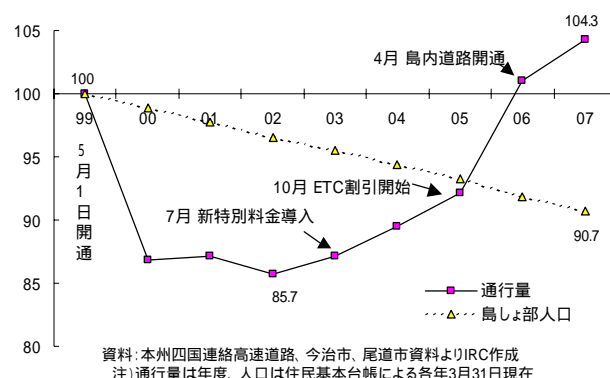


1. 通行台数

しまなみ海道の通行台数は、2007年度には、2,196万台余りで開通初年度の1999年度を約90万台上回った。沿線の島しょ部人口が減少する一方、2003年度以降、一貫して増加している(図表-1)。これは、相次いで導入されたETC割引や、2006年4月の大島や生口島の島内道路全通などが影響していると思われる。

なお、2008年9月以降、普通車・軽自動車の休日昼間5割引が実施された。IRCで独自に1日平均通行台数を分析したところ、前年比8.4%プラスとなった。通行料金の値下げや割引後には通行台数が増加する傾向にあり、3月20日以降のETC利用による大幅な通行料金の値下げ後は、さらに通行台数が増加するものと思われる。

図表-1 通行台数と島しょ部人口の推移(99年を100とした指数)



2. 通行車両の特性

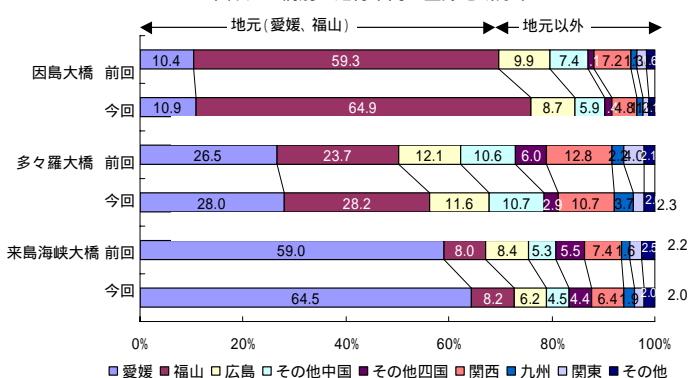
IRCでは、2004年に引き続き、しまなみ海道を通行する車両のナンバー登録地と車種の観測調査を実施した。

橋別にみると、「愛媛」ナンバーの割合は、来島海峡大橋で64.5%、多々羅大橋では、28.0%となった。「福山」ナンバーは因島大橋で64.9%、多々羅大橋では28.2%となった(図表-2)。

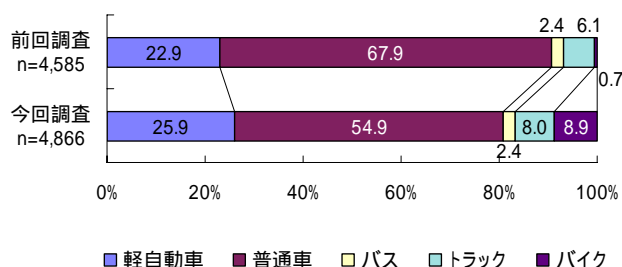
車種別にみると、軽自動車の比率が25.9%と全体の4分の1以上を占め、前回調査の22.9%から3.0ポイント上昇した。バイクも8.9%で、前回から8.2ポイント上昇している(図表-3)。

前回調査と比較し、観測した全ての橋で地元ナンバーの台数、割合が増えた。また、軽自動車の比率が高まっていることなどから、しまなみ海道沿線地域の住民の利用が増加していることがうかがえる。

図表-2 橋別の通行車両の登録地域分布



図表-3 ナンバープレート調査結果(車種別構成)



3. 沿線住民へのアンケート

IRCでは、しまなみ海道沿線住民に対して、利用状況や整備効果などを把握するため、アンケートを実施した。

(1) 利用頻度

利用頻度(図表-4)をみると、「月2、3回」が36.6%と最も多く、4年前の前回調査に比べて15.6ポイント上昇した。次いで、「週1、2回」が24.8%で同7.6ポイントの上昇、「月1回」が12.2%で同2.6ポイント上昇した。また、「ほぼ毎日」は11.3%と同8.0ポイントの大幅上昇となった。合わせて月1回以上利用している割合が89.9%となり、しまなみ海道の利用頻度が高まっており、生活道路として定着していることがうかがえる。

5年前と比較したしまなみ海道と船の利用頻度の変化は、「しまなみ海道が増えた」が63.4%に対し、「船が増えた」は8.1%にとどまった(図表-5)。「車と橋の両方が生活に欠かせなくなった」という意見がある一方、「船便が減ったので、やむを得ず橋を利用している」という意見もあった。

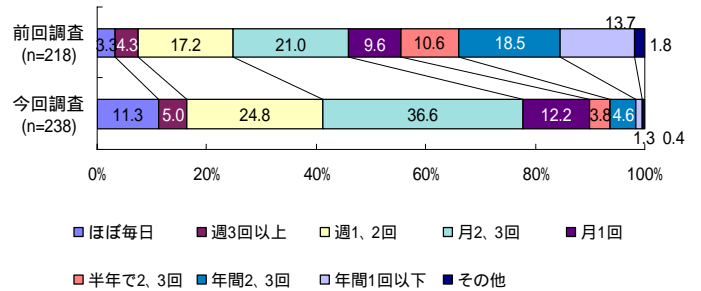
通行料金の値下げやETC割引が導入され、その後利用頻度が変わったかどうかをみると、「増えた」が49.8%、「変わらない」が48.9%であった(図表-6)。

