

< 課題と利用促進プロジェクトの検討及び機運醸成 >

第7章 課題と利用促進プロジェクトの検討

1 主要課題と対応方向

(1) 現状把握にもとづく分野別課題

前章までの現状把握を踏まえ、現状における各検討分野別特徴及び問題点に対応させて、「しまなみ海道」利用促進に向けた課題を示すと次の通りである。

項目	現状における特徴・問題点	「しまなみ海道」利用促進へ向けた課題
第1章 「しまなみ海道」の利用状況 橋梁別通行 台数	<p>全体として大型車の割合が低く、軽自動車等の割合が高い。 愛媛県側の通行量が少なく、全通フェリー終息後は2年連続減少。広島県側は停滞。大鳴門橋は高水準を維持。瀬戸大橋は減少傾向が続く。</p> <p>大型車・中型車・軽自動車等は概ね堅調に推移。 普通車・特大車は減少傾向が続く。 愛媛県側の不振が目立つ。</p> <p>愛媛県側は春・夏型、広島県側は秋型。 休日平日通行台数比では愛媛県側が上回るも、全体として低下傾向。</p>	<p>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。</p> <p>個人型・団体型の入込観光客等誘致策の推進。</p> <p>両県間の相互交流の促進。</p>
フェリーによる自動車 輸送台数	<p>福山以西のフェリー3ルートで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く。 乗用車も福山発着、竹原発着ルートが不振。 宇高ルートは乗用車の増加傾向が続き、全体として強含み横這いに転ずる。</p>	<p>フェリーと「しまなみ海道」との共生策の推進。</p>
本四連絡橋 とフェリー の分担	<p>新規需要喚起等により山陽～四国間の2橋・フェリー4ルート計で3年間に55万台増加。 乗用車(含軽)の増加が大きく寄与。 トラックは明石ルートへの転換等により11万台減少。</p> <p>ルート別では、多々羅大橋が瀬戸大橋、竹原～波方ルート、福山～多度津ルートのシェアを大きく食う。 多々羅大橋のシェアはトラック9%、乗用車21%、バス20%で、トラックはシェア上昇傾向。 瀬戸大橋・宇高ルートは平成12、13年度に乗用車・バスのシェア上昇。</p>	<p>個人型・団体型の入込観光客等誘致による需要喚起策の推進。</p> <p>「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。</p>

項目	現状における特徴・問題点	「しまなみ海道」利用促進へ向けた課題
<p>第2章 沿線地域の主な観光資源と入込観光客数</p> <p>(1) 観光資源</p> <p>沿線地域の観光資源</p>	<p>広島県側は文学・芸術系、愛媛県側は連歌・書道の大三島を接点として、農漁村をセールスポイントとするグリーンツーリズム系に特色がみられる。</p> <p>テーマパーク・産業観光拠点等では、花卉・果樹をテーマとする施設が広く分布するが、造船の産業観光施設はない。</p> <p>グリーンツーリズム系の施設は全域に分布するが、両端の向島町(マリン系)と今治市(サイクリング系)が重要な位置づけにある。</p> <p>滞在型観光の拠点となる温泉(宿)は湯ノ浦温泉と近隣に鈍川温泉があるが、観光地としての成熟度は高くない。</p> <p>ホテル・旅館等は定員数の約6割が尾道、今治両市に集中している。</p> <p>道の駅タイプの複合施設は愛媛県側に多い。</p>	<p>尾道市の文学系と沿線島嶼部の芸術系の連携。</p> <p>グリーンツーリズムにおける沿線地域間の連携</p> <p>瀬戸内海での商船建造で最古級の歴史を有する造船の産業観光施設の検討(呉の軍艦、「しまなみ」の木船・商船)</p> <p>塩田の産業観光・産業遺跡観光施設の検討。</p> <p>滞在型観光の拠点性強化へ向けた方策が必要。</p>
<p>バスツアーの立ち寄り・宿泊観光地</p>	<p>広島発の「しまなみ海道」を利用したバスツアーは、日帰り周遊型とともに、宿泊地を拠点として周辺観光地をインジューイする拠点型が多く売り出されている。</p> <p>宿泊地としては、道後、足摺、塩江等の温泉郷、地方中核都市の高知市等が選ばれている。香川県、徳島県の温泉郷や地方中核都市を宿泊地とする拠点型は、瀬戸大橋ルートによっている。</p>	<p>「しまなみ」沿線地域での滞留性を高める方策が必要。</p> <p>山・高原地域(キャンプ・リゾート地等)との連携による売り込み。</p>
<p>沿線地域のイベント</p>	<p>1年を通じて最も盛り上がる、各市町の代表的なイベントは、やはり夏型である。</p> <p>代表的なイベントのテーマは多様だが、特色は水軍関係(2本)</p> <p>イベント全体でみると、春のイベントとして「花」をテーマに取りあげているものが多い。</p> <p>地域的には、広島県側はオールドファッションな観賞型が多いのに対して、愛媛県側は産業観光・体験型が特徴と言える。</p>	<p>春・秋の熟年型、夏のファミリー型に重点を置いたビジット誘致策の推進。</p> <p>両県サイトの特徴を生かした地域連携の推進。</p>

項目	現状における特徴・問題点	「しまなみ海道」利用促進へ向けた課題
(2) 入込観光客 入込観光客数	<p>県外客536万人は広島市の県外客の3分の2規模。</p> <p>全通フェリー終息後は県内客の落ち込みが著しい。</p> <p>尾道市の県内客は全通前の6～7割規模まで減少。</p>	<p>ワヅク上の観光地を目指した条件整備の推進。</p> <p>観光需要を下支えする県内客のニーズに応える観光地・集客都市の魅力づくり。</p>
発地別県外客数	<p>広島県沿線は全通フェリー終息後中国・四国・九州の県外客が大きく落ち込み、大都市圏依存が強まる。</p> <p>愛媛県沿線は中国・四国の県外客が過半を占め全通前の規模を上回る。</p> <p>山陽・山陰・四国の県外客の島嶼部集中傾向が続く。</p> <p>全通フェリー終息後は大都市圏客の島嶼部への入込傾向が弱まる。</p> <p>尾道・松山の拠点性が強まる。</p>	<p>中国・四国・九州と大都市圏の地域性に対応したビジター誘致策の推進。</p> <p>山陰・中国・四国内陸部からのビジター誘致策の推進。</p> <p>尾道、松山と沿線島嶼部を結ぶ観光ルート化の推進。</p>
目的別入込観光客数	<p>尾道：都市観光、向島：自然、因島：イベント、瀬戸田：神社仏閣・芸術系と多彩な売り物。</p> <p>全通フェリー終息後は都市的観光と自然体験を両輪として衰勢に歯止め。</p>	市町・島別に特化した観光・集客戦略の推進と市町・島間の連携強化。
旅行形態別入込観光客数	<p>尾道市を含め一般客が大半を占める（8割弱）。</p> <p>全通フェリーで団体客が大きく伸びるも、フェリー終息後は全通前の規模を下回る。</p> <p>瀬戸田町への影響が大。</p>	個人客、団体客の各ニーズに対応した基盤整備の推進。
日帰り・宿泊客別入込観光客数	<p>尾道市を含め圧倒的に多い日帰り客（9割強）。</p> <p>全通フェリーのもとでも宿泊客は伸びず。</p> <p>フェリー終息後の宿泊客数は過去10年間で最低に。</p>	<p>宿泊客誘致策の推進と宿泊施設関係者の意識改革。</p> <p>中国・四国の宿泊観光拠点と連携した入込観光客誘致策の推進。</p>
交通機関別入込観光客数	<p>入込観光客の過半が自家用車を利用するなか因島市の自家用車比率が最大（76％）。</p> <p>総じて鉄道・船舶比率が減少し、バス・自家用車比率が増加。</p>	余裕のある無料駐車場の確保と適正配置。
月・季節別入込観光客数	<p>各市町が特色を持ち、春・夏・秋と年間を通してほぼ偏りなく集客。</p> <p>尾道・瀬戸田は春、因島・向島は夏へと入込客が緩やかにシフト。</p>	市町・島別にターゲットを絞った季節戦略づくりと市町・島間の連携強化。

