

## 第6章 地域住民の生活上の変化

### 1 自動車保有

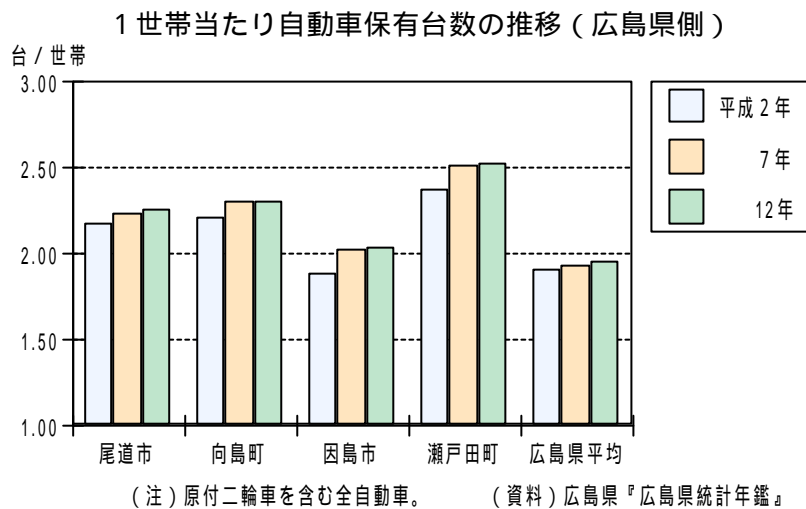
#### (1) 広島県沿線地域

広島県の沿線2市2町における1世帯当たり自動車保有台数は、平成2年時点で因島市を除き広島県平均を上回っていたが、生口橋開通（平成4年）をはさみ、平成2～7年間に、瀬戸田町及び因島市の保有台数が大幅に伸び、因島市の1世帯当たり保有台数は県平均をかなり上回るにいたった。

(注) ここでは、資料の関係上、原付二輪車を含んだ保有台数をみている。

瀬戸田町の保有水準は、それ以前から県平均を大幅に上回っていたが、これには、柑橘を主体とする果樹農業が盛んな地域であることと関係があるとみられる。

「しまなみ海道」の整備の進展に伴い、相対的に自営業のウエイトが高い島嶼部における自動車利用が一段と進み、生活面とともに、経営面にも一定の変化をもたらしつつあることをうかがわせる。



#### (2) 愛媛県沿線地域

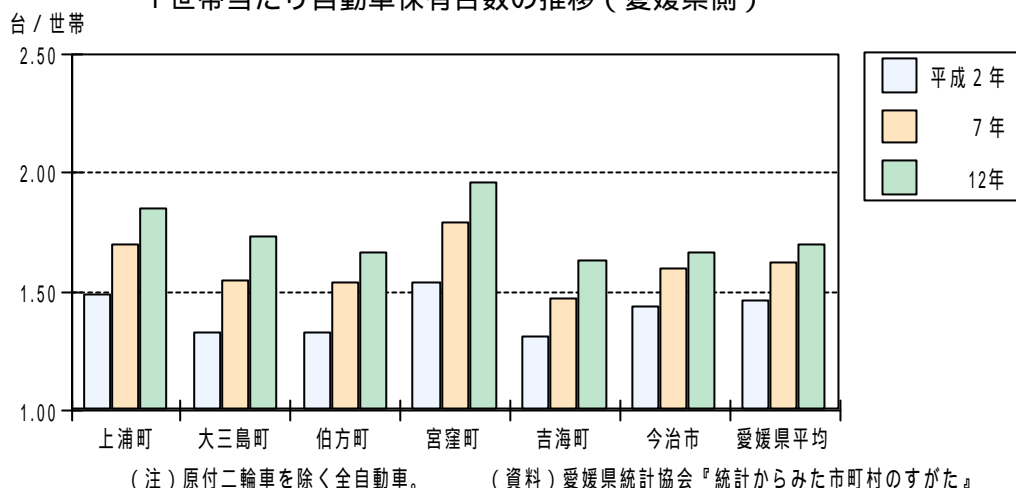
愛媛県の沿線地域では、平成初年時点で、宮窪町及び上浦町の自動車保有が愛媛県平均を上回る水準にあったが、来島海峡大橋及び多々羅大橋開通（平成11年）へ向けて、沿線の全市町が県平均を上回るテンポで保有水準を高めてきた。

(注) 愛媛県の場合は、自動車保有台数に原付二輪車が含まれていないため、広島県側と同一レベルでの比較はできない。

平成12年には、新たに大三島町の保有水準が県平均を超え、従来県平均を下回っていた伯方町、吉海町、今治市も、県平均との差を大幅に縮めている。

生活上及び自営業の面でも、自動車利用によるメリットを享受できる環境が整えられてきていることを示している。

## 1 世帯当たり自動車保有台数の推移（愛媛県側）



## 2 定期バス路線

「しまなみ海道」の島嶼部における定期バス路線は、架橋の進展とともに、フェリーを中心とした航路の廃止・減便等が進む中で逐次拡充され、さらに全通を契機として、本州及び四国本島の都市部発着便を含めて、路線の新設・増便等が進展した。

全通フィーバー終息後は、かなり減便等が図られたが、現時点では、本州～四国本島、本州～島嶼部、四国本島～島嶼部、島嶼～島嶼、島内の各レベルにわたり、バス会社11社が運行している。

島嶼部の住民、とりわけマイカー・二輪車等が利用できない高齢者、病弱の人、婦女子、学生・生徒等にとっては、これら定期バス路線は、对本州もしくは対四国本島や、島嶼部内での公共交通手段として日常生活の中で欠かせないものになっている。

