

瀬戸大橋の開通による地域経済への波及効果

香川大学経済学部教授 井原健雄
香川大学大学院研究生 正岡利朗

1. はじめに

本州四国連絡橋の児島～坂出ルート（いわゆる「瀬戸大橋」）が、昭和63年4月10日に開通した。この瀬戸大橋は、本州四国連絡橋の3ルートのうち、約10年にもおよぶ歳月と約1兆1,300億円の工費を費やして、他のルートに先駆けて完成したものである。この瀬戸大橋の完成により、本州と四国とは、はじめてダイレクトに結ばれることとなった。

本稿の目的は、この瀬戸大橋の開通が、地域経済一とりわけ、四国の地域経済一に対して、これまでのところ、どのような波及効果を与えているのかということについて、可能な限りその実態を明らかにすることにある。なぜなら、本州四国連絡橋のなかでも、他の神戸～鳴門ルートや尾道～今治ルートに先駆けて開通した児島～坂出ルート（すなわち、「瀬戸大橋」）は、今後10年以内に、相次いで供用の時期を迎えるこれらの2ルートに対して、先駆的な意味で幾つかの重要な示唆を与えるものと思われるからである。

このような目的意識のもとで、本稿においては、以下の構成をとるものとする。まず最初は、その調査対象を特定するために、瀬戸大橋およびその関連交通施設等の整備状況について言及する。ついで、瀬戸大橋の開通後、これまでの2年近くの期間で明らかとなった瀬戸大橋の短期的なインパクトについて整理する。そして、最後に、将来にわたって顕在化するであろう中・長期的なインパクトについても段階的に整理して述べ、また、その結果に基づいて、今後の対応策を考えることにする。

2. 瀬戸大橋の概要

本州四国連絡橋には、神戸～鳴門ルート（兵庫県神戸市から徳島県鳴門市に至る延長距離81.1km（キロメートル）の国道28号および本四淡路線の道路・鉄道併用橋）と、児島～坂出ルート（岡山県早島町から香川県坂出市に至る延長距離37.3kmの国道30号および岡山県倉敷市から香川県宇多津町に至る本四備讃線の道路・鉄道併用橋）、さらに、尾道～今治ルート（広島県尾道市から愛媛県今治市に至る延長距離60.1kmの国道317号の道路単独橋）の三つのルートがある。これらは、本来、同時期に着工されるべきものであったが、幾多の紆余曲折を経て、今日の部分的な供用に至っている。そこで、まず最初に、その歴史的な経緯を振り返ってみると、以下のようになる。

昭和48年9月、本州四国連絡橋公団は、建設・運輸両大臣より本州四国連絡橋の工事に関する基本計画の指示を受けた。その後、同年10月、神戸～鳴門ルート、児島～坂出ルート、尾道～今治ルート、以上3ルートの同時着工に関する工事実施計画が認可された。ところが、その起工式の直前に起こった、いわゆる石油危機と、これに伴う総需要抑制策のあおりを受けて、同年11月、本工事の全面凍結が指示されることとなった。

その後、わが国経済の好転により、昭和50年8月、経済企画庁長官、国土庁長官および建設大臣の協議がなされ、本四連絡橋に関する当面の建設方針が決定された。その内容は、

- ① 本四連絡橋は、当面1ルートについてその早期完成を図る。このルートは、道路・鉄道の併用橋とし、第三次全国総合開発計画において決定する。

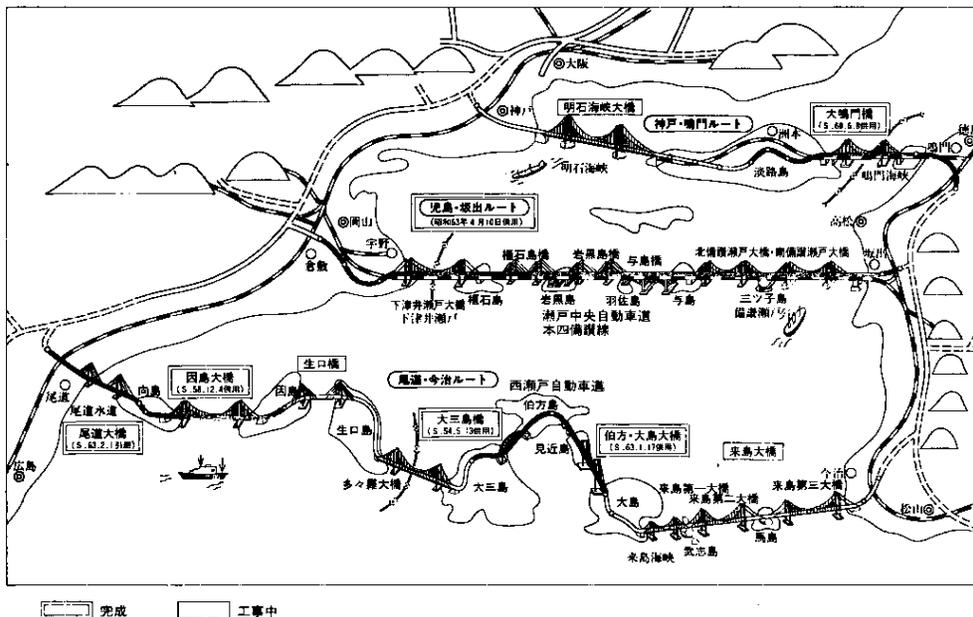


図1 本州四国連絡橋図

(資料) 日本道路公団高松建設局、『高速道路が拓く、四国の明日』，昭和64年刊による。

② 他のルートについては、各橋の地域開発効果，工事の難易度などを勘案して，当面着工すべき橋梁は，関係各省庁間で協議の上決定する。

というものであった。すなわち，本州四国連絡橋のすべてを同時に着工できるだけの財政的余裕はなく，しかし，それだからといって，架橋工事のすべてを中止し続けるわけにもいかず，結局，その妥協案として，最も投資効果の高いルートを取りあえず完成させ，さらに他のルートについては，財政事情の好転を勘案しつつ，その後，段階的に完成させていくという方式が採用されることになったのである。そして，これを受けて，さきの児島～坂出ルート（すなわち，「瀬戸大橋」）が，早期完成を図るルートとして，「第三次全国総合開発計画」（昭和52年11月閣議決定）のなかで，正式に決定された。

そこで，現在までの本州四国連絡橋に関する建設工事の進捗状況を明らかにすると，つぎのようになっている。

昭和50年8月，大三島橋の凍結解除，大鳴門橋の準備，因島大橋の着工時期の検討といった指示

が相次いでなされ，その後，昭和50年12月に大三島橋，翌51年7月には大鳴門橋，さらに昭和52年1月には因島大橋の起工式がそれぞれ行われた。また，早期完成を図るルートとして決定された児島～坂出ルートについては，昭和53年10月に，その起工式が行われた。この結果，大三島橋は，昭和54年5月に竣工し，因島大橋と大鳴門橋については，昭和58年12月と昭和60年6月にそれぞれ工事を完了して，すでに供用を開始している。また，児島～坂出ルートは，すでに言及したように，昭和63年4月に完了した。さらに，伯方・大島大橋は，昭和56年3月に着工し，昭和63年1月に供用を開始した。なお，昭和63年2月には，尾道大橋が日本道路公団から管理替えされた。

一方，明石海峡大橋と，生口橋および来島大橋の起工式は，昭和61年4月と同年5月および昭和63年5月にそれぞれ行われた。このうち，生口橋は平成3年度，明石海峡大橋は平成9年度の完成を目指して，現在，その工事が進められている。

つぎに，瀬戸大橋関連の高速自動車道の整備状況に注目してみよう。

まず，四国における国土開発幹線自動車道の予

定路線には、四国縦貫自動車道と四国横断自動車道の二路線がある。このうち、四国縦貫自動車道は、徳島市を起点に愛媛県の大洲市までの四国を東西に縦貫する延長223kmの区間である。この路線は、本四架橋と相まって本州との一体化を図り、瀬戸内海沿岸地域の産業経済の発展に重要な役割を果たすものである。また、四国横断自動車道は、阿南市を起点に高松市、高知市を経て大洲市までの四国を南北に横断する延長451kmの区間である。この路線は、四国の瀬戸内側と太平洋側を結ぶ主要幹線に当たり、とりわけ太平洋側の産業経済の発展に重要な役割を果たすものである。しかし、これらの総延長674kmのうち、国土開発幹線自動車道建設法に基づく基本計画として定められているのは、その約半分に当たる374kmに過ぎない。

