業界

### 2-4 航空路空間

- (1) 航空業に関する国際協定
- (2) 日本の空港の管理と空港整備政策
- (3) 日本の航空産業の発展
- (4) 国際市場の自由化の中での日本の航空業界
- (5) 規制緩和以降の日本の航空業界

## 2. 現代社会と道空間

### 2-1 道空間の諸相

#### (1) 道空間をとらえる2つのパースペクティヴ

現代における道路は、マクロに見ると鉄道と並んで「交通ネットワーク体系」の一部とみなすことができ、戦後日本社会における道路整備は、交通ネットワークの高密度化と移動の効率化・高速化を目標として進められてきた。これに対して、生活者の視点からすると、道は自らの生活上不可欠な空間であり、生活そのものの一部となっている。このような2つの視点を支える価値観ないし意識は、ある程度重なる部分を持つが、必ずしも一致しない。日常生活者にとっては通過道路にしかならない道路空間が、自らの生活空間を権力的に分断することもあるからである。このような2つのパースペクティヴ(視点とその背後の価値観や意識)は、それぞれ異なる集合的行為を通じて相異なる空間を生成すると考えられる。これは、H・ルフェーブルが「空間の生産」における、「空間の表象」、「表象の空間」、「空間の実践」と呼んだ3類型に当てはめるなら、日本の交通ネットワーク体系は「空間の表象」に対応し、人びとの生活の一部としての道は「表象の空間」、さらにそれぞれのパースペクティヴにもとづく道にかかわる行為が「空間実践」ということになる。

ルフェーブルのいう「空間の表象」とは、経済主体や国家の介入により商品化と官僚制化というプロセスのもとに推し進められていく建造環境<sup>1</sup>生産の支配原理ないしイデオロギーをさし、「表象の空間」は、経済と国家がその支配的原理(空間の表象イデオロギー)のもとに行う空間的实践に對抗的な、日常生活者の生きられる生活空間の編成を推し進める運動原理のことであり<sup>2</sup>。そして、「空間実践」とは、商品化と官僚制化として推し進められる建造環境の生産過程/日常生活者が自分たちの生きられる生活空間を取り戻そうとする空間実践の両方をさす、と理解しておく。「表象の空間」は、たとえば、イー・フー・トゥアンなどの現象学的地理学者の空間概念、すなわち生活環境を構成する建造環境と身体の自生的結合により、人間主体の内面に埋め込まれその身体性の一部となるような生活空間としての道空間のイメージや、和辻哲郎、オーギュスタン・ベルクらの「風土」<sup>3</sup>の概念のように、生きられた空間のうちその場所の自然・文化的要素と強く結びついて身体化された空間の一部として道空間をとらえるような見方にも通じるものである。しかし、表象の空間としての道空間を、共同主観的なイメージないし心象地理としてのみとらえるのでは不十分であ

<sup>1</sup> 山、海岸、建物、道路、鉄道、など、地表に根づいた可視的で不動の人工構成物ならびに自然の地形の集合を持つ形態を建造環境 (the built environment) という。これは経済地理学においては、相関空間の要素を持つ建造物の集合によって経済・社会システムを実体的に支えるシステムとして実質的に包摂された人工的な素材空間をさす。

<sup>2</sup> H.ルフェーブル、2000、(斉藤日出治訳)『空間の生産』、青木書店、p.75、pp.82-83

<sup>3</sup> イー・フー・トゥアン、1992、(小野有五・阿部一訳)『トポフィリアー人間と環境』せりか書房、和辻哲郎、2003、『風土』岩波書店、(初版は1935、新版は1943)、A.ベルク、(篠田勝英訳)『風土の日本—自然と文化の通態—』ちくま学芸文庫、1992 (初版は、筑摩書房、1988)

ろう。それは人びとの生活行為を通じての空間実践でもあるからである。また、観光行政の「空間の表象」としての道空間は、行政担当主体の共同主観的なイメージであり、イデオロギーである。これが具体的な建造環境としての道路建設に反映される場合、それはアクチュアルな空間実践を伴うのである。

道空間は、景観の概念とも関連が深い。特定の場所の視覚的イメージが記号となり(建造環境の記号化)、複数の人間に共同主観的イメージとして構成される場合、建造環境は景観と呼ばれる。道をこの意味での景観を伴った空間として捉えると、日常生活者にとっては、日常生活空間としての道空間と非日常的に経験する道空間の景観上の違い、さらには生きられた空間としての道空間と商品化された景観としての道空間の違いなどの重要性が浮かび上がる。また、道路維持管理行政にとっては、安全でスムーズな通行を可能にする道路景観と、それぞれの地域と場所に応じた観光資源に結びつく景観の関係が重要視されよう。具体的な建造環境としての道空間は、つねに「空間の表象」と「表象の空間」という相異なるコスモロジーのせめぎあう闘争の場なのである。

## (2) 交通ネットワーク体系としての道空間

道空間をとらえるこの 2 つのパースペクティブを区別するならば、両者の空間実践の間には当然のことながら、さまざまな矛盾や対立が生じる可能性がある。もちろん、このような図式的見方は、あまりにも現実を単純化しすぎる恐れがあるに違いない。しかしながら、日本全体の道路整備の歴史的概略を整理するときに、それが個々の道路利用者や地域生活者にとってどのような問題をもたらすかを大雑把に把握する点で、このような図式的区別は一定の有効性をもつといえよう。そこで、ここでは経済・政治地理学的視点に依拠しながら、日本社会が明治維新以来、どのような政治・経済的仕組みのなかで空間統合を進めてきたのかを、道路整備の歴史的経緯に絞ってその概略をみるために、必要最低限の概念的枠組についてコメントしておきたい。

経済・政治地理学的に見るならば、鉄道、道路などの交通ネットワーク空間は、多数の行為主体を一定の行為空間領域内に取りまとめていく空間統合の手段とみなすことができる。一次元的線状空間とみなされる道空間は、人やモノの移動を通じて効率的な空間統合を可能にする上で必要不可欠な建造環境である。近代国民国家にとって、交通ネットワークを政策的に実現する空間実践は、均質で平等な理念的空間を包摂する過程であり、それを実質的に実現する建造環境の建設である。それは、一方で、包摂される空間全体にきめ細かく均等に張り巡らされることによって、均質で平等な空間構成を可能にするが、他方では、線状であるがゆえに完全に均質化することは不可能であり、結局ある程度不均等に集積する地域同士をより効率的に結びつける結節型のネットワークが生み出されてくる。交通ネットワーク空間としての鉄道や道路は、このように「均質型ネットワーク」と「結節型ネットワーク」という 2 つのタイプを取るとされる<sup>4</sup>。均質的ネットワークとは、たとえば、放射道路と環状道路などのメッシュによる都市内道路網の緊密化したネットワーク

<sup>4</sup> 水岡不二雄編、2002、『経済・社会の地理学』有斐閣、p.131

であり、結節的ネットワークとは、集積地へ集中する道、集積地域同士を結ぶ道を意味する。大都市などの集積地域は、この 2 つが上位下位に垂直的に連なった重層構造によって作り上げられると考えられる。

ところで、人とモノの移動の効率的かつ平等な空間統合を進める際の 2 つの要素、すなわち「高速化」と「高密度化」は、相互に相俟って平等化、均質化を推し進めるが、両者の間には原理的に矛盾がある。時間の絶滅による統合の促進を図る過程である「高速化」は、道空間の物理的位置を変えることはないので、線分上に近い地点や集積地内の地点とそれらからはずれる地点との間の道路アクセス上の不均衡を拡大することになる。また、ネットワークの均質化による統合の促進(ネットワークの高密度化)は、各路線の効率が冗長化し需要が低下するという結果を招き、これが極端に進むことはむしろ効率化を阻害することになる。

近代日本の鉄道、道路建設は、全体的に見ると基本的にあらゆる地域に均等で均質的なネットワーク化を図るべく進められてきたといわれる。しかしながら、交通ネットワーク体系の高密度化による均質化と、高速化による結節化のいずれが優先されるかは、それぞれの時代状況によってゆれ動く。

### (3) 陸・海・空

道空間は基本的に「陸の道」であるといつてよいであろう。それは、歩行を中心とする人間生物にとってもっとも自然なフィジカル環境である。その景観は、つねに空を背景とし、山の道、街中の道、海辺の道、田園の道など、環境の違いによって海や空と交錯する。しかも、陸の道は、あまりにも険しい山、陸地の限界である海や湖、あるいは陸を分断する川によって通行を妨げられる。その障害は、トンネルや橋、さらにはロープウェイなどの技術の発達によって乗り越えられるときに、陸の道は、海(水)や空を道の一部に包摂することにより、道空間の立体的次元を拡張していくことになる。

他方で、海はかなり古くから船という手段を通して、また空は飛行機という技術の発達によって、それ自体が人間の身体の移動を可能にするメディアとなり、陸の道に取って代わる道として姿を現すことになる。それら海(水)上、空中移動の技術によって可能になった道空間は、海や空を日本という国民国家の空間統合の対象として包摂するのであり、空間統合は、陸路ばかりでなく空路や海路をもその手段としてきたのである。もちろん、陸の道、海の道、空の道すべてについて、それらが日本の空間統合に果たしてきた経緯を明らかにすることは、本研究の課題を超える。ここでは、陸の道を中心にして、それも鉄道ではなく道路を中心として、その空間再編の経緯と特徴を海や空とのかかわりに注目しながら明らかにすることが課題であり、そのために必要な範囲において、日本の海と空の交通ネットワーク体系整備の過程を見ておくことにする。

## 2-2 近現代日本の陸上交通ネットワーク整備と道路政策

## (1) 明治から大正期における交通ネットワーク体系整備の仕組みの確立

奈良時代の国分寺と国府への道の整備、江戸時代の五街道の整備は、いずれも時の為政者による空間統合の手段であるとはいえ、明治期 1906 年鉄道国有法以降の鉄道建設や 1919 年の道路法の下での近代の道路整備に比べれば、その政策理念、計画立案体制、測量技術、道路整備技術、資源と人的労働力の動員方法には大きな違いが見られる。明治の近代国家体制の下で政府によって最初に着手されたのは、治水事業であり、鉄道敷設事業であった。これは、1873 年の河港道路修築規則に始まる土木事業、1880 年代の私鉄建設ブームをきっかけに、鉄道敷設の主導権を、軍事か経済のどちらが握るべきかかの論争を経て、1892 年の鉄道敷設法、1906 年の鉄道国有法によって、官設主導での鉄道敷設方針が決められたことによる。日清戦争(1894-95)以降の学校教育政策、日露戦争(1904-05)後の水力発電政策へと、段階を経て進められる地方改良運動は、国是として官僚の策定する長期国土計画に対して、地方利益誘導を図る地元出身政治家が駆け引きを通じて国策に纏め上げていくという仕組みが作り上げられていった。

1920 年代初頭までに、鉄道、港湾、道路など、代表的な建造環境整備のための長期計画が出揃い、各地方の利益を反映する政党活動を通じて、国土の建造環境を空間的に均質に配置する傾向が強まっていった。その背景には、第 1 次世界大戦(1914-18)後の好景気による民間の建設投資を大幅に増やしこれに対応する税収の伸びがあったといわれる。とくに鉄道については、1922 年の改正鉄道敷設法が、全国の地方の隅々まで均質に鉄道を敷設する動きを加速させ、それに政党の利益配分追求が、各地域からの鉄道建設要求を認めさせていき、鉄道路線の均質化、稠密化は急速に進むことになる。

かくして、鉄道整備が優先されたことから道路建設はかなり後発のスタートとなった。もちろん明治期にも 1876(明治 9)年には、1 級、2 級、3 級国道の区別がなされ、1885(明治 18)年にその区別が廃止されて国道の幅員は七間と決められ、東京を基点とする 44 路線が指定された。1888(明治 21)年に公共道路条例が起草されて以来、地方行政では公共事業のなかで府県道、都市内街路整備を中心に進められつつも、中央政府においては、1919(大正 8)年の道路法の成立によってはじめて、日本の階層的な道路体系である、国道、府県道、郡道、市町村道という階層区分が明確にされ、道路会議官制<sup>5</sup>、道路公債法の制定、さらには第 1 次道路改良計画という長期計画の策定が行われたのも、この年の道路法以来である。第 1 次道路改良計画は 1923(大正 12)年の関東大震災に遭遇して頓挫するが、その内容は、東京を基点とし、府県庁所在地、師団軍事司令部所在地、開港とを結ぶ路線が指定され、軍事用道路としての色彩が強められた。そして、1930 年代になって中央政府の道路投資額は、公共土木事業の中で 4 割のシェアを占めるに

<sup>5</sup> すでに鉄道に関して設置されていた「鉄道会議官制」と同様、道路法施行に当たっての細則として決められた制度で、国費による国道整備、橋梁改修、道路改良などについて専門家に依頼して組織される内務省諮問機関。神戸新聞 1919.5.24(大正 8)「道路会議官制最初の諮問事項」。勅令第二百八十一號「道路會議官制」第 1 条に「道路會議ハ内務大臣ノ監督ニ屬シ其ノ諮問ニ應シ道路ニ關シ重要ナル事項ヲ調査審議ス」とある。

至り、治水を抑えてトップに躍り出ることになる。

1933年には、道路、河川、港湾等の土木一般にわたる重要事項を総合的に審議する「土木会議官制」が確立する。これは、地方政府に任されていた港湾経営などに対しては国庫補助を行うようにし、中央政府直轄で行われていた道路事業などは制限して地方自治体への国庫補助を行う、また、河川改修に関しても直轄事業の対象を増やす一方では、中小河川改修に対する地方への国庫補助を行うようにするなど、土木事業全体に対して、国庫補助を通じて地方自治体の参加を促す形式が整えられていくことになる。これは、必ずしも効率的な「空間の表象」とはいえない、全国に稠密かつ均質な交通ネットワークを形成する結果をもたらすことになる。

## (2) 国家総力戦体制下における公共事業

1934(昭和9)年の第2次道路改良計画では、国道6903km、軍事国道275kmを直轄で整備する計画であったが、不況と戦時体制への移行に伴う財政逼迫により、これも途中で中止されるに至る。1930年代後期に至ると、国家総力戦体制の下で、あらゆる公共事業が国家の統制下に置かれるようになる。この体制下においては、陸運行政を逡信省から鉄道省に移管(1928年)し、鉄道省による陸上交通事業一元化に向けて、自動車交通事業法(1931年)、陸上交通事業調整法(1938年)を公布することとなる。このような法整備に加えて、補助金システムをうまく活用する仕組みとしての政党、官僚、財界の連携を効率的なものとすることによって、空間統合の中央集権化を強化したのである。

内務省は、ドイツのアウトバーンをモデルとして、結節ネットワーク型の全国的な自動車道路網整備を構想したが、総力戦体制下であれ、長引く不況と財政難からこれを実現することはできなかった。結局のところ、日本の戦時下における総力戦体制は、これまで作り上げられてきた公共事業の推進体制を根本から変容させるものではなく、むしろその形態を引き継ぎながら、より効率化する役割を果たした。しかもこの時期に形成された、政党、官僚、財界の連携による、地域の利益のために補助金獲得をはかる公共事業推進の仕組みは、戦後の高度経済成長期に引き継がれていく。

## (3) 戦後復興期から高度成長期の道路整備

第2次世界大戦後の日本の交通ネットワークシステムの整備は、戦災被害都市を中心に進められた「戦災復興事業」に始まる。しかし、戦災として大火の被害を受けた115都市がその指定を受け、画一的な都市計画が進められたために、既存の都市や臨海部との間の連携が十分に図られたとはいえず、都市間の発展の格差をもたらした。その一方で、電力需要への対応と農山村の再建とを図るために1950年に制定された「国土総合開発法」の下で、TVAをモデルとした河川総合開発が想定されたが、戦後の経済発展の基盤としての電力エネルギー開発事業が中心になっていき、1950年代に成立した建造環境整備に関する基本的な法律の成立によって、経済高度成長への足場が固められていった。まず、1952年6月に新「道路法」、「道路整備特別措置法」(有料道路建設)、「特定道路整備事業特別

会計法」が制定され、同じく同年7月に「電源開発促進法」、1953年7月には「道路整備の財源等に関する臨時措置法」、「地方鉄道軌道整備法」、1956年に日本道路公団設立、1957年4月には、「国土開発縦貫自動車道建設法」などと続いている。とくに1953（昭和28）年の「道路整備費の財源等に関する臨時措置法」によって、ガソリン税を目的税化して「道路特定財源」を確保したことは、その後の道路建設の道を開く上で大きな役割を果たした。これは、道路利用者の受益者負担、原因負担を原則とするもので、その後は、「燃料消費税」のほかに、「自動車取得税」（1968）、「自動車保有税」（1971）をも道路財源に組み入れていくことになる。その過程で、1958年に「道路整備費の財源等に関する臨時措置法」は廃止され、「道路整備緊急措置法」が施行されて、「道路整備特別会計」が新設される。これによって、全国に均等に道路を整備する仕組みの財源面での条件が整えられることになる。

この頃、京浜、中京、阪神、北九州を中心とする四大工業地帯のほかに、製鉄、石油、化学などの巨大工業施設を誘致するために、各地域の自治体と財界が手を結び地域住民の支持を得て政府に働きかけていく動きが活発化する。このような地元の経済開発を志向する自治体と地元財界の連携は、1962年に制定される「全国総合開発計画」の拠点開発方式において大きな効力を発揮することになる。全国に新産業都市を開発し、そこを拠点として周囲の発展への波及効果を狙った経済開発戦略である拠点開発方式は、太平洋ベルト構想とともに、日本列島の太平洋側を中心とした重化学工業化を推し進めることになる。

1952年（昭和27）の新道路法により、戦後初期の道路整備は基本的に、国道および主要地方道、さらには高速道路というように、産業復興のための基盤整備として進められた。国道の指定延長は24,052kmと一挙にそれまでの4倍になり、自動車専用道路は、「高速自動車国道」という道路法上の道路として、一般国道の上位に位置づけられ、建設大臣の管理下におかれることになった。国が自動車専用道路の建設を開始するのは、1957（昭和32）年の「国土開発縦貫自動車道建設法」による、名神高速道路からであるが、その後、1966（昭和41）年の「国土開発幹線自動車道建設法」によって、国土全体を見通した有機的で地域的バランスのとれた高速道路網の基本計画を確定した。この法律は、「国土開発縦貫自動車道建設法」など6つの旧道路建設法を整理統合してできたもので、約7600kmの予定路線が定められた。1964年には東京オリンピックの開催にあわせて東海道新幹線（東京－大阪間）が開通、1969年には東名高速道路が全通する。

1962年からの第一次全国総合開発計画は、池田隼人内閣のもとで所得倍増計画などを背景に国民の生活水準を向上させ、消費への刺激を高めてさらなる経済成長を図るフォーディズム体制を生み出していく一方で、地域の所得格差と、太平洋側と日本海側、および関東以西と東北、北海道の間の過密過疎問題を引き起こした。さらなる経済発展と過密過疎問題の解消を図る第二次（新）全国総合開発計画（1969）は、「大規模プロジェクト構想」を掲げ、全国の高速道路網の整備、ならびに新幹線の整備をその重点施策としてスタートした。高速道路計画は、日本の道路網体系に、高速化を中心とする結節型交通ネットワークの色合いをますます強めることになる。この傾向は、鉄道路線についてもいうことができる。新幹線計画の中には、四国新幹線（大阪－

明石・鳴門一徳島一高松一松山一大分)、四国横断新幹線(岡山一児島・坂出一高知)の計画も含まれていたことからわかるように、全国に均等かつ均質な交通ネットワーク体系を整備するという理念の下に、結節的高速交通ネットワーク体系とそれにつながる階層化された鉄道および道路網を整備する構想であることが読み取れる。しかしながら、その後は、1973年の石油ショックに見舞われて、目標年次の昭和60年(1985)を待たずに計画変更を余儀なくされる。

表1 全国総合開発計画(概要)の比較

名称(略称)	全国総合開発計画(全総)	新全国総合開発計画(新全総)	第3次全国総合開発計画(三全総)	第4次全国総合開発計画(四全総)	21世紀の国土のグランドデザイン
閣議決定	昭和37年 1962 10月5日	昭和44年 1969 5月30日	昭和52年 1977 11月4日	昭和62年 1987 6月30日	平成10年 1998 3月31日
策定時内閣	池田内閣	佐藤内閣	福田内閣	中曽根内閣	橋本内閣
背景	1 高度成長経済への移行 2 過大都市問題、所得格差の拡大 3 所得倍増計画(太平洋ベルト地帯構想)	1 高度成長経済 2 人口、産業の大都市集中 3 情報化、国際化、技術革新の進展	1 安定成長経済 2 人口、産業の地方分散の兆し 3 国土資源、エネルギー等の有限性の顕在化	1 人口、諸機能の東京一極集中 2 産業構造の急速な変化等による地方圏での雇用問題の深刻化 3 本格的国際化の進展	1 地球時代(地球環境問題、大競争、アジア諸国との交流) 2 人口減少・高齢化時代 3 高度情報化時代
長期構想	-	-	-	-	「21世紀の国土のグランドデザイン」一極一軸型から多軸型国土構造
目標年次	昭和45年	昭和60年度	昭和52年からおおむね10年間	おおむね平成12年(2000年)	平成22年から27年(2010-2015年)
基本目標	地域間の均衡ある発展	豊かな環境の創造	人間居住の総合的環境の整備	多極分散型国土の構築	多軸型国土構造形成の基礎づくり
開発方式等	拠点開発構想	大規模プロジェクト構想	定住圏構想	交流ネットワーク構想	参加と連携

<http://www.crec.jp/syokukai/zenkoku.htm>

幹線交通網の整備はますます大都市圏への人口集中を促し、地方の地域社会の活性化と安定化にはつながらなかった。また、幹線道路に有機的、重層的につながる生活道路のネットワークは、地域社会の活性化を促す重要な条件となることは疑いないとしても、そのネットワークが自動車を念頭において整備されてきたことにより、地域の交通事故を増加させ、生活環境ならびに自然環境の破壊を必然化するという新たな問題を生み出すことになった。1967年の公害対策基本法の制定、四大公害裁判、新宿柳町交差点における排ガス公害など、日本全国が公害問題で覆いつくされた感のある1960年代の終わりから1970年代初めにかけて、自然環境保護に対する関心は一挙に高まり、1971年には環境庁が発足した。

#### (4) 低成長時代の道路整備

高度経済成長のさまざまな歪と、1973年の石油ショックは、新全国総合開発計画を途中で直さざるを得ない状況を生み出し、1977年に第3次全国総合開発計画が閣議決定される。これは、石油ショック以降の経済低成長と「地方の時代」への関心の高まりを反映して「定住圏構想」を打ち出し、地域社会のゆとりある生活のための条件整備を政策の中心におこなった。定住圏構想は、大都市から過密化した産業や人口を分散させ、地方都市における教育、文化、医療などの生活基盤を整えることによって総合的環境の整備を行ない、地方での人口定着を図ることをめざ



すものであったが、全国ネットワーク化の構想や産業再配置構想では第二次全国総合開発計画を踏襲しており、基本的には地域への自動車のアクセスを容易にし、自動車の流れを重視した政策となっている。

表2 道路法上の道路の種類

道路の種類		定義	道路管理者	費用負担
高速自動車国道		全国的な自動車交通網の枢要部分を構成し、かつ、政治・経済・文化上特に重要な地域を連絡する道路その他国の利害に特に重大な関係を有する道路 【高速自動車国道法第4条】	高速道路機構 ・ 高速道路株式会社 (国)	高速道路株式会社 (国、都道府県)
一般国道	直轄国道 (指定区間)	高速自動車国道とあわせて全国的な幹線道路網を構成し、かつ一定の法定要件に該当する道路 【道路法第5条】	国	国、都道府県
	補助国道 (指定区間外)		都道府県及び政令市	都道府県及び政令市
都道府県道		地方的な幹線道路網を構成し、かつ一定の法定要件に該当する道路 【道路法第7条】	都道府県及び政令市	都道府県及び政令市
主要地方道		国土交通大臣が指定する主要な都道府県道若しくは市道であり、高速自動車国道及び一般国道と一体となって広域交通を分担する広域幹線道路 【道路法第56条】	都道府県及び政令市	都道府県及び政令市
市町村道		市町村の区域内に存する道路 【道路法第8条】	市町村	市町村

※高速道路機構及び高速道路株式会社が事業主体となる高速自動車国道については、料金収入により建設・管理等がなされる

※高速自動車国道の( )書きについては新直轄方式により整備する区間

※補助国道、都道府県道、主要地方道及び市町村道について、国は必要がある場合に道路管理者に補助することができる。

国土交通省道路局「道路行政の簡単解説」p.6

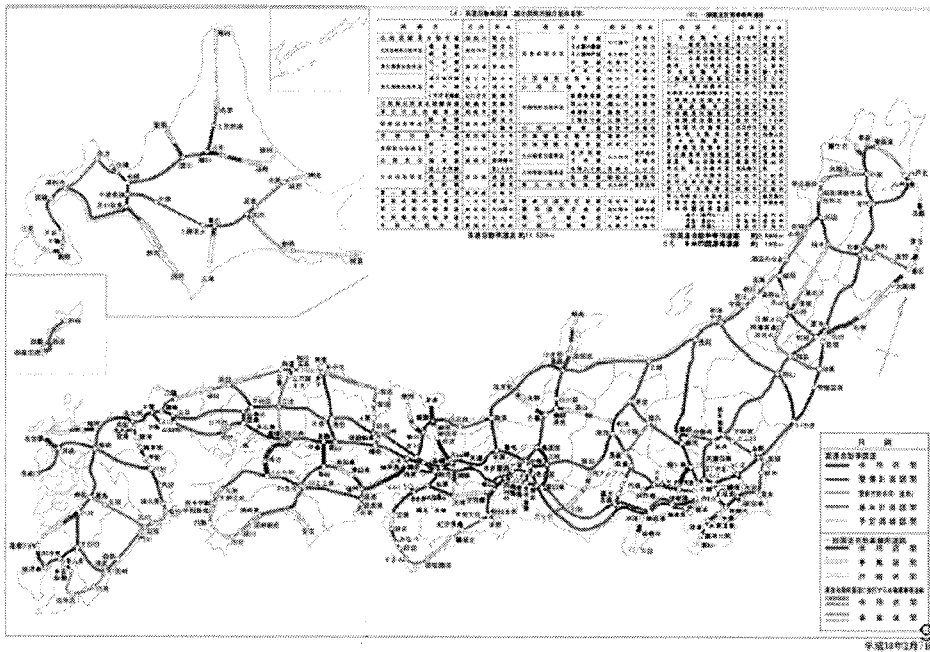
<http://www.mlit.go.jp/road/sisaku/dorogyousei/2.pdf>

表3 道路整備5箇年計画と関連諸計画の推移

道路整備5箇年計画	道路整備の長期構	経済計画	交通安全計画	国土計画
第1次 S29～33年 2600億円				
第2次 S33～37年 1兆円		新長期経済計画 S33～37年		
第3次 S36～40年2兆 1千億円	道路整備の長期構 想 S35～55年 約24兆円	国民所得倍増計画 (S36～45年)		全国総合開発計画 (1962) S36～45年 拠点開発方式
第4次 S39～43年 4兆1千億円		中期経済計画 S39～43年	交通安全3箇年計画 S39～43年	新全国総合開発計画 (1969)
第5次 S42～46年 6兆6千億円	道路整備の長期構 S41～60年 約53兆円	経済社会発展計画 S42～46年	交通安全3箇年計画	S40～60年 大規模プロジェクト構想
第6次 S45～49年 10兆3500億円	道路整備の長期構 S45～60年 60兆円	新経済社会発展計画 S45～50年	S44～46年 交通安全5箇年計画 (変更後)	
第7次 S48～52年 19兆5千億円	道路整備の 長期構想 S48～60年 99兆円	経済社会基本計画 S48～52年	交通安全5箇年計画 S51～55年	
第8次 S53～57年 28兆5千億円	道路整備の長期構 S53～21C初頭 227兆円 (中期計画) S53～H2年 100兆円	昭和50年代 前期経済計画 S51～55年 新経済社会7箇年計 S54～60年	交通安全5箇年計画 S56～60年	第3次全国総 合開発計画 -1977 概ね10箇年計画
第9次 S58～62年 38兆2千億円	道路整備の長期計 S58～21C初頭 300兆円	1980年代 経済社会の展望と指 S58～H2年	交通安全5箇年計画 S61～H2年	定住圏構想
第10次 S63～H4年 53兆円	道路整備の長期構 想 S63～21C初頭 300兆円	世界とともに生きる 日本一経済運営5箇 年計画 S63～H4年	交通安全5箇年計画 H3～7年	第4次全国総合開発 計画-1987 概ねH12年を目標 交流ネットワーク構想
第11次 H5～9年 76兆円	道路整備の 長期構想 H5～21C初頭 約400兆円	構造改革のための経 社会計画(H4-8)	交通安全施設整備7 箇年計画(H8～14)	
第12次 H10～14年 78兆円	道路整備の長期構 H5～21C初頭 約400兆円	経済社会のあるべき姿 (H11-22)		21世紀の国土グラン ドデザイン(1998) 目標年次は2010- 2015

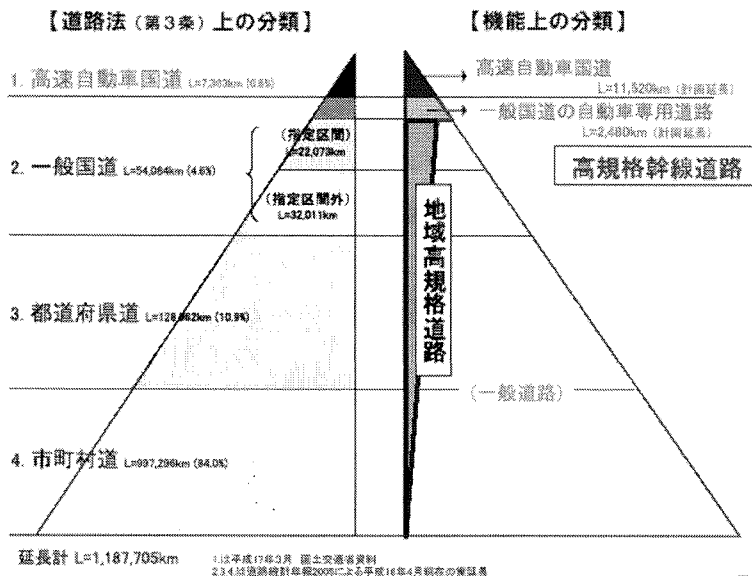
工業化の社会過程はあくまで生産力拡大を中心とする経済生産を軸としたものであることに変わりはなく、1977年の第三次全国総合開発計画は、次第にその軸足を経済不況脱出へと移していくことになる。日本企業は政府によるバックアップと、日本的経営の特質を生かした企業内の合理化を進めた結果、二つの石油ショックを乗り越え、その後続くドルショック、円高不況を乗り越えるべく経済面での国際競争力を蓄えていく。

図1 高規格幹線自動車道路ネットワーク（2002年度時点予定路線含む）



国土交通省道路局「道路行政の簡単解説」p.9  
<http://www.mlit.go.jp/road/sisaku/dorogyousei/2.pdf>

図2 道路法上の分類と機能上の分類



国土交通省道路局「道路行政の簡単解説」p.7  
<http://www.mlit.go.jp/road/sisaku/dorogyousei/2.pdf>

山陽新幹線は 1975 年に博多まで開通していたが、1982 年には東北新幹線(盛岡まで開通)、

上越新幹線が開通し、1985年には関越自動車道が営業を開始している。しかし、財政的にも計画通りの実現は困難となるばかりでなく、ほかの路線は着工が遅れるとともに、あらたに在来線を利用したミニ新幹線などの手法が開発されることになる。

#### (5) 新自由主義体制への移行とバブル経済下での道路整備事業

低成長時代を生き延び、国際競争力を強めてきた日本は、貿易黒字を大幅に蓄積してきたことに対して海外から批判を受け始める。これに対応して、サッチャー、レーガン政権を支えた新自由主義の台頭を背景に、1982年の中曽根首相の登場とともに専売公社(1984年)、電電公社(1985年)、国鉄(1987年)などの分割民営化を断行し、さらに前川リポート(1987)に見られるようにグローバルな経済環境のなかで、経済政策の基本方針を、規制緩和、内需拡大を進めていく方向へ転じた。これを期に、大規模企業合併などが相次ぎ、バブル経済に突入するなど、日本の経済社会構造は大きく変容する。

このような時期に、海外から迫られていた内需拡大の受け皿として、主として都市地域において再開発を支えたのは、1986年の「民間事業者の能力活用による特定施設整備促進に関する臨時措置法(民活法)」であり、地方において開発を支えたのは、1987年の「総合保養地域整備法(リゾート法)」であった。これらに後押しされた公共事業推進政策は、だぶついた企業の資金を吸収することによってバブル経済を促進することになる<sup>6</sup>。第四次全国総合開発計画(四全総)は、このような国際化の流れに対応して、1987年に閣議決定される。その基本構想は「交流ネットワーク」であり、国際化の中で金融経済都市、サービス産業都市、ファッション都市としての重要性を増してきた東京への一極集中を不可避的な過程として受け入れながらも、理念として「多極分散型」の国土開発を目指すものであった。

四全総に基づいて、道路整備計画も、高規格道路も従前の路線を延伸、または新たな路線を追加した法改正が行われ、高規格道路 14000kmが決定され、そのうち国土幹線自動車道の延長は 11520km となっている。四全総のねらいは、道路に関して言えば、高速自動車国道、本州四国連絡道路、一般国道を含む「高規格幹線自動車道」を中心とし、これにそれ以外の一般国道、県道、市町村道を重層的に組み合わせていくことによって多極分散と交流ネットワーク化の効果を期待するものとなる。バブル経済を背景として、交通ネットワークの均質化と稠密化が促進される内容となる。高規格幹線道路網計画の決定された四全総策定の翌年の第 10 次道路整備 5 箇年計画(1988~1992)は、53 兆円規模であり、公共事業関係費総予算の伸び悩みから停滞していた第 9 次 5 箇年計画(1983~1987)の 38 兆円 2 千億円を大幅に上回る。その後バブル経済崩壊後の、長く続く平成不況期に入っの第 11 次道路整備 5 箇年計画でも 76 兆円規模とその伸び率はさらに拡大している。

<sup>6</sup> 本間義人『国土計画を考える』中公新書、1998年、p.105-136

## (6) ポストフォーディズム体制下での道路整備政策

1998年(平成10年)3月には、「新しい全国総合開発計画(21世紀の国土グランドデザイン)」が閣議決定される。これは「参加と連携」を開発方式とし、「多極型国土構造形成への基礎づくり」を目標として掲げ、西日本(太平洋ベルト)国土軸に加えて、北東国土軸、日本海国土軸、太平洋新国土軸の計四つの「新しい国土軸」を設定し、これに主要地域間の交流促進のために「地域連携軸」を交差させていくという発想である。これは道路整備計画に直接反映され、同年5月には新(第12次)道路整備5箇年計画が正式に閣議決定される。それは、5年間で総投資規模78兆円という規模のもので、第11次道路整備5箇年計画(76兆円)を踏襲し、高規格幹線自動車網をさらに整備強化していく計画になっており、21世紀の国土グランドデザインを推進するための基盤となるものといえる。そして、第12次道路整備5箇年計画において地域高規格道路の推進が位置づけられ、1998年10月には、地域高規格道路に関しての追加路線指定も行われる<sup>7</sup>。1999年には整備計画区間9342kmが決定される。ここで注意すべきは、第12次道路整備5カ年計画の予算規模は、第11次とほとんど変わらないことである。しかしながら、その4年後の2003(平成15)年から、国土空間デザインを巡る行政組織にドラスティックな変化が生じるのである。

### 《道路関係四公団の民営化》

2001(平成13)年に小泉内閣が発足し、特殊法人等整理合理化計画が開始され、2002(平成14)年に「道路関係四公団民営化推進委員会」発足、これまでの道路建設方式に関する抜本的見直しの雰囲気を作られるようになる。1972年から始まった有料道路建設は、道路が完成したら借入金を返済した後は無料化するという「個別採算制」から、新たな道路建設の財源不足を補うために、完成した道路からも通行料金を徴収し続けこれを借入金返済に充てるという「全国プール制」へと移行して以来、高速道路は計画路線に従って際限なくつくられ続けてきた。しかし、21世紀に入って、高速道路路線の利用状況に対しても厳しい監視と批判の眼が向けられるようになり、計画路線の見直しが議題に上る一方、2004(平成16)年3月に、道路関係4公団(日本道路公団、首都高速道路公団、阪神高速道路公団、本州四国連絡橋公団)の民営化が閣議決定された。

### 《省庁再編と社会資本整備重点計画》

中央省庁等改革の一環として、国土の総合的、体系的な利用・開発・保全、そのための社会資本の統合的な整備、交通政策の推進等を担う責任官庁として、2001(平成13)年1月6日に、北海道開発庁、国土庁、運輸省および建設省を母体として「国土交通省」が設置される。またこれに対応して、第12次以降の道路整備は、鉄道、空港、港湾、交通安全施設、公園・緑地、下水道、砂防、傾斜地、海岸等の事業とともに、「社会資本整備重点計画法」(平成15年4月1日施行)のもとで、社会資本整備重点5箇年計画(平成15-19年)の一つとして位置づけられるようになる。そのなかで道路整備の予算規模は38兆円となり、その財源についても利用者負担を原則とする特定財源

<sup>7</sup> 四国地方整備局ホームページ (<http://www.skr.milt.go.jp/road/main.html>) 2001.12.12

制度を維持し、むしろその利用者負担率を高めるものとなっている。それは、これまで縦割りで行われていた社会資本整備事業を相互に連携させて一本化し、重点化・集中化することで効率的な空間整備を行い、コスト削減を目指すものである。これによって、道路、鉄道、空港、港湾はすべて、国土交通省、農林水産省、警察庁の共同管轄事業となるのである。

#### 《地方自治行政改革と市町村合併》

21世紀を迎え、グローバルな市場経済に適応し、平成不況を脱するためのさまざまな改革が、小泉政権のもとで進められているが、その一つに地方自治制度の改革がある。これは、国庫補助削減、地方への税源委譲、地方交付税の見直しという、国のいわゆる三位一体改革とともに、地方分権化を推し進めるために地方自治体に対して、□市町村合併、□地方行政改革を促そうとするものである。とくに市町村合併は、昭和28年10月1日「市町村合併促進法」施行による昭和30年代の昭和の大合併から50年を経た現在、地方分権化の必要性、少子高齢化への対応、広域的行政需要の高まり、行政改革への要請、交通・通信手段の発達に見合った新たな市町村単位の必要性などを背景として、2001年以降急速に進められてきている。昭和40年に制定された「市町村の合併の特例に関する法律」は、何度も改正されつつ延長されてきたが、2005(平成17)年度でその申請が打ち切られる。その時点で、平成11年3月31日時点で、全国で3,232あった市町村は、平成18年3月13日時点で1,954、平成18年3月31日時点で1,822になる。

表4 市町村数・人口・面積

	団体数	人口	面積 Km <sup>2</sup>
市	777	104,828,438	207503.9
町	847	12,988,914	138425.5
村	198	973,803	24880.4
計	1,822	118,791,155	370809.8

- 人口は、平成12年国勢調査人口による。
  - 面積は、普通交付税算定の際に各都道府県から総務省へ報告された数値による
- 出典：総務庁ホームページ(<http://www.soumu.go.jp/gapei/>)

平成16年12月24日に閣議決定された「今後の行政改革の方針」を踏まえ、総務省において「地方公共団体における行政改革の推進のための新たな指針」を策定。そこには、次のような記述がある。

「少子高齢化による人口減少時代を目前に控え、国地方を通じた厳しい財政状況の中で、今後の我が国は、地方公共団体が中心となって住民の負担と選択に基づき各々の地域にふさわしい公共サービスを提供する分権型社会システムに転換していく必要がある。現在、市町村合併が推

進され、その規模・能力は急速に拡大しつつあり、これに伴い広域自治体のあり方の見直しが求められるなど、地方公共団体の果たすべき役割が改めて問われている。また、NPO活動等の活発化など公共的サービスの提供は住民自らが担うという認識も広がりつつある。これまで行政が主として提供してきた公共サービスについても、今後は、地域において住民団体をはじめNPOや企業等の多様な主体が提供する多面的な仕組みを整えていく必要がある。これからの地方公共団体は、地域のさまざまな力を結集し、「新しい公共空間」を形成するための戦略本部となり、行政自らが担う役割を重点化していくことが求められている。」(総務省「地方公共団体における行政改革の推進のための新たな指針」(p.1)

2003(平成15)年以降の、以上のような、ポストフォーディズム体制下において、日本の国土空間再編は新たな段階を迎えているといえよう。もちろん、戦後日本の歴史のなかで志向されてきたのは、基本的に均質化、均等化、稠密化をめざす交通ネットワーク整備であった。しかしながら、それを取り巻くグローバルな市場経済化の動きは、日本国内の空間再編に大きな影響を与えてきているといえよう。鉄道建設や道路建設は、ほぼネットワークの均質化、稠密化を達成したという認識の下で、これまでの過程では有効に機能してきた、「道路特定財源」制度、有料道路利用料金の「全国プール制」などの見直し、道路公団の民営化などの改革が進められる。しかも市町村合併による地方財政の合理化を推し進める動きとあいまって、合併による地域内ネットワークの再編の合理化、効率化につながる道路整備に補助金が支給されるようになっている。さらにこれは、「社会資本整備重点計画」のもとで、港湾、空港などの整備における再編過程とも連動する形になっている。

以下では、第2次世界大戦後の港湾と空港およびそれを拠点とする海運と航空業界など、「海の道」と「空の道」にかかわる空間再編成の動きの概略を見ておこう。

## 2-3 海路空間

### (1) 海路空間

海上交通は、とくに陸上道路のような固定施設を必要としない。しかし、重要な必要物資を運ぶための港と港を結ぶ海上航路は、繰り返し航行されることによって一定のパターンを形成するようになる。これは「シーレーン」と呼ばれている。日本のような海洋国家にとって、ここを絶たれることは国民の生活に大きな支障をきたすことになり、軍事防衛上、あるいは集団安全保障上、重要な意味を持つ。地政学、政治地理学などの空間論的な観点からは、国民国家にとっての海域と、シーレーンの持つ意味は重要であると思われる。しかしながら、本稿では、陸路を中心として道空間の問題を扱う予定であり、陸路につながる海路の再編に焦点を絞ることにしたい。

そこでここでは、「海の道」にかかわる固定施設と移動施設の二つに注目し、国内の港湾行政と海運業がどのように推移してきたのかを簡単に見ておくことにする。本来、内航海運は高エネルギーを必要とする航空運輸やトラック輸送に比べて、遠距離を低コストで大量の物資を運ぶことができる手段であり、決してその重要性を失ってはいない。しかるに、現実にはその需要はますます低下してきており、主に道路がとくに国内の貨物および旅客運輸において競争力を増してきている。

### (2) 港湾行政

戦後日本の港湾行政は、ことごとく破壊された港湾の修復から始まる。しかし、昭和 20 年代は公共投資額も制限されており、輸送も国内では鉄道が中心であったし、わずかな海外貿易についてはほとんど外国船に依存していた。昭和 30 年代になると経済高度成長が始まり、外国貨物の急激な増加に港湾設備が対応できない状況が生じてくる。道路や鉄道の場合と同様、港湾に関しても、「港湾整備緊急措置法」(1961年3月)のもとで、1961(昭和36)年より「港湾整備 5 箇年計画」が立てられ、5 年ごとに長期計画にもとづいた整備が行われるようになる。

1996(平成 8)年に、経済市場のグローバル化、円高によって対外的に日本の物流コストが相対的に上がってきたことや、その前年の阪神淡路大震災によって港湾施設の災害に対する脆弱性が露呈したこと、廃棄物問題や地球温暖化問題への対応などの必要性の認識の高まりにより、港湾整備事業の継続が承認され、第 9 次港湾整備計画が閣議決定されている。

### 《港湾の種類》

港湾は、機能から分類すると、商港、工業港、マリーナ、漁港などに分けられる。しかし、管理する国や地方公共団体の視点からは、規模や重要度から「特定重要港湾」、「重要港湾」、「地方港湾」、「避難港」、「漁港」という分類が採用されている。「特定重要港湾」とは、日本の経済活動などに大きな影響をもつ港のうち、特に外国との貿易を行う上で重要な港として、国が指定した港を特定重要港湾という。現在、苫小牧港、東京港、横浜港、新潟港、名古屋港、大阪港、神戸港、



広島港、下関港、博多港など、22の港が指定されている。「重要港湾」とは、日本の経済活動などに大きな影響をもつ港として、国が指定した港を指す。現在、106の港が重要港湾に指定されている。「地方港湾」とは、重要港湾以外の港で、各地域、地方それぞれの経済活動などに大きな影響をもつ港を地方港湾といい、現在、960が指定されている。「避難港」は、地方港湾に含まれる港湾のなかで、暴風雨などのときに小型の船が避難し、海難を避けるために利用する港である。静岡県の下田港、和歌山県の勝浦港など、35の港が避難港に指定されている。「魚港」は、農林水産大臣によって指定された指定漁港で、全国に約3,000に及ぶ。漁港は利用範囲によって、地元の漁業中心の第一種漁港、全国的な利用の第三種漁港などに分けられるが、第一種漁港が大半を占め、2,000港を超えている。

表5 港湾整備五（七）箇年計画の変遷

区分		第1次	第2次	第3次	第4次	第5次	第6次	第7次	第8次	第9次
閣議	了解	1961年1月23日	1965年1月22日	1968年3月22日	1971年2月5日	1976年3月12日	1981年3月13日	1986年2月25日	1991年3月1日	1996年3月5日
	決定	1962年2月13日	1965年8月27日	1969年3月25日	1972年3月17日	1976年10月1日	1981年11月27日	1986年11月28日	1991年11月29日	1996年12月13日 (1997年12月12日)
計画期間		1961～65年度	1965～69年度	1968～72年度	1971～75年度	1976～80年度	1981～85年度	1986～90年度	1991～95年度	1996～2002年度
投資規模 (億円)	港湾整備事業 うち調整項目	2,330	4,850	8,000	15,500	22,800	30,200	25,500	35,900	43,100
	災害関連事業・地方単 独事業等	250	550	1,150	1,650	2,300	2,300	-	-	-
	港湾機能施設 整備事業等	170	650	1,200	2,400	3,400	5,500	4,800	5,400	6,800
	予備費	-	-	-	1,000	2,000	-	-	-	-
	調整費	-	-	-	-	-	2,300	7,900	6,300	11,000
計		2,500	6,500	10,300	21,000	31,000	42,600	44,000	57,000	74,900
実施期間		1961～64年度	1965～67年度	1968～70年度	1971～75年度	1976～80年度	1981～85年度	1986～90年度	1991～95年度	96～2002年度
達成率		計画期間の途中で改定	計画期間の途中で改定	計画期間の途中で改定	79.2%	77.9%	67.6%	85.7%	95.0%	94.8%

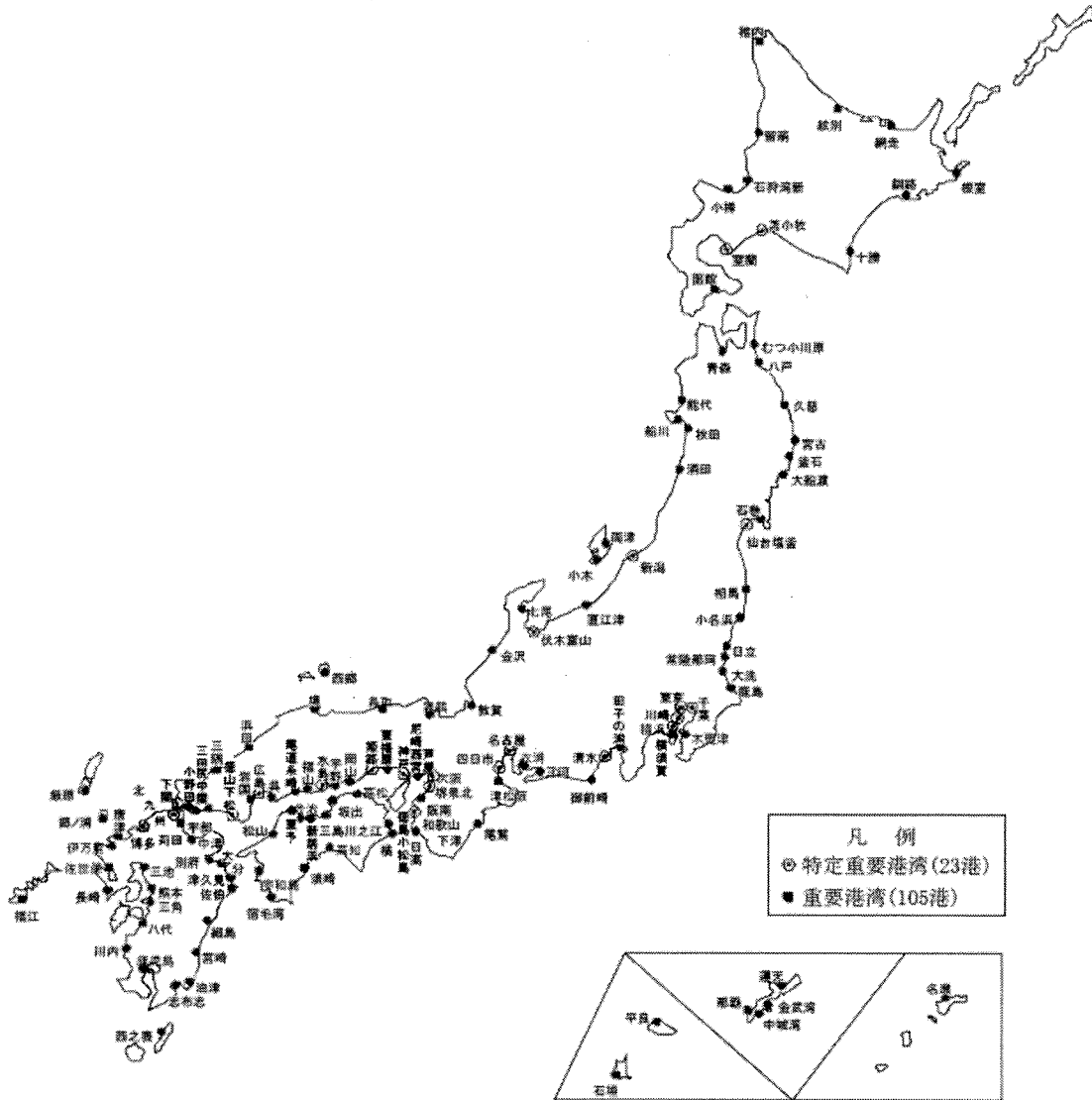
出典：<http://www.mlit.go.jp/kowan/index.html>

### 《社会資本整備重点計画下での港湾整備》

道路と同様、2001年の省庁再編とともに、港湾も国土交通省の港湾局の管轄下に置かれ、「社会資本整備重点計画」の下に位置づけられるようになった。そこでの港湾の政策方針は、概略以下のようなものである。

- 「海上ハイウェイネットワーク」の構築による物流コストの削減
  - ・ 国民生活を支える基幹的な国際物流基盤の整備
  - ・ ITを活用した安全で使いやすい港づくり
- 沿岸域環境の保全と快適な生活空間の創造
  - ・ 生物・生態系にも配慮した沿岸域環境の形成
  - ・ 循環型経済社会の構築
  - ・ 高齢者等への対応

図3 日本の港湾



All Rights Reserved, Copyright (C) 2005, Ministry of Land, Infrastructure and Transport

重要港湾数一覧

(2005年4月1日現在)

区分	総数	港湾管理者					56条港湾
		都道府県	市町村	港務局	一部事務組合	計	
重要港湾	128	97	24	1	6	128	-
(うち特定重要港湾)	(23)	(12)	(8)	(-)	(3)	(23)	(-)
地方港湾	951	522	366	-	-	888	63
計	1,079	619	390	1	6	1,016	63
(うち避難港)	(35)	(29)	(6)	(-)	(-)	(35)	(-)

資料:国土交通省港湾局総務課調べ

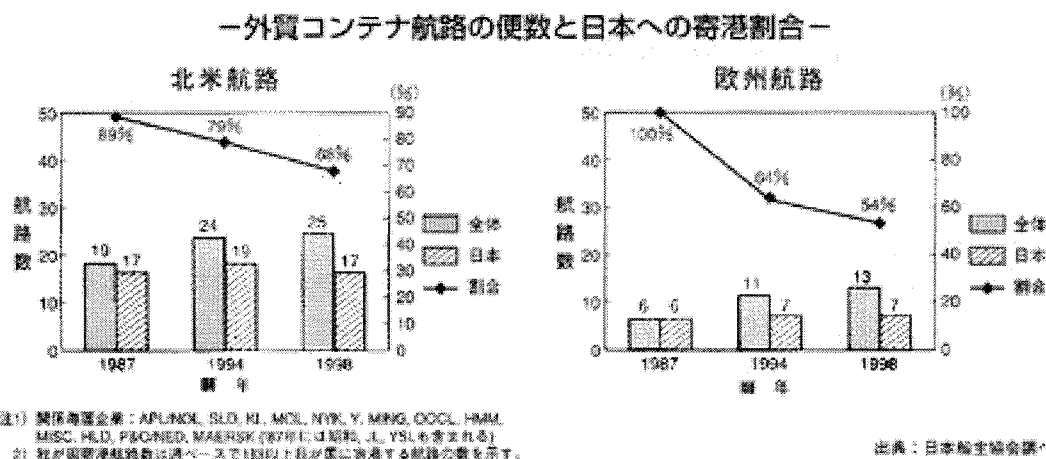
(注) 1. 東京都の洞輪沢港は避難港指定を受けているが、管理者未設立であり、かつ56条港湾ではないので本表より除く。

2. 地方港湾の総数欄951港には56条港湾63港湾が含まれる。

- ・ 海に開かれたまちづくり
- ・ 総合的なプレジャーボート対策の推進
- 全国津々浦々における防災・危機管理体制の強化
  - ・ 災害に強い港湾都市づくりの推進
  - ・ 耐震強化岸壁を補完する浮体式防災基地の緊急整備
  - ・ 油流出事故対策の強化

とくに、「海上ハイウェイネットワークの構築」は、本稿にとって重要な意味を持つ。アジア主要港における競争が激化する中で、我が国に寄港しない大型コンテナ船(本船)が増えているという。そのために、「海の ITS 等のソフト施策と、湾内航行のボトルネックを解消する国際幹線航路の整備や中枢・中核国際港湾の整備等のハード施策とを有機的に組み合わせることにより、船舶航行の安全性と海上輸送の効率性を両立させた海上ハイウェイネットワークを構築する」とされている。国際海運ネットワークの起点となる中核国際港湾において、コスト・サービスとともに国際水準を視野に置きつつ、国際的な社会資本として大水深の国際海上コンテナターミナルの整備を図ることが目指されている。

図 4



国土交通省港湾局

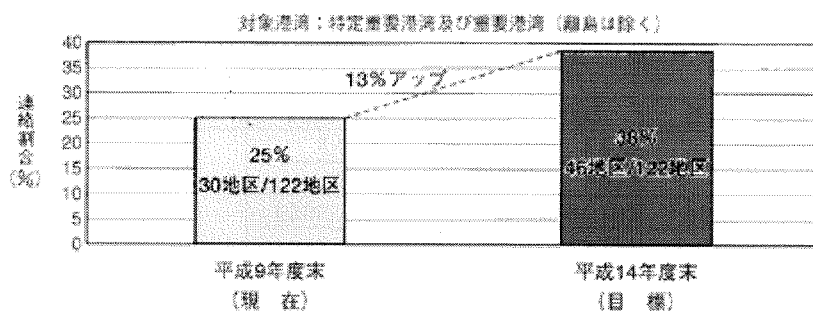
<http://www.mlit.go.jp/kowan/index.html>

さらに、「海上ハイウェイネットワークと陸域交通網との有機的な連携」が示唆されている。国際・国内物流ネットワークにおいて、港湾は物流の拠点として「海の道」と「陸の道」のインターチェンジ的な機能を果たしている。この二つの道の円滑な連携により、効率的な物流ネットワークを形成し港湾から背後地域への円滑な連絡を図るとともに、港湾内の円滑な物流の確保や交通渋滞の解消を図ることがその狙いである。

国際港湾、空港と高規格なアクセス道路等の重点的・一体的な整備により、産業の国際競争力の強化を図るとともに、物流コストを削減するため、「国際交流インフラ推進事業」として指定し、引

き続き重点的な整備を実施するとしている。現在の指定地域は、「苫小牧港・新千歳空港」、「清水港・御前崎港」、「博多港・北九州港・下関港・福岡空港」、「八戸港」、「境港・米子空港」、「大分港・大分空港」、「塩釜港・仙台空港」、「水島港・岡山空港」、「志布志港・鹿児島港・鹿児島空港」、「常陸郡河港」、「広島港・福山港・新広島空港」、「新潟港・新潟空港」、「高知港・高知空港」である。

図5 ■外貿ふ頭から高規格道路インターへ10分以内の連絡割合



国土交通省港湾局

<http://www.mlit.go.jp/kowan/index.html>

港湾は、内航海運にとっては輸送の両端を占めている。港湾は海上輸送において重要な役割を果たしてきたが、これまで港湾関連企業の集約が進まなかったことや、業界内に多くの規制が温存されてきたこと等のため、企業・業界の経営近代化や体質の改善が遅れていることが指摘されている。このことは、内航海運業界についても同様である。

### (3) 海運業

内航海運業は、トンキロベースで国内貨物輸送の4割を占めるといわれている。とはいえ、1980年代に、日本の産業の中心が鉄鋼など重工業から電子機器や精密機器などの産業へ移行するに伴い、国内輸送の分野では、小口貨物(コンテナ1個やトラック1台分に満たない少量の貨物)の輸送量が増え始め、その多くがトラックで運ばれるようになる。1990年から2000年までの10年間の輸送トンキロをみると、トラックの伸びが13%に対し、内航海運は横ばいである。2003年度のデータによると、貨物輸送の分担割合では、自動車57.1%、内航海運38.7%、鉄道4.0%、国内航空0.2%であり、旅客輸送分担割合は、自動車66.7%、鉄道27.0%、国内航空5.8%、旅客船0.3%となっている<sup>8</sup>。また船腹数を見ると、世界ではここ数年伸びが見られるのに対して、日本では下降傾向にある。

図5

<sup>8</sup> 国土交通省海事局「内航海運の現況」(1970-2003)

[http://www.mlit.go.jp/kaiji/naikougenkyo/naikougenkyo\\_top.html](http://www.mlit.go.jp/kaiji/naikougenkyo/naikougenkyo_top.html)

表6 世界の船腹数(海上荷動量)

	2000	2001	2002	2003	2004
総計	5,434	5,513	5,595	5,840	6,544
乾貨物	3,407	3,496	3,593	3,755	4,277
油送船貨物	2,027	2,017	2,002	2,085	2,265

出所: Fearnleys Review(2004)

日本の海運・造船2005及び海事レポート(平成17年度)より

表7 日本の船腹数の推移

	2001	2002	2003	2004
貨物船	4,168	4,110	3,879	3,813
	-668	-672	-635	-633
	1,581,756	1,555,867	1,534,105	1,580,139
	-15,412	-13,953	-11,754	-11,487
土・砂利・石材 専用船	924	998	921	809
	-4	-3	-3	-3
	521,150	744,316	713,877	593,626
	-112	-58	-58	-58
セメント専用船	186	185	177	167
	(-)	(-)	(-)	(-)
	449,160	446,150	437,473	428,374
	(-)	(-)	(-)	(-)
自動車専用船	54	53	49	45
	(-)	(-)	(-)	(-)
	160,702	207,450	197,871	182,528
	(-)	(-)	(-)	(-)
油送船	1,320	1,251	1,166	1,145
	-5	-5	-5	-5
	797,420	778,551	746,911	732,011
	-64	-64	-64	-64

上段: 隻数

下段: 総トン ( )内は木造船の隻数、総トン数

日本の海運・造船2005より

出所: 国土交通省 海事局

#### (4) 港湾の規制緩和と海運業界

2000年5月には港湾運送事業法が改正され、主要9港(千葉・京浜・清水・名古屋・四日市・大阪・神戸・関門・博多)において港湾運送事業への参入・各種料金設定等の規制緩和が行われた。その後、2004年にも主要9港以外の地方港でも同様の規制緩和が行われている。それに対する諸対策は、外航に主眼を置いたものであるが、それが契機となって港湾の改革が進み、内航輸送にも相当程度の波及効果がもたらされることが期待されている。

しかしながら、外航海運と比較すると、戦後初期の段階から中小企業が多く、それが集約されることなく温存されてきたために、業界および企業の体質改善と近代化が遅れ、経済グローバル化と市場化の進んだ時代に適応しにくい状況があるとされている。いまだ9割の企業が資本金1億

円以下の中小企業であり、しかも高価な資本財である船舶の建造が困難であり、内部資本の蓄積が思うようにできない企業体質がある。また、もともと荷主の権限が強く、古い商習慣のもとで価格交渉力が弱かったことに加えて、産業構造の転換、物流の合理化が進むに連れて、内航海運の需要は伸び悩む中で、企業体質の改善を図ることはきわめて困難な状況にある。

このような港湾および海運業界の現状は、貨物および旅客の両面で、陸路にそのシェアを奪われる傾向を強めており、その傾向は今後も基本的には変わらないように思われる。とはいえ、大型のコンテナ輸送など、外航海運を中心とした海運業そのものの基幹部分は維持されていくに違いないのであり、その影響は、必然的に港湾と陸路との連携におけるネットワーク再編をよりコスト面で効率的なものに変容させていくことになるだろう。

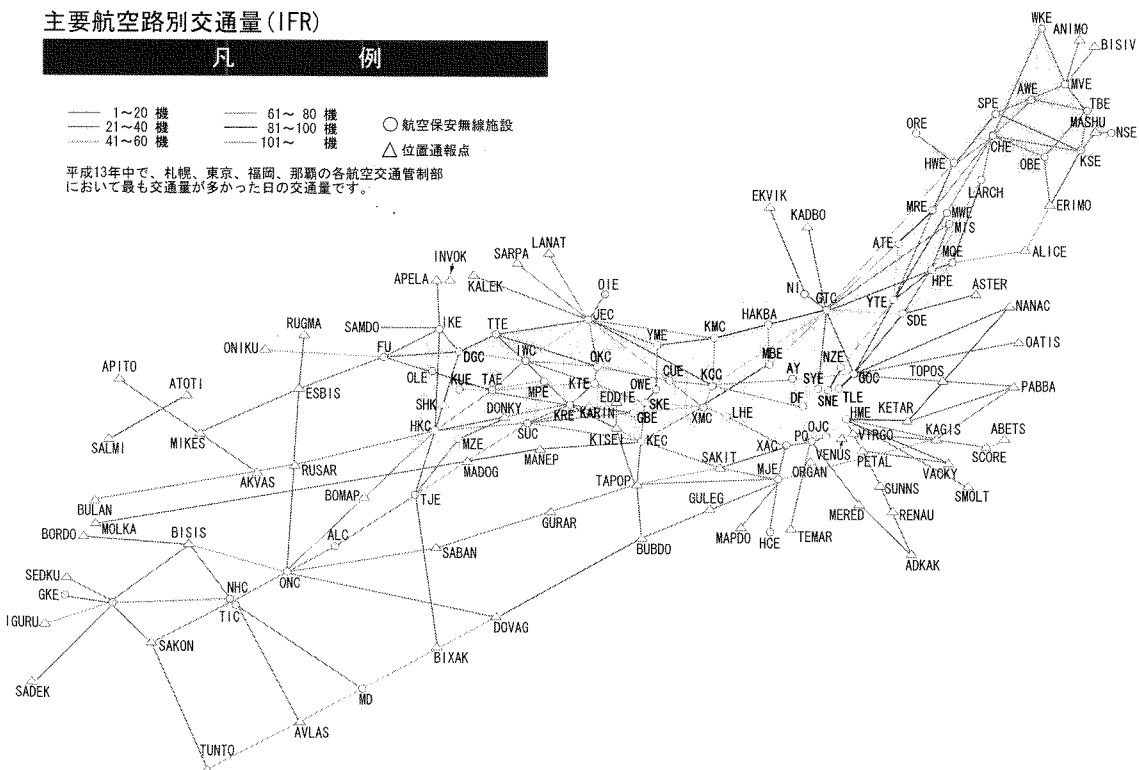
## 2-4 航空路空間

### (1) 航空業に関する国際協定

海路における「シーレーン」の概念と同様、空路にも「エアレーン」(航空輸送路)という言葉は一部使われるようであるが、あまり一般的ではない。ここでは防衛や軍事的意味での制空権やエアレーンではなく、国際線旅客航空路との関わりから、国際間での航空路に関する協定の問題に触れておこう。多数国間の航空協定は、1944年のシカゴ条約(国際民間航空条約)がその基盤となっている。また、2国間の協定については、1946年にイギリスとアメリカ合衆国間で結ばれた「バミューダ協定」が原型となっている。その前提にあるのは、「各国はその領土上の空域に関して完全な主権を持つ」ことを国際法上での原則と定めたパリ条約(1919年国際航空条約)である。つまり、「各国は、他国が自国内の地点間運航を禁止する」という権益を持っているという観念にもとづいて、各国の空港と国際間の航空路の利用が行われているといえよう。

もちろん国際線に関しては、日本の国際空港を他国の航空会社が利用することになり、ここに、国内の国際線航空会社との競争が生じる。しかし、国内の航空路については、他国の航空会社の参入を許可している国もあるが、基本的に国内の航空会社が相互に競争関係を構成することになる。本研究の観点からは、さしあたり国内航空路と空港管理および航空業について簡単にみておくことでことが足りよう。

図 6



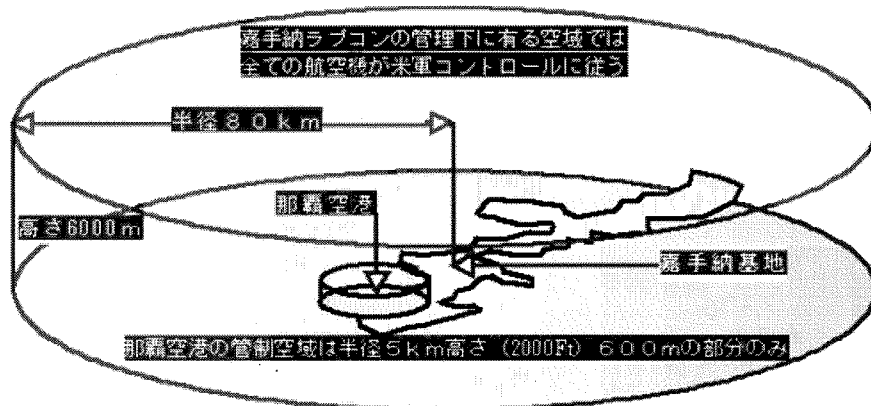
国土交通省航空局

[http://www.mlit.go.jp/koku/04\\_hoan/toukei/image/00\\_04.gif](http://www.mlit.go.jp/koku/04_hoan/toukei/image/00_04.gif)

## 《現在の空域》

ところで、日本の空域は必ずしも民間航空路に優先的に開かれているわけではない。空路の場合は官制空域の権限が、国土交通省、自衛隊、米軍の3つに分けられており、それぞれの管制空域は、海路とは異なり、平面的領域による住み分けばかりでなく、高度の違いによっても分離されているのである。たとえば、現在日本が米国に返還を求めている横田基地の管制業務空域は、新潟、長野、静岡、栃木など1都8県に及ぶ、最高で高度2万3000フィート(6900メートル)の空域(radar approach control 通称ラプコン)を民間機が通過するときには、横田基地の許可を必要とするので、これを避けて飛行するルートを選ぶことを余儀なくされる。1971年に雫石上空で発生した自衛隊機と全日空機の衝突事故を契機に、民間空域と自衛隊訓練空域とを全面的に分離する方針から、それ以前の空域の見直しが行われた。その後、航空交通量は飛躍的に増大しているとともに、民間機の技術革新、航行援助技術の向上も目覚ましいなか、その後は、空域の安全のための見直しはほとんど行われていない。米軍の空域、自衛隊訓練空域が、このように日本の空を覆っているなかを、民間機の航空路が縫うように航行を続けているのである。さらに、自衛隊基地と訓練空域の間には、回廊と呼ばれる自衛隊航空路が設定されており、これが民間航空路に制約を与えている。

図7 嘉手納ラプコン



- 那覇空港の管制区域は半径5km高度 2000 フィート(600m)の範囲に限定され、それ以外の全ての空域が米軍の管制下にある。従って、この区間は低空飛行となって乱気流の影響を受け易く、離発着のダイヤが過密な上に自衛隊戦闘機との共用でニアミスの危険性が高く管制業務には細心の注意が求められる状況である。

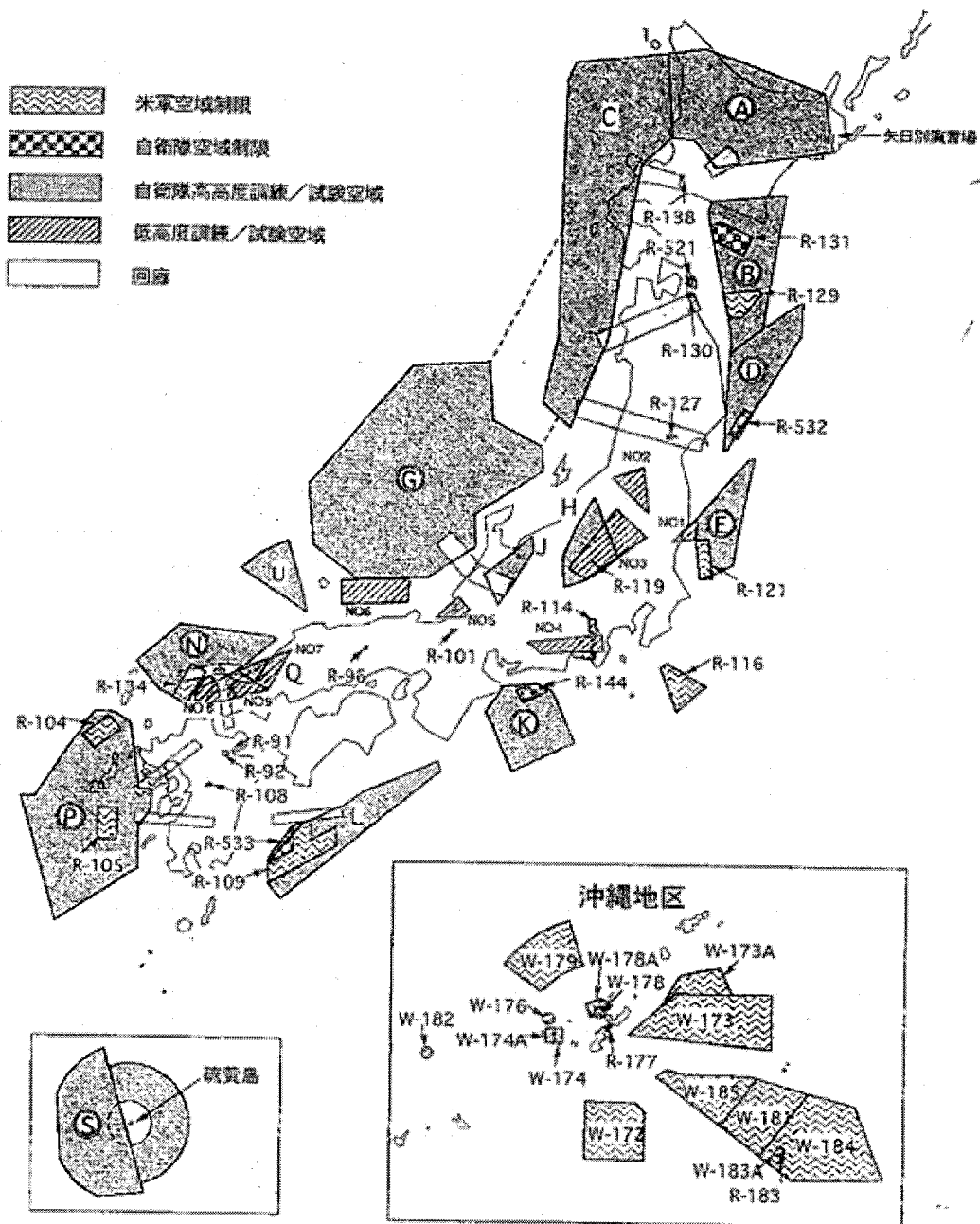
[http://www.kk.ijj4u.or.jp/~isao9pw/kadena.z\\_04.htm](http://www.kk.ijj4u.or.jp/~isao9pw/kadena.z_04.htm)

現在の日本において各空港は管制・滑走路部門は運輸省・地方公共団体の管轄下で、空港国内、国外の航空業界の活動を支えるためのインフラ基盤が、空港である。航空路はこの空港を



拠点として開かれる。ここでは、日本の空港管理と、航空業界の簡単な歴史を整理しておくことにする。

図8 主な訓練・試験/制限空域（自衛隊、米軍）



航空連合組合『2005-2006 産業政策提言』p.14

(2) 日本の空港の管理と空港整備政策

空港の管理は、「空港整備法」(1956)のもとで、第1種空港、第2種空港、第3種空港に分け

られている。第 1 種空港および第 2 種空港は、基本的には、国土交通大臣が設置し管理する空港とされ、第 3 種空港は地方自治体が設置し管理するものとされ、基本的に行政の管理に委ねられている。

### 《現在の日本の空港》

第 1 種空港は、国際航空路線に必要な飛行場であつて、政令で定めるものをさす。現在では、東京国際空港、成田国際空港、中部国際空港、大阪国際空港、関西国際空港の 5 つがある。土地は国のものであるが、その管理は、法律上の指定を受けた機関（公団または企業）が行うことになっている。第 2 種空港は、管制・滑走路部門を国土交通省が管轄している空港であるが、国が設置して管理する空港と、国が設置して地方自治体が管理する空港の 2 種がある。地方自治体が管理することを承認された空港については、一般公衆の利用に供する目的で滑走路等の新設若しくは改良又は空港用地の造成若しくは整備の工事を施行する場合に、その工事に要する費用は、国がその 100 分の 55 を、当該地方公共団体がその 100 分の 45 をそれぞれ負担することになっている。また、地方公共団体は、著しく利益を受ける市町村からも負担を求めることができる。現在、25 空港がある。

第 3 種空港は、地方的な航空運送を確保するため必要な飛行場で管制・滑走路部門を地方公共団体が管轄している。現在 55 空港がある。

このほかに、調布飛行場、名古屋飛行場（名古屋空港）、但馬飛行場（コウトリ但馬空港）、岡南飛行場、広島西飛行場、大分県央飛行場などがあり、さらには、札幌飛行場（丘珠空港）、千歳飛行場、三沢飛行場（三沢空港）、百里飛行場（建設中）、小松飛行場（小松空港）、美保飛行場（米子空港）、徳島飛行場（徳島空港）、天草飛行場のよう、自衛隊との「共用飛行場」と呼ばれる空港がある。

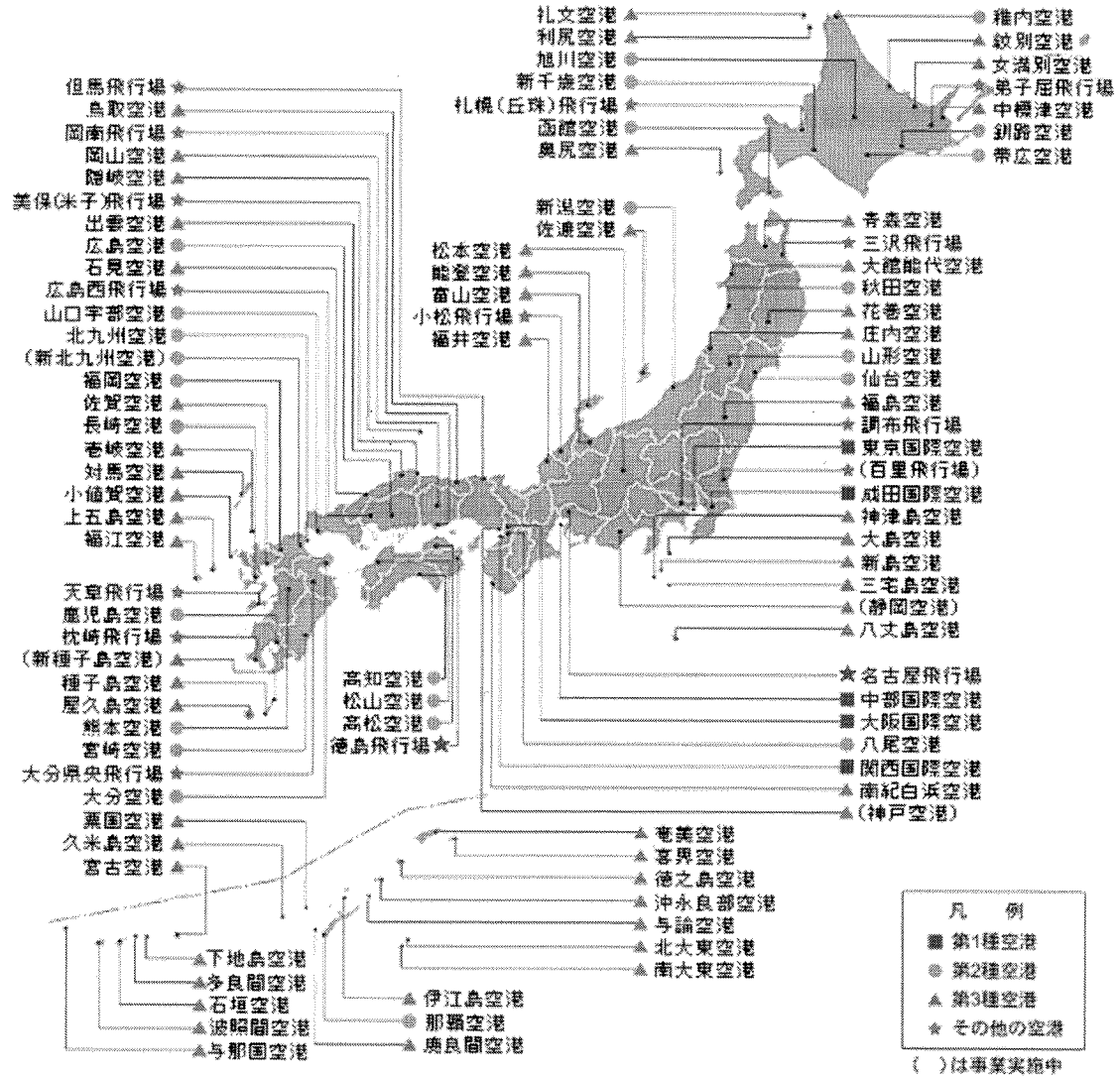
### 《全国に均質な空港整備の限界》

道路や港湾の場合と同様、空港整備についても基本的に日本政府は均質化政策をとってきた。1970年に「空港整備特別会計法」が制定され、空港整備促進のために一般会計とは別に特別の資金調達を図った。一般会計からの受け入れのほか、航空会社の空港使用料、空港整備のための地方公共団体負担金その他の資金を集め、これを必要な空港整備に充てるというものである。これは、全国に均質な空港ネットワーク配備を行うための方策として行われているものであり、多額の収入のある空港から集めた資金を、建設資金の不足している地方空港整備に配分するという意味で、負担の不公平性を生み、これが返って、成田空港や羽田空港などの整備を遅らせる結果を招いているという指摘もなされてきた。とくに、地方の空港整備、施設改良が地元利益誘導型の政治家の選挙対策となるような事態は、道路など、他の公共事業の場合と同様に、1980年代以降、厳しい批判にさらされるようになる。