項目	現状における特徴・問題点	「しまなみ海道」利用促進へ向けた課題
<p>第3章 沿線地域における産業活動の状況</p> <p>主な産業団地等の状況</p>	<p>産業団地は、尾道市では尾道流通団地(総面積76.6ha)の11.8haを現在分譲中。既に10社が立地済み。</p> <p>今治市では、工期未定であるが、地域整備振興公団が「今治新都市開発」(総面積170ha)を計画している。産業・研究機能用地は19.6ha。ほかに、富田地区臨海工業団地(総面積33.4ha)の1.2haを分譲中。</p> <p>物流企業の営業拠点は、物流大手・準大手の支店・流通センターが尾道市、今治市に配置され、沿線島嶼部の営業所等を管轄している。</p> <p>島嶼部では、因島市、瀬戸田町、伯方町に大手・準大手物流業者の営業所等が配置され、主として宅配集配拠点の役割を担っている。</p> <p>「しまなみ海道」は、主として備後～沿線島嶼部～愛媛県間のトラック輸送に利用され、山陽～その他四国、四国～大都市圏・全国間の長距離幹線トラック輸送は瀬戸大橋又は明石ルート利用が一般化している。</p>	<p>中国・四国市場をにらんだ物流企業等の拠点誘致。</p> <p>島嶼部の雇用開発につながるハイテク系・流通加工系企業等の誘致。</p>
<p>主要工場の立地状況</p>	<p>繊維・衣服、機械金属、食料品の3分野で全国的な地場産業地域を形成。</p> <p>東アジア屈指の中小造船工業地域、日本一のタコ産地、牛肉の外をヒットさせた急成長企業、液晶用偏光板や液晶バックライト・自動車用小型ランプの世界トップメーカーなど、ハイテク分野を含めて多彩な展開が特徴。</p>	<p>新産業・新製品等の創出へ向けて、沿線地域における様々な分野での交流・連携の推進。</p> <p>「しまなみ」ブランドの創出。</p>
<p>県による企業立地支援施策</p>	<p>企業立地(新增設)に対しては、広島、愛媛両県で充実した助成・優遇措置が用意されている。</p>	
<p>第4章 物流事業者の意向調査</p> <p>本州四国間の貨物輸送</p>	<p>回答事業所の7割が本州四国間貨物を取り扱う。</p> <p>地域別に異なる基幹ルート</p> <ul style="list-style-type: none"> ・備後は「しまなみ」・瀬戸大橋 ・広島はフェリー・「しまなみ」 ・愛媛は瀬戸大橋・フェリー <p>備後、愛媛の事業所の3割が本州四国間貨物輸送が減少していると回答。</p>	

項目	現状における特徴・問題点	「しまなみ海道」利用促進へ向けた課題
「しまなみ海道」を利用した貨物輸送	輸送貨物の上位は地域産業の製品・産業関連資材等。消費財・雑貨系も多い。 「しまなみ海道」利用の理由は「時間短縮による業務効率化」が突出して多い。帰り荷確保では4割強が問題を抱える。	帰り荷の確保対策の推進。
「しまなみ海道」沿線の島嶼部との間の貨物輸送、サービス体制	対島嶼部貨物輸送は概して横這い傾向のなか備後・愛媛に不振の事業所が目立つ。 備後の一部事業所を主体に産直商品を取り扱う。	全国ネットをもつ物流業者と連携した産直商品の開発・拡販。
「しまなみ海道」の利用促進方策	通行料金の大幅減額・別納割引制度の導入等を強く希望。 広島・備後～中予・東予の都市圏間の経済交流促進も重視。	通行料金減額、割引制度充実等の推進。 広島・愛媛の企業間取引・関連産業の相互利用等の拡大。 広島・愛媛の経済交流促進。
<p>第5章 旅行業者の意向調査</p> <p>東京・大阪の大手旅行業者</p>	<p>沿線地域は、宿泊・飲食施設等、観光地としての雰囲気醸成、ホスピタリティの充実度、交通アクセス条件等の評価で平均点を下回っている。</p> <p>観光地としての認知度は比較的高いが、関東圏では知名度が低く、大山祇神社を除き愛媛県側の観光スポットは全く知られていない。</p> <p>耕三寺、平山郁夫美術館の認知度は高く、沿線地域観光の中核になっている。</p> <p>千光寺公園の評価は総じて低いが、関東圏での知名度が高く、商品化の可能性は高い。</p> <p>自然体験の資源は優れているが、温泉・山との連携がなく活かされてない。</p> <p>「しまなみ海道」は旅情を誘う効果はあるが、そうした魅力を高い通行料が殺んでいる。大都市圏では割引は当たり前のことになっている</p> <p>大都市圏からは中国・四国は一体的にみており、尾道だけで誘客はできない。</p>	<p>旅行業者と連携した広域観光ルート開発と関東圏はじめ大都市圏での売り込み強化。</p> <p>宿泊・飲食施設等、観光地としての雰囲気醸成、ホスピタリティの向上。</p> <p>交通アクセス条件の改善。</p> <p>中国・四国の優れた温泉地・高原リゾート地等との連携。</p> <p>利用者の利便性を考慮して、通行料金体系の弾力的運用や、自治体の助成等による料金負担の軽減策等の検討。</p> <p>山口トンネルロード（道後～錦帯橋～萩）のような広域にわたる組織的取り組みが必要。</p>