このうち、すでに整備計画が策定されている区間は、昭和63年12月末現在、274kmであるが、これまでに供用を開始している区間は、昭和60年3月の三島川之江～土居（11km）をはじめとして、

昭和62年10月の大豊～南国（21km）、同年12月の善通寺～三島川之江（38km）の総延長70kmとなっている。

したがって、現時点においては、高速道路に代わる瀬戸大橋へのアクセス道路としては、国道11号バイパスときぬき浜街道とが重要な役割を果たしている。

この状況は、本州側でも大差はない。瀬戸中央自動車道は、児島を経て、早島において、大阪側には、国道2号線バイパスで、広島側には、山陽自動車道の早島～福山東（45km）と接続している。本来ならば、大阪側の主要な接続道路は、山陽自動車道（倉敷～備前）となるべきであったが、現在なお未整備であり、山陽自動車道の供用区間は、備前～竜野西（25km）に留まっている。また、広島側の山陽自動車道についても、福山東～西条間が未整備であり、したがって、瀬戸大橋関連の高速自動車道の現況は、瀬戸大橋を高速交通体系の一部として位置づけるには至っていない。

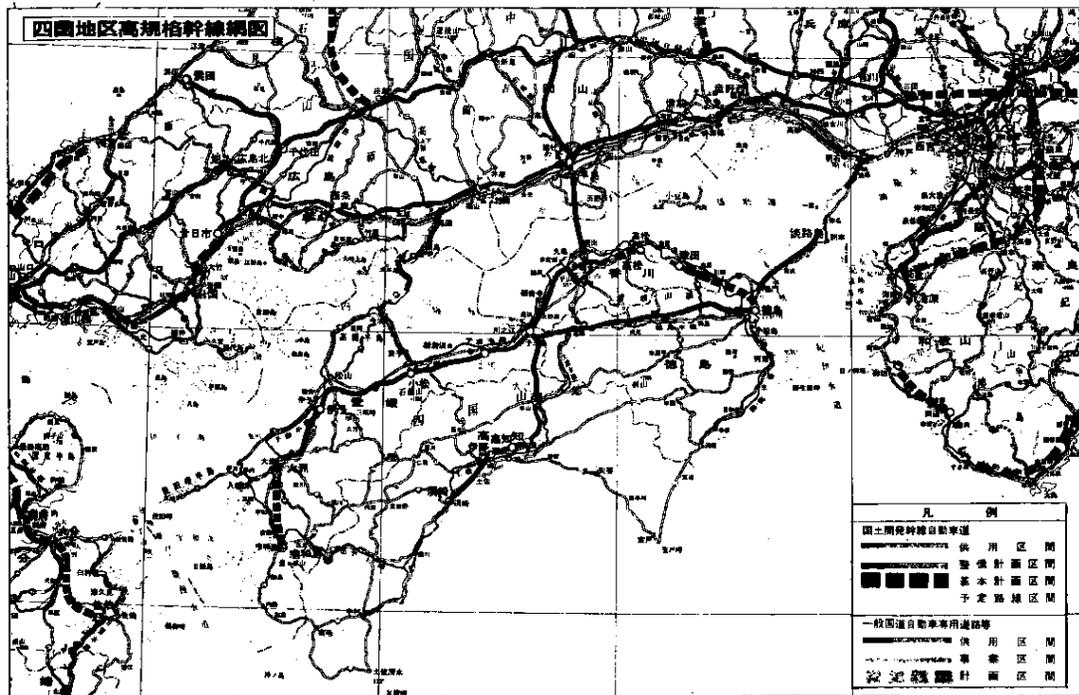


図2 瀬戸大橋関連の高速自動車道の整備概要

(資料) 建設省の四国地方建設局および中国地方建設局作成の『管内事業概要』による。

さらに、今後、一般国道の自動車専用道路として整備する路線として、今治・小松自動車道路（今治～小松、30km）と高知東部自動車道（高知～安芸、30km）が、四国の高規格幹線道路網計画のなかに組み入れられている。なお、本州四国連絡道路（3ルート、約180km）は、そのいずれも高規格幹線道路網計画の一環を形成するものであるが、その進捗状況は、児島～坂出ルートを除いて、現在、なお部分供用の域をでるものではない。

3. 瀬戸大橋開通後の短期的なインパクト

（交通条件の変化）

つぎに、瀬戸大橋の開通前後における本州四国間の交通条件の変化をみることにしよう。表1は、岡山市から四国内4都市への所要時間の変化を示したものである。

表1 岡山市から四国内4都市への

所要時間の変化（単位：時分）

	道路系(瀬戸中央自動車道)			軌道系(JR瀬戸大橋線)		
	供用前	供用後	短縮時分	供用前	供用後	短縮時分
徳島市	4:13	3:22	0:51	3:37	2:13	1:24
高松市	2:08	1:17	0:51	1:42	0:58	0:44
松山市	6:00	3:36	2:24	4:49	3:02	1:47
高知市	5:32	3:52	1:40	4:23	2:43	1:40

（資料）四国地方建設局とJR四国の調べによる。

その結果、瀬戸大橋の開通によって、岡山市から四国内にある各県庁所在都市への所要時間は、いずれもかなり大幅に短縮されており、とくに松山市までの道路交通については、約2時間半ほど短縮されている事実が明らかとなる。また、これらの各都市ごとに等時間圏を求めてみると、1時間圏内のカバー人口の変化が最も大きいのは高松市の2.1倍（すなわち、供用前の107万人から供用後には230万人に増加）で、岡山市の1.7倍（供用前の152万人から供用後には262万人に増加）がこれについている。一方、鉄道交通の時間短縮効果に注目すれば、JR瀬戸大橋線の開通によって日帰り可能な滞在時間にも変化がみられ、岡山市を着地とするその延長時間は、とくに高松や松山では3時間を上回るものとなっている。

つぎに、瀬戸大橋の開通によって、旅客と貨物の本四間移動の料金がどのように変化したかをみることにしよう。表2は、岡山市から四国内4都市までの旅客系の料金の変化を、道路系（すなわち、瀬戸中央自動車道を利用した場合）と軌道系（すなわち、JR瀬戸大橋線を利用した場合）にそれぞれ分けて示したものである。

表2 岡山市から四国内4都市までの

旅客系料金の変化（単位：円）

	道路系(瀬戸中央自動車道)			軌道系(JR瀬戸大橋線)		
	供用前	供用後	料金差額	供用前	供用後	料金差額
徳島市	4,000	6,300	2,300	3,900	4,600	700
高松市	4,000	6,300	2,300	1,040	1,220	180
松山市	4,300	7,500	3,200	6,700	6,100	-600
高知市	4,000	6,900	2,900	6,100	5,300	-800

（資料）『昭和63年度本州四国連絡道路等インパクト調査報告書』（平成元年3月）掲載の「旅客系の料金比較」より作成。

また、つぎの表3は、岡山市から四国内4都市までの大型車による貨物系の料金の変化を、瀬戸大橋を利用した場合とフェリーを利用した場合の

表3 岡山市から四国内4都市までの

貨物系料金の変化（単位：円）

	瀬戸大橋利用(大型車)			フェリー利用(大型車)		
	供用前	供用後	料金差額	供用前	供用後	料金差額
徳島市	9,200	9,500	300	9,200	8,300	-900
	8,280	7,940	-340	8,280	6,930	-1,350
高松市	9,200	9,500	300	9,200	8,300	-900
	8,280	7,940	-340	8,280	6,930	-1,350
松山市	9,600	11,200	1,600	9,600	8,700	-900
	8,580	9,210	630	8,580	7,230	-1,350
高知市	9,200	10,300	1,100	9,200	8,300	-900
	8,280	8,540	260	8,280	6,930	-1,350