高齢者や病弱の人は、路線バスを利用して都市部の病院・福祉施設等に通り、婦女子はショッピング等で気楽に都市部へ出向くことができるようになっている。学生・生徒も、島嶼部の公立高校の統合・再編等に対応して、路線バスを利用した都市部の高校への通学や、島嶼部内での通学等が容易になっている。

平成13年度における路線バスの年間通行台数は、橋梁によって多寡がある。最多は因島大橋の約6.6万台、最小は県境に架かる多々羅大橋の約2.4万台である。

平成11～13年度間の通行台数の推移をみると、「しまなみ海道」全通が平成11年5月であったことも影響して、平成12年度の通行台数は、尾道大橋及び因島大橋を除くと大半の橋梁で増加しているが、平成13年度は、来島海峡大橋（増加）及び因島大橋（横這い）以外は、軒並み減少している。

### 「しまなみ海道」の橋梁別路線バスの通行台数の推移

(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
実数	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
対前年比 増減率	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

(注) 新尾道大橋、多々羅大橋及び来島海峡大橋の一般供用開始は平成11年5月2日。

(資料) 「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)

### 3 通勤・通学

#### (1) 通勤

##### ア 広島県沿線地域

平成2～12年間の推移でみると、尾道市から福山市及び三原市、向島町から福山市への通勤が増えている。備後地域の中で、福山市の雇用吸引力が年をおって強まり、尾道市・向島町がその影響を強く受けていることがわかる。

それと同時に、尾道市及び向島町では、因島市及び瀬戸田町への通勤者が増えているのが特徴的である。それらの内容については明らかでないが、沿線島嶼部に対する営業面や、技術面等で影響力を強めていることも考えられる。社内事情による島嶼部の事業所統廃合等に伴う人的支援（島嶼部への通勤）を反映しているのではないかという見方もある。（島嶼部の自治体ヒアリング）

一方、島嶼部サイドでは、因島市及び瀬戸田町ともに、尾道市への通勤は減少している。福山市への通勤も横這い気味、三原市への通勤は減少している。その半面、因島市と瀬戸田町の間では、生口橋の開通をはさんで、瀬戸田町から因島市への通勤者が増え、最近10年間の推移でみると、相互に一定規模の交流が維持されてきている。

広島県沿線地域の市町別通勤状況

（単位：人）

常住地	従業地	広島県沿線地域					愛媛県沿線地域	沿線地域合計	沿線地域外			
		尾道市	向島町	因島市	瀬戸田町	計			福山市	三原市	愛媛県	
広島県沿線地域	尾道市	平成2年		1,296	140	15	1,451	12	1,463	4,471	1,849	23
		7年		1,540	194	23	1,757	14	1,771	4,888	1,914	31
		12年		1,173	237	39	1,449		1,449	5,062	2,071	31
	向島町	平成2年	2,939		80	4	3,023	2	3,025	615	317	4
		7年	2,844		100	12	2,956		2,956	666	305	12
		12年	2,633		128	19	2,780		2,780	729	313	12
	因島市	平成2年	349	135		691	1,175	14	1,189	115	238	172
		7年	327	152		593	1,072	19	1,091	121	213	160
		12年	291	106		694	1,091	28	1,119	118	189	242
	瀬戸田町	平成2年	54	15	412		481	4	485	6	226	26
		7年	53	12	572		637		637	12	216	33
		12年	38		530		568		568	18	200	60
計	平成2年	3,342	1,446	632	710	6,130	32	6,162	5,207	2,630	225	
	7年	3,224	1,704	866	628	6,422	33	6,455	5,687	2,648	236	
	12年	2,962	1,279	895	752	5,888	28	5,916	5,927	2,773	345	
愛媛県沿線地域		平成2年	9		26	52	87	1,592	1,679	11	33	4,727
		7年				19	19	1,614	1,633		21	5,485
		12年			20	18	38	1,663	1,701		11	5,963
沿線地域合計		平成2年	3,351	1,446	658	762	6,217	1,624	7,841	5,218	2,663	4,952
		7年	3,224	1,704	866	647	6,441	1,647	8,088	5,687	2,669	5,721
		12年	2,962	1,279	915	770	5,926	1,691	7,617	5,927	2,784	6,308

（注） 15歳以上就業者が対象。  
（資料）総務省『国勢調査報告』各年版

また、因島市及び瀬戸田町ともに、岩城村など周辺の愛媛県非架橋島嶼部への通勤が増えているのが特徴的である。愛媛県非架橋島嶼部では、岩城村の造船・関連工業が突出している。今治造船系の鋼造船所（最大5万トン級バラ積み貨物船・コンテナ船等）を主体に、船体ブロック・偽装関係等の工場が立地し、周辺島嶼部（因島、生口島、伯方島等）から通船・フェリー等により数百人規模の労働者が日々通勤している。

こうした状況の背景には、雇用の受け皿となる尾道市が抱える問題（都市型産業等の集積力）労働力を供給する側の島嶼部自体の問題（少子高齢化）等が考えられるが、両地域をつなぐ橋梁の通行料の問題も、日常的な交流を阻む要因として無視できないであろう。

愛媛県沿線地域との通勤を通じた交流関係が、「しまなみ海道」が全通したにもかかわらず進展していないのも特徴的である。広島県沿線地域からの通勤者は30人にも達せず、愛媛県沿線地域からの通勤者も40人を切っている。多々羅大橋をはさんで、両沿線地域の交流は殆ど進展せず、広島県沿線地域では、むしろ、愛媛県非架橋島嶼部との交流を強めているのが現状と言える。

## イ 愛媛県沿線地域

愛媛県沿線地域においても、今治市と沿線島嶼部との関係は、広島県沿線地域の場合と概ね似た状況がみられる。

沿線島嶼部から今治市への通勤者数は、「しまなみ海道」の整備の進展にもかかわらず、全体として減少している。半面、伯方町、宮窪町を主体に、今治市から沿線島嶼部への通勤者が増え、今治市主導の形で交流が拡大している。