項目	現状における特徴・問題点	「しまなみ海道」利用促進へ向けた課題
東京・大阪の大手旅行者（つづき）	<p>「しまなみ海道」及び周辺地域だけが対象の旅行商品は造成されていない。</p> <p>「しまなみ海道」を含む旅行商品では山陽・沿線島嶼部に宿泊する商品はない。</p> <p>「しまなみ海道」を含む旅行商品は、四国観光がメインで、山陽の立ち寄り先は備後・備中地域に限られる。</p> <p>「しまなみ海道」島嶼部の立ち寄り先は、広い駐車場のある場所に集中している。</p>	<p>「しまなみ海道」を観光・旅行の主目的とする商品等の誘致へ向けた条件整備・働きかけ。</p> <p>沿線地域の宿泊施設・温泉地の量的質的拡充・レベルアップ、売り込み強化。</p>
広島市の主要旅行者	<p>広島発の宿泊旅行商品（パッケージ）のうち島嶼部の観光地に立ち寄るものは少なく、素通りが多い。</p> <p>日帰り旅行の場合もほぼ同様。</p>	<p>各観光資源ごとのイベント創出など魅力度の向上。</p>
第6章 地域住民の生活上の変化		
自動車保有	<p>「しまなみ海道」の整備の進展に伴い、自営業の割合が高い島嶼部の自動車保有水準（1世帯当たり）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。</p>	
定期バス路線	<p>「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。</p> <p>全通フェリ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、橋上通行料は1橋当たり2.4万台～6.6万台規模（平成13年度）</p> <p>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、路線バスは、都市部の病院・福祉施設への通院や、ショッピング、通学等で欠かせないものになっている。</p>	<p>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。</p> <p>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ク。</p>
通勤	<p>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。</p> <p>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。</p>	<p>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。</p> <p>橋の通行料金負担の軽減措置。</p>

項目	現状における特徴・問題点	「しまなみ海道」利用促進へ向けた課題
通勤 (つづき)	<p>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。</p> <p>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)</p> <p>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。</p> <p>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、一方、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。</p> <p>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。</p>	
通学	<p>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。</p> <p>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)</p> <p>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。</p> <p>半面、島嶼部内での地域間交流は大幅に減少している。</p> <p>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)</p>	<p>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。</p> <p>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ク。</p>
買物商圈 (買回品)	<p>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。</p> <p>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。</p>	<p>愛媛県の非架橋地域を含む島嶼部商圈の中心として因島市の商業機能の維持・拡充。</p>

項目	現状における特徴・問題点	「しまなみ海道」利用促進へ向けた課題
買物商圏 (つづき)	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。	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。
レジャー・旅行	愛媛県沿線島嶼部では、広島市でのプロ野球観戦や、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。	
緊急事態への対応	沿線島嶼部では、急患の二次・三次救急病院（本州都市部）へのダイヤル外の搬送が可能になり、住民の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。	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。

(2) 主要課題と対応方向

前節の各検討分野別課題を踏まえ、観光、産業、物流、住民生活、交通の5部門別に主要課題を再整理し、主要課題ごとに対応方向を示すと次の通りである。

部門	主要課題	対応方向
(1) 観光	リピーターの獲得	県内客を含むリピーターのニーズに対応したリニューアル・追加投資と新鮮さの持続 非架橋島嶼部など周辺地域の観光資源活用と連携強化
	新規入込観光客の開拓	大都市圏・全国を対象とした新規入込観光客の開拓とリピーターの獲得 自然・生活体験の観光資源化
	観光関連業界の意識改革	若手経営幹部の意識改革・組織化とリーダーシップ発揮
	観光情報の集積・発信	統一テーマ・キャッチフレーズづくり 沿線・周辺地域の観光関連情報の収集・全国向け発信

部 門	主 要 課 題	対 応 方 向
(1) 観 光 (つづき)	観光地の基盤的条件の整備	入込観光客に好感をもたれる観光地づくり 拠点性・滞留性強化のための宿泊機能の拡充 観光案内ボランティアグループの連携 (交通基盤については後出)
	インセンティブの充実	団体客の交通機関・観光施設利用費の一部公的負担の検討
	他の観光地との連携	著名な温泉観光地等との連携とルート形成
(2) 産 業	中国～四国間の物流拡大に寄与する企業の集積拡大	中国・四国をサービスエリアとする物流企業の育成・誘致 「しまなみ海道」沿線地域における物流加工系企業の育成・誘致
	沿線島嶼部の雇用開発に寄与する企業の集積拡大	「しまなみ海道」沿線・背後圏の関連企業の育成・誘致 多様な就業機会の確保につながる企業の育成・誘致
	島嶼部の産直商品づくり	全国ネットをもつ物流業者等と連携した商品開発と販路開拓
	地域イメージに結びつく魅力的な土産品づくり	地域ぐるみの土産品開発と販路開拓
	「しまなみ」ブランドの創出	地域ぐるみのブランド開発と全国展開
(3) 物 流	帰り荷の確保	物流事業者の共同化の推進
(4) 住民生活	尾道・今治両市の都市的サービス機能の充実	沿線地域の中心都市にふさわしい都市機能の拡充
	沿線・非架橋島嶼部における医療・福祉面での地域間連携	医療・福祉面での地域間連携と輸送体制の確立
	広島・愛媛・岡山各県の高次医療・福祉施設等都市機能施設との連携	各県の高次都市機能施設との連携と輸送体制の整備
(5) 交 通	交通ターミナル・主要観光地へのアクセス改善	定期バス路線の確保 広域看板、誘導看板、道路標識等の整備・充実 定期バス路線と高速船・水上タクシー等との連携
	交通ターミナル・主要観光地等における駐車場の確保	無料駐車場の整備と適正配置
	「しまなみ海道」未整備区間の早期完成	未整備区間工事促進の働きかけ
	「しまなみ海道」利用にかかるインセンティブの充実	通行料金減額へ向けた働きかけ

2 利用促進プロジェクトの検討

(1) 利用促進プロジェクトの基本的考え方

「しまなみ海道」全通フィーバー（平成11年）のもとでは、観光分野では、短期間ではあるが、大都市圏を含む全国規模の集客が実現し、沿線各地の観光地が盛況を呈した。

全通フィーバー終息後は、中核的な観光施設では、利用客が全通以前の水準を下回るところも現れているが、その一方で、地域資源を活かした産業観光系の後発の複合施設では、堅調を維持しているところもある。

もともと温泉地・宿泊施設の集積に劣る沿線地域では、全通フィーバーのもとでも宿泊客の誘致は進んでいない。宿泊施設を含めて、沿線地域が、物心両面においてホスピタリティーが欠如し、大手旅行業者からは、従来型の「内向き」の行楽・観光地的なレベルから脱却していないという声も聞かれる。

全通フィーバーのもとでの盛り上がりの実績（自信）を踏まえ、全国から多数のビジターを誘引し続ける「外向き」の観光地として再活性化するためには、脆弱な基盤的条件の拡充・整備がまず求められており、これらを推進するとともに、各ジャンルにおける集客戦術に取り組む必要がある。

物流の分野では、大手物流業者の西日本における拠点配置と基幹的な物流ネットワークの中で、本州～四国間の幹線的な物流は、瀬戸大橋及び明石ルートを軸として形成されてきたが、今後全国規模で東西2ブロック化等の再編が進展する中でも、こうしたシステムが大幅に変更されることはないものとみられる。

