

香川観光総合開発

マスタープラン

報 告 書

環境開発センター

RESEARCH CENTER FOR ENVIRONMENTAL DEVELOPMENT AND DESIGN

目次

第 I 部 総説

§ 1.	観光産業の新らしい意義とその動向。……………	1
1.	観光産業の意義は次第に変わってきている。……………	1
2.	観光レクリエーションは大衆化している。……………	1
	——ソーシャルツーリズムの量的側面——	
3.	観光レクリエーションは生産的なものとなりつつある。……………	6
	——ソーシャルツーリズムの質的側面——	
4.	インダストリアル・ツーリズムとテクニカル・ツーリズム……………	9
5.	その他の諸点について。……………	10
§ 2.	香川観光開発の基本問題。……………	10
1.	観光開発の方向と問題点。……………	10
2.	観光開発の効果からみた問題点。……………	13
3.	工業開発と観光開発の関連性。……………	14
§ 3.	観光開発計画からみた香川県の特徴。……………	15
1.	地理的な位置。……………	15
2.	気候的条件。……………	17
3.	観光資源。……………	19
§ 4.	開発計画の総合的条件。……………	23
1.	促進と抑制——制御の科学としての計画。……………	23
	〔促進的手段〕〔抑制的手段〕……………	23
2.	公共と民間。……………	24
3.	個別と全体——総合の基礎……………	26
4.	地域計画の現代的意味——総合の鍵。……………	27
5.	香川県の場合……………	28
6.	総合を前提とした香川観光開発の地域区分。……………	35

総 説

第 II 部 計 画

§ 5.	香川観光開発の総合的要素	40
1.	瀬戸内海の都市化産業化と瀬戸内海観光開発計画	40
2.	本土との連絡強化をめざした一連の大規模開発	41
3.	その他の総合的要素について	43
§ 6.	基本計画	67
1.	香川県観光開発の基本線	67
2.	基本計画のポイント	68
3.	観光需要の推計	72
4.	基本構想と地区計画の重点	76
§ 7.	地区開発計画各論	83
A.	高松地区	83
B.	小豆島地区	102
C.	東讃地区	112
D.	塩江地区	116
E.	琴平地区	120
F.	観音寺地区	127
G.	塩飽地区	132
H.	五色台地区	136
§ 8.	結 び	144



第 I 部

總 說

I 総 説

§1. 観光産業の新しい意義とその動向

1. 観光産業の意義は次第に変わってきている。

観光消費はこれまで、どちらかと云えば、一部の富裕階級の専有物として、一般大衆には手のとどかないものとされていた。したがってまた、国民生活と~~つながり~~¹²は無縁であり、また一方では時代的背景もあって、非生産的余剰的な一種のせいたく¹²と見做され、ために国民経済の上からは全く消費的な要素としてみられてきた。しかしながら、ここ数年来「観光」の意義は急速に改められてきており、今では、観光はすでに国民大衆の生活の一部となり、又~~その~~観光「産業」としての積極的な意義が、さまざまな角度から認められてきている。これは、(1) 国民所得の上昇にともなう生活の実質的な拡大という事実もさることながら (2) 生活内容の豊富化と共に、「生活を楽しく豊かに」という「生活理念」が一般化してきたこと、さらに (3) 民間航空その他交通手段の発達による旅客輸送の大衆化、時間の短縮等が、特に国際的なスケールでの観光の大衆化を押し進め、国際収支の面から、その「見えざる貿易」としての産業的な意義が、諸国の施策において認められてきたこと、などさまざまな要因が考えられる。

この様にして、これまでは~~一種~~¹²のサービス業としてのみ考えられていた観光産業は、今では近代的な産業として登場するに至ったということが出来る。

しかしながら、観光は単に産業としての経済効果に止まらず、国際間の民向外交や文化交流としての意義、国民の保健厚生に占める重要な役割など、文化的、社会的意義もまた様相を新たにしながらクローズアップされ、先進諸国においては、いづれも重要な施策としてとり上げられるに至った。

特に観光産業は、加工工業などと全く異って、これら多角的な側面と、その総合性において際立つものである。次にその動向についてこれを見れば、

2. 観光レクリエーションは大衆化している。

—— ソーシャルツーリズムの量的側面

すでに数多く指摘されているように、「所得の上昇」と「余暇の拡充」

という二本の柱に支えられて、観光レクリエーションは急速に発展し、最近ではいわゆる「レジャーブーム」なる流行語さえ生れるに至っている。最近の調査で「若し金と暇とがあったら何を一番にのぞむか」という質問に対して、「旅行」という答が圧倒的に多数を占めていたとされる。数年前の国民生活白書では、耐久消費財の飛躍的な増加傾向が指摘されていたが、今日ではすでに、テレビに対する需要の伸びは頭打ちの傾向を示しており、やがて電気冷蔵庫など家庭内で使用される耐久消費財一般にもこの傾向は、波及するものと考えられている。

前述の調査結果は、日本でも先進諸国なみに、国民生活の消費支出が、生活必需品から耐久消費財へ、耐久消費財から余暇消費へという線に沿って、ようやく観光消費に移行しはじめていることを示している。これを過去の実績ならびに今後の動向についての数量的な予測について見れば次のとおりである。

すなわち、国鉄を利用した年間1人当りの消費性旅行は、昭和32年には約4回/年であるのに比べ、10年後には約13回/年と推定され、同様貸切バスによるものは、昭和32年には102回/年であるが、10年後には8〜10倍程度の伸びを示すものと考えられている。いづれをみても、所得の伸びをはるかに上回る増加が予想されている。さらに国鉄の消費性旅客と生産性旅客との比率を見ると、生産の飛躍的な増大にともなって起る生産性旅客の伸びも相当高いと考えられるにもかかわらず、消費性旅客の占める割合が次第に高まって、昭和32年にすでに50%を突破し、今後も圧倒的増大を示すものと考えられる。

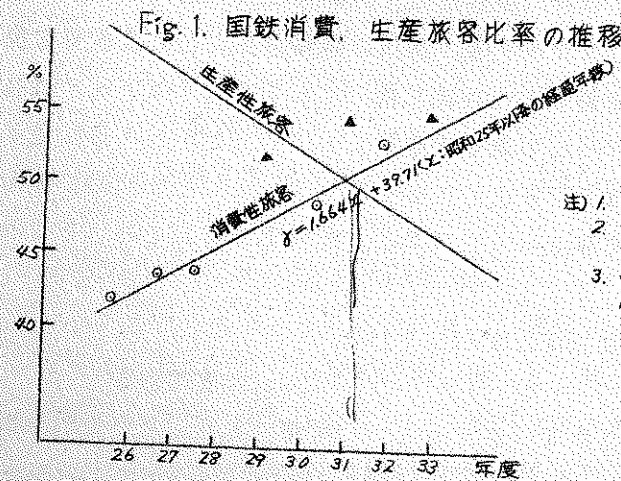
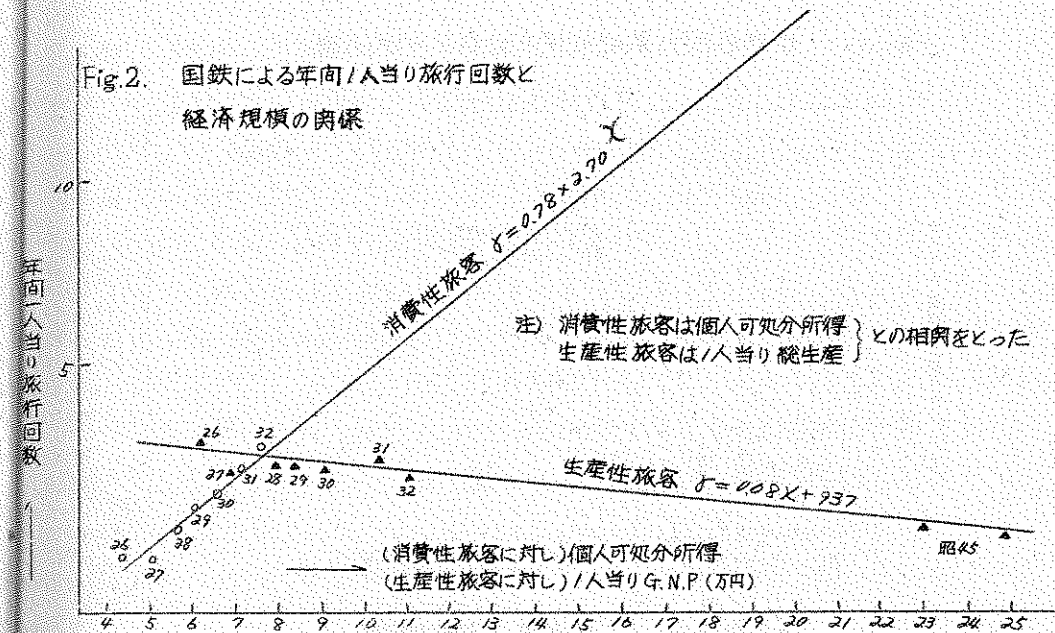
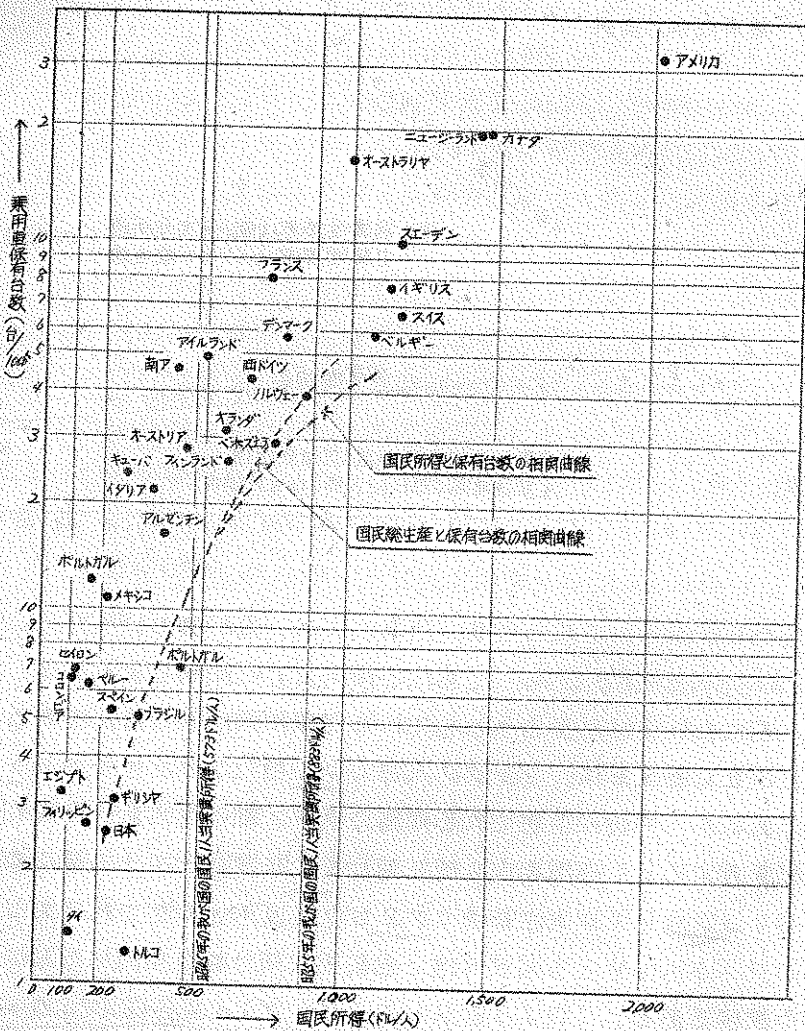


Fig. 2. 国鉄による年間1人当り旅行回数と経済規模の関係



しかしながら、これら電車、汽車、バス、飛行機といった *public transportation* における傾向以上に向題となるのは、ようやく我が国においてはじまろうとしている自家用乗用車の普及である。昭和34年度現在の普及率は、1000人当り2.6台(100世帯当り1.1台)程度であるが、今後予想される価格の低下と都市生活者の余暇利用方法の変化を考えると、倍増期間の終り昭和45年度には、その普及率は1000人当り20台(100世帯当り8台)に及ぶと推定されており、世界各国のデータにもとづく国民所得と自動車保有台数の相関からみても予測し得る数字である。このような *private transportation* の急速な普及は、これまで軌道交通機関に主として依存していた観光旅行のあり方が、最近の観光バスによる貸切り不定ルートによる影響をうけて、大いに変化してきた事実にかんがみて、さらに一層の変更を観光ルート、観光施設など観光産業のあり方に及ぼすであろうことは充分想像しうるであろう。特に我が国の如く、国土が狭いうえに、人口の多いところの *public transportation* の普及は国土も広く、かつ自動車という現代のメカニズムに相応した社会的投資の充実した諸国と比較して、単に観光産業というに止まらぬ重要な課題となるであろうことが考えられる。いづれにしても、今後の所得増に対応した観光的消費支出の寄与率が極めて高いことが考えられる。

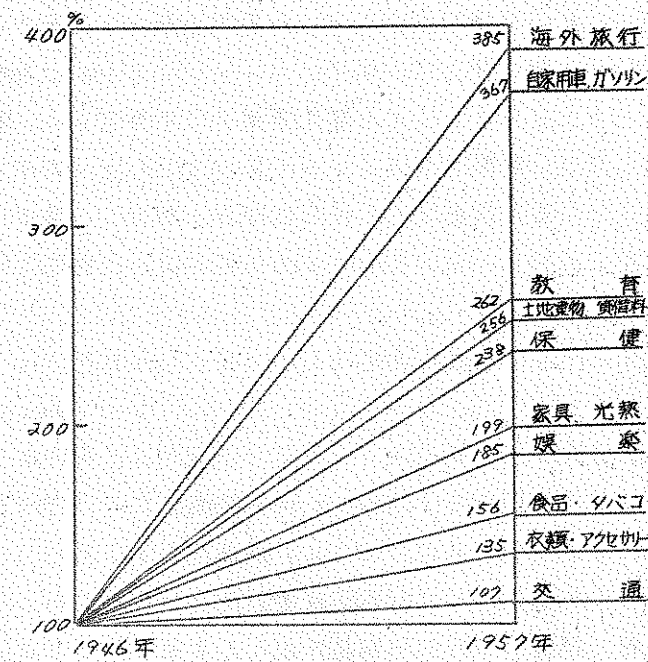
Fig. 3. 世界各国の乗用車保有台数と国民所得



いま参考のために、先進国におけるこの間の事情を見てみると、例えばアメリカについては、次のとおりである。すなわち、1946年～1957年にわたる個人消費支出の項目別の伸びをとってみると、他の支出項目と比較して、海外旅行及び自家用車とその燃料など、観光消費支出がほぼ同様の傾向をむって伸びはなれた増加を示しており、10年間にいづれも約4倍近くになっていることが注目される。

したがってまた、個人消費支出中に占める海外旅行のウエイトも、1946年の0.31%から0.64%にまで増加してきたことが示されている。

Fig. 4. 1946年と1957年のアメリカの個人消費支出項目別比較



注 経済企画庁資料による。

Fig. 5. アメリカ居住者の外国旅行消費額と個人可処分所得との関係 (消費額と所得額は100万ドル単位)

年次	外国旅行消費額総計 (A)	対前年増加率 (%)	個人可処分所得 (B)	対前年増加率 (%)	AのBに対する割合 (%)
1948	822	+18.9	187,600	+11.0	0.44
1949	927	+12.8	188,200	+0.3	0.49
1950	1,022	+10.2	206,100	+9.5	0.50
1951	1,028	+0.6	226,100	+10.0	0.45
1952	1,188	+15.6	237,400	+5.0	0.50
1953	1,306	+10.0	250,200	+5.4	0.52
1954	1,401	+7.3	254,400	+1.7	0.55
1955	1,612	+15.1	270,600	+6.4	0.60
1956	1,814	+12.5	286,700	+5.9	0.63
1957	1,950	+7.5	305,100	+6.4	0.64
1958	2,139	+9.4	311,500	+2.1	0.69

出典：米商務省商業経済局 Balance of Payments Division

このような状況は勿論平均的なものではあるが、いずれも現代社会の進みつつある方向、マス・ソサエティー化に対応して、急速に進みつつある「観光の大衆化」、その「量的拡大」という事実を明らかに示すものと言わなければならない。特に第2次大戦後、ヨーロッパを中心に展開してきた「ソーシャル・ツーリズム」による観光事業の「社会化」は、観光事業の将来的な意義に大きい影響を及ぼすものであって、「ユースホステル運動」、「青年の家」、「国民宿舎」、「国民休暇村」等々、一層の巾と深さをもち、次第に大衆のものとなりつつある傾向は、世界的に見られるところである。

3. 観光レクリエーションは生産的なものとなりつつある。

—— ソーシャル・ツーリズムの質的側面

よく云われるように、観光は、「見えざる貿易」、或いは「見えざる輸出」であることは、戦前においても、かなり認識されていたが、言葉の真の意味でその実力を発揮しはじめたのは、戦後のことである。特に世界貿易の急速な拡大にともなって、国内に資源の乏しい国家にあっては、商品貿易における輸入超過に対抗する貿易外収入の主要な手として、その多角的・総合的な実力を発揮しはじめている。特にイタリアの例はその顕著なもので、1959年の好調時には、未訪外客実に200万を超え、それによる観光収入は、実に5億4444万ドルに上り、自国民の海外旅行消費分84100万ドルを差引いても、4億6430万ドルという巨額の純収入をもたらす。貿易収支における赤字4億4450万ドルをカバーして余りあるものであった。

我国においても観光による外貨収入は、年々増加の傾向にある。表に見る如く、戦前の観光収入は、輸出額に対して、昭和11年の例で約4%に当り、戦後は、昭和35年現在で輸出額に対する比率2.9%で、比率こそ戦前に反ばないが、額においては、毎年増加をみており、オリンピックなどをひかえて、今後も増加傾向にあると予測されている。また昭和33年以降の増加傾向には、日本における国際会議の開催、海外における国内観光業者の活動の進展などが、多くの役割を果たしていることは想像にかたくない。

Fig.6. 入国外客数及び外客消費額の推移

年次	入 国 外 客 数 (千人)					外 客 消 費 額 (百万ドル)		輸出額 (百万ドル)	A/B (%)
	滞 在 客			一 時 計	総 額 (A)	う ち (B)			
	観光客	商用その他客	小 計						
昭和11年			42.5			31.2		781	4.0
28	14.8	25.9	40.7	34.6	75.4	32.9	6.0	1,274	2.6
29	18.5	29.7	48.2	38.7	87.0	38.4	7.6	1,629	2.4
30	24.4	34.0	58.5	44.5	103.1	45.2	11.5	2,010	2.3
31	34.9	34.6	69.6	43.8	113.4	55.1	18.3	2,500	2.2
32	43.6	40.5	84.2	43.8	128.0	64.7	27.0	2,958	2.3
33	54.4	49.3	103.8	48.3	152.2	76.1	31.6	2,876	2.6
34	75.4	52.3	127.8	54.1	182.0	93.8	40.5	3,456	2.7
35	97.7	61.6	159.4	52.9	212.3	115.9	49.4	4,054	2.9
36					248.6	137.6			
37					293.0	164.0			
38					350.0	200.0			

- 注 1. 入国外客数は法務省入国管理局の調査資料(昭和11年は大蔵省の資料)に基づく運輸省観光局の集計による。
 2. 外客消費額は運輸省観光局の推定による。
 3. 昭和36~38年の入国外客数及び外客消費額は運輸省観光局の想定である。

しかし、国際観光と異り、国内観光においては、基本的には非生産的な余剰的なものとして消極的にしか認識されていなかったといつてよい。わずかに我国独特の修学旅行が、戦前から、その教育的文化的価値を認められていたにすぎなかった。戦後になってようやく、労働運動の拡大強化、社会状況の変化などに伴って、前述のソーシャル・ツーリズムの動きが起り、次第に普及していくにしたがって、その最もいちじるしい影響として観光レクリエーションを大衆化した。その量的な拡大は次第に内容の質的な転換をもたらす。その生産的効果がとりあげられるようになってきた。

すなわち、企業活動における労資の関係が近代化し、社会直念として労働力の消耗的利用が許されなくなると共に、休暇を保証し、有効な休暇を

与えることが、かえって生産面においてもプラスになるということが、次第に認められてきている。最近では、一定期間全活動を休止して、夏休みをとるといった会社も現われるに至った。

特に科学技術革新の普及によって、生産や業務の場における人間の温度の精神的な緊張と、肉体的なアンバランス化とに対して、人間の能力を回復し、保全をはかるために、社会が進歩すればするほど余暇はますます必要不可欠なものとなるであろう。そしてこのことは、世界の工業国について共通にいえることである。例えば、アメリカについて見れば、有給休暇の明らかな長期化がこの方向を示している。1949年～1957年に至る間にほぼ倍になっているということが出来る。先頃、国際労働機構で問題となった1週40時間制の動きなどもまた一面この状況を示すものであるといつてよい。

Fig. 7. アメリカの有給休暇日数
(調査事業所 1,813)

年 度	年間有給休暇日数	事業所の比率
1949	最高 2週間	60% (1,090社)
1952	最低 3週間	50% (909社)
	最高 4週間	4% (72社)
1957	最低 3週間以上	60% (1,090社)
	最高 4週間	20% (360社)

(労働省労働統計局調)

さらに、観光消費はその特性として、原則的には限度・限界というものをもっていない。すでに限界消費支出における飛躍的な%の増加にみられるように、他の支出項目、すなわち衣食の如き生活必需消費、或いは耐久消費財消費が、相次ぐリファインメント、流行の変化、新機軸や新型などの実現なしには、相当早い時期に頭打ちになるのに対して、観光支出の増加は、受け入れ面さえととのえれば、まだまだ無限に近いマーケットの拡大の可能性をもっている。さらにその文化的・社会的、教育的な効果をも考慮に入れば、ソーシャル・ツーリズムは観光の意義を根底から変化し、向上させつつあるといつてよい。

4. 「インダストリアル・ツーリズム」「テクニカル・ツーリズム」

最近、インダストリアル・ツーリズム「産業観光」、或いは、テクニカル・ツーリズム「技術観光」などと呼ばれる新しい傾向が現われてきた。その対象となる観光資源についても従来の通念とは異った新しい面が表われている。その最初の形は、多くの国際会議においてみられるいわゆる視察旅行によって、専門家達が、一般観光をかねて開催国の実状を専門的見地から見るということにはじまっており、従って、その対象も国際会議の性格によって、限定されず、自由な角度から対象が専門的に限定され、旅程に組まれるという実情である。これはどの国際会議の場合にも必要なプログラムであつて、ことに技術家や芸術家などの専門家会議においては、会議そのものよりも、むしろ充実した相互交換の実をあげうるものとして必須のものと考えられている。また比較的機密保全をやかましく言う工業生産などの場合にも、最近では、生産性向上視察とかその他の行争を通じて順次その意義がみとめられ普及して来つつある。

今日では次第に一般化して、後進的な相手方、つまり観光客に対しては例えば、土地の伝統的な家内工業などを紹介する等、そのこと自体が立派な観光資源であると同時に、製品の宣伝、販売、技術移輸出など産業活動を側面から援助し、併せて観光の財を厚みをつけることによって、その効果を一層増すように考慮されている。

このような傾向は、企業の側でも最近では好ましいものとして積極的な考慮をはらうようになってきた。一面企業のPR、技術の進歩してきたという事情にもよるものと思われるが、最近の如く、工場誘致が地方で盛んに行なわれるような場合には、進出した企業と地元との融和、相互協力という面からも好ましいものであり、最近における工場生産施設がインダストリアル・パークなどという方向を指向していることを考えれば、その効果は地元にとっても必ずしも少くないものであると云える。

伝統工芸の観光資源も今日では、単なる生産品というに止まらず、その生産の場をも積極的に公開することによって、相互の利益を見出しつつある。またこのことによって、その土地のイメージをはっきり印象づけることが出来る。また地元としては、伝統を生かしつつその近代化についての助言を得るなど、その意義は少くない。しかしながら、この実現のためには地元公共団体等の積極的な努力が払われなければならないし、施設的な面

でも組織的な面でも、なお問題は多く残されていると云わなければならない。

このようにして、観光レクリエーションは、文明からの逃避、人工景観から自然景観への位置の転換を動機として含みながらも、同時にまた、生活の領域や知識の拡大、生活に密着した知恵の充実といったような能動的な側面をも同時にもっており、常にどこでも無限の可能性と自由度とを求めて止まぬ人間の強い欲求にもとづくものである。

5. その他の諸点について

さきに観光の大衆化、それを推進するソーシャル・ツーリズムを中心として、観光の意義の量的・質的な変化についてふれたが、また一方では、これに対して、ますます稀少化し、デラックス化する観光消費の形態もさまざまな形をとって現われてきている。

しかしながら、これはどちらかと云えば、限られた一面であって、将来の観光産業の大勢を決するものではないということが出来よう。全般的な傾向としては、デラックスなものの大衆化、大衆化によるコストダウンという方向が考えられる。ただ大衆化といっても、(1) ワンダー・フォーゲル的な体育を中心としたもの、(2) 家族を中心とした生活的な余暇の利用、という二つの面が相からみあって、今後の観光産業の発展を規定していくことになる。

§2. 香川県観光開発の基本問題

1. 観光開発の方向と問題点

香川県の観光開発はどうあるべきか。もとより観光開発もまた地域開発の一つの側面であって、地域開発というからには、この地域の位置・風土・歴史・伝統など、現に香川のもっているもろもろの地域的な資産の上にならなければならない。さらにまた、地域開発という開発とは、文字どおり「ディベロップメント」developmentであって、「発展」がなければ意味がない。では何を以て発展とみ、何を以て開発とするか。国土計画の基本を定めた国土総合開発法には、次のように規定されている。

「国土の自然的条件を考慮して、経済・社会・文化等に関する施策の総

合的見地から、国土を総合的に利用し、開発し、保全し、ならびに産業立地の適正化をはかり、あわせて社会福祉の向上に資することを目的とする。」(第1条)。すなわち、開発という経済の進歩をめざした施策が、社会福祉の向上と安定という条件をみたすかぎりにおいて、そこに十全の意義が見出せるとされている。香川の観光総合開発もまた、その方向が県内産業立地の適正化と県民の福祉の向上にまっ向けられるべきは当然のことと云わなければならない。

次に、特に強調されなければならないのは、観光開発というものの総合性である。勿論地域開発というもののすべては、何らかの程度において総合性を基調とするものであるし、ことに都市開発の如きは、その最たるものといえるであろう。しかしながら、我国においては、官庁のいわゆる法定都市計画なるもの以外にまだ都市開発計画の真の姿は現われていないし、また現在やかましく論ぜられ、脚光をあびてブームとなりつつある工業開発は、どちらかといえば、まづ生産第一の立場がとられており、ややとむると、進出側の都合によって誘致側の現地の住民の福祉の向上とは相いれない場合が多く、あくまでも、生産サイドからのアプローチに止まって、社会的な緊張を引き起しがちであるといへる。

これに比べて、観光開発は消費サイドからのアプローチであるとはいえ、そこに見られる要素は、現地側住民の福祉とも深く直接つながり合うものであり、またその多様性、地域の広さなどにおいても比較にならぬものである。さらにまた、観光ツーリズムがもつ交通・トランスポーテーション・コミュニケーション、観光事業の多角性、人向性、複合性は現代社会の備図でもあって、その多様な要素の総合のうえになりたっているといえる。また、必然的に要求される道路ほか交通機関の開発整備は、常に工業開発・都市開発への連続性、先行性をもっておるものであって、慎重に検討され周到に計画され、果敢に実行された開発は、大きい波及効果をもつて住民の福祉に資せんするものといえるし、放漫な工業化・都市化に対する厚生施設、緑の確保など有効な手段としての意味合いをもっている。

しかしながら、一面これまでの観光開発は、いたづらに消費面のみ強調され、その健康な本末の意味を失うおそれも多分にあることは注意すべきで、人向性の極端な気風な発想がそのまま、手っ取り早い投資の回収というだけにすりかえられているのは注意されなければならない。

かくして、観光開発は、工業開発のおくれた地方において特に有効な近代化のベースを開くものであって、従ってまた、必ず産業開発、都市開発をも含めた全体的な総合性のうえに検討されなければならない。

その際、観光地域開発は、次の二つの役割をもつべきである。
すなわち、

- ㉑ 都市化のルーズな傾向に対し、クサビを打込む
- ㉒ 自然景観の保存による伝統の確保
- ㉓ 産業開発の円滑な移行

§1. すでにみた観光産業の全体的方向にしたがって、香川県観光開発の方向を整理すれば、次の如くなるであろう。

- (a) 先に見たように、ソーシャル・ツーリズムの新しい方向に対応するものでなければならない。
- (b) しかし、ソーシャル・ツーリズムによる観光の大衆化とは、低俗性や特徴のない全国的一化を意味するものではない。香川には香川の特徴を生かした独自の方法が考えられなければならない。
- (c) 観光開発は特に、公共と民間の相互の関連活動が相応じて総合性を発揮しなければ、その成果を期待することはできない。
- (d) 観光開発は、工業生産などと異り、最終マーケットが当該地域へ移動してくるといった形態の観光産業を対象としているので、たえず地域の事情が敏感に変化するものであるから、充分の把握性をもったものでなければならない。
- (e) 観光は産業としては、どちらかと云えば、中小企業の雑多な集合体であるから、これを規正すべき公の計画が先行しなければ、ひどいことになる。
- (f) 県の計画であるから、最近有名観光地で行われている私企業による開発とは異った次元にたたなければならない。しかしまた、一段階上げた国家的視点からの開発計画とも自ら異る。後に述べるように、一面において地域的経営計算と国家的観光政策とをにらみ合せながら、それらの調和と、結局は地域経済の開発と住民の福祉につながってゆかねばならない。
- (g) したがって、道路公園その他の施設的な計画のほかに、観光開発に対

する地元住民の理解と協力を求める理念的な方向がどうしても必要である。

- (h) 後にのべるように、低開発地帯の一つとしての四国の工業開発と、これにともなう都市開発が、必然的に行われるであろうが、この場合の観光開発との関連や相互影響を、積極面・消極面の両面から十分に検討しなければならない。
- (i) すでに開発されている観光地域や観光施設と、新しい観光開発による開発地区との調和をはかり、既存地帯の再編成が考えなければならない。
- (j) 主たる対象を外客に向けるか、同じ国内客にしても県内か県外か、体育的観光と家族的慰安的観光をどう区分するか、交通機関、施設、ルートの設定に当って、その方向と区分に見通しをたてなければならないが、これについても観光開発の効果面からの検討が必要である。

2. 観光開発の効果からみた問題点

観光開発の効果は如何なるもので、どこに帰属するものか、これの帰属主体が、国家・地方自治体(県・市・町・村)、観光事業主体(法人・個人)、一般市民の各段階に区分できるが、それぞれの利益は相対的なものではなく、結局は県民福祉を中心とした地域社会、国家の総合的發展として、本に筋のとおったものとなるべきであろうが、同時にそこに自ずと異った段階の問題がある。すなわち、

(a) 国家的見地からは、

国内資源の開発は、国民全体としての利用の増加となり、また外客導入のための国家的資源の効果的な開発として、貿易外収入の増加による国際収支面での大きい経済効果がある。また一方では良好な観光開発は国土の自然保護、国民保健上、教育上の観点からの文化的効果も生ずる。

(b) 県の見地からは、

一面において国家の場合と同様であるが、更に具体的に経済的後進地域としての農業県の近代化、つまり産業構造変革の一つの突破口であり、呼び木的な効果と将来への布石としての工業開発との事前調整による効果的な産業配置が期待でき、さらにこれによる県民所得の増大と財政収入の拡大という効果がある。しかし反面においては地場資本の貧困であることから、県外資本との調整が不可欠であり、また放任すると社会道徳が低下するおそれがあるので、これに対する防止策について努力を払

わねばならぬなどさまざまな消極面も存在する。

(c) 観光事業主体の見地からは

観光客の増加による収入増、県内地元資本の蓄積などの効果があるが、他県資本との競合面、私的企業の利益追求に対し大衆の保護、自然環境の保護などの見地から、一定の規制の必要を生じてくる。

(d) 県民の側からは

直接に利用者の立場にたつことによって、保健や文化の上での向上が期待でき、地元における雇傭機会の増加も考えられる。反面、郷土の自然の損壊と外部的交流の活発化によって、これが一つの動機となって地域社会の再編成をひきおこす。

このほかまた、生産企業においては、労働者の誘致の一つの手段であると同時に労働力再生産機構としての価値もある。

これらの諸利益主体はさきにのべたように、相互に密接な関連があるが、一部の特定者の利益ではなく、住民を中心として県内全般的、企業の効果的配値と附加価値の増加、さらにこれによる自治体経営の便益、国家的見地までもを総合的にとらえて、将来にわたってもっとも効果のあるマスタープランをたてる必要がある。

3. 工業開発と観光開発の関連性

他の諸府県と同様、香川県は都市圏開発構想として、工業開発と観光開発とを併行して進めているが、この両者の関連には肯定的共存的な面と、否定的予備的な面との二つがある。この二つの側面について十分な吟味を加えておかなければならない。

「共存の肯定面」

(a) 工業開発投資に先行し、或いは共通目的をもって、工業開発の基盤的投資が行われる場合がある。瀬戸大橋計画などは、その最も大きなものであり、また逆に、産業道路投資が一部観光用にも使用される形態もある。観光産業も基本を交通運輸機関におく以上、多かれ少かれ産業開発と共通的な役割を果たすことが多い。

(b) 地域制の確立により、工業地帯のスアロールに対して、初めからこれを遮断し、工業地帯内部の適正配置と相まって、工業都市にグリーンを提供し、広域地域制の確立により、産業都市を理想的な形態にもってける面があり、両者は協力的である。

(c) また、労働力再生産の憩いの場を確保することによって、生産に側面的な協力が行われるのみならず、このことによって、最近では地方の工業誘致の大きい要因の一つとなっている。

(d) いわゆるテクニカル・ツーリズムの開発によって予め整然と配置された場合は、観光資源の有力な一項目となる。工業開発のためのダム建設なども立派な観光地として提供される。これらの近代工業地帯の景観は観光景観の中にはめこまれ、観光開発と工業開発とが全く共存することも可能である。

「矛盾の否定面」

このような肯定的な面もあるが、工業開発と観光開発とは、また次のような否定的な関係も有している。

(a) 工場地帯の建設による自然景観の破壊、さらに工場による空気汚染、工場排水や汚水などによる工場公害に対し、自然保護の立場に立つ。

(b) ダムの建設などによる良林、良田の埋没、道路建設による景観の破壊変化。

(c) 観光開発による都市化にとりなう労働力の引上げ、これによる工業労働力立地との矛盾。

これらの中にはかなり基本的な問題もあり、公害の防止には相当な財政的措置を要する心のあるが、矛盾面は一つには相対的価値の比較の問題であり、よりよい価値のために低値のものの若干の犠牲はやむをえないし、また直切なマスタープランの策定によってその矛盾はかなり解決される。

したがって、工業開発計画を充分に予測した観光開発計画の樹立が是非とも必要になるのである。

§3. 観光開発計画からみた香川県の特徴計画の基礎条件

1. 地理的な位置

(a) 瀬戸内海に面して、

対岸岡山県と相対して、瀬戸内海最狭部を扼しており、瀬戸内海の特徴をそのままあてはめられる場合が多い。観光資源として見るとき、瀬戸内海は多島の内海海洋公園としてユニークなものでありながら、これと云った決定的セールス・ポイントに欠けており、阪神間と九州を結ぶ

通過観光地帯となっている。

外客宿泊統計によれば、全国占有率6%以上の県は、九州では4県あるのに、瀬戸内海では広島県一つしかなく、しかも広島もどちらかといえは、原爆被災地としての特殊条件が加わるので、瀬戸内海自体としての魅力によるものかどうかは疑わしい点もある。地域別にみた宿泊数でも瀬戸内海地帯は、はるかに下位にランクされている。

Fig. 8. 主要府県別・観光地帯別外客宿泊延人員 (昭和34年) (単位:千人)

府県名	宿泊延人員	比率(%)	観光地帯名	宿泊延人員	比率(%)
東 京	875.5	52.9	京 浜	994.6	59.8
神 奈 川	167.5	10.1	京 阪 神	269.1	16.3
大 阪	133.8	8.0	伊 豆	52.3	3.2
京 都	81.8	4.9	宿 根	47.8	2.9
静 岡	58.3	3.5	名 古 屋	40.7	2.5
兵 庫	52.1	3.1	日 光	39.7	2.4
岐 阜	40.3	2.5	広 島	16.8	1.0
愛 知	39.7	2.4	上 野 原	16.0	1.0
長 崎	17.5	1.1	長 崎	15.9	1.0
福 岡	16.2	1.0	支 那	13.3	0.8
広 島	15.6	0.9	別 府	13.0	0.8
大 庄 園	14.5	0.9	上 野 原	11.2	0.7
三 重	12.0	0.7	伊 勢	11.1	0.7
と の け	10.3	0.6	伊 勢	9.4	0.6
	120.8	7.4	北 陸	9.3	0.6
			瀬 戸 内 海	8.5	0.5
			の	87.2	5.2
計	1,655.9	100.0	計	1,655.9	100.0

Fig. 8' 全国に対する国際観光上の香川県の位置

年 度	外 客 消 費 額			消 在 客		
	全 国 千ドル	香 川 県 千ドル	香 川 県 / 全 国 %	全 国 千人	香 川 県 千人	香 川 県 / 全 国 %
昭和11	31.2	-	-	42.5	-	-
28	32.9	6.1	0.186	40.7	6.19	1.52
29	38.4	7.1	0.185	48.2	9.08	1.87
30	45.2	12.8	0.281	58.5	13.58	2.34
31	55.1	18.5	0.335	69.6	21.08	3.11
32	64.7	31.4	0.486	84.2	32.50	3.86
33	76.1	31.5	0.414	103.8	34.11	3.29
34	93.8	45.0	0.480	127.8	42.29	3.34
35	115.9	50.6	0.436	159.4	49.21	3.11
36	137.0					
37	164.0					
38	200.0					

しかしながら、今後は瀬戸内海全成が、例えば新東海道国鉄幹線の完成などによって急速に国の人口重心に近づけられるなど、全般的に交通機関の水準の向上が予想され、また瀬戸内海沿岸一帯にコンビナートの

建設が進められているので、これらを充分考慮した計画がたてられるならば、将来においては、現在とかなり状況を異にすることが予測される。

(b) 四国四県の一つとしての位置

四国が独立した島国であるために、常識的には四国としての統一的なイメージができていない。実際は気候的に太平洋側と内海側と、四国山脈を界にかなり異なるのであるが、何としても他の3県との相互協力による四国全体の総合性の確立が急務にあるといわなければならない。

四国島内交通機関の主任務を担う国鉄のスピードアップによってようやく、松山・高知など3時間前後で直結できるようになったが、四国周回路線はなお未完成で不便のままであり、四国の中での統一的な関連性がまだ明確には出来上がっていない。

(c) 阪神間からの距離

大消費地としての京阪神との関連は香川県観光にとっては重要で、阪神は香川観光の顧客である。

この関係は、結局時間的距離が一番の問題である。船便においても最近では順次スピードアップがはかられつつあるが、この時間短縮は、なお一層必要を増しつつある。

すでに開航したフェリーの現状に見るとおり、今後はさらに国鉄社航路に加えて、バス・自家用車によるフェリー利用観光客が急速に増えるものと予想され、そのクライマックスは何といても瀬戸大橋の建設ということになるだろう。

2. 気候的条件

瀬戸内気候としてよく知られているように温暖多湿である。かつては全国有数の塩田地帯として重きをなしていたが、今日では殆んど廃業して転用をまっのみとなっている。夏季は高温多湿であり、また、瀬戸の夕なぎとして、そのむし暑さは有名であるがため、一応は春秋型の観光地とされているが、今後は今まで未開発であった丘陵地帯の開発により多少事情を異にするようになるだろう。また阪神間との時間距離が短縮すれば、夏季の海洋観光利用は相当に価値を生ずる。いずれにしても施設水準の良好であることが必須の条件となってくるに違いない。

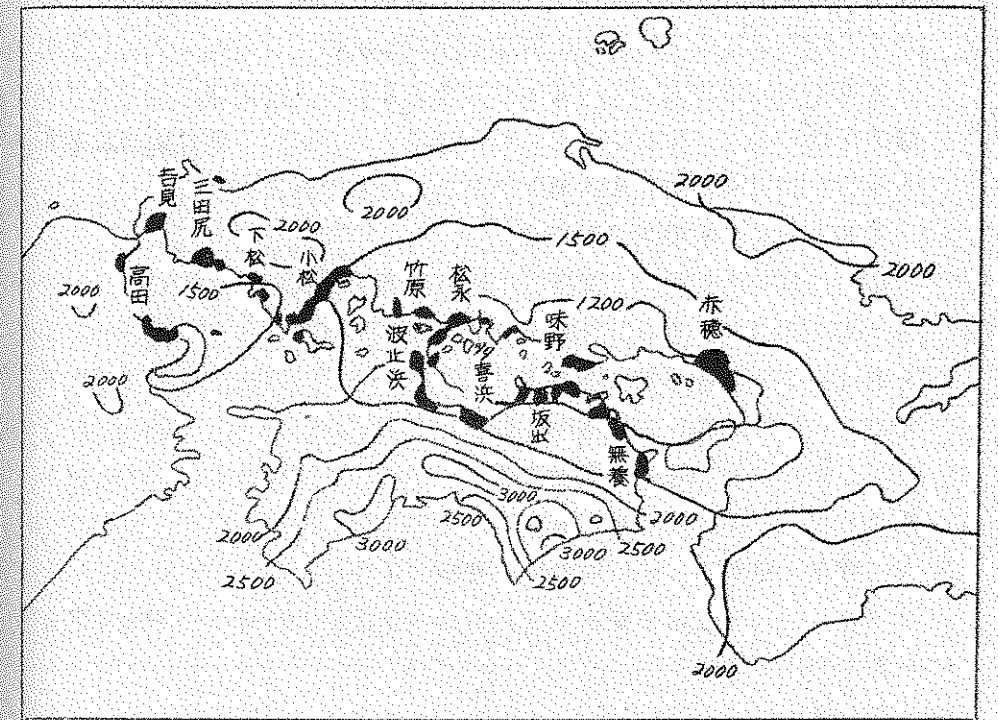
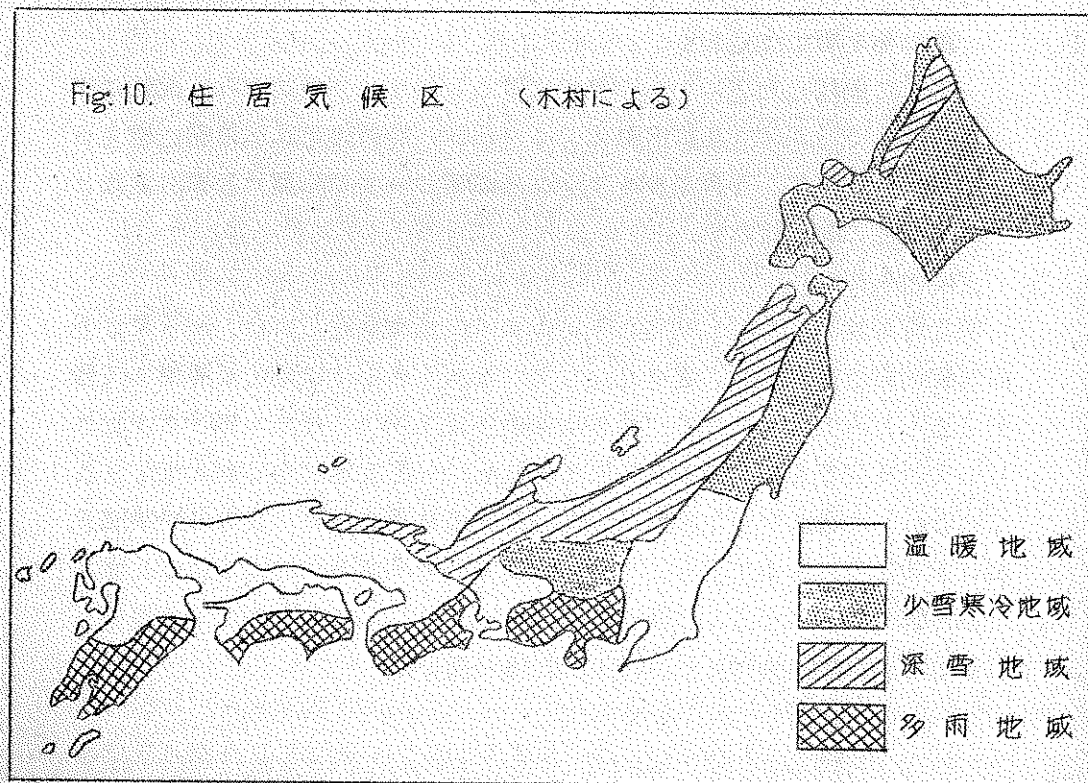
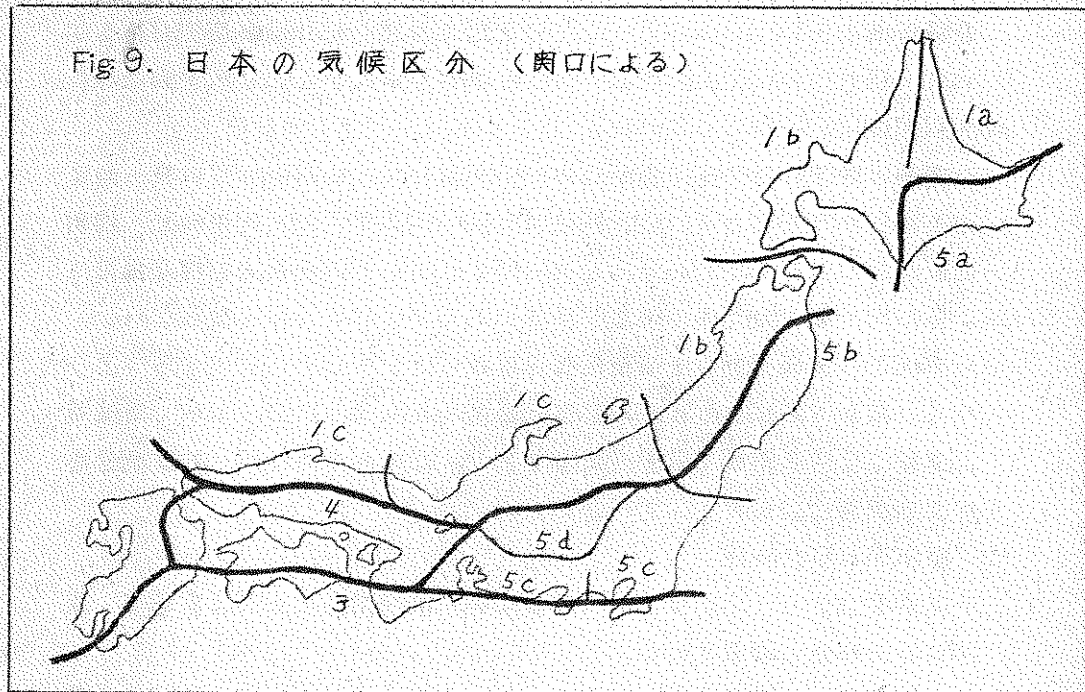


Fig.11. 瀬戸内地方の塩田の分布と年間降水量 (単位 mm)

3. 観光資源

(a) 宿泊施設

人口比率を比較してみても、甚しく宿泊施設が少ないが、とくにホテルにいたっては中国地方と共に四国地方は皆無にひとしく、国際観光においてとくに滞留力が少ない。特定のポイントに是非ともホテルを必要とするところから、ソーシャル・ツーリズムにそなえて、古い四国盗路の伝統からも民宿の活用をはかることは、近代的にそれが処理されれば、もっとも風土に合ったものとして歓迎されよう。要するに如何にすぐれた景観も、その楽しむ基地としての体制にかけるときは有効な資源とはならない。