そうした中で、島嶼部においては、吉海町と伯方町の相互交流が増え、伯方町から大三島町及び上浦町への通勤者数が増えている。

同じ島内では、大島では宮窪町から吉海町への通勤者が増え、大三島では大三島町と上浦町の相互交流が増えている。

通勤の面では、母都市的な位置づけにある四国本島の今治市の吸引力が強まるという形よりも、沿線島嶼部内において、四国本島との接点に位置する吉海町と、島嶼部の中心に位置する伯方町の両町が、島嶼部内における交流の軸として機能しているようである。

就職、とりわけ新規学卒者の就職の状況は明らかでないが、通勤という日常生活の面では、島嶼部内において、母都市も連動して、相対的に自立した交流が進んでいるようにみられる。

愛媛県側沿線地域の市町別通勤状況

(単位：人)

常住地	従業地	愛媛県沿線地域							広島県沿線地域	沿線地域合計	沿線地域外		
		上浦町	大三島町	伯方町	宮窪町	吉海町	今治市	計			愛媛県	広島県	
愛媛県沿線地域	上浦町	平成2年		142	86	6	3	18	255	43	298	7	52
		7年		132	80			19	231	19	250	19	68
		12年		155	73			19	247	28	275	22	38
	大三島町	平成2年	77		40	1	1	14	133	19	152	9	58
		7年	66		38			16	120		120	6	83
		12年	83		31			14	128		128	8	47
	伯方町	平成2年	26	13		57	18	80	194	17	211	28	27
		7年	38	25		46	28	99	236		236	40	33
		12年	69	45		38	35	83	270	10	280	56	16
	宮窪町	平成2年	2		36		131	76	245	1	246	4	3
		7年			53		149	97	299		299	17	
		12年			40		153	84	277		277	22	
吉海町	平成2年	2		46	154		308	510	1	511	24	1	
	7年			48	147		257	452		452	46		
	12年			77	120		229	426		426	49		
今治市	平成2年	6	16	67	68	98		255	6	261	4,655	19	
	7年		12	85	71	108		276		276	5,357	67	
	12年		25	102	86	102		315		315	5,806	68	
計	平成2年	113	171	275	286	251	496	1,592	87	1,679	4,727	160	
	7年	104	169	304	264	285	488	1,614	19	1,633	5,485	251	
	12年	152	225	323	244	290	429	1,663	38	1,701	5,963	169	
広島県沿線地域	平成2年	4	3	5			20	32	6,130	6,162	225	9,666	
	7年			10			23	33	6,422	6,455	236	10,251	
	12年		14	14				28	5,888	5,916	345	10,868	
沿線地域合計	平成2年	117	174	280	286	251	516	1,624	6,217	7,841	4,952	9,826	
	7年	104	169	314	264	285	511	1,647	6,441	8,088	5,721	10,502	
	12年	152	239	337	244	290	429	1,691	5,926	7,617	6,308	11,037	

(注) 15歳以上就業者が対象。

(資料) 総務省『国勢調査報告』各年版

## (2) 通学

### ア 広島県沿線地域

通学については、公立高校の統合・再編による影響等を考慮する必要があるが、広島県沿線地域に関しては、尾道市では、三原市への通学者の増加が顕著なほかは、福山市への通学者は減少し、向島町への通学者も大幅に減少している。

島嶼部の1市2町では、因島市から尾道市および三原市への通学者が増えているほかは、総じて地域間交流は縮小している。このうち尾道市への通学者の増加は、因島市内の公立高校の統合等を契機に、尾道市内の公立高校への進学者が増えたこと、また三原市への通学者増加は、同市内の私立高校への進学者が増えたことが影響しているとみられる。

そうした中で、因島市から愛媛県の非架橋島嶼部への通学者が増えるという現象がみられる。大半が、弓削町の弓削商船高等専門学校への通学者であるが、因島市出身学生のほかに、一部下宿者も含まれている。沿線地域の島嶼部における広島県と愛媛県の間での交流は、一部の例外を除くと皆無といってよい。

広島県沿線地域の市町別通学状況

(単位：人)

常住地	通学地	広島県沿線地域					愛媛県沿線地域	沿線地域合計	沿線地域外			
		尾道市	向島町	因島市	瀬戸田町	計			福山市	三原市	愛媛県	
広島県沿線地域	尾道市	平成2年		320	34	1	355		355	868	136	5
		7年		231	19		250		250	795	156	31
		12年		103	3	1	107		107	661	228	16
	向島町	平成2年	570		29		599		599	146	48	1
		7年	346		20		366		366	143	39	2
		12年	431		5		436		436	104	38	3
	因島市	平成2年	82	13		119	214		214	41	22	118
		7年	145	7		56	208	1	209	49	29	157
		12年	194	1		25	220		220	24	59	148
	瀬戸田町	平成2年	11	5	68		84		84	6	130	12
		7年	10		56		66		66	8	83	20
		12年	19		31		50		50	13	94	13
	計	平成2年	663	338	131	120	1,252		1,252	1,061	336	136
		7年	501	238	95	56	890	1	891	995	307	210
		12年	644	104	39	26	813		813	802	419	180
愛媛県沿線地域	平成2年						589	589	2	1	588	
	7年						467	467		6	605	
	12年						443	443	3	8	510	
沿線地域合計	平成2年	663	338	131	120	1,252	589	1,841	1,063	337	724	
	7年	501	238	95	56	890	468	1,358	995	313	815	
	12年	644	104	39	26	813	443	1,256	805	427	690	