### 《関西国際空港、中部国際空港、首都圏第 3 空港の建設》

全国の空港整備がほぼ完成する一方では、グローバル化の進展とともに、主要空港の旅客数の急激な伸びによるさまざまな問題(空港の容量不足、近隣の騒音対策など)に対する対応を迫られる状況が生まれてくる。

図9 日本の空港一覧



国土交通省航空局 2003

[http://www.mlit.go.jp/koku/04\\_outline/01\\_kuko/01\\_haichi/index.html](http://www.mlit.go.jp/koku/04_outline/01_kuko/01_haichi/index.html)

関西国際空港は、大阪市街地にある伊丹国際空港が近隣住民への騒音問題を引き起こしていたことに対応するために、海上を埋め立てて建設され、1987年に着工、1994年に共用を開始された。しかし工事費の予想外の高額化により空港利用料(着陸料と賃料)が極端に高額に設定されたこともあり、利用者の伸びが見られず、とくに国際線に比べて国内線においては、伊丹空港に客を奪われ開港後10年間は赤字を抱え込むことになった。しかし、着陸料や賃料の値下げな

ども効を奏して、2005年度からようやく黒字に転じるようになる。

中部国際空港は、21世紀を迎えるにあたって、首都圏と関西の間にある国際空港の需要に対応する国際ハブ空港として構想される。1995年に第7次空港整備計画中間まとめの中で国際ハブ空港として位置づけられ、1990年に基本構想が発表、2000年着工、2005年2月に開港した。関西国際空港と同様、環境に配慮した海上空港である。関西空港の経験を踏まえて利用料金を低く抑えているなど、かなりの努力が見られるが、その利用状況と将来の需要は今の段階ではまだ不明であるが、中心市街地までの距離が遠いことや、関西空港とそれほど離れているわけではない場所に設置されるなどの点から、現在、その必要性について疑問視する声もあり、今後の成り行きが注目される。

表 8

空港整備5箇年計画の推移

区分		第1次	第2次	第3次	第4次	第5次	第6次	第7次
閣議	了解	1967年3月22日	1971年2月5日	1976年3月12日	1981年3月13日	1986年2月25日	1991年3月1日	1996年2月25日
	決定	1969年3月25日	1972年3月17日	1976年10月1日	1981年12月11日	1986年11月28日	1991年11月29日	1996年12月13日
計画期間		1967～71年度	1971～75年度	1976～80年度	1981～85年度	1986～90年度	1991～95年度	1996～00年度
投資規模(億円)		1150	5600	9200	17100	19200	31900	36000

「財政構造改革の推進に関する特別措置法」(1997)の成立により、第7次空港整備5箇年計画は、1996～2002年までの7箇年計画へと変更される。そのなかで、1990年代後半からすでに問題化していた首都圏空港の過密化と容量不足に対応するため、首都圏に第3空港建設の必要性が訴えられ位置づけられている。1998年に首都圏第3空港整備の調査が開始され、21世紀を迎える日本の空港整備の重点政策として、羽田空港再拡張、第3空港建設が具体案として登場してくる。

「12年度より、学識経験者、関係地方公共団体からなる調査検討会を開催し、羽田空港の再拡張を含め首都圏第3空港について検討を重ねてきた。これまで羽田空港の再拡張案と公募により提案された15の候補について種々検討の結果、羽田空港の再拡張案が、他の候補と比較して、既存ストックの活用、アクセス等の旅客利便等の観点から大きな優位性があるため、これを優先して推進することとされた。さらに13年8月の都市再生プロジェクト(第二次決定)においても「国際化を視野に入れつつ東京国際空港(羽田空港)の再拡張に早急に着手し4本目の滑走路を整備する」こととされた。これらを受けて、羽田空港の再拡張について東京港における船舶航行や港湾機能の確保等の課題につき、関係者と鋭意調整を行った結果、13年12月、新たな滑走路は現B滑走路と平行に設けることが決定した。今後は、早期着工を目指し、必要な調査検討を進めることとしている。なお、長期的な視野に立って、将来の首都圏第3空港についても調査を続けることとしている。」(平成13年度『国土交通白書』)

現在でも超過密状態にある東京国際空港、成田空港など首都圏空港への旅客需要の集中化は今後も避けられない見通しのなかで、関西空港や中部空港の今後の経営が成功するか否かが、過度の集中を食い止め、航空路の空間的再編を図る上で重要な意味を持つ。このような空港の現状に対して、国内の航空会社はどのような状況にあるのかについても簡単に見ておこう。

### (3) 日本の航空産業の発展

第二次世界大戦以前は、日本航空輸送、大日本航空、満州航空などの国策航空会社、また小規模な航空会社が存在したようであるが、ほとんど報道取材や軍隊関係のみで、交通機関としての航空路はほとんど無かったといわれる。日本の民間航空産業の発達は、1950年代になって民間航空輸送が再開されて以来のことである。ワシントン講和条約の発効する1952の前年、1951年に日本航空が発足する。1952年に「航空法」が制定され、群小航空会社が乱立し事故が多発するが、同年11月の政府航空審議会答申に基づいた「日本航空株式会社法」が成立、新たに特殊法人日本航空株式会社が誕生した。1952年末に全日本空輸の前身である「日本ヘリコプター」が設立される。政府は国の威信かけて日本の航空産業育成するため、日本航空およびその後の過当競争のなかから生き残る数社を保護する政策をとる。

国際線に関しては他国の航空会社との競争に打ち勝っていかなければならず、日本は日航1社のみでこれに対抗してきた。それなりの競争力を保って経済高度成長時代を乗り切ってきたことから、その努力は、十分評価に値する。昭和40年代初頭には、日航、全日空の国内定期2社体制が確立しつつあった。しかし、昭和45(1970)年11月の閣議了解「航空企業の運営体制について」、また、47(1972)年7月には運輸大臣示達「航空企業の運営体制について」が示され、日航、全日空2社に、新会社東亜国内航空を加えた3社体制が成立し、「45-47体制」といわれるようになる。ここに、「国際定期線は日航のみ、国内幹線は日航、全日空、東亜(現在の日本エアシステム)の3社のみ、国内ローカル線は全日空と東亜のみ」しか運航を認めないという市場分割体制が成立するに至る。この体制は、1973年の石油ショックを乗り越え、日本の航空業界の中核となるが、国際航空に関しては完全に日航のみが特権的位置を与えられている状況は、その後の航空界のグローバルな市場化のなかで批判を浴びるようになる。

### (4) 国際市場の自由化の中での日本の航空業界

アメリカ合衆国では、1978年に成立した「航空運輸業規制撤廃法」にもとづいて規制緩和を進めており、その国際戦略から世界に対して自由化を強く迫ってきたところから、日本でも日米間の競争環境の相異と日本の航空会社間の経営基盤の格差を考慮した上で、1986年に国内・国際の両市場における航空会社間の競争促進により、利用者利便向上と航空会社の経営基盤・国際競争力の強化を図るため、競争促進政策が導入された。1985年12月、運輸政策審議会は「今後の航空企業の運営体制の在り方について」を答申、45-47体制の廃止を決定した。翌86年の最終答申で新航空政策への基本的な方針として、□国際線の複数社体制、□国内線の競争力促進、□日航の完全民営化の3点を提示している。

しかし、1986年時点においては、国内の国際空港容量、空港利用料などの点でも、国際競争に立ち向かうための条件は劣悪な状態のままであった。しかしこの結果、国内・国際の航空ネットワークの拡充、運賃水準の低下等、利用者利便の向上が図られるとともに、国際線への日本航空以外の航空会社が参入するようになり、航空会社間の経営基盤格差は急速に縮小することになる。全日空が国際線の運行を開始したのは1987年からである。そして、1953年に制定された日本航空株式会社法は1987年に廃止され、日本航空が完全民営化されて、日本航空インターナショナル、全日本空輸、日本エアシステムが発足した。

#### (5) 規制緩和以降の日本の航空業界

空港の整備が進められる一方で、日本の航空産業は1970年代末には既に成熟産業の域に達しており、国内旅行に関して旅客機利用が一般にもかなり浸透してくる。とはいえ、鉄道やバスなどの料金と比較すると、航空料金はまだまだ高額であり、その後、規制緩和が進められるなか、国際線利用料金とのかかわりの中で国内線航空利用料金への見直しも行われるようになる。1990年代に入ると、国際線路線のネットワーク化も急速に進展する一方、利用料金水準低下が加速される。1997年には、航空法の改正により航空運賃の設定が一部自由化され、安い運賃を看板にスカイマークエアラインズや北海道国際航空(AIR DO)などの新規参入会社が就航するようになる。しかしその後も基本的には、競争力に差がある日本航空、全日空、日本エアシステムの3社の寡占状態は続くことになる。

その結果、国内および国際線利用料金水準は、1990年代末には米国並みかそれ以下にまでに低下した。事実、国内航空運賃は、新幹線運賃と比較しても時間短縮面を考慮すれば割安と感じるまでになった。しかしながら、その一方で、競争環境未整備な状況の中で運賃設定・混雑空港発着枠運用に関する規制緩和が推進されたため、国内線においては複数社が競合する路線と独占・寡占路線の間に、利便上の格差が拡大することになった。

利用者の利便性が向上した反面、航空会社の経営面では、運賃収入は激減し、リストラにより日本の航空会社のコストレベル(公的負担を除く)が国際水準まで低下したにもかかわらず、世界の航空界で日本の航空会社のみが未だ深刻な経営難のさ中にある。しかしながら、1991年度から2001年度の間航空運輸産業(JAL、JAS、ANA3社計)の年平均経常利益率は0.2%で、全産業平均の2.8%、航空を含む全運輸産業の3.3%を大きく下回り、鉄道の5.5%に遠く及ばない状況である。2002年度業績見通しで、JAL/JAS、ANAはついに営業損益ベースでも赤字に転落した。

その結果、2002年10月には日本航空と日本エアシステムの経営統合が発表された。グローバルな市場化のなかでの企業戦略は経営統合ばかりではなく、企業間の業務提携によって企業間ネットワークを構成していく形態を生み出している。この動きは、現在、航空業界において、グローバルな協力関係ネットワークを形成する形で業務提携(アライアンス)が進んでいることに反映されている。全日空が、「スターアライアンス」に加盟したあと、2005年10月にはJALも「ワンワールド」への加盟を決定している。これは、提携によって別企業の運航するフライト

を自社ブランド名で表示して予約販売することで、自社機が乗り入れていない地域までをもサービスエリアに組み込むことができたり、空港施設の共有化、情報システムの共同開発などを通じて、飛躍的な増収と合理化を図ることが可能となるものであり、この動きは、国際航路海運会社の間にも現れているが、ここではこれ以上立ち入らないでおく。しかしながら、このような動きが活発化し、グローバルな規模での空路や海路の空間的再編が進むことによって、国内の道路ネットワーク空間の再編が連動して生じることは必至である。

アライアンス名	スターアライアンス	スカイチーム	ワンワールド
加盟社数	15社	9社	8社
加盟社	エア・カナダ ニュージーランド航空 全日本空輸 アシアナ航空 オーストリア航空グループ bmi(ブリティッシュ・ミッドランド航空) LOTポーランド航空 ルフトハンザドイツ航空 スカンジナビア航空 シンガポール航空 スパンエアー タイ国際航空 ユナイテッド航空 ヴァリグ・ブラジル航空 USエアウェイズ	エールフランス航空 アエロメヒコ航空 アリタリア航空 コンチネンタル航空 チェコ航空 デルタ航空 KLMオランダ航空 大韓航空 ノースウエスト航空	エアリンガス アメリカン航空 英国航空 キャセイパシフィック航空 フィンランド航空 イベリア航空 ランチリ カンタス航空

資料)各アライアンス資料より作成

『国土交通白書 2005—東アジアとの新たな関係と国土交通行政』

基幹航路の三大アライアンス(2003年12月現在)

アライアンス	メンバー会社	国・地域名
The Grand Alliance	日本郵船	日本
	P&O Nedlloyd/Farrel	英国・オランダ
	Orient Overseas Container Line	香港
	Hapag-Lloyd Container Line	ドイツ
	Malaysia International Shipping Corporation	マレーシア
The New World Alliance	American President Lines	シンガポール
	現代商船	韓国
	商船三井	日本
CKYH	China Ocean Shipping(Group) Company	中国
	川崎汽船	日本
	陽明海運	台湾
	韓進海運/Senator Lines	韓国

資料)日本郵船調査グループ編「世界のコンテナ船隊および就航状況2004年版」より作成  
『国土交通白書2005—東アジアとの新たな関係と国土交通行政』

(長田攻一)

《参考文献》

- H.ルフェーブル、2000、(斉藤日出治訳)『空間の生産』、青木書店
- 和辻哲郎、2003、『風土』岩波書店
- A.ベルク、(篠田勝英訳)『風土の日本—自然と文化の通態—』ちくま学芸文庫
- イー・フー・トゥアン、1992、(小野有五・阿部一訳)『トポフィリア—人間と環境』せりか書房
- 水岡不二雄編、2002、『経済・社会の地理学』有斐閣
- 国土交通省道路局「道路行政の簡単解説」  
<http://www.mlit.go.jp/road/sisaku/dorogyousei/2.pdf>
- 四国地方整備局 <http://www.skr.milt.go.jp/road/main.html>
- 国土交通省港湾局 <http://www.mlit.go.jp/kowan/index.html>
- 国土交通省航空局 2003  
[http://www.mlit.go.jp/koku/04\\_outline/01\\_kuko/01\\_haichi/index.html](http://www.mlit.go.jp/koku/04_outline/01_kuko/01_haichi/index.html)
- 航空連合組合『2005-2006 産業政策提言』
- 『国土交通白書 2005—東アジアとの新たな関係と国土交通行政』



### 3. 四国における道空間の再編—陸海空—

#### 3-1 戦後四国の地域開発政策の推移と交通ネットワークの整備

- (1) 明治以降の四国の交通ネットワーク政策
- (2) 第2次世界大戦後の四国の開発と交通ネットワーク整備
- (3) 自動車道路中心の交通ネットワーク化

#### 3-2 21世紀を迎えた四国の道路港湾空港の整備方針の変容

- (1) 「四国21世紀の道ビジョン」
- (2) 空港港湾整備と道路の連結
- (3) 四国の空港の現状と今後の空路の再編
- (4) 港湾整備の方針と今後の海路空間の再編

#### 3-3 四国へのアクセス1：本四架橋と四国における高速道路整備

- (1) 四国への陸路
- (2) 四国内高速自動車網の整備

#### 3-4 四国へのアクセス2：海路の変遷

- (1) 徳島—関西間の海路の変遷と本四架橋後の交通ネットワーク
- (2) 南海フェリー航路の変遷と展望

### 3. 四国における交通ネットワーク空間の再編 ―陸・海・空―

#### 3-1 戦後四国の地域開発政策の推移と交通ネットワークの整備

旧建設省四国地方建設局編の『この100年をふりかえり 明日の四国につなげる』(平成12年12月)という冊子がある。これは、2006年3月現在、国土交通省四国地方整備局企画部によってホームページ上にアップされており、自由に閲覧できるようになっている<sup>1</sup>。そこには、戦前から戦後にかけての陸、海、空に渡る四国の交通ネットワーク整備の過程を整理するという、ここでの課題にとって参考になる貴重なデータが豊富に載せられている。本節では、戦後四国の交通ネットワーク整備の推移を見る上でそれらのデータを主として参照しながら、それらを素材として本研究の立場からの解釈を加えていきたい。

##### (1) 明治以降の四国の交通ネットワーク政策

明治維新後、1871年(明治4)の廃藩置県によって一斉に日本の地方自治制度は近代化への道を歩み始め、四国では、1888年(明治21)に現在の4県行政区画が確立される。すでに見たように、明治の近代化は鉄道によって推進されるが、四国は島であり、本州との交通も海路以外にはなく、さらに急峻な山地が多いため、鉄道の開発といっても本州と同じようには進まなかった。1872(明治5)年に新橋～横浜間に鉄道開通、1874(明治7)年に大阪～神戸間開通した後、四国では14年以上遅れて、1888(明治21)年に伊予鉄道の三津浜～松山間に鉄道が開通、1889年(明治22)年に讃岐鉄道の丸亀～琴平間が開通した。本州では、1891(明治24)年に上野～青森間(東北線)全通、1894(明治27)年に東京～神戸間(東海道線)が全通するが、徳島本線は1914年、高松～松山間全通は1927(昭和2)年、高松(多度津)～高知間全通、高松～徳島間全通は、1935(昭和10)年になってからである。1906年に制定される鉄道国有法により、その後全国の多くの私鉄が国有化されているが、四国の場合も1935年に国鉄予讃線、国鉄高德線、国鉄土讃線が開通する。

四国では国府への道は通じていたが、南北を分断する形で東西に急峻な四国山脈が連なり、明治以前の各藩の間に交流はあまりなかった。明治期になってから香川県議会議員の大久保謙之丞が四国4県を結ぶ道路として計画・推進した四国新道に1886(明治19)年着工、1894年(明治27年)に全長280kmが完成する。これは現在の一般国道32号・33号の原形をなすもので、丸亀・多度津から池田を通り、高知から佐川―須崎へ抜ける道と、須崎から佐川を通り松山へ抜ける道である。国道32号・33号線は、後にその形状から「Vルート」といわれるようになる。

戦前日本の道路の開発が進むのは、1914(大正3)年に始まった第一次世界大戦により、軍需による国内市場拡大とともに、鉄道輸送に対する自動車輸送の利点が認識されるようになってから

<sup>1</sup> 国土交通省四国地方整備局企画部 旧建設省四国地方建設局『この100年をふりかえり 明日の四国につなげる』(平成12年12月)、<http://www.skr.mlit.go.jp/koho/100th/index.htm>

のことである。しかし、四国の道路は自然条件に阻まれて容易に建設が進まず、四国における交通は海路が主である状況は変わらなかった。1910年に宇高連絡船が就航、本州と四国の間は船であることに変わりはない。大久保謙之丞は、1889(明治22)年、本四架橋を提唱したことで知られるが、当時は誰もがその実現を夢物語であると考えていた。

大正期に四国にも自動車が登場する。しかし、国道・県道とも自動車の円滑で安全な通行ができる状態ではなく、早急な道路改修が求められ、現国道11号である国道22号、24号が、1930～40年代に改修され、少しずつ整備、改修が進められていくが、昭和10年代からは第2次世界大戦への突入ムードの中で、軍事目的以外の道路への関心は薄らいだばかりか、整備や改修の財政的余裕もなかった。

## (2) 第2次世界大戦後の四国の開発と交通ネットワーク整備

すべての県庁所在地中心部が爆撃を受けて中枢機能が麻痺した四国各県も、戦後を迎え、1950(昭和25)年に「国土開発法」が制定され、翌1951(昭和26)年には「四国地方総合開発審議会」が設置される。これによって、また1950年の朝鮮戦争勃発とともに始まった特需ブームを背景として、戦後四国の復興が開始されることになる。敗戦後の復興のためには、産業活動の基盤となる水資源および電力エネルギー等の開発が必要であり、そのため、1953(昭和28)年、吉野川を調査地域に指定し、早明浦ダム建設を中心とする吉野川総合開発計画の第一歩が踏み出される。これは、四国4県が合同で取り組んだ大規模プロジェクトとなった。四国では、終戦直後の毎年の洪水災害や食糧・物資の欠乏から、洪水防御や農業・工業用水および電源開発への要望が高まり、吉野川総合開発の中核となった早明浦ダムをはじめ、永瀬ダム、鹿野川ダム等が着工されて水資源開発は着実に進み、四国の高度経済成長を支えていく。

四国の紙・パルプなどの製紙業、石油・石炭などの基礎素材型産業、造船業など、瀬戸内海臨海地域での産業の発展を支えてきたのは工業用水であり、水力発電による電力であった。高度経済成長以降、四国の工業用水の需要は急増し、1975(昭和50)年からは、産業構造等の変化により横這い状態になったものの、渇水時にもダムによって工業用水の安定供給が続いている。また、四国の水力発電は、1974(昭和49)年までは四国の産業を牽引してきた。その後は1977(昭和57)年の伊方原子力発電所が原子力発電を開始すると、水力発電の比率は横ばい状態となり、火力・原子力発電が主流となるが、水力発電は今もなお四国の重要な産業であり続けている。

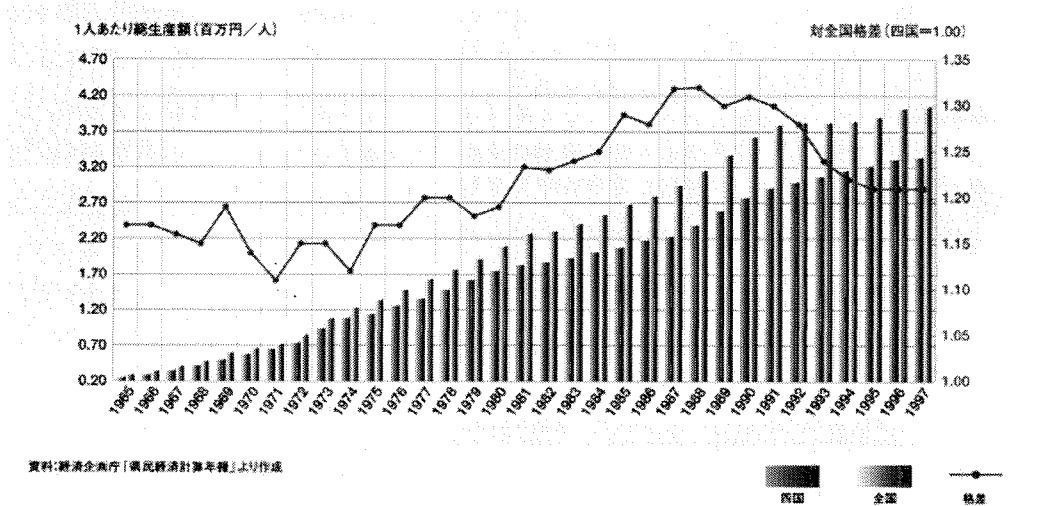
しかしながら、四国の発展のためには、本州との間の安定した交通路が必要であることは、大久保謙之丞により本四連絡橋の提唱がなされた1889年からの悲願であった。1951年の「四国地方総合開発審議会」第1回会合では、本州四国連絡橋が議題の一つになった。1910年、宇高連絡船が就航して以来、本州と四国の鉄道は船で連携されていた。しかし、1955年(昭和30年)5月、濃霧の瀬戸内海で高松発の国鉄宇高連絡船「紫雲丸」(1,480トン)が宇野発「第三宇高丸」(1,200トン)と衝突して沈没、死者168名の大惨事を引き起こした。これが、本州・四国連絡橋への要望を急速に高める契機となる。そして、1969年「新全国総合開発計画」により、明石・鳴門、児島・坂出、

尾道・今治の3ルート建設が決定されるに至る。

四国内道路は、1952年の新道路法のもとで、1954年に国の直轄事業として国道11号、国道33号線、1958年には国道32号線の工事が開始される。1966年には国道11号の第1次改築が完了し、よく1967年には32号・33号が完成する。その後、1972年には国道55号、56号が完成する。1969年の新全国開発計画において、3つの本四連絡架橋が決定され、1970年に本四連絡橋公団が設立される。そして、1978年には、児島一坂出ルートが着手される。

戦後の高度経済成長期以降、四国の県内総生産額の推移を見ると、全国総生産額に対する比率は、1965年には3.4%を超えていたが、年々下降し、1990年には2.6%となっている<sup>2</sup>。しかし、1990年代に入って少し上向いてきており、児島一坂出ルート開通の影響は確実に出てきているといえよう。とはいえ、1995年以降は横ばいであり、今後、縮まっていくという兆しは見られない。多くの地方行政の場合と同様、四国の経済は、1人あたりの県内総生産額で見れば、現在でも全国平均をつねに下回るのであり、その格差は恒常的に再生産されている。

図1 ■四国の1人当たりの県内総生産額の推移と対全国格差



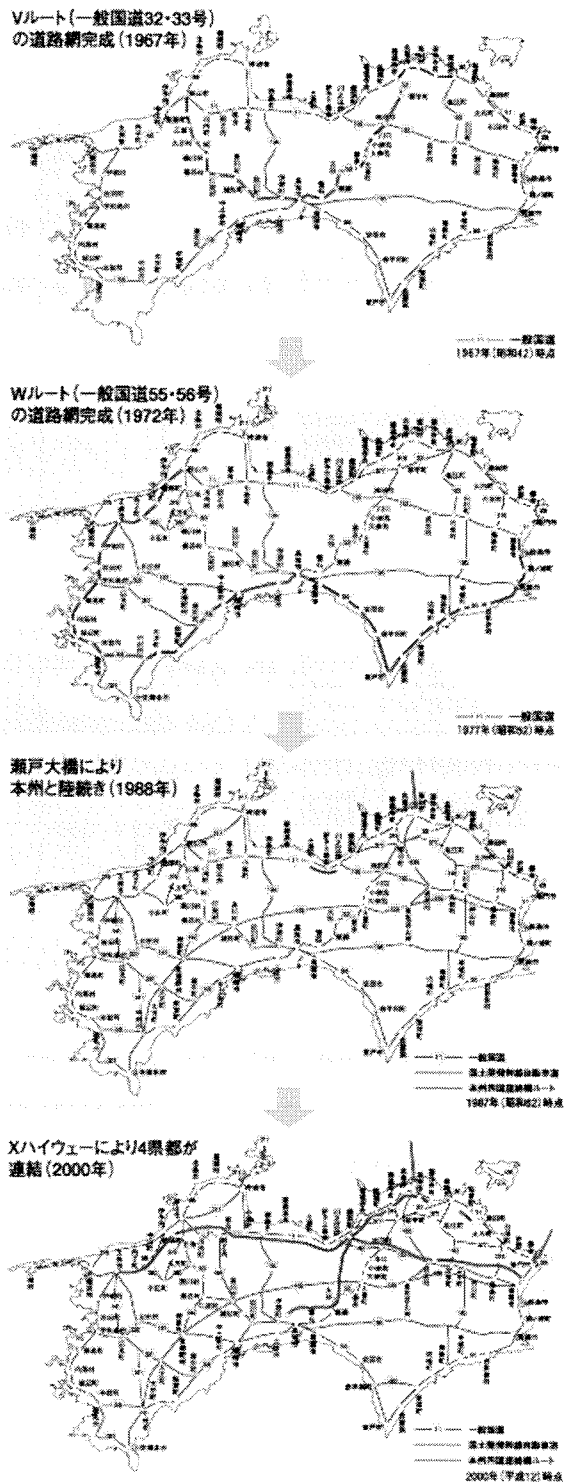
国土交通省四国地方整備局企画部 『この100年をふりかえり 明日の四国につなげる』(平成12年12月)、「第2章 島から半島へ」、「四国の経済成長」  
<http://www.skr.mlit.go.jp/koho/100th/index.htm>

<sup>2</sup> 国土交通省四国地方整備局企画部、旧建設省四国地方建設局『この100年をふりかえり 明日の四国につなげる』(平成12年12月)、「第2章 島から半島へ」、「四国の総生産額」  
<http://www.skr.mlit.go.jp/koho/100th/index.htm>

### (3) 自動車道路中心の交通ネットワーク化

このような状況の中で、交通ネットワーク整備の観点から、鉄道、道路、海路、空路の整備の経緯と旅客数および貨物数の推移を見ておこう。以下の表は、四国の道路、鉄道、海路、空路の主な動きをまとめたものである。このような陸、海、空の交通ネットワーク整備が進む過程で、戦後は陸路それもとくに道路の利用が急激に増えてくる。四国においても、自動車保有台数は自家用車を中心に 1970 年代に急激な伸びを示し、旅客輸送分担も貨物輸送分担も、自動車に移行してくる。旅客輸送においては、1960 年代からすでに自動車の割合が圧倒的に多いのではあるが、1965 年には鉄道が 30%であったものが、1985 年辺りから船や鉄道を合わせても全体の 10%に満たない状況が生まれ、貨物でも 1965 年には海運が 20%あったものが、1995 年には 15%を切り、85%が自動車となる<sup>3</sup>。

図 2 四国の道路網の変遷



国土交通省四国地方整備局企画部『この 100 年をふりかえり 明日の四国につなげる』(平成 12 年 12 月)、「四国の交通の移り変わり」<http://www.skr.mlit.go.jp/koho/100th/index.htm>

<sup>3</sup> 同、「四国における旅客輸送分担率の推移」、および「四国における貨物輸送分担率の推移」

表 1 四国の交通の変遷

四国の交通の変遷				
年代	道路	鉄道	海路	空路
1870年 (明治3年)	1871年 松山・高知に人力車登場			
1880年 (明治13年)	1886年 四国新道起工式	1886年 伊予鉄道設立 1888年 伊予鉄道松山―三津浜間開通(四国発)		
1890年 (明治23年)	1894年 四国新道前兆280Kmが完成		1899年 小松島築港工事に着手	
1900年 (明治33年)			1900年 高松港開港 1901年 小松島一和歌山航路開通 1906年 高知港開港 1907年 宇野築港起工式	
1910年 (明治43年)	1910年 高知県に初めて自動車が登場	1910年 宇野高松間鉄道連絡線就航 1914年 徳島本線開通		
1920年 (大正9年)		1921年 国鉄(高松―宇野)貨物輸送開始	1927年 今治港重要港湾に指定	
1930年 (昭和5年)	1931年 四国発の直轄道路事業開始(愛媛県小松島)	1935年 国鉄予讃線開通 1935年 国鉄高德線開通 1935年 国鉄土讃線開通		
1940年 (昭和15年)				
1950年 (昭和25年)	1954年 国道11・33号本格的な直轄事業に着手 1958年 国道32号線直轄事業に着手	1955年 宇高連絡線「紫雲丸」衝突・沈没	1951年 松山港重要港湾に指定	1954年 高知空港開港 1955年 高松空港開港 1956年 松山空港開港 1958年 徳島空港を自衛隊基地として使用開始
1960年 (昭和35年)	1966年 国道11号1次改築完了 1967年 国道32・33号(Vルート)完成	1961年 国鉄予讃・土讃線に四国発の急行列車登場	1965年 須崎港重要港湾に指定	
1970年 (昭和45年)	1972年 国道55・56号(Wルート)完成 1978年 本四連絡橋児島一坂出ルート工事着手	1970年 国鉄中村線開通 1974年 国鉄予・土讃線開通		1972年 松山空港2000m滑走路(中国・四国発のジェット機就航)
1980年 (昭和55年)	1985年 四国発の高速道路(三島川之江―土居)開通 1888年 本四児島一坂出ルート全通開通	1986年 土佐くろしお鉄道(第三セクター)設立 1987年 国鉄民営化 JR四国スタート	1986年 宿毛港重要港湾に指定	1982年 高知空港にジェット機就航 1983年 徳島空港にジェット機就航 1989年 高松新空港完成
1990年 (平成2年)	1990年 本四尾道今治ルート開通 1998年 本四神戸鳴門ルート全通開通			1991年 松山空港2500m滑走路完成 1991年 新高松空港が高松空港に改称 1992年 高松空港の国際線供用開始 1995年 松山空港国際線供用開始
2000年 (平成12年)	2000年 Xハイウェイ完成  2005年 道路公団民営化:(株)西日本高速道路、(株)本州四国連絡高速道路設立		2005年 港湾運送事業法改正により、事業者の参入が免許制から登録制に	

国土交通省四国地方整備局企画部 <http://www.skr.mlit.go.jp/koho/100th/index.htm>  
建設省四国地方建設局「この100年をふりかえり 明日の四国につなげる」(平成12年12月)の「四国の交通の変遷」に近年の動向を加筆

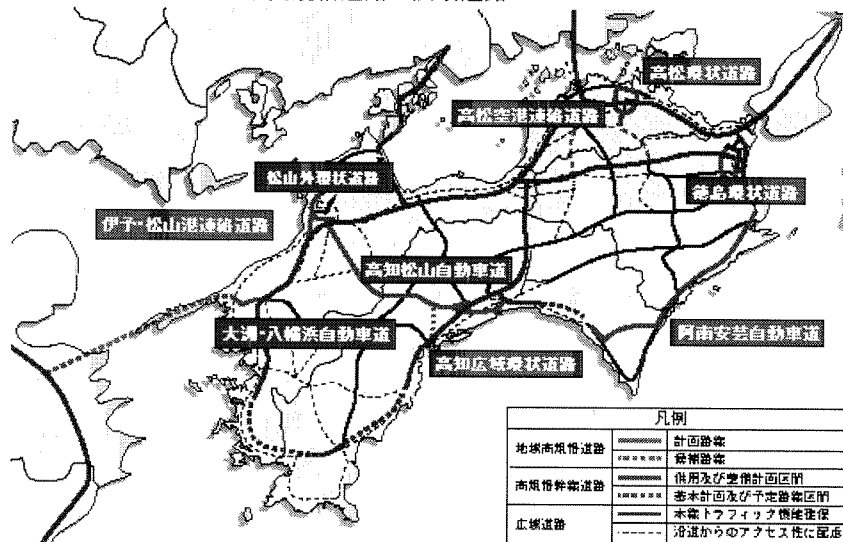
四国内の高速道路網は 8 の字にループを描くように計画されているが、最初の開通は 1985(昭和 60)年の三島川之江～土居間(11km)で、瀬戸大橋開通の 3 年前になる。2000～2005 年時点では、8 の字の両端が切れた形状から「X ハイウェイ」と呼ばれている。2006 年 3 月現在は、北東部分は一部を残してほぼループ状に近づいており、西南部はまだ開いた状態である。高速道路の整備によって工場立地も、臨海部の重厚長大産業から IC 周辺のハイテク産業に重点が移行してきている。

図3 ■高速道路と工場立地の動向



国土交通省四国地方整備局企画部『この100年をふりかえり 明日の四国につなげる』  
(平成12年12月)「高速道路の整備」 <http://www.skr.mlit.go.jp/koho/100th/index.htm>

図4 高規格幹線道路・地域高規格道路・広域道路



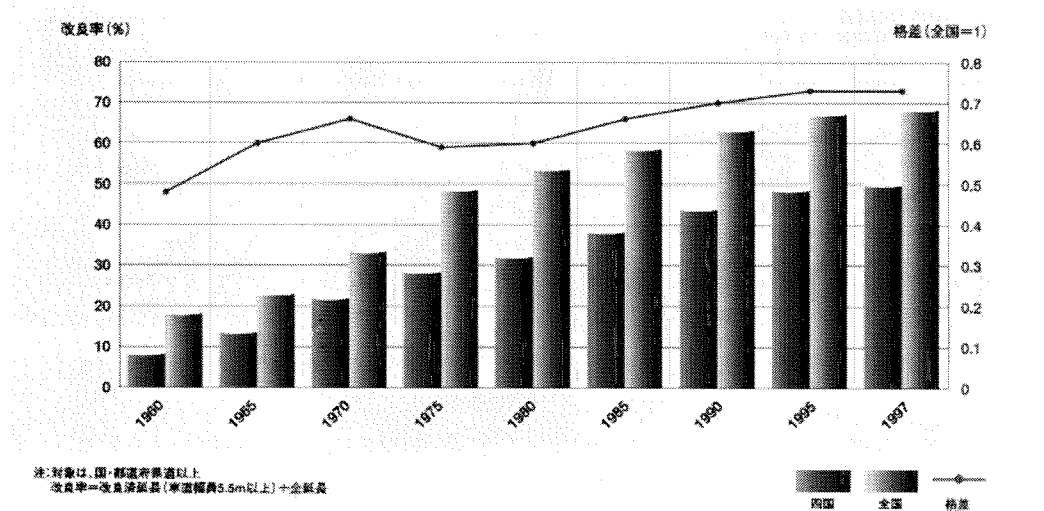
国土交通省四国地方整備局道路局、「地域高規格道路」 <http://www.skr.mlit.go.jp/>

いわゆる高速道路網は、「高規格幹線道路」と呼ばれているが、これに連結する国道、県道等の一般道路のうち、とくに自動車専用またはそれに順ずる道路として整備されるのが「地域高規格道路」であり、高松環状道路、徳島環状道路、松山外環状道路、高知広域環状道路など、県庁所在地を中心とする4つの環状道路、および阿南安芸自動車道、高知松山自動車道、大洲八幡浜自動車道、伊予松山港湾自動車道、高松空港自動車道など、高規格幹線道路のカバーしない3つの主要地域の道路と、空港、港湾と主要都市を連絡する2つの連絡道路がその指定を受けている。また、高規格幹線道路、および地域高規格道路に重層的に連結する道路が「広域道路」と呼ばれ

る。これは、「都道府県レベルから生活の拠点となる主要な市町村レベルに至るまでの広域的な社会交流を支え、地域の連携を促し、高規格幹線道路と一体的に機能する一般国道及び主要な都道府県道など」とされている<sup>4</sup>。四国の一般道路では、大型車がすれ違える道路が、現在でも 5 割程度にとどまっており、自動車が生活必需品になっている現在の四国の日常生活者にとって、広域道路の整備は急務とされる。

一般道路の「改良率」<sup>5</sup>についても、全国の多くの地方の道路がそうであるように、四国の場合もつねに「対全国格差」が問題にされ、実際その格差は 1973 年の石油ショック後に一時的に縮まった後、1975 年以降縮まることなくむしろ広がっており、それが新たな道路施策の指標となるのである。

図 5 ■一般道路の改良率の推移と対全国格差



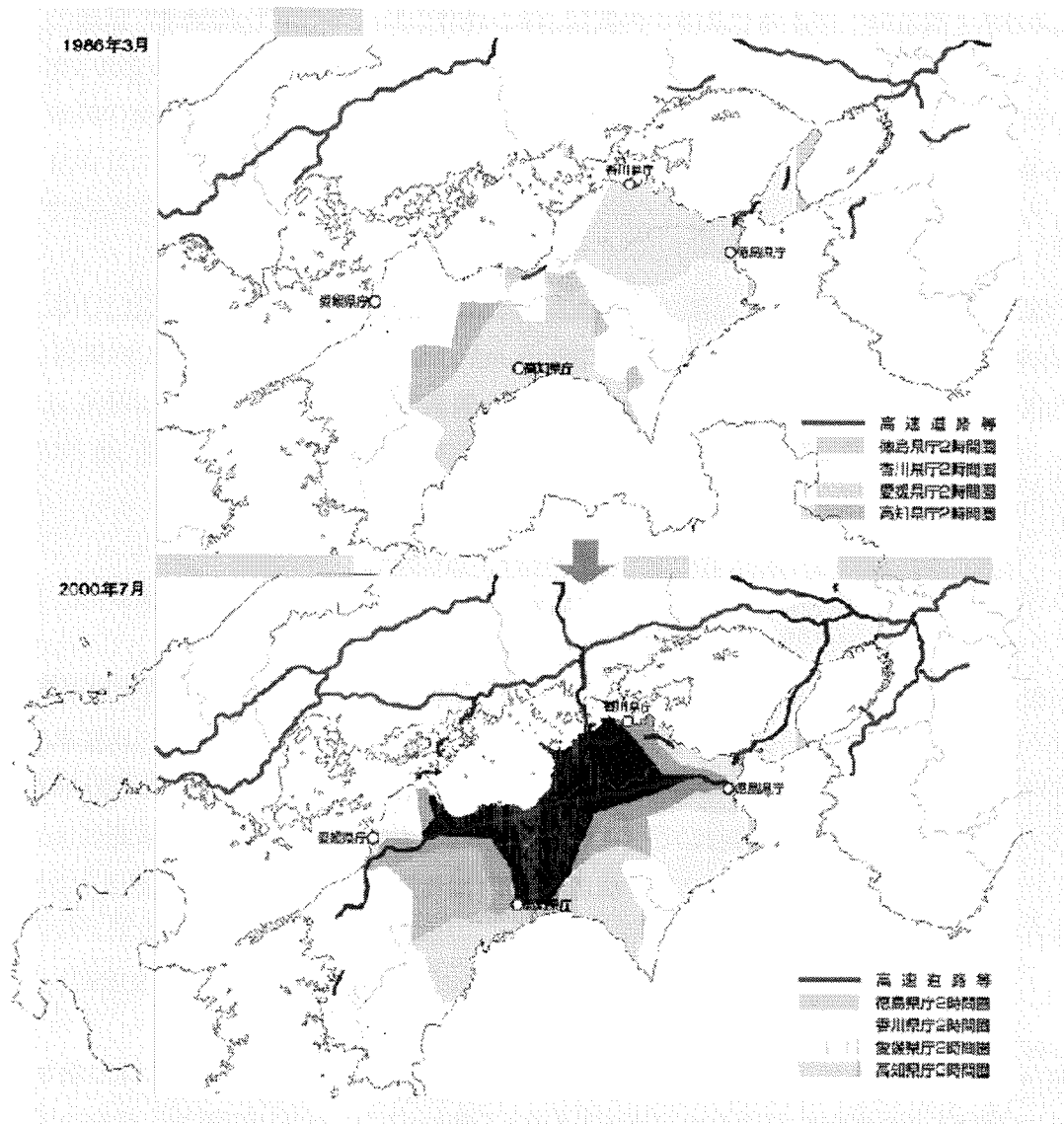
国土交通省四国地方整備局企画部 『この 100 年をふりかえり 明日の四国につなげる』(平成 12 年 12 月) 「一般道路の整備」 <http://www.skr.mlit.go.jp/koho/100th/index.htm>

<sup>4</sup> 国土交通省四国地方整備局道路局ホームページ <http://www.skr.mlit.go.jp/>

<sup>5</sup> 「道路改良率」とは、道路実延長(道路法でいう一般交通に供する道路で、一般国道及び市町村道の延長)に対して、道路改良済延長(道路を拡幅、路盤改良、整備し、人や車両が通行する道路をセメント、アスファルト系及び簡易舗装した道路の延長—現道舗装は含まれない)の割合を表している。道路改良率=道路改良済延長/道路実延長×100。また、これに対して「道路整備率」とは、改良済み区間の中で、混雑度が 1.0 以下の延長を求め、これを実延長で除して得られる比率として定義される。つまり、改良済みで安全に、渋滞することなく通行可能な区間を「整備済延長」といい、その割合を道路整備率という。(道路整備率=道路改良済み延長のうち混雑度が 1.0 以下の延長/道路実延長×100)



図6 ■四国4県庁2時間圏の推移



国土交通省四国地方整備局企画部『この100年をふりかえり 明日の四国につなげる』(平成12年12月)「広がった交流圏」 <http://www.skr.mlit.go.jp/koho/100th/index.htm>

しかしながら、四国の交通ネットワーク整備が進む過程で、四国各県庁から見た時間的距離は縮まり、単位時間当たりの行動圏としての空間は飛躍的に拡大した。建設省四国地方建設局『この100年をふりかえり 明日の四国につなげる』(平成12年12月)では、次のように述べている。

明治の頃には、高松から高知まで馬車で約30時間もかかっていた。一般国道32・33号(Vルート)が完成した1967年(昭和42年)には、約10分の1の3時間余りに縮まり、四国横断自動車道(高知自動車道)が完成した現在では、わずか2時間足らずで移動できるようになりました。この100年間で、高松と高知の時間距離は、約15分の1に縮まったこととなります。

戦後 40 年間、四国・本州間の移動は船、四国内の移動は鉄道や一般道路を走る車に頼っていたため、交流圏はごく一部の範囲に限られていました。その後、瀬戸大橋をはじめ、本四 3 架橋の完成によって本州と四国は陸続きになり、また、1990 年代に入ってからの本格的な高速化時代の到来により、四国の交流圏は瀬戸内海を越えて、中国、近畿地方にまで一気に広がりました。

しかし、ここで見落としてはならないのは、時間距離の短縮と、単位時間当たりの行動圏の拡大は、四国内で均質に進むわけではなく、むしろ逆に格差を生み出しつつ進行することである。この点は、次節に見るように、道路間、空港間、港湾間それぞれの間の格差、道路、空港、港湾の間の利用格差、道路と港湾・空港との連結の格差にも表れている。

### 3-2 21 世紀を迎えた四国の道路・港湾・空港の整備方針の変容

第 2 章でみたように、2003(平成 15)年より、道路・港湾・空港などの交通ネットワーク体系にかかわる事業は、「社会資本整備重点計画」として 1 本化されるようになった。これはポストフォーディズムの時代において、社会資本整備に関する重要な政策を選別し、相互連携的かつ効率的に進めるための改革の一環であり、四国においてもそれにもとづく計画が立案され実施されている。そこで次に、四国の「社会資本整備重点計画」下での道路・港湾・空港の整備方針を見ておこう。

#### (1) 「四国 21 世紀の道ビジョン」

道路に関しては、四国地方整備局及び四国四県の土木部・県土整備部並びに日本道路公団四国支社、本州四国連絡橋公団で構成された「四国地方幹線道路協議会」(2003 年 10 月)が組織されており、これは、四国の幹線道路網の計画・管理を含めた調整及び道路行政に関する啓発活動を行うことを目的として設置された。これは、行政改革の一環としての公共事業の効率的で無駄のない進行を図るためであり、全国の高速道路への批判が出始めたことへの対応でもある。そこでは、「四国の道づくり」が 21 世紀を迎えて大きな転換点にあること、その認識を四国各県が共有しかつ全国のその取り組みをアピールすること、おおむね 20 年後を計画目標とした新たな施策を示すことが示されている。

具体的には、「安心・活力を支える 8 の字ネットを最優先課題として推進」することを「四国の道づくりの課題」としており、その課題を克服するための 4 つの方針が次のように示されている。

#### (1) 施策の重点化と評価システムの導入

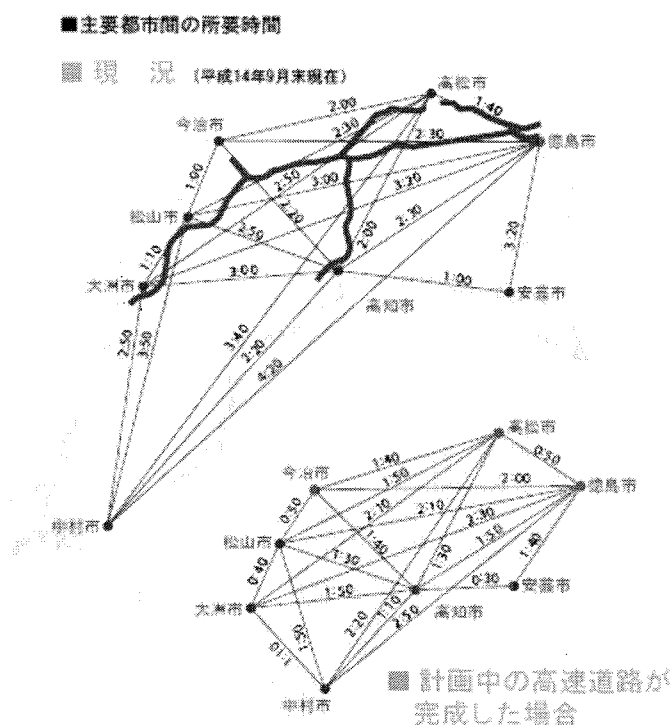
##### ① 集中的な投資

- ②アウトカム(成果)指標による評価システム
- (2)ローカルスペックの活用(地域特性に応じて道路構造の採用)
- (3)既存ストックの活用
  - ①既存ストックの改良(ハード)
  - ②使い方の工夫(ソフト)
  - ③ITの活用
- (4)地域との協同・連携
  - ①サービス・魅力の向上
  - ②事業期間の短縮

(1)~(3)までは、これまでの道路づくりの重点政策化、効率化のための対策と考えられる。とくに、「重点化と評価システム」という項目下には、「集中的投資」と「アウトカム指標による評価」が挙げられており、利用度の高いところにはますます投資を増やし、利用度の少ないところからは投資額を減らすという方針が明確に示されている。最後の「4 地域との協同・連携」は、「21 世紀の国土のグランドデザイン」の開発方式とされる「参加と連携」を取り入れたものと見られる。同じ「(4)地域との協同・連携」の②では、「共用目標の明確化、事業進捗状況の公表」による「事業期間の短縮」が掲げられている。各県ごとに具体的な重点課題の対象が地図で示され、その最大のポイントである「事業のスピードアップ」が強調されている。地域の住民の意識を一つにまとめ上げ、一致団結して取り組む姿勢を盛り上げたいという意向が読み取れる。

より具体的には、放射型の連結ネットワークに環状線を組み合わせた四国の高速交通ネットワーク整備を推し進め、県庁所在地の市街地都市空間の過密化した交通の緩和、四国内の過疎化対策、中山間地域と都市との交流・連携を図ることが課題である。また、海岸に沿った道路や急峻な山に遮られた地域をつなぐ道路の多い四国では、台風などの災害による交通阻害も多く、そのために多重ネットワークにより、阻害された道路を迂回する代替路の整備も重要な道路政策課題となる。このようにみると、「21 世紀の道路づくり」とはいっても、その基本はこれまでの 8 の字の高速道路網を中心とした重層的自動車道路ネットワークの完成であり、それに各地域の都市化に伴う自動車道路の改良と整備、港湾、空港へのアクセスの整備といったこれまでの施策がより重点化され、その事業のスピードアップを図ることが狙いである。

図7 主要都市間の所要時間と高速道路整備



国土交通省四国地方整備局 空港港湾部 <http://www.skr.mlit.go.jp/>

その一方では、とくに「(4)地域との協同・連携」における「①サービス・魅力の向上」には、「四国特有の「お接待」の伝統や、ボランティア活動等の取り組みを積極的に支援」というコメントが付加されている。しかし四国においては、このような取り組みもここではじめて登場したわけではなく、1980年代の建設省ルート「四国のみち」の施策や全国的に展開されている「歴史国道」、「歴史文化道」などの施策を、「四国21世紀の道ビジョン」の中に位置づけ、相互の連携を図っていこうとする意向が見られる。

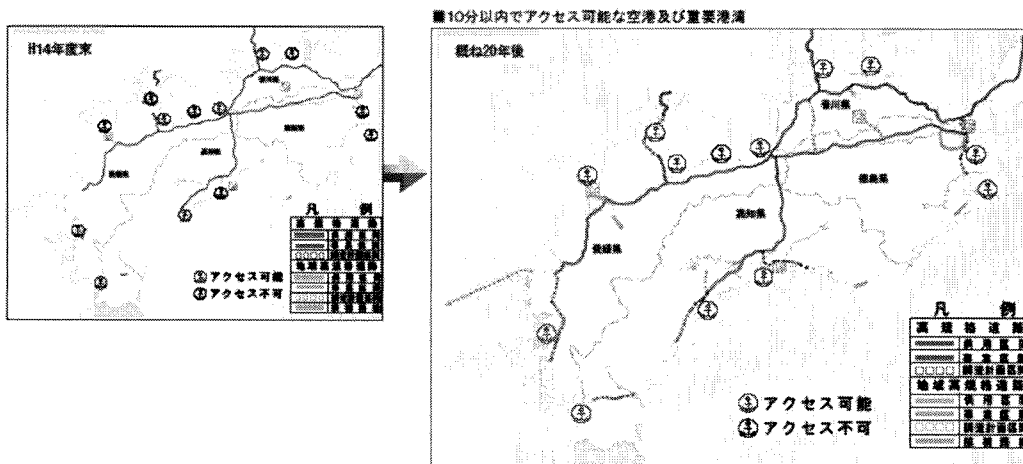
しかしながら、「社会資本整備重点計画」における重点化政策とは、道路でいえば、これまでの全計画路線の均一的整備から、重要路線の選定により整備期間の短縮を図るもので、事業自体の進展は効率化されるとしても、地域間の格差が拡大することは避けられない。これまでの均質化、平等化を目指した交通ネットワーク整備であっても、高速化を推し進めることによってもたらされるのは、「4 県庁 2 時間圏の推移」に見るように、四国内の時間距離の地域格差の拡大なのである。たとえ県庁から見た単位時間当たりの到達圏は飛躍的に拡大したとしても、その地域格差は、四国の道路改良率や整備率の対全国格差と同様、縮まることはない。また、高速化が進めば進むほど、高速道路 IC 近くの沿線の生活者とそれ以外の生活者との間の格差は相対的に拡大するのである。「都市間の所要時間」の図は、高速道路網の完成時の格差解消をアピールするためのものであるにもかかわらず、むしろ優先順位の下で進められている高速道路整備が生み出している歪みを強く印象付けるものとなっている。また、完成時においても、幹線道路ネットワークの結節点である主要都市への人口や施設の集積が進み、それ以外の地域との格差はかえって大きくなること

も予想されるのである。

## (2) 空港・港湾整備と道路の連結

高速道路は整備されつつあるものの、四国の空港・港湾へのアクセス状況、交流拠点相互の連結性は高いとはいえない。「社会資本整備重点計画」のなかでも、「高規格幹線道路・地域高規格道路等の整備により、重要港湾、空港等の交流拠点相互の連結性を高め、効率的な輸送移動のための利便性向上を図る」<sup>1</sup>こと、「バスや鉄道・路面電車等の交通結節点において、直接接続する幹線道路の整備、歩行者・自転車空間の整備、パークアンドライドのための公共駐車場の整備等を推進し、円滑な乗り継ぎにより公共交通機関の利便性を図る。集落と公共サービス拠点間を結ぶ道路など早期に整備が必要な路線を厳選し、重点的な整備により、生活に必要な最小限な道路ネットワーク(一次ネットワーク)の構築を図る」<sup>2</sup>とされている。

図1 高速道路と空港・港湾とのアクセス整備



国土交通省四国地方整備局 空港港湾部 <http://www.skr.mlit.go.jp/>

空港・港湾の連絡率を改善するために、四国地域の空港・重要港湾数に占める高速 IC から 10 分以内でアクセス可能な空港・重要港湾数を増やすことが現在の課題とされている。四国地域の空港・重要港湾数に占める高速 IC から 10 分以内でアクセス可能な空港・重要港湾数の割合として計算される「空港・港湾の連絡率」は、空港連絡率が 2002 年段階で 25%、港湾では 31%とされ、これを 20 年後にそれぞれ 100%、92%にするという。平成 14(2002)年段階では、空港で

<sup>1</sup> これは、良好な交通環境を作るため、航空、海運、水運、鉄道など、複数の交通機関と連携し、都市への車の集中を緩和する総合的な交通施策をさすもので、「マルチモーダル政策」と呼ばれる。

<sup>2</sup> 国土交通省四国地方整備局 空港港湾部「四国道ビジョン 2003-2007」  
[http://www.skr.mlit.go.jp/road/vision03\\_07/p30/30.html](http://www.skr.mlit.go.jp/road/vision03_07/p30/30.html)

は徳島飛行場一つであり、重要港湾でも坂出港、三島川之江港、東予港、須崎港の4港のみであるが、2022年頃には、4空港のすべて、および高松港、徳島小松島港、橘港、浦戸港、宿毛湾港、宇和島港、松山港、今治港の8港が含まれるが、その時点でも新居浜港はまだその条件に適合しない。また、宿毛湾港はICからは10分以内であるとしても、肝心の高速道路自体はつながっているわけではない。もちろんこれによって、全体的に見ると空港へのアクセスはかなり容易になり、重要港湾への貨物運輸は効率化されるであろう。しかしながら、それぞれの空港の利用客数や貨物量が均質化するわけではないことは、後に見るデータからも推測しうる。

### (3) 四国の空港の現状と今後の空路の再編

現在の四国の空港の概要は、以下の表の通りである。

図2 四国四県の空港の概要とその比較

	高松空港	松山空港	高知空港	徳島飛行場
所在地(所要時間)	香川(高松市) 高松市の南15km (JR高松駅から35分)	愛媛(松山市) 松山市の西南西6km (JR松山駅から17分)	高知(高知市) 高知市の東18km (JR高知駅から40分)	徳島(徳島市) 徳島市の北北東10km (JR徳島駅から30分)
設置管理	国土交通大臣	国土交通大臣	国土交通大臣	防衛庁長官
種別等級	第二種空港(A) 2級	第二種空港(A) 2級	第二種空港(A) 2級	その他飛行場(C級)
開港時期(年)	89.12(89.12)	89.12(89.04)	89.2(89.12)	62.10(63.11)
総面積	1,540千㎡	1,349千㎡	1,413千㎡	1,691千㎡(うち防衛用1,353千㎡)
滑走路	2,500m×60m	2,500m×45m	2,500m×45m	3,000m×45m
路線・便数	東京	16便/日(ANA,JAL,110)	20便/日(JALB,ANA,21,20)	16便/日(ANA8,JAL,115)
	関西		4便/日(ANA,050)	
	伊丹		28便/日(ANA12,AC14,055)	28便/日(ANA,045)
	福岡		4便/日(JAL,040)	8便/日(JAC,110)
	中部		8便/日(ANA,115)	
	小牧		10便/日(JAR,100)	6便/日(JAR,120)
	札幌		2便/日(ANA,225)	
	熊本		2便/日(ANA,055)	
	宮崎			2便/日(JAR,050)
	鹿児島	2便/日(JAC,110)	4便/日(JAC,100)	
	那覇	2便/日(ANA,200)	8便/日(JTA,140)	6便/日(JTA,125)
	仙台	6便/日(JAL,120)		
	ソウル	6便/日(OZ,145)	6便/日(OZ,140)	
上海		4便/日(MU,140)		
計	22/日+12/週(総線)	80/日+18/週(10総線)	60/日+6/週(6総線)	24/日(8総線)
空港ビル	高松空港ビル株式会社 資本金9億円	松山空港ビル株式会社 資本金11.25億円	高知空港ビル株式会社 資本金6億円	徳島空港ビル株式会社 資本金4.8億円
事業主体	延床面積14千㎡ 89.12供用開始	延床面積19千㎡ 91.12供用開始	延床面積10千㎡ 89.11供用開始	延床面積8千6百㎡ 89.04供用開始
備考	・89.12高松市内から30分 滑走路2500m化	・91.12滑走路2500m化 ターミナルビル供用開始	・96.04札幌便開設 ・96.10平塚便開設 ・96.04広島便開設	・海上自衛隊と共用 ・87.04滑走路2,000m化
	・99.05那覇便開設	・04.07上海便開設	・01.03広島便休止	・96.07札幌便開設
	・94.06仙台便開設	・04.10熊本便開設	・01.10札幌便休止	・96.06名古屋便開設
	・94.11関西便開設	・05.02名古屋(中部)便開設	・04.00滑走路2,500m化	・02.01伊丹便休止
	・96.06鹿児島便開設	・05.02宮崎便休止	・04.00開港便休止	・滑走路2500m化工事中
	・98.07伊丹便休止			
	・02.11関西便休止			

注) JAL: 日本航空, ANA: 全日空, HD: 日本エアロシステム, JAR: ヴェイエア, JA: 日本トランスオーシャン航空, SKY: スカイマークエアラインズ, ANK: 芙蓉エアライン, OZ: アンアナ航空, M: 中国東方航空 ( )内の数字は所要時間

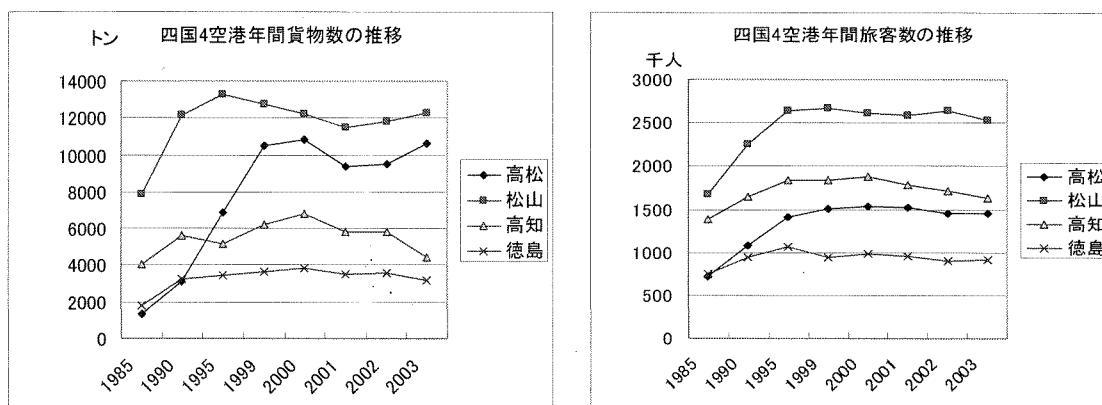
資料) 日本交通公社「時刻表」

国土交通省四国地方整備局 空港港湾部「空港輸送」 <http://www.skr.mlit.go.jp/>

各空港の利用客数の推移を見ると、松山空港の利用が突出しているとともに、1980年代から90年代にかけて全体に急激に増え始めているのがわかる。これは、1982年より徳島空港、1983年より高知空港がジェット機就航可能になったこと、さらには1989年に高松新空港が開港してやはりジェット機就航が可能になったことが大きな理由になっていると考えられる。1985年以前は、旅客、貨

物のいずれにおいても、高松空港は最下位であったが、貨物においては、1990年から1999年の間に一挙に松山空港に次ぐ第2位に躍り出ている。しかしながら、全体的にみると、1995年以降は、旅客では松山、高知、高松、徳島の順であり、貨物では松山、高松、高知、徳島の順で推移しており、その格差は一定の順序を保っている。さらに、貨物については、松山空港・高松空港の貨物数が2001年から増加傾向にあるのに対し、高知空港・徳島空港の貨物数が減少傾向にある。これに対して、旅客数の方は2000年以降いずれの空港においても減少傾向にあるように見受けられる。

図3 四国4空港の貨物・旅客数の推移



国土交通省四国地方整備局 空港港湾部「空港輸送」 <http://www.skr.mlit.go.jp/>

空港利用の格差は、高速道路や本四連絡橋へのアクセスの違い、首都圏や阪神圏からの距離によるところが大きいと考えられる。松山空港は、他の3つの空港よりは、遠距離から来る客にとって、早くから鉄道や道路よりも利用効率性が高いと感じられたことから、旅客数、貨物数ともにつねにトップを保っている。また、国際線の就航については高松新空港が1992年に最初に開始し、松山空港は1995年に開始したが、四国の中では、韓国や中国にももっとも近い位置にあったことから、松山空港を利用する国際線の数の方が多い。このような格差は、空港間ばかりでなく、港湾間にも見られる。

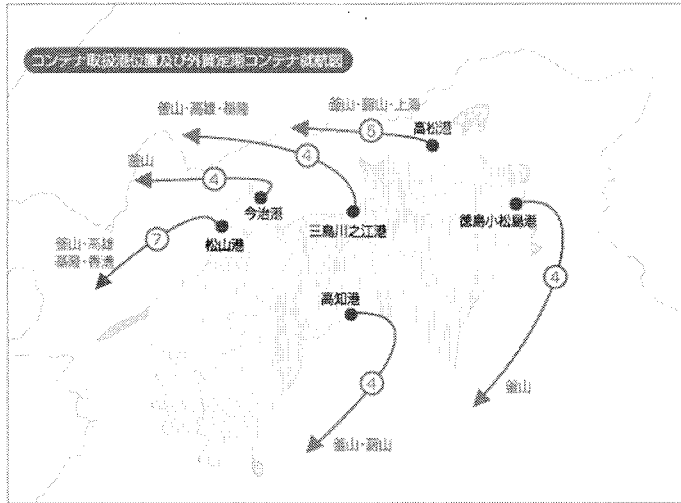
#### (4) 港湾整備の方針と今後の海路空間の再編

四国の工業は瀬戸内海沿岸地域を中心に発達したために、重要港湾も瀬戸内海側に多く、瀬戸内海航路を利用する外航船ばかりか、内航船も多い。四国の港湾に降りる外貨コンテナの取扱量は増加を続けており、2003年には1995年の約5倍となっているという<sup>3</sup>。コンテナ貨物が四国内港湾を経由する割合は、輸入28%、輸出38%で、残りは神戸港・大阪港経由である。四国内港湾

<sup>3</sup> 国土交通省四国地方整備局港湾空港部「四国の港湾空港の現状」 <http://www.skr.mlit.go.jp/>

を經由する貨物の大半はアジアとの貿易によるものであるという<sup>4</sup>。

図4 四国の港湾物流



国土交通省四国地方整備局 空港港湾部「港湾物流の現状」 <http://www.skr.mlit.go.jp/>

四国における国際コンテナ定期航路一覧

平成17年4月現在				
港名	仕向港・仕出港	運航船社	航路【寄港曜日】	寄港回数
高松 4社5航路 週4回寄港	釜山 (韓国)	汎洲海運(韓国)	釜山→神戸→大阪→水島→高松→広島→釜山	1回/2週
		高麗海運(韓国)	釜山→広島→和歌山→高松→水島→釜山	【高松(水)または(木)】 1回/2週
		高麗海運(韓国)	釜山→福山→和歌山→高松→水島→釜山	【高松(木)】 1回/週
	上海 (中国)	民生輪船有限公司(中国)	上海→福山→志布志→寧波→上海→高松→水島→岩国→上海	【高松(火)】 1回/週
青島→福山→高松→水島→広島→大連→伊万里→志布志			【高松(月)】 1回/週	
徳島小松島 2社1航路 週1回寄港	釜山 (韓国)	高麗海運(韓国)	釜山→松山→今治→福山→高松→徳島→広島→釜山	1回/週
		興亜海運(韓国)	釜山→松山→今治→福山→高松→徳島→広島→釜山	【高松(金)、徳島(土)、松山(木)、今治(木)】 1回/週
		高麗海運(韓国)	釜山→松山→今治→福山→高松→徳島→広島→釜山	【高松(金)、徳島(土)、松山(木)、今治(木)】 1回/週
		興亜海運(韓国)	釜山→松山→今治→福山→高松→徳島→広島→釜山	【高松(金)、徳島(土)、松山(木)、今治(木)】 1回/週
今治 3社3航路 週4回寄港	釜山 (韓国)	高麗海運(韓国)	釜山→松山→今治→福山→高松→徳島→広島→釜山	1回/週
		興亜海運(韓国)	釜山→松山→今治→福山→高松→徳島→広島→釜山	【高松(金)、徳島(土)、松山(木)、今治(木)】 1回/週
		興亜海運(韓国)	釜山→松山→今治→広島→水島→釜山	【松山(月)、今治(月)】 1回/週
		東南亜海運(韓国)	釜山→三島川之江→今治→松山→釜山→松山→今治→岩国→釜山	【松山(火、木)、今治(火、金)、三島川之江(月)】 2回/週
松山 7社6航路 週7回寄港	釜山 (韓国)	高麗海運(韓国)	釜山→松山→今治→福山→高松→徳島→広島→釜山	1回/週
		興亜海運(韓国)	釜山→松山→今治→福山→高松→徳島→広島→釜山	【高松(金)、徳島(土)、松山(木)、今治(木)】 1回/週
		興亜海運(韓国)	釜山→松山→今治→広島→水島→釜山	【松山(月)、今治(月)】 1回/週
		東南亜海運(韓国)	釜山→三島川之江→今治→松山→釜山→松山→今治→岩国→釜山	【松山(火、木)、今治(火、金)、三島川之江(月)】 2回/週
	基隆・高雄 (台湾)	愛媛オーシャンライン ・東京船舶	基隆→那覇→志布志→細島→中関→門司→松山→広島→基隆	【松山(日)】 1回/週
			マニラ (フィリピン)	マニラ→高雄→基隆
香港・台湾 (中国)	愛媛オーシャンライン ・東京船舶・OOCL(香港)	高雄→堺景北→大阪→水島→松山→徳山→広島→中関→基隆	1回/週	
		高雄→志布志→小倉→徳山→香港→高雄	【松山(水)】 1回/週	
上海 (中国)	SITC(中国)	上海→大阪→神戸→松山→上海	【松山(火)】 1回/週	
		上海→大阪→神戸→松山→上海	【松山(火)】 1回/週	
三島川之江 2社2航路 週2回寄港	釜山 (韓国)	東南亜海運(韓国)	釜山→三島川之江→今治→松山→釜山→松山→今治→岩国→釜山	1回/週
		南星海運(韓国)	釜山→三島川之江→岩国→釜山→唐津→油津→大分→釜山	【三島川之江(月)】 1回/週
高知 1社1航路 週1回寄港	釜山 (韓国)	興亜海運(韓国)	釜山→福山→水島→高知→釜山	【高知(金)】 1回/週

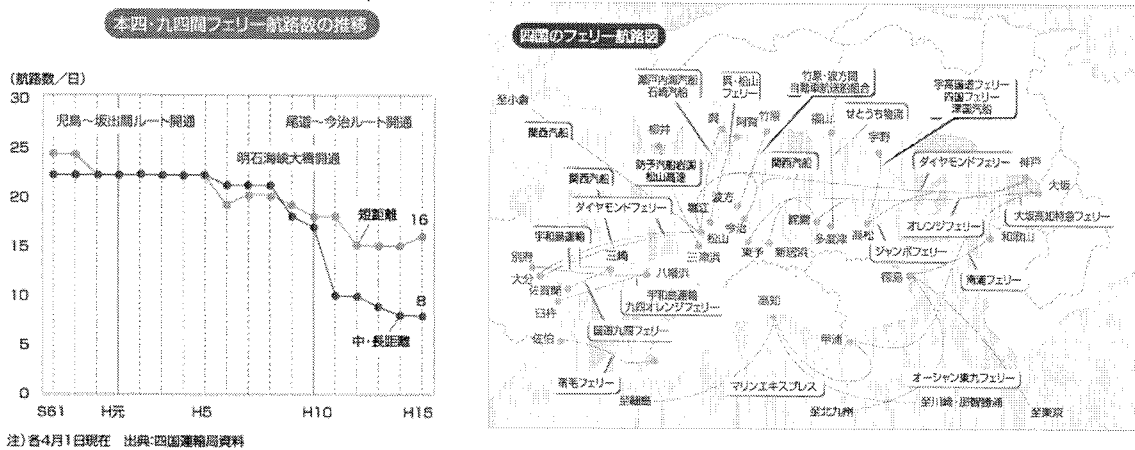
国土交通省四国地方整備局空港港湾部「四国の港湾物流の現状」 <http://www.skr.mlit.go.jp/>

<sup>4</sup> 国土交通省四国地方整備局空港港湾部「四国の港湾空港の現状」 <http://www.skr.mlit.go.jp/>



次に内航運輸の港湾の利用についてみると、本四連絡橋の開通で航路数は激減しており、道路によるシェアが海運業のシェアを奪う形になっている。「フェリー貨物量の全国に占めるシェアは低下しておらず、依然として四国地域の生活と経済を支える重要な役割を果たしている」<sup>5</sup>ことは事実かもしれないが、ここでは海路と陸路の間に格差を広げるような空間的再編が起こっていることの方が重要である。

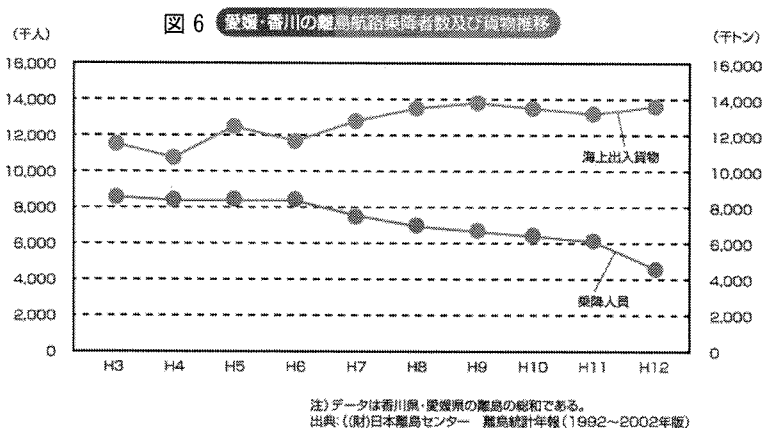
図5 四国関連のフェリー航路



国土交通省四国地方整備局 港湾空港部 「四国の港湾空港の現状」 <http://www.skr.mlit.go.jp/>

とくに本四連絡橋でつながれていない瀬戸内海の離島居住者にとっては、海路を利用する以外に手段はない。したがって離島と四国および本州を結ぶ航路は生活上の重要な手段であり、これを失うことは生活の場を失うことにつながる。たしかにそのための航路は現在でもある程度維持されており、貨物数も一定水準を保ってはいるが、乗降人数は明らかに漸減している。そのような状況の中で、3大連絡橋による高規格幹線道路への連結をもっとも効率的なものとする現在の交通ネットワーク空間の再編は、離島の高齢化をますます加速することになり、それら離島居住者と四国や本州の生活者との交通ネットワーク利用上の格差をますます大きくしていくことになる。

<sup>5</sup> 国土交通省四国地方整備局 港湾空港部 「四国の港湾空港の現状」 <http://www.skr.mlit.go.jp/>



「社会資本整備重点計画」においては、「環境への付加が少なく、エネルギー効率の高い国内海上輸送の利用を促進するため、陸上トラック輸送から海運へのモーダルシフト施策を推進するとともに、海陸接続用の円滑性を利用した物流効率化を推進するなど、海上ハイウェイネットワークの構築等を進め<sup>6</sup>ようとしている。しかし、これを阻む要因が海運業界や港湾業界の体質にあることは、第2章ですで見たとおりである。

そこで、規制緩和政策のひとつとして、港湾運送事業の参入規制を免許制から許可制に、運賃・料金を認可制から事前届出制にすることを内容とした港湾運送事業法の改正が2005年に行われた。これによって、利便性の向上とそれを通じて港湾の活性化を図ることが狙いであるが、高速道路ネットワークの整備に連携する港湾についてはある程度の効果が期待されるとしても、これがその他の港湾との格差を広げる要因になることも疑いないところである。

《参考文献》

- 国土交通省四国地方整備局企画部 旧建設省四国地方建設局『この100年をふりかえり 明日の四国につなげる』(平成12年12月)、  
<http://www.skr.mlit.go.jp/koho/100th/index.htm>
- 国土交通省四国地方整備局道路局、「地域高規格道路」 <http://www.skr.mlit.go.jp/>
- 国土交通省四国地方整備局 空港港湾部 <http://www.skr.mlit.go.jp/>

(長田攻一)

<sup>6</sup> 同上

### 3-3 四国へのアクセス 1: 本四架橋と四国における高速道路整備

#### (1) 四国への陸路

##### ① 本州四国 3 架橋時代の到来とスピード化という思想

四国は「島」であるから、アクセスするためには純粋な「陸路」はあり得なかった。架橋が可能技術水準にない時代は当然のことながら、「海路」を含んでいた。従って「遍路」のために四国に訪来する人びとも以前は船に乗るほかなかったわけである。ところが今日では交通手段の社会的構成の劇的変化によってアクセス事情は一変したといってよい。それは四国へのアクセスを狭義に理解するならば、「空路」や「海路」と並んで「陸路」を記述することになる。空路であれば航空機という乗物の発明技術と深く結びついており、海路であればもっとも長い歴史を誇り、現代でも消滅したわけではない。とにかく四国へ到るには最終的に海路を、すなわち船やフェリーを活用するほかなかった。

ところで、広義にアクセスの次元を理解するならば、四国の内部を通行するための道路ネットワークも考慮に入れなくてはならないであろう。ことに遍路＝巡礼は目的地である霊場を経巡るものである。肝心なのは、霊場参拝だけではなく移動そのものが体験としてシステム化されている点なのである。言い換えれば、四国 4 県へのアプローチは、外部からのルートと内部の連絡網の二つのレベルで語り得るということである。

そこで、まず四国への完全な陸路のルートとして開発された 3 架橋に焦点を絞る。「本州四国連絡橋公団」(2005 年 10 月 1 日「本州四国連絡高速道路株式会社」になる)がはじめに完成したのは通称「瀬戸大橋」である。岡山・児島から四国・坂出を結ぶいわゆる「児島・坂出ルート」である。現在 3 架橋時代になっているが、この最初に本州と四国を繋いだルートだけが、高速自動車道と鉄道(JR 瀬戸大橋線)の二層構造になっている。岡山―香川の連絡は「宇高連絡線」、「四国フェリー」及び「宇高国道フェリー」のいずれか、つまり海路を利用するほかなかったが、強力な陸路の選択肢が増えたことになる。開業は 1988(昭和 63)年 4 月 10 日。この開通によって「宇高連絡線」は 1991 年 3 月 16 日廃業したが、他 2 社のフェリーは存続している。瀬戸大橋の道路としての機能は十分に期待通りとなっていないが、一つには通行料が高いという点もあっていわば貨物輸送に関しては、瀬戸大橋とフェリーはある程度「棲み分け」状態である。但し、人やモノの流れにとって瀬戸大橋は四国へのアクセスが格段に便利にはなった。このことは当然ながら、四国から本州への陸路が開通したことを意味するわけであるから、四国の人びとのソトへの意識や行動パターンの変化をもたらすことにもなる。ヒト・モノの流通の、それに伴う情報流通の量および質的変革は日常的次元で社会変化を引き起こすはずである。

言うまでもなく現代の経済的価値の根源には「スピード化」のイデオロギーが横たわっているのは自明のことである。「スロー・ライフ」がカウンターカルチャーの機能を果たすのも、社会の主導動機がスピード化にあるという前提がなければ理解できない。その意味で、瀬戸大橋が物流のスピードアップに大きな影響力を与えるとの判断は首肯できる。また四国の経済界も期待したことであ

