

本四架橋の関連調査について

〈四国地方の港湾と海上交通を中心にして〉

中 本 昭 夫

(佐 世 保 市)

目 次

1. はじめに
2. 本四架橋と港湾などについて
3. むすび

1. はじめに

わが国は、約 4,000 の島々を擁して南北約 3,000 km にわたって花綵列島を形成する文字どおりの海洋国である。わが国の海岸線には約 8 km に 1 港の割合で大小の港湾が点在し、そのそれぞれの港湾の歴史は、わが国の海上交通の歴史でもあり、海上交通の発達は、港湾とその周辺地域の消長にも大きな影響を及ぼしながら現在に至っている。特に、瀬戸内海を中心にした本州と四国地方、九州地方、それに瀬戸内海に点在する数多くの島々を結ぶ海上交通は、それぞれの港湾を中心にした地域やその背後地の文化、経済の交流に寄与しながら幾多の変遷を重ねて、海という自然を克服してきた。そうした足跡を辿りながら、本四架橋が及ぼす港湾および海上交通などの問題に視点をおき、調査研究を進めることは、きわめて興味深い。

本四架橋が提起されたのは、昭和30年代からで、その当時から、瀬戸内海における海上交通は、輸送の方法や手段にも変化がみられはじめ、昭和30年代後半の高度経済成長期には、船舶の大型化や専用化もはじまり、瀬戸内海では、はじめてフェリーボートが登場した。その後、高速艇、水中翼船が普及して、在来船が姿を消しはじめ、陸上輸送の質的变化もあって、海上輸送の貨客分離も進行していった。そうした海上輸送の方法や手段の変化に対応

して、港湾施設にも改善が図られてきたが、国道のバイパス的役割を果たすべく、海の国道として登場したフェリーボートの急速な発達、陸上交通の随時性に刺激されて、海上交通により大きな変革をもたらし、さらには、港湾そのものの在り方にさえも数多くの問題を提起することとなった。

特に、これまで、文化、経済の吞吐口を自負して発展してきた港湾都市は、都市の性格を港湾から工業へと転化し、工業都市としての港湾施設の整備が、その都市の発展のための常識課題とさえなっている。そのために、かつてのような生活拠点港としての役割は、都市問題としては過少評価され、その使命も一般的には後退しつつある。

一般貨物は、これまでのノッドとレーンを組み合わせた流通パターンを超えて、ノッドが移動し、産地そのもののノッド化など、臨港地区を一つの場とした商業資本の活動は、主要幹線道路近くに移動しつつあり、そうした影響がもっとも薄いとされていた四国地方でも近年その傾向が顕著となった。

このような状況の中で、本四架橋が計画され実施に移されて、生活拠点港、船車連絡港を抱える都市の住民から、様々な問題が提起されつつある。

本四架橋の問題は、単に海上交通の問題にとどまらず、陸上交通の問題を含めて、わが国の交通全体系に大きな変革を迫っているとも考えられる。

本四架橋完成という国家的プロジェクトは、関門橋、関門隧道、天草五橋などを擁する九州地方の場合とは異なって、スケールの大きさ、工期の長さなど、架橋時および完成後に対するあらゆる面での予測は困難とされているだけに、関係地方住民の期待も大であるが不安も多い。

九州地方の場合を例として考察すると、それぞれの架橋などによる影響は、極端には見られなかったが、徐々ではあるが、海上交通業者の陸上運送業への転向が見られ、現在では、遠隔離島を除いて廃航する企業が続出し、〇〇丸運送といった過去の名残りが目立ってきている。また九州地方でのフェリーボートの普及が遅かった点もあって、最近になって、貨客分離と船舶の高速化が要請されるに至ったが、瀬戸内海の海上交通に比較してその普及率はきわめて低い。

