

## < 現状把握 >

# 第1章 しまなみ海道の利用状況

## 1 橋梁別通行台数

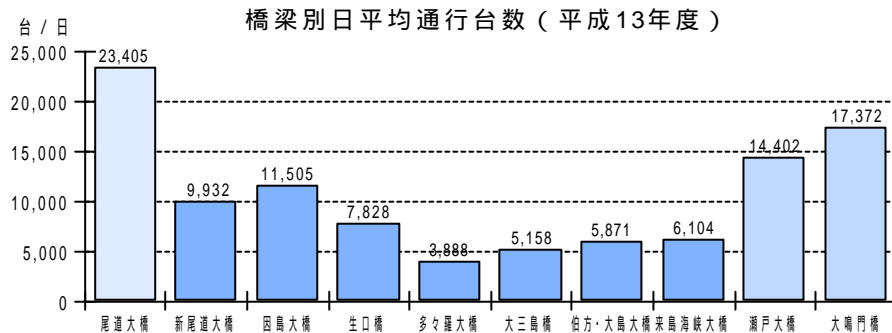
### (1) 通行台数の現況

自動車通行台数は、橋梁によってかなり大きく異なっている。平成13年度の日平均通行台数によると、最大の因島大橋を100とした場合、新尾道大橋86.3、生口橋68.0、来島海峡大橋53.1、伯方・大島大橋51.0、大三島橋44.8、多々羅大橋33.8となっている。

(注)尾道水道には、平成11年12月1日に本州四国連絡橋公団から広島県道路公社に移管された尾道大橋(有料)が架かっているが、同13年度の日平均通行台数は23,405台、新尾道大橋と合わせると約33,300台となり、因島大橋の約3倍の通行台数になっている。

全体として広島県側の通行台数が愛媛県側に比較して大きい。また、両県側とも、本州もしくは四国本島から離れる程、通行台数が小さく、県境の多々羅大橋が最小である。生活圏的にみて、また産業経済活動面等において、本州もしくは四国本島に近く、結びつきの強い島嶼に架かる橋梁の通行台数が大きい。

多々羅大橋の通行台数(平成13年度日平均3,888台)は、「しまなみ海道」における本州～四国本島間の通行台数の実勢を相当程度まで反映しているとみられる。参考のために、瀬戸大橋(14,402台/日)及び大鳴門橋(17,372台/日)と比較すると4割前後の規模である。



(資料)『本州四国連絡橋公団要覧』、広島県道路公社所管の尾道大橋は同公社調べ。

### (2) 通行台数の車種別構成

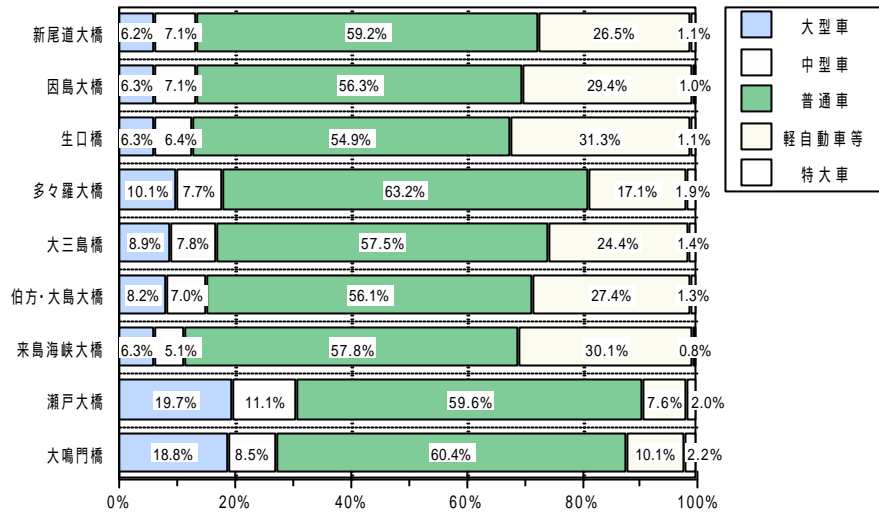
通行台数の車種別構成比を細かくみると橋梁によって異なるが、瀬戸大橋、大鳴門橋と比較して大きく違うのは、総じて、大型車の割合が著しく低く、反面、軽自動車等の割合が著しく高いことである。他の車種についても、中型車、特大車の割合が低く、乗用車の割合も、多々羅大橋以外は瀬戸大橋及び大鳴門橋に比較して低い。

換言すれば、貨物の中長距離輸送機能が低く、日常的な生活圏や都市圏内における人的移動や物流機能に特化している点が大きな特徴をなしている。

(注)本州四国連絡橋公団の料金徴収のための5車種区分は次の通りである。

- ・大型車 ... 最大積載量5トン以上のトラック、路線バス等
- ・中型車 ... 最大積載量5トン未満のトラック、マイクロバス等
- ・普通車 ... 普通・小型乗用車等
- ・軽自動車等 ... 軽自動車、二輪自動車
- ・特大車 ... 乗車定員30以上のバス等

橋梁別日平均通行台数の車種別構成比（平成13年度）



（資料）本州四国連絡橋公団『年報』

### （3）通行台数の推移

平成12年度の通行台数は、全橋完成により盛況を呈した前年度の反動から、各橋梁とも大幅に減少した。平成13年度以降は、橋梁によって様相がかなり異なっている。

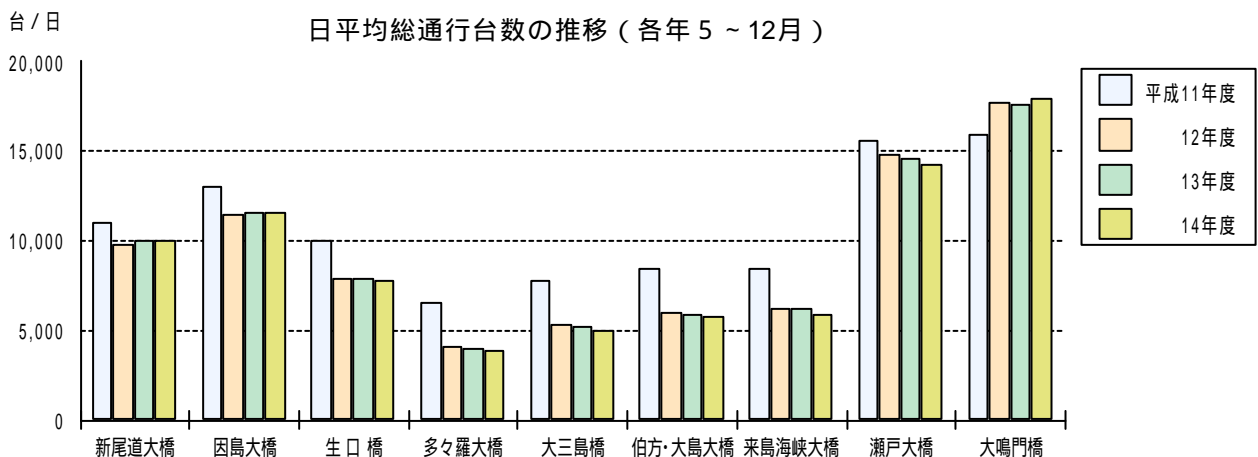
5～12月間の日平均通行台数でみた場合、愛媛県側の各橋梁は、平成13、14年度と2年連続して減少を続けている。落ち込みが最も大きい多々羅大橋の平成14年度通行台数は、平成11年度の6割を割り込んでおり、本州～四国本島間の物流・旅客流が、全体として減少傾向にあることを物語っている。

広島県側の生口橋も、小幅ではあるが平成13、14年度と2年連続して減少となった。一方、新尾道大橋は、平成13年度の小幅増加に続き平成14年度も強含み横這い、因島大橋は、平成13年度の増加のあと14年度は小幅減少に転じているものの、大きな落ち込みはみられない。

ちなみに、大鳴門橋は、平成11年度は明石ルート全通（平成10年度）の反動減の後、平成12年度は「花博」の波及効果により大幅増加、平成13年度はその反動でやや減少したものの、平成14年度は増加に転じている。大鳴門橋のこうした好調は、明石ルートの全通効果、イベント効果、四国内の高速道路網（字型ネットワーク）整備効果等によるものとみられるが、トラックを中心とした瀬戸大橋からのルート転換の進展が大きく影響している。

瀬戸大橋は、長期不況のもとで、明石ルート、「しまなみ海道」の全通に伴う本州四国間の物流・旅客流のルート転換の進展により、平成9年度をピークに、平成10年度以降は1～4%の減少傾向が続いている。

日平均総通行台数の推移（各年5～12月）



（資料）本州四国連絡橋公団調べ（以下の図も同じ）

#### (4) 車種別通行台数の推移

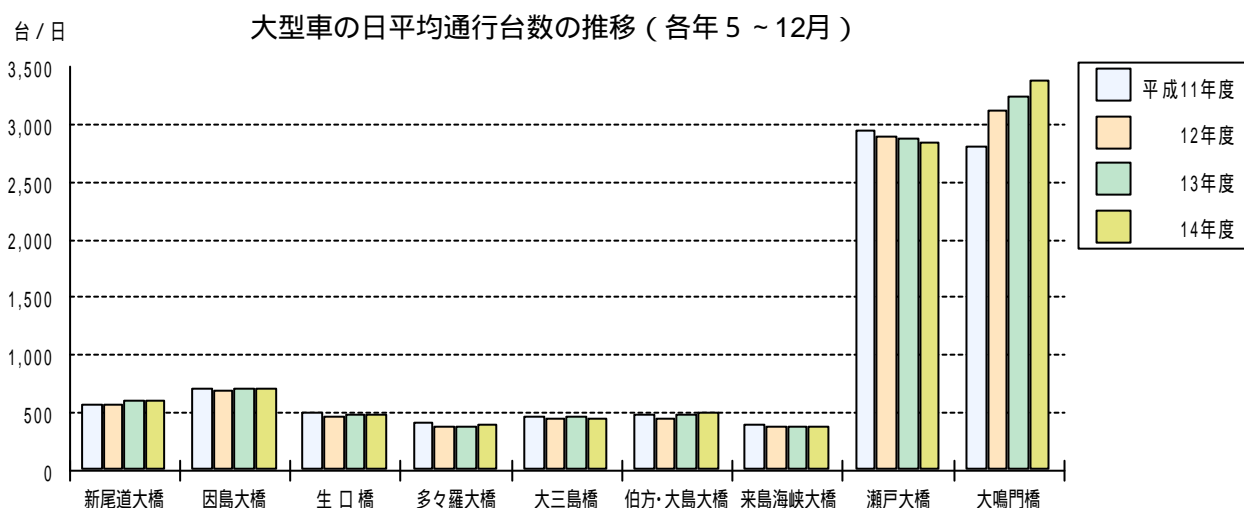
##### ア 大型車

5～12月間の大型車の日平均通行台数には、「しまなみ海道」7橋と瀬戸大橋及び大鳴門橋との間には大差がある。「しまなみ海道」最大の因島大橋の平成14年度通行台数は瀬戸大橋の約4割、大鳴門橋の5割弱の規模である。本州～四国本島間の中長距離物流のコースとなる多々羅大橋では、それぞれ約7分の1、約9分の1の規模にすぎない。

5～12月間の日平均通行台数により、平成11～14年度間の大型車の橋梁別推移をみると、広島県側の3橋は、概ね堅調に増加している。

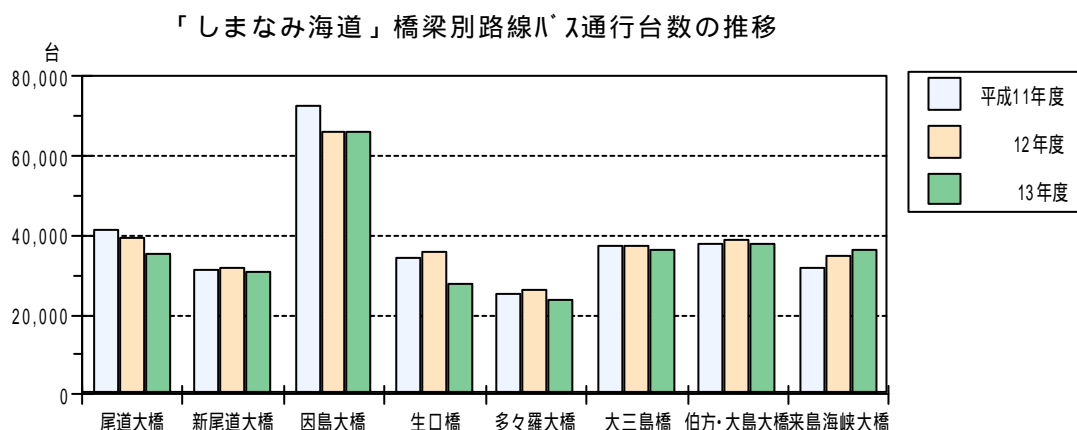
愛媛県側は橋梁によって様相が異なる。伯方・大島大橋は堅調に増加している。これに対して、大三島橋と来島海峡大橋は平成14年度にかなりの減少となっている。多々羅大橋は、平成12年度大幅落ち込みの後、平成13、14年度は増加しているが、堅調とはみなし難い。

