

「中四国州」の可能性（歴史と文化の視点から）

就実大学名誉教授 柴田 一

（研究報告書のポイント）

1 地域的多様性

中国、四国は、「中四国地方」と一つの地域のように呼ばれてきたが、実は多様性に富んでいる。それぞれの国柄の違いが、廃藩置県の頃までは極めて顕著であったから、お国意識が強く「家族的結合」を引きずっていた当時は、「株式会社の結合」に踏み切れず、県が定着するまでに合併と分県を繰り返すこととなった。

2 瀬戸内海の役割の変化

戦国末期まで、海賊衆が活躍し、そのため中国と四国の「分離帯」の役割をしていた瀬戸内海が、豊臣秀吉の海賊鎮圧で平和な海となり、むしろ東西南北の交通の発達で、中国と四国を結ぶ「紐帯」の役割を果たすことになった。

3 南北を結ぶ人の往来

陸路も海路も安全になり、宿泊も便利になって、川船や海船が発達し、村役人の公用の旅のほか、職人の出稼ぎ、農閑期を利用した湯治娯楽の旅、あるいは四国遍路の旅、金比羅参詣、出雲大社詣りが、まるで年中行事のようになり、旅の仲間が村から出発していった。

4 驚異の廃藩置県

近代化を急いだ明治政府は、幕藩封建制の土台である藩を廃し、中央集権的な県を設けた。近代化が推進できる足腰の丈夫な自治体を目指し、複数の国の合併を図った。廃藩置県断行の結果、地方の近代化は、産業、経済、教育、福祉、文化、あらゆる面で進展したが、中央政府の強力な指導で進展したから富も人材も中央に集まり、地方が中央に従属する中央集権が進み、中央と地方の格差は拡大した。

この反省から、現在、地方分権が提唱され「地方の時代」と言われている。しかし、「明治」に作られたままの「県」という規模では、中央と対等に議論できる自治体にはなり得ない。そこから道州制「廃県置州」の問題が提起されている。

中四国地方でいえば、東西を結ぶ中国縦貫自動車道、山陽自動車道、山陽新幹線、南北を結ぶ米子自動車道、瀬戸大橋線、国内はもちろん、外国への玄関である、岡山空港の開設整備など、「中四国州」の条件は近年急速に整備された。

「中四国州」は広い。それぞれの地域の特性を活かす必要があるが、それぞれの地域で蓄積された「知恵」があり「遺産」がある。水不足の深刻な讃岐では用水を必要としない砂糖、塩、綿いわゆる「讃岐三白」を名物として売り出した知恵など素晴らしい。「昔は今の知恵袋」、歴史に秘められた先祖の知恵を「中四国州」の実現に活かしていきたい。それまでには、多くの課題はあり道程は長く、道は険しいが、「中四国州」の可能性は十分ある。