「しまなみ海道」ルートは、愛媛から西日本向けの物流に利用される側面とともに、基本的には、周辺のフェリー航路との棲み分けのもとで、西中国～西四国間及び沿線各地域間の物流の主要ルートとして機能しているものとみられる。

全通フィーバー後も、「しまなみ海道」の各橋梁におけるトラック通行量は、広島県側を中心に堅調に推移しており、沿線地域及び背後圏の産業・経済活動において重要な役割を担いつつある。

こうした実績を踏まえ、西中国～西四国間の広域物流、非架橋島嶼部を含む沿線地域内、及び沿線地域の対本州・対四国本島向け物流を活発化させるとともに、それを通して沿線地域の自律的な経済基盤を強化することが求められている。

以上のような基本的な視点・考え方にもとづき、利用促進プロジェクトは、前節の「主要課題と対応方向」を再整理・集約する形で、観光、産業・物流、交通の分野にわたり、次のような柱建てにより、その方向性を想定した。

ビジター獲得

観光地の基盤的条件整備

他地域との連携強化

物流系企業の振興と広域物流ネットワーク拡充

沿線地域の自律基盤強化と地域連携

交通の基盤的条件整備

(2) 利用促進プロジェクトの検討

ア ビジター獲得プロジェクト

背景

「しまなみ海道」が全通した平成11年には、沿線地域では県外客だけで約1,000万人の入込観光客を集めたが、全通フィーバー終息後の平成13年には約500万人へと半減している。ちなみに、県内客を含めると、ピークの平成11年には約1,500万人の入込観光客があった（愛媛県側は地元客を含む）。

フィーバー終息後の大幅減少には、様々な理由、背景が考えられるが、リピーターの獲得、新規ビジターの開拓が十分なされなかったことが大きい。リニューアル・追加投資が継続的に行われず、新鮮みを欠いたためである。

このため、今後に向けては、リピーターの獲得、さらに、それに加えて新規ビジターの開拓が重要な課題になる。ビジターに対して、新鮮さや新たな魅力を提供できるように、以下のような取り組みを重点的に進めていく。

プロジェクトの方向性

a リピーター獲得

- ・県内客を含むリピーターのニーズに対応した持続的なリニューアル・追加投資と新鮮さのアピール。
- ・非架橋島嶼部など周辺地域の観光資源の活用と連携強化。
- ・高速船・フェリー航路とのリンケージによる「しまなみ」の魅力再発見。

b 新規ビジター開拓

- ・学校・グループ・ファミリー向け自然・生活体験旅行システムの開発と市場開拓。（中国・四国の山・高原、温泉地・都市等との連携により、臨海学校と林間学校をセットで売り込むなど）
- ・造船・海運、塩田、除虫菊など「しまなみ」島嶼部固有の産業観光・産業遺跡観光資源の開発。

イメージ

島の自然体験、果樹農家・漁家等の生活体験など、多自然居住地域におけるグリーンツーリズムのすばらしさを大都市生活者等に発信。

海・島での暮らしの歴史を今に伝えている家屋・町並みや、港の施設等の保存・リニューアルを進め、新しい観光資源として活用することも重要である。尾道、瀬戸田の豪商・塩田大地主の家屋・家財や、各地の雁木等の保存・リニューアルにより、非架橋島嶼部を含めて、新しい観光スポットの創出が可能である。四国カルスト、石鎚、別子山、寒風山、剣山などとの組み合わせにより海・山を満喫できる。

高速船・フェリー航路から見た「しまなみ海道」の景観を楽しむことにより、「しまなみ海道」の別の魅力を発見することができる。

方向性に沿った参考事例

a 大手旅行業者等のビジター獲得の取り組み事例

近畿日本ツーリストのクラブツーリズム

クラブツーリズム

- ・21世紀の本格的な高齢化社会に対応して、趣味、嗜好の共通する仲間の集いをつくり、旅を通じて豊かなコミュニティの形成を目指すもの。クラブの積極的な活動を旅行需要の喚起につなげるのがねらい。

- ・全国約600万世帯の会員に情報誌を発送し、会員向け旅行商品を販売している（情報誌発送先会の会費は無料）
- ・首都圏の会員約220万世帯は朝日新聞の購読者並みの規模。四国向けに年間約6.5万人、「しまなみ」向けは開通当初からほぼ年間約3万人を送り出している。
- ・関西の会員約65万人で、中国・四国向けに年間約1.2万人～1.3万人を送り出している。

情報誌「旅の友」

- ・首都圏では月刊誌「旅の友」、中部では「旅の友」中部東海版、関西では「旅の友」関西版を会員宛に発送。

- ・「旅の友」には、向こう6ヶ月分の旅行商品の情報を収録。

「旅仲間・クラブサークル」

- ・「仲間とともに学び、語らう楽しいひととき。同じ趣味を持つ仲間を見つけてみませんか」というキャッチフレーのもとで、次の6つのジャンルに分かれて、各ジャンルごとに複数のサークルがあり、それぞれ活動している。（サークルによってはサークル情報誌の実費を徴収）

異文化交流、自然・健康・スポーツ、くつろぎ、バリアフリー、仲間づくり、趣味を深める

- ・「しまなみ」に関連性のあるサークルとしては、次のようなものがある。

島旅クラブ、歴史探訪倶楽部、美術館散歩倶楽部、絵画クラブ、スケッチ倶楽部、写真クラブ、お祭り大好きクラブ、花華倶楽部、グルメ倶楽部、くらぶ「ふるさと」

その他

クラブサークルのほか、次のような旅行商品を企画・提案し、販売している。

- ・テーマのある旅ツアー

仲間とともに写真を楽しむ「写真大好き」、ウォーキングから登山まで「あるく」、日本のこころを求めて「こころの旅」、「バリアフリー」、「クルーズ専門店」

- ・特別企画ツアー

トヨタレンタカープラン in「北海道 & 九州」、異文化交流が生み出した魅力を再発見「もうひとつの佐賀へ」、とっておきの「秋田冬紀行」、日本一の長寿の里「大宜味村を訪ねて」、「1万人の熊野詣」、海と歴史に抱かれた美の国「ノスタルジオ丹後」、やきものの町「有田を訪ねる」、「新世紀トキめく佐渡へ」

（資料）近畿日本ツーリスト・クラブツーリズム「旅の友」2003年新年号

JR西日本ジパング倶楽部

情報誌「ジパング倶楽部」

- ・全国のJR線を利用し、旅を楽しまれる高齢者（男65歳以上、女60歳以上）を対象として、JR旅客鉄道各社がつくっている会員制（有料）の組織。旅行企画、会員相互の親睦等を通じて、会員が容易に旅行できる環境づくりを目指すもの。