同時大量輸送にメリットを求める貨物については、内航海運に依存する部

分もかなりあるものの、距離の問題、積換えに要する時間と費用の問題もあって、近距離輸送は、ほとんどトラックへと移行しつつあり、九州地方の港湾においては、施設の遊休化が見られ、加えて、熊本、宮崎、大分といった県庁所在地の都市開発と港湾整備が既存の港湾の権益を奪い、既存の港湾都市の存立さえ危くしている。

既存の港湾と県庁所在地港湾の問題は、四国地方にも見られ、こうした事を基礎において、本四架橋と四国地方を中心に港湾および海上交通などの実態を調査したのであるが、対象地域が広く、資料も龐大なため、整理分析に長時間を要するので、基本的な問題の一部分を報告することとした。

なお、この報告は、「御手洗港に関する一考察」⁽¹⁾を含む瀬戸内海諸島の港湾調査とも関連しているので付言しておきたい。

注 (1) 拙稿 日本港湾経済学会年報 No.16 P 91 ~ 102 (昭和53年)

2. 本四架橋と港湾などについて

(1) 本四架橋の意義と目的

昭和17年に関門鉄道トンネルが開通して以来、専門家の間では、将来、本州を中心に北海道、四国、九州および周辺諸島が橋梁と隧道によってほとんど連結され、国内では、海上輸送から陸上輸送へと移行することが予想されていたので、さらに、九州の唐津から壱岐、対馬を経て韓国の釜山へと海底隧道で大陸と結ぶという遠大な計画さえあったと言われている。

当時は、隧道と橋梁は、山と河を克服するものというのが一般常識となっていたのであるが、現在では、海を、しかも長距離にわたって克服し、すでに本州と北海道は海底で結ばれ、本四架橋が開始され、その完成が陸上交通の総決算となるとも言われている。

本四架橋の完成は、四国地方住民側の悲願とも言われ、現在、個々には完成した橋もあるが、当面は、進行中の児島一坂出の1ルートと他のルートの4橋の早期完成をめざしている。現在までも諸々の状況変化があり、最終目的である3ルート全部の完成までにはかなりの年月を要し、完成の時期は

明確ではない。完成までには、これまで以上の政治的、社会的、経済的变化などを当然予想しなければならない。既に完成した橋の場合でも、港湾関係者や航路業者からの不満も多く、交通の随時性に期待をかけてきた住民からは、バス路線の問題などもあって、地方公共団体に苦情が持ち込まれたりしている。1橋ごとの段階的対応と、1ルートごとの総体的な対応には、その質の問題もあるが、現調査の段階では、大鳴門橋を除いては、中国地方から架橋工事が始まっているので、四国地方住民の積極的な意見はなかった。

本四架橋と言うのは、本州四国連絡橋の略称として一般化しているが、長年月を要する架橋時の呼称であり、この呼称が続く限りにおいて、四国地方住民はもちろん、本州、九州地方各域に及ぼす影響は大きい。架橋の進捗とともに四国地方の港湾および海上交通によって結ばれていた観光地などは、必然的に時に応じた発想の転換を迫られることになるであろう。

人と物の輸送が、海上から陸上に移行し、全国的にも、中小の生活拠点港そのものの存在が問題とされている時でもあり、本四架橋の問題は、国民経済的な視野にたって、時に応じて、全ルート完成までになお一層の検討を加える必要がある。

前述のとおり、本四架橋は、四国地方住民の悲願である物心両面にわたる本州との一体化を目的の一部分とした手段でもある。そうした四国地方住民の悲願の達成は、架橋完成後の交通の随時性の保証ということになるが、海上交通による随時性の欠如が、架橋完成による陸上交通移行によって完全に補完されるのであれば異論はないが、その保証は至難である。随時性による交通費用の経済負担の増や海上交通手段の衰退による時間的にマイナス面をもつ地域の問題など、解決すべき個々のプロジェクトをはじめ、基本的な問題がなお山積している。

