

瀬戸大橋開通２年間に於ける地域変化

四国地方建設局道路計画第二課長 高橋 豊二

同上 道路計画第二課 ○中川 裕明

1. はじめに

瀬戸大橋は、建設工事にほぼ10年を費やし、総事業費 1兆 1,900億円をかけた超大型プロジェクトであり、中国・四国地域の経済・社会活動に大きな効果をもたらすものと期待されていた。このような大規模公共投資の効果は、本来長期的視野から評価されねばならないものであるが、開通前後における地域の変化をとりまとめることも必要であると考えられる。

本報告は、瀬戸大橋開通後1～2年における地域の様々な変化について、とらえることのできたものについての整理・報告を行うものである。

2. 瀬戸大橋の利用状況

開通後2年間（昭和63年 4月～平成 2年 2月）の瀬戸大橋（道路部）利用交通状況は、日平均交通量 9,860台/日となっている。また、開通2年目の交通量は初年度の70～110%となっている。このうち、4月～8月は初年度の70%程度という水準に止まっていたのに対して、9月以降は初年度並の交通量で推移している。車種別（料金体系別）交通量推移では、普通車、軽自動車等は全体推移とほぼ同じとなっているが、大型車は漸増しており開通当初の約2倍の交通量となっている。

3. 瀬戸大橋開通前後の変化

3.1 交通体系の変化

瀬戸大橋が開通し本州四国間がつながり関連する国道・県道・高速道路等の整備がなされ交通条件が整うことにより、交通利便性が向上し公共交通体系も大きく変化した。

交通条件の変化のうち、岡山市と四国各県との所要時間の変化では、道路利用で松山市の2.5時間を最高に1～2.5時間、鉄道で1～2時間と大幅な短縮がなされた。これにより、高松市及び岡山市からの1時間カバー人口、面積も1.3～1.5倍と拡大したほか、鉄道利用による本州各都市における日帰り滞在時間の増加が見られた。

この他、“いつでも渡れる”という随時性の向上、気象条件による制約からの解放という信頼性の向上（開通後、フェリー 207往復の欠航に対して、通行止め 1回 5.6時間）があげられる。

これら交通体系の変化により、本州四国間の人・物・車の行き来が非常に多くなり、昭和63年度は開通前に比べて、人で1.9倍、物で1.1倍、車で1.4倍と大きく伸びた。その交通機関分担においても瀬戸大橋は、自動車で36%、人で59%（鉄道含む）、貨物で5%となっている。

自動車OD調査結果から、流動パターンの変化を見ると、自動車流動に関しては、乗用系では香川県・愛媛県↔岡山県・近畿地方、貨物系では愛媛県↔近畿地方の交通が増加している。また、旅客流動で見ると、自動車流動に比べ近畿地方よりも広い範囲にその変化は及んでいる。

3.2 産業面の変化

3.2.1 製造業への影響

瀬戸大橋の開通により、岡山県及び四国4県における工場立地は着実に増加し、特に岡山県・香川県でその件数が多く、立地場所も瀬戸大橋及びそれに接続する高速道路周辺地域で70%前後を占めている。また、その立地業種も従来四国に多かった地元資源型雑貨型に変わって、組立加工型業種が立地してきている。

さらに、立地地域選定理由としては、従来の理由（地元、労働力等）に加え“本社への近接性”“取引企業への近接性”など交通条件に関するものをあげている。

3. 2. 2 農林水産業への影響

市場への確実性の向上、時間短縮による市場選択自由度の拡大といった効果がみられた。フェリー欠航時の代替ルートとしての利用が実態である。しかし、短縮時間が2時間前後ということから、市場の拡大による生産額や生産品目の変化などは顕著には現れていない。

3. 2. 3 商業への影響

瀬戸大橋開通による周辺地域の活発化・発展性に期待して、岡山・香川両県を中心に大規模小売り店舗の立地（計画含む）が増加した。

開通による変化として商圏の変化が考えられるが、昭和63年度アンケートによると香川県では“買い物が容易になった”という回答が他県に比べて多かったが、これをうけて坂出市における岡山市への買い物依存度の高まり（開通前のほぼ0%から平均約4%）などが現れているほか、対岸県への広告量の増加などが見られた。

3. 2. 4 運送業への影響

本州四国間輸送については、大上業者の宅配便等の輸送を中心に瀬戸大橋輸送への移行が進み、本州四国間宅配業者20社のうち14社が瀬戸大橋を利用している。この利用により、宅配便の当日配達圏域の拡大や配達時刻の繰り上げ等サービスレベルの向上が図られた。

3. 3 生活・社会面の変化

3. 3. 1 生活面への影響

買い物圏の拡大については先に示したが、他として通勤・通学圏域の拡大があげられる。香川・岡山両県の高校・大学における対岸県からの入学者数が大きく伸びているのをはじめ、開通前には見られなかった対岸県からの自宅通学も増えつつある。この通学圏の拡大に伴い、大学・学部の新増設も行われている。

さらに、瀬戸大橋は島民の生活道路として定着してきており、開通後1年間での三島（櫃石島、岩黒島、与島）の利用交通量はローカルバスを除き41,000台／年であった。さらに、平成元年度は4月～9月実績で初年度の1.87倍とさらに伸びている。

3. 3. 2 観光面への影響

岡山県及び四国4県の主要観光地では瀬戸大橋自体の観光資源としての評価及び時間短縮効果などにより、観光入り込み客数が急増した。特に香川県、岡山県においてその伸びは大きく、香川県では開通前後で2.1倍を示した。主要観光地での63/62は、栗林公園（香川県）で2.2倍、道後温泉（愛媛県）で1.6倍と大きな伸びを示した。平成元年度は開通初年度に比べると減少傾向にあるが、開通前に比べると依然増加傾向となっている。

これに伴い観光関連産業では宿泊客数の増加が見られたのをはじめ、岡山県・香川県・愛媛県では活発な宿泊施設整備が行われた。

しかし、増加傾向は瀬戸大橋から100km程度の地域となっており、愛媛県・高知県の西南部及び岡山県を除く中国地方などでは観光入り込み客数に大きな変化は見られていない。

4. おわりに

本報告では、瀬戸大橋開通後の変化について取りまとめたが、今後は発生した効果についての問題点・課題等についても分析を行うことにより道路整備に関する課題を整理し、本州四国連絡道路残り2ルート整備における効果が最大限に発揮されるような道路網計画に活かしてゆきたいと考えている。