- ・会員には、月刊の会員誌「ジパング倶楽部」により、全国規模の観光関連情報を提供している。

情報誌「旅の雫」

- ・JR西日本では、「ジパング倶楽部」に加えて、月刊誌「旅の雫」を会員に発送し、次のジャンル別に、複数の旅行商品（個人型・ツアー型）の誌上販売を行っている。

四季祭催・四季彩々、自然賛歌、温泉三昧、味覚堪能、日本遊学、乗物紀行、宿泊・JRプラン、日帰りプラン

「旅の大学・旅しま専科」

・JR西日本ジパング倶楽部が、平成15年度4月を皮切りに、全く新しい旅のスタイルとして提案しているのが「旅の大学・旅しま専科」(4～7月予定は下記参照)。

・“学び”をキーワードに、芸術、歴史、音楽など毎回1つのテーマに即して、出発前セミナーと実習旅行を実施することにより、体験や講義を盛り込んだ、新しい旅を提案するもの。

・4月の古典散歩では、旅行前に、歌舞伎研究の第一人者による「歌舞伎のなりたちや文化」についてのセミナーを大阪市内で実施。四国こんびら歌舞伎大芝居の実習旅行後は、京都・南座での歌舞伎鑑賞教室でおさらいをし、旅を通して親しくなった人達との再会で、また話に華を咲かせる仕組みになっている。

4月 テーマ・古典散歩「こんびらさんでうどん作りと歌舞伎三昧」

5月 テーマ・文学散歩「童話作家・宮沢賢治の世界を旅しよう」

6月 テーマ・自然散歩「さわやかに自然散策。上高地ウォーキング」

7月 テーマ・芸術散歩「湯の旅、美の旅。湯布院アート紀行」

その他のJR系ジパング倶楽部においても、JR西日本ジパング倶楽部の「旅の雫」に該当するものとして、JR東日本ジパング倶楽部は「大人の休日」を、JR九州ジパング倶楽部は「旅三昧」をエリア内の会員向けに発送している。

(資料)ジパング倶楽部事務局「ジパング倶楽部」2003年3月号

JR西日本ジパング倶楽部「旅の雫」2003年3月号

「しまなみ海道」沿線地域としての対応

・「しまなみ」沿線地域のビジター獲得の一つの方向性としては、交通条件(高速道料金を含む)観光資源の条件等を考慮した場合、価格(安売り)で勝負するのではなく、個人型旅行を束ねたような、テーマ性のあるサークルないしはクラブ活動型の旅行を企画・売り込む方向が考えられる。

・このため、情報誌への観光関連情報の掲載とともに、熟年層や高齢者等にとって、魅力的なテーマ性のある旅の企画提案によつて、近畿日本ツーリストの「旅仲間・クラブサークル」や、JR西日本ジパング倶楽部の「旅しま専科」への採用を積極的に働きかける必要がある。

・沿線地域のテーマ性のある旅(例示)

・長寿 長寿のムラ - 日本一長寿村と嫁いらず観音(向島町、瀬戸田町)

・花 島の花(向島町、因島市、吉海町ほか)

・果樹 島の柑橘(瀬戸田町、上浦町)

・絵と書 島の芸術 - 平山郁夫と村上三島の世界(瀬戸田町、上浦町)

・短詩 連歌と俳句 - 水軍文化と正岡子規の世界(大三島町、松山市)

・水軍 村上水軍と小早川水軍 - 瀬戸内海の水軍の歴史を辿る(因島市、宮窪町、非架橋地域)

b 高原と海を組み合わせ自然・生活文化を体験する修学旅行の事例

東北の自然・歴史文化に直接ふれる体験学習

群馬県KS中学校(3年生45名)は、自然保護の重要性を認識するとともに、自然・文化を守り育てていく心情を育むことを目的に、岩手県宮古市・遠野市を中心に修学旅行を実施(平成10年度)。事前の社会科・学級活動から、自分たちが体験したいものを選択して日程・コースを決定。

現地での学習

・第1日(自然体感)

早坂高原、龍泉洞・新洞科学館

・第2日（海から山への地形の変化・生活の変化・環境の変化）

午前 うみねこ観光遊覧船に乗船（うみねこに餌をやる）、リアス式海岸と浄土ヶ浜、浪坂海岸、感動の海体験、海の汚れと海の生き物、人間と自然の関わり

午後 レンタルサイクルによる遠野の史跡めぐり、班別研修（11班）
市立博物館、昔話村、千葉家曲り家伝承館、郷土人形民芸村等

宿泊 南部曲がり家む・郷土食、語り部による話（東北のことば、遠野むかし話）

・第3日（歴史文化体験と景勝体験）

中尊寺、金色堂の歴史と文化、げいびり船下りの自然との一体感を体験。

海のない群馬県の生徒にとっては初体験が多かった。食事も、第1日の夕食は海の幸、第2日の夕食は山の幸と保存の知恵、第3日の昼食は河の恵み。店に行けば何でも手に入る現代でも、その土地・その季節の食文化があることを知り、満喫するとともに、自然を大切にしなければならないことを感じていた。

（資料）(財)全国修学旅行研究協会ホームページ

c 瀬戸内中心の学習に「しまなみ」を組み込んだ修学旅行の事例

豊島産廃問題と因島大橋歩行体験に挑む

岐阜県NN中学校（3年生180名）は、往復の「のぞみ号」利用と、「白石島海洋研修・マリンスポーツ・底引き網体験」を共通とするほかは、5クラスのクラス別に下記の学習テーマを選んで修学旅行を実施（平成10年度）。

- ・豊島産廃問題研修、因島大橋歩行体験
- ・神戸震災体験
- ・与島・瀬戸大橋見学、広島平和学習
- ・広島平和学習、尾道市内見学
- ・広島平和学習、広島市内見学

豊島産廃問題研修では、産廃現場の見学と、豊島交流センターでの地元関係者との質疑応答会を実施。旅行終了後、クラスでレポートを書き、冊子を作成した。

日程

・第1日

宇野港～豊島家浦港（香川県土庄町）豊島産廃問題研修、豊島家浦港～宇野港、境が浜宿泊（尾道市）

・第2日

尾道～因島大橋（歩行体験）～瀬戸田～カブトガニ博物館（笠岡市）～横島～白石島（同）
民宿

・第3日

底引き網体験、海浜研修（カヌー、OPヨット、セイリングカッター、ウィンドサーフィン、ディングー、ローボート）笠岡港

（資料）(財)全国修学旅行研究協会ホームページ

d 沿線島嶼部で進む新たな観光スポット整備の事例

村上武吉・元吉父子像の完成間近（宮窪町）

村上水軍最後の武将である村上武吉・元吉父子の巨大石彫の制作が、今治市在住の二科会所属の石彫家によって進められている。石材は宮窪町特産の大島石で、武吉像は高さ2.7m、重さ2.2トン。完成後は、平成16年夏のオープンを目指して計画されている「村上水軍文化の里交流館」前に設置される。同交流館は、村上水軍の根拠地・能島、伯方・大島大橋を眼前に望む、「潮流体験」の船の発着場近くに計画されているが、既存の「能島村上水軍資料館」を移設し、これを核として構成される予定。
(資料)「愛媛新聞」平成15年2月15日