ろう。先程触れておいたように、通行料との関係で必ずしも見込んだ交通量は確保できていない。88年の開業以来事態はさほど好転していないのが現状である。ヒトやモノの流通は便利になった。「利便性」と「スピード化」は相互に結びついた価値基準であって、これに「快適性」が付与されると現代日本の経済価値、すなわち社会的価値のトライアングルが成立する。繰り返しになるが、四国と本州との陸路による連絡はフェリーを依存することなく、鉄道と車で乗り入れることが可能となったのは経済効果が期待された。何よりも物流のスピード化はこの現代の時代的趨勢に合致したものである。もちろん社会進化論的に眺めれば、「スピード」は常に大きな社会文化的価値の指標であった。今日あまりにも「進化」という生物学の用語が拡大したコンテキストのなかで語られすぎるくらいがある一方で、しかし確かに「ヨーロッパ近代」の理念があらゆる人間の活動領域でスピードアップを図る、すなわち「時間短縮の思想」が社会に浸透してゆくプロセスを否定するわけにはいかない。「欲望」も「欲求」も人間の脳に書き込まれたプログラムに根拠をもっているに違いないが、欲望はいわゆる「本能」を担ぎだしてもうまく説明はできない<sup>2</sup>。「もっと速く」は肥大化した脳機能から派生したホモ・サピエンス的標語であり、この効率化を指向する目標は経済価値を生み出し続けている。これはもはや後戻りはできない欲望とすら意識しえないほど日常的な原理になったのである。

差し当たってわれわれは移動するためには速い方がいい。A地点からB地点へ移動すること自体が目的であって時間潰しが必要なければ、速い方が時間を節約できるし、身体も疲れないであろう。時間の余裕ができるということは、他の活動にその時間を割り振れることになる。犬や猫よりは遥かに長く生きるにもかかわらず、人間の生命には限りがある。その7,80年の生命を有効に消費するには移動するのも含めて、何事につけても速いのは価値なのである。問題はスピードの対価が見合うかどうかである。たとえば、岡山東京間を飛行機で飛ぶか新幹線で走るか、乗っている時間は圧倒的に飛行機が速い。費用もじつは新幹線が安いのではない<sup>3</sup>。通常は速い方が費用はかかるのであるから、この場合は空路利用の方が有利であるように見える。しかしことはそう単純ではない。岡山空港はJR岡山駅からバスでおおよそ30分680円の距離であるが、実際は30〜40分かかると考えた方がよい。時間帯によれば道路は込む。JRの駅よりも空港へ行く方が遠い人は当然多いのである。ただ岡山空港は地方空港の利点のひとつ、無料駐車場があつて車利用者にとっては便利である。駐車場に車を停めて飛行機に乗る客は多く、今のところ満杯で停めるスペースが確保できない客はほぼいないようである。無料駐車場がかりに有料化へ向かうとすると、利用客はどうなるだろうか。飛行機利用は登場手続きに時間が取られ、新幹線のように跳び乗ることができない。空港には30分ほど前に着いておくことは常識であろう。それでも岡山東京間は空路の方が速い。約1時間10分のフライトだが、到着ロビーに着くには2,30分余計にかかり、モノレールで浜松町に出るにしても25分かかる。それでも東京には速く着くには違いない。新幹線で

<sup>1</sup> 丸山圭三郎の使用法や概念に従っている。丸山は欲求 *besoin* と欲望 *désir* を分けた。

<sup>2</sup> たとえばラマチャンドランは「生まれ」か「育ち」かの二者択一を否定している。

<sup>3</sup> JALでもANAでも「特割」は新幹線のぞみより3,000円ほど安い。

は「のぞみ」で最速で3時間24分かかるのだ。ただ新幹線は通常時間が正確であり、指定席を予約しておけば待ち時間もつくらなくても座れるというメリットがある。ともかく、サスペンス系の2時間ドラマでよく見られる鉄道や飛行機を織り交ぜた時間のトリックには、新幹線であれば可能であっても飛行機を巧妙に利用するにはかなりの無理がある場合が多く、陸路と空路のタイムテーブルを同一水準で扱うのはいかにも作り手の印象がある。つまり、移動や輸送のスピード化とは、当然のことながら単純に移動・輸送手段のスピードアップだけを意味するのではなく、A地点からB地点までトータルに消費する時間である。鉄道と飛行機とを比較しただけでも実は簡単に片方が絶対に有利であると、断言するのはむずかしい。もっとも今事例として挙げた岡山東京間の場合には微妙な問題とは言えないかもしれない。途中下車などを考慮しないのであれば、鉄道＝新幹線よりも飛行機利用の方がかなり分がいいのである。すなわち、一定の距離以上であれば移動時間は航空機を活用した方が短縮できるに決まっている。乗物のスピード化は社会の流れであろう。特にビジネスで移動する人びとにとって、時間は生命線に違いない。但し、それが社会にとって必然かどうかは定かではない。

おそらく乗物のスピードがアップすることと、陸上100m走の世界記録が短縮され続けることと同じ次元の現象である。文明化のプロセスと言ってしまえば単純すぎる評定の誇りを受けるかもしれないが、養老孟司が批判してやまない「脳化<sup>4</sup>」社会の現況はましてやそう簡単に抜け出すことはできない。経済的に豊かになろうとする欲望は、生存が可能かどうかのすれすれで生活する人びとが世界に多くいる現実にもうろたえることはない。言うまでもなく、豊かな生活は豊かな経済力に指導されるのである。その意味では「近代」は経済的緒力が突出した働きをしてきた時代なのである。この原理はあちこちに飛び火したのだ。社会に埋め込まれていた経済活動が一人主役に躍り出てしまったのである。そして豊かな生活を嫌う人はほぼいないと言ってよかろう。ただ生存の欲求と豊饒への欲望とを理念的に区別はできるが、現象的に分析するのは容易いことではない。言い換えれば、生活に「必要」なモノ・コトとは何かと問うことである。

深く経済効率と結びついたスピード化は人・モノ・情報の流通に欠くべからざる要素になった。生産や消費の場においても最大の価値の一つであって、物流のスピード競争は過熱気味で、生鮮食料品の宅配便の需要は冷凍技術の「進歩」とあいまって拡大し続けている。ともかくフードマイレージの極端に高い日本である。輸送のスピード化は経済発展の前提条件であり、その意味からすれば先に陸路と空路の「消費時間」を岡山東京間で比較すること自体少々「スピード化」の議論を矮小化したかもしれない。空路と陸路を繋ぐような場合は海外からだけでなく、国内の移動・輸送・流通であっても手段＝メディアは複数関与するのは当然のことなのである。問題は時間とコストの関数で採用の成否が決まることになる。もちろん、人の移動に限定すると、これに利便性と快適さの指標が加わる。この欲望（必ずしも否定的価値観で理解すべきではない）は、拡大再生産を公理原則としているため減速させることはあっても止めることは不可能にみえる。ここでその是非を問うても仕方がなかろう。ただ確実に言えることは、人・モノ・情報がいかに速く安全に届くの

<sup>4</sup> 養老は脳の身体の部分であるにもかかわらず、肥大化した脳機能が外化した社会のあり方を批判する。

かという命題がそのまま商品化の基準となっている現実があることである。

さて四国に進入しようとするとき、必ず空路か海路かを利用して人びとが、瀬戸大橋の開通によって直接陸路から乗り入れることができるようになった。遠距離から四国にアクセスする、たとえば北海道であれば航空機に乗って四国入りする人が多いであろうのは容易に推測するが、それまで海路から最終的にフェリーで這入っていた観光客など大いに利便性を享受し始めたはずである。この場合の利便性は「スピード化」も重要なポイントであるが、それだけではない。JR 岡山駅から瀬戸大橋線快速「マリンライナー」で坂出や高松へ一気に到達できる。さらに自動車という簡便な移動手段で気楽に乗り入れることができるのだ。フェリーを利用した移動と比較するならば、時間効率は歴然とした差になる。ただ留意しておきたいのは、時間効率が唯一の移動手段の選択基準ではないということである。たしかに移動や輸送する目的がトラック輸送のような大量の貨物を迅速に運ぶ専ら経済活動であるならば、瀬戸大橋の通行料とフェリーの運賃との比較考量がスピード性を巡って行われ、どちらの手段がビジネス次元で引き合うかを検討すれば済むであろう。ところが、目的が経済的次元が優先順位のトップに来るのではなく、旅の景観を愉しむといった要素も加味するような移動であるとき、このスピードという指標は相対化される。

フェリーから眺める瀬戸内海の景観は、天候に恵まれたなら船のスピードに連れて変化する島々と海とのゲシュタルトからなり、それは単に空間を線的に移動するとは異なった感興をもたらすであろう。しかし一方で瀬戸大橋を観光バスで通行したとき、この景観の愉しみは相殺されるのかといえば決してそうではない。フェリーからとはまた異なったアングルから瀬戸内海の風景を眺めることになる。そしてフェリーから遠望する瀬戸大橋の橋梁を、今度はバスの車窓から刻々と変化するフォルムを体感することができるのである。かつて瀬戸大橋が開通したばかりの頃、違反と知りながら路肩に車を停めてパラノラミックな景色を眺める多くの人たちが現れて話題になったことがあった。私見によれば車は走らせるべきなのである。乗客はあの橋脚や橋梁の無機的なフォルムの流れを乗りながら愉しむべきではないだろうか。それはともかく、慧眼な柳田國男は『明治大正史 世相篇』でこのようなことを言った。いままで徒歩で移動していた人にとって汽車の出現は、その人たちに便利になったというばかりではない。それまで出歩こうと思わなかった人が汽車という便利な乗物＝移動手段に魅力を感じたのである。と、自転車が這入って若者たちが出歩くようになったのと同じだと断じてこう述べている。「いかなる列車に乗り込んでみても、必ず二通りの感謝する人が、向かい合いまた並んで腰かけている。すなわち一方は汽車がなかったら、どれほど難儀をしてあるにいたろうと思う人と、他の一方は汽車が通じたから出てきたという人とで、今でもどうやら後のほうがずっと多い」<sup>5</sup>。つまり、新たな手段の開発は新たな利用者を掘り起こすというのだ。もちろん乗物と橋では種類が違う。橋は道路と同じようにインフラであるからだが、徒歩にせよ車にせよ、あるいはまた電車であろうと、それを利用したくても道路や橋がなければ使えないのが道理である。言い換えれば、移動手段とその手段のための土台となるインフラの関係は不即不離と言

<sup>5</sup> 柳田國男「新交通と文化輸送者」『明治大正史 世相篇(上)』講談社学術文庫、講談社、205-206頁、1976年。初出は昭和6年、1931年で、朝日新聞社から刊行された。

えるだろう。じっさい、瀬戸大橋がなければ、フェリーという別種の乗物に乗り換えなくてはならないのである。

瀬戸大橋の開通が、汽車の導入に匹敵するわけではないであろうし、「明石海峡大橋」(淡路島から徳島・鳴門を結ぶ「大鳴門橋」はすでに 1985 年 6 月 8 日に開通)や「しまなみ海道」の開業がそれほどのインパクトを与えたとも言えないかもしれない。ただ、四国へのアクセスが3ルートによって陸路で繋がったことはやはり大きな「事件」であった。これらの 3 橋の経済的あるいは社会的意義は四国 4 県にとって均一のものではありえないが、ともかくも徳島、香川そして愛媛の 3 県は本州と接続したわけで、アクセスのスピード化、高速化が計られることになった。後で触れることになる四国内の高速ネットワークと相俟って期待された効果が発生するのであろう。ただし道のりは険しいと言うべきであって、本州四国連絡橋公団が本州四国連絡高速道路株式会社へ民営化の第一歩を踏み出した同じ日に日本道路公団四国支社は「西日本高速道路株式会社」へと変貌を余儀なくされた。公共事業への風当たりの強さはある意味で当然であり、採算性が不十分な事業はたとえ公共性の高いインフラ整備であっても許されるわけではない。他方でせつかく四国へ這入りやすくなったとしても、四国内の移動・流通が旧態然としたスピードでしか可能でないなら 3 架橋の価値はかなり減ずることになるろう。

## ②瀬戸中央自動車道ルート

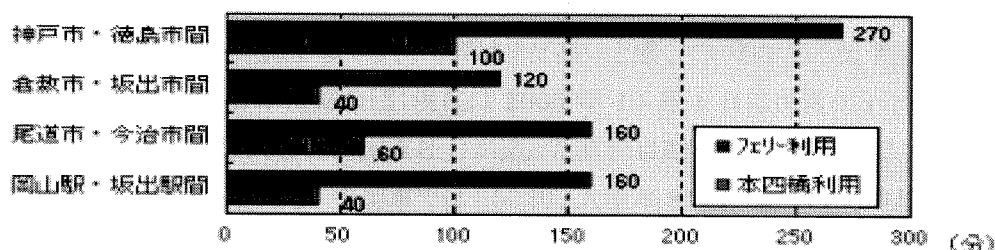
岡山の早島 IC から香川の坂出 IC までの区間。すでに述べたようにこのルートが一番早く開通した。そして 3 架橋のうち唯一の道路と鉄道の併用ルートである。鉄道部分は倉敷市茶屋町駅が起点で香川県の宇多津駅が終点になる。1988 年の開通時は見物客でごった返した。もっとも停車は違反になるが警察の注意もあまり効果がなかったようである。たしかに一見の価値ありと停車したくなったことであろう。ただし、鉄道の利用客はあまり景観の良さを享受できない。それは橋の構造上の問題であるからやむをえない。

いわゆる瀬戸大橋は 6 つの橋の総称である。岡山側から、下津井瀬戸大橋・櫃石島橋・岩黒橋・与島橋・北備讃瀬戸大橋・南備讃瀬戸大橋である。通常児島・坂出ルートと呼ばれたりするのは、橋梁部分が倉敷市児島(正確には下津井であるが)から始まるからであろう。かつて鉄道客を運んでいた宇高連絡船の場合は、連絡船に乗るために乗り換えて船内ではゆっくりし、岡山側の宇野駅、香川側の高松駅に着くと乗客は一斉に走り出したという。今は昔の話である。鉄道とフェリーを乗り継いで岡山香川間を往来するのは、少数の観光客ではあるまいか。日常的に通勤や通学に海路を活用するのはリスクが大きい。

たしかに連絡船やフェリーでは運行は不安定であろう。瀬戸内海は厳しい海ではないが、定時運行が鉄道に比べれば不安定である。定時定速の運行ばかりか運行そのものを安定して確保するのは海路の性質上なかなか困難である。柳田の言を敷衍するならば、瀬戸大橋の開通が機縁となってそれまで連絡船やフェリーを乗らなかった人びとが、生活圏を広げて通勤・通学に瀬戸大橋を利用することになるろう。特に鉄道の敷設は所要時間の短縮化に利した。まさしく便利になったという実感があるろう。じっさいのところどのくらい「スピード化」したのだろうか。本州四国連絡高速道

路(本四高速が略称。これ以降略称を使用)が開示しているデータをみてみよう。

表 1 3 橋利用による時間短縮



(本四高速の HP より転載)

この表 1 は 3 橋全部について比較しているが、上がフェリーで下の棒グラフが本四橋利用の数字である。瀬戸大橋利用の「倉敷市・坂出市間」が道路を使用した場合である。なお道路の起終点は当該市役所であるとする<sup>6</sup>。40 分と 120 分であるから 1/3。ただ岡山香川間と通常考えると、メインのルートは香川側であれば高松市であろう。現在も稼働している二つのフェリーは玉野市宇野と高松を結んでいるものである。したがって公平を期するなら岡山高松間で調べるべきであろう。坂出市役所ではなく、高松市役所にすれば大分印象は異なる。高松であれば坂出 IC で高松自動車道と接続するから料金はさらにかかる。鉄道はどうであろうか。瀬戸大橋線では 40 分。快速マリンライナーに乗った時間である。高松駅ならばおよそ 16 分坂出駅からかかる。一時間弱で岡山駅から高松駅まで行けるわけだ。フェリーと比較するならばこの表では 160 分であるから、高松港と JR 高松駅の徒歩時間と高松坂出間の時間を引かなければならない。計算の仕方にもよるとしても、フェリーの 1/3 というところであろう。それに乗り換えや待ち時間の面倒がなく便利である。

また運行の安定度も重要なポイントになる。宇野・高松フェリーの欠航回数年平均が、336,6 便(往復でカウント)、瀬戸中央自動車の通行止めは年 1.5 回(昭和 63 年度から平成 16 年度まで)とのことである<sup>7</sup>。ただここでもフェリーの場合は便数であるのに対して、瀬戸大橋を車が通れない回数であるから、どのくらいの影響があったか正確には判らない。それに鉄道のデータは入っていないのも気にかかることである。われわれが知りたいのは欠航や通行止めあるいは運行中止の日数なのである。現在運行されている「宇高国道フェリー」も「四国フェリー」(「本四フェリー」は 2004 年 3 月から四国フェリーと共同運航)も 24 時間営業にて片道 50 便往復で 100 便であるから、年 336 便ほどの欠航はさほど多くはない。延べにすれば年 3,4 日のくらい見当になる<sup>8</sup>。

確かに移動や輸送のスピードアップが経済的および社会的価値に直結するとみれば、瀬戸大橋の効果は絶大であり、とくに徒歩の移動者には便利でありエネルギーの節約にもなる。その意

<sup>6</sup> 本四高速 HP に拠る。

<sup>7</sup> 本四高速 HP に公開されているデータに拠る。

<sup>8</sup> 四国フェリーの話では欠航は延べにして年 100 便(往復)くらいだという。日数で計算するのはむずかしく、台風などの多い年は当然欠航数は増えるであろう。



味では JR が開通したことは本州四国双方にとって、日常的な生活圏の拡大に作用したと思われる。そして定時定速運行では鉄道が優れているのは間違いあるまい。ところが、自動車道としての利用度の高さは運賃にかかってくるのは言うまでもない。瀬戸中央自動車道の通行運賃が高いのは否めない。現在普通乗用車が早島 IC から坂出 IC まで 4100 円。開通当時は 6300 円だったので安くはなっている。ただ多くの利用者はまだ高いと感じているであろう。四国全体の拠点で都市である高松まで旧日本道路公団（現在は 2005 年 10 月 1 日に民営化3分割され、四国は「西日本高速自動車道株式会社四国支社」）が造った高松自動車道を高松西 IC で降りると普通車で 550 円またかかることになる。中型車では 550 円、大型車 850 円である。このように普通車よりもより大型なるほど、たとえば貨物輸送車のほうが影響は当然大きい。16.1km のこの区間 12 分の行程を国道 11 号を走ってもいいが、より速く着くためには高松自動車道を使いたくなる。じつは大型トラックなどの貨物運送車両がフェリーを好む理由はコストの面だけではない。フェリーに乗っている約 1 時間が休憩時間になる点である。近年業者間の競争が激化しているため、ドライバーに過重な労働を強いる会社が問題になっている。使用者側の監督責任は重大である。したがってルートに自動的に休める 1 時間があるのは安全運送の上でも優れている。この点を見逃してはならない。

しかしそうは言っても、料金は利用者にとっては最大のテーマであろう。やはりアクセスの問題を俎上に載せるなら、通行料金には触れなくてはならない。あまり細かい分類をしても煩雑になるだけなので、代表的な車種で料金比較を試みよう。先ほども触れておいたように、岡山方面から四国へ這入ってくる場合、坂出から東の中心地高松方面へ向かうならば、高速道路を繋いで走るならば更に通行料金はかかる。一方、坂出から西や南に向かう場合には時間の点からみれば、フェリーは一層旗色が悪くなるであろう。ただ断っておかなくてはならないのは、繰り返しになるが、スピード化は時代の要請であり、それが経済価値を高めるのも確かであろうが、だからといって必ず「スピード」が優先するとは限らないということである。人間の欲望が拡大し続けるにしても、あるいは顧客の要求が増大しても、コストがかかりすぎればビジネスは成立しない。

表 2 瀬戸大橋とフェリーとの通行（運航）料金比較（単位：円）

区間 車種	早島 IC～坂出 IC (瀬戸中央自動車道) 37.3km	宇野港～高松港 (四国フェリー) 18km	備考
普通車	4100	3300 (往復割引) 5460	普通車では標準的な車長 5m 未満の乗用車など。
中型車	4950	(車長 7m 満)4200	普通貨物自動車(車両総重量 8t 未満かつ最大積載量 5t 未満で 3 車軸以下のもの)など。
大型車	6800	(車長 9m 満)4900 (10m 未満) 6000	普通貨物自動車(車両総重量 8t 以上又は

		(11m 未満) 6500	最大積載量 5t 以上で 3 車軸以下のものなど。定員 30 以上の路線バスなど。
特大車	12150	7100	貸切バスで定員 30 人以上のもの。貨物自動車で大型車以外のもの。

注 1 四国フェリーと宇高国道フェリーの料金体系の違いは小さい。割引サービスには多少の差はあるものの大きくはないので「宇高」の方は割愛する。

注 2 フェリー 2 社はどちらも車のドライバー・同乗者は運賃が無料である。

注 3 瀬戸中央自動車道では、料金はほぼ車両重量で、それに車長も加えて決定されるが、フェリーでは車長とトレーラーなどは車幅が加味されて決まる。

この表をみれば標準的な車両の運賃がほぼ判る。もちろん、瀬戸中央自動車道はフェリーの海上航路とは異なって距離が長いから岡山市や倉敷市の市街地の近くか高速道に乗り入れることができるので時間はより短縮される。いわゆる瀬戸大橋が一般国道 30 号の自動車専用道路と規定されているが、四国フェリーや宇高国道フェリーはその 30 号の海上ルートになる。料金的には明らかにフェリーが優勢であるには違いない。いくつかの割引サービスもある。ただし ETC を導入すれば瀬戸大橋通行料金も割引になる<sup>9</sup>。ともあれフェリーに乗っている間はドライバーの休憩と燃料の節約になるし、場合によっては風景を愉しむことさえできるかも知れない。したがって、瀬戸大橋を経由して時間短縮を取るか、フェリーで海上ルートを取るかはひとえにその物資の輸送あるいは人の移動にたいする緊急性及び目的地とコストにかかっていると云えるであろう。個人の自家用車では、目的に応じて選択できるが、トラック輸送で生鮮野菜や魚介類を運ぶのであれば、高速自動車道のアドヴァンテージは大きい。

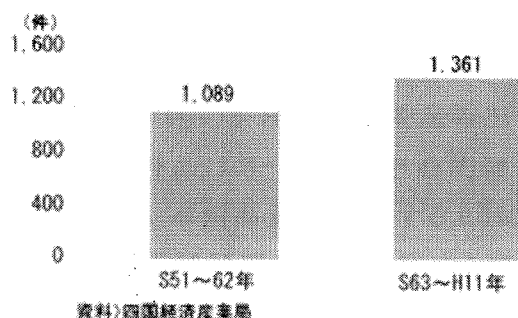
表 2 では本四高速などで指定されている車両分類からピックアップして作成している。すなわち、軽自動車等・普通車・中型車・大型車・特大車という細かな分類から 4 車種を例に挙げている。フェリーの分類はもっぱら一台の車両がどの程度空間を占めるかで料金体系ができており、1m 単位で料金が決められているのは合理的である。ところが、本四高速などでは通行料は基本的には重量で決められており、それに車長の要素も入れているのも道路や橋の性質上当然であろう。ただこの 2 者の料金比較をかえってむずかしくしている。しかし利用者は明確に区別して使い分けをしているはずである。あえて比較をしてみると、大型車両の貨物車やバスは当然瀬戸大橋を渡るには通常の高速度道路よりも高額の通行料を支払う。路線バスは優遇処置があつて、30 人の定員を超えるバスであっても「大型車」扱いである。これがいわゆる観光バスのような貸切バスでは「特大車」になる。問題は貨物専用の大型トラックであろう。表 2 で大型車をいわゆる 10t トラックとすると、本四高速では 6800 円かかるが、四国フェリーでは 12m 未満で 7100 円とフェリーの方が高くなる。フェリーの方も割引サービスなど実施しているが、車長が長いとメリットは少なくなって

<sup>9</sup> ETC 導入によって営業車両などは「大口・多頻度割引」を申し込める。

しまう。そう考えると大型の車長の長い大型トラックなどは瀬戸大橋を利用する価値はあるかも知れない。ただ、大型車で高松西 IC まで行けば 850 円余分に経費がかさむことになる。(社)全日本トラック協会が一層の割引を常に高速自動車国道や本四連絡高速道の利用に際して要望し続けているのもムリもない<sup>10</sup>。

通勤や通学に JR の果たした役割は表 1 からも容易に推察ができるが、瀬戸大橋をはじめとする 3 架橋工事という「公共事業」が実際にどの程度の移動・輸送・流通という経済活動に効果があったのかは、「スピード化」や「料金」そのものの分析で分かるものではない。肝心なのは四国へのアクセス事情がどのように変化したか、にあるからである。もちろん、橋や道路は地域を結ぶのを本義とするから、流通は双方向的である。四国から本州などへのアクセスが容易になった面も当然重要である。ただ、3 架橋の目的は四国の活性化であったはずである。そこで可能性ではなく実際にまずは瀬戸大橋がヒト・モノの流通にどのように影響したかをみてみよう。

表 3 瀬戸中央自動車道開通前後 12 年の工場立地件数



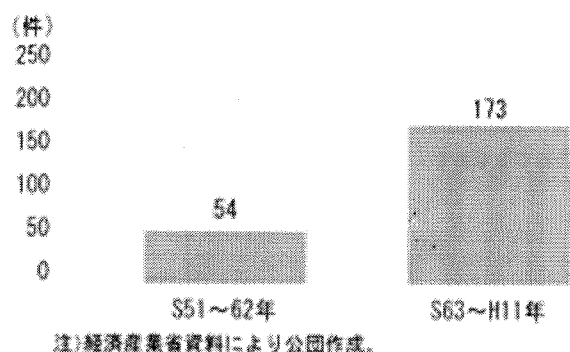
(本四高速 HP から転載)

この表 3 から読み取れるのは確かに瀬戸大橋が開通した 1988 (昭和 63) 年までの 12 年と後の 12 年では四国への工場立地件数は 25%ほど増えている。ただ少々データが古いので、近年の動向が注目されるがある種の傾向は認められよう。旧本四連絡橋公団の分析では、「付加価値率の高い加工組立型工場の割合<sup>11</sup>が高まっており、その理由として瀬戸中央自動車道の開通が、時間短縮や随時に確実に運べると分析している。そして四国内高速道路のネットワーク化との相乗効果があるとみる。ある自動車部品メーカーが 1988 年以降岡山・新見から徳島や高知の工場へ半製品を送り、現地で加工製品化したものを今度は広島や九州の自動車メーカーに納品するという。業種によっては更なる効果が生まれているとする。

<sup>10</sup> (社)全日本トラック協会の HP(<http://www.jta.or.jp/>)参照。

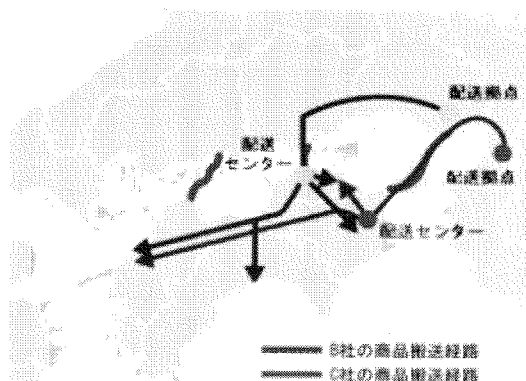
<sup>11</sup> 本四高速 HP(<http://www.jb-honshi.co.jp/>)の記述による。これ以降データや記述は断らない限りこの HP に依拠する。

表 4 瀬戸中央自動車道開通前後12年のスーパーの出店件数



(本四高速 HP より転載)

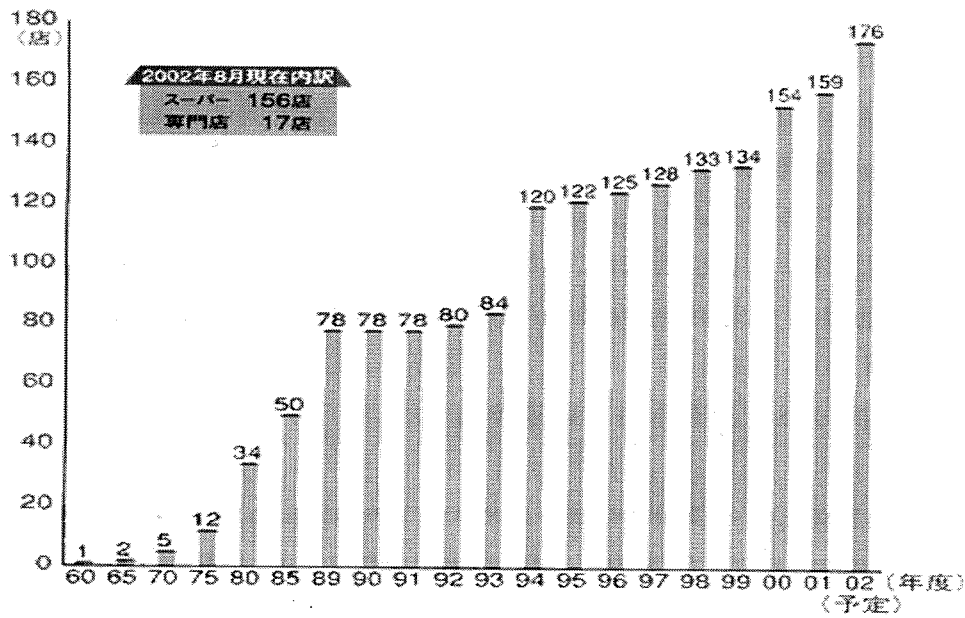
図 1 四国内に店舗展開しているスーパーの商品搬送経路



(本四高速 HP より転載)

次に異なる業種の例を挙げる。表 4 と図 1 に注目したい。このスーパーの場合、大型小売店という性格からすれば流通そのものが経済価値を産み出すわけであるから、配送の迅速さは生命線である。とくに生鮮食料品はスーパーの中心的商品である日常生活用品も品切れがあってはならないであろう。本四高速が説明するように、瀬戸大橋の開通のメリットは大きかったであろう。スーパーの多店舗展開には配送拠点と配送センター間のスピード化と配送の安定・確実さは欠かせない条件であろう。B 社香川に、C 社が徳島に本部があるとすれば、一方は瀬戸中央高速道を、他方は神戸淡路鳴門高速道を活用するのはもっともな話である。表 4 に示されているごとく、時代の要請で小売業がスーパーなどの大型店舗が旧来の「商店街」を呑み込んでいくなかで、駐車場完備の郊外型スーパーは発展してきた。たとえば、香川・高松に本部機能をもつ「マルナカ」は 1960 年の創業以来店舗数は順調に増えているが、1989 年に目立った店舗数の伸びを示している。瀬戸大橋の開通した88年のデータはないものの、85年 50 から78と一気に 28 店舗増えている。89 年以降 4 年間ほぼ横ばい状態で推移しているので、瀬戸大橋の流通機能を見込んだものと言えるかもしれない(表 5 参照)。

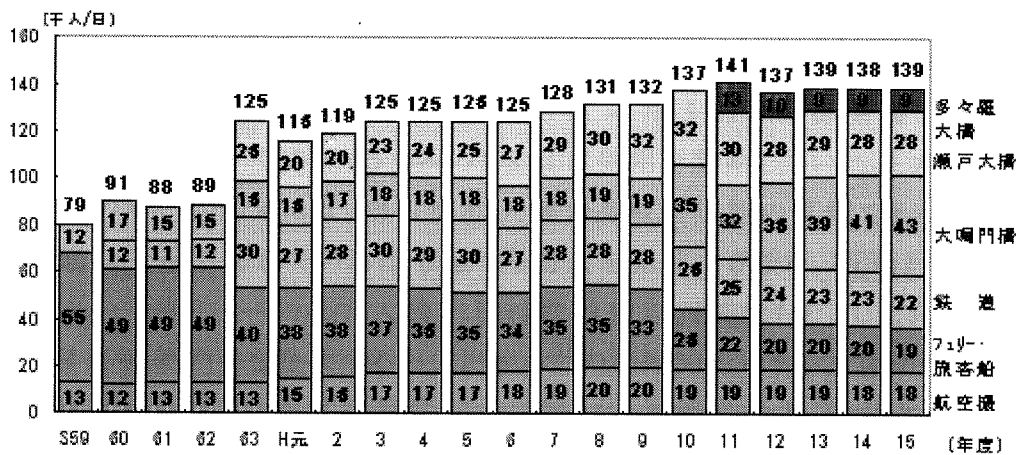
表 5 スーパー「マルナカ」の店舗数の推移



(スーパー「マルナカ」HPより転載)

ところで、児島・坂出ルートと呼ばれる瀬戸中央自動車道は他の2本のルートとは決定的に異なる点がある。もちろん鉄道の瀬戸大橋線である。確かに計画としてはすべて道路と鉄道両用のためのルートであった。神戸・鳴門ルートの大鳴門橋は鉄道も敷設可能な設計になっているという<sup>12</sup>。ただ現実には一番早かった瀬戸大橋だけは道路・鉄道併用型で出発できたわけであるから、その鉄道の効果も通勤や通学あるいは観光などとさまざまな用途に利用できるものである。この面も含めて考えてみたい。

表 6 本四間輸送人数の推移 (県境断面)



注) 56年度以前の鉄道は、宇高連絡船をいう。

宇高連絡船の廃業はすでに述べたように 1988 年の瀬戸大橋の開通に合わせてのことである。日に 12,000 人の利用客が 30,000 人にアップし、その後微妙な推移を示している。表 6 は瀬戸大橋だけではないので却って全体の架橋の影響がよく見える。JR 瀬戸大橋線の効果は確かに大きく現在 1 日平均でほぼ 25,000 人利用しているという。そして、瀬戸大橋開通直前の 1987 年度ではフェリーが 1 日に 7,211 台を岡山・宇野と香川・高松間で運んでいたのに対して、2000 年度にはフェリーが 3,030、瀬戸中央自動車道が 14,664 台という交通量をカウントしている。これをみてもフェリーの落ち込みはかなり顕著であると言わねばならない。表 6 が示すごとく、フェリーは本四間に橋が貫通するたびに痛手を蒙ってきたのである。

瀬戸大橋に焦点を絞ると、右肩あがりでも 1998(平成 9)年度までくるがその後車の交通量は減少する。ピークの 1988 年度で 16,126 台、2004 年度で 13,910 台となっている。本四高速が説明するように確かに橋が 3 本になったので交通量が分散する面はあるだろう。現在では 1 日にすれば、約 14,000 台で推移すると結論づけている。本四高速は HP 上で 3 架橋の交通量を公開しているので、自動車の往来の実像はかなり描けるが、輸送人数は正確に掴みがたいところがある。当たり前のことだが、車に何人のっているかを把握する手立てがないからである。とすれば、表 6 の数値も推測の部分を含んでいると理解しなければならないだろう。本四高速が先の比較と同様、1987 年度では宇高連絡線(JR)12,000、フェリーが 17,000 人輸送していたのに対し、2000 年度には瀬戸大橋線 24,000、フェリーが 4,000、瀬戸中央自動車道が 28,000 人を 1 日平均で運んでいると推計している。<sup>13</sup>

ここまで瀬戸大橋のルートを中心に見てきた。次に後発の 2 橋にも視点を広げて四国へのアクセス状況を考えてみる。

### ③ 神戸淡路鳴門自動車道ルートと西瀬戸自動車道ルート

兵庫・明石と徳島・鳴門を貫通したいいわゆる明石・鳴門ルートはある意味では瀬戸大橋よりも影響力甚大なものである。1998(平成 10)年 4 月 5 日に全線開通したが、淡路島と鳴門を結ぶ大鳴門橋すでに 1985 年 6 月 8 日に供用を開始していた。しかし、このまさしく本州四国間のルートとなるには、明石海峡大橋の完成が焦眉の事柄であったろう。つまり、架橋の機能は途中で切れていれば十全たる能力を発揮できない。西瀬戸自動車道の大三島橋に次いで着工が早かった大鳴門橋は鉄道敷設可能なものとして完成していたが、実際には道路機能のみを提供する形で出発したのである。もちろん、このルートの意義は四国を神戸及び近畿地域とを直接繋ぐところにあった。淡路島の人びとにとって鳴門や徳島

<sup>12</sup> 本四高速の岡山管理センターの S 氏の説明によると、架橋数ははじめ 5 であったという。

<sup>13</sup> 以上瀬戸大橋に関わるデータは本四高速作成のパンフレットに拠る。尚、瀬戸中央自動車の 2000 年度の輸送人員は、1999,10 の実態調査から推計したとある。

に近くなったのは生活圏の拡大には資することはあったであろう。表 6 に見られるように、1 日平均 17,000 人がこの大鳴門橋が営業開始した 1985 年度に利用している。橋の活用は双方向的であるから、この表 6 からだけでは人の流れの方向は明解とは言えないものの、今まで出歩かなかった人たちが動き始めたことは推測しうる。この大鳴門橋の開通によって日本初のフェリーが廃止、淡路島と四国とはこの橋のみで接続する。淡路島南部からは買い物などで鳴門市や徳島市へ、徳島県からは観光で淡路島へ大鳴門橋を使うという。瀬戸大橋が鉄道との共用を実現した唯一の連絡橋であるが、大鳴門橋も鉄道特に新幹線を意図して設計されたものの、技術や騒音問題がありかつ本四連絡橋公団以来抱えている借金返済あるいは採算性などの解決すべき諸問題があるのが現実である。徳島県は鉄道開通に見切りをつけて、2000 年 4 月に渦潮を見物できる 450m の遊歩道「徳島県立渦の道」を鉄道用スペースに建設している。ただ紀淡海峡に鉄道敷設のための架橋の要請は高いようである。<sup>14</sup>しかし、言うまでもなくこのルートの経済価値や生活圏の拡大は明石海峡大橋の開通である。

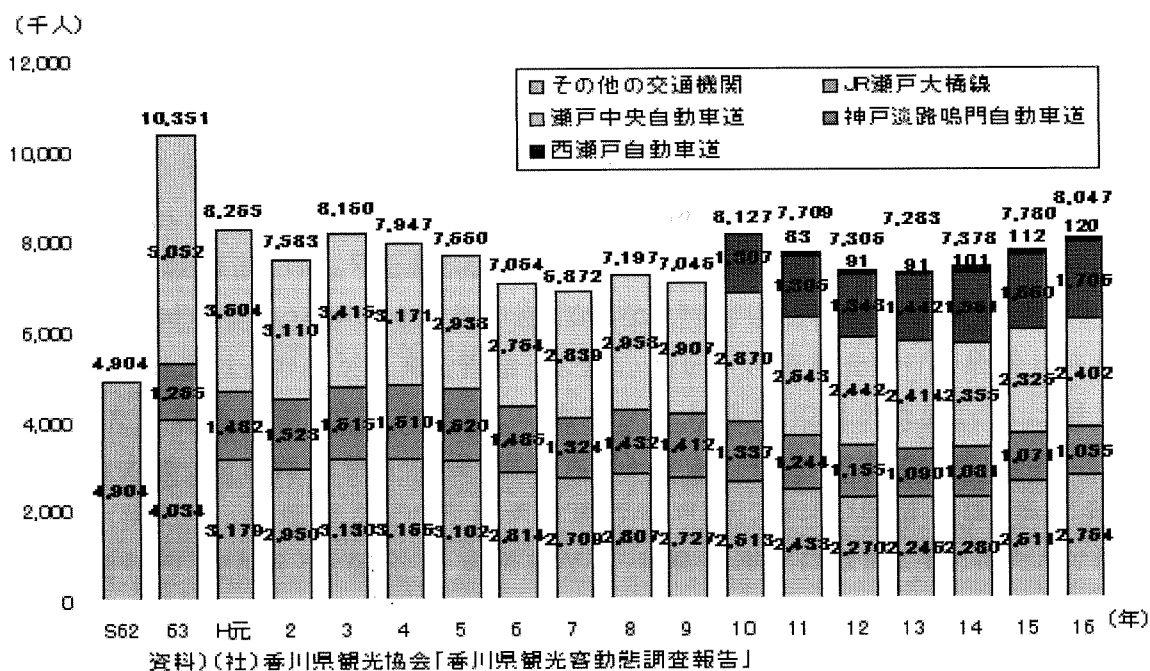
この神戸淡路鳴門自動車道の開通は、大都市圏との陸路でのアクセスが可能になったという点では瀬戸中央自動車道の機能以上に大きなインパクトがあったであろう。繰り返しになるが、本四 3 架橋時代の意義は後で俎上に載せることになる四国内の高速自動車網の整備と密接にリンクするテーマである。四国はその面積の大きさに比して歴史的にも「孤島」敵色彩が強いかもしれない。それが四国全体を遍路巡礼の地にしている要因の 1 つに違いあるまい。四国の社会的発展がそれだけ一層期待されるわけである。そして、京阪神地域と四国、特に徳島県や香川県の住民にとっての生活圏意識の変化や、ビジネス・経済界の関係者にとってビジネスチャンスの増大に明石海峡大橋は影響している。但し、いわゆる「ストロー現象」で四国の方へヒト・モノ・情報が流れて来るのとは逆に京阪神へと一方的に吸い取られては意味がないのである。何事も双方向的交流が望ましいのであって、少なくとも四国社会が活発になるためにルートは機能しなくてはならない。表 1 で示したように、神戸徳島間はおよそ 100 分で行くことができるようになった。海路では 270 分すなわち 4 時間 30 分かかっていた。スピード化は大いに促進した。淡路鳴門間のフェリーは廃業したが神戸淡路間のフェリーは稼働しているので、時間短縮にこだわらない目的であるならば、この間のフェリー利用は所要時間 20 分で普通乗用車 2050 円（「明石淡路フェリー」）であるから負担はそれほどではない。この通称「たこフェリー」の設立は 2000 年 7 月 1 日であるから明石海峡大橋の開通からおよそ 2 年たっている。通常連絡橋ができるとフェリーは利用客が減るが、ここは経営が悪化した「明岩フェリー」を引き継いだかたちである。1 つには淡路北部の通勤・通学者が明石との往来には高速道路では「足」にならないためであり、もう 1 つには観光客を誘致するために第 3 セクターで発足した。確かに淡路鳴門間でもフェリー需要があるのは、徒歩や自転車などで行き来できないのは不便だからであろう。もともと淡路鳴門にせよ

<sup>14</sup> フリー百科事典『ウィキペディア』「大鳴門橋」の項参照。

淡路明石にせよ狭い海峡を往来するのは、生活に密着した通行圏であったはずだからである。その社会的価値は失われていない。

もちろん割安料金(中型車 6-9m 未満:2350 円、大型車 9-12m 未満:3500 円)であるから営業トラックなども利用できるが、明石海峡大橋のメリットは輸送・移動の迅速化にある。じつは瀬戸大橋以上に影響があるのは京阪神と四国を一気に結合した点にあるのはすでに言及した。たとえば JR 高速バス。四国の主要都市:丸亀高松・徳島・高知・松山などと神戸・大阪・京都を結ぶ JR 高速バスはすべて明石・鳴門ルートを採用しているのであって、広島や岡山と行き来する路線のみが児島・坂出ルートを取る。明らかに高速道路のネットワーク化の利点が発揮されていると言うべきであろう。JR 新神戸駅から JR 徳島駅まで 1 時間 53 分、片道 3200 円往復 5760 円となる。昼行高速バスは日に 13 便往復 26 便と多い。逆に瀬戸大橋を活用度が相対的に落ちていくことになる。

表 7 香川県への交通機関別県外観光入込客の推移



注 棒グラフは下から「その他の交通機関」「JR 瀬戸大橋線」「瀬戸中央自動車道」「神戸淡路鳴門自動車道」「西瀬戸自動車道」の順である。

(本四高速 HP より転載)

表 7 は本四高速が(社)香川県観光協会のデータを転用しているものである。これで解るのは 3 架橋が香川県へ来る県外観光客数とリンクするのは当然としても、新たな架橋がルートが開発したわりには伸び率は目立ってはいないということであり、どのルートも横ばい状態が続いている。ことに瀬戸大橋の利用度は、観光に関しても 1996(平成 8)年度をピークにやや右下がり気味の横ばいで、これはすでに指摘しておいたように、瀬戸大橋交通量全



体の推移に平行しているものである。それに対して順調に伸びているのが、神戸淡路鳴門自動車道と言えるであろう。言うまでもなく、JR 四国の高速バスだけの話ではない。表6に再度戻ってみれば、大鳴門橋の通過人員が明石海峡大橋の開通からほぼ4割増加していることから容易に了解しうる。実際のところ本四高速が公開しているデータでも2001年度1月31日の交通量は明石海峡大橋16,329、大鳴門橋12,893、瀬戸大橋11,279、新尾道大橋7,579台であり、2005年度の同月同日は、それぞれ17,583、14,413、10,919、9,562台という数字である。西瀬戸自動車道の新尾道大橋もそれなりの伸び率を示している。しかし、自動車の交通量と輸送人数が対応していない部分がありそうである。

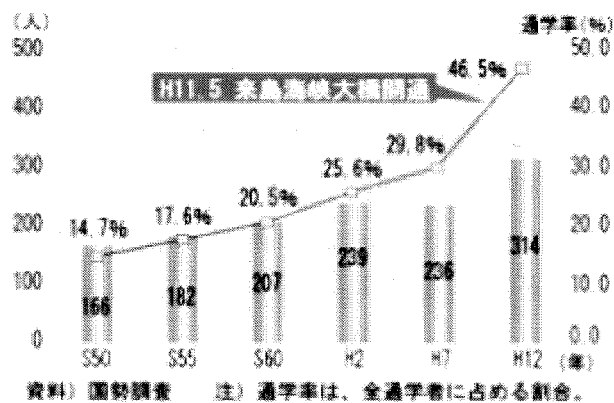
そこで西瀬戸自動車道ルートをも射程に入れて論じてみよう。いわゆる「瀬戸内しまなみ海道」あるいはただ「しまなみ海道」と愛称される西瀬戸自動車道が開通したのは、1999(平成11)年5月1日である。国道317号の自動車専用道路という位置づけである。このルートは他の2つと異なり歩行者・自転車・原付自転車などが通行できる歩道部分をもっている。この点からみても西瀬戸自動車道の性格がある程度想像がつく。すなわち、産業道路として必ずしも意図されていない、少なくとも観光や生活道路として機能させようとする企図がみえると言えようか。実際のところ淡路島ほど大きくはないが、景観や歴史で人を惹きつける島々を繋いだルートであるからである。尾道・今治ルートと呼ばれるごとく西瀬戸尾道ICから今治ICまでの59.4kmのうち現時点(2006/03/21)で供用区間は46.6kmであるから、全線開通というわけではなく2区間(生口島北IC—生口島南IC及び大島北IC—大島南IC)は一般国道317号を走らなければならない。したがって産業道路としてはまだ不十分な要因にはなっているが、2006年の遅くならない時期に全線高速化することである。通称しまなみ海道はその名が由来を物語るように、島伝いに道路を繋げて最後に完成してルート化した新尾道大橋・因島大橋・生口橋多々羅大橋(この橋が県境)、大三島橋・伯方橋・大島大橋、来島海峡第1大橋・第2大橋・第3大橋の10橋から成立っており、新尾道大橋(歩行者、自転車などの軽車両は通行不可)とツインの尾道大橋(歩行者や軽車両など通行可)を加えると都合11の橋になる。全線高速化にはまだ少し待たなければならないが、広島・尾道側の西瀬戸尾道ICでは山陽自動車道の福山西ICまでは一般国道2号線のバイパス(尾道福山自動車道)と接続しているが、愛媛・今治側の今治ICと松山自動車に繋ぐ今治小松自動車の今治湯ノ浦ICといまだ接続がない点産業道路の機能はこの点からみても高速自動車道ネットワークの恩恵を受けるには間があると言わねばならない。物流だけでなく、「高速移動」で四国内の目的に行きたい人には不便には違いない。

ただ生活道路としてあるいは観光道路としては、潜在能力の高いルートであろう。すべての橋を自転車で渡っても510円。通勤や通学で尾道市や今治市のどちらかにへ出るとすれば、510円を消費することはないのである。観光のための道路となると、歩行者や自転車に拠る移動の簡便さは他の2橋では不可能であるから、そのアドヴァンテージは大きい。海を地とする島々の図とのゲシュタルトはここでは、歩行や自転車のスピードに相応しいと言わべきであろう。観光の基本要素である「るるぶ」をこのルート沿線の島々(2005年1月の市町

村合併にて今治市、あるいは 2006 年 1 月からすべて尾道市に属す)が更に開発することが期待されよう。その魅力を増すことによって、西瀬戸自動車道は歴史・文化・景観を求める観光客を誘致する手段を提供することになる。

しかし、生活や観光だけの顔ではなく、西瀬戸自動車道もまた本州と四国を結ぶ流通の動脈として働くことも期待される場所である。観光においても表 7 が示唆するように、香川県へ観光で這入る人びとがこのルートを使う数は相対的に少ない。広島や山口からアクセスする場合、自動車などを使用するはずであるから、ルートが完全に高速道路網として機能していないのもその一因であろう。ましてや物流であるならば山陽自動車道と四国内の高速道路と接続していないのは機能が半減する。西瀬戸尾道 IC と今治 IC 間所要時間 72 分(全線が高速化すれば 20 分短縮予定)、軽自動車等:3800 円、普通車:4700 円、中型車:5650 円、大型車:7700 円そして特大車:13750 円この料金は 2 区間が高速道化すれば高くなる。もちろん、輸送トラックなどの営業車は ETC など割引料金で通行できるが、コストとの兼ね合いで交通量の将来がかかる。愛媛県観光協会は観光データを公開していないので、愛媛県へ県外から特に西瀬戸自動車道を経由して観光客がどのくらい入っているかは詳らかではないし、営業車がどの程度利用しているのかは明確ではない。

表 8 伯方島・大島の常住通学者の今治市への進学状況



(本四高速 HP から転載)

そこで 1 例として表 8 をみてみよう。これは来島海峡大橋が開通して伯方島・大島の通学者が今治市へ通うパーセンテージが高くなったことを示している。ルートが島嶼部の住民の行動に影響を与えた例には違いない。住民の生活圏の拡大も移動のスピード化の重要な側面であったのは言うまでもない。言い換えれば、産業道路として経済的価値が促進することと、生活圏の拡大や観光化推進の道路や橋であることとは矛盾するわけではない。西瀬戸自動車道が本州から四国へのアクセス機能を十分に発揮するには、「しまなみ海道」の島々を巡る観光や住民の生活を確保・拡大する面だけではなく、四国の愛媛県や香川県まで足を伸ばさせる周辺道路の整備高速化が必要であろう。ハイウェイを通じてヒト・モノの移動・輸送・流通を円滑にし、バイウエイで遍路を含めた歴史や景観などに導く方向性が

期待されるところである。

## (2) 四国内高速自動車網の整備

本州四国3架橋時代が始まったが、既に何度も言及しているように、四国への陸路によるアクセスは「橋」が完成すればその機能がまっとうされるわけではない。当然スピード化が利便性や快適性と結合した社会のあり方は、時間をできる限り短縮して移動したい、あるいは旅行したいと思う人びとがおり、一方もつばら経済効率や経済発展の観点から高速道路網を要求する四国内外の社会状況がある。個人的な趣向や欲望と集合的な地域的開発願望が常に合致するとは限らないが、新しい乗物が開発される場合まずもってスピードアップを目指したものであり、その意味では航空機が地球的規模ではとどめを刺すことになる。ところが、この節の冒頭部分で縷々述べたように、地点間距離の長さや接続時間の短縮との関数から導き出される結論は、必ずしも速い航空機が有利であるわけではない。つまり、トータルでの時間短縮が流通コストとの折り合いがつけば、さまざまな交通手段の組合せがありうるわけである。たとえば、飛行機で遠距離を輸送して、大都市圏の物流拠点から中・大型貨物車で地方都市に運ぶのはごく普通の現象であろう。生鮮食料品など大きくスピード化の影響を受ける一方、冷凍技術の進歩が冷凍保存が可能な海産物などの遠距離を可能にしている。食の肥大化は際限のない欲望の商品化に裏打ちされているが、われわれはその需要と供給の増幅した社会に住んでいるのは否定しようもあるまい。それには流通インフラの高速道路網が確保されねばならないのである。

確かに四国4県内の高速道路網は周知のごとくいまだ完全ではない。「本州四国連絡橋公団」が「本州四国連絡高速道路株式会社」に変わった2005年10月1日に同じく「日本道路公団」は3分割民営化され「日本道路公団四国支社」は「西日本高速道路株式会社四国支社」と名前も組織も変り、借金を返済しながら高速道路網を整備することになった。大きくわけると8の字形に近いネットワークは、四国縦貫自動車道と四国横断自動車道に分かれる。前者は愛媛県大洲ICから徳島県徳島ICまでの全長222.2kmである。四国を東西に走る道路名としては松山自動車道(大洲IC-川之江JCT)と徳島自動車道(川之江東JCT-徳島IC)を合わせたもので全線開通している。ただすでに指摘したように、西瀬戸自動車道の今治ICといよ小松ICを結ぶ今治小松自動車道が貫通していない。ただし後者の四国の東から四国山地を南北に横切って西へ延びる四国横断自動車道は総延長441kmのところ供用しているのは半分ほどにすぎない。すべてが旧日本道路公団が造ったわけでもなく、たとえば、大洲IC～大洲北只ICの大洲道路は国土交通省が建設した無料道路である。採算性が問題視されている今日、当初の計画通りに高速自動車道を延長するのは困難な状況ではあるが、徳島県の阿南ICから東・北海岸を国道11号にほぼ並行して愛媛・川之江JCTから南下して高知市へ至り、国道56号線に並行して西へ向かって海岸ペリを走り大洲へ北上する。高知市の西である須崎東ICから先の部分はほとん

ど繋がっていない状況である。鳴門 IC から川之江 JCT までを高松自動車道そこから須崎東 IC までを高知自動車道と通常呼んでいる。

高速道路は設計速度 100km が必要条件とは言えないかもしれないが、この程度の速度で安定した走行が可能でないならば、車両の輸送能力を十分に発揮できないであろう。さらに片側 2 車線すなわち 4 車線道路でなければその機能は安全に引き出せるとは言えない。現在 (2006/03/25) のところ徳島自動車道は 2 車線つまり対面通行である。高知自動車道もいまだ半分以上 2 車線が残っている。松山自動車道でも、松山から南西部分大洲北只 IC (大洲道路は近々 4 車線になるとのことだが) まで、そして高松自動車道では高松東 IC から東の鳴門 IC まで 2 車線である。もちろん、4 車線化をする方向に進んでいくのであろうが、交通量が見込まれている区間は特に 4 車線に道路幅を拡張しないと、スピード化を旨とする高速道路の本領が発揮できないし、安全走行にも重要なポイントである。そのようなことは当たり前には違いなく、財政的基盤が確保されればすぐ工事に着工するであろう。実際、高速走行を保持する橋や道路のメンテナンス自体膨大なコストがかかる。新たな道路の延伸や開通部分の車線増加はすべて社会的あるいは経済的に要請されているかどうかは、ひとえに交通量にかかっている。

すでに触れたごとく、同じく民営化した本四高速が 3 架橋は本州と四国とのヒト・モノの往来が活発化し、ことに本州から四国へのアクセスが一層容易になって四国全体の発展をもたらすべく企図されたものであろう。一方で四国から本州へのアクセスも容易になったわけであるから、四国からヒト・モノが本州へ出て行くのも促進される。いわゆるストロー現象の危惧が現実のものとなっている。神戸淡路鳴門自動車道は、京阪神から人呼びこむ以上に観光や買い物に四国の人びとが出てゆく。生活圏の拡大は望ましい傾向ではあるが、それが四国の人口が大都市圏に吸い取られてしまつては、四国が却って「孤島化」を推し進めることになる。高速道路網が整備し 3 架橋と機能的に結合すれば、ヒト・モノ・情報が流通が活発になることは間違いない。四国が消費と生産の魅力ある市場を形成することが、多くの人びとが四国にアクセスする条件であり、それは陸路で本州と短時間で結びかつ四国内を効率よく輸送できる道路インフラが整備されていることに抛り実現する。

要するに、四国という地域社会が活性化するとは、すなわちそこに暮らす人口を多く吸収する基盤が存在することを意味するのである。水産物や農産物のような生鮮食品は輸送・流通の時間短縮で販路が確実に広がるであろう。それは生産現場に携わる人びとの生活をより安定させることになる。製造・加工工場が誘致されれば雇用の拡大が地域の職業人口を支えるのに寄与する。通勤や通学者がフェリーから陸路で高速道路や鉄道へ「乗り換える」のは移動のスピード化が決定的であるからだが、それに止まらない。柳田を引用して説明したように、かつて新幹線の導入が新たな遠距離通勤・通学者を生み出したことと類似した現象が、陸路による高速化によつてもたらされる。JR 瀬戸大橋線の例はすでに挙げた。1 例を挙げよう。JR 四国高速バスで徳島駅から神戸・三宮まで 1 時間 43 分である。日に上下 13 便、往復 26 便運行されているので、1 時間に 1 便の割合である。7:00-19:00 と使い

勝手のいい時間帯が設定されている。大学生などであれば、神戸でアパートやマンションで暮らすよりも交通費の方が安くつくことは十分ありうるだろう。料金は片道 3,200 円、往復 5,760 円。4 枚綴りの回数券も発売されているが、割引率は往復切符と同一。学生は往復切符の 2 割引を活用すれば 5,760 円が、4,610 円になる。毎日大学へ通う必要もない学生が学年によっては多いはずだ。

現在のところ、本四高速は 1998 年から 2006 年までの月別・日別交通量を情報公開している。それに対して西日本高速(旧日本道路公団)は公開していないので、交通量は国土交通省公開するデータを手がかりにするほかない。しかし、四国の高速道路に関しては実数を掴むのはかなり困難である。幹線道路の交通量は相当程度抑えることは可能であるが、高速道路はデータが公開されていないのである。高速道路網が整備されるにつれて利便性の効果がさまざまに現れはじめているとの報告はある。「高級鶏肉『阿波尾鶏』で販路拡大」(徳島自動車道・神戸淡路鳴門自動車道)、「明石海峡大橋開通により、出荷額が大幅に増加、併せて雇用も拡大」(神戸淡路鳴門自動車道)、「松山自動車道の延伸で南予地区の観光客急増」(松山自動車)等々。注目したいのは「危機管理」に高速道が活用された事例である。2004 年の台風 10 号などで国道 32 号線が一部決壊したので、平行する高知および徳島自動車道の一部区間を無料開放した。その結果通常交通量の 1.6 倍の利用数だったという<sup>15</sup>。同様に危機回避道路として、本四連絡高速道と四国内の高速道路ネットワークが機能したと、国道 11 号線が不通箇所によって大幅に寸断された 2004 年の台風 21 号の被害を受けた例を本四高速は挙げている<sup>16</sup>。

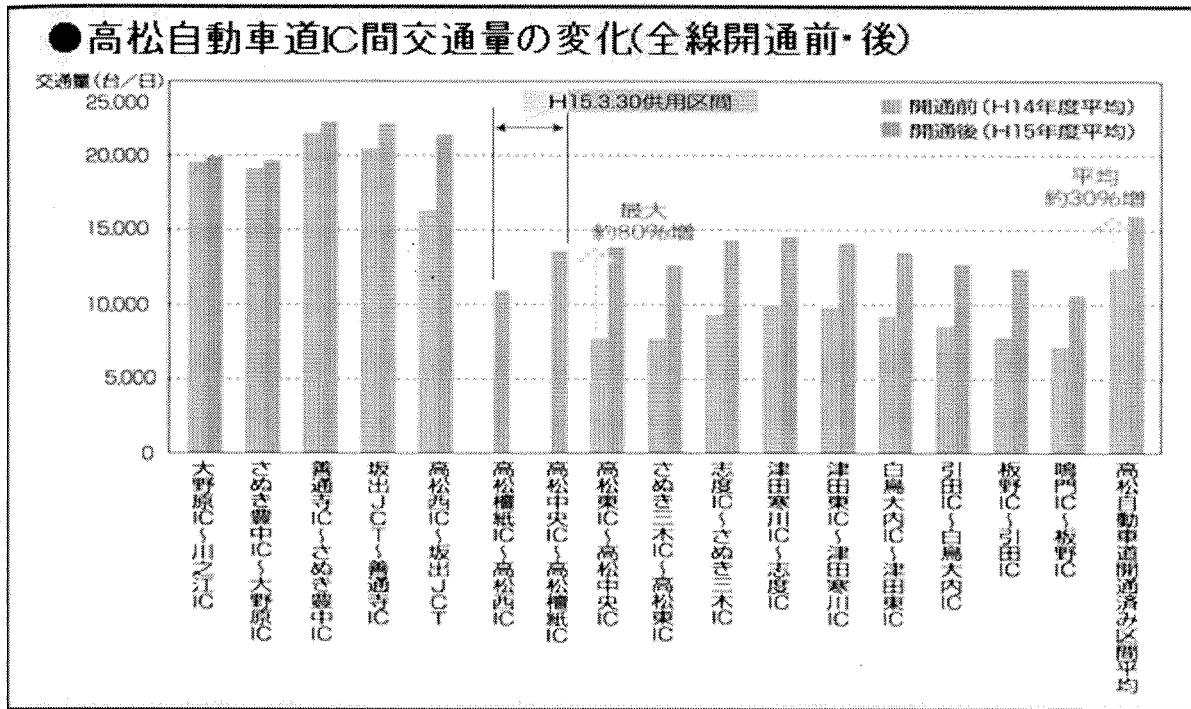
ここでは次の表を参考にしたい。

---

<sup>15</sup> 以上の記事は国土交通省 HP の資料に拠る。

<sup>16</sup> 本四高速 HP の記述に拠る。

表 9 高松自動車道の交通量の変化



(国土交通省 HP から転載)

この表は高松自動車道が全線開通した日 2003(平成 15)年 3 月 30 日前後の交通量の変化である。高松西 IC と高松中央 IC 間の 02 年度はただの 2 日間だけ。全線開通した 2003 年度にはこの効果が高松から東へと顕著な点である。鳴門 IC まで 1 日平均 10,000 台を越える交通量となっており、神戸淡路鳴門自動車道との連係が予想されよう<sup>17</sup>。じつは高松自動車道では高松以東は 1 日平均で 10,000 台満たない区間がほとんどであり、四国管内で交通量が伸び悩んでいる徳島自動車道と大差なかったのである<sup>18</sup>。四国内の高速道路網を「エクスハイウェイ」と呼ぶのは、今のところ 8 の字にはとても見えないからである。ただし、流通の迅速化が経済価値を生み出すのはある種の時代の流れであるとするならば、歩行者や「軽車両等」が比較的ゆっくり移動できる道空間とリンクして高速道路網がまさしくネットワーク化しなければアクセスの利便性が確保しにくいとは言えるであろう。

《参考文献》

- 丸山圭三郎『文化のフェティシズム』勁草書房、1984 年

<sup>17</sup> 但し、即時的効果が生まれたとは判断しがたい。なお本四高速 HP の交通量データ参照。

<sup>18</sup> 旧日本道路公団四国支社の Y 氏の指摘に拠る。Y 氏による資料においても徳島自動車道の交通量(2002 年度)は 1 日平均約 7,000 台に止まっている。

- V・S・ラマチャンドラン著、山下篤子訳『脳のなかの幽霊ふたたび』角川書店、2005年
- 養老孟司『人間科学』筑摩書房、2002年

(関 三雄)

### 3-4 四国へのアクセス 2:海路の変遷

#### (1) 徳島―関西間の海路の変遷と本四架橋後の交通ネットワーク

##### ①海と橋―発達した海路と陸続きへの憧憬

###### <「島」としての四国>

日本は多数の島々から構成された「列島」社会であり、いくつかの居住地は「海」によって隔たれている。地図上では簡単に了解されるこの常識的な事実は、時にそれ以外の島々から「本土」と呼ばれる本州内で生活する日常的な環境下では、さほど意識されないし、その必要性もない。だが、ひとたび他の地域に目を移すならば、自らの居住地が海岸線によって縁取られ、本土から隔離された「島」であるという感覚が、少なからず現実味を帯びてくることがある。

四国もまた、そのような島性を強く意識されてきた地域である。『古事記』に「伊予之二名島」と記されたように、四国は東側から反時計回りに、紀伊水道、瀬戸内海、豊後水道、太平洋に囲まれた、まさに「島」に他ならず、時に崇徳天皇や土御門上皇らの流刑地に選ばれるなど、都からの辺境性や隔離性と結びつけて理解されてきた。

しかしながら、実は四国は東側の紀伊半島、北側の山陽地方、西側の九州東沿岸地域と、三方に対岸を有する土地でもある。それ故、四国は確かに海によって隔離されながらも、それを乗り越え、時には利用すらしながら、それぞれの対岸地域と活発な交流を続けてきた歴史を有する。例えば、愛媛県西予地方に「さつま」「ひゅうが」という九州の地名がついた郷土料理（魚のすり身を使った汁掛け御飯）があることは、その交流史の確かな一足跡といえよう。

###### <四国遍路と海>

四国遍路もまた、四国と対岸地域の密接なつながりを示す文化・民俗である。このことは、四国遍路への参加者や、それに関連する文化・民俗あるいは歴史資料などが、近畿、中国、九州といった四国の対岸地域にも多く見られるという様々な調査結果によって明らかである[前田卓 1971 等]。

少なく見積もってもざっと 400 年に及ぶ歴史を持つ四国遍路においても、ごく最近まで四国の外からの参加には渡海という行為が不可欠であった。17 世紀後半に登場した四国遍路の案内本においても、どこからどこへ、どのような手段・方法で海を渡るのかということがまず紹介されている。海路にて四国入りした巡礼者は、その上陸地点や日時を明記した「船切手」「揚切手」等と呼ばれる記録の発行をうけ、これを常に携帯することを求められた。例えば、土佐藩が 1838 年(天保 9)に発布した「他国辺路改の事」に、「生国往来手形并納経、其余四国路外の者は船揚切手」[高知県立図書館編 1985:486]とあるように、国境や番所では、今日のパスポートとヴィザにあたる往来切手と国切手に加え、渡海・上陸に関する情報も改められたのである。



四国遍路と海とのつながりは、こうしたいわば行政・社会的なもののみならず、更に根源的な意味性の部分にも深く関与していると言われている。例えば、そもそも四国遍路が「辺地修行」という、海岸線を巡る宗教的行為を原形としているという仏教民俗学者の五来重の説が挙げられよう[五来 1989]。また近代の新聞社説が論じたある遍路排斥論は、「嗚呼世間弊習の掃除し去る可らざる。此の如きの困難なるべき乎、我が南海四国の地たるや四圍皆水足を挙げて東馳西走せんと欲せば舟船の便を借らざる可らず。是を以て人民の多くは国疆を越ることをなさず、孤島の中に安居逸楽するがゆへに、終に都会の風俗を知るに由なく、只習慣を守るを以て善なりとなすものの如し。是れ僻地人民の開化に赴くの遅緩なる所以なり」という書き出しを持つ。これは明治初期の風俗改良運動の観点から、四国遍路を文明開化にふさわしくない時代遅れの悪しき習俗として論じるものである。ここでは、どこへ行くにも船をもってしなくてはならないという四国の地理的な孤立性がネガティブに強調されており、四国遍路と海とが、先の宗教的意味性とは逆の結びつきをもって理解されている<sup>1</sup>。

以上のように、四国遍路という文化・民俗ひとつをとっても、四国と海は、様々な分野・領域で関連づけられ、かつその結びつきも、時にはポジティブにあるいはネガティブにと多様な解釈の方向性をもって意味づけられてきたのである。

#### <「陸続き」への憧憬と本四架橋>

そしてこのような交流を、これまで一手に担ってきたのは大小さまざまな船舶による海上輸送、すなわち「海路」であった。海路は四国と対岸地域を様々な形で結びつけ、ヒト、モノ、そして情報を交流させる重要な生命線であったが、陸上輸送に比べ、さまざまな制約が課せられる上に、時に海難事故によって多くの人命が失われるというパラドックスを内包するものでもあった。

特に昭和 30 年前後には、1000 人を越える死者を出し、戦後最大の海難事故といわれた 1954 年(昭和 29)の青函連絡船・洞爺丸事故に続いて、岡山県宇野港と香川県高松港を結んだ旧国鉄の宇高連絡船・紫雲丸の沈没事故(1955 年(昭和 30)5 月 11 日)、そして和歌山港と徳島県の小松島港を結ぶ南海汽船・南海丸の沈没事故(1957 年(昭和 33)1 月 26 日)と、四国と本州を結ぶ幹線ルートでも事故が相次いだ。これらの事故は連続して起こっただけでなく、紫雲丸の事故では 168 名の犠牲者に多くの修学旅行の学生が含まれていたことが、南海丸の事故では 167 名の乗員乗客が全員死亡したことなどが、2 つの海難事故の悲劇性をより高め、本州四国連絡橋が熱望され、その構想が具体化していく大きな契機となったのである。

本四連絡橋の構想は戦前から存在したと言われるが、具体化されたのは 1969 年(昭和 44)の「新全国総合開発計画」(新全総)である。これによって、明石＝鳴門、児島＝坂出、尾道＝今治の 3 ルートが決定され、翌 1970 年(昭和 45)7 月 1 日には本州四国連絡橋公団が設立され、3 ルートの建設が開始された。その後、1973 年(昭和 48)のオイルショックによる凍結や

<sup>1</sup> 徳島『普通新聞』(明治 11 年 4 月 23 日)。なおこの社説についての詳細は、別稿にて論じる予定である。

計画の見直しがあったものの、1988年4月10日には児島＝坂出ルート(瀬戸大橋)が開通し、始めて四国と本州が鉄道・道路共に「陸続き」となった。さらに1998年4月5日には明石・鳴門ルート(大鳴門橋・明石海峡大橋)が、1999年5月1日に尾道＝今治ルート(しまなみ海道)がそれぞれ開通した。

「陸続き」への憧憬を込め、しばしば「夢の架け橋」と形容されてきた本四連絡橋は、ついに20世紀末に全通することになり、これによって長年、四国と対岸地域を濃密に結びつけてきた海路は劇的な変化をとげることになったのである。

## ② 徳島新聞・交通情報欄からみる徳島一関西間航路の構造変化

図1 徳島新聞・交通情報欄の例 (1975年6月1日)

小松島フェリー		徳島・阪神		アキツ丸	
小松島	徳島	徳島	神戸	徳島	大阪
11:30	11:45	8:00	8:05	8:30	8:35
13:30	13:45	10:00	10:05	10:30	10:35
15:30	15:45	12:00	12:05	12:30	12:35
17:30	17:45	14:00	14:05	14:30	14:35
19:30	19:45	16:00	16:05	16:30	16:35
21:30	21:45	18:00	18:05	18:30	18:35
23:30	23:45	20:00	20:05	20:30	20:35

このような架橋による四国と本州を結ぶ道空間の再編成を考えると、それがもっとも顕著に見て取れるのが、徳島と阪神方面を結ぶルートである。この区間はかつて「阿摂航路」と呼ばれた幹線航路であり、四国遍路の案内本『四国遍路道指南』(1687年刊)にも「摂州大坂から阿州徳島へ渡海の時は、江戸堀阿波屋勘左衛門方にて渡り様次第可相尋之。白銀2匁、徳島まで船賃、但海上38里」[伊予史談会編 1997:73]と紹介さ

れているように、遍路にとっても古くからポピュラーな海路であった。

そして、いうまでもなく徳島県民や徳島への訪問者らにとってもこれらは重要な航路であり、その情報はテレビや新聞などのメディアを通じて日常的に報道されている。例えば地元の有力紙である『徳島新聞』には、関西方面を中心とする県外との公共交通機関のダイヤ情報を詳細に紹介する欄がある(図1)。これらのダイヤ情報は、(例えば船舶ならドック入りなどのために)たまに欠航や運休があるものの、基本的にはそう変わるものではない。にも関わらず、これらが新聞という身近なメディアに「毎日」掲載されていることから、県外への交通機関の情報の県民にとっての重要性を推し量ることができる。

この交通情報欄は、「船」、「海と空」、「海路 空路」、「交通案内」などと名称を変えながら、現在でも継続中である。そこで本稿では、この徳島新聞の交通情報欄に記載されたダイヤ情

表 1 徳島新聞・交通情報欄にみる徳島一関西ルートの変遷（数字は便数）

	(1)旧型客船の時代				(2)フェリー/高速船の時代				(3)本四架橋時代					(参考)
	昭和25	昭和30	昭和35	昭和40	昭和45	昭和50	昭和55	昭和60	平成02	平成07	平成12	平成17	平成18	
	1950	1955	1960	1965	1970	1975	1980	1985	1990	1995	2000	2005	2006	
客船・フェリー	7	7	9	15	29	34	34	33	26	20	12	12	12	
高速船等	-	-	-	-	6	16	14	18	21	27	17	-	-	
航空機	-	-	1	5	8	8	11	10	10	7	4	-	-	
特急バス+高速船	-	-	-	-	-	-	-	-	14+19	14+31	10+8	-	-	
高速バス	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	99	126	136	

報から、戦後における徳島一関西間の海路の変遷史の再構築を試みたい。具体的な方法は次の通りである。まず、徳島県立図書館収蔵のマイクロフィルム等を利用し、戦後初期の1950年(昭和25)から2005年(平成17)までの65年間について、5年ごとの交通情報欄を参照し、そこから徳島と関西方面を結ぶ公共交通機関のダイヤ情報から、「運行便数」等を抽出した。この際、正月や旧盆などの交通機関が特別に混雑する期間をさけるため、各年ともできるだけ6月1日付近のものを参照した。1950年から2005年まで全部で12のデータに加え、最新の2006年3月の情報を参考として加え、これらを交通手段(移動メディア)毎に集計したものが表1である。

まず大まかな傾向を掴むために、12の交通情報データを4つ毎にわけると、(1)旧型客船の時代(1950年-1965年)、(2)フェリー/高速船の時代(1970年-1985年)、(3)本四架橋時代(1990年-2005年)という具合に、それぞれの特徴を掴むことができる。また、徳島県の交通を詳細にまとめたものとして、『阿波の交通』(『阿波の交通』編集委員会編 1991刊)がある。以下では、このような見取り図をもとに、同書の記述を合わせながら、各時代の流れを改めて読み解いて行きたい。

### <旧型客船と航空機の復活>

徳島県内から出港する関西方面への定期航路は、神戸・大阪、そして和

表 2 徳島と関西方面を結ぶ交通機関(1950-1965)

1950年(昭和25)1月4日				
出港	寄港	着港	便数	船名
小松島	神戸	大阪	2便	昼 あきつ丸 夜 あけぼの丸
徳島	洲本	堺	1便	大西丸
小松島		深日	1便	徳島丸
中洲(徳島)	神戸	大阪	1便	富丸
中洲(徳島)		和歌山	1便	新興丸
中洲(徳島)	神戸	大阪	1便	ときわ丸
1955年(昭和30)4月14日(木)				
小松島	神戸	大阪	2便	あきつ丸 山水丸
徳島	神戸	大阪	2便	太郎丸・乙女丸
小松島		深日	1便	紀淡丸
鳴門	神戸	大阪	2便	ときわ丸
1960年(昭和35)6月1日(水)				
小松島	神戸	大阪	3便	太平丸・あけぼの丸
徳島	神戸	大阪	2便	金城丸・甲山丸
鳴門	神戸	大阪	1便	日海丸
小松島		和歌山(難波)	3便	なると丸・わか丸
徳島		大阪	1便	くろしお号(航空機)

歌山が主な行き先である。前者は関西の大都市への直行便という役割を担うのに対して、後者は距離が短く所要時間が短いというメリットがある。1950年から1955年の段階では、航路は神戸経由の大阪行きと和歌山・深日行きに大別でき、各航路とも毎日1~2便と、ごく少数の運行であった。

1960年になると、共同汽船の小松島—神戸・大阪航路と南海汽船の小松島—和歌山航路が3便に増便される。特に後者については、南海電車による難波への到着時間を併記するようになり、船舶と鉄道が一体化したものとして表現されるようになった。

また同年の交通情報には航空

便が登場している。戦後、日本の民間航空が再開されたのは1952年(昭和27)であるが、それから5年後の1957年(昭和32)に、徳島—大阪の定期航空路も再設置された<sup>2</sup>『阿波の交通』編集委員会編 1991:417-419]。これにより、『徳島新聞』の交通情報欄は、「船」から「海と空」、そして「海路・空路」へと名称が変更される。

### <フェリー／高速船の登場>

つづく1965年1970年は、高度経済成長がほぼ達成されつつあった昭和40年代にあたる。モータリゼーションの進展を受け、徳島—関西航路でも1964年(昭和39)頃から翌年にかけて、南海(小松島—和歌山)、福徳(徳島—福良(淡路島))、徳島(徳島—深日)の各カーフェリーが開業した。これらは軒並み好調に推移し、「とどまるどころを知らないカーブームは、瀬戸内海を中心に四国と本土との交流をますます活発化した」[『阿波の交通』編集委員会編 1991:327]と言われ、右の表3でも、南海汽船が順調に増便し、現在まで続く12往復体制を確立した他、徳島フェリーも11往復体制と多くの便を運行するなど、その様子が伺える<sup>3</sup>。

表3 徳島と関西方面を結ぶ交通機関(1965-1970)。\*はフェリーポートによる運航便。

1965年(昭和40)6月1日(火)					
運営会社	出港	寄港	着港	便数	船名
共同汽船	徳島	神戸	大阪	2便	あき丸・うらら丸
共正海運	徳島	神戸	大阪	1便	乙女丸
共同汽船 関西汽船	小松島	神戸	大阪	3便	平和丸・あきつ丸
南海汽船	小松島		和歌山 (難波)	7便	きい丸(*), よしの丸, わか丸
宝海運	鳴門	神戸	大阪	1便	鳴宝丸
甲子汽船	橘		大阪	1便	えぶり丸
日本国内航空	徳島		大阪	5便	コンペアCV240?
1970年(昭和45)6月1日(月)、2日(火)、8日(月)					
運営会社	出港	寄港	着港	便数	船名
共正海運	徳島	神戸	大阪	1便	甲山丸
共同汽船 関西汽船	小松島	神戸	大阪	3便	あけぼの丸・あきつ丸
南海汽船	小松島		和歌山 (難波)	12便	よしの丸、須磨丸、わか丸、きい丸(*), なると丸(*)
宝海運	鳴門	神戸	大阪	1便	徳宝丸
甲子汽船	橘		大阪	1便	えぶり丸
徳島フェリー	徳島	深日		11便	あわ丸、いずみ丸、とくしま丸
阪急汽船	鳴門		神戸	6便	水中翼船
日本国内航空	徳島		大阪	8便	YS11?