(b) 交通機関

交通機関は何といっても観光産業の生命を制するものである。四国は島国としての特性から本土との連絡をもっぱら国鉄連絡線及び社航路にたよってきたが、国全体としての運輸交通機関の飛躍的な整備と道路の

改善 自動車の普及等めざましい勢で進んでおり、計画中の瀬戸大橋の完成をみるならば、四国の位置は根本的に変化すると共に利用交通機関の比率もかなり変化してくるものと考えられる。航空機については飛行場の関係もあり、中型旧式のものが増行しているが、飛行場の拡張計画が進行すれば利用者も漸次増加の道をたどるであろう。

(c) 産業工芸及び水産業の収斂化

香川は早くから開け、また伝統的に各種の工芸物産にすぐれ、今日でもたえずそのリファインメントに努力が払われている。「また「はまち」を中心とする養殖漁業も全国にさきがけて起り、次第に他の奥産に及んでさかんに行われ、立地条件の有利なことと相まって、今後も発展するものと思われる。さらに最近では、エビのふ化工場をはじめ出現し、藻止塩田の高度な利用方法が着々実用に向いつつある。これらいつれも、環境を整備し、他の総合的な機能と兼ね合わせることによって、テクニカル、ツーリズムの資源としてユニークなものであり、その利用方式が考えられてよい。

(d) 伝統

四国遍路という伝統的な周遊地であった四国は瀬戸内海の絵画的静かな景観と太平洋側の空戸、足摺岬に代表されるダイナミックな海洋景観との調和により、近代的な観光地として変化していくだろうが、この間に介在する伝統的な観光資源の保存、調和をどのようにするか、四国の観光開発を魅力ある特徴と変化をたしめる基本となるだろう。

香川県においては、伝統一般が根強く残っていると共に、琴平、屋島、白峯など名所古蹟も多く、特に重要なことと云わなければならない。伝統と近代の対立、調和は観光地開発においても重要な課題である。

(e) 保養施設

温泉は古くから保養施設として独特な社会的役割を果たしてきた。しかるに近來二つの方向が明らかになってきた。一つはより専用化されてきた社会の恥部当たるような方向と、もう一つは近代的意味をもちリバイバルされてきた労働者のための厚生施設としての役割である。いずれにせよ日本が火山国ないしは温泉国として世界にけんぞんされている以上、温泉が観光資源として与める重要性は注目すべきものがある。殊に日本程温泉の開発が進んでいる国は世界にも類がないことを思えば、観

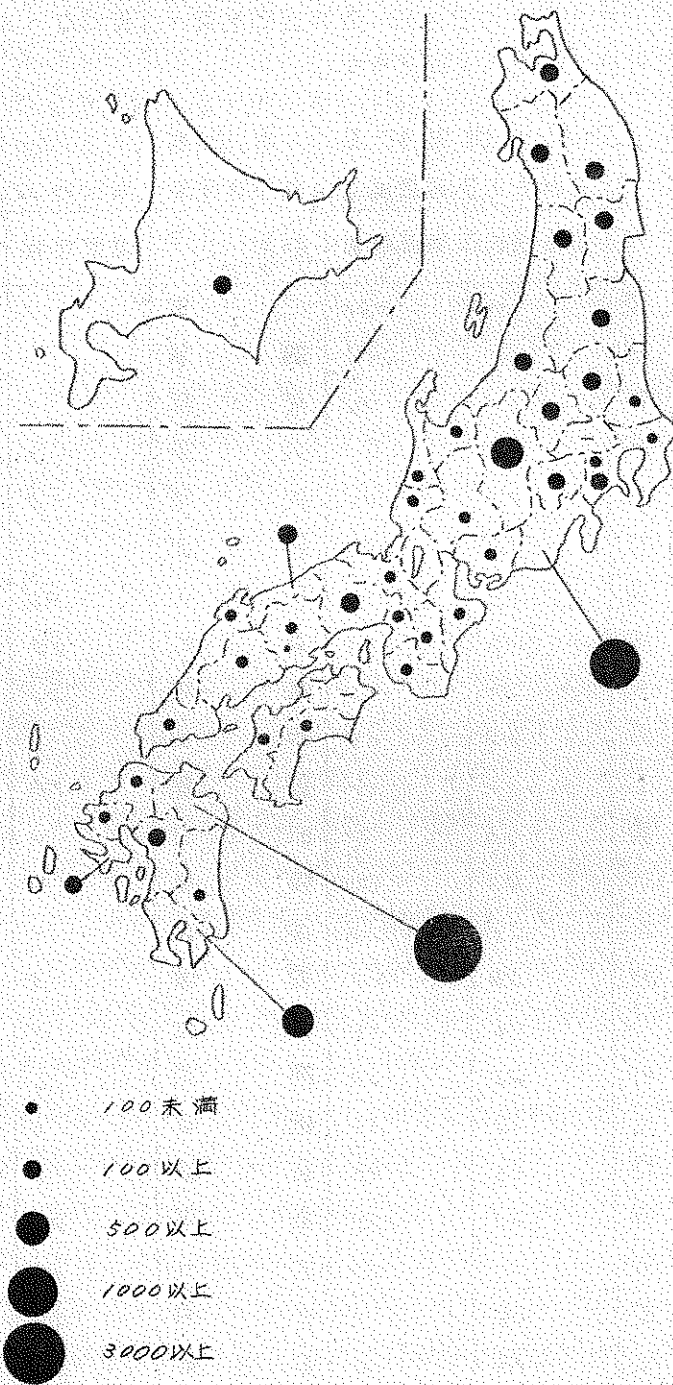
光立国上も重要であろう。しかるに残念ながら別図にみるように、香川にはこれという温泉資源をもちいていない。わずかに塩江が古くから鉱泉として知られているにすぎず、近年五郷温泉が大衆的なヘルス・センターとして開発されたことはのぞましい。

Fig.12. 日本の温泉地数・泉源数

(厚生大臣官房国立公園部管理課 昭和29.12.31現在)

都道府県名	区分	温泉地数	泉源総数	都道府県名	区分	温泉地数	泉源総数
北海道	道	90	386	三重	重	7	18
青森	森	45	254	滋賀	賀	-	-
岩手	手	31	74	京都	都	6	8
宮城	城	18	141	大阪	阪	3	5
秋田	田	19	109	兵庫	庫	30	122
山形	形	53	253	奈良	良	2	2
福島	島	103	331	和歌山	歌	20	95
茨城	城	17	24	鳥取	取	10	242
栃木	木	21	167	島根	根	29	64
群馬	馬	48	163	岡山	山	8	20
埼玉	玉	-	-	広島	島	10	10
千葉	葉	10	11	山口	口	4	129
東京都	京	27	27	徳島	島	-	-
神奈川県	奈川	21	317	香川	川	-	-
新潟	潟	89	144	愛媛	媛	3	8
富山	山	16	16	高知	知	3	3
石川	川	22	50	福岡	岡	6	60
福山	井	12	38	佐賀	賀	9	90
長野	野	36	83	長崎	崎	4	108
岐阜	阜	71	774	熊本	本	24	219
静岡	岡	31	69	大分	分	29	1329
愛知	知	38	1577	宮崎	崎	29	46
		13	14	鹿児島	児島	56	802
				計		1133	8452

Fig. 12. わが国温泉の分布図



§ 4. 開発計画の総合的条件——開発計画の手段とまとめ

以上、観光産業の動向を概観し、基礎的な諸問題を充分検討したのち、香川県の各地区の地域的な特性を生かして、最大の効果をあげる様な総合的計画が樹てられなければならない。この様な開発計画は経済的進歩がその第一の目標であるが、同時にまた、それが現地の人びとの民生福祉につながるものでなければならない。そこにはじめて総合計画としての価値を生ずるものということが出来る。その手段と総合の諸条件は何かについてみることにする。

1. 促進と抑制——制御の科学としての計画

開発計画なる地域計画には、大きく分けて本質的な二つの方向をめざす手段——(1)促進的手段と(2)抑制的手段——が含まれている。この二つが相応じてそのタイミングと緩急よろしきを得て、開発の実をまっとうすることが出来る。地域計画は、これあるが故に、「制御の科学」と呼ばれているのである。具体的には次の如くである。

(促進的手段)

これは、放置しておいても種々の雑多な民間活動の堆積によって、順次余曲折をたどりながらも前進していくであろう社会活動に対し、何等かの明確な方向に目標を設定して、その方向におかしての進歩に積極的な布石を打ち、その発展のテンポを促進するとともに、兼ねて諸種の民間活動を誘導していかうとするもので

1. 具体的な諸施設の設置(橋梁、道路などの建設)
2. 既存施設の改変、改良による更新(その改善)
3. 資金的補助若しくは育成措置による誘導(助成措置)
4. 更新、改善に対する具体的な指導(技術指導等)

などの積み重ねによって目標にアプローチしていかうとするものであって、この場合特に県だと地元公共体の行う建設事業や行政指導などの施策が、重要な役割をはたすものといわなければならない。

(抑制的手段)

これは、放置しておけば、個々の放漫な活動によって、地域のもつ機能なりが、順次低下し破壊されて、ついには全体の浮沈にも関する様な事態を引き起しがちであるのに対し、強力な公共的規制措置によって、

或いは消極的な誘導措置によって、社会活動をコントロールし、先の積極的促進的施策と相まって、その万全を期そうとする心ので、種々の地域計画、建設、自然保護、文化財保護などに關する国の法律は、多かれ少なかれ、こうした抑制、規制的性格をもっている。具体的には

1. 自然や旧蹟の保存保護のための規制措置
(国立公園法、その他自然保護法、文化財関係法等)
2. その復旧、再建に關する具体的措置
(国の資金もしくは補助或いは公共団体の寄金による実施)
3. 社会悪の発生に対する予防的、防正的措置
(法制並びに、社会慣習による)
4. その予備的布石としての社会教育の普及徹底

などが併行してとられるのが普通である。特に観光開発の場合には、民間の開発努力に負うところが多いために、やゝとみると、いわゆる、「ラッシュ」、「ブーム」の形で暴走する危険が多く、計画策定の段階で予め、これらの状況を予測し、周倒な準備のもとに計画がたてられ、実行にうつされることのがぞましく、またその影響するところについて、充分民間当事者に徹底しその協力を得る様、不断の努力が傾けられる必要があり、この点が特にこれまでの我国の観光開発について反省されるべきである。

いづれにせよ、これら促進抑制の二つの手段は、相互に有機的に実行され、この両者が相まって、マスタープランが完結するものであって、いたずらに開発の直接的な効果にのみ眼をうばわれるならば、遠からずして、その悔を千載に残すこととなる。

観光開発は多く、自然の貴重な資源の中で行われるので、一度そこなわれた自然を再びとりもどすには破壊に要したエネルギーのように数千倍を必要とすることを、銘記すべきである。都市地域の開発について、現実の限に都市計画がおいついていけないということも、一つにはこの例であり、また運用面で考えさせられることが多い。

2. 公共と民間

観光開発の場合のみでなく、種々の地域開発について常に問題になるのは、民間と公共の対立関係であろう。民間の経済活動はそれ自体競争的であると同時に、多くの場合全体として、公共の立場と競合し相対立するこ

とが多い。この点について、我が国の関係諸法規、行政機構、政治理念、等々は、まだ有効適切な実際の方策を見出していただばかりでなく、技術革新を中心とする時代の急激な流れの中に、すでに今日のな意味と効力を失ってしまっているかに見える。例えば種々の地域関係法についてみれば、それらは振興と規制もしくは禁止の全く異なった系質を同時に包含して、自己矛盾におちいつているといつてもよい。それはすみやかに、峻別して、振興、建設に關する促進手段と、規正、禁止、安全、保護等に關する抑制手段とに区分され、機に応じて、實際的效果を見失わないような弾力性ある運用の途を開くべきである。更に官庁の諸機構においては、今日の如く開発がブームとなつてくると、企業ファンクションに属すべき部分が次第に比重をまして来て、官庁本来の行政、ファンクションに属すべきパートが、企業的創造的役割をはたす、つまり監督的役割と民間活動的役割を同時にかねるといふ、不都合な事態が順次表面化してきたし、また、著作権に關する法律が、ラジオ、テレビの発展によってすでにナンセンスなまでに陳腐化してきたと同様の事態が、建設の各種の面で、技術科学の発展の結果として具体的に発生してきている。

一方民間の側でも同様に、種々の具体的な欠陥が、指摘されなければならない。例えば「公共の福祉」というものが、いまだかつて守られたためしはない。公衆道徳の欠陥という日本人の恥部は、観光開発の様な場合にはもっとも重要であつて、在来の「旅の恥はかきすて」式の観光から、眠る健康な明日への活力を養う「ツーリズム」乃至「レクリエーション」への脱皮をとげるには、消費者大衆の社会教育が行われなければならないし、その様な機会を可能とする視点が、地域計画の中に生かされなければならない。この点について、在来ややとみると徳性の問題があげて、社会教育家ほか一部のいわゆる教育者の努力にのみおしかぶせられていたのは反省すべきであつて、今日では、大衆の教育は、そのような機会をあたえる施設やメカニズムの完備こそが、まづ第一であるといわなければならない。しかるのちこれらのメカニズムを使って、如何にして自然のうちにモラルを身につけることが出来るかといふ、具体的方策が考慮されるべきであろう。

今日の如き時代には、エネルギー、スピード、マスなどすでに具体的な実体の世界の発達に対して、むしろかなり目的的な、在来の区分や機構に

とられないで、全く新しい、相互分担、相互協力の関係が民間活動と官庁の企業フロンクシヨンの間に、成立されなければならない。

民間開発にまっべきものは、どんどん民間に権限を委譲し、官庁は公共の立場にたつて、監督、コントローラーとしての機能を十分に発揮する。一方民間の個々にまかしておいたのでは、満足な解決が危ぶまれるものは、大胆に役所でとりあげ、公共優先の立場から、社会の福祉を第一に、公共性を重んじて企業されなければならない。

「民間と公共」の向題は「自由と規制」という単純な向題ではなく、社会の能率、社会の責任、社会の進歩のための条件としての、機能的分担、協力関係として、一般の支持と納得の上に、計画が実行に移されることが望ましい。

まして地域開発はすでに見た様に、その総合性にこそ向題があり、総合を前提とした任務分担にこそ、計画の意義と効果についての保証がかかっていることを見なければならぬ。種々の利害関係を含みつつ今後も公共と民間という向題は強力な調整を必要とするにちがいない。このかね合いのところにプログラムの役割がある。

3. 個別と全体 — 総合の基礎

かつては、個別計画の集積を以て、全体計画とし総合計画と銘打つてもさしてあやまりのなかつた様な時代もあった。たかむ、各府県計画の相互の接衝と妥協の上のみ国の計画がたてられたり、各省の計画の単なる集積の上に国の予算編成が行われた如くである。しかるに今日ではすでにこのような牧歌的な時代をすぎており、大勢はよりダイナミックな、つまりたし算的な世界から、かけ算の世界になってきていることは、国家計画、たとえば、所得倍増計画のような、長期的目標設定の上にあつて、総合調整が国政の具体的な任務となり、経済企画庁の如き総合機能をもつ組織への要請が強くなってきている様に、総合とは、かけ算の世界であるということが、国—地方—市町村—地区などの関係についても言えることである。

同様に地域計画についても、その内部にある個々の地区の個別計画の集積のみでは、広域開発乃至は、近代的で総合計画の目的を達することは出来ない。全体計画と個別計画との向には、単に括弧の差だけでない、任務分担と補完的な関係性が存在している。「これを総合し、統一するところの鍵となるファクターは何か」ということが、総合計画の樹立にあつ

て最大の課題である。

4. 地域計画の現代的意味 — 総合の鍵

観光総合開発のような広域開発における総合の鍵は、地域計画の諸原則にのつとつたものでなければならない。改めて論ずるまでもなく、地域計画の諸原則は時代とともに発展してきたし、またそのよりどころとなる背景を異にしてきている。その主なちがいは、これまでの例えば国土計画や地方計画が、ややもすると上部計画の一方向的な押しつけであつた様なプリミティブな状態をぬけ出して、次第に次の様な方向が明らかとなつてきた。即ち、

1. 技術革新を中心とする工業化の発展により、素朴な土地論から、より物的エネルギー論的な面にウエイトがおかれてきつてきたこと。
2. 生活革新を中心として、次第に人間の生活環境の円満な造出ということに努力が向けられてきたこと。

これは、生産面ではますます可能性の増大にむかつて、消費面では生活そのものの質、内容の向上にむかつての人間の新しい努力の方向を示すものであり、生産環境においても、生活環境においても社会性の拡大、人間性の向上にポイントが置かれている。拡大な地域の開発を可能とする様な技術的發展が、これをもたらしたことは明らかで、地域計画の諸原則が本来の基礎の上にすえ直されたということである。

そこで、地域計画、いわゆるエリアル・プランニングは実質的には、物理的、視覚的な世界の統一調和ということと、その動的な調整のためのプログラムをたてるという作業になってきた。総合の原理もまたこの様な作業の上に根を下しているものである。

観光総合開発の場合にも、単に個人の好奇心や欲望にのみ訴えた、昔式の単なる見物ではなくて、国民的な資産としての自然環境の中に身をおいて、種々の角度からこれを利用することによって、生活の内容を豊かにし、明日の活力を養うといった積極的な意味をもつようになったことは、すでに見た通りである。したがつて、複合的な巾と深みをもち多くの世代の活動に、利用に供されるような自然環境の広がり、そこに建設される物的諸施設の施設計画の質が全体を規定するものであるといつてよく、またこれらの広がりや程度は、利用の形態によってさまざまなるものであるといわねばならない。したがつて環境としてのスケールに対する理解や計画が極

めて重要なものとなるし、総合性から派生して各地区に影響を及ぼす課題と、各地区の個別的な条件から派生する総合性への要請とを、相互調整し、これらを密接に連絡するところの、広域的な機能の発見とその具体化とが必要とされるのである。

具体的に言えば、今日地域開発ことに広域の観光開発に欠くことのない総合的要素は次の3つにしばって考えられる。

その第1は、何と云っても広々とした自然景観の魅力、そこに含まれるさまざまな意味をもった存在、自然の生物、人間のいとなみ、その伝統や歴史、或いは新しい活動などのつくり出す景観の感情的な、或いは短覚的な理性的な世界の美しさでなければならない。これは一言にしていえば、利用者の視覚、味覚、聴覚、あるいは嗅覚、觸覚をも含むところの「ランドスケープ・デザイン」の問題である。

その第2は、そこで行われるさまざまな種類の利用活動、或いは目的をもち或いは目的をたぬという目的をもち、或いは静と動など、人間精神と肉体の活動に相応するところの方法と広がり機能をもった3次元の「スケール」の問題である。

その第3は、その様な環境が多数の人々によってさまざまな角度から利用に供される様な可能性を提供するところの、交通、輸送、通信、意志伝達、或いは、広報、宣伝、普及などといったインフォメーションなど、もっぱら経済的な、社会的な、或いは政策的な実問題を含むところの広義の「コミュニケーション」の問題である。

5. 香川県の場合

この様な観点にたつて、香川県の場合について考察を加えてみたい。これまで断面的に見てきたことをとりまどめて見ると良くわかる。

まづ、香川県におけるこれまでのいわゆる観光が何をもたらしたかを少し詳しく調べてみると、まさに今日それが一つの変革の時期を迎えつつある状況が理解される。最近の観光客の動向に關して、昭和36年7月の国鉄四国支社の「四国入込観光旅客の推移と現状」は、比較的困難な実状にもかかわらず、種々の角度から詳しい資料を提供しているが、これから香川の場合について四国各地と対比しながら、主要な傾向をひろってみると次の様になる。

まづ第1に、四国各地についての入込客の着地別人員、つまり各観光地

別、観光客の年次別推移を資料から作図してみると、昭和30年から昭和35年にかけての傾向に明らかに、3つの大きいグループ分けが見られる。

Fig. 13-A. 四鉄支社 国鉄による四国入込客着地別人員 36.7

(実体調査・商込 比率による)

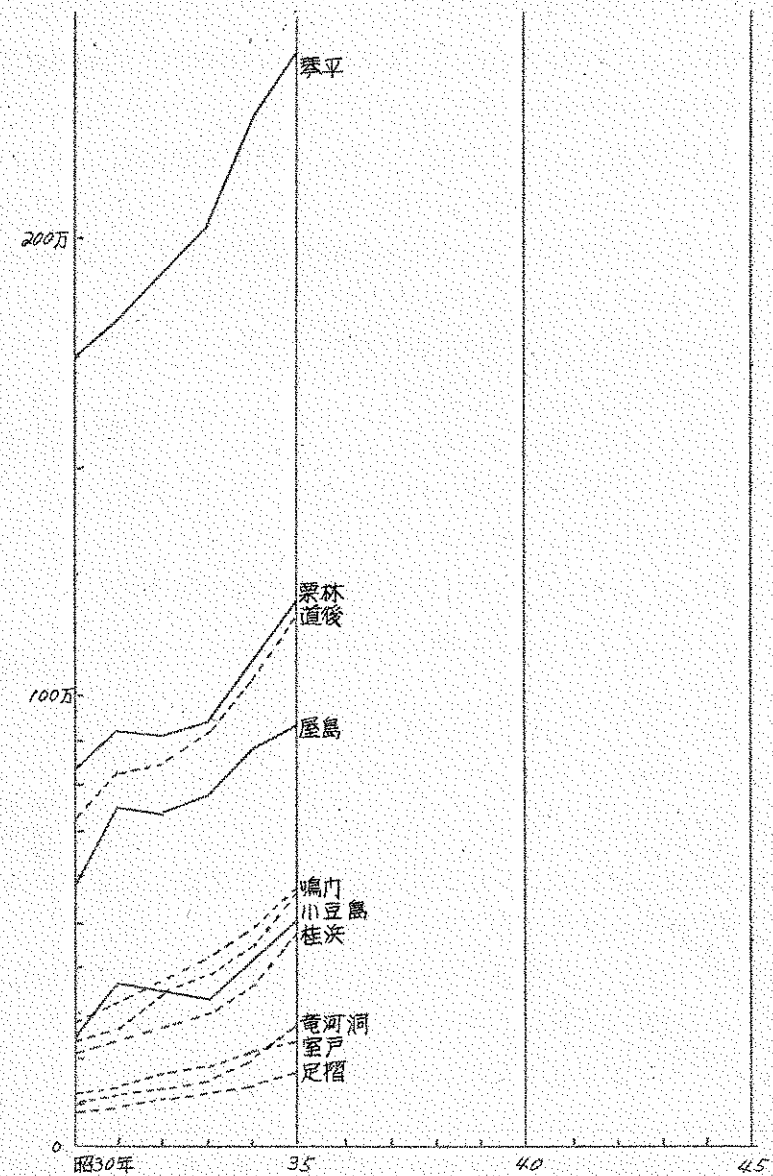
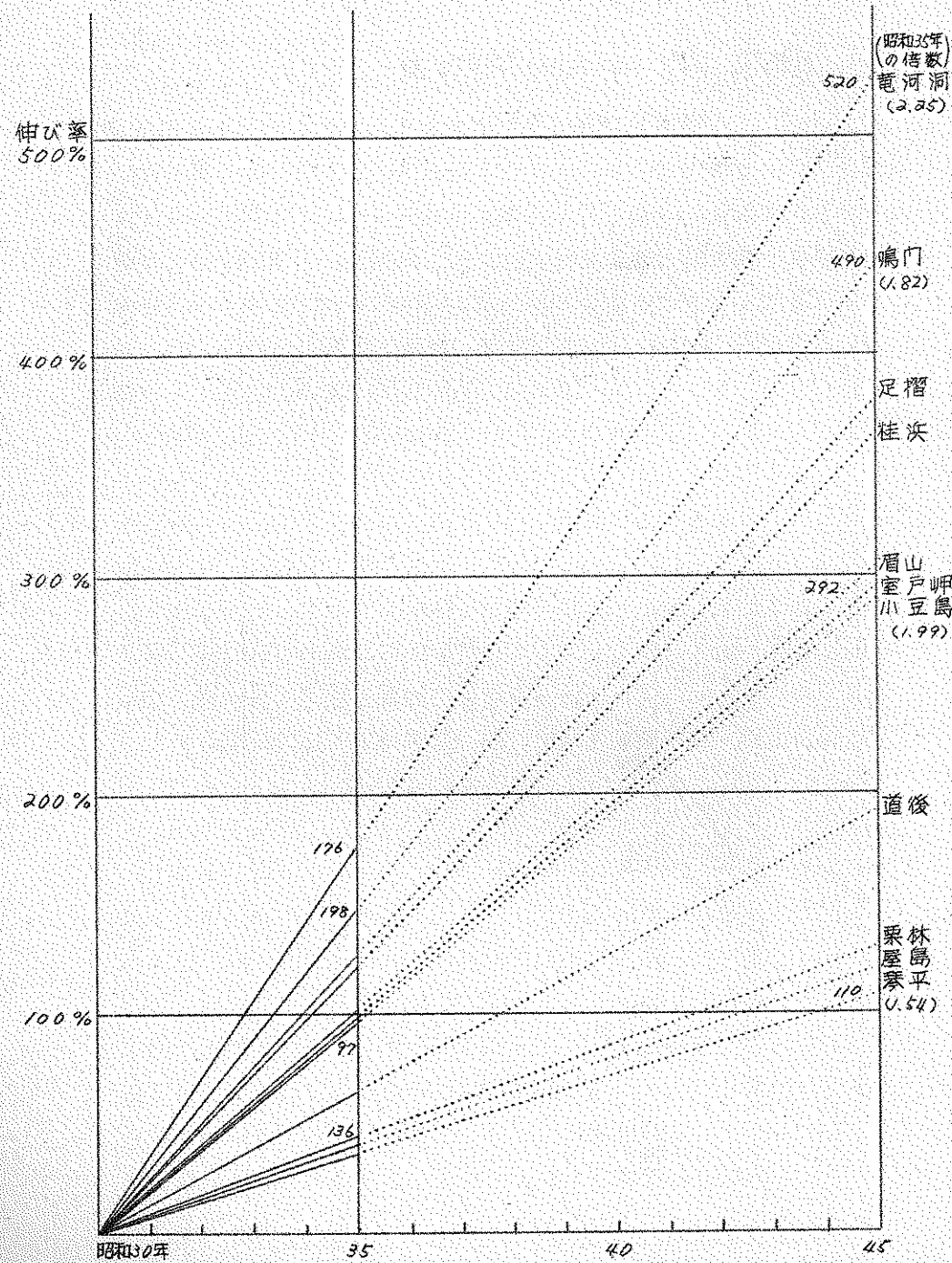


Fig. 13-B. 四鉄支社 四国八込観光旅客の推移と現状
 (国鉄利用者 着地別人員の伸び)



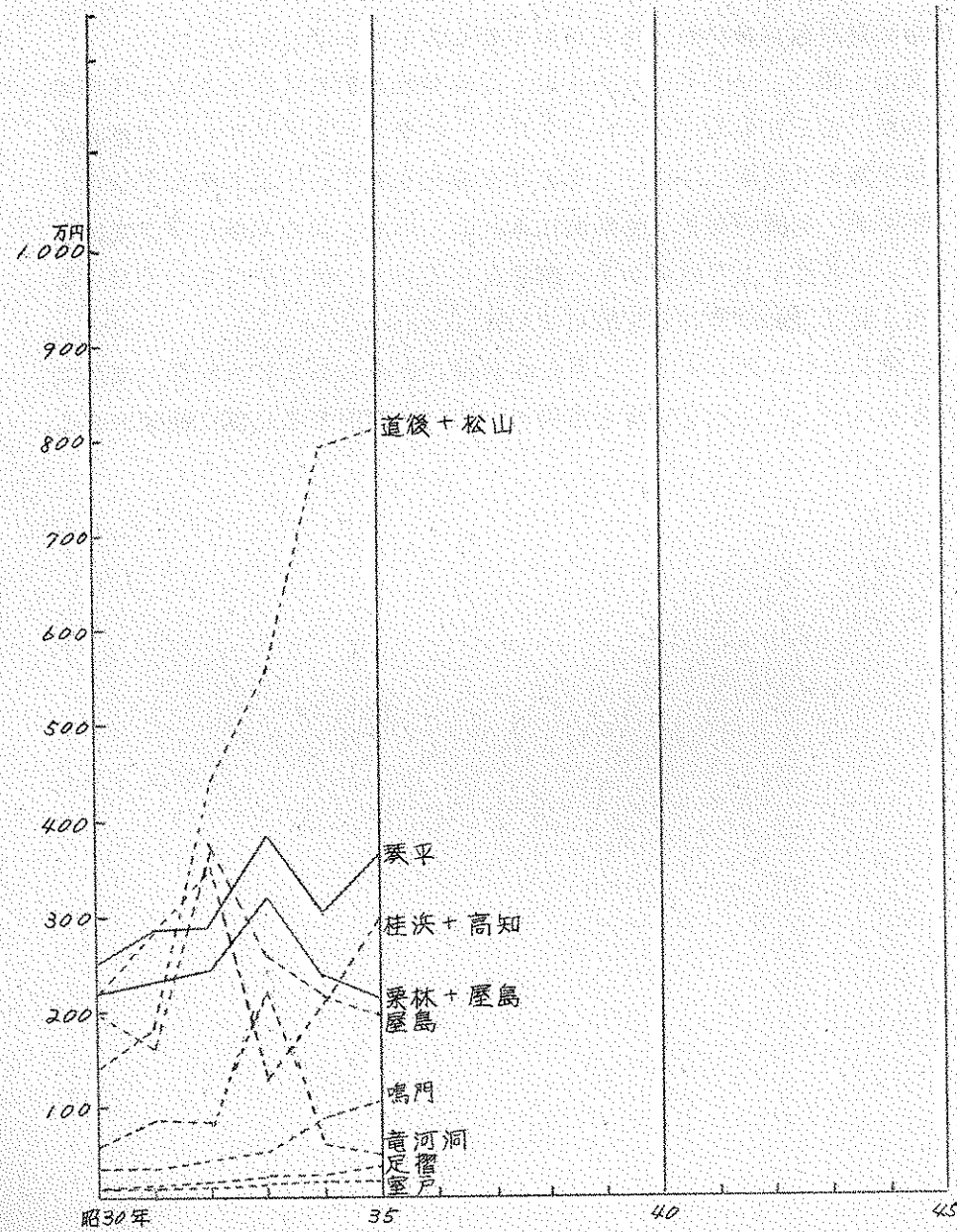
即ち、

1. 栗林公園、道後、屋島など、すでに古くからよく知られた観光地では他に比べて、相当多数の観光客が吸収されているが、年次変化には、全く同じ様な傾向がみられ、一つのグループをなしており、伸びが少く、乗率は絶対数は多いが、その典型的なものといつてよい。
2. 眉山、鳴門、小豆島、桂浜など、近年全国的観光スポットとして脚光をあび、また比較的アクセシビリティに豊んだもののグループが之に次いで旅客を吸収しており、その年次変化を見ても、よく伸びている。
3. 室戸岬、足摺岬など、全国的にみれば、向題にならぬほどアクセシビリティの悪い地方が次いで一群をなしており、絶対数はさして多くないが、目ざましい伸び方を示している。

この傾向は伸び率のグラフに見れば明確によみとることが出来る。またこれら各地が使った年間宣伝費の推移のグラフと対照すると誠に興味がある。

Fig.13-C. 四鉄支社調 観光地別観光宣伝費の推移 (民間は別)

36.7 県、市、町 調

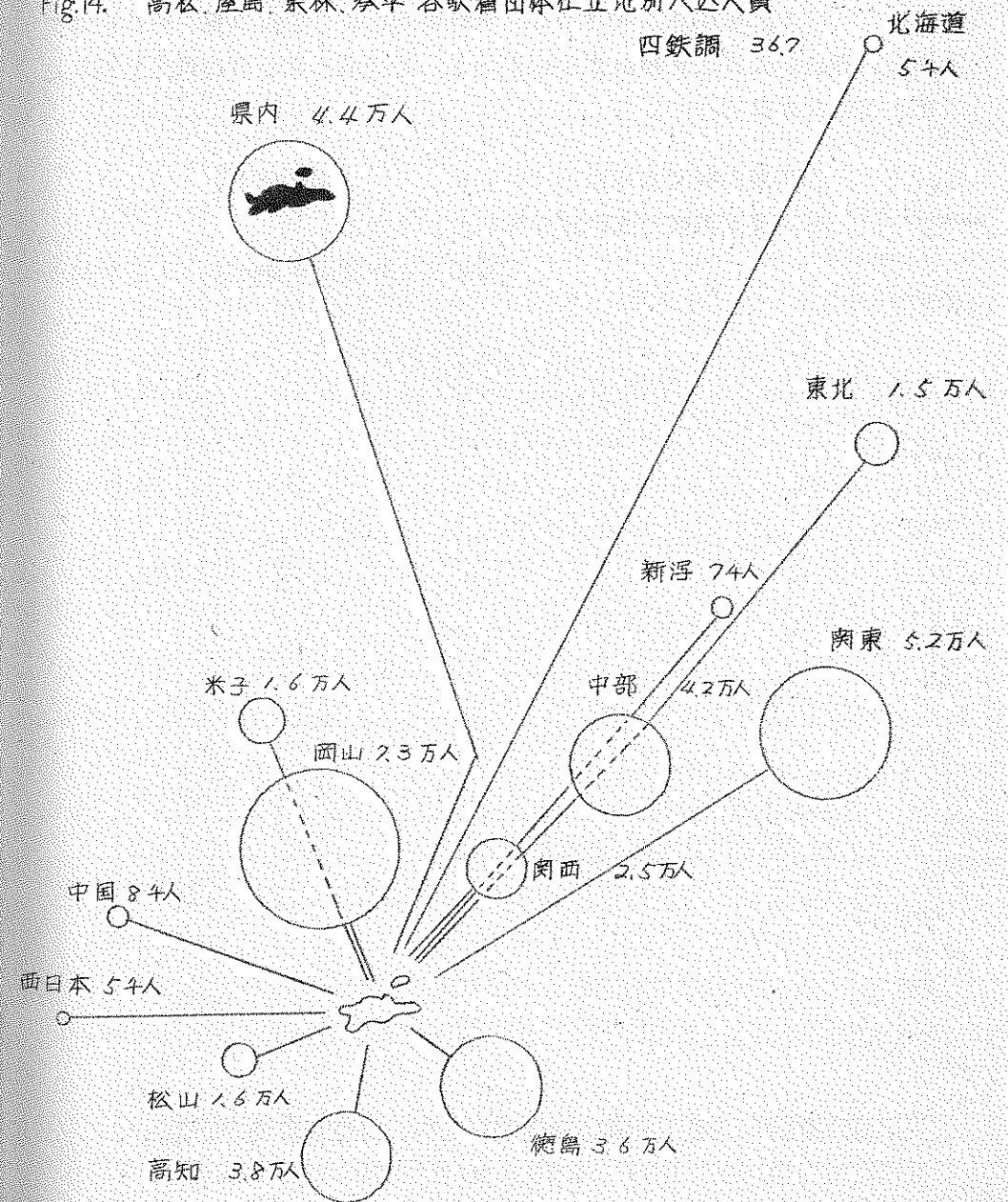


これで見ても、すでに手の行きとどいた 屋島、栗林、琴平といった旧型観光地が頭打ちとなり、別に宣伝もしない室戸や足摺に大衆の嗜好が向

きつつある(荒々しいスケールのある自然にひかれる)傾向をみることができる。

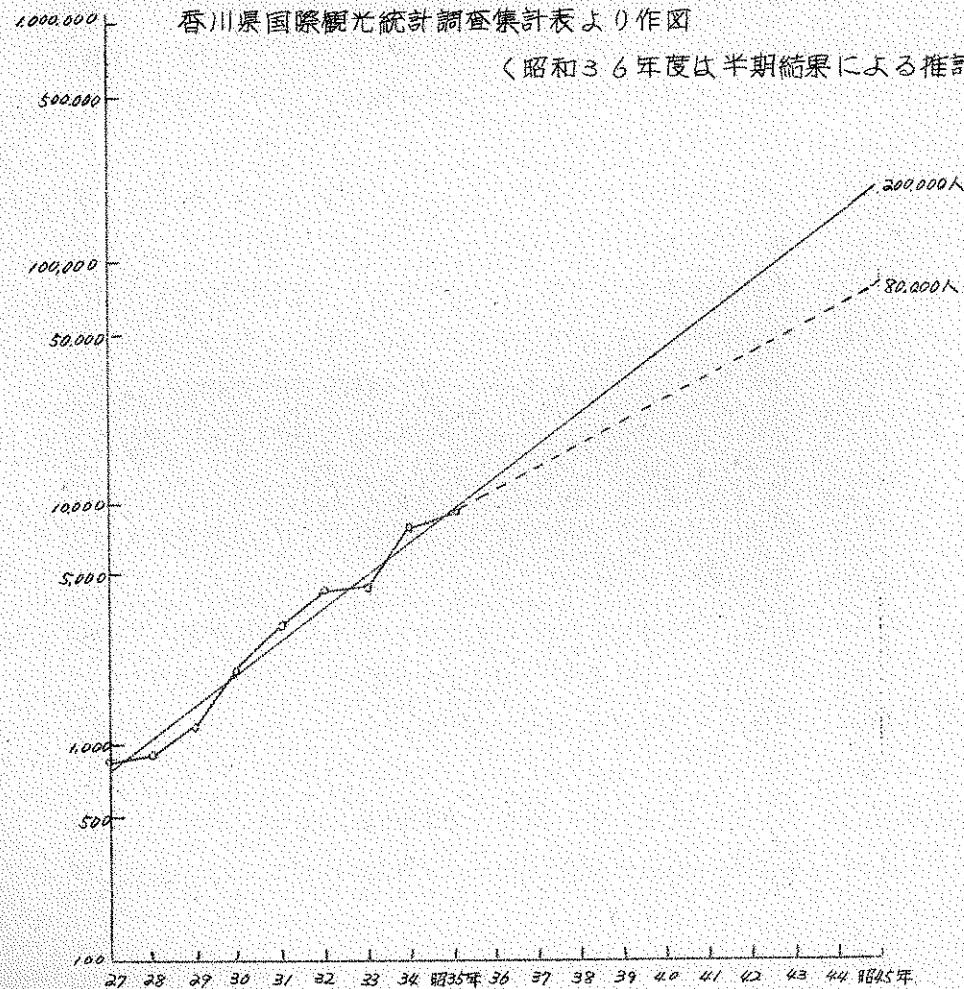
次に香川県に全国からどんな割合で旅客が来るかを見る一つのメドとして、高松、屋島、栗林、琴平の各地に到着した団体客の仕立地別を各四鉄支社、管理部別に見ると図の如く、中部や関東管内が意外に多いこと、岡山、米子管内からかなり来ており、ことに岡山が多いことは、この管内に起りつつある工業開発を考えると、考慮すべき脈があろう。

Fig.14. 高松、屋島、栗林、琴平 各駅着団体仕立地別入込人員



また外人客については、指定統計による県の集計を作図してみると、かなり着実に伸びており、今後ともトレンドが変わらないとすれば、現状における滞在率の改善のため良質のホテルの完備がのぞまれるところであろう。古来の日本的風土の代表的な細かさをもったサンプルとして香川を見るとき、また、工業国として、農村工房化による工業観光ルートが開発されるならば、この程度の伸びは今後確保することが可能であると思われる。それにしても、多数外人向きの人工資料資源を良い自然景観の中に抱きながら、十分な効果を発揮出来ていない。との感が深いのは残念であると言わなければならない。

Fig. 15. 各年度別観光外客数とそのトレンド (指定統計)
香川県国際観光統計調査集計表より作図
(昭和36年度は半期結果による推計)



以上にみた様に、観光香川は今日転換をせまられている。その主たる理由は、在来の観光資源であった屋島、栗林、琴平などいづれも孤立した点であって、今日の時代に合わなくなってきたこと、相当の広さをもった小豆島もまたバスに乗って回っているだけではと大差なく、情緒的な見物的観光に終っていること、東讃の縫手袋など80%の独占率を示すほどの産業工業も多数ありながら、施設の不備と中途はんばな距離がわざわざして観光資源化されるに至っていない。など、要は今後の新しい観光をめざして点から線へ、線から面へと興行と深みをもった多角的観光資源の総合開発がのぞまれる。

6. 総合を前提とした香川観光開発の地域区分

点から線へ、線から更に面へと広がりを持った新しい観光開発を実施するには、前に見た様に、計画の対象となる香川全域を、次の様な要素によって、開発上効果的な数群の小地域に分けて考察を加へ、施策を行う必要がある。即ち

- (a) 気候風土、地形景観のまとまり、歴史的な伝統アクセシビリティの便益などつとめて似通った心のでグループ分けする。
- (b) 各グループ即ち各地区は、少くとも将来その地区内の観光ルートの開発上、核心的な基地となるような中心を1つ乃至2つ持つこと。
- (c) 各地区の内部のルートがバラエティーに富み、決して単調におちいらないこと。しかも同時に、一つの共通的な要素によって明快な個性をもった地区であること。
- (d) 各地区内には、少くとも1つ以上の大規模な集団施設開発の可能な未開発地帯を包蔵すること。
- (e) 各地区には少くとも2つづつは、海、山、眺望、特定産業をセットとして持つこと。若しくはこれに代るもの(温泉等)を有すること。
- (f) 各地区が何等かの意味でユニークな特徴あるアクセント・スポットをひとつはもつこと。

以上にもとづいて、既往の調査資料、現地踏査の結果、将来への予測などと照し合せ大要次の様な地区にとりまとめ区分することが適当と考えられる。

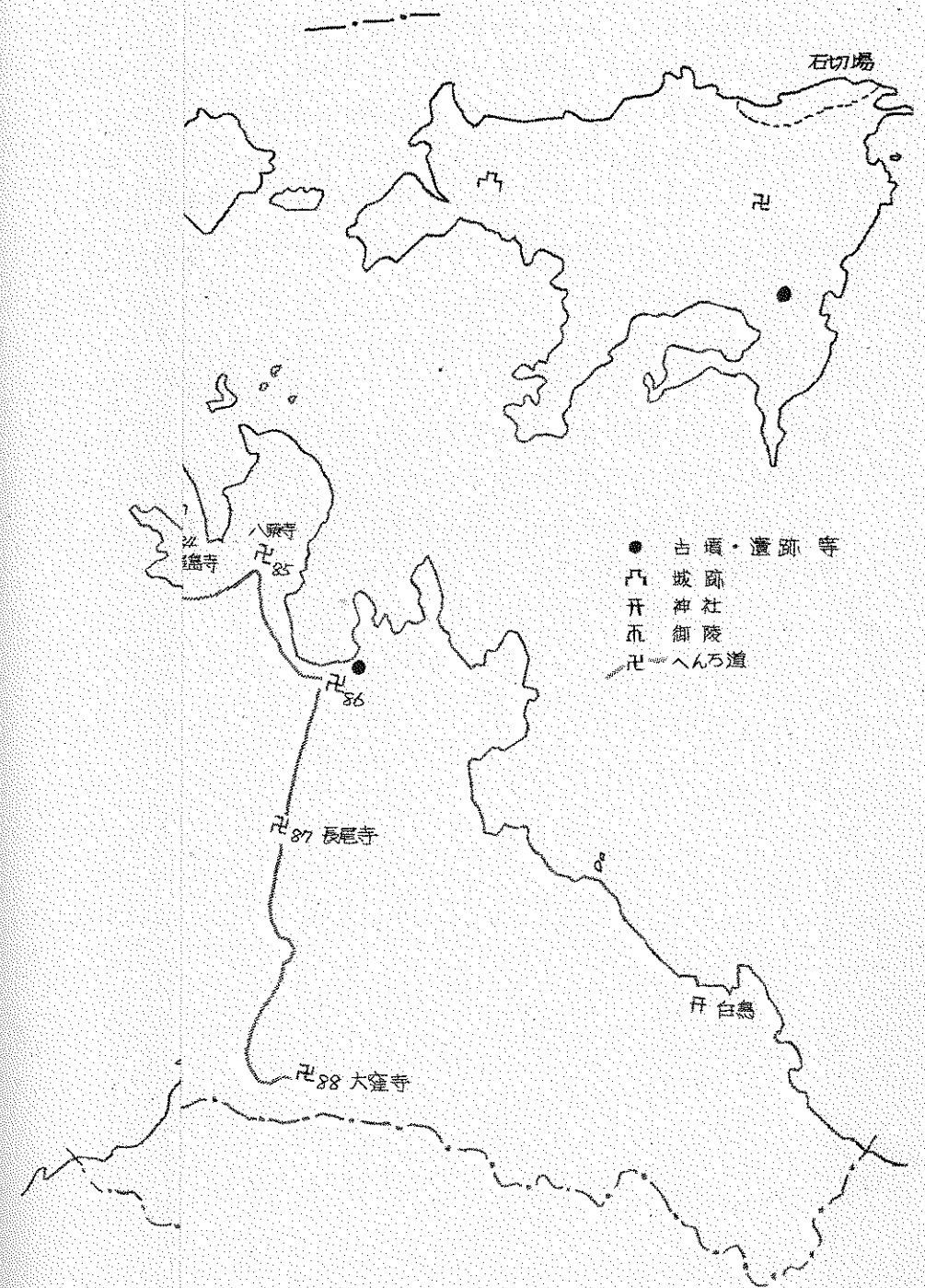
1. 高松地区 (屋島、八栗、雌雄島、諸島、栗林、紫雲山等)
2. 小豆島地区 (小豆島、豊島、小豊島、直島、諸島)

3. 東濃地区 (大内、白鳥、引田を中心とする地区)
 4. 塩江地区 (仏生山、塩江、亀鶴公園を結ぶ地域内)
 5. 琴平地区 (丸龜、善通寺、琴平を中心とする地区)
 6. 観音寺地区 (庄内半島、観音寺、豊浜、五郷温泉)
 7. 塩飽地区 (本島を中心とする塩飽諸島全域)
 8. 五色台地区 (五色台、城山、府中ダムを中心とする地区)
- (附図1. 香川県観光資源概況並びに計画地域区分図)

これら地区の主要な資源その基地との関係位置などを整理統合すると図の如くなる。県内における広域都市圏開発との調和については特に今後とも、配慮が加えられなければならないが、五色台地区についてはことにこの点が大切であって、この様にまとまった線地帯を内部にもつ都市圏は数多くないので将来の効果な結果が期待される。

