

瀬戸大橋と地域経済成長

藤 本 稔

平成3年4月をピークにして始まった平成不況も平成5年10月に底を打ち、緩やかな回復を見せている。

戦後日本経済は驚異の高度成長を遂げ、2度にわたるオイルショックで、成長率を年平均4%台に鈍化させながらも安定成長を続けてきたが、経済の成熟化から今回の不況を境にして成長率を下げるのではないかと懸念されている。

ところで、香川県経済はその間どのような変化を遂げて来たのであろうか。

香川県は戦前から農業県であり、産業基盤は比較的劣位にあったが、全国的な高度成長の中で、とり残されることはなかったのか。その懸念の中で、最大の課題としては成長の著しい太平洋ベルト地帯いわゆる第一国土軸から海を隔てた「島」に位置する不便さが第一にあげられてきた。そこで、この交通インフラの整備を図るため、本州四国を結ぶ「瀬戸大橋」にかかる期待には非常に大きいものがあつた。この瀬戸大橋は昭和63年4月に開通し、満7年を迎えようとしている。果たして、瀬戸大橋は香川県経済の劣勢を取り返すことが出来たのか。

そのような問題意識から昭和60年代の香川県経済の成長が瀬戸大橋の開通でどのような影響を受けたかについて見ることにする。一部計数が平成4年度までしか入手出来ないので、7年間の分析に止どめる。それに先立って、同じことを先立つ昭和50年代についてまず概観しておくことにする。

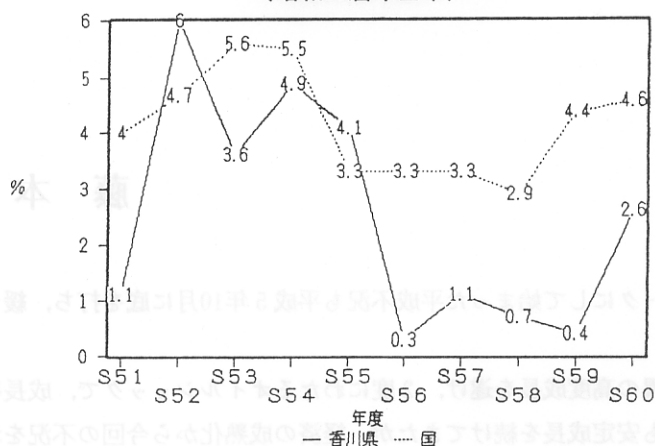
1. 昭和50年代の成長と産業構造の変化

(1) 経済成長率の推移と成長要因

実質経済成長率の推移（昭和60暦年基準）

	昭和51年度	52	53	54	55	56	57	58	59	60
香 川 県 (%)	1.1	6.0	3.6	4.9	4.1	0.3	1.1	0.7	0.4	2.6
国 (%)	4.0	4.7	5.0	5.5	3.3	3.3	3.3	2.9	4.4	4.6

実質経済成長率の推移 (昭和60暦年基準)



40年代を通じて、平均して国と同じ勢いの成長率を記録した香川県経済も、50年代は第1次、第2次オイルショックの影響が大きく、これを境にして低成長期に移行し、50年代を通じてほぼ一貫して、国を下回る低成長にとどまる結果となった。昭和40年代には番の州工業地帯に、川崎重工業(株)造船部門…立地昭和39年、四国電力(株)…同42年、三菱化成工業(株)〈現三菱化学〉コークス部門…同42年、三菱軽金属工業(株)〈現三菱化学〉軽金属部門…同43年、アルミ加工部門…同44年、アジア共石(株)〈現コスモ石油〉…同44年、吉田工業(株)〈現YKK〉…同44年が造船とアルミコンビナートを形成するなど、大型工場立地が相次ぎ、丁度他の瀬戸内海沿岸各地に重厚長大型の企業立地が盛んになった時期とも重なり相乗効果を生み、かくして番の州工業地帯の工業出荷額は、昭和50年には県総額の26.4%を占めるまでになっていた。しかし、石油価格の上昇と石油の総需要の抑制という政策が本県の産業にも大きな影響を及ぼす結果となった。この間、番の州の進出企業の状況も変わってきた。川崎重工業(株)でも次のような縮小を余儀なくされた。