<sup>2</sup> なお大阪と徳島を結ぶ空路は、徳島県の藍作農家に生まれた井上長一(1887-1972)によって1922年(大正11)に創設された、堺—和歌山—小松島線を先駆けとする。これは日本で初めての民間定期航空路でもあった[『阿波の交通』編集委員会編 1991:407-415]。

<sup>3</sup> 他に、鳴門から鳴門海峡を渡り、淡路島へ向かう結ぶフェリーが多数運航されていた。なかでも最も開業の早かった鳴門フェリーは1954年(昭和29)に登場している[『阿波の交通』編集委員会

そして1970年の交通情報には、阪急汽船による水中翼船の運航が掲載されている。1963年(昭和38)5月19日に就航したこの水中翼船は、鳴門―神戸間を1時間30分とフェリーの半分以下の所要時間で結んだという[348]。この時期に登場した、カーフェリーと水中翼船という新しい船舶は、次の大量／高速輸送時代の先駆けとなるものであった。

### <大量輸送化と高速輸送化の進展>

1975年から1985年の大鳴門橋開通までの10年間、すなわち昭和50年代は、そのカーフェリーと高速船が活躍した時代であった。フェリーにおいては、既に昭和40年代から10往復以上の輸送体制を持っていた南海フェリーと徳島フェリーに加え、神戸・大阪に直行する徳島・阪神フェリーと小松島フェリーが加わり、4社で30往復を越える充実した人と車の海上輸送ネットワークが整備された。

高速船についても、神戸行きの中水翼船に加えて、1974年12月には大阪まで短時間で結ぶホーバークラフトが登場した。しかし、天候による欠航が多く、就航から2年もたたない1976年9月に休止することになる。そ

して、1978年には、ホーバークラフトよりも波風に強い双胴式高速艇を導入した徳島高速船が運行を開始し、続いて1983年には南海フェリーが、同型の船舶を使って和歌山行き的高速船を就航させた[『阿波の交通』編集委員会編 1991:348-350]。これらの航路の開通によって、

編 1991:328]。今回参照した『徳島新聞』交通情報欄にも、1965年から「阿淡連絡」「福徳フェリー」「鳴門海峡フェリー」等の掲載が見られる。しかし本稿では、徳島県と関西地域を直接接続する海路に焦点を当てているため、これら淡路行きの海路については脚注での指摘に留めることとした。

表4 徳島と関西方面を結ぶ交通機関(1975-1985)

1975年(昭和50)6月1日(日)				
	運営会社	出港	着港	便数
フェリー	小松島フェリー	小松島	大阪	3便
	南海汽船	小松島	和歌山(難波)	12便
	徳島フェリー	徳島	深日(難波)	11便
	徳島・阪神フェリー	徳島	神戸/大阪	8便
高速船	日本ホーバークラフト(ホーバークラフト)	徳島	大阪	6便
	阪急汽船(水中翼船)	鳴門/徳島	神戸	10便
空	東亜国内航空	徳島	大阪	11便
1980年(昭和55)6月2日(月)				
フェリー	小松島フェリー	小松島	大阪	3便
	南海汽船	小松島	和歌山(難波)	12便
	徳島フェリー	徳島	深日(難波)	11便
	徳島・阪神フェリー	徳島	神戸/大阪	8便
高速船	徳島高速船	徳島	大阪	6便
	阪急汽船(水中翼船)	鳴門/徳島	神戸	7便
空	東亜国内航空	徳島	大阪	11便
1985年(昭和60)6月1日(土)				
フェリー	小松島フェリー	小松島	大阪	2便
	南海汽船	小松島	和歌山(難波)	12便
	徳島フェリー	徳島	深日(難波)	11便
	徳島・阪神フェリー	徳島	神戸/大阪	8便
高速船	徳島高速船(双胴型高速船)	徳島	大阪	6便
	阪急汽船(水中翼船)	鳴門/徳島	神戸	8便
空	東亜国内航空	徳島	大阪	10便

徳島は神戸、大阪、和歌山の3つの都市・港と、フェリー及び高速船で直結されることになり、利用者は目的地のみならず所要時間や海上滞在時間の長短、料金などに合わせて様々な海路を選択することが可能になったのである。

まだ四国が孤立した島であった1985年6月1日の「海路・空路」は、昭和40年代から50年代にかけて発達を重ねてきた徳島―関西航路における、大量輸送化と高速輸送化の一種の到達点を示すものといえよう。そして、ここから僅か1週間後の6月8日は、四国と淡路島を結ぶ大鳴門橋が開通するのである。

### <大鳴門橋及び明石海峡大橋の開通に伴う海路の再編成>

大鳴門橋開通後の1990年(平成2)の交通情報欄は、これまでの「海路・空路」から「交通案内」へと名称が変更されている。四国と淡路島が陸続きになったことによって、徳島駅や鳴門から淡路島の津名港まで特急バスで移動し、津名から神戸、大阪へ向かう高速船を利用するという陸海折衷型のルートが登場したからである。このルートは1990年の時点で、バス14往復に高速船が大阪行き9往復、神戸行き20往復と高頻度運転を行い、かつ新しい観光名所となった大鳴門橋を通過する上に、津名―神戸間の乗船時間が1時間を切るなどの特徴があった。

従来の海上交通網には、フェリーの減便・廃止という形で影響が現れた。毎日11便と高頻度な運行を行っていた徳島フェリー(徳島港―深日港)は、大鳴門橋開通後に4便へと大幅に減便したが持ちこたえられず、1994年に廃止された。同様に、小松島フェリー(小松島港―大阪南港)も前年の1993年に廃止されている。

一方、高速船関係はむしろ航路・便数ともに拡張された。1995年には、徳島高速船が阪急汽船の航路を統合し、徳島／鳴門と神戸／大阪／関西国際空港を結ぶ4航路18便までネットワークを広げている。また徳島高速船と南海フェリーの共同運行による和歌山行きの南海徳

表5 大鳴門橋、明石海峡大橋開通に伴う航路の変遷

1985年(昭和60)6月1日				1995年(平成7)6月1日				2005年(平成17)1月4日				
	運営会社	出港	着港	便数	運営会社	出港	着港	便数	運営会社	出港	着港	便数
フェリー	南海フェリー	小松島	和歌山(難波)	12便	南海フェリー	小松島	和歌山(難波)	12便	南海フェリー	徳島(1999年4月1日に変更)	和歌山(難波)	12便
	徳島・阪神フェリー	徳島	神戸/大阪	8便	徳島・阪神フェリー	徳島	大阪	8便				
	徳島フェリー	徳島	深日(難波)	11便	徳島フェリー	1994年廃止			徳島・阪神フェリー	1998年4月6日廃止		
	小松島フェリー	小松島	大阪	2便	小松島フェリー	1993年廃止						
高速船	徳島高速船	徳島	大阪	6便	徳島高速船	徳島	大阪・関空	9便	徳島高速船	2002年2月1日廃止		
	阪急汽船	徳島	神戸	5便		徳島	神戸	4便				
		鳴門	神戸	3便		鳴門	大阪	4便				
						鳴門	神戸	1便				
	南海フェリー(高速船)	小松島	和歌山(難波)	4便	南海徳島シャトルライン	徳島	和歌山(難波)	9便	南海徳島シャトルライン	2002年2月1日廃止		
空	東亜国内航空	徳島	大阪	10便	JAS	徳島	大阪	7便	JAS	2002年1月廃止		

島シャトルラインも、四国側の発着場を小松島港から徳島港に変更した上で9便に増便され、徳島—関西航路で最短の乗船時間(1時間)がアピールされた。

その後、1998年4月5日には明石海峡大橋の供給が開始され、本四連絡橋明石＝鳴門ルートが全線開通となった。これによって徳島と神戸・大阪などの関西方面が陸路で直結されるようになり、阿摂航路以来の伝統ある海路は、急激かつ大幅に縮小された。表5は1985年、1995年、2005年の交通情報欄から、大鳴門橋、明石海峡大橋の開通に伴う、徳島—関西方面の海路と空路の変化をまとめたものである。この表5が簡潔に語るように、かつて「海」という交通の障害を乗り越えるべく、さまざまな移動メディアによる10路線60往復以上の充実したネットワークを持っていた徳島と関西を結ぶ海路・空路は、その殆どが2002年までに廃止され、現在では僅かに南海フェリーによる、徳島—和歌山間の1航路12往復を残すのみとなったのである。

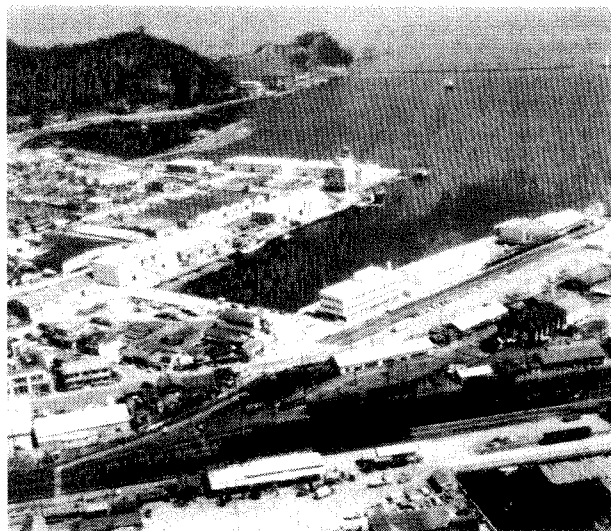
### ③ 船の消えた港—架橋後の風景

架橋に伴う海路の縮小は、それまで賑わいのなかにあった港の風景を一変させた。ここでは、その中でも特に、公共交通機関としての船舶が消滅した2つの港について、簡単に触れておきたい。

#### <小松島港>

徳島市の南に位置する小松島市は徳島側の海の玄関として繁栄した港町であった。市制への移行も、鳴門市(1947年)に続いて、1951年に徳島県下で3番目に行われている。ここまで見てきたように、小松島港はフェリーを中心に、徳島県と関西方面を行き来する船便の約半数近くが発着する、重要な交通拠点であった。徳島と結ぶ鉄道の敷設も早く、既に戦前の1913(大正2)に民間の鉄道として開通し、4年後には国鉄小松島線が誕生している。戦後、南海電車が和歌山市駅から和歌山港まで延伸したことで、南海フェリーが就航する

図2 かつての小松島港の風景。(上)1981年当時の小松島港と小松島港駅の鳥瞰図。手前の黒い直線部分が国鉄駅。(下)南海フェリー「なると丸」。ともに『小松島市史』中巻(1981年刊)より抜粋。



小松島一和歌山航路では、両端で船と鉄道が連絡し、宇高連絡船と同様に、本州・四国の連絡輸送ルートとして大きな役割を担うものであった。

ところが、国鉄民営化を控えた 1985 年(昭和 60)に、国鉄小松島線<sup>4</sup>(中田—小松島港)の廃止をきっかけに、小松島の港と街は地盤沈下が加速する。1985 年に南海の高速船が徳島に発着場を変更した後、1993 年には小松島フェリー(小松島—大阪南港)が廃止され、更に明石海峡大橋開通後の 1999 年には、南海フェリーも四国側の港を小松島から徳島に移動させたことで、小松島港を発着するフェリー・高速船等の船舶はついにゼロ隻となった。これにより小松島は公共交通を担う港としての役割を休止している<sup>5</sup>。

### < 沖洲マリナーミナル >

徳島市の東海岸部にある沖洲マリナーミナルは、大阪、神戸、和歌山など関西方面への高速船ネットワークの徳島側の拠点として、1994 年に完成した港湾施設である。4 年後には明石海峡大橋の開通を控えていたものの、同 1994 年に開港した関西国際空港への、徳島からの海上アクセス拠点としての役割も担う予定もあって建設されたものと思われる<sup>6</sup>。

しかしながら、実際には、関空自体の伸び悩みもあり、また海上アクセスに対する支持の低さから、高速船による関空への海上アクセスは、徳島航路と神戸航路が 2002 年に、淡路島の津名航路が 2003 年に廃止されるなど、総じて不調に終わった<sup>7</sup>。また需要の多い大阪航路につ

図 3 (上) 停泊中の徳島高速船「ソレイユ」。(下) 沖洲マリナーミナル発券カウンター。ともに 1990 年代後半に筆者撮影。



<sup>4</sup> 小松島線は当時、日本一短い国鉄の線区(1.9km)として知られていた。

<sup>5</sup> 2001 年に刊行された『小松島市新風土記』のあとがきでは、近年の小松島の状況について、「小松島の商店街がシャッター街と言われるようになって久しい」ばかりではなく、南海フェリーの移転によって、一世紀に及ぶ小松島港の旅客船航路が幕を閉じ、百年の港の歴史に終止符が打たれただけでなく、有名な地場産業が倒産するなどしたことから、「人々の心が冷え込んで、小松島全体が元気をなくしてゆくように思われる」など悲壮感にあふれた記述がなされている[小松島市新風土記 編集委員会編 2001:360-363]。もちろん著者は風土記の編集を通じて、そこに希望の光を投げかけられることを期待するのであるが、あまりに率直な小松島市の地盤沈下の語りには、やはり驚きを禁じ得ないものがある。

<sup>6</sup> 筆者は 1990 年代の徳島高速船の徳島—大阪航路に乗船する機会が幾度かあったのだが、どこことなく薄汚れた感じで古びた大阪側の天保山岸壁の待合室ビルと、見た目にも綺麗で新しい徳島側のマリナーミナルのコントラストが強く印象に残っている。

<sup>7</sup> ただし神戸航路は、2006 年に神戸空港が開港したことを受け、神戸空港と関西国際空港を連絡す



いても、徳島市が「職員旅費支給条例」の改訂によって、大阪府堺市より北の阪神地区への出張に用いる指定交通機関を、徳島高速船から高速バスに変更するなど<sup>8</sup>、明石海峡大橋の開通以来、拡充を続ける高速バスにおされ、利用率が低迷したこともあり、徳島高速船は2002年1月末日を持って全て航路から撤退した。また、和歌山行きの南海徳島シャトルラインも、同日に廃止されており、沖洲マリンターミナルは完成から10年もたたずに事実上、港としての役割を終えてしまっている。

以上のように、鳴門・明石の架橋は、海路を大幅に縮小させ、船の来ない港という奇妙な景観を作り出すことにもなった。これらは、明石開通後から現在まで継続的な整備・拡張が進む、高速道路網と高速バスによる交通ネットワークという新たな景観の裏返しなのである。

#### ④高速バスによる一元的で面的な道空間と、よみがえる「港」の風景

##### <予想以上にドラスティックな変化—徳島新聞の特集記事より>

最後に、架橋後の徳島と関西方面を結ぶ交通網の再編成について、簡単に述べておきたい。徳島新聞は、明石海峡大橋の完成後、幾度か架橋に伴う経済効果や社会の変化に関する特集記事をまとめており、それらは徳島新聞社のWebサイトでも読むことができる。

##### 1. 「明石開通1ヶ月 とくしま新時代」

(1998年: <http://www.topics.or.jp/Tokushu/zentsu/news/jidai/index.html>)

##### 2. 「検証 全通効果—明石開通から半年」

(1998年 <http://www.topics.or.jp/Tokushu/zentsu/kenshou/>)

##### 3. 「神戸—鳴門全通 架橋1年」

(1999年: <http://www.topics.or.jp/Tokushu/zentsu/kakyou/>)

##### 4. 「夢の橋 いま—徳島・本州直結5年」

(2003年: <http://www.topics.or.jp/rensai2/yume/>)

上にあげた4つの特集記事から明石海峡大橋開通後の動向を追いかけると、橋を通る高速バスと海路・空路とは、開通当初からドラスティックに明暗をわけることになったことが、極めて明確に理解できる。

まず開通後1ヶ月の特集の時点で、既に高速バスが「独り勝ち」という表現が使われるなど、空路と海路、そして鉄道の苦戦が伝えられている。徳島と神戸、大阪を結ぶ高速バスは当時1

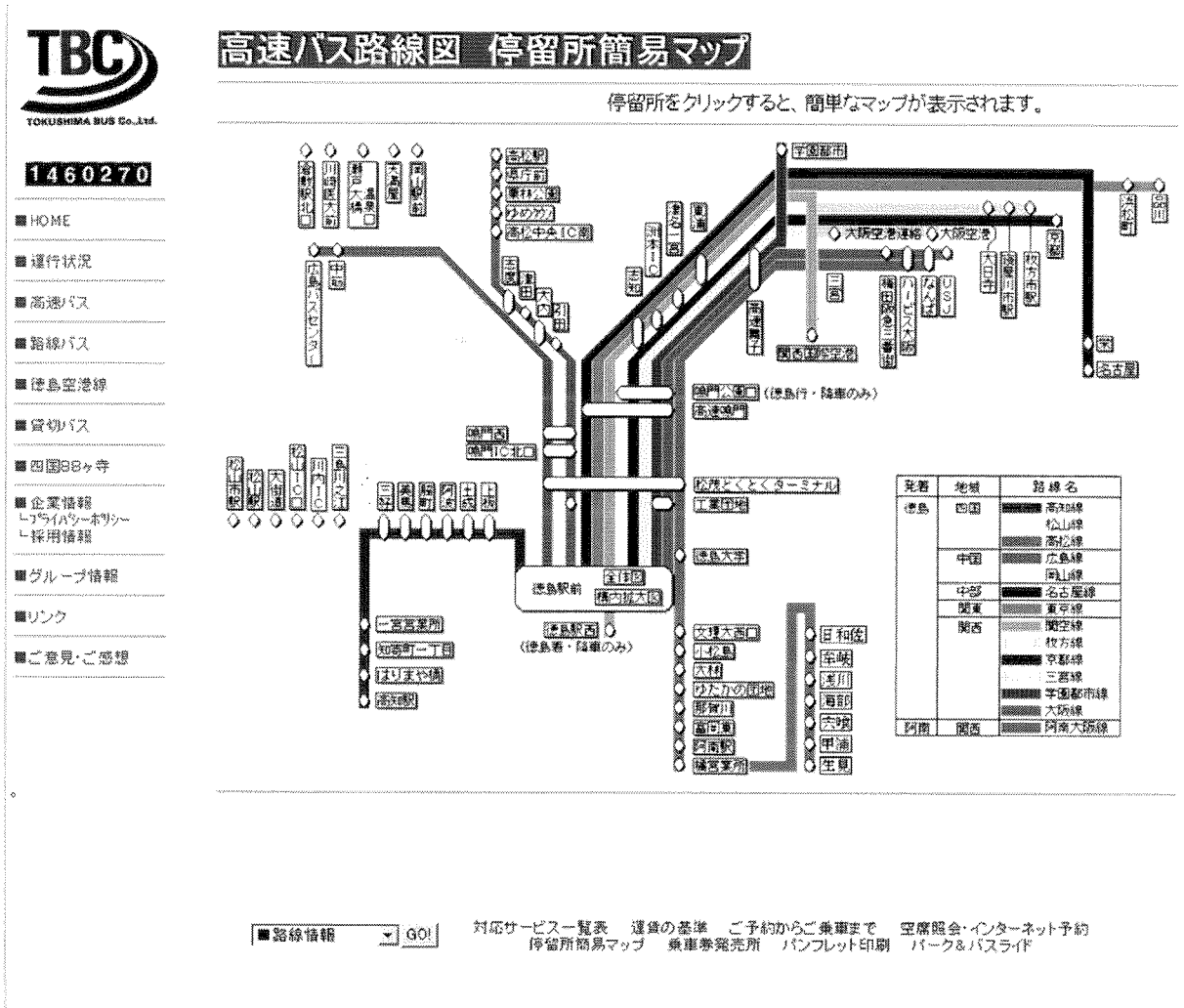
---

るという新たな役割を与えられ、2006年7月に再開される予定になっている（海上アクセス株式会社 HP: <http://www.city.kobe.jp/>）。

<sup>8</sup> 徳島新聞社 Web サイト特設ページ「明石開通一ヶ月 とくしま新時代」より、<http://www.topics.or.jp/Tokushu/zentsu/news/jidai/jidai3.html> を参照。

日 81 便が設定され、開通後 1 ヶ月間で約 12 万 6000 人が利用したという<sup>9</sup>。朝 9 時の便で神戸に出かけ、甲子園での野球観戦と三宮での買い物と夕食を終え、バスのなかでぐっすり眠りながら帰ってきたと紹介されているある利用者は「運賃も安いし、時間も短い。乗り換えもしなくていいので疲れない」と、高速バスを支持する理由をあげている<sup>10</sup>。

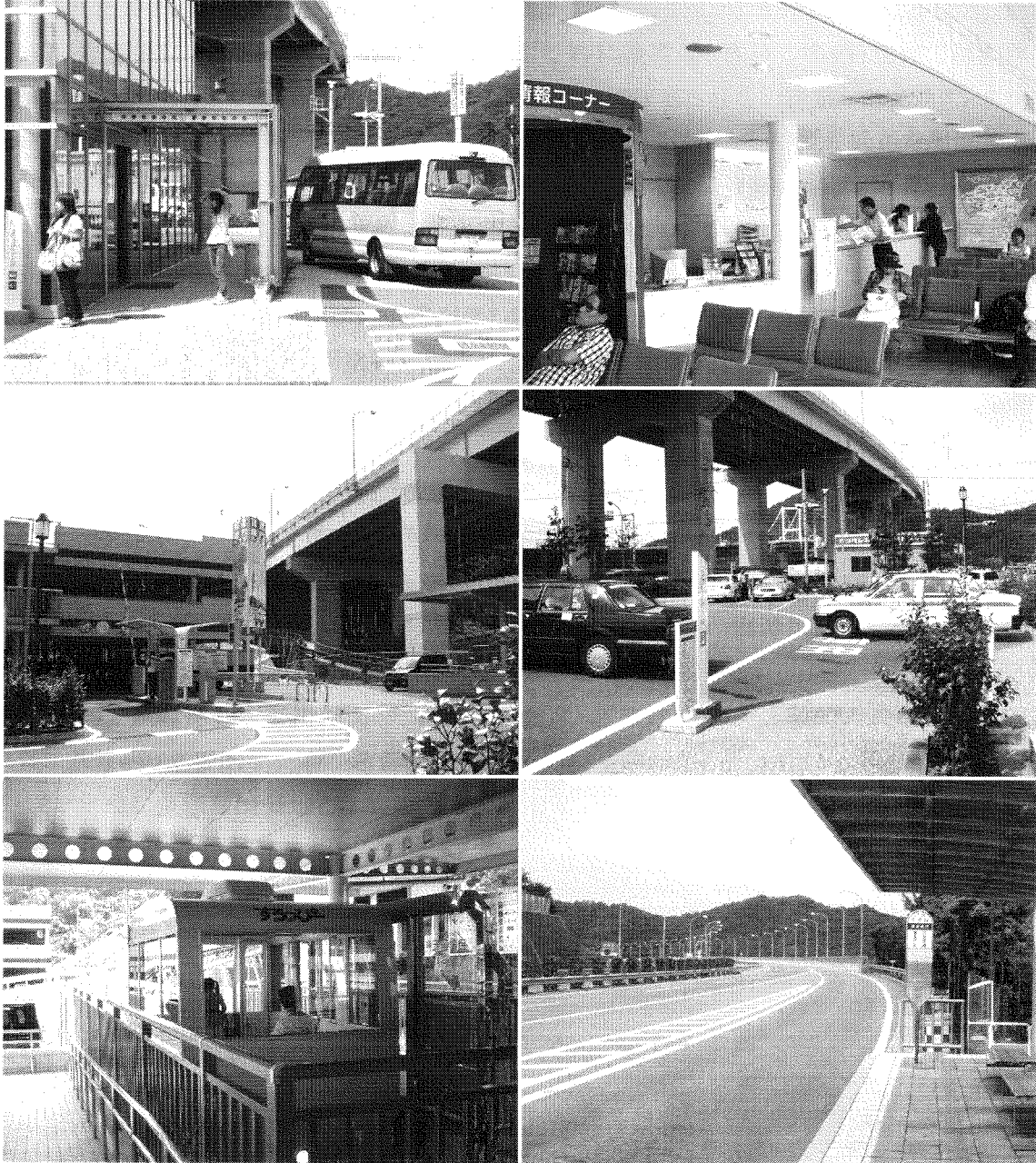
図 4 徳島バスとその提携会社が運営する 2006 年 3 月現在の高速バス網  
(<http://www.tokubus.co.jp/kousoku/rosenzu.htm>)。



<sup>9</sup> <http://www.topics.or.jp/Tokushu/zentsu/news/jidai/jidai3.html>

<sup>10</sup> <http://www.topics.or.jp/Tokushu/zentsu/news/jidai/jidai6.html>

図5 高速バス発着場「高速鳴門」の風景。(上段左)高速鳴門の待合室入口。(上段右)待合室内部。有人の観光案内所も併設されている。(中段左)立体駐車場。(中段右)タクシー乗り場とレンタカーカウンター。(下段左)待合室などの地上施設とバス停を繋ぐ乗物「すろっぴー」。(下段右)実際のバス停は山の上にある。いずれも2004年8月筆者撮影。



ただし、こうした状態は必ずしも関係者の予想あるいは意図するところではなかったようである。バス運行会社が大阪線の好調さを「意外だった」と述べるなど、彼らの予想を超えて利用者が橋を渡る高速バスを支持したことが伺える<sup>11</sup>。こうした状況に対し、記事は「(空路・海路に加えて陸路と)選択肢の幅が広がった交通体系をどう発展させていくか」という問いを投げかけ、見

<sup>11</sup> <http://www.topics.or.jp/Tokushu/zentsu/news/jidai/jidai3.html>

通しは甘くないとしながらも、「選択肢が残るよう、各事業者に働きかけていく」という徳島県交通政策室の言葉を紹介している<sup>12</sup>。

ついで、半年後及び1年後の特集では、高速バスが好意的に受け止められた理由として、心配された神戸・大阪圏内の高速道路の渋滞による所要時間の増加が予想外に小さかったことや、悪天候による運休率の低さを挙げている<sup>13</sup>。特に後者は、従来の海路・空路では大きな制約をうけたところであり、橋による「陸続き」が、天候に左右されない安定した交通インフラを確かに実現したことが伺える。一方で、高速バスの好調ぶりは海と空の便の低迷を加速させ、同特集でも、開通から2年間の時限立法である「本四特別措置法」とのかねあいをにらみつつ、リストラや廃止を加速させる船舶運航会社のニュースが紹介されている<sup>14</sup>。

さらに、5年後となる2003年の特集では、徳島—阪神間の高速バスが1日123往復まで増便され、運行事業者のひとつである徳島バスの場合、1台あたり15人と推定された採算ラインに対し、大阪行きで25.4人、京都行き22.5人、神戸行き19.3人と大きく上回り、京阪神方面行き的高速バスが同社のドル箱路線に成長したことが紹介されている<sup>15</sup>。

#### <「面」として陸続きになった、徳島と関西>

そして2006年3月現在、徳島県と他県を結ぶ高速バスのネットワークは、図4及び表6が示すように、更に著しい成長を遂げている。この2つの図表からわかることは、現在の高速バス網が、(1)USJ、なんば、梅田という大都市のピンポイントな場所や、寝屋川・枚方といった中小都市、あるいは関西に留まらず、中四国や名古屋、東京など様々な目的地と、(2)徳島・鳴門に留まらず、県西部の吉野川方面や、県南部の阿南・海部方面という比較的人口が少なく、これまで県外との直接的な交通が希薄だった諸地域を、きめ細かくかつダイレクトに結びつけることで、非常に多様な出発地と目的地の直接的な結びつきの束を実現しているということである。

<sup>12</sup> <http://www.topics.or.jp/Tokushu/zentsu/news/jidai/jidai4.html>

<sup>13</sup> <http://www.topics.or.jp/Tokushu/zentsu/kenshou/hantosi2.html>。なおこのように、利用者がバスに集中した理由として、四国の住民が持つ海上交通への、複雑だがどちらかと言えばネガティブなイメージもあるのではないかという仮説を筆者は持っている。既にみたように、これまで海路は本土と四国を繋ぐ生命線でありながらも、陸上交通に比べていくつかのデメリットがあり、特に海難事故という悲劇性と隣り合わせにあった。こうした海路ゆえの諸前提は、常に海路そのものを安全かつ便利なものへと改良しつづけることになったが、一方で、海を渡るという行為自体からの脱却、すなわち「陸続き」への憧憬を、四国側に抱かせつづけたと考えられる。その意味では、いかに改良を加えられようとも、常に海路は陸続きが実現されない故のセカンドチョイスでありつづけたとも言えるのではないだろうか。

<sup>14</sup> <http://www.topics.or.jp/Tokushu/zentsu/kenshou/hantosi3.html>

<sup>15</sup> <http://www.topics.or.jp/rensai2/yume/main.html>

表6 2006年3月現在の徳島県内の高速バス発着場。徳島バス(<http://www.tokubus.co.jp/>)、JR四国バス(<http://www.jr-shikoku.co.jp/bus/>)、本四海峡バス(<http://www.honshi-bus.co.jp/>)、四国交通(<http://www4.ocn.ne.jp/~yonkoh/>)ら各社のHP、及び徳島新聞の交通情報欄を元に筆者作成。なお数字は徳島からの出発便の数を表す。

高速バス停留所	隣接あるいは元になった施設	駐車場	関西					四国・中国				長距離			合計
			大阪	神戸	京都	開空	寝屋川・枚方	高松	松山	高知	岡山・倉敷	広島	名古屋	東京	
徳島駅前	鉄道駅		43	38	6	10	2	12	7	4	3	2	3	4	134
松茂とくとくターミナル	P&R	200台以上	53	38	6	10	2	12			3	2	3	4	133
高速鳴門	P&R	171台	47	38	6	10	2						2	4	109
マリンピア	港	760台	3												3
工業団地		20台	3	9				12							24
徳島市内			10												10
文理大西口			10												10
鳴門西	鳴門西PA	16台	6	3				12			3	2			26
鳴門IC北口	鳴門IC	18台						12			3	2			17
大塚国際美術館			6	6											12
鳴門グランドホテル			6	6											12
上板	上板SA	○	6	3						7	4			1	21
土成	土成IC	12台	6	3						7	4				20
阿波	阿波PA	8台	6	3						7	4				20
脇町	脇町IC	65台	6	3						7	4			1	21
美馬	美馬IC	25台	6	3						7	4				20
三好	吉野川SA	○	6	3						7	4			1	21
池田駅	鉄道駅	○	6	3											9
井川四国交通前	バス営業所	○	6	3											9
小松島			10												10
大林			10												10
ゆたかの団地			10												10
那賀川	道の駅	67台	10												10
富岡東			10												10
阿南駅	鉄道駅	130台	10												10
橋営業所	バス営業所	25台	4												4
日和佐	道の駅・鉄道駅	○	1												1
牟岐	バス営業所・鉄道駅		1												1
浅川		○	1												1
海部		○	1												1
穴喰	道の駅	○	1												1
甲浦			1												1
生見			1												1

おそらく明石海峡大橋の開通当初は、高速バスは徳島と関西を結ぶ海上交通の代替ルートとして登場した筈である。そして、橋による時間短縮効果が小さい大阪の南部や和歌山、開空方面には高速船などが時間的に優位に立つと予測されていたし、またカーフェリーにおいても、より安価な車両輸送手段として、一定の役割を担うことが期待されていたであろう。更には、四国内の都市間移動や岡山・広島方面には、鉄道があり、事業者や行政は、これらの多様な移動メディアによる多様な交通ネットワークを志向していたものと思われる。

しかしながら、利用者は高速バスを支持し、結果的にはそうした既存の移動メディアを活用した多様なネットワークではなく、高速バスに一元化された交通網が発達することになった。だが一方で、高速バスはそのネットワークの軽さを生かし、これまで徳島市、なかでもJR徳島駅前という一極に集約された一極集中型を解消し、分散型の交通網へと発展しているとも言える。すなわち、本四連絡橋・鳴門＝明石ルートが全通が意味したのは、単に鳴門と明石という二つの

図6 近年整備が進むP&R。(左)徳島マリニピア。写真のドーム型の建物はかつて高速船の発着ターミナルであった。(右)徳島ととくとくターミナル(松茂)。徳島空港から1km程度の場所にあり、路線バスと乗り継ぐことで、空路とも連絡可能となっている。



**2月1日**  
長崎発着開始

# 徳島マリニピア

**安心の大規模有料駐車場完備**

本四海峡バス 徳島マリニピア発着高速バス・JR大塚線行高速バス  
ビジネス・レジャー・ショッピングに御利用下さい!!

パーク&バスライド、マイカーから乗継便利!

2月1日 徳島マリニピア 徳島マリニピアの停留所新設!

駐車場と利用のお客様は、運行ダイヤを必ず確認下さい

車両収容台数760台 駐車料金1日500円

徳島マリニピア発着便時刻表

路線	乗降	徳島マリニピア	徳島駅前	徳島港南	高松南門	高松電子	JR大塚線
丸島線	本 出 発	10:28	7:00	7:20	7:38	7:45	8:34
	本 回 着	10:48	7:50	8:15	8:33	8:40	9:29
本四線	本 出 発	10:58	9:55	10:20	10:38	10:45	11:34
	本 回 着	11:18	10:15	10:40	10:58	11:05	11:54

同線エクスプレス運賃表

乗降	丸島線	丸島線	丸島線	丸島線	丸島線	丸島線	丸島線
徳島駅前	2,500円	2,200円	1,900円	1,600円	1,300円	1,000円	700円
徳島港南	2,500円	2,200円	1,900円	1,600円	1,300円	1,000円	700円
高松南門	2,500円	2,200円	1,900円	1,600円	1,300円	1,000円	700円
高松電子	2,500円	2,200円	1,900円	1,600円	1,300円	1,000円	700円
JR大塚線	2,500円	2,200円	1,900円	1,600円	1,300円	1,000円	700円

本四海峡バス予約センター ☎0120-922-008 088-664-6030



旬の味わいが  
いっぱい  
物産館

# 徳島ととくとくターミナル

徳島の玄関口  
松茂町に  
2003年4月6日(日)  
オープン!

啓する人にとって、地元の特産品に触れることは旅の楽しみのひとつです。徳島ととくとくターミナルには採れたばかりのみずみずしい農産物、伝統工芸品など、徳島の特産品がズラリ並び、また、なかでも四国三都府「若野川」や西日本第一の美観「粟田川」に代表される徳島の大自然に育まれた、新鮮で美味しい農産物も、お土産に。徳島県内の観光を案内するコーナーも設けられ、役立つ情報を提供します。「ととくとく」の名前のように「楽しくてととくとくした」気分が生まれる物産館にいらして下さい。

オープニングイベントスケジュール

4/4(土) 5(日) 各日10:00~17:00

徳島ととくとくターミナルのオープンを記念して様々なイベントを実施します。お子さんから大人までご家族で楽しんでください。ぜひお来場ください。

- おみやげの贈り方講座(マナー講座)
- 無料「マロク影絵ショー」
- みんなでお楽しみ「おみやげ」もっちり、子供達も楽しめるお楽しみ、スタンプラリー、お土産
- おみやげ「徳島県産物(マナー講座)」開催時間:各日10:00~11:00

地点が橋によって結ばれたということではなく、徳島県と関西が「面」として陸続きになったのだということなのである。

### ＜増えるパーク&ライド施設—新たな「港」の風景＞

その傾向を更に強く印象づけるのが、表6にみられる駐車場設備を備えた高速バス発着場、いわゆる「パーク&ライド」施設(以下 P&R と表記)の存在である。なかでも徳島—鳴門間の高速バスの通行ルートにあたる国道11号線沿いに、2003年4月6日に開業した「松茂(ととくとくターミナル)」は、200台以上の大型駐車場を備えた本格的なP&Rであり、鳴門—明石ルートと高松自動車道を通る高速バスの全便が停車する「バスの駅」となっている。また、本四連絡ルート上にある「高速鳴門」も、松茂に匹敵する収容台数の立体駐車場を持つ他、地上部には観光案内所と待合室が設置され、レンタカーも借りられるなど、四国の玄関に相応しい設備をもつP&Rである。

この2つのP&Rの他、発着便数は少ないが、マリニピアとJR阿南駅も、大型駐車場を備えた高速バス発着場として、近年再整備されたものである。このマリニピアは、かつて多数の高速船が発着した沖洲マリニピアに他ならない。船が消えた港であった同所には、本四海峡バスが2005年2月1日より乗り入れ、P&Rの試験的運用が行われている。阿南駅は徳島から県

南へむかう JR 牟岐線の中核駅であるが、ここも近年、駅舎の橋上化に合わせて、商工業振興センターと高速バスの停留所、駐車場を設置した。こうしたまなざしから改めて表 6 を見ると、高速道路の SA/PA および IC の他、鉄道駅や路線バスの営業所、道の駅といった既存の交通インフラを転用・再利用した P&R が多くあることに気づくだろう。即断的には、これらは高速バスへの一元化現象の一側面とも言える。

しかしながら、そこに懐古的な記憶のかけらが埋め込まれているのを見出すこともまた可能であろう。P&R の利用者は、自宅や職場等から自家用車で P&R に向かい、駐車場に車を泊め、トイレをすませたり、飲み物を調達したりしながら、あるいはおしゃべりや読書などをしながら、待合室やベンチで県外に向かうバスを待つのであろう。それは、かつて「港」と呼ばれた県外に繋がる場所で見ることができた光景の 21 世紀的な「よみがえり」なのである。

#### 《参考文献》

- 『阿波の交通』編集委員会編 1991 『阿波の交通』(下) 徳島市立図書館
- 伊予史談会編 1997 『四国遍路記集』(増訂 3 版) 愛媛県教科図書
- 高知県立図書館編 1985 『憲章簿』第 5 巻 高知県立図書館
- 小松島市史編纂委員会編 1981 『小松島市史』中巻 小松島市役所
- 小松島市新風土記編纂委員会編 2001 『小松島市新風土記』 小松島市
- 五来重 1989 『遊行と巡礼』角川書店
- 『鉄道ジャーナル』2006 年 3 月号(通巻 473 号) 鉄道ジャーナル社
- 前田卓 1971 『巡礼の社会学』 ミネルヴァ書房

この他、Web サイトについては文中にて示した。なお、全てサイトは 2006 年 3 月に閲覧した。

(浅川泰宏)

## (2) 南海フェリー航路の変遷と展望

現在、徳島と関西を結ぶ定期航路は、徳島港と和歌山港を結ぶ南海フェリーのみである。四国へのアクセスルートとして陸路が主流となりつつある今日にあっても、この航路は、阪南・和歌山エリアと徳島を最短距離で結ぶルートとしての役割を担い続けている。

今回の調査では、四国へのアクセスルートの変化と、そこで海路が担ってきた役割を探る観点から、南海フェリーでのヒアリングをおこない、航路の歴史、架橋の影響、現状と展望、遍路との関連などをうかがった。

### ①航路の変遷

表 1 は、ヒアリングで伺った会社沿革を表にまとめたものである。これによると、フェリーの運航は和歌山－小松島間に自動車航送船(フェリー)「きい丸」を就航させた昭和 39 年に始まっている<sup>1</sup>。昭和 48 年には新たに 2 隻のフェリー(「なると丸」「わか丸」)を就航させ、昭和 50 年には、それまでの「南海汽船」という社名を「南海フェリー」に変更した。モータリゼーションの進展を背景に、今日の南海フェリーの基盤が確立した時期と見ることができるだろう。この間、大阪万博があった昭和 45 年が会社の「全盛期」と考えられている。

昭和 58 年には、和歌山－小松島間に旅客専用的高速船「マリンホーク」を就航させた。この航路は 2 年後の昭和 60 年、国鉄小松島線廃止<sup>2</sup>を受けて、和歌山－徳島へと航路を変更、その翌年には徳島シャトルラインとの共同運航となった。

その後、鳴門大橋開通(昭和 62 年)と瀬戸大橋開通(昭和 63 年)があり、この影響で他社の航路が廃業となった(平成 5 年)が、南海フェリーの航路に変化は見られなかった。ところが明石海峡大橋が開通(平成 10 年)すると、南海フェリーの航路にも変化が現れた。同年には徳島シャトルラインが高速船の共同運航から撤退し便数が減少する。翌年の平成 11 年にはフェリー航路が和歌山－徳島へと変更され、平成 14 年には高速船事業が廃止された。今日、和歌山－徳島間でフェリーのみが 1 日 12 往復運航されている。ここまでの航路変更をまとめたものが図 1 である。

高速船の航路変更のきっかけとなったのは国鉄小松島線廃止であった。ここから一般旅客が減少を始め、航路を和歌山－徳島に変更するもののこの傾向は変わらず、高速船廃止へと至った。一方フェリーに関しては、架橋の影響で他社航路が廃業するなか存続しているが、明石海峡大橋開通の翌年に和歌山－小松島から和歌山－徳島へと航路変更を行った。これは高速道路へ

<sup>1</sup> フェリー就航以前の経緯については『和歌山市史 第3巻 近現代』854-855 頁を参照。戦後の徳島－和歌山航路復活・開設の経緯が述べられている。それによると、昭和 21 年、南海汽船が和歌浦－小松島航路を復活させ、他社も続いたが、いずれも昭和 24 年頃までにいったん廃航した。また『小松島市史 下巻』では、昭和 31 年に南海観光汽船が小松島－和歌山間に阿紀航路を開いて以降、昭和 58 年高速船就航までの経緯を記述している。『阿波の交通』編集委員会編『阿波の交通(下)』では、カーフェリーの就航(329-330 頁)、高速船の就航(349-350 頁)についての記述がある。また南海フェリーと小松島港との関連については 249-251 頁を参照。

<sup>2</sup> 昭和 36 年、路線名変更によって支線とされた小松島線(中田－小松島港間 1.4 キロメートル)は、国鉄民営化が検討されるなか、昭和 56 年に四国で唯一廃止予定路線とされた。その後反対運動もあったが、バス代替輸送と

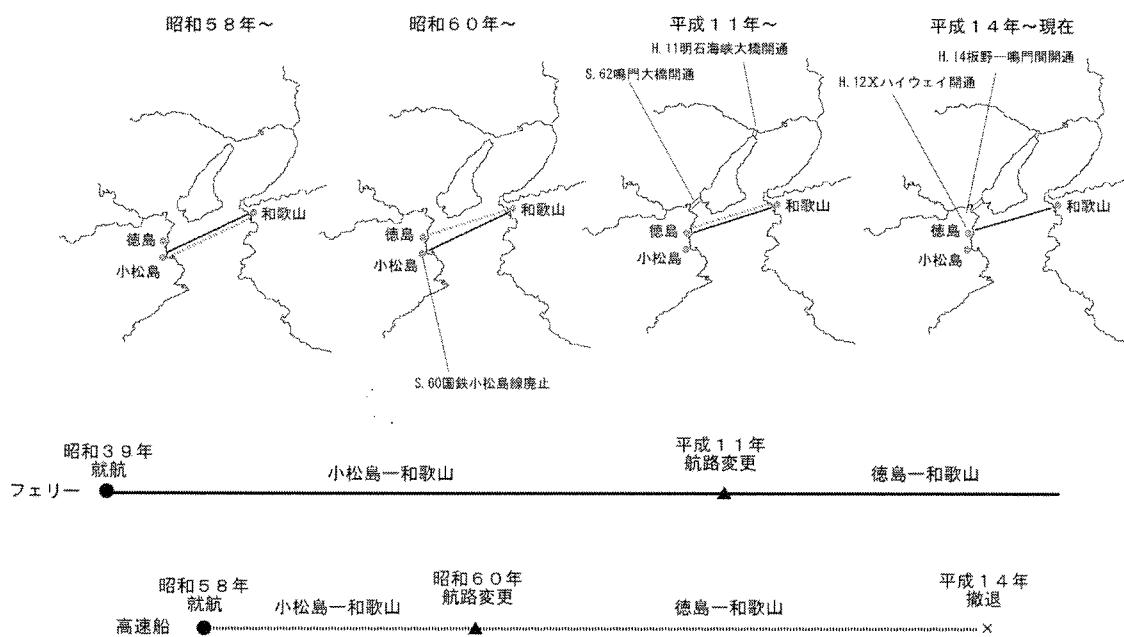


のアクセス向上を図ったものである。このように航路の変遷は、架橋の影響に加えて、港と接続する鉄道・道路の変化に大きく関連していることが分かる。

表1 南海フェリーの沿革

年月	出来事	年月	出来事
S.10.2	紀淡連絡汽船株式会社として発足	S.63.4	瀬戸大橋開通
S.21.11	南海電気鉄道の関連会社となる	H.2.4	鶴見の花博・レオマワールド開園
S.26.3	南海観光汽船株式会社に社名変更	H.3.3	わか丸→フェリーよしのに代替
S.26.4	深日・小松島航路(関西汽船)の航路継承	H.3.12	マリンホーク→あるごに代替
S.31.5	和歌山・小松島に航路変更	H.5.3	シャトルライン高速船、アイリス→それいゆ
S.31.11	南海汽船株式会社に社名変更	H.5.9	阪和自動車道開通
S.39.12	自動車航送船(フェリー)きい丸就航	H.5	徳島フェリー・小松島フェリー廃業
S.45	大阪万博:会社の全盛期	H.6.4	阪神高速湾岸線開通
S.48.5	なると丸・わか丸就航	H.6.7	和歌山リゾート博
S.50.8	南海フェリー株式会社に社名変更	H.7.1	阪神淡路大震災
S.50.12	南海フェリー営業開始	H.9.7	フェリーたちばな→フェリーつるぎに代替
S.58.7	高速船マリンホーク就航(和歌山・小松島)	H.10.4	明石海峡大橋開通
S.60.3	国鉄小松島線廃止	H.10.4	徳島シャトルライン、高速船事業から撤退
S.60.11	高速船、和歌山・徳島に航路変更	H.11.3	りんくうフェリー(泉佐野・徳島)開設(半年間)
S.61.2	高速船共同運航(徳島シャトルラインと)	H.11.4	フェリー航路を和歌山・徳島に移設
S.61.7	きい丸老朽化、フェリーたちばなに代替	H.11.10	つるみ・かつらぎ(新造船)・くまの3隻体制
S.62.10	鳴門大橋開通	H.14.1	高速船事業から撤退
S.63.4	なると丸老朽化、フェリーくまのに代替	H.14.7	高松自動車道、板野・鳴門間開通

図1 南海フェリー航路の変遷



引替えに昭和60年3月廃止された。『小松島市史 下巻』479-480頁を参照。

## ②最近の輸送量推移

表2は、南海フェリーの最近の旅客・車両(バス・トラック・乗用車を含む)輸送量の推移を表している<sup>3</sup>。旅客に関しては、高速船就航後の輸送人員の増加を経てのち、大きく減少している。一般旅客の減少は昭和60年の小松島線廃止から始まり、代替バス運行・航路変更といった対策が打たれたものの傾向は変わらず、下降の一途を辿っているとのことである。このことが平成14年の高速船事業撤退につながるのだが、フェリーに較べて高速船はエンジンの耐久性・燃費の面でコストがかかる事業であるという。

車両輸送に関しては、明石海峡大橋が開通した平成10年までは堅調な伸びを見せている。架橋の影響はそれほど大きくないとも見えるが、阪神—徳島間のフェリー全体の輸送量を見ると(表3)、平成10年度に半減に近い劇的な変化が見られる。ここから、架橋の影響で他社の航路が撤退するなか生き残った南海フェリーが、このルートの需要を一社で担う形となり、一定の輸送量を保ち続けてきたと考えることができる。

南海フェリーでは、架橋の影響に関して、鳴門大橋・瀬戸大橋・しまなみ海道については大きな影響はないものの、明石海峡大橋については脅威と捉えていたという。実際に橋が開通して以降輸送量の減少が見られたが、平成15年頃には下げ止まったとのことである。

架橋の影響という大きな傾向がある一方で、輸送量は天候や災害にも左右される。平成16年には台風の影響で輸送量が減少、赤字になったとのことである。また平成7年の阪神淡路大震災では、迂回ルートとして交通が集中し、運輸局の要請で一日12便体制を約1週間にわたり15便に増便した。ピーク時には乗船待ちで車が450~470台並んだという。

表2 最近の南海フェリー輸送量推移

年	旅客(人)	車両(台)
S.58	625,690	143,887
H.1	718,057	176,806
H.10	370,104	206,484

\*南海フェリー調べ。

表3 阪神—徳島間の輸送量推移

年度	旅客(人)	車両(台)
S.62	2,399,414	463,763
S.63	2,240,094	441,601
H.1	2,274,320	457,235
H.2	2,378,650	458,019
H.3	2,358,104	463,476
H.4	2,284,662	434,550
H.5	2,243,778	407,545
H.6	2,479,172	453,107
H.7	2,670,927	532,397
H.8	2,501,887	468,418
H.9	2,361,693	427,634
H.10	1,140,354	208,593
H.11	856,919	179,953
H.12	665,183	189,316
H.13	661,203	191,731
H.14	600,566	193,891
H.15	579,706	190,548
H.16	558,142	185,974

\*四国運輸局『本州・四国間の旅客及び貨物の動向』

(平成16年度第4四半期・17年度第2四半期)より作成。

<sup>3</sup>『和歌山市史 第3巻 近現代』では、南海フェリーの会社資料に基づいた、昭和34年から53年までの「紀阿航路の輸送実績」が旅客・車両別にグラフ化されている(854頁)。旅客は昭和45年に180万人に迫ってピークを迎えたあと急激な減少に転じている。一方車両は昭和41年以降順調に伸び、昭和53年には150万台を超えている。

### ③経営の現状

海運業は、巨額の船体費用がかかる一方、船員法で守られている乗組員の解雇が困難で人件費がかかるため、「陸に較べて」儲からない商売であるという。南海フェリーは、橋の開通で会社存続が危惧される局面を、どのように切り抜けてきたのだろうか<sup>4</sup>。

第一に、サービス向上策としての「フェリーの大型化」が挙げられる。これは軽自動車・乗用車の大型化やトラックのトレーラー化に対応したもので、繁忙時の積み残しを少なくし、利用者には不便をかけないための努力の一環である。これに伴う運行コストの上昇については、省エネ技術で対応している。

その他、一般旅客向けのポイントカード(6回乗船で1回無料)、乗用車対象のポイントカードである「ナッスルカード」、携帯メールへの運行情報配信(平成16年11月より開始)など、利便性向上のための各種サービスを設けている。「ナッスルカード」はリピーターをつなぎとめる目的で平成15年7月から開始されたもので、ポイント還元や施設利用料の割引が受けられる。平成17年3月現在で会員数は8,700~8,800人である。またドライバー用仮眠室、分煙設備など、船内の快適性を向上させる工夫も図られている。

また財務面では、国の支援などは受けず、赤字が出た場合でも企業努力で返してゆくため、経費削減の努力も図られている。最も削られやすいのは宣伝広告費で、平成17年度も5%削られる予定とのことである。当座の資金に困った場合には南海電鉄に支援を頼むが、それも職員の給与・ボーナスをカットした上での支援要請になるという。

### ④航路を支える需要

厳しい経営環境のなか、南海フェリーはどのような需要に支えられているのだろうか。この航路を利用するトラックは、食料など生活物資の流通に関わっている。また最近では少なくなったもの、かつて和泉佐野・泉南でタオル・毛布などの産業が盛んだった頃(昭和50年頃まで)に四国から集団就職で渡った人達が、帰省の際この航路を利用するという。この航路がこのように生活物資の流通や生活に密着した旅客輸送を担っている側面を、南海フェリーでは「生活関連航路」という言葉で表現している。

この航路はまた、和歌山港において南海電車と接続するため、ビジネス客の利用を見込める航路でもある。今日、船と鉄道の駅が接続しているのは全国でもここだけであり、このことは南海フェリーを支える重要なメリットとなっている。なお南海電車は、徳島ー和歌山港の航路が廃止になれば、手前の和歌山市駅で電車を止めると明言しているとのことである。高速船が廃止された際には、特急列車(サザン号)の便数も減らされたという。

---

<sup>4</sup> 南海フェリーが公表している会社概要(平成16年10月22日現在)から、経営に関わる項目を見てみると、資本金は1億円、5名の役員がおり、従業員は地上32名、海上78名である。平成15年度の売上高は24億6,200万円である。子会社として「南海フェリー商事」があり、代理店業、弁当製造販売、売店業務などに携わっている。

生活・ビジネスでの利用がある一方で、観光目的の利用がある。南海フェリーの各種広告パンフレットのうち、南近畿の観光スポットを紹介したものを見ると、高野山・熊野古道・南紀白浜が大きくスペースをとって紹介され、その他は和歌山市周辺・和歌山マリーナシティ(地中海の港町をイメージしたテーマパーク「ポルトヨーロッパ」がある)の情報が載せられている。一方四国の観光スポットを紹介したものでは、遍路・大鳴門橋遊歩道・阿波踊りが大きく紹介され、あとは道後温泉・桂浜・金毘羅宮など四国全体の有名観光地が網羅されている。

これらの観光地のうち、南海フェリーが特に重視して力を入れているのは高野山と白浜であり、これらが「トップ2」とのことである。とりわけ高野山は、平成16年に熊野とともに世界遺産となり、南海フェリーではこれに合わせて、団体バスの旅客運賃無料サービス(平成16年10月から平成17年10月まで)、和歌山港－マリーナシティ経由－高野山行のバス運行(平成16年10～11月の土日・平成17年は4～11月の土日祝を予定・大十バスとの共同)を実施している。高野山へのアクセスに関しては、タクシー会社に依頼して、観光しながら高野山に行く・ダイレクトで行く・高野山に行ってから熊野や白浜に行くなど様々な運賃設定を組んでもらう、といった努力も払われている。

ここで再び表1に戻ると、大阪万博(昭和45年)、鶴見の花博(平成2年)、和歌山リゾート博(平成16年)が会社沿革上の重要な出来事として認識されている。周辺で開催されるこうしたイベントもまた、期間限定とはいえ大きな観光目的需要を生み出している。平成17年の愛知万博では、滋賀県のバス会社にツアーを企画してもらい、約1ヶ月間フェリーを利用してもらう予定であるという。一方で、愛知万博に人が流れて他のツアーに人が来なくなる心配もあるとのことである。

生活・ビジネス・観光といった多様な目的で利用されているこの航路であるが、利用者を地域別に見た場合の特徴としては、やはり和歌山・徳島・大阪・香川・愛媛の利用者が多く、リピーターもほぼこの地域の利用者であるという。また高知－和歌山の行き来が少ないことも特徴のひとつであり、これは、高知から高速道路を使って山陰方面に行く人が多いことと関連しているのではないかと、とのことである。

## ⑤ 遍路との関連

徳島(鳴門市)には遍路始点である第1番札所霊山寺があり、和歌山には遍路満願後参るべきとされる高野山がある。遍路巡拝関連の利用者はどの程度いるのだろうか。また南海フェリーではこうした利用者をどのように捉えているのだろうか。

船内に置かれている乗客向けのアンケート用紙では、乗船目的の選択肢として「仕事」「観光」「帰省」「巡拝」「その他」が設けられており、巡拝関連利用者が重要な利用者類型として認識されていることが分かる。しかし、船内で白衣姿の乗客を見かけることもあるとはいえ、遍路関連利用者の実数を把握することは困難であり、感覚として2～3割位ではないかとのことである。

巡拝関連客の増減に関しては「年による」とのことだが、NHKで遍路が大きく取り上げられて以降多くなった、という認識である。一方で、遍路ツアーの旅程に関して、かつては3泊4日や4泊

5日で回るのが主流であったものが、最近では日帰り、長くて2泊3日が主流になりつつある、との認識があり、このことがフェリー利用を遠ざける要因として考えられている。

日帰りツアーとは、八十八カ所の札所を日帰りの日程で小分けして巡るもので、主要なツアー会社では、1年間で12～15回程度の日帰り(部分的に1泊2日を含むこともある)のツアーに参加すれば、八十八カ所をすべて回れるよう日程を組んでいる。こうしたツアーでは時間的な効率や自由度が優先され、フェリーが使われるとしても12～15回のセットのうち1回だけ片道で、というパターンが多いようである。また巡拝後の高野山参りにしても、かつては回り終えたあとフェリーで直接行っていたものが、日帰りツアーであれば、満願後直接行くのではなく、また後日ということになるという。

この点に関連して、周辺観光資源を紹介する南海フェリーのいくつかのパンフレットのなかで、「癒し海道」というキャッチコピーが用いられていることは興味深い(写真1)。これは四国巡拝、高野山などを念頭に考えられた言葉だという。架橋や高速道路の影響で効率優先のツアー・移動が主流になるなか、「癒し」に関連する周辺資源を結ぶ「癒しの道」として自らを性格づけることで、海路の持つゆとりや快適性などのメリットも効果的に表現していると思われる。

図2 南海フェリーパンフレット



## ⑥今後の展望と考察

### <架橋と高速道路>

架橋の影響が一段落し、車両輸送量も下げ止まりを見た現在、南海フェリーでは、橋との関係について「敵対より共存」と考えている。ここでは、限られた需要を奪い合うという発想ではなく、今後橋によって関西－四国間の交通がより活発になり全体の需要が増えると、「行きは橋でも帰りは船で」といった形態の利用が増え、フェリーにとってもプラスになり得るという発想が示唆されていると言えるだろう。

高速道路の整備計画に関しては、フェリー発着所と高速道路との接続が容易となる徳島東インターチェンジ(仮称)や、阪和自動車道の白浜までの開通などが期待されているが、かつて大阪－和歌山間の高速道路建設の際(平成5年に開通)、遺跡が出て計画が遅れたという経験があるため、過剰に期待せず気長に待つという姿勢のようである。

### <考察>

架橋と高速道路の整備によって徳島－大阪間の交通が陸上主流となるなか、南海フェリーは、距離的にみて徳島－和歌山間の最短ルートであるというメリットと、鉄道連絡ルートであるというメリットを生かしつつ、今日まで航路を維持してきた。

最短ルートとしてのメリットは、シンプルに徳島－和歌山間のみを移動する場合、この航路が時間的にも経済的にも最も効率的なルートとなり得る点にあり、このことが、航路に一定の需要をもたらしている。これは、対岸をダイレクトに結ぶ海路が本来的に持つメリットであろう。

しかし移動の始点終点が徳島・和歌山を離れるにしたがって、最短ルートとしてのメリットは、他の陸上迂回ルートとの競合のなかで徐々に失われてゆくことになる。これを補う上で重要なのが、港と陸上交通との接続であり、和歌山側では今日まで鉄道との連絡が保たれている。

徳島側では、国鉄小松島線廃止以降、旅客の減少を経験し、高速道路へのアクセスを高めるため港の変更を行った。広域移動におけるこの航路の活性化は、計画中の新たなインターチェンジの建設によって、徳島側の陸上交通との接続がスムーズに達成されるかどうかにかかっていると見ることができるだろう。

一方この航路はまた、「癒し海道」の言葉に含意されているように、陸路にはないゆとりや快適性を持つ移動手段でもある。これは、スピード・効率優先の他の交通手段と比較対照したときに現れる、海路の現代的な特質と考えることができる。効率と競争の時代にあって「癒し」が注目されてきたように、海路のゆとりや快適性が移動における重要な付加価値としてますます認識されてゆく可能性はある。その場合、この航路には、周囲の環境変化のなかでこのルートに求められる一定の効率を満たしながら、それとは本来的に相反しがちなゆとり・快適性も同時に保持するというバランスが求められるのかもしれない。

#### 《参考文献》

- 『阿波の交通』編集委員会編『阿波の交通(下)―明治維新から現代まで―』徳島市立図書館、平成3年。
- 小松島市史編纂委員会編『小松島市史 下巻』徳島県小松島市役所、昭和63年
- 和歌山市史編纂委員会編『和歌山市史 第3巻 近現代』和歌山市、平成2年
- 国土交通省四国運輸局『本州・四国間の旅客及び貨物の動向』平成16年度4四半期
- 国土交通省四国運輸局『本州・四国間の旅客及び貨物の動向』平成17年度2四半期

(入江正勝)

## 4. 四国遍路道空間の再編（事例研究）

### —陸海空を切り口として—

#### 4-1 四国自然歩道整備と遍路道の再生

- (1) 自然遊歩道政策の登場と「四国のみち」整備事業
- (2) 「四国のみち」と遍路道の再生

#### 4-2 歩き遍路道の索道化：ケーブルカー化・ロープウェー化

- (1) 変則的な遍路道としてのケーブルカー・ロープウェー遍路道が持つ意味
- (2) 遍路道におけるケーブルカー、ロープウェーの敷設状況
- (3) 八栗ケーブルカーと四国ケーブル（株）
- (4) 索道系遍路道についての暫定的な検証結果

#### 4-3 「いやしのみち」事業からみる遍路道再生運動—徳島県の例を中心に—

- (1) 高速道路網の完成と遍路道再生とのシンクロニシティ—1998年と2000年
- (2) 徳島県「いやしのみち」事業—歩く道表象される道
- (3) 「いやしのみち」事業にみる遍路道再生運動の重層性

#### 4-4 遍路道と「いやしの道づくり事業」—愛媛県上浮穴郡の例を中心に—

- (1) 行政の視点から
- (2) 地域住民と遍路者の視点から

#### 4-5 合併後の道路整備計画と遍路道の再編—香川県さぬき市の事例—

- (1) さぬき市の遍路道および海と空
- (2) 5町合併とさぬき市の街路網計画  
のなかでの志度山川線
- (3) 「高地蔵」と地域の生活
- (4) 前山地区住民の生活と遍路道
- (5) 「新四国のみち」とさぬき市の遍路道の整備
- (6) 交通ネットワークとしての道、歴史と文化の道、住民の生活空間としての道

#### 4-6 土佐清水市「あしずり遍路道」の再編

- (1) 足摺岬の地域特性
- (2) 四国遍路と足摺岬、真念庵
- (3) 観光地としての足摺岬
- (4) 観光政策の転換
- (5) あしずり遍路道の再編
- (6) まとめ

#### 4-7 遍路道の世界遺産化をめぐる動向

- (1) 本事例の調査背景と問題意識
- (2) 霊場寺院関係機関
- (3) 遍路者サイドの対応
- (4) 行政経済界サイドの対応
- (5) 交通観光関連業者の対応
- (6) マスコミ関係の対応
- (7) 遍路道の世界遺産化の動向に見られる道空間の多元性

## 4. 四国遍路道空間の再編（事例研究）—陸・海・空を切り口として—

### 4-1 四国自然歩道整備と遍路道の再生

#### (1) 自然遊歩道政策の登場と「四国のみち」整備事業

高度経済成長が終わりを迎える 1960 年代の終わりから 1970 年代にかけて、行政の道路政策に関して、建設行政における道路整備とは異なる文脈でのもう一つの動きがみられる。この時期には、高度経済成長の歪みとしての公害問題や都市への人口集中による過密過疎問題などが顕在化した。そして、ものの豊かさから精神の豊かさを求める価値観への転換を促すような風潮が現われてきたのであり、さらに、公害問題の深刻化は、道路建設による自然破壊や振動、騒音、排ガス対策などをも含む公害対策への関心を高めることになる。このような事態を背景として、道路行政もこれまでの産業効率化を中心とする道路整備に加えて、新たな対応を迫られることになる。その第一の方向は、地域社会の定住圏の形成という観点から、環境に配慮した、安全で生活に便利な道路の整備であり、第二は、観光レクリエーション・余暇への社会の関心の増大と行政施策への需要の増大に応えるための道路整備である。そのなかには、すでに 1968 年から始まっていた東海道自然歩道をはじめとする、歩く道の復権としての自然歩道整備の課題の登場が含まれる。これは、「ネットワークとしての道」であるよりはむしろ、それ自体の経験を重視する道空間であり、行政の立場からすれば、そのような利用を目的とした空間としてのデザインを求められる道の整備である。これについては、別の報告書ですでにその経緯を詳しくまとめてあるので、ここではそのときの記述をもとに両ルートの基本理念と概要のみを記しておくことにする。

四国の長距離自然歩道は「四国のみち」という呼称のもとに整備されてきた。しかしながら、同じ名称で呼ばれながら、じつはかなり内容の異なる 2 つの「四国のみち」が存在するのである。そのひとつは「旧環境庁ルート」（以下、環境省ルート）と呼ばれるもので、旧環境庁の事業として整備されたものである。もうひとつは「旧建設省ルート」（以下、国土交通省ルート）と呼ばれるもので、旧建設省四国地方建設局の事業として推進されたものである。これは、第三次全国総合開発計画の自然環境保全に関する計画課題を受け、旧環境庁だけでなく旧建設省四国地方建設局も加わって、当時の国土庁総合開発事業調整費を申請して合同調査を実施するところから開始されている<sup>2</sup>。

1978(昭和 53)年に、「四国のみち保全整備計画研究会」（旧環境庁）および「四国のみち保全整備計画調査委員会」（旧建設省）という協議会がつくられ、2 年間をかけて、基本構想、路線選定方針、保全整備計画について詳細な調査研究が行われた後、1980 年 3 月にそれぞれ独自の報告書がまとめられている。両報告書をみるかぎり、その調査が開始される時点から、すでに

<sup>1</sup> 長田攻一「行政と四国遍路道」、早稲田大学道空間研究会編『現代社会と四国遍路道』1994 年、第 3 章  
<sup>2</sup> もともとこの事業は、環境庁の管轄であり、旧建設省がなぜこれに参加したかについての詳しい経緯は不明である。



「四国のみち」は、国土交通省ルートと環境省ルートが別々に構想されていたことがわかる。それぞれのルートの基本理念を、それぞれの報告書の記述からまとめてみると、以下のようになる。

#### [環境省ルートの基本理念]

まず、環境庁研究会の報告書では、交通手段の極限までの発達により、はじめて人間は歩くことの本質的意義を再認識することができたとし、「歩くための道の復権」を現代社会の必然的な欲求であるという観点から、自然歩道整備の現代社会における意義をとらえ、四国の自然歩道の基本理念を次のように述べている。

自然歩道の基本的な概念は、四国の自然歩道においても全く異なるところはない。それは、とりまなおさず自然歩道の共通理念として位置づけることのできる、次の2点をもって表現される。

- a) より多くの人々が四季を通じて手軽に楽しく、かつ安全に歩くことによって、自然のもつ豊かさを実感し、心身ともにレクリエイトできる場として機能すること。
- b) 生活の様々なレベルにおいて“歩くことの復権”を促し、かつそれを定常化させるための一つの足がかりを創出すること。

長距離にわたる自然歩道としての観点からは、日常の個別的事象の中にあつて、目に見えない「何か」として人々の心のどこかをとらえ、かなたの方向性を望むことのできるシンボルとなることであり、さらに長大な自然歩道及びその沿線が何らかの快適な雰囲気— それはアメニティとでも表現できるものではあるが— を共有することで、一つのポリシーを有するというであろう。

加えて、自然歩道は、生身の人間が自らの足で歩くみちであり、その地域の特性にじかに触れるものであるから、地域の自然条件・社会条件を十分活かすよう考慮したものとして整備されなければならない。

以上のような自然歩道の理念を踏まえ、四国における新しい形態の自然歩道が、四国の自然と社会の特徴に合わせてつくられる必要があるとされている。そこで、とくに配慮しなければならないとされている点は以下のようなものである。

- ①自然の豊かさ、および歴史的雰囲気を留める地域を通過するよう配慮する。
- ②四国を一周する遍路道を考慮して、めぐる空間を大切にす道設定をする。
- ③遍路道を自然歩道構成の部分として活用する。
- ④歩く道の車道化を防止するよう配慮する。
- ⑤四国の居住者が日帰りで利用できるよう、公共交通機関によってアクセスしやすいものとする。
- ⑥歩行に際して苦痛や困難、危険を伴うことのないように配慮する。
- ⑦様々な利用者の行動パターンに対応しうるような計画を作成する。

- ⑧管理が充分に行き届くような配慮を計画の段階から行なう。
- ⑨沿道地域の人びとの生活にも有効である道とするとともに、それらの人びとの参加と協力が得られるよう配慮する。
- ⑩地域住民と利用者との出会いの場を創出し、異なる地域の人びとの相互交流を促進するような効果を持たせるよう配慮する。<sup>3</sup>

ここで、自然とのふれあいを重視しつつ、遍路道を部分的に取り入れ、それを活用するという視点が見られ、遍路道が自然遊歩道の整備のまなざしからとらえ返されていることに注意しよう。

#### [国土交通省ルートの基本理念]

旧建設省の報告書においては、「道」のもつ今日的な意味・機能について、一方での急激なモータリゼーションによる道路整備の対応の遅れと、他方での押しつけのレジャーや流行から脱して各自が日常的な意識の中で楽しむレクリエーション需要の高まりとを背景として、今日の道路整備の課題が、自動車のための道路整備のみならず、人間が歩くという基本的な活動を取り戻し、自然や文化的環境に親しむレクリエーション需要にも応えるものでなければならないという観点から考察する。そして歴史的な四国の遍路道が、現代社会から隔絶したものでなく、現代生活に同化した存在であることに注目し、遍路道をこのようなレクリエーションの原点として位置づけ、これをより現代人のレクリエーション・ニーズに合うように整備し演出することによって、「みち」レクリエーションの場として再利用しようという目論見がみられる。

かくして四国の道の計画の基本理念として、①人間性を回復するみちを創る、②自然と歴史と文化に親しむみちを創る、③地域に根ざした人と人とのふれあいのみちを創る、をあげており、さらに、計画の基本方針として、次の諸点をあげている。

- ①歩くことを基本とするが、サイクリング等も行え、より多くの人が手軽に、安全に利用できる「みち」とする。
- ②四国の美しい自然、特異な景勝地、四国霊場 88ヶ寺等を広く巡りながら、一周することを基本とする。
- ③失われていくへんろ道をできるだけ保全し活用する。
- ④できるだけ多くの都市と地方を結び、地域の人々と利用する人とのふれあいを図る。<sup>4</sup>

旧建設省四国地方建設局(現国土交通省四国地方整備局)が、全国的にも遅れをとってきた四国の自動車道の整備を一方で最優先させながらも、他方で地域の伝統維持や自然保護のための配慮に敏感にならざるをえない背景には、遍路道の伝統があり、道路建設がレジャー・観光の

<sup>3</sup> 環境庁自然保護局『四国のみち保全整備計画調査報告書』1980年 pp.1-5

<sup>4</sup> 建設省計画局地域計画官・建設省四国地方建設局企画部『四国のみち保全整備調査報告書』1979年 pp.12-13

ニーズにも対応することを求められてきている現実がある。ここにも、遍路道が強く意識され、しかもそれがレクリエーションの道という視点からとらえ返されている点が重要である。

両者の違いは、ルートの形態に関わるいくつかのポイントに現われてくる。まず、国土交通省ルートの方は四国を一周することを基本としており、環境省ルートの方は四国の居住者を対象とした日帰りの散策ないしハイキング・コースを想定している点である。したがって、国土交通省ルートは遍路道と重なる巨大なループをなすルートづくりがイメージされ、他方の環境省ルートは遍路道を部分的に活かしながら小規模なループを四国全土にちりばめ連結させるというイメージである。この形態上の違いは、基本的理念を共有しつつ、環境省ルートは自然指向であり、国土交通省ルートは文化・歴史指向であるという役割分担の違いとして意見調整がなされている。

#### 〔環境省ルートの概要〕

四国全体で 123 路線からなる総延長 1,545.6 キロメートル(連絡路を入れると 1,672.6 キロメートル)におよぶ自然歩道である。それぞれの路線は、短いもので 2.5 キロメートル(高知県)、長いもので 28.8 キロメートル(愛媛県)まで幅はあるが、半日から一日で歩ける平均 10 キロメートル前後の歩道に、すべて名称が付けられている。

各ルートには実際に利用者が手にしながら歩けるような色刷りの小さなパンフレットが各県同一規格で用意されており、各県の自然保護担当部局で無料でもらえる。それには、公共交通機関によるアクセスの方法、コースの概略、みどころ、地図、里程表、利用者の心得などが載せられている。その約 2 分の 1 は、自動車も通行可能な舗装された道路を中心とする国土交通省ルートと重複する。したがって、重複部分は旧建設省に任せ環境省ルートの道路整備は歩行者専用の自然歩道を中心としたものとなる。具体的には、危険な場所を整備したり、迂回したり、橋を架けたり、切れたルートを連結したり、急峻な道には階段をつけるなどの事業となる。中には許可をもらって私有地を利用したり、国道、県道については、県土木事務所に補修を依頼することもある。その他の事業は、地名板、誘導標、指導標、案内板、解説板、休憩所、トイレの設置である。これらを県で設置したり市町村に依頼して設置してもらう。完成後の維持管理は、台風その他で壊れた道標、案内板、地名板、階段等の補修がある。さらに雑草刈り、空き缶、ゴミ回収などがあるが、それらは一部ボランティアに依存している(愛媛県環境保全課の話)。また、各県ごとに四国全体のルート地図と県全体の路線がすべて載せられているパンフレットと、各路線の小さなパンフレットの発行(県の自然保護担当部局で無料配布)を行っており、平成 2 年度より、利用促進のためのイベントとして、歩く会の開催(地域のユースホステル協会などと共催)や、県内コースの踏破認定証を交付する「四国のみち踏破記念制度」などがある。なお、案内のための施設やパンフレットには、すべて国土交通省ルートのものと共通のロゴマーク(一般募集)が用いられており、四国のみちのシンボルとなっている。この事業は、1985 年から 1994 年までの 10 年計画の事業であり、ほぼ予定通り完成している。その後は、箇所によって路面、道標、案内板、休憩所など、必要な補修をするなどの維持作業が行われている。

#### 〔国土交通省ルートの概要〕

国土交通省ルートの基本は、四国一周ルートとすることである。そこで旧遍路道や歴史上の道、古い町並みや歴史的文化財、「お接待」が行なわれたり、かつて行なわれていたところ、観光施設やレクリエーション施設等は、積極的に取り込むこと、土地利用規制区域のうち、危険区域はさけて自然公園区域、保安林区域、鳥獣保護区域を取り入れる、山地から町を通るような場合は、できるだけ神社・仏閣を経由するようにすることなどが、路線選定条件として考慮されている。その結果、1989年の旧建設省四国地方建設局の説明資料では「“へんろ道”の活用を含む生活・文化・レクリエーション指向型の“みち”をめざしてルート決定を行っており、四国霊場八十八ヶ所すべてを連絡する一周ルート」と規定されている。

最初の調査報告書の予定では総延長は1,240キロメートルであったが、1992(平成4)年の時点では1,321.7キロメートルとなっている。道路種別を見ると、市町村道が36%で最も多く、県道27%、国道19%、その他18%の順となっている(旧建設省四国地方建設局パンフレット「四国のみちを往く」1990年)。

各県ごとに八十八ヶ所霊場が集中している地域を中心に“モデル区間”が決められ、優先的に整備が進められ、それを紹介する「体感プロムナード 四国のみち」という色刷りのパンフレットが、徳島県、高知県、愛媛県、香川県でそれぞれ分担してつくられている。パンフレットには、各モデルコースが、いくつかの部分に分けられてより詳細な説明が加えられ、歩き方のマニュアル、モデルスケジュール、交通・宿泊情報が載せられている。細分化された地図には、ルートに沿って、標識、休憩所の位置、八十八ヶ所霊場を初めとする歴史的、文化的施設の位置が示され、それらについてカラー写真入りで説明が付されている。国土交通省ルートの場合には立派なパンフレットは完成しているが、道の整備自体の完成の時期や進捗状況はあまり明確にされておらず、われわれが1998年度に確認した数値以上のデータはえられていない。その理由は、この事業が特別の予算のもとで行われているのではなく、通常の道路予算の枠内で行われているからである。つまり、国土交通省においては、1990年代の終わり頃から、またとくに21世紀への転換点における組織再編とともに、一般道路の整備課題の中に、自然環境への配慮、道の歴史・文化・伝統への尊重などを取り込むようになってきている。四国地方整備局においては、これまでの「四国のみち」事業ばかりでなく、全国的に展開されている「歴史国道」、「歴史文化道」などの指定事業をも一括して、「新四国のみち」事業と呼び、歴史・文化・伝統への関心を道路整備事業の重要な課題としている。このほかにも、「ふれあい四国路」(2001年より)、道の清掃を呼びかける「88 クリーンウォーク」、「カンカンネット」(2003年より)など、地域住民や四国の道利用者のボランティアと手を結び、参加と連携を具体化する事業にも取り組むようになってきている。

#### (2)「四国のみち」と遍路道の再生

環境省ルートは、基本的に八十八ヶ所霊場巡りを目的に入れているわけではないので、遍路

道との関わりは、基本的には、八十八ヶ所霊場を原則としてすべて取り入れている国土交通省ルートと重なる部分だけであるといつてよい。徳島県では1番～12番、20番～23番までの16ヶ寺、高知県では27番～30番、35番～39番までの10ヶ寺、愛媛県では40番～51番、58番～64番までの19ヶ寺、香川県では65番～66番、80番～82、88番の6ヶ寺の計51ヶ寺である。したがって、環境省ルートでも半数以上の札所をカバーしていることになる。また58番の仙遊寺、82番の根香寺は、国土交通省ルートというよりは環境省ルート上にあるといえる。

国土交通省ルートは四国一周ルートであることを強調し、八十八ヶ所霊場をすべて取り込むことをうたっている。しかしながら、霊場をはずれるところでは遍路道とは違ったルートを通る場合もあることから、遍路道と完全に重なるわけではない。遍路道との重なりは、札所霊場が比較的距離に固まっている愛媛県(77.2%)、香川県(61.6%)でとくに多く、札所霊場間の距離が比較的長い高知県(37.8%)、徳島県(51.3%)で少なくなっており、全体では半分以上の692.0キロメートルに達している。

国土交通省ルート「四国のみち」および「遍路道」の延長割合

	四国のみち	遍路道	重複部分	
徳島県	245.6 (19.8)	215.8 (19.2)	126.1 (18.2)	51.3
高知県	442.6 (35.7)	430.1 (38.2)	167.2 (24.2)	37.8
愛媛県	377.4 (30.4)	343.9 (30.5)	291.3 (42.1)	77.2
香川県	174.4 (14.1)	136.3 (12.1)	107.4 (15.5)	61.6
四国全体	1240.0(100.0)	1126.1(100.0)	692.0(100.0)	55.8

※左：距離 (km)、右 ( ) 内：割合 (%)