本四架橋は、一面において、きわめて精神的な願望を発想の原点とし、その必要性を政治的、行政的に具体化して、四国地方住民のための自然、生産、生活環境にプラスするものと結論づけ、そして、四国地方の経済活力を本州から流入することにより、四国地方の後進性からの脱却を図り、経済浮揚をテコとして、本州と四国地方の住民の一体化が実現するという考え方が、多

くの資料から推測される。

連絡橋公団をはじめ、関係地方公共団体や企業などの調査報告書を見る限りにおいて、架橋そのものの実現にだけ目的を合わせた論旨が多く、限界はあるにしても住民一般に必らずしも説得力をもつものは少なかった。

確かに、本四架橋とその完成は、早晩実現させるべきプロジェクトであって、流通機構近代化をさらに推進すべきであるとする国民的な要請に応じるものとして高く評価すべきではあるが、港湾を中心に問題点を検討すると、架橋そのものが、実質的には海上交通の問題を動機としているだけに、必らずしも賛成できない点もある。

本四架橋の決定は、昭和30年の紫雲丸海難事故が動機であったとされている。海上交通の安全性の問題、交通の随時性、時間の短縮、輸送費用の節減などが強調され、それらを海上交通から陸上交通へ転換させることによって可能にし、地域間の人的、物的交流の促進や生活利便の増大による生活圏の拡大、生活の向上に資するものとして理論づけて、建設省を動かし、調査を開始した。それから15年後の昭和45年5月本州四国連絡橋公団法の成立をみて、同年7月公団が発足して、正式に基本設計からスタートした。

前述のとおり、本四架橋は、四国地方と本州との一体化を精神的な基盤としており、そのメリットは、四国地方住民に等しく及ぶものでなくてはならない。しかしながら、当初の計画である3ルートが同時に完成したとしても、生活圏の拡大や物資交流の効果は、きわめて限られた範囲にのみ及ぶということが、それぞれの地方行政での理論の中核をなしている点に矛盾を感じる。そして、海上交通、特に定期旅客船などの否定が間接的表現ながら一様に強よく押しあげられている。

はたして、交通の随時性は、海上交通では不可能であったのか、陸上交通にだけ随時性が可能なのか、そういった検討はなされていない。海上交通法の制定の意味や海上保安庁の指導体制などについてはどうなのかという点について、架橋時、架橋完了後の問題を含めての研究も必要であろう。

本四架橋に対する四国地方住民の真の期待は、観光との結びつきの強化にあると推測できる発言が多く、ルートの起点、終点の地方公共団体や地域住

民は、橋そのものが観光の対象であると明言するなど建前と本音とでは必ずしも一致していない。

(2) 架橋の概要

本州四国連絡橋は、児島一坂出ルート、神戸一鳴門ルート、それに尾道一今治ルートの3ルートをもって計画し、スタートした。その後、オイルショック以後のわが国の経済不況によって、昭和50年8月、児島一坂出ルートの全橋と神戸一鳴門ルートの淡路島一鳴門間の大鳴門橋、尾道一今治ルートの尾道一因島間の因島大橋（完成）それに大三島橋の3橋の建設が当面の方針として決定し、その後、昭和54年1月に尾道一今治ルートの伯方、大島大橋が追加されて、1ルート4橋となった。

架橋の概要については、連絡橋公団をはじめ、関係地方公共団体から数多くのパンフレットが出され、3ルートの1橋ごとの概要を詳細に図示したものもあるが、その概要を簡単に要約すると次のとおりである。

(ア) 児島一坂出ルート（道路、鉄道併用橋）

岡山県児島町で国道2号線から分岐し、倉敷市下津井から5島（6橋）を経て、香川県坂出市で国道11号線に連絡する道路と、国鉄宇野線茶屋町駅から南下して道路との併用橋を経て、予讃線（駅未定＝複数）に至る鉄道で、道路全長37.9km、鉄道全長32.5km（昭和53年10月着工）

