

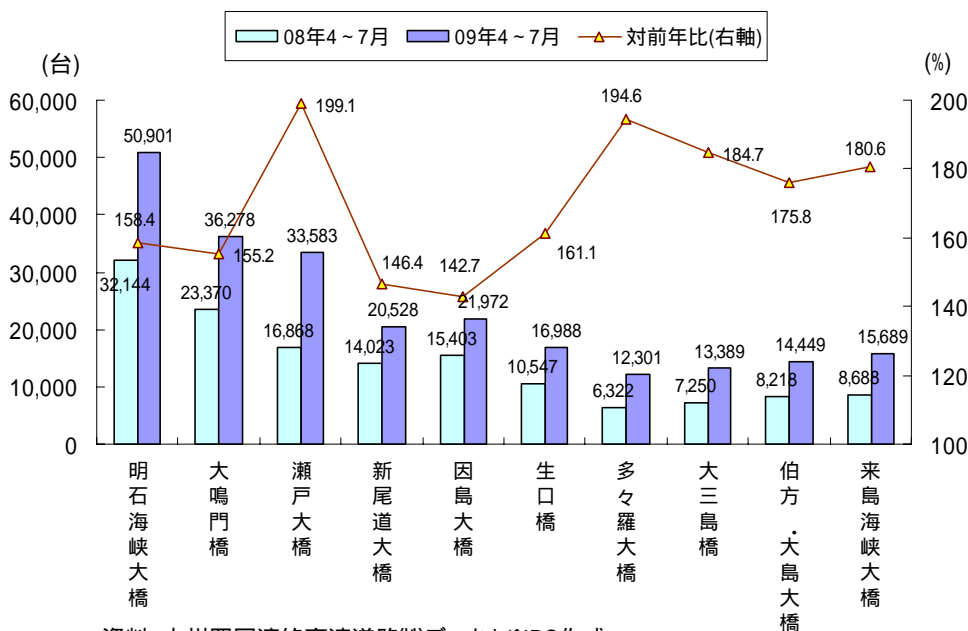
1. 通行料金引き下げと通行量

国の経済対策の一環として、今年3月から、ETC利用による本四架橋と高速道路の通行料金が大幅に引き下げられた。

通行料金引き下げ後の土・日・祝日の本四架橋の平均通行量（4～7月の4ヵ月間）をみると、全ての橋で通行量が増加している。中でも、瀬戸大橋が前年同期比99.1%増と2倍近い伸びとなったが、しまなみ海道でも、多々羅大橋が同94.6%増、大三島橋が同84.7%増、来島海峡大橋が同80.6%増と大きく伸びている。しまなみ海道では、県境の多々羅大橋を境にして愛媛側の通行量の伸びが顕著である。（図表-1）。

なお、平日の通行量については、通行料金の通勤割引や深夜割引などが実施されているものの、景気悪化による貨物流動の低迷もあり、横ばいか最大でも2割程度の伸びにとどまっている。今回、経済対策として実施されている通行料金引き下げは、マイカーで本州-四国間を移動する観光客にとって、大きなメリットがあったと言える。

図表-1 本州四国連絡道路の土・日・祝日の平均通行量(4～7月)



資料: 本州四国連絡高速道路(株)データよりIRC作成

2. ナンバープレート調査

IRCでは、しまなみ海道を通行する車両の特徴を把握するため、車両のナンバー登録地と車種を目視観測する「ナンバープレート調査」を99年、04年、08年と3回実施している。今回は、前年と同条件で比較するため、8/1(土)～2(日)の2日間に因島大橋、多々羅大橋、来島海峡大橋の3ヵ所を実施した。

調査の結果、全観測台数は7,212台で、前回(昨年)に比べ2,346台、48.2%増加した。観測した車両のナンバー登録地は、「福山」が2,472台(全台数に占める割合: 34.3%)、「愛媛」が2,269台(同31.5%)となり、両ナンバーで全体の3分の2近くを占めた(図表-2)。「福山」ナンバーのシェアが若干低下したものの、地元に着した生活道路であることを改めて確認できた。

また、増減率をみると、「愛媛」が前回調査比68.2%増加となったほか、「広島」が同96.0%増加、「その他四国(徳島・香川・高知)」が同80.0%増などとなった。このほか、「その他中