イ 観光地の基盤的条件整備プロジェクト

背景

全通フィーバーのもとでも沿線地域の宿泊客は増加せず、入込観光客の大半は、日帰り周遊客か、宿泊地の温泉郷等を目的地とする立ち寄り客であった。

大手旅行者の間では、例えば尾道市の宿泊施設は料金が高く、ホスピタリティーが欠如しているため、売り込み難いとされている。従来の周遊型にかわって、宿泊地を拠点にして周辺の観光地を周遊する拠点型が増えており、また、観光地としての付加価値を高めるため、宿泊機能を拡充する。

それを促進するため、若手主導型による経営陣の意識改革を推進する。

大手旅行者からは、沿線地域全般にわたり、観光地としての雰囲気や、ホスピタリティーが欠如している点が指摘されており、こうした観光地としての基盤的条件における欠陥を是正する。

大都市圏における観光・物産の情報発信拠点づくりは、広島、愛媛両県で進められているが、さらに、インターネットを活用した情報発信体制を拡充する。

観光にとどまらず、物産面でも、一体的に情報発信ができるようなシステムづくりを進めるとともに、「しまなみ」ブランド（後述）とも共通するような、沿線地域としての統一テーマを策定する。

全国的に、歴史的に由緒ある観光地では、観光案内ボランティアの育成・組織化が進んでいる。瀬戸内海屈指の史跡の宝庫ともいべき沿線地域では、既存のボランティアの育成とともに、後継世代の育成、組織化、地域的連携のシステムづくりを進める。

プロジェクトの方向性

- a ビジターに優しい「外向き」の観光地づくり
 - ・観光地としての雰囲気の醸成・ホスピタリティー充実。
 - ・若手の観光産業人の組織化と意識改革、宿泊施設の魅力づくり。
- b 観光・物産情報発信システムの整備と統一テーマづくり
- c 観光案内ボランティアの育成・組織化

イメージ

若手の観光産業人が主導して「外向き」の意識改革を推進することが、観光地の再活性化ないしはワンランク上の観光地づくりのためには不可欠のようにいわれている。古い伝統のある港町や島嶼部では、異業種や外部資本の参入による方法も考えられる。今治では、造船王のホテル業参入のケースもある。

大手旅行者の間では、沿線地域とりわけ島嶼部の魅力ある宿泊施設に対する期待が少なくない。グリーンツーリズムの場合には、国民休暇村的な施設にも期待しているが、中長期の課題として、島嶼部における宿泊施設の整備を図る必要がある。

村上水軍の活躍した土地柄のため、沿線地域には熱心な地方史研究者が多く、組織化もなされている。観

光案内ボランティアには事欠かない土地柄であるが、「外向き」の観光案内によってビジターを魅了するようなボランティア集団の育成と、地域的連携が求められる。

方向性に沿った参考事例

a シニア・高齢層のビジターに対応した商店街づくりの事例

「おばあちゃんの原宿」

東京都の巣鴨地藏通り商店街は、高岩寺（とげぬき地藏）を中心とする多数の寺院へのお参り客に着目して、元気なシニア世代・高齢層の女性の集客力を高め、近年は、通称「おばあちゃんの原宿」の名で有名になり、休日には家族連れや若者も加わり賑わっている。

毎日が縁日のように楽しい飾りつけがされて、通りの中央には、デッキチェアやテーブルが配されて、疲れをいやす配慮もなされている。

昔から続いている佃煮屋さんや、気分転換できる甘味屋さんなどの古い建物、下町特有の気取らない売り子さん達の掛け声や笑顔が懐かしまれている。

大都市圏の門前町の事例ではあるが、ホスピタリティーの面や、由緒ある神社・仏閣とマチのかかわり合いといった面でも、沿線地域にとって参考になる点が少なくない。

（資料）「巣鴨地藏通商店街」ホームページ

b シルバー観光ガイドによる修学旅行の事例

シルバーガイドとあるく京都・奈良

埼玉県KH中学校（3年生224名）は、次の3つの学習ポイントを掲げて京都・奈良に修学旅行を実施（平成12年度）。

- ・京都・奈良の自然、歴史、文化に親しむ。
- ・高齢者や伝統工芸職人とのふれあいを通し、充実した生き方について考える。
- ・集団生活を通じ、仲間意識や責任感等を高めるとともに、よい思い出をつくる。

日程は次の通り。（36班編成で1班当たり生徒6～7名。シルバーガイドは班毎に1名配置。）

- ・第1日 東京～京都間新幹線、京都駅でシルバーガイドと合流。奈良市内を班別に研修。京都泊。
- ・第2日 京都市内で班別に研修・体験学習。京都泊。
 - ・陶器づくり・絵付け
 - ・友禅染
 - ・和菓子づくり
 - ・お茶と法話
- ・第3日 清水寺自由見学。京都～東京間新幹線。

班別研修の目的は、生徒が、退職後も学び続けるシルバーガイドの生き方から学び、自己を見つめ直すこと。また、シルバーガイドとの交流を通して、豊かな感性を磨き、文化財への興味、関心を高めることに置かれた。研修後の生徒の感想は概して好評であった。

（注）シルバーガイドが所属する（財）京都SKYセンターは、約170名のシルバーガイド会員を擁する。毎月研修を実施し、年間延べ約4千人のシルバーガイドを展開させている。ガイド料は所要時間2時間以内で3千円。以後1時間毎に千円追加。その他ガイドに要する費用は依頼者負担。

（資料）（財）全国修学旅行研究協会ホームページ

ウ 他地域との連携強化プロジェクト

背景

「しまなみ海道」沿線地域を目的地とするビジターは少なく、大都市圏からのビジターや、広島発のパックツアーの場合は、目的地又は宿泊地を、四国本島の温泉郷や中核都市（県都）等に設定して、沿線地域の観光地に立ち寄っているケースが大半である。

このため、当面は、他地域との連携を前提として、沿線地域における滞留性を高めることにつとめる。

沿線島嶼部を拠点に、非架橋島嶼部の大崎上島、弓削島、岩城島、魚島等との連携とルート形成等により、全体として滞留性を高める。

特にグリーンツーリズム型のビジター向けでは、海・島の自然・生活体験と組み合わせる形で、山・高原のキャンプ・リゾート地や、温泉郷等との連携とルート形成等を図る。

非架橋島嶼部を含めて、急患など緊急事態への対応のため、高次医療・福祉施設等が立地する中国・四国の主要都市の施設との連携を図る。

平成18年に放映予定のNHK21世紀スペシャル大河ドラマ『坂の上の雲』（原作司馬遼太郎）では、主人公の秋山兄弟や正岡子規の出身地である松山が、主人公達の若き日の主舞台になる可能性がある。「しまなみ」島嶼部に関わりがあるため、「しまなみ」を売り込むチャンスとして、松山との連携を視野に入れておく必要がある。

プロジェクトの方向性

- a 周辺の非架橋島嶼部との連携とルート形成
- b 中国・四国の山・高原キャンプ・リゾート地等との連携とルート形成
- c 中国・四国の温泉郷との連携とルート形成
- d 中国・四国の高次医療・福祉施設等との連携
- e NHK21世紀スペシャル大河ドラマ『坂の上の雲』放映を視野に入れた松山との連携。