※重複部分の右の欄の数値は、四国のみちの延長に対する重複部分の割合を示す  
(建設省計画局地域計画官・建設省四国地方建設局企画部『四国のみち保全整備調査報告書』要約 1980年 p.21)

両ルートの整備により、旧四国遍路道の一部がこれによって歩く道として再生されることになったことは事実である。ところが「四国のみち」整備は行政の事業であるかぎり、四国遍路道そのものの再生を目的とするものではない。それは遍路道を行政のまなざしから部分的に取り込み、活用するための「自然志向の道」であり「レクリエーションの道」ないし「歴史文化の道」である。したがって、四国遍路を目的として札所を回る遍路にとつて、「四国のみち」の案内板や道標はかえって道に迷うもことになることがある。それらの道標のうち札所へ通じる場所にある道標には、札所への方向や距離を示したものがあり、それを頼りに同じ四国のみちの道標を辿っていくと、札所から遠のいてしまうことすらあるからである。

ここには、同じ道空間に「四国のみち」としての意味と「遍路道」としての意味が重層化している箇所があることとともに、それぞれの意味が微妙に対立することがあることを指摘しておかなければならない。その区別は利用者の中で顕在化し、違和感を持って経験されることもあれば、遍路にとつても歩きやすい道として好意的に受け入れられる場合もあろう。また、同じ「四国のみち」と呼ばれながら、そこには国土交通省の理念によって整備された空間と、環境省の理念によって整

備された空間の 2 つがあり、ある箇所においてはそれが同一空間のなかに重層化しているといえよう。その 2 つは利用者の側からするとほとんど気づかれることなく融合したものとして経験されるかもしれないが、それぞれのパンフレットの説明に従って、それぞれの意味の層が同じ道空間の中に堆積していることが了解され、それ自体が享受されることによって、かえって道空間の意味の豊かさを生み出すこともあるともいえよう。

「自然遊歩道整備」という共通の理念の下で、環境省ルートは自然志向、国土交通省ルートは歴史・文化指向という相違を強調しつつ、両者で対抗的に企画・整備し相互協力によって計画内容の充実を図っている点は四国のみちの特徴である。かくして、とくに「自動車道路整備」を主な課題とする建設行政が「四国のみち」の整備に取り組み、環境行政との調和を実現している事実は、「自動車道路整備」と「歩く道の復権」という 2 つの意味の対立を顕在化させずに処理する社会的メカニズムに大きく寄与しているように思われる。

#### 〔ボランティアによる遍路道再生活動〕

他方では、「四国遍路道」の再生に関しては、行政による道の整備とは別のいくつかの動きがある。その近年の事例については、この後に続くいくつかの節において扱うことになるが、ここではとくに 1990 年代における「へんろみち保存協力会」（宮崎建樹代表）の活動について指摘しておかなければならない。歩き遍路のための詳細な地図の作成、四国全県にわたって旧遍路道の復活や道しるべの設置、草刈奉仕団の組織化、歩き遍路の団体組織とその先導など、幅広い活動のすべてにわたって力を尽くした例は、「へんろみち保存協力会」を置いてないといえよう。この活動も、車遍路の隆盛に対してあらためて歩く遍路修行への意味づけを現代社会のコンテキストの中で再定義し、現代歩き遍路の意義と歩くための遍路道の再生を目標として掲げていることから、行政の「四国のみち」整備とは異なる民間主導の立場からの歩く道の再生に寄与するものである。これは、おそらくかつての遍路の理想化であったり、過去への回帰を目指すものではなく、新たな現代遍路創造の試みの一つとして理解する必要があるように思われる<sup>5</sup>。

一方での自動車中心の道の整備の側でも、自然や環境の保全、さらには沿線の文化・伝統への関心を強めるようになる。これには、マイカーを中心とするモータリゼーションが、アメニティ、ゆとり、心の豊かさといった精神価値に対立するものではなく、むしろこれを追求する手段としての意味をもったことにも理由があろう。しかしながらクルマは、公害問題、交通事故などの社会問題はともかくとしても、大地を踏みしめて歩くという人間本来の活動からえられる自然との関わりや地域の人との交流の機会を著しく奪うものであった。「四国のみち」を含む長距離自然歩道整備事業の

<sup>5</sup> 「へんろみち保存協力会」代表宮崎建樹氏は、「四国のみち」の整備が「歩く道の復権」に寄与する点を認めつつも、木目をかたどったコンクリート製の柵を用いたり、土に近いアスファルト舗装を用いることに批判的である。その背景には、おそらくある程度の危険性を持ち遍路の行く手を阻む修行の道としての遍路道が、安全なレクリエーションの道としてあからさまに人工的にデザインされてしまうことへの違和感があるものと思われる。

構想は、このようなモータリゼーションによる道の自動車による占有に対して、歩く道の復権というキャッチフレーズの下に登場した。長距離自然歩道が、建設行政に対抗する形で環境行政の主導のもとに計画されてきたことは、道路行政に空間統合のための効率的「移動ネットワーク空間」としての「自動車道路整備」と、歩く体験を重視する非効率的ネットワーク空間である「自然と歴史・文化の道整備」という、相異なる意味の分化を促し定着させた点で重要である。

(長田攻一)

《参考文献》

- 長田攻一「行政と四国遍路道」、早稲田大学道空間研究会編『現代社会と四国遍路道』1994年、第3章
- 環境庁自然保護局『四国のみち保全整備計画調査報告書』1980年
- 建設省計画局地域計画官・建設省四国地方建設局企画部『四国のみち保全整備調査報告書』1979年

## 4-2 歩き遍路道の索道化：ケーブルカー化・ロープウェイ化

### (1) 変則的な遍路道としてのケーブルカー・ロープウェイ遍路道が持つ意味

本節で中心的に扱う事柄は、きわめて特異な現代的形態の遍路道であるケーブルカー遍路道、ないしロープウェイ遍路道である<sup>1</sup>。2006年3月現在、ケーブルカー遍路道については、85番八栗寺に向かうものが一つ、また、ロープウェイ遍路道は、21番太龍寺と66番雲辺寺にかかるものに加えて、別格霊場15番箸蔵寺のそれを加えれば、三つのものが稼動している<sup>2</sup>。わずか4箇所にはすぎない「鋼索鉄道」(ケーブルカー)や「空中索道」(ロープウェイ)による変則的な遍路道ではある。仮に、四国遍路の道のりが約1200kmとするなら、これら索道系の変則的遍路道の合計は約6kmほどだから全体の1/200程度にすぎない道である。だがしかし、これらのルートは、遍路道の多元的構成の有り様にそれ以上の特異な役割を果している装置のように思われる。そして、また、この種の形態による遍路道の存在は、遍路道の車道化が現代遍路文化において持つにいたった意味合いとはまた別様の問題を投げかけているように思われる。以下では、その事例的検証に先立ち、この点についてごくかいつまんで触れておくことにする。

第一に、これらの変則的遍路道の存在は、一方では、(1)山間部にある札所に向かうこれまでの厳しい山越えの遍路道、たとえば、「遍路ころがし」や「難所」といわれる札所が遍路行において占めてきた象徴的意味とその変容過程に関連している。ケーブルカー等の近代的機械装置の敷設は、遍路行の修行性を物語る象徴的装置のひとつであった特異な「遍路ころがし」空間が持っていた意味を少なからず変容させる機能を持っているだろう。「遍路ころがし」が持ってきた特異な象徴的地位が脅かされることを示唆してはいないだろうか。遍路はおいそれとは「ころがらなくなった」のである。したがって、遍路修行の証のひとつとしての「遍路ころがし」的次元とは別の次元に修行性の準拠点がシフトしつつあるのではないかという問題も浮上する。もっとも、他方では、車遍路と同様に、これらの便利な移動手段が「歩き遍路」の価値を逆説的にさらに高める文化的装置として機能していることも確かなことだ。

第二に、こうした現代的修行性の変容に関して、(2)これら索道系の遍路道が2県(徳島・香川)の山間札所に点在しているという事実に関連している点に着目したい。荒々しい海辺(外海)の修行をその主テーマにしている高知県と、山岳修行のみならず内海(瀬戸内海)に沿った修行をサブテーマに持つ愛媛県を除いた地点に集中しているのである。同時にまた、ロープウェイ等の敷設による実践レベルでの山岳修行の相対的な価値低下は、海沿いの道が主テーマの土佐高知を遍路行の象徴的な「修業の道場」と位置づける近年の四国曼荼羅道場論(阿波:発心、土佐:修行、

<sup>1</sup> 本節は、2004年8月に浅川・坂田両名の共同作業にて実施した四国ケーブル株式会社関係者(取締役総部長増谷芳信氏、および赤川庄市会長)へのヒアリング調査をもとに、その他の関連資料を参照しつつ坂田の責任において検証したものである。

<sup>2</sup> ここでは、64番札所前神寺の出張先の奥前神寺へのアクセスとしても利用される石鎚登山ロープウェイについて現代遍路にとってはそれほど一般的ではないため割愛している。これについては第2項①を参照。



伊予：菩提、讃岐：涅槃)の浸透と形式的にはよく符合している。このことは四国遍路における山の修行と海の修行という五来重の指摘する二大テーマに加えて<sup>3</sup>、四国ないし四国遍路の根源的性質のひとつでもある「面四ツ」性の基本問題についてあらためてわれわれの注意を喚起しているように思われる<sup>4</sup>。

他方、(3)ケーブルカーやロープウェーによる遍路経験は、近年のマイカー遍路や自転車遍路などと比べれば、一定程度の「集团的」遍路経験装置としての性格を持っている点に留意すべきであろう。同じ近代文明の産物であるが、遍路道が公共事業として高度に車道化されればされるほど、ますます個人ベースに自由に移動できるようになるのがマイカー遍路である。これにたいして、ケーブルカーやロープウェーの準鉄道的な鋼索/索道による敷設は、必ずしもそうではない。むしろ、一定程度の移動の「集団性」や「共同性(公共性)」を強いることになる点がマイカー遍路の場合とはまったく異なる。往時のバス遍路に近い性格を持っているだろう。したがって、この変則的遍路道では、遍路経験の集团的契機に関する位相問題を再考する手がかりのひとつともなるだろう。

同様に、(4)鋼索鉄道や索道によるこれらの移動手段とその遍路道は、高速道や一般鉄道に比べれば、より等身大的で環境に優しいエコロジカルなスローライフ文化圏に位置する装置である。したがって、小集团的契機を維持しつつも、近年のプライバタイゼーション的な動向やスピリチュアリティ的な趨勢にそれなりに調和する小サイズの移動メディアとしての価値を持っている側面がある。それはまた、複数の車両やゴンドラが「ケーブル＝索(両手で縄を縋う意)」により結ばれながら運ばれるというメカニズムが持っている特徴とも関連しているだろう。つまり、聖なるものや他者と結ばれているというスピリチュアルな感覚を無意識のうちに感得させる装置でもある。ケーブルや縄や糸などが持っているメディア性という点は、すぐれて現代的な遍路道としての象徴的可能性を示唆しているものでもあるように思われる<sup>5</sup>。

さらには、(5)前述の(1)に関連することだが、ケーブルカーもロープウェーも「遍路道の空路化」に深く関連している。この山岳遍路道空間では、遍路道が「上空」に接近し、これに特有の移動経験を持つことになるだろう。この上昇経験は、3章において探究されている空路による四国へのアクセス空間体験とは、また、まったく異なるレベルの遍路道の空路化に関する諸問題を提起することになる。とりわけ、ロープウェーによる移動経験は、逆説的ではあるが、視覚的にも飛行機とは比較にならないほど強力な空路体験を与えるはずである。聖なるものとの関係において、この索道系の遍路道による山頂アプローチの経験は、一種独特の心理的効果を持っているに違いない。

最後に、この空路問題をいまひとつの視角からみれば、(6)これらの索道系遍路道は、これまでそれほど十分には論じられてこなかった遍路道の立体的な構成次元に関する位相問題について

<sup>3</sup> 五来重(1996: 5-34)を参照。

<sup>4</sup> 四国が異質な四地域からなるという地域構成原理が四国遍路文化においてもつ意味に関する問題は、四国遍路の根源的性格に関わる事柄である(たとえば、近藤喜博、1982: 133-136参照)。この点については、別途、稿を起す必要がある。「四国曼荼羅道場論」については、星野英紀(2001: 323-334)を参照のこと。

<sup>5</sup> 後述される屋島ケーブル廃止の事例では、存続意見として、スローライフ時代において再評価すべき根源的需要を満たす装置として位置づけられた。本節2項参照。

あらためて注意深い考慮を促しているように思われる<sup>6</sup>。無意識のうちにもつばら平面的な延長としての円環イメージを持たれがちな遍路道空間にたいして、ケーブルカーやロープウェー遍路道は、こうした通俗的な遍路道観念の脱構築を促がす重要な手がかりを提供しているように思われる。とりわけ、四国遍路においては、たとえば、フランス側から比較的緩斜面のピレネー越えをするスペインサンチャゴ巡礼と比べてみても、四国遍路では、急斜面の多い山岳聖地巡礼の性格がきわめて濃厚であるのだ。索道系巡礼道が登場する余地のある山のひだが入り組んだ四国の地形が問題となろう。

以上のような諸問題、すなわち、ケーブルカー・ロープウェー遍路道が持つ(1)修行性の意味変化、(2)「面四ツ」問題、(3)集団性・公共性、(4)スピリチュアリティ、(5)空路化、(6)遍路道の立体構成等々に留意しつつ、以下では、これらの索道系の変則的遍路道について検証してみよう。なお、本節では、はじめに全体的概況を俯瞰して、ついで、遍路道において唯一のケーブルカー遍路道である八栗ケーブルや雲辺寺その他のロープウェーの運営主体である四国ケーブル(株)の関与の仕方に主な焦点を当てて、遍路道空間の現代的再編の一側面を例証してみることにする。

## (2) 遍路道におけるケーブルカー、ロープウェーの敷設状況

### ① 霊場関連索道系遍路道の概況

本項では、はじめに全体的な基本的事項について概観する。前述したとおり、現時点では、四国霊場関連については、一つのケーブルカー(八栗ケーブル)と三つのロープウェー(太龍寺ロープウェー、雲辺寺ロープウェー、箸蔵寺ロープウェー)が主要なものとして遍路道周辺沿いに敷設されているが、その概要は次表 4-2-1 のとおりである。

表 4-2-1 四国遍路関連のケーブルカー・ロープウェーの概要

名 前	地 域	札 所	開設時期	延長	高さ
八栗ケーブル	香川県	85 番八栗寺	1964 年 12 月	680m	167m
箸蔵山ロープウェー	徳島県	15 番箸蔵寺	1971 年 4 月	948m	342m
雲辺寺ロープウェー	香川(徳島)県	66 番雲辺寺	1987 年 3 月	2600m	660m
太龍寺ロープウェー	徳島県	21 番太龍寺	1992 年 7 月	2775m	600m

これに見られるように、これらの諸施設は、60 年代から 90 年代にかけてほぼ 10 年ごとにひとつずつ各地に敷設開業されてきたことがわかる。とりわけ、第 21 番太龍寺と第 66 番雲辺寺の両札所は、それぞれともに遍路世界では「遍路ころがし」といわれたいわゆる「難所」の代表的スポットである。ちなみに、山岳エリアの難所札所としては、徳島では 12 番焼山寺、20 番鶴林寺、そして 21 番

<sup>6</sup> 遍路道の立体的構成に関する問題については、坂田(1998)を参照されたい。

太龍寺が、同様に、高知では 27 番神峯寺、愛媛では 60 番横峰寺、香川では 66 番雲辺寺などがつとに名高い。その代表的な 2 札所に大規模なロープウェーが架けられたのである。以下、その特徴について簡単に素描しておこう。ただし、八栗ケーブルについては、項をあらためて仔細に検討するので、ここでは省略する。

#### <雲辺寺ロープウェーおよび太龍寺ロープウェー>

雲辺寺は標高 900m を越す札所中一番高い地点に立地する象徴的な山岳札所である。香川県と徳島県の両県境にまたがる境内を持つ特異な立地特性を持っている。現在はスキー場(スノーパーク雲辺寺)ともリンクして観光施設の要素も少なからずあるが、深山幽谷にある札所としては代表的な霊場である。他方、後者の太龍寺は周囲を深い谷に囲まれ、標高 500m ほどに位置している山岳札所であるが、空海が虚空蔵求聞持法の修行をした歴史的名跡として名高い舎心ヶ嶽を有するスポットでもある。現在稼動する 2 大ロープウェーはこのようなところに架けられた。

また、敷設された太龍寺のそれは、西日本最長のロープウェーと言われ、麓より歩けば 2 時間もかかる行程をわずか 10 分足らずで 100 人もの人を運ぶ能力を持つ。他方、雲辺寺ロープウェーも 660m の高低差、2600m の距離を定員 101 名のゴンドラが日本最速の 10m/秒の速度で運行されるが、その規模は日本最大級のものと言われる。どちらも「四国ケーブル株式会社」運営によるロープウェーであるので、3~11 月は 7:20~17:00、12~2 月の冬季は 8:00~17:00 に、それぞれ 20 分間隔で運行されている。運賃についても、大人は、雲辺寺が往復:2000 円、片道:1200 円、太龍寺が往復 2400 円、片道:1300 円であるが、どちらも、人数(15 名以上、100 名以上、200 名以上)による団体割引や学生割引等がある。この団体割引は、ロープウェー遍路道における集団性の契機を示している証左としてみるのがきる点に留意したい。いずれにしても、これらのロープウェーは、敷設以来、ますます利用者が増加する動向にある。

#### <箸蔵山ロープウェー>

讃岐金比羅宮の奥の院と言われる別格霊場 15 番の阿波の箸蔵寺へ登るロープウェーは、70 年代に敷設された四国霊場最初の比較的中規模のロープウェーである。箸蔵寺へは、1930 年よりケーブルカーが敷設利用されていたが、1944 年の戦時に廃止され、戦後 1971 年より前述の四国ケーブル会社によりロープウェー 2 基、リフト 1 基が開設された。しかし、各施設の老朽化が進み、また徳島自動車道が池田町まで延長されることから、1998 年、四国ケーブル傘下の新会社「箸蔵山ロープウェー株式会社」により新しいロープウェーが新設された<sup>7</sup>。以前は、リフトとケーブルカーを乗り継いだものを持ち換えなしのシステムに変えたものである。

#### <石鎚登山ロープウェー>

ところで、上表には記載されていないが、現在では、石鎚修験や石鎚登山に関連するものとして石鎚登山ロープウェー(瀬戸内運輸関連会社)がある。山麓の下谷駅から山頂駅まで架けられているロープウェーであるが、山頂駅から徒歩 7 分ほどで第 64 番札所の前神寺(里前神寺)の出張先札所でもある奥前神寺に行くことができる。さらにはそこからリフトを乗り継げば下車して徒歩 8 分ほ

<sup>7</sup> この経緯については、主として、箸蔵山ロープウェー会社の HP (<http://www2.ocn.ne.jp/~ropeway/>) によっている。ヒアリングによれば、四国ケーブルが 1/6 出資したという。

どには役小角ゆかりの石鎚神社成就社(役行者が願いを成就したところで、石鎚四神社のひとつ)がある。もとより、明治の神仏分離までは石鎚神社が本来の札所であったことを想起するなら、いまでも四国遍路にとっては歴史的にも深いかかわりのある旧遍路道ルートのひとつといわねばならない。この点を考慮するなら、第 60 番横峰寺への黒瀬峠経由の参拝経路との関連も含めて本ロープウェイの位置づけについてはなお十分検討する必要があるだろう。しかし、現代の一般的遍路行においてはここまで参拝されることが少ないため、あえてここでは深くは取り上げない<sup>8</sup>。なお、他方では、雲辺寺ロープウェイと同様に本ロープウェイもスキー場(石鎚スキー場)とリンクしている面を持っている点に留意したい。

#### ＜別格 5 番大善寺のレールカー＞

変則的遍路道の中でもさらに変則的なケースとして、高知県にある別格霊場第 5 番大善寺には、足の悪い人のために「レールカー」(小型の数人乗りのケーブルカー)が敷設されている。大善寺会館から本堂までの急な斜面に有料ながら一部巡礼者への便宜が図られている。本寺は、穎崎の入海に面した急崖地の上にあり、必ずしも山岳札所ではまったくないが、その階段状の参道アプローチは柵があるものの大変な急勾配で健常者でも一抹の不安が残るものである。本レールカーはきわめて珍しい例外的な移動手段であるが、この種の装置がもっている基本的機能(歩行困難な人のための補助機能)をよくあらわしている点で興味深い事例ではある。

最後に、八栗ケーブルカーについては、前述のとおり次に項をあらためて詳述するが、本ケーブルカーも前述の四国ケーブル株式会社運営になるものである。したがって、現存する霊場関連のこれらの施設はすべて当該企業の運営ないし傘下にある点に着目する必要があるだろう。四国ケーブル会社へのインタビュー調査が要請されたゆえんである。

さて、引き続き八栗ケーブルについての事例検証に先立ち、全体的概況としてさらに 2 点ばかり付言しておく事項がある。第一に、近年廃止されたばかりのもうひとつのケーブル遍路道であった屋島ケーブルカーについてであり、第二に、その他一般のケーブルカー、ロープウェイ事情に関するものである。

#### ②屋島ケーブルカーの廃止

「御札所は山頂にあり、今はケーブルカーで登れますが此の間殆ど道路良くて歩行楽なり。自動車の便もある、少し回り道になりますが、佛生山の御参詣を勧めます」。これは、昭和 5 年(1930 年)にお四国参りしたひとりの遍路の一文であるが、この御札所とは屋島寺のことである<sup>9</sup>。香川県 84 番屋島寺へのケーブルカー(屋島登山鉄道による運営で当社は琴電関連会社)が 1929 年に開設された直後のことである。しかし、以来ほぼ 75 年間の長きにわたり運行されてきた屋島ケーブルカーは、2005 年 8 月をもって廃止された。

この屋島ケーブルカーの廃止は、とりわけ、1961 年に開通した屋島ドライブウェイによる本格的

<sup>8</sup> 藤田庄市(1996)は、これら修験道ゆかりの四国札所が現代遍路において持つ意義を正当にも位置づけて仔細に検証している数少ない資料のひとつであるので参照されたい。

<sup>9</sup> 安田寛明(2000:183)参照。

なモータリゼーションの波に翻弄され、車道との競争に敗れたことによるものであるという<sup>10</sup>。車道に対する鉄道敗北の典型的一例である。ここでは、観光バス等による観光ブームを背景に 1950～1960 年にかけて集客数をピークに(60 年度は利用者約 195 万人を記録)、以後、利用者減少の一途を辿り、近年は往時の 1/40 にまで衰退したようである。八栗ケーブルと合わせて一県に二つのケーブルカーが敷設された例は珍しいというが、それも源平合戦ゆかりの古戦場という全国区的な観光地ならでの事情があったのであり、遍路道としての利用はその一部であったにすぎない。とはいえ、新設のドライブウェイを利用する車遍路の進展が、近年台頭著しい一部歩き遍路たちと共に期せずしてこのケーブルカー遍路道の衰退に一役買ったことは間違いだろう。

本ケーブルカー廃止をめぐるのは、前述したように(本節 1 項注3)、賛否の意見対立があったようである。車道に敗北した低ニーズのケーブルカーの歴史的役割が終焉したとする立場と、新しいスローライフ時代においてはむしろ再評価されるべきだとする立場がそれである。もともと、ここでの構図は、「車かケーブルカーか」という二項対立であったが、むしろ、遍路道としては、「歩きか車か」の二項間にある第三項の中間的メディアとしてのケーブルカーが問われたと見るべきであろう。近年の遍路行の多様化と移動手段の多様化現象を想起するとき、ケーブルカー的遍路道が持っている意義について再考する手がかりを本ケースは提供していると考えられる。観光客と遍路とではまた異なる視点のバリエーションが想定されるが、結果として、ケーブルカーという選択肢は厳しい資本論理にしたがう市場によって淘汰されたのである。だが、自然に優しいスローライフ的な移動手段の問題については、その検討が緒に付いたばかりのところである。遍路道においても、市場原理と公共性原理、近代原理と脱近代性、経済と文化等々のダイナミックな闘ぎ合いが垣間見られる点を再確認したい。この点は、八栗ケーブルの現況とも関わってくるだろう。

### ③その他のケーブルカー、ロープウェイ

四国全土には、上記以外の霊場関係箇所のほかにも登山地・観光地・スキー場・温泉地等に、いくつかロープウェイやリフトが稼動している。愛媛県松山城にかかるロープウェイ・リフト(松山市産業経済部)、徳島県眉山にかかるロープウェイ(徳島市観光開発公社)などはその代表的な施設である。また 10 箇所程度に点在する四国内スキー場にかかる数々のロープウェイ、あるいは祖谷や徳島池田にある温泉地の私的ケーブルカー、吉野川ハイウェイオアシスのミニケーブルカー、本四淡路道高速鳴門バスのスロープカー、農林業用索道など、各種の鋼索鉄道や索道施設がそれぞれの地形を生かして稼動している。

四国の入り組んだ山間・丘陵部の地勢・地形からみれば、これら比較的小規模のスローライフ的な形態の交通手段は、一面、理にかなって自然ではある。「規模の経済」が成り立ち、環境破壊の恐れがなければ、さらに敷設される可能性もあるだろう。しかし、他方では、「三嶺ロープウェイ問題」のような例もある。2000 年、高知県香美郡物部村と徳島県東祖谷山村にまたがる三嶺の山に架けようとした「三嶺ロープウェイ建設計画」が判明したが、環境破壊につながる恐れがあるとして

<sup>10</sup>四国新聞社「屋島再生にケーブルカーは必要か」2004 年 10 月 17 日  
(<http://www.shikoku-np.co.jp/feature/tuiseki/272/index.htm>)

地域住民や登山者達の強力な反対運動の中頓挫したのである<sup>11</sup>。このことは、索道的移動施設が、そのままエコロジカルに優しいスローライフ的な文化装置に必ずしも単純に直結するものではないことを物語るものでもある。

なお、昭和30年代に31番竹林寺にロープウェーが敷設されていたという情報もあるが確認できてはいない。

さて、以上では、四国内のケーブルカーとロープウェーに関する概況を主として遍路道の視点から概観してきた。次項では、八栗ケーブルと運営主体の四国ケーブル(株)の事例についてより仔細に、あくまでも遍路道に引き付けながら検証してみる。

### (3) 八栗ケーブルカーと四国ケーブル(株)

#### ① 八栗ケーブルの推移

##### <八栗ケーブルカー前史>

前述のように、現行の八栗ケーブルカーは、香川県第85番八栗寺に1957年に開設されたケーブルカーである。その開設経緯について整理すると概略、以下のようであった。

まず戦前にすでに八栗登山鉄道が運営していたケーブルカーが存在していたが、それは1931年に同鉄道が八栗登山口～八栗山上間に開業したものである。この開業は1929年の隣接の屋島ケーブルカー開設2年後のことである。それはまた、日本最初のケーブルカーである1918年開業の奈良県の生駒鋼索鉄道(現在の近鉄生駒鋼索線)に遅れること10年ほどのことであった。その後、太平洋戦争期の1944年には、八栗登山口～八栗三条間が休止され、八栗寺の梵鐘と共に線路等の資材を政府に供出したという。さらに、戦後1960年には、八栗登山鉄道が八栗登山口～八栗山上間を廃止するにいたるも、その4年後の1964年に新会社「八栗ケーブル」会社(現在の四国ケーブルの前身)により八栗登山口～八栗山上間が開業されたという。これが現行の八栗ケーブルカーである。

##### <開業目的と聖天様>

本ケーブルカーの開業目的は、当初より、ひとえに第85番札所八栗寺の参詣に資するところにあったというが、これは、遍路目的ばかりでなく、むしろ同寺に並んで安置されている歓喜天(聖天様)参りを目的としたものであったという。いうまでもなく歓喜天(正式には大聖歓喜自在天)は商売繁盛の靈験あらたかなインドの仏様である。商売繁盛の歓喜天の参詣日は毎月一日と決められており、したがって、現在、毎月一日のケーブルカーは、早朝5時から運行されている(平成18年3月以前までは、午前4時15分からの運行開始であった)。もともと、昭和40年代までは、夜中の23:00～02:00に運行していたものという。また、60年代までは、当日に大川バスが数台で団体参詣者を多数運んできて大変な賑わいを見せていたようである。

ここで注目すべきは、先行の隣寺院第84番屋島寺への屋島ケーブルでは観光が主、遍路が従

<sup>11</sup> 三嶺を守る会HP : <http://www.geocities.co.jp/NatureLand/5977/>参照。

という敷設目的であったことに対して、八栗ケーブルでは、商売祈願が主、遍路が従という開業目的であったことである。八栗参詣は、屋島参詣ほどの観光的性格をもたず、むしろ、より宗教的背景が強いといえよう。もともと、遍路の中には、商売繁盛を遍路動機とする者も居たに相違ないから両者を厳密に分けることは出来ないだろう。しかし、たとえば、早朝の商売繁盛祈願目的の参詣者の多くは、遠方の遍路というよりも比較的近在の商売関係者であったものと思われる。いずれにしても、もっぱら遍路専用のケーブルカーではない点が雲辺寺ロープウェーなどと共通している点が重要である。

ちなみに、事業関係者によれば、四国内初詣に関していえば3大初詣寺社のうち、約1/3が琴平宮、同じく1/3が善通寺、そして残りの1/3が八栗寺であるという。その八栗寺の現在の利用者は年間延べ33万人で往時の半分程度だともいう(後述②を参照)。その往時の昭和40~50年代には、利用者は延べ約70万人にもものぼり、うち遍路目的が約20万人、残りが聖天様参りで約50万人ほどであったともいう。遍路:昇天参りは、1:2程度ということか。その後、昭和51年には台風災害で49日間休業したこともあったが、時代の進展と共に、「裏道」を車で往来する人々が増加してゆき今日の状況にいたっているとのことである。屋島ケーブルカーと同様な鋼索鉄道と車道の生態学的競争が、ここ八栗ケーブルにおいても見る事ができる状況である。

## ②四国ケーブル株式会社の概要

### <沿革>

当社の前身は、前述のように、1964年の「八栗ケーブル(株)」に始まる。その後、1970年には、社名を「八栗箸蔵ケーブル(株)」に変更し、箸蔵山ロープウェーの開設にシフトし、翌71年には箸蔵山ロープウェーを開設した。ついで、87年には雲辺寺ロープウェーを開業し、同年8月、現在の社名「四国ケーブル」としたが、箸蔵山ロープウェーについては、営業成績が芳しくなかったといわれる。その後、92年に太龍寺ロープウェー開業にこぎつけ、同社のケーブル系路線は4線となった。四国遍路関係の主要ケーブルカー・ロープウェー事業をほぼ独占するほどの発展をみせることになったのである。1998年、箸蔵山ロープウェーは傘下の新子会社による運営となったが、2001年12月にはスキー場スノーパーク雲辺寺を開業している。

当社は、登記上、八栗事務所が本店であるが、本社機能は雲辺寺にある。従業員は全体で50名、年間収益約8~9億円規模の事業を営んでいる。

### <創業者：赤川庄市氏>

なお、当社の代表取締役社長、赤川正樹氏は当社創立者の次男で40代である。創立者で代表取締役会長の赤川庄市氏は大正13年生まれ徳島県池田町出身で、生家の林業を継ぎ、酒造業は兄弟に任せたといい。その後、高松に出てM自動車販売業等を経て、64年に当社を設立するにいたったようである。前述のように、すでに八栗登山鉄道によるケーブルカーが廃止されたが、地元での再開要請は強く、琴電関係の技術招へいの利もあって、当社の創立と八栗ケーブルカー開業にいたった経緯があるという。

### <事業内容>

主要な事業内容は、①鋼索鉄道(ケーブルカー)による旅客輸送、②普通索道(ロープウェイ)による旅客輸送、③特殊索道(リフト)による旅客輸送、④スキー場運営事業、⑤各事業所における土産品を主体とする物品販売、の5事業である。

#### <運輸営業実績>

平成15年度の実績は、次表のとおり、それぞれ、八栗ケーブルカーが延べ約33.2万人、雲辺寺ロープウェイが28.8万人、太龍寺ロープウェイが24.8万人である。これらの索道系遍路道の利用者はそれぞれ年間延べほぼ30万人前後の規模ということになるが、これは現在巷で喧伝されている年間遍路者数の最大値にも匹敵するオーダーである(一昔前は、遍路年間10万説が有力であったが、昨今は、20万人、30万人とも言われることがある)。それぞれの箇所での利用者の何割程度が遍路であるのか正確な統計はないが、かなりの程度の現代遍路が利用しているものと推定できる。変則的な遍路道ではあるが、利用者が少ないわけではない。

表4-2-2 第40期(H.15.4~H.16.3)の運輸営業実績

事業所	旅客輸送延人員(人)	旅客運輸収入(千円)
八栗ケーブル	332,161	132,184
雲辺寺ロープウェイ	288,720	248,709
太龍寺ロープウェイ	243,259	257,766

(四国ケーブル(株)第40期事業報告書より抜粋)

当期の運輸人数では八栗ケーブルカーが、営業規模では太龍寺ロープウェイがそれぞれ首位を占めているが、3事業所はほぼ同規模程度の規模といえよう。さらに、雲辺寺事業所においては、スキー場営業実績(リフト・入場料収入、レストラン・売店売上など)をこれに算入すれば最大収入事業地となる。

#### ③「お大師さんが造らせた」札所にかかるケーブル・ロープウェイ

さて、札所にかかるケーブルカーやロープウェイのことである。ある意味では特殊な事業であろう。単なる観光事業としての一交通関連会社の仕業とは思えない点がある。当社はまた、本報告書4・8で検討されるように、現在、遍路道の世界遺産化に向けて独特の活動を会社ぐるみで展開している。とするなら、これら四国遍路空間に点在する索道事業を一手に展開していることには何か特別な背景があるのではないかと、との思いを抱くのは自然であろう。

創立者の赤川氏や関係者から索道事業開始そのものに直結する話が聞けたわけではないが、その後の事業展開に関連して印象に残る少なくとも二つの事柄をお聞きすることが出来た。ひとつは、赤川氏が、1955年に起きた海難事故である紫雲丸事故のその船に乗って生き残った関係者であるという事実であり、もうひとつは、1972年に交通事故によりご結婚間近であった氏のご長男(当時21歳)をフィアンセと共に突然亡くされたという事実である。この二つの事故の経験と、その後の氏の仏門修行や事業運営との関わりがはっきり見てとれるので、私的事柄ではあるがご自身



公にされていることでもあり、やや立ち入って考えてみたい。

#### <紫雲丸事故>

氏は、大阪大学同友会の冊子に「愛別離苦」と題して次のように述べている<sup>12</sup>。

「昭和 30 年 5 月 11 日 6 時 56 分濃霧の中を、国鉄連絡線紫雲丸が国鉄貨物船第 3 号高丸と衝突し僅か 5 分で沈没、修学旅行の小中学生 100 名を含む 168 名が遭難しました。私は紫雲丸生存者の一人です。・・・(中略)・・・あの時なぜ一人の小中学生をも救うことができなかったのか。あの時以来・・・(中略)・・・紫雲丸の悲劇は私の心の中に懺悔と無常観を芽生えさせてくれた仏縁となりました。」

こうして、氏は禅寺宝泉寺に入門し、その言によれば、現在まで「空」を求め続けているのであるが、平成 16 年、紫雲丸事故 50 回忌には、犠牲者 168 名への供養のまことを捧げるべく西方寺に慰霊碑を建立し山桜植林を発願する。さらには、紫雲丸事故経験という苦い経験に加えて、生涯最悪の日と自ら述懐されるご子息交通事故の悲運に見舞われたからこそその仏道の縁であったという。ちなみに、氏の仏門帰依は福岡の座禅の師、沙門玄忠氏によって導かれており、同社の社是「お客様に 安全と快適 の布施を行わずること」も、玄忠沙門の筆によるものである。

以上の経緯から見れば、氏の不幸な体験と仏門帰依との因果の連鎖は明らかである。しかし、ここではまだ霊場にかかる索道との直接的な関連は不明である。それと思いき逸話は、その後の四国遍路経験とロープウェー敷設への関わりに関するものである。

#### <四国遍路とロープウェーの開設>

氏がはじめて一人で歩き遍路に赴いたのは、ご長男の件があつてほぼ 10 年後の 1981 年のことである。この遍路行で道中号泣するような経験を積み重ねつつ、たどり着いた第 66 番雲辺寺にて、「お年寄りおへんろさんのためのロープウェー」敷設を寺の老僧より進言された。これが機縁となつて 87 年の開業にいたつたという。ちなみに、雲辺寺は赤川家の檀那寺でもある。

さらには、太龍寺から平等寺への道すがら「息子に再会できた」という思いがこみ上げてくるような励ましを中学生から受けたことから次第に太龍寺への思いが募り、ロープウェー敷設につながっていったともいう。他方では、太龍寺ロープウェーに関しては、氏が 6 番安楽寺住職と同級生であったことが機縁となつて太龍寺との摺り合せの道が開かれたともいう。雲辺寺であれ太龍寺であれ、ロープウェーの敷設工事は建設費のかさむ大事業であるが、「こんな年になって太龍寺に行けるとは思わなかった。お大師さんがだれかにロープウェーを作らせたんだろう」というたまたま乗り合わせたお年寄りの言葉を耳にして「ああ、造ってよかった」と心底思ったという(徳島新聞、2002 年 7 月 29 日、「県出身者 遠くでトーク」)。

こうした経緯を考慮するなら、二つの札所ロープウェー敷設が単なる事業者論理でのみ進められたものではないことは明白であろう。すなわち、「お大師さんが造らせた」という「物語」的背景を無碍に否定できない事情を垣間見ることができるのである。ややもするとスノビッシュな歩き遍路からは冷やかな目で見られがちなロープウェー遍路道ではあるが、その生成にいたる現実の過程には人知の及ばない力学が作用しているようにも思える事例ではなかろうか。

<sup>12</sup> 赤川庄市「愛別離苦」『大阪大学同窓会』2004 年第 4 号、香川 11 ページ。

氏によれば、遍路本来の姿は歩くことだが、様々なケースに応じてロープウェーやケーブルカーを補助的に使ってもよいものだという。これら索道・鋼索による遍路道は、なによりも身体的困難を抱えた高齢者その他の人々のためにあるものだという、という基本的認識がそこにはある。「高齢化、社会状況の変化などによる四国八十八ヶ所巡拝客の恒久的な増加につながるよう、来ていただいたお客様が十分満足していただけるよう施設、環境、温かい人と人との交流を提供することが当社の使命として認識してまいる所存であります」と、会社が対処すべき課題のひとつとしてあげているのも頷けよう<sup>13</sup>。

蛇足ながら、当社の各事業所における研修では4泊5日の遍路を実践しているという。

#### (4) 索道系遍路道についての暫定的な検証結果

さて、本節冒頭で指摘しておいた索道系遍路道が遍路道空間において持つ意味について、どのような事柄が検証できたであろうか。それぞれ十分な検証ができない箇所もいくつかあったが、ある程度の見通しを得ることができた。以下、この点について約言しておこう。

まず、(1) 修行性の意味変化、つまりは難所修行性についていうなら、これら遍路道の索道化により、①高齢者をはじめとする交通弱者ないし移動弱者にとっては、難所修行性は一定程度衰化したことは間違いない。これに応じて、これら一群の遍路にとって、遍路の修行性は当然のことながら、他の修行的要素(たとえば、宿確保の難儀やトイレ確保難儀、台風や異常気象などの自然災害難儀など)に比重をシフトしつつあるか、修行性そのものが量的縮小したか、いずれかである。②索道系遍路道を利用しない遍路にとっては、難所修行性は残存するが、逆に相対的充実感が増大する傾向にあるのではないだろうか。ロープウェーを利用できるが、利用しないことを選択しあえて難所に臨む、という充実感である。かつてのいわば強制的難所経験の遍路たちとはそこが異なっているである。

つぎに、(2)「面四ツ」問題については、本節では十分検証できなかった。たしかに、索道系遍路道は、徳島・香川の二面に集中している。四国ケーブル創立者の出身地が徳島であること、また索道事業を実質的に香川で展開したといういわば文化的「面二ツ」性が関わっているようにも思えるが、四国の地形と札所位置に関係しているという物理的側面に強く規定されている点も否定しがたい。もっとも、讃岐・阿波での遍路道の索道化により、結果としては「四国曼荼羅霊場論」の浸透と相俟って、土佐高知の修行性が相対的に強まったことは事実であろう。これと連動して唯一阿波12番焼山寺の遍路ころがしばかりが衛門三郎伝説と共にとりわけ印象の強い難所となっている点も看過できないだろう。

(3) 索道系遍路道がもつ特異な集団性・公共性についても本節では十分には検証できなかった。唯一、雲辺寺・太龍寺ロープウェーのきめ細かな団体割引の設定がこの点を物語っている傍証であろう。強いて言うなら、空中ゴンドラが持つ潜在リスクによる運命共同体的特質が指摘できるかも

<sup>13</sup> 四国ケーブル『第40期事業報告書』4ページ

しれない。ロープウェーやケーブルカーの故障が招く数々の悲惨な事故例はこのことを暗示している。下界から隔絶されて宙吊りになった一握りの集団の運命に移動の集団性を嗅ぎ取ることができるであろう。もっとも、四国ケーブルが運行する索道系装置では現在に至るまでこうした致命的な事故は起きていない。

(4)スピリチュアリティの問題に関しては、屋島ケーブルカー廃止をめぐる反対運動の事例に典型的に見られたように、スローライフ時代のエコロジカルなスピリチュアリティに関するテーマが看取できよう。索道系交通に限らず、ライトレイルなど近年の省エネ低公害のエコ交通をめぐる諸動向に連なる敷設装置として、これらの索道系変則的の遍路道を再評価する必要があるだろう。交通弱者に優しいばかりでなく、ガソリン車よりも生きた地球(ガイア)に優しい中間的移動手段として、J.スワンらのエコロジカル聖地論とのリンクすら展望できる可能性がある。

(5)空路化については、前項で述べなかった点についてここで補論すべきであろう。というのも、太龍寺ロープウェーでの景観経験については特記すべきであるからである。このロープウェーの立地状況は、きわめて高度の敷設技術が要請される複雑な地形にある。説明文にあるように、「山麓から1号支柱までは那賀川ワジキラインを、1号支柱から2号支柱までは剣山山系を、2号支柱から山頂駅までは紀伊水道・橘湾」と移り変わる一大パノラマを満喫できる変化にとんだ景観が特徴的な空の遍路道である。これを利用した多くの遍路たちの感想を引用するまでもないところである。

関係者の話によれば、このような条件を最大限に利用すべく、四国ケーブルが考えたことは、山腹に観音菩薩の「摩崖仏」を彫刻してこの空中遍路道をより象徴的にデザインする事業であった。中国からの彫士を招来すればという算段もあったようだが、技術的あるいは費用的にも困難を極め事業計画許可等の問題もあり、計画が実現する見通しが立っていない、というものである。太龍寺ロープウェーには20数億円に登る建設費が投入されたが20数年で完済予定だと言う。次の計画をデザインしているわけだが、この事業計画が必要であるか否かの是非はともかく、このような発案はロープウェー遍路道ならではの聖なる景観体験を構築しようとする動きに相違ない。日本全国、少なからぬ摩崖仏がある。四国遍路では、73番出釈迦寺の奥の院禅定の大師摩崖仏が著名なもののひとつであろう。摩崖仏はいつの時代か誰かの手により掘られるものだ。これを現代において壮大なスケールで実施しようとする計画である。実現したら、それなりの遍路スポットになることは間違いないだろう。空の遍路道の特性を良く生かしたアイデアで葉あるエピソードである。

最後に、(6)遍路道の立体構成に関する点については、本節では、索道系遍路道の山麓駅と山頂駅との標高差の域を抜け出るレベルの検討作業がなされなかった。より本質的な議論のためには、この次元に関する資料収集がさらに展開される必要があるだろう。たとえば、ロープウェーで上昇ないし下降するときの生理学的、物理学的、心理学的相違点、あるいはこれを上方観察するか下方観察するか視点による立体的経験の相違などと聖なる経験との連関に関する検証資料が重要となろう。

※ なお、本節研究報告は、その一部を早稲田大学特定課題共同研究B(課題番号 2005B-045、研究課題「移動スタイルとしての歩き遍路」と「歩く文化」に関する研究)による研究助成に負うもの

である。

《主要参考文献資料一覧》

- 五来重『四国遍路の寺(上)』角川書店 1996年
- 近藤喜博、『四国遍路研究』三弥井書店 1983年
- 星野英紀『四国遍路の宗教学的的研究』法蔵館 2001年
- 坂田正顕「四国遍路の空間特性に関する一考察:平面的遍路観から立体的遍路観へ」早稲田大学文学研究科紀要第43輯 1998年
- 藤田庄市『四国八十八ヵ所』学習研究社 1996年
- 安田寛明『四国遍路のすすめ』(復刻版)安田一雄発行 2000年
- J.スワン(葛西賢太訳)『聖なる場所』春秋社 1996年
- 赤川庄市「愛別離苦」大阪大学同窓会第4号 2004年
- 徳島新聞「県出身者 遠くでトーク」7月29日朝刊 2002年
- 四国新聞「娑婆点描 27」10月3日朝刊 1998年
- 四国ケーブル(株)、第40期事業報告書 2004年

HP:

- <http://www2.ocn.ne.jp/~ropeway/>(箸蔵山ロープウェイ会社)
- Shikoku cable 88@net, <http://www.shikoku-cable.co.jp/>(四国ケーブル(株))
- <http://www.shikoku-np.co.jp/feature/tuiseki/272/index.htm>(四国新聞社「屋島再生にケーブルカーは必要か」)
- <http://www.ishizuchi.com/>(石鎚登山ロープウェイ)
- <http://www.geocities.co.jp/NatureLand/5977/>(三嶺を守る会)

(坂田 正顕)

#### 4-3 「いやしのみち」事業からみる遍路道再生運動—徳島県の例を中心に—

##### (1) 高速道路網の完成と遍路道再生とのシンクロニシティ—1998年と2000年

「戦後60年」といわれた日本の現代史における節目の年を終えて、ふと現在の四国の変革ぶりを思うとき、1998年(平成10)と2000年(平成12)という2つの年が、いかに大きなメルクマールであったかということが、今更ながらに思い知らされる気がする。そして、近年の四国遍路世界の動向を振り返ると、そこに両者のターニングポイントの不思議な一致があることに気がつくのである。

1998年4月5日、明石海峡大橋が完成し、神戸淡路鳴門自動車道の供給が開始された。この架橋が四国の社会状況をいかに大きく変えたのかということについての一端は、例えば交通体系の構造的変化について論じた本報告書3-4などで知ることができよう。そして、同じ日に放送が開始されたのが、2カ年計画で四国霊場の全札所寺院を紹介していくNHKのテレビ番組『四国八十八ヶ所』である。

有史以来ながら「孤島」であった四国が、最新のテクノロジーによって建設された2本の巨大な吊り橋で関西圏と直結され、架橋時代と呼ばれた未来的なイメージで彩られるようになった記念すべきその日の朝に、「弘法大師空海は生きている。1200年の古に生きた空海は、今も高野山で修行のさなかにあると伝えられています。数多くの業績と伝説を残した空海。今もなお、四国ではその息吹が感じられます」というナレーションがテレビから聞こえてきたことは、冷静に考えてみれば、さぞ奇妙なことだったのであろう。

2000年(平成12)3月11日に徳島自動車道が全線開通し、四国四県の県庁所在地が高速道路によって直結された。いわゆる「Xハイウェイ」の完成である。そしてこの年に、四国遍路世界で話題を呼んだのが、「四国いやしのみちづくり」「新四国の道」あるいは「四国遍路世界遺産登録運動」などの、「遍路道」やそれに関連する「遍路文化」を再生・再発見しようとする運動である。

試みに、西暦2000年内に行われた遍路道の再生・文化的再発見に関する出来事を列挙してみよう。すると、表4-3-1に見られるように、この年、行政・経済界を中心に、いかに多くの出来事があったかが一目にして理解できよう。他にも、平成12年度の事業として、徳島県教育委員会による「徳島県歴史の道」調査報告において、5つめのテーマとして「遍路道」が選択されたり、愛媛広域文化交流基盤整備構想委員会の提言により、愛媛県県民環境部県民交流課が行う遍路文化交流推進事業の一環として、「遍路文化の学術整理報告」が3カ年計画で開始されたりしている。

21世紀のインフラとなるべきXハイウェイによって、四国の中心部が高速道路によって一本化したこの年、同じく四県に点在する88の札所を結ぶという形で四国を一体化するトポロジーを持つ「伝統」的な遍路道が、政策的な立場から取り上げられたことも、先の1998年と同様に、未来的な時空と過去の時空が不思議に交錯した、シンクロニックな感覚を我々にもたらしたのでは

ないだろうか。

1月12日	徳島県の園藤知事が「四国いやしの道づくり事業」を提案。四県の交流・連携を呼びかける。
6月15日	『四国へんろ道文化』世界遺産化の会の設立発起人会が松山で開催される。
6月30日	第1回「四国いやしのみちづくり検討会議」、徳島市で開催(第2回7月28日、第3回9月8日)。
7月14日	四県経済同友会が提言書「四国の『遍路文化』を世界の人々に」を各県知事に提出。
9月6日	四県による「いやしのくに四国交流推進協議会」が結成される。
10月23日	国土交通省四国地方整備局(高松市)において、「新四国のみち推進協議会」の設立総会が開催される。
10月26日	愛媛県県民文化会館で、「花へんろ講演会」が開催される。
11月11日	愛媛県歴史文化博物館で、テーマ展「四国遍路の出版物—江戸～昭和のガイドブックとガイドマップ—」を開催。
12月31日	インパク四国パビリオン「いやしのみち」(いやしのくに四国交流推進協議会)がオープン。

表 4-3-1 西暦 2000 年における「遍路道」と「遍路文化」の再生・再発見に関する主な動き。

こうした遍路道を再生・再発見しようとするムーブメントは、1998 年の明石海峡大橋に続き、1999 年のしまなみ海道の開通などによって、四国が架橋ブームとも言うべき状況の中におかれ、注目があつまるなかで産み出されたものである。当時、四国に向けられた視線をいかにして一過性のものに終わらせないかという危機意識や、あるいは、本四架橋・X ハイウェイという「島国」であり「後進」地域であった四国の積年の思いが結実したインフラの果実を手に入れた次に、いったい何をなしうるのか、なすべきなのかという問いかけと、「新世紀」「ミレニアム」という歴史的時間軸の更新に成立した、100 年あるいは 1000 年という単位をもった長期的なパースペクティブの元での思考機会との結びつきと無関係ではない。そのような未来的模索の中で、同様に注目をあつめ、ブーム的状況を獲得し、更にテレビ番組やインターネットなど様々なメディアを通して、情報の蓄積が進んでいた「遍路道」に焦点があてられたことは、自然なことであろう。ちょうど四国遍路も、『四国八十八ヶ所』の放送が 2000 年 3 月に終了し、次なる実践的な段階を迎えつつあったことや、既に述べたように X ハイウェイが四県をひとつにするのと同様に、遍路道も四国を一体化させるトポロジーを有していたことも、好材料になったと思われる。

このような一連の動きを、ここでは本報告書の文脈に引きつけて、「遍路道再生運動」と総称しておこう。もちろん、これらの内容を詳細にみていくとわかるように、「いやしのみち」や「新四国の道」は四国遍路のみを対象とするものではない。また「世界遺産登録運動」も活動内容の一部には、四国遍路に直接的に関連しない内容が含まれることもある。したがって、これらの諸運動を「遍路道再生運動」と総称することは、場合によっては誤解を招く可能性がないわけではない。

だが、いずれの場合においても、第一義的な事例として遍路道が取り上げられ、また全体を統括するキーコンセプトの主要な部分を、「接待」に代表される四国遍路に関連する文化・民俗から引用されるなど、その関連性が極めて濃厚であることから、本報告書において、四国遍路研究の立場に引きつけるかたちで、これらを「遍路道再生運動」と総称することは、許容されてしかるべき範囲であると思われる。

そして、当時から 5 年の歳月が過ぎた現在からみると、これらのうち、最も順調に推移しているのが、「四国いやしのみちづくり」(以下「いやしのみち」事業)であろう<sup>1</sup>。

## (2) 徳島県「いやしのみち」事業一歩く道・表象される道

### ① 事業の概要と目的

「いやしのみち」事業は、徳島県の提唱によって 2000 年にスタートした、遍路道等の「歩く道」の整備事業である。徳島県では、商工労働部交流推進局交流企画課が担当部署であり、平成 16 年度から 18 年度の県政の指針である「オンリーワン徳島行動計画」の中では、観光・交流関連事業を主とする「『にぎわいとくしま』の実現」の中に位置づけられているものでもある。

本事業についての指針や提言をまとめた資料には、「いやしのみち」事業の目的について次のように述べている。

へんろみちや四国のみちを基本とし、周辺の歴史文化資源をつないだ歩く道づくりを県民と行政が協同で行うことにより、地域の歴史・文化、自然等の再確認をしていただくとともに、県外の人々に情報発信することにより、交流促進及び地域の活性化を促進する<sup>2</sup>。

また、いやしのみちの条件としては以下の 5 つを挙げている。

- ① 県民と行政が協同で進めるみちづくりであること
- ② 訪れる人と地域住民が相互に価値を持つみちであること
- ③ 持続性のあるみちであること
- ④ 各ブロック(区間)に「テーマ」や「もてなし」を持つこと。
- ⑤ 連続性があり、四国全体への発展性を持つこと<sup>3</sup>

<sup>1</sup> 「いやしのみち」に比較して、国土交通省・四国地方整備局が主導する「新四国の道」はやや知名度に乏しい。逆に 58 番札所住職の小山田憲正氏が中心にして展開している「世界遺産登録運動」は、メディアへの露出も多く、よく知られたものであるが、運動の成果については未だ明確な到達点に達しているとは言い難い状況にある。但し、後述するように、これらの運動の区分は厳密なものでは必ずしもない。したがって、ここで「いやしのみち」を取り上げる理由は、これらの遍路道再生運動を分析するための方法論的な着眼点としての選択に過ぎないことを明らかにしておくたい。

<sup>2</sup> 徳島県編 2001 『四国いやしのみちづくり 指針・提言集』 徳島県、2 ページ。

<sup>3</sup> 前掲書、2 ページ。

すなわち、「いやしのみち」事業は、(1)1980年代に建設省や環境庁が整備した「四国のみち」や、徳島県教育委員会が1998年より進めてきた「徳島県歴史の道」の調査報告<sup>4</sup>など、過去の行政事業による蓄積を踏まえ、(2)住民参加型で進められる新しい形の歩道整備事業であり、(3)そこには、遍路道の伝統性並びに周回性や、巡礼者歓待習俗である「接待」等から導かれた、「もてなし」という心的テーマや四国を全体的に捉えようとする視点、あるいは永続性といった観点が埋め込まれている、といった特徴を持つと言えよう。さらには、このように事業の中核的な位置に四国遍路を設置しながらも、(4)遍路道周辺部の特別な場所を、「いやしスポット」として「(サブ)ルート」に取り込むことで、より広範な発展性を確保したのものにもなっている。この「いやしスポット」については、「自然、景観、歴史文化資源、お接待など」と説明されている<sup>5</sup>。つまり、遍路道が札所をつなぐものであるように、「いやしのみち」はこうした「いやしスポット」を繋ぐ巡回路を目指すものともいえよう。

## ②事業の全体的構造

事業開始時から2004年度までの「いやしのみち」事業に関するアクターとその役割を示すのが図4-3-1である。これをみると、この事業は、四国・県・市町村という大きく3つのレベルから構成されていることが理解できよう。

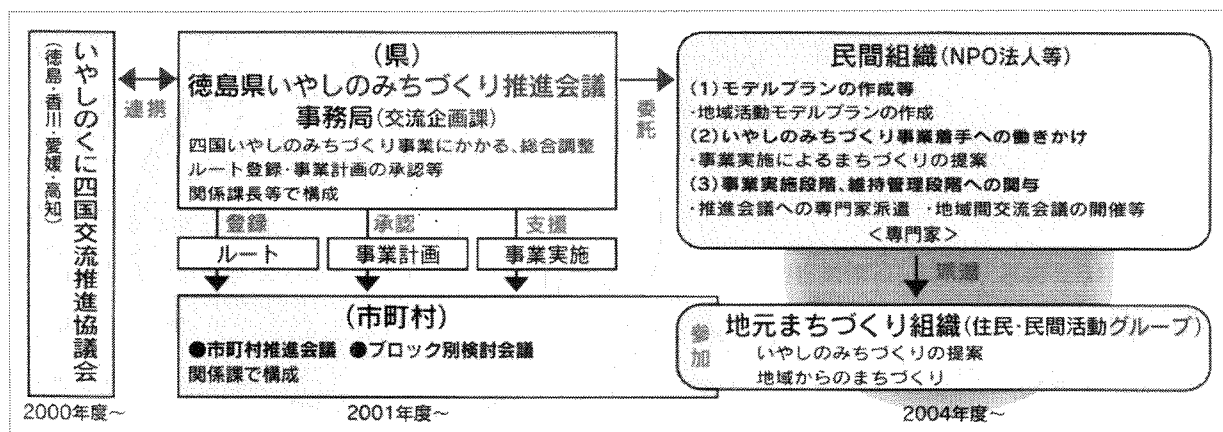


図 4-3-1 「いやしのみち」事業の運営構造 (徳島県編 2004 『いやし通信』 vol.3 より抜粋)

もちろん、中核となるのは県であり、全体的なマネジメントや事業計画の承認、予算の交付などの役割を担う。更に、四国の合同機関であるいやしのみちに四国交流推進協議会は、インターネット博覧会への参加に見られたように、シンポジウムの開催や、メディア作品の共同企画を通じて、対外的な情報発信を行う役割を持っている。そして実際に「いやしのみち」を策定し、整

<sup>4</sup> 徳島県教育委員会編 1999 『徳島県歴史の道調査報告書』(第1集 讃岐街道 淡路街道) 徳島県教育委員会

<sup>5</sup> 徳島県編 2004 『いやし通信』 vol.3 徳島県商工労働部交流推進局交流企画課、1ページ。



備事業を行うのが市町村レベルである。なお2004年からは、市町村レベルにおける活動主体と県の仲介役としてNPO 法人が組み込まれることになっている。

道としての連続性や四国全体への発展性を志向するとはいえ、「いやしのみち」事業では画一的な着手は行わない。県からのトップダウン型をさげ、地域からの事業を受け入れる準備があると名乗り出によって事業が開始される。筆者がインタビューした県側の担当者である植田氏は、「例え100年かかったとしても」と、長いスパンで少しずつ形になるような持続可能性を持った事業展開を強調する。

2005年3月現在のところ、徳島県で事業への参加を表明し、承認された地域は、麻植郡鴨島町(現・吉野川市)、名西郡神山町、板野郡上板町、勝浦郡勝浦町の4地域である(表4-3-2)。各登録地域では、策定・承認されたルートをもとに、休憩所やトイレ、案内板などの設置といったハード的な整備や、ルートマップの作成、接待の実践などソフト的な活動を行っている。

	市町村	登録年度	ルート名	近辺の札所
1	鴨島町	2001年6月	四国三郎をまたぐ最後まで残った空海の道	11番藤井寺
2	神山町	2001年12月	衛門三郎を偲ぶ、最後まで残った空海の道	12番焼山寺
3	上板町	2003年7月	かみいた路・道・未知 和(なごみ)ロード	6番安楽寺
4	勝浦町	2003年度	みかん・もてなし・ふれあいロード	20番鶴林寺

表 4-3-2 いやしのみち登録地域(2003年度現在)

### ③鴨島町の場合

では、これらの対象地区は具体的にどのような場所を「いやしスポット」とし、どのようなルートを「いやしのみち」として設定しているのだろうか。ここでは最初の登録地区である鴨島町の事例を見てみよう。

鴨島町は現在の吉野川市の中心的都市であり、11番藤井寺を要する町である。歩き遍路が通る遍路道は町の西南側をかすめるように走っている。鴨島町ではこの遍路道をいやしのみちメインルートとしながらも、それよりやや東側に入った西麻植地区の江川湧水源を經由する道を、サブルートとして組み込んだ。この江川湧水源は、湧水の温度が夏は冷たくて冬は暖かいという水温異常現象で知られており、環境省選定全国名水百選に選ばれている他、県の天然記念物にも指定されている。

ルート名に「四国三郎をまたぐ」とあるように、このルートへは吉野川にかかる潜水橋を渡って入る。さらに江川湧水源は「鴨島町のシンボリック存在」ともいわれており、鴨島では水に関する自然景観が大きなテーマになっている。ルートの策定やテーマの設定、さらに事業内容など具体的な行動計画は、「鴨島塾」と名づけられた住民・参加者会議で検討され、決定されるのである。



図 4-3-2 鴨島町の「いやしのみち」ルートマップ。遍路道であるメインルートの他に、江川湧水源に立ち寄るコースがサブルートとして整備されている（徳島県編 2002 『いやし通信』 vol. 1 より抜粋）。

が、既に第 1 回の会議において、「川遊び」が活用形態として想定され、また続く第 2 回の会議においても、子供達に江川湧水源の水温以上現象を実際に体感してほしいという意見が出されるなど、水とのふれあいが鴨島ルートのテーマ設定に大きな役割を果たしたといえよう。これに伴い、2002 年度には江川湧水源に隣接してトイレ兼休憩所を設置し、周辺の歩道整備と合わせて、鴨島地区におけるサブルートが完成した。

このサブルートにおいて注目したいのは、11 番札所へのルートとしては遠回りになるという意味で、これが歩き遍路という目的に「合理的」な道ではないということである。むしろ、「鴨島のシンボル」である江川湧水源を「いやしスポット」として提示することで、遍路など外部からの来訪者に見て・知って・体験してほしいという地域住民の欲求から生まれてきたものと言えよう。つまり、「いやしのみち」事業で作られていくのは、歩くための道のみならず、当該地域が対外的に発信した価値観や意味性を「表象する道」でもあるのである。

### (3) 「いやしのみち」事業にみる遍路道再生運動の重層性

ここまで、「いやしのみち」事業を切り口として、2000 年前後から活発に議論されるようになった遍路道再生運動を見てきた。しかしながら、既に述べたように、この種の運動は「いやしのみち」以外にもいくつかあり、そしてその区別は必ずしも厳密なものではない。例えば、先に紹介した鴨島のいやしのみちルートは、同時に新四国のみちにも「空海をたどるいやしの道ルート」として、2001 年 2 月 16 日に登録されている。さらにこれまで鴨島、神山、上板の 3 つの地区について出されている「いやしのみち」に関する報告書は、「徳島県歴史の道整備活用計画事例報告書」として徳島県教育委員会から刊行されているものである。

また行政とは別に、建築家の歌一洋氏が中心になって展開している民間のボランティア運動として 2001 年から始まった休憩所設置運動（「ヘンロ小屋プロジェクト」）がある。「いやしのみち」事業のパンフレットである『いやし通信』には、歌氏を始め、第一号ヘンロ小屋（休憩所）の土地提供者らのインタビュー記事が掲載されていたりもする。そして歌氏のプロジェクトで 11 号目となるヘンロ小屋は、「いやしのみち」事業の登録地区である勝浦町につくられている。つまり、これらの遍路道再生運動は、それぞれ独立してあるというよりも、遍路道空間に重層的に折り重なる形で展開しているのである。

また同時に、これらの遍路道再生運動に関連する人物やグループの相互交流、すなわちネットワーク化も徐々に進みつつある。このような遍路道再生運動のネットワーク化を強く印象づけられたのは、2005 年 7 月に 56 番札所仙遊寺で開かれた、世界遺産登録運動の総会フォーラムであった。この会議には、世界遺産登録運動の中心的人物である小山田憲正氏の他、ヘンロ小屋プロジェクトの歌一洋氏、そして遍路道のゴミに失望したという新聞の投書をきっかけに、2004 年から独自の遍路道清掃運動を展開している新開善二氏らが参加していた。研修会議では、自らのボランティア活動の報告を行った新開氏が、もし同様の運動を行うのであれば必要なノウハウを提供すると語り、またその後の座談会では、人材の交流、情報・ノウハウの交換が活発に行われている様子であった。

これらの遍路道再生運動には、「いやし」や「接待」などをキーワードにおき、実際に身体を動かして「実践」することの意義が強調され、ボランティア組織を活用して展開していくなど、いくつかの親和性や共通点が認められる。

「いやしのみち」事業が提唱され、実施されてから 5 年の月日を経た現在、筆者は、遍路道再生運動が新たな段階に入りつつあると考えている。「いやしのみち」事業を含むそれぞれの遍路道再生運動に関わっているさまざまなアクターは、これらの親和性・共通性を結び目としながら、相互に交流するゆるやかなネットワークを形成し、全体として、重層的で有機的な運動体へと変貌をとげようとしているように思われるのである。

《参考資料》

- 徳島県編 2001『四国いやしのみちづくり 指針・提言集』徳島県
- 徳島県編 2002『いやし通信』vol.1 徳島県商工労働部交流推進局交流企画課
- 徳島県編 2003『いやし通信』vol.2 徳島県商工労働部交流推進局交流企画課
- 徳島県編 2004『いやし通信』vol.3 徳島県商工労働部交流推進局交流企画課
- 徳島県教育委員会編 1999『徳島県歴史の道調査報告書』(第1集 讃岐街道 淡路街道) 徳島県教育委員会
- 徳島県教育委員会編 2002『平成13年度 徳島県歴史の道 整備活用総合計画事例報告書』鴨島町編 徳島県教育委員会
- 徳島県教育委員会編 2003『平成14年度 徳島県歴史の道 整備活用総合計画事例報告書』神山町編 徳島県教育委員会
- 徳島県教育委員会編 2004『平成15年度 徳島県歴史の道 整備活用総合計画事例報告書』勝浦町編 徳島県教育委員会

《インターネット資料》

- 歌一洋建築研究所 HP「四国八十八ヵ所へんろ小屋プロジェクト」  
<http://www.uta.rgr.jp/henro/henro.html>
- 掬水へんろ館「遍路トピックス」(くしまひろし氏・運営)  
<http://www.kushima.com/henro/news/>
- 国土交通省四国地方整備局 HP「新四国のみち」  
<http://www.skr.mlit.go.jp/road/sinsikok/>
- 仙遊寺 HP「世界遺産運動」  
<http://www1.e-machisite.net/senyuji/isan/isan.html>
- 徳島県 HP「政策評価」  
<http://www.pref.tokushima.jp/generaladmin.nsf/dockey/seisaku/>

※全てのサイトは2006年3月に閲覧した。

(浅川 泰宏)

#### 4-4 遍路道と「いやしの道づくり事業」—愛媛県上浮穴郡の例を中心に—

##### (1) 行政の視点から

小田町・久万町における「上浮穴郡いやしの道づくり事業」とは、国道 380 号線沿いを舞台として、遍路を中心とする旅行者との交流を軸とするハード面・ソフト面での地域おこしを目指すものであるといえる。

この事業は、国道 380 号という道空間を軸として展開されているわけだが、大きくは県(あるいは行政)、住民、旅行者(あるいは遍路)という 3 つの主体が関わってくる。当然、それぞれの主体の視点からみえてくる「いやしの道」像やそのリアリティはかならずしも重なるわけではなく、大きくずれてくる点もあろう。本稿では、この事業をおもに県側の視点や認識から捉えていく作業をこころみる。

##### ①第五次愛媛県長期計画

愛媛県では、2000 年 3 月(平成 12 年 3 月)に「第五次愛媛県長期計画 新しい愛媛づくり指針」を策定した。この計画は、2010 年を目標年次としており、前期は 2001 年度～2005 年度となっている。

この長期計画においては、県民にとってより重要で緊急性の高いと考えられる 5 つの重点課題を選定している。

- I 県民の総合力が生きる社会づくり
- II 環境と自然が生きる社会づくり
- III 個性と想像力が生きる社会づくり
- IV 交流が生きる社会づくり
- V 高度情報化が生きる社会づくり

このうち、「交流が生きる社会づくり」は計 36 の関連事業から成り、具体的には、「1 しまなみ広域交流の推進」「2 広域的な交流・連携の推進」「3 高速交通ネットワークの整備」「4 人びとが集う愛媛づくり」によって構成される。

たとえば、「しまなみ広域交流の推進」では、瀬戸内中央・水軍観光ルートの形成推進、しまなみ海道の大島道路・生口島道路の早期開通、しまなみ海道関連イベントの開催・支援など、しまなみ海道を生かす広域交流の推進が図られている。また「広域的な交流・連携の推進」では、一方では、四国広域観光ネットワークの形成、県際交流圏の形成促進など「四国はひとつ」をめざす四国づくりが図られ、他方では太平洋新国土軸構想の推進、豊予海峡ルートの早期実現など広域交流構想の推進が目指されている。3 番目の「高速交通ネットワークの整備」においては、四国縦貫・横断自動車道の整備促進、今治小松自動車道の全線開通、JR 四国予讃線基盤整備の促進など、自

動車道路の整備と高速鉄道の導入促進が図られている。

こうしたさまざまな交流プログラムの推進が図られるなかで、おもにソフト面に重点が置かれているのが 4 番目の「人びとが集う愛媛づくり」である。このプログラムでは、「広域観光・文化交流の推進」および「魅力あるイベントの開催・誘致」が目指されている。具体的には、次のような事業が企画された。

#### 《広域観光・文化交流の推進》

- 愛媛道後浪漫のみち整備構想の推進
- しまなみ浪漫の再現
- 花と浪漫のみち整備構想の推進
- 遍路みち文化交流構想の推進
- 愛媛文化遺産構想の推進

#### 《魅力あるイベントの開催・誘致》

- 正岡子規国際俳句賞の授与
- 国民体育大会の早期開催に向けた誘致活動の展開
- ワールドカップ・ベースキャンプの招致
- 全国健康福祉祭(ねんりんピック)の誘致や県民健康福祉祭の開催
- ルートフェスタの開催
- 全国生涯学習フェスティバルの開催

とくに前者の「広域観光・文化交流の推進」においては、愛媛という土地に関わりのあるさまざまな文化的リソースを十全に活用することによって、地域内における文化的アイデンティティの強化および対外的な愛媛イメージの上昇が図られている。具体的にみてみよう。

**【愛媛道後浪漫のみち整備構想の推進】**…道後温泉、松山城などの歴史遺産を核にした、中世から昭和に至る歴史文化の浪漫あふれる都市空間の形成や文化交流基盤の整備を図り、新しい愛媛の顔をつくる。

**【しまなみ浪漫の再現】**…水軍をはじめとするしまなみ地域の浪漫を、小説や映像によって再現し、全国的な文化・観光交流を推進する。

**【花と浪漫のみち整備構想の推進】**…高速道路の南予地方への延伸や余暇需要の動向をふまえながら、新しい南レク公園の基本計画を作成し、南予地方における広域文化交流拠点として整備する。また、各界の著名人・文化人に南予地方の紀行文の作成を依頼し、地域の魅力を全国に向け情報発信する。

**【愛媛文化遺産構想の推進】**…愛媛の近代化を支えた産業遺産等の歴史文化資源を「愛媛文化遺産」として保存するとともに、それらを核とした周辺を整備し、魅力あるまちづくりと広域文化交流を推進する。

【遍路みち文化交流構想の推進】…世界遺産的価値のある遍路文化を学術的に整理し、遍路文化を世界へ情報発信する『遍路みち文化交流構想』の推進を通じ、遍路発祥の地『愛媛』を全国に情報発信する。

最後の「遍路みち文化交流構想の推進」においては、「四国4県共同事業の実施」「遍路文化の学術整理」、そして「いやしの道づくり事業の推進」という3事業がおこなわれている。「四国4県共同事業の実施」とは、具体的には「いやしのくに四国交流推進協議会」によるインターネット博覧会（インパク）への参加を意味しており、四国パビリオンの開設によって遍路文化の情報発信・普及宣伝が図られる。他方、「遍路文化の学術整理」においては、愛媛県生涯学習センターが遍路文化に関する研究をおこない、その成果を『四国遍路のあゆみ』『伊予の遍路道』『遍路のこころ』という3冊の報告書にまとめている。

「いやしの道づくり事業の推進」では、大きくは、四国のみちの現況調査およびモデル地区選定と施設（歩道・茶堂・標識等）の整備が軸となっている。具体的には、遍路道文化を活かし、歩く人を中心とした道空間の整備をおこなう。設備としては、休憩所、トイレ、水道設備、案内板などが挙げられる。われわれが、愛媛県道路維持課でヒアリングをおこなった2004年3月現在では、モデル地区として、中予（久万町・小田町）、南予（宇和町・三間町）、東予（丹原・小松町）が選定されていた。そのうち実際に着手されているのは、中予の3カ所のみであり、南予は一カ所が予定段階であるということであった。そこで、以下ではこの「いやしの道づくり事業」の事例として、実際に事業が展開されている中予の久万町・小田町のケースを採り上げたい。

## ②「上浮穴郡いやしの道づくり事業」の計画

この事業の基本方針を県では次のように位置づけている。

国道380号線、国道379号線及び、主要地方道久万中山線の3つの路線を基軸に、行政と地域が一体となり、歩く旅行者の安全で快適な旅行を補助し、道路を通じて“やさしさ”や“いやし”を感じることでできる地域を育てていくことを目標とする。そのためには、道路空間を活用し、地域の人と旅行者が交流ふれあいのできる場や機会を創出するとともに、歩行者が安心して道路の利用ができる施設を補うものとする。また、行政と地域が協働して、計画づくりから快適で魅力ある道路空間を目指した継続的な地域活動を進めていき、対象区間内の道路環境を整える。

1

ここには、遍路の歩き文化を、“やさしさ”や“いやし”を媒介とした歩き旅行者と地域との交流文化として再生あるいは昇華させていこうとする狙いが表現されている。より整理すれば、この事業においては、①（行政によるトップダウン的の事業を脱して）地域の自主性を生かした事業展開が目指され、さらに②（単なるハード面での整備にとどまらず）地域と旅行者による交流というソフト面での充

『上浮穴郡いやしの道づくり整備計画書』1頁

実が志向されている。

では、この久万町<sup>2</sup>および小田町<sup>3</sup>とはどのような地域であり、その道空間としての特徴はどのようなものであろうか。

### <久万町・小田町の概要>

久万町および小田町は、松山市から南へ 30～40 km の山間部に位置している。両町の北部には石鎚山脈の西端にあたる山地がそびえており、比高差が 1000 メートルを超え、非常に起伏の大きい土地であるといえる。小田町の人口は約 3800 人、久万町は約 7300 人であり、ともに過疎化・高齢化が進行している。小田町は、林野面積が 90% 弱を占めており、農林業が基幹産業となっている。久万町は、標高 400～800 メートルの高原地形が多くを占め、トマト、ピーマン、大根などの高原野菜の産地として知られている。また冷涼な気候を生かした観光余暇施設も多く立地している。久万町は、古くから土佐街道の宿場町として、あるいは四国遍路 44 番札所大宝寺の門前町として、この地域の物流・移動の拠点として栄えていた。そのため、1960 年には現在の倍である 14000 人の人口を抱えていたが、近年は前述のように過疎化がすすんでいる。

両町とも自然に恵まれた山間部に位置するため、自然を活用した種々のレクリエーション施設や景勝地が点在している(久万高原ふるさと旅行村、久万公園、久万高原天体観測館、千本キャンプ場、久万スキーランド、小田スキー場、獅子越キャンプ場、城の台公園、小田深山溪谷など)。また両町の特産品としては、その地形的条件を生かした優良木材の生産が知られており、「久万木材」「小田銘木」のブランド銘で知られている。

### <久万町・小田町の道空間の概要>

周辺の道路交通網としては、国道 33 号線、国道 380 号線、国道 379 号線、主要地方道久万中山線、主要地方道小田河辺大洲線などがある。今回の事業対象となる路線の自動車交通量は、県の調べでは、国道 380 号線は約 3000 台/24h、国道 379 号線が約 2000 台/24h、主要地方道久万中山線は約 300 台/24h となっており、総じて交通量の少ない路線であるといえる。

しかしながら、歩く旅行者にとっての移動空間・休息空間等としてみた場合、かならずしも十全な環境にあるとはいえないいくつかの条件がある。県では、事業の計画段階において、「いやしの道づくり」をおこなう上で課題となるポイントを、道路状況を踏まえていくつか設定しているが、県側の視点に沿って整理すると以下ようになる。

#### 1) 道路勾配

国道 380 号は、町境に位置する小田町突合から小田町中心部を通り、町境の真弓トンネルを経由して久万町落合に至る。この間、約 21 km である。このなかで、小田町中心部の町村地区から真弓トンネルに至るまでの区間が標高差 400m と急勾配になっている。

#### 2) 案内誘導サインの設置状況

<sup>2</sup> 久万町は、平成 16 年 8 月 1 日より合併によって「久万高原町」に町名変更したが、本稿では旧町名を使用する。

<sup>3</sup> 小田町は、平成 17 年 1 月 1 日より「内子町」に合併されたが、本稿では旧町名を使用する。



国道 380 号線および 379 号線では車両系サインはほぼ充足している。歩行系サインをみると、国道 380 号線沿いには、公共の案内サインは整備されていない。もっぱら地域住民が設置した案内板やへんろみち保存協力が設置したサインがあるのみである。

また、国道 380 号の小田町側の市街地には、旧道が併走しているため、新道に戻るための案内サインがないことも相まって、歩く旅行者にとって道に迷いやすい状況を生み出している。

### 3) 休憩施設の設置状況

国道 380 号線沿いには、休憩が可能な施設として、小田町道徳地区にあるバス停小屋、小田町大平地区の三島神社があるのみであり、その他は旧道敷きを活用したパーキングがあるだけで、整備された施設はこれまでのところない。また公的な休憩施設でトイレが併設された休憩所は国道 379 号の小田町上田渡地区にあるバス停小屋があるだけで、歩く旅行者がトイレを利用するときには、もっぱら個人住宅に頼るほかない状況にある。

#### <歩き旅行者および地域への目配り>

以上の久万町・小田町の地形条件・道空間環境から、休憩施設の不足、道案内板の不足、道路勾配の厳しさ等が見出された。こうした条件のために、歩き旅行者は移動上の負担を強いられていると推測される。県は事業展開のポイントを、こうした難儀さを軽減することに置く。しかし、それを単なるハード面の改善へと帰結させて、従来のトップダウン的な措置行政をおこなうことは、この事業の理念からはずれてしまう。