図表-2 観測車両のナンバー登録地分布(推移)

(単位:台、%)

	99年調査		04年調査		08年調査		09年調査		前回との比較	
	台数	割合	台数	割合	台数(A)	割合	台数(B)	割合	台数(B-A)	増減率
愛媛	1,745	25.2	1,233	26.9	1,349	27.7	2,269	31.5	920	68.2
福山	1,760	25.5	1,734	37.8	2,071	42.6	2,472	34.3	401	19.4
広島	774	11.2	457	10.0	428	8.8	839	11.6	411	96.0
その他中国	751	10.9	347	7.6	327	6.7	526	7.3	199	60.9
その他四国	518	7.5	154	3.4	120	2.5	216	3.0	96	80.0
関西	868	12.6	388	8.5	321	6.6	510	7.1	189	58.9
九州	222	3.2	72	1.6	97	2.0	149	2.1	52	53.6
関東	136	2.0	110	2.4	77	1.6	113	1.6	36	46.8
その他	141	2.0	90	2.0	76	1.6	118	1.6	42	55.3
合計	6,915	100	4,585	100	4,866	100	7,212	100	2,346	48.2

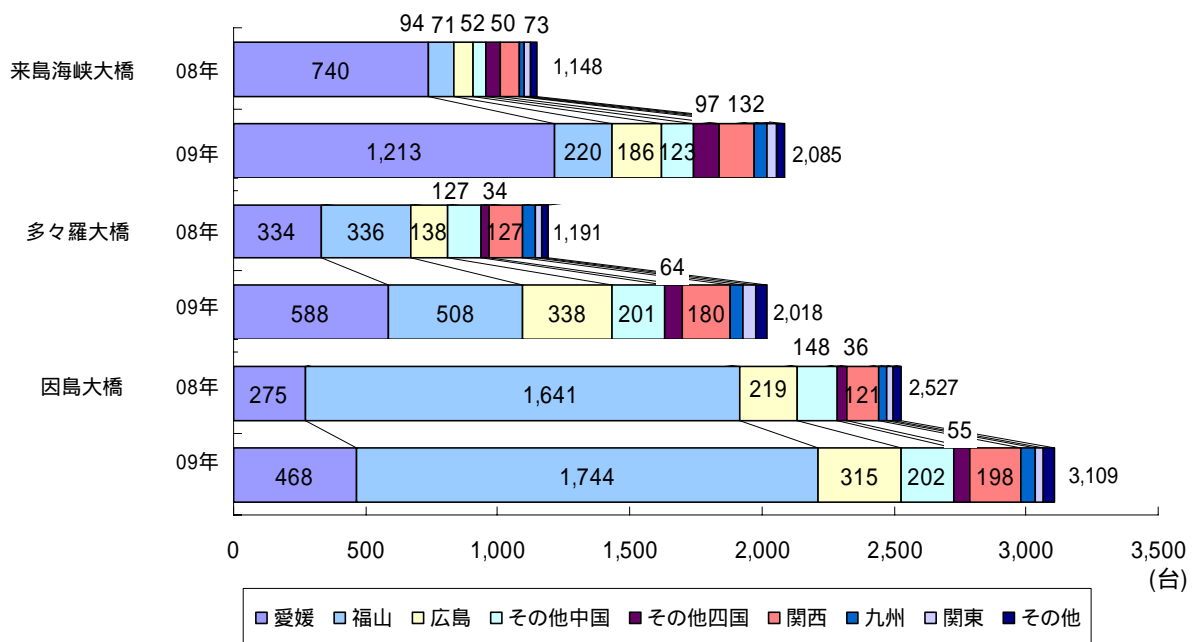
国(山口・岡山など)」が前回調査比 60.9%増加したほか、「関西」が同 58.9%増加、「九州」が同 53.6%増となった。台数は少ないものの、九州や関西、関東などのナンバーが前回調査より大幅に増加していることから、通行料金引き下げにより、より遠方からしまなみ海道を経て愛媛・四国を訪れるようになったと推測される。