	加工重量(月平均)	年間売上高	従業員数
昭和49年	25,100トン	798億円	4,598人
昭和59年	6,900トン	7億円	2,000人

三菱化成工業(株)〈現三菱化学〉のアルミ部門も、海外との競争力に勝てず、年間19万トン体制から5万トン体制に縮小、更に操業停止に追い込まれていく。従業員もピーク時の500人から220人へと減少した。

エネルギーを多く消費する重化学工業では、オイルショックへの調整力が大きく働いた。また、50年代を通じて、昭和60年の三菱化成工業(株)〈現三菱化学〉炭素製品部門以外に、これといって特筆すべき大型工場立地もなく、10年間で工業立地は件数で264件、敷地面積で236haと、40年代に比べてそれぞれ75.0%、26.3%まで落ち込んだ。

50年度と60年度の実質国内総生産と実質県内総生産を比較しても、国もぐっとベースを落とし

て1.50倍になっているが、香川県は1.28倍に過ぎない。総じて、50年代の香川県経済は全国に比して低迷のうちに推移した。

(2) 産業構造の変化

次に、昭和50年代の香川県の産業構造の変化を県内総生産の産業別構成比の推移で見てみることにする。

	昭和50年度	昭和60年度
第1次産業	6.7%	4.1%
第2次産業	35.0%	31.0%
(うち製造業)	(26.6%)	(22.4%)
第3次産業	58.3%	64.9%
(うちサービス業)	(14.5%)	(20.0%)
合計	100.0%	100.0%

50年代も第1次産業の比重が減り、第3次産業の比重が増えている。この傾向は30年代、40年代と同じである。ここで注目すべきは、今まで戦後一貫して増え続けていた第2次産業、とりわけ製造業の相対的な地位が低下して、第3次産業、とりわけサービス業が大きく伸び、ここにいわゆる「サービス経済化」という産業構造の変化がはっきりと読み取れることである。

このような産業の第3次産業化、モノからサービスへの転換は国においてもこの期間同じ傾向が見られる。

しかし、この流れの中で、国との格差が生じたことは、製造業の低迷と深くかかわっているが、それまで番の州重化学工業への依存度が高く、製造業の重厚長大から軽薄短小への変化、さらにはモノからサービスへの変化にうまく対応できなかったのではないと思われる。

県別に産業別県内総生産増加率を産業別寄与率によって見ても、50年代前半、50年代後半ともに、第2次産業、第3次産業とも増加寄与率が全国値より低い低成長県に分類されている。

それでも、本県の場合は、四国における玄関として中枢管理機能が早くから集積していることから、卸・小売業・サービス業、金融・保険業がよく発達していることは、サービス業の基盤においては他の地域に比べて恵まれているといわなければならない。

昭和50年代も本県人口は、10年間で61,277人増え、60年10月1日には1,022,569人に達した。

人口増加の中での低成長の結果は、県民所得の一人当たり国民所得との格差として次のようになっている。

一人当たり県民所得の水準（全国を100として）

昭和50年度	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60
95.0	92.4	93.7	93.7	93.1	93.4	94.3	93.0	91.2	89.7	91.3

このように、50年代を通じて、一人当たりの県民所得も全国値に比して低落傾向を続けることになった。

2. 昭和60年代の成長と産業構造の変化

これまで50年代の香川県経済の成長と産業構造の変化を振り返って見たが、先の10年間で後の10年間では、まったく様相を異にしている。

すなわち、40年代には国全体が高度成長を続ける中で、本県もかねて工事中であった番の州造成地が完成し、進出した大企業が一齐に操業を開始したことなどから、経済成長は国と同じペースで進んだ。

しかし、50年代になると、2度にわたるオイルショックの影響で、産業構造が「サービス経済化」に傾く流れに対応が充分でなく、全国的に見ても低成長県の地位に甘んじる事態になった。