注）下段括弧内の数値は、割引制度を用いた場合の料金を示している。また、フェリー利用の場合については、別納による割引が不明のため、回数券による1割引として試算している。

（資料）『昭和63年度本州四国連絡道路等インパクト調査報告書』（平成元年3月）掲載の「貨物系の料金比較」および「貨物系の海上部の料金比較」より作成。

それぞれに分けて比較したものである。

その結果、表2より明らかなように、瀬戸大橋の開通前後における旅客系料金を比べてみると、自動車利用による本四間移動の料金が1.5倍から1.7倍ほど高くなっているのに対して、鉄道利用による本四間移動の料金は、横這いなし低下傾向を示しているのである。また、大型車による貨物系料金の変化を示した表3によれば、瀬戸大橋を利用した場合には、その料金が幾分高くなっているのに対して、フェリーを利用した場合の料金は、瀬戸大橋開通前の料金よりも逆に下がっているのである。ただし、このほど、瀬戸大橋の利用促進を図る目的で導入された割引制度による影響については、今後の推移を十分に見極める必要がある。

(瀬戸大橋の利用状況)

つぎに、瀬戸大橋の利用状況を、その開通直後から現在までの期間について明らかにしてみよう。

まず、瀬戸大橋を利用した自動車の総通行台数をみると、図3から明らかなように、昭和63年度は、ゴールデン・ウィークの5月とお盆の8月を除けば、1か月間の通行台数は、約30万台前後の水準となっている。これを1日当たりの平均通行台数としてみると、最も通行台数の多かった8月には2万台

を記録したものの、その他の月では総じてほぼ1万台前後の利用台数となっており、これは、瀬戸大橋開通前の予想(すなわち、1日当たり24,900台)を大幅に下回る結果となっている。さらに、開通2年目の平成元年度になると、自動車の総通行台数が30万台を越えたのは8月のみとなり、全般的にみて、前年度の通行実績の約7割程度という、相対的に低い水準に留まっている。

また、瀬戸大橋を利用した自動車の車種別構成を、開通初年度の1年間について調べると、表4ようになっている。

表4 瀬戸大橋を利用した自動車の車種別構成(単位:台,%)

	1日平均通行台数	構成比
普通車(乗用車等)	8,045	74.3
大型車(トラック等)	1,236	11.4
特大車(観光バス等)	689	6.4
その他	853	7.9
合計	10,823	100.0