橋別では、来島海峡大橋が 2,085 台で前回調査より 937 台(81.6%)増加した。ナンバー登録地別にみると、「福山」や「広島」、中国、九州などの県外ナンバーは軒並み倍増、「愛媛」は、前回調査の 740 台から 1,213 台と 473 台(63.9%)増となった。通行料金引き下げにより、今治や島しょ部住民だけでなく、中予や南予からの観光・レジャー利用も増加しているとみられる。

多々羅大橋での観測台数は 2,018 台で、前回調査より 827 台(69.4%)増加した。このうち、「広島」が 338 台と前回調査 138 台の約 2.5 倍となったほか、「愛媛」も 588 台で同 254 台増と 8 割近く増加した。

因島大橋では 3,109 台観測し、前回調査より 582 台(23.0%)増加した。地元の「福山」も増加しているが、それ以上に「愛媛」が前回調査に比べ 193 台(70.2%)増と大幅に増加していることから、愛媛から本州方面への流出も増えたと思われる(図表-3)。

図表-3 橋別にみた観測車両のナンバー登録地



各橋とも九州や関西、関東などの遠方のナンバーが増加している。これは、通行料金の引き下げにより、マイカーでの広域観光が可能となったことや、瀬戸大橋経由で四国に入り、しまなみ海道経由で本州に戻るなど、往復でルートを変えるとといった周遊観光が広まったことを表しているとみられる。また、高速道路としまなみ海道は直接接続されていないが、しまなみ海道をノンストップで通過し、再び高速道路を利用する場合、前後の高速道路料金が通算されて上限 1,000 円となる。この特例を利用して、しまなみ海道を通行する車両が増えたとも考えられる。

3 . 通行料金引き下げの地域への影響

(1) 観光面への影響

県内のしまなみ海道沿線地域の観光施設へのヒアリングからは、「団体バスは減ったが、それ以上に愛媛・福山・広島ナンバーのマイカー客が増えた」「平日の来場者は横ばいだが、休日は7割増加した」「関東や中部など、遠方のマイカー客が増えた」など、通行料金引き下げが直接的に観光客の増加につながっていることがうかがえる。

一方、旅館・ホテルでは、通行料金の引き下げが土・日・祝日中心のため、「土・日は元々宿泊客が多く、上積みにはなっていない」と言った声もあった。今回の通行料金引き下げにより、マイカーで安く、広い範囲を、速く観光する「安・広・速」の観光スタイルが広がっているようだ。

また、ナンバープレート調査で、本州方面へ向かう「愛媛」ナンバーの台数が大幅に増加していることから、県外へ消費が流出していることも推測される。

(2) 公共交通機関への影響

今回の通行料金引き下げは、四国の公共交通機関に大きな影響を与えた。特に航路利用者は、松山 広島（宇品）航路の車両航送台数が前年比約 25%減となるなど激減した。

これにより、瀬戸内海航路では、中四国フェリー（波方 - 竹原）や呉・松山フェリー（堀江 - 阿賀）が廃止されたほか、今治 - 下田水（大島）のフェリー便や宇高航路（高松 - 宇野）などが減便されるなどの影響が出ている。

航路事業者の企業努力による独自の割引運賃導入や、一方では、自治体による港湾使用料の減免などの支援策が打ち出されているものの、代替交通手段や車を持たない人にとっては、航路が重要な足となっており、航路事業者に対するさらなる支援が求められる。

おわりに

本四架橋と高速道路の通行料金引き下げにより、土・日・祝日の本四架橋・しまなみ海道の通行量は大幅に増加した。ナンバープレート調査からも、しまなみ海道を通じた本州 - 四国間の交流が盛んになり、観光客が増加するといった波及効果が出ている。一方、「愛媛」ナンバーの観測台数が大幅に増加していることから、しまなみ海道は地元の生活道路としての側面が強いものの、消費面を中心とした本州方面への流出が加速しているとも考えられる。

また、航路の減便や廃止が相次ぐなど、負の影響が出ていることも事実である。これらの状況や通行料金引き下げの車種・期間が限定的であることを踏まえ、今後の通行料金の設定や観光振興策、さらには橋と船の共存策などについて、地域が一体となって議論していく必要がある。

（新藤 博之）