ちなみに、大鳴門橋は、好調に増加傾向を続けている。これと対照的に、瀬戸大橋は、大都市圏・東日本～四国間物流を担う中長距離トラックを中心とした明石ルートへの転換、西中国～西四国間物流を主体としたトラックの「しまなみ海道」全通によるルート転換等に伴い、小幅ではあるが減少傾向が続いている。



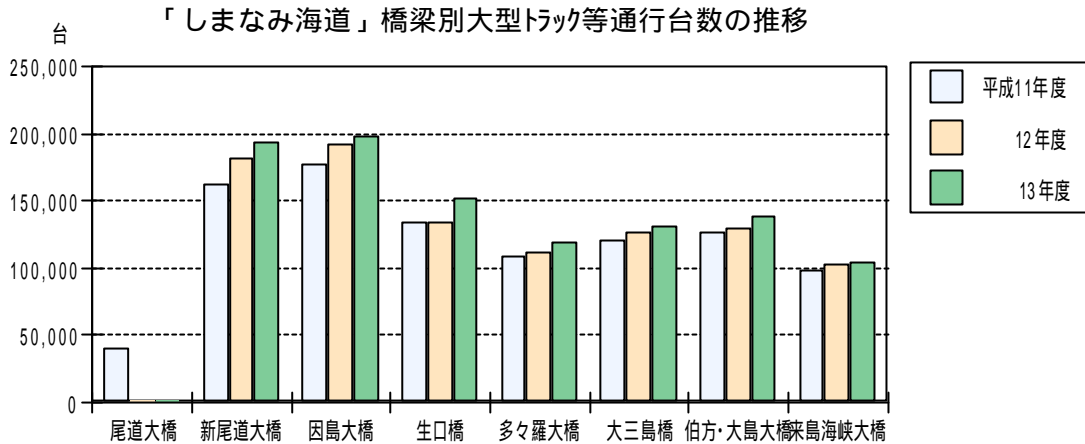
##### イ 大型車の内訳（路線バスと大型トラック等）

大型車のうち路線バスについて、平成11～13年度間の通行台数の推移をみると、来島海峡大橋は堅調に推移しているが、尾道大橋と因島大橋以外の橋梁は、平成12年度に増加した後、同13年度には各橋梁とも減少に転じ、概して不調である（尾道大橋は2年連続減少、因島大橋は平成12年度減少、同13年度横這い）。



(注) 参考のため尾道大橋も図示している。(資料) 路線バス運行会社7カートによる。

大型車の通行台数から路線バス分を差し引くことにより、大型トラック等の通行台数が得られる。大型トラック等の通行台数は、造船・関連工業を主体に工業化が進んでいる因島と尾道を結ぶ2橋（新尾道大橋、因島大橋）が突出しているが、平成12、13年度にわたり、フェリーや瀬戸大橋からのルート転換等を背景として、各橋梁とも概して堅調に増加している。



(注) 大型トラック等の通行台数の計算方法は別表注参照。尾道大橋は平成11年11月までの通行台数。

**「しまなみ海道」の橋梁別路線バス、大型トラック等の通行台数の推移**

(単位: 台、%)

		尾道大橋	新尾道大橋	因島大橋	生口橋	多々羅大橋	大三島橋	伯方・大島大橋	来島海峡大橋
<b>&lt;実数&gt;</b>									
路線バス	平成11年度	41,305	31,572	72,877	34,498	25,472	37,162	37,892	32,052
	12年度	39,633	31,821	65,965	36,073	26,469	37,627	39,087	34,845
	13年度	35,255	30,691	65,946	27,625	23,975	36,255	37,715	36,255
大型トラック等	平成11年度	40,251	161,938	177,591	134,378	109,062	120,200	127,073	98,834
	12年度		181,192	192,030	133,990	111,790	126,306	128,851	102,576
	13年度		193,001	198,101	151,919	118,983	131,393	137,669	103,648
大型車計	平成11年度	81,556	193,510	250,468	168,876	134,534	157,362	164,965	130,886
	12年度		213,013	257,995	170,063	138,259	163,933	167,938	137,421
	13年度		223,692	264,047	179,544	142,958	167,648	175,384	139,903
<b>&lt;対前年比増減率&gt;</b>									
路線バス	平成12年度	4.0	0.8	9.5	4.6	3.9	1.3	3.2	8.7
	13年度	11.0	3.6	0.0	23.4	9.4	3.6	3.5	4.0
	平成12年度		11.9	8.1	0.3	2.5	5.1	1.4	3.8
大型トラック等	13年度		6.5	3.2	13.4	6.4	4.0	6.8	1.0
	平成12年度		10.1	3.0	0.7	2.8	4.2	1.8	5.0
大型車計	13年度		5.0	2.3	5.6	3.4	2.3	4.4	1.8
	<b>&lt;シェア&gt;</b>								
路線バス	平成11年度	50.6	16.3	29.1	20.4	18.9	23.6	23.0	24.5
	12年度		14.9	25.6	21.2	19.1	23.0	23.3	25.4
	13年度		13.7	25.0	15.4	16.8	21.6	21.5	25.9
大型トラック等	平成11年度	49.4	83.7	70.9	79.6	81.1	76.4	77.0	75.5
	12年度		85.1	74.4	78.8	80.9	77.0	76.7	74.6
	13年度		86.3	75.0	84.6	83.2	78.4	78.5	74.1
大型車計	平成11年度	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
	12年度		100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
	13年度		100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

(注) 大型トラック等 = 大型車計 - 路線バス

(資料) 路線バス: 「しまなみ海道」の橋梁を経由する路線バス運行会社に対するアンケート集計結果による。(同アンケート対象11社のうち回答の得られた10社分の集計結果)

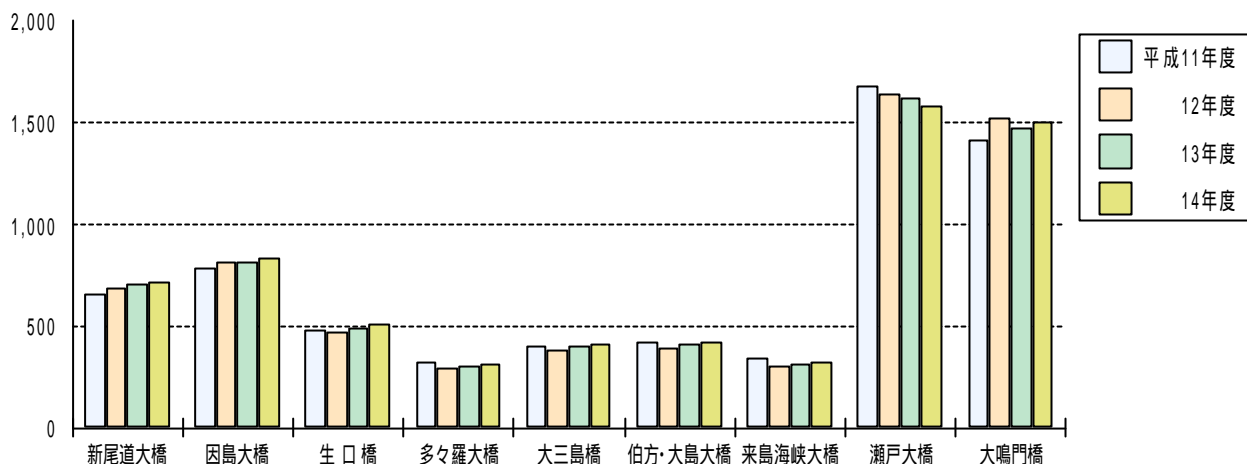
大型車(最大積載量5t以上トラック、路線バス、トレーラ): 『本州四国連絡橋公団要覧』

### ウ 中型車

中型車は、7橋がいずれも概ね堅調に増加傾向を続けている。

瀬戸大橋は、大型車を上回るテンポで減少傾向が続いている。大鳴門橋は停滞的である。

台 / 日 中型車の日平均通行台数の推移（各年5～12月）



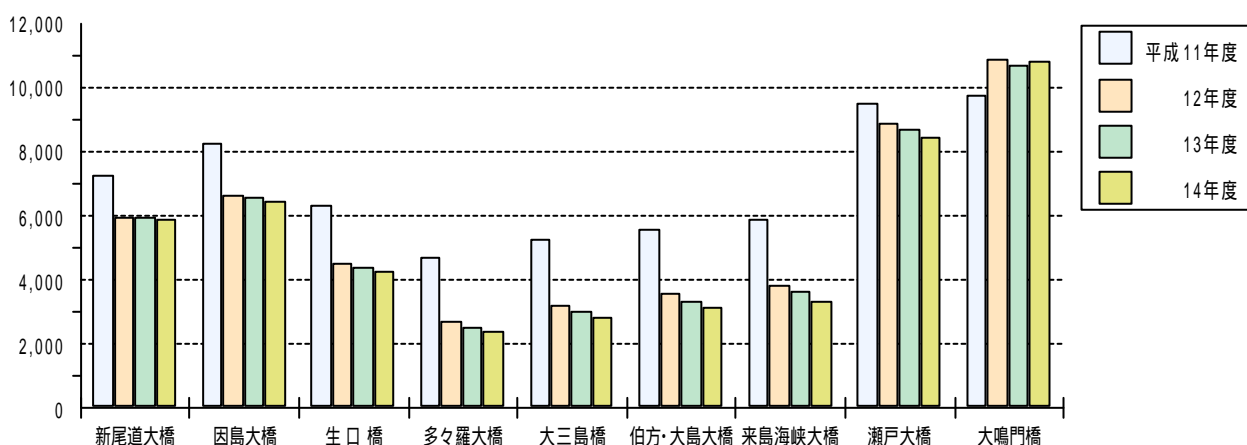
### エ 普通車

普通車は、7橋がいずれも、全通フィーバーの反動減の後も、引き続き減少傾向が続いている。マイカーによる個人型の観光客流の減少傾向が続いていることを物語っている。

減少率は、広島県側に比較して愛媛県側の橋梁で大きく、来島海峡大橋の平成14年度の減少率は8.6%に達している。多々羅大橋の平成14年度の減少率も6.1%に及び、日平均通行量は平成11年度の半分の規模にまで減少した。本州～四国本島間の個人型の旅客流が低迷している状況が反映されている。

瀬戸大橋は減少傾向が持続している。大鳴門橋は、中型車とほぼ同じパターンで停滞的である。

台 / 日 普通車の日平均通行台数の推移（各年5～12月）



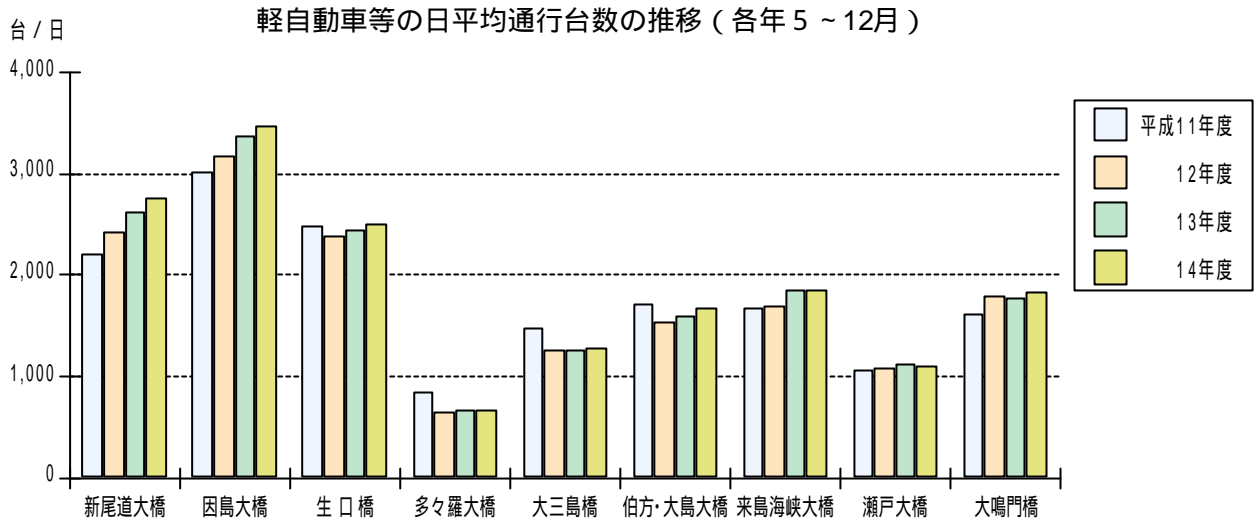
### オ 軽自動車等

軽自動車等は、平成13、14年度は、概ね7橋がいずれも堅調に増加している。中でも、生活圈や産業経済活動面等での一体化の進展等を背景として、新尾道大橋と因島大橋が堅調に増加している。