(イ) 神戸一鳴門ルート（道路、鉄道併用橋）

神戸市垂水区で国道2号線バイパスから分岐し、明石海峡を渡り淡路島を縦断し、鳴門海峡を渡って徳島県鳴門市で国道11号線バイパスに連絡する道路と、神戸市垂水区内の国鉄線から道路と併用橋を経て、高德線（駅未定）に至る鉄道で、道路全長81.1km、鉄道全長89.8km（昭和51年着工）

(ウ) 尾道一今治ルート（道路専用橋）

広島県尾道市で国道2号線から分岐し、9島（10橋）を経て、愛媛県今治市で、国道196号線でバイパスに連結する道路、道路全長60.1km（昭和51年着工）

これら3ルートの橋梁は、ほとんど吊橋で、全橋が完成した場合、明

石海峡大橋が世界最長となり、現在最長のわが国の吊橋も、関門橋を抜いた尾道－今治ルート of 因島大橋であり、3 ルート全橋のうち、因島大橋より長いものが実に7橋にも及ぶ世紀の架橋工事である。

(3) 架橋に関する調査報告

本四架橋と関係のある各地方公共団体では、それぞれの立場で架橋計画に関連した調査を行なっているが、その視点は様々である。架橋のメリットを強調して、かなり詳細なデーターを集めたものもあるが、ほとんどが形式的であり、表現方法にはかなりの差が見られる。

それらの調査は、経済問題に関したものが大多数で、地域開発とか都市問題に架橋がどのような役割を果たすのかといったものは少ない。経済問題としては、観光を強よく打ち出した都市が多く、本四架橋が意識の問題だけを先行して決定した計画だけに、不確定要素を基にした期待感のみが前面に浮上している。また、独自の試算をもって将来を予測しているものもあるが、そうした試算の中から生れた期待は、きわめて一方で、評価に甘い点が見られ、ほとんどがメリットだけを挙げて、架橋計画の大きさを消化していない点が感じられた。

特に、まとまりがあるはずの四国地方4県の一致した視点や共同開発などの発想はみられず、徳島県は阪神地方との連携を図り、小松島港を神戸、大阪港の副貿易港として、その両港の補完的な役割を果たしたいとし、香川県は、既存の宇高連絡船の実績をもとに、岡山県との一体化により本州と結びつくとして、これまでと同様に四国地方を統轄する行政、経済の中心地となることを期待し、愛媛県は、今治－尾道航路が橋に代るという平静な受けとめ方をしているが、同じ県内でも経済的にエリアを異にする瀬戸内海に面した都市群と他の地域とでは、かなり意見も異っている。最後に、高知県であるが、3 ルートの架橋完成は、阪神と岡山、広島 of 両県への時間短縮が計られることから、観光客の導入に大きな期待がもたれるとしている。

大なり小なりに、四国地方 of 各県、各市が観光に期待をかけている点は特筆すべきであろう。

☆ 四国地方の調査報告に対して、本州側の地方公共団体の調査報告は異なり、岡山県および岡山県内地方公共団体が積極的であるのに、広島県と阪神方面では特別な反応はない。

岡山県は、児島一坂出ルートが決定しているだけに、岡山県と四国地方の一体化を強調し、倉敷市は、通過地となるため、橋梁そのものの観光的価値評価をし、意識のうえでは四国地方の各都市とは異質な面を感じた。

これらの調査報告書の中からは、将来の港湾を中心とした地域経済の問題や海上交通の問題については見るべきものはなかったが、資料としては古いですが、運輸省第三港湾建設局が昭和44年3月に報告した「瀬戸内海商港経済調査」が参考となり、また瀬戸内海歴史民俗資料館（香川県）の「本四架橋に伴う島しょ部民俗文化財調査報告」がユニークであった。