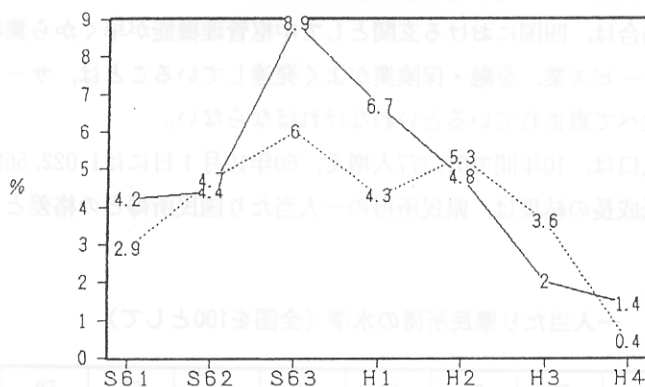
そこで、昭和53年10月に着工された瀬戸大橋をはじめ、新高松空港、四国横断自動車道のいわゆる3大プロジェクトが完成し、交通インフラの整備が進む昭和60年代に懸ける期待にはたいへん大きいものがあった。

(1) 経済成長率の推移と成長要因

実質経済成長率の推移(昭和60暦年基準)

	昭和61年度	62	63	平成元年度	2	3	4
香川県 (%)	4.2	4.4	8.9	6.7	4.8	2.0	1.4
国 (%)	2.9	4.7	6.0	4.3	5.3	3.6	0.4

実質経済成長率の推移
(昭和60暦年基準)



年度	香川県	国
S61	4.2	2.9
S62	4.4	4.7
S63	8.9	6.0
H1	6.7	4.3
H2	4.8	5.3
H3	2.0	3.6
H4	1.4	0.4

この期間は、昭和61年11月を底に、平成3年4月の山に向かって、途中バブルの発生をはさみながら、いざなぎ景気に次ぐ長さの53か月に及んだ平成景気を経て、今度は30か月に及ぶ平成不況に陥る時期に相当する。この7年間、国の実質国内総生産も1.30倍になったが、香川県の実質県内総生産もまた国をしのぐ1.37倍と好調な伸びを示した。

昭和50年代に低調に推移した本県経済は如何にして蘇ったのか。これは、前半は丁度工事の進捗が最盛期を迎えた瀬戸大橋、新高松空港、四国横断自動車道の3大プロジェクトへの公共投資の寄与が考えられる。

発注者別公共事業請負金額推移（単位百万円）

	昭和60年度	61	62	63	平成元年度	2	3	4
国	13,332	16,382	16,150	14,031	10,336	10,465	10,442	16,612
公団・事業団等	124,875	131,164	51,890	9,159	10,361	15,603	35,701	4,577
県	38,212	41,072	48,149	37,648	41,184	47,043	49,094	64,996
市 町	22,859	19,779	19,665	22,497	28,506	45,329	43,027	45,188
そ の 他	4,499	517	3,496	2,949	8,171	3,021	3,957	9,704
合 計	203,778	208,915	139,351	86,287	98,560	121,463	142,224	141,080

（西日本建設保証調べ）

この表で見ると、昭和60年度、61年度は瀬戸大橋工事関連の請負金額が際立って高いことがわかる。

瀬戸大橋は昭和63年4月に開通し、一旦落ち着くが、これに繋ぐ四国横断自動車道の工事が平成3年度に加わってくる。遅れていた交通インフラの基盤整備のために、ここにきて集中的に投資が行われたことが経済成長に大いに寄与していることがわかる。

同時に、平成5年の東四国国体用の体育施設等が県、市、町段階で、多額の投資が行われ、この寄与も大きい。百十四銀行による昭和61年度以降の同投資額のヒアリング調査の結果は下記の通りである。

東四国国体用施設整備投資額（単位百万円）

建 築 費	土 木 費	道路建設費	合 計
20,209	9,140	9,023	38,372

瀬戸大橋架橋にとまなう交通インフラの基盤整備によって、新設、増設に移転も含めて工場立地が盛んに行われた。その場所も今までの臨海部から、高速道路網に沿った内陸部にも広がりを見せた。

年次別工場立地動向

	昭和41～50	昭和51～60	昭和61～平成4
件数	352	264	330
(年平均)	(35)	(26)	(47)
敷地面積(ha)	897	236	291
(年平均)	(90)	(24)	(42)

60年代に入り、低調であった工場立地は、年平均で50年代に比較して、件数で1.81倍、敷地面積で1.75倍の勢いで伸びた。この間、大型立地としては、丸一鋼管(株)の鋼管部門の詫間町、ライオンオレオケミカル(株)の番の州進出があった。