そこで県は、事業を展開するに先立って、道空間環境の未整備状況を、①旅行者自身の視点、および②地域住民や地域文化からの視点によって捉え返そうとして、旅行者アンケートや地域活動などに目配りをおこなっている。その作業を通じて、事業そのものを「地域と行政との協働作業」および「地域の人と旅行者が交流ふれあい」というように性格付けようと試みている。具体的には以下のような作業をおこなっている。

#### 1) 旅行者アンケートへの視点

県は、生涯学習センターが南予 6 札所で実施した徒歩遍路へのアンケート調査を参考にしながら、徒歩遍路が困ったこととして「道しるべが少ない」「歩道が狭い」「道路沿いのトイレ・休憩所が少ない」などが全体の 6 割強を占めている点に着目している。そのうえで、「道路標識の不足」や「トイレ・休憩所の不足」といった問題が、歩き旅行者自身の主観においても重要視されている点を確認されている。

#### 2) 地域住民の意見や地域文化への視点

町の有識者からなる「いやしの道づくり協議会」の開催および地元ヒアリングの実施を通じて、県は地域が指摘する課題としても「トイレの不足」や「休憩所の不足」が挙げられている点を確認している。

また、小田町および久万町は、スポーツ振興、伝統行事、コミュニティ活動などの地域活動

が多方面にわたり実施されている点を確認したうえで、そうした地域意識を土台として道路愛護に関心の高い地域であること、さらには歩き遍路に対して心やすく接している点に注目している。具体的には、地域での道路愛護活動は、地元公民館や長寿会等の各種団体、あるいは道路里親制度による活動団体などが、道路清掃や除草、道路緑化などを定期的におこなっていることが挙げられている。道路のみならず、歩き旅行者に対しても地域商店等では、トイレを使用させる、道や野営場所を教える、会話するなど、日常的に交流をおこなっており、さまざまな形でふれあいが根付いているとみている。さらに、遍路シーズンには、「お接待などのもてなしを継続的に行いたい」と考えているグループもあることを確認したうえで、潜在的にも旅行者とのふれあいを求める地域意識が存在しているとみている。

### <事業の柱>

以上のような、①地形的・道環境的状况把握、②旅行者の主観把握、③地域の道空間への関わりと意識の把握、といった作業を経て、県は3つの具体的な事業を掲げている。

第一に、県は施設整備方針として「地域住民や旅行者が必要とする施設や不足する施設を適所に整備する」ことを掲げている。すなわち、ここでは地域現状の把握作業から見出された課題を、おもにハード面での整備へと結びつけているわけである。具体的には県は、次のように「地域の現状」をまとめている。

#### 1) 愛媛県内で最も長い四国八十八ヶ所間距離

43番札所の明石寺と44番札所の大宝寺の区間が70.2kmにも及ぶ。

#### 2) 歩く旅行者にとって、負担の大きい道路状況

国道380号の町村地区から町境付近(真弓トンネル)の標高差が400mもあり、きつい登り勾配が続いている

#### 3) 歩く旅行者が休憩等のできる施設が少ない

内子町内は5km内外の区間に施設があるが、小田・久万町間は設置されていない

#### 4) 国道や県道が併走しており道に迷いやすい

国道380号、国道379号、主要地方道久万中山線が併走し、町道等も入り交じっている。

こうした認識にまとめあげたうえで、県が打ち出した「施設整備に係わる具体的メニュー」は、休憩所、トイレ、道路標識、歩行系案内サイン、地域情報を紹介する案内板、歩道の設置、道路狭隘部の改良である。

しかし、これだけでは「いやしの道づくり事業」は従来のトップダウン的な「ハコモノ」行政と変わらない。そこで県は新しい行政のあり方を打ち出すために、「施設管理方針」および「地域活動方針」を掲げている。

施設管理方針として県が掲げたのは、「行政と地域との協働・役割分担により、きめ細かい施設管理を行う」である。県の文言には次のように述べられている。「旅行者が地域の魅力に触れ親しみ、良い印象を持って旅行を続けるためには、沿道の郷土色ある景観づくりや手入れの行き届いた施設が必要となる。こうした手入れは、行政と地域とが、役割分担を明確にし、お互いが協働して、継続的な施設管理を図っていく必要がある。そうしたことから、整備する施設の管理やこれまで活動されている道路清掃等を地元の負担とならない範囲内で実施する」<sup>4</sup>。ここには、一方的な行政指導型の地域おこしから、住民参加・住民中心型の地域おこしへと導こうという県の思惑が控えめながらも感じられる。

具体的なメニューとしては、休憩所の清掃・管理、トイレの清掃・管理、地域案内板の情報更新・管理、道路の清掃・管理、緑地帯の植栽管理(除草・補植)、沿道花壇の手入れが挙げられている。

さらに「地域活動方針」として、県は「地域が主体となる、旅行者との交流やふれあいのできる活動を行う」ことを掲げる。これは、いわゆるお遍路の「お接待」文化を「おもてなし文化」として再生させることを通じて、地域コミュニティの醸成へと繋げていくことを狙ったものである。県の文言では次のようにある。「現在、地域の積極的な参画により、道路清掃や道路緑化などが実施されている。それら活動を継続していくために、行政が支援を行うとともに、各種団体との調整や連携等を図り、道路愛護活動を効率的に行っていく。また、旅行者に対するおもてなしでは、地域が負担とならない範囲内で住民も楽しみながら参加でき、住民相互のコミュニティ醸成につながる各種活動を道路や新たに整備する拠点で取り組んでいく」<sup>5</sup>。

具体的なメニューとしては次のような活動が挙げられている

- ・ 休憩所を拠点としたおもてなし活動(地元ボランティアによるお茶等のおもてなし)
- ・ 既存イベントや地域活動等と連携したおもてなし活動
- ・ 旅行者に対する声かけ(挨拶等)、日頃からの関わり(道案内や宿泊場所等の情報提供)
- ・ 道路を利用したイベント等の実施(ウォークラリー、マラソン大会等)

### ③「上浮穴郡いやしの道づくり事業」の展開

#### <事業展開箇所>

県は先の事業計画に基づいて、具体的には小田町から久万町にかけての 380 号沿いの環境整備を事業として展開している。われわれがヒアリングをおこなった 2004 年 3 月現在では、小田町町村地区、小田町大平地区、久万町露峰地区の 3カ所に、休憩所、水飲み場、看板などが設置されている状況だった。

これらの整備箇所選定は、立地上の都合や地形上の条件から割り出されている。小田町大平地区は、トンネル工事の資材置き場の跡地を利用することによって、駐車場や休憩所の設置可能な敷地が確保されている。小田町町村地区に休憩所が設置されたのは、そこが急勾配の道路を登り

<sup>4</sup> 『上浮穴郡いやしの道づくり整備計画書』42 頁

<sup>5</sup> 『上浮穴郡いやしの道づくり整備計画書』42 頁

はじめるポイントとなっているためである。さらに久万町露峰地区に休憩所が設置されたのは、真弓トンネルから44番札所に至るまでの中間ポイント位置するためである。これら3箇所はいずれも基本的に集落の近くに位置しており、周辺住民による管理維持活動の協力を得やすいという条件も勘案されている。

#### <事業展開経緯>

事業は次のような経緯を経て展開された。

平成14年6～8月…協議会立ち上げ準備

平成14年9月第…第1回いやしの道づくり協議会総会(東屋の位置、構造などを議論)

平成14年11月…第2回いやしの道づくり協議会総会(東屋の位置、構造などを議論)

平成15年3月…第3回いやしの道づくり協議会総会(東屋の位置、構造などを議論)

平成15年3月…東屋完成。ほかに水飲み場、周辺部、看板を整備。

ヒアリングをおこなった2004年3月現在では、その後の展開としては、トイレと駐車場の整備を利用状況によって今後決定していくという話であった。ただし、トイレの設置に関しては、道路管理者(=県)がトイレを設置した先例はないため、市町村に負担してもらう可能性もあるが、実現は容易ではないとのことであった。

#### <いやしの道づくり協議会>

県は、事業展開にあたって、地元住民との橋渡し組織として、住民側代表からなる「いやしの道づくり協議会」を発足させている。協議会は久万町側(6名からなる)、小田町側(10名)それぞれに組織された。メンバーは、地元の有識者や政治家から構成されており、おもに敬老会(長寿会)、婦人会、青年団、公民館長、文化財保護委員会、自治会などから選出されている。

従来の行政事業において、協議会とはある意味で地元側の「受け皿」的な意味合いを付与されるに留まっていた。しかし先にも述べたように、この事業において県は新しい地域像を打ち立てることを狙いの一つとしている。それは、県の言葉でいえば「行政と地域との協働」であり「地元発意による持続ある奉仕活動」である。単なる「受け身」ではない主体的な住民意識と活動参加が目指されているといえよう。

したがって、われわれが県の担当者におこなったヒアリングにおいても、住民側の「積極的な態度」がとくに強調されていた。とくに協議会側からの要望によって計画が一部修正されたという。たとえば、当初、県側は東屋は小規模な施設のものを計画していたのだが、歩き遍路などで野宿する人が多いとの住民側の情報によって、野宿の可能なより大規模なものへと経過変更がおこなわれたという。あるいは、トイレの設置や水飲み場の設置なども住民側の意見によるところであるようだ。また案内サインの設置場所やデザインなどにも協議会の意見が反映されているという。

こうした協議会での反応をふまえて、県の現場担当者はわれわれのヒアリングに対し、「当初県側は、協議会を事業の地元受け皿程度にしか考えていなかったのだが、予想以上に活発な議論がおこなわれ、住民が主体的な関与をおこなった点に驚いた。さまざまな意見がだされ、地元も手伝うから整備を是非してくれという要望が高まる。」と述べている。

## <地域活動>

先述したように、事業の一つの柱として、「行政と住民との協働」が重要視されている。こうした方針に基づいて、おもに町役場が主体となって、地域活動・旅行者との交流活動を推進する試みがなされている。たとえば小田町においては次のような活動がおこなわれている。

- ・ 平成 15 年 6 月および 10 月 18 日…接待活動(小田町建設課職員有志による)
- ・ 平成 15 年 10 月 13 日…接待活動(小田町協議会・小田町・交通安全協会小田支部・久万警察安全協会)
- ・ 平成 15 年 10 月 10 日～11 月 10 日…小田町役場による歩行者アンケート実施(小田町内の 2 カ所の東屋で)。

以上、この「上浮穴郡いやしの道づくり事業」において、県は、道空間を舞台としたハード面・ソフト面での旅行者(遍路)との交流活動を通じて、ボランティアで積極的な活動意識をもった新たな地域像を模索しているのが伺われる。それは遍路文化というリソースを活用することによって、また道空間という容れ物を触媒にすることによって、空洞化した地域社会に対するオルタナティブな地域像を見出そうとする試みであろう。もっとも、こうした認識はあくまでも県側からの視点に基づくものであり、住民や旅行者＝遍路からみた「いやしの道」像はそれとはずれていく面もあろう。三者はそうした「ずれ」をはらみながら多元的に織りなされているのであろう。

## 《参考文献》

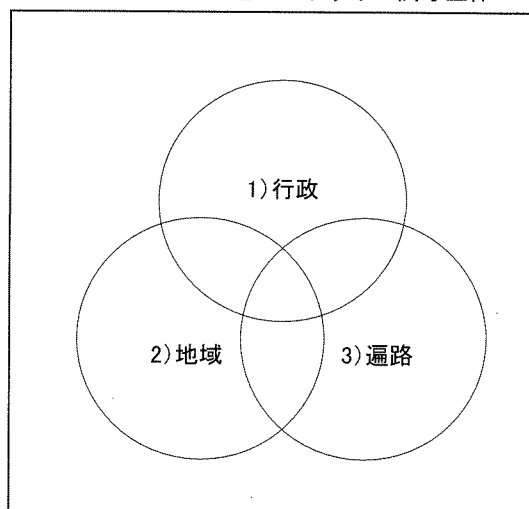
- 愛媛県編『第五次愛媛県長期計画 新しい愛媛づくり指針 前期実施計画(2001-2005)』、2001 年
  - 愛媛県企画情報部県政広報部編『2002/県政ガイド えひめ』、2002 年
  - 愛媛県土木部道路都市局道路維持課・愛媛県松山地方局久万土木事務所『上浮穴郡 いやしの道づくり整備事業』、2003 年
  - 愛媛県松山地方局久万土木事務所『上浮穴郡いやしの道づくり整備計画書』、2003 年
- その他各種資料

(田所承己)

## (2)地域住民および遍路者の視点から

愛媛県上浮穴郡いやしの道づくり事業は 1)行政、2)地域住民、3)旅行者(遍路者)という 3 主体が関わり合うことによって形成される道空間創出の事例としてとらえられうるものである(図 1)。このうち 1)の、この事業へのかかわりについて論じた前節に続き、本節では 2)および 3)の関与主体をあつかう。前提的作業としてまず、地域住民、旅行者(遍路者)両主体の特性、および調査対象である道の遍路ルートとしての特性を整理し、その上で、「いやしの道」の創出にともなう地域住民と遍路者それぞれにおける道空間への意味づけの創出および変容のあり方を探る。とりわけ本稿では、道の有する機能の点に着目をしながらみていきたい。

図 1 いやしの道づくり事業の関与主体



### ①地域住民特性

ここで地域住民とは、当該の国道 380 線が貫通する地域、すなわち旧小田町(現・内子町)、久万町の住民のことを指す。地域住民の道への意識・関心の度合いは、道をめぐる諸活動によって知ることができる。この一帯では従来より、スポーツ振興や伝統行事など、地域団体単位でおこなわれている活動が各種あるが、その一環として、さまざまな団体単位でおこなわれる道路愛護活動があり、「道路里親制度」に基づく活動のほか<sup>1)</sup>、地元公民館や長寿会、青年団、婦人会などの各種団体により、定期的な清掃や緑化をはじめとする美化活動が行われている。これらの活動では、各団体がそれぞれ担当箇所を持ち、年 1 回から数回にわたって草刈りやごみ拾いといった活動をおこなう。本調査の対象地区である国道 380 号線に関してみてみれば、愛媛県建設業協会上浮穴支部青年部会がこの路線の「里親」として道路清掃などの活動を行っているほか、「平野公民館」、「平野長寿会」、「小田町婦人会」、「国道(380)をきれいにする会」といった複数の団体がかわり、それぞれが各持ち場において、缶拾いや除草をはじめとする活動をおこなっている。

またこのほかに小田町では町民による町内一斉清掃活動日、「クリーンデー」を設け、道路愛護活動を実施していた。久万町では、地区ごとにつき一回のペースで美化活動を実施している。こうしたことから、この一帯における地域団体単位の活動性向、地域愛護意識、また道路愛護の関心

<sup>1)</sup>道路里親制度とは、国や県が管理する道路を里子と見立て、その近隣の住民、企業、団体を里親と見立てて、自治体と協力して道路の清掃美化や緑化作業などに取り組む制度のことである。1985 年アメリカのテキサスに始まり、日本でも全国的に導入されてきている。愛媛県では 2001 年(平成 13)に導入された。現名称は「愛ロード制度」といい、2004 年(平成 16)度 6 月現在 180 団体 13659 人が活動している。

は総じて高いといえる。

当該区間は遍路道のルートともなっているため、遍路者も通過するわけだが、そうした旅行者(遍路者)への対応もかねてよりおこなわれてきた。具体的には「トイレを使用させる」、「道や野営場所などを教える」、「会話をする」といったものの他、果実や湯茶を旅行者(遍路者)に供するというかたちの「お接待」も珍しくない。また、遍路シーズンには一定の場所でお茶を出すなどの継続的なもてなしをおこないたいとする要望も以前からあったという。とはいえ、これまでなされてきた旅行者(遍路者)へのそれらの対応は、地域集団によるボランティアな接待活動という形態をとっていたわけではなく、住民個々の個人レベルにおける篤志によるものが主であった。

他方、かかる旅行者への対応をめぐるには困惑の声も聞かれる。とりわけよくきかれる具体的な事柄は旅行者のトイレの借用に関する問題である。トイレ待ちの40人ほどの列ができて困ったというガソリンスタンド、トイレが家の中にあるため貸すことに抵抗があるという商店、またある民家では、無断でトイレを使う旅行者が後を立たず、旅行者のためにわざわざ屋外にトイレを作ったという例などもある。

## ②遍路者特性

近年における遍路者の動向を調査したどの資料も、ここ数年来の遍路者数の増加、とりわけ徒歩遍路者数の増加傾向を等しく示している。現地にて実施するインテンシヴ調査で、「徒歩遍路が増えた」という声を聞かぬことはないほどであるし、また、1997年(平成9)に実施された早稲田大学道空間研究会の調査データ(表1)では、「徒歩のみ」「徒歩が主だが車・鉄道も利用」をあわせた遍路者の割合は15.9%、「車やバスが中心」「車や鉄道が主だが場所によっては歩く」を合わせた遍路者の割合は、82.4%であったのに対し、その3年後の2000年(平成12)におこなわれた愛媛県生涯学習センターによる調査データ(表2)では「徒歩中心」が19.0%、乗り物中心が75.0%であった。1997年から2000年の3年間で徒歩遍路がおおよそ3ポイント増加、車中心遍路が7ポイント以上下落しており、この結果は、徒歩遍路者の増加していることを数字で裏付けている。この

表1 遍路の移動手段(平成9年実施)

手段	徒歩のみ	徒歩が主だが車・鉄道も利用	車やバスが中心	車や鉄道が主だが場所によっては歩く	その他	不明撫回答	全体
割合	10.9%	5.0%	78.9%	3.5%	0.9%	0.8%	100.0%

早稲田大学道空間研究会 (1997年)

表2 巡拝の手段(平成12年)

手段	乗物中心	徒歩中心	不明	全体
人数	376	95	30	501
割合	75.0%	19.0%	6.0%	100.0%

平成12年度遍路文化の学術整理報告書 愛媛県生涯学習センター (2000年)

傾向が、今回の調査対象地域においても反映されることは想像に難くない。当該地区の経年的データがないため増加の傾向を数値的に把握することはできないが、松山地方局久万土木事務所が 2003 年(平成 15)におこなった試算によれば、国道 380 号線を通過する徒歩旅行者は年間 2000 名を超える<sup>2</sup>。通常このような中山間部でこの数字の徒歩旅行者がいることは考えられないことであり、こうした数値になるのも、このルートが遍路道になっていればこそのことであるといえる。したがって通過する徒歩旅行者の大多数が遍路者と推定できる。ゆえに、この地区の徒歩旅行者数も増加しているとみなすのが妥当だろう。

### ③遍路ルート特性

四国巡礼八十八霊場中、愛媛県下には 40 番札所観自在寺から 65 番札所三角寺まで、26 カ所の霊場がある。徒歩ルートに限定すればその道のりの全長は総計 340km にも及ぶが、その中で、43 番札所明石寺から 44 番札所大宝寺までの道のりは約 70km あり、県下でもっとも長い。また順打ちルートをとる場合の遍路者の移動経験からすれば、大洲、内子といった、比較的平坦で開けた市街地から、内陸の山間部へと針路を向けることになる。

遍路道は突合という地点から、二手に分かれる。国道 379 号線、久万中山線を通過してひわた峠を越えて久万町へいたるルートと、国道 380 号線を行き、途中から国道 33 号線に入って北上し、久万町にいたるルートである。遍路者はしたがって突合において、どちらのルートを進むかを選択することになる。遍路道保存協会発行のルート地図ではどちらも本来の遍路道ルートとして示されている。44 番大宝寺に至るまでの移動距離は前者の方が 5km ほど短いですが、しかしこのルートを選択する場合にはひわた峠越えを覚悟せねばならないので、これを避けて国道 380 号線ルートを選択する遍路者も多い。

地理的条件としては、当該の国道 380 号線の区間は、いわゆる中山間部の、比較的起伏の大きい地域に位置しているために、行程のうちに上りと下りの勾配をもっている。小田町中心部の地区から真弓トンネルまでのおよそ 14.0km の区間で標高差は 400m の上り道であり、そこから久万町市街までは下り道になる。

43 番札所明石寺を過ぎると、44 番札所大宝寺のある久万高原まで市街はない。それどころか、商店や自動販売機も数えるほどである。徒歩遍路者はほぼ丸一日をかけて、そうした道を通過することになる。当然のことながら、逆打ちの場合であっても事情はさして変わらない。大宝寺の所在

<sup>2</sup> 愛媛県松山地方局久万土木事務所『上浮穴郡いやしの道づくり整備計画書』、2003 年、12 頁  
なお、徒歩旅行者数の推定は以下とおり。

最大徒歩旅行者数 = (日平均旅行者) × 365 日 × 2 ルート × (天候補正)

(日平均旅行者数) : 7.5 人 (5 人から 10 人とのヒアリング結果の平均値)  
(2 ルート) : 国道 379 号、380 号のルート選択の割合がほぼ半数とみた  
(天候補正) : 0.79 (雨天 (5mm 以上 / 日) はあるかないと判断 (H14 雨天 75 日) 290 / 365)

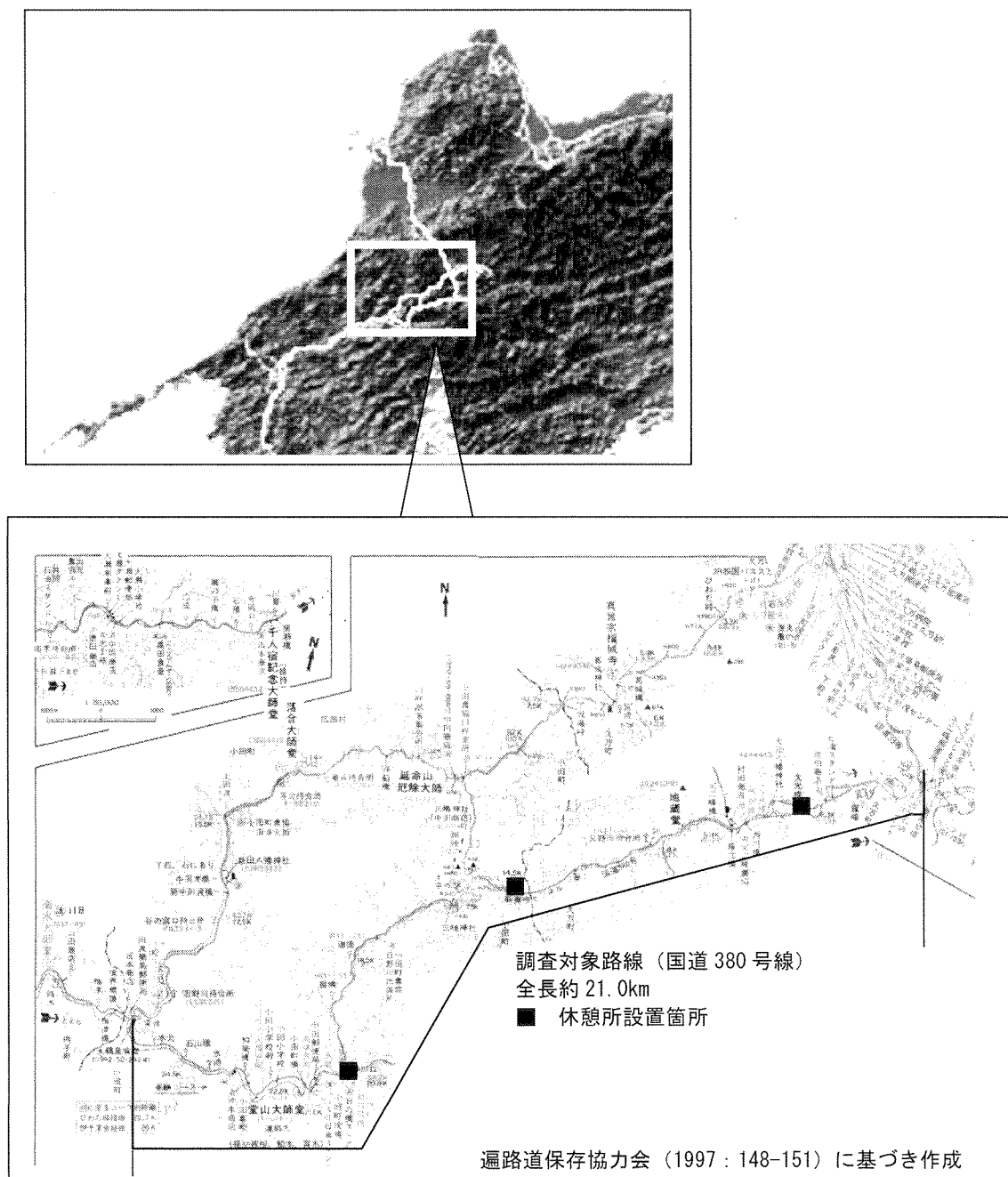
推定上の最大旅行者数 :  $(7.5 \times 365 \times 2 \times 0.79) = 4,325$  人  
国道 380 号線ルートはこの半数の 2000 人あまりということになる。



する久万高原は、市外地域であり、宿泊、商店、食堂、銀行や郵便局などの施設があるが、そこを出発すると、次に内子市外にいたるまでは、やはり商店や自動販売機すらほとんどない道を歩き続けることになる。

道路の物理的状況としては、小田町突合から久万町落合までの 21km 中、歩道と車道とが物理的に分離されておらず、白線で区画されているだけの箇所が約 8km ある。とりわけ小田町中心部から町村地区までの区間は、山間地域の道がえてしてそうであるように、複数のヘアピン・カーブを含む曲がりくねった狭隘な道が続いており、車二台のすれ違いも危ぶまれるような箇所もある。乗

図2 いやしの道事業実施区間（国道380）



用車のみならず工事作業用大型車両や大型貨物車両も通る道であることも合わせて考えれば、歩行による通過に危険をともなう区間であることはいうをまたない。また国道 380 号線ルートには旧道が併走しているために、徒歩旅行者が道を間違えやすい地域であることも地域住民によって指摘されている。にもかかわらず、案内誘導サインに関しては、車両系の案内標識は比較的充実していたものの、歩行系サインに関しては、「へんろ道保存協力会」の設置した遍路道案内の立て札や、地域住民が設置した案内板が数カ所あるだけで、公共のものは存在していなかった。地域住民に道を尋ねる徒歩旅行者が少なからずいることはすでに述べたが、これはそうした道の布置状況を反映してのことであろう。これらの状況から判断すれば、徒歩遍路者にとってこの区間の易行性は高いとはいえない。

#### ④道空間機能と遍路者

##### <道空間の内部機能>

かかる諸条件は、旅行者(遍路者)にとってどのような意味を持つだろうか。ここでは、道空間の機能という観点から整理してみたい。

道という空間が人間に対して持つ<内部機能>は、Ⅰエネルギー処理機能、Ⅱ移動機能、Ⅲコミュニケーション機能、Ⅳ意味生成機能の4つに要約されるが<sup>3</sup>、とりわけ遍路者にとっては、Ⅰエネルギー処理機能、Ⅱ移動機能が、道空間の諸条件と大きくかかわってくる。以下にそれぞれの機能に関する簡単な説明を加えた上で、遍路者との関係について考えてみる。

〔エネルギー処理機能〕 エネルギー処理機能とは、「移動に伴う物資の補給と排出を処理する場の提供」を意味する。移動を続ける限り、その過程では常に移動継続に必要なエネルギー資源の問題がつきまとう。車の長距離移動には要所にガソリンスタンドの存在が不可欠である。同様に人の場合もまた、エネルギーの調達もしくは排泄物の処理が可能でなければ、道を長時間、あるいは長距離にわたって移動し続けることができない。一般的にはこのような機能は、道沿いの商店や食堂、喫茶店、自動販売機、公衆トイレ、ゴミ箱といったものが担っており、市街地域などではわれわれはごく自然にこれらを利用し、移動に必要なエネルギー処理の用を充足している。

〔移動機能〕 移動機能とは、「ヒト・モノ・カネ・情報が移動・伝達する場の提供」を意味する。道が移動のための空間であることは、ことここにあらためて再説するまでもないが、とりわけ徒歩移動者と道との関連を焦点化する観点からは、ヒト、すなわち旅行者(遍路者)の移動の場として、道は同定されよう。この場合、移動を可能にする物理的諸条件の重要性は看過できない。たとえば、徒歩移動者にとっての利便に資するような歩道の設置や、現在地や行き先を示す案内板の存在は、この移動機能を十全にするための装置である。

〔コミュニケーション機能〕 コミュニケーション機能とは「移動にともなう人間同士の社会的相互作用が生成する場の提供」を意味する。社会的相互作用は、その地を生活圏とする定住者と通過する移動者の関係においても、通過する移動者同士の関係においても生じうる。なお移動手段との関

<sup>3</sup> 長田攻一、坂田正顕、関三雄編『現代の四国遍路』、学文社、2003年、70-72頁

連から捉えれば、徒歩による移動は、それ以外の移動手段を用いるよりも一層、他者との相互作用をおこなう潜在的可能性が高い。四国遍路において、車遍路より徒歩遍路の方がお接待をうける確率が高いという事実は、このことを端的に物語っている<sup>4</sup>。

〔意味生成機能〕 意味生成機能とは、「移動にともなう象徴的・心理的意味作用を促す場の提供」を意味する。遍路者は、そこが移動のための箇所であるがゆえにその道を歩くのではなく、それが巡礼の道であればこそ、そこを歩くのである。このとき、遍路者にとってその道は、信仰や宗教的色彩に彩られた意味を付与されていることであろう。その同じ道を、沿道に住む地域住民は、単に日常的な生活の要を満たす生活道として捉えているかもしれない。道に生成する意味は、その道への主体の関わり方に応じて多様かつ多層的であり得る。

#### <遍路者のエネルギー処理機能をめぐる問題>

すでに指摘したルート特性のうち、札所間の移動距離が長距離であること、急勾配の箇所があること、その間、商店、食堂、トイレ、ゴミ箱、休憩所などの、旅行者用の補給と排泄のための設備が十分に存在しなかったこと、これらの条件は、先述した移動者におけるエネルギー資源の調達と処理の問題と直截にかかわってくる。

とりわけトイレの問題は遍路者にとって深刻なようだ。小田町が遍路者に対してアンケート調査では、トイレの不足を挙げた遍路者が圧倒的に多かった。また自由回答記述でも、「歩きへんろで、トイレが一番困っている」「公衆用のトイレを作してほしい」という要望が、老若男女を問わず多数を占める<sup>5</sup>。これらの回答はもちろん、この地区に限定しての要望ということではないが、先に述べたように、この地区では民家や商店のトイレを借用する遍路者が従来より多く、トイレ不足が遍路者を当惑させる問題となっていることがうかがえる。

飲食に関しても、食堂はおろか、商店や自動販売機も数えるほどなので、徒歩旅行者はそれらをあらかじめ準備をしておかなければならない。たとえばへんろ道保存協会の「68歳からの同行二人」では、この地は食堂はないので宿で弁当を依頼するようアドバイスしている<sup>6</sup>。

#### <遍路者における移動機能をめぐる問題>

次に道路幅員の狭さ、歩道と車道の未分離、歩行系サインの不足といった物理的諸条件は、移動機能にかかわる問題として捉えることができる。遍路者の多くはアンケートの中で、トイレ不足の次に、歩道の不備を「不便を感じた点」としてあげている。具体的には「道路が狭く、危険である」、「歩道がないので安心して歩けない」といった具合に、車道と歩道の未分離や、道路幅員の狭隘さを不便に感じているようである。また、道路の設備という点でこれと関連するが、第3番目として「案内標識の不足」が「不便を感じた点」としてあげられている。自由回答欄には「案内標識が少ない」、「もっとわかりやすく大きな案内標識は設置できないか」といった要望が寄せられている。幅員の狭さや車歩道の未分離など、道の構造に由来する徒歩旅行者の「歩きにくさ」は移動機能が十全に

4 前掲書、280頁

5 小田町役場が当該路線を通行する徒歩遍路者を対象におこなった調査。2003年10月から11月にかけて実施された。

6 へんろ道保存協会 『68歳からの同行二人 四国霊場徒歩巡拝究極のモデルプラン』、1994年、35頁

働いていないことを示すし、「迷いやすさ」という地理的構造は、本来のルート移動を阻害するという意味において、やはり移動機能の不全と捉えることができる。

#### ⑤いやしの道づくり事業の空間機能効果 遍路者の場合

こうした機能障害を補完すべく設置された今回の東屋、案内サインの存在は、これまでのあり方をどのように変えうるのだろうか。設置にいたるまでの事業計画や経過についての詳細は前項にまとめてあるので、ここでの記述は、機能的変容のあり方に限定する。大きく分けて、遍路者にとっては、エネルギー処理機能、および移動機能に関して、また地域住民側においては、意味生成機能、コミュニケーション機能に関して一定の変化が生じうるものと考えられる。

#### <エネルギー処理機能の十全化>

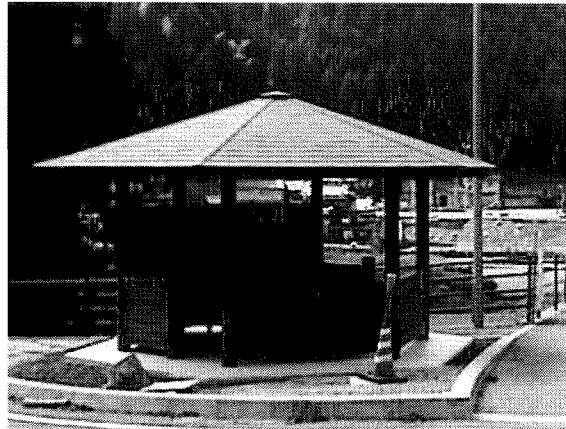
[東屋の設置]

東屋は、当該区間中 3 箇所に設置された。

- a. (旧)小田町町村地区(小田町突合より約 5km 地点)
- b. (旧)小田町大平地区(小田町突合より約 12.5km 地点)
- c. 久万(高原)町露峰地区(小田町突合より約 18.5km 地点)

地点間隔は、a-b の間が 7.5km、b-c の間が 6.0km であり、通常の成人の歩行から推定した場合、時間にしておおむね 1 時間から 2 時間の間隔で設置されていることになる。計画では a.町村地区と c.露峰地区にトイレと水飲みが設置されることになっているが、現状では、a、cには水飲みが設置され、cにはトイレが建設中という段階である(2006年3月現在)。この施設は、第一には旅行者の休憩、水分の補給、排泄などの用を満たすためのものとして計画されているが、しかしそれだけにとどまらず、場合によっては野営ができるような配慮がなされている。たとえば椅子と机の高さは同じにしてあって、机を移動させることによってその上に寝袋をおき、横たわることが可能になっている。ベンチ背後に取り付けられている風除けのための壁も、同様の配慮から 1.8m まで立ち上がっている。休憩や補給、排泄の場となるこのような東屋の設置は、前述の道空間の機能という観点から捉えれば、エネルギー処理機能の十全化ということにつながる。またこれは、単に旅行者側の利便のためというばかりでなく、すでに触れた、トイレを貸すことをめぐる地域住民側の困惑などを考えれば、トイレの設置などは、住民側の便に供するものでもあるといつてもよいかもしれない。

写真 1 設置された休憩所(東屋)



## <移動機能の十全化>

### 道案内標識の設置

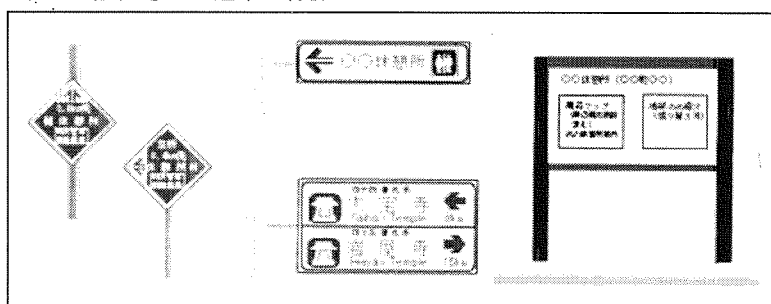
すでに述べたように、当該地域は旅行者(遍路者)が道に迷いやすい地域であり、案内板への要望があがっていた。いやしの道づくり事業では、計画案の段階からすでに、歩行系サインの不足が問題点として認識されており、これの充実が図られた。新設された歩行系案内サインは次の3種類である。

- a) 迷いやすい交差点部に設置するサイン
- b) 休憩所を案内するサイン
- c) 地域情報を案内するサイン

a)は、旅行者が旧道と本道とを取り違えやすいことに配慮して、旧道との分岐点や、旧道から本道へ戻る誘導のために旧道部に設置された。b)は、

新設された休憩所(東屋)の手前1,2kmのところ、予告案内板として設置された。c)は、周辺道路や主要な施設などを案内するとともに、地域でおこなわれるイベントや催事などの地域情報も掲載する掲示板を兼ねた案内板として設置された。

図3 設置された道案内標識



こうして設置された道案内標識は、徒歩旅行者(遍路者)の現在地点確認や目的地までの距離を把握するのに資するものと考えられ、従来不十分であった道の移動機能を十全化させることにつながるものと考えられる。なお、拡幅や歩道の設置といった道路整備事業については今なお進行中である(2006年3月現在)。

## ⑥いやしの道づくり事業の空間機能効果 地域住民の場合

次に、道の持つ内部機能のうち、このような物理的変化が地域住民の側にどのような意味的変容をもたらしたのであろうか。

### <意味生成機能>

こうした開発による道空間の物理的変容は、これまで車両仕様、地域仕様になっていた道空間に、今や旅行者仕様が加わったことを示している。このことは、地域側に、当該の道空間への認識の変容をもたらしたと考えられる。おそらくそれまでは、国道380号線は、地域住民にとっては内子-九万間を車で通り抜ける通過道として、またその他諸々の地域住民の用を足す生活道としての道という意味が主であり、旅行用、とりわけ徒歩による旅行用の道としての意味づけは、あったとしても副次的なものに過ぎなかったのではないかと考えられる。だからこそ、案内表示や公衆トイレ

や休憩所など、徒歩による旅行者に配慮した諸設備の必要性が訴えられることもなかったし、実際に設置されることもなかった。たまにあるトイレの借用をはじめとして旅行者(遍路者)側からなされる諸々の要望についても、その場その場の個別的な対処でしのぎえた。ひるがえって今日の、徒歩でそこを通過する旅行者の増加、そして事実問題としてそうした旅行者たちが困難を引き受ける頻度の増大は、道の用途やあるいは意味の重層性への注意を、地域住民や地域行政に喚起させた。この道空間の物理的変容は、そうした地域の側の道への意味づけの変容が具現化したものと捉えられる。

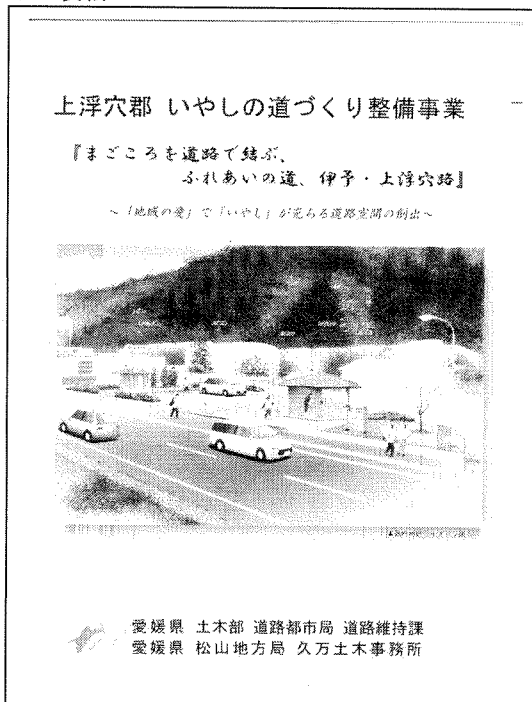
このように、「旅行者が歩く道」という意味付加は、この道空間におけるひとつの意味生成の様態をあらわしているが、これと重なるようにして、「遍路道」としての意味づけもまた加えられていることに注意しなければならない。すでに指摘したように、当該の道路を利用する徒歩による旅行者の大多数が遍路者と推定できるからである。遍路者は当然のことながらその道を「遍路道」と意味づけている。そのような意味づけを持つ遍路者の増加と、そのような意味づけに基づく行為パターンへの反復的接見は、地域住民側にもその道を「遍路道」と再認識する契機を持続的に与え続ける。そもそもこの計画自体が、全般にわたって徒歩遍路者の通行を想定したものであることは、こうした道空間への意味づけのあり方を示すものだろう。もともと計画書には、政教分離の原則からか、旅行者、歩く旅行者という表記が用いられているが〔本稿でも旅行者(遍路者)という表記を用いてきたが〕、しかしたとえば計画書では随所に遍路者に関する統計が用いられているし、東屋の完成イメージ図には、白装束をまとった遍路者らしき旅行者が描かれている。

当然のことながら、遍路者側にとっても、難行空間から易行空間への変容という意味において一定の空間的意味の変容の可能性を指摘することはできるが、すでに見てきたような既存の意味づけからの変容ないし付加という点においては、そこに定住し、その道への関わりが持続的である地域の側に与える影響の方が大きい。

#### <コミュニケーション機能>

東屋の設置は、当該の道空間にコミュニケーション機能も付加した。このことは旅行者(遍路者)にとってはさることながら、とりわけ地域住民にとって、大きな空間の意味変容をもたらしたものと考えられる。計画書の記述に則して理解すれば、本計画の基本方針は、「行政と地域が一体となり、歩く旅行者の安全で快適な旅行を補助し、道路を通じて“やさしさ”や“いやし”を感じることで

写真 2 いやしの道づくり整備事業パンフレットの表紙



る地域を育んでいくこと」を目標としており、「まごころを道路で結ぶ、ふれあいの道、伊予・上浮穴路」がキャッチフレーズとなっているが、この「やさしさ」「いやし」「まごころ」「ふれあい」は、旅行者への「住民発意による道路空間を活用した主体的おもてなし」活動によって実現される。ここでいう「おもてなし」活動は、道路清掃や、整備活動によって、快適で清潔な空間を維持管理することとともに、旅行者（遍路者）との交流活動をおこなうことが大きな柱となっている。たとえば、事業計画のひとつである東屋の設置に関しては、「道路利用者の休憩や休息に供せられるとともに、地域住民と旅行者との交流ふれあいのできる交流拠点、さらには、地域活動の拠点となること」が目指されているのである。

地域集団活動としての道への関わりは、先述の清掃活動をはじめとしてこれまでもなされてはきたが、そこでは地域住民同士の交流は図られたものの、地域住民と旅行者との交流を活性化させるものではなかった。他方では、個人的なお接待というかたちで、あるいは、トイレを貸したり道や野営場所をおしえたりといったかたちでの地域住民と旅行者とのコミュニケーションがこれまでもありはしたものの、それらはいずれも個別的なものにとどまり、地域集団活動としての交流活動やおもてなし（お接待）活動が実践されてきたわけではなかった。この空間は、地域活動として旅行者（遍路者）とのコミュニケーションを図ることを可能にするものであり、従来からある道が、そうしたかたちでのコミュニケーション空間として再定義される可能性をもちえたことを意味する。その実践例として平成 15 年の遍路シーズンには都合 3 回にわたる地域ないし地区をあげてのお接待がおこなわれており、多数の遍路者と、地域との交流が図られている。

## ⑧現状と課題

最後に、2006 年 3 月におこなった経過調査を踏まえて、現状と課題についてふれておきたい。

まずハード面に関して、すでに指摘しているが、3カ所の休憩所施設のうち、東屋についてはすべて完成している。水飲み場については、町村地区、露峰地区において完成している。トイレは、町村地区、および露峰地区に設置計画があるが、現状では露峰地区においてのみ目下建設中である。歩行者系の案内サインについては計画されていたすべてがすでに設置済みである。道の物理的状況については、旧小田町市街から町村地区に至る区間で、歩道の敷設作業が進行中である。

こうした状況を、道のエネルギー処理機能という観点からみた場合には、休養と補給に関して一定の機能を果たしうるものになってはいるものの、排泄機能に関しては、未だ十分に機能しているとはいえない。道の移動機能という観点からみた場合には、その機能の十全化に向けての物理的改良が進められている状態にあるといえる。

次にソフト面、すなわち休憩所施設の利用状況について、東屋の利用状況に関しては、近隣住民の話によれば、遍路者による通常の休憩のほか、当初のもくろみ通り、特に夏場には、この場所に寝袋を広げて宿泊するというかたちでの利用があるという。他方で、地域住民の東屋の利用率に関しては、近隣住民への聞き取り調査の結果、町村地区、露峰地区における東屋を利用したおもてなし活動は 2003 年限りで、現在では全く行われていないことが判明した（大平地区は近隣に民

家がないため調査不能)。すなわち、東屋が担うはずであったコミュニケーション機能は、その機能を十分に、あるいはまったく果たしていない現状であるということである。

この状態でこの先、進行中の整備が随時完成していくということは、エネルギー処理機能、移動機能が向上することに反比例して、コミュニケーション機能は一層の低下を余儀なくされることに注意しなければならない。なぜなら、遍路者にとって「行き届いた」設備を配することは、遍路者への利便に供し、地域住民の利便に供する一方で、こうした設備がなければ生じえたであろうコミュニケーションを封じ込める可能性があるからである。たとえば、公衆トイレがないからこそ、困りあぐねた遍路者は地域に助けを求め、そこに接触と交流の状況が発生する。道に迷う遍路者はやはりその困惑を乗り越えるために、地域住民に道を聞く。そこに会話がうまれる。不便で行き届かぬことが、求めるものと与えるものとの関係を生み出し、コミュニケーションを発生させるのである。道空間が機能的に「行き届く」ということは、そうしたコミュニケーションが不要な通行が可能になるということであり、したがって旅行者のやむなき求めの可能性を封印してしまい、このような求めるものと応じるものとの関係のうちに成立するコミュニケーションの機会を奪うことになりうる。

遍路者側の求めるというかたちでの能動的接触の可能性が、道空間が行き届くがゆえに低減されていく以上、地域住民の遍路者に対するコミュニケートへの持続的な能動性が求められるのである。

#### 《参考文献》

- 愛媛県生涯教育センター『遍路文化の学術整理報告書 四国遍路のあゆみ』、2000年
- 愛媛県土木部道路都市局道路維持課・愛媛県松山地方局久万土木事務所『上浮穴郡いやしの道づくり整備事業』、2003年
- 愛媛県松山地方局久万土木事務所『上浮穴郡いやしの道づくり整備計画書』、2003年
- 長田攻一、坂田正顕、関三雄編『現代の四国遍路』、学文社、2003年
- へんろ道保存協力会『68歳からの同行二人 四国霊場徒歩巡拝究極のモデルプラン』、1994年
- へんろ道保存協力会『四国遍路ひとり歩き同行二人(別冊)』、1997年
- 早稲田大学道空間研究会『四国遍路と遍路道に関する意識調査』、1997年

(鈴木無二)



#### 4-5 合併後の道路整備計画と遍路道の再編—香川県さぬき市の事例—（長田）

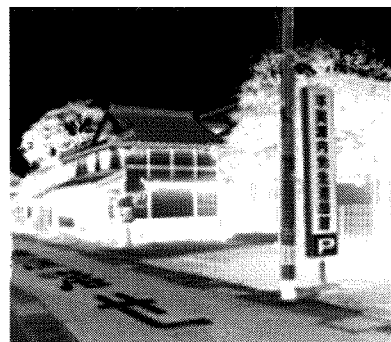
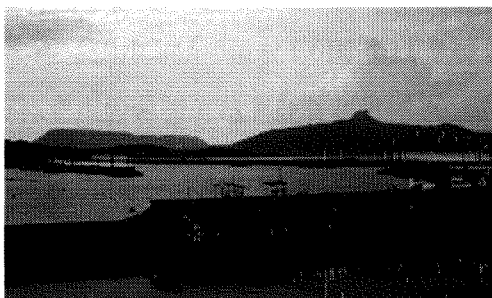
香川県さぬき市は、2002(平成14)年4月1日に、旧大川郡西部の津田町、大川町、志度町、寒川町、長尾町の5町が合併をした結果生まれた、香川県では高松市(2002年4月1日現在人口33万6千人)、丸亀市(同8万400人)、坂出市(5万8千人)に次ぐ人口5万7千人を擁する市となった。2006(平成18)年3月現在でも、平成大合併と呼ばれる町村合併は継続して進行中のところがあり、行政区域はまだ流動的な状態にある。県内でいち早く合併を決めたさぬき市は、海辺の志度町の86番志度寺からまっすぐ南下する条里制時代から続く道を通って、市街地にある87番長尾寺のところで旧南海道、高松長尾大内線と直交し、さらにそこを南下して山間に入り、いくつかのルートに分かれて最後の88番大窪寺に至る遍路道を擁する市となった。合併以前は、86番志度寺は隣町の志度町にあり、途中から長尾町に入って87番長尾寺、結願寺である88番大窪寺の2つの札所があるというように、86番から87番への道の途中で行政区を越える形になっていた。しかし、現在では志度寺から大窪寺までが同じ市内の道として位置づけられるようになったのである。この節では、市町村合併が交通ネットワーク空間の変容にどのような影響を及ぼすのか、また、人びとの生活空間としての道空間が、新しい市行政の道路網整備計画の中でどのような影響をこうむるのかについて考える。

##### (1) さぬき市の遍路道および海と空

遍路道がさぬき市に入るのは、牟礼町の小高い山の上にある85番八栗寺を降りて志度湾を臨む海沿いの道をしばらく行き、原浜のはずれで志度町との境となるところである。海岸沿いのこの道には、交通量の多い国道11号線、JR高徳線、琴電志度線が平行しており、その裏道に当たる閑静な雰囲気の道である。平賀源内の生家と遺品館、魚霊堂の名もある地藏寺、古くから醤油業を営む豪商の旧家などが並ぶ古い町並みを過ぎて JR および琴電志度駅近くになると、左側の海岸にはさぬき市庁舎がそびえ、その先には瀬戸内海が広がり正面に小豆島を望むことができる。海岸に立って西方を振り返ると、八島と八栗寺のある五剣山がくっきりと眺望の中に浮かび上がる。琴電志度駅を過ぎてさらに進むと旧遍路宿などが残る門前町商店街となり、そこから歩いて数分で志度寺の正門に突き当たる。

写真2 平賀源内遺品館

写真1 さぬき市庁舎辺りから見る八島と五剣山



志度寺は歴史の古い寺であり、同寺に残る「志度寺縁起絵図」によるとその創建は 7 世紀にさかのぼる。また、平安末期の『梁塵秘抄』に志度の道場と歌われ<sup>1</sup>、死渡寺といわれたこともあるよ

図1 志度寺から長尾寺に向かう道

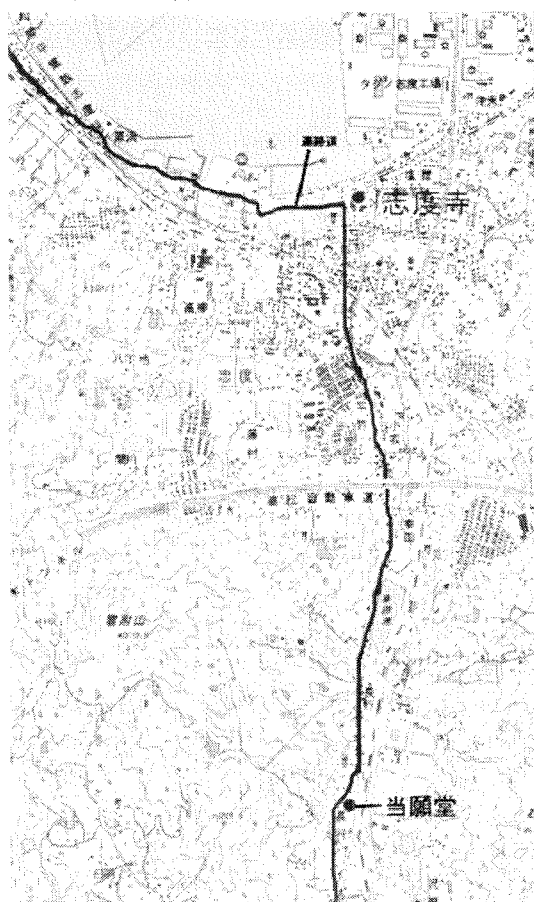
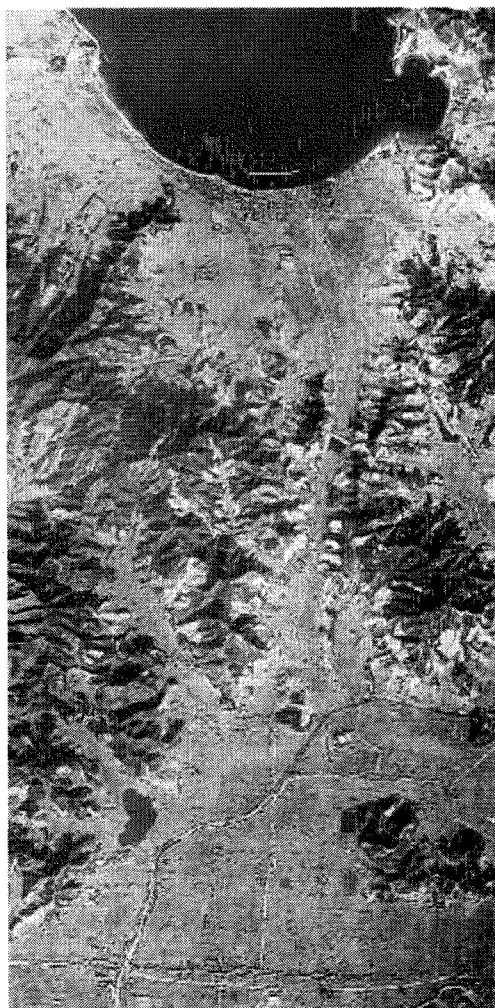


写真3 1948年の航空写真



うに、死の世界との接点を感じさせる寺である。それはこの寺が陸と海の接点に位置していることに由来する。志度寺の山号は補陀絡山、本尊

は十一面観音であり、海との接点にある足摺岬や室戸岬の寺と同様、観音信仰に共通の補陀落渡海伝説が見られる。志度寺には寺の創建にかかわる「海女の玉取り」伝説を筆頭に、他にも多くの伝説が残っているが、屋島に近いことから源平合戦の義経にかかわる伝説もあり、その多くは海に関わりがある。1948(昭和 23)年の航空写真をみると、埋め立てられる前の志度湾の様子が偲ばれる<sup>2</sup>。

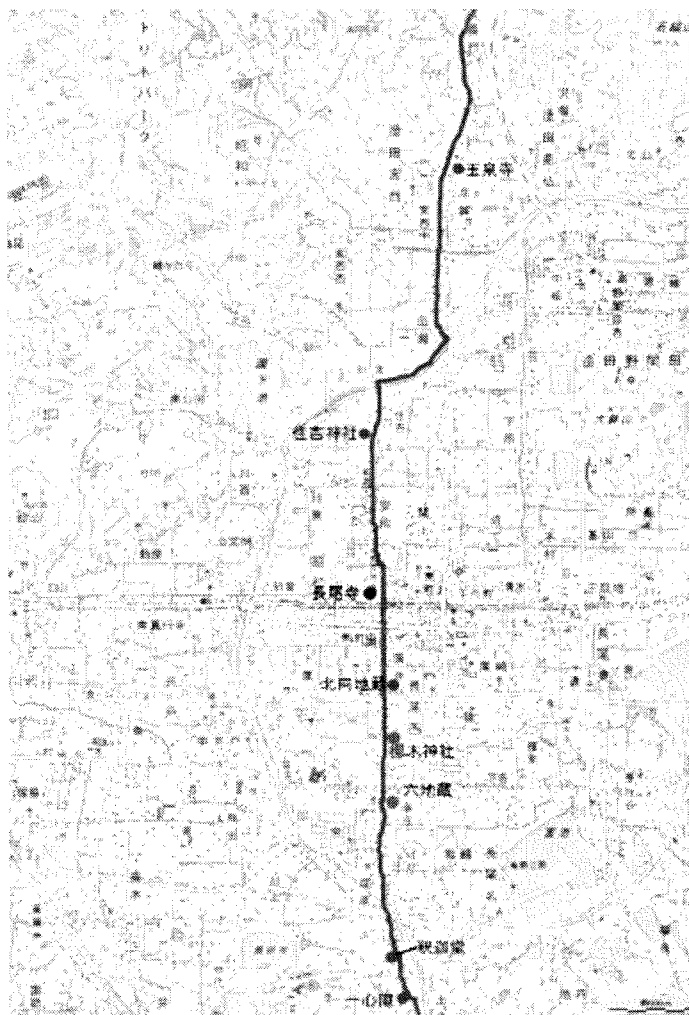
そこから真南に向かう道を下り国道 11 号線 JR 高徳線を横切るとしばらくして、西の坂出、高松

<sup>1</sup> 「四方の霊験所は、伊豆の走井、信濃の戸隠、駿河の富士の山、伯耆の大山、丹後の成相とか、土佐の室生門、讃岐の志度の道場とこそ聞け」とある。佐々木信綱校訂『梁塵秘抄』岩波文庫、2000

<sup>2</sup> 国土地理院空中写真閲覧サービス(試験公開) <http://mapbrowse.gsi.go.jp/Airphoto/> また、25000 分の 1 の地図は、同じく国土地理院地図閲覧サービス「ウォッチ地図」(試験公開) <http://watchizu.gsi.go.jp/> のものを使用。以下同様である。

と東の鳴門を結ぶ高速道路(高松自動車道)のガード下をくぐり、東側の丘の上に造成されたオレンジニュータウン、溜池や田園風景の広がる道は、歩き道、狭い旧道がとぎれとぎれに、舗装された志度山川線(県道であり広域道路の一つ)と部分的に交差しながら南へ導く。幸田池を過ぎ JR 高徳線のオレンジタウン駅を過ぎるとすぐに長尾町に入る。高松自動車道を過ぎてからしばらくは、

図2 長尾町中心部と長尾寺



JR 高徳線が造田駅手前から東の津田の海岸縁へと方向を変えるまで平行している。途中には、志度寺の海女伝説における龍神との関連もある「当願堂」、さらには長尾寺の奥の院とされる玉泉寺がある。広瀬と呼ばれるところで鴨部川と出会う。車の場合はそこで広瀬橋を渡るが、志度山川線はここで橋を渡ってまっすぐの道ではなく、橋を渡ってすぐに右に折れているので間違いやすい。広瀬橋の手前で、歩き遍路は道標(中務茂兵衛の道標もある)によって川沿いの道へと導かれる。旧遍路道は鴨部川に沿って遍路墓のある墓地を過ぎて遍路の休憩所がある川北と呼ばれるところで橋を渡って南下する。橋を渡ってすぐに、門前を通らせないように道標で遍路を迂回させたという住吉神社を通り過ぎ、さらに南下

を続けると、程なく旧南海道と交差する地点で長尾町市街地に出る。旧遍路道を歩いてくると東西に走る道に突き当たる直前右側に 87 番長尾寺の旧門があるが、そのまま進んで突き当たり右に折れると、現在の門前が出る。車で志度山川線を来る場合には右手のキリスト教教会の手前で旧南海道を右に折れると右手に長尾寺の山門、その門前には遍路宿として知られる「あづまや旅館」、「やなぎや屋旅館」が軒を並べる。

87 番長尾寺は、志度寺と同じく補陀絡山を山号とし聖観音を本尊とする観音霊場である。また吉野山で義経と別れた静御前が得度した寺としても知られる。また、長尾寺は、志度寺と同じ山号を持つところから、海辺の観音霊場、志度寺との関連が連想される。海辺に開かれた志度寺を通じて、海にまつわる話はかなり海辺から奥に入った長尾町市街地にある長尾寺にまで及んでいるのである。

さらに南下を続け、南海道のバイパス(国道 11 号に平行してほぼ市の中央部を東西に横切つて結ぶ高松長尾大内線)を超えて田園地帯をしばらく行くと、再び鴨部川と合流する塚原に出る。志度山川線は左に亀鶴公園のあるところで突き当たり、左に折れて塚原で旧道に出会うことになる。ここから旧道は左に鴨部川、右に志度山川線と平行して南下を続けるが、塚原から少しずつ緩やかに登り始め、その途中には、釈迦堂(写真4)、一心庵、など、遍路にも親しまれてきた小さな庵や石仏、遍路接待供養塔などが点在する。たとえば、一心庵にある「常施待」碑(写真5)は、志度湾沖合いの小豆島から毎年ここでまで遍路に接待をしに来ていた講があったことを物語る。

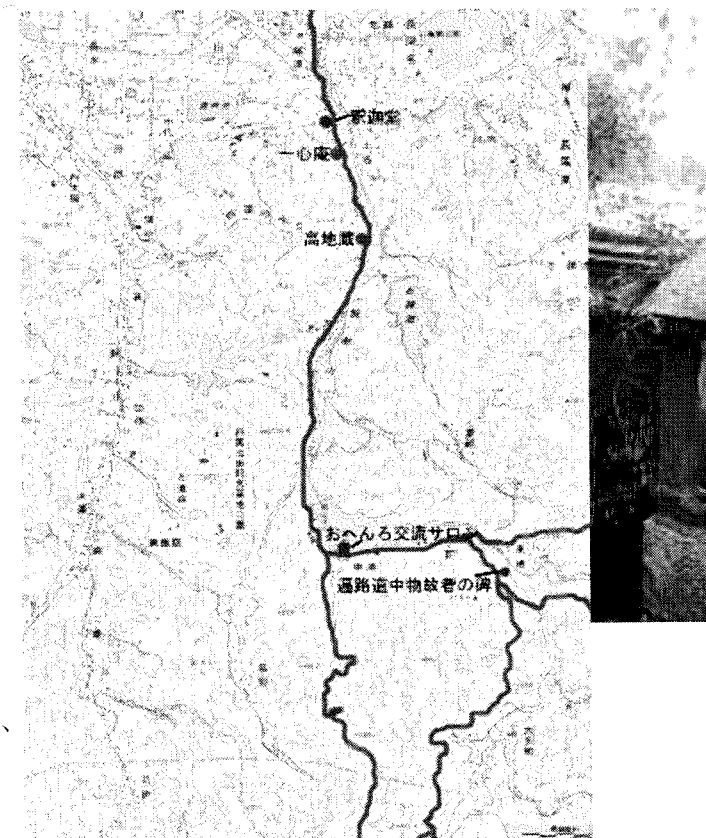
写真4 釈迦堂



図3 一心庵から前山ダムへの道

さらに遍路道と志度山川線道の合流点にある高地蔵は、地域の信仰に支えられつつ、詳しくは後に述べるように、現在でも毎年 3 月 13 日に江戸時代末期から続く「流水灌頂」が行われている。ここは、旧 3 村が境を接する場所であり、大きな石があるところから、「三村境の石の下」と呼ばれたり、小さな庵のなかには大師像が彫られている磨崖仏があるところから「石の端の丈大師」などとも呼ばれている。遍路道沿いにあるところから、地元住民ばかりでなく通りがかかる遍路が手を合わせたり、休憩する場所としての機能も果たしており、お接待も行われる。また、流水灌頂の行事は、地域旧 3 村の物故者の霊の供養とともに、行き倒れ遍路の供養をも兼ねている。

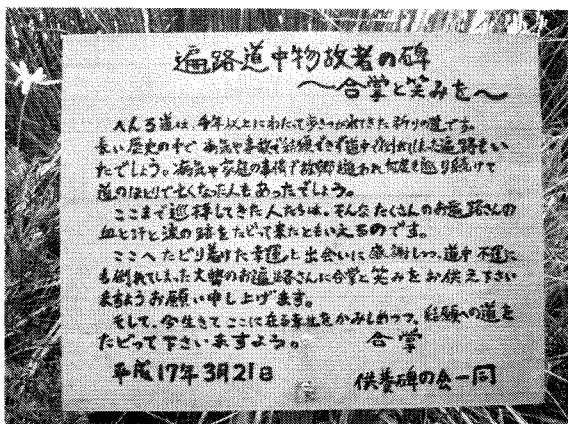
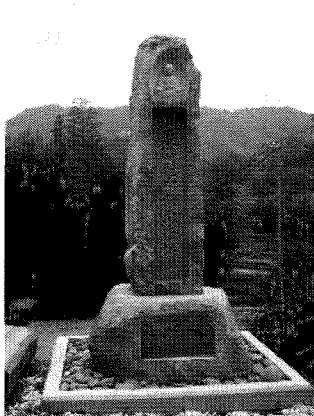
写真5 一心庵にある「常施待」碑



ここからさらに南に緩やかな上りをしばらく行くと、前山ダムに出る。ここには「おへんろ交流サロン」(「へんろ資料展示室」を兼ねる)があり、歩き遍路はほとんどここに立ち寄って一休みしたり、豊富な遍路資料を閲覧したり、他の遍路や遍路資料館館長および世話人と話をしていく。ここは遍路ばかりではなく、近在の人や遍路に関心のある人びとがひっきりなしに訪れ、自宅に残されていた貴重な資料を寄付したり、新しい資料を探しに来たりもするのである。また、前山ダムの周囲を巡る道沿いには地域のボランティア・グループによって設置されたミニ八十八カ所の本尊があり、盆や

写真 6、7

遍路道中物故者の碑



彼岸、弘法大師命日など季節の節目には花が供えられている。

前山ダムからは、結願寺の大窪寺まで山道に入ることになるが、歩く場合、そのルートは、大まかに 3 つに分けられる。ひとつはまっすぐ南に向かう山道から額、助、楨川、兼割などの集落を歩いていくルートであり、現在では相草から先は幅広く舗装された道路に合流するが、かつても多くの遍路はここを通ったようであり、その途中には多くの遍路墓が点在する。もうひとつは、前山ダム沿いに進んでダムの端まで行き、そこで車道から分かれて斜め南方向へ山道に入り、「四国のみち」沿いに女体山を越えて大窪寺に至る道であり、車道から歩き道に入るところに 2005 年に「遍路道中物故者供養」碑が建てられている。最後のひとつは、ダムの南端からさらに北側に回り込み、栗栖溪谷を経て譲波手前から回りこんで南下し、四国のみちに合流し女体山を越えて大窪寺へ至る道である。これらの山道は台風の影響で通行不能になることも多く、必ずしも安全な道ばかりではない。

山道は、地表の道ではあるが、上りは空に近づく道であり下りは里や海辺に向かう道となる。88 番大窪寺は結願寺であり、山上にあって最後の難儀を与えることは打ち止めの実感を高める上で効果的な仕掛けとなっている。さらに山門をくぐって境内と本堂に向かう階段を登り始めると、その背後にさらに高くそびえる胎蔵ヶ峰の威容が大窪寺の聖性を否が応にも高める景観を構成する。大窪寺には、遍路を終えた人びとの苦労のあとを偲ばせる大量の杖、箱車、ギブスなどが納められ、本堂や大師堂の前では、涙を流して読経する白装束の遍路の姿も多く見られる。ここからそのまま下山して帰宅する遍路もいれば、さらに 1 番霊前寺へお礼参りに向かう遍路もいる。しかし最後の一区切りは、山上にあるここ大窪寺で迎えることになるのであり、結願寺の場所としての空間的意

味の大きさは計り知れない。

さぬき市に入って、海辺の志度寺から田園風景のなかを来ると街中の寺である長尾寺に出るが、そこを通過し、ふたたびしばらく田園風景が続き、徐々に登り始めて前山ダム、そこから山道を登って回り込み山上の大窪寺に到達するという意味で、さぬき市の遍路道は、海の道、街中の道、田園の道、山の道というように、変化に富んだ遍路道のすべてを改めて経験させてくれる。このことは、平成 14 年にさぬき市が誕生したことによる偶然がもたらした新たな空間再編的事実でもある。しかしながら、そのうち、志度寺からオレンジタウン駅近くで志度町の境を越えるまでは志度町内、そこから長尾寺を通過して大窪寺までは長尾町内の道となる。そのことは、後述するように、合併以前にはなかった遍路道の現代的な管理上の微妙な問題を提起することになるのである。

図 4 前山から大窪寺へのルート

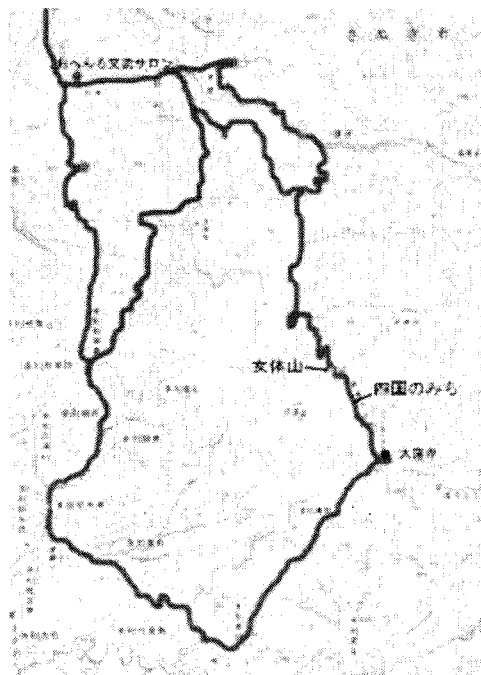


写真 8 大窪寺と胎蔵が岳



## (2) 5 町合併とさぬき市の街路網計画のなかでの志度山川線

現在のさぬき市を構成する旧大川郡の津田町、大川町、志度町、寒川町、長尾町の 5 町の歴史を振り返ると、まず、讃岐国寒川郡 27 村中 26 村が、1890(明治 23)年の地方自治制度の施行により、寒川郡津田村、鶴羽村、松尾村、富田村、志度村、小田村、鴨部下庄村、鴨部村、石田村、神前村、長尾村、奥山村、造田村の 13 村が村制を施行する。その後、1898(明治 31)年には津田村、志度村は町制に移行し津田町、志度町となり、1915(大正 4 年)には長尾村が長尾町となる。さらに戦後の昭和 30 年代初期の合併期になると、1955(昭和 30)年に志度町が小田村、鴨庄村(旧鴨部下庄村)と合併して志度町に、長尾町と多和村(旧奥山村)が合併して長尾町に、松尾村と富田村が合併して大川村に、石田村、神前村が合併して寒川村になり、翌年 1956(昭

和 31)年に津田町と鶴羽村が津田町に、長尾町と造田村が長尾町に、志度町と鴨部村が志度町に、1961(昭和 36)年に大川村、寒川村は町制に移行し、大川町、寒川町となる<sup>3</sup>。

志度町、津田町を除く3町は、東西を結ぶ旧南海道沿いにほぼ同じような行政域を持って並列的に隣接しており、5町の人口規模は、これまでの合併の経緯を反映するように、合併時 2003(平成 14)年 4月 1日現在で、志度町 21959人、長尾町 13645人、津田町 8223人、大川町 7101人、寒川町 5961人であり、それに応じて郵便局その他の官公署数、文化施設などがつくられている。このように、歴史的にみてもその発展や当時の町勢に多少のばらつきはあるものの、いわゆる吸収合併ではなく、ほぼ対等な関係で町が相互の利便性を図るために合併協議を進めていった。

市庁舎をどこに設置するかは、合併の場合のやっかいな問題であるが、ここさぬき市でも、本庁舎は旧志度町庁舎に決まりそれ以外の庁舎は旧町管内の支所となったものの、本庁舎にすべての業務を吸収することはできず、そこに収まらない機能は旧 4町の庁舎に分散されている。志度町は、人口・世帯規模からいってももっとも大きいし高松方面から来る国道 11号線、JR 高徳線、琴電志度線の志度駅、さらには高松自動車道の志度 ICからもっとも近い距離にあることは本庁舎が置かれる理由として有力である。しかしながら志度は市の北西の端にあり、市民の居住地から見ると偏りが大きいのも事実である。市内南北のほぼ中央に東西に走る古くから栄えた旧南海道沿いおよびそのバイパスである県道高松長尾大内線沿線には、西方端に琴電長尾駅があり、さらに長尾支所、寒川支所、大川支所が、約 2~3Km 間隔で並んでいる。合併からまだそれほど時間が経過していないとはいえ、2005年 9月の段階では、市内の雰囲気は合併後もとくに変化した様子は見られず、それぞれの地域の住民は従来と変わらない感覚で各支所を旧町舎のごとくに利用している。

さぬき市は、西側に南北に並ぶ庵治町、牟礼町、三木町が隣接しており、そのさらに西側が高松市である。2000年時点での昼間人口は約 76%で、流出人口が流入人口を上回っており、その大半は高松市への通勤者である<sup>4</sup>。合併までの人口は 1985年 57152人、1990年 57604人、1995年 58390人と漸増を続けており、高松市のベッドタウン化する傾向は認められるが、2000年には 57772人、2005年には 55753人と減少に転じており、市の推計値(58600人)をかなり下回っている。

さて、このような現況の中で、新たに誕生したさぬき市の道路網整備計画についてみていくことにしよう。まず合併翌年(2004年)にさぬき市企画部政策課で公表された『さぬき市総合計画 基本構想』<sup>5</sup>における①自立基盤づくり、②仕組みづくり、③人づくり、④環境づくり、という基本目標にもとづいて、2005年 3月には、『さぬき市都市計画マスタープラン』<sup>6</sup>と同時に、『さぬき市街路網計画』<sup>7</sup>が提出されている。上位には、国土交通省の「21世紀の四国道ビジョン」があり、「香川

<sup>3</sup> 木原溥幸、丹羽佑一、田中健二、和田仁『香川県の歴史』山川出版社、2004、p.22

<sup>4</sup> さぬき市『さぬき市都市計画マスタープラン』(2005)、p.8

<sup>5</sup> さぬき市企画部政策課『さぬき市総合計画 基本構想』、2004、pp.24-31

<sup>6</sup> さぬき市建設部都市計画課『さぬき市都市計画マスタープラン』、2005

<sup>7</sup> さぬき市建設部都市計画課『さぬき市街路網計画』、2005。ただし、これは大判の地図が数多く添付されたもの

県申請基本構想「みどり・うるおい・にぎわい創造プラン(前期 2001-2004、後期 2005-2010)」、および「香川県都市計画区域マスタープラン」(2004.5.17)がある。現在では、上位計画が市町村行政を規制する構造はかなり薄らいでいるが、2000年5月の都市計画法、建築基準法改正により、都市化の進展に応じた広域的視点から都市計画区域を県レベルで決定することになっており、その区域区分に基づいたプランづくりが市町村に任されている。道路網計画についていえば、香川県広域都市圏の骨格ともいえる高松自動車道、国道 11 号、主要地方道高松長尾大内線(県道)が、市域を貫通しており、それを新市の発展にどう生かしていくかは、さぬき市の重要な課題である。

県庁レベルでの道路ネットワーク形成に関する要望は、以下の通りである<sup>8</sup>。

1. 四国横断自動車道整備事業

高松東 IC～鳴門 IC 間の 4 車線化、鳥坂 IC の早期完成

2. 高速道路と広域的交通拠点等(空港、港湾、高次都市機能拠点)との連絡強化(地域高規格道路)

サンポート高松～四国横断自動車道～高松空港に至る地域高規格道路「高松環状道路」、「高松空港連絡道路」の早期整備

3. 活力、魅力、安心を目指す地域間連絡のための幹線道路の整備

西讃地域の国道 11 号の早期事業化

直轄国道の整備促進(国道 11 号、国道 32 号)

補助国道等の整備促進(国道 436 号、国道 438 号、県道円座香南線バイパス、県道太田上町志度線バイパス、県道高松長尾大内線バイパス、県道丸亀詫間豊浜線)

4. 交通安全事業等の推進

自転車補講車道の整備、道路のバリアフリー化等の推進

地域の誇れる道づくりの推進

1の高松自動車道に関しては、すでに開通しているとはいえ、高松東ICから東側はまだ2車線のままであり、しかも鳴門 IC から四国縦貫自動車道(徳島自動車道)につながる部分が整備されていない。さぬき市にとくに関わりが深いのは、2の「高松空港連絡道路」が長尾町南部を通ること、3の中にある「県道高松長尾大内線バイパス」、そして4の「地域の誇れる道づくりの推進」である。また、四国縦貫自動車道の脇町 IC から塩江温泉を経て高松空港へ直結する道路は、高松長尾大内線から高松環状道路を経て高松空港へとつながるルートとともに、さぬき市にとっては、将来の地域高規格道路ネットワーク整備の要諦となるであろう。その一方で、4にある「地域の誇れる道づくり」では、さぬき市の 3 つの札所をつなぐ遍路道が重要となる。

---

で、しかも道路の構造技術的な仕様にかかわる計画案であるため、ここでは『さぬき市都市計画マスタープラン』(2005)を主として参照することにする。

<sup>8</sup> 香川県『活力、魅力、安心を目指す道路ネットワーク形勢の推進について』2004.6

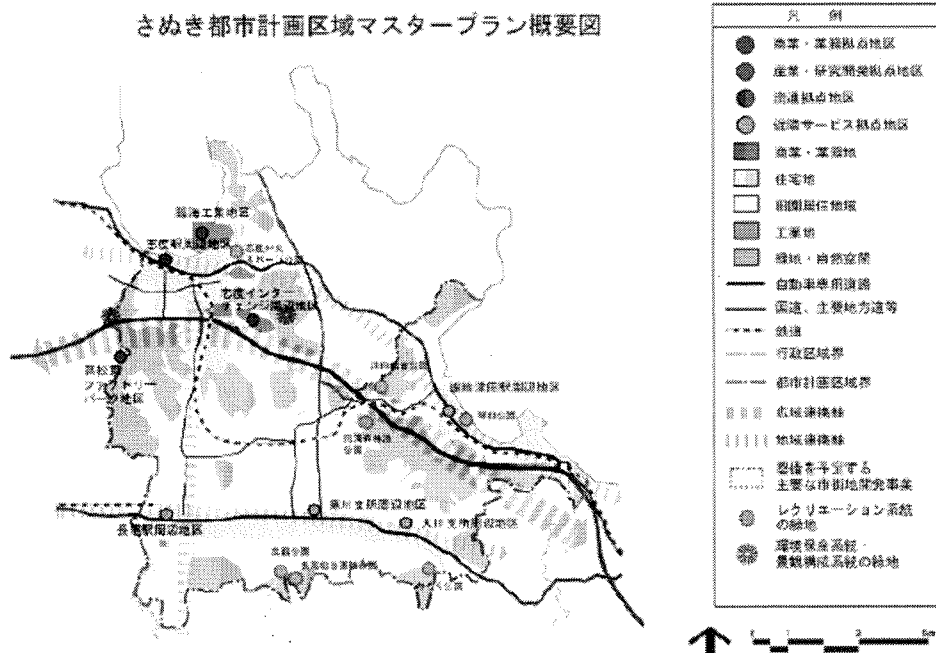


香川県の『さぬき市都市計画区域マスタープラン』<sup>9</sup>によると、道路の整備方針について次のように述べられている。

### 1) 自動車専用道路

平成 15 年 3 月に県内区間の全線が供用された四国横断自動車道は、四国縦貫自動車道や瀬戸中央自動車道などと連絡して、四国各県や環瀬戸内交流圏の各都市圏との広域的なネットワークを形成する交通軸に位置づけるほか、今後は、その整備効果を高め