その他、本四架橋に合わせた伊予三島市の四国中央都市圏構想は（昭和57年12月）香川県の多度津、仁尾、観音寺、そして愛媛県の川之江、伊予三島、土居、新居浜、西条今治といった中小都市を陸上の交通軸と列状に並べ、それらの都市群を新エネルギー開発先導モデル地区として、港湾を利用して活性連合化するダイナポリスの提起をしていて興味ある資料であった。

(4) 本四架橋と港湾に関する調査

昭和58年2月に、本州四国連絡橋問題について

(ア) 本四架橋完成によって受けられると思われる港湾（観光）への影響についてのプラス面とマイナス面

(イ) 本四架橋完成後、港湾（観光）をどのように活用すべきか

(ウ) 架橋利用により、港湾が将来どのように位置づけられるか

以上3点を中心に文書によって関係地方公共団体に回答を求めたところ

表・1のとおり31市4県のうち、18市2県から回答を得た。

これらの回答について検討の結果、港湾都市であっても、県が港湾管理者である場合は、港湾に対しての関心がきわめて低く、観光に対する関心が高かった。県が港湾管理者であっても、港湾に関するセクションを設けている都市はわずかに2市で、その他の都市では、港湾を担当する係さえなく、地

表・1 調査した県、市の回答の有無

有			無		
県 名	市 名	港湾管理者	県 名	市 名	港湾管理者
和歌山	和歌山	県	岡 山	岡 山	県
兵 庫	姫 路	〃	広 島	広 島	〃
岡 山	玉 野	〃	山 口	柳 井	〃 △
〃	倉 敷	〃	香 川	丸 亀	〃 △
広 島	呉	市	愛 媛	松 山	〃
〃	福 山	県	〃	東 子	〃
〃	三 原	〃	〃	新居浜	港務局
〃	因 島	〃 △	〃	宇和島	市
徳 島	鳴 門	〃 △	〃	八幡浜	県
〃	小松島	〃			
香 川	高 松	〃			
〃	坂 出	市			
〃	観音寺	県 △			
愛 媛	今 治	市			
〃	伊予三島	県			
〃	川之江	県			
〃	西 条	県 △			
高 知	高 知	県			
岡 山 県			愛 媛 県		
香 川 県			広 島 県		

△印は地方港湾

方公共団体の港湾に対する関心は皆無に等しい印象を受けた。それと同時に、県庁所在地に片寄った港湾政策や県庁所在地中心の交通政策が色濃ゆく本四架橋に結びついていることを感じた。

資料分析とともに口頭調査を行なった結果、四国地方4県住民の一体化はなく、香川県などは、四国地方の他の3県より岡山県との連携が強よく、また県単位の行政区域とは別に、四国地方を横断する四国山脈や吉野川などの自然条件が、海よりも厳しく住民の文化や経済を分断して歴史的な伝統を守って意識の相違を見せ、本四架橋以前の問題として、むしろ、愛媛県北部の今治市を中心とした地域が広島県東部と、松山市を中心とした南部地域が、九州の大分県および阪神方面、徳島県は和歌山県および阪神方面、そして高知県は阪神方面と四国地方の隣県間よりも、ある意味での一体化が長い歴史の中で海上交通によって進められていたと考えられる。

こうして、港湾を中心に長年月をかけて、ごく自然な形で進められた海を挟んでの一体化は、海上交通の役割の大きさを十分に想像させる。それらが、架橋完成によって逆に崩壊して、あらゆる面で四国地方を変えるものと予想される。

文書および口頭調査では、ほとんどの点で明確な回答は得られなかった。

(5) 港湾と航路の問題

本四架橋は、ある意味では、本州と四国地方を結ぶ旅客船をはじめとする小型船舶の航行の否定からはじまったと言ってもよい。したがって、架橋は、海上交通を陸上交通へと転換する意図によって進められるものであるから、船舶とは絶対因果関係をもつ港湾そのものの目的をも転換させることになる。