(注) 15歳以上通学者が対象。

(資料) 総務省『国勢調査報告』各年版

イ 愛媛県沿線地域

愛媛県沿線地域では、伯方町、宮窪町を主体に、全体として島嶼部から今治市への通学者が増えている。大半は公立高校の生徒とみられるが、来島海峡大橋開通に伴い定期バス路線が開設されたために、それまでの下宿生活等から自宅通学に切り換えたことによる影響が大きいとみられる。

半面、島嶼部内での地域間の交流は少ない上に、学区制の再編による影響からか、大幅に減少している。その一方で、伯方町からは、非架橋島嶼部への通学がかなりの規模で続いている。弓削町の弓削商船高等専門学校への通学が主体であるが、高速船・フェリー航路(今治～因島)を利用して通学がなされているものとみられる。

愛媛県側沿線地域の市町別通学状況

(単位：人)

常住地	通学地	愛媛県沿線地域						広島県沿線地域	沿線地域合計	沿線地域外			
		上浦町	大三島町	伯方町	宮窪町	吉海町	今治市			計	愛媛県	広島県	
愛媛県沿線地域	上浦町	平成2年		131				10	141		141	2	4
		7年		86				31	117		117	4	10
		12年		55				25	80		80	2	8
	大三島町	平成2年						24	24		24		
		7年						38	38		38	2	2
		12年						29	29		29	1	2
	伯方町	平成2年						59	59		59	26	
		7年						63	63		63	72	2
		12年						106	106		106	49	
	宮窪町	平成2年			12		116	52	180		180	3	
		7年			2		64	54	120		120	3	
		12年					16	87	103		103	6	
	吉海町	平成2年						128	128		128	7	
		7年						119	119		119	6	
		12年						121	121		121	5	
今治市	平成2年				2	55		57		57	550		
	7年			1		9		10		10	518	8	
	12年				1	3		4		4	447	12	
計	平成2年		131	12	2	171	273	589		589	588	4	
	7年		86	3		73	305	467		467	605	22	
	12年		55		1	19	368	443		443	510	22	
広島県沿線地域	平成2年						1	1	1,252	1,252	136	1734	
	7年								890	891	210	1642	
	12年								813	813	180	1463	
沿線地域合計	平成2年		131	12	2	171	273	589	1,252	1,841	724	1,738	
	7年		86	3		73	306	468	890	1,358	815	1,664	
	12年		55		1	19	368	443	813	1,256	690	1,485	

(注) 15歳以上通学者が対象。

(資料) 総務省『国勢調査報告』各年版

(3) 通勤通学計

ア 広島県沿線地域

島嶼部の因島市と瀬戸田町に注目して通勤通学全体の動きをみると、両市町とも、沿線地域外との関係では、福山市及び三原市への通勤通学者は概して増えておらず、むしろ愛媛県の非架橋島嶼部（弓削町・岩城村等）への通勤通学が増えている。

尾道市との関係では、因島市では尾道市との相互交流が増え、瀬戸田町も尾道市からの通勤通学が僅かではあるが増えている。母都市である尾道市とは、「しまなみ海道」の整備が進む中で、相互の交流が増加している。

広島県沿線地域の市町別通勤通学状況

(単位：人)

常住地	従業・通学地		広島県沿線地域				愛媛県沿線地域	沿線地域合計	沿線地域外			
			尾道市	向島町	因島市	瀬戸田町			計	福山市	三原市	愛媛県
広島県沿線地域	尾道市	平成2年		1,616	174	16	1,806	12	1,818	5,339	1,985	28
		7年		1,771	213	23	2,007	14	2,021	5,683	2,070	62
		12年		1,276	240	40	1,556		1,556	5,723	2,299	47
	向島町	平成2年	3,509		109	4	3,622	2	3,624	761	365	5
		7年	3,190		120	12	3,322		3,322	809	344	14
		12年	3,064		133	19	3,216		3,216	833	351	15
	因島市	平成2年	431	148		810	1,389	14	1,403	156	260	290
		7年	472	159		649	1,280	20	1,300	170	242	317
		12年	485	107		719	1,311	28	1,339	142	248	390
	瀬戸田町	平成2年	65	20	480		565	4	569	12	356	38
		7年	63	12	628		703		703	20	299	53
		12年	57		561		618		618	31	294	73
	計	平成2年	4,005	1,784	763	830	7,382	32	7,414	6,268	2,966	361
		7年	3,725	1,942	961	684	7,312	34	7,346	6,682	2,955	446
		12年	3,606	1,383	934	778	6,701	28	6,729	6,729	3,192	525
愛媛県沿線地域	平成2年			26	52	87	2,181	2,268	13	34	5,315	
	7年				19	19	2,081	2,100		27	6,090	
	12年			20	18	38	2,106	2,144		19	6,473	
沿線地域合計	平成2年	4,014	1,784	789	882	7,469	2,213	9,682	6,281	3,000	5,676	
	7年	3,725	1,942	961	703	7,331	2,115	9,446	6,682	2,982	6,536	
	12年	3,606	1,383	954	796	6,739	2,134	8,873	6,729	3,211	6,998	

(注) 15歳以上就業者・通学者が対象。  
 (資料) 総務省『国勢調査報告』各年版

因島市と瀬戸田町の間では、生口橋の開通をはさんで瀬戸田町から因島市への通勤通学が増えたが、その後は減少し、相互交流量としてみれば、最近10年間で大きな変動はみられない。

総じて、因島市及び瀬戸田町をとりまく状況にドラスチックな変動がみられない中で、母都市の尾道市との相互交流や、愛媛県の非架橋島嶼部への通勤通学が増加するとともに、両市町間の交流が維持されてきたといえる。

イ 愛媛県沿線地域

沿線島嶼部の5町に注目して通勤通学全体の動きをみると、沿線地域外との関係では、愛媛県の非架橋島嶼部（岩城村・弓削町等）への通勤通学の増加、広島県の非架橋島嶼部・本州（木江町・三原市・竹原市等）への通勤通学が一定規模を維持している。