図 5



[http://www.pref.kagawa.jp/toshikei/keikaku/minaoshi/soan/mp\\_sanuki](http://www.pref.kagawa.jp/toshikei/keikaku/minaoshi/soan/mp_sanuki)

るため、主要幹線道路などとの一層の連携を図る。

### 2) 主要幹線道路

自動車専用道路と連携し、都市間交通や通過交通等の比較的長距離の交通を大量に処理する主要幹線道路として、一般国道 11 号、(主)高松長尾大内線などを位置づけるとともに、その整備を促進する。

### 3) 幹線道路

主要幹線道路を補完し拠点地区へのアクセスや市街地間の連絡を強化する幹線道路として、(主)志度山川線、(主)津田川島線、(一)高松志度線などを位置づけるとともに、その整備を促進する。

### 4) その他の道路

地域内で発生・集中する交通を効率的に処理するなど、主に生活に密着した道路の整備

<sup>9</sup> 香川県『さぬき都市計画区域の整備、開発及び保全の方針(さぬき都市計画区域マスタープラン)』、2004.5、pp.8-9

を図るとともに、中心市街地においては、歩行者や自転車の通行の安全性や快適性の向上のほか、バリアフリー化にも配慮したコミュニティ道路等の整備を進める。

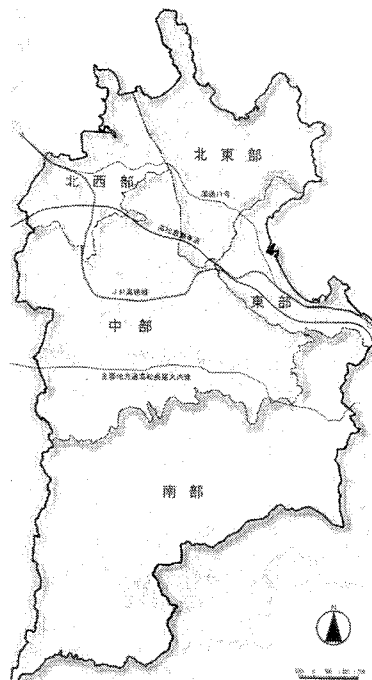
県の「さぬき市都市計画区域」設定は、東の三木町、牟礼町を含む「高松広域都市計画区域」に国道 11 号、高松自動車道、高松長尾大内線を中心とした広域連携軸でつながり、鴨部川東の北東部と南部を除き津田町の海岸までの市街地を中心とした区域を対象としている。さらにその区域内を北部の国道 11 号と南部の高松長尾大内線を南北、東西に連携する地域幹線道路として、西側の志度山川線、東側の津田川島線、さらには国道 11 号緩和のためのバイパスとして高松志度線などの整備促進が挙げられている。そのなかでも、遍路道沿いの志度山川線は、南北をつなぐ地域連携軸として重視されている。

さぬき市では、これを基にしつつ、全体の市域を、北西部、北東部、中部、東部、南部の 5 つのゾーンに分けてそれぞれの地域特性に合わせたマスタープランを策定している。県の都市計画区域に当たるのは、北西部、中部、東部の 3 地域である。このゾーニングは必ずしも旧町域を意識したものではない。中部地域は、大川町、寒川町、長尾町を横に貫く区域設定がなされており、瀬戸内海側の北西部、北東部、さらに東海岸縁の東部、そして山間部の南部がそれぞれの特徴を生かすように配置されているといえよう。この計画の中では、志度山川線およびそれに沿った遍路道は、海辺の北東部、街中の中部、山間部の南部の 3 地域を通過することになる。

そして、さぬき市の具体的な街路網整備計画としては、6 項目の交通施設整備に関する基本方針<sup>10</sup>のもとで、路線の新設、改良、整備の計画がなされている。その第 1 項目では「体系的な幹線道路のネットワーク形成」がうたわれ、東西を貫く高松自動車道、国道 11 号、中央部の高松長尾大内線を外部との交流軸とし、旧 5 町を拠点として、まず長尾町中心部と志度町中心部を南北に結ぶ志度山川線、大川町中心部と津田町中心部を結ぶ津田川島線によって、市内の 5 つの拠点を結ぶ環状道路、および拠点同士を相互に直接つなぐ補助的幹線道路網の整備をするという発想である。

その狙いは、主として現状およびこれから予想される国道 11 号の交通渋滞の緩和であり、市内の拠点間の幹線道路の流れをいかにスムーズにするかである。その観点から、志度山川線の直

図 6 さぬき市地域区分



<sup>10</sup> さぬき市『さぬき市都市計画マスタープラン』、2005、pp.35-37。交通施設整備に関する基本方針の 6 項目とは、①体系的な幹線道路のネットワーク形成、②土地利用と一体となった総合的な交通基盤の整備、③身近な道路の整備、④安心・安全な魅力ある道路づくり、⑤公共交通機関の利便性の強化、⑥防災道路としての強化、である。

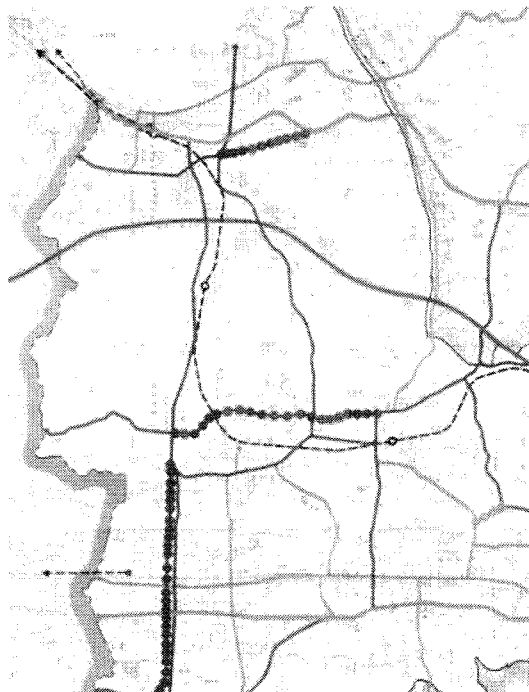
線化(新志度脇線の新設)、富田中津田線と高松長尾大内線、志度山川線と石田東志度線、国道 11 号線から高松志度線等への直線的接合化を市道によって行うなどが課題とされている。さらに、志度山川線はまっすぐ南に向かい、国道 377 号線につながる意味でも重要な道である。それは、南の徳島県側の徳島自動車道につながるとともに、そこから塩江温泉を経て高松空港へつながる地域高規格道路が計画されているからである。

そのために、現在の広瀬橋のところで右折せざるを得ない現在の道路の形状を橋の少し手前から直線化し、スムーズに走行可能にすることが考えられている(図7)。その場合、現在の道と旧遍路道との間にもう 1 本の市道を通すことになる。この工事はおそらく現在の旧遍路道(市道)にもかなり大きな影響を与えるものとなる。現在、旧遍路道沿いにはかなりの墓地や庵、あるいは

図 7 志度山川線の改良(新志度脇線)

図 8 市内散策回遊ルート

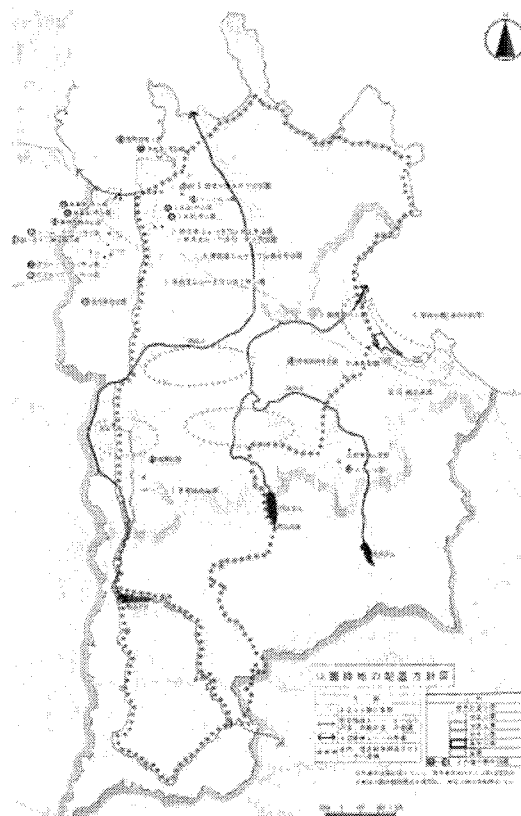
小堂が散在しており、それらについては、案内板で丁寧な説明が付され、県の道づくりの一つの柱とされている「地域の誇れる道」の一つとしての整備も行われているのである。右下の図(図8)は、遍路道と海岸、山間部自然森林ゾーンを散策して市内を回遊できるルートの計画である。遍路道と志度山川線は、この回遊ルート東側の重要な部分を構成している。この状況の中で、志度



団子状模様が改良予定箇所

山川線の直線化を図ることは、その散策ルート空間のデザインに大きな変容を迫るものであることは疑いない。

さぬき市のこの構想は、合併によってこそ新たな予算化の下で実現しうるものになったのであり、これが地域住民ばかりでなく、外部からここと訪れる人の利便性につながることはたしかである。し



かしながら、そのために大きな犠牲を伴う可能性も出てきているのである。このことをみるために、以下では地域の住民にとって、あるいはここを通過する遍路にとって生きられてきた道空間の様相を事例的に記述してみよう。

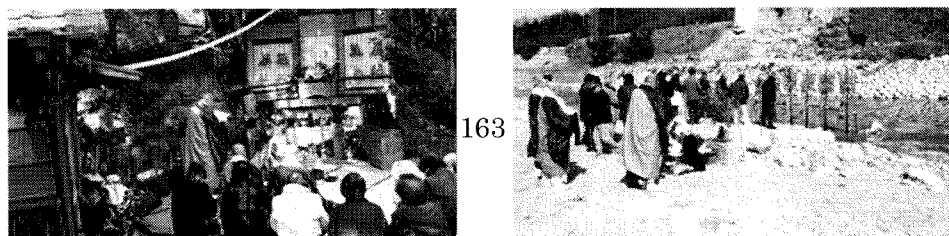
### (3) 「高地蔵」と地域の生活

旧遍路道沿いに南下する途中で一心庵を過ぎてまもなく県道志度山川線に合流する地点に高地蔵と呼ばれる場所がある。ここは、大石という地名のごとく大きな岩があり、かつては3つの村の境界でもあった。しかも鴨部川がすぐ脇を流れており、そこに大きな地蔵尊が祭られ、さらに小さな堂の中には石に直接彫られた磨崖仏としての弘法大師像と、その横には別の石で阿弥陀三尊像が後ろの岩を隠すように彫られている。高地蔵尊は1861(文久元)年に、長尾西(塚原)、長尾名、前山の3村の名主が発起人となって建立されたもので、台座に3名の発起人名(弁蔵、奥一右衛門、鍋次郎)が彫られ、その上の六角の柱の正面に「三界萬霊」とあり、その右横面に「永代有縁无缘」、左横面に「流水灌頂本尊」、さらに背面に「文久元酉年孟夏」の年号が入り、そのうえに蓮の台座に座した地蔵尊像が載せられている。ここでの流水灌頂法要は、塚原(現長尾西に広がる)、名、前山地区に住む住民たちの籍に入った霊の供養のほか、結願を目前にして行き倒れた遍路の霊を供養することをその趣旨とすることが、上名地区公民館に所蔵されている過去帳、および世話人たちの記録資料によって読み取れる。

写真9.10.11 (左の高地蔵像は、右写真の2つの道の合流点で道に挟まれたところにある)



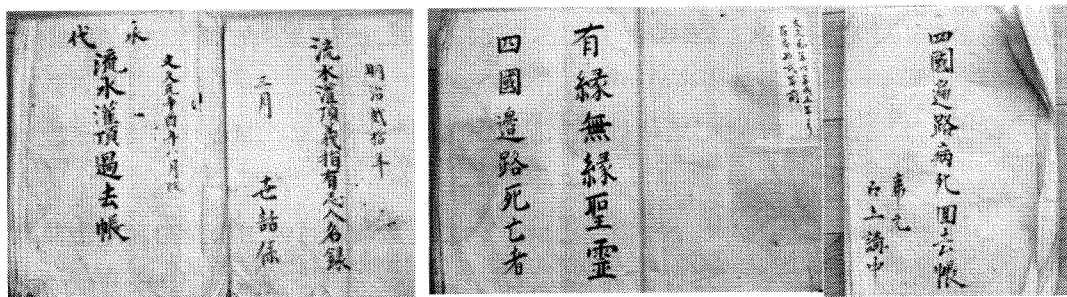
写真12.13 高地蔵 流水灌頂 (2005年3月13日)



2005年3月13日 藤井洋一氏撮影

かつては乳幼児死亡率が高く、また水害や病死も多く、死者への供養のための法要が各地で行われていたようである。ここ高地蔵の流水灌頂法要には、地域住民の病死その他の死者供養とともに、行き倒れ遍路死者のための供養を行う習慣が続けられてきた。それは「有縁無縁聖霊」、「四国遍路死亡者」などの供養をしたことが具体的に記録に残されていることからわかる。その

写真14, 15, 16 高地蔵 流水灌頂過去帳



2005年9月25日 藤井洋一氏撮影

供養の営みを、真言仏教講<sup>11</sup>を組んだ地域の人びとが支えてきたと考えられる。名地区世話人の話によると、法要には、真言宗法蔵院極楽寺の住職に来てもらうが、かつては10ヶ寺位の住職が来ていたという。しかし最近では集められる経費も少なくなり、数年前からは4名の住職になっている。参加する人々の寄付を集めるためにかつては地域ごとに世話人が各家を回っていたが、最近では地域差が出たり家ごとの額が異なることへの懸念もあり、自治会で一律の金額を集めたり、有志から一律の金額を集めるという形に変化してきた。名地区の世話人が仏具の管理、住職との折衝、お供え物などを用意する。仏具は、すぐ近くの一心庵、上名公民館に保管されている。

参加者は、名地区、前山地区、長尾西地区の広範囲に及ぶが、それらの地区以外からの参加もある。参加者は、自分の先祖や個人の戒名を書いて供養してもらう人もいれば、遍路死者や災害死者供養を主とする人もいる。2005年3月13日の法要での参加者は30名前後であった。高

<sup>11</sup> ここでは詳しく触れることはできないが、名地区の世話人が管理し、公民館に保存されている文久元年以来の資料によると、金銭の貸し借りの記録も残されており、信仰講の要素ばかりでなく無尽講のような経済講の要素もあったようである。

地蔵でまず真言八僧の掛け軸を掛け、そこで法要を執り行い、その後名公民館に保管してある独特の形をした塔婆を6本立て、これにしきびで水をかける。2004年秋の台風による鴨部川氾濫で亡くなった人がいたこともあり、2005年3月13日には鴨部川の川原で法要が行われた。

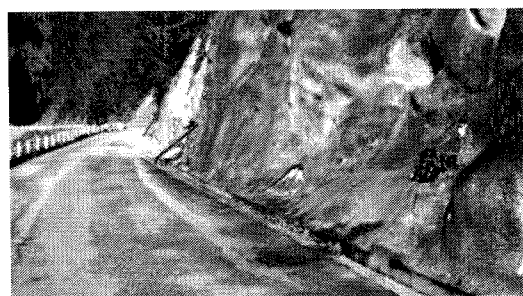
このように現在でも、この地域の年中行事の中で、高地蔵の流水灌頂は重要な位置を占めており、この道は生活の中で生きた道空間として地域住民に生成され続けている。もちろん流水灌頂の形態は、これまで同様少しずつ変化してきてはいるが、それぞれの時代に合った形をとって生きつづけていることは事実であり、それら地域の人びとにとって固有の意味をもつ重要な「場所的空間」として構成されているのである。

ところが上述したように、志度山川線の改良によって、これら地域住民と遍路の生きられた空間としての意味を侵食するような新たな道空間の再編が、行政の施策として行われようとしているのである。その一方では、この旧遍路道を「地域の誇れる道」として整備するための施策も行政の課題となっている。それは、案内板、休憩所の設置など、すでに「新四国のみち」整備事業に指定されたこの地域の遍路道の維持に関する施策の一環として行われている。これについては後述することにするが、地域の人びとの生活に根づいて生きられている道空間に対して、交通ネットワークとしての道空間デザインと場所の歴史や文化を享受するための道空間デザインという、相異なる立場の行政のまなざしが交錯する場合には、道空間の再編は、相異なる行政担当者相互、および地域の生活者、またそこを訪れる人びとの行為のせめぎあいの中で決定され進行していくことになる。そして、合併によって成立したさぬき市で新たな市道整備計画が予算化されることになったことから、このようなコンフリクトが顕在化する可能性が生じたといえよう。

#### (4) 前山地区住民の生活と遍路道

さて次に、やはりこの近くの地域住民によって構成され維持されている生きられた空間としての遍路道として、前山地区の事例を取り上げよう。高地蔵から志度山川線に合流した遍路道は、程なく大窪寺へ向かういくつかの山道に入るが、その中継拠点になるのは、前山ダムの湖を望む広場にある「道の駅」と「おへんろ交流サロン」である。前山ダムは、「鴨部川水系総合開発事業」の一つとして計画され、1975(昭和50)年に完成した。四国の河川一般がそうであるように鴨部川も急峻で流れが速く、ここ中津地区が、洪水調節の必要性、また農業用水の確保、上水道用水の確保などの多目的ダム建設の対象として選定された。ここは、長尾と脇町(徳島県側)を結ぶ結節地点として宿場的雰囲気のあるところであるという。

写真17 前山ミニ八十八カ所



中津集落が水没する以前の前山周辺の集落の生活についてここでは詳しく述べることはでき

ないが、当時の生活民俗を記録した資料<sup>12</sup>によると、周辺の集落では祭りが近づくと家々から人が出て草を刈ったり土を敷いたりして道づくり<sup>13</sup>をしたという。中津から多和の峠へ抜ける遍路道なども、前山側と多和側の両方からつくりはじめて途中で一緒になるように整備をしたという記述もみられる。また、中津には遍路宿も何軒かあり、善根宿をする人もいたようである。遍路の多い3月の街道筋では長尾の塚原から大多和まで、多くは集落単位で30箇所くらいの場所でお接待が行われたという。さらに、遍路道沿道には村人の建てた遍路墓も多く、無縁墓でありながら盆や彼岸には香花を供えるのがつねであった。

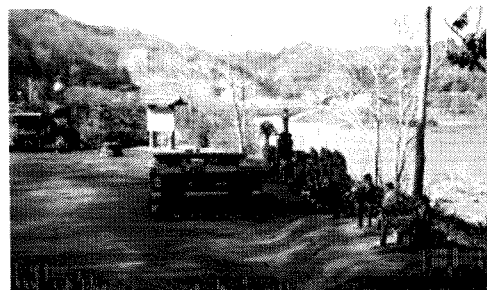
このように前山周辺集落では、遍路へのお接待や遍路死者供養に関心が深かったことが伺えるが、水没する地域の居住者が移転した後、地域に残った人びとが、ダム周辺をめぐる道沿いにミニ八十八カ所を設置して遍路の供養をし、現在に至るまで道の清掃、草刈などを行っている。右上の写真は、ダムの周囲をめぐる道の岩壁に設置されたミニ八十八カ所本尊である。そこには時期になると必ず香花が供えられる。現在見られる遍路墓も、ただ石を立てただけのもの、戒名を刻んだもの、出身地と俗名を刻んだもの、地藏をかたどったものなど、さまざまなものがある。

上述のような活動には、ダムができてからすぐに前山地区の広範囲の住民たちが参加して組織された「前山をよくする会」があたってきた。しかし、1999年に当時の長尾町によって農林省の補助を得て建設された産業振興施設「前山地区活性化センター」が設立されたときに、「前山地区いきいき事業協議会」が組織され、この組織がその管理運営を担うようになり、上述の活動を分担して続けるようになる。同協議会の会員は、地区ごとに見ると、大石12名、中津8名、葛野4名、星越2名、来栖8名、太多和10名、譲波1名、総勢45名となっているが、そこには、前山をよくする会、老人会、自治会連合会、婦人会、PTA、市職員OB、その他の他個人が参加している。2005年には、同協議会で、より積極的に地域の活性化を図るため、「前山ダム環境整備計画」を作成しさぬき市に提案している。そこでは、植樹、休憩舎トイレ、駐車場造成用地買収、ミニ八十八カ所改修、スイセン郷造成、遊歩道建設、つり橋架橋などを、それぞれの団体や個人が参加して、分担しながら共同で行うとされている<sup>14</sup>。

ミニ八十八カ所の設置や「前山をよくする会」の組織化は、ダムに集落が水没したことがきっかけであったが、「前山地区いきいき事業協議会」の組織化と活動は、「前山地区活性化センター」ができたことをきっかけにしている。ところで、このような展開のもう一つの背景には、同「活性化センター」内に設置された

「へんろ資料展示室」と「おへんろ交流サロン」の存在があったことを忘れてはならない。「へんろ資料展示室」は、地域の民俗や遍路の研究を長年続けて来た造田公民館長、当時の香川大学

写真18 前山ダム大師像と遍路墓



<sup>12</sup> 香川県民俗学会編『ダムに沈む』、長尾町文化財保護協会、1973、pp.56-61、pp.69-71、pp.211-216、pp.243-250

<sup>13</sup> 中津ではオネンギリ、大石ではメンキリなど、集落によって道づくり作業の呼び方も少しずつ異なっていたようである。

<sup>14</sup> 「前山地区いきいき事業協議会」蓮井政行氏へのインタビューによる(2005年3月17日)

の講師もしていた郷土史研究者、山頭火の顕彰会の主催者、教育委員会の職員などを中心とする同じ志をもつ数名のボランティアが発案し、長尾町長にその設立を強く働きかけていたものである。それが「前山地区活性化センター」の設立構想とタイアップすることによって、1999年11月7日に実現したのである。この「へんろ資料展示室」の存在は、「おへんろ交流サロン」とともに、「前山地区活性化センター」を地域活性化の拠点とする上で大きな役割を果たすことになるのである。

「へんろ資料展示室」の現館長は、造田公民館長をしていた時期に数多くの遍路資料を集めていたこともあり、それらの資料を展示し広く利用するための施設をつくることを強く願っていた。「活性化センター」の設立はその願いを実現することにつながり、その実現と「おへんろ交流サロン」のその後の展開は、「前山地区いきいき事業協議会」を支える人びとの遍路にたいする関心を、現在の新たな地域の生活のなかで実践する道を開くことになった。

それは、「へんろ資料展示室」を「おへんろ交流サロン」として、そこを通りかかる遍路や近在の人びとの交流をねらいとして開放したことが、その初期の目論見をも超えて広がっていったことにある。毎日立ち寄る遍路の数は年々増え続けるばかりでなく、周辺住民からその家に伝えられる遍路にまつわる記録や納札、納経帳、地図、書物などの他に、現在生活している人びとの手になる書画、お接待用品などがぞくぞくと持ち寄られたり、遠方から送られたりもしている。また、その一方では、お接待を実践するための場をここに求めて近在の住民グループがここを訪れたり、短期大学の教員が「地域観光研究」演習<sup>15</sup>の授業で学生を連れてきて、へんろ道を歩いたり、地域の人びとの協力を得てお接待のうどんづくりを実践したり、また、香川県の研究者たちの組織した「香川へんろ研究会」<sup>16</sup>の開催場所としても利用されている。さらには、その他県内のグループのウォーキング・イベントの開催場所となったり、災害の後に崩落した歩き道の復旧のための点検作業に参加するグループの集合場所になったり、あるいは遍路道を歩きながらごみを拾って袋に詰め、契約した個人や店舗、ガソリンスタンドで回収してもらうというボランティア・グループ<sup>17</sup>の活動への協力拠点の一つになるなどというように、さまざまな人びとのさまざまな活動と交流の拠点としてその重要性はますます高まりつつある。それはもはや、周辺地域ばかりか全国の広い範囲の人びとの活動の拠点となっているのである。

ここに見られるのは、住民たちが長尾町行政時代に町行政に働きかけてつくられた「前山地区活性化センター」を、「へんろ資料展示室」および「おへんろ交流サロン」を媒介として、地域の活性化の実質的拠点としていることである。それによって、地域住民がおへんろのために細々と行っ

<sup>15</sup> 高松短期大学 高塚順子講師「地域観光研究」2005年度授業資料には、講義「お四国へんろの今昔」（香川歴史学会顧問 藤井洋一講師）、歩き遍路体験学習、お接待実習などが盛り込まれており、その拠点が「おへんろ交流サロン」となっている。

<sup>16</sup> 香川へんろ研究会 事務局 稲田道彦 香川大学経済学部、(〒760-8523 高松市幸町 2-1 香川大学経済学部)

<sup>17</sup> NPO「カンカンラリー」（千葉県松戸市下矢切 157-11 カンカンラリー事務局

<http://www.geocities.co.jp/NatureLand/2828/index.html>）はその一つであり、そのグループの活動は、四国にとどまらず、それぞれの地域の道のクリーン化へと広がりつつある。国土交通省四国地方整備局ではじめた「カンカンネット」は、この活動に触発されたものである。空き缶を入れるネットとネットワークのネットの2重の意味を込めている。国土交通省四国地方整備局道路部「新四国のみち」<http://www.skr.mlit.go.jp/>



てきた目立たない道の清掃やお接待などの活動を現在の生活のなかに根づかせ、これを外部の人びととの交流を通じて発展させているのである。前山いきいき事業協議会の事業企画や実践活動も、このような「おへんろ交流サロン」という拠点を利用したものであり、それらのさまざまな交流の発展可能性を背景としている。

写真19は左が「おへんろ交流サロン」の入り口とその前の広場、右がその内部の一部である<sup>18</sup>。「へんろ資料展示室」が完成した時点で造田公民館長が公民館長を退職してここの管理を任され、現在に至るが、70歳を過ぎてからもそれだけの資質を持つ後任者は見つからず、創設に尽力した人びととともに、実際にはボランティアに近い状態で、全国各地から数多く訪れる遍路を媒介として、ネットワークを広げながらエネルギッシュな活動を続けている。「前山地区いきいき事業協議会」のメンバーたちも、それぞれの日々の生活実践を通して、一時的な単発的イベントで終わることのない安定した道空間を維持、生成することを通じて、遍路文化と遍路道空間の維持と育成に貢献している。また、遍路をはじめとしてそこを訪れる外部の人びとも、ここを地域の人びととの、あるいは遍路同士の、生きた交流の場とすることによって、この場所を生きられる道空間としているのである。その意味で、この企画は行政による上からの発案とその押し付けではなく、地域住民の自発的な働きかけと実践活動によって支えられている。しかもそれが実際に遍路を媒介としつつ、地域も職業も社会的立場も異なる多様な種類の人びとの活動の拠点になっていくという点で、

写真 19

前山地区活性化センターとお遍路交流サロン

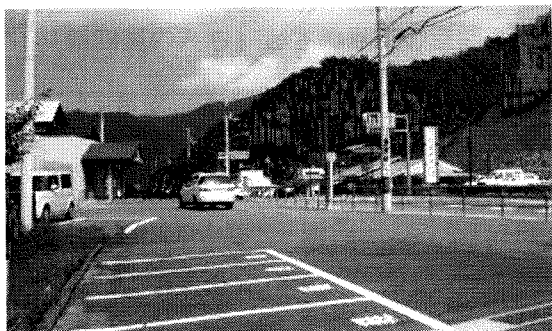


写真 20 お遍路交流サロン入口内部



遍路道を現代の生きられる「公共的」道空間として創出した例の一つであるといえよう。

ところで、「前山地区活性化センター」をめぐる道空間構成には、高地蔵の流水灌頂をめぐる道空間構成の例で見たような、2つの行政のまなざしの間でのコンフリクトや、行政と地域住民との間のコンフリクトのようなものはとくに見られない。むしろそれらのまなざしは相互に融合しているかのようである。ここは志度山川線の道路沿いであり、地域住民の多くはここを訪れるのに車を使っている。また、車で遍路をする人もここを訪れる。しかしながら、ここには、行政の車中心の道路整備の視点とは異なり、地域住民と遍路、地域住民同士、他地域住民と当地域住民の間の交流の場

<sup>18</sup> 今では「前山おへんろ交流サロン」のホームページも立ち上がっており、その遍路資料の一部をネットで閲覧することもできるし、各種イベント情報を見ることもできる。

<http://maeyama.web.infoseek.co.jp/ohenro/index.html>

という視点に立った道空間の構成がみられる。しかもここには、歩くことを重視した道づくりという道空間への意味づけが、車のための道路づくりという意味づけよりも優先される雰囲気がある。これには、ハイキングやウォーキングでにぎわう全国の山間部に共通するところがあるといえよう。しかしながら、前山地区周辺の道空間には、「遍路道」という独特の意味づけが見られる。そして現代においては、これは必ずしもかつての宗教的意味づけや、暗い遍路イメージを伴って現れるものではなく、むしろそれを四国の伝統や文化として対象化する次元が付加され、その空間の多元性はより複雑化しているといえよう。

しかしながら、このような遍路および遍路道を媒介とする前山地区活性化は、旧長尾町時代にすでに一定の成果を上げていた。そして、長尾町の前山地区<sup>19</sup>という「場所」が、遍路と遍路道を媒介として旧町域を超えたネットワークの拠点となることによって、旧長尾町の遍路道のシンボリックの意味合いを有するようになったことは自然の成り行きであった。だからといって、前山地区のこのような活動への注目が高まることによって、合併後のさぬき市の文化振興のシンボル設定に向けて、四国遍路や遍路道への関心が住民意識のなかにスムーズに浸透していくわけでないことは容易に推測されよう。とくに、同じ遍路道を擁する旧志度町と旧長尾町の間には、もともと遍路道ないし遍路文化に対する関心の温度差があり、それは合併することによってより顕著にもなるのである。その点には、次に述べる国土交通省四国整備局の「新四国のみち」整備事業の影響もあつたと考えられる。

#### (5) 「新四国のみち」とさぬき市の遍路道の整備

1990年代に入ってから旧建設省(現国土交通省)の道路づくりには、自然・歴史・文化を重視する姿勢が現れてくることはすでに見たが、現在の国土交通省四国地方整備局の政策課題の中には、「四国のみち」、「新四国のみち」、「歴史国道」、「歴史文化道」などの項目が並び、さらに「ふれあい四国路」、「88 クリーンウォーク四国」、「カンカンネット」などの項目が見られる。最後の3つは、道をきれいにするためのボランティア活動への呼びかけと支援を行うものであり、近年では四国内の企業や教育団体、NPOとの協力により、さまざまなイベントを展開している。これらの活動も四国遍路道を重要な対象として位置づけており、四国地方整備局の施策においても遍路道はさまざまなまなざしの対象となっている。このなかでさぬき市内の遍路道にかかわる事業としてとくにここで取り上げるのは「新四国のみち」である。「新四国のみち」は、四国地方整備局では以下のように定義づけられている<sup>20</sup>。

「新四国のみち」とは、地域の資産となり、地域外の人たちにとっても魅力となる、安全快適な歩行者空間等(歩行者空間等には、自転車のための空間を含む)整備事業をいいます。具

<sup>19</sup> 長尾町は1955(昭和30)年に多和村と合併して、前山地区は長尾町の一部となっており、すでに50年の歴史がある。

<sup>20</sup> 国土交通省四国地方整備局道路部「新四国のみち」<http://www.skr.mlit.go.jp/>

体的には、遍路道、歴史的街道に沿う地域における歩行者空間等、及びこれら地域と鉄道駅、港等の交通拠点や道の駅等の休憩、情報拠点を結ぶ歩行者空間等を対象として、地域住民(自治会含む)、地域の団体(NPO、経済団体等)が、道路管理者と一緒に準備する個々の事業の総称です。」

さらに、それが満たすべき条件として、以下の諸点<sup>21</sup>があげられており、その条件を満たす申請の中から、平成15年度までに四国全県で14地域が指定されている。

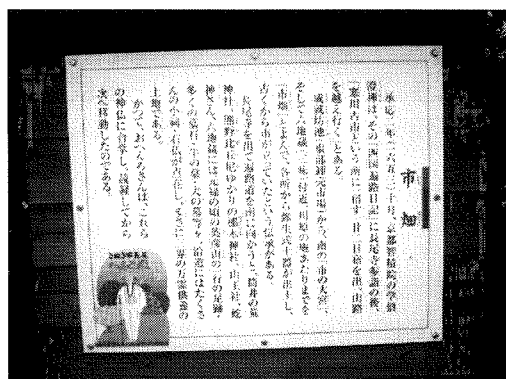
- ◎地域住民、NPO等(以下、住民等という)が、主体的に参画する。
- ◎事業推進体制が明確である。
- ◎住民等も参画し、歩行者空間等の整備や地域づくり活動等を定める計画が策定される。
- ◎計画には歩行者空間等の整備、維持管理のための仕組みが盛り込まれる。
- ◎計画に定められた全ての施設について、維持管理方法や責任主体が定められる。
- ◎継続的な施設利用行動計画が策定され、実行される。

指定を受けた道は必ずしもへんろ道が多いわけではないが、香川県では2件の指定があり、その一つにさぬき市の「へんろ道・南海道」がある。これは、合併前の平成13年2月に指定されたもので、その対象も長尾町内の遍路道部分であった。そしてこの事業の指定条件にあるとおり、地域住民の自発的参加がなければならず、その中心的主体は当然のことながら旧長尾町の住民であった。地元では「おへんろ交流サロン」の創設者となった人びとが中心となって、「長尾地区新四国のみち整備促進協議会」を発足させ、学識経験者、遍路宿経営者、地域活動・スポーツ活動のリーダー、自治会関係者、行政職員など、計15名が委員に嘱任され、これまでの「おへんろ交流サロン」での活動や今後の事業展開の可能性が評価され、指定を受けたのである。そこで四

写真2-1 川北にある休憩所と案内板



写真2-2 解説版



国地方整備局に提出された基本計画案には、遍路墓調査、へんろ道沿いの休憩所や案内板、道標などの整備などが含まれるが、その費用は国から出るのではなく、長尾町で予算化されること

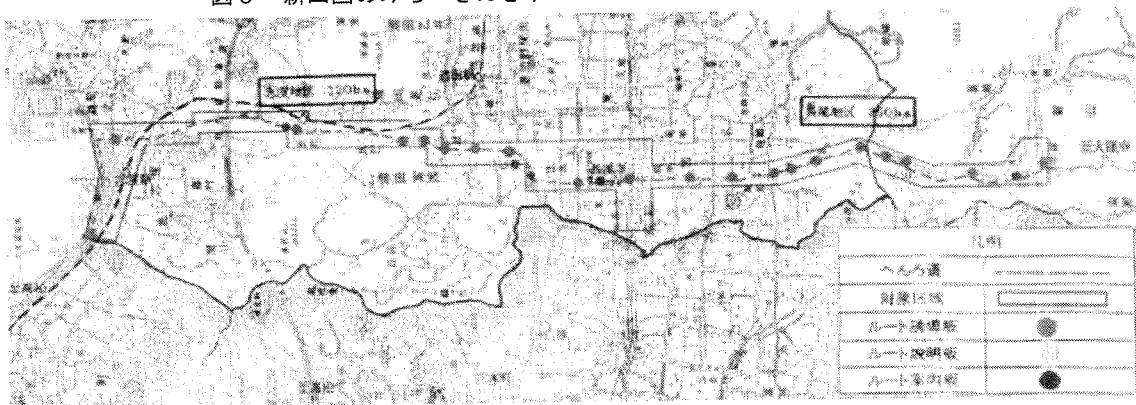
<sup>21</sup> 同上

になっている。

ところがその事業が開始された翌 2002(平成 14)年 4 月 1 日に 5 町が合併し、さぬき市がスタートした。そのことはすでに「新四国のみち」の地域指定が行われた当時から自明の事実なっていたが、実際に合併されると新年度の予算は長尾町ではなくさぬき市で決定されることになる。そのことは、これまでの事業の推進主体となってきた地元住民たちに対して 2 重の問題を投げかけることになった。そのひとつは、新たな市政においてこの事業そのものが引き続き認められるだろうかという問題であり、もうひとつは、これまでは長尾町内の遍路道のみが事業の対象となっていたが、さぬき市となることによって、行政区域内の遍路道は志度寺まで延びることになることから、その部分までを含めた事業として認めてもらうことが妥当であるとしても、志度町の方にその部分の遍路道の整備に関心を持って自発的にかかわる人が出てくるのかという問題である。

もちろん初年度に長尾町で長尾町内の遍路道に関して予算化された遍路墓調査<sup>22</sup>や休憩所、案内板の整備などは順調に行われていたことも正当に評価され、さぬき市議会での新年度予算審議においてこの事業は改めて承認されることになった。そして、国土交通省四国地方整備局においても、この地域の指定範囲を「さぬき市のへんろ道・南海道」に変更したのである。下の図はその指定範囲を表している。しかしながら、もう一つの問題の方は、簡単に解決できるわけではなかった。旧志度町側の地域住民にとってみれば、旧長尾町時代に始まった事業に急に自発的参加を求められても、簡単に対応することができないことは当然であったにちがいない。またこれま

図 9 新四国のみち「さぬき市のへんろ道・南海道」の指定範囲



で長尾地区で事業を進めてきた人びとにとっては、指定対象としての遍路道は増え、それを整備していく課題は魅力的ではあるにしても、初期の計画変更を迫られるばかりでなく、新たに志度地区での協力者を募って計画および態勢を立て直さなくてはならないというきわめて困難な状況に直面することになったのである。

さぬき市になってからの合併地域それぞれの居住者にとって、遍路道への関心は一様ではなく、それぞれの地域に固有の文化資源への思いがある。とくに志度では、遍路道があり志度寺という歴史のある寺を擁しながらも、遍路に関わる文化的施設への関心は必ずしも高くはなかった。

<sup>22</sup> その調査結果は、2003 年 3 月にまとめられている。さぬき市教育委員会『さぬき市の遍路墓』(平成 15 年 3 月 31 日)

他方、志度町には平賀源内の生家があり、「平賀源内」の生家やその業績、遺品などに注目し、志度町時代から「平賀源内先生顕彰会」が組織されていた。その活動は、「文化サロン源内」を立ち上げて多くの町民の関心を集めていたばかりか、1993(平成 5 年)には「(財)エレキテル源内財団」が設立され、大学や研究機関への研究助成を行うなど、広く外部への発信活動を行っている。さらに、1999(平成 13)年には「平賀源内記念館」の設立を目指して「顕彰会」がその基本構想を答申しそれを当時の志度町長に提出している。その後も 2000(平成 12)年から『文化サロン源内』という機関誌を発行し、2004 年には「源内塾」への町民への参加を呼びかけたり、その後もさまざまなイベントの開催を通じて、精力的な活動を続けている。すでに 2000 年当時は 5 町合併の議論が進んでおり、「顕彰会」では平賀源内とその「ものづくり精神」を、さぬき市の文化振興と観光資源のシンボルとすることを強くアピールしていた。合併後のさぬき市長には元志度町長が就任したこともあり、「平賀源内記念館」設立の構想は急に具体化する。2004(平成 16)年度のさぬき市の文化振興政策の一つとして、8 名の委員からなる「平賀源内とさぬき文化振興の基本構想策定委員会」が組織され、市長から諮問を受けて、同年 6 月より 3 回の会議が行われた後、「平賀源内とさぬき文化振興の基本構想」<sup>23</sup>がまとめられるに至る。そこでは、さぬき市の文化振興と観光資源の一つとして全国的に名前を知られている平賀源内を顕彰し、文化遺産を学ぶ啓発教育活動にどのように生かしていくかが議論され、平賀源内の思想を学び、その精神を養うことがさぬき市文化振興の基本構想の中に位置づけられるべきことが訴えられている。もちろん、そのなかでもさぬき市にとっての四国へんろ八十八カ所や歴史的街並みなどを貴重な文化財としてあげていることも事実である。しかしながら、さぬき市の文化振興全体の方針のなかで、平賀源内、四国へんろ、歴史的街並み、海や河川、森林などの自然の重視などが相互にどのように位置づけられ、関連づけられていくかをさぬき市住民全体の合意の中で決定していく作業は、そう短期間のうちにスムーズに行くものではないであろう。

このような状況の中で、「新四国のみち」の指定を受けた、さぬき市「へんろ道・南海道」は、志度地区内のへんろ道に関しても、ルート誘導板、ルート説明板、ルート案内板などの設置を始めており、これまでの長尾地区の事業推進母体のリーダーたちの活動は、慎重、かつ地道に進められている。「新四国のみち」のねらいはそれらが地域の資産となるばかりでなく、「地域外の人たちにとって魅力となる、安全で快適な歩行者空間を…整備する」<sup>24</sup>ところにある。

しかし、海辺の志度寺から街中の長尾寺を経て、山上の大窪寺に至るさぬき市内の遍路道は、それぞれの歴史をもち長く続く周辺住民たちの道をめぐる生活空間の一部として構成され再編されつつも、一方では、交通ネットワーク空間としてスムーズな移動を図るための行政行為のまなざしにとらえられながら、他方では、「地域の誇れる道」の一つとしての「新四国のみち」事業という行政行為のまなざしによってその指定を受けるのである。そして上で見たように、長く続く道空間は、つねに同じ意味を持った空間として構成されるわけでもなく、つねにそれらのまなざしの交錯のな

<sup>23</sup> 平賀源内とさぬき文化振興の基本構想策定委員会『平賀源内とさぬき文化振興の基本構想策定報告書』、2004 年 8 月、および同委員会『平賀源内とさぬき文化振興の基本構想』、2004 年 8 月

<sup>24</sup> 国土交通省四国地方整備局道路部「新四国のみち」<http://www.skr.mlit.go.jp/>(前掲)

かにおかれており、それぞれの場所によって地理的、社会的、文化的条件に応じて、それぞれのまなざしのダイナミックな関係は変わってくる。それらまなざしが融合し渾然一体としての道空間を作り出している場所もあれば、それぞれのまなざしが相互に対立し合い顕在化している場所もあり、またコンフリクトを顕在化せずに内在させたままで見られるのである。

## (6) 交通ネットワークとしての道、歴史と文化の道、住民の生活空間としての道

本節では、地方自治行政府の合併が、現代の遍路道空間の再編にどのような影響を及ぼすのかについて、香川県さぬき市の遍路道を事例としてみてきた。ここでは、とくに遍路道沿いで暮らす人びとの生活空間の一部としての道空間、市の交通ネットワーク体系整備の視点からの道空間、そして、歴史・文化の維持継承という行政課題の視点からの道空間という 3 つの視点からの道空間の構成および再構成のダイナミズムに主として注目し、そのダイナミズムが 5 町合併によるさぬき市の成立の過程によってどのような影響をこうむるのかについて考察してきた。

まず、さぬき市内の遍路道の概要を見ることによって、それが海辺の道から始まり、田園風景の道から街中の道へ入り、そこを抜けてさらに田園の中を行くうちに徐々に上り斜面を鴨部川沿いに前山ダムまで行き、そこからいくつかのルートに分かれて山道を登り山上の大窪寺に至ることを見た。そして、その遍路道の多様性は、さぬき市の誕生により新たな行政区域の設定の結果生み出されたものであることを指摘した。四国遍路道は初めから特定のルートがそのためにつくられたわけではなく、つねに、人びとが生活のために利用する道や、行政が効率的交通ネットワーク体系として整備した道を、遍路をする人が「遍路道」として使うことによって生み出される。その意味で、遍路道は、多様な意味の道をつねに遍路道として意味づけ、そのような道として「地」から「図」として顕在化させたものであるといえよう。しかしながら、「地」としてのみちの意味が変容すれば、その変容は「図」として遍路道につねに反映される。

さぬき市の新しい都市計画マスタープランは、香川県の「都市計画区域マスタープラン」によって引かれた都市計画区域区分を基にして策定される。そのなかで、遍路道とある部分重なりある部分は並行する志度山川線は、さぬき市の合併による新行政区域と外部の交通ネットワーク整備の観点から、さぬき市内の循環的幹線道路の一翼を担うとともに、外部との連携軸である国道 11 号線や高松高速自動車道との連携的な役割を与えられ、なおかつ徳島県の徳島高速自動車道の IC、および将来は高松空港へつながる幹線道路網の一部となることが期待されている。その結果、その効率的でスムーズな交通の流れを実現するための直線化計画が進められることになっていることを見た。つまり、合併によるさぬき市の街路網計画は、さぬき市内の遍路道空間の「地」としての志度山川線の大きな変容によって、その「図」の様相を大きく変容させようとしているのである。その部分の遍路道の「図」としての様相を支えてきた重要な空間構成的意味は、遍路道のある場所への地域の生活者の信仰的意味づけのなかにあり、「地」としての志度山川線の直線化計画は、その信仰的道空間構成に大きな変容を迫ることになると予想されるからである。

さらに、前山地区の遍路道については、もともとその近在の住民たちの生活の中での遍路に対

する生活実践と、旧長尾町の遍路文化振興を図る自発的なボランティアの活動とが融合することによって行政を動かし、実現した新たな遍路と地域住民との交流の拠点、「おへんろ交流サロン」の予想以上の発展が見られた事例を、「現代に生きる遍路道」の一つとして紹介した。ここには、行政と住民、行政間のコンフリクトの顕在化は見られず、さまざまな立場の道に対するまなざしが融合し、豊穡な道空間を生み出しているのを見ることができる。ここには、一見、さぬき市合併の影響はまったくないようにも見える。

しかし、おへんろ交流サロンの拠点としての繁栄が旧長尾町のシンボリックな意味合いを帯びるにつれて、さぬき市の文化振興、観光資源としてのシンボルを創出していく過程にある種の軋轢を生み出していくことになる。それは、同じ遍路道の通過する旧志度町と旧長尾町の間、合併以前からの遍路および遍路道に対する関心の温度差の違いが、合併によってより顕在化した結果であるともいえよう。

以上、さぬき市の遍路道の空間構成に関する合併の影響について、いくつかの側面を指摘した。しかし、それらに見られるさまざまなコンフリクトの可能性は、つねにさまざまな立場の人びとの社会的関係のダイナミズムのなかにあり、必ずしも深刻な対立に発展するというわけではないし、また、これは必ずしもここで素描したような交通行政対文化行政の対立、行政対住民の対立といった簡単な図式で割り切ることができるものでもない。たとえば、住民は、一方では利便性の観点から交通ネットワーク空間としての道空間の実現を望み、他方では利便性の観点から通過道路化する幹線道路の建設を拒否することもある。また生活の中での信仰に根ざした道空間を維持・確保するために文化的施設としての案内板や誘導版を歓迎することもあれば、その空間を外部の者に侵されることを恐れてそれらを忌まわしく思うこともある。同じ地域住民の意識の中でも利便性空間と信仰空間としての道は、何らかのコンフリクトなしに共存することは難しい。また外部から来る人のなかにも、信仰心を持ってくる人もあれば、文化や伝統に関心のある人もおり、地域住民の生活実践に一体化する場合もあれば、それらを阻害する場合もあるといえよう。

しかしながら、道空間の社会・文化的構成のメカニズムを明らかにするためには、マイクロレベルの人びとの生活実践とマクロな行政課題としての交通ネットワーク整備や道の文化の維持や育成にかかわる行政施策との関係性を詳細に見ていかなければならないことは、以上に示した事例からも明らかであろう。そのような前提の下で、本節のまとめとして大まかに言いうることは、次のようになる。

マクロな視点から見ると、現代社会の経済・政治的空間編成のなかで道空間は交通ネットワーク体系を構成する空間としての側面から見ていくことができるのであり、その整備の論理は効率化と高速化である。それは、地域で営まれている既存の空間実践に少なからず影響を及ぼすのであり、その両者の関係のダイナミズムを軸として道空間の再編過程をとらえることには一定の有効性があること、また、行政の道路整備政策の近年の動向を踏まえるならば、その歴史・文化的志向が、高速化や効率化一辺倒のネットワーク整備への一定の軌道修正的機能を果たしつつも、それが住民の生活に根づいた道空間構成を後押しする部分ばかりでなく、それと対立する場合もありうる事実を視野に入れることができること、そして、そのような大まかな図式的見方を採用すること

によって、そのダイナミズムに影響を及ぼすいくつかの要因に目を向けることができるようになること、そしてその一つとして、地方自治体の合併はその要因の一つとして現代日本の道空間の再編について考察する上で重要な意味を持つことなどが明らかにされたといえよう。

しかしながら、多様な次元の空間が同じ道をめぐって堆積していく可能性を考えると、ここからさらに分析を深めていくためには、それぞれの空間的次元の意味ないし質の違いをより詳細に見ていくことが必要になると思われる。今回の分析においてその方向性を探るヒントとなるのは、道空間が交流の場を構成することであり、そのような視点から道空間の「公共性」について考えてみることの重要性である。道空間は、歴史的にはもちろんある程度の権力支配によって特定の資格を持つ人々を排除してきたのであり、これからもそのようなことは可能であろう。しかしながら、道はつねに外部に開かれていることがネットワークと交流の機能を果たしうる条件になってきたのであり、それはモダンの観点からの「公共性」のみならず、ある程度時代を超越した、道空間に固有の意味での「公共性」を想定することができるのではあるまいか。とはいえ、それを踏まえた上で道空間の公共性の質は時代とともに変容するという観点から、現代における道空間の公共性の質を考え

写真 2 3 志度山川線（長尾寺近く）



写真 2 4 志度山川線から長尾寺への右折地点



ていくことは、公共性を、マクロな交通ネットワークとしての公共性と、ミクロな個々の生活者と外部から道を移動して来る人との関係のなかに見られる公共性の間のダイナミックな確執のなかで公共性概念をとらえなおすことに他ならない。

ここに 86 番志度寺から 87 番長尾寺へ向かう市街地近くの道の景観の写真がある。次頁左の写真は、長尾町市街地近くの志度山川線で、志度寺方面を振り返る形で見たものである。左手には大型スーパーマーケットがあり、その対面には葬祭場が見られる。右上の写真は、志度山川線が旧南海道と交差する地点で右折しつつ長尾寺方面を見たものであるが、遍路の目に飛び込んでくるのは、左手のキリスト教教会（建物の壁に赤い十字架が見える）である。その違和感は、87 番長尾寺に向かう遍路にとって、道が公共的な空間であることを思い起こさせる一方では、「道空間の公共性とはいったい何か」と自問せざるを得ないのではあるまいか。

ある程度限られた建造物空間としての道空間をめぐって、人びとの生活のなかで生きられる空間としての豊穡な意味を損なうことなく、交通ネットワーク空間としての道のデザインと歴史や文化



を享受する場所としての行政による道空間デザインを共立させるためには、建造物空間自体の分離を図るか、あるいは異なる意味を持つ多様な建造物を渾然一体のものとして同じ道空間内に共存させたまま、人びとの行為のコンテキストのなかでそれぞれにふさわしい社会・文化的意味を選択、あるいは呼び起こすことができるように配慮する以外にないのかもしれない。

写真25 広瀬橋から鴨部川沿いの道



左の写真には、少し志度寺に戻る地点で広瀬橋から鴨部川に沿って旧遍路道を行く二人のお遍路さんの姿が見える。このお遍路さんの存在だけでこの道のたたずまいは瞬く間に「へんろ道」に変身するのである。「遍路が通る道が遍路道だ」という言葉にうそはない。それは、道を利用する人にとって、その道こそ目的の道なのであり、そのことを許容するからこそ道は利用する人すべてにとって「公共空間」なのである。

#### 《参考文献》

- 佐々木信綱校訂『梁塵秘抄』岩波文庫、2000
- 国土地理院空中写真閲覧サービス(試験公開) <http://mapbrowse.gsi.go.jp/Airphoto/>
- 国土地理院地図閲覧サービス「ウォッチ地図」(試験公開) <http://watchizu.gsi.go.jp/>
- 木原溥幸、丹羽佑一、田中健二、和田仁『香川県の歴史』山川出版社、2004
- さぬき市建設部都市計画課『さぬき市都市計画マスタープラン』、2005
- さぬき市建設部都市計画課『さぬき市街路網計画』、2005
- さぬき市企画部政策課『さぬき市総合計画 基本構想』、2004
- 香川県『活力、魅力、安心を目指す道路ネットワーク形勢の推進について』2004
- 香川県『さぬき都市計画区域の整備、開発及び保全の方針(さぬき都市計画区域マスタープラン)』、2004
- 香川県民俗学会編『ダムに沈む』、長尾町文化財保護協会、1973
- 国土交通省四国地方整備局道路部「新四国のみち」<http://www.skr.mlit.go.jp/>
- さぬき市教育委員会『さぬき市の遍路墓』(平成15年3月31日)
- 平賀源内とさぬき文化振興の基本構想策定委員会『平賀源内とさぬき文化振興の基本構想策定報告書』、2004年8月
- 平賀源内とさぬき文化振興の基本構想策定委員会『平賀源内とさぬき文化振興の基本構想』、2004年8月

(長田攻一)

#### 4-6 土佐清水市「あしずり遍路道」の再編

本稿では、四国遍路道空間の再編の事例として、土佐清水市の足摺岬における、「あしずり遍路道」について論じる。「あしずり遍路道」は2001年から調査・整備が始まった、比較的新しい遍路道である。新しいといっても、何も無かった所に遍路道を作ったということではなく、昔あった遍路道で、長い間埋もれていた遍路道を、新しく再発見し、整備をしたということである。

その背景には、観光を主要産業としてきた土佐清水市における、観光政策の転換がある。それはすなわち、「見る観光」から「体験する観光」への転換である。同時に、近年の四国における歩き遍路の数の増加も、この遍路道の再編の背景にある。

「あしずり遍路道」は、土佐清水市の市制施行50周年の記念ポスターにも載せられるなど、今後の動きが注目される遍路道である。それではまず、足摺岬の地域特性から述べていきたい。

##### (1) 足摺岬の地域特性

本報告書における、調査地域選定の基準から見た足摺岬の地域特性は、三点挙げられる。①性格の異なる道の交錯。②遍路道の形態。③四国へのアクセス可能性である。

##### ①性格の異なる道の交錯

足摺岬に関わる主要な道は、国道321号線、県道27号線、足摺スカイラインである。(図4-6-1)。図のように、足摺半島の根元に国道321号線が走る。足摺半島の周囲は、県道27号線が走っている。そして、足摺半島の中央を、足摺スカイラインが走っている。

国道321号線は足摺サニーロードとも呼ばれ、道幅も広く、車の通行に適している。県道27号線は、片側一車線の道も多く、時には対面通行が困難な箇所もある。歩き遍路は、この県道27号線を通ることが多い。足摺スカイラインは車の通行に適した道で、大型観光バスは、県道27号線は通らず、足摺スカイラインを通る。足摺スカイラインは、有料であったが、1995年に無料になった。

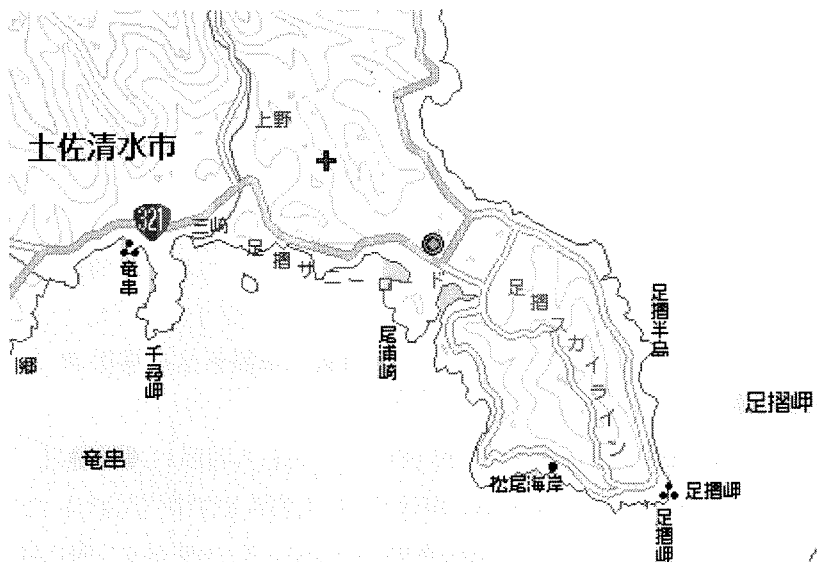


図 4-6-1 土佐清水市、足摺岬付近の道

## ② 遍路道の形態

足摺岬の遍路道の形態の特徴は、海辺の道が多いということである。特に、大岐海岸は、四国遍路の中でも珍しい、砂浜の道として知られている。(写真 4-6-1)

また、海辺の道を通らず、足摺岬の中央を走る足摺スカイラインを歩く遍路もいる。

足摺岬の先端にある第 38 番札所金剛福寺を打って戻ってくる遍路道には、足摺半島の東側を南下し、その道をそのまま帰ってくる打ち戻りのルート。足摺半島の東側を南下し、帰りは西側を北上して戻ってくるルート。それから中央の足摺スカイラインを通るルートがある。

また、打ち戻りのルート以外では、帰りに足摺半島の西側を北上して、そのまま竜串を通して、月山神社へと抜けて行くルートがある。この月山神社へ向かう遍路の整備が、近年土佐清水市の隣の大月町で活発に進められている。

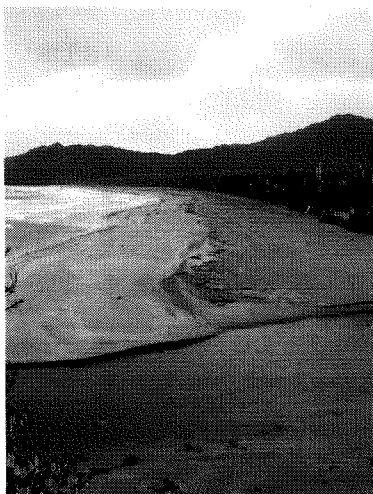


写真 4-6-1 大岐海岸の砂浜の遍路道

### ③四国へのアクセス

足摺岬は四国の最南端に位置する。高知空港から電車とバスを乗り継いで、約 4 時間かかる。自家用車を用いる場合も、高速道路の高知県須崎東 IC から約 3 時間かかる。アクセスの面では四国でももっとも困難な場所の一つであると言える。

フェリーでは、大阪高知特急フェリーが大阪―あしずり間の航路を運行していたが、2004 年に廃止された。

### (2) 四国遍路と足摺岬、真念庵

足摺岬には四国八十八ヶ所の第 38 番札所、金剛福寺がある。金剛福寺は 822 年(弘仁 13 年)に、空海が『補陀落東門』の額を嵯峨天皇より賜り、建立されたと伝えられている。以来、四国最南端の岬にある寺として、多くの参詣者を集めてきた。

土佐の海沿いの遍路道は険しい道のりとして知られ、室戸岬付近の道などは、ごろごろ石、はね石、とび石など、難所としても知られてきた。<sup>1</sup> 金剛福寺に至る足摺岬の経路も同様に、難所として知られ、遍路にとっては険しい道のりであった。高群逸枝の『娘巡礼記』では、「とは云え今もなほ難路の一には数へられてあるだけ、小さな山径、谷川、藪の中、峰の道なぞ随分酷い。」と書かれている。このような海沿いの道では、ひとたび海が荒れると、遍路たちは、その場に何日も留まることを余儀なくされてきた。

この足摺岬の先端にある金剛福寺への打戻りの場所に庵を建立したのが、宥弁真念である。真念は、四国遍路の歴史上、重要な人物である。真念は、四国遍路の案内本である『四国遍礼道指南』(1687)、ならびに四国遍路の靈験や功德を記した『四国遍礼功德記』(1690)などを著した。これら真念の一連の著作は良好な売れ行きを示したが、とりわけ『四国遍礼功德記』は発行後一年の間に三版も重ね、その後も増刷、改訂がされるほどのベストセラーになり<sup>2</sup>、四国遍路を多くの人に広める役割を果たした。

この真念が建立した庵が真念庵である。(写真 4-6-2)。『四国遍路道指南』では、「市野瀬村、さが浦より是まで八里。此村に真念庵という大師堂、遍路にやどをかす。」と書かれている。

<sup>1</sup> 海岸沿いの道では、激しい波によりごろごろと音を立てる石や、飛んでくる石、跳ねてくる石があるなどの難所であった。四国遍礼名所図会には、「飛石・はね石と云四国第卅難所也」とある。

<sup>2</sup> 近藤(1982)

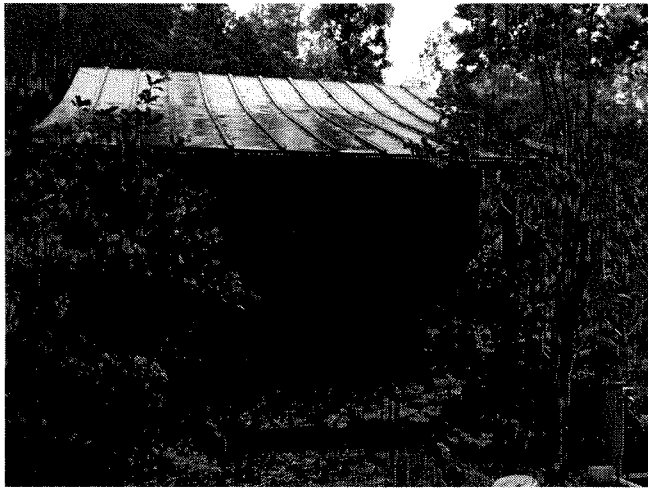


写真 4-6-2 真念庵

真念庵は、現在の土佐清水市に建立され、現在は山本カオル氏を中心に管理が行われている。山本氏<sup>3</sup>の話によれば、真念庵は 1950 年頃まで庵主がおり、現在の庵の形ではなく、大きな家が建っていたそうであるが、庵主が亡くなられて、1958 年頃に現在の形になったそうである。庵の管理者は、1980 年頃から、山本氏ご夫妻が担当している。納経も山本氏が行っている。納経代は真念庵の管理費にあてられている。

真念庵の前には、「いざり立目くらか見たとをしか云つんぼが聞たと御四国のさた」<sup>4</sup>と刻まれた石がある。また、真念庵には、いざり車(足の不自由な人がそれに乗って四国遍路を巡った車)の車輪が残されている。四国遍路の霊験により、歩けるようになった遍路が、車を真念庵に奉納したものと考えられる。(写真 4-6-3)

このように、真念庵は、四国遍路において重要な施設である。歴史的に見て、土佐清水市、足摺岬は、四国遍路と深い関わりをもってきた。

次に、観光地としての足摺岬について述べる。

---

<sup>3</sup> 山本カオル氏への聞き取り調査は、2004 年 9 月 29 日に行われた。

<sup>4</sup> 「足の不自由な人が立てるようになり、目の不自由な人が見えるようになり、口の不自由な人が話すことができるようになり、耳の不自由な人が耳が聞こえるようになったという、四国遍路の霊験」という意味。

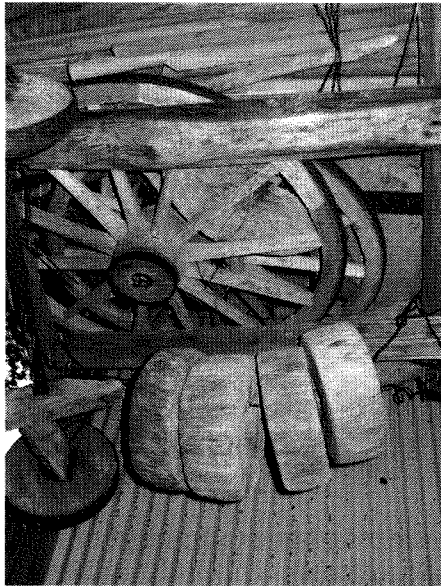


写真 4-6-3 真念庵に残されているいざり車の車輪

### (3) 観光地としての足摺岬

1955年に足摺岬、竜串周辺が足摺岬国定公園に指定され、1972年には、愛媛県宇和海沿岸まで拡大した、足摺宇和海国立公園に指定された。風光明媚な南国情緒あふれる観光地として知られている。

主な観光地は、・ジョン万ハウス(ジョン万次郎ハウス)・高知県立足摺海底館・足摺海洋館・竜串海中観光・足摺岬七不思議・足摺テルメ<sup>5</sup>、などが挙げられる。

2003年の観光統計<sup>6</sup>によると、そのうち利用者数の多いものとしては、足摺海底館の77761人、足摺海洋館の53851人、足摺テルメの50443人などが挙げられる。

### (4) 観光政策の転換

観光地として発展してきた足摺岬であったが、1993年をピークに、観光客が減少してきた。その背景には、経済の不況などの他に、日本における観光の転換が挙げられる。この時期の前後から、団体旅行から個人旅行へのシフトがあった。また、観光の形態も、それまでの「見る観光」から「体験・滞在型の観光」へとシフトしてきた。高知県の観光を見ても、1987年の高知自動車道の開通、1988年の瀬戸大橋開通など、1992年までは観光客が増加したが、1992年以降、その伸びは停滞している。

<sup>5</sup> 足摺テルメは温泉施設。

<sup>6</sup> 土佐清水市 2003年観光統計。

2005年に作成された高知県の観光ビジョン<sup>7</sup>では、「地域ならではの体験型観光に取り組もう」とうたわれている。そこでは次のように述べられている。

昔ながらの風景、自然、歴史、暮らし方を、観光資源として活用していきます。そのために、その地域ならではの「モノ・ヒト・コト」の魅力(資源)を生かした「体験型観光」に取り組んでいきます。<sup>8</sup>

足摺海底館、竜串など、見る観光が主流であった足摺岬であったが、この流れへの対応を迫られてきた。具体的には、定置網・地引網体験、シーカヤック、かつおのたたきの手作り体験などの観光である。

#### (5)あしずり遍路道の再編

このような観光政策の転換の中でクローズアップされてきたのが、歩き遍路である。

2003年頃から土佐清水市教育委員会生涯学習課や宮崎茂<sup>9</sup>氏らが中心となり、足摺岬に向かう旧遍路道の調査・整備に着手した。そこでは、真念庵のそばの市ノ瀬橋から始まり、350丁の丁石が残る旧往還道を、あしずり遍路道と名づけた。そこでは「三百五十丁」と刻まれている丁石や、「此方あしずり道」と刻まれている丁石をはじめ、約55基の丁石が確認されている。(写真4-6-4)



写真 4-6-4 三百五十丁と刻まれている丁石

2006年には「市制施行50周年記念」として、1月25日と2月1日の二回に分けて、土佐清水市(観光商工課・生涯学習課・健康福祉課)と土佐清水市観光ボランティア会などが協力して、「へんろ道ウォーク～あしずり遍路道みちしるべを訪ねて～」が実施され、約100人が参加した。このウ

<sup>7</sup>高知県観光振興課のホームページから閲覧可能。

<http://www.pref.kochi.jp/~kankou/vision.htm>

<sup>8</sup> <http://www.pref.kochi.jp/~kankou/vision.htm>

<sup>9</sup> 土佐清水市文化財保護委員。観光ボランティア会会長。なお、宮崎茂氏への聞き取り調査は、2004年9月28日に行われた。

オーキングイベントは、今後も毎年実施される予定とのことである。

## (6)まとめ

2005年に作成された高知県観光ビジョンによると、土佐清水市を含む幡多地域について以下のようなことが書かれている。

「今後の幡多観光で生かしていきたいもの」<sup>10</sup>

- ・開発が遅れたゆえに残った豊かな自然
- ・自然に育まれた産業と暮らし・生活・文化を築きあげてきた人

本稿で述べてきたように、土佐清水市、足摺岬は、交通のアクセスの便が非常によくない場所であった。しかし、それゆえに開発されずに残った、手付かずの豊かな自然を観光資源として、足摺岬は四国有数の観光地であった。

ところが、観光をめぐる状況の変化により、「見る観光」から「体験する観光」へとシフトする趨勢の中で、次なる観光資源を模索した時に再発見されたのが、「あしずり遍路道」であった。

昔は遍路にとっての難所として知られた足摺岬であったが、そのために作られた真念庵が、今では「あしずり遍路道」の出発点として重要な意味を持っている。また、景観的意味から見ても、昔は難所としての海沿いの道であったが、その景観が、いまや四国遍路でも珍しい大岐海岸の砂浜の道など、観光的意味合いを持っている。

この「あしずり遍路道」の再編は、このように遍路道の意味づけの歴史的変容過程や、景観的意味の変容過程が見られる、非常に興味深い事例である。



写真 4-7-5 足摺へんろ道の道標

<sup>10</sup> <http://www.pref.kochi.jp/~kankou/vision.htm>



《主要参考文献》

- 近藤喜博『四国遍路研究』三弥井書店、1982年
- 高群逸枝『娘巡礼記』朝日新聞社、1979年
- 『平成14年 県外観光客入込・動態調査報告書』高知県文化環境部観光振興課、2003年
- 『四国遍路ひとり歩き同行二人』へんろみち保存協力会、1997年
- 『四国遍路記集』伊予史談会、1981年

(河野 昌広)

#### 4-7 遍路道の世界遺産化をめぐる動向

##### (1) 本事例の調査背景と問題意識

本節では、近年、多様な諸動向が活性化しつつある遍路道の世界遺産化をめぐる問題について検証する。遍路道の遺産化に関しては、すでに森(2005:281-293)による動向紹介もあり<sup>1</sup>、本節では、できる限り重複を避けつつも、現時点での概要について検証したい。もともと、事柄の性質上、森が簡単な紹介に止めたように、諸動向に関する仔細な検討については慎重を期する必要がある。また、やや複雑で入り組んだ経緯をしめすにいたった本事例については現時点では詳らかにできないデリケートな一部事情もある。とはいえ、現時点でのある程度の検証作業は必要であろう。遺産化運動が表面化して早 10 年がたっているからである。本節でも選択的に言及せざるを得ず、舌足らずの記述になる恐れもあるが、あえて道空間の多元性の視点から報告してみよう。ここでは、社会運動論的な視角から吟味するというよりも、あくまでも道空間の多元的構成のパーспекティブからの検証作業を試みる。

なお、本事例に関する直接的な探究は、われわれが 2001 年 3 月愛媛県旧内海村で実施された第 4 回「トレッキング・ザ・空海」のイベントに参加したときに、遺産化の会代表世話人の青木光利氏(すでに故人となられた)にお会いしてお話をうかがったことに端を発している。その後、58 番仙遊寺等関係諸機関へのヒアリング調査等に着手し、2004 年には浅川・坂田の共同作業においてインテンシブな現地調査にあたった。さらに 2005 年の補足調査を経て、この間に得られた情報・資料が本節でのベースになっている。

ところで、この遍路道の遺産化の動向は、遍路道の多元的構成の中でも他の構成次元とはかなりレベルの異なる地平にあるように思われる。本運動は、少なくとも額面的には、いわば、日本の四国というきわめてローカルで特異な遍路道空間やその文化を国家レベルの文脈を乗り越えてはるかに広大でユニバーサルなグローバル文化の地平に再定義する試みである。R. ロバートソンの造語であるグローカリゼーションという用語がきわめて自然に適合する事例であろう<sup>2</sup>。

また他方、本事例は、古典的な図式で言えば、〈個別主義／普遍主義〉のダイナミズムの文脈に位置した好例である。たとえば、近年一般化した感のある四国曼荼羅道場図式(阿波:発心、土佐:修行、伊予:菩提、讃岐:涅槃)に典型的に見られるように、単に歴史個別的な遍路空間に関する内的意味生成の過程にとどまるものではまったくない。むしろ、それは遍路空間を包摂する外部の普遍的人類文化との関係の中で生じる遍路空間自らに関する意味の再構築の過程である。その意味で、世界遺産化の軸は、単に遍路道の個別のかつ内在的な次元にあるというよりも普遍的かつ外在的な次元に属するものだ。道空間の多元的構成に関連するひとつの次元であることに変わりはないが、現代のグローバル化の大潮流の中にセットされたシステムの自己再組織化のプロ

<sup>1</sup> 森正人『四国遍路の近現代』創元社 2005 年

<sup>2</sup> 世界化すると同時に地方化するというこの語にこめた仔細については、R. ロバートソン (1997: 1-17) 参照。

セスであるという点に留意する必要がある。

以下、ここでは、遺産化の動向を時系列的に追究するというよりも、これに関連する多様なエージェントのこれまで視点とその活動模様を検証する方法をとる。遺産化をめぐる様々に交錯するパースペクティブに主な焦点をあてて、道空間の多元的構成の在り様の一端を明らかにしてみたい。本節で取り上げる主な関連主要エージェントは、以下の通りである。

(1)「世界遺産化の会」関係者 (2)霊場寺院関係者 (3)遍路者サイド

(4)行政・経済界サイド (5)交通観光関連業者 (6)マスコミ関係者

いずれも、各エージェントの代表者と思われる方々に直接お会いしてインタビュー調査をさせていただいた。以下、順を追って検証してみる。

## (2)「四国へんろ道文化」世界遺産化の会

### ①「源流」と仙遊寺宣言

遍路道の世界遺産化のアイデアが具体的な形ではじめて公にされたのは、1998年1月の「えひめ地域づくり研究会議」(97年度フォーラム)のいわゆる「仙遊寺宣言」においてである<sup>3</sup>。本フォーラムは、当研究会議および(財)愛媛県まちづくり総合センター主催、愛媛新聞社他のマスメディアと地域づくり研究会「源流」後援のもとに58番仙遊寺において開催された。ここでは、「四国遍路文化」に特徴的な个性的地域文化のアイデンティティを検証する中、1)農山漁村住民と都市住民との交流努力、2)「四国遍路文化」の世界文化遺産登録運動の開始、3)路上観察、地域ウォッチング運動の促進、の3項目が宣言された。

本会議の母体となったのは、仙遊寺の所在地である越智郡玉川町の地域づくり研究会「源流」である。「源流」リーダーのひとり仙遊寺小山田憲正住職の話によれば、「源流」は平成3年の愛媛県事業のもと愛媛県まちづくり総合センターからの呼びかけに応じた玉川町のまちおこしグループであり、30人ほどのメンバーから構成されていた。同氏は玉川町からの出向として一年間ほどのリーダー研修を受けたという。また、「水にこだわる」という姿勢から集団名「源流」が採用されたという。「地元を知る」というテーマのもとに、自然相手に遊び上手な年配者たちの智恵を借りつつ地域の魚や生き物などの展示や炭焼きやそば打ちなどの実践が主な活動内容であった。とりわけ、里山が竹に覆われていることに着目し、昭和30年代まで当地でも行われていた「炭焼き」の再試行は、その中心的活動のひとつであった。炭窯を作って炭作りに挑戦してみようと思いの他活性炭の出来が良く、消臭剤として農協に持ち込み、玉川町からの補助も出て貴重な活動資金になったという。これを元手に文字通り源流のある国有林への植林活動を展開した。それは山林が鹿害で裸山になっていたため、山林の指定見直しを経ての植林活動であった。

小山田氏は当地出身の住職ではない。名古屋から当寺に着任したいわば外来者であるが、その着眼点のポイントは、「地元にある宝物はなにか」という一点にあるようだ。氏は、長きにわたって仙遊寺で空手道場を開いているが、四国外部からの参入者であるからこそその地元社会との積極的

<sup>3</sup> 「えひめ地域づくり研究会議」等の経緯については森正人(2005:283)を参照のこと。

な関わりを模索しつつけているような印象を受けた。

いずれにしても、遍路道の世界遺産化運動の主要な源泉は、愛媛県におけるまちづくり(あるいは典型的にはその一地域である玉川町でのまちづくりなどの)運動に認められる。この点が、後に見るような世界遺産化をめぐる四国四県の温度差にもつながってゆく要因のひとつにもなったものと思われる。

なお、「宣言」においては、「へんろ道」そのものが特別のキーワードとして掲示されているわけではない。むしろここでは「四国遍路文化」がキーワードになっている点に留意しておこう。道に特化したものではなかった点を確認しておきたい。

## ②世界遺産化の会

さて、仙遊寺宣言を受けて、源流をはじめ愛媛県各地のまちづくりの地域集団関係者が合流し、2000年9月に県内外218名の賛同会員を得て『「四国へんろ道文化」世界遺産化の会』(遺産化の会と略記する)は発足した。松山市「えひめ共済会館」で第1回設立総会フォーラムが開催され、趣意書、会則、今後の事業計画などが採択された。発起人代表は、小山田憲正、青木光利、大城戸圭一の各氏、事務長は渡辺浩二氏で、事務局は松山市のトヨタL&F愛媛株式会社内に置かれた。

遺産化の会の会則によれば、「四国へんろ道文化」の普遍的価値について学び、行動し、検証しながら、比類なき循環型巡拝路としての文化遺産の現代的意義を世界に発信し、平和的シンボルの道文化遺産として世界遺産登録をめざすことが目的とされる。ここで「仙遊寺宣言」における「四国遍路文化」が「四国へんろ道文化」と言い換えられている点が重要である。「へんろ道」が主役に躍り出たわけである。

また、具体的活動としては、1)学習・研修事業、2)広報事業、3)まちづくり連携事業、4)世界遺産化登録事業、の4活動が挙げられている。組織としては、40名を超える役員(3名の代表世話人、1名の事務長、35名程度の世話人他からなる)のもと、一般入会者・賛同者・署名者等の募集に着手した。会費は、個人会員(一口年間3000円:賛助会員同1000円)、法人・団体会員(同10000円)であり、2000年8月1日から世界遺産登録日までの募集である。その後、仙遊寺HPでは署名を募るページも設定された。以来、2004年時点までに入会した会員は180名を超える規模に到達している。その内訳をみると、140名ほどが愛媛県在住の会員であり、四国内他県が10名ほど、四国外が25名ほどとなっており、愛媛県中心の会員構成となっている点が最大の特徴である<sup>4</sup>。

さらに、その活動費の規模は、2004年度において60万円程度であるが、会費納入率も6割程度でけっして潤沢なものとはいえないようである<sup>5</sup>。予算の大半は総会フォーラム会議費や研修費等の諸活動に向けられているが、なかには、小額ながら「眉山いやしのみち」への補助など、他組織への連携にも当てられているのがわかる。