(2) 利用目的

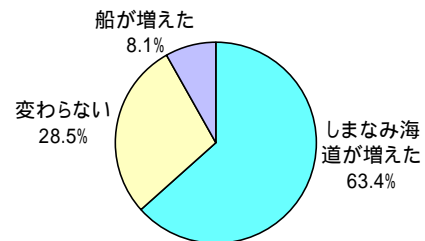
利用目的(図表-7)については、「通院」が37.7%と最も多く、次いで、「レジャー」31.0%、「買物」25.5%などとなっており、「通勤」は15.1%となった。また、「観光」も11.7%と同3.5ポイント上昇した。「船の時間を気にしないで済み、旅行の計画が立てやすくなった」といった、日常利用以外のレジャー、観光でも沿線住民に利用されているようだ。

これらから推測すると、利便性が向上し、島しょ部住民が本土の高度医療機関を受診する機会が増加していると思われる。また、週

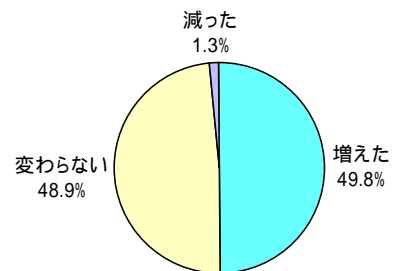
図表-4 沿線住民のしまなみ海道利用頻度



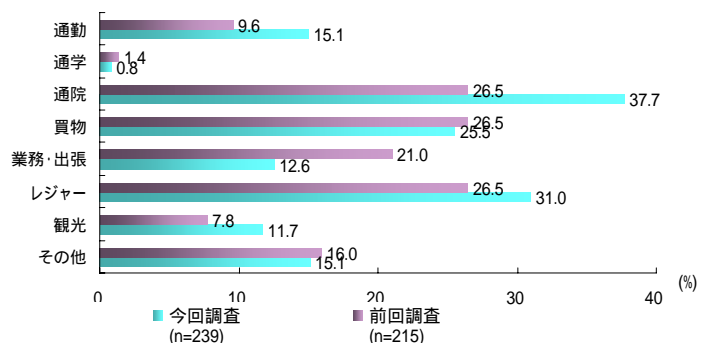
図表-5 5年前と比較したしまなみ海道と船の利用頻度(n=235)



図表-6 値下げやETC割引後のしまなみ海道利用頻度(n=233)



図表-7 しまなみ海道の利用目的(複数回答)



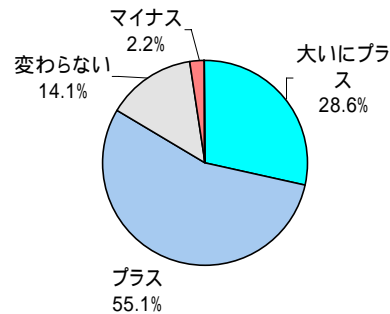
末などに島外での買物やレジャーを楽しんでいることも裏付けている。その一方で、島の商業やサービス業は、地元利用者が減少しているものと推測される。

(3) 生活面への影響

生活面への影響については、「大いにプラス」、「プラス」を合わせて、83.7%が良かったと評価している。「変わらない」は14.1%、「マイナス」の評価は2.2%だった(図表-8)。

「通行料金が低い」という意見が多かったが、橋そのものに対しては、良かったと評価している。通行料金の値下げ後は、島しょ部住民の通行料金負担は大幅に軽減され、「通行料金が低い」という不満は少なくなると思われる。

図表-8 しまなみ海道の生活面への影響
(n=234)



4. 地域の変化

アンケート結果から、しまなみ海道は、島しょ部住民にとって「なくてはならない」存在として完全に定着したことがうかがえる。利便性が向上し、通勤・通学や買物、通院など日常生活に大きな変化をもたらし、その整備効果は、極めて大きかったと言える。

産業面への効果としては、高速バスの輸送人員や貨物の輸送量が増加傾向にある。また、「しまなみグリーン・ツーリズム」の推進やサイクリング、ウォーキングなど、しまなみ海道や沿線の地域資源を活用した観光振興への取り組みも盛んに行われている。

その一方で、島しょ部に進出した小売店や飲食店の中には、島外への消費流出や島内道路開通による一般道の交通量減少で、苦しい状況に置かれ、閉鎖された店舗もみられる。

まとめ

しまなみ海道は、沿線地域や四国の生活・産業・経済活動を大きく変化させ、必要不可欠な存在となった。今後についても、通行料金の値下げを受け、通行台数の増加や観光客の増加が期待できる。3月20日以降に実施されるETC利用による通行料金の値下げは、2011年3月までの2年間の予定である。この間に、通行台数や料金収入の変化について分析を行い、住民や観光客などにとって最適な通行料金の設定と利用促進策を検討することが重要だろう。同時に、値下げによる影響が大きい航路事業者に対する適切な支援も求められる。

また、沿線地域の住民や産業界、自治体は、連携・交流を密にし、産業振興や観光振興、地域活性化に向けた取り組みが求められる。

(新藤 博之)