

第1章 各種基礎調査の実施

1. 瀬戸内海観光の動向

(1) 瀬戸内海国立公園

瀬戸内海国立公園は、昭和9年(1934年)に我が国で最初に指定された国立公園の一つである。

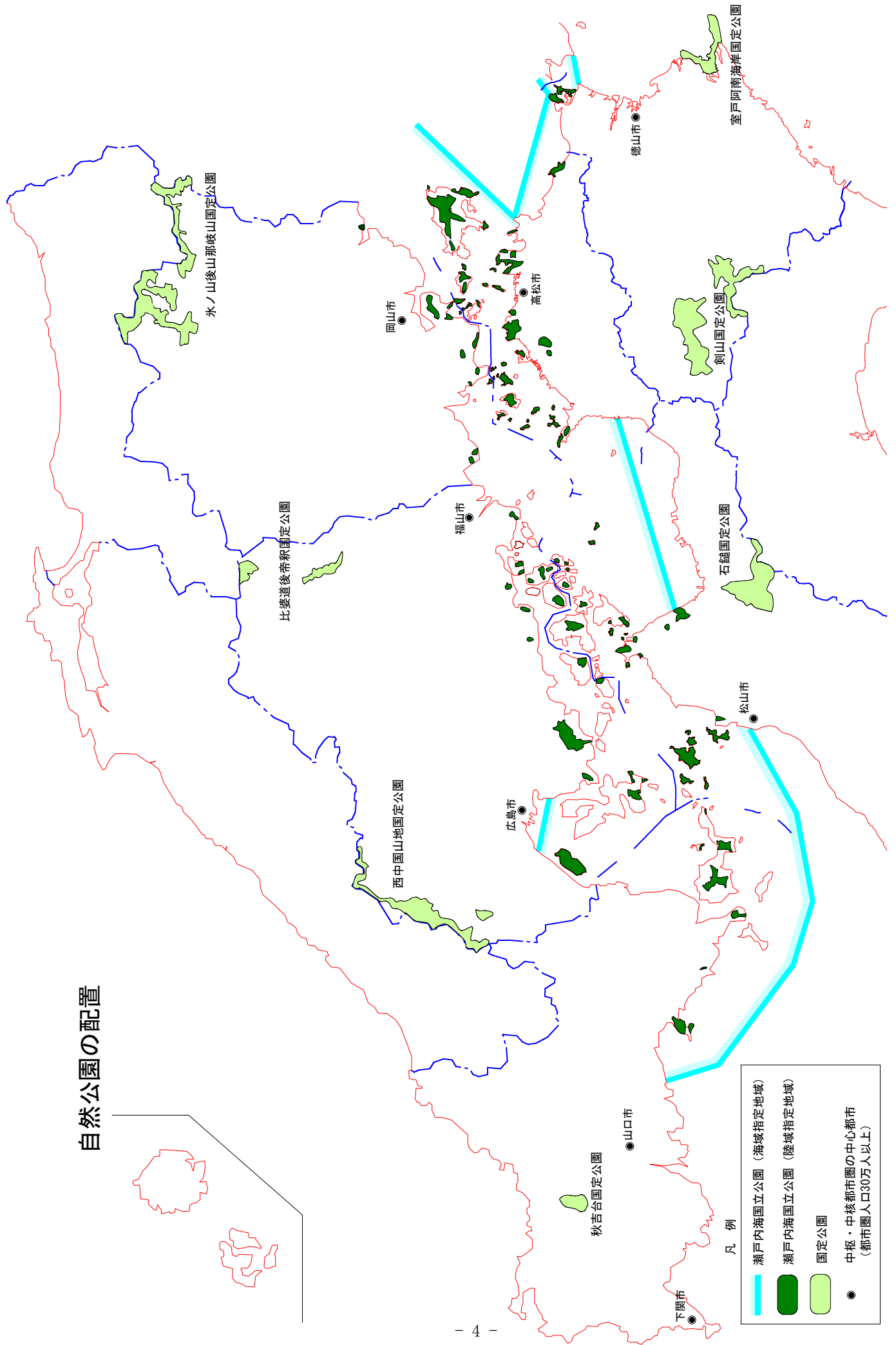
当時、瀬戸内海は世界の評価を得て、欧米人の観光客も多く訪れているということから、指定自体は早くから決まっていたが、どの範囲を選ぶかについては、合意がなかった。当初は小豆島・屋島を主体に国立公園の指定が検討されていたが、結果的には、備讃瀬戸を主体とした多島海地域に指定された。西田正憲氏によれば、この背景には、名所旧跡として有名な伝統的風景（小豆島・屋島）に対して、新しい近代的風景（備讃瀬戸）の台頭、即ち風景観の発展があったとされている。

第1次指定では、備讃瀬戸を中心として小豆島から鞆の浦に至る陸域と海域が指定され、昭和25年(1950年)の第2次指定では、和歌山から大分に至るほぼ全域の陸域主要部が追加され、昭和31年(1956年)の第3次指定では、六甲山、国東半島などが追加され、海域も紀淡海峡から関門海峡まで大幅に拡張された。