多々羅大橋は、広島県側と愛媛県側の島嶼間の日常生活や産業経済活動面等での交流の現状を反映して、通行台数が小規模な上に停滞的である。大三島橋も停滞的である。

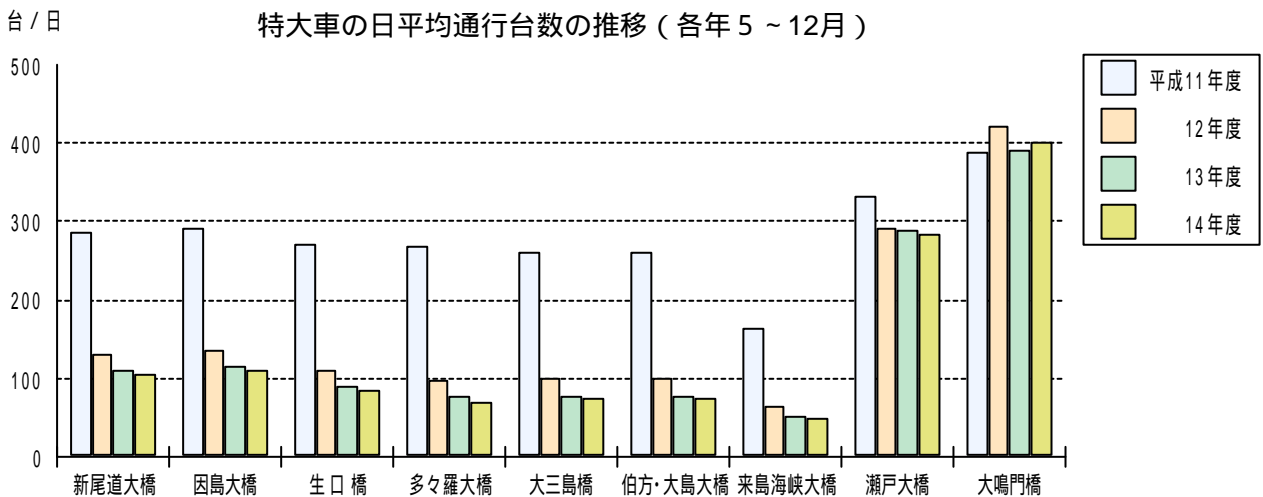
ちなみに、瀬戸大橋は、通行台数が多々羅大橋を除く「しまなみ海道」6橋を下回り、伸び悩んでいる。

大鳴門橋は、淡路島～徳島間の生活圈レベルや産業経済活動面等での交流を反映して、通行台数は瀬戸大橋を上回るが、必ずしも堅調な増加傾向はみられない。



### カ 特大車

特大車の通行台数は、「しまなみ海道」全通の平成11年度に、パックツアーを主体に、7橋いずれも盛況であったが、平成12年度には概ね半分以下の規模に落ち込み、その後も減少傾向が続いている。最も落ち込みの大きい多々羅大橋の平成14年度の通行台数は、平成11年度の約4分の1の規模にまで減少している。瀬戸大橋では、平成10年度をピークとして減少傾向が続いている。大鳴門橋では、平成13年度は前年の「花博」フィーバーの反動減がみられたものの、平成14年度はかなり立ち直り、高水準を維持している。関西圏を中心に、関西以东と四国間のパックツアーの流れが、明石ルートへと徐々にシフトしてきている状況を反映しているとみられる。



しまなみ海道の車種別日平均通行台数の推移(各年5~12月)

(単位:台/日%)

		新尾道大橋	因島大橋	生口橋	多々羅大橋	大三島橋	伯方大島大橋	来島海峡大橋	瀬戸大橋	大鳴門橋	
実 数	大型車	平成11年度	579	713	498	415	472	491	402	2,957	2,815
		12年度	577	700	464	377	447	457	374	2,891	3,127
		13年度	604	713	482	389	459	484	386	2,872	3,238
		14年度	610	716	489	391	448	501	373	2,845	3,380
	中型車	平成11年度	656	786	478	320	403	417	344	1,681	1,411
		12年度	688	810	472	289	375	390	299	1,640	1,521
		13年度	701	814	491	297	400	411	311	1,615	1,475
		14年度	718	828	509	313	405	420	316	1,578	1,497
	普通車	平成11年度	7,243	8,208	6,316	4,700	5,223	5,577	5,852	9,499	9,701
		12年度	5,958	6,645	4,483	2,722	3,195	3,546	3,798	8,888	10,832
		13年度	5,955	6,550	4,366	2,520	3,016	3,345	3,617	8,655	10,671
		14年度	5,853	6,426	4,222	2,378	2,826	3,156	3,319	8,402	10,799
	軽自動車等	平成11年度	2,207	3,012	2,471	842	1,463	1,713	1,677	1,060	1,608
		12年度	2,414	3,179	2,373	645	1,255	1,540	1,666	1,075	1,795
		13年度	2,621	3,373	2,448	667	1,252	1,593	1,843	1,111	1,772
		14年度	2,753	3,460	2,497	673	1,279	1,667	1,851	1,106	1,825
	特大車	平成11年度	285	292	271	268	259	259	164	331	387
		12年度	131	134	110	98	99	99	63	290	422
		13年度	110	114	89	76	77	77	50	288	389
		14年度	104	109	84	70	74	75	48	283	401
合計	平成11年度	10,971	13,010	10,035	6,546	7,819	8,457	8,439	15,528	15,916	
	12年度	9,769	11,469	7,903	4,131	5,371	6,032	6,229	14,784	17,697	
	13年度	9,991	11,563	7,875	3,950	5,208	5,910	6,207	14,541	17,546	
	14年度	10,038	11,539	7,801	3,826	5,031	5,819	5,907	14,214	17,901	
対 前 年 比 増 減 率	大型車	平成12年度	0.3	1.8	6.8	9.2	5.3	6.9	7.0	2.2	11.1
		13年度	4.7	1.9	3.9	3.2	2.7	5.9	3.2	0.7	3.5
		14年度	1.0	0.4	1.5	0.5	2.4	3.5	3.4	0.9	4.4
		平成12年度	4.9	3.1	1.3	9.7	6.9	6.5	13.1	2.4	7.8
	中型車	13年度	1.9	0.5	4.0	2.8	6.7	5.4	4.0	1.5	3.0
		14年度	2.4	1.7	3.7	5.4	1.3	2.2	1.6	2.3	1.5
		平成12年度	17.7	19.0	29.0	42.1	38.8	36.4	35.1	6.4	11.7
	普通車	13年度	0.1	1.4	2.6	7.4	5.6	5.7	4.8	2.6	1.5
		14年度	1.7	1.9	3.3	5.6	6.3	5.7	8.2	2.9	1.2
		平成12年度	9.4	5.5	4.0	23.4	14.2	10.1	1.1	1.4	12.0
	軽自動車等	13年度	8.6	6.1	3.2	3.4	0.2	3.4	8.7	3.3	1.3
		14年度	5.0	2.6	2.0	0.9	2.2	4.6	0.4	0.5	3.0
		平成12年度	54.0	54.1	59.4	63.4	61.8	61.8	61.6	12.4	9.0
	特大車	13年度	16.0	14.9	19.1	22.4	22.2	22.2	20.6	0.7	7.8
		14年度	5.5	4.4	5.6	7.9	3.9	2.6	4.0	1.7	3.1
		平成12年度	11.0	11.8	21.2	36.9	31.3	28.7	26.2	4.8	11.2
	合計	13年度	2.3	0.8	0.4	4.4	3.1	2.0	0.4	1.6	0.9
		14年度	0.5	0.2	0.9	3.1	3.3	1.5	4.8	2.2	2.0

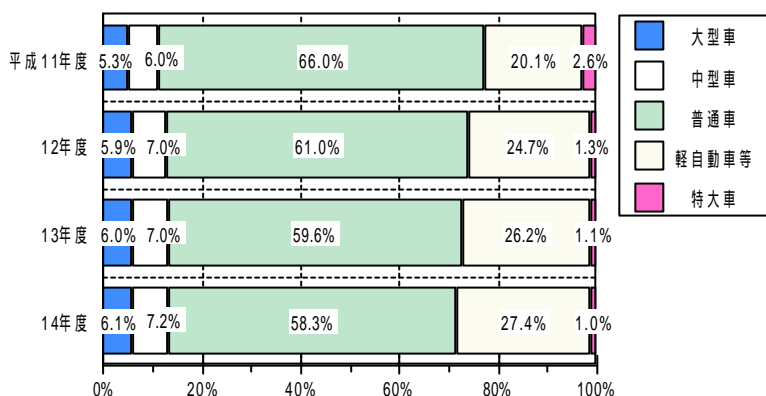
(資料)本州四国連絡橋公団調べ

(5) 車種別構成比の推移

「しまなみ海道」の日平均通行量（5～12月）の車種別構成比について、平成11～14年度間の推移をみると、7橋に共通して、マイカーによる個人型の観光客流の減少を反映して、普通車の割合が一貫して減少している。また、主としてパックスターの観光客流の減少に伴い、割合自体は小さいが、特大車のウエイトも減少している。

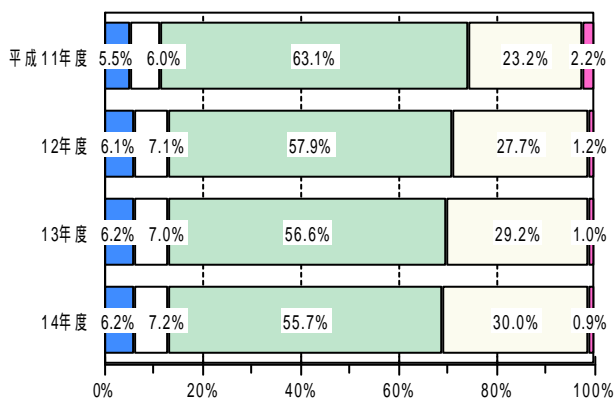
反面、トラックの通行台数の増加等を反映して、大型車、中型車の割合が増加している。また、生活圏や都市圏内、あるいは産業経済活動面等における交流の増加を背景に、軽自動車等の割合が、いずれの橋梁でも増加している。