各地区に現在する主要な資源を、人文的、自然的観点から区分し、更にこれら地区を縫う、総合的な特定要素についての考察が行われ、総合的観点から検討されねばならない。

Fig



観光資源の種類別分解図
 Fig. 16. 現況 人文資源

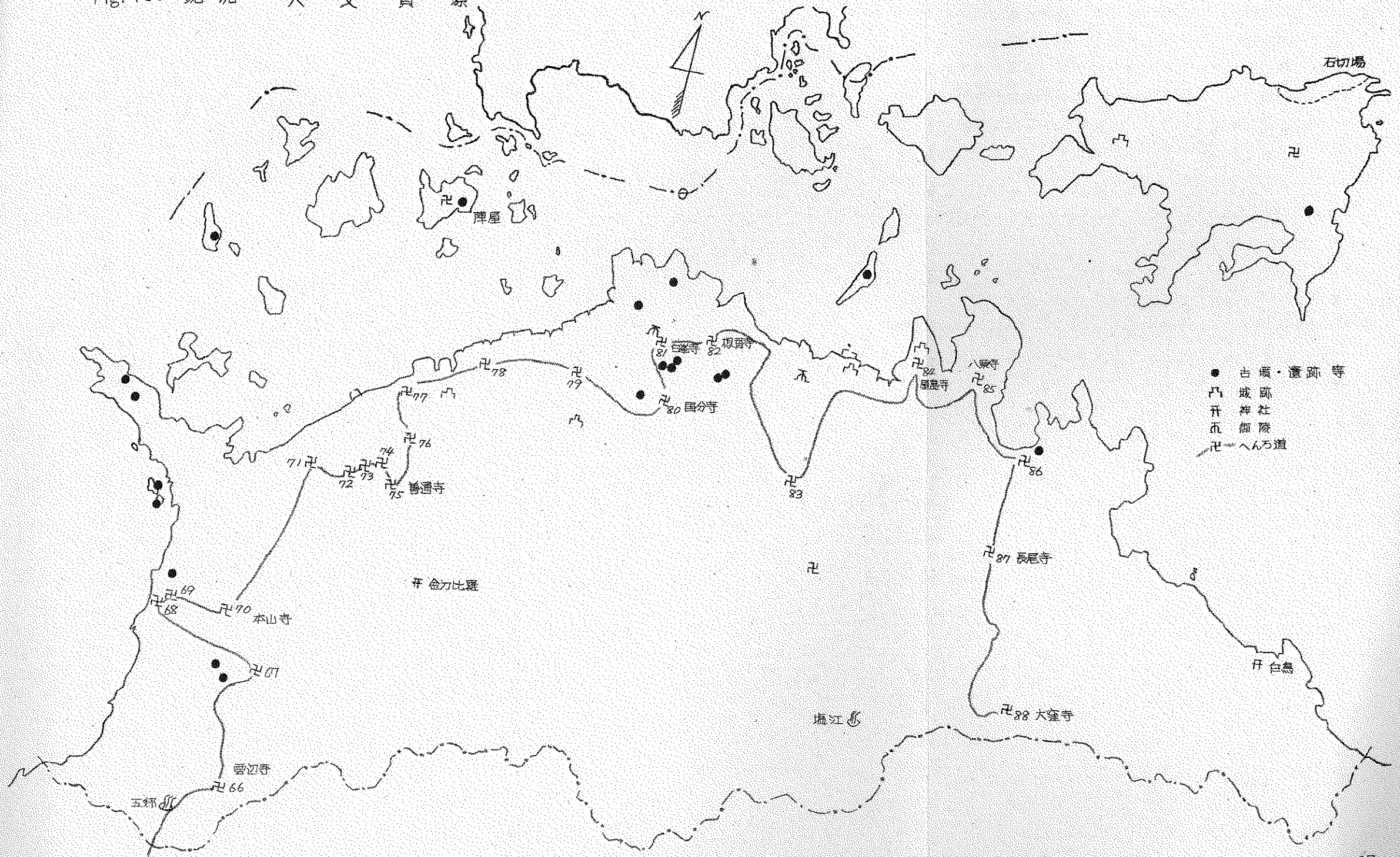


図)
 合すると図
 特に今後と
 はことにこ
 都前圖は数
 分し 更に
 総合的観

Fig. 17. 現況 景観資源
観光資源の種類別分解図

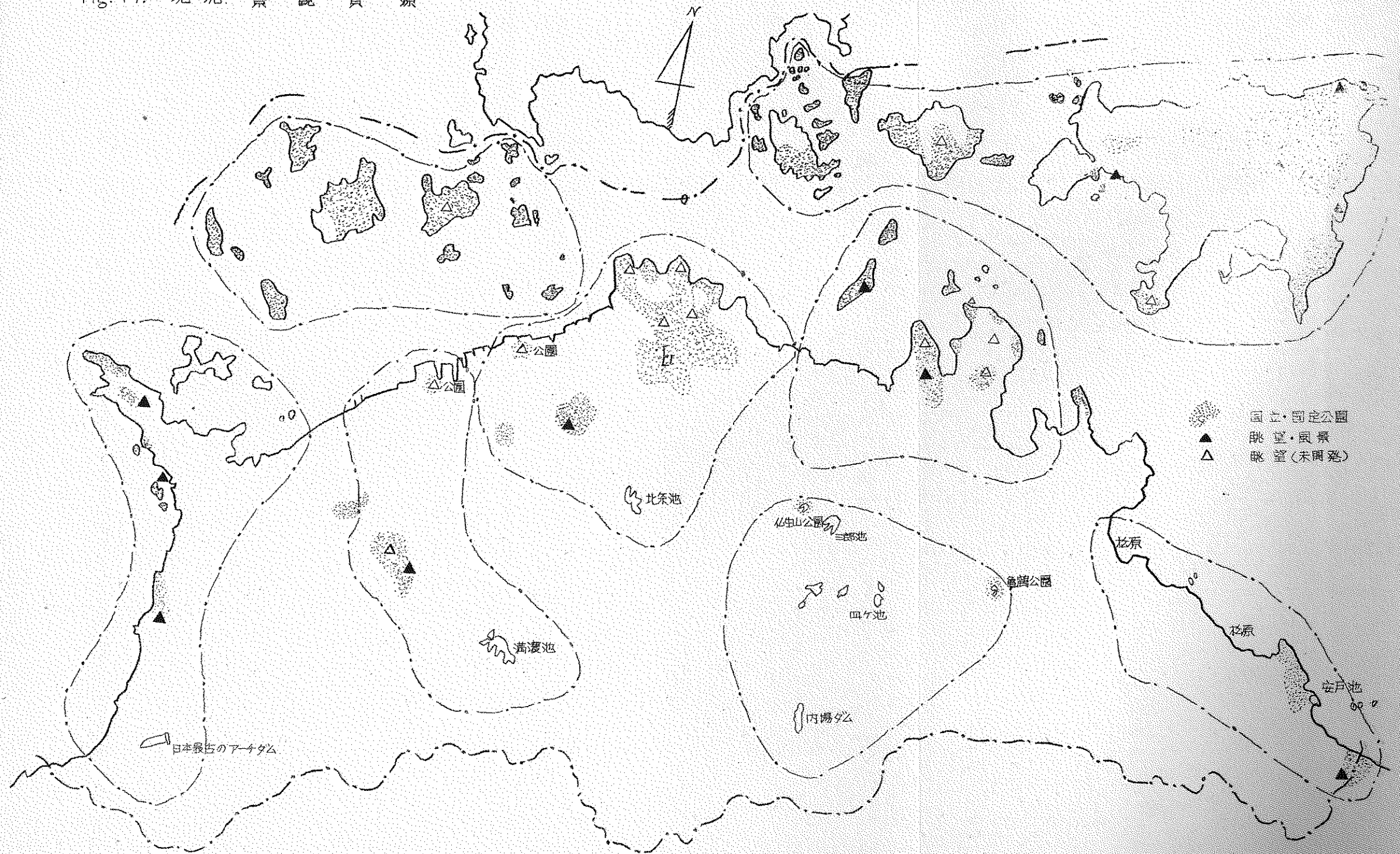
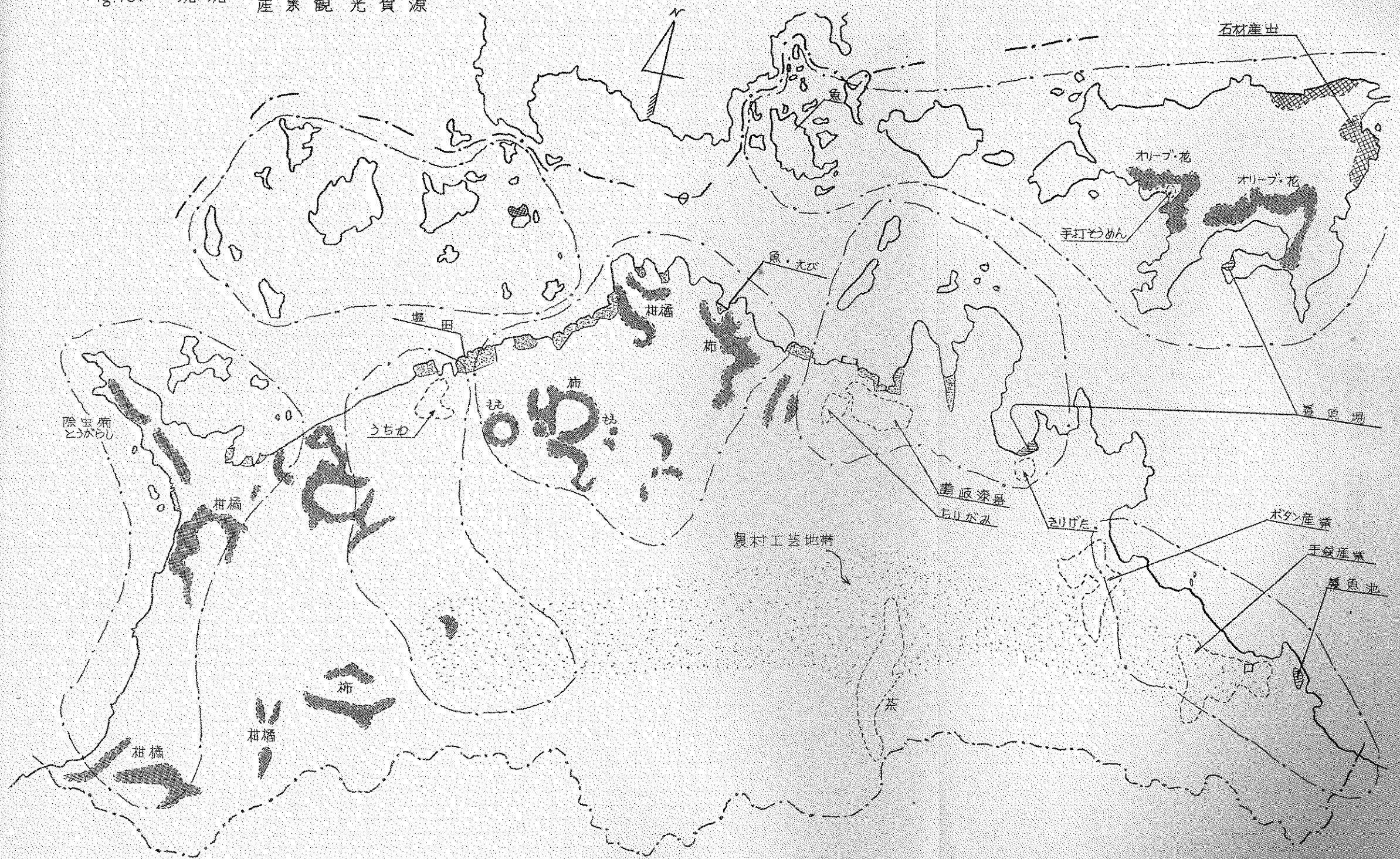


Fig.18. 現況 観光資源の種類別分解図
産業観光資源



第 Ⅱ 部

計 画

§ 5. 香川観光開発の総合的要素

— マスタープランの基礎 —

香川県はさして広い県ではない。しかし昔からかなり早い時期に人の手が入って、自然と人文との交錯する姿は独特のものがある。南に低い山岳地帯をひかえ、北に向って順次低く、海に入って多数の半島の出入りがあり、島部もまた高い密度で変化の妙をつくし、殆んど中国地方と相接する。

また観光地としても早くひらけ、比較的年期の入った方に属する。しかしながら、これまでとは全くちがった条件に即応して、新しい観点から種々の開発を行ってゆくためには、すでに述べた様な、さまざまな総合的条件を考慮に入れて計画がたてられ、実施に移されねばならないことは、度々繰り返してきた通りである。ここにマスタープランの樹立に当って、その基礎となるいくつかの総合的要素を、特にとりまとめ整理してみると次の様になる。

1. 瀬戸内海の都市化、産業化、と瀬戸内観光開発計画

計画の総合にあたって、重要な変化が起っている。大平洋沿岸ベルト地帯の一環として、瀬戸内海北岸において、山陽道に沿って進められつつある工業化とそれともなう都市化がそれである。

そのうち、特に香川県と密接しては、水島地区、福山地区が大きいもので、いづれも、鉄鋼—石油コンビナートとして既に開発に手がつけられている。このほか各所の予定地を入れると、山陽道に沿った一帯に、観光開発上の誘致人口として算入しうるような工業労働人口、ひいては都市人口が急激に増大することが将来に予想されている。

ここ10年間に開発完成という点に限ってみても、東からあげて、西大寺、藤山、玉野、児島、倉敷（水島）、玉島、笠岡、福山と8市にわたって、工業開発による人口増は、直接工業人口増約12.5万人で、誘致2次人口増加50%とみて、合せて18.75万人、有業率40%とみて、大要約40万人に上る人口が急激に新しく生まれることは、立地条件からみて、香川県の、特に観光の開発を進める上に見逃すことの出来ない重要な新実である。

※・岡山県、広島県企画室資料、 ・岡山県南広域都市計画（都市学会）

これらをふまえて建設省では、瀬戸内沿岸地域総合開発計画を昭和36年5月発表、工業開発とあわせ、瀬戸内海を四つの広域観光開発圏に分け、昭和36年

より昭和45年に至る間に、主に観光施設の整備に重点を置き開発する計画をたてている。四つの開発圏は次の通りである。

1. 大阪港、播磨灘沿岸 阪神より日帰り—2日の旅行圏
明石、姫路、洲本、鳴門を重要観光地とし、未開発の島を中心に開発をすすめる。
2. 備前瀬戸 岡山、福山、守野、高松、多度津、土庄、下津井を重要観光基地とし、沿岸、島の観光施設を充実するとともに、海陸の交通施設を整備、工業開発をコントロールしようとするもの。
3. 芸予諸島 広島、尾道、今治、松山、岩国を重要観光基地とし、島の集団毎に開発前進拠点を築き、水上スポーツ、保護施設を中心とする総合臨海レクリエーションセンターとする。
4. 伊予灘周防沿岸 別府、興門、柳井を重要観光基地とし、後背地と関連して、島嶼部開発を進めようとするもの。

これらによって、昭和45年度には現在の観光客の3倍強の7600万人の観光客誘致を目標としている。

2. 本土との連絡強化をめざした一連の大規模開発計画

すでに一部についてふれた様に、古來船運のみに依存していた、そしてまた国鉄の連絡船航路に主としてたよっていた本土との連絡が、次第に広域開発、技術の進歩などによって話題に上り、順次、国や県の手で計画調査が実施されつつある。

その最大のものは数ヶ所に建設が計画されている瀬戸内海と本土との間の架橋であり、いまひとつは、建設省を中心とする南日本国道建設計画である。

1. 瀬戸内海—本土連絡架橋計画（建設省、国鉄、各県、数業協会）

- 瀬戸大橋：国鉄建設予定線90号の3として建設可否調査中、昭和40年度までに結論を出す予定。

香川県では3ルート（夫々15.5Km, 22.5Km, 25.4Km）

平行して建設促進中で、建設省、国鉄の結論まち。

- 明石鳴門架橋：建設省国鉄で瀬戸大橋も含め調査中。徳島県では道路橋か、鉄道併用橋かを検討中。
- 中四連絡道路：同じく建設省において経済調査完了、総工費250億円、前二者との振合いで検討中。愛媛県では中・四・九重絡道路として広島県とタイアップして検討中。総工費340億円。

(附) (フェリーボート計画)

愛媛県では竹原—波方間を民間航送船組合で計画。37年末までに就航予定。

2. 南日本国道建設計画（建設省、他）

神戸—淡路—四国—鹿児島間約1,267Kmの道路建設計画を昭和37年度より本格調査し、路線の決定を行い、道路5ヶ年計画の期間内（36年—40年）に完成をはかる。

上記、明石—鳴門架橋はこれに含まれる。

(紀淡海峡トンネル計画) これと関連して、大阪府では、和歌山市梁山—洲本市由良町間5.1Kmをトンネルで結び、淡路島を介して四国—本土間の連絡を強化する計画を進めている。総工費400億円。

(附) なお、神戸市を中心とし、沿線28市で35年5月、南日本国道建設連盟を結成した。

これら一連の計画は香川県のみならず、四国の多年の念願であり、資金等多くの面で種々の困難は予想されるものの、近い将来において実現を見るであろうことは明らかである。

流入ルートが観光計画に占めるウエイトは極めて大きい。また上記の様な大計画は大量の公共民間資金を投入して、はじめて実現するものであるから、そう引続いて行われるものでもなく、したがって何れが先に実施されるかは、香川県の観光開発にとって、少からざる影響を及ぼすものと見なければならぬ。

今その具体的な影響を夫々の場合について算出することは困難であるが、香川県の観光の将来にとって大きい関係があるのは、特に自動車による流入人口が急激に増加するという点であろう。以下に、これらについて観光開発の観点から要点を指摘すれば、

瀬戸大橋ほかの架橋が観光開発に及ぼす影響。

1. 観光客の流入路、流入量に関して圧制的な影響を及ぼすこと。
特に鉄道併用橋の場合はその影響が大きい。
2. 香川の観光開発にとっては、したがって提唱中の瀬戸大橋が実現することが望ましい。橋自体が観光の新しい大きな資源でもある。
3. しかし橋のむたらす観光客流入量の増加が全部、地元の観光地をうるおすとは限らない。これはあくまでも夫々の観光地の充実開発如何にかかっている。
4. 時間的に四国全体へのアプローチが良くなるから、観光ルートの終点が太平洋岸のより魅力的な奥地に移り、橋のたもとの魅力が少くすることは原則的な傾向である。
5. 特に大橋の様な大規模なスケールのものが陸地に取り付く部分においては、良い影響よりむしろ悪い影響を与えることが多いので、充分の余地のとれるところを選ぶべきである。
6. 架橋が単純明快な技術的成果として瀬戸内海の風光の中に効果的に生きるスッキリした立地がのぞましい。
7. その他の影響としては、自動車の普及と相まって、観光地全般に自動車を前提としたルートの整備、ターミナルの充実、施設の再開発が要求されるので、これについて充分な計画を立てなければならない。
8. 特に道路の整備、駐車場は各所において要求され、また車でなければ意味のない様な、或は車でこそはじめて充分楽しめる様なコースが開発されるべきである。大橋の架橋によって、県下一般の自動車の普及と無関係に、自動車交通量は一ぺんに大都市のそれに近づくからである。その影響はフェリーにすでに一部見られるごとくである。
9. 架橋によって観光需要は加速されるが、半面四国内での観光地の整備如何、開発の良否が、よりきびしくその配分を決定するだろう。

3. その他の総合的要素について。

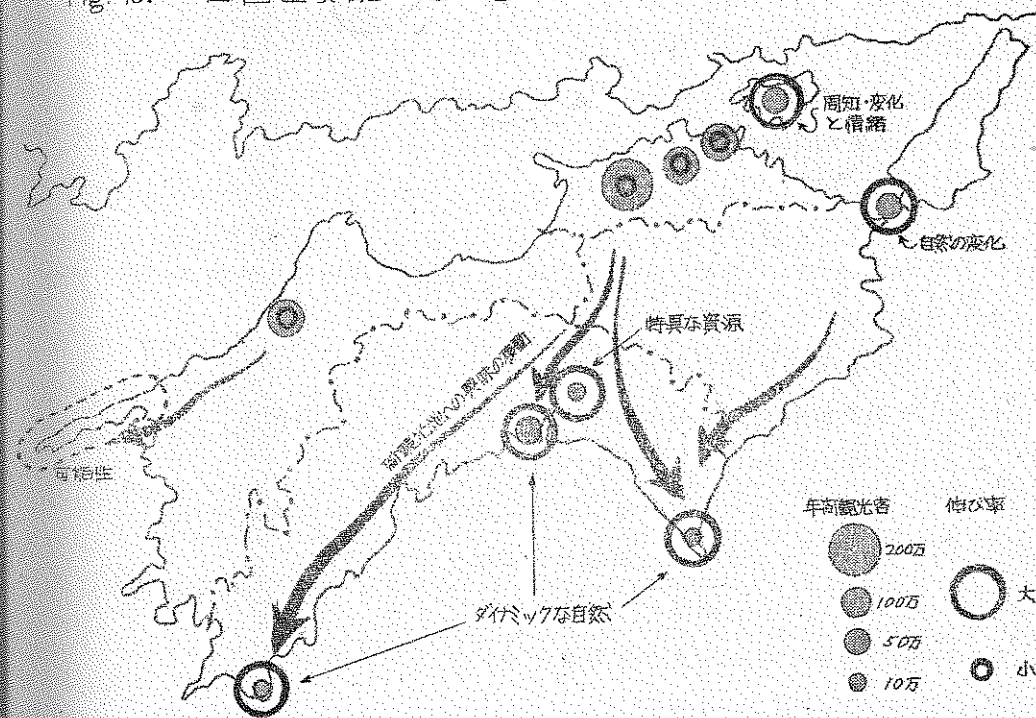
(イ) 四国主要観光地の動向。

香川の観光計画の決定に当っては、上に述べた国土計画的な新しい個々の要素以外に、一部総説に既にふれた様な周辺の観光地の動向をつかんでおく必要がある。先の統計的な検討を図化することによって明示することが出来る。そして次の結論がはっきりする。

- a. 既往の伸び率のいちぢるしい観光地は、すべて自然の景観や特異な資源にめぐまれていること。
- b. 既成の観光地は、宗教や旧型の物見遊山的に固定化された景観であること。
- c. 伸びのいちぢるしい観光地は、より遠隔の地へと向っていること。交通機関のスピードアップと、消費性向の伸びによる往復型からルート型への移行が、いちぢるしくこれに作用していること。

これらによって総合的要素として、他県の基盤やスポットをむ計算に入れたルート計画が主要であるし、総合化の要素となる。

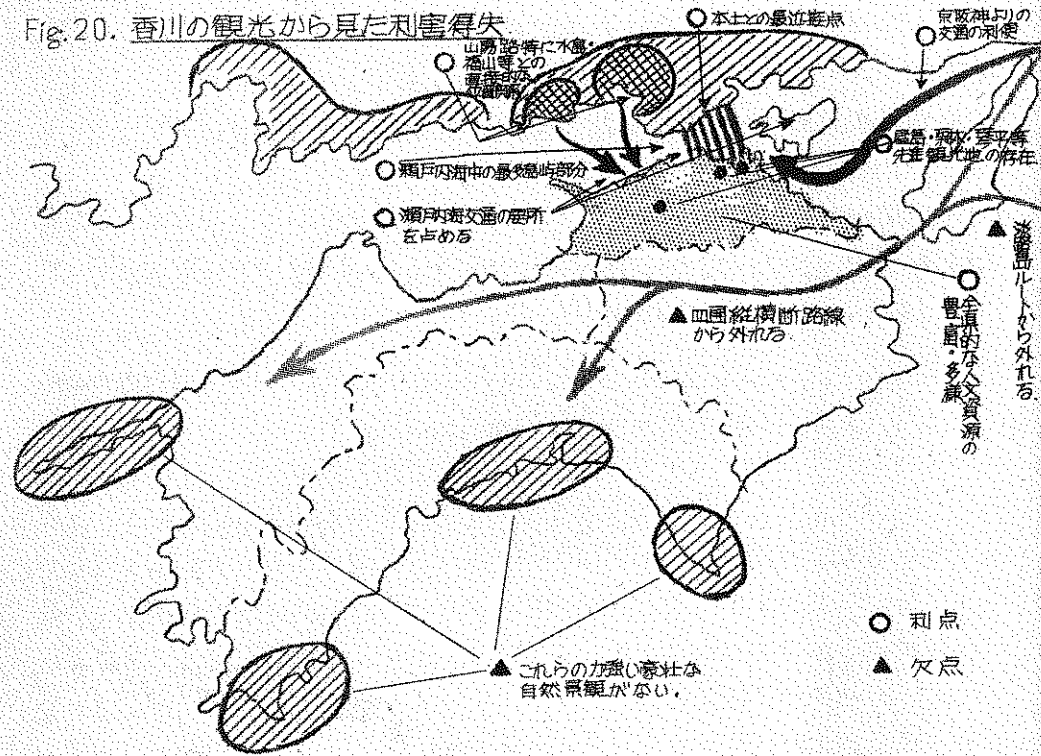
Fig. 19. 四国主要観光地の動向



(ロ) 香川観光開発から見た状況の一般的な得失

香川の観光的な特徴や、周辺開発地の動向などのうち、主要なものについて利害得失を総合的に見ると、夫々長所、短所がからみ合っている。そのうち開発の特性を決めつけるのに有効なものをまとめると、次の如くなる。

Fig.20. 香川の観光から見た利害得失



これらを総合的に判断することにより、開発の特性なり方向なりが、総合的なファクターとして浮んでくる。即ち、

1. 瀬戸内海の自然を生かすこと。
2. 既開発観光地の多角的な更新と、新しいものの統合。
 古いもの ----- 伝統的人文資源の活用
 良いもの ----- 工業・水産・園芸などによる特徴づけ。
 新しいもの ----- 工業都市の景観を生かす。
3. 全体としては気兼ねなリゾートにむいている。
4. 静かな海と島嶼による休養観光中心にぞだてる。

ii) 観光ルートの現状及び将来からの総合的要素

観光ルートは、各観光地や観光地区の総合要素として、極めて重要なものである。しかしながら、これが現状把握については、調査上非常に困難をともなうため、的確にはつかみにくいのが普通である。

しかし一方では、四国は四面海に囲まれているために、数箇の港を經由し

て入るほかは、航空機・フェリーがあるのみで、四国全体としては出入りは比較的つかみやすい。昭和35年度、定期航路及び国鉄連絡船による航空機及びフェリーポートをのぞく（港口別入込観光客の実績を国鉄が調査した）のによれば、総入込数177.6万人中高松港を經由するもの101.1万人で、全体の56.9%に当り、丸亀の4.4万、多度津の1.2万を合せ、香川県の3港に入ったものは四国全体の60.1%に当たっている。（次表の通り）

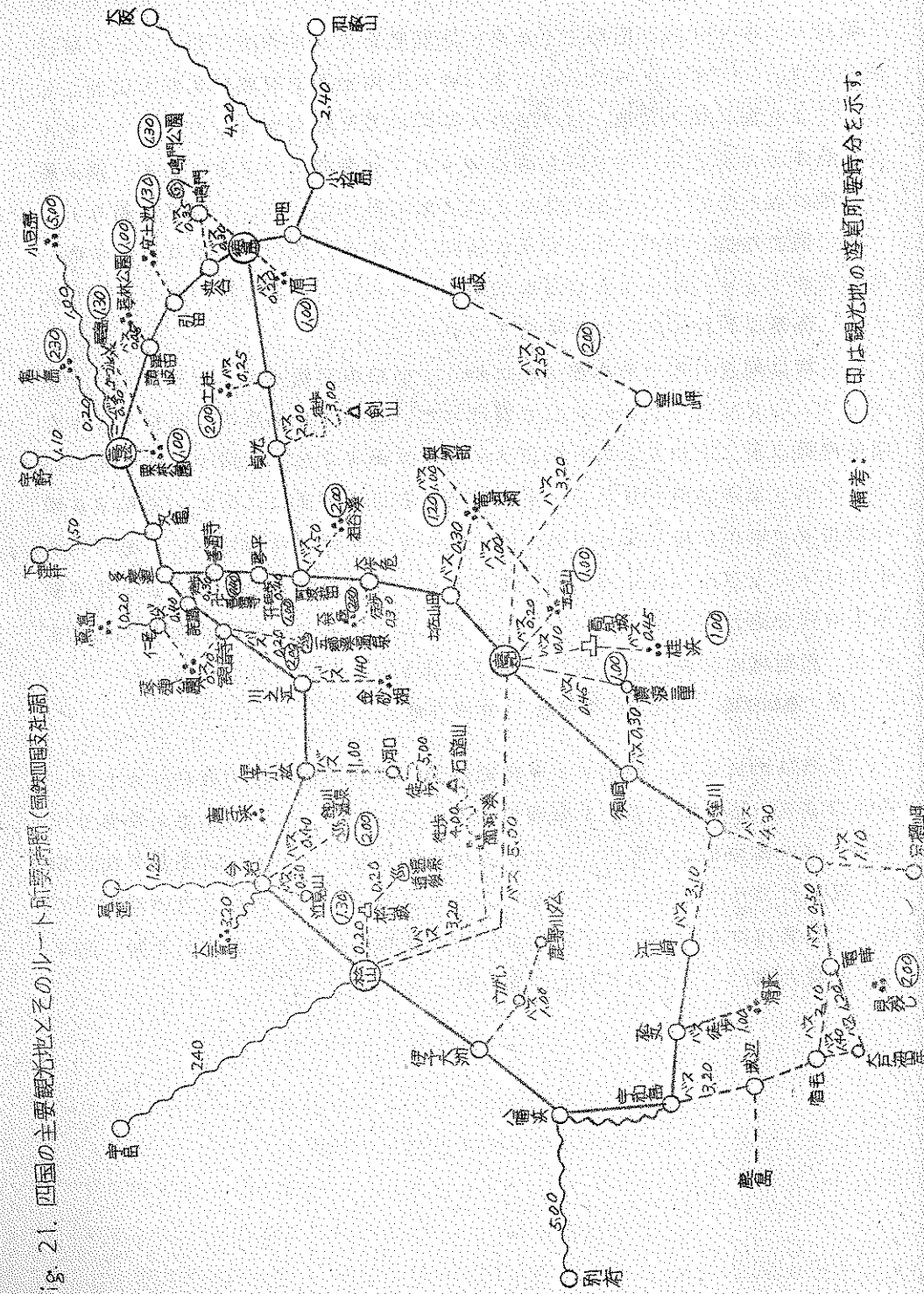
更に最近では、鳴門一福良間及び昭和36年8月運行が開始された宇野一高松間のフェリーポートが飛躍的に増大しており、実績を見てもらうが、適確な資料がないため実情をつかみにくい。

航空機は現在大阪一高松間152kmに、全日本空輸KKがダグラスD.C.3型、及びフレンドシップを中心として運行しているのみであるが、昭和33年定期便開設以来、昭和33年～昭和34年伸び率32%、昭和34年～昭和35年51%と圧倒的増加を示し、高松航空保安事務所調によると、昭和36年～昭和40年の年伸び率40%、41年～45年は30%とみて、昭和40年には15.7万人、昭和45年には58.4万人を見込んでいる。更に目下計画中の滑走路延長（現在1,200mを更に215～270m延長）が実現すれば、新型機の採用により更に利用は上廻るものとみられている。

※ 高松空港、現在第2種空港、等級下級。

これらは別として、昭和36年実態調査、国鉄四国支社の推計によれば、各港口より入込の観光客の上陸後の動態については、7月高松港上陸客577人中、66%は松山方面に、11.4%は高知方面、11.4%は徳島方面に、高松に下りるものは13.3%となっている。これに対し、10月調べでは、上陸客3724人中50%1867名が高松に、22%が松山方面、24.7%が徳島方面に、3.5%が高知方面に向っている。

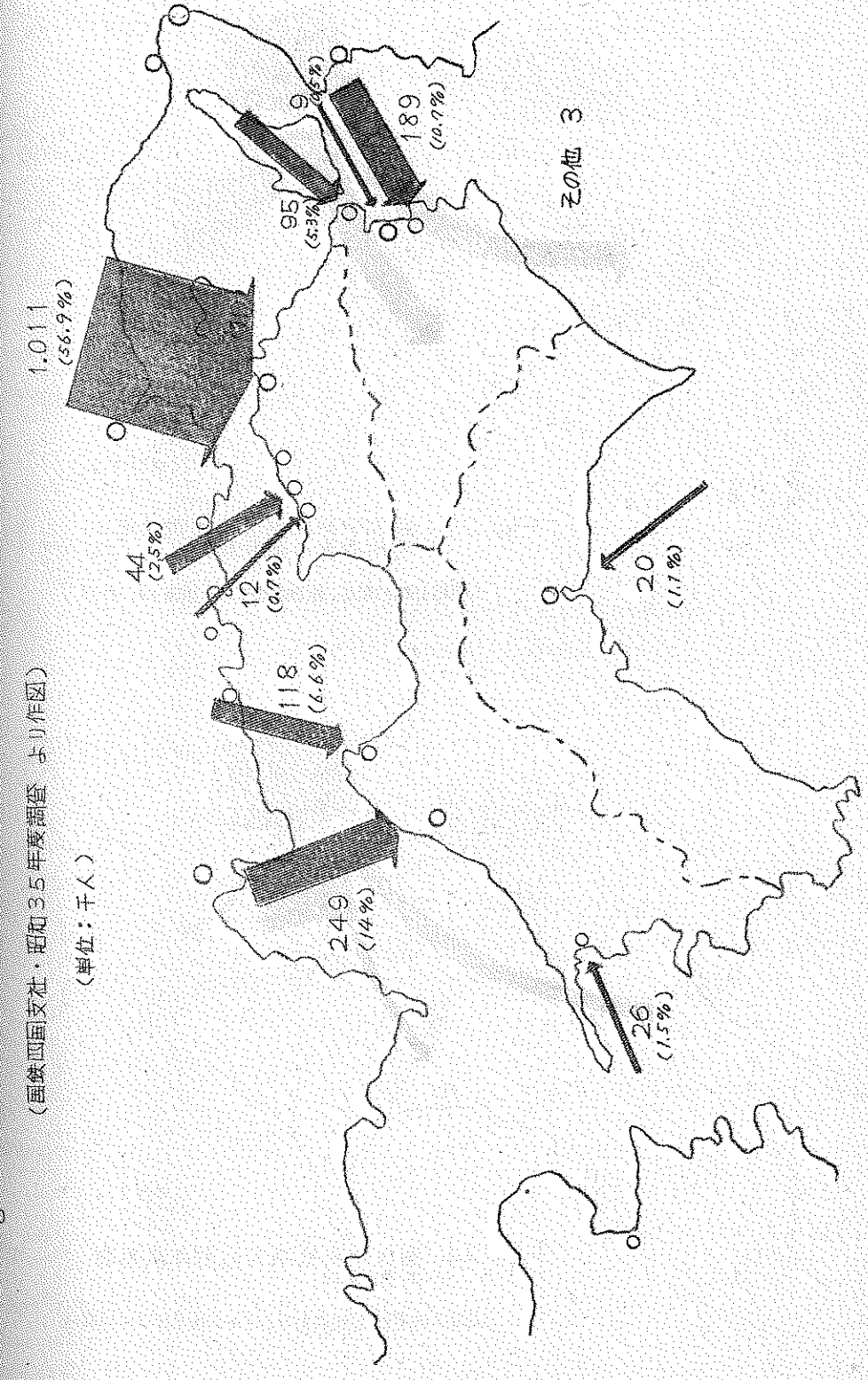
Fig. 21. 四国の主要観光地とそのルート所要時間(国鉄四国支社誌)

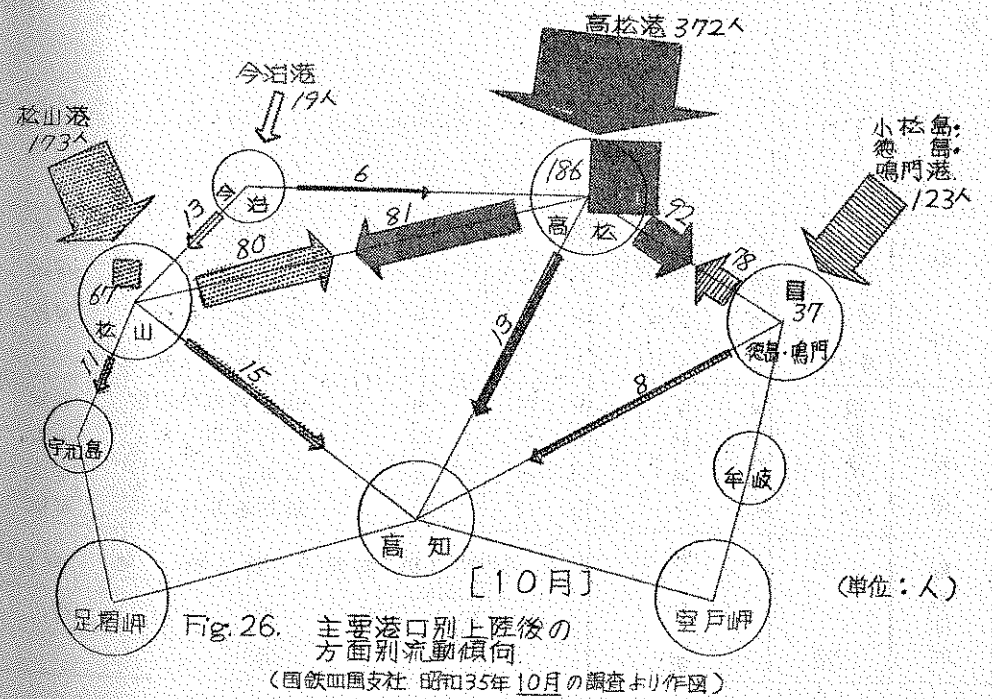
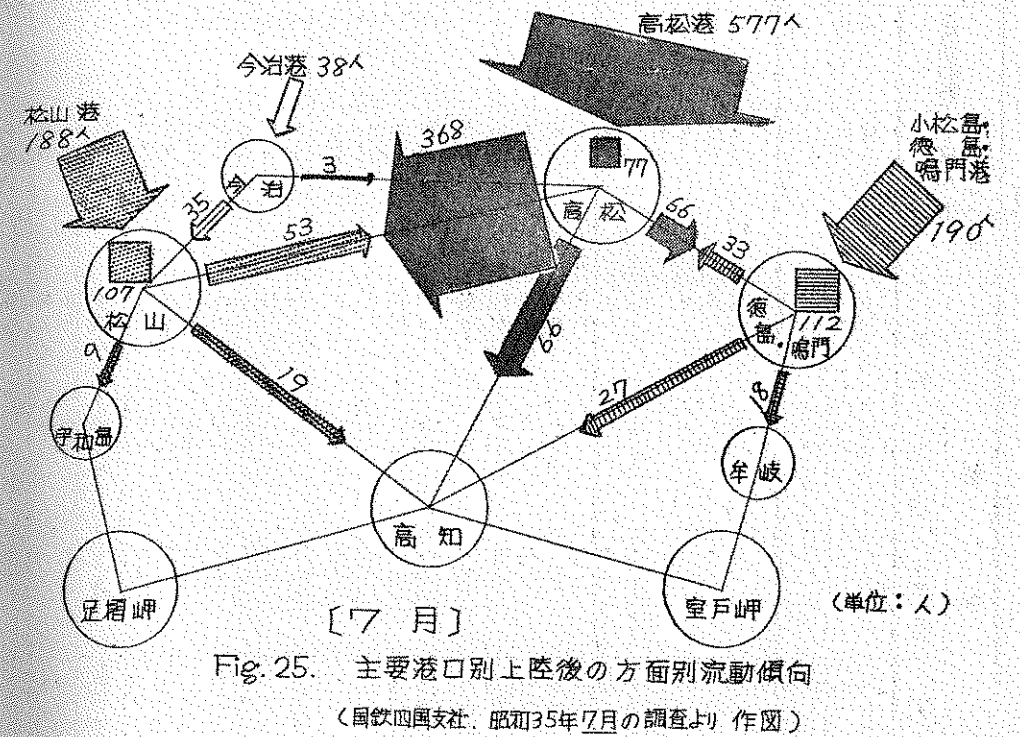
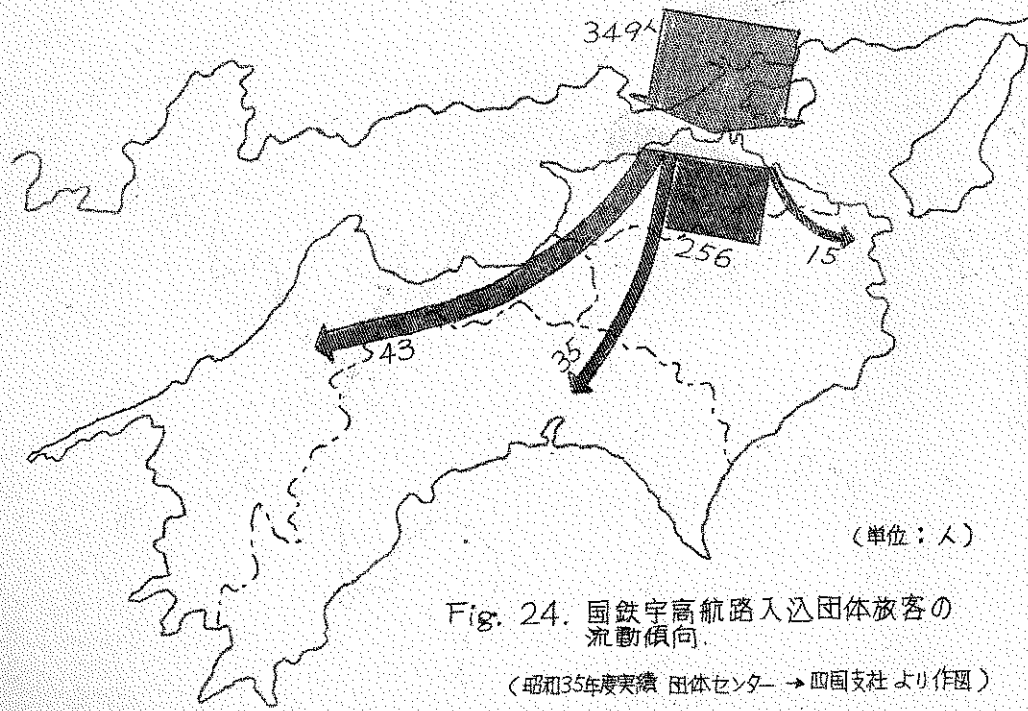
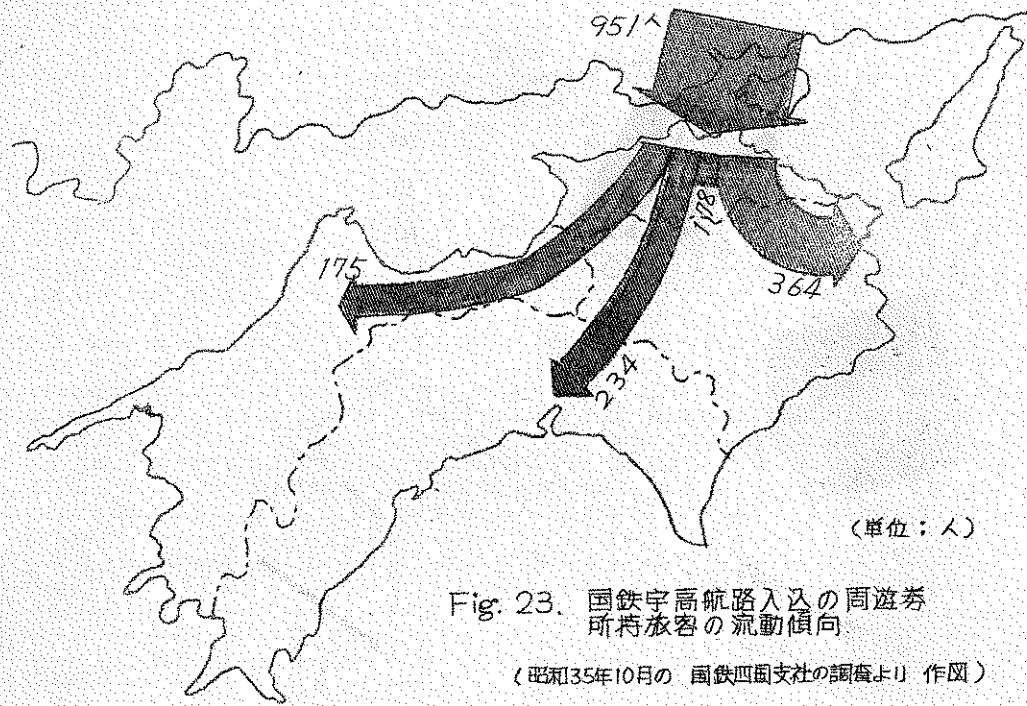


備考: ○甲は観光地の遊覧所要時分を示す。

Fig. 22. 港口別入込四国観光客(昭和35年度年間)
(国鉄四国支社・昭和35年度調査より作図)

(単位:千人)





利用交通機関別入込旅客の推移(昭和35年)

(単位 1,000人)

利用機関	会社名	区	輸送実績						昭和35年 1日平均 (人)	運行回数
			昭30	昭31	昭32	昭33	昭34	昭35		
国鉄	日本国有鉄道	宇野高松 仁方姫路	1,455 23	1,623 28	1,635 29	1,738 31	1,864 35	2,130 32	5,925 88	13 2
	小計		(1,000)	(1,117)	(1,113)	(1,119)	(1,288)	(1,468)	6,013	-
航空	全日本空輸	大阪高松 " 高知 " 徳島 " 新居浜	3 -	2 7	3 11	3 10	8 15	12 19	47 52	2 2
	小計		(100)	(125)	(200)	(275)	(450)	(663)	146	-
対阪	関西汽船	大阪高松 " 高知 " 徳島 " 新居浜	14 250	12 278	12 287	13 271	14 278	24 328	66 900	2 3
	小計		338	352	357	360	433	517	1,402	-
対神	西汽船	大阪高松 " 高知 " 徳島 " 新居浜	90 57	130 67	120 65	123 66	128 70	162 77	443 211	3 1
	小計		147	199	185	191	212	249	681	-
対航	西汽船	大阪高松 " 高知 " 徳島 " 新居浜	327 16	282 76	244 147	273 119	264 207	304 250	833 685	3 4
	小計		603	593	627	645	807	934	2,559	-
対路	西汽船	大阪高松 " 高知 " 徳島 " 新居浜	52 7	58 5	66 5	53 6	53 7	58 7	160 23	1 1
	小計		59	63	71	59	60	66	183	-
対中	西汽船	尾高 " 今高 " 三津 " 今高 " 三津 " 今高 " 三津	44 8	50 7	55 7	49 6	49 6	70 8	110 8	301 22
	小計		1147	1207	1240	1255	1512	1746	4825	-
対九州	西汽船	高松高知 " 高知 " 高知 " 高知 " 高知 " 高知	43 56	35 81	38 75	39 77	41 80	41 80	73 101	200 277
	小計		1000	1100	1100	1100	1100	1100	1100	-
対合	西汽船	高松高知 " 高知 " 高知 " 高知 " 高知 " 高知	206 1,805	246 1,949	251 2,007	263 2,003	271 2,342	331 2,954	906 7,529	1 1
	小計		3,291	3,610	3,687	3,794	4,277	4,969	13,688	-
小豆	土佐汽船	高松高知 " 高知 " 高知 " 高知 " 高知	299 84	352 99	373 82	411 87	461 106	511 119	1,400 326	1 1
	小計		424	560	534	541	625	690	1,889	-

(注) 資料：国鉄は統計年報、(2) 航空は航空年報、(3) 汽船は各港務事務所(又は港務所)の資料による。

港口別入込観光客数

昭和35年度国鉄調査

港口	実績 千人	構成比 %
高松	1,011	56.9
丸亀	44	2.5
多度津	12	0.7
今治	118	6.6
松山	249	14.0
八幡浜	26	1.5
鳴門	95	5.3
徳島	9	0.5
小松島	189	10.7
高知	20	1.1
その他	3	0.2
計	1,776	100

(註) 松山には堀江を含む。

主要港口別上陸後の方面別流動傾向(単位千人)

昭和36年国鉄調査

高松送→	高松	松山方面	高知方面	徳島方面	計
7月調	77	368	66	66	577
10月調	186	81	13	92	372

国鉄宇高航路入込周遊券旅客の流動傾向(単位千人)

昭和35年10月調査

高松	松山方面へ	高知方面へ	徳島方面へ	計
178	175	234	364	951

国鉄宇高航路入込団体客の流動傾向(単位千人)

昭和35年度実績

高松	松山方面へ	高知方面へ	徳島方面へ	計
256	43	35	15	349

(周遊券旅客と団体旅客との相反する結果が興味深い)