今治市との関係では、伯方町、宮窪町では今治市との相互交流が増えた一方で、吉海町では減少しており、町によって様相が異なる。

沿線島嶼部の内部では、伯方町では、宮窪町を除きその他の3町への通勤通学者が増え、吉海町からの通勤通学者が増えるなど、沿線島嶼部5町の中では、相対的にみて他町との交流が目立っている。

総じて、愛媛県の沿線地域においても、母都市の今治市への緩やかな集中のなかで、島嶼部地域間では全体としてドラスチックな変動は起こっていない。

愛媛県側沿線地域の市町別通勤通学状況

(単位：人)

常住地	従業・通学地	愛媛県沿線地域							広島県沿線地域	沿線地域合計		沿線地域外	
		上浦町	大三島町	伯方町	宮窪町	吉海町	今治市	計		愛媛県	広島県		
愛媛県沿線地域	上浦町	平成2年		273	86	6	3	28	396	52	448	9	56
		7年		218	80			50	348	19	367	23	78
		12年		210	73			44	327	28	355	24	46
	大三島町	平成2年	77		40	1	1	38	157	19	176	9	58
		7年	66		38			54	158		158	8	85
		12年	83		31			43	157		157	9	49
	伯方町	平成2年	26	13		57	18	139	253	17	270	54	27
		7年	38	25		46	28	162	299		299	112	35
12年		69	45		38	35	189	376	10	386	105	16	
宮窪町	平成2年	2		48		247	128	425	1	426	7	3	
	7年			55		213	151	419		419	20		
	12年			40		169	171	380		380	28		
吉海町	平成2年	2		46	154		436	638	1	639	31		
	7年			48	147		376	571		571	52		
	12年			77	120		350	547		547	54		
今治市	平成2年	6	16	67	70	153		312	6	318	5,205	19	
	7年		12	86	71	117		286		286	5,875	75	
	12年		25	102	87	105		319		319	6,253	80	
計	平成2年	113	302	287	288	422	769	2,181	87	2,268	5,315	163	
	7年	104	255	307	264	358	793	2,081	19	2,100	6,090	273	
	12年	152	280	323	245	309	797	2,106	38	2,144	6,473	191	
広島県沿線地域	平成2年	4	3	5			20	32	7,382	7,414	361	11,400	
	7年			10			24	34	7,312	7,346	446	11,893	
	12年		14	14				28	6,701	6,729	525	12,331	
沿線地域合計	平成2年	117	305	292	288	422	789	2,213	7,469	9,682	5,676	11,563	
	7年	104	255	317	264	358	817	2,115	7,331	9,446	6,536	12,166	
	12年	152	294	337	245	309	797	2,134	6,739	8,873	6,998	12,522	

(注) 15歳以上就業者・通学者が対象。  
 (資料) 総務省『国勢調査報告』各年版

4 買物商圈

(注) 愛媛県沿線地域についてはデータがないため、以下の分析は広島県沿線地域に限る。

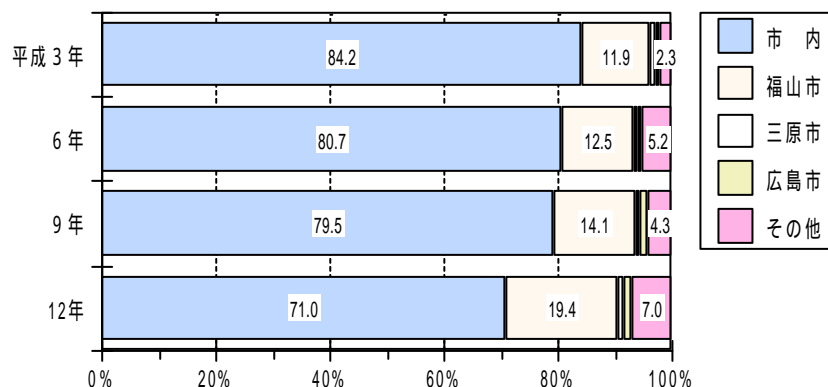
(1) 尾道市

買回品について、買物先の地域別割合をみると、尾道市の場合、平成12年時点で、市内71.0%、福山市19.4%で、商店街等を中心とした市内での買物が主体になっている。

(注) 買回品は、繊維衣料品、身の回り品、耐久消費財、文化品(カメラ・時計・書籍・文具等)など、消費者が購買に際して、色や柄、スタイル、デザイン等を比較しながら選択して買う商品のこと。

しかし、市内が84.2%を占めた平成2年当時と比較すると、最近約10年間で市内での買物割合(地元購買率)は大幅に低下しており(13ポイント)、福山市のシェアが倍増に近い伸びを示している(11.9%~19.4%)。特に平成9~12年間の福山市のシェア拡大が目立つが、これには、大型複合商業施設の「ポートプラザ日化」の開店(平成11年2月)等が影響しているものとみられる。