新尾道大橋の車種別日平均通行台数（各年5～12月）

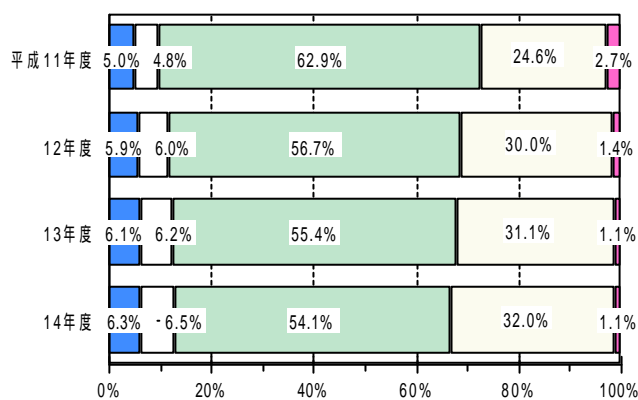


(資料) 本州四国連絡橋公団調べ

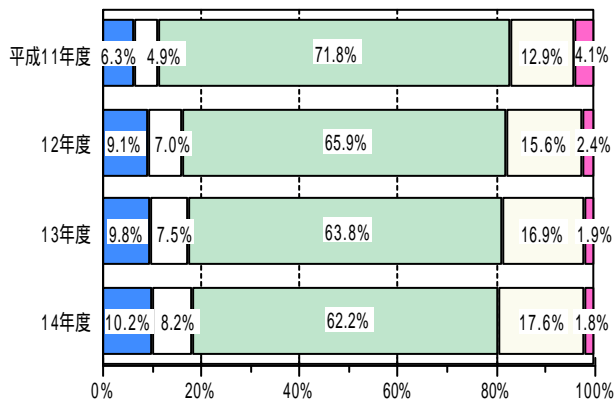
因島大橋の車種別日平均通行台数（各年5～12月）



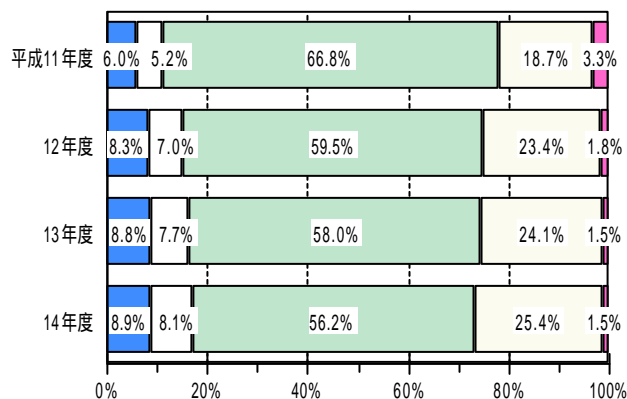
生口橋の車種別日平均通行台数（各年5～12月）



多々羅大橋の車種別日平均通行台数（各年5～12月）

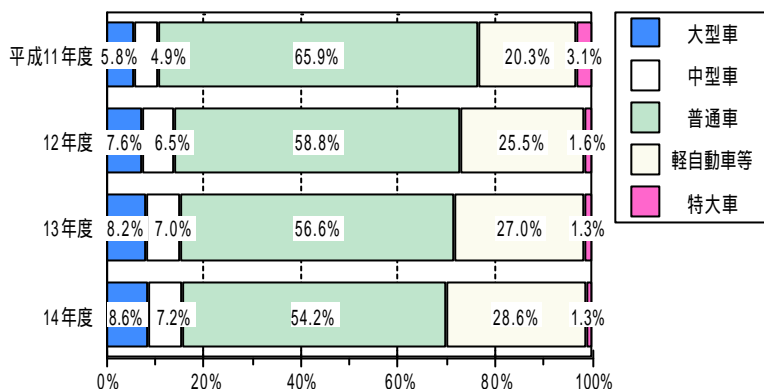


大三島橋の車種別日平均通行台数（各年5～12月）

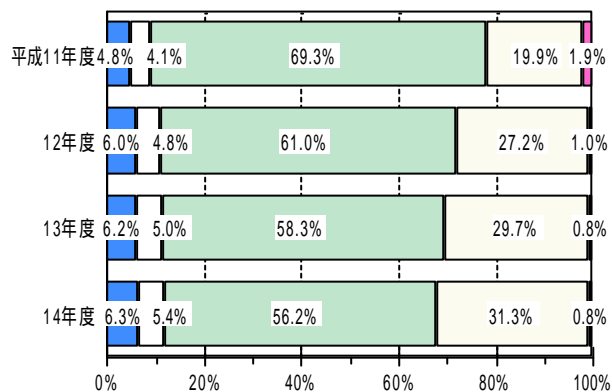




伯方・大島大橋の車種別日平均通行台数（各年5～12月）

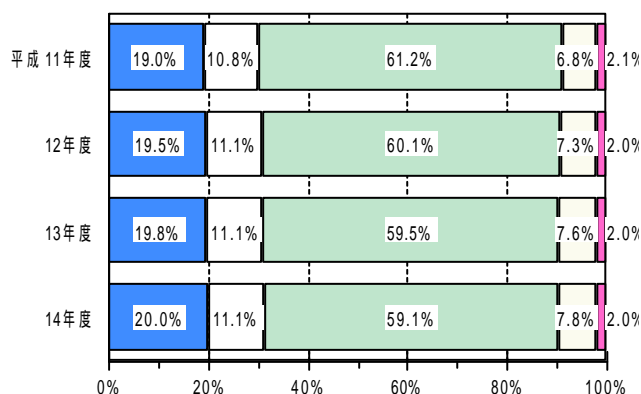


来島海峡大橋の車種別日平均通行台数（各年5～12月）

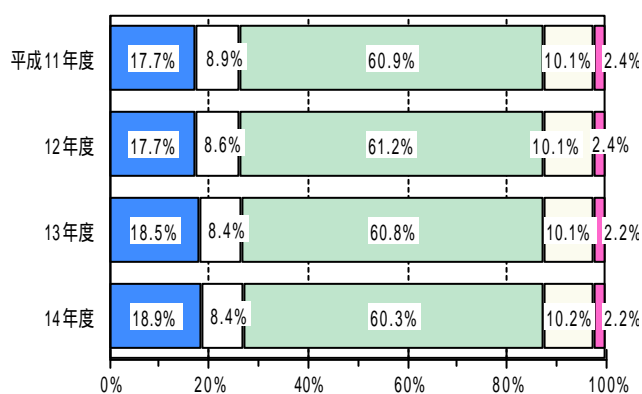


大鳴門橋では、普通車、中型車の割合の減少の一方で、大型車のウエイトが増加している。  
 瀬戸大橋では、普通車の割合が徐々に減少し、大型車及び軽自動車等のウエイトが増えている。  
 このほか、両橋に共通した特色として、「しまなみ海道」とは異なり、特大車が一定の割合を概ね維持している点があげられる。

瀬戸大橋の車種別日平均通行台数（各年5～12月）



大鳴門橋の車種別日平均通行台数（各年5～12月）



## (6) 行楽シーズンの通行台数

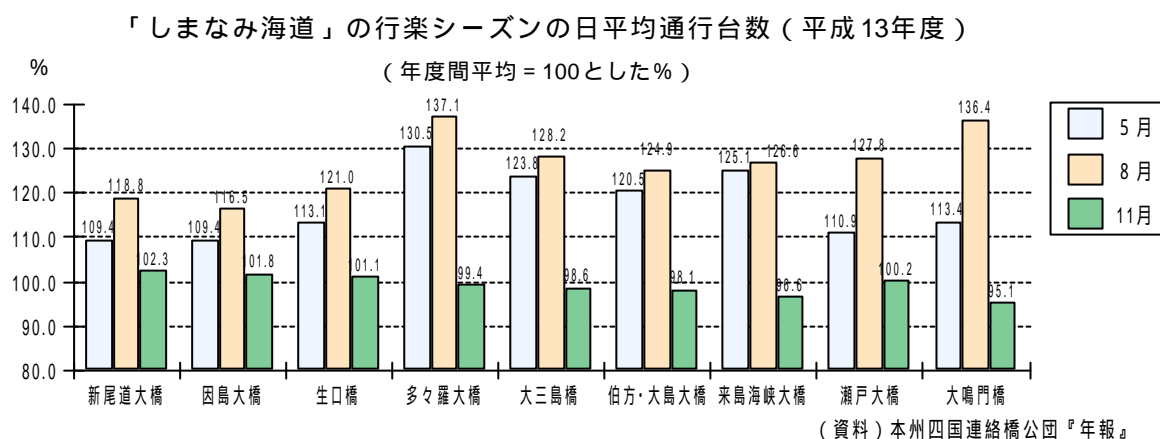
年間を通して観光客が集中する行楽シーズンの5月、8月、11月の平成13年度の日平均通行台数について、橋梁別に年度間平均=100とした%を計算し、橋梁別に比較すると、次のような特徴がみられる。

5月の連休を中心とした行楽シーズンでは、広島県側に比較して愛媛県側の橋梁の通行台数が多い。最大は多々羅大橋(130.5)、最低は新尾道大橋と因島大橋(109.4)である。

夏休みを中心とした行楽シーズンの8月も、多々羅大橋(137.1)をトップに、愛媛県側が広島県側を大きく上回っている。最低はやはり因島大橋(116.5)である。

秋の行楽シーズンの11月は、菊祭りやみかん狩り等で集客力をもつ広島県側が愛媛県側を上回るが、5月、8月ほど大きな差はない。最大は新尾道大橋(102.3)、最低は来島海峡大橋(96.6)である。

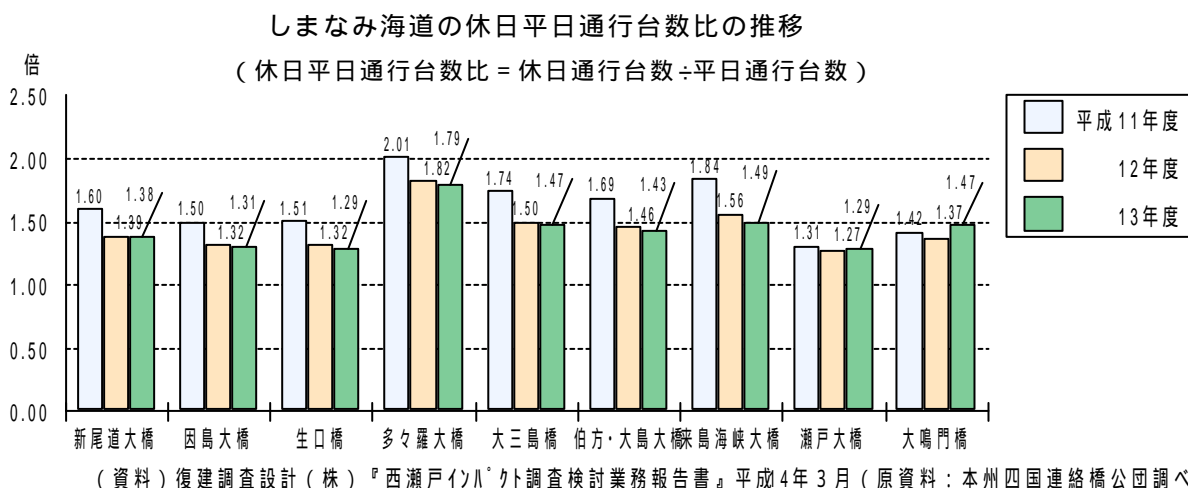
大鳴門橋は夏型であり、瀬戸大橋もほぼ同様である。



## (7) 休日平日通行台数比

平成13年度の休日平日通行台数比を橋梁別に比較すると、愛媛県側が広島県側を大幅に上回っている。最大は多々羅大橋(1.79倍)で、県境にあって通行量が最も少ない同橋が、休日の通行量は平日の1.8倍に膨らむことを示している。最低は生口橋(1.29倍) 因島大橋(1.31倍)がこれに次いでいる。

休日平日通行台数比の推移(平成11~13年度)をみると、「しまなみ海道」の各橋梁とも、全通翌年の平成12年度は反動減で大幅に落ち込んだが、平成13年度も小幅ではあるが低下しており、引き続き休日の集客力は落ちている。ちなみに、大鳴門橋では、平成13年度は過去3年間で最大となっており、瀬戸大橋も平成13年度には前年度を上回っている。



## 2 フェリーによる自動車輸送台数

### (1) 航路別輸送台数

「しまなみ海道」と競合もしくは補完関係にあるフェリー航路ルートのうち、山陽3県沿岸部と四国本島を結ぶ福山～多度津、竹原～波方、呉・広島・柳井～松山、宇野～高松の主要4ルートについて、平成13年度の自動車輸送台数をみると、4ルート計で1,567千台で、その航路別内訳は、宇野～高松1,058千台（67.5%）、呉・広島・柳井～松山325千台（20.7%）、竹原～波方129千台（8.2%）、福山～多度津55千台（3.5%）となっている。

全体の3分の2強を宇野～高松ルートが分担し、フェリー輸送のメインルートとなっている。

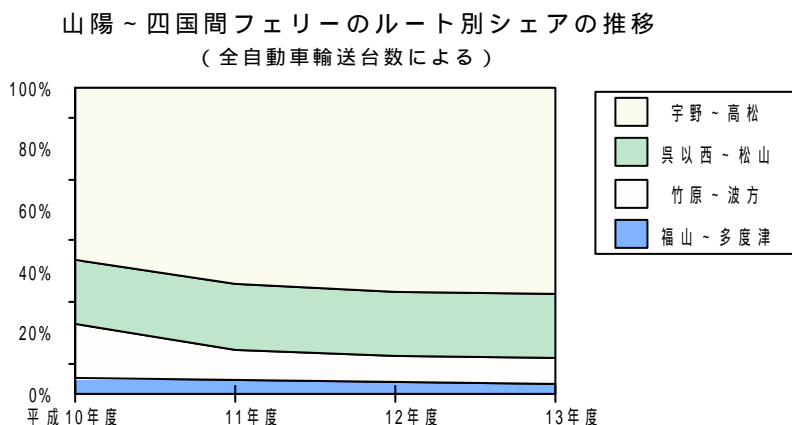
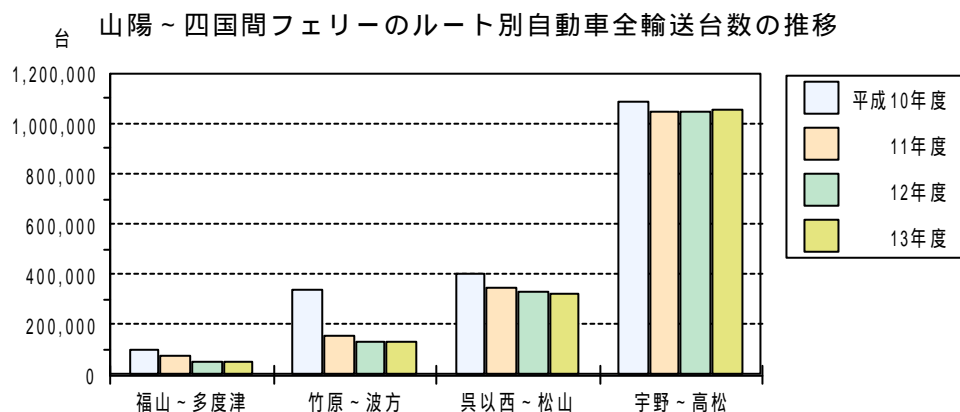
最近の推移をみると、4ルート全体として、本四架橋明石ルート及び「しまなみ海道」全通の影響を受けて、平成10～12年度にかけて大幅な減少傾向が続いた後、同13年度は減勢が一服し、横這いとなっている。ルート別にはかなり様相が異なり、宇野～高松ルートは、平成12年度には減勢に歯止めがかかり横這い、同13年度には小幅ではあるが増加している。