(二) 旅行イメージ調査にみる傾向

昭和36年10月下旬、全じく国鉄の行った屋島・鳴門・道後・小豆島についてのイメージ調査からは、極めて興味ある傾向を引出すことが出来る。即ち、

1. 旅行イメージには旅行予算からみて明らかに2つの型が見出せる。
2. 旅行日程は2日・3日及び4日〜5日が他に比べて圧倒的多数を占め、中でも3日が最多額を示す。
3. 旅行イメージにみるA及びBのふたつの型がそのまま、2〜3日と4〜6日の日程(旅行日数)に対応するかどうかは、今少し詳しい取扱いを要するが、ほぼ推測することが出来る。
4. 更に職業別、及び年令階層別にみても、学生及び10代がはっきり4,000円前後に山をひとつだけ心けているのに反し、他は実状に依じてはっきり2つの山を示し、ことに40代以上では、平均したイメージを示している。

これらの結果から、すでに総説で見た如く、(1)健康で手軽なリゾート、(2)

デラックスで落ついた保養、といったふたつの傾向が、はっきりとみとめられ、施設計画に当っては、当然充分の配慮がのぞましいことがわかる。

Fig. 28. 旅行イメージ調査による旅行予算(年令別、職業別、日程別)

国鉄四国支社、昭和36年10月下旬調査

予算規模別 千円	年令階層別							職業別				旅行日数別										計	
	中央値	10代	20代	30代	40代	50代	未記入	会社員	公務員	学生	その他	1日以内	2日	3日	4日	5日	7日	11日	15日	20日	未記入		
~1,000	500	3	11	12	3	3		6	11	3	12	2	30										32
1,000	1,500	10	38	10	9	6	1	23	8	13	30	15	39	14	3	1						2	74
2,000	2,500	22	126	21	18	11	2	105	11	50	34	9	73	92	19	5	1				1	200	
4,000	5,000	21	95	53	21	14		97	20	23	44		79	93	31	1							204
6,000	7,000	15	31	9	14	9		25	12	18	20		8	32	33	5							78
8,000	9,000	2	18	13	5	6		20	5	8	11		2	17	16	8	1						44
10,000	12,500	3	51	29	17	7		43	20	9	33		7	30	53	14	2	1					107
15,000	17,500	2	19	12	4	7	1	19	4	4	18		2	3	26	11			3				45
20,000	25,000		17	8	5	13	1	24	1	8	19		1	5	17	13	1	4					44
30,000	40,000		5	7	6	4		8	5	2	9				11	10					1		22
50,000	~		3	0	1	4		2	0	0	6					3	3				2		8
未記入		11	13	6	6	13	8	14	4	11	28	19	11	5	9	3						10	57
計		89	427	180	109	97	13	386	101	149	279	45	252	291	218	74	10	5	3	13		915	

(註)調査期日：昭和36年10月下旬

調査対象：主として主要観光地における四国島外滞観光旅客について。

調査箇所：屋島・鳴門・道後・小豆島の4箇所。

調査方法：屋島・鳴門は面接、道後・小豆島については宿泊客に対するアンケート。

調査主体：国鉄四国支社。

調査対象数915のうち発地帯別内訳は：

北海道	11
東北	5
新潟	6
関東	14
京浜	112
中部	12
北陸	9
中京	22

京阪神 近畿 山陰 岡山 中国 九州 四国 合計
317 28 18 76 89 75 121 915

調査対象のグループ別構成は：

	単独	家庭	友人	団体(混入)	計	
単独	102				102	
2人		137	115		252	
3人~9人		56	233	28	317	
10人以上			3	233	237	
(未記入)					7	
計	102	193	351	261	8	915

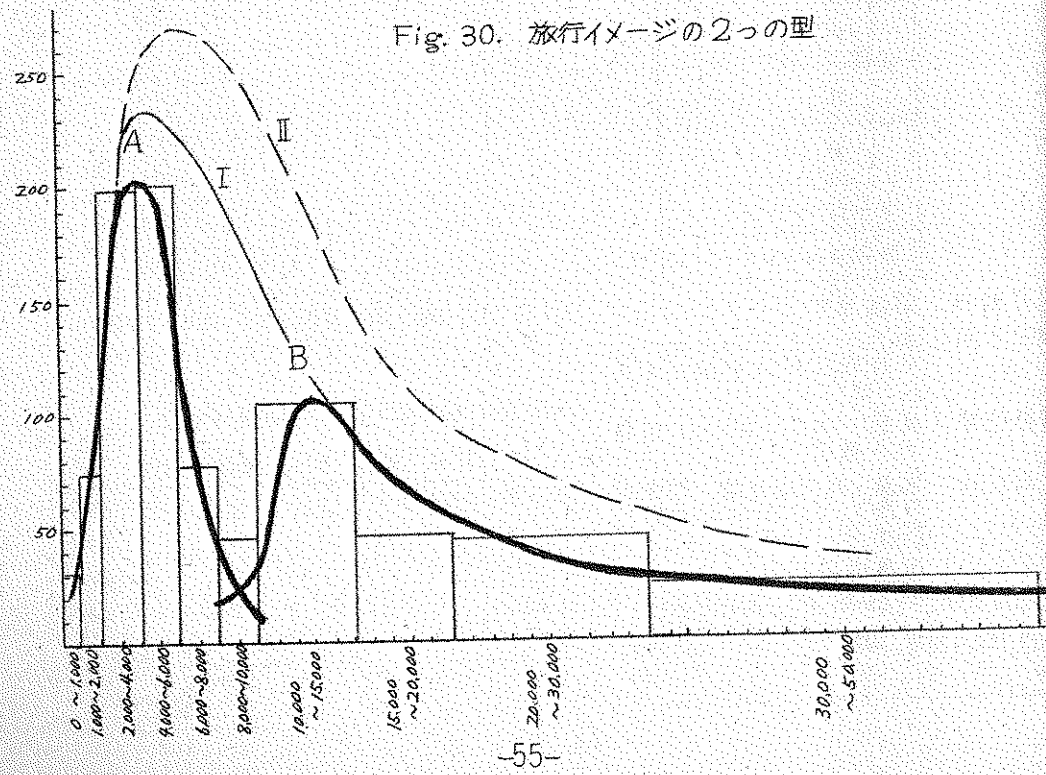
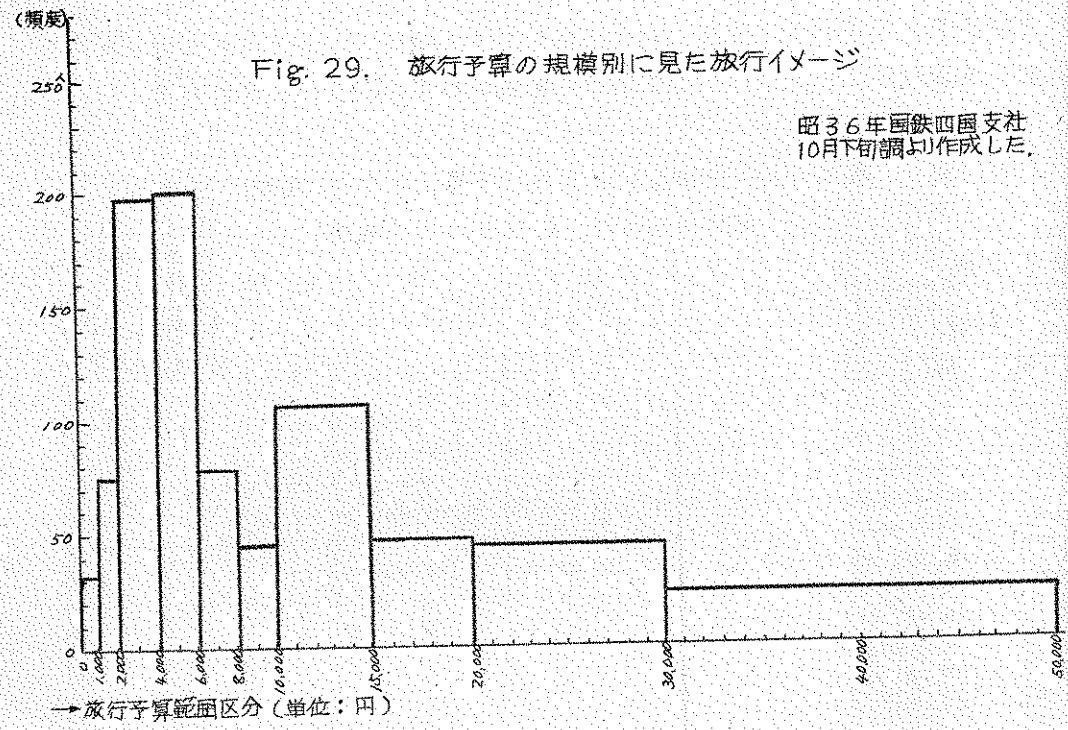


Fig. 31. 職業別に見た旅行予算

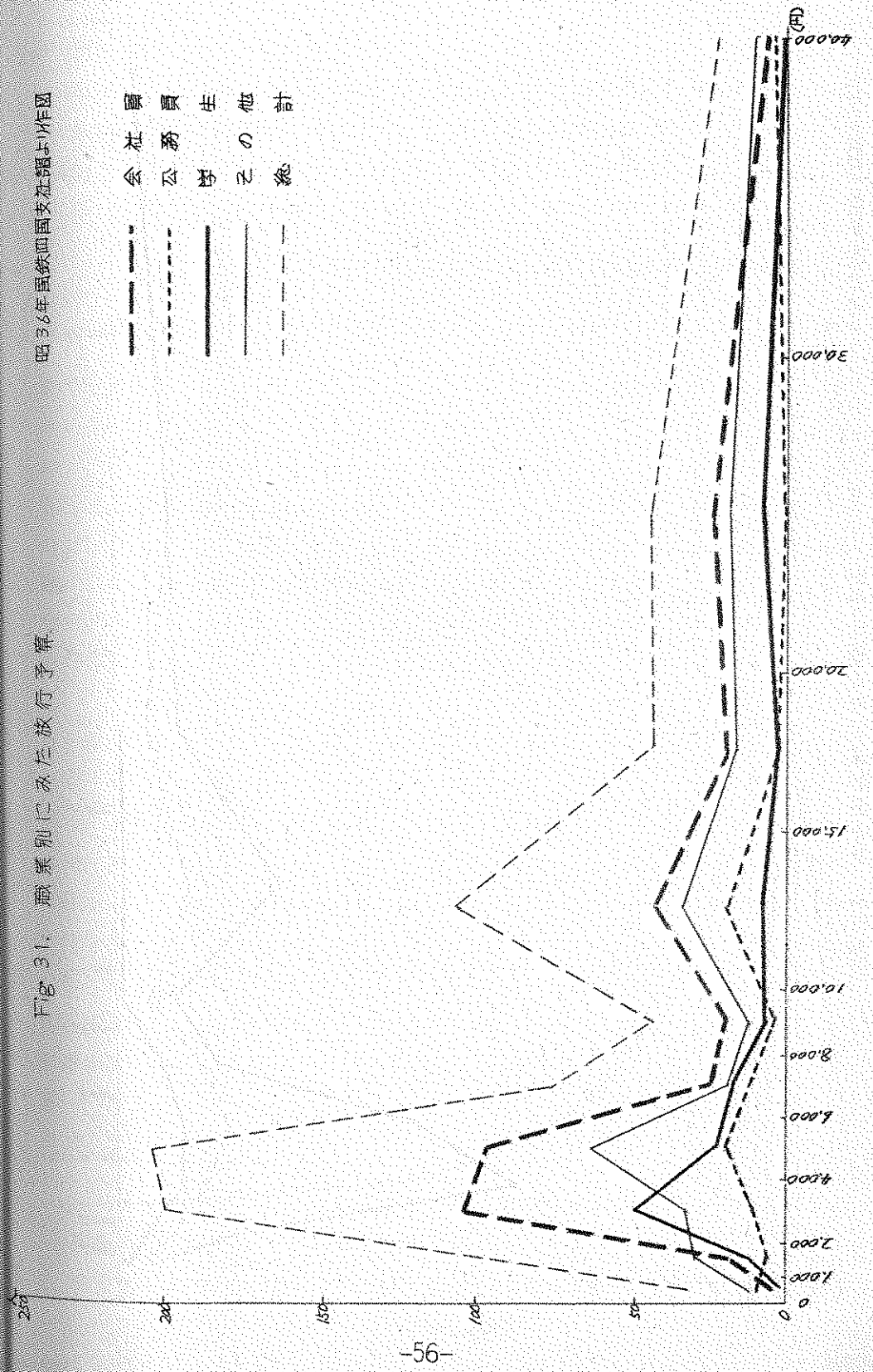
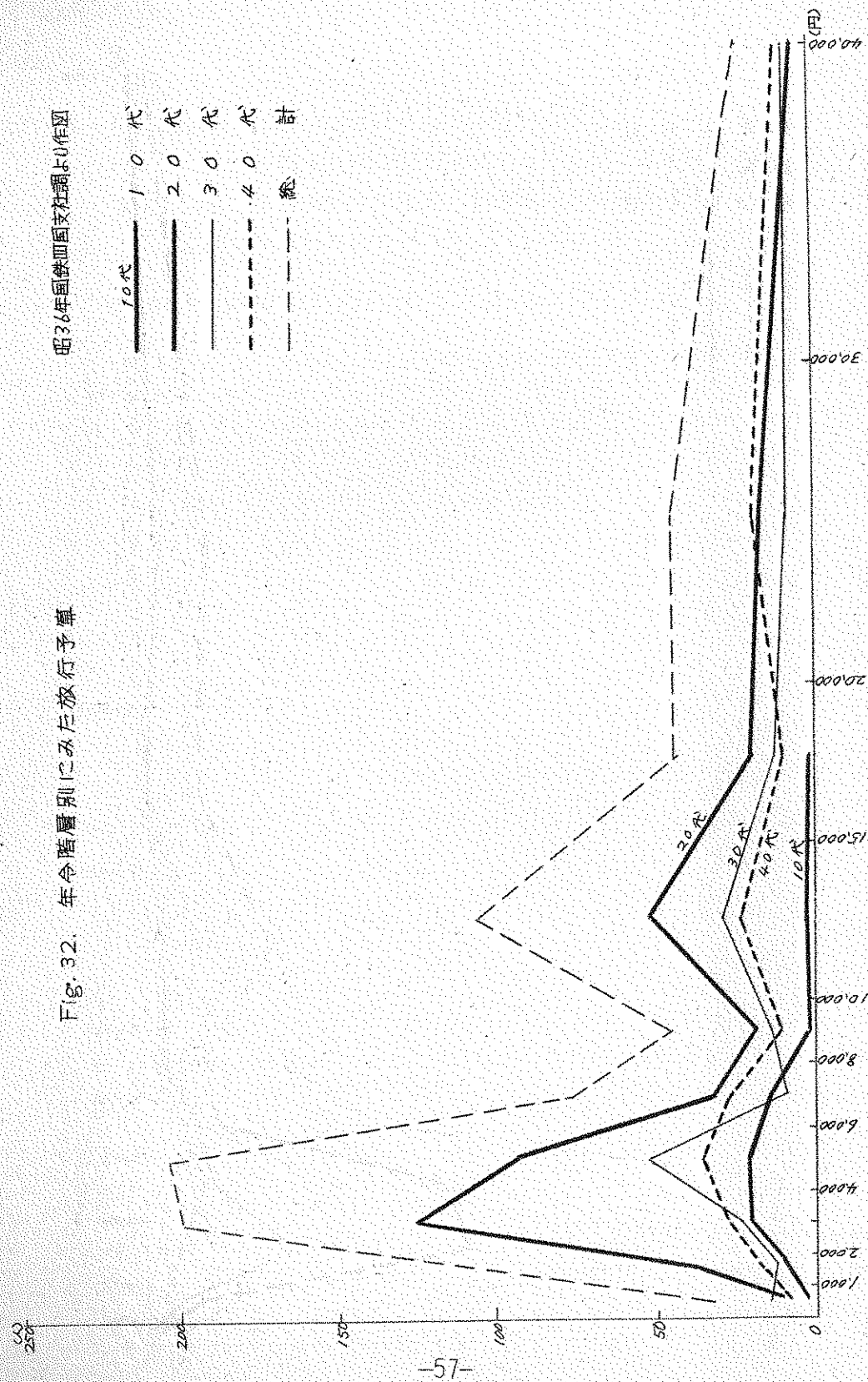


Fig. 32. 年齢層別にみた旅行予算



昭和36年国鉄四国支社調より作成

10代
20代
30代
40代
総計

(ホ) 観光ルートと宿泊施設のキャパシティー

全じく、観光ルートのたて方、それによる滞遊率の変化、滞遊施設の大きい要点である宿泊施設に関しては、まだ明快な理論を確定するには至っていないが、四国主要観光地宿泊施設調は、昭和36年国鉄調査によれば別表の如くで、全般的にみて、バランスはそう悪い方ではないが、問題は、

Fig. 33. 四国主要観光地宿泊施設 (昭和36年国鉄四国支社調、10月末現在)

主 要 観光地別	普通旅館全体			(内) 国際観光旅館			(内) 日親連加盟旅館			ユース ホステル		国民宿舎		その他		総 計		
	軒 数	収容 員	規 模	軒 数	収容 員	規 模	軒 数	収容 員	規 模	軒 数	収 容 員	軒 数	収 容 員	軒 数	収 容 員	軒 数	収 容 員	
泉林(高松)	10	3,280	32	9	524	58	49	2,048	42	-	-	-	-	6	165	26	107	3,445
屋 島	5	236	47	-	-	-	5	236	47	1	60	-	-	-	-	-	6	296
琴 平	35	3,143	90	4	479	115	14	1,163	83	-	-	-	-	1	20	20	36	3,163
小豆 島	20	1,500	75	3	200	66	8	524	66	-	-	1	105	2	60	30	23	1,612
塩 江	1	(20室)	-	1	(20室)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
津田松原	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	80	-	-	-	1	80
眉山(徳島)	295	6,025	20	3	137	46	17	686	34	-	-	-	-	7	366	52	302	6,391
鳴 戸	22	775	35	2	105	55	5	207	41	-	-	-	-	1	60	60	23	835
柱状(高知)	160	4,938	31	3	194	65	25	1,062	42	-	-	-	-	12	185	15	172	5,123
室 戸 崎	18	965	54	-	-	-	2	59	30	1	50	-	-	-	-	-	19	1,015
足 利 崎	28	618	22	-	-	-	-	-	-	1	80	1	50	-	-	-	30	748
竜 河 洞	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	50	-	-	1	40	40	2	90
道後(松山)	176	4,448	25	9	558	62	38	1,518	40	-	-	-	-	25	786	32	201	5,234
権 虎 温 泉	10	217	22	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10	217
刃 形 七 島	4	100	25	-	-	-	-	-	-	-	-	1	130	-	-	-	5	230
鈍 川 温 泉	5	194	39	-	-	-	9	304	34	-	-	1	67	3	33	11	9	294
来 島 海 岬	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	9	315
庵 子 浜	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	150	150	1	150
大 三 島	4	115	29	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4	115

1. ユースホステル、国民宿舎等健康で軽便な宿泊施設を充実する必要がある。四国は他地方に比し、かなり全体としておけている。

この必要性については、先の旅行イメージ調査の結果がはっきり示す通り

で、今後とも要求が多くなる。

- 次に普通旅館の量はとしかく、質の問題がある。この点で競争はますますはげしくなるが、多額の投資を必要とするので、不断の更新改修の努力をしなければならない。
- 更に外人向けの本格的ホテルは、四国全体として皆無であって、オリンピック等をみかえ、将来の瀬戸内海の主要基地として200ベット級のひとつ位はすぐにもほしいところ。

但しこの場合、その内容、質に関しては充分の注意を払い、水準の高いものとするのが望ましい。位置は高松地区が適当と考えられる。

宿泊施設の主要地別キャパシティーと、観光ルートに占める地位の関係をみるため、上記図表をグラフに落してみると、古い既成の観光地と、最近の伸び率のいちじるしい新進観光地の間には、はっきり、1軒当り収容力の平均傾向に差があるのがわかる。

これは、既成地区での更新、新設のむつかしさを示すと同時に、躍進する新らしく登場した小豆島・室戸・鳴門・足摺などの有望なこと、つまり開発投資効果の極めて高いことを意味する。

宿泊施設全般について言えることであるが、特にホテル投資はむつかしいと言われるのは、シーズンの問題があるからで、この点、宿泊施設の側から言へば、観光ルートの計画が多様的で、出来るだけオフ・シーズンのない様に考慮を払うことが先決となる。

Fig. 34. 四国主要観光地宿泊施設収容力比較(総合計)

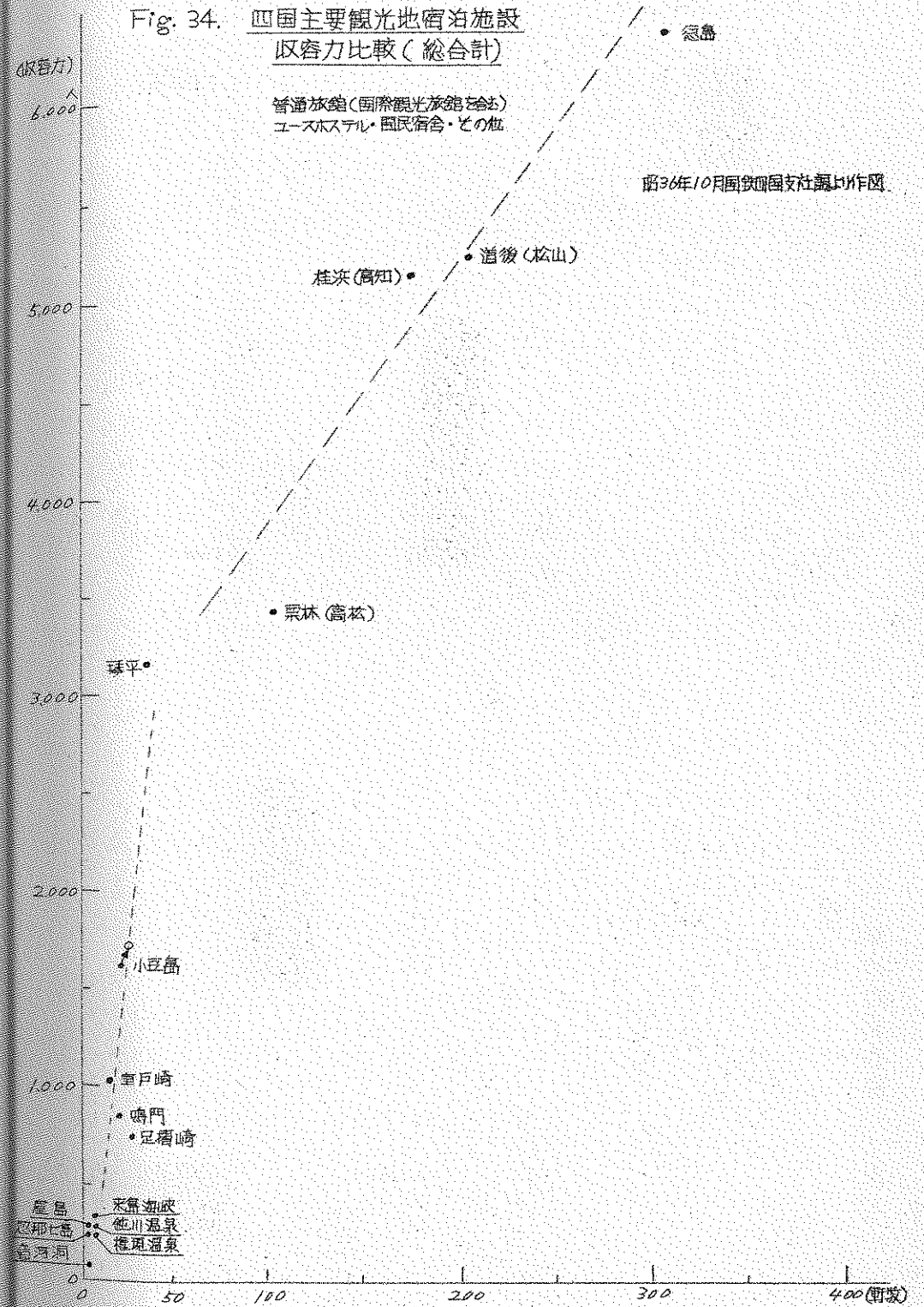


Fig 35. 宿泊施設容量

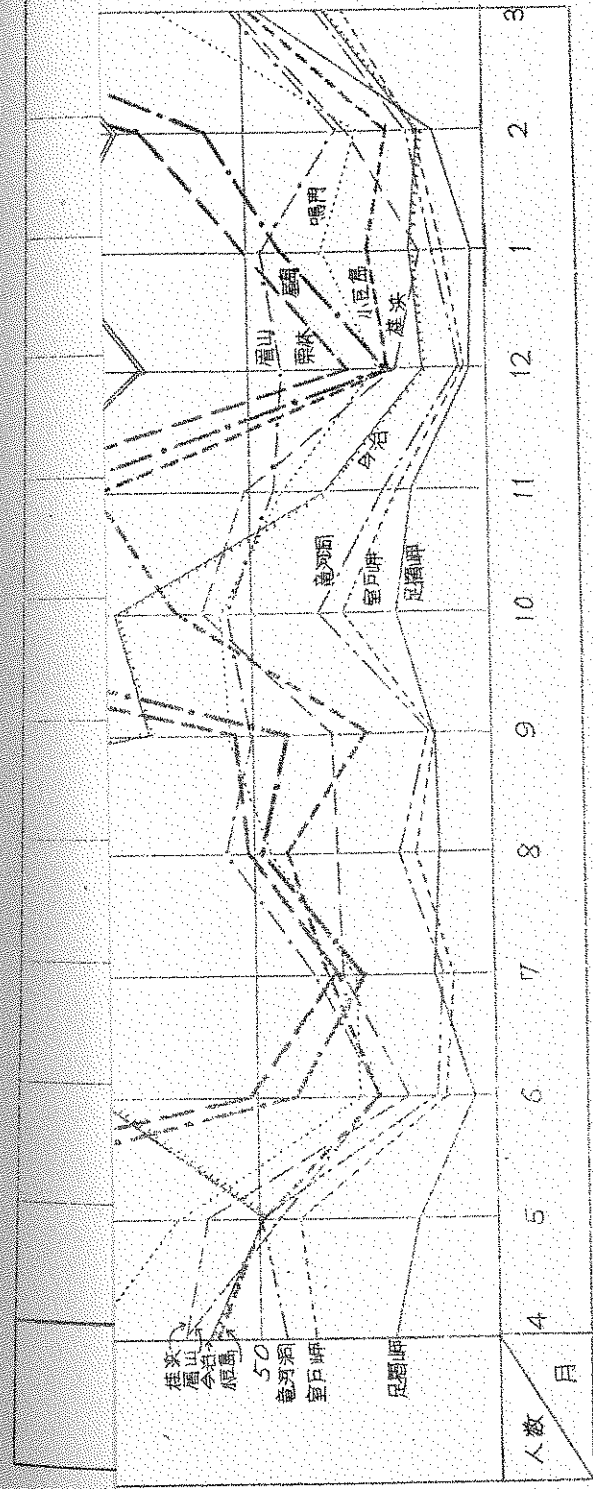
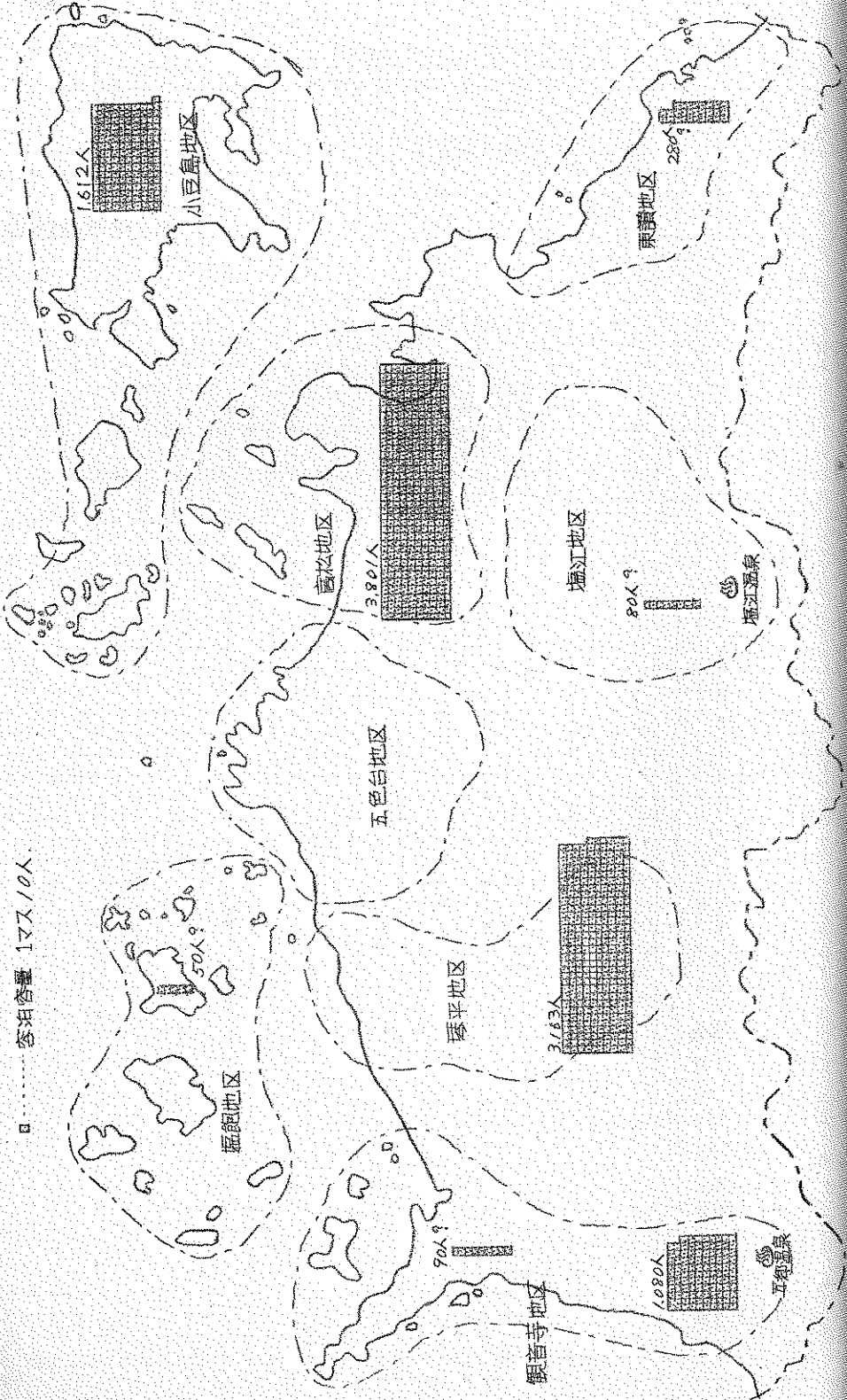


Fig 36. 月別観光地別入込観光客の動き (昭和35年度) (単位：千人)

に大しての観まし

権五温泉

五和温泉

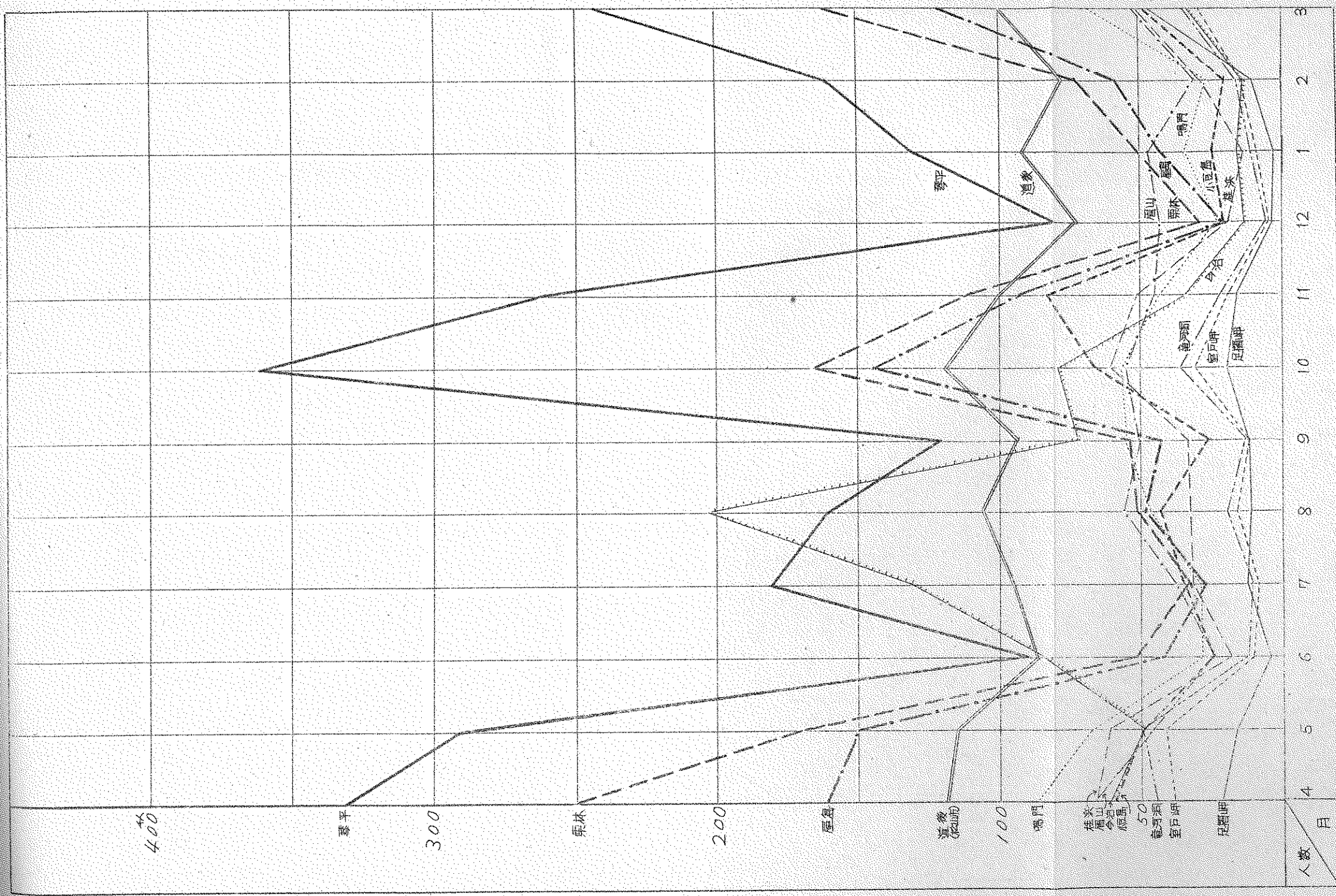


Fig. 36. 月別観光地別入込観光客の動き (昭和35年度) (単位：千人)

(2) 観光開発の地帯別と観光ルート

計画を考へる基礎として、これまで見てきたところによって、県全体に大まかな地帯別を考へることが出来る。地区計画の総合の要素のひとつとして、都市化・工業化の必須な、或いはこれに準ずる地域、または一般的開発との関連をにらみ合せ、開発計画策定上の重要な特殊なポイントと照合して、観光ルートの性格づけを行いながら各開発地区の総合をはかることがのぞましい。

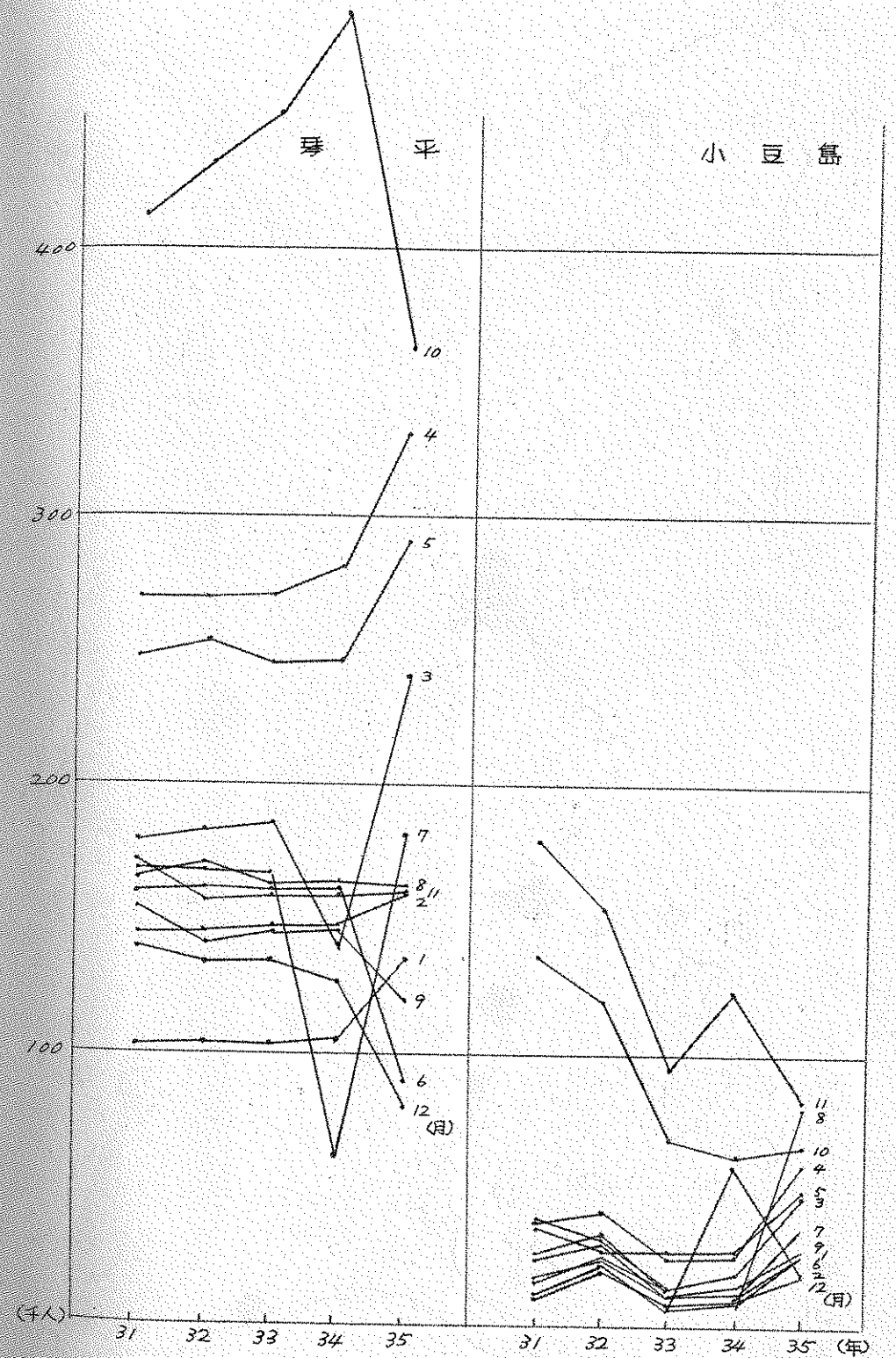
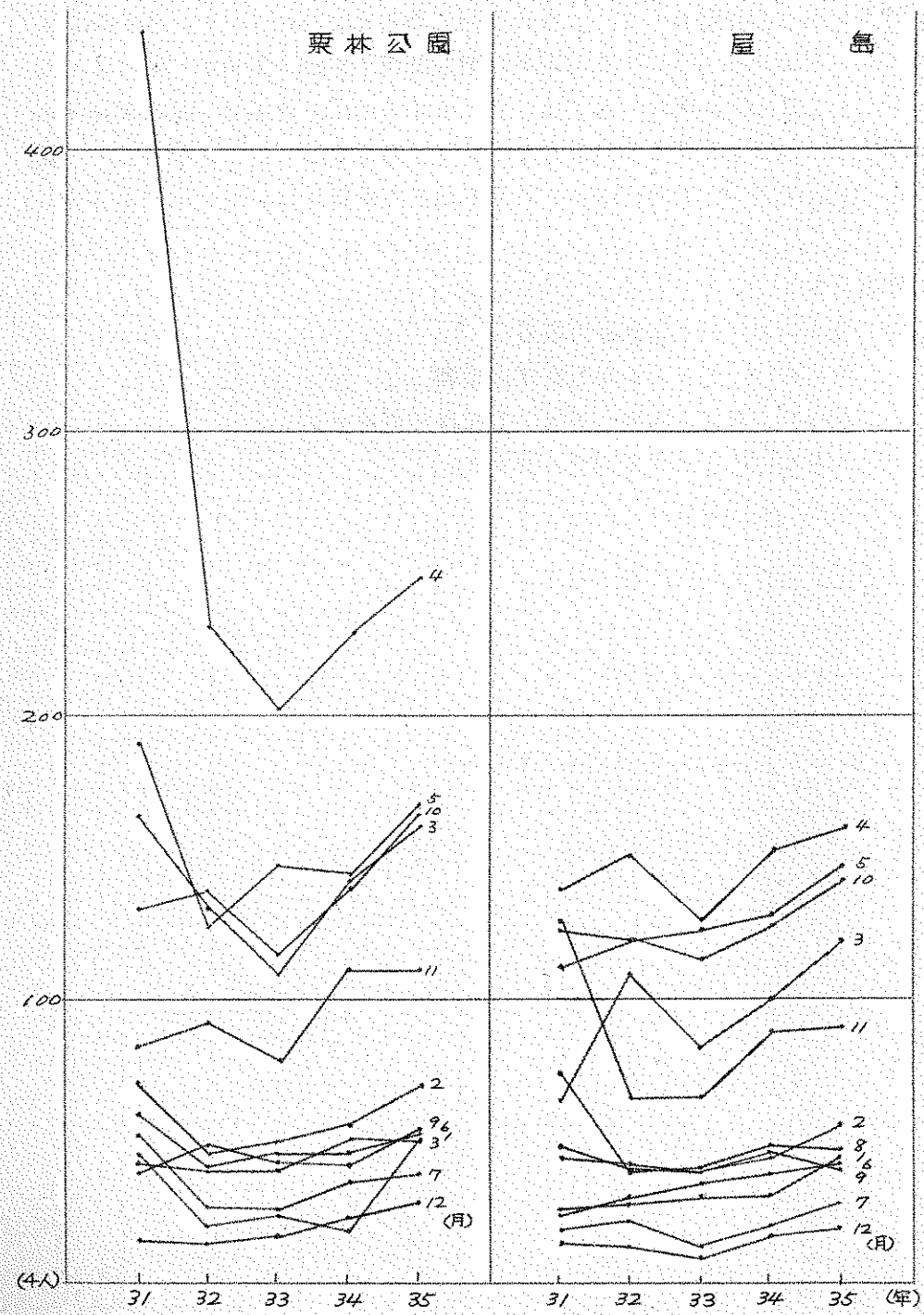
特殊なポイントとしては、

- ・ 貴重な海岸線の保護保存措置。
- ・ 京阪神・山陽との時間的距離の短縮。
- ・ 既存の、園芸、水産、畜産、工芸などの観光化。
- ・ 工場など近代的産業施設の観光化。

などがある。(公害防止、公園工場)

これらを図示すれば次図のようになる。

Fig. 37. 地域別年度別月別観光客数



6) 一般計画との総合調整

他にすすめられている地域計画は、ひとつとして観光産業の成果に關係したいものはない。たえず関連事項の発見調整につとめ、事前に打ち合せつつその結果を手のうちに入れてゆくことが、開発の成果をあげる上に必要である。

7) 特定計画の推進、協議体制の確立

広域観光開発は、これまでの観光の様態にせまい一部の観光業者だけで出来るものでもないし、また総合的コントロールが最大の眼目となる。県が中心となり、役所企業、県民ノ体となって推進すべきである。

また、瀬戸内海観光航路開発、船舶公社など特定計画の調査、企画、乱雑な広告物の規制、整理など強力に推進する必要がある。

8) 基本計画のポイント

この観光開発の重点に基礎を置き、具体的に立てられるマスタープランにおいて基本となるポイントは次の諸項である。

1) 開発地区区分の設定とその構成

すでにのべた様に、全域を8地区に区分し、夫々の典型的な個性を生かして計画をたてる。これらに、現地調査の結果に基づいて、基地の選定、観光ルート及びコースの検討、新たに開発すべき資源の選択、集団開発区の設定、既開発資源の再編成など地区構成の大要を決定し、必要の場合にはサブの小開発区を設定する。開発地区区分を再掲すれば次の通りである。

1. 高松地区 (屋島、八栗、牟礼、庵治、女木、男木、紫雲山、石清尾山等)
2. 小豆島地区 (小豆島、豊島、小豊島、直島諸島)
3. 東讃地区 (引田、白鳥、大内を中心とする東讃地区)
4. 塩江地区 (仏生山、塩江、亀鶴公園を結ぶほぼ三角形の地区)
5. 琴平地区 (丸亀、善通寺、琴平地区)
6. 観音寺地区 (庄内半島、観音寺、豊浜、五瀬温泉を中心とする地区)
7. 塩飽地区 (本島を中心とする塩飽諸島地区)
8. 五色台地区 (五色台、城山、府中ダムを中心とする地区)

9) 開発形態、方式の検討

観光開発の形態は、並時いらじるしく複雑になってきている。また施設内容の変化にともなって、新しい開発形態が考えられなければならない。総合計画としては、個々の施設の特性、存在意義をも考慮しつつ、出来るだけ集約的、集団的開発を行う方が望ましく、また観光の新しい展開、景観の整備、保護からみてもマッチしている。

国民休暇村の基本もここにある。国民休暇村としての集団開発が困難なものについても出来るだけ集中化をはかり、地域的開発を計画的に行う意味から集団施設区を設定することに重点をおいた。ユースホステル、国民宿舎など既在のものや個々に投資されるものについても、これを孤立させないで、何等かの保全、育成措置が行われて充分の効果を発揮するよう計画を進める。

また比較的まとまった性格を発揮出来るような小地区は、それ毎にひとつのセンターとして計画する。滞在の長短、滞留の形式によって、別荘村、寮団地、旅宿団地など、適当にまとめることが開発方式としてものぞましい。

いらじるしく未開発であっても、開発が適当と考えられるところには、国民宿舎、ホステルなど、孤立化も止むを得ないが、この様な場合にはルートコースの開発に考慮をばらう必要がある。

海水浴、キャンプ、避暑、遊覧などレクリエーションな利用にかぎられるものは施設投資の総体が少いだけに、高度の技術的配慮による演出運営を考慮する。

いずれにしても、開発のカギとなる公共投資、先行投資は重要で、重点的にと上げる。

10) 集団施設区の設定

こうして計画にもり込まれる集団開発のさまざまな形式は、そのニゴアンズから一言に決めつけるわけにはゆかないが、集団施設区として次の様な内容が考えられる。

国民休暇村：国民休暇村に關する規定の条件を満足しうる規模や立場をそなえ、今後とも国民休暇村としての開発が適当と思われるもの。

施設区：1. 休暇村の規定の規模には満たなくとも、全趣旨の集団開発が適当と考えられる地区。また

2. 必ずしも休暇村のような宿泊施設や建築的施設を必要と

せず、景観や風刺の観光資源としての利用上から、園地園路などを、まとまって施設することが望ましいもの。

3. 別荘や会社の寮施設の用地としてまとまった開発が直当と考えられるもの。

センター：保養や休養のみを目的とするわけではないが、観光開発上、特徴ある内容を集中的に施設化することからのぞましいところ。このほかにも、観光基地や、港湾、海水浴など海辺施設で、集团的に開発なり規制なりを行った方がよいものもあるが、多くは既成地区の改良、更新であって、マスタープランでは集団施設としては扱わず、個々に施策を計画する。