注)ただし、上記の車種別構成のデータは、昭和63年4月から平成元年3月までの1年間に限って集計したものである。

(資料)四国運輸局の調べによる。

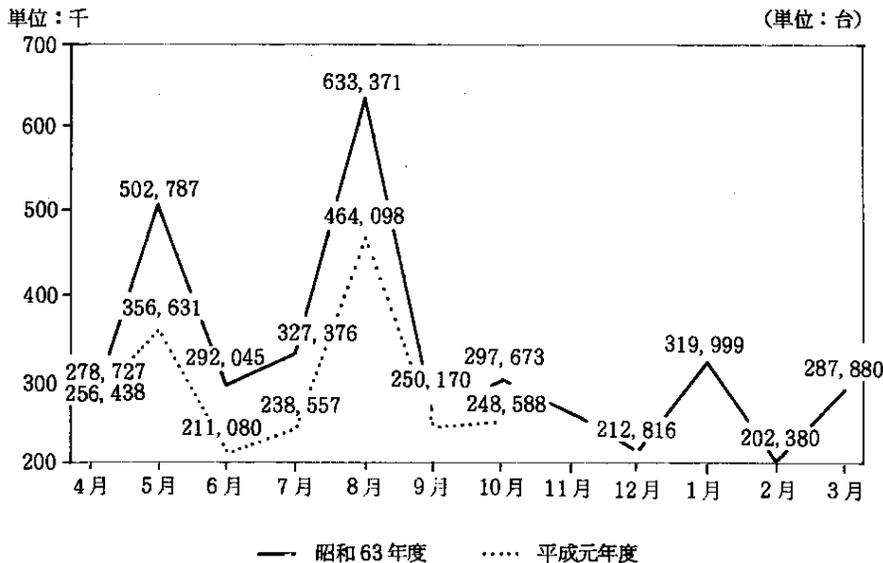


図3 瀬戸大橋の総通行量の推移

そこで、上記の普通車、大型車、特大車という
三つの車種ごとにそれぞれ分けて、瀬戸大橋開通

後の利用状況の時系列的な推移を明らかにすると、
以下の図4～6のようになっている。

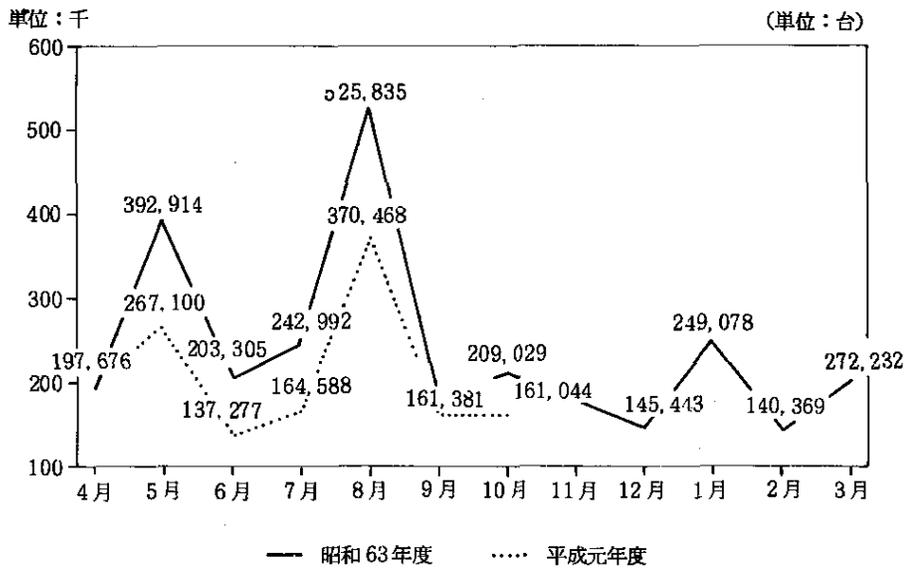


図4 瀬戸大橋の通行量の推移（普通車）

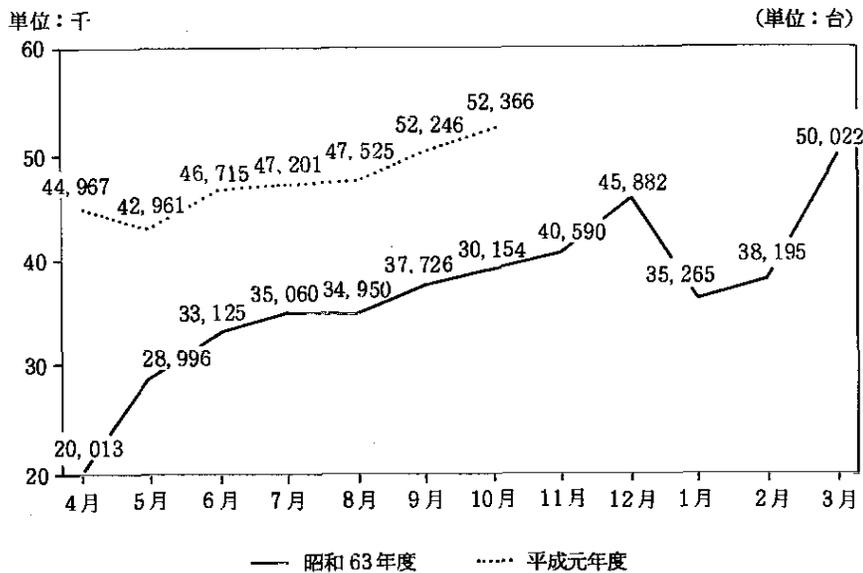


図5 瀬戸大橋の通行量の推移（大型車）

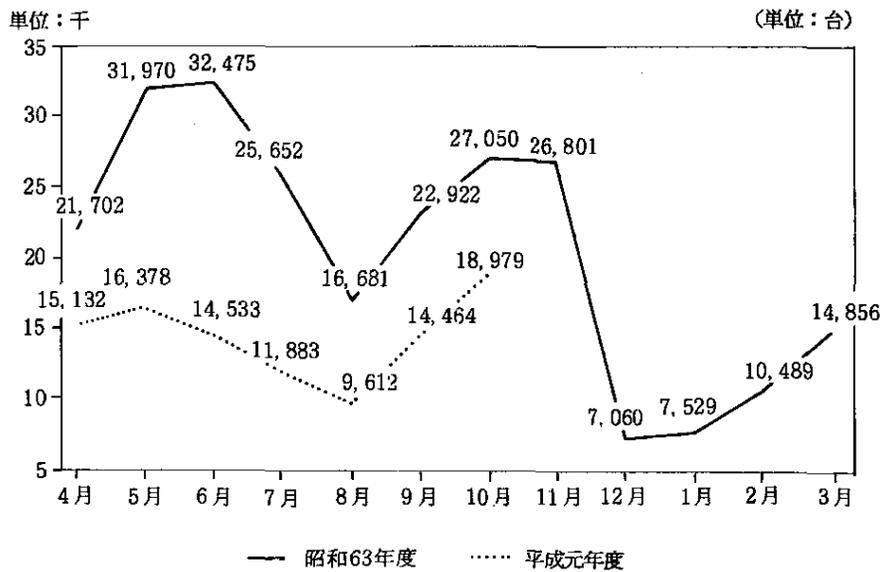


図6 瀬戸大橋の通行量の推移（特大車）

これらの図より明らかなように、普通車については、総通行台数とはほぼ同様な動きを示しているが、トラック等の大型車については、最高30%の料金割引制度の導入や、好景気等に支えられて、着実にその通行台数を伸ばしつつある。また、観光バス等を含む特大車については、観光シーズンによる季節変動が大きいものの、瀬戸大橋開通初年度の観光ブームを反映して、昭和63年度の通行実績は極めて大きかった。しかし、翌平成元年度には、その沈静化がみられ、対前年度比で5～7割程度となっている。

一方、鉄道の利用状況を見ると、図7に示されているように、JR瀬戸大橋線を利用した旅客数は、昭和63年度には、その前年度の宇高連絡船による輸送実績と比べて約2.6倍の伸びを示している。これほど大きな伸びを示した理由としては、瀬戸大橋自体の魅力に加えて、乗り換え数の減少や、四国内の各都市と岡山とを結ぶ列車の増発と低料金などによる利便性の向上等が指摘される。

また、鉄道を除くその他の公共交通機関としては、高速バスによる旅客輸送が、瀬戸大橋の開通によって、本四間で可能となった。現在までのところ、高松～岡山、高松～倉敷、琴平～岡山、琴平～倉敷の4系統で運行されているが、この瀬戸

大橋特急バスによる輸送人員の推移を示したのが、図8である。

この高速バスは、瀬戸大橋の開通と同時に開業され、空前の観光ブームに乗って、その利用客数も着実に増え、昭和63年度におけるその輸送実績は、41万9千人にも達している。ちなみに、その開業前になされた当初の輸送見込みでは、1車当たりの平均乗客数が20人前後になるものと予想されていたが、その輸送実績は1車平均26人となり、その予想を上回っている。また、翌平成元年度における高速バスの利用状況は、対前年度と比べて僅か15%程度の落込みを示しているに過ぎない。

さて、以上の結果に基づいて、瀬戸大橋の利用状況を総括するとともに、瀬戸大橋の利用が、他の既存の交通機関に与えた影響についても考察してみよう。

まず、本四間の旅客流動に注目すれば、瀬戸中央自動車道の場合、接続道路の未整備などによって、トータルな意味での移動時間の節約効果に比べて、自動車の通行料金が相対的に高いものとなっている。例えば、児島～坂出間（延長：37.3km）における現行の通行料金は、普通車が5,600円となっている。したがって、普通車の場合、その料金は、橋自体を一度は通ってみようとする本源的

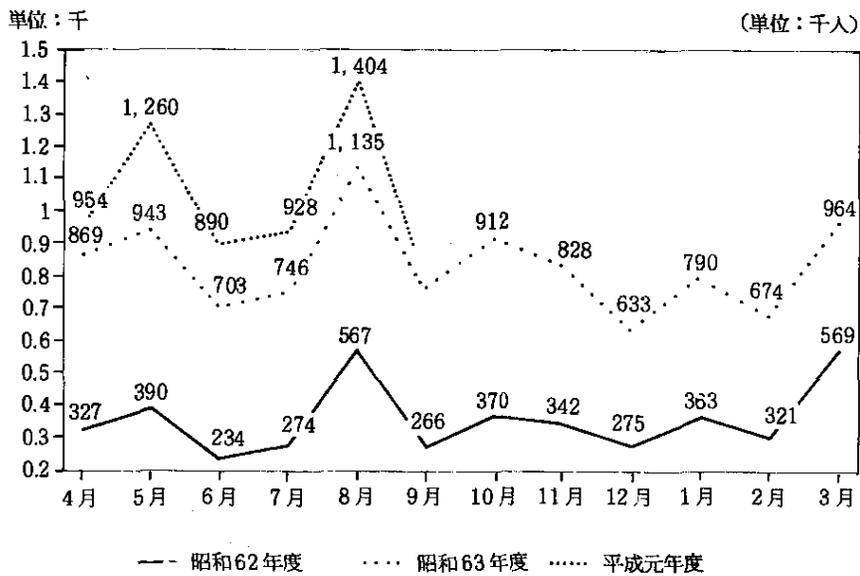


図7 JR瀬戸大橋線の輸送人員の推移

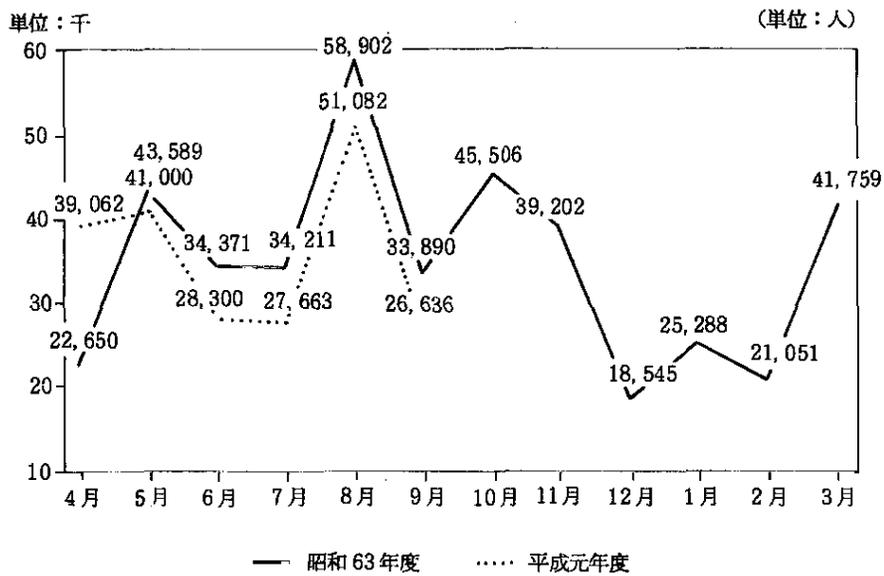


図8 瀬戸大橋特急バスによる輸送人員の推移

な交通需要を除けば、大半の派生的な交通需要にとって容認できるように、少なくともこれまでのところ設定されているようには思われない。ところが、軌道系の交通機関であるJR瀬戸大橋線を利用する場合には、大半の区間で移動時間の大幅な短縮が期待されることに加えて、その料金も区間によっては、かえって安くなったところもみられるのである。そのため、JR瀬戸大橋線の利用客が大幅に増加したのは当然の帰結であって、すでに明らかにした輸送実績は、本四間移動を求める当該利用客による交通機関の選択が、極めて合理的に行われた、その判断の結果を的確に表しているものとみなすことができるのである。