呉・広島・柳井～松山ルートは、平成13年度には減少率が大幅に縮まっている。

一方、竹原～波方ルート、福山～多度津ルートは、平成13年度も減少傾向が続いている。

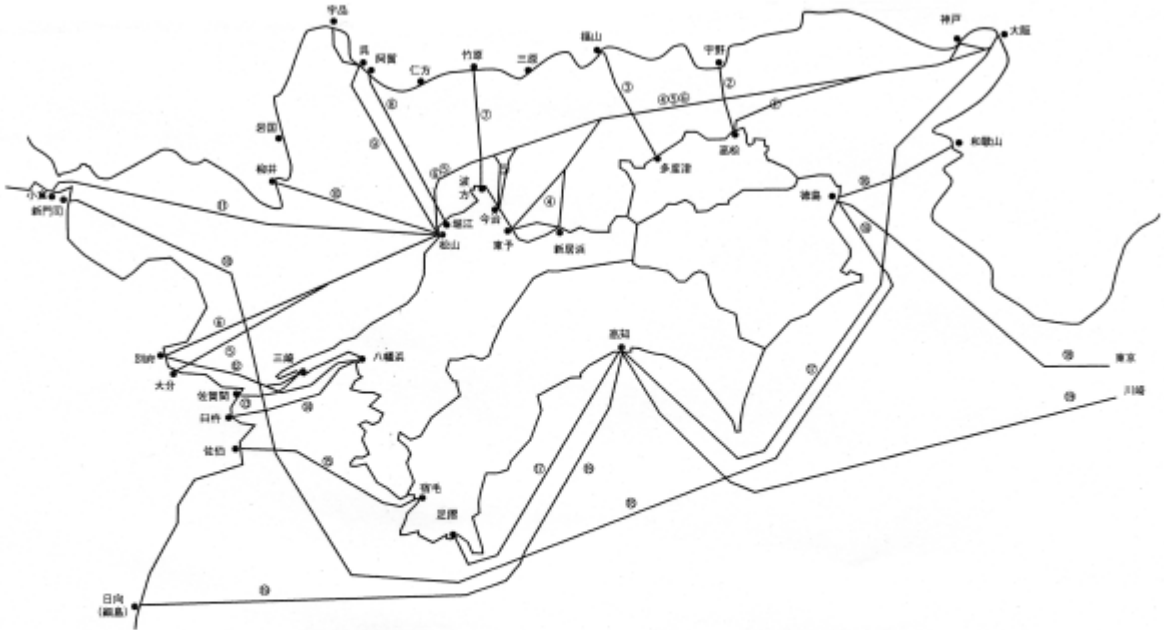
「しまなみ海道」全通を挟み、平成10～13年度間の減少率（4ルート平均18.7%減）をみると、落ち込みが最も大きかったのが竹原～波方ルート（61.9%減）で、次いで福山～多度津ルート（44.5%減）、呉・広島・柳井～松山ルート（20.1%減）となっている。これらに対して、宇野～高松ルートの減少率（2.4%減）はかなり小幅にとどまっている。

「しまなみ海道」の西、東に位置する竹原～波方と福山～多度津の両ルートが大きなダメージを受けている一方で、山陽と四国双方のゲートウェーに位置し、便数、港湾・背後施設等のインフラ整備が進められてきた宇野～高松ルートが本四間フェリーの基幹ルートとしてのポジションを維持し続けている。



(資料) 四国運輸局『四国運輸局業務要覧』

四国～本州・九州間のフェリー航路図 (資料：四国運輸局『四国運輸局業務要覧』平成14年版)



番号	事業者	航路	区別	番号	事業者	航路	区別	番号	事業者	航路	区別
①	加藤汽船	神戸～高松	中	⑧	呉～松山フェリー	阿賀～堀江	短	⑱	宿毛観光汽船	宿毛～佐伯	短
②	宇高国道フェリー	宇野～高松	短	⑨	石崎汽船	松山～宇品	短	⑲	南海フェリー	和歌山～徳島	短
	四国フェリー	高松～宇野	短		⑩	瀬戸内海汽船	宇品～松山	短	⑲	大阪高知特急フェリー	あしずり～高知～大塚
③	津國汽船	宇野～高松	短	⑪	防予汽船	柳井～三津浜	短	⑲	オーシャン寛九フェリー	北九州～徳島～東京	長
	せとうち物流	福山～多度津	短		⑫	関西汽船	小倉～松山	中	⑲	朝マリンエクスプレス	朝日～岡山～徳島～四国
④	四国開発フェリー	東予～新居浜～神戸～大阪	中	⑬	宇和島運輸	八幡浜～白杵	短	※区別欄の「長」、「中」及び「短」は航路距離がそれぞれ長距離 (300km以上)、中距離 (100km以上300km未満)、短距離 (100km未満)であることを示す。			
⑤	船ダイヤモンドフェリー	大分～神戸(徳島・今治寄港)	長	⑭	国道九四フェリー	佐賀関～三崎	短				
⑥	関西汽船	大阪～須磨(松山寄港)	長		宇和島運輸	八幡浜～白杵	短				
⑦	竹原渡方自動車航送船組合	竹原～波方	短		朝九国フェリーボート	八幡浜～白杵	短				

山陽～「しまなみ」島嶼～四国本島間の主要フェリー航路の概要

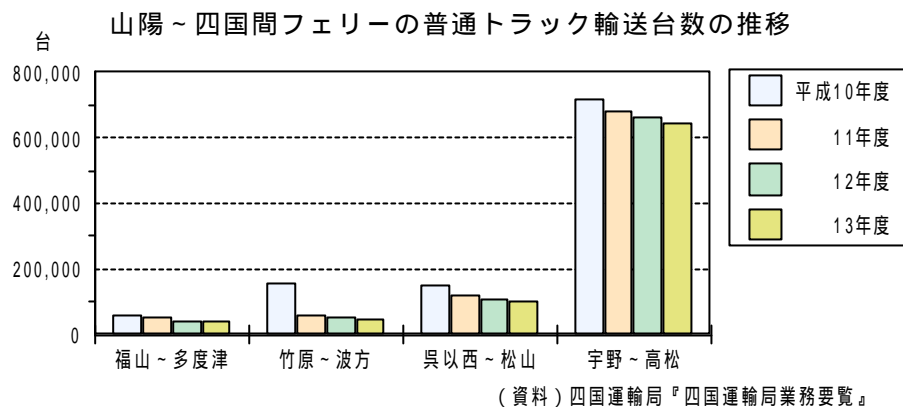
	距離 (km)	所要時間 (時：分)	車運賃(円)	
			4m未満	5m未満
<b>&lt; 山陽～四国 &gt;</b>				
宇野(玉野)～高松	18.0	1:00	2,900	3,300
福山～多度津	39.2	1:45	4,500	5,500
竹原～波方(今治)	25.1	1:10	5,000	6,300
阿賀(呉)～堀江(松山)	38.0	1:50	6,840	8,470
広島～松山	66.2	2:40	8,560	10,600
柳井～三津浜(松山)	61.2	2:25	8,980	11,320
<b>&lt; 山陽～「しまなみ」島嶼 &gt;</b>				
尾道～向島(尾道渡船)	0.3	4	120	130
三原～重井(因島)	10.7	37	1,500	2,100
須波(三原)～沢(瀬戸田)	5.4	20	1,420	1,630
忠海(竹原)～盛(大三島)	10.2	20	1,900	2,400
<b>&lt; 四国本島～「しまなみ」島嶼 &gt;</b>				
今治～下田水(吉海)	6.5	25	1,000	1,300
今治～宗方(大三島)	16.3	55	1,640	2,130

(注) 車運賃の4m未満欄のは3m未満、5m未満欄のは6m未満。  
 (資料) 『JR時刻表』平成15年2月、(株)日刊海事通信社『フェリー・旅客船ガイド』2002年春季号。

(2) 車種別輸送台数

ア 普通トラック

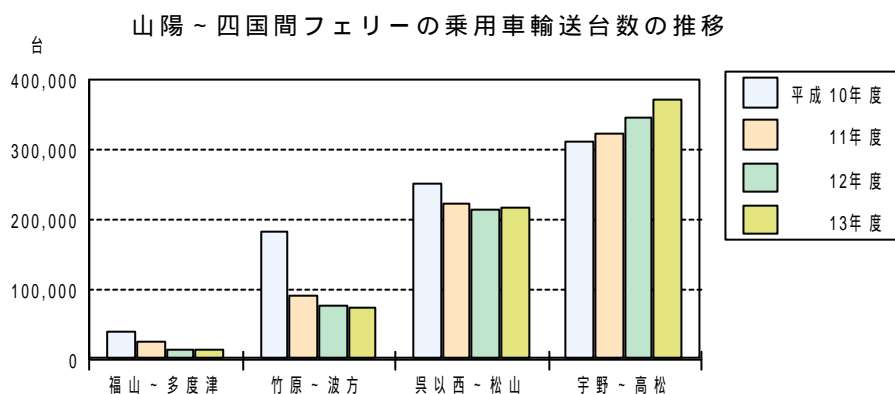
普通トラックの輸送台数は、4ルートの内いずれも平成13年度まで減少傾向が続いている。落ち込みが最も大きかった竹原～波方ルートでは、平成10～13年度間に輸送量が3分の1になった。全体として「しまなみ海道」全通が影響しているとみられるが、宇野～高松航路の減少には、明石ルート全通がかなり強く影響しているものとみられる。



### イ 乗用車

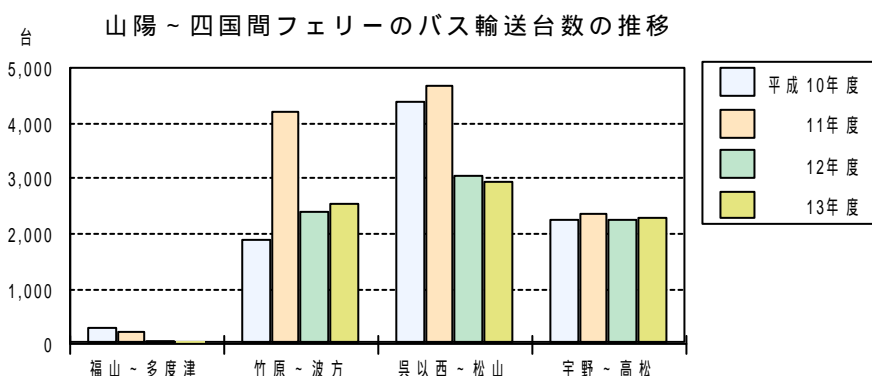
乗用車の輸送台数は、全体として、平成12年度には減少傾向にやや歯止めがかかり、平成13年度は減少から増加に転じている。

これには、宇野～高松ルートがひとり大幅な増加傾向を続けるとともに、呉・広島・柳井～松山ルートも、平成13年度には減少から増加に転ずるなど、主要2ルートの動向が大きく寄与している。



### ウ バス

バスは、「しまなみ海道」全通に伴う団体型の観光客流の増加を反映して、平成11年度に竹原～波方、呉・広島・柳井～松山の両ルートで大幅に増加した後、平成12、13年度は大きく減少している。宇野～高松ルートでは、最近4年間は概ね横這い基調で推移し、相対的に落ち着いた動きになっている。



山陽～四国間フェリーのルート別自動車輸送台数の推移

(単位：台、%)