尾道市の買回品買物先別買物割合の推移



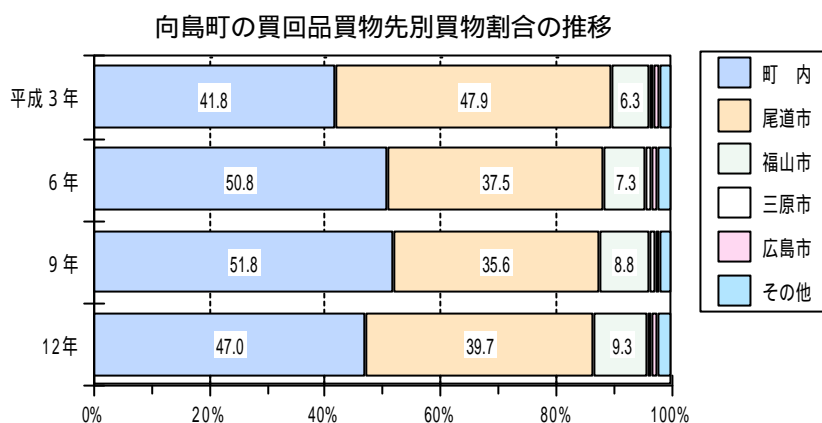
(資料) 広島県商工労働部『広島県商圏調査結果報告書』

## (2) 向島町

平成12年時点で、買回品の買物先地域別割合は、町内47%、尾道市39.7%、福山市9.3%で、町内と尾道市が概ね5対4の割合で使い分けられている。

尾道市中心部とは、尾道水道によって隔てられているとはいえ、住民生活の面では殆ど一体化しており、買回品に関しては、9割近くが地元で購入されているとみてよい。

福山市がシェアを伸ばしてきているものの、最近約10年間で3ポイント程度のシェアアップにとどまり、尾道市の場合（上記）ほど影響力は大きくない。

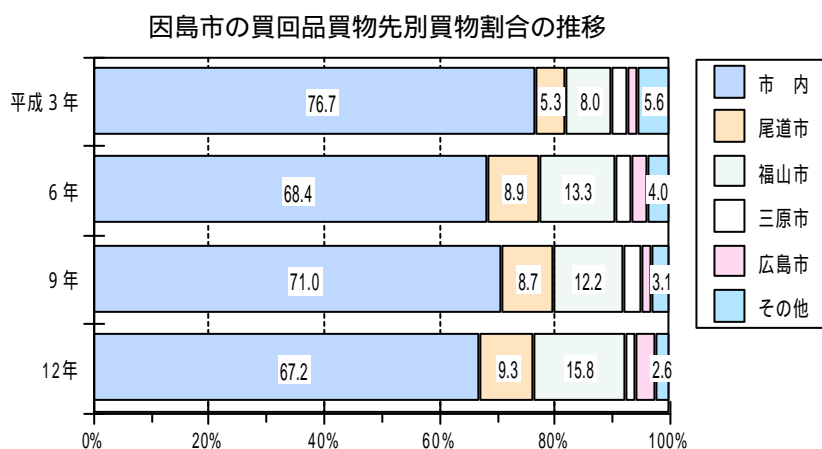


## (3) 因島市

平成12年における買回品の市内での買物割合は67.2%で、一定の自立性が維持されている。愛媛県の非架橋島嶼地域を背後圏にもつ小地域の中心として、一定の商業集積を有しているためとみられる。

しかし、最近約10年間に本州都市部への流出が進み、地元購買率は約10ポイント低下している。シェアを伸ばしたのは福山市（8% 15.8%）と尾道市（5.3% 9.3%）で、特に福山市の吸引力強化が目立つ。

因島大橋は、既に昭和58年12月に開通しているが、平成10年4月の島内高速道完成、同11年5月の「しまなみ海道」全通等に加えて、福山市における大型複合商業施設の整備等に伴い、購買力の島外流出が進んだものとみられる。



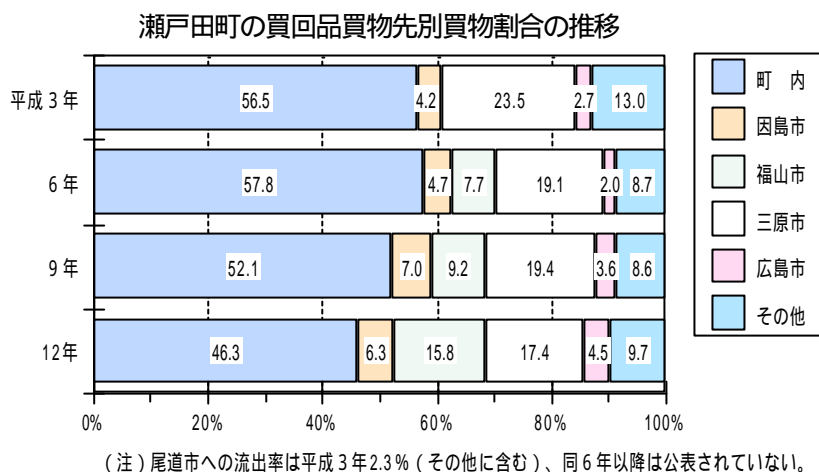


#### (4) 瀬戸田町

瀬戸田町における買回品の地元購買率は、平成12年時点で46.3%で、5割を切っている。

流出率は、三原市17.4%が最も大きく、福山市15.8%、因島市6.3%、広島市4.5%と続いている。尾道市への流出率は平成3年2.3%であったが、以後公表されていない。

因島市と比べて、総じて本州都市部への流出率が高いのが特徴的である。これは、三原市へは高速船・フェリー航路、広島市へは三原市で高速バス・JR・新幹線に乗り継ぎ、因島市・尾道市・福山市へは「しまなみ海道」(自家用車)など、多様なルートを選択が可能なためとみられる。ちなみに、広島市への流出率は、レベル自体は低いですが、広島県沿線地域の2市2町の中では最も高い。



最近約10年間に、地元購買率は約10ポイント低下したが、特に平成6～12年間の低下が著しい。

一方、買物流出率では、最近約10年間における三原市への流出率の低下が著しく(23.5%→17.4%)、かわって、福山市がシェアを大きく伸ばしている(平成6年7.7%→同12年15.8%)。広島市も小幅ではあるがシェアを高めている。因島市への流出率は、生口橋開通(平成3年12月)を契機に平成3～9年間に高まったが、同9～12年間は、因島の島内高速道の開通(平成10年4月)に伴う本州都市部へのアクセス改善の影響からか、福山市への流出率拡大の一方で、因島市への流出率はかなり低下している。