ところで、本会の呼びかけによれば、「四国へんろ道文化」に学ぶ4つのキーワードとして、1)癒

<sup>4</sup> 2004年時点での会員名簿による内訳である。

<sup>5</sup> 遺産化の会「2004年次 収支決算書」による。

し、2) ボランティア、3) 文化交流、4) 環境保全、の 4 項目が挙げられている。当時の同会代表世話人で、前述の「えひめ地域づくり研究会議」代表運営委員でもあった(株)林魏設計事務所取締役の青木光利氏によれば、遺産化の会発足までの数々のフィールド体験や学習・シンポジウムの中でこれからの四国の地域づくりに生かす上での基本的視点としてこれら 4 視点が発見的に導出されたという<sup>6</sup>。それぞれ、人に優しい癒しの地域づくり、接待文化に代表されるボランティアネット、所人(主人)と異人(客人)の文化交流、天地山海に恵まれた四国の環境維持と保全システム等々に代表される戦略的局面である。

さて、ここで確認しておくべき重要な事柄のひとつは、世界遺産化の対象が「へんろ道文化という無形文化の価値」という点である(青木、2001:28)<sup>7</sup>。より具体的には、小山田氏の表現では、「四国霊場八十八ヶ所巡拝の文化とへんろ道を世界遺産に登録する」ということになる<sup>8</sup>。遺産化の対象が、札所やその建造物に限定されたものではなく、「へんろ道とその文化」にある点に留意したい。へんろ道も、またそのへんろ道文化も遺産としてこれと確定することがなかなか厄介な問題を抱えていることになる(遺産化対象の問題)。そして、この点がまた、その後の本運動の道筋を大きく規定してゆく要因のひとつにもなった。

それはさておき、かくして本会の活動は各地でのミニフォーラム等の開催や署名活動を中心に展開し、その過程ではいくつかの難題も生じる中で、近年では、四国全域にわたる各種の地域集団とのより深い連携やネットワーク化が模索される動向にある。この点について関連する動向については本報告 4-3 の浅川報告を参照されたい。

とはいえ、同会による今日までの遺産化運動の軌跡には必ずしも順調とは言い難い局面も生じた。たとえば、前述の「遺産化対象の問題」に加えて、関係者他界の相次ぐ不運、行政機関や四国八十八ヶ所霊場会その他の遍路関連エージェントとの連携上の諸問題等々がそれである。これらのハードルを十分には払拭しきれない中、遺産化運動自体が「不均衡な定常状態」に陥った感があること否めない。これらの障害事情については詳らかではない点も少なくない。また、本節冒頭で述べたように、きわめてデリケートで複雑な背景を持つものもあり、その一部についてのみ後述することになる。その前に、遺産化の会に内在的な関係機関の諸動向について補足しておこう。

### ③ 星企画による事務局の専門化

前述のように、当初、発起人の関係で松山市のトヨタ関連企業内に置かれていた事務局が、2001 年になると松山市にある広告代理店「星企画」に置かれるようになる。同社は、昭和 53 年設立で、主として愛媛新聞や愛媛放送など中四国のマスメディア関連の代理店業務に携わってきた社員数 42 名、資本金 1000 万規模の会社である。

当社の未来事業本部部長の松木周二氏によれば、遺産化の会事務長(久万商工会議所の渡辺氏)のお手伝いをしていた当社の関係者が機縁となって事務局が移転されたという。ここでは、

<sup>6</sup> 青木光利「へんろ道文化と四国」調査研究情報誌 E C P R No3、えひめ地域政策研究センター 2001 年、21-23 ページ参照。

<sup>7</sup> 青木光利、前掲論文、28 ページ。

<sup>8</sup> 小山田憲正「こころを生きる」、風おこし第 4 号 えひめ地域づくり研究会議

遺産化の会HP (<http://www.88henro.com/>) の運営管理、各月の世話人会や年度総会等の運営事務、その他諸活動の連絡事務、口座管理等が主要な委託管理事務内容だという。ちなみに、その委託関連費用は遺産化の会活動費の 1 割程度を占めているが、星企画自体が遺産化の会の主要メンバー機関のひとつであるから、逆に法人会費を納入するポジションにいるものでもある。

事務局の専門機関委託化は、ある意味では本運動組織の客観的外在化の進展を意味し、組織運営の透明さを保持する上でも望ましい展開であろう。

#### ④手から心へぬくもりを：日本のお手玉の会

遺産化の会の現在の 3 名の代表世話人の一人である武田信之氏は前述の「えひめ地域づくり研究会」の運営委員でもあり、また新居浜市に本部を置く「日本のお手玉の会」会長でもある。お手玉の会は、遺産化の会の法人会員ではないが、遺産化の会の精神にみごとに呼応する関連地域アソシエーションのひとつであろう。平成 4 年 9 月、新居浜アメニティ倶楽部の呼びかけのもと、全国お手玉遊び大会実行委員会の企画により「日本のお手玉の会」は発足したという。

現在の会員数は、44 都道府県に 1000 人、支部は国内 15、海外 3 の 18 支部にまで発展したという団体である。その活動は年 1 回の全国お手玉遊び大会の開催と「3 点セット(世界と日本のお手玉の展示・お手玉の作り方教室・遊び方教室の“見る・作る・遊ぶ”の 3 つの出し物)」の日常活動が中心である。日本国内にとどまらず、9 回にわたる海外遠征をはじめ、情報誌「おてだま」の発行や写真絵本「お手玉」の出版など多岐にわたった積極的な活動を展開しており、15 年程度の間に大きく発展した様子が見て取れる。

昭和 9 年生まれの武田氏によれば、「手からこころへぬくもりを」が活動スローガンであるというが、お手玉を握ったときのあのグシャツとした柔らかな感覚こそ重要だという。「お接待のこころ」に通じるものだと力説された。また、お手玉遊びは、オーバーチャンから孫への「隔世伝承」によって世代継承するものだが、手作りお手玉のような郷土玩具の手作りの精神もまた重要であると語られる。日本全国では 300 を超す名称があり、形もさまざまだという。その形態はローカル色が強い。

他方、お手玉は現在、世界 100 箇所 33 国で遊ばれているが、その歴史は B.C.1200 年の黒海周辺地域にまで遡り、シルクロードにより全世界に伝わったものともいう。グローバルな遊具なのである。とはいえ、1960 年代にお手玉遊びが廃れて久しい日本の状況を憂えて平成 4 年の全国大会開催に至ったもののようなものである。

ここでは、第一に、地域特有のさまざまな形態を持つお手玉というローカルな郷土玩具遊びとそのグローバルな歴史文化的背景とがよくリンクされており、グローバルな世界遺産化のメンタリティに共鳴する要素が見られること、第二に、共に温かさを持つお手玉のぬくもり感触とお接待のこころとが巧みに結び付けられていること、この二点に留意したい。当会の理念がへんろ道文化の遺産化の理念とよくマッチしているからこそ、武田氏が両組織を繋ぐ重要なポジションの中で遺産化運動に携わっていることが良く理解できるのである。

#### (2) 霊場寺院関係機関の対応

## ① 霊場会

四国遍路文化の遺産化をめぐる四国八十八ヶ所霊場会のスタンスには微妙なものがあるようである。ここでは、その事実経過についてごく簡単に触れるにとどめたい。

すでに 1998 年 4 月に、当時の四国八十八ヶ所霊場会会長、大西信康氏(当時、第 44 番大宝寺住職であるがすでに故人)は、「えひめ地域づくり研究会会議」フォーラムでの提唱を受けた本運動への協賛申し入れにたいして、遺産化運動へ理解ある一文を寄せている。仙遊寺宣言が同年 1 月であったからその 3 ヶ月後のことで、「四国へんろ文化」の世界文化遺産登録運動の呼びかけについて」と題する一文がそれである。この中で、大西会長は、「四国へんろ文化」の意義を、歴史、お接待、寺院、景観、へんろ道、四国のみちなどから説明し、八十八ヶ所寺院側の運動趣旨賛同を依頼して一文の結びとしている<sup>9</sup>。

この呼びかけは、遺産化の会発足前の敏速な対応であったが、その後、遺産化の会が発足後はその考え方や運動の進め方等について当会と霊場会(ないし霊場側)とは必ずしも歩調が合わず、今日まで両者の協調にはいたっていない<sup>10</sup>。

もとより、世界遺産化については八十八ヶ所寺院間にもいろいろ多様な考えがあり、四国霊場会として統一をはかるのも容易なことではないだろう。筆者が何人かの札所ご住職にうかがった限りでもその考え方は実に多種多様であった。また、遺産化の会の「へんろ道文化」と霊場側の「四国へんろ文化」とではその意味するところは微妙に異なる点が少なくないであろう。その他の複雑な諸事情も手伝って、これまでのところ霊場会サイドは遺産化問題からはむしろ次第に後退していった印象があったことは否めない。とはいえ、近年、霊場会側に新しい動きがみられないわけではない。霊場会内部に「世界遺産化委員会」が発足し、その本格的な検討の緒についたばかりのところであるようだ<sup>11</sup>。今後の動向が大いに注目されるところである。

## ③ 51 番石手寺：宗教者九条の和

ここでは、多様な対応を見せる霊場寺院関係者の中でも、遍路道の世界遺産化にたいしてより慎重なスタンスを取り、また、グローバル化のコンテクストにたいして、遺産化とは別方向の宗教活動を精力的に展開している 51 番石手寺住職の加藤俊生氏の運動事例について概観してみる。遍路道の世界遺産化について別視点からみるひとつの契機ともなるようにも思われるからである。

さて、加藤氏は、昭和 30 年代生まれで若い世代に属する札所住職であるが、その特徴は、第一に、遍路文化の世界遺産化についてはあわてず慎重にという対応を取る一方で、第二に、世界平和を追求する宗教者連合(「宗教者九条の和」)による平和巡礼等の活動やホームレス支援、障害者人権、自死者供養など一連の社会活動に幅広く積極的に携わっている点にある。

遍路文化の世界遺産化については、HPでも「性急な遺産化には反対。四国八十八箇所を世界

<sup>9</sup> 仙遊寺HP内のページ ([http://www1.e-machisite.net/senyuji/isan/ayumi/ayumi\\_98.html](http://www1.e-machisite.net/senyuji/isan/ayumi/ayumi_98.html))

<sup>10</sup> 協調に至らない経緯については、ここでは深く立ち入らない。

<sup>11</sup> 四国八十八ヶ所霊場会事務所でのヒアリングによる。

遺産に？ どこが遺産か 人か 自然か それともこれからつくってゆく 痛み・祈り・癒し・再生」と表現されている。お話をうかがった限りでは、世界遺産化については諸問題の慎重な検討が必要であるとしながらも、必ずしも遺産化の全面否定をしているわけではないように見受けられた。しかし、なによりも問題とされるのは、何を遺産化するのかという「遺産化対象」問題である。この点を明確にしないままの遺産化運動に距離をおいているように見受けられるのである。

またその基盤となる遍路文化一般については、衛門三郎伝説の主要舞台となった 51 番石手寺ではあるが、かなり控えめにこれを相対化するスタンスを保たれているようである。近年の遍路ブームに関しても、その大勢は「50 日間の遍路版小泉劇場」のようなものと喝破する。遍路ブームに安易に乗らない慎重な対応を示す。とはいえ、他方では、本当の「痛み・祈り・癒し・再生」こそ真の遍路だと位置づけ、真に困窮した彼らについては宿泊等の寺院接待やその他の再生のための諸機会(たとえば、住み込み修行など)を真摯に提供しており、必ずしも遍路文化を軽視しているわけではまったくない。

むしろ、氏の仏教者としての特徴的な活動は、長年にわたる多様な社会的活動経験を下地に「宗教者九条の和」(大江健三郎他文化人による九条の会に賛同して 2005 年に発足)の世話役の一人として積極的に世界平和を希求する点にあるようだ<sup>12</sup>。大戦時に無力であった仏教への反省から、宗教者としての「不殺生の祈り」を基盤にした世界平和の探究活動であるという。仏教諸派による連携は言うまでもなく、キリスト教諸派とも連携したこの運動は、2005 年 11 月に東京で、平和巡礼や講演・シンポジウムなどを展開している。それはまた、遍路文化の世界遺産化運動とはまた位相の異なるグローバルな宗教文化をコンテキストに持っているものである。

なお、58 番小山田氏と 51 番加藤氏は、かつては広島への平和巡礼で共同歩調を取られた経験を共有している。両者とも仏教や札所を基点のひとつにしながらグローバルな地平に伸張する活動を積極的に志向している点で、相互に近接した地点に立たれているようにも思える。一方はグローバルな文化運動に、他方はグローバルな社会運動に関与するとの違いこそあるが、その根はどこかで繋がっているのではないだろうか。この両札所に限らず、近年、個々の札所が、グローバルな世界化趨勢の中で個性的に反応する動向は、今後ますます増えてゆくように思われる。事実、札所においてもそのような個性的対応を発信する寺院が増えている兆しがある。それはまた、遍路札所という宗教システムが、グローバル化の時代においては、純粹で超越的な宗教性「機能」を果すというよりも、地域づくり、世界遺産、平和運動、弱者支援等の多様な機能的サブシステムの位相にリンクしてゆく応用的な「パフォーマンス」を遂行する動向としてみることもできるかもしれない<sup>13</sup>。

いずれにしても、霊場札所にとっては、遍路道の世界遺産化は広範な活動領域のひとつの選択肢にすぎない、という性質を色濃く持っているようである。

<sup>12</sup> パンフレット『「宗教者食九条の和」輝かせたい憲法第九条―第 1 回平和巡礼とシンポジウム in 東京』宗教者九条の和 2005 年 11 月 参照。

<sup>13</sup> P.Beyer, *Religion and Globalization*, 1994:79-80



### (3) 遍路者サイドの対応

#### ① へんろ道保存協力会：へんろ道は足で読み取る文章である

さて、へんろ道文化の世界遺産化について、当の遍路者たちは、どのような反応を見せているのだろうか。ここでは一般遍路の態度に関する網羅的で実証的なデータがないため、その典型的エージェントとして、「へんろみち保存協力会」の宮崎建樹氏の対応について概観してみよう。いうまでもなく、氏は、長年にわたってへんろ道の復元・修復・草刈り・道しるべや平成へんろ石の設置・ガイドブックの作成・遍路行の実践その他遍路文化に関わる多種多様な活動に携わってきた人物である。遍路道の遺産化問題についても相応のお考えがあることであろう。ここで、氏の経歴の仔細については割愛するが、われわれはこれまでも幾度となく、遍路文化や遍路道に関するお話をうかがってきた。その氏の遍路道の遺産化問題に関する対応について要約すれば以下のようであった。

すなわち、氏のスタンスは「反対も賛成もしない」、「遺産化には特段の関心がない」の一言に代表される。この問題になると氏はやや距離を置きつつ、「やりたいものはおやりなさい、そっとしてもらいたい気持ちはあるものの、地元住民が遺産化を選択するのであればそれはそれ」と述べるのである。他方、「へんろみちは地元庶民の道であり、遍路は近道を歩かせてもらっているにすぎない」と地元庶民の生活感情を優先すべきとの見解をもっている。遍路道は遍路のものではないというのである。また、そっとしてもらいたいの本音の一部を吐露されつつも「一方で、世界に誇れる文化でもあり、方便としてのへんろみちという考えもあろう」と遺産化への一定の理解も示す。

だが、「遺産化すればみちも変わるであろう」「しかし、へんろみちは固定したものではない」「へんろみちは遍く道と書く。本来、どこを通ってもよいものだ」として、遍路道の遺産化による固定化を危惧する。遍路道は固定化できないものだ、という本質論も見えてくるような見解である。

とはいえ、「大事なことは、へんろみちは歩かなければ分からない」「へんろみちは足で読み取る文章であり、札所は句読点のようなもの」とも述べる。へんろみちにおける遍路行の実践こそ、遍路にとっては重要なものであることが強調される。それは多分、遺産化しても遍路行をしなければその本来的価値を理解したことにはならない、ということであろう。

以上のような見解には、へんろ道と札所に関する氏の考えが凝縮されている。暗に、へんろ道の世界遺産化を無意味な試みと見る視点(たとえば、へんろ道は固定したものではないという見解)を感じさせる一方で、他方では、へんろ道は地元住民の道であり、遍路は単に通らせてもらっているに過ぎず、生活住民の選択意思(たとえば、方便としてのへんろみち)を重んじ選択結果を受容するという視点が并存している。そして、つまるところ、遺産化されようがされまいが、どちらにしても、へんろみちの価値は歩いて読み取るところにあるので変わりはない、という態度に行き着いているように思われる。どこか禅問答のようなところもあるが、歩かせていただく遍路はでしゃばることなく成り行きに身を任せるのが筋、との考えであるようだ。その意味で謙虚なスタンスではある。

こうして、遍路道の世界遺産化の主体はあくまでも地元社会にあること、また逆に、遍路者は遍路道を借りる立場に過ぎない脇役であることが強調されている。道空間の利用者と沿道住民のポジシ

ョンの決定的な違いが問題にされているわけである。と同時に、遍路道の固定化がもつ問題点への疑念が提起されてもいる点に留意したい。世界遺産化に伴う「物件」等に関する各種義務の発生による遍路道固定化への歩みは、自発的な遍路行の可能性を奪うことにつながる恐れがあることを示唆しているものでもあろう。この問題は、道空間の再構築ないし再生産という位相における関係主体のヒエラルヒー(または権利と義務)の問題としてみることもできるものである。

#### (4)行政・経済界サイドの対応

ここでは、遍路道の世界遺産化に対する行政・経済界サイドの動向について、行政に関しては愛媛県のケース、経済界に関しては全体レベルでは香川経済同友会、個々の企業レベルでは四国ケーブル(株)の2事例について取り上げる。とりわけ、行政サイドは当初は平成12年「いやしのくに四国交流推進協議会」等の四国四県協調による動向などもあったが、最近ではこうした四国上げての動きもやや後退した感がある。その徳島県事例の詳細に関しては、本報告書の4-3の浅川報告を参照されたい。ここでは、前述したように、遺産化運動の発端となった行政的場(「えひめ地域づくり研究会」)を提供した愛媛県のその後の動向について骨子のみ検証してみる。

##### ①愛媛県観光交流課

最近の動向を結論的に約言するなら、遍路文化の世界遺産化にたいして、県レベルでの対応は、90年代から2000年代初期に見られた当初のスタンスより大きく後退しつつある。それは、遍路文化の問題は、愛媛県ではすでに文化財保護課ではなく、県観光部局に一括して扱うことになった点に良く表れている。またその後退は、遍路道の遺産化に対する文化庁の消極的対応に呼応するかのような動向でもある。

その愛媛県経済労働部観光交流課担当者のお話によれば、次のような点で、遍路道の世界遺産化に向けた県レベルでの積極的な推進策は現状ではきわめて困難と判断しているようだ。すなわち、1)政教分離の原則により、行政が宗教文化に積極的には入りこめないこと、2)遍路文化の遺産化の対象が無形の文化財であること、3)民間レベルの統一の取れた積極的な動きが見られないこと、とりわけ4)四国四県での温度差が激しいこと、5)〈いやしの推進〉は遍路文化ばかりに限らないこと、6)文化庁の消極的動向等々である。

一時は、四国四県の強力な共同戦線が敷かれたかに見えた癒しの道づくりとしての世界遺産化へ向けた対応であったが、いやしのくに関連事業予算も平成16年度には一段落し事業後退の段階をむかえることになったのである。

##### ②経済同友会：四国遍路文化調査委員会

世界遺産化に向けた経済界の動向は、香川経済同友会に設置された「四国遍路文化調査委員会」の活動に典型的に見ることができる。

##### 〈『ウォーキングアイランド四国(迎る四国)計画の提言』〉

香川経済同友会では、すでに1993年に『ウォーキングアイランド四国(迎る四国)計画の提言』に

において、四県共同による観光資源整備・再開発の方向性を模索している。そこでは、「観光地四国のポジション」他五つの視点から、四国を巡る道の開発を提言し、今日の遍路道の世界遺産化にもつながる展望を披露している。すなわち、「心の道」として旧遍路道や空海修行の道や、「歴史を学ぶ道」として龍馬脱藩の道や平家落人の道など各種の道を組み合わせて巡る道の整備・再開発がそれである。

#### <四国遍路文化調査委員会と七つの提言>

ついで 1999 年には、1998 年の仙遊寺宣言を受けて、四国経済同友会に四国遍路文化調査委員会が設置され、計 6 回の委員会を経て同年 7 月には、『四国の「遍路文化」を世界の人々へ』なる提言書が各県同友会および同委員会の連盟で公にされた。この提言では、四国遍路の伝統の中に現代人が求める「癒し」があるとされ、四国活性化策の方向性と四国遍路文化情報発信のための七つの提言が盛り込まれた。なかでも、提言 1 の「知事直轄の四国遍路文化推進機関の設立」と提言 7 の「四国遍路世界遺産化登録意見書の採択へ」が注目される<sup>14</sup>。これら提言のポイントの一つは、「四国遍路文化」を遍路道と景観、札所、自然、接待風土、お遍路、関連史跡などの総体として検討してゆくというスタンスであろう。多種多様な遍路文化と世界遺産化対象の明確化が求められている点においては、「世界遺産化の会」のそれと大きな隔たりはないようにも思われる。

#### <四国遍路文化特別調査委員会（香川県経済同友会）>

なお、同委員会の実質的活動は、香川県経済同友会内の「四国遍路文化特別調査委員会」が主として担うことになる。これはもともと同委員会が香川経済同友会のイニシアティブに始まったものであるため、実行部隊としての「特別委員会」が同県におかれたものである。さらには、その後の経緯において、徳島・高知の両県では「遍路」よりも「癒し」にウェイトが置かれる傾向があったことにも関連しているようである。

ところで、同特別委員会委員長の二ノ宮博之氏（アイニチ（株）代表取締役）によれば、2004 年度の特別委員会活動計画においては、およそ以下のような活動が提案された。

すなわち、1) 遍路道・遍路文化の調査・分析・活用（花へんろ道づくり運動など）、2) お接待運動の推進（「おもてなしステーション」設置運動やお遍路さんへの挨拶運動など）、3) 情報システムの構築（モバイルの活用や歩き遍路の二次元バーコードの活用など）、4) 勉強会・シンポジウムの開催、5) 他の世界遺産の調査・ユネスコとの連携、6) 四国各県同友会・行政担当部署・霊場会等との情報交換、である。

ちなみに、「へんろ道を花で飾るお接待」では、四国四県農業協同組合に働きかけて、休耕田を花でいっぱいにするを旨としたものである。また、讃岐いやしのさとづくり懇談会、いやしのくに四国交流推進協議会、ロータリークラブ、四国へんろ道文化世界遺産化の会、旧内海村のトレッキング・ザ・空海等々の関連団体の動向把握などに努め、四国全体の動きをにらんだポジションを取っているのが特徴的である。二ノ宮氏によれば、当委員会は関連諸機関の調整役を果す考えを持

<sup>14</sup> 7つの提言とは、このほかに、「四国遍路文化情報発信システムの構築」「四国遍路関連インフラ整備・推進」「四国遍路ビジュアル・アイデンティティの確立」「四国全県ひと声運動の促進」「四国遍路ミュージアムの新設」である。

っているとのことである。だが、その調整作業は一部困難を極めているようである。

また、讃岐の岩石サヌカイト(カンカン石)応用による地域文化再生にも着手しており、世界的な打楽器演奏家ツトム・ヤマシタ氏によるサヌカイトコンサート開催を実施している。サヌカイト独特の40万ヘルツ高周波にまで達する音響効果による脳アルファ波の癒し効果と遍路行による癒し効果を結びつけ、本コンサートを遺産化にむけた活動第一歩と位置づけているものだ<sup>15</sup>。

以上のように見てくると、経済同友会の世界遺産化運動への対応は、多種多様な推進活動を幅広く展開する一方で、関連諸機関との連携を模索しながら遺産化登録という運動目標に歩みを進めるかなり実践的なもののように思われる。このスタンスは、「遺産化の会」のそれとはある面では対照的である。後者のそれは、どちらかといえば、世界遺産化の実現を目指す現実的な諸策を次々と講じるというよりも、むしろ、遺産化の理念を重視し、運動成果そのものよりも運動のプロセスそのものを大切にする、という性格が強い。

たしかに、経済同友会にとって、こうした運動の背景には地域経済の活性化という最重要のインセンティブが存在していることは否定できないだろう。とはいえ、その運動がもたら実践的で遺産化の経済効果のみを狙った性格のものというわけではまったくない。むしろ、同友会のリーダー層には、四国遍路文化や歩き遍路行、あるいは現実的な個々の地域文化づくりの実践に深くコミットしている関係者も多いのである。四国の地域文化にたいするこだわりは強く、むしろ、その他の個別文化諸集団と比べれば、地域文化全体へのバランスの取れた目配りがなされているように思われる点が少なくない。

### ③四国ケーブル(株)

4-2において、遍路道のロープウェー化・ケーブルカー化に関して取り上げた四国ケーブル(株)では、会社単位で独自の世界遺産化運動を展開している。いうまでもなく、遍路文化に関して積極的に関わっている企業は多数ある。事業所単位の様々なお接待などはその典型的事例である。しかし、企業単位によるこのような一定規模の遺産化運動について、現時点でわれわれが知りえた唯一の事例は四国ケーブルのそれである。本企業の概要については4-2で概説したので割愛し、ここでは遺産化運動についてのみ概観してみる。

本企業が行っている遺産化運動は、主として、以下の三つである。

- 各事業所での世界遺産化の幟の設置
- 遺産化の対象でもある「お接待」の実践
- HPでの世界遺産化運動の呼びかけ

#### <遺産化の幟の設置>

霊場空間において一手に展開している4地点での各事業所(21番太龍寺、66番雲辺寺、85番八栗寺、別格15番箸蔵寺)において、駅舎内等に世界遺産化を呼びかける幟を多数立てているのが、本企業による遺産化運動の典型的活動である。その白地の幟には、黒字で「四国のへんろ道」を世界遺産へ」と書かれてある。ロープウェーやケーブルカー利用者はもちろん、トイレや駐車

<sup>15</sup> ニノ宮博之「癒しの国讃岐」創り」香川新聞 2002年1月28日

場等の諸施設を利用する人々にも良く目立つような箇所に幟がはためいており、とくに声をかけて呼びかけなくても利用者の目に自然に飛び込んでくるような仕掛けになっている。また、同一の幟が多数横並びに立てられているため、目を引きやすいものとなっている。もともと、こうした幟を立てることには、各事業所での当該寺院の理解度に当然ながら差があるという。遺産化運動に対する霊場寺院側の多様なスタンスがうかがえるところである。

また、ここでは、幟に「四国遍路」ではなく「へんろ道」と明示されていることに留意したい。変則的ではあるが遍路道の一形態であることには変わりない索道会社としては当然の対応であろう。

図 4-7-1 四国ケーブル（株）の遺産化の幟



#### <お接待>

当社のお接待は、トイレ利用や野宿遍路用のライトの提供、あるいは携帯用コンセントの提供などきめ細かいが、比較的最近まで実施していたユニークな接待に吉本興業の芸人さんに太龍寺ロープウェーの中で嘯してもらおうという「空中落語」のサービスがあった。残念ながら、現在は取りやめたという。

#### <HPでの遺産化の呼びかけ>

当社のHPには、「四国の遍路道を世界遺産に」というページが設けられており、関連写真の掲載や熊野の世界遺産登録などの関連情報が掲載されている。しかし、そのコンテンツはきわめて簡

単なものである。

#### (5) 交通観光関連業者の対応

ここでは交通観光関連業者の典型的事例として、伊予鉄えひめ新聞観光社(株)の対応について簡単に触れておく。いよてつ国内トラベルセンター取締役巡拝部長の田中國廣氏によれば、あくまでも私的見解として、およそ、以下のような点がポイントだという。

- 1) 世界遺産化は四県全域的なものであり、四県均等が原則である。
- 2) 現在のところ(2004年8月時点)、遺産化運動は、四国四県の足並みがそろっていない。
- 3) 関連諸機関のすべての一体化が重要。
- 4) 事柄の性質上、行政から宗教界へ、ではなく、宗教界から行政への流れが基本。したがって、霊場側の統一が不可欠。
- 5) 遺産化の会と霊場会との共同歩調も重要。停滞している協力体制の進展化。
- 6) 遺産化の対象は、札所そのものではなく遍路道が主要なものでは。一般の人は、遺産化＝札所の遺産化、という認識が浸透しているように思われる。
- 7) 観光交通業者として運動協力にやぶさかではない。お手伝いさせていただく用意はある。

なお、田中氏によれば、足踏みしている印象のぬぐえない遺産化運動の望ましい新展開の可能性がないわけではないという。とりわけ、霊場会側の新たな対応の可能性について示唆されたことは、遺産化運動にとって新たなステージを展望できるものであるのか興味深いところではある。

また、伊予鉄観光自体が、単なる交通観光関連業者ではない。というよりも、戦後以降の「月刊へんろ」発行や巡拝バスの開拓に見られるように、現代四国遍路文化に深くコミットしてきた重要なエージェントのひとつである。したがって、遍路道の遺産化に関しては、たんなる交通観光事業の視点から見ているわけではまったくない。遍路文化の多様な地域エージェントの統一こそ重要と見るそのスタンスは、むしろ地域文化関連エージェントとしてはごく自然な対応というべきであろう。

#### (6) マスコミ関係

これまでのところ、四国のマスコミ関係機関の遺産化運動にたいする対応は、総じて積極的なものとはいえない。ここでは、遺産化運動に先鞭をつけた地域である愛媛の代表的マスメディアである愛媛新聞社の報道姿勢について、関係担当者にたいするヒアリングで得られた感触をレポートしておこう。

伊予鉄との共同作業による「月刊へんろ」編集担当の広告局長(前文化部長)井上三郎氏によれば、社としては、結論的にいえば以下のようなスタンスにあるという。

- 1) 現在までのところは、世界遺産化運動はその特集記事を組むほどの重要性を持つにいたっていない、との認識にある。

- 2) 新聞投書では賛否両論があるが、いずれもそれほど盛り上げっていない。
- 3) 運動の事実経過だけは事実として報道する。

このような対応の根底には、なによりも遺産化運動の機がまだ十分には熟していないという認識があるようである。それはまた、2)のように、一般市民や遍路の側の遺産化への熱意がまだ伝わってこないという世論一般への強い配慮にも裏打ちされているように見受けられた。いうまでもなく、マスメディアの取り上げ方によっては、遺産化運動自体が大きく左右に振れる場合がないわけではない。しかし、現時点での地域マスメディアの対応は、遺産化運動に積極的に関与するというよりも、むしろ距離を十分にとりつつじっとこれを静観するというものであろう。世論の動向をじっと見守るスタンスに今はあるようである。

また、あくまでも個人的見解として言及されたのが以下のような諸点である。

- 4) 遺産化は、遍路文化にとって必ずしも有益とはいえない点がある。
- 5) 遺産化による負の効果(環境破壊など)を過小評価できない。
- 6) 遍路は精神文化で、遍路道の遺産化はこれになじみにくい。
- 7) 遍路自身が望んでいない傾向がある(10年たっても署名が停滞している)。
- 8) 住民側も盛り上がり欠ける。
- 9) 行政・経済界先行だが、霊場会も消極的。

氏は、前述のとおり、「月刊へんろ」編集にも携わり、遍路界の動向に精通している立場にあるマスコミ人である。そのようなポジションからみると、遺産化運動の現況は、理念は理念としても、なお現実には多くの課題を抱えているものと認識されているのであろう。とりわけ、留意しなければならないのは、遍路する側の地点に立ちながら、遺産化運動を見ている対応であろう。この視点は、前述した遍路サイドの宮崎建樹氏のそれに比較的近いものである。もっとも、宮崎氏の場合には、自らは遍路であるが遺産化の主役は地元住民であるという立場を貫いている。しかし、その本音の一部は、「そっとしておいてほしい」ことになったようにも思われることからすれば、井上氏の立場は実質上これに近いように見受けられるのである。

## (7) 遍路道の世界遺産化の動向に見られる道空間の多元性

さて、以上のように、限られた側面に関してではあるが、2006年3月時点における遍路道の遺産化動向の概況について検証してきた。遺産化運動をめぐるエージェント間の微妙な問題や、われわれの調査方法の問題等もあり、その全体像は必ずしも明瞭ではない。だが、あえて本概況を約言するならば、以下のように言えようか。すなわち、世界遺産化の運動は、一方で当該地域や遍路文化に多大なインパクトをこの10年間与え続けてきた。とりわけ、世界遺産化の趣旨やその背景にある四国地域ないし四国遍路の精神文化の顕彰に貢献し続けてきた。しかし、他方では、地域力学による複雑な諸力の交錯から、ある時点より運動自体が次第に一種の「非許容な均衡状態」ないし「不安定な定常状態」に近い性質をみせるにいたった。いわば運動目標自体の「遺産化疲れ」のような膠着状態を引き起こしてしまった点は否めないだろう。

さて、ここでは最後に各種限界を承知の上で、これまでの検証作業から、世界遺産化の動向に関して、あくまでも道の多元的構成に関連して導出される主要な知見について整理してみよう。それは概ね以下のようなになるだろう。

(1) 遍路道の遺産化をめぐる関与する多様なエージェントの多元性

遺産化の会とその関連諸団体、四国八十八ヶ所霊場会、個々の札所、四国経済同友会、関連企業、各県関係部局、遍路サイド団体、観光交通業者、マスメディアなど各エージェントが遍路道をめぐる相互に複雑な位置を占めている。

(2) 道空間のエリア分節の多元性

エージェントの多様性のなかでも、道空間が空間的に伸張してゆく際のエリア分節のエージェントの多元性で、この場合、四国四県の温度差という多元的構成として表出している。線的空間としての遍路道の分節化による多元性でもある。同じ道でも多様な線分的分節により多面的様相を呈するのである。

(3) 多様なエージェントが道空間に付与する意味の多元性

上記の多様なエージェントが遍路道の遺産化に関して付与する多様な意味が収斂していかない事実。「癒し一般」重視か「遍路」重視か。「地域個性」重視か「普遍的価値」重視か、「運動過程」重視か「登録目標」重視かなどなど。これらの微妙な意味のズレが、現時点では乖離方向に向かっているようにも思える。

(4) 遍路道への関与局面の多元性

遺産化の主役は、地元社会か遍路か。維持管理者か利用者か。へんろ道保存協力会の立場は前者、マスメディアは後者？。あるいは、維持管理者内の多元的構成問題（行政、地元住民、札所、業者、・・）もある。これは、道空間への関与の多元性の問題であり、この多元性を統合することが遺産化運動成否の鍵となっている。

(5) へんろ道・へんろ道文化・四国遍路文化という諸相（道空間内外の多元性）

「世界遺産化の対象」が、遍路道自体（器）にあるのか、遍路道を媒介にしたその内容物（内容）にあるのか、それとも道その一部とする遍路文化全体（札所、道、行為、景観、自然など含む）にあるのか、という問題がある。これは、道空間自体の内的多元性（ハードかソフトか）に加えて、その外在的多元性（道と環境との各種関係）の問題を照射している。どこに焦点を合わせるかは、遺産化に関与する各エージェントにより大きく異なる問題である。

なお、世界遺産化の動向一般においては、陸・海・空という軸から見た道空間の多元的構成の位相はとくに深くかかわりがあるものとはいえない。むしろ、陸路としてのへんろ道がその暗黙の前提となっている。しかしながら、青木論文が指摘しているように、天地山海の自然と多様な河が織り成す流域世界という四国独特の自然造形が四国全体を天地山海の曼荼羅境地に仕立て上げ、「神や仏と戯れることのできる聖地に誘うイメージ基盤を形成している」（青木 2001:24）ことからすれば、へんろ道の形態学的多元性は明らかであろう。とりわけ、山岳聖地の色彩は、寺院の山号に



良く現れていることは言うまでもない。

世界遺産となったサンチャゴ・デ・コンポステーラの巡礼路は、フランス・スペイン国境にあるピレネー山脈と一部の丘陵地部分を除けば、基本的には平地イメージで形成される直線的な巡礼空間である。海に関していうなら、遍路道が、終始、いわば海辺の回廊であるのに対して、サンチャゴでは、終着地のサンチャゴをさらに西岸に向かって到達する、いわば番外聖地とでもいべき岬フィニステレ(「地の果て」の意)が数少ない海の道となっている(もちろん、主要なサンチャゴ巡礼路である「フランス人の道」ルート以外では、出発地として海の道があるところもある)。したがって、四国遍路の道空間は、はるかに海の道と山の道が交錯した多元的構成となっている。世界遺産として巡礼道の名乗りを上げるとき、遍路道のこの形態学的な多元的構成は、他の巡礼路と比してすぐれた特徴のひとつとなるであろう。

#### 《主要参考文献》

- R.ロバートソン『グローバリゼーション:地球文化の社会理論』東京大学出版会 1997年
- P.Beyer, *Religion and Globalization*, 1994年
- 森正人『四国遍路の近現代』創元社 2005年
- 調査研究情報誌ECPR No3、えひめ地域政策研究センター 2001年
- 「四国へんろ道文化」世界遺産化の会『会員名簿』2005年
- 「四国へんろ道文化」世界遺産化の会『2005年次 総会フォーラム次第』
- 「四国へんろ道文化」世界遺産化の会『2004年次』収支決算書 2005年
- 「四国へんろ道文化」世界遺産化の会 登録呼びかけパンフ類
- 小山田憲正「こころを生きる」、風おこし第4号 えひめ地域づくり研究会議
- 星企画株式会社『経歴書』2005年
- 四国遍路文化調査委員会他編『四国の「遍路文化」を世界の人々に』1998年
- 四国遍路文化調査委員会他編『へんろ道を花で飾るお接待』2003年
- 遍路の旅実行委員会「STOMU YAMASHITA 観楽幽玄の空海風土」2004年
- 香川経済同友会「平成16年度 遍路文化特別委員会活動計画」2004年
- 香川経済同友会『「ウォーキングアイランド四国」(迎る四国)計画の提言』1992年
- えひめ地域政策研究センター編 ECPR No.3 2001年
- 二ノ宮博之「「癒しの国讃岐」創り」香川新聞 2002年
- 宗教者九条の和『「宗教者食九条の和」輝かせたい憲法第九条—第1回平和巡礼とシンポジウム in 東京』2005年

(坂田 正顕)

## 5. 終章：現代四国遍路道における陸海空の空間構成

### 5-1 遍路道空間の立体的再編

- (1) 遍路道空間の多元性と陸海空
- (2) 遍路道における立体的次元
- (3) 遍路道空間の立体的再編成

### 5-2 遍路道アクセス空間の変容と遍路経験

- (1) 四国遍路アクセス空間の確定
- (2) 四国アクセス空間の意義
- (3) 四国へのアクセス手段と遍路経験

## 5. 終章：現代四国遍路道における陸、海、空の空間構成

### 5-1 遍路道空間の立体的再編

#### (1) 遍路道空間の多元性と陸・海・空

創世記によれば、神は天地を創造したが、一日目には光と闇を、二日目には大空を作り天と呼び、三日目には「天のもとの大水はひとつのところに集まり、乾いたところが現れよ」と言ってできたのが海であり地であった<sup>1</sup>。象徴的な神話世界における空間構成の起源の基礎は、空と地(陸)と海である。

同様に、日本仏教習俗においても、諸仏の中で虚空蔵菩薩と地藏菩薩を対偶仏と意識する伝承によれば、前者の廣大無辺な功德は虚空のごとくして虚空に位置づけられ、後者は大地を所有し地中を蔵とする菩薩とされる。また他方、エビスは海や漁業の神としても崇拝される神である。空と地と海は、かくしてきわめて重要な神仏によって守護されているのである<sup>2</sup>。

神話的世界に限らず、空と地(陸)と海は、人間の環境空間を構成する原初的な場である。したがってまた道的な空間も原理的にはこれら 3 形態の空間に跨るものであろう。しかし、ふたたび創世記によれば、人間は土から作られたものだから、なによりも生きるための基礎空間は陸地にあるほかはない。これに応じて主たる移動空間も陸路とならざるを得ない。とはいえ、歴史の進展と共にこうした人間の条件を克服する移動手段が発達した。陸では、馬、馬車、自転車、車、鉄道など、海では、丸太舟、帆船、蒸気船、近代船舶、原子力船、潜水艦などの移動手段が進化の一途を辿ってきたのである。一番難しいと思われた空も大風、人力飛行機、プロペラ飛行機、ジェット機、そして宇宙空間に飛び出す宇宙船にいたるまでの驚異的な発達を見ることになった。

人類の歴史は、ある意味では移動空間の立体化とその再編成の歴史でもある。この立体化へ向けたエネルギーは主として居住空間にではなく移動空間により多く注ぎ込まれてきた。他方、人間を取り巻く世界のイメージは、太古の時代から神話世界に見られるような立体的コスモロジーによって与えられてきた。したがって、巡礼の道空間における多元的構成プロセスの基本的ダイナミズムのひとつは、立体的広がりを持つ象徴的コスモロジーと、現実の移動手段により達成される立体的空間との闘ぎ合いにある。遍路道空間の場合は、近年の「ヘリコプター遍路」商品の空しい結末がそのことを端的に物語っている<sup>3</sup>。

#### ① 道空間の多元的構成

本報告書では、さまざまな次元から、とりわけ、陸、海、空という基本的な物理空間の形態に主な焦点を当てながら四国における道空間の多元的構成に関する探究が展開されている。その一般的特徴については2章において概説され、また 3 章各節においては、四国へのアクセス空間にお

<sup>1</sup> 『創世記』(関根訳)岩波文庫 1956年 9ページ

<sup>2</sup> 小野泰博他編『日本宗教事典』弘文堂 1994年 320～329ページ

<sup>3</sup> 関(2003:199-204)により仔細に報告されたヘリコプター遍路は商品化されたもののその後一人の利用者も登場することなく、結局は絵に描いた餅に終わったとのことである。

ける海路、空路、陸路それぞれの現状分析に加えて、相互のネットワーク化に関する現況も検証されている。さらに、4章においては、四国遍路道空間に関して、その多元的あり方をシンボライズする多数の典型的事例が検証に付されている。ここでは主に、陸路遍路道を中心とした現代的な再構築の諸過程が仔細に分析されているが、遍路道の一部空路化現象についても分析のメスが入られた。こうした一連の探究により、四国遍路道空間の多次元にわたる現代的な再編過程が明らかにされている。

ところで、このような道空間の多元的構成は、陸、海、空のような根源的な形態学的レベルの多元性にのみ拠るわけではない。たとえば、その幾何学的構造(円環路/直線路など)やネットワークにおける段階構成的多元性(幹線/街路など)、あるいは、道空間が担う諸機能から見た機能的多元性(産業道路/生活道路など)、さらには、道空間を移動する移動体の多元性(絹の道、塩の道など)の問題もある。とくに重要であるのは、線的な道空間に関わる様々な立場にあるエージェント(線的エージェント)の側の多元性である。道の利用主体やこれを迎える沿道住民、あるいは維持・管理する権力・権威機関など多岐にわたったエージェントの主観的意味付与によって、道空間はそれぞれ別様の空間として立ち現れる(キリスト受難の道、いやしの道など)。

また、道空間は時間の経過とともに多元的様相を呈する空間でもある。たとえば、道は古道、旧道、歴史街道、あるいは新道、計画路線として独特の位相をみせる。

そこで、たとえば、道空間一般のモデルにひきつけながら典型的な多元性諸変数を列挙してみただけでも、次表のようなものが挙げられる<sup>4</sup>。

表1 道空間の多元的構成

多元性の軸	次元	典型的類型
空間構造的多元性	基質形態	陸路(地中炉含む)、海路(水路含む)、空路、
	水平幾何学	直線路、円環路、放射路、螺旋路、クランク、
	段階構成	高速道、主要幹線道、幹線道、一般道、街路、里道
機能的多元性	機能分化	軍道、産業道、生活道、通学路、巡礼道、避難路、迂回路
	効率性	ハイウェイ、ロード、ストリート、パス、
	相互関係	統合、連結、遮断・切断、拡散、回避、
移動(体)の多元性	移動体の種類	シルクロード、塩の道、鉄道、車道、水道、電線、
	移動類型	往路、復路、片道、順路、逆路、通し/区切り、
線的エージェントの多元性	意味	受難の道、自由への道、発心/修行の癒しの道、希望の道
	行為	開設(復旧・再生)、維持・管理、利用、閉鎖
時間的多元性	現在・過去・未来	新道、旧道、古道、古代の道、歴史街道、計画道路、

<sup>4</sup> 長田・坂田・関(2003: 79-92)を参照。

## ② 遍路道空間の多元的構成

上表に見るような道一般の代表的な多元性に照らして、とくに遍路道空間の多元的空間構成について概観してみよう。

第1の空間構造的な多元性についてはどうであろうか。本研究報告の主要テーマである陸・海・空の基質形態的多元性についてみるなら、現代遍路道空間はいうまでもなく陸路を中心としながらも海路、空路などの変則的な部分も持っている。このような多元性は、本報告書3-3、3-4に見られるような四国へのアクセス空間において顕著な特性である。かつては、海路のみにたよった四国へのアクセスは、現在では、一部残存する海路のほかには四国四県への個別空路、あるいは3つの本四連絡橋(鉄道・車道)による陸路が並存している。

また、四国内遍路道に視点を移すなら、伝統的な陸路(とはいえ、車道・歩道・鉄道に分化している)を中心としながらも、4-2 でみた一部ロープウェイ遍路道は半空路として機能している。さらに、海路もわずかながらも残存している。高知県浦戸湾の県営渡船は「海の遍路道」として残存している唯一のものである。一時期、廃止が懸念されたこの海路は、代替交通手段がないということでその存続が決定したばかりの遍路道である<sup>5</sup>。他方では、もうひとつの水路遍路道であった「下田の渡し」はついに廃止に追い込まれる事態を迎えた。

要するに、遍路の四国アクセス空間においては、圧倒的な空路と陸路、そして一部残存する海路が並存し、遍路道空間においては、基本的に陸路ながらも一部空路化の事態が進展している。

他方、幾何学的多様性に関しては、四国遍路道空間はマクロ的に見れば巨大な円環路であり、世界的にも希な巡礼路であるが、ミクロ的には多種多様な幾何学的曲線を不規則に描く空間である。また、段階構成論的には、高規格道路や高速道はもとより、地方幹線道から里道にいたる多種多様な段階にある垂直的には多層的な道から構成されている。いわば、「道の格」が上から下まで混在している巡礼道であるのだ。

第2の機能的多元性から見るなら、いうまでもなく、四国遍路道は「宗教の道」であり精神作用に特化した道であるが、それは同時に生活の道や産業道路でもあるところが多い。現代では、もっぱら遍路に特化した道はほとんどないに等しいのである。スペイン、サンチャゴ巡礼の道とは対比的な特質であろう。また、車遍路が利用する高速移動機能のための高速道や主要幹線道(ロード)である区間もあれば、街中の多機能的なストリートでもある区間もあり、限られた地元住民と歩き遍路だけがもっぱら近道として利用する農道や峠道である場合もある。

さらに、これらの遍路道の基本的機能は、88の札所を繋ぐところ(リンク機能)にあるが、世界遺産化運動が目指すような四国地域全域の「統合機能」を果す日が訪れるかもしれない。

第3に、遍路道空間は、遍路が主要な移動者であるからこそその遍路道であり、ツーリストが訪れるところもあり観光的要素もあるが、観光道路ではない。遍路行の仕方に応じて、順打ちや逆打ち、通し打ちや区切り打ちの彩り豊かな遍路道となる。逆打ちの遍路道は順打ちよりも功德が多いともいわれるのは、同じ道でも移動方向が違えば難易度も異なるからである。

第4に、遍路道空間に関与する様々なエージェントによる「意味づけ」や、「関与の仕方」により、

<sup>5</sup> 「海の遍路道」については、坂田(2003:181-194)を参照。

遍路道は多様な様相を呈するものとなる。たとえば、比較的近年、関係者により意味づけされ、一般遍路の通年にもなったいわゆる「四国曼荼羅道場」図式や昨今の行政主導の「いやしの道」は、その典型例である。また、「山頭火が歩いた道」として遍路道沿いに一連の句碑建立を試みた香川県旧長尾町のまちづくり運動は、遍路道の現代的再生に大きな影響をもたらした。他方、昨年廃止された「下田の渡し」(下田―初崎)は、維持管理する中村市からすれば相応の財政政策の一環であるが、利用していた歩き遍路にとっては伝統的な小規模渡船による貴重な渡河経験の喪失となる。

第5に、遍路道は時間的産物である。マクロ長期的に見るなら、ほぼ1200年にわたって継承されてきた伝統的な道空間である。しかし、細部では、時代の変遷とともに変容を繰り返す、埋もれた道や新たにルート付けられた遍路道など枚挙に暇がないほどである。「旧遍路道」の復興・再生を目指した活動から、新設の高速道路網などを組み込んだ新しい遍路ルート作りの試みまで、遍路道の新陳代謝をめぐる動きが活発化している。

以上のように、多面的な表情をみせる四国遍路道空間であるが、なかでも陸、海、空の形態により規定されてきた四国遍路道の現代的変容のプロセスは重要である。これまで「アクセスは海路、四国本土は陸路、海路」が基本であった道程が、「アクセスは空路、陸路、そしてわずかに海路、四国本土は陸路中心だが、例外的な半空路にごくわずかな海路」となった。全体として、海路の衰退、空路の発達、陸路の質的展開の動向は回避し難い潮流である。このことにより、遍路文化がどのように変容しつつあるのか、慎重に見定める必要がある。

## (2) 遍路道における立体的次元とその再編成

### ① 遍路道の立体的次元

遍路道空間はその大半が陸路であるが、陸路自体が高低差の著しい道空間を構成している点はややもすると見過ごされやすい。いわゆる「遍路ころがし」はこのことを想起するのに最適な事例であろう。そこには、「真縦」や「胸突き八丁」などが遍路をじっと待ち受けているのである。また、遍路ころがしとは言わぬまでも大半の札所は小高い丘や山々などに立地し、山門へ至る参道階段は、遍路にとってはおなじみの札所アクセス装置となっている。この階段手摺りを真ん中に左右上り階段と下り階段を使い分ける遍路も多い。なかには男女の厄年数をもつ階段もあり、登り手の気を紛らわしてくれるところもある。陸路の遍路道は、このようなきめ細かな立体的構成を持っている。また、札所の境内空間や堂宇自体がそれぞれ有意味の立体的構成や結構を持っていることは言うまでもない。

遍路道空間は厳密に言えば陸路ばかりではない。今も残る数多の遍路橋や三つの本四連絡橋のように半陸路ないし半空路のような特異な道空間もあれば、ほとんど空路といって差し支えないロープウェー遍路道が三箇所ある(4-2 参照)。さらには、陸路ではあるが、八栗ケーブルカーのような山岳遍路道もあり、小高い山岳札所ならではの装置がある。

また、前述したように、海路・水路として貴重な遍路道であった高知県の「下田の渡し」(初崎―

下田)は2005年末を持って廃止されたが、「浦戸の渡し」(県営渡船)は健在である。これらの海路は、それ自体は水平面の海拔0メートルの遍路道だが、立体的な遍路道空間全体の中でもっとも低い水位にある特異な高低差システムの一装置なのである。

しかしながら、通常、このような遍路道空間の立体的構成については、その平面的次元ほどには意識されることがない。たとえば、遍路道の右回りの右繞性、海辺周りの円環性や辺路性、全長1200km属性、さらには、通し打ち/区切りうちや順打ち/逆打ちモード、加えて四国曼荼羅道場図式も、いずれもあたかも平面に広げた遍路絵図やガイドブックの地図上に描かれた二次元の遍路道を前提に観念されている。このような圧倒的に優位な平面的遍路道観について、われわれはかつて指摘したところではある<sup>6</sup>。

ところが、本研究の調査対象の一部である飛行機による四国アクセスの一般化や車遍路によるロープウェー遍路道の定着、あるいは大型フェリー航路やヘリコプター遍路商品の登場などにより、陸路ではない遍路道の存在がそれなりにクローズアップされるようになってきた。海路遍路道もその一例である。古きよき旧遍路道文化として再評価された「浦戸の渡し」のケースがそれである。もっとも、ヘリコプター遍路やロープウェー遍路などの空路となると話は別である。この場合はむしろネガティブ・イメージとして取りざたされることが少なくない。近代的価値にどっぷり使った巡礼者にあるまじき巡礼作法というステレオタイプ化されたイメージを負わされている。陸路における車遍路や空路利用の遍路については違和感を覚える歩き遍路は少なくなかろう。ところが、このような否定的見解をとる歩き遍路の多くは、その実、自らも空路や鉄道等利用の遍路であることが多い。日本全国各地から飛行機、新幹線、深夜バス、大型フェリー等の文明機器を大いに利用して四国入りした人々なのだ。なんの疑いもなく空路で四国入りする歩き遍路においては、アクセス空間は遍路空間あるいは巡礼空間ではない、という暗黙の前提があるのであろう。

これまで、四国遍路のアクセス空間については、ほとんど等閑に付されてきた節がある。遍路行や遍路道は四国入りしてから始まるという大前提が遍路関係者にはあるように思われるのである。はたしてそうであろうか。日常的空間から非日常的空間へ参入する境界的空間は、日常的空間の一部として取りこまれてしまうに過ぎないものなのであろうか。

こうして、空路化著しいアクセス空間の問題は、遍路道空間の立体的再編に関する問題考察の手がかりのひとつを与えてくれるように思われる。巡礼者の視点は空海陸を往復するものとなった。

### (3) 四国遍路道空間の立体的再編

本調査研究において見られたように、四国遍路道空間の再編成がそこかしこで進行中である。再編の動向は、陸路、海路、空路のそれぞれにおいて独立的に進行しているように見受けられるが、他方では、いずれも陸・海・空相互の遍路道の並存、競争あるいは連携といった複雑な過程を経た結果でもある。

<sup>6</sup> 坂田(1998)を参照。

## ① 陸路における立体的再編

第 1 に、陸路遍路道においては、4 章各節で見たように、たとえば、各地での「いやしの道づくり事業」に典型的に見られるようなきめ細かな遍路道(ハード)ないし遍路道文化(ソフト)の精緻化作業が進行している。ハード面では、4・7 での足摺エリアに見られるような旧遍路道の再生事業はもとより、四国全県いたるところで草刈、植林、沿道花壇、路面や階段の整備、トイレ設置、水道設備、道しるべや案内板設置、休憩所や東屋建立など、多岐にわたる分野での再編成が進展している。またソフト面では、お接待文化のさらなる展開が目指されている。これらの諸施策は、主として歩き遍路道空間がその主な対象とされているが、車遍路道においても駐車場等の一定程度の整備が見られる。

同様に、3-3 において分析されているように、一般陸路に関しては、四国域内の高速道路網の整備に関してはかなりの進展を見せ(いわゆる「Xハイウェイ」)、本四連絡橋などとのリンクによって、域内移動のスピード化アップはもちろん、車動線の選択肢が著しく増加した。しかし、このことが遍路道空間にたいして及ぼした効果という点では、十分な資料がなく即断は禁物だが、関連観光業者の話によれば、三架橋により四国外業者による団体巡拝バスツアーが増加したことは間違いなさそうである。また、マイカー遍路にとっても、巡拝ルートや宿泊地等の選択において、これらの高速道路網がより多くのオプションを提供していることも確かであろう。

### ●ロープウェイによる脱陸路化

しかし、陸路遍路道そのものの立体的再編成という問題に関しては、坂道・階段等の整備や旧坂遍路道付近での休憩所設置やトイレ設置などの動きを除けば、直接的にはとくに目立って変容しているというわけでもない。むしろ、ロープウェイ等の一部遍路道の脱陸路化ないし(半)空路化が、限られた箇所ではあるが決定的に重要な地点(すなわち、21 番太龍寺や 66 番雲辺寺などの「遍路ころがし」道空間)において進展した点は看過できない。これら代表的な難所札所の脱陸路化が高齢者等の「遍路弱者」等に大きく巡拝の道を開いたことは確かであろう。しかし、他方では、難所札所が遍路行において持ってきた意義を変容させつつあることもまた軽視できないだろう。標高 1000m 近くの雲辺寺は、遍路道空間全体でもっとも大空に接近する山岳札所である。接近容易でないこの難所をまさに準空路化したロープウェイにて 10 分足らずで克服し、文字通り、雲上の修行者と成りえるのである。このことが与える遍路行の象徴的意味変容について考量すべきであろう。

## ② 海路における立体的再編

第 2 に、海路遍路道一般については、もとより四国アクセス海路と四国内水路の 2 類型がある。

### <アクセス海路>

アクセス海路については、3-4 における四国へのアクセス空間における船便(東海フェリーの事例)などに見られるように著しい状況変化が進展した。主として、本四連絡橋や鉄道路線の廃止などによる影響のもと、航路の再編成を余儀なくされた事情が見て取れる。それでもなお、現在、関西、中国、九州と四国を結ぶ多様な海路が存在している。東海フェリー(徳島一和歌山)、中・四国



フェリー(波方―竹原)、オレンジフェリー(新居浜―東予―神戸・大阪)、四国フェリーグループ(高松―岡山・姫路・小豆島)、国道九四フェリー(佐賀関―三崎)などがそれである。これらは遍路向けというよりも一般観光者向けの船便であるが、東海フェリーの事例に見られるように、利用遍路もそれなりに確認できる海路といえよう。

#### <四国内水路>

また、もうひとつの海路類型である「四国内水路」としての遍路道についてはすでに前述した通りである。「海の遍路道」ともいわれる「浦戸の渡し」が唯一それである。他方、四万十川渡河の「下田の渡し」の水路遍路道廃止の理由は、船体の老朽化に加えて市財政難によるものであった。こうした四国各地の河川を横断する船便や水路遍路道の衰退の背景には、車用の近代的な大小の架橋ラッシュがある。各地にあった徒歩用の伝統風物詩的な沈下橋や潜水橋の多くは車用のモダンで堅牢強固な鉄橋に取って代わられてきたのである。

#### ●橋という半空路

もともと、遍路道の立体的編成という点では、橋は陸路続きでありながら、一部に空路的要素を持った形態の道空間である。遍路道に沿って架かる橋には、たとえば遍路の足がすくむほどの高さのある橋がある。空を貫く虹のような高知の浦戸大橋は水面からの高さが40メートルを越し、ほとんど空路と言ってもよいほどである。陸路でありながら、陸から空へ離脱した道空間が橋である。なかでも吊り橋は空路的要素を強く持っている道空間であろう。この意味では、遍路道空間の空路化の原初的形態は、伝統的な「遍路橋」にあったとさえ言えるかもしれない。遍路道空間の立体化へ向けたささやかな一歩は古の遍路橋により踏み出されていたのである。橋では杖を突かないという遍路作法も、橋下に眠る大師を立体的空間に認知し意識するからこそその発想であろう。

さらに、海路・水路の海面・水面が持つ最低位の位置が遍路道空間の立体的構成に対して与える相対的な高低効果についても見逃すべきではない。水面→地面→空面、という順で空間が立体化されることからすれば、浦戸の渡しは、単なる「海の遍路道」ばかりではなく、空へと登る基準点としての遍路道空間とも言えるであろう。

### ③ 空路における立体的編成

第3に、遍路道空間の立体化に直接関わる空路については、飛行機便による四国アクセスルートのもと、四国内難所札所にかかるロープウェー遍路道の2系統がある。

#### <アクセス空路>

前者については、四国四県のそれぞれの県庁所在地の高松・松山・徳島・高知の各空港を出入り口とするルートであり、とりわけ遠方からの玄関口として強力的に機能している。JAL、ANA、SKY他のエアラインが各方面から流入しているが、こうしたアクセス空路において、すでに白衣で移動している団体遍路も多い。これらの空路が単なるアクセスルートとしてばかりでなく、遍路道空間ないし巡礼の道空間としての性格を持ちはじめている証左であろう。

#### <四国内の空路>

他方、四国内一般空路としては、四国航空(株)による人員輸送サービスなどがあるが、定期空

路によるものではない。四国内遍路道空間としての(半)空路は、ロープウェイ遍路道としてある。これについては、前記①「●ロープウェイによる脱陸路化」においてすでに概説した。

付論するなら、太龍寺、雲辺寺、箸蔵寺の三つの変則的な空路遍路道が形成されたのは、4・2で見たように、1971年～1992年のことであった。高度経済成長期からバブル経済期にかけてのことである。陸路における団体バス遍路やマイカー遍路(60年代以降)の延長線上に、これらの半空路遍路道は位置することになる。当初は抵抗感もあったであろうこれらの空路は、その後次第に定着してゆくこととなった。典型的な難所札所が独特の仕方で克服された瞬間である。歩き遍路にとっては、なお、遍路ころがしであり続けるが、一群の遍路弱者にとっては、そうではない。むしろ、一般札所よりもさらに接近容易な札所となったのである。雲辺寺への遍路道は、歩き遍路、車遍路、ロープウェイ遍路にとって、三者三様の形態を取る遍路道空間を構成することになった。太龍寺もまた然りである。

そして、いわゆる「歩き遍路」の登場は、三つ目のロープウェイ(太龍寺)遍路道敷設前後のことである。ちなみに、空路化の極めつけともいえる空中参拝のヘリコプター遍路商品が開発されたのは1998年だから、まさに陸路、海路、そして空路が並存する基盤が整った時期である。歩きもあればヘリコプターもあるという多種多様な移動手段のでそろった遍路道の多元的空間構成が完成したといっても過言ではない。

参考までに、類型ごとに典型的かつ象徴的な出来事のみをごくわずか時系列的にとりあげて整理してみたのが次表である。取り上げ方にもよるが、なによりも空路化に関連する大規模な事象が目立ち、ついで陸路における車道化と架橋化が大きな位置を占め、最後に海路・水路における衰退傾向がおおまかながら確認できる。また、前記したように、3つの本四連絡橋の開設は、陸路化の更なる進展であると同時に、半ば空路化ないし脱陸路化の要素を占めているものでもある。高知県を除く3県にかかる本四連絡橋は、すでに三つの本格的な飛行空路を有していたが、これに加えて、陸路と準空路的な性質を併せ持つ装置として登場した。これに対して高知県では、飛行機による純粋空路を除き、本四連絡橋のような準空路的な装置を構造的に持てないがために、高知遍路道空間の修行性をさらに強化しているように思われるのである。

表2 現代遍路道空間における陸路、海路、空路の主な推移

	1960～	1970～	1980～	1990～	2000～
陸路	バス遍路の増加 最初バスの遍路(1953)	マイカー遍路の増加 (マイカー元年は1966)	ミニバス遍路 瀬戸大橋開通(1988)	歩き遍路登場 明石大橋開通(1998) しまなみ海道開通(1999)	歩き遍路激増
海路		宿毛観光汽船28万人 記録	高速船共同運航(1986)	徳島フェリー廃止(1993)	下田の渡し廃止(2005) 浦戸の渡し存続(2001)
空路	高知-東京線開通、徳島空港開港 箸蔵寺ロープウェイ (1971)	松山空港ジェット機就航 雲辺寺ロープウェイ (1987)	高松空港開設 徳島空港ジェット機就航 太龍寺ロープウェイ (1992)	ヘリコプター遍路商品開発 (1998)	ヘリコプター遍路撤退

## 5-2 遍路道アクセス空間の変容と遍路経験

前述のように、四国へのアクセス道空間の問題は、遍路行の実践においても四国遍路研究においてもこれまで比較的軽視されてきた問題のひとつであろう。これには、四国が島国のため聖地空間としての独立性がきわめて高く、また円環的な遍路道も四国内で循環し閉じている、という認識前提がその一因にあるだろう。そのため、四国へのアクセス問題は、遍路行に入る前の世俗的世界に帰属するものという観念が持たれやすい。もちろん、このような認識には個人差があり、自宅を出たその瞬間から巡礼修行が始まっていると考える遍路がないわけでもないだろう。しかし、一般的には、また、とくに飛行空路により四国入りするものにとっては、時間的にも数時間程度のアクセス体験であるために、アクセス空間の問題は、日常生活の延長として体験されがちであろう。かつての遍路行は、四国入りするまでの長い必ずしも快適ではない道中生活を強いられた。したがって、アクセス空間における経験は、それなりの導入部として意識されていたにちがいない。

今日でも、遍路行高野山への願掛けやお礼参りの作法に見られるように、一部遍路にとっては、四国遍路は必ずしも四国内で完結しているわけでもない。単なる日常生活の延長ではない。むしろ、逆に遍路道空間の延長として考えられている点もあるだろう。あるいは、日常性と非日常性の境界領域として、両者の性質が仲よく共存ないし融合している特異な空間として機能しているケースもあるように思える。先達に導かれた四国外からの四国巡拝バスの活況は、そんなケースの典型であろう。

以下では、(1)四国遍路アクセス空間の確定、(2)四国アクセス空間の意義、(3)四国へのアクセス手段と遍路経験、の3点についてごく簡単に言及してみたい。

### (1) 四国遍路アクセス空間の確定

四国へのアクセス空間という場合、具体的にはどのような空間を指しているのだろうか、かなりあいまいな点がある。本研究報告3-3でも、この点について慎重に言及されている。ここでは、とりあえず、最広義のアクセス空間、広義のアクセス空間、狭義のアクセス空間の3タイプの基本形について指摘しておきたい。

#### ①最広義のアクセス空間

これは、自宅を出てから狭義の意味での遍路道までの全アプローチ空間を指す。現代でいうなら、たとえば、自宅玄関を出てから、最寄の交通手段を利用して空港に行き、四国の徳島空港まで空路飛行機に乗り、飛行場からバスや鉄道を経由して1番霊山寺に向かう撫養街道の遍路道に出るまでの全移動空間である。ケースにより異なるだろうが、関東からは半日程度のアクセス時間が要請される。それでも、江戸期の遍路行と比べれば比較にならないほどの一瞬であろう。また、その間、日常生活原理ないし世俗的生活原理に従い、一般的な旅支度の出立ちで、心理的もそれほど異質な状態にはないだろう。もちろん、四国が近づくにつれ、心理的には緊張感が増して次第に

遍路行へと誘われる心持となるかもしれない。交通手段の未発達な時代には、このアクセス全行程は、それなりに日常生活とは隔絶した経験であったはずである。

ここでのポイントは、四国入りしても、遍路道入りするまでは、アクセス空間として認識する点にある。遍路道空間を最広義に考えるあり方でもある。区切り打ちの遍路には、前回打ち止めにしたポイントに来て始めて遍路モードになる人もいるであろう。

## ②広義のアクセス空間

ここでは、自宅を出て四国入りするまでの全区間をアクセス空間と考える。たとえば、自宅→最寄のJR駅→JR岡山駅→瀬戸内マリンライナーで高松市に入る直前までを指す。四国に入れば、それはもう「お四国病」の空間である。あるいは、自宅を出てから飛行機で松山空港入りするアクセス空間を指す。空港到着した直後から、遍路モードに切り替わるのである。このような考えの現代遍路が多いのではないだろうか。あるいは、和歌山まで列車を乗り継ぎ、そこから南海フェリーに乗ってきた人は徳島についた時点で遍路モードに切り替わる。四国の地を踏んだ瞬間から、それまでの日常生活感覚からは離脱する。

## ③狭義のアクセス空間

上記の②よりもさらに狭義のアクセス空間は、自宅を出てから各種の移動手段を乗り継ぐが、四国入りする最後の移動手段によるアクセス空間を指す。飛行機空路による四国入りの場合は、フライト区間がアクセス空間であり、深夜バスによる四国入りなら、深夜バスによる区間がアクセス空間となる。船便による四国入りなら船便海路区間がそれとなり、鉄道による四国入りなら、最後に乗り継いだ列車区間が、車による四国入りならその車の始点から本四連絡橋の四国入り終点ポイントまでの区間となる。一般に、四国へのアクセスという場合は、この場合を指すことが多いだろう。

もっとも、以上のタイプはあくまでも物理空間的にみた一般的な基本型であり、実際にはさらに複雑なケースもあろう。なお、最狭義のアクセス空間は、四国入りしてから遍路道に出るまでの最後の移動区間であるかもしれない。

以上の3タイプは、四国という島の独立性や遍路道空間の境界をどのように考えるかという問題とも関連している。

さらに問題なのは、以上のような物理的アクセス空間と心理的なアクセス空間の相互関係である。人により、上記のような各物理的アクセス空間と各人の心理的アクセス空間とは一致またはズレていることが予想される。このことは当該遍路の遍路経験内容を大きく規定するだろう。また、心理的アクセス空間といっても、そもそも「アクセス」というカテゴリー認識が強い人と弱い人あるいは皆無の人などがいるかもしれない。むしろ、現代遍路はこれらに関してどのような認識水準にあるかが問われねばならないだろう。

ここではとりあえず、より客観的な指標によってアクセス空間を定義することにとどまらざるを得ない。以上の3タイプはその叩き台にすぎないものである。

そこで次に、そもそもアクセス空間の意義、機能は何か、という問題が検討に付されねばならな

い。

## (2) 四国アクセス空間の意義

巡礼や遍路は、日常性から非日常性への離脱と、非日常性から日常性への回帰という通過儀礼的性質を持っているというのが巡礼の一般理論におけるテーゼのひとつである。であればこそ、両者の境界域についての探究はこれまでも重要な巡礼研究テーマのひとつであった。ここでリミナリティ一般に関して仔細に論じる紙幅はないが、アクセス空間が、巡礼行為の境界領域に関するひとつの具体的な位相を提供していることは言うまでもない。

それは、とりわけ、日常性から非日常性へ、あるいはその逆の状相転移の過程をその中において進行させる空間である。このような日常性と非日常性を媒介する変換空間なくしては、巡礼行為はスムーズには遂行されない。

視点を変えれば、アクセス空間の問題は、イソ・パウマーの巡礼構造論において指摘されている「行きの道中」と「帰りの道中」の過程に関連している<sup>7</sup>。アクセス空間は、必ずしも巡礼空間への往路アクセスばかりではなく、日常空間への復路アクセスでもある。往路としてのアクセス空間は、日常性の諸要素から次第に離脱するとともに非日常性の諸要素へ次第に接近する境界的場である。両要素が混在しつつも、次第に非日常的性質に色濃く染まってゆく空間である。復路のアクセス空間はこの逆である。非日常性→非日常・日常性の混在→日常性、という流れを無理なく方向付ける空間である。

ところで、現代遍路の特徴は、四国へのアクセス空間における経験が遍路旅全体において占めるその意義の減少にあると思われる。便利な移動手段の開発と近代的なアクセス空間の到来が、アクセスに必要な諸資源の変容をもたらした。近代化は、時間、身体エネルギー、費用、情報諸資源、宿泊施設その他の諸装置などのうち、移動費用の高騰を除けば、おおむね動員資源の節約をもたらしたと考えられる。これに応じて、アクセス空間は巡礼空間の一部というよりも、むしろ日常空間における部分空間という性質が強くなった。四国入りするまでは遍路行ではない、という認識が濃厚となる。歩きにこだわる遍路といえどもアクセス手段に飛行機を使うことには何の抵抗も疑問もない、というわけである。そうであればこそ、逆説的に、四国内の遍路行では「歩き遍路」が正統であるという信念が強化されることにもなる。

もっとも、四国外から参入する巡拝バスによるアクセス空間のケースは、前述したように必ずしも日常空間にのみ帰属するものでもない点にも留意すべきであろう。

## (3) 四国へのアクセス手段と遍路経験

以上のように考えられるアクセス空間は、移動手段が変わるとどのような質的な経験変化をもたらすのであろうか。

---

<sup>7</sup> 星野(2001:41-42)を参照

アクセス時間がせいぜい数時間以内の空路(飛行機)の場合は、一般に、この状相転移が滞空時間内に、あるいは空港到着時点においてドラスティックに行われるだろう。しかし、徒歩による陸路経路や船便による海路経路の場合は、比較的ゆっくりと時間をかけて進行することだろう。徒歩のケースが一番緩慢にしかし無理なく自然に状相転移が遂行されるにちがいない。

また、飛行空間によるかなりスピーディーなく日常→非日常の状相転移には視覚的效果がほとんど作用しないため、状相転移が滑らかではない。これにたいして、スローな移動の海路や陸路の場合は、比較的ゆっくりとした視覚的景観変化が状相転移にたいして大きな効果をもたらすだろう。アクセス空間による視覚の変化は、<日常→非日常>の変換を一定程度促進させる触媒機能を果たすに違いない。レベルは異なるが、ロープウェイによる札所山頂への上昇移動では、眼下の移り行くパノラマ景観が山麓の世俗性を山頂の聖性に変換させる過程に触媒的な貢献をすることも少なくないだろう。

アクセス空間やその移動手段の違いが遍路経験あるいはアクセス行為に及ぼす効果の違いは、単に視覚的な作用にのみよるものではない。移動スピードや移動自体に注ぐエネルギー、注意力、人々との相互作用、自然条件などその他多くのファクターにも規定されているだろう。いずれにしても、重要であるのは、この境界的空間の変容が、<日常→非日常>の状相変換の過程をどのように規定するか、ということである。聖なる空間(本来は天に位置)へ旅の始めから高みの空から接近するという空間移動様式に意味的矛盾はないのであろうか。目下のところ、本研究報告の関心である陸路、海路、水路の基本的形態によるアクセス空間が遍路行に及ぼす影響の仔細についてはつまびらかではない。

下図は、自宅から陸路、海路、空路のいずれかにより四国入りして一番札所からの通し打ち遍路行を實踐し、再び自宅に帰るまでのアクセス空間における聖俗性の変容をモデル化したものである。縦軸に「聖俗性水準」(中央は0点で上部に行くほど聖性が上昇し、下部に行くほど俗性が上昇する)、横軸に「時間経過」をとり、アクセス空間を陸路、海路、空路の3タイプにとって相互に直感的に比較できるようにしたものである。いずれのケースも四国内の遍路様式は同一とし、アクセス手段のみが異なる。陸路は徒歩原則(鳴門大橋も徒歩によるものと仮想する)、海路は列車にて和歌山経由の南海フェリーで徳島へ、また空路は最寄の空港から徳島空港へ、と仮定する。

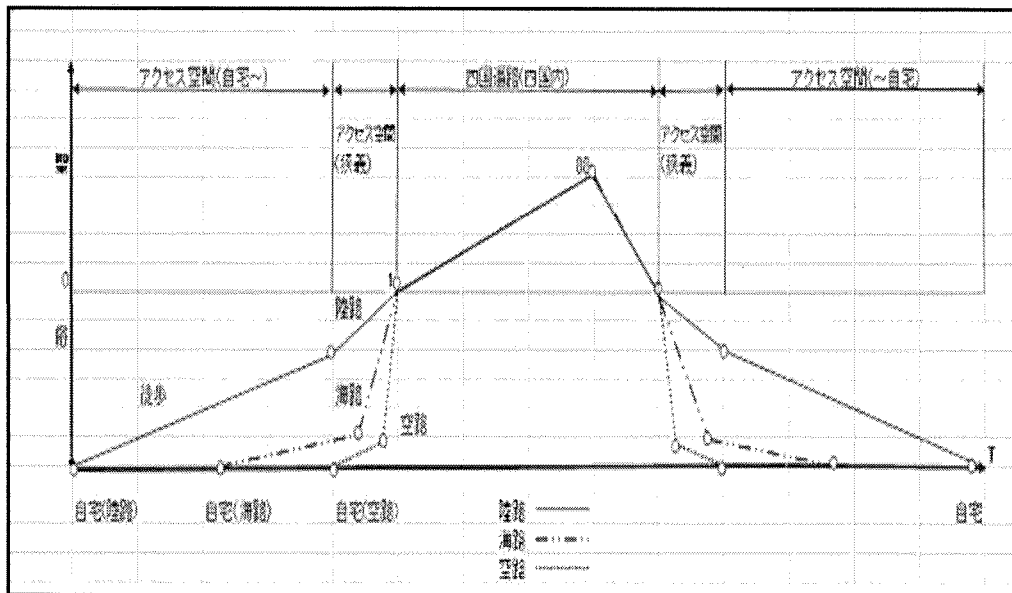
本図は、アクセス空間が最広義のそれであれ狭義のそれであれ、陸路・海路・空路においては、遍路行におけるアクセス空間の持つ比重(これに要する時間他のファクター)が明らかに異なることを示す以上の図ではない。アクセス空間の時空短縮化は、日常性と非日常性とを直接的に突き合わす傾向を持つだろう。空路化はその典型である。その心理的帰結はどのようなものか。両者の混在化であろうか。むしろ、心理的には両者が相対的に際立つ効果をもたらすのであろうか。他方、深夜バスのような事例はさらに特殊ではある。寝ている間の現地到着という新手のアクセス空間は、あつてなきがごとくの空間である。気がつけば聖なる世界の旅人となっているのだ。そこには何の心理的媒介プロセスもない。それは聖か俗かの2値論理の、ほとんど中間項のない世界となっている。いわば空白のアクセス空間というべきであろう。

また、境界空間が縮小すればするほど、聖なる空間を俗なる空間から防御するフィルター機能

は薄れるだろう。聖地の俗化がゆっくりと進行するのだろうか。それとも逆の事態が展開するのだろうか。実際、四国遍路の世界が日常生活空間に瞬時に浸透する文化がインターネットを中心に進展している現状において、アクセス空間の縮小はこれに拍車をかけるのではあるまいか。

さらには、四国遍路は辺路の修行といわれ、また四国島国は中央文化より遠く離れた境界の地という伝統的なテーゼはもはや成り立たない。いわば、「境界の聖地」から「都会の聖地」へその性格を変えてゆく事態が静かに進行しているようにも思える。「遠くて近い」四国となった、というほかはない。

図1 陸路・海路・空路によるアクセス空間の比重モデル



《主要参考文献》

- 『創世記』(関根訳)岩波文庫 1956年
- 小野泰博他編『日本宗教事典』弘文堂 1994年
- 長田・坂田・関編『現代の四国遍路』学文社 2003年
- 坂田正顕「四国遍路の空間特性に関する一考察:平面的遍路観から立体的遍路観へ」早稲田大学文学研究科紀要第43輯 1998年
- 星野英喜『四国遍路の宗教学的的研究』法蔵館 2001年

(坂田正顕)

## 各執筆者担当箇所

長田 攻一.....	1, 2, 3-1, 3-2, 4-1, 4-5
坂田 正顕.....	4-2, 4-7, 5
関 三雄.....	3-3
入江 正勝.....	3-4(2)
鈴木 無二.....	4-4(2)
田所 承己.....	4-4(1)
浅川 泰宏.....	3-4(1), 4-3
河野 昌広.....	4-6