		福山～多度津	竹原～波方	呉・広島・柳井～松山	宇野～高松	計
<b>&lt;実数&gt;</b>						
普通トラック	平成10年度	59,099	153,300	149,364	714,455	1,076,218
	11年度	50,774	61,523	119,508	677,545	909,350
	12年度	40,834	52,817	109,275	659,710	862,636
	13年度	39,719	49,200	102,842	645,211	836,972
乗用車	平成10年度	39,790	182,872	253,057	311,584	787,303
	11年度	27,018	91,154	222,901	323,935	665,008
	12年度	15,875	77,606	215,470	345,876	654,827
	13年度	15,341	76,482	218,940	372,691	683,454
バス	平成10年度	319	1,895	4,399	2,252	8,865
	11年度	237	4,218	4,684	2,364	11,503
	12年度	41	2,395	3,046	2,255	7,737
	13年度	30	2,529	2,957	2,306	7,822
その他	平成10年度		229		56,081	56,310
	11年度		789		44,622	45,411
	12年度		679		41,555	42,234
	13年度		658	407	37,932	38,997
計	平成10年度	99,208	338,296	406,820	1,084,372	1,928,696
	11年度	78,029	157,684	347,093	1,048,466	1,631,272
	12年度	56,750	133,497	327,791	1,049,396	1,567,434
	13年度	55,090	128,869	325,146	1,058,140	1,567,245
<b>&lt;対前年比増減率&gt;</b>						
普通トラック	平成11年度	14.1	59.9	20.0	5.2	15.5
	12年度	19.6	14.2	8.6	2.6	5.1
	13年度	2.7	6.8	5.9	2.2	3.0
乗用車	平成11年度	32.1	50.2	11.9	4.0	15.5
	12年度	41.2	14.9	3.3	6.8	1.5
	13年度	3.4	1.4	1.6	7.8	4.4
バス	平成11年度	25.7	122.6	6.5	5.0	29.8
	12年度	82.7	43.2	35.0	4.6	32.7
	13年度	26.8	5.6	2.9	2.3	1.1
その他	平成11年度		244.5		20.4	19.4
	12年度		13.9		6.9	7.0
	13年度		3.1		8.7	7.7
計	平成11年度	21.3	53.4	14.7	3.3	15.4
	12年度	27.3	15.3	5.6	0.1	3.9
	13年度	2.9	3.5	0.8	0.8	0.0

(資料) 四国運輸局監修『四国運輸局業務要覧』各年版

### 3 本四連絡橋とフェリーの分担

#### (1) ルート別通行・輸送台数

山陽3県沿岸部と四国本島を結ぶ本四連絡橋2ルート及び主要フェリー4ルートについて、平成10～13年度間の自動車通行・輸送台数の増減数及び増減率をみると、6ルートの計では、3年間に550千台(7.1%)増加している。

ルート別には、平成11年度開通の多々羅大橋が1,419千台純増したのに対して、他の5ルートは、瀬戸大橋508千台減(8.8%減)、フェリーの竹原～波方ルート209千台減(61.9%減)、呉・広島・柳井～松山ルート82千台減(20.1%減)、福山～多度津ルート44千台減(44.5%減)、宇野～高松ルート26千台減(2.4%減)といずれも減少している。減少数が大きいのが瀬戸大橋と竹原～波方ルート、減少率が際立って大きいのが竹原～波方ルートと福山～多度津ルートであった。

「しまなみ海道」は、瀬戸大橋と周辺のフェリー利用車の相当規模のルート転換を呼び起こしているが、

さらに6ルート計で550千台の純増がみられたことは、一部は貨物船・タンカー等による船舶輸送からの転換、本州～四国本島航路以外のフェリー末端区間の「しまなみ海道」への転換のほか、新規需要の喚起がかなり大きく寄与していることが想定される。

ちなみに、大鳴門橋の通行台数は3年間に308千台増加している。瀬戸大橋の通行台数の減少は、「しまなみ海道」とともに、かなりの部分が明石ルートへの利用転換によるものであったことが推測される。瀬戸大橋に近い位置にある宇野～高松ルートは、他のルートに比較すると減少数、減少率ともに小さく、本州四国間フェリーの基幹的なルートの地位を維持しているようにみられる。

(注)「しまなみ海道」の本州～四国本島間の通行台数については、県境に架かる多々羅大橋の通行台数で代替させた。

山陽～四国間の2橋・フェリールート別自動車通行・輸送台数の増減(平成10～13年度間)

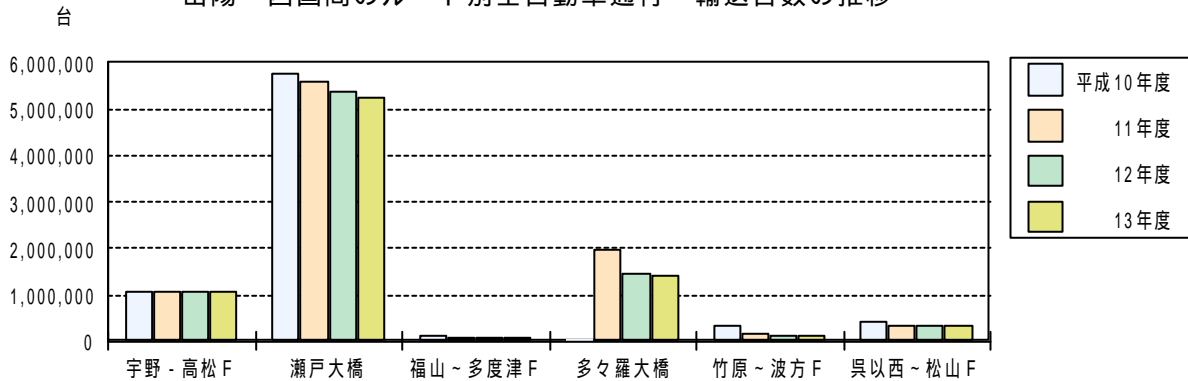
(単位:台、%)

		宇野～高松 フェリー	瀬戸大橋	福山～多度 津フェリー	多々羅大橋	竹原～波方 フェリー	呉・広島・柳 井～松山フ ェリー	計	(参考) 大鳴門橋
増 減 数	トラック	69,244	123,082	19,380	252,295	104,100	46,522	110,033	307,497
	乗用車	42,958	366,213	24,449	1,139,923	105,961	33,710	652,548	38,825
	バス	54	18,459	289	26,762	634	1,442	7,260	38,107
	計	26,232	507,754	44,118	1,418,980	209,427	81,674	549,775	308,215
増 減 率	トラック	9.7	7.1	32.8		67.9	31.1	3.9	21.6
	乗用車	11.7	9.4	62.4		57.9	13.3	13.8	0.9
	バス	2.4	15.3	90.6		33.5	32.8	5.6	21.4
	計	2.4	8.8	44.5		61.9	20.1	7.1	5.1

- (注) 1.平成10～13年度の3年間の増減数及び増減率を示す。  
 2.3橋のトラックは大型車と中型車の計、乗用車は普通車と軽自動車等の計、バスは特大車。  
 3.フェリーの乗用車には「その他」を含む。

(資料)本州四国連絡橋公団『本州四国連絡橋公団要覧』、四国運輸局『四国運輸局業務要覧』

山陽～四国間のルート別全自動車通行・輸送台数の推移



(注) F:フェリールートの略。(資料)前掲表の注参照

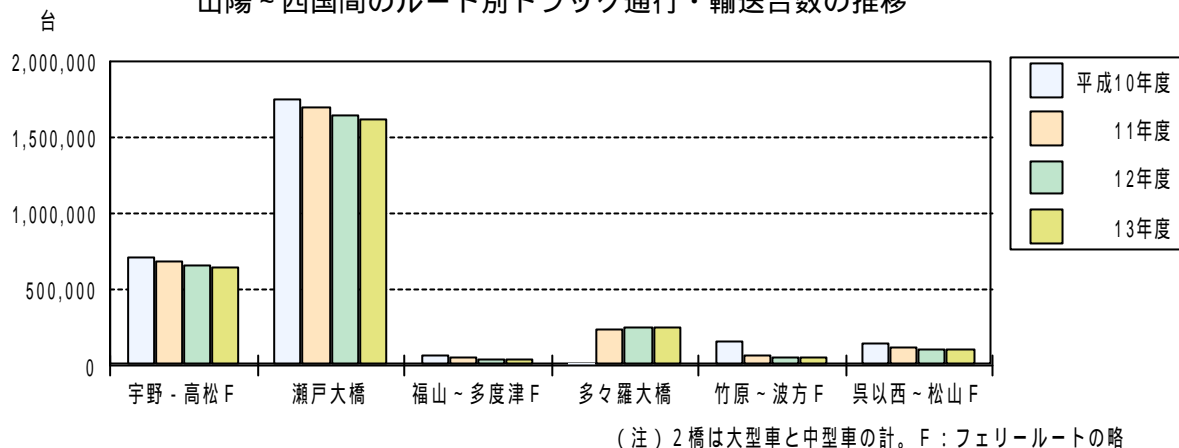
(2) 車種別通行・輸送台数

ア トラック

トラックは、平成10～13年度の3年間に6ルート計で110千台(3.9%)減少しており、大鳴門橋の307千台増加と対比すると、東寄りの瀬戸大橋、宇野～高松ルートを主体に、かなりの部分が明石ルートに転換しているものとみられる。

多々羅大橋の252千台純増に対して、減少数が特に大きかったのが瀬戸大橋の123千台減、竹原～波方ルートの104千台減、宇野～高松ルートの69千台減であった。減少率では、竹原～波方ルートの67.9%減、福山～多度津ルートの32.8%減、呉・広島・柳井～松山ルートの31.1%減が目立った。備後以西の相当部分が「しまなみ海道」へ、東山陽のかなりの部分が明石ルートへと転換していることが推測される。

山陽～四国間のルート別トラック通行・輸送台数の推移



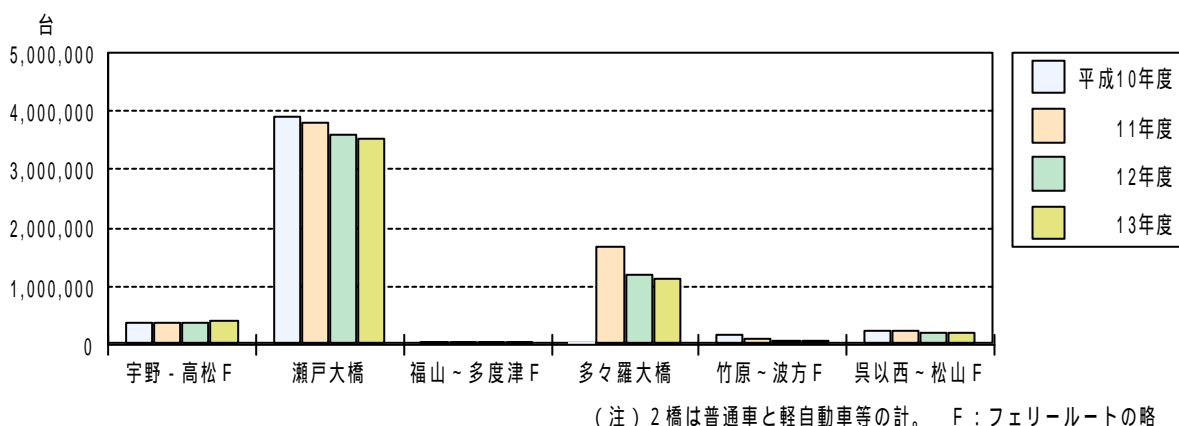
イ 乗用車

乗用車では、平成10～13年度の3年間に6ルート計で653千台（13.8%）増加し、「しまなみ海道」を中心に、マイカーによる個人型観光客をはじめ、軽自動車等による日常生活圏・都市圏レベルの人的・物的交流や、農漁業を含む地域産業に関連した製品・産業用資機材輸送等の新規需要が喚起されたことが推測される。

ルート別では、多々羅大橋（1,140千台増）と宇野～高松ルート（43千台増）以外は減少しているが、減少数が特に大きいのは瀬戸大橋の366千台減、竹原～波方ルートの106千台減であった。減少率では、福山～多度津ルートの62.4%減、竹原～波方ルートの57.9%減が突出している。

西山陽のフェリールートの減少は「しまなみ海道」への転換が主因とみられるが、瀬戸大橋は、「しまなみ海道」への利用転換とともに、マイカーによる個人型の観光利用等において、往復の行程で両橋を使い分けるといった利用法がかなり進んでいるためともみられる。