イメージ

非架橋島嶼部の東野町及び弓削町には、国立の商船高専が各1校あり、白色の美しい練習船が一般公開されている（期間限定）。海辺の白砂青松とともに、グリーンツーリズムには魅力的なスポットである。

海・島地域と山・高原キャンプ・リゾート地ないしは温泉郷との連携は、グリーンツーリズムの商品化を考える大手旅行業者でも関心をもっている。但し、沿線島嶼部においてグリーンツーリズムに対応し得る宿泊施設を含めた拠点整備が前提になるため、こうした面でも、島嶼部の観光・集客産業に関係する人達の「外向き」の意識改革が求められる。

『坂の上の雲』は日露戦争と明治の青春群像を描いた司馬遼太郎の作品で、主人公の一人秋山眞之海軍参謀が、日本海海戦で用いた戦法・陣形の開発に当たり参考とした「能島流海賊古法」の話など「しまなみ」沿線地域との関わりは少なくない。

方向性に沿った参考事例

- a 観光客誘致のための広域連携の取り組み事例

九州観光誘致促進協議会（九誘協、事務局所在地・福岡市）

九州への観光客の誘致宣伝活動を一体的に展開していくことを目的に、平成11年に設立された。

これまでの実績で注目されるものに、各地のイベントを連携させることでルート化し、商品としての価値を高め、観光客誘致につなげている事業がある。

「ひなの国九州」

九州各地の歴史や文化に調和した「ひなまつり」を商品化して、観光客誘致を図っているもの。

「九州のひなまつり広域振興協議会」を設立、その中で各地のひなまつりをルート化し、「ひなの国九州」と銘打って、2～3月に九州全域でひなまつりイベントを行っている。

平戸市では7ヶ所の拠点会場をスタンプラリー形式でひな巡りをし、6ヶ所以上回れば温泉風呂1ヶ所で無料入浴が楽しめるなど、サービスも用意している。

女性に人気があり、佐賀のひなまつりでは、前年を8割上回る集客があり、リピーターも多いと言われる。

「冬の九州・灯りの祭典」

「灯り」をテーマに、1～2月を中心に、九州内のイベントやまつりを連携させ、「冬の九州・灯りの祭典」として商品化している。

平成13年度に2県2ヶ所でスタートし、平成14年度には6県6ヶ所で開催している。門司港では、イルミネーションの期間をこの時期に変更したり、山鹿では夏の灯籠まつりを冬にアレンジして開催している。

九州では、冬は観光のオフシーズンであるが、これらのイベントによって、九州では年間を通して何かのイベントを行っているという印象を与え、閑散期の観光客の底上げに寄与している。

(資料)(財)九州経済調査協会「新しい観光・集客戦略」九州経済白書 2003年版

エ 物流系企業の振興と広域物流ネットワーク拡充プロジェクト

背景

西日本における本州～四国間の幹線物流の拠点配置とネットワーク形成は、瀬戸大橋と明石ルートを軸に形成されており、「しまなみ海道」は、西中国～西四国間の幹線物流と沿線地域内の物流機能に特化している。地域特性を踏まえて、「しまなみ海道」の背後圏の市場をにらんだ物流企業の育成・誘致を図る。沿線地域及び周辺の非架橋島嶼部等の原材料資源等を活かして、物流加工系の企業の育成・誘致を図る。沿線及び周辺島嶼部は、大都市圏市場向けの野菜・果樹・鮮魚等の産地であり、消費者の高級食材への指向性が強まる中で、総菜・保存食品分野等の可能性も想定される。

アンケート調査結果にも示されているように、本州四国間の貨物輸送においては、特に地場の中小トラック運送業者(旧区域トラック運送業者)の間で、高い通行料とのからみで、帰り荷の確保難が「しまなみ海道」を利用した効率的な輸送のネックになっている。このため、中小業者の共同化等の推進により、ネックの解消を図る。

プロジェクトの方向性

- a 中国・四国をサービスエリアとする物流系企業の育成・誘致
- b 沿線地域内の物流加工系企業の育成・誘致
- c 物流業者の帰り荷確保のための共同化等の推進

イメージ

「しまなみ海道」を利用した本州～四国間の物流では、福山市に立地する住設機器メーカーが、四国向けに日々コンスタントに製品出荷を行っている事例がある。

通行料の問題があるが、生産・物流拠点が「しまなみ海道」沿線もしくは周辺にある場合には、トータルコストとして「しまなみ海道」利用が有利なケースもあるため、その種の物流・加工系企業の育成・誘致を図る。

呉市内陸部に立地する住設機器メーカーが、呉～松山フェリー航路を利用して四国向け製品出荷を行っていた事例がある。橋の通行料というネックが、何らかの形で軽減されることが、地域産業の多様な発展を図る上で必要である。

方向性に沿った参考事例

a 中国・四国市場向け供給拠点の「しまなみ」周辺地域への進出事例

久井工業団地に2社進出

プレハブ型冷凍冷蔵庫等メーカー・ソーゴ（新潟）

- ・北海道、岩手、新潟、三重に次いで全国5番目の工場。
- ・西日本の製造拠点として、中国・四国・九州向けのプレハブ型冷凍・冷蔵庫、冷却器、住宅用・建材用各種断熱パネルを製造。
- ・用地1.6ha、地元採用20人、平成15年1月操業開始。

舗装補修材メーカー・シンレキ工業（東京）

- ・全国には埼玉等に工場を設置。
- ・中国・四国の供給拠点として、英社との技術提携にもとづく舗装補修材を製造。
- ・用地0.4ha、平成14年6月生産開始。

両進出工場の共通点は次の通りである。

- ・立地類型：市場分割型（中国・四国ないしは中国・四国・九州市場向け）
- ・製品用途：建設関連（建設用資本財、土木・建築用建設財）
- ・本社所在地：東日本。

（資料）日刊工業新聞・中国新聞 平14.7.5、日本経済新聞 平13.12.11

オ 沿線地域の自律基盤強化と地域連携プロジェクト

背景

「しまなみ海道」の利用促進のためには、本州～四国間の物流や観光・集客面での需要喚起とともに、沿線地域の自律基盤を強化するための取り組みが重要である。

産業活動面では、地域の資源を活かした内発型の産業振興の一環として、産直商品及び土産品の開発・販路開拓を推進する。そのためには、全国ネットをもつ大手物流業者、大手旅行業者、地場を中心とした観光・集客産業等との連携を強化する。

観光の情報発信における統一テーマづくり（前出）とも連携して、「しまなみ」ブランドの創出と全国向け発信を強化する。

非架橋地域を含む沿線島嶼部における定住基盤を強化するために、島嶼部住民が都市的サービス面で依存している尾道・今治両市の都市的機能の拡充を図る。

非架橋地域を含めて、沿線島嶼部において医療・福祉面での地域的連携を強化し、日常生活レベルにおいて求められる医療・福祉水準の確保につとめる。

プロジェクトの方向性

- 全国ネットをもつ大手物流業者等と連携した産直商品開発と販路開拓（フェスタ等）
- 地域イメージに結びつく魅力的な土産品づくり
- 「しまなみ」ブランドの創出と全国向け発信