つぎに、本四間の旅客流動について、互いに異なった交通機関の間で、その輸送条件の違いによって、どのような分担関係の変化が実際に現れたのかを具体的に明らかにしてみよう。表5は、瀬戸大橋開通前後の昭和62年度と昭和63年度との両年度における本四間旅客流動の相対的な変化を示したものである。

表5 本四間旅客流動の変化(単位:万人)

	対前年比増減		分担率(%)	
	旅客数	倍率	62年	63年
フェリー(競合)	-429	0.58	54.5	12.8
フェリー(非競合)	58	1.04	-	-
航空機	-3	0.99	23.1	9.3
鉄道(瀬戸大橋線)	648	2.56	22.4	23.4
瀬戸中央自動車道	2,481	-	-	54.5
合計	2,755	1.85	100.0	100.0

注) ただし、上記の対前年比増減は、瀬戸大橋開通前後の昭和62年度と昭和63年度とのデータを比べたものである。

(資料) 四国地方建設局の資料より作成。

瀬戸大橋の開通による時間短縮効果の影響を最も強く受けたのが、航空機の利用による旅客流動であった。とりわけ、瀬戸大橋開通前後の高松～大阪便の航空旅客数を比べてみると、約30%程度の減少となっており、このような航空利用客の減少は、鉄道輸送の時間短縮等による利便性の向上によってもたらされたものと考えられる。すなわち、航空機を利用した場合、アクセス時間や搭乗

手続きの煩雑さ、便数、運賃等を考慮すると、JR瀬戸大橋線を利用した方が有利であると判断されたからであろう。

つぎに、本四間の貨物流動の変化に注目してみよう。表6は、表5と同様に、瀬戸大橋開通前後の昭和62年度と昭和63年度との両年度における本四間貨物流動の変化を示したものである。

表6 本四間貨物流動の変化(単位:万トン)

	対前年比増減		分担率(%)	
	貨物量	倍率	62年	63年
フェリー(競合)	-244	0.73	97.2	62.2
フェリー(非競合)	10	1.01	-	-
航空機	0	1.00	0.3	0.2
鉄道(瀬戸大橋線)	13	1.55	2.5	3.5
瀬戸中央自動車道	366	-	-	34.1
合計	145	1.09	100.0	100.0

注) ただし、上記の対前年比増減は、瀬戸大橋開通前後の昭和62年度と昭和63年度とのデータを比べたものである。

(資料) 四国地方建設局の資料より作成。

瀬戸中央自動車道の場合、貨物輸送についての分担率(20.6%)は、旅客輸送の場合(41.5%)ほど大きく増加してはいない。そのことは、本四間貨物流動のうち、瀬戸大橋の開通前にフェリーを利用して大半の貨物が、橋の開通後であっても、依然としてかなり高い水準で、フェリー輸送に依存している事実を端的に示している。もとより、瀬戸大橋ルートと競合する4ルート(すなわち、香川～阪神、高松～宇野、西讃～中国、愛媛～阪神)については、かなりのシフトがみられるものの、フェリー輸送が占める本四間貨物流動のなかでの相対的な大きさを考慮すれば、瀬戸大橋の架橋は、あまり大きな影響を与えるものではなかったといえる。その理由として、瀬戸大橋開通と時期を合わせて、フェリー各社は運賃の割引制度を導入するなど、積極的な生き残り策を展開したことに加えて、運転手に対する労務管理上の配慮(例えば、フェリーのなかで休息をとることができる等)や、接続道路が未整備であることなどによって、瀬戸大橋の利用による時間短縮効果があまり期待できないこと等が指摘される。

しかし、瀬戸大橋の利用促進を図る目的で、このほど通行料金の割引制度が導入されたことも一つの契機となって、徐々にではあるが着実に瀬戸中央自動車道の利用が増加しつつある。長距離輸送を中心とする路線トラックを中心として、周辺道路の整備と相俟って、時間短縮による輸送便益が次第に評価されつつあることが窺われる。

(観光およびレジャーへのインパクト)

瀬戸大橋開通の波及効果は、とりわけ観光面において最も強くあらわれている。なぜなら、瀬戸大橋が瀬戸内海国立公園内にあるという恵まれた立地条件に加えて、複数の長大橋が一つのルート上に連なっているという世界でも例をみない構造であることから、瀬戸大橋自体が極めて優れた観光資源となり多くの観光客を引きつけたことに加えて、四国島内の各地へも多数の観光客を向かわせたわけである。例えば、四国への観光入込客数の推移をみると、昭和48年の2,340万人をピークとして、その後、2,000万人の水準にまで落込み、伸び悩んでいたが、瀬戸大橋の開通がきっかけとなって空前の観光ブームが到来した。そこで、このように増加した観光入込客数について、瀬戸大橋開通前後の昭和62年度と昭和63年度の両年度を比較すれば、四国側の栗林公園は2.7倍、道後温泉は1.8倍、また、本州側の後楽園は1.6倍、大原美術館は1.5倍と急増している。ただし、このような観光入込客数の増加にも地域的な偏在がみられ、そのなかでも、「瀬戸大橋経由で、四国に入り、琴平あるいは、高松で宿泊した後、翌日、道後または高知方面へ出発する」という周遊ルートが、とくによく選好されている。しかしながら、このようなルートから外れた観光地のなかには、前年度の観光入込客数を逆に下回るところも見受けられた。その理由として、

- ① 観光客による四国内での宿泊日数は、1～2泊程度で比較的少ないため、主要ルートから外れた観光地まで、わざわざ訪れることができない。
- ② 地元である四国内からの観光客の訪問先も、瀬戸大橋周辺の観光地をはじめとする主要ルート沿いの観光地に集中した。

ことなどが考えられる。

つぎに、香川県の代表的な観光地である栗林公園について、その入場者を出発地別に分類すると、表7のようになっている。

表7 栗林公園入園者の出発地別一覧(単位：人)

	62年度(%)	63年度(%)	前年比(%)
北海道	5,951(2.2)	18,427(1.7)	309.6
東北	8,814(3.3)	55,465(5.2)	629.3
関東	64,821(24.4)	245,466(23.0)	378.7
中部	34,729(13.0)	273,627(25.6)	787.9
近畿	59,993(22.5)	222,955(20.9)	371.6
中国	17,748(6.7)	108,391(10.1)	610.7
四国	36,377(13.7)	26,571(2.5)	73.0
九州	16,800(6.3)	73,019(6.8)	434.6
外国人	3,236(1.2)	9,385(0.9)	290.0
観光バス	17,800(6.7)	35,100(3.3)	197.2
合計	266,269(100.0)	1,068,406(100.0)	401.3

注) 上記のデータは、香川県の資料により、団体客(30名以上)の入園者に限って集計したものである。

この表より明らかなように、増加率が最も高かったのは、中部の7.9倍で、東北の6.3倍と中国の6.1倍が、これに次いでいる。一方、近畿や関東からの観光入込客の絶対数は極めて多いものの、その増加率は3.7～3.8倍程度に留まっている。しかし、瀬戸大橋の開通を契機として、四国を訪れた観光客の出発地は、極めて広域化している傾向が窺われる。

さらに、瀬戸大橋の開通で一番潤ったのは、紛れもなく旅館とホテルの業界であった。表8は、四国内におけるホテルと旅館の建設状況を示したものである。

表8 ホテル・旅館の建設状況

		徳島	香川	愛媛	高知	合計
61～63年 開業分	新設	6	17	12	5	40
	増改築	2	7	4	—	13
平成元年以降開業予定		6	8	5	2	21
合計		14	32	21	7	74

(資料) 四国経済連合会の調べによる。

事実、瀬戸大橋の開通がきっかけとなって、四国内の各地で建設あるいは増設されたホテルと旅館の総数は53件にも上り、それまでの業界不況を一気に払拭して、ホテルと旅館の建設ラッシュが続いている。その結果、四国内におけるホテルや旅館の宿泊客数の対前年増加率は2倍近くにも達しており、平成元年度以降も、さらに21件の新・増設が、すでに計画されている。