(4) 交通体系の計画*

高松を総合的な観光基地とし、また各開発地区の要点を地区の基地としてルート計画、及び地区の交通計画をたてる。勿論、特定のものを除いては、鉄道も道路も一般の交通機関としての任務をもち、観光の観点からこれらに重要度の判定を加えて計画をたてる。香川の場合、既存交通機関の大半は、国鉄による航路及び鉄道で、これは四国他の3県でも大同小異である。観光開発からみると、交通機関の整備は不可欠のものであり、ルート計画とも関連するので、総合開発の立場から、これらの企業主体に対する種々のコントロールが行われることが望ましい。

* 瀬戸大橋

すでに一部ふれておいたが、瀬戸大橋に関する一連の計画は、特定計画として取扱い、派生する問題を順次総合計画にくり入れてゆくことが便利である。

特に問題となるのは、主要な基地における鉄道、バス（従って道路）、航路、航空機等のインターチェンジとなる結節点の施設及びサービス機構である。舟航については、島部の今後の開発を考えると、その充実について格段の努力を必要とするが、一航定期ルート以外に不定期観光ルートの開発整備が重要であり、これは一つの特定計画として充分検討の価値がある。

いずれにしても観光開発の上からは一航路一鉄道一バス一航空機一などの結節点となるターミナル、その広場、観光案内所施設が中心的課題となる。道路については、香川は比較的开发が進みめぐまれているが、2、3有料道路としての完成、長い将来にわたる産業道路と観光道路との分担の問題、

に、自動車旅行に関連した駐車場、ドライブイン、ホテル、WC、ガススタンド等の配置が問題となる。

(5) 交通機関の開発改善と時間距離の短縮

技術の開発の結果、交通機関のスピードアップや新しい交通機関の開発によって、各地の時間距離は大いに短縮した。したがって人口中心から遠隔の土地もやがては所要時間は $1/2 \sim 1/3$ と短縮されるにちがいない。

現在進行中の東海道新幹線の完成は、関西地方にも大きい影響を及ぼすものと考えられる。その他には次の様なものをあげることが出来る。

○ 航空機ではヘリコプターの普及による変化。

○ 船ではフェリーボート、水中翼船や修学旅行船の様に、在来型のものの新しい用途の開発などが考えられる。ことにフェリーは自動車の普及によって今後大発展するものとみられ、その伸びもいちぢるしい。宇高国道フェリーはまだ開業間もないので結果が分からないが、道路公園の鳴門-福良間のものについてみると

昭30年	31年	32年	33年	34年	35年	1日7回運行
35	42	50	57	65	74	単位千人
100%	120%	143%	168%	186%	211%	

と、昭和30年~昭和35年の間にほぼ倍と伸びており、全期間、航空機（大阪-高松）の570%について大きい伸びを示している。

○ 鉄道では、モノレールの普及があげられる。まだ実例に乏しいため、にわか結論を出すことは出来ないが、その形態、機能からいって、観光地帯としてむいているので、ローカルな交通手段としては、発展が予想される。

いずれにしても、これら交通機関の多種多様化は、結果として、ターミナルをますます立体化させ、複合化させることは明らかであって、総合基地等の計画の上からは重要なポイントといわねばならない。

(6) 産業開発計画、都市計画との関連調整

総合的な観光計画は必ずこれら一般計画と関連性をもたざるを得ない。特に、観光基地としての都市の整備は都市計画と密接な関連をもっている。また、産業開発計画、特に工業開発計画とは、工場公署などある面では利害相及する場合もあり、また産業道路と観光道路との区分も必要となって来よう。

香川の場合、進められつつある高松坂出他を一丸とした地方基幹都市圏開発構想とも密接な関連をもち、相互に調整されねばならない。五色台地区はこの広域都市圏の中央に位して、都市圏の近隣緑地帯としても好ましい位置と広さをもっており、極めて将来性に富んでいるので開発に当っては、広域都市圏との調整に留意したい。

産業道路と観光道路との区分はまに香川の現状では、はじまったばかりであるが、ランドスケープデザインの上からはまるで異った要求をもっている。その路線選定、設計に当っては両者を今後区別して取扱う様にした。

3. 観光需要の推計

基準年次を昭和33年～35年におき、昭和36年より10ヶ年向、計画年時昭和45年における香川の観光需要を推測する必要がある。地域計画一般についてともそうであるが、特に観光計画においては推計はきわめてむづかしく、精粗さまざまな方法はあるものの、何れにしても計画の一応のメドをたてるにすぎない。

何故なら、一般の都市計画、ほかの地域計画が定住的人口を取りあつかうのに反して、観光客というきわめて誘致要因に左右されやすい、変動性の多いものを対象としてとりあつかうからである。観光需要の変動要因の大きいものは、次の様なものと考えることが出来る。

- 1 経済成長にともなう消費水準の向上
- 2 国土におけるさまざまな要因による人口配置の変動。

いずれにせよ現在は、この要因の2つながら激変期にあることはすでに見た通りである。先にふれた交通ルートの発達もまた大きい要因となる。しかしながら、その根本要因であるものは、所得水準の向上であろう。過去における統計的操作も、観光旅客と個人所得との間に高い相関のあることを示している。

幸い昭和35年度における国鉄調査の発地帯別、利用交通機関別入込観光客の資料にもとづいて、この観点から一応の推計を試みることにする。はじめに、四国全体については昭和40年についての国鉄の推計がある。

四国入込観光旅客の各種推計(国鉄四国支社)(目標年次昭和40年)

発地帯	利用機関	35年度実績	I	II	III	IV
京浜	国鉄	110	203	248	190	211
	その他	107	413(190)	301	327(190)	211
中京	国鉄	57	72	71	77	77
	その他	32	129(145)	64	133(149)	122(109)
阪神	国鉄	162	238	249	229	205
	その他	547	1,171(168)	1,162	896	1,028
山陽	国鉄	227	254	262	298	268
	その他	209	646(148)	422	664(152)	384
九州	国鉄	27	41	42	41	42
	その他	110	220(161)	184	215(157)	181
その他	国鉄	125	263	362	263	310
	その他	87	446(210)	252	446(210)	216
計	国鉄	708	1,091	1,234	1,088	1,161
	その他	1,092	3,045(669)	2,389	2,770(165)	2,112

(注) I: 生産所得(y)の伸びとの関係から、直線相関式
観光客T = ay + b より推計したもの

II: 全上曲線相関式より推計したもの、T = ayⁿ

III: 入込観光客の伸びと生産所得の伸びとから推計したもの

$$T^{40} = T^{35} \times \frac{\frac{T^{35}}{y^{35}}}{\frac{T^{35}}{y^{35}}} \times \frac{y^{40}}{y^{35}}$$

IV: 所得弾性値、 $\pi = \frac{\Delta T}{T} \div \frac{\Delta y}{y}$ から、発地帯及機関別に弾性値を求め、それらの弾性値をもとにして、輸送倍率を想定し推計したもの

香川への流入純観光客の発地帯別による推計(昭和45年目標年次)

国鉄四国支社調べによる(昭和37.1)「四国における観光の現状と分析」別表-3の「発地帯別、利用交通機関別観光客入込の推移」昭30～昭35年より香川県の分をとりまとめ整理し直すと、次の様になる。

(単位、1,000人)

発地帯別	利用機関	30年	31年	32年	33年	34年	35年	35年計
京浜	国鉄	51	59	65	73	82	110	156
	その他	20	22	24	27	35	46	
中京	国鉄	38	40	45	51	56	57	63
	その他	4	4	4	4	4	6	
阪神	国鉄	100	115	115	132	142	162	400
	その他	154	166	170	160	188	238	
山陽	国鉄	188	195	190	208	216	227	296
	その他	39	40	42	40	69	69	
九州	国鉄	16	18	18	21	23	27	49
	その他	8	7	8	11	14	22	
その他	国鉄	50	69	67	70	85	125	130
	その他	2	2	3	4	4	5	
計	国鉄							1,094
	その他							

但し、国鉄入込は、便費全数をとった（仁方一堀江はネグリジブル）。また、実際には入込以外の3県に分れるのであるが、その振分け操作に時間を要するので、大勢をまづ見ることにする。

推計の方法としては、全国統合開発計画草案にみる輸送需要の推計方式によることとした。なお、先の国鉄資料の四国入込は、このⅡ、Ⅳの方法がそれである。昭和33年～昭和35年の入込年率を算出し、所得の年率とから弾性値を出し、倍率を算出して、昭和45年推計を出した。

(1) (単位、1,000人)

発地帯別	利用機関	(A) 入込年率	(B) 生産所得年率	(C) 弾性値	(D) 35~45年 生産所得倍率	(E) 輸送倍率 / (C(D))	(F) 35年実績	45年推計	計
京浜	国鉄	22.5	6.3	3.57	1.57	3.03	110	333	504 ()
	その他	30.8					46	171	
中京	国鉄	5.6	11.3	0.49	1.99	1.49	57	85	103 ()
	その他	22.4					6	18	

発地帯別	利用機関	(A) 入込年率	(B) 生産所得年率	(C) 弾性値	(D) 35~45年 生産所得倍率	(E) 輸送倍率 / (C(D))	(F) 35年実績	45年推計	計
阪神	国鉄	10.8	6.7	1.61	1.62	1.99	162	324	1,047 ()
	その他	22.0					329	162	
山陽	国鉄	4.3	12.2	0.35	2.19	.42	227	321	600 ()
	その他	31.3					2.56	2.19	
九州	国鉄	13.2	10.5	1.26	1.88	2.11	27	57	155 ()
	その他	41.4					3.94	1.88	
その他	国鉄	33.8	9.6	3.52	1.83	3.92	125	470	500 ()
	その他	11.9					1.24	1.83	
計	国鉄								2,907 ()
	その他								

(ロ) 次にチェックのため、入込観光客の伸びと、所得の伸びとから推計すると次の様になる。

発地帯別	利用機関	(A) 35/33 入込客の伸び	(B) 35/33 所得の伸び	(C) (A)÷(B)	(D) 45/35 生産所得比	35年実績	45年推計	計
京浜	国鉄	1.51	1.13	1.34	1.57	110	230	338 (216)
	その他	1.7				1.50	46	
中京	国鉄	1.1	1.24	0.90	1.99	57	102	247 (392)
	その他	1.5				1.21	6	
阪神	国鉄	1.2	1.14	1.08	1.62	162	284	777 (194)
	その他	1.5				1.31	238	
山陽	国鉄	1.1	1.16	0.95	2.19	227	472	694 (234)
	その他	1.7				1.49	69	
九州	国鉄	1.3	1.22	1.05	1.88	27	53	121 (247)
	その他	2.0				1.64	22	
その他	国鉄	1.8	1.20	1.49	1.83	125	342	352 (271)
	その他	1.3				1.04	5	
計	国鉄				1.094	708		2,529 (231)
	その他					386		

即ち(1)と(2)とから、諸設の地理的関係にいちぢるしい変動なしに、所得水準が順調に上昇すれば、之との関係において、香川流入の観光客は昭和45年度において

上限 297万人、下限 253万人 (差38万人)
と推定することが出来る。

尚、これには国鉄による高松港入込をそのまま生かしてあるので、更に細かい取りあつかいを必要とするが、与件の変動なしにという前提があるので、これら算式は比較的安全側に出やすい方にあるので、およその目安とすることが出来る。

4. 基本構想と地区計画の重点

これまでみてきたところを総合して観光総合開発の基本構想を次のように定めることができる。

(1) 「香川の観光は新しい展開を必要としている」

四国の表玄関として、瀬戸内海航路要点として極めてめぐまれた位置を占め、比較的密集して豊富な景観、史跡、社寺、公園を有し、全国的に充分著名であり、四国観光の中心であった香川の観光は明かに一つ展開点にきている。

(2) 「その要因」

今後の観光主体の大衆化(ソーシャル・ツーリズム)、観光対象の変化(静的なものから動的なものへ)、地理的条件の変化(交通の発達)、新しい観光地の登場(別ルートの開設)等によって従来の立地条件に多大の変動が予測される。これに対して総合的な開発計画をたてなければならない。

(3) 「開発方向」

観光開発は香川の都市化、工業化を含めた地域開発計画の基礎でなければならない。従ってその方向は

- ① めぐまれた自然、人文資源に対しては保護、保存の措置を強力にする。
- ② 観光の大衆化に対処して町の広い施設化を行う。
- ③ 地域地区の個性の回復、育成の余地を充分にとる。
- ④ いわゆる観光スポットにとどまらず開発のポイントは都市、工業地、農村、漁村の全てを包含するべきである。

⑤ 従って総合的観点と県民の協力を求める努力が必要である。

- ⑥ 観光の開発が同時に県民の福祉向上に役立つものでなければならない。
- ⑦ 四国諸県、あるいは瀬戸内海諸県の総合的見地から相互協力による相互の価値を向上する。
- ⑧ 山陽地方工業開発にともない、これの熱帯地を担当し、相互の利益を向上する。

(4) プログラム

- ① ルート計画とその動脈である鉄道、道路、港湾、空港の整備は観光開発の基本的前提であるが、都市計画概一般計画との関連において総合的に計画される必要がある。
- ② 八つの地区に分割しそれぞれの重点的開発方向を明かにする。
- ③ 古い伝統的観光地点(屋島、栗林、琴平など)はこれら地区の開発方向に合せ、順次動的な観光地に移行せしめる。
- ④ 特に高松地区、五色台地区は工業化、広域都市圏開発と関連し、まず、第一に開発プログラムがたてられる必要がある。
- ⑤ 小豆島地区はそのめぐまれた特性から代表的島山観光地として国内、国際観光を含めて総合計画をたて誘導を計る。
- ⑥ 他の諸地区は香川の新しい発展の方向をにらみ合せ、優れた自然資源、特殊な伝統の保存育成と並行する産業振興一般計画との関連に於て、プログラムをたてる。
- ⑦ 観光開発にともなう特定計画、例えば不定期観光給公社または公団、道路開発公社、その他については地域計画と並行して開設計画を検討する

これらによって地区別に諸要素を概観すれば次の如くなる。

(次頁表「地区別現状と開発の方向」)

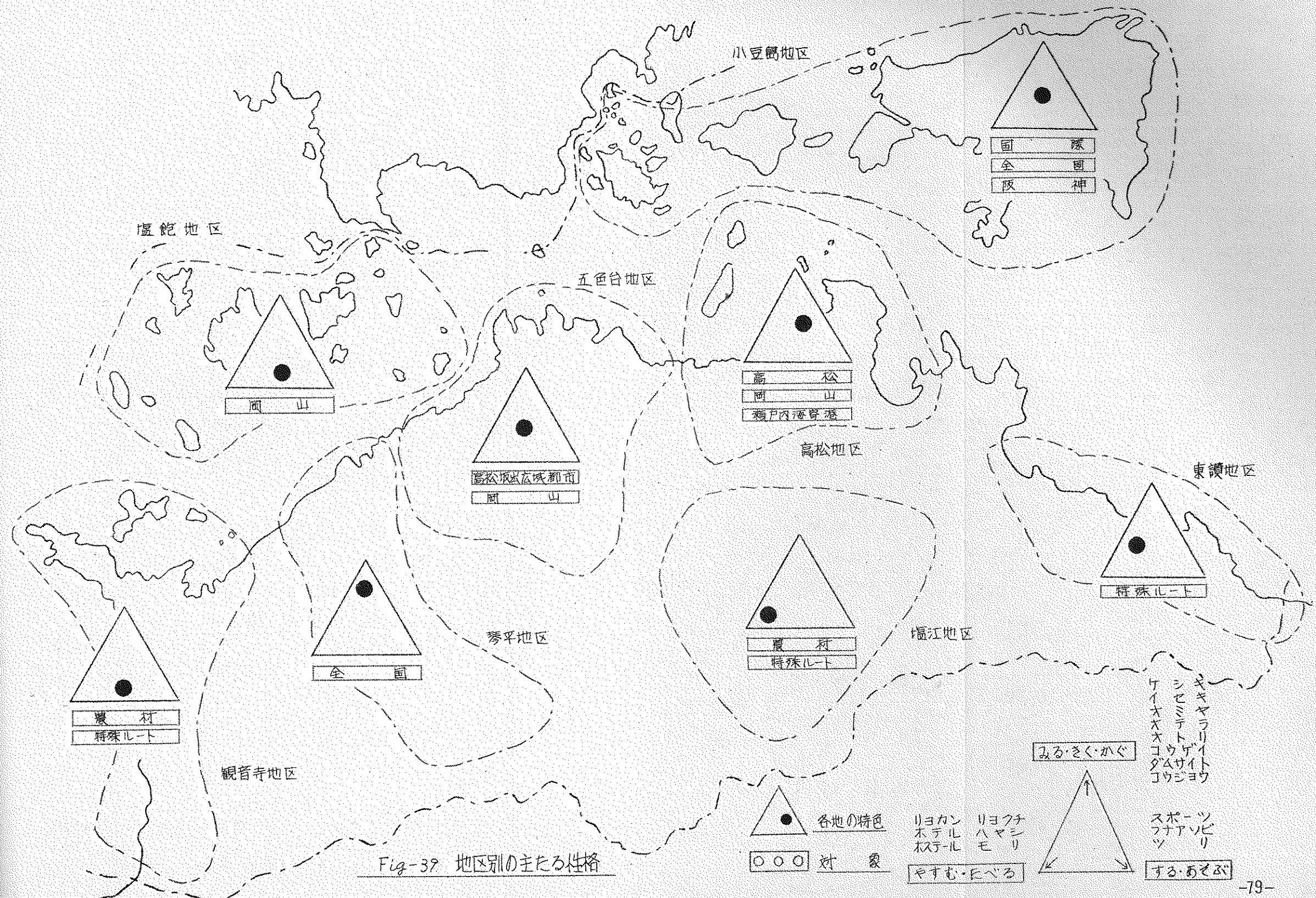


Fig-39 地区別の主たる性格

F.3-4-4 地区別の現状と開発の方向

地区名	観光・賢・源・施設						特徴と方向	
	入込み	他地区へ	滞留施設	遊技施設	自然景観	伝統人文		産業
A 高松	◎	◎	○→ 木立	○→ 遊技	○	◎	◎ 近代工業	観光基地 広域都市公園
B 小豆島	◎		○→ 木立 酒舎	○→ 遊技 モトドラー	◎	○	○	総合観光地
C 東讃	◎ 自動車道		◎ 国民宿舎		○		○ 工業 工業ロード	特殊ルート
D 塩ノ江	◎ 自動車道		○				◎ 農村工業	県内近県観光地 特殊ルート
E 琴平	○	○	○	◎ キャンプ		◎		伝統と自然混合地区
F 観音寺		○	○		○	○	◎	県内近県観光地 特殊ルート
G 虻館			◎ 酒舎	◎ 釣りボート	○	○		中国方面を主とする 観光地
H 五色台	◎	◎	◎	○→ 遊技	○	○	◎	広域都市圏の線地

◎ 現状 良い ◎ 開発の必要(大規模)

○ 現状 やや良い ◎ 開発の必要(小規模)

Fig-42 基本計画と個別計画との関連

地区	開発		面		問題点
	工業	観光・水産	伝統	「ミル」→「スル」	
A 高松	特定中小工業など		栗林公園 壇ノ浦史跡	海水浴、ヨット 釣り	工業化・都市化 との関連として 都市計画、再開発計画 との調整
B 小豆島	特殊物産		スリアーパーク 花の成宿(瑠璃園) 牛(豊島) 養魚 養魚	キャンプ、味の観光 ヨット、ボート 釣り、海水浴	
C 東 嶺	特産工業センター (物産館)		白鳥神社祭り キ茶祭り		
D 塩ノ江	農村工業センター	丘陵農業地帯の見学	仏王山の公園化	湯 治	内陸観光ベルト地帯の 形成
E 琴 平	特産工業(丸電)		金沢羅宮、門前町	キャンプ(荷蔵池)	内陸観光ベルト地帯の 形成
F 観音寺	豊総池ア-ナダム	除虫菊、トウガラシ	「寛永通宝」銭型	ドライブ、味の観光 海水浴、湯 治	
G 極 楽			勸修寺 → 博物館	海水浴、キャンプ ヨット	
H 五色台		水産アーク=カルセンター 栗林公園	白峰御凌 古墳	キャンプ、ゴルフ ドライブ、味の観光	広域都市圏構造との 調整

37 地区開発計画各論

A 高松地区

1. 現状と問題点

この地区は、政治、経済、文化のいづれの点から見ても、香川県を中心地区であり、県下最大の観光基地であることは言うまでもない。と同時にその周辺部——その殆んどは高松市の市域に含まれるが——にある 栗林公園、屋島、八栗等は全国的にも知られた観光スポットである。したがってこの地区の今後の開発には又々の問題点が同時に含まれている。即ち、

(1) 総合観光基地としての機能とこれに相合う施設の整備の問題

(2) 近接観光及びレクリエーション資源としての開発、整備の問題の2つがそれである。(1)の問題は全県下、或いは四国全体、または瀬戸内海東部全域など、広域にわたる観光総合開発計画の一環として考慮されるべき問題であり、(2)の問題は、古典的な観光のスポットのリファインメントと更にこれに近代性と社会性を付与するための新規の開発とを含んでいる。

戦前戦後を通じて、今日に至るまで香川県のみならず四国の玄関としての高松の位置は少しも変わっていない。しかしながら、レジャー産業の新しい展開や隣接地域における開発状況の変化などに照して、今後の基地として要求される機能にかんがみて、その現状は必ずしも満足すべき状況にあるとは言い難い。オノ部に見た様な新しい展開に應ずる開発、施設の整備、一般開発計画との総合調整を必要としていると見なければならぬ。

2. 総合観光基地としての高松

すでに述べた様に、単に観光のみならず社会活動全般にわたって、高松は、四国と本土との連絡の基地であり、また名実共に四国の門前である。しかしながらこれを総合計画の立場から見ると、香川県乃至は四国の観光基地として問題がないわけではない。現状におけるこれらの問題点を整理し、今後予想される観光産業の変化に應じた全体計画の線に沿って、総合基地としての施設を整備し、充分の機能を発揮させることが計画の目標となるべきである。いまその主要な問題点を列記すれば――

(1) 既往の施設化は国鉄を中心とした海陸の連絡に最大の重点が置かれ

たこと。このために高松港周辺の施設は四国への流入ルートとしては完備してきたものの、内陸あるいは島嶼部への観光ルートとしての基点または基地としての配慮が充分でない。

(D) このため、高松港、高松駅周辺一帯についてみると、海陸連絡とはいいながら、国鉄を除いた他の陸運、海運との接続の仕方、その施設相互の配置連繋など、必ずしも観光基地施設として満足なものとはいえない。

(E) 次に、高松市の工業化の進行にともなって、今後予想される港湾の整備と関連して、観光基地としての港湾整備は十分に調整されなければならない問題である。

(F) これと関連して、高松港、高松駅、玉藻城一帯のいわゆる香川の玄関口の現状が適当でないことが指摘されねばならない。この地区の乱雑さに基地としての風格、充分な機能を附与するための再開発が当然行われる必要がある。

(G) 高松市が観光基地として占める重要性に比べて、旅館、ホテルなど宿泊施設の容量は充分でなく、また全体として見ると近代化がおくれている。そのため温泉など滞留要因となる様な資源のないことと相まって、過去における観光客の滞留率は極めて低いものであった。観光開発の経済効果を充分発揮させるためには、何としても滞留率をあげる必要がある。宿泊施設の整備、拡充、近代化など民間の企業努力を必要とすると同時に市当局、県などの指導が必要である。

(H) この点に関して今後の傾向としては、観光レジャー大衆化にともなう、高級宿泊施設のみならず、出来るだけ多種多様な所得階層を目標に施設の配分、配置が行われる必要がある。これらはまた必ずしも現在の市街地に限られる必要はなく、当地区内においても、市街地中心よりの便益、周囲の環境などから見て適地が豊富であり、都市計画その他一般開発計画との調整よろしきを得れば大いに改善されるはずである。

(I) 陸運関係交通機関の近代化がおくれている。今日全国的に見られる観光開発の主要な任務を分担しているのは、民間交通輸送企業であることは言うまでもない。またそのための弊害も無いわけではないが、観光産業の発展のためには民間の企業活動が活発化されることが先決

問題である。この観点から見ると、観光基地高松における私鉄、私バスの企画活動は充分であるとはいえず、観光産業の近代化は交通機関の近代化なしには考えられず、また折角の観光開発投資と県外交通輸送資本にのみ名をなすしめる結果となつては意味がないのであるから、企業活動の合理化、施設やサービスの近代化などに一層の努力を必要とする。

(J) 今後の統合的な観光基地が航空輸送と密接な関係をもつことは明らかだが、この点高松飛行場は比較的市の中心に近くめぐまれていると言える。しかしながら、市街地の今後の発展、高密度化などを予想すると、航空機の輸送スピードに合った連絡道路の確保が今から行われている必要がある。現在大阪—高松間は飛行時間約20分前後を必要としているが、今後ますます新型機の就航によって時間の短縮が予想され、これに比例して着陸後市の中心地までの連絡時間短縮の要求が起ってくることは明らかだ。観光基地としての観点から見ても慣習のないアプローチ=取付道路を新しく準備しておく必要がある。出来ればグリーンベルトをともなった緑道として確保されるのがのぞましい。

以上、観光の総合基地としての高松の現状とその問題点について、ごく大まかに指摘したのであるが、このほかにも尚、一般的な都市計画的要素や環境衛生施設の充実など観光基地としての整備に関連する事項は多い。これらについての問題は計画のところで一括されることにする。

3. 基地周辺観光地としての高松地区

次に高松地区が観光の基地としての任務と同時に、その内部に持つ、観光資源の現状、問題点等にふれておかなければならない。先にも一寸ふれた様に、高松地区はそれ自体大きい観光資源である。その地区内には、すでに古典的観光資源として有名である、屋島、栗林公園、玉藻城などを含んでおり、地方的には知られた五剣山八雲寺、鬼ヶ島の女木島なども直時観光のスポットとして登場してきた。屋島には有料自動車道路が開設され八雲山にはケーブルの復旧が目録まれ、女木島には河穴までの自動車道が取りつけられるなど逐次、改善のあとが窺われるものの、何と云っても、これらのスポットは、総説に述べた如く、どちらかと云へば古典的な、やや旧式な観光、いわゆる物見遊山の観光のポイントに属することが、県

飛計画策定上の最大の向題となる。

次に考慮されるべきは、これらの観光スポットが高松市街地に対して占める位置である。栗林公園は市街地の中にあり、屋島も市街地から極めて近い位置にあり、道路の整備等と相まって、今後ますます時間的に距離が短縮されるであろう。女木島も今後同様の傾向をたどるであろうことは明らかである。この様な近いという事実がまた一つの向題を提起することになる。屋島も往時は額に汗して1日ばかりで登ったが、今日では市街地から30分余で頂上に立つことが出来る。これは屋島のその古典的な価値を身近なものにするばかりでなく、その意味を変えてゆくことになる。したがって、余り近いと観光ルートの形成上必ずしも有利ではないと同時にそのスポット自体の占める割合がひとりで受けて来ざるを得ない。この2点、つまり――

- (1) 地区内の観光スポットは古典的な「点」が多い。拡かりをたない。
- (2) 基地に近すぎるため、内容、ルートなどからみて変化がほげしい。

が当該地区の開発計画をたてるに当って考慮されなければならない。またこのことは、今後新しく開発を予想されるスポット、例えば園において着手中の屋島北領、海水浴地の女木島、栗林公園と連担して考えられるスリ鉢山一帯、飛行場と由良山、などいづれをとって共通に言えることである。この地区の計画はしたがって次の諸点が眼目となる。

- (1) 古典的スポットの人文的資源を十分に保護し生かす。
- (2) 比較的短時間の利用が有効適切である様に施設を生かす。
- (3) 個々に完結させるよりは、相互に結び合うことにより、点から線へ、線から面への効果をねらう。
- (4) 便利な位置にあるだけに、重要な美については公衆の立場からのコントロールを強化にする。

4. 高松地区観光開発の基本計画

以上に考察した諸点と県全体の計画とから当該地区開発の基本計画は(1)総合基地計画、(2)当該地区観光地開発計画、の2つに大別して策定される。以下順を追ってこれらについて示すこととする。

(1) 高松総合基地計画

高松の観光基地計画は如何にあるべきか、はこれまで順次明らかにされてきた諸要素の積み重ねの上に立つて考察されるべきであることは言

うまでもない。しかしながら、更に大きくは、四国全般あるいは瀬戸内海全般の産業配置、都市開発、観光ルート開発のひとりの拠点として高松の負担すべき役割、充足すべき機能からの判断を加え、また更には、高松、坂出、他数箇の市町村を含んで計画される、地方基幹都市としての本域都市圏開発計画の諸要素との調和が保たれなければならない。特に基地としての高松は永い伝統をもった市街地を既に形成しており、新しい計画の実施に当っては、多額の投資と時間を費してはじめて造成されるのであるからこれらの配分、実施のプログラムについては階級計画が重要な意味をもってくる。またそうしたプログラムは、断えず起り得る可変的要素を包含し得るものでなければならない。

さて高松の人口、面積は、昭和35年10月1日国勢調査時における調査によれば、面積は151.61平方キロ、人口は228,722人であり、全市域に組替えた昭和30年の人口は212,906人で、昭和30～昭和35年の間に、人口の増加は15,816人、増加率は7.2%と増加を示し、県内他市、丸亀、坂出、善通寺、観音寺の各市がいづれも3.2～6.4%の人口減を見ているのに対して、県内唯一の人口増加地域となっている。また人口密度は1平方キロ当り1,505.0人と他の四市に比べて倍に近くなっている。

更にその都市化の程度についてみると、全市域151.6平方キロのうち、市街化した人口集中区域は7.32%、11.1平方キロにすぎず、この狭い地区に、全市人口の52.6%に当たる約12,000人が住んでいる。従ってその人口集中地区の人口密度は10,809人/平方キロと高い値を示している。

※総理府統計局：「我國の人口集中地区」 中国、四国篇

この人口集中地区について市街地発展形態上の特性をみると次の様な諸点が指摘される。即ち

- (1) 玉藻城を中心として、臨海部の西半分は殆んど鉄道用地で占められており、西浜漁港ほか2～3の市街地があるが、予讃線にさえぎられて、市の中心との間の交通連絡に不利不便を来している。このことはまた臨海観光都市高松の都市形態に、せりかくの海岸が他の鎌倉などに比べて、何の積極的な役割をもはたさない、という結果を招来している。

- (2) 西部及び西南部は栗林公園の背景をなす稲荷山、紫雲山、及び北

大塚、石船塚、猫塚、石清尾山などいわゆるスリ鉢山によって限られ、市街地の発展が止まっているばかりでなく、高徳本線がそのすそを走って、良好な住宅地としての発展を一層さまたげている。このため市街地から西の出入ルートである石清尾山北裾と海との間の狭い地域に、予讃線、国道11号線が集中し、香東川が横切るなど市域の円満な西への発展は非常に困難である。これらの影響や、香川大学をはじめ学校が集中していることなどもあり、予讃線、スリ鉢山にはさまれる三角状の地区は、市街地の水準が悪く、今後の再開発向上問題の多い地区となっている。

(イ) 市街地の東部臨海地帯は、埋立造成が進行中で順次工場誘致が進むとともに工業地域化されるものと予想されるが、街区の形成がおくれ、産業道路、上下水道ほか諸都市施設の喫緊が充分でなく、都市計画事業による整備が急務となっている。特に東浜港を中心とする臨海地区と新しく埋立造成された工業地区の背後地をなす、旧新浜塩田右浜塩田の南側を結ぶ、屋島南西麓の工業地区に至る産業道路の開設は、国道11号線の負担を軽減するものであり、これが当面の主要な観光用道路としての活用をはかる上からも、不可欠のものと云はなければならぬ。

(ニ) 東濱海岸部及び山内部への主要連絡路である国道11号線及び高松長尾線は花園町附近において合流するがこの地点の結合の仕方がまずいため観光ルートのうち東部への出入口の状況はこのままでは、悪からず問題となってこよう。長尾線そのものの改善とともに至急改良される必要がある。尚、飛行場附近道路もこの線に結ばれているので近い将来に観光道路としての考慮もはらった再計画をしなければならない。

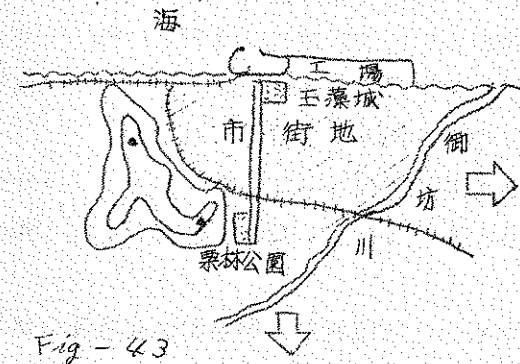
(ホ) 市街地南部への流出入ルートもまた問題がないわけではない。即ち東部への流通口での問題(花園町、観光橋での国道と地方道長尾線の結合点)と、全様の問題が、二級国道193号徳島高松線と主要地方道2号線、高松琴平豊浜線と、それらの結合点栗林町栗林公園附近に於て問題となっている。高松駅前広場、棧橋と栗林公園を結ぶ一級国道30号線が戦災復興都市計画において、まれにみる成功をもたらししているだけにこの点がおしまれてならない。早急に後に

述べる様な対策がたてられ、順次段階的に改善されることが望ましい。

(ハ) 市街地全般の発展の方向は東部、東南部、南部に向けていちはるしいが全体としての流出入ルートである、臨海地区、花園観光町地区、栗林地区、御東地区において夫々困難な問題が派生しており、解決を必要としている。

この様に観光基地としての高松市街地は、その基地より各資源観光地帯への流出入ルートの主要なポイントにおいて都市計画的、技術的に解決しなければならぬ問題を数多く抱えているが之等は広域都市圏開発と観光開発の総合的計画的調整を通じて改善されなければならないしまた改善し得るものと考えられる。

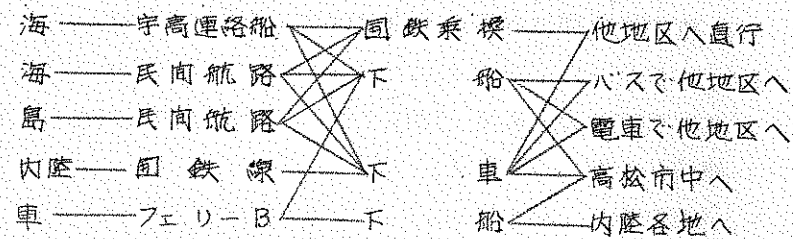
何れにしても、大まかに見て、高松の市街地化は、北は海によって限られ、南西は紫雲山、石清尾山塊によって限られ、東南は御坊川によって限られた大きい三角形の中に限定されているといつてもよい。国鉄の諸施設がこれらの限定要素に念押しをしているといつてもよいだろう。



さてそれでは、市街地内部に於てはどのような問題があるかを検討しよう。勿論此処では観光基地としての問題点にしぼって考えてみることにする。

(ト) 観光地として最大の機能はまぎやうに、全県下或いは全国にルートをとる多数の観光客の流出入に関連した施設化が充分行われ、スムーズにさばくことが出来ることである。この点に於ては、高松は戦前から大きい任務をはたしていたにも拘らず充分うまうま

ているとは考えられない。特に向題となる桟橋地区においてざっと見て



これだけの複雑な動きを処理する能力をみたねはならず、航空機を除いて、ほとんどすべての交通機関の種類を含んでいる。

そのうえ、これら殊に車輛数は技術革新によって日々進歩をとり、また普及の速さもいらざるしく、年に大型となってくるなど、スペースとしても十分な広さが必要ならぬ。これらさざばく動線も機能的でなければならぬ。

向題はこの重要な地区が、同時に高松の貴重な遺産であり、観光スポットのひとつでもあり、高松の都市計画の重要な要素であるところの玉藻城と隣接したために、一層複雑なものとなった。港灣、鉄道、文化財、内陸交通機関、等全泉的な或いは四国全体に關連する向題を含むので、この地区の再開発に關しては、単に市当局のみならず、泉当局が直接指導的立場に立って、計画の立案、調整、プログラムの作成に當らなければならない。

特に、観光基地施設としての総合ターミナルの施設化はこの地区において以外に考えられず、精密な計画のもとに整備されなければならない。

(4) 次に基地としての役割から重要なのは各種の滞留施設である。国鉄四国支社によれば昭和36年現在、屋島を含んでも旅館は全部で112軒、収容力3681人、他に屋島にユースホステル1軒収容60人がある程度であつて、徳島の302軒6391人、道後の201軒5234人、柱決の172軒収容力5123人には遠く及ばず、また具内琴平の36軒、収容力3163人とも余り大差ない。

勿論質の問題を抜きにしては比較出来ない。例えば徳島では国際観光旅館に指定され、日本観光旅館連盟に加盟するもの、うち17軒686人、道後では38軒1518人収容、柱決では25軒

1062人収容に対して、高松地区では51軒2284人に上つてゐることを見逃すわけにはゆかない。

また国際観光旅館連盟加盟のものについてみると、9軒148室、内和室138室、洋室10室、またその内政府登録のもの5軒、と比較的水準の高いことを示している。しかしながら今後のレジャー産業のあり方を考えるとき、水準の良さや、つぶのそろつてゐることだけで評価するわけにはゆかない。いまひとつ衛生的あるいは環境的な点を満足させつつ、なお出来るだけ数多くの所得階層を収容しうる大衆的なバラエティーをもつことと、基地の滞留施設全体としてみる場合には重要である。徳島で高い全体の収容力にもかかわらず、国際観光旅館連盟加盟のものわずか4軒収容力と和室67洋室5、計72室、うち政府登録のものわずか1軒という事情も、阿波おどりという特別な事情を含みつつも、全体として、各層にまたがる広い収容力のあり方を物語つてゐる。

(5) 滞留施設として今後の傾向として見逃すことの出来ないものは、いわゆる旅館ホテル以外の宿泊施設、即ちユースホステル、国民宿舎などである。このほかにもモーターなどの形式も次第に多くなつてきつゝある。しかし基地の施設としてこれをみると、高松の様な総合基地においてはむしろ余り向題にならず、風景のよい観光資源により近く配置されることがのぞましいことは明らかである。

それよりもむしろ、観光統計面には出難いような種々の団体企業の福利、厚生施設としての宿泊施設(いわゆる何々会館、何々寮など)であらう。高松地区において、勿論、オ三次産業の中心として相当数多く見られるのであるが、主として泉内団体の業務上の利便のためのものに止まり、風光地や温泉地の如く、大都會企業の地方厚生施設としてではない点に着目せざるを得ない。

厚生年金や健康保険など多額の資金を背景としたこれら厚生施設は今後とも普及すると見られるので、これら誘致には力がそそがれなければならない。併し高松地区についてを見ると、松山、道後の如く温泉を持たぬなどハンディキャップが大きい。

(6) 宿泊施設以外の滞留施設もまた向題である。この場合はむしろ滞留要因といった方がよいかも知れない。即ち観光客をして、必ず一

泊乃至はそれ以上の停滞をさせる要因となる様な施設である。

例えば温泉の如き資源はその最たるものであろう。特にすぐれた風光もその中に数えられる。また必ずしもこれら天然の観光資源にのみ関係するものでない。例えば労組その他団体の会議、国際会議などはその良い例である。また極めて人為的な慰泉施設がその要因である場合もある。例えばモナユや米園のリノがその良い例である。

この点から云えば観光基地高松は特徴のない方に入れなければならない。特に海浜都市でありながら、夏期の林間学校や別荘の毎季滞留要因となるべき海浜が死んでしまっている。

(11) 次に施設の面ばかりでなく、もっと大きい要素としての街の魅力或いは個性といったものについてはどうか。この点についても高松は残念ながら反対の方向に向っていると云わなければならない。都市としての高松の個性は、その昔この地に聚城のときにすでに強烈なかたちで与えられたはずである。

国内でも数少ない海城を中心とした城下町として発足し、地文的にも人文的にも極めてキメの細かい物産景として数々の成果を積み重ねてきた。それにもかかわらず玉藻城周辺は環境としては悪化の一途をたどっており、海浜もまた鉄道と塩田の工場化によって占められ、街区の景観も没個性的な画一化の方向に向っている。わづかに宇高連絡船という手続だけがその名残りを止めているといつてよい。

また可能性が全く失われてしまったわけではないのだから、高松の個性を回復することがあらゆる施策の面で、一つの目標に向かって押し進められなければならない。勿論昔のままに返すことではなく、過去の遺産は古典として生かすべき位置に生かすの、近代的な高松の個性を作りあげてゆくことである。

この点、観光基地の整容という点では観光開発と一貫した精神で都市再開発が計画されなければならない。特に基地となる都市の性格は商業地域のあり方で決まるとさえ言われており、現在の没个性的な路線型商店街に個性ある形態を与えて行く様な施策が総合的に行われる必要がある。

都市のいわゆる都市計画に止まらない都市のデザイン、都市設計の必要性は観光都市において最も要求される理由はここにある。

(12) 都市の個性と密着して、街区のスカイラインを形成するところの広告物の問題は主要である。この点で高松はまさに危険な分れ途にさしかかっていると見てよいであろう。この点では全国的にも成功している都市は少ないが、順次多大の困難をはらって広告物規制の方向に向いつつある今日、手を打つことが早ければ早いたけ困難性は少くなるはずである。

広告物条例の制定が望ましいが、特に指摘しなければならないのは、条例による規制は禁止を意味するものでなく、都市景観という積極的な立場から指導し育成して健全な広告物の形態を主としてゆくことである。

消費者教育や消費者行政の進展とともに過大な広告物のコストが結局は消費者のふところから失われるものであることから、今後ともこの動きは活発化してくるはずである。

(13) 高松観光基地の都市としての個性について商業地区と共に忘れてならないのは公館地区の整備である。高松が観光をも含めたオ三次産業によって成り立ってゆくことは今後共変りかないものと見てよい。阪神地方その他経済中心地との位置、四圍の中に占める位置などから見て、政治、文化都市としての基本的性格はまづ動かぬところであろう。したがって今後とも各種公館の占める重要性は強化されるに違いない。また広域都市圏開発ともなると、計画的な公館地区の造成整備は必要不可欠なものであって、それに先行する都市中心部公館地区及び之と関連した都市公園の設計計画が大いに論議され、順次実行に移されることを望ましい。

それについては現在の県庁、市役所付近を中心とした地区が適当で、順次実現の方向に進める様な有機的プログラムが樹てられるべきである。

(2) 高松観光基地計画の基本的方向(まとめ)

以上これまでみてきた諸点を総合して、高松観光基地計画の基本構想を次の様に樹てることができよう。

(1) 基地整備計画の拠点を玉藻城、高松駅前広場、高松港埠頭地区を含めた幡巻地区におき、ひとりの大きい観光ターミナルとして開発する。

(2) 栗林公園周辺を整備すると共に庭園十人として紫雲山、スリバチ

谷一帯を都市内緑地として生かす。

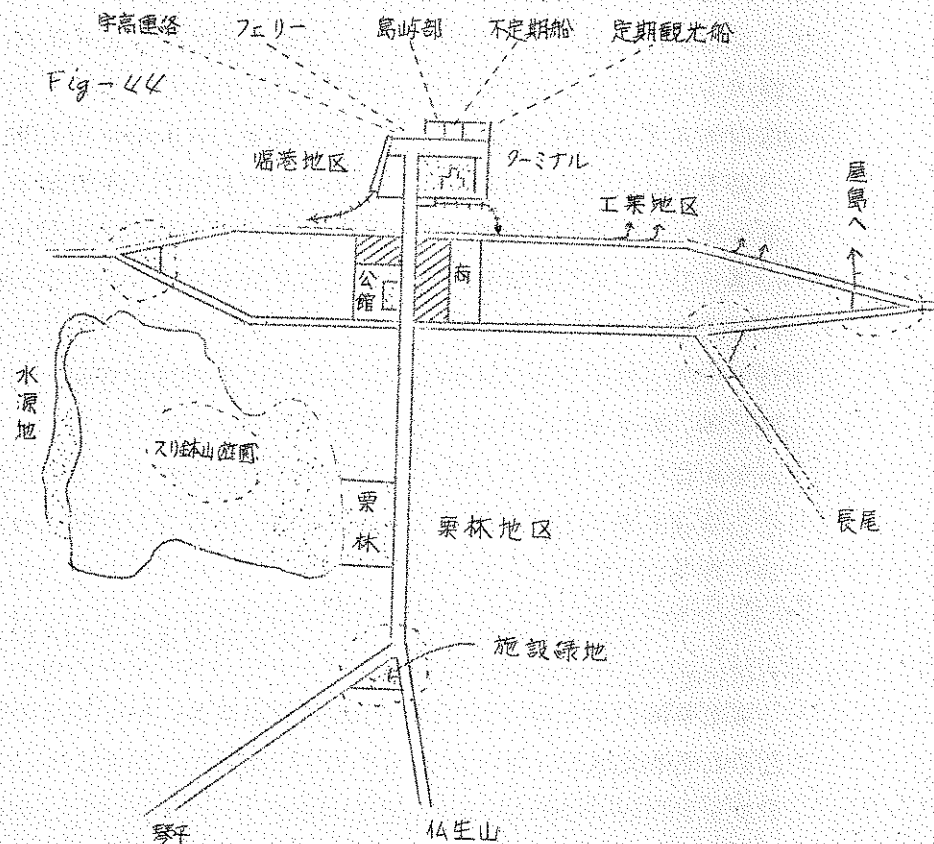
(V) 両着を結ぶ国道30号線を軸とし、西側に公館地区、東側に商業地区の再開発を目ざし、(いづれも)個性ある都市景観を育成することに努める。

(VI) これと直交する国道11号線は、広域都市圏の南発にともなって市街地区域よりはづして南方にバイパスをとり、新しく整備するいま1本の東西幹線を設け、夫々、観光専用、産業専用としての区分を実質的にする。

(VII) 東、西、南、それぞれの市街地への幹線道路の入口には施設緑地を設け、観当都市としての姿をととのえる。

(VIII) これにともなって、港—30号線—栗林—仏生山の軸を強化する。

これらを模式化すれば下図の如くなる。



(IX) 臨海地区南発について

これら観光基地南発の基本構想は都市計画一般に盛り込まれ、順次実施に移されるべきであるが、特に緊急を要する臨港地区の南発整備に当っては、瀬戸内海島嶼部観光不定期船サーゲイスの南発と相まって、必要の場合には公社形式による投資も考えられてよい。港湾の改修拡張とともにこの地区の南発は次の諸点を含むものでなければならぬ。

臨港地区南発の重点*

- (a) 県営早頭の拡充整備(現計画の2倍程度を目標とすべきである)
- (b) 玉藻城周辺の建物群のとりはらい、移転による駐車スペースの確保
- (c) 駅前広場地下街若しくは連絡路の建設による立体化
- (d) 琴電の地下乗入れによる連絡強化
- (e) 総合観光ターミナルの建設
- (f) フェリーを対象とする専用自動車、動線の確保
- (g) 玉藻城の復元、公園地としての整備
- (h) 貨物バス、船溜り等の区分をつける(観光港としての部分とはっきり分ける)

※ これら臨港地区の南発投資は瀬戸大橋などの完成によって一見影響を受ける様に見えるが決してそうではない。何故なら逆に橋を渡って車輛による運ばれた人員が瀬戸内海の島々をエンジョイする基地としての役割が大きくなるからである。

(3) 地区観光地南発計画

基地としての高松地区の南発と関連して、地区内観光資源の計画は夫々の観光地の特色を生かして次の様にたてられる

(1) 屋島地区

屋島は右から古典的な観光地として有名であり、一応の施設化も進められているが、その伸び率から見ると、レジャー産業全体のスウ勢に比べて余り伸びていない。近年、南嶺山頂への有料観光道路が開通され、観光バスによる同遊性は増したが、逆に県下全体の観光に占める位置は実質的には軽くなりつつあることが言える。