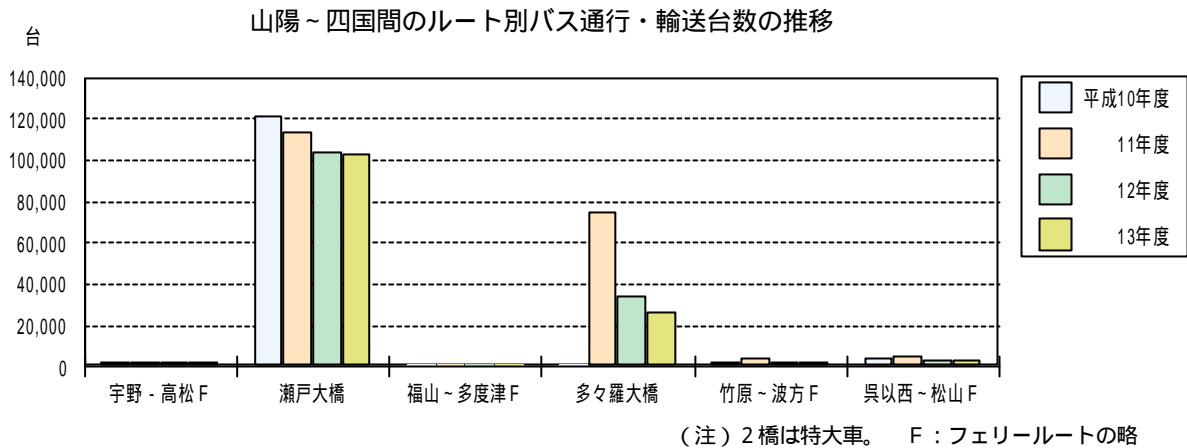
山陽～四国間のルート別乗用車通行・輸送台数の推移



ウ バス

バスは、平成10～13年度の3年間に6ルート計で7千台（5.6%）増加しているが、平成11年度開通の多々羅大橋の27千台純増に対して、瀬戸大橋の18千台減が、減少数において他のルートを引き離して大きい。減少率では、福山～多度津ルートの90.6%減が突出している。瀬戸大橋利用が減り、「しまなみ海道」がそれを上回る規模で増えている。



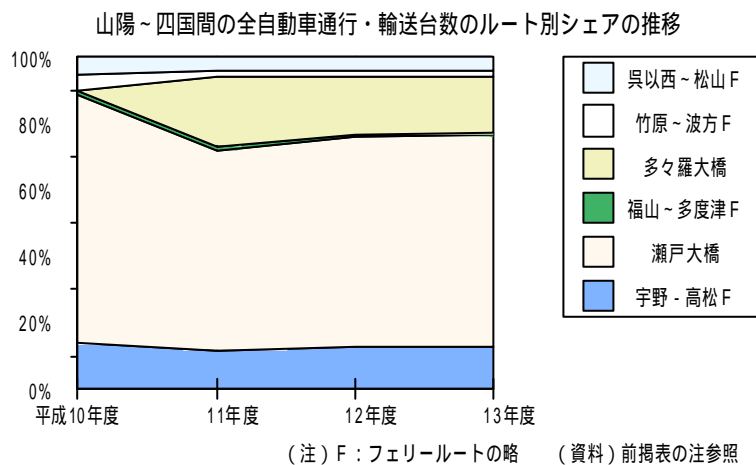


### (3) ルート別シェアの変化

平成13年度の自動車通行・輸送台数による6ルート別シェアを全車種についてみると、瀬戸大橋63.8%、多々羅大橋17.2%、宇野～高松ルート12.8%、その他6.2%となっている。瀬戸大橋と宇野～高松ルートが合わせて76.6%という高いシェアになっている。

平成10～13年度間の推移をみると、「しまなみ海道」全通を契機に、多々羅大橋が、瀬戸大橋のシェアを食う形で、平成11年度にはゼロから一挙に21.5%のシェアを確保したが、全通フィーバーの終息後（平成12年度）は17%台に後退するとともに、平成13年度もシェアはやや後退している。

これと対照的に、瀬戸大橋及び宇野～高松ルートがシェアをやや回復している。その他のフェリールートも、呉・広島・柳井～松山ルートをはじめ、やや落ち着きを取り戻している。

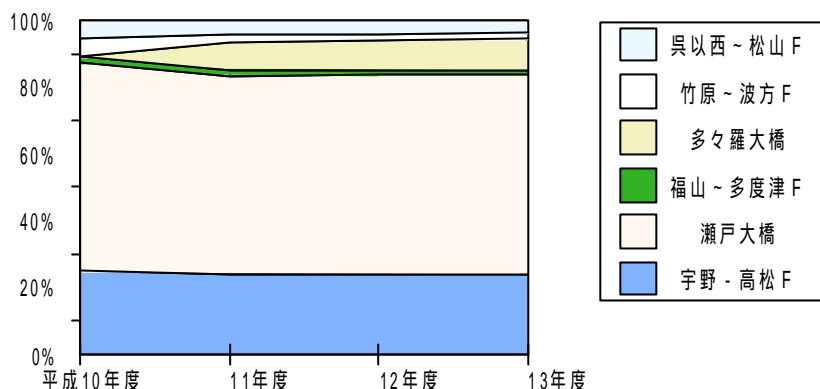


車種別では、トラックは、平成13年度で瀬戸大橋のシェア59.8%、宇野～高松ルート23.8%、多々羅大橋9.3%、その他7.1%である。中長距離トラックの利用が多いとみられる宇野～高松ルートが4分の1近いシェアを占め、瀬戸大橋と合わせて83.6%という高いシェアを確保している。多々羅大橋のシェアは1割に満たない。

平成10～13年度間の推移をみると、瀬戸大橋及び宇野～高松ルートが、「しまなみ海道」全通の翌平成12年度以後はほぼ横這いで、安定した推移を示している。

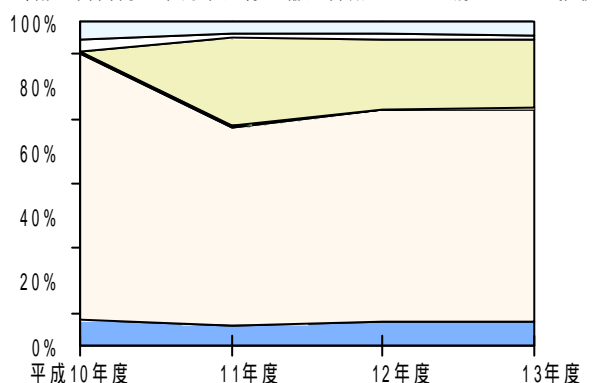
一方、福山～多度津ルート、竹原～波方ルート、呉・広島・柳井～松山ルートなどその他フェリールートは、いずれも小幅ではあるがシェアが低下傾向にあり、これらを食う形で多々羅大橋のシェアが上昇傾向をみせている。

山陽～四国間のトラック通行・輸送台数のルート別シェアの推移



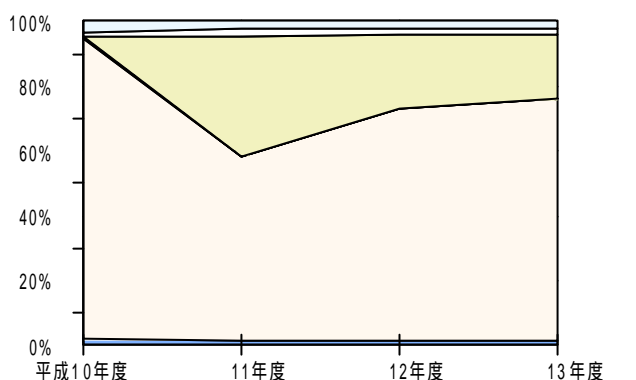
(注) 2橋は大型車と中型車の計。F：フェリールートの略 (資料) 前掲図の注参照

山陽～四国間の乗用車通行・輸送台数のルート別シェアの推移



(注) 2橋は普通車と軽自動車等の計。F：フェリールートの略

山陽～四国間のバス通行・輸送台数のルート別シェアの推移



(注) 2橋は特大大車。 F：フェリールートの略

乗用車では、平成13年度で瀬戸大橋65.5%、多々羅大橋21.1%、宇野～高松ルート7.6%、その他5.8%という分担になっている。本四架橋の場合は軽自動車等を含めていることも影響して、多々羅大橋が2割を超えるシェアをもち、瀬戸大橋と合わせて2橋のシェアが86.6%に及んでいる。

平成10～13年度間の推移では、「しまなみ海道」全通の平成11年度は、多々羅大橋以外はシェアが低下したが、平成12年度以降、宇野～高松ルート、呉・広島・柳井～松山ルートではシェアが上向き、これらと対照的に、多々羅大橋のシェアが低下気味となっている。

バスでは、平成13年度は瀬戸大橋74.8%、多々羅大橋19.5%、その他5.7%という構成で、2橋が94.3%を占めている。

平成10～13年度間の推移では、「しまなみ海道」全通に伴う団体型の観光客急増を反映して、多々羅大橋が平成11年度にゼロから一挙に37.4%のシェアを獲得し、その一方で、瀬戸大橋が93.2%から56.8%へとシェアを激減させるというドラスチックな変動が起こったが、全通フィーバー終息後は、瀬戸大橋では平成12、13年度にかけてシェアが上昇している。

逆に多々羅大橋は、平成11年度の37.4%から平成13年度には19.5%までシェアは殆ど半減している。

バス、乗用車の通行・輸送台数が、イベント等に対して鋭敏に反応し、ドラスチックな変動を繰り返すことが示されている。

山陽～四国間の2橋・フェリー航路ルート別自動車通行台数の推移

(単位：台、%)

		宇野～高松 フェリー	瀬戸大橋	福山～多度 津フェリー	多々羅大橋	竹原～波方 フェリー	呉・広島・柳 井～松山 フェリー	計
<実数>								
トラック	平成10年度	714,455	1,744,358	59,099		153,300	149,364	2,820,576
	11年度	677,545	1,693,717	50,774	238,691	61,523	119,508	2,841,758
	12年度	659,710	1,649,723	40,834	243,919	52,817	109,275	2,756,278
	13年度	645,211	1,621,276	39,719	252,295	49,200	102,842	2,710,543
乗用車	平成10年度	367,665	3,898,997	39,790		183,101	253,057	4,742,610
	11年度	368,557	3,798,080	27,018	1,669,164	91,943	222,901	6,177,663
	12年度	387,431	3,598,944	15,875	1,190,183	78,285	215,470	5,486,188
	13年度	410,623	3,532,784	15,341	1,139,923	77,140	219,347	5,395,158
バス	平成10年度	2,252	121,008	319		1,895	4,399	129,873
	11年度	2,364	113,853	237	75,050	4,218	4,684	200,406
	12年度	2,255	103,534	41	33,683	2,395	3,046	144,954
	13年度	2,306	102,549	30	26,762	2,529	2,957	137,133
計	平成10年度	1,084,372	5,764,363	99,208		338,296	406,820	7,693,059
	11年度	1,048,466	5,605,650	78,029	1,982,905	157,684	347,093	9,219,827
	12年度	1,049,396	5,352,201	56,750	1,467,785	133,497	327,791	8,387,420
	13年度	1,058,140	5,256,609	55,090	1,418,980	128,869	325,146	8,242,834
<対前年比増減率>								
トラック	平成11年度	5.2	2.9	14.1		59.9	20.0	0.8
	12年度	2.6	2.6	19.6	2.2	14.2	8.6	3.0
	13年度	2.2	1.7	2.7	3.4	6.8	5.9	1.7
乗用車	平成11年度	0.2	2.6	32.1		49.8	11.9	30.3
	12年度	5.1	5.2	41.2	28.7	14.9	3.3	11.2
	13年度	6.0	1.8	3.4	4.2	1.5	1.8	1.7
バス	平成11年度	5.0	5.9	25.7		122.6	6.5	54.3
	12年度	4.6	9.1	82.7	55.1	43.2	35.0	27.7
	13年度	2.3	1.0	26.8	20.5	5.6	2.9	5.4
計	平成11年度	3.3	2.8	21.3		53.4	14.7	19.8
	12年度	0.1	4.5	27.3	26.0	15.3	5.6	9.0
	13年度	0.8	1.8	2.9	3.3	3.5	0.8	1.7
<ルート別シェア>								
トラック	平成10年度	25.3	61.8	2.1		5.4	5.3	100.0
	11年度	23.8	59.6	1.8	8.4	2.2	4.2	100.0
	12年度	23.9	59.9	1.5	8.8	1.9	4.0	100.0
	13年度	23.8	59.8	1.5	9.3	1.8	3.8	100.0
乗用車	平成10年度	7.8	82.2	0.8		3.9	5.3	100.0
	11年度	6.0	61.5	0.4	27.0	1.5	3.6	100.0
	12年度	7.1	65.6	0.3	21.7	1.4	3.9	100.0
	13年度	7.6	65.5	0.3	21.1	1.4	4.1	100.0
バス	平成10年度	1.7	93.2	0.2		1.5	3.4	100.0
	11年度	1.2	56.8	0.1	37.4	2.1	2.3	100.0
	12年度	1.6	71.4	0.0	23.2	1.7	2.1	100.0
	13年度	1.7	74.8	0.0	19.5	1.8	2.2	100.0
計	平成10年度	14.1	74.9	1.3		4.4	5.3	100.0
	11年度	11.4	60.8	0.8	21.5	1.7	3.8	100.0
	12年度	12.5	63.8	0.7	17.5	1.6	3.9	100.0
	13年度	12.8	63.8	0.7	17.2	1.6	3.9	100.0