さらに、観光面への波及効果は、観光客数の増加だけに留まらず、観光施設への新たな投資にも現れている。瀬戸大橋にかかわる観光やレジャー関連の総投資額は、すでに実現したものと現在計画中のものを合わせると、四国内に限ってみても、既に5,000億円を越えるものと推定されている。

表9 四国4県における主要な観光・リゾート開発等

	開発名称	事業規模
徳島県	津田沖 海洋パーク	32億円
	徳島市 文化の森	300億円
	那賀川町 レジャーランド	50億円
香川県	坂出市 京阪フィッシャーマンズ・ワーフ	60億円
	満濃町 国営讃岐満濃公園	400億円
	綾歌町 サン・アヤウタパーク	450億円
愛媛県	今治市 コースタルコミュニティゾーン	60億円
	南予地方 南予リクリエーション都市	568億円
	新居浜市 銅鉱山跡地観光開発	17億円
高知県	芸東地域 エンヴィリゾートまぎの海	269億円
	夜須町 手結港マリントウン	150億円
	四万十川 リバーふるさと振興構想	66億円

(資料) 日本開発銀行高松支店「変貌する地域経済」より作成。

(観光関連以外の短期的なインパクト)

ところで、このような観光面へのインパクトは、瀬戸大橋に期待される本来の機能、すなわち、高速交通体系の一環を形成するという交通施設としての機能からみれば、あくまでも付随的な効果であり、しかも短期的な局面において強く顕在化したものと考えられる。もとより、短期的な効果は、このような観光面へのインパクトほど集中して強く現れてはいないものの、通勤や通学行動の変化による日常生活面への影響も、決して看過しては

ならない。

例えば、表10は、昭和63年10月と平成元年4月におけるJR瀬戸大橋線経由の定期券利用者数を、昭和62年10月の瀬戸大橋開通前における宇高連絡船経由の定期券利用者数と比べたものである。

表10 JR瀬戸大橋線経由の定期券利用者数 (単位:人)

	62年10月	63年10月	元年4月
通 勤	3	254	319
通 学	18	304	778
合 計	21	558	1,097

注) 昭和62年10月のデータは、宇高連絡船経由の定期券利用者数である。

(資料) JR四国の調べによる。

この表より明らかなように、定期券の利用者数は、瀬戸大橋の開通前と比べて飛躍的に増加しており、その後も着実な増加傾向を示している。JR瀬戸大橋線を利用すれば、児島～坂出間は僅か17分、定期代も1か月6,740円と従来よりも安く、このことが瀬戸大橋線を利用する通勤・通学者の大幅な増加を招来した主な理由となっている。

さらに、瀬戸大橋の開通に伴なう地域間交流の増大は、対岸県からの入学者数の変化を示した表11によっても容易に認められる。

表11 対岸県からの入学者数の変化 (単位:人)

	昭和62年	昭和63年	平成元年
岡山大学	105	108	126
岡山商科大学	39	57	62
清心女子大	2	5	21
倉敷高校	13	13	22
香川大学	257	266	310
四国学院大学	17	35	41
香川短期大学	3	6	33
坂出第一高校	0	43	99

(資料) 本州四国連絡道路等インパクト調査委員会の調べによる。

各高校および大学ともに、対岸県からの入学者数は顕著な増加傾向にあり、このことは、岡山と香川の両県における相互交流の増大を端的に示しているといえよう。

さらに、買物行動の面でも、瀬戸大橋の開通後、岡山県内にある高島屋や天満屋などでは、香川県からの来客の店内呼び出し放送が1日5～6回も聞かれるようになるなど、一般消費者の買物圏域が相当広範囲に及んでいるように窺われる。

一方、瀬戸大橋の開通による生活行動範囲の拡大傾向を反映して、香川県内、とりわけ架橋地点においては、将来における商圏の再編成を目指して、域外資本による大手スーパーや百貨店などの立地計画が相次いでいる。表12が示しているように、これらの動きは、四国全体においてもみられるものであり、これらの立地計画が瀬戸大橋の開通とどの程度関連性があるのか必ずしも明確ではないが、少なくとも橋の開通を契機として、市場としての重要性や将来性が注目を集めているように思われる。

表12 四国における大型店新增設の動き

(単位：㎡)

	大型店等の名称	店舗面積
香川県	ニチイ観音寺ショッピングデパートなど10店	122,059
橋周辺	ニチイ宇多津ショッピングデパート、シートックモール坂出など6店	108,560
徳島県	鴨島ショッピングセンター、阿南ショッピングプラザなど7店	51,706
愛媛県	グリーンモール松山、フジショッピングスクエアなど10店	59,327
高知県	高知大丸東館、なんごくショッピングデパートなど6店	28,051

(資料) 四国通産局の調べによる。

つぎに、企業行動への影響としては、工場立地と事業所の再編等が考えられる。表13は、四国の工場立地動向を示したものである。

表13 四国の工場立地動向 (単位：件数)

	徳島県	香川県	愛媛県	高知県	四国	全国
昭和62年度	28	21	25	14	88 (-28%)	2,557 (1%)
昭和63年度	41	62	37	18	158 (80%)	3,556 (38%)
平成元年度	17	32	26	13	88 (47%)	1,939 (33%)

注) ただし、平成元年度については、上半期の件数を示している。また、括弧内の数値は、対前年同期の増加率である。

(資料) 四国通産局の調べによる。

これによると、昭和63年度における四国の工場

立地件数は、昭和62年度と比較して1.8倍(敷地面積で2.2倍)の伸びをみせ、ここ10年間で最も高くなっている。また、その県別立地では、とくに香川県の伸びが突出しており、件数で3倍、敷地面積で4.9倍となっている。しかし、平成元年の上半期でみた企業立地の内訳は、その9割までが四国内に本社をもつ城内企業となっており、四国外の企業は全体の僅か1割を占めるに過ぎない。このように四国内の企業が圧倒的に多く立地しているという事実は、瀬戸大橋の開通が、四国外の企業にとっては、少なくともこれまでのところ、必ずしも大幅な立地条件の改善には結びついていないと考えられるのである。

また、瀬戸大橋の開通を前にして、四国側の架橋周辺地域に瀬戸大橋流通センター(35.9ha)が建設されたが、大手流通業者の進出状況は、必ずしも芳しくない。これに対して、岡山県側に建設された総合流通センター(181.6ha)については、中四国を商圏とした大手流通業者が多数進出しており、極めて好対照を示している。

さらに、瀬戸大橋の開通を契機として、ある企業では、岡山県側に中四国の全域を統括する営業拠点を設置したり、四国の営業拠点を閉鎖して、その業務を本州側の事業所に吸収したりする動きも見受けられる。これらのことより、少なくとも広域的な事業展開を図っている大手企業にあっては、つねに中四国を一体として捉えており、したがって、橋の開通は、四国の経済的な自律度をむしろ低下させるのではないかといった見方もできるのである。

(都市再開発の動向)

以上、瀬戸大橋の開通に伴う短期的なインパクトを、利用状況面、観光面、生活面、企業行動面のそれぞれについてみてきたが、これらは、すべて交通施設としての利用効果という視点から捉えたものであった。

一方、このような橋の利用効果とはいくぶん視点を異にするもう一つの重要なインパクトが考えられる。それは、瀬戸大橋という交通施設の整備が誘発したと思われる、都市再開発の動きである。すなわち、本四架橋とそれに接続する高速道路網の整備は、人々の行動範囲を広域化し、その結果、

各都市間においては、競争の激化が予想される。このような時代状況为背景として、高次都市機能の整備を目的とした都市再開発の動きが、各地で胎動し始めたものと思われる。

したがって、瀬戸大橋の開通と直接的な関係があるものとは必ずしも断定し得ないが、将来的には極めて重要な影響を及ぼすことになるので、現在、計画ないし実施されているその主要なプロジェクトを明らかにすると、つぎのとおりである。

①高松港頭地区再開発（約40ha、事業費：約700億円）

港湾の整備およびホテル、コンベンション施設、インテリジェント商業施設等を建設し、新生高松を海の都として活性化しようとする計画。

②高松空港跡地利用構想（約26ha、事業費：？）

空港跡地を文化・コンベンションゾーン（7ha）、サイエンス・ソフトパークゾーン（11ha）、用途未定リザーブゾーン（8ha）に3分割し、その具体的利用計画を策定する。