これは自動車旅行による移動性が増したため、山頂においてゆっくり歴史的价值を味わうという風習が漸次すたれてきたことと相まって、今後共かなり急速に変わってゆくものと見られる。南嶺に出来た駐

申場を中心として順次その影響は広まっております。史跡としてよりも、展望台としての性格の方が強くなってきている。したがって南領においては、これ以上の施設過剰におちいらぬ様にしつつ、既存施設を刷新してゆくことと、屋島寺を中心とした史跡の保存確保がむしろ重要な課題となりつつある。

北領の開発促進が現地において強調され、厚生省国立公園部においても順次計画を進めつつあるが、瀬戸内を展望するという素晴らしい価値はあるものの、北領山頂の巾や広さを考慮すると、現在民間で計画されている開発は、多額の投資を必要とする割に種々困難が多い様に考えられる。

屋島の開発は現在に於てはむしろ、単なる展望以上のもの、つまり観光地としての奥行きを増すことにまず重点がおかれる必要がある。つまり山頂と山麓、海岸を結ぶことであり、また壇ノ浦を挟んで牟礼庵治にわたる八束山地区の開発と結びつけることである。ことに屋島北領山麓一帯の松林はまれに見る美林で、これを縫う周遊道路が拡充整備されれば、山麓の臨海地帯が、名実共に海の総合的レクリエーション地として生えてくることとなるだろう。このルートにはすでに屋島ユースホステルが業務を開始しているが、現在のところ、アプローチもそう良い方でなく、施設も多少旧式で、収容力も男30名、合計60名にすぎず、近い将来この地区の開発整備にともなって、施設の充実が不備なのは欠点であって、収容力の増大、用地の拡充と並んでホート遊びなど水際施設の整備が行われ、対岸や男木女木など附近島嶼部と一体化した利用が考慮されてよいはずである。これら施設の開発整備には充分民間の投資に対する説得、誘導がなされる必要がある。いずれにしても既存ユースホステルが據拠となり半島周回の带状開発、山頂との連絡が妙味あるポイントとならなければならない。

※ 屋島ユースホステル

高松市屋島東町 収容男30人、女30人

① /泊ス食250円

JFH協会に非加盟

屋島は瀬戸内海の展望、山麓の海辺レクリエーションなどもあるが、しかし何といたっても今後とも、史跡としての意義が最も大きいのであ

って、幸い山頂の屋島寺の保存は良好であるから今後其周辺の緑化、保存に力を入れ山頂の環境を俗化させない様努力しなければならない。安徳帝御前跡ほか、山麓一帯の史跡は既にかなり荒れているが、大した費用でもないのだから、順次保存に力を入れ、レクリエーション、眺望といった近代的ルートに、人文的、文化史的な意義興行を持たせることが必要である。今日の観光開発の常識からすれば屋島は、ひとつの観光のスポット(点)にすぎないが、単なる眺望に止まらず、そこから眺めたにたがって説明される史跡の数々は、目下に展開する史跡の保存、それらのルート化と相まって、他に見られないユニークな風景となることを思うべきである。山頂の屋島寺をめぐる南領一巡ルートは散歩路として適当な長さで、いま一層の緑化、雑多な旅館等施設の整備が行われれば今後とも、その価値を発揮するだろう。

※ 屋島一帯史跡の保存

(1) 牟礼、庵治地区

当地区は壇ノ浦をはさんで屋島と相対する一大半島を形成し、その基部に近く特徴のある山容の五剣山がそびえているほか、大部分はなだらかな丘陵地帯でおおわれている。半島の壇ノ浦側つまり西側は有名な庵治石(花崗岩)の産地で古くから石切場が栄え、石材積出港がある。

五剣山はまた四国オヤマ番八束寺で有名であり、山頂からの屋島ほかの眺望も特徴がある。戦時中撤去されたケーブルは現在復旧中であり完成すれば再び元の信仰の位置中心としてクローズアップされるであろう。

五剣山山麓牟礼町一帯は源平合戦の史跡に富み総門跡、佐藤兄弟の墓、那須与一駒立岩、あるいは王墓などがあるが、いずれもいわゆる小規模な名所旧跡の範囲を出ず、最近ではその保存状況もあまりかんばしくない。

当地区においては次の諸点が基本となる。

① 壇ノ浦周辺水際施設

船隠し、および御殿各地の保存緑地および海水浴舟遊び施設、同じく江戸浜より鎌野に至る海岸保養地

② 五剣山開発区

源氏ヶ峰に村有地約10haをゆづり受け、ホンダ技研K.Kのモーターランド計画があるが、これと山麓まで五剣山東側中腹より北にかけ約20~30haのキャンプ場適地があり、半島北部透見山一帯にかけて、瀬戸内海の眺望がすばらしい。

これらを縫って国道よりモーターランド、五剣山を経て、江の浜もしくは鎌野に至る縦断ドライブコースが考えられる。

③ 半島周廻ドライブウエー

国道11号線に於いて半島周廻を一周する県道29号線は半島西側では水際施設と石材採集加工地を縫う産業観光道路として、また半島北岸および東岸は観光ドライブウェイとして高松市中心より適当な距離にあり、屋島周遊コースと相まって適当な観光ルートを形成している。将来の道路整備、ならびに駐車場等の設置が望まれる。

④ 栗林、紫雲山、摺鉢谷、石清尾山

既に述べた如く、当山塊一帯は高松市街地に直接隣接する都市公園、緑地としての開発が行われることが極めて望ましい。

栗林公園については手狭で陳腐となった動物園を発展的な形で適当な地に移し、跡地をパーキングとして、庭園の保存、整備を計ること。紫雲山山頂、スリ鉢谷周辺の百噴史跡群は史跡として手を入れ保存することが望ましい。

その他基地高松の整備の項で述べた如く、全て、高松市都市計画の一環として開発することが適当である。

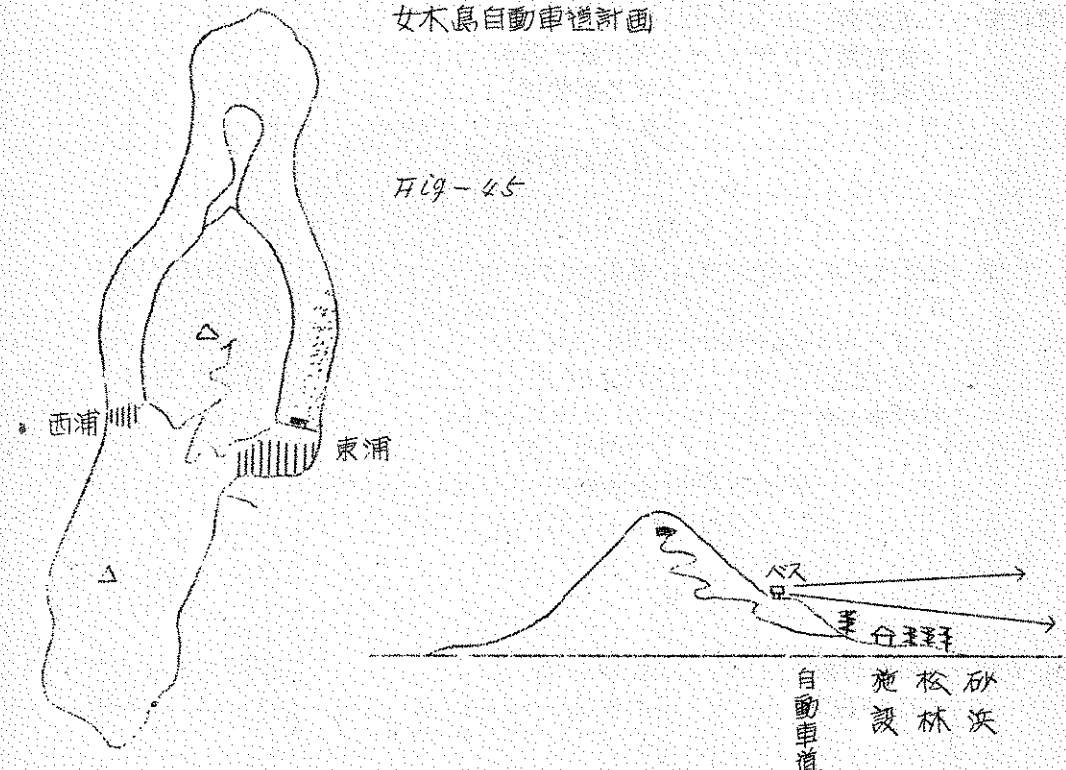
(二) 男木島、女木島開発区

女木島は鬼ヶ島伝説で有名な洞くつを資源として持つが、むしろ高松市の海水浴場としての役割の方が大きい。しかしながら、江線の長さなどからその容量に限界があり、五千程度が適当とみられる。また季節的な海水浴以外に、屋島を望む別荘地としても可能性がある。いづれにせよ、少なくとも東浦より北部山腹を廻って西浦に至る周廻道路の開設と船着施設の改善が必要である。

男木島は昔から借耕牛で知られ、男木港と共にこじんまりしたスポットを形成しているが施設的には、今にわかにどうという気もなく、女木島とならんで船便の改善が第一の問題である。

女木島自動車道計画

Fig-45

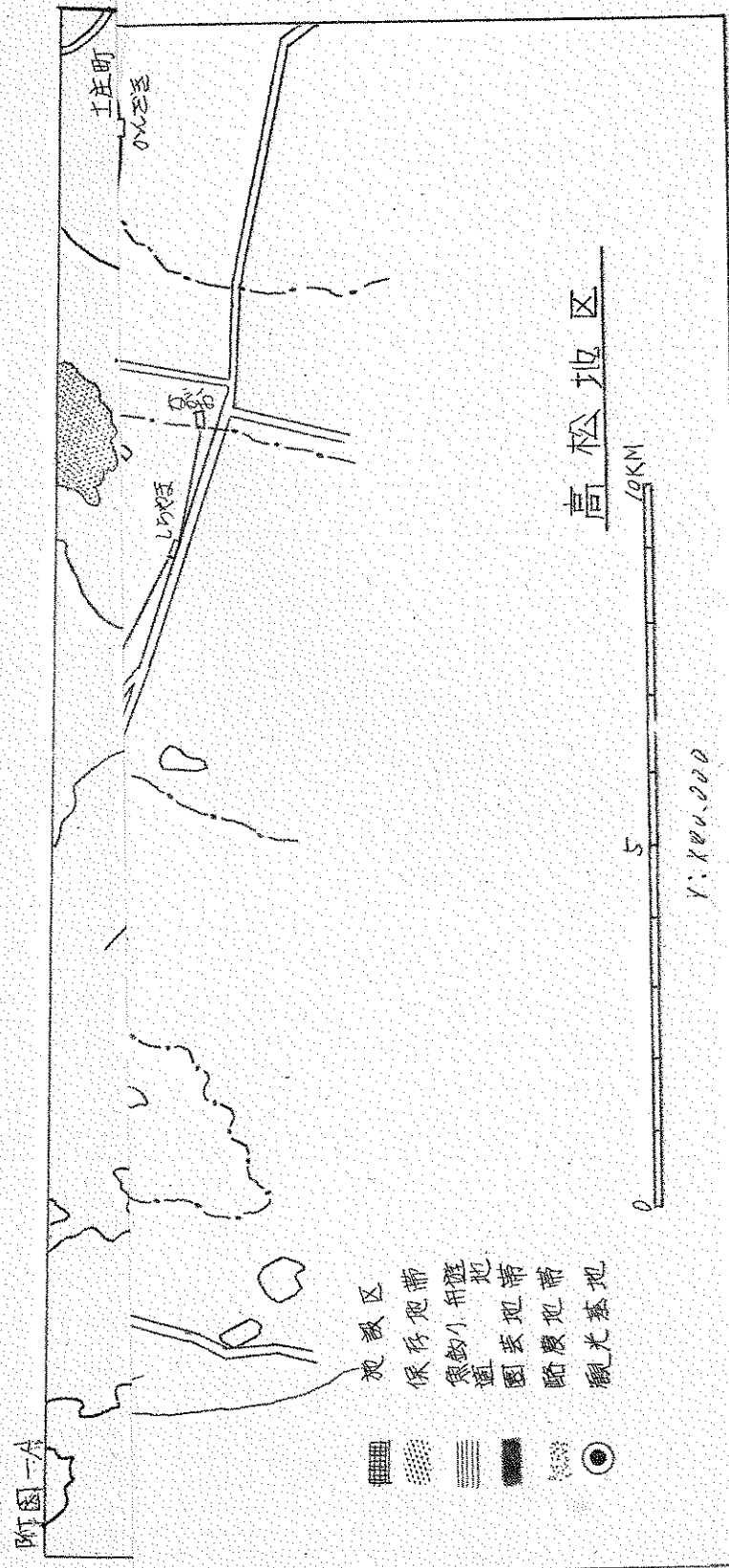


附表-A

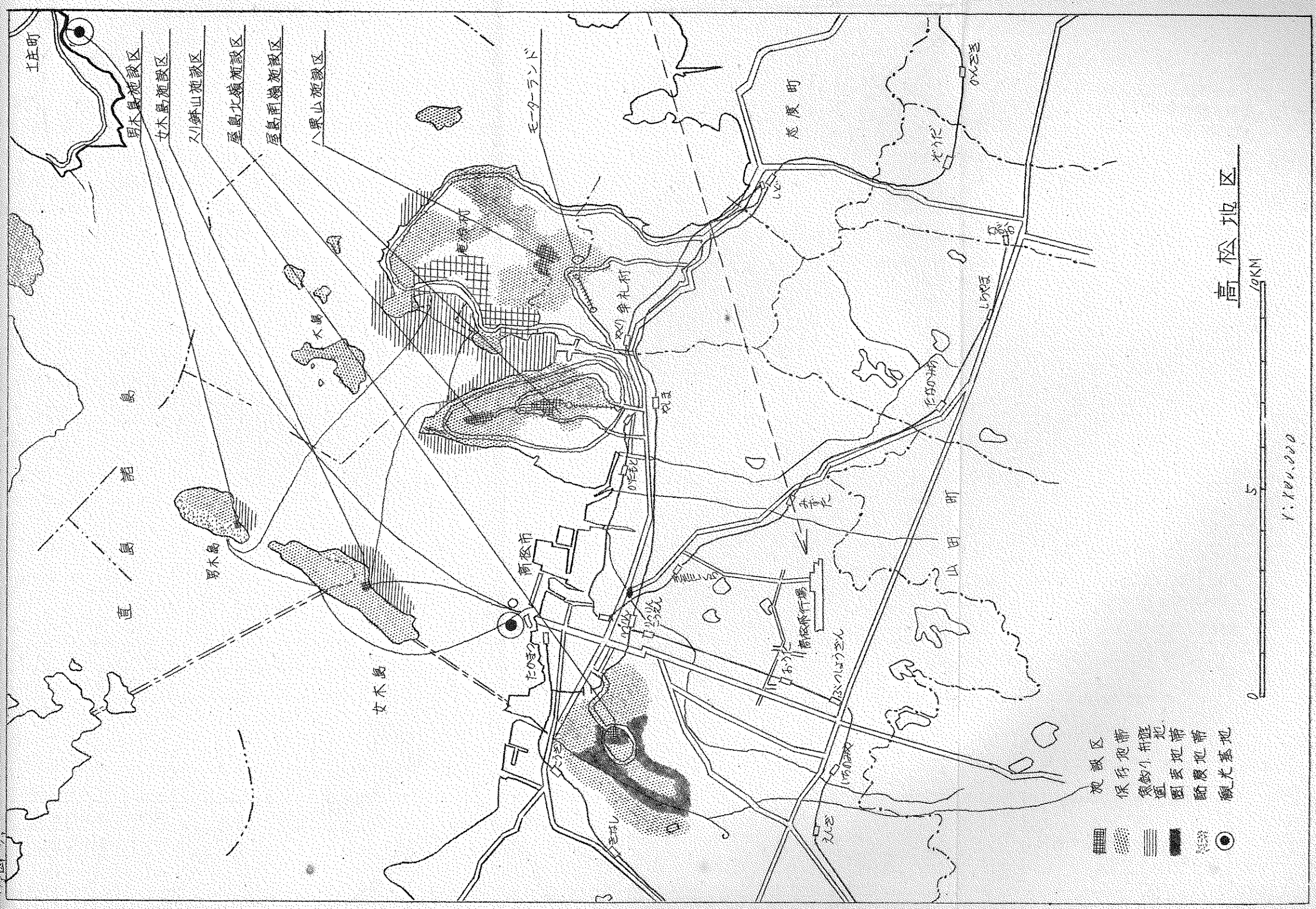
A 高松地区 (高松市街を中心に屋島、五剣山、石清尾山、スリ鉢谷、紫雲山、栗林公園及び女木島、男木島を含む地区)

地域名	観光資源	既存施設	計画施設	備考
高松市街	玉藻城 玉藻公園 栗林公園 物産館	国観連旅館 軒 人 普通旅館 軒 人	高松空港拡張 (1,500m) 宿泊施設の強化 (量 質) 国鉄を中心とするターミナルの整備	計画施設 ○印は既存計画
基地: 高松市	高松港規模 国鉄棧橋 県有棧橋 民有棧橋 貨物埠頭 東浜船溜り 高松漁港 港界内泊地 持岸ピエ	交通ターミナル 空港 (カ2種F級) 1,200m 国鉄高松駅 国鉄仕立本敷 琴電築港駅 駅前広場 バス停留場 営業バス路線数 駐車場 案内所 観光バス路線数		

地域名	観光資源	既存施設	計画施設	備考
高松市街	美術館 動物園 野球場 プール	エースホテル 1軒 52人	玉藻城復元 玉藻城地区歴 海公園の整備 道路網整備 観光ターミナルの建設 県車頭改造計画	四国玄関として の風格 桑名一帯の再 出発
屋島	屋島寺(2番) 眺望 設古嶺 獅子の煙囪 源平合戦跡	エースホテル 1軒 120人 国観連旅館 軒 人 普通旅館 軒 人 南嶺駐車場 ケーブルカー トラトラウェイ 5.4km W6.5m	園地 150ha 公園道 L=1.2km W=20m 展望舎 休憩舎 駐車場 100ha のろし跡復元(国) 博物館1棟 国際観光ホテル3,000m ² (民間) ヘルスセンター3,300m ² (民間)	周遊道路の整備 県道22号線と県 道29号線との連 絡道路 橋梁 の改善
牟礼・庵治	八栗寺(15番) 五剣山展望		園地 20ha 公園道 L=2.0km W=6.5m セントラルロッジ1棟(鉄筋コンクリート) 200人 テビン10棟(棟8人、80人) 野営場 モーターランド3万坪(民間) ケーブルカー復旧(L=900m) 釣魚施設1ヶ所(桟橋、舟艇他) 海水浴場施設	五剣山・哀山一帯 のキャンプ場開 発
ス/鉢谷石青 尾山・紫雲山	遺跡		園地、ピクニックガーデン 遊歩道 駐車場 ドライブウェイ	都市緑地として 開発、緑地の 保存 育成
女木島	鬼ヶ島伝説 洞窟 眺望 跡農 海水浴場	海水浴場 施設	海水浴場施設の本格的な開発 小規模な別荘地 山頂一帯展望所施設の整備	周遊道路の開 発
男木島 志度	和牛(昔耕牛) 志度寺(2番) 平賀源内旧跡 符の松他		社寺旧跡を中心とする道路 の整備	



附圖一



地域名
高松市街

屋島

牟礼 庵治

又/鉢谷石
尾山 紫雲

女木島

男木島
志島

B 小豆島地区

1 現状と課題

小豆島は瀬戸内海島嶼部の中でも代表的な存在である。この地区は小豆島を中心に豊島、小豊島、直島諸島を含む。

小豆島観光の性格を知るために、四国国鉄調べによる小豆島のイメージ調査をみてみる。

(小豆島、ユースホステル、観海楼での調べ)

	ユースホステル					観海楼					ユースホステル、観海楼						
	性別		年令			性別		年令			想像しては通じた	想像しては通じなかった	やや期待はずれ	全く期待はずれ	未記入		
	男	女	10代	20代	30代以上	男	女	10代	20代	30代以上							
知人友人のすすめ	33	28	15	25	1	14	11	3	13	6	1	1					
小説を読んで	4	6	1	9		4	1		4	1							
新聞雑誌を読んで	6	5	4	7		1			1								
国鉄の駅ですめられ						2			1	1							
旅行案内所ですめられ	1		1			6			4	1	1						
ポスター・パンフレット	20	18	4	33	1	4	4		6		1	1					
映画テレビを見て	1		1			1	3		2		1	1					
機 他の用事について	6			5	1	6		1	3		2						
その他	53	19	15	54	2	10	12	14	7	1							
未記入						2			2								
瀬戸内海の大な海岸風景	29	13	9	33		7	9	3	9		1	3	23	26	8		1
箱庭のような風景	45	28	15	52	2	16	10	10	8	7			50	31	15		1
女性的な美しさ	26	12	10	28		16	6	6	7	6	1	1	36	15	8		1
男性的な力強さ	1	1	1	1		1	1	1	1				1	3			
変化のある観光地	27	6	6	26	1	12	5	2	5	5	3	1	23	18	8		1
メ 単調な観光地	4			4		1	4	4	1				3	5	1		
イ 明るく健康的な感じ	35	9	4	38	1	19	6	5	10	5	3	1	36	20	15		
ジ 華やかな歓楽的楽しさ	3	2	1	4		1	1	1					2	4			

	ユースホステル					観海楼					ユースホステル 観海楼					未記入					
	性別		年令					性別		年令					想像して来た		想像して来た	やうかかった	やうかかった	全く期待は	全く期待は
	男	女	10代	20代	30代	40代	50代以上	男	女	10代	20代	30代	40代	50代以上							
賑やかな観光地	2		1	1											14	8	6				
静かな観光地	26	20	9	37			18	8	10	10	3	2	1	25	23	16			2		
風景を眺め楽しむところ	65	44	28	34	1	1	18	10	11	11	2	4	4	53	40	16	1		2		
ボート等の乗り物を楽しむ	2	2	1	3			2	1		2	1			5		1					
史跡めぐりを楽しむ	6	3	6	5			2	1	1					2	7	2					
伝統習俗の面白さ	11	8	8	11			1	1	1				1	14	8	3					
観光地特有のムード	4	4	2	6			3	1	2	1	3			4	6	2					
人情味のあるサービス	3	7	4	6			1	3	2	1			1	13	6	1					
暖い感じ	16	5	2	19			9	1	3	4	1	2		13	11	2					
涼しい感じ	2	4	2	6			2	3	3	2				4	2	1	1				
その他	3	1	2	2										1	2				1		
未記入	1	1	2				1		1					1					1		

※ この調査は昭和36年10月下旬、屋島、鳴門、道後、小豆島の四ヶ所で行った「観光客の動機イメージ、意見等の調査」の一部である

(国鉄四国支社)

この調査からうかがえることは

(イ) 動機としては知人、友人の紹介、ポスターパンフレットによるものが多い。

(ロ) イメージとしては箱庭的で、明るく健康で風光明媚な土地。

瀬戸内海を訪れ、小豆島をたずねる観光客は、このようなイメージを友人の話や、ポスターから与えられ、それを期待しているわけである。そして訪れた観光客の大半がこの期待を満されたと考えていることがわかる。これは逆にいえば、もっと先のレジャーの変化やあり方から云へば、多分に個性ある開発を必要としているということである。

また同じ調査の中で「旅行の不满事項」を調査したものがあが、小豆島に関して最も多い不満は「交通の便利が良くない」であった。これは、島外連絡か島内連絡か明かでないが、いずれにしても便利で特徴あ

る交通機関の施設整備が必要であろう。その他「見る所が少い」「土産品が余り良くない」「遊興施設が少い」等の不満があった。

ついで、小豆島観光の計画に重要な諸点についてみるに

(イ) 小豆島は屋島、乗林と同様、春秋型であったが、近年その傾向がくずれ年間型に移行している、月平均観光客数は年間を通じて5~10万人に収斂している(地域別、年度別、月別観光客数参照) ※ 春秋型から年間型へ

(ロ) 観光資源の新旧共存。すなわち、観光ホテル、YMCA キャンプ等に見られる新しい観光と、お遍路、醤油工場、町並みにみられる古さである。いずれも小豆島観光の重要な資源であるから共存策を講じなければならない。なを寒暖差そのものは次第に資源としての価値を失いつつある。

(ハ) 小豆島の立地特性。先に結論でふれたように、小豆島は十分な広さをもった独立の島として位置するところから、海上交通機関あるいはヘリコプターなど航空機の発達によって阪神地方をはじめとする観光客にとってあたかも関東地方における伊豆大島、あるいはそれ以上に至便な観光地として今後とも急速な発達が考えられる。

(ニ) 急速な発展と開発の総合的なコントロール。このように発展が急速な場合には観光開発においては特にそのコントロールが最も重要な事項となる。ひとたびそのタイミングを失ったときは全地域の最終的な姿は混乱におち入り、投資効果も志とくいちがう兵の多いことは十分に銘記されなければならない。

2. 小豆島地区の基本計画

小豆島地区は近年急速にレジャーブームにのりつつある二つの極端に対象的な地区を内包している。その一つは映画とレジャーブームとによって急速に観光地としての伸びを示してきた小豆島そのものであり、いま一つは当地区西端に位し香川本土よりもむしろ岡山県宇野に隣接する直島群島である。特に後者は最近関西資本を中心とする日本無人島KKによって目下開発がすすめられている。その立地からして、むしろ山陽道を介して阪神地区直属の一大レクリエーションセンターとなるであろうことが考えられる。

これに比し、小豆島は淡路島につく瀬戸内海オニの島として、比較的大きい容量をもった、観光地というよりはむしろ観光地群からなる一つの島であるといえる。

小豆島の観光基地が土丘、草壁、坂手とそれぞれ特性に応じて並存することも、またこの島の広さによるものといわねばならない。しかしながら阪神よ

りの大型客船が坂手にのみ寄港することを除いて、近年次第に小豆島観光基地としての地位は土庄によって占められるに至った。これは島内バス交通路線の発達や、昔は寒霞溪という古典的な一地域にのみ観光の重宝があったのに比し、近年は瀬戸内海の大きな島として全体がレクリエーションの対象というレジャー産業の変化にもよるところが大きい。

こゝ数年間に小豆島に対する観光投資も活発となり、種々の旅館、ホテル等の建設、展望所、休憩舎、島のぐりバスルートの開設などが目立つが、特に山に美しの原、四方指に至る自動車道の開設を機として、一段スケールの大きい観光開発がスタートを切ったものというべきであろう。従って現状では寒霞溪をはじめとし、島四圍の各所など古い物見遊山的な観光スポット、あるいは映画を通じての熱海の金色夜叉的な名所と、余島におけるYMCAYキャンプ、美しの原ユースホステルを中心としたキャンプなど新旧雑然と混在しつゝ、入込み観光客は増加の一途をたどっている。更に招来、草壁より寒霞溪頂上に至る有料道路、並にケーブル、岡山頂より北郊海岸大郡に至る自動車道路の開設などによってますますその発展は複雑化する傾向にある。このような開発の現況に対して問題を整理統合してプログラムをたてることば小豆島の観光開発にとって重要である。

(1) 土庄観光基地

近年基地としての土庄の諸施設、ことに船着場、バスターミナル、同云場等は着しく強化されたが、土庄町を縦貫する観光道路は改めて市街地外バイパスする本格的な観光道路として整備される必要がある。本来、小豆島の如き距離的位置と資源内容とからなる観光地において琴平の門前町と同様の商言街、もしくは、高衆施設からの観光収入を期待しての道路、その他の地域計画をたてるならば大きなあやまりとなるであろう。

これと関連して土庄東港の埋立造成が計画されているが、元来、池田湾に面したこの地域一帯、特に余島を中心とする双子浦、余島湾一帯は小豆島の中でも近代的なヨット等舟遊びの適地として、また町営国民宿舎の建設も予定されていることであり、島観光の将来を考えれば果して最良の策であるかどうか慎重な計画を要するところである。

即ち、土庄東地区が単なる観光基地としての利をとるか、然らずんば静謐な名実共に小豆島を代表する海のレクリエーションセンターとしての実をとるかの別れ目となるであろう。

(2) 坂手、内海、草壁地区

坂手、内海は小豆島最大の産業であるところの醤油製造工場の中心地である。背後はすぐ山手となって現状では広い開発地は求め難い。

然るに坂手は瀬戸内海本線航路に近接し、港灣も比較的深く、本格的な大型客船の寄港する島内唯一の港となっている。然しながら充分な将来の観光基地となるためには、交通広場、駐車場、バスターミナル、あるいは関連サービス諸施設のための相当な広さを必要とするものであり、また相当な発展の余地を持っていなければならない。

この点からすれば坂手の今後の開発は困難なものといわなければならないが、こゝに一つの活路が見出し得るものである。即ち近年醤油はほとんどその工程が合成化され、自動化されつゝある現状にかんがみ、必ずしも島内に立地する積極的な条件もなくなり、また既存施設は陳腐化のため、改変をせまられている。従って当地において、これら工場の転業によって生み出される相当な面積の土地をテコとして市街地区域の本格的な再開発によって相当の必要面積が観光開発のためにとぎ得る敷地として供給可能なはずである。

理想的にいえば、この地区の観光開発計画に従って都市設計が行われることが望ましい。これによって徹底的な更新が行われるならば土庄にして勝るとも劣らぬ観光基地としての脱皮が可能であろう。大規模な県内外資本、あるいは地元の民間資本によるホテル投資の敷地もこのような手法を通じて理想的な立地を求むべきである。

(3) 既存観光スポットとその相関

それ自体の名称や、旧跡としての名前は別として、既存観光資源はそれぞれ保存措置が構じられるべきであるが特に主要な下詔のものは将来とも積極的に生かすべきであろう。即ち、

(1) 島の温暖な気候を前提とするオリーブ園。招来阪神地方、他市場への距離短縮によって普及するであろうと考えられる花卉栽培、温床温室利用の園芸作物等は小豆島産業資源として、また個性ある観光資源として振興育成が望まれるが、単に産業振興のみならず、例えば、オリーブ園や花園に包まれた展望小公園、レストラン、名勝、旧跡あるいはこれらを縫って眺望の良い丘陵中腹を走るバイパス道路を設けるなど深みのある資源の活用が望ましい。島四圍の遍路道などもこの意味から復旧活用

されるべきであろう。

- (2) 現在は小敷小規模にとどまっているが、養魚場あるいは真珠の養殖場は小漁港を中心とした釣場などと共に観光客の滞留要因をなす施設として全体のルート計画の中に生かされるべきである。なをこれらは瀬戸内海らしい味の観光としても開発が可能である。
- (3) 島の東部北部に盛な石材採取の石切場ならびに搬出施設は特に島の北部に於て豪放な景観を形成しており、島の主要な産業の一つでもある。この個性的な景観、ならびに採取から船積みまでの実態は島巡回コースが未舗装未整備でほぼ一日近くを要するため十分な観光スポットとして活用されていないで、いたずらにバスの車窓から一瞥するに止まっている。道路の完備によってこれが一連の解説的な整理と興味ある提示方法が採用されるならば大阪築城後石他の石にまつわる旧跡もまた生きた素材としてテリニカルツーリズムのルートにのせることが可能である。
- (4) その他島の主要な物産として着名なソーメン、青リンゴなどは海産、陸産の他材料と共に日本古来のひなびた料理の味として島を訪れる都人士の郷愁をそぐる味の名勝として育てることができよう。
- (5) 寒霞溪他かつての小豆島観光の表玄関は今では従前程の重要な意味を持つものではないが、一つの観光スポットとしては今なを一偉観にすることは疑いもない。従って大きなスケールでの観光開発に際しては道路建設あるいはケーブル附設等によって一つの景観としての美をこわさない程度において最新の計画を実施することが望ましい。

いずれの契機を見てもこれから旧勝の保存活用の要は異質なものによってその景観のもつ一体性を破壊しないことにある。

② 新しい再度からの開発を必要とするルート

小豆島観光開発の最も重要な発展の一つは銚子浜を経由して美しの原高原、四方指、寒霞溪頂上に至る小豆島スカイラインコースの開発であろう。途中のお猿の園は一つの話にとどまるにすぎないがそれにしては甘露温泉、銚子浜附近の景観も比較的雄大で何と云ってもこれら変化ある場所を縫って島最高の高原をソーシャルツーリズムの資源として開発したことの意義は大きい。美しの原、四方指の一角は推定500mにのぼる開発可能区域を含んでおり、水資源その他については、なを一、二の工夫すべき難

はあるが、変化ある瀬戸内海の島々や風土を欲しむに於ける眺望は、その広さと相まって、新しい一大観光資源というべきである。

屋ヶ城地区の開発が進み大部、寒霞溪頂上、草壁を結ぶ縦断道路の完成をみるならば、海岸地帯とは別の変化あるルートを形成することができる。

残念ながら、美しの原コースホステルを除いて近代ツーリズムの線にそう滞留宿泊施設がないこと、更に一部敗産区を含むため十分な広さを持ちながら、国民休暇村のような大規模集団施設を実施しにくいという点、また寒霞溪頂上附近において、食物屋、みやげもの屋など安っぽいもうけ主義の施設が勝手に既得権の名のもとに無秩序に乱立して美しい景観を破壊しつつあることである。美しの原地区では地元の協力によってできるかぎり国民休暇村の実現が望ましいが不可能な場合にもこれに準じた集団施設の設置が望ましい。

屋ヶ城地区も含めこれら山頂部の開発は県の強力な指導が行はれる必要がある。

(6) 未開発ではあるが現在の島めぐりルート以西の土庄町西海岸まわりルートも史跡に富み、特に伊喜末沖、千振島、萬島、沖島一帯は着名な釣場であって今後の開発が期待される。

その他、島東南部碓石山及び大角島灯台をめぐる自動車道路の開発、映画で名高い岬の学校の半島一帯、土庄町西半島部などの景観保存については積極的な努力が払われる必要がある。

(7) 池田町、竹生を結ぶ道路以南の三都半島地区は背後地もあまりなく道路開発も進んでいないために景観としての保存状況も良い。特に神の浦港は海深も深く良好で景観もすばらしく三都半島南端部一帯の景観保存について有効な措置が行はれるならば、都慶を離れた別荘地帯としての開発が可能であり、神の浦はまた相当大規模なヨットの船着場としても活用し得る南端の地蔵岬灯台等を含めて小豆島で最も近代的なリゾート地区としての可能性を内包している。

(8) 豊島

南西部砂浜はそれぞれ400M、500Mと比較的短いながら文字通り人里離れた白砂青松の海水浴地として民間開発が計画されている。

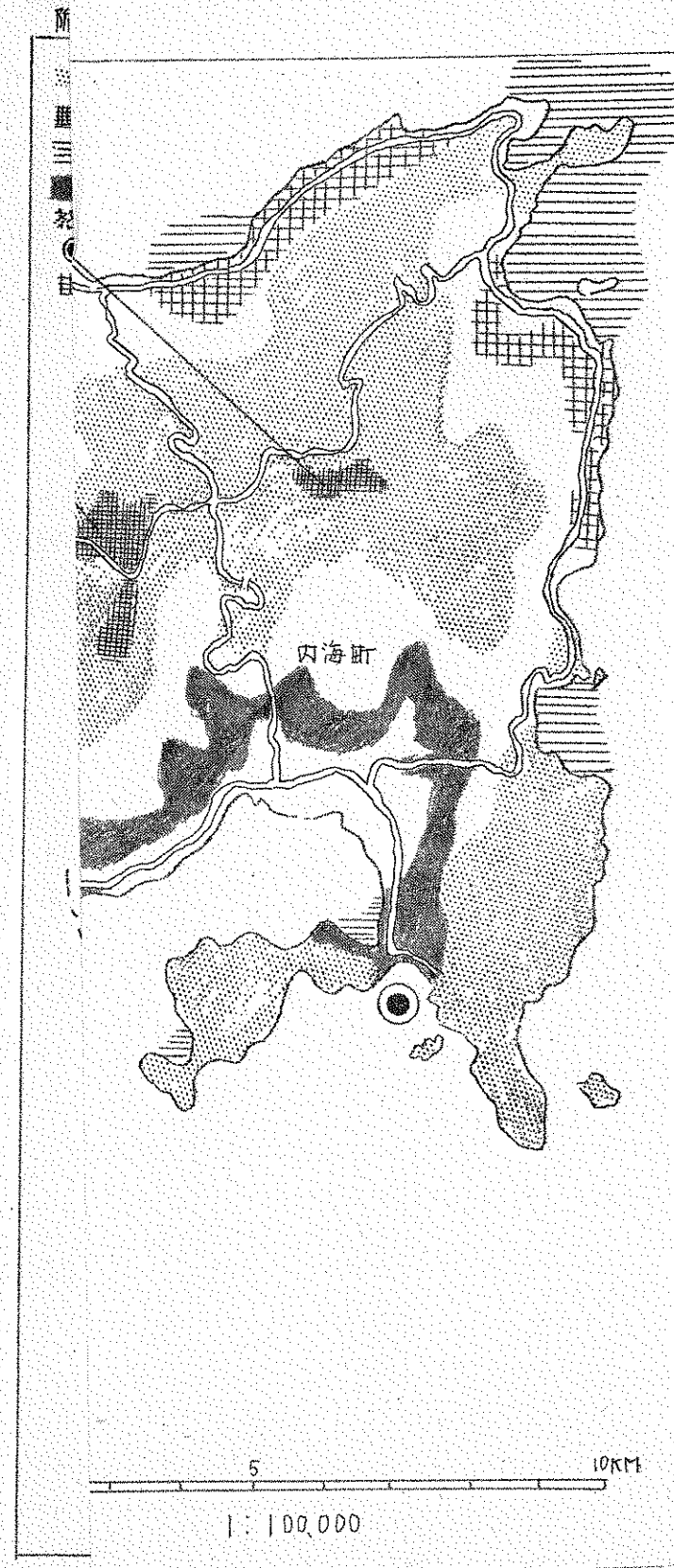
豊島中央部、家浦より鹿橋にかけて古来畜産が盛んで今後とも指導振興策の如何によっては酪農地帯としての発展が考えられるが島特産酪乳業と

しての困難性やジャージー種他島崎部向乳牛の育成など研究の余地も多い。
 しかし他の県下離島対策の一環として先駆的な意義もあり、産業観光も兼ねた島崎部酪農センターの設置が望ましい。

檀山山頂高原は適当な高さで傾斜、広さ(約30ha)を持ち現在は一部開拓創設農地となっているが、いずれ将来は家泊ほか島内船付場よりの道路の完備と共にオニ段階の集団観光施設開発区域の有力の候補区域であることは疑うまでもない。

(4) 直島諸島

既に述べたように、直島諸島のほとんどは日本無人島々々による民間観光開発が一元的に計画されつつあり、また、その立地とむしろ宇野港を基地とする山陽道の一環とも考え得るので景観保存もしくは香川本土との船便の拡充など重要な諸島についてのコントロールが主点となる。

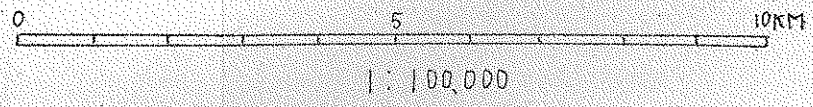
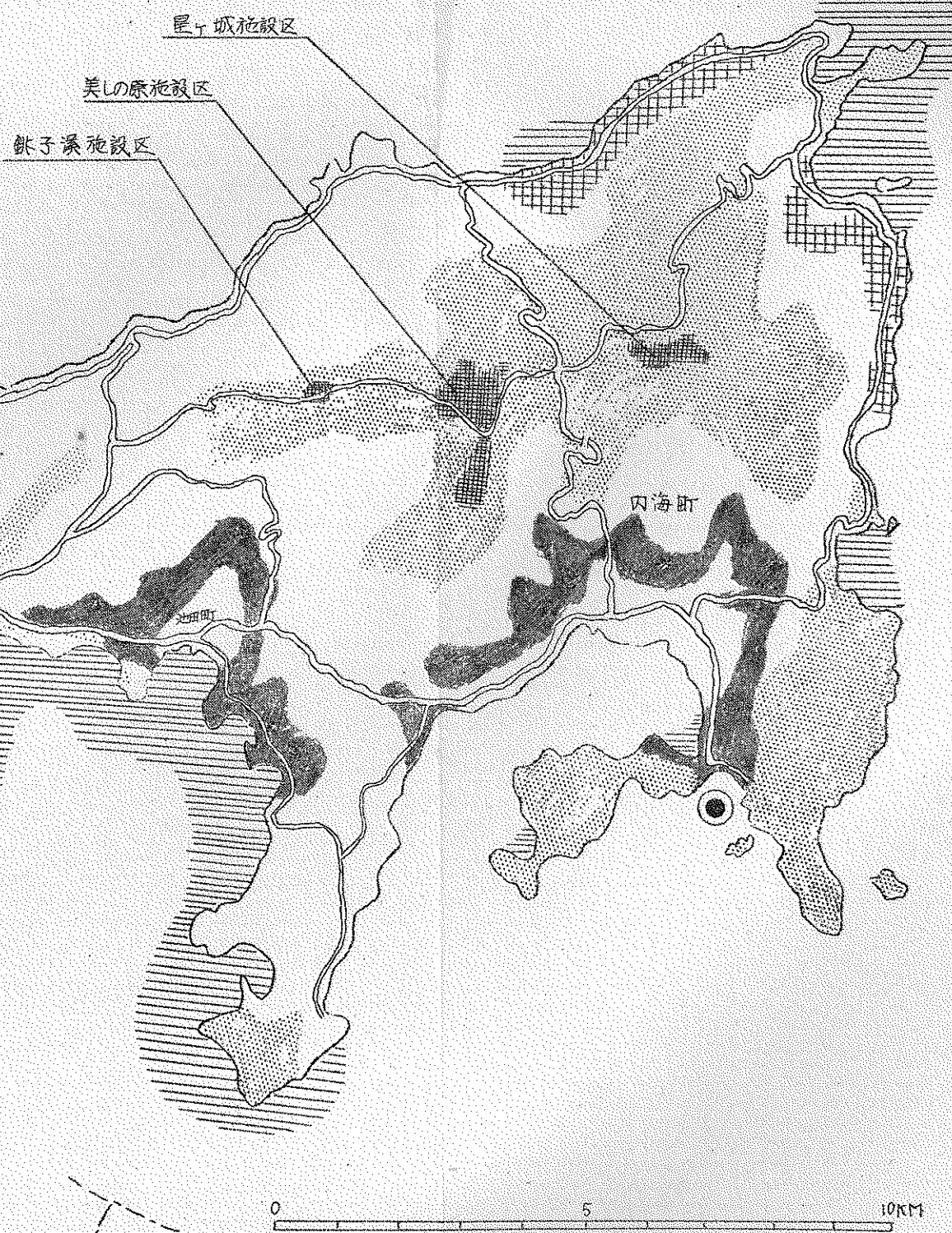


考
 路の
 島内
 島の
 陸車
 路の
 保存
 保存を
 一切
 しか

附圖 - B

小豆島地区

- 保存地帯
- 集約小作地帯
- 魚釣農光
- 園略観石
- 施設地帯
- 村道地帯
- 地帯
- 基地
- 材地



多い。
とも兼
一部
の直路
あるこ

民間観
港を基
この船

し
し
ね
折
の
と
(+)
光
地
使

附表-B

B. 小豆島地区 (小豆島、豊島及び 直島諸島からなる)				
基地; 土庄 工庄港 接岸施設 高松-土庄 船便1時間 坂手港 坂手港 坂手港 坂手港 船便5時間 宿泊施設 普通旅客合計20軒 1,500人				
地域名	観光資源	既存施設	計画施設	備考
土庄余島	オリーブ園、海	国民宿舎	土庄基地の整備拡張・土庄東港	全島的K道路の
池田	水浴場、手打石 うめ川、皇蹟 山城跡、八代田 植物副化園	1軒105人 Y.M.C.A 国際キャン プ場	計画、オリーブ園拡張、整備、 バイパス道の開設、ヨットハー バ-海水浴場施設の整備、	整備を計る、備 用道路等々の いて舗装、駐車 場の整備、
内海坂手	権現の尊養漁 場、丸金橋 油工場		坂手港整備拡張 市街地の再開発	
山頂	寒霞溪(岩窟) 尾ヶ城跡 美しの原高塚 銚子溪野猿 甘露温泉	エースホテル 1軒8人 ドライブウェイ 展望台 (四ヶ指)	・ロープウェイ ・ヘリポート ・有料道路 薬団施設計画(国民休暇村)	観光道路の 整備
小海、海山 吉田岩ヶ谷	大坂築城残石	難々展望台 南風台休憩舎		
三都半島	神浦港 地蔵岬灯台		将来の本格的な開発をまづ (ヨットハーバ)別荘村ほか、	将来性ある保留 地帯として保存を 計る、
豊島	酪農		海水浴場施設 (民間) 将来の山頂薬団施設開発 高詩郎、酪農センター	
直島諸島			・釣場、ヨットハーバ、 モーターボート基地 大養魚場 国際観光ホテル、他。(民間) (20~30億円)	県の適切 な指導が 必要

C 東讃地区

1. 現状と問題点

東讃地区は白鳥町を中心に、引田町、安戸池、三本松町、津田町等を含む地域である。

白鳥町まで高松から約30K^m、国鉄、高徳線で1時間(準急30分)圏に在り、充分高松の広域都市圏に入る。他方、隣県、徳島へもほぼ同程度の距離にある。

観光資源としては、白鳥、津田の松原、ランプロファイアー、大阪峠、安戸池の養魚、等があるが、いずれも観光資源として微弱であり、受入れ施設、交通、遊技施設、P.R等の不備不足と相俟ってその魅力を發揮していないのが現状である。

産業は農業が中心であるが、白鳥町の縫手袋、安戸池の養魚(ハマチ)は特筆すべきものである。

以上の各特長を整理すると、

- (1) 景観、人文資源は少いが、良好な海岸線を持っている。
- (2) 高松、徳島の中間地にあり、通勤圏に在る。
- (3) 特産の縫手袋は国内全生産の70%余を占めている。
- (4) 古い発祥地である安戸池のハマチほかの養魚は溜池養魚ととも施設が更新されようが期待できる。

以上の諸点から、東讃地区の性格を判断し、計画方針を決める。

2. 東讃地区の性格

東讃地区は観光スポットの不足から華かな観光地ではないが、美しい松原を持つ良好な海岸線、地理的位置から静かな保養地、健康なリゾート地区としこの性格が強い。

他方、白鳥町の縫手袋はその製品が工芸品的であるため、今後増々その産地の特性が強調される傾向にあり、テクニカルツーリズムの線に沿って発展可能である。

安戸池の養魚は現状では規模、施設の面からみても強力な観光資源になりえないが、他の休養慰楽施設が強化されれば東讃地区の一ポイントになるだろう。

- このようにみえてくると、東讃地区の南進方向は次の二点に絞られてくる。
- (1) 白鳥の縫手袋を中心とした工業産業の観光化とそのための生産の組織化。
 - (2) 高松、徳島(阪神をも含めて)のリゾート地帯としての施設整備

3. 東讃地区の基本計画

(1) 白鳥町の工業産業を中心とした計画

総論で述べたように、最近の観光の動向は「ミル観光」から「スル観光」へと変化しつつある。すなわち国民一般の要望が直接的経験的傾向を示している。具体的に説明すれば、縫手袋工場を訪れた人は単に見学するばかりでなく、自らも制作技術を学んで帰るのである。