## 5 レジャー・旅行

愛媛県沿線島嶼部の住民の場合、広島市で行われるプロ野球を最後の回まで観戦するためには、従来は1泊2日を要した。「しまなみ海道」全通後は、日帰りが可能となり、時間、費用ともに大きな節約効果をもたらされている。

また、東京へ旅行の際には、従来は船やバスを乗り継いで福山駅から新幹線を利用していた。「しまなみ海道」全通後は、自家用車で福山駅まで走り、新幹線を利用している。しかも、駅前の無料駐車場(1泊2日分)も利用できるという恩典までついている。全通前に比べて、新幹線駅まで自家用車で自由に行くことができ、東京では3時間の余裕ができるため、気分的に開放感が得られるといわれる。

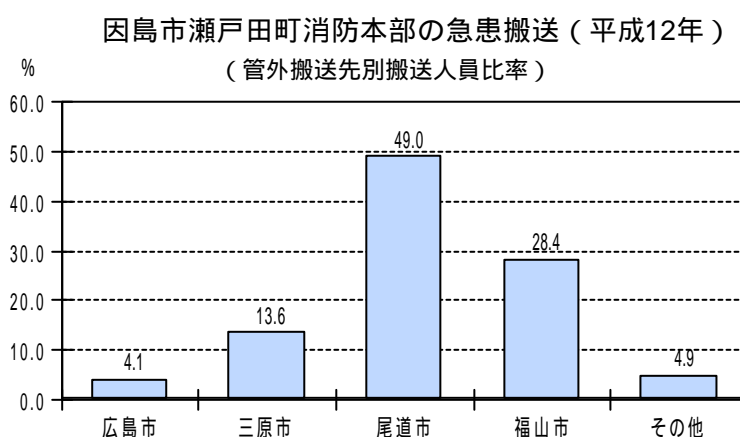
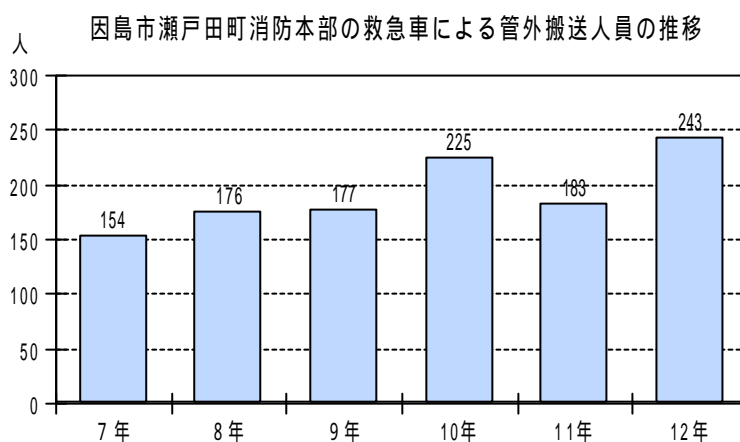
## 6 緊急事態への対応

### (1) 沿線島嶼部の急患への対応

因島市・瀬戸田町には、重傷・急篤患者に対応できる二次救急病院が1施設しかなく、専門・高度な治療を必要とする場合は、管外の尾道市・三原市・福山市の二次救急病院や、広島市・倉敷市・岡山市の三次救急病院（救急救命センター）に搬送している。

救急患者の管外搬送人員は、近年増加傾向にあったが、「しまなみ海道」全通後も増加している。「しまなみ海道」は、沿線住民の安心感を高める上で計り知れないメリットをもたらしており、将来へ向けての定住促進効果につながるものとみられる。

搬送先は、尾道市が半数近くを占めて最も多く、福山市、三原市とともに、これら島嶼部の緊急事態への対応において重要な役割を担っている。



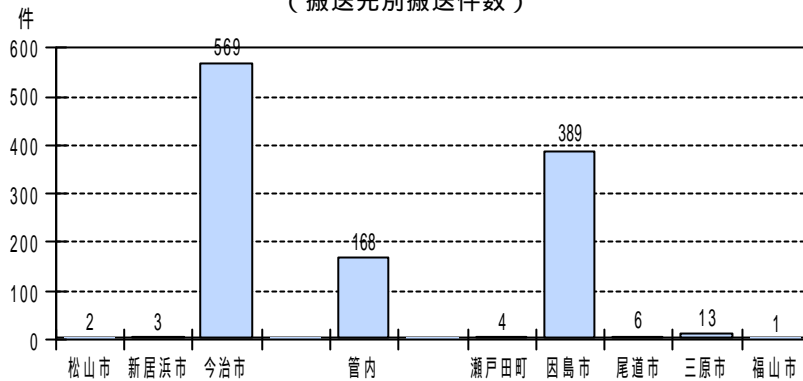
### (2) 非架橋島嶼部の急患への対応

「しまなみ海道」沿線を含む愛媛県越智郡の島嶼部においても、救急患者の管外搬送が多いが、「しまなみ海道」全通による効果は、ここでも顕著に現れている。

関係10町村においては、従来管外搬送は今治港又は土生港（因島市）へ救命艇で搬送し、現地の消防本部に引き継いでいたが、「しまなみ海道」全通後は、非架橋町村から救命艇で搬送される患者を、大三島又