③坂出市中心市外地活性化計画（140ha、事業費：550億円）

鉄道高架化、商業核施設建設、ウォーターフロント整備等により、市街地再開発を行う計画。

④新宇多津都市開発（186ha、事業費：250億円）

中讃地区（坂出市、丸亀市、宇多津町等）の中核都市として、計画人口9千人（30ha）および商工業と物流基地を含む総合都市を建設する、地域振興整備公団の事業。

⑤丸亀駅前再開発（2.8ha、事業費：113億円）

JR丸亀駅高架化に伴う再開発で、民間事業をA～Eの5地区に分けて計画。このうち、具体化しているのはAとCの両地区であり、南北駅前広場および地下駐車場等が整備される事業。

⑥徳島地域商業近代化実施計画（24ha、事業費：？）

商業核施設、ホテル等を建設し、徳島市の中心商業街である新町地区等を再生させる事業。

⑦今治新総合都市開発計画（427ha、事業費：650億円）

本四架橋の尾道～今治ルート完成後の西瀬戸経済圏の中核都市に相応しい高次の都市機能を持ち、良好な居住環境を有する新都市を建設す

る事業。

⑧高知新都市開発計画（322ha、事業費：？）

高速道路、高知新港整備等により開発ポテンシャルの高まっている浦戸湾東部地域に、魅力ある居住環境を備えた新都市を建設する事業。

⑨その他の都市開発事業

香川県内では、琴電瓦町駅前再開発、琴電片原町駅前西地区再開発、中間地区区画整理、観音寺駅前再開発、志度駅周辺再開発など、

徳島県内では、沖洲流通港湾地区整備計画、徳島駅周辺再開発、徳島市シェイプアップ・マイタウン計画など、

愛媛県内では、新居浜市商店街再開発、今治地区再開発計画（港湾施設整備等）、松山市湊町再開発、松山市南町地区再開発、八幡浜港沖新田地区再開発など、

高知県内では、高知駅周辺再開発、播磨屋橋周辺再開発など、がある。

4. 瀬戸大橋開通後の将来展望と今後の課題

以上、瀬戸大橋開通後の短期的なインパクトについて検証してきたわけであるが、瀬戸大橋の波及効果は、さらに時間的な経過とともに、大きく、しかも着実に変化していくものと思われる。このような波及効果の質的な変化について、筆者の見解を明らかにすると、少なくともつぎのような三つの異なる局面にそれぞれ分けて捉える必要があるものと考えている。

まず、その第1の局面は、瀬戸大橋開通の短期的な効果が顕在化する段階である。通勤や通学、あるいはまた、買物行動の変化に伴う生活圏の拡大に加えて、観光やレジャーのための資本投下等がなされるものと考えられる。つぎに、第2の局面では、その中期的な効果として、企業の新規立地や移転等が誘発され、経済圏域の変化を含む新たな事業が展開されることになるであろう。さらに、その第3の局面では、経済構造全体の再編成というより大きな変貌過程のなかで、新しい複合体の形成などが追求され、また、その成果が期待されることになるものと思われる。

このように、瀬戸大橋開通後のインパクトについて、段階的な見解を主張する理由は、つぎのと

おりである。

- ① 瀬戸大橋は、全国的な高速交通体系の一環を形成するものでありながら、その開通時には、接続道路が未整備のために、その本来の機能が十分に発揮されるような状況にはなっていない。したがって、その波及効果が顕在化するまでには、なおしばらくの時間的な経過を必要としていること。したがって、瀬戸大橋自体を対象とする観光面への効果が最も強く現れることに加えて、JR瀬戸大橋線の開通による生活圏の拡大等が、短期的には注目を集めるであろうこと。
- ② しかし、瀬戸大橋に接続する高速道路網が経年的に整備されていくのに伴ない、交通輸送条件も次第に改善されていくこと。また、このことによる立地条件の変化は、企業による事業活動の再編と新たな移転等を惹起するであろうが、そのような初期投資がなされるまでには、ある程度の熟成ないし準備のための期間が必要とされること。
- ③ さらに、本州四国連絡橋のすべてのルートが完成し、ハイ・モビリティ時代に対応する高速交通体系が十分に整備されるような段階を迎えると、わが国の経済構造自体も大きな変化を遂げるとともに、狭い国土の有効利用を図るための各種の開発プロジェクトが提起され、実行に移されること。また、かかるプロジェクトにあっては、新しい理念の裏付けが強く求められるようになり、例えば、瀬戸内海の魅力を最大限に生かすような創意と工夫が期待されること。

このように考えてみると、前節で明らかにした瀬戸大橋開通後の短期的なインパクトについては、上記の見解を十分に支持するものとなっている。ただし、ここで留意する必要があるのは、以下の2点である。

- ① 瀬戸大橋の開通前後における交通流動を総体としてみると、観光目的の交通流動を除けば、それほど増えることはなかった。すなわち、発生交通量は、極めて少ない水準に留まっ

ていること。

- ② しかしながら、そのように限定された総交通流動は、異なった交通手段の間で合理的に配分された。すなわち、時間と費用とを総合的に勘案した極めて合理的な交通手段の選択が行われたこと。

このうち、前者は、四国の地域特性（産業構造と都市構造）と密接にかかわる問題であり、後者は、需要側の要因を無視した交通施設整備だけでは、決して十分でないことを示唆している。

ところで、四国内においては、改めて指摘するまでもなく、本州側と比べて、交通基盤の整備は遅れ、また、都市集積の程度も相対的に低くなっている。このような状況を前提として考える限り、瀬戸大橋の開通によって、本四国が直ちに一体化されて、四国地域の発展が期待されるものでないということは、すでに、瀬戸大橋が開通する以前に、『備讃地域整備計画調査報告書』（昭和60年3月）等によっても予測されていたことであった。いまここで、その論旨を要約して言及すれば、つぎのとおりである。

瀬戸大橋を挟んだ「備讃地域」（岡山県南地域および香川中央地域にある12市36町2村から構成される、総面積3,535m²、総人口221万人の地域）が一体化するためには、相当の期間を要するものとし、また、この期間内に備讃地域が新しい一つの広域都市圏として機能するためには、競争と協調のなかで、互いに補完し合い、高め合う魅力的な地域づくりを目指していかなければならないと指摘している。そして、そのための方途として、瀬戸大橋開通後の10年前後を一応の目安として、つぎの二つのステージを想定し、整備計画の段階的な推進を図ることが提唱されている。

① 第1ステージ

「当地域は、東京や大阪などの大都市圏のような一つの核都市を中心とした地域ではなく、岡山市、高松市さらには倉敷市、坂出市、丸亀市といった諸都市が並列的に存在すること、岡山県南地域と香川中央地域の結びつきが薄く、広域的都市圏の形成へのコンセンサスが直ちに得られないであろうことから、新

しい都市圏創出のための熟成期間とし、各中核都市の活性化を図り自立性を高めるとともに、ソフト・ハードを踏まえた多面的な交流を深めていくことにより将来への足がかりをつくる。」

② 第2ステージ

「備讃圏域として広くて、柔らかい都市圏域が形成する。即ち、狭い意味での、岡山県南都市圏、香川中央都市圏があり、全体として備讃地域という大きなヒエラルキーを形成させる。従って、第1ステップにおける両地域の都市機能の整備状況や、備讃としての地域のニーズに応じた高次都市機能の分担配置を進め、これにより両地域がそれぞれ高次都市機能を楽しむようなゆるやかな連帯のある一つの広域的都市圏の形成を図る。」

したがって、第1ステージにおける基本的な課題は、それぞれの地域における各個別の課題に対応した活性化と自立化を高めるための施設整備にあり、その結果、当該両地域における相互交流の促進が期待されるであろう。また、第2ステージにおける基本的な課題は、すでに言及した「備讃地域」としてのソフトな都市圏域の形成に努めることにあり、また、それによって、高次都市機能の分担的な配置が問われることになるであろう。