このような傾向は、長期休暇制の普及している米国に於いていちじるしく休暇を利用して国内、国外の大学、指導所を訪れ、休養をかねて技術、教養を身につけている。

このような動きが我国にみられるまでにはまだかなりの時間が必要であろうが、傾向としてとらえるのは重要なことである。

一方、産業自体にしても日に日に変化し、洗練される消費者の要望に添えていくためには、常に研究、研鑽が必要であり、そのための研究機関が設置されなければならない。

このように観光、産業の二面からの要望として、白鳥に工業産業センターまたは、物産館の施設化が望まれる。これは東讃地区の性格付けとなる重要なポイントである。これに関連して白鳥町の総合計画がなされ観光産業都市への脱皮が行われなければならない。他方、安戸池養魚、及び休養、慰楽施設は白鳥観光の強力な武器になる。

※ 産業工芸センター、または縫製加工物産館

(2) リゾート地帯化

東讃地区は、島が、港湾等には欠けているが、良好な海岸線を持っていることは一大特徴である。特に、安戸池—白鳥海岸、小磯—丸亀島、女島、網島、津田松原が丁どれている。このうち、安戸池は味の観光、保養地としての施設化が必要であり、白鳥に至る保存地域の両遊道路の整備、白鳥の海水浴場としての施設化、白鳥神社の祭と手袋祭りなどの組合せ、女島—網島の釣魚と海岸線観光道路の整備が必要である。

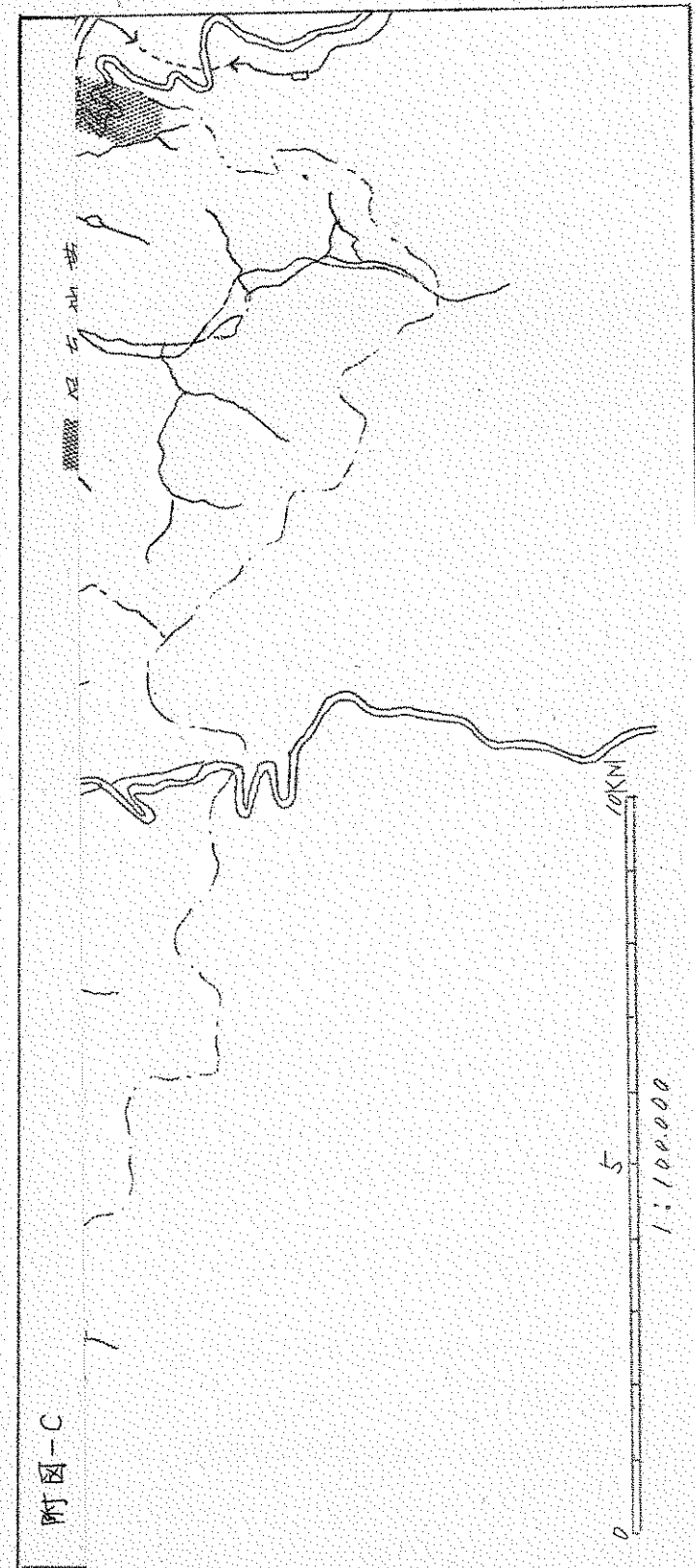
※ 安戸池、白鳥町の保護開発

特に津田の松原は高松以東で唯一のギャパシティーの大きな海水浴場として近代化が必要である。また国民宿舍の完成によつて四季を通じての保養地として、アプローチ道路、パーキングの施設松原の保存保護の徹底、鶴部ノ鼻にかけての遊歩観光道の整備などがのびまれる。別荘地としての計画化も有望である。

※ 津田浜のリゾート施設近代化と松原の保護措置

附表-C

C 東 讃 地 区 (白鳥町を中心に 庵戸池 大阪岬 津田町を含む地域)				
基地: 白鳥 交通: 国鉄 高徳本線 高松 ~ 白鳥 / 時間 国道11号線 県道6号線				
地域名	観光資源	観光施設	計 画 施 設	備 考
白鳥引田	白鳥松原海岸 アプロファイア 白鳥神社 縫手袋産業 庵戸池養魚	ホト施設 手袋会館特 定宿泊施設 遊覧船 魚料理	海水浴場施設 白鳥神社及び神社前並木道の整備 特産上装(アプロファイア)の建設 引田・白鳥間海岸線間遊歩道開発	<ul style="list-style-type: none"> 縫手袋を中心とした白鳥物産の陳列 産業の育成、デザイン講習会、観光客を対象とした物産売場、産業観光のPR 保養地
津 田	津田松原海岸(琴林公園) 雨造城跡	国民宿舍1軒30人(町営) 海水浴宿	津田松原海水浴場施設 海水浴場としてのギャパシティー30,000人 有効汀線 約1km 夏期海水浴施設の近代化が必要 駐車場 2.5 ha / ha アプローチ道路の舗装 貸別荘の企業化 鶴部ノ鼻に至る遊歩道等一連の環境整備	<ul style="list-style-type: none"> 松原の保存 育生 仮設更物の統制
大 阪 岬	眺 望	展望舎 休憩舎	国道11号線県境標示の整備	



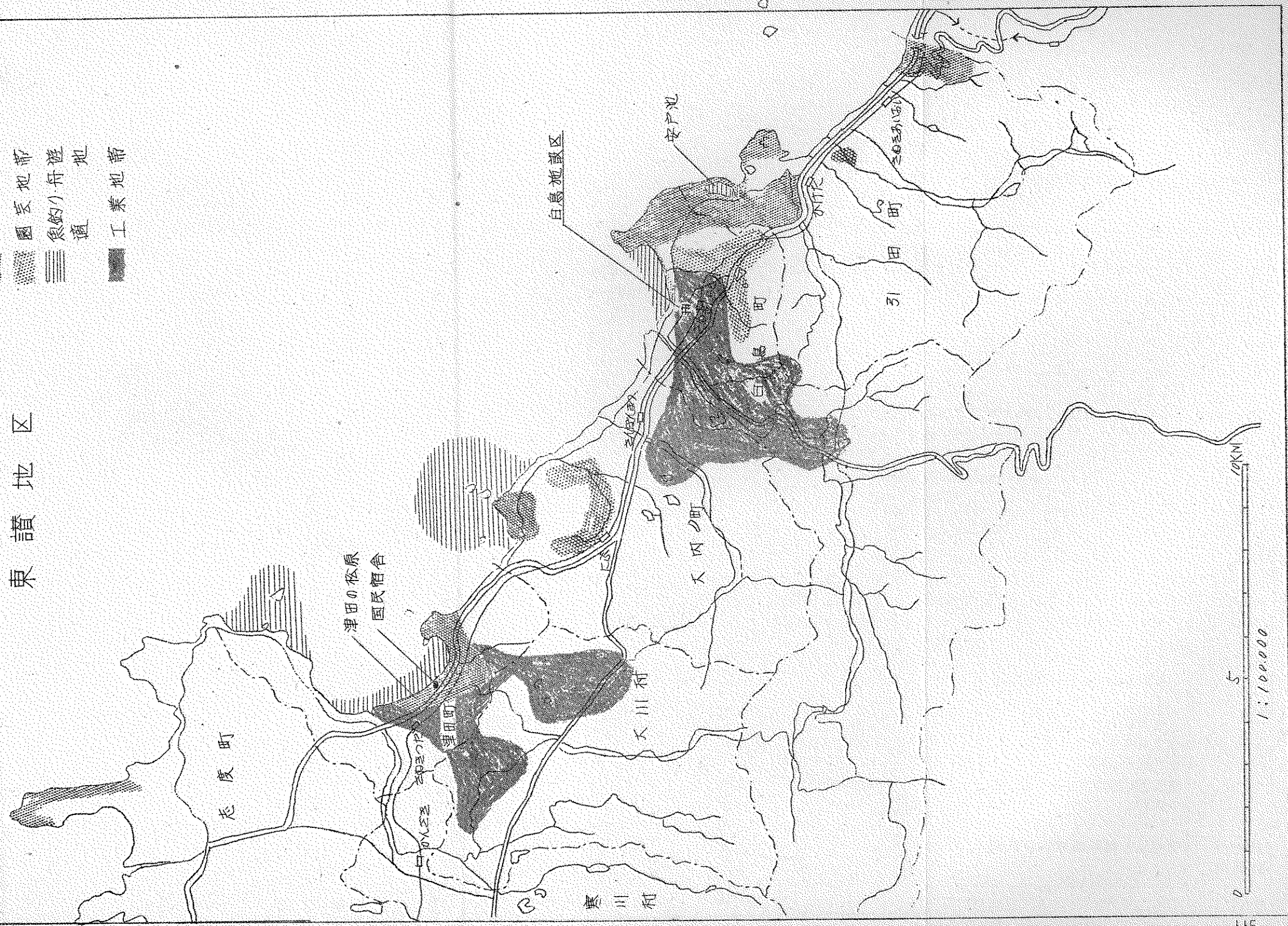
れた地
ポイント
城池、
ている
所とほ
郷愛と
地とし

易と
力保
区の
考
した
列
町イ
観光
物
業観
身生
鋭利





附図-C

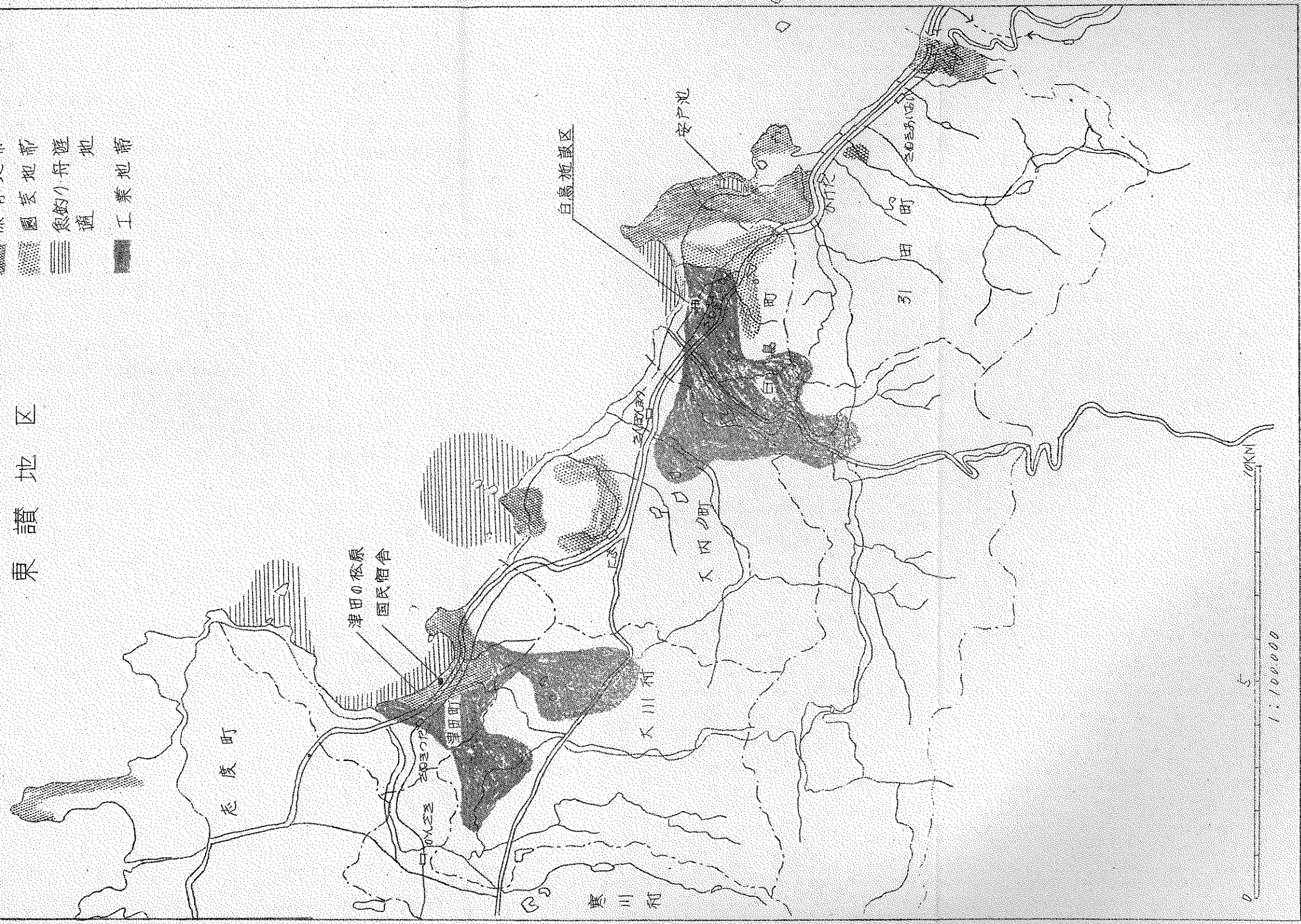
東 嶺 地 区

- 保存地帯
- 園芸地帯
- 魚釣小舟遊地
- 工業地帯



東 讚 地 区

-  保存地帯
-  園芸地帯
-  魚釣小舟遊地
-  工業地帯



附表一

C 身

基
交

地 域

白鳥

津

大 阪

D. 塩江地区

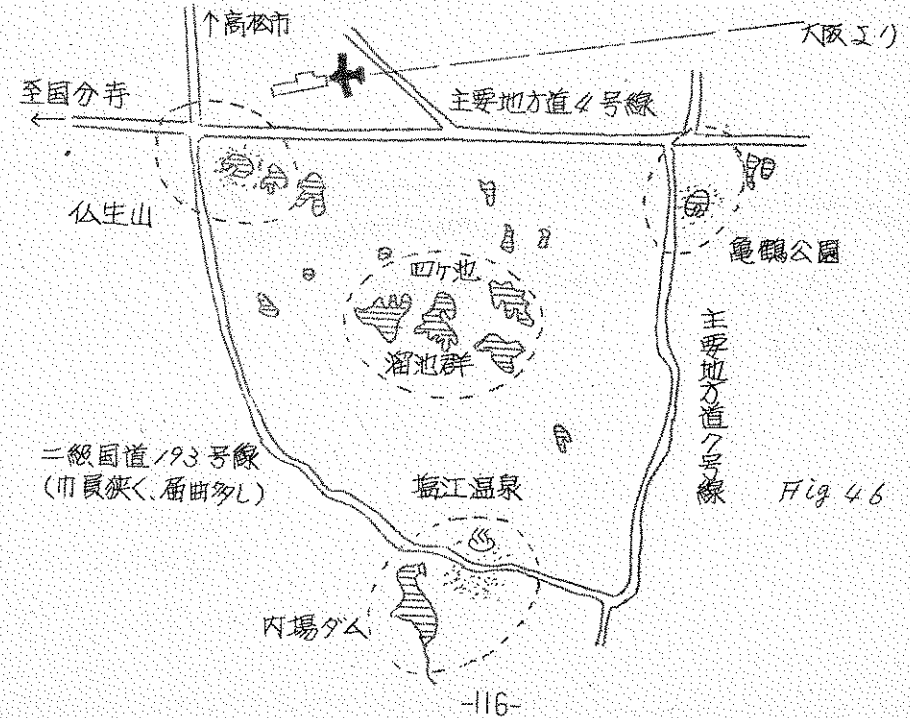
1. 現状と問題点

当地区は国道ノ93号線、地方道ク号線、同々号線によって囲まれた地域で、その道路の結節点に仏生山公園、塩江温泉、亀鶴公園などのポイントがある。この地区の特徴としては美しい溜池が数多くあり、特に城池、公別池、松尾池、神内池の四ヶ池は変化もあり、資源としても優れている。これら多くの溜池のうちいくつかは桜の名所として地元民の憩いの場所となっている。塩江地区は、海洋性の強い他の地区にくらべ、琴平、五郷溪とならんで内陸性の開発区である。

道路さえよければ塩江地区は高松のヨロ分交流圏内に入り、住宅地としての需要にも応えうる。

当地区の現状及び問題点を箇条書きにしてみると

- (1) 高松からヨロ分圏内にある。
- (2) 塩江地区を囲んでルートがループ状をなしている。
- (3) 主要結節点に公園、温泉、等のポイントがある。
- (4) 丘陵農村地帯に美しい多くの溜池群がある。
- (5) 東西方向、特に西の琴平地区とを結ぶ主要道路がない。



2. 塩江地区の基本計画

以上の観光から塩江地区の観光開発の方向を決める性格を判断すると、高松広域都市圏内の公園、レクリエーション地区であり、当県の特徴である溜池や農村工芸などを中心とした観光開発が考えられる。従って公園としての施設化、地方住民の保養地としての施設化を計り、一方、農村工芸あるいは丘陵地農業の振興策が講じられる必要がある。この農村産業をセンターとして、テクニカルツーリズムの特徴を出さなければならない。

この具体的な計画としては

- (1) 仏生山公園一帯の施設整備
- (2) 亀鶴公園一帯の施設整備
- (3) 塩江温泉の保養施設と内場ダムの水際施設整備
- (4) 農村工芸センターの設置(内陸観光ベルト地帯の一環として)
- (5) 四ヶ池を中心とするハイニクルートほか施設の設置
- (6) 内陸観光ベルトを貫く観光道路の建設

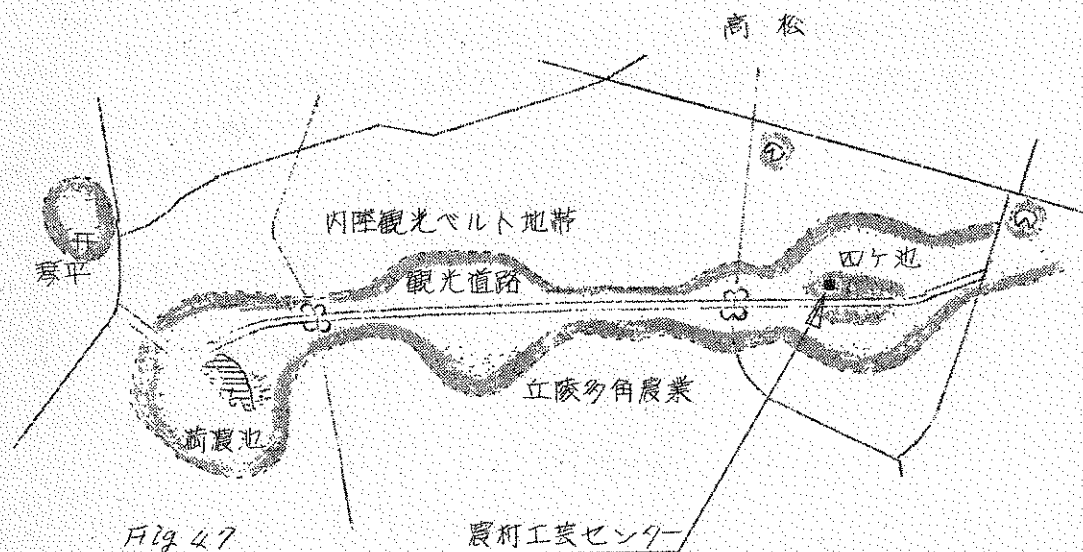


Fig 47

附表-D

D. 塩江地区 (仏生山、塩江温泉、亀鶴公園を大きく結ぶ三角地帯)

基地：塩江

交通：二級国道193号線 高松—塩江温泉 25KM.
高松—仏生山 85KM.

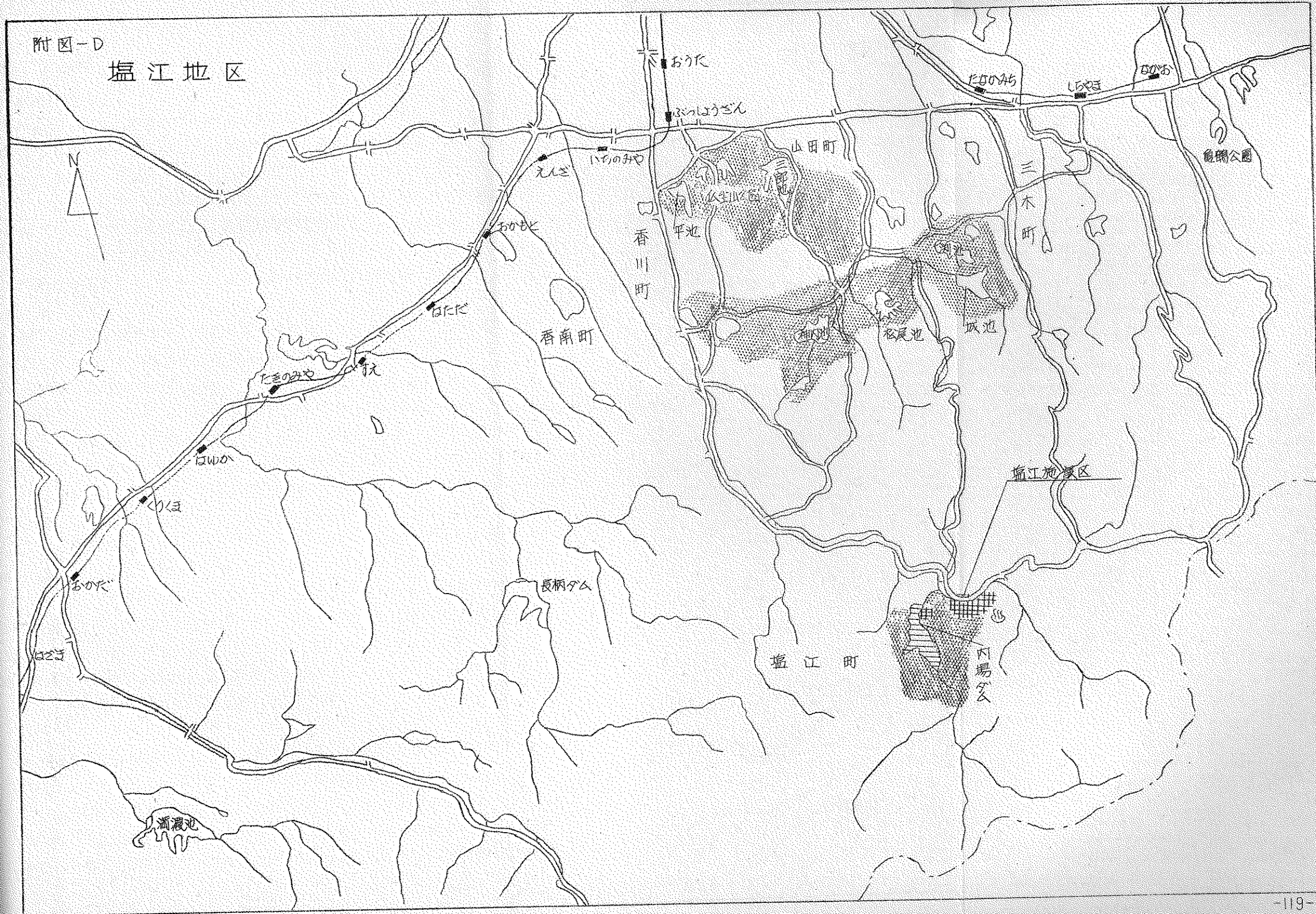
県道4号線

県道7号線

地域名	観光資源	既存施設	計画施設	備考
塩江	温泉 (硫黄冷泉) 内場池(ヒマス)ダム 虹の滝 嚴明寺(はぎ) 栗の干本(くわ)	国民宿舎旅館ノ軒	ヘルスセンターとして充実を計る 国民宿舎ノ棟 キャンプ場 舟遊施設	大塚向、保健保養センターとして開発
仏生山	仏生山公園 法然寺 平池、三郎池 龍満池新池	花見遊山	取付道路の整備 駐車場	高松地区の近隣公園 公園及びその周辺緑地の保存整備
四ヶ池	城池公洲池 松尾池神内池 公城公園 藤尾山 十河城跡		農村工芸センター設置 城池公洲池附近のピクニックガーデン、景観保存 アプローチ道路の件	讃岐平野の農村工房化を推進する 中心地としての総合開発 高松都市圏の周辺緑地
長尾	亀鶴公園(木) 昼寝城跡 乙女城跡 太神城跡展望台	花見遊山		公園及びその周辺城の緑地保存整備
(附)	大窪寺の瀧			

附図-D

塩江地区



E 琴平地区

1. 現状と問題点

当地区は、金刀比羅宮の門前町琴平を中心とし、オク5菟丸所善通寺、古くから海の玄関丸亀、讃岐溜池の猪瀬濃池など、著名な観光資源を含み、海から山に至るユニークな地区である。その中心となる琴平は、年間350万~400万人、大祭10月10日のある10月には50万人に近い観光客を集める。琴平が古来今日にいたるまでこうした隆盛をむかえるに至った理由としては、次のようなことがあげられている。

- (1) 往時日本海運の主力となった塩飽島民の熱烈な信仰を得、海の神として全国に知られたこと。
- (2) 徳川幕府の保護を得て、門前町としての魅力もそなわり、オカゲ参りなど農民をはじめ一般庶民の信仰を兼ねた見物地となったこと。
- (3) 丸亀藩の経済政策と結びつき、また宿典(別当)が大宣伝を行った。
- (4) 気候温かな讃岐路にあり、山腹の社殿からの眺めがすばらしい。
- (5) 瀬戸内海の船旅、丸亀の港町、琴平参道、山社、とコースに変化があり、昔の人びとにも魅力的で、またこれらを社殿から一望のうちにさめられる。

このようにして、琴平は、宗教信仰、種々の保護政策、旅行ルートの変化の妙などによって、往古早くから、信仰中心の観光地として今日にいたるまで栄えている。戦後のレジャーブームにおいても、早くから観光地としてルートに乗ったが、今日では、その伸び率に見る通り、やや頭打ちとなっており、レジャーブームのあり方が全く変わり、交通機関の発達が過去と異なる状況を出し、信仰は海運の不振と相まって限界に達し、また信仰と門前町の遊興との結びつきは、今日のレジャーブームの主流ではあり得ないし、更に、海から山へ人の脚を基礎とした魅力と変化に豊んだ琴平参道は昔のものとなってしまった。など…… 今後の問題点はかなり多いといえる。

※ 琴平そのものの問題点

特に四圍の各地に新しい現代的な観光スポットが現代の脚光をあびて登場しつつあることを考えると、これまでの様に歴史的名所と信仰にのみ頼るばかりでなく、近代的な観光産業のあり方に順次脱皮してゆく必要がある。

その他、地区全体にかかわる問題点として、海の玄関、観光の基地としての丸亀港、丸亀市の諸施設状況は早急な改善を必要としており、琴平参道の現状

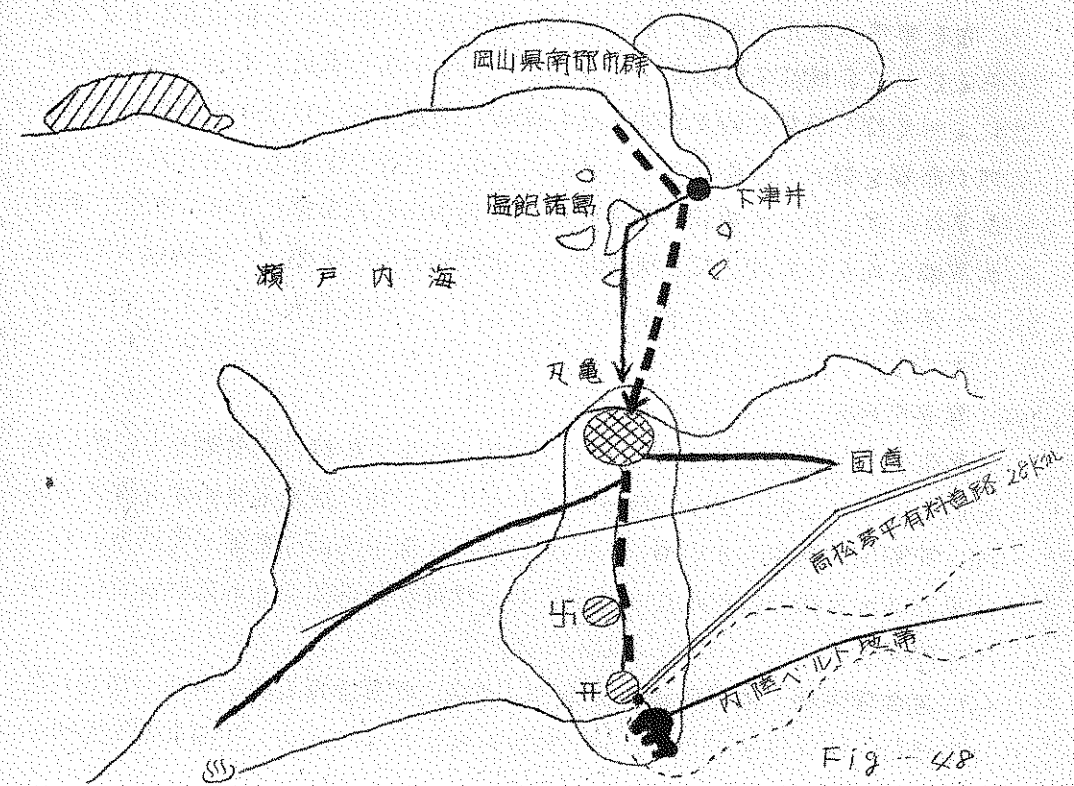
は往時の魅力は何ひとつ持っていないし、琴平と隣接する善通寺との間の連担関係があまりにも無さすぎるし、満濃池など興地観光資源との連絡が充分ないなど、当地区の、往時の独特な魅力であった。海から山へ、の総合性を失ってしまっている。また琴平の膨大な旅館等宿泊施設も、春秋のシーズン以外の四季の遊休状態を改善する何等かの手を打たなければ、施設近代化の負担にたえにくいという不利を、他の温泉地などとはちがって考えなければならない点である。

※ 往時の総合的な魅力に代わる新しい総合性をどうとり入れるか？

2 琴平地区の基本計画

観光地としての琴平は、すでに述べた様に、実は琴平単独で成長してきた観光地ではなかった。コンピラサマを育てたのは、信仰の上に加わる、瀬戸内海丸亀の港町、門前町の遊興施設、権力による保護育成などの総合演出によるものであった。これから判断されるように、当地区の魅力は、その変化に豊かな領域にわたる総合性である。地区計画の基本としては、島々や内海をみかえた丸亀の海の観光、善通寺琴平を一体とした歴史的な伝統的な観光の保存育成象頭山大麻山一帯の景観眺望、満濃池を中心とする歴史と、丘陵部農業地帯の資源化など、立体的、総合的な開発が基調とならなければならない。

勿論、県全体としての観光開発から言えば、今日の観光交通機関の利用状況からすれば、往古の海から山への琴平参道の変化と総合性は、問題にならぬほとスケールも小さく、どこまで生かし得るか疑問の点もないではないが、いま一層、眼を大きく開いて広域的観点から、ひとつのイメージが浮んでくる。即ち、今後10年位の間に、岡山県に開発される近代都市人口群の集中する都市の人のレジャー・ルートとして、塩飽—丸亀—琴平—四国奥地が考えられるということである。



ここで、基地丸亀の重要性が強調されなければならない。

(1) 基地丸亀の開発整備

丸亀は現在、港、国鉄、琴平電鉄、国道11号線、国道32号線、県道2号線、など県内主要な交通施設の接合点にあり、海陸交通の要所にあるが、その市街地街区の未整備、港湾施設、駅前広場など、それをとりもつて今後にも問題を残しており、単に観光の観点からのみならず、一般計画としても、都市再開発は急務であるといわねはならない。

特に、港の施設は、対岸、水島、児島地区との最近接港として、また工業港坂出との任務分担の上からも、旅客、客船中心の近代化がはかられる必要がある。具体的には、塩飽開発と関連して、香川県側からの本島他への交通基地として果たすこと。更に、下津井、或いは直接水島港との連絡港として、現在の船便の増強は必至であり、これらに関連して、港湾施設の充実、港の広場の造成、バスターミナルの設置、国鉄駅と港との間の再開発、などが必要である。

また琴平へのルート上にある市内丸亀城及びその周辺の整備も忘れてはならない。この城は比較的保存と良好で、ユニークな型式であり、整備の仕方によっては、有効な観光資源となり得る。現在では、わざわざ都市公園としての命脈を保っている程度で、周辺地区との総合性も悪く、手を入れる必要がある。総じて、丸亀は、都市計画的に整備される必要がある。また、此处が整備されなければ、岡山県南部— 塩飽諸島 — 丸亀 — 善通寺 — 琴平 — 満濃といった南北に海と内陸をのび、当地区開発の利点も生かされることはない。

(4) 琴平開発区

琴平は、本地区の中心地として、街区の形成も住時の竹前町として古くからのもので、山社に至る石段両側のみやげ店も昔の観光をそのまま保っており、旅館宿泊施設もその量においては県下に抜き出て充実している。しかし前に述べた様な近代化は、まづこれら施設からはじめられなければならない。即ち

- ① 国鉄琴平駅、琴平電鉄、国道32号線、参宮道路を結ぶ広場、係道計画を行い、バスターミナル、パーキング等を充分にとり、旅客施設を充実する。
- ② 旅館、ホテル等宿泊施設の近代化、共同もしくは公共駐車場の設置、伝統的なものを保存しつつ行なわれるべきみやげ店の商店街の再開発、金丸座等古典的遺産の保存と並行して昔の民間芸能の復興など種々の再開発計画が必要である。
- ③ しかしながら最大の要点は象頭山、大麻山一帯の保存のよい山林を生かしたドライブウェイの開発と相まって多数の石段を登るという弊をなくするような観光バスルートならびにモーターファールの開発であろう。
- ④ 大麻山一帯は十分な面積もあり眺望もよいところから、ユースホステルもしくは国民宿舎を中心とした集田施設の設置も考えられないではないが、県全般からみればあくまでも琴平宮を中心とする観光とそのため市の街地の再開発であろう。
- ⑤ 現在計画されている高松琴平有料道路は特にその琴平市街地との取合せ部分や、先のバスターミナル、モーターファール等との関係において慎重に考慮計画されねばならない。

(4) 満濃池一帯

満濃池は、讃岐溜池の王者として歴史と伝統に満ちた一つの観光資源であるが、その現状は十分に生かされているとはいいかたい。その理由は、一のはアプローチの道路が完備していないこともそうであるが、(いま一)は、この大池の水面水際が十分な観光資源として生かされていないことによる。池奥の比較的なだらかな出腹には約15ヶa程度の開発可能なキャンプ場直地もあるので県外客の琴平観光ルートの一つのスポットとしての水際施設と同等に県下を対象とするレクリエーション地としての開発も充分に考えられるところである。

特に本地区開発の本格的な段階は別途計画による香川用水開発計画あるいは内陸観光ベルト地帯開発の時期とにらみ合わせ決定されるべき問題であると考えられる。

附表-E

E 琴平地区 (凡亀、多度津から善通寺、琴平、満濃池を含む地域)

基地：琴平

交通：国鉄 琴平駅

琴平参宮電鉄 琴平駅

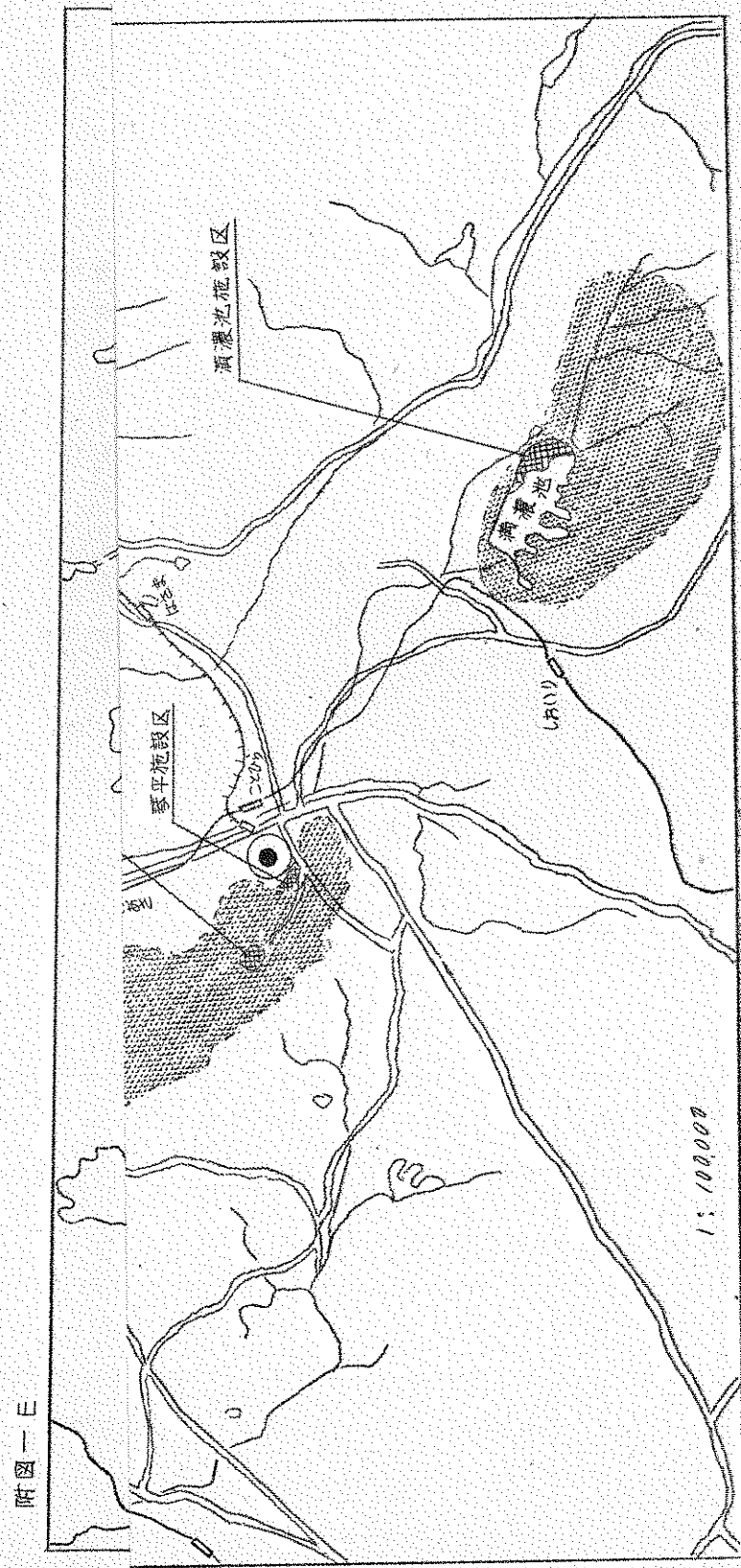
高松琴平電鉄 琴平駅

国道32号線

県道2号線

(計画路線：高松琴平有料道路 28Km 巾員9m)

地域名	観光資源	既存施設	計画施設	備考
凡亀	龜山城 龜山公園 田原産茶 (年間7000万本 全国80%)		港広場 駅前広場 船着施設 手を含む一連の 再開発が必要 凡亀城及び周辺地区一帯の 都市公園としての整備	○龜山城整備保存 公園施設整備 周辺地整備
多度津	桃陵公園(県立)			
善通寺	善通寺(75番) 牧押師山			
琴平	金刀比羅宮 琴平公園 吞象楼 象頭山 金丸座 一刀彫り	旅館 35軒 3143人 (内国観連4軒 479人 日観連14軒 1163人 みやげ物の店	キャンプ場 ドライブウェイ、駐車場 象頭山～大塚山、遊歩道 展望台 ○地元計画として、ヘルスセンター ユースホステル、ドライブウェイ他	市街地再開発が 必要
満濃池	満濃池 (周囲20Km) 西長尾城趾		・キャンプ場 休憩所	○琴平 - 満濃池 直路整備



む地
周匹
線
港の
尾町
収獲
トと
原琴
く日
周匹

未南

附表

E

基

交

(計)

地域名

凡 龜

多度津

善通寺

琴 平

満濃池

F 観音寺地区

1. 現状と問題点

観音寺地区は、基地観音寺市を中心に豊浜町、仁尾町、詫間町等を含む地区であり、この地区は大まかに三地域からなる。(1) 庄内半島及び半島周辺の葛島、栗島などの諸島 (2) 観音寺・豊浜地域 (3) 五郷溪

当地区は、高松から50kmの範囲にあり、国鉄予讃線、国直ノノ号線、主要地方道ノ6号線が主な陸路となっている。海路は観音寺港が主で外港の深さ5.2m、内港2.4～3mとなっている。

特筆すべき産物は庄内半島の除虫菊(春)、トウガラシ(秋)で、仁尾町調べでは除虫菊1.2t/ha、トウガラシ15t/haとなっている。春・秋の収穫期には、丘陵部を白・赤と梁の観光客の目を楽しませている。スポットとしては、神恵院(第68番札所)、観音寺(第69番札所)、観音寺松原琴弾公園とそこから眺まれる「寛永通宝」大銭型、豊稔池のアーチダム(日本最古)、五郷溪温泉、葛島古墳、紫雲出山からの展望、栗島及び詫間町辺に残る「浦島太郎伝説」などがある。

次に現状及び問題点について列記してみると

(イ) 庄内半島は春秋両遊型観光地

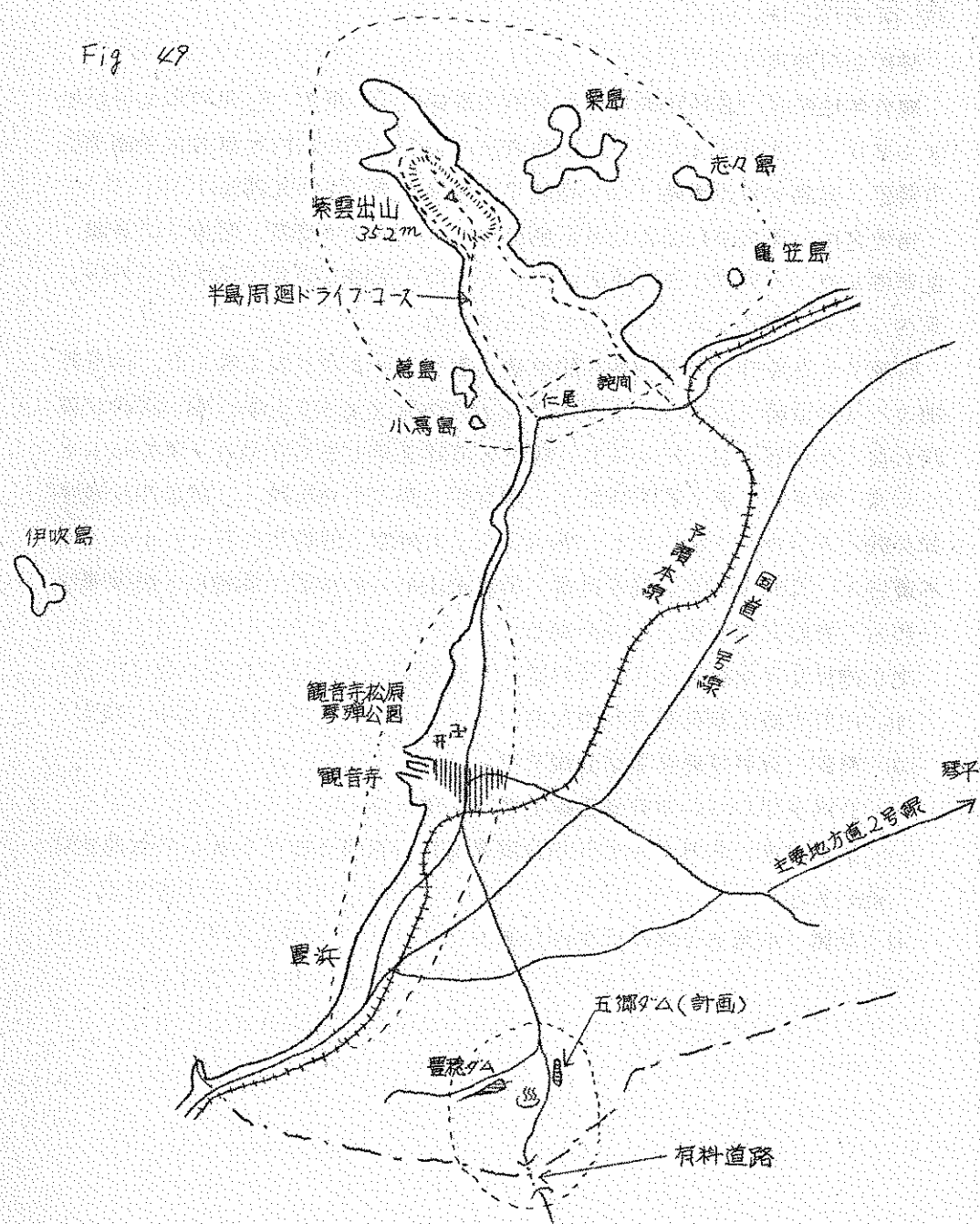
(ロ) 栗島、葛島は夏季滞留型観光地

(ハ) 五郷溪温泉は年間滞留型観光地、と考える

(ニ) 近年急速に開発されたのは五郷溪温泉(民間)だけであり、他は未開発である。

(ホ) 葛島、小葛島の保存は良好である。

Fig. 49



2. 観音寺地区の基本計画

観音寺地区の観光開発計画は、先述したように三地区に分けて考える。

(イ) 正内半島及び半島周辺の葛島、栗島などの諸島

この地区開発のねらいは、この半島のその優れた眺望、内海型沿岸丘陵農業、歴史的遺跡の組合わせにある。従って、琴弾公園に発し詔向に終る半島周遊ドライブウェイの整備、紫雲出山登山道及び展望休憩施設の整備が必要である。箱浦ほかの浦島伝説やこの半島に多い先住民遺跡も大切な資源である。