架橋の意義と効果について、3ルートとも「濃霧や風波に左右される不安の解消や乗換え、積換え、待時間などの不便をも解消し、瀬戸内海を航行する船舶の混雑緩和に役立つ」とし、さらに「いつでも、決まった時間で輸送を可能にし、交通時間の短縮と輸送量の増大、費用の節減に多大の効果をもたらす」としているが、「瀬戸内海を航行する船舶の混雑緩和に役立つ」という問題に焦点を合わせて考えた場合、大型船舶の航行に支障をきたす小

型船舶の航行抑制を意味するのであるが、端的には、工業港への大型船の優先航路の確保が鮮明に打出され、生活拠点港への航路の規制を求めるということになる。このことは、既でに工業港として発展している本州の数港をより発展させることに役立ち、連鎖的に、他の多くの港湾も立地基盤が整備されれば、競って臨港地区への工業配置を急ぐ結果となり、生活拠点港や生活航路の軽視を常套化することになる。

しかしながら、瀬戸内海には150近い有人島が在り、四国と本州を結ぶ主要30航路が1日平均340便運航され、その半数が各島に寄港している。3ルート of 架橋完了によって陸上交通へと転換する可能性のある島は、わづかに10島に過ぎない。したがって、その他の島々の住民は、海路、最寄の橋に至り陸路、本州または四国地方に達するということになるが、経済上は考えられない。減便、廃航によって海上交通が規制されるならば、離島住民の切捨て政策となり、離島の過疎化がさらに進み、一方では、橋梁完成により、離島振興法の適用から除外される通過島も出現する。

こうしたことから、架橋によって、より海上交通に期待をかける傾向もあり、小型船舶の航行が逆に激しく海難事故を増大させるか、それとも海上交通が絶えるか、不確定要因が大である。

現在、明確なのは、橋梁と連結する道路がより人口集中度が高い都市に向かって、道路としての機能を発揮するという点と、それらが県庁所在地へと結びつくという点だけである。

こうしたことから、各港湾都市のほとんどが、橋梁を観光施設として考え、限られた周辺を場とする観光、特に海上観光の拠点としての転進に意欲をみせている。

四国地方に限って考察すると、まづ、四国地方の四国らしさは、「近くて遠い」という、四国地方以外の人々が抱いている感覚的魅力にあり、四国地方の観光が海上交通によってその意味を大きくしている点で、北海道とは異なった四国地方の特性、即ち、わが国に残された唯一の社会的汚染の少ない地方であることと、次に、海により囲まれた風土と海によって隔絶された四国地方独特の保守的精神文化が温存された中で、一面きわめて新らしい精神

が培養された生活姿勢が自然の中で解け込んでいるので、四国地方の各港には、特有の玄関口としての情緒があることを挙げたい。

その港湾を中心にしてはじめて、四国地方住民の生活基盤の強さが現在まで発揮されてきた。

はたして、本四架橋が、四国住民のためのものか、本州、特に中国地方のためのものか疑念を抱かせる点が多い。

(5) 港湾と観光

四国地方は霊域としての色彩が強く、四国地方を旅する人々にとって、船旅によって辿りつくことが、霊域としての魅力を高めていると言われている。

四国地方の最古の道は、和歌山から淡路島を経て徳島県の撫養に至り、そこから徳島―香川―愛媛―高知へ至る南海道であった。この北廻りのコースに対して、霊域を求めて巡る信仰の旅は、逆に南廻りコースとなっているいわゆる88ヶ所巡りである。その後、本州各地から、瀬戸内海の島伝いに丸亀、坂出航路が金比羅詣りとして発達し、また、海事信仰の中心である大三島と西日本の最高峰石槌山を結ぶ航路が本州と今治港との間に発達し、鉄道の発達によって、宇野―高松、尾道―今治の連絡航路が生まれたのである。