これは、県民総支出(実費)の民間設備投資額の推移で裏付けることができる。

県民総支出(実質)民間設備投資額の推移

	昭和61年度	62	63	平成元	2	3	4
民間設備投資額(百万円)	370,095	410,079	494,340	546,162	594,728	633,055	610,592
対前年度増加率(%)	0.1	10.8	20.5	10.5	8.9	6.4	-4.5

瀬戸大橋の開通した昭和63年度の伸び率が最も高いが、その後も高水準を続けている。年平均投資額で見ても、50年代の297,790百万円が60年代になり522,722百万円と1.76倍に増えている。これが経済成長率の引き上げに寄与していることは事実である。

また、県の経済成長率の伸びが国を凌ぐ一方で、60年代になり本県の人口増加は急激に鈍化して、7年間で2,522人増の1,025,091人に止どまり、その結果、50年代に下がり続けた1人当たり県民所得の水準は、次の通り改善された。

1人当たり県民所得の水準(全国を100として)

昭和61年度	62	63	平成元年度	2	3	4
91.1	91.6	93.2	94.1	94.6	94.4	94.8

このように昭和50年度の95.0という水準まであと一步のところに改善されている。

(2) 産業構造の変化

昭和60年代の香川県の産業構造の変化を県内総生産の構成比で見ると次の通りである。

	昭和50年度	昭和60年度	平成4年度
第1次産業	6.7%	4.1%	2.6%
第2次産業	35.0%	31.0%	32.9%
(うち製造業)	(26.6%)	(22.4%)	(25.1%)
第3次産業	58.3%	64.9%	64.5%
(うちサービス業)	(14.5%)	(20.0%)	(20.4%)
合計	100.0%	100.0%	100.0%

総生産で見ても、第1次産業の低減傾向は50年代までと同じである。しかし、第2次産業とそ
のうち製造業の総生産は増加に転じている。これは、前述の交通インフラの整備に伴う新規工場
立地と関係があると思われるので、その中身を分析することにする。

昭和60年度～平成4年度産業類型別事業所数の推移（従業者4人以上の事業所）

	基礎・素材型	加工・組立型	生活関連・その他型	合 計
昭和60年度	1,259	512	2,480	4,251
平成4年度	1,268	558	2,369	4,195
増 減	9	46	-111	-56

注：基礎・素材型産業……木材，パルプ，化学，石油・石炭，プラスチック，ゴム，窯業・土石，鉄鋼，非鉄，金属
加工・組立型産業……一般機械，電気機械，輸送用機械，精密機械
生活関連・その他産業…食品，飲料，飼料，繊維，衣服，家具，印刷，皮革，その他

全体では事業所数は減少しているが、それは生活関連・その他型産業で、繊維34、家具13、飲
料・飼料17、衣服33いずれもの減少が主な要因となっている。基礎・素材型産業では、金属29、
プラスチック18が増加要因である。更に、加工・組立型産業では輸送用機械が22減少しているも
の、一般機械40、電気機械27と増えている。これら増加業種の新規工場立地が考えられる。

更に進んで、製造品出荷額等で分析して行く。

産業類型別製造品出荷額等の構成比の推移(従業者4人以上の事業所)

	基礎・素材型	加工・組立型	生活関連・その他型	合 計
昭和60年度(%)	49.0	21.7	29.3	100.0
平成4年度(%)	45.0	24.0	31.0	100.0
(全 国)	(34.9)	(43.2)	(21.9)	(100.0)

このように、産業類型別に分けて構成比を見ると、高付加価値産業の進展によって、加工・組
立型はウェイトを高めている。しかし、そのウェイトの水準を全国と比較して見ると、依然とし
て基礎・素材型，生活関連・その他型で10.1ポイント，9.1ポイント高く，逆に加工・組立型で
は19.2ポイント低く，産業構造の高度化が遅れているといわれる所以である。

昭和60年度～平成4年度産業類型別製造品出荷額等の増加率，増加寄与率

	基礎・素材型	加工・組立型	生活関連・その他型	合 計
増 加 率 (%)	15.4	39.5	32.8	25.7
増加寄与率(%)	29.4	34.3	37.3	100.0