すでにみてきたように、これまでのところ、瀬戸大橋開通の短期的な効果だけが顕在化し、中・長期的な効果が本格的に顕在化してくるのは、これから先のことでありといえよう。しかし、これらの波及効果を最大限に引き出すためには、少なくとも、つぎに述べる幾つかの課題に十分留意すべきであろう。

まず、自動車による瀬戸大橋の利用をさらに一層増加させることである。現在の橋の利用状況を、その当初の予想水準程度にまで引き上げることに努めなければ、折角の瀬戸大橋の施設効果もスムーズには現れてこないと思われる。したがって、一般的には「高い」と認識されている現行の瀬戸大橋の通行料金をさらに見直す必要があるのではなかろうか。

つぎに、地方都市の整備とその再開発を徹底して図ることである。瀬戸大橋の利用に伴う波及

効果は、これらの結節地域を通じて増幅されるものと考えられる。そのためには、とかく交通施設面の整備に偏りがちであったこれまでの地域整備のあり方を、改めて問い直し、アメニティなどにも十分に配慮したソフト面のインフラ整備を重視する必要があるものと思われる。換言すれば、瀬戸大橋を生かした「まちづくり」が求められているのである。

そして最後の課題は、瀬戸大橋の開通に引き続いて、本州四国連絡橋の他の2ルートが段階的に整備されていく過程のなかで、広域的な交通ネットワークのあり方と、各ルート別の機能（ないし、役割）分担関係についても、予め十分に検討しておく必要があるということである。すなわち、各ルートの部分供用による人流や物流の変化を、中期的ないし長期的な視点に立脚して、可能な限り正確に予測し、その具体的な対応策を講ずることである、といえよう。

ところで、以上のような考え方を満たすものとして、このほど策定されたものが、21世紀への四国地域産業ビジョン『活かせ！本格架橋時代』（平成元年11月）である。このビジョンによれば、これから本格架橋時代を迎える21世紀の四国は、広域的な「瀬戸内圏」のなかに位置するものと考えられており、そのなかにあって、四国が活動すべき将来の方向として、つぎの3点を指摘している。

- ① 「多元的成長力を持つ産業構造の実現」を図ること。
- ② 「都市圏の連携を軸とした活力と魅力のある地域づくり」を行うこと。
- ③ 「人材や地域資源を結集した新しい四国の演出」を試みること。

である。そして、このビジョンでは、四国が目指すべきこれらの活動方向について、それぞれ個別具体的な事例を明らかにしつつ、その実現化のための方策をさらに詳細に言及している。

そのような方策のうち、四国の地域振興を図るうえで、とくに重要と思われる基本的な視点とその戦略を明らかにすると、つぎのとおりである。

少なくともこれまでのところ、四国は、地勢的、

あるいはまた歴史的な事情によって、相互に独立したもっと小さな地域からなる集合体を形成しており、したがって、人口規模が相対的に小さく、しかも都市機能も十分には備わっていないように思われる。そこで、このような四国の地域振興にとって、とくに強く望まれる点は、その隣接諸地域との相互依存関係の強化に基礎をおく、より広域的で、しかも開放的な地域政策の展開を図ることである。換言すれば、つねに自地域完結型を志向してきた、これまでの「分散・独自」の地域政策の根底にある「同質的な地域概念」からの脱却を図り、より広域的な対象領域における新たな「分担・補完」関係を確立する「結節的な地域概念」への転換を是非とも図っていく必要がある。この過程で、とくに強く求められる四国固有の戦略として、「四国方式」による連携や周遊のあり方と、「遠交近交」による戦略の推進などが指摘される。

まず、「四国方式」による連携と周遊とは、四国内にある各地域が互いに協調し合うことによって、活動の重複を可能な限り回避し、効率的でしかも相乗的な効果が十分に発揮されるような一体的な活動を展開することである。なぜなら、たとえ本四連絡橋の3ルートが出揃う、いわゆる本格架橋時代に入ったとしても、四国の外見的な一体性やその実態としての小地域による共存状態は、なおしばらく続くものと考えられるからである。なお、ここで注意を要する点は、この一体性の追求に当たって、それぞれの地域の歴史的な独自性を尊重しつつ、つねにゆるやかな結びつきを形成するように努める必要があるということである。四国の活性化の源泉は、かかる多様性を互いに認め合い、それを広域的に活かすところにあると考えられるからである。

つぎに、「遠交近交」による四国固有の開発戦略とは、「東京圏や海外の活力を積極的に活用・導入（遠交）」し、豊かな情報力と可能性をもった四国を築くとともに、「瀬戸内圏の一翼を担い、瀬戸内全体の浮揚のなかで自らも発展し、個性が発揮できる連帯関係を確立（近交）」するというものである。四国が将来に向けて瀬戸内圏域のなかで重要な一翼を担うためには、これまでの四国のレベルを越えて、主体的でしかも先行的な取り

組みを行うことが必要不可欠の前提条件となる。これまでの四国は、他地域と海で隔てられていたこともあって、その交流の範囲が、心理的にも狭くなりがちであったが、瀬戸大橋の開通によって、本州と四国間の物理的な距離はいうまでもなく、さらにその心理的な距離をも大幅に短縮させる効果をもたらした。その意味で、瀬戸大橋の建設は、モビリティの高い開かれた四国の地域社会を実現するための極めて有効な一方途であったといえる。

瀬戸大橋の開通を一つの契機として、四国は、いま、大きな変貌を遂げようとしているのである。このような時期に当たり、われわれは、この架橋が地域経済に及ぼす波及効果を、今後とも継続して調査・検討していく所存である。

[参考文献]

- 1) 広島県高速交通体系経済影響調査委員会、『高速交通体系経済影響調査報告書』、昭和61年3月。
- 2) 本州四国連絡道路等インパクト調査委員会、『昭和62年度 本州四国連絡道路等インパクト調査報告書』、昭和63年3月。
- 3) 本州四国連絡道路等インパクト調査委員会、『昭和63年度 本州四国連絡道路等インパクト調査報告書』、平成元年3月。
- 4) 井原健雄、「四国の交通問題と地域整備の課題」、『運輸と経済』、第46巻、第2号、昭和61年2月。
- 5) 井原健雄、「交通投資の地域経済に及ぼすインパクトについて」、『運輸と経済』、第48巻、第3号、昭和63年3月。
- 6) 井原健雄、「瀬戸大橋開通の意義」、『道路』、第565号、昭和63年3月。
- 7) 井原健雄・宍戸栄徳・徳岡一幸、「瀬戸大橋架橋のインパクト調査」、『昭和63年度教育研究特別経費による報告書：地域資源と産業構造』、平成元年3月。
- 8) 井原健雄、「四国の交通変革」、『四国の交通と経済：21世紀へのかけ橋』、平成元年8月。
- 9) 香川県企業振興公社・経済研究情報センター、『昭和63年度版 香川県の経済：瀬戸大橋の架

橋と香川県経済の変化』，平成元年3月。

- 10) 建設省経済局・中国地方建設局・四国地方建設局，『備讃地域整備計画調査報告書』，昭和60年3月。
- 11) 国土庁地方振興局，『備讃地域整備計画調査報告書』，昭和59年3月。
- 12) 高知県，『架橋時代への発進：瀬戸大橋で高知はどう変わるか』，平成元年3月。
- 13) 日本開発銀行高松支店，『変貌する四国経済』，昭和63年12月。
- 14) 日本開発銀行高松支店，『日本経済の現状と動向』，平成元年9月。
- 15) 四国電力株式会社営業開発部，『本四橋時代を迎えた四国～瀬戸大橋開通の影響を中心に～』，平成2年1月。
- 16) 四国経済連合会，『四国新時代における産業振興について』，平成元年5月。
- 17) 四国通商産業局，『21世紀への四国地域産業ビジョン：活かせ！本格架橋時代』，平成元年9月。
- 18) 徳島経済研究所，『瀬戸大橋開通1年後の地元香川県における産業・生活面の影響調査報告等』，平成元年8月。
- 19) 通商産業調査会，『四国経済概観』，平成元年1月。