瀬戸内海国立公園の特徴は、静かな海に多数の島々が点在する内海多島海景観や、鳴門の渦潮のような瀬戸内海景観といった自然景観と、そして人間の長い営みが生み出した島々の段々畑や古い港とその集落、歴史や文化を偲ばせる神社や史跡などの人文景観、これらが調和して一体となっているところにある（以上、西田正憲「瀬戸内海の発見」より抜粋）。

世界を見渡すと、このような広大な閉鎖性水域は、地中海、エーゲ海、チェサピーク湾等をあげることができるが、海・島・岬が織りなすきめ細かな自然景観と人文景観が融合した風景は、瀬戸内海固有のものであることから、このような環境風景こそは瀬戸内海が世界に誇ることができる素質といえるものである。

自然公園の配置



(2) 主要な観光資源

瀬戸内海地域の主要な観光資源は分散しており、入り込み客数等から見ると、主な観光ゾーンとしては次の地区があげられる。

- 倉敷・岡山ゾーン……チボリ公園、大原美術館、後樂園等
- 瀬戸大橋ゾーン……瀬戸大橋、与島等
- 高松ゾーン……栗林公園、屋島等
- 鳴門ゾーン……鳴門大橋等
- 小豆島ゾーン……寒霞溪等
- 広島・宮島・岩国ゾーン……平和記念資料館、厳島神社、錦帯橋等
- 山口ゾーン……湯田温泉、香山公園等
- しまなみ海道ゾーン……しまなみ海道、千光寺山ロープウェイ等
- 松山ゾーン……道後温泉、松山城、えひめこどもの城等
- 下関ゾーン……下関水族館等

資源の性格としては、歴史文化資源（後樂園、屋島、厳島神社等）、温泉（道後温泉、湯田温泉等）、テーマパーク・遊園地（チボリ公園、マイントピア別子、おもちゃ王国、えひめこどもの城等）、文化施設（大原美術館、平和記念資料館、下関水族館、宮島水族館等）、本四架橋とその沿線の資源（鳴門ゾーン、瀬戸大橋ゾーン、しまなみ海道ゾーン）、等に類型化される。



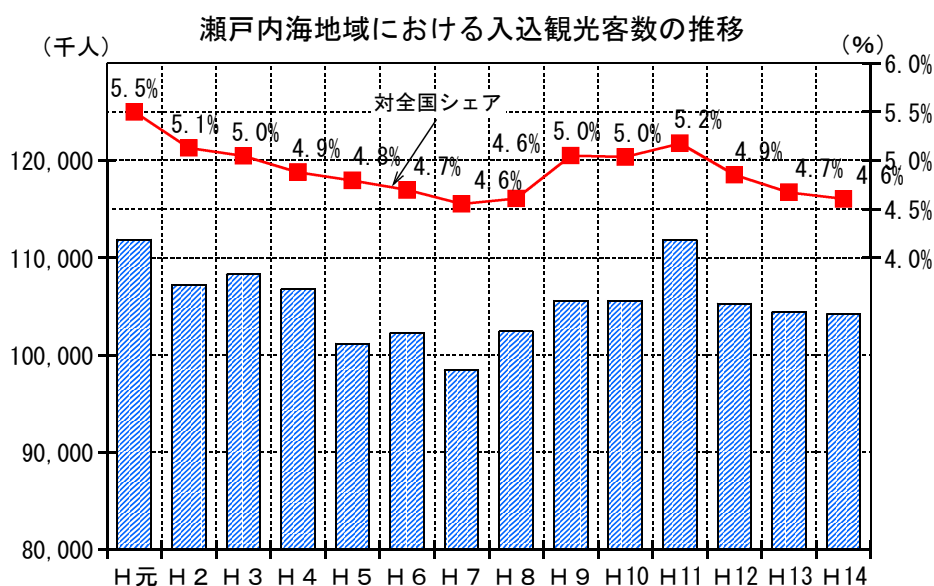
(3) 観光客の動向

ア. 観光客数の全体的な推移

近年における瀬戸内海地域（6県）の観光客数は、多少の変動はあるものの概ね1億人～1.1億人前後で推移している。

対全国シェアはH元年（瀬戸大橋開通の翌年）に5.5%であったが、その後減少傾向となった。H9～H11年にはチボリ公園やしまなみ海道の開通等で盛り返したが、その後再び減少傾向となっている。

このように、集客増加には、テーマパークの開園等に加えて、本四架橋完成（瀬戸大橋、しまなみ海道等）のインパクトが大きいですが、一時的なものにとどまっている。



（資料）全国観光動向に基づき中国総研作成。瀬戸内海地域は対象6県で下記の範囲。

（注）岡山県……瀬戸内海沿岸市町の主要観光地の入り込み客数を集計。

広島県・山口県……瀬戸内海沿岸市町村を主に含む地区の入り込み客数を集計。

徳島県・愛媛県……内陸部のブロックを除いて集計。

香川県……瀬戸内海沿岸市町村の入り込み客数を集計。

全国のは、46都道府県計、東京都は伊豆諸島と小笠原諸島のみ、大阪府は除いたもので、平成9年より延べ数から実数に統計手法を変更した道県がある。

イ. 本四架橋の観光へのインパクト