このように、増加率では加工・組立型が高いが、増加寄与率ではウェイトの重い生活関連・そ
の他型には及ばない。なかでも食品の増加寄与率が14.7と際立っている。

次に、加工・組立型を更に分析してみる。

昭和60年度～平成4年度加工・組立型産業製造品出荷額等の増加率，増加寄与率，構成比

	一般機械	電動機械	輸送用機械	精密機械	合計
増加率(%)	110.5	29.7	-9.9	118.4	39.5
増加寄与率(%)	85.3	21.1	-10.1	3.7	100.0
構成比(%)	46.0	26.1	26.0	1.9	100.0

加工・組立型産業の中では、一般機械が60年代での増加率，増加寄与率，構成比どれをとっても圧倒的強さを誇っている。裏返しにしていえば、高付加価値産業である加工・組立型産業の裾野は余り広くないともいえる。これは今後の課題でもある。

4. む す び

(1) 昭和50年代は、昭和40年代に番の州埋立地と塩田跡地に相次いで立地した大企業群が第1次，第2次オイルショックの影響をまともに受け、これに代替する企業も進出も少なく、香川県経済にとっては低迷の10年間であり、全国における本県の地位も1人当たり県民所得から見ても、相当の低下を示した。

産業構造面では、第1次産業の低落に加えて、第2次産業ことに製造業がシェアを下げ、第3次産業とりわけサービス業への傾斜が進み、本県でもいわゆる「サービス経済化」が如実に現れた10年間であった。

(2) 昭和60年代を平成4年度までの7年間で見ると、全国的に平成景気を謳歌する中であって、本県では「夢」とまでいわれた瀬戸大橋の開通、そして新高松空港の開港、四国横断自動車道の整備の、いわゆる3大プロジェクトの実現を見た期間に相当する。これら3大プロジェクトに投入された多額の投資が本県経済活性化の呼び水となるとともに、比較的劣位にあった交通インフラが急速に整備されたことから、鎮静化していた産業立地が内陸部までに拡大した。

これらの相乗効果によって、この7年間の実質経済成長率は、国をも凌ぐ伸びとなり、特に瀬戸大橋の開通した昭和63年度の盛り上がりが目立っている。

産業構造も、表面上は然したる変化はないように見えるが、第2次産業のうち製造業が活気を取り戻し、しかもその中身において、高付加価値産業である加工・組立型の動きに産業の高度化を認めることが出来る。

(3) しかも、平成4年度の景気下降期においては全国の成長率が0.4%増と低迷する中であって、香川県は1.4%と底堅さを見せ、瀬戸大橋開通以降の産業基盤整備の成果を確認することができた。

瀬戸大橋開通を契機にして更に進みつつある産業基盤の整備を如何にして地域の活性化に生かしていくかが香川県にとって今後の課題である。(1995.1.17)

《引用文献》

＜SUMMARY＞

経済企画庁経済研究所「地域経済の成長と構造変化」県民所得からみた昭和40年代の歩み―

経済企画庁経済研究所「地域経済の成長と構造変化」県民所得からみた昭和50年代の歩み―

奥田憲昭「現代地方都市論」―海橋のまち坂出と住民生活―

香川県企画部統計調査課「平成4年度香川県県民経済計算（速報）」

<SUMMARY>

(論文用紙)

The Seto Ohashi Bridge and the regional economic growth

During the decade, Showa 51-60, the economic growth in Kagawa Prefecture was rather smaller than the nation. But the economic growth rate during Showa 61-Heisei 4 was higher than the nation because of the construction of the Seto Ohashi Bridge. Before the opening of the bridge, a large-scale public expenditure encouraged the regional economy. After the opening, the number of plant location increased with better facilities for transportation. Thus a pickup in capital investment spurred the economic growth in the region.

高松短期大学研究紀要

第 25 号

平成 7 年 3 月 24 日 印刷
平成 7 年 3 月 24 日 発行

編集発行 高松短期大学
〒761-01 高松市春日町960番地
TEL(0878)41-3255
FAX(0878)41-3064

印刷 高東印刷株式会社
高松市東山崎町596番地