は大島の港で待機する救急車が引継ぎ、一貫搬送する体制に改めている。  
搬送先は、今治市及び因島市が大半を占めている。

越智郡島部消防本部の救急患者搬送（平成12年）  
（搬送先別搬送件数）



## 7 まとめと課題

### (1) まとめ

#### ア 自動車保有

増える沿線島嶼部の自動車保有、  
瀬戸田町は1世帯当たりで県平均の1.3倍

「しまなみ海道」の整備の進展を背景として、果樹農家など自営業のウエイトが高い島嶼部の自動車保有水準が高まっている。

特に広島県側で顕著で、瀬戸田町をトップに2市2町いずれも県平均を上回っている。

愛媛県側でも、宮窪、上浦、大三島各町は県平均を上回り、伯方、吉海両町も県平均との差を大幅に縮めてきている。

#### イ 定期バス路線

バス会社11社が運行、最多の因島大橋では年間6.6万台が通行、  
高齢者・婦女子・生徒等に対し本州・四国本島都市部等へのアクセス条件を大幅に改善

「しまなみ海道」の架橋の進展に合わせて定期バス路線の整備が進み、特に全通を契機として、本州及び四国本島の都市部発着便を含めて、路線網が画期的に拡充された。

全通フィーバー終息後は減便等が行われているが、現時点でバス会社11社が運行し、平成13年度の橋上通行台数は、橋梁によって多寡はあるものの、年間2.4万台～6.6万台規模である。

マイカー・二輪車等が利用できない高齢者、病弱の人、婦女子、学生・生徒等にとっては、都市部の病院・福祉施設への通院や、ショッピング、通学など、日常生活の中で欠かせないものになっている。

## ウ 通 勤

島嶼部から尾道・今治へは減少、逆に両市から島嶼部へは増加、  
島嶼部内では交流を維持し、非架橋島嶼部への通勤も堅調持続

尾道市では、福山市及び三原市への通勤者が増えるとともに、因島市及び瀬戸田町への通勤者も増えている。

島嶼部の因島市と瀬戸田町では、尾道市及び三原市への通勤者は減少、福山市への通勤者は横這い気味で、本州都市部への流出は減少ないし停滞している。

半面、因島市と瀬戸田町の間では、相互に一定規模の交流が維持されている。

また、両市町とも、愛媛県の非架橋島嶼部への通勤者が増えているのが特徴的。(岩城村の造船・関連工場等)

その一方で、愛媛県沿線地域との通勤関係は進展していない。

愛媛県沿線地域でも、島嶼部から今治市への通勤者数は全体として減少し、半面、今治市から島嶼部へは通勤者が増え、今治市主導の形で交流が拡大している。

島嶼部内では、吉海町と伯方町が交流の軸として機能するとともに、母都市の今治市も連動して、島嶼部内で相対的に自立した交流が進んでいる。

## エ 通 学

公立高校統合・バス路線開設等で島嶼部から尾道・今治へは増加、  
島嶼部内の交流は減少し、むしろ非架橋島嶼部への通学が堅調持続

通学に関しては、公立高校の統合・再編や、私立高校への進学志望の増加等の影響を考慮する必要があるが、広島県の沿線島嶼部では、因島市から尾道市及び三原市への通学者が増えている。

また、愛媛県の非架橋島嶼部への通学者が増えているのが特徴的である。(弓削町の国立商船高専への通学等)

愛媛県の沿線島嶼部では、全体として今治市への通学者が増えている。架橋に伴い公立高校生のバス通学が可能になったためとみられる。

半面、島嶼部内での地域間交流は大幅に減少している。

その一方で、伯方町から非架橋島嶼部への通学者がかなりの規模で続いている。(弓削町の国立商船高専への通学等)

## オ ショッピング

因島市から福山等への購買力流出続くも地元調達率7割弱、  
瀬戸田町では福山・三原・広島への流出で地元調達率は5割を切る

因島市では、島内高速道の整備や、福山市の大型複合商業施設整備等に伴い、福山市への買回品の購買力流出が進み、尾道市の吸引力も小幅ではあるが高まっている。

このため、同市の地元購買率は7割弱まで低下しているが、愛媛県の非架橋島嶼部を背後圏にもち、一定の自立性を維持している。

瀬戸田町では、本州都市部への交通条件の整備に伴い、特に福山市への流出率が高まり、広島市も小幅ではあるがシェアを伸ばしている。

このため、同町の地元購買率は5割を切るにいたっている。ただし、三原市への流出率は低下傾向をみせ、

因島市のシェアも低迷している。

#### カ 緊急事態への対応等

広島のプロスポーツ観戦や東京出張（新幹線）で顕著な「しまなみ」効果  
急患対応では高速艇と「しまなみ」の連携で非架橋島嶼部を含めて大きな効果

愛媛県沿線島嶼部では、広島市でのプロスポーツ観戦や、新幹線を利用した東京出張等で「しまなみ」効果が顕著に現れている。

沿線島嶼部では、急患の二次・三次救急病院（本州都市部）へのダイレクトの搬送が可能になり、住民の間で安心感が高まっている。

愛媛県側の非架橋島嶼部では、救命艇と「しまなみ海道」の連携により、急患の適切・スピーディーな搬送が可能になった。

#### (2) 課題

現状把握を踏まえて、「しまなみ海道」利用促進へ向けての主要課題を整理すると次の通りである。

尾道市、今治市における都市型産業・成長型産業等の育成・導入による多様な雇用機会の創出。

橋の通行料金負担の軽減措置。

沿線島嶼部～本州・四国本島間及び島嶼部内の定期バス路線の確保。

島嶼部内の定期バス路線と、非架橋島嶼部の定期航路とのリンケージ。

愛媛県の非架橋地域を含む島嶼部商圏の中心として因島市の商業機能の維持・拡充。

買物ニーズの多様化に対応して、本州・四国本島の都市部へのアクセス改善、島内高速道未整備区間の整備促進。

広島、岡山、愛媛、香川各県内の高次医療施設等との連携強化。

沿線・非架橋島嶼部における「しまなみ海道」と航路ネットワークの有効な共生・補完システムの維持・充実。