- (注) 1. 2橋は橋上通行台数、フェリーは輸送台数を示す。  
 2. 2橋については、概ね、大型車がトラック、普通車が乗用車、特大車がバスの通行台数を反映していると考えられる。このため、便宜的に、トラックとして大型車と中型車の計(路線バス・マイクロバスを含む)、乗用車として普通車と軽自動車等の計、バスとして特大車の通行台数を示した。  
 3. フェリーの乗用車には「その他」を含む。  
 4. 西瀬戸自動車道の新尾道、多々羅、来島海峡の各大橋は平成11年5月1日供用開始。  
 神戸淡路鳴門自動車道は平成10年4月5日全線供用開始。  
 (資料)本州四国連絡橋公団『本州四国連絡橋公団要覧』、四国運輸局監修『四国運輸局業務要覧』各年版

## 4 まとめと課題

### (1) まとめ

#### ア 橋梁別通行台数

全通フィーバーのあと愛媛県側は2年連続減少・広島県側は  
停滞基調で推移、総じて大型車の割合が低く・軽自動車等の割合が著しく高い

#### 通行台数の規模（平成13年度）

広島県側の通行台数が愛媛県側に比較して大きい。

本州又は四国本島から離れるほど通行台数は減る。

「しまなみ海道」の本州～四国本島間の通行台数の実勢を反映する多々羅大橋の通行台数は、瀬戸大橋・大鳴門橋の4割前後の規模。

#### 車種別構成（平成13年度）

大型車の割合が著しく低く、軽自動車等の割合が高い。

貨物の中長距離輸送機能が低く、日常的な生活圏や、都市圏内における人的移動や物流機能、地域産業に関連した製品・産業用資機材輸送等に特化している。

#### 通行台数の推移（平成11～14年度、各年5～12月）

愛媛県側は、平成13、14年度と最近2年間連続して減少している。多々羅大橋の落ち込みが特に大きく、本州～四国本島間の物流・旅客流の減少傾向を反映している。

広島県側は大きな落ち込みはなく、概して停滞基調で推移している。

大鳴門橋は明石ルートの特長効果、イベント効果、四国内の字形高速道ネットワークの整備効果等が寄与して、高水準を維持している。瀬戸大橋は減少傾向を継続している。

大型車・中型車・軽自動車等は概ね堅調に推移、対照的に  
普通車・特大車の減少傾向が続くなか愛媛県側の不振が目立つ

#### 車種別通行台数の推移（平成11～14年度、各年5～12月）

大型車の通行台数は、広島県側は概ね堅調に増加している。愛媛県側は橋梁によって様相が異なるが、多々羅大橋は堅調に推移していない。

大鳴門橋では、大型車は好調に増加傾向を続けているが、これと対照的に、瀬戸大橋は小幅の減少傾向が続いている

中型車の通行台数は、7橋がいずれも概ね堅調に増加傾向を続けている。

瀬戸大橋では、中型車は大型車を上回るテンポで減少傾向が続き、大鳴門橋も停滞的で、いずれも「しまなみ海道」とは対照的である。

普通車の通行台数は、マイカーによる個人型の観光客の落ち込み等を反映して、7橋のいずれも減少傾向が続いている。減少率は、広島県側に比較して愛媛県側が大きく、多々羅大橋の落ち込みが最も大きい。軽自動車等は概ね堅調に増加しているが、特に生活圏や産業経済活動面等での一体化の進展等を反映して広島県側が概して堅調である。これと対照的に、本州や四国本島から離れた愛媛県側2橋の停滞色が強い。特大車は、平成12年度の大規模な落ち込みの後も、減少傾向が続いている。

瀬戸大橋の特大車も減少傾向が続いているが、大鳴門橋は基調的には高水準を維持し、大都市圏・東日本と四国間の団体型の観光客流が明石ルートへと徐々にシフトしていることが推測される。

車種別構成比の推移（平成11～14年度、各年5～12月）

7橋に共通して、個人型や団体型の観光客流の減少等を反映して、普通車、特大車の割合が減少している。反面、トラック通行台数の増加等を反映して、大型車、中型車の割合が増加している。また、軽自動車の割合も、生活圏や都市圏内、あるいは産業経済活動面等における交流の増加等を背景に、各橋梁で増加している。

大鳴門橋では、大型車のウエイトが増加している。瀬戸大橋も含めて、特大車が一定の割合を概ね維持している点が共通している。

行楽シーズンの盛り上がりでは愛媛県側は春・夏型、広島県側は秋型、  
休日平日通行台数比は愛媛県側が広島県側を上回るも全体として低下傾向

行楽シーズンの通行台数（平成13年度間平均＝100とした％）

5月の連休を中心とした行楽シーズンでは、広島県側に比較して愛媛県側の通行台数が多い。夏休みを中心とした8月も、多々羅大橋をトップに、愛媛県側が広島県側を大きく上回っている。

秋の行楽シーズンの11月は、広島県側が愛媛県側を上回るが、5月、8月ほど大きな差はない。

大鳴門橋は夏型で、瀬戸大橋もほぼ同様である。

休日平日通行台数比（11～13年度）

愛媛県側が広島県側を大幅に上回っている。最大の多々羅大橋は、通行台数は最小であるが、休日の通行台数が平日の1.8倍に膨らむことになる。

平成11～13年度間の推移をみると、休日平日通行台数比は低下しており、引き続き休日の集客力が低下している。

大鳴門橋では、平成13年度には過去3年間で最大となっており、「しまなみ海道」とは対照的である。

#### イ フェリーによる自動車輸送台数

福山以西の3ルートで平成10～13年度の3年間に33.5万台減少、全体として  
普通トラックの減少傾向が続き、乗用車も福山発着・竹原発着ルートが不振

ルート別輸送台数（平成10～13年度）

山陽3県沿岸部と四国本島を結ぶ主要フェリー4ルートの自動車輸送台数は、明石ルート及び「しまなみ海道」全通の影響を受けて、平成10～12年度にかけて大幅な減少傾向が続いた後、平成13年度には減勢が一服し、横這いとなっている。

ルート別には様相がかなり異なり、宇野～高松ルートが平成12年度以降強含み横這いに転じている。一方、竹原～波方、福山～多度津の両ルートは平成13年度も減少傾向が続き、呉・広島・柳井～松山ルートも小幅の減少となっている。

最も落ち込みの大きかったのは竹原～波方ルートで、福山～多度津ルート、呉・広島・柳井～松山ルートが続き、3ルート合わせて3年度間に335千台減少した。

車種別輸送台数（平成10～13年度）

いずれの航路でも、普通トラックの減少傾向が続いている。落ち込みが最も大きかった竹原～波方ルートでは、平成10～13年度間に輸送台数が3分の1になった。

乗用車は航路によって様相が異なり、宇野～高松ルートが一貫して増加傾向を続けるなか、竹原～波方、福山～多度津の両ルートでは減勢は衰えをみせているものの、平成13年度まで減少傾向が続いている。

## ウ 本四連絡橋とフェリーの分担

新規需要喚起等により2橋・4フェリールート計で3年間に55万台増加、乗用車・軽の増加が大きく寄与するも、トラックは明石ルートへの転換等により11万台減少

### ルート別通行・輸送台数（平成10～13年度）

主要フェリー4ルートと本四2橋（多々羅大橋、瀬戸大橋）の計6ルートの自動車通行・輸送台数は、平成10～13年度間に550千台（7.1%）増加した。これには、貨物船・タンカー等による船舶輸送や、本州～四国本島ルート以外のフェリー端末区間の「しまなみ海道」への転換、新規需要の喚起等が、大きく寄与しているものとみられる。

ルート別には、多々羅大橋が純増（1,419千台）した以外は、他の5ルートは、「しまなみ海道」への転換を主因として、いずれも大幅に減少した。減少数が特に大きかったのが、「しまなみ海道」に加えて明石ルートへの転換が響いた瀬戸大橋と竹原～波方ルートであり、減少率では福山～多度津ルートの落ち込みも激しかった。

### 車種別通行・輸送台数（平成10～13年度）

トラックは6ルート計で3年間に110千台（3.9%）減少した。東寄りの瀬戸大橋、宇野～高松ルートを主体に明石ルートへの転換が進んだことが主因とみられる。ルート別では、多々羅大橋が252千台純増したほかは、他の5ルートはいずれも減少したが、瀬戸大橋、竹原～波方ルート、宇野～高松ルートの減少数が目立った。

乗用車は3年間に6ルート計で653千台（13.8%）増加した。「しまなみ海道」を中心に、マイカーによる個人型観光客をはじめ、軽自動車等による日常生活圏・都市圏レベルの人的・物的交流や、農漁業を含む地域産業に関連した製品・産業用資機材輸送等の新規需要が喚起されたことが推測される。

（注）本四架橋の乗用車には、軽自動車等を含めている。

ルート別では、多々羅大橋（1,140千台増）宇野～高松ルート以外はいずれも減少したが、瀬戸大橋の減少数が際立っている。

バスは、6ルート計で3年間に7千台増加した。「しまなみ海道」全通を契機に、パックスツアー等の団体型観光客を主体に、かなりの新規需要が喚起されたものとみられる。

多々羅大橋のシェアはトラック9.3%、乗用車21.1%、バス19.5%で、トラックはシェア上昇、瀬戸大橋・宇高ルートは平成12,13年度に乗用車・バスのシェアアップ

### ルート別シェアの変化（平成10～13年度）

平成13年度の総通行・輸送台数のルート別シェアでは、瀬戸大橋と宇野～高松ルートが合わせて76.6%を占め、多々羅大橋が17.2%を担っている。多々羅大橋は、平成11年度には一挙に21.5%のシェアを獲得したが、全通フィーバーの終息後はシェアは後退している。瀬戸大橋と宇野～高松ルートがシェアをやや回復し、その他のフェリールートもやや落ち着きを取り戻している。

トラックでは、平成13年度実績で、瀬戸大橋と中長距離トラックの利用が多い宇野～高松ルートが合わせて83.6%のシェアをもち、多々羅大橋のシェアは1割に満たない。瀬戸大橋と宇野～高松ルートのシェアは、平成12年度以降ほぼ横這いで、安定した推移を示している。一方、多々羅大橋は、その他のフェリールートのシェアを食う形で、小幅ではあるが上昇傾向をみせている。

乗用車では、平成13年度のルート別シェアは、瀬戸大橋と宇野～高松ルートの計73.1%に対して、多々羅大橋は21.1%である。平成12年度以降低下気味である。

バスでは、多々羅大橋は平成11年度に37.4%という高いシェアを獲得したが、平成13年度にはシェアは殆ど半減している。瀬戸大橋が堅調にシェアを伸ばし、宇野～高松ルートも上昇傾向にあり、東寄りの2ルートが多々羅大橋を食う形でシェアを高めている。

イベント等に対して鋭敏に反応し、ドラスチックな変動を繰り返す観光客流の動向が、これら乗用車やバスのシェアの変動に反映されているとみられる。

## (2) 課 題

### ア 課題整理の視点

以上の現状把握を踏まえて、「しまなみ海道」の利用促進のための課題の検討・整理を行うに当たっては、多角的にこれを行う必要がある。

課題整理の枠組みとしては、第1に、車種別に現実の状況が異なる点を踏まえて、基本的に次の車種区分にもとづき、各車種が担う主要な機能に着目しながら、検討・整理を行う必要がある。

- ・大型車 ... 大型トラック（中長距離）
- ・中型車 ... 中小型トラック（中短距離）
- ・普通車 ... 乗用車（マイカーによる個人型観光・ビジネス交流等）
- ・軽自動車等 ... 軽乗用車、軽ライトバン、軽トラック（生活圏内交流・端末輸送等）
- ・特大車・バス ... 大型バス、マイクロバス（パケットツアー・団体型観光等）

第2に、利用促進の方法として、次の区分にもとづき検討・整理を行う必要がある。

- ・新規需要喚起 ... 新規の需要喚起等による呼び込み
- ・ルート等転換促進 ... 他の本四架橋、フェリー、貨物船等船舶からの転換促進

### イ 主要課題

以上の視点から抽出される課題は、第2章以下の各分野別の課題と重複する部分が多い。このため、重複する部分の大半は基本的に次章以下にゆずり、ここでは、一部重複部分を含み、「しまなみ海道」利用促進へ向けた主要課題を整理すると次の通りである。

四国の 字型高速道ネットワーク整備、西日本規模の物流ネットワーク再編等をにらんだ「しまなみ海道」の位置づけの明確化。

個人型・団体型の観光客誘致策の推進。

広島、愛媛両県間の相互交流の促進。

フェリーと「しまなみ海道」との共生策の推進。

個人型・団体型の観光客等誘致による需要喚起策の推進。

「しまなみ海道」背後圏との連携による広域物流ネットワーク機能の強化。