四国地方への旅は、信仰を兼ねた観光という特徴をもち、海上交通の発達を促し、その拠点となる各港が発展したと言っても過言ではない。それだけに、四国地方の各港は霊域の門前港としてのイメージが強よく、随時性に問題がある海上交通によって、逆に信仰心を高めて観光性を持続してきたと考えられる。

本四架橋の完成によって、随時性を得た場合、四国地方の観光が、各市が期待しているような方向に発展するかどうか疑問がある。

四国地方は、総体的に信仰と切り離した観光地は少なく、橋そのものを観光資源として活用することを意図しているように、温泉地も愛媛県の道後地区1ヶ所に過ぎない。

架橋によって行動時間が短縮されれば、高知県を中心に、徳島、愛媛両県南部を除いては、日帰り観光の対象となることが予想され、新幹線の博多

乗り入れによって観光客の動行が著しく変った九州地方の例から考えて四国地方の観光は、むしろ海上交通による結びつきを考えるべきであろう。したがって、観光港とともに新しい海上交通のルートを開発することも考えるべきであろう。

3. むすび

四国地方には、重要港湾が13港あり、香川、徳島、高知の各県に2港ずつ、そして愛媛県には北海道に次いで多い7港がある。

この13港のうち、高松港と今治港が中国地方と、そして松山港が九州地方との窓口港として本四架橋完成後も命脈を保つであろうが、他の10港は、基幹産業を港頭に配置した工業港に転換せざるを得ないであろう。

四国地方に限らず、県庁所在地中心主義の行政指向とあいまって、愛媛県の3港と香川県の1港を除いては、県が港湾管理者である点を考えると、架橋通過地が県庁所在地ではないので、架橋がもたらすメリットは各港湾都市では極めて少なく、むしろ、架橋に関連した道路の整備に期待と関心が集められている。架橋の終点である坂出市、今治市は、ともに港湾管理者が市である点で複雑な問題も起ってくる。また、架橋接続道路は、すべて県庁所在地と空港に結びつくことに主点がおかれており、港湾の存在について、広域行政レベルでは無関心である。

本四架橋3ルートが完成した場合、その利用効果は、明石一鳴門ルートがもっとも高く、高知県および徳島県は、より阪神方面と結びつき、先に完成する児島一坂出ルートは、岡山県と香川県を結びつけるだけとなり、広域性は失なわれるものと考えられる。尾道一今治ルートは、児島一坂出ルートよりも広域性をもつものと考えられる。

今回の調査では、各関係地方公共団体の担当者のほとんどが、将来予測不可能として回答を保留した。したがって、本四架橋に関連した港湾の問題、海上交通の問題についても、地方公共団体のレベルでは総体的に関心が低かったと判断した。

民間レベルでは、特に海上運送事業者間で死活の問題として深刻に受けと

め、航路関係業者の多くは、かつて、国道のバイパス的な役割を果たすべきものとして、行政側の奨励で普及につとめたフェリーボードの就航など、多大の実績を残しているだけに、架橋についての政策に批判の声もあるが、現在の港湾を基点とした広域海上観光ルートの開発やクルージングなどを計画して転換を検討している。しかし、それも将来は県庁所在地港湾へと移行することが十分予想され、港湾地区商業関係者に不安を与えている。

仮りに、本四架橋が本州と四国地方の一体化を図ったとしても、物と人の流れは、県庁所在地に集中することが予想され、廃航や減便によって取り残されるのは、瀬戸内海に点在する島々の住民であろう。総合的には、徳島港と松山港が大きく飛躍し、高知県の観光のメリットが高くなるものと推定される。

以上の点から総体的に考察すると、港湾に関しては、架橋の影響はデメリットの方が大であり、各港湾は、折角の港湾施設を無にすることのないよう利用方向の転換を図らざるを得ないであろうが、架橋から距離的に遠い三原港や和歌山港、松山港、それに徳島港が広域海上交通の拠点として大きく前進することも予想される。以上抽象的、かつ断片的ではあるが、調査の一部を報告する。