※ ドライブに最適な1日コース

最も大きい問題は詔向の街並みをさけたバイパスルート、観音寺市街地をさけた周遊ルートへの取り付け直路で、面直からの半島ルートへのアプローチが改善される必要がある。

(ロ) 観音寺 豊次開発区

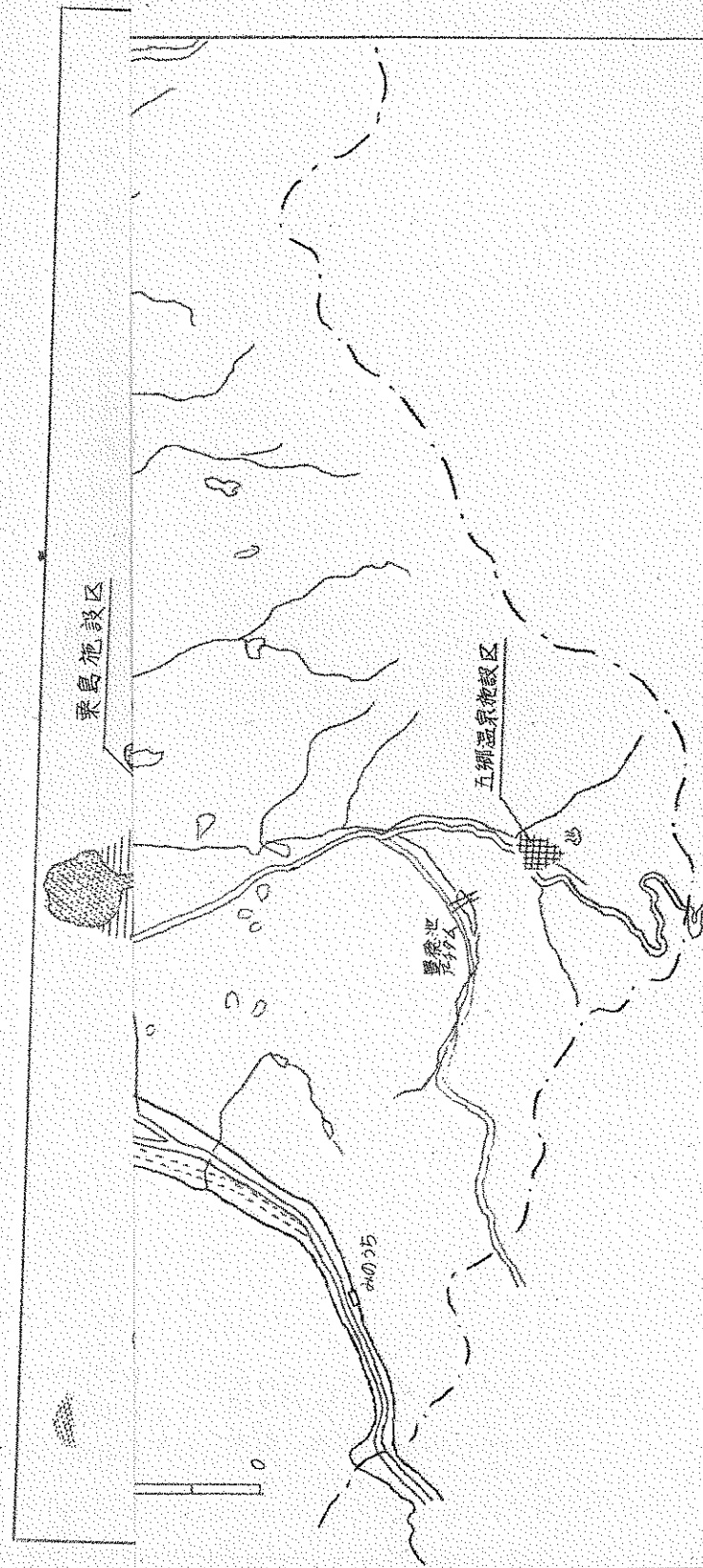
観音寺、琴弾公園は古くから知られた観光スポットであり、やや古典的といえるが、海岸線は、西讃第一の海水浴場として十分なキャパシティと可能性を持っている。豊次北部海岸線にも海浜公園開発の計画があり、これらを一体として夏季の海水浴リゾート施設の開発充実が望まれる。観音寺海岸松原の保存育成は緊急の要務である。

(ハ) 五郷溪開発区

この地区開発の基調は健全な内陸保養地としての開発にある。特に最近開発された五郷温泉は塩江温泉とならんで大衆を主対象とした保養施設として伸びているが、計画中の有料道路で吉野川スジの観光資源とルート化をはかること、アプローチ道路の整備、周辺山林地の育成が急務である。豊稔カムは、わが国最初のアーチダムとして専門家を訪れるものも多く、狭い分野ではあるが、テクニカルなスポットとしてアプローチを良くすれば、五郷のひとつのアクセントとして生かされうる。

附表一F

F. 観音寺地区（観音寺を中心に庄内半島、乗島、及び五郷溪を含む区域）				
基地： 観音寺 観音寺港 予讃線観音寺駅 県道16号線、9号線				
地域名	観光資源	既存施設	計画施設	備考
庄内半島	浦島太郎伝説地 紫雲出山 (眺望) (古代住居遺跡) 除虫菊(春)白 とからし(秋)赤 先住民遺跡	展望台	海水浴場施設 半島廻遊ドライブコースの整備 詫向町のバイパス 紫雲出山ドライブコース、駐 車場の施設	零細漁業を観光 資源に転用して ゆく悠秀
乗島			海水浴場施設 船着場船便の改善 夏期臨海村	
仁尾島	砂見堂 砂見山 四国山 菩提樹 (天然記念物) 小島島貝塚 双頭のシン舞 (無形文化) 先住民遺跡		駕島 - 若人向きの 夏季臨 海施設	
観音寺	観音寺(67番) 観音寺松原 琴弾公園(大鏡型) 丸山古墳 鐘子塚 前方後円墳 青塚 神恩院(68番)	観光案内所(前着) 博物館(前着) (石器、土器) 古文書他	海水浴場の整備	松原の保存
豊浜	一の宮公園 (海水浴場) 神田神社(さくら)			
五郷溪	五郷溪温泉 五郷山公園 萩原寺 雲辺寺(66番) 豊後池(日暮)	ホテル・ヘルセンター (1,000人余) ハイキングコース	五郷ダム(建設中) 舟遊施設 ほか遊戯施設 ・アプロ-子道路の拡張 整備	大衆向保養地 道路整備 周辺山林の緑化



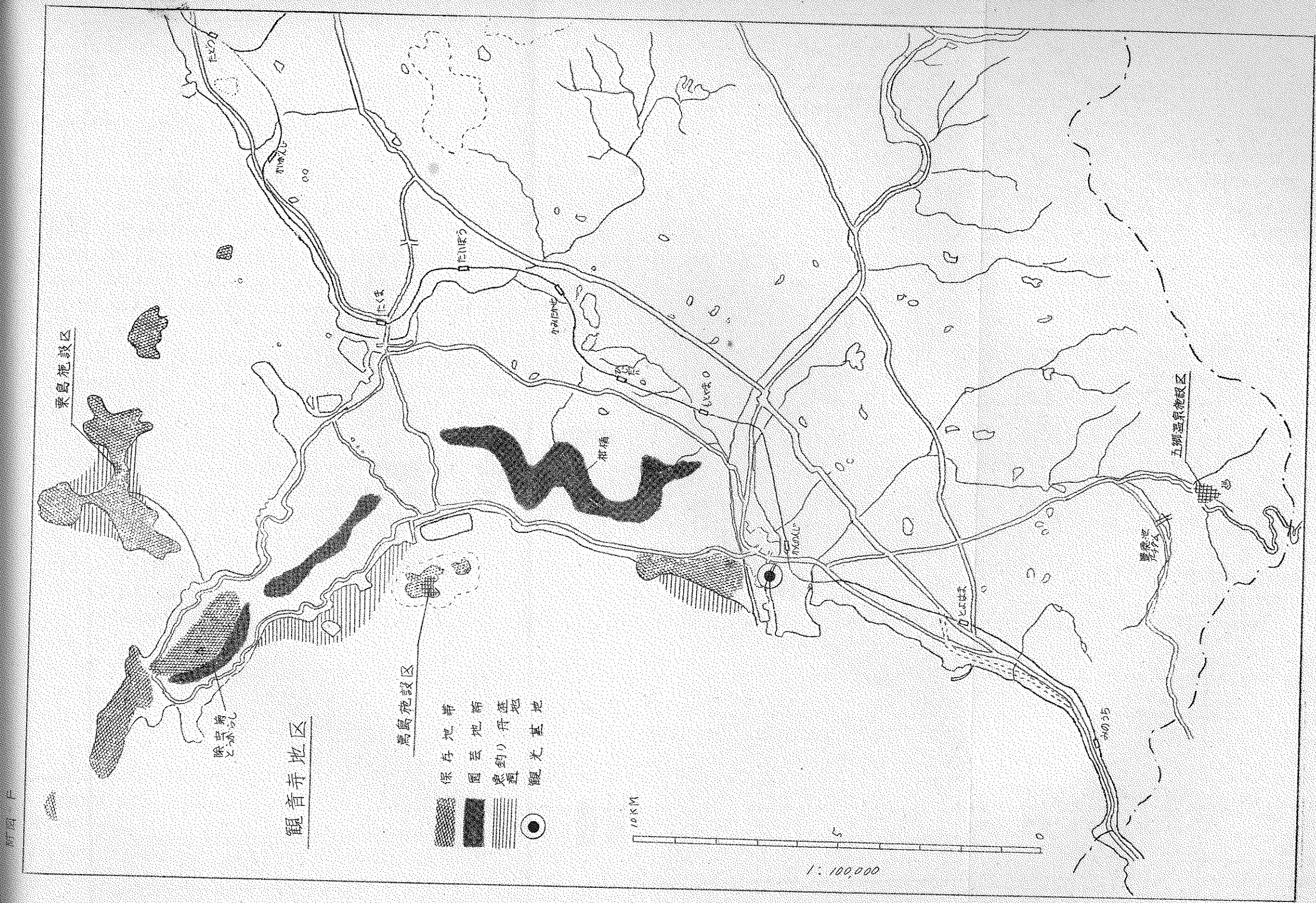
附図一F

た
岸を
帰
り
ぬ
く
お
ら
か
の
島
の
い
り
部
を
見
る
但
し
か
ら
ま
ま
の
化
の

を観光
用して

保存

保養地
林の緑化



附表一

F 篇
基地
地域名
庄内半島
乗 意
仁尾島
観音
豊
五郷

G 塩飽地区

1. 現状と問題点

塩飽諸島は瀬戸内海交通の要所として早くから開け、中でも中心地であった本島は広島県因島とならんで倭寇が来え、さかんに朝鮮やシナ方面の沿岸をあらしまわり、そこでうばったもののうち珍しい仏具や仏画などを持ち帰り本島にある多くの寺に奉納し、それらが現在でも数多く保存され、いづれも重要文化財に指定されている。

本島は現在750戸約2900人、このうち500戸が農業をいとなんでおり、耕作面積は水田18ha、畑115haで他にわづかに石切場がある。島の若いものは、ほとんど阪神方面へ出ており、残る老人や女子供が野菜で生きながら、その仕送りで暮らしているが、佐柳島、高見島などの島は更に深刻である。即ち観光政策以前の問題が多く、本島を除く島々については観光開発計画は、その次の題目とするのが当面適切と考えられる。

今後ますます工業化、都市化し発展してゆく岡山県沿岸工業地帯、都市部の人口をひかえ、塩飽諸島はそのリゾート地区として要求されてこよう。それは離島群という条件によってより一層決定的である。この点小豆島地区の直島を中心とする民間開発と似ている。塩飽、特に本島の場合には、数々の遺跡や伝説等、その歴史的価値を生かし、新しい型の観光需要と、どううまく組合せてゆくべきかが大きな課題の一つとなる。

本島についての問題点は

(1) 程度の悪い旅館が2軒しかない。

(2) 夏期海水浴シーズンには、近県主として岡山県関係の臨海学校も用いられている。

(3) 従って、民家へ介宿させているが、旅館と合せ最大2000人ぐらいまでの宿泊容量である。

(4) 天理教教会は月2回の祭礼を行っており、本土、四国から常に2000の信徒が集り、こったがえしている。

2. 塩飽地区の基本計画(本島観光開発を中心として)

本島は特に夏期海水浴シーズンに着しく需要のあるため、宿泊施設の強化は必要であるが、オフシーズンにはどう対処して行くかが問題であり、そのため週末リゾート地区として基本計画をたてる必要がある。

(イ) 東海岸地帯

笠島を中心とした地域で、キャンプ場施設、セントラルロッジ、1棟(50人程度)、ケビン8棟、国民宿舎1棟(人)(丸亀市計画)、ヨットハーバーなど舟遊施設、海水浴場施設の設置……準国民休暇村的な集団開発が可能

(ロ) 西海岸地帯

福田、尻浜、庄の浜の西海岸地帯は海水浴に良好なおよそ1,200mの砂浜が続き、沖の浅瀬、お園の洲は良好な舟遊場になる。

計画としては、民宿をより一層整備する政策をたてる他、キャンプ場施設、タイニントロッジなど、一連の近代化が必要であろう。公営臨海学校の設置も考えられる。

(ハ) 高無防山及び遠見山登山遊歩道、展望台

(ニ) 勤番所

現在丸亀市役所の本島支所として、使用されているが、歴史的遺産として、また建築的にも価値があり、当然史蹟として残されねばならない。従ってこの建物は、歴史博物館として整備し、本島を中心とする瀬内諸島の歴史的遺物を保存し、観光資源として公開することが望ましい。

(ホ) 泊 浦

木島神社境内、千歳堂の保存

本島の玄関として、船着施設の拡張、整備

船便の改善

(ヘ) 自動車道路の拡張、新設

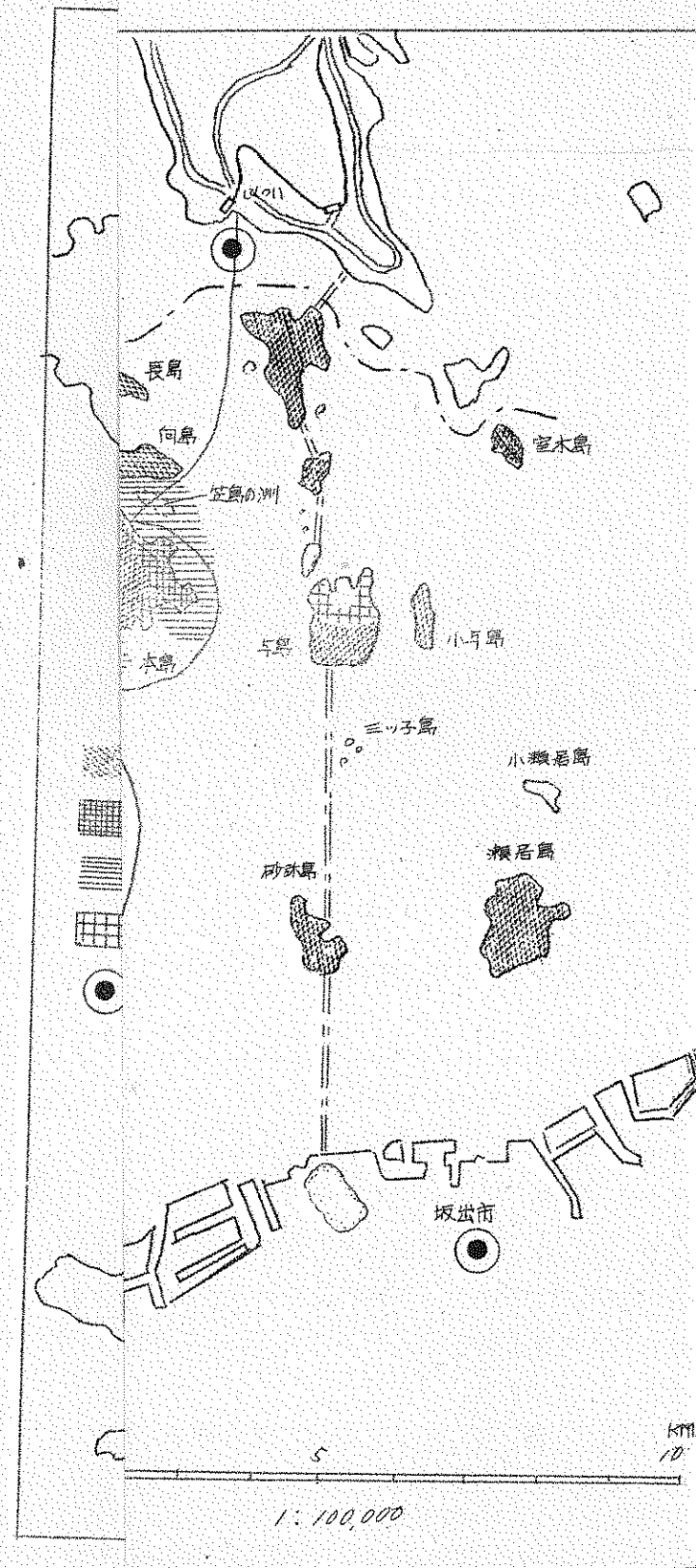
バス等島内交通機関の整備

電力、水の確保

(ト) 与 島

与島漁業組合では、岡山県の協力によって、鷲羽山～与島間のロープウェイ計画がある。(延長約5km) 与島の北半分は石切場となっており、人工的な自然景観という特異な姿をしているため、ロープウェイの取付場所としては妙味あるところであろう。






現在、与島あるいは小与島には、これといった観光資源があるわけではないため、積極的に質が良く、密度の高い遊戯施設その他を計画する必要がある。

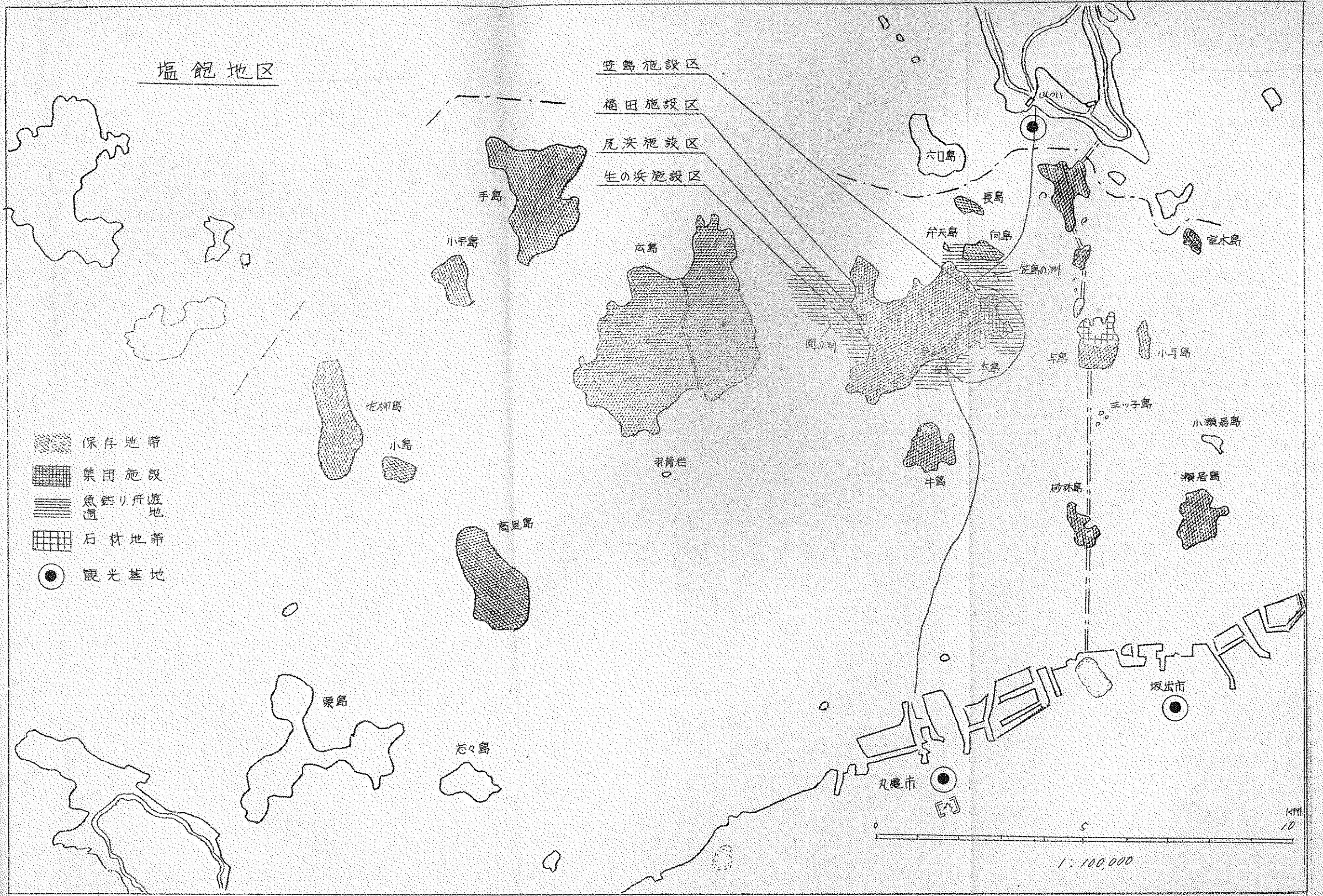


業
意
整
備
合

塩飽地区

- 安島施設区
- 福田施設区
- 尻天施設区
- 生の浜施設区

-  保存地帯
-  集田施設
-  魚釣り所遊地
-  石材地帯
-  観光基地



附表-4

G 塩飽地区 (本島を中心とする塩飽7島を中心とする区域)

基地：本島 泊港
 交通：下津井 ~~~~~>本島 泊 25分
 丸 島 ~~~~~>本島 泊 45分

地域名	観光資源	既存施設	計画施設	備考
本島	眺望 社 塩飽勤番所 (古文書) 十歳座 (農村歌舞伎) 海水浴場	夏季臨海学校 民宿 旅館2軒	甲生笠島開発区 ヨットハーバー(笠島) ・舟遊施設 ・海水浴場施設 国民宿舎1棟 鉄筋コン クリート造 500m ² ・タイニークロッシン1棟 鉄筋コンクリート造 200m ² ・バンガロー15棟 1棟 50m ² ・休憩舎3棟 勤番所を塩飽歴史館とする 泊・船着施設の拡張整備 ユースホステル キャンプ場施設 島西岸海水浴・臨海学校施 設の整備	水の確保 船便の充実 特に岡山県工業 地帯との関係に意 を用いること 直路の施設整備
与島	石切場		鷺羽山 ~ 与島 ロープウェイ (民間)	与島漁業組合 (岡山県の協力)
櫃石島			離島産業振興が先決	
牛島	丸屋屋敷跡			
手島 小手島				
佐柳島	面墓制			
高見島				

H. 五色台地区

1. 現状と問題点

五色台地区は、大まかに次の二つの地域からなる。

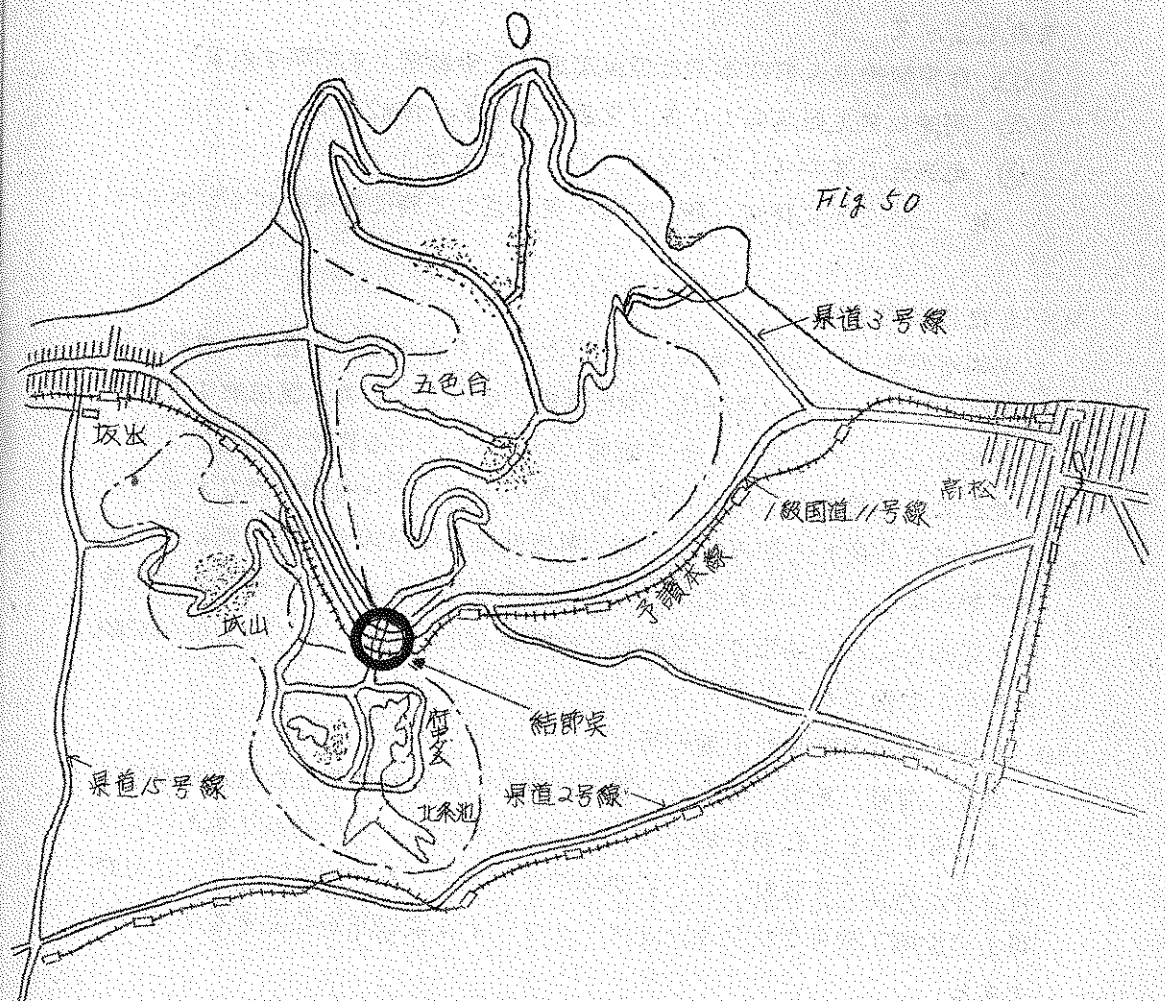
- ◎高松と坂出の中間にくさび状に入り込み、横たわる溶岩台地である五色台。即ち、県道3号線と国道11号線にはさまれた区域。
- ◎北条池と向もなく完成をみる府中ダム及び城山を中心とする区域。即ち、国道11号線と県道2号線にはさまれた区域。

五色台地区開発の最も中心的な課題は勿論五色台そのものである。

溶岩台地というボリュームの持つ面積、樹木、自然景観、山麓の泉樹園、また古墳群や社寺御陵等優れた自然、人文資源を蔵し、なおそれが現在構想中の広域都市圏内に位置するという絶好の条件をもちながら、現在に至るまでほとんど未開発であったということは、むしろ不思議な事である。

五色台はその名が示す通り五つの峰から成っているわけであるが、全体が一つの山塊となっており山上部には他に見られぬ平坦な台地がいくつもあり、いづれもかなり集中した施設の設定が可能である。

この地区は、せせこましくお隣立てされた“ミル”観光地としてよりは自由にどびはねるような“スル”観光地としての性格が強い。無論この地区内には重要な古典的人文スポットが他の地区に優るとも劣らない質と量をもっている。これらについてはよく保存、整備しまわりには十分な緑地を残しつつ、むしろこれらのスポットを包括した形で五色台全域を一つの総合レクリエーション緑地帯として仕立ててゆくべきであろう。



2. 五色台地区の基本計画

基本計画に關する問題点としては、予讃本線及び国道11号線によつて南の北条池、府中ダム及び城山を中心とした地域がほとんど完全に、北の五色台と絶縁された状態であり、地形的条件からも正むを得ないが、問題はむしろ南北両地域の山がせまり合い、谷間状をなし、そこへ国鉄線、国道11号線が入り込み、東面に横切っているため、今後この地塊(○印)に集中する観光人口流動量と五色台地区と無関係の東西方向通過交通との摩擦がかなり予想されるという点である。その一つの解決案としてこの結節突を立体交叉にすべきであろう。

それによつて

- ① 府中駅地点における東西通過交通（主要動線）が切断されない。
- ② 同時に南北両区域がかなり密接に結ばれ一体化する。
- ③ 結節点に集中する利用客がうまくさはける。

※ このことは将来、瀬戸大橋が完成された時に重要なポイントの一つとなる。

(1) 五色台北部海岸

北側海岸部は、五本の指状の山と海とが入り込み合い、面白い地形をなしている。指と指との隙間は、現在塩田になっているが、塩田業は既に行きぐまりになりつつあり、その転換にせまられている状態である。

現在太平洋漁業 KK によって、東生島でエビのフ化養殖が行なわれており、今後の発展が注目されている。隣接塩田の活用如何では、新しい水産業の総合的なテクニカルセンターとして開発することが考えられる。同時に水族館やこれら海産物を中心とした味覚を生かした、新しい型の水産観光開発が計画されるであろう。

(2) 五色台東部及び南部山麓一帯

香西、鬼無、端岡、園分等、東及び南部山麓は果樹園芸の盛んな地区でこれらを中心とした味の観光は、一つの開発ポイントとなるであろう。そのうち、香西の町並は、古い封建都市としてすぐれたもので、これより勝算山の山城：根香寺に至るハイキングコースは東部開発の主要なポイントである。

鬼無は古くから園芸作物、ことに金柑の産地として知られているが、背後の袋山山麓一帯の古蹟もまた大いに興味のあるところである。

園分寺及び園分尼寺は立派な史跡となりうるが、観光の観点からは、取付道路、背後の風府台、大平山一帯とどう関連づけるか問題となる。

(3) 五色台西部山麓

勿論山麓一帯の果樹園芸、白峰御陵、白峰寺が開発の中心となるが、神谷鴨庄ほか、山麓社寺を連ねた同遊コースもまた捨てがたい味がある。これらのコースは、坂出東部住宅開発地区の周辺緑地帯と兼ねたアプローチ道路として計画される必要がある。

(4) 府中ダム、北系池一帯

府中ダムは完成すれば、高城都市圏の良好な水際リゾート地区として、

附表一H

H. 五色台地区（五色台及び坂出、城山、府中ダム、北系池からなる）				
基地：高松（高松地区参照） 坂出 交通：予讃本線 国道11号線 県道3号線 2〃 15〃 4〃				
地域名	観光資源	既存施設	計画施設	備考
坂出	幣盤公園	郷土博物館（民営）		
五色台	白峰御陵 白峰寺(8番) 宝物館 根香寺(82番) 果樹園 古蹟先住遺跡 讃岐園分寺 園分尼寺 古瓦聚跡	山頂ドライブウェイ（未完）	国民休暇村（国民宿舎を中心とする一連の規程施設一式） 国際観光ホテル、ゴルフ場、ピクニックガーデン エースホテルモテル、キャブ場、野外劇場 ドライブイン、ヘリポート、展望台、レストラン、野外運動場 県下あるいは県外諸企業体の保健寮団地、別荘村 水産テクニカルセンター、水族館 ドライブウェイ（縦断）（周廻）の開設	兼田施設開発
城山 北系池 府中ダム	眺望 ゴルフ場（18ホール） 城趾展望台	ドライブウェイ（一部工事中）	園地5ha---休憩所、便所、展望台、修景 〇ダイニングロジック1棟（鉄筋コンクリート造 200m ² ） 〇遊戯施設1ヶ所 動物園 植物園 舟遊施設 キャンプ場	城山 北系池、府中ダム

4) ランドスケープデザインの観点からいって、その形態や、完成後の姿が最も美しく、明快であること。

などの理由によって、中央、大槌、小槌線が海底地盤に特別の支障がない限り最も有効かつ望ましい路線と考えられる。観光開発の観点からも高松もしくは坂出市街地に巨大な高架道路となって暮れ込むことは都市景観ならびに建設コストの点からみて好ましくない。

これに比して大槌小槌線は、海上高く走った上、大崎の鼻中腹に取付き、要すればトンネルに入って高松及び坂出方面に分歧しつつ高度を順次下げ、幹線道路ととり合わせが可能である。これはまた五色台山頂諸施設から見れば昼景につけ、夜景につけ、極めて魅力ある、近代的な一大観光資源として五色台開発の意義を一層効果的たらしめるというべきである。更に橋梁建設にとまなう鉄道路には、十分な路線廻しを確保することによって観光基地高松市の再開発上大きな障害となっている高松操車場の移設と相まって、高松市街地発展の一つの軸となり又坂出工業開発地区に対しても充分のスタンスをとり得るものである。又吉野川水系開発、香川用水計画、府中ダム、瀬戸大橋、岡山水島工業地帯等、大規模且つ有効な送水管路としても極めて適切なものといわなければならぬ。

これを要するに、瀬戸大橋中央路線の建設は五色台、ひいては香川の観光開発にとって臥竜点睛の感あるものというべきであろう。

- ・ユースホステル、モーター等を中心とするキャンプ場
- ・ドライブイン、ヘリポート、展望台、レストラン、野外運動場を中心とするリクリエーションセンター

などが考えられる。

これらの諸施設の最終的な配置計画、設計等は、全地域の詳細な踏査をまわって決定されるべきであるが、これまでの現地調査と図上探査によって次のような諸地区が開発可能な集団施設地として考えられる。

- (1) 国府台台地施設区(約14ha、但し現在自衛隊が使用中)
- (2) 朱雀台施設区(23ha、一部自衛隊が使用中)
- (3) 青峰施設区(10ha)
- (4) 阿弥陀越施設区(5~6ha)
- (5) 黒峰施設区(4~6ha)
- (6) タンベ池一帯施設区(40ha)

なおその他、大崎山、峯の池、勝真山、烏帽子山等

要所には、駐車場、休憩舎、レストラン、展望台等を充分施設し得る余地がある。

(ト) 白峯、根香寺一帯

白峯御陵は四国にある唯一の御陵として有名であり、隣接する白峯寺(四国おとす番札所)と共に零風気に富んだ歴史的スポットとして保存開発が望ましく、古田、大平山を経て根香寺(おとす番札所)、香西に至る通路道は歴史的ルートとして先の大代的なドライブウェイとあやをおりながら一つの周遊ルート(遊歩道路)として保存整備されることが五色台開発の深みを増すものとして望ましい。

特記事項——瀬戸大橋中央線の五色台取付部について

瀬戸大橋三業は、それぞれ特定の利害得失を有しており、一概にはいづれが最良とも決し難いが

- (1) 香川県側取付部において充分な高さで路線廻しが可能であること。
(市街地は多額の補償費を必要とする。)
- (2) 途中の足掛りとなる島崎部の景観を損なわないこと。
- (3) 総延長が最短であること、従って工費もまた最も安い。

北系池一帯と共に有効な緑地としての開発がのぞましい。

その際、この地域の南北両端からのアプローチに合わせて開発のこまかい計画が行われる必要がある。例えば琴電の陶、及び滝の宮から北系池へのアプローチを主として、かなりにぎやかな北系池水際開発、例えば遊園地などが考えられるし、次第に北に向って府中ダム周辺の静かな谷向、丘陵の植物園、動物園、あるいはピクニックガーデンなど、比較的静かな景観に連なるといった具合である。

(木) 城山一帯

城山は独立した山峯として独特の山頂ゴルフ場をもち、ユニークな存在であるが、なお大衆性を附与するための耐臨的開発が望まれる。東麓の加茂川から建設中の自動車道路は大きく東側をまわって、府中ダムほかを眺望しつつ、城山山頂展望台に至り、西側自動車道と連絡することが望ましい。これによって城山山頂よりほぼ360度の展望をほしいままにし得る。山頂展望台にはパーキング、休憩舎、軽食堂等の施設が必要である。なお東側自動車道路と国道11号線との取付位置は府中ダムより五色台に連絡する立体交叉分岐点まで、城山山麓史跡を縫いのび延ばすことが望ましい。

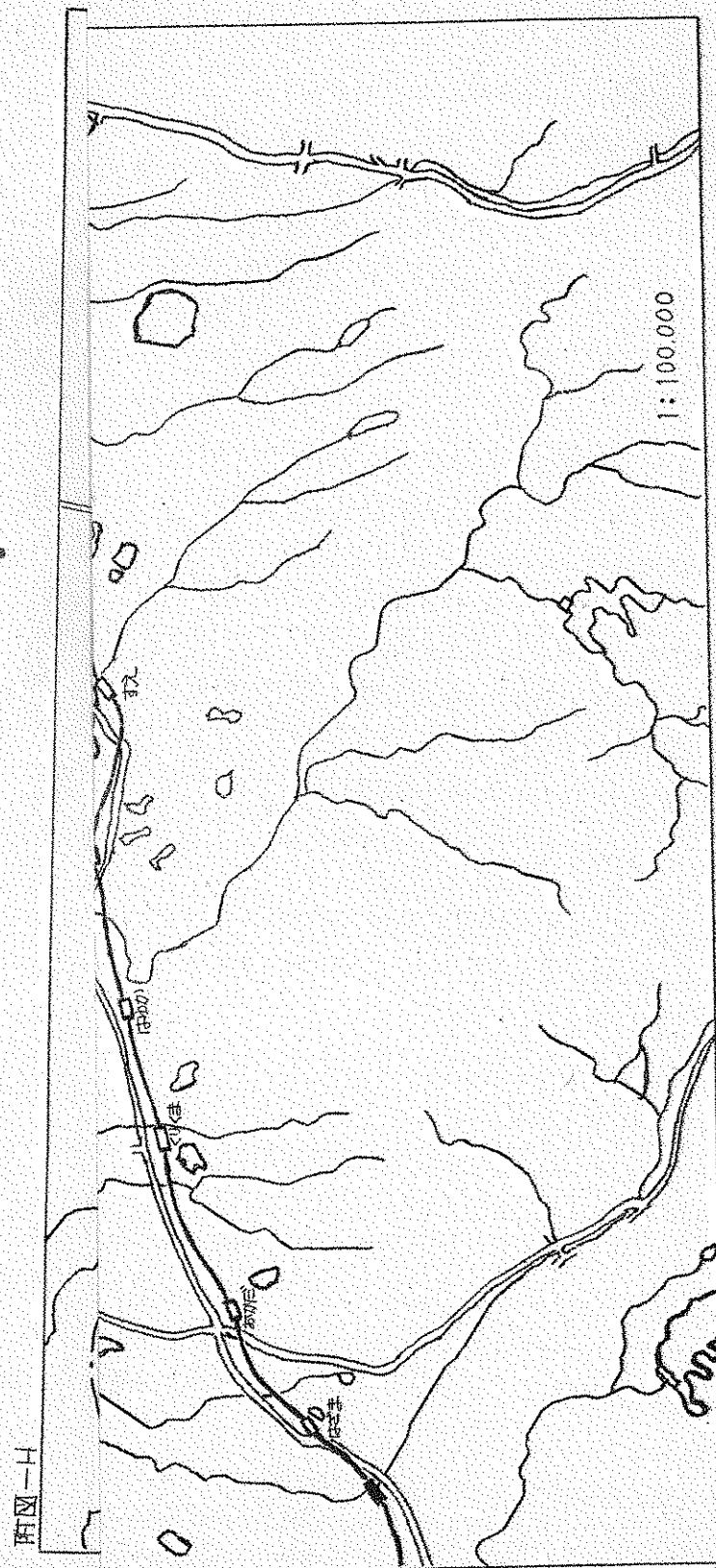
(ハ) 五色台山頂

現在建設途上の白峰、大平山、窪川線道路は五色台を横断するドライアウェイとして一部改良(適当な地点における駐車場設置を含む)を行なったうえ、完備させることが望ましい。

大まかにこれと南北に交叉する幹線として、大崎の鼻より黒峰、阿弥陀越、大平山、国府台を経て、南麓に下り、府中ダム地区と連絡する路線が考えられる。これによって北部海岸より五色台を縦断し、南麓一帯及び府中ダム、北系池一帯を連ね、地方道2号線に連絡する変化あるドライアウェイが完結する。なお阿弥陀越よりタンバ池、鎌ノ刀越、峯の池及生岬、に下る路線、又大平山、白峰をつなぐ路線、青峯より根哲寺を経て、勝負山、香西に下る路線等が自動車道として開発されることが望ましい。

五色台山頂の観光、もしくはリクリエーション、あるいは保養施設として開発可能なものは

- ・国民休暇村(国民宿舎を中心とする一連の規準施設一式)
- ・国際観光ホテル、ゴルフ場、ピクニックガーデン等



ープランの扱
関係を持ち、
こわたる。従
投資の、効果
をなければな
地方計画、荷
づれも、観光
で、これが突
は、特に東海
路、その量
の有銭的調整
的な規制若し
民間や一般県
的なコントロ
身に飲料水、
べき点。
去の伝統をと
きているが、
化するが、
又善策のみと
くその時期
くその時期
家橋など特定

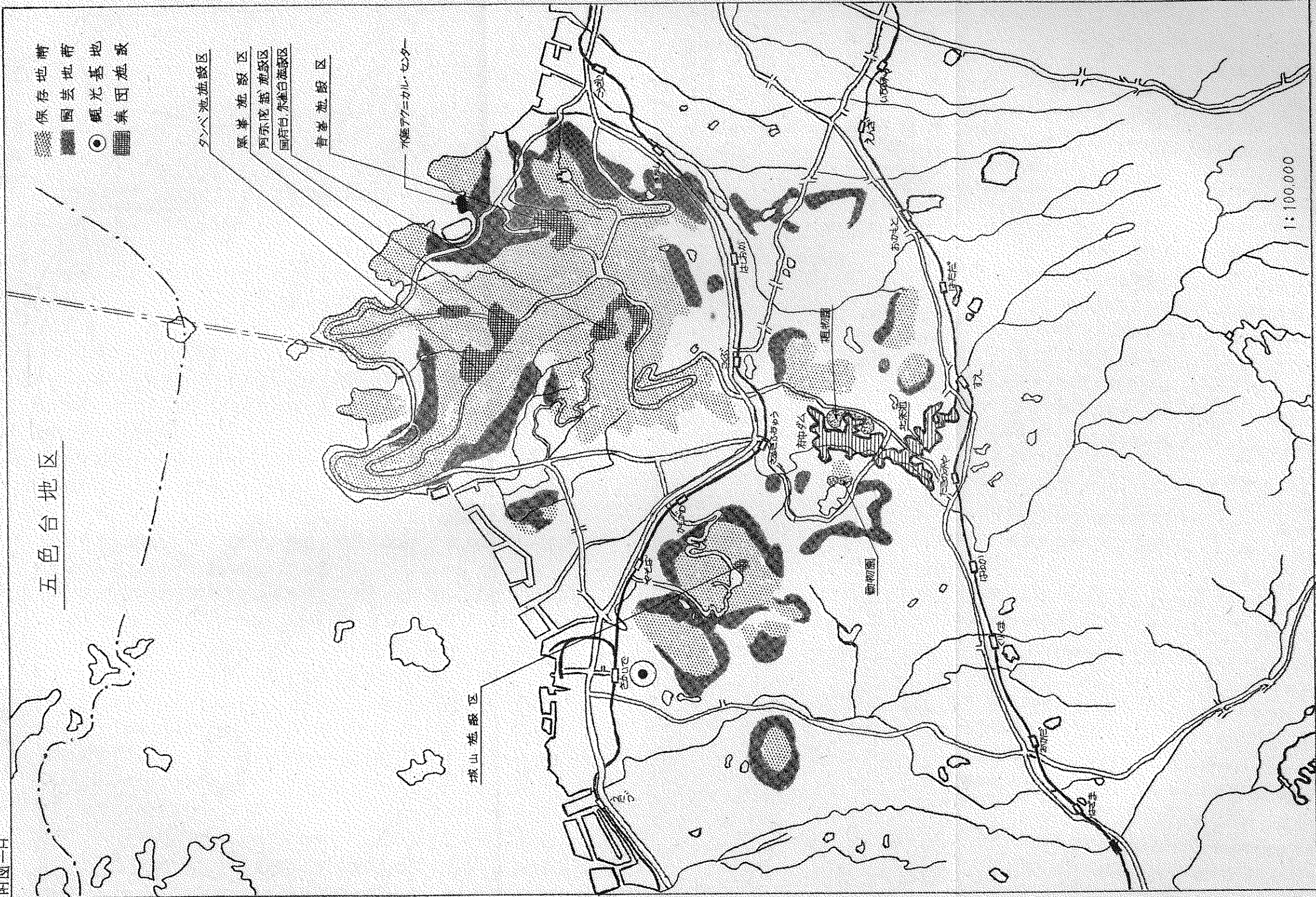
五色台地区

- 保存地帯
- 国営地帯
- 観光基地
- 集団施設

- タンバ池施設区
- 栗峯施設区
- 阿赤尾越施設区
- 園村台、赤雀台施設区
- 青峯施設区

水産アケニカル・センター

城山施設区



1:100,000

北系
ス
計画
ア
など
の植
に連
(木) 城
城
であ
茂川
望し
い。
山頂
お東
路す
しい
(ハ) 五
ヲ
ウ
う
越
考
中
工
に
山
マ

§8 結 び

以上をもちいて、初年度調査並びに実地踏査にもとづく、マスタープランの報告を終るが、観光開発計画は、一般の地域計画のいづれとも密接な関係を持ち、また何々の実施主体は民間にあるところから、その内容も広範多岐にわたる。従って、開発の目標への誘導は、主としてその基礎的施設である公共投資の、効果的且つ積極的な計画、設計、実施にまつところが多い。

また観光開発のプログラムは他に比してつとめて弾力性あるものでなければならぬ。最近、国の長期計画にぞつて数々の地域計画が国土計画、地方計画、府県計画など、それぞれのレベルで立案公表をみている。これらはいづれも、観光開発の基礎となる。道路、鉄道、港湾、工業配置などに関するもので、これが実施は観光立地条件に大きい影響を及ぼすものである。香川にとっては、特に東海直新幹線、高速自動車道路、瀬戸大橋などは、直接観光客流入の経路、その量、質に関係をもつもので、今後とも事態の進展にともない、プログラムの有機的調整が行われるべきであろう。

観光開発に関連して研究を要する事項は多いが、特に

- (1) 景観の保存、造成と関係して、これらを乱す広告物などの強力的規制若しくは之に代る措置
- (2) 計画目標を実施し、或いは県民の福祉を計画に反映し、民間機関や一般県民の協力を得るための協議体制などの確立
- (3) その他の地域開発と観光開発の有機的な関連を処理する一元的なコントロール組織や機関の設置
- (4) 瀬戸内海島嶼部をはじめ、辺地が重要な観光資源となるが、特に飲料水、電力など基礎的物資の確保開発が、産業振興と兼ね合せ先行すべき点。
- (5) 水産業、農業はひとつの転回点にきているが、これと特産工業の伝統をどう結びつけ、栽培農業、農材工業化などを連成するか。
- (6) 観光産業の発展とともに、観光収益のあり方が次第に変わってきているが、之にともなって設備改善とともに、体質改善を如何にして組織化するか。
- (7) 島嶼部観光の開発は船便に依存するか、これに対して抜本的改善策のみひとつとして、瀬戸内海観光船舶公園など船航の新しい体制の可否とその時期
- (8) 空からの観光開発、之に見合う瀬戸内海観光航空企業の開発とその時期
- (9) 香川用水計画と、内陸観光ベルト地帯開発、或いは瀬戸大橋架橋など特定

計画の総合的な実施。

(10) 観光開発のPR, 宣伝の新しい体制の確立などは今後とも、不断の研究を要する点である。

これらは、広域都市圏開発、工業立地開発なども含めた、プログラムの調整、更に詳細な現地の状況を反映した最終的計画として、次年度以降の作業にまつべきであるが、初年度においては、現在転換期にある観光産業の動向、瀬戸内海全域にわたる相対的な立地変動関係などを考察しつつ、香川観光開発の基本構想を示したものである。

地域開発の計画実施にあたっては

計画策定 → 施設計画 → 施設設計 → 開発実施

のプロセスが極めて重要であり、特に観光開発計画においては、その景観構成にひとつの大きいポイントがあるので、実施の形態、景観設計の諸原則を用しつつ、この間に一貫した構想の発展、ヴィジョンの創造がなければならぬことを強調しておきたい。

造る
よこりさ