- d 沿線島嶼部を背後圏にもつ尾道・今治両市の都市的サービス機能の充実
- e 沿線島嶼部の医療・福祉面等での地域連携

イメージ

「しまなみ海道」の自動車通行台数の相当部分は軽自動車によって支えられており、島嶼部を中心とする沿線地域の自律基盤が脆弱化することは、こうした地域住民ないしは自営業者ベースの通行台数の減退に結びつく。

非架橋地域を含む島嶼部を中心として、沿線地域の自律基盤を強化することは、他の本四架橋ルートとは異なる、「しまなみ」特有の問題であり、課題と言える。

大手物流業者と連携した柑橘類の産直ビジネスは、既に相当の実績をあげつつあるが、花卉・蔬菜・魚介類・塩・石工品・木工品・金物類など、豊かな地域資源・産品等を活かした取り組みが求められる。

方向性に沿った参考事例

- a 大手物流業者と連携した島嶼部の柑橘開発・販売の事例

フクツー味のふるさと便（瀬戸田町）

福山通運が、瀬戸田町農協とタイアップして、特産のネーブルを中心とする柑橘類の詰め合わせ「フクツー味のふるさと便」を開発、全国向け販売を始めてから20年以上が経過している。

従来は同社因島営業所等で取り扱ってきたが、「しまなみ海道」全通を契機に平成12年5月、産地に直結する瀬戸田ビジネスセンターの開設により、発注から出荷までの時間短縮、サービス向上等を図り、拡販につなげている。

取扱品目は、12月からレモン・ネーブル、1月からはさく。最近の取扱量は年間25～26万ケースに及ぶ。

注文は、全国各地に配置されている同社の支店・営業所、さらにセールスドライバーを通してもできるシステムになっており、また、電話・FAX・インターネットのいずれでも可能である。

類似の特産物宅配システムには、瀬戸田町も含めて沿線地域や非架橋島嶼部においては、フクツー以外にも、ヤマト、ペリカン等の大手宅配各社、さらに、ゆうパック等も参入している。将来的には、これらの地域間での情報交流や連携等が必要となろう。

- b 歴史的町並みのマチの特産物開発・販売の事例

内子味一番（愛媛県内子町）

その昔和紙と木蠟で栄えた内子町は、国の「重要伝統的建造物群保存地区」指定を契機に、四国の観光名所としての地位を一段と高めているが、特産物の開発・販売にも積極的に取り組んできた。

特産物の開発・販売は、道の駅の経営主体である(株)フレッシュパーク「からり」(三セク)が行っている。取扱品目の1つであるハム・ソーセージは「からり」直営で生産されるが、原料は内子産・県内産の無菌豚を使用。また富有柿・愛宕柿・桃・梨・巨峰・ピオーネ・椎茸・わらび・ぜんまい・栗等も町内産である。

これら特産物は、「からり」内の特産物販売所で直販されるほか、インターネットによる販売も行っている。配送はヤマト運輸に外注。

(資料)「内子町」ホームページ

カ 交通の基盤的条件整備プロジェクト

背景

「しまなみ海道」から沿線地域内の交通ターミナル・主要観光地への道路アクセス条件の改善について、特に広域看板、誘導看板、道路標識等の整備・充実を図る。

マイカーやツアーバス利用以外の個人客等のために、沿線地域島嶼部内の定期バス路線網の確保を図る。また、海路の利用や非架橋島嶼部観光等のニーズにも対応するために、定期バス路線と高速船・水上タクシー等との連携についても配慮する。

マイカーや大型バス等を利用した観光客の沿線地域内での滞留性を高めるために、主要施設周辺における無料駐車場の確保を図る。

沿線地域内の高速道路の利便性確保と、全国的な高速道路ネットワークの一環を担うものとして、「しまなみ海道」未整備区間の整備、及び松山自動車道に接続する今治小松自動車道の整備を促進する。

「しまなみ海道」の通行料は、物流、観光の両面で、利用促進という観点からは大きな制約条件となるため、利用者に対するインセンティブの充実を図る。

インセンティブの内容については、特に観光利用においては、観光施設利用やイベント参加等の個別ケースに即したサービス強化を図る。

プロジェクトの方向性

- a 交通ターミナル・主要観光地等へのアクセス改善
- b 交通ターミナル・主要観光地等における無料駐車場の整備と適正配置
- c 「しまなみ海道」未整備区間等の早期完成
- d 「しまなみ海道」通行料にかかるインセンティブの充実

イメージ

大手旅行業者から、広島空港～尾道間のアクセスについて、リムジンバス便の不備等が指摘されているが、沿線地域のワンランク上の観光地づくりの一環として、空港、港湾、新幹線駅、在来線駅、バスターミナル等の相互間のアクセス確保について、ビジター向けに万全を期する必要がある。

未整備区間の整備に伴い、沿線地域内での滞留性がむしろ低下する恐れがあるため、未整備区間の整備を上回るテンポで、滞留性を高める施策の推進が求められる。

沿線地域の主要施設の利用状況は大型駐車場の有無によって左右されており、大手旅行業者においても、大型バスの通行に対応できる道路条件や駐車場の整備状況をにらんで、立ち寄りスポットを選別している。関西圏など大都市圏では、観光に関連する交通機関、施設、イベント等の利用に際しては料金割引が半ば常識になっており、沿線地域においても、利用者の通行料負担の軽減策について、施設・イベント単位で実施していく必要がある。

方向性に沿った参考事例

- a 高速道路料金スーパー割引の事例

平成13年9月、国土交通大臣の発案にもとづき導入された「高速道路料金スーパー割引」は、同年度に全国4地域で導入された。(岡山県、青森・岩手、大分、宮崎)

平成15年2月末現在、下記の1地域で適用されている。

同スーパー割引は、出発地と周遊エリアを設定し、高速道路料金を割り引くとともに、周遊エリア内を乗り放題とすることにより、マイカーを利用した観光需要等を誘発し、地域経済の活性化及び利用者サービスの向上に寄与することを目的としたもので、あわせて、高速道路利用の促進により、公団の増収にも資するものとしている。

経営主体は異なるが、「しまなみ海道」のケースにも参考となる。

晴れの国おかや まスーパー割引 3 DAYSチケ ット	< 関西券 > 茨木～佐用・赤穂 区間から岡山県内を周遊 (岡山県内の周遊エリア が3日間乗り放題)	・平成14年9月14日～15年 4月13日	軽自動車等 6,500円 普通車 8,000円 中型車 9,500円
	< 広島券 > 五日市～東城・福 山東区間から岡山県内を 周遊(岡山県内の周遊エ リアが3日間乗り放題)	・平成14年9月14日～15年 4月13日	軽自動車等 6,000円 普通車 7,500円 中型車 9,000円

(資料) 日本道路公団中国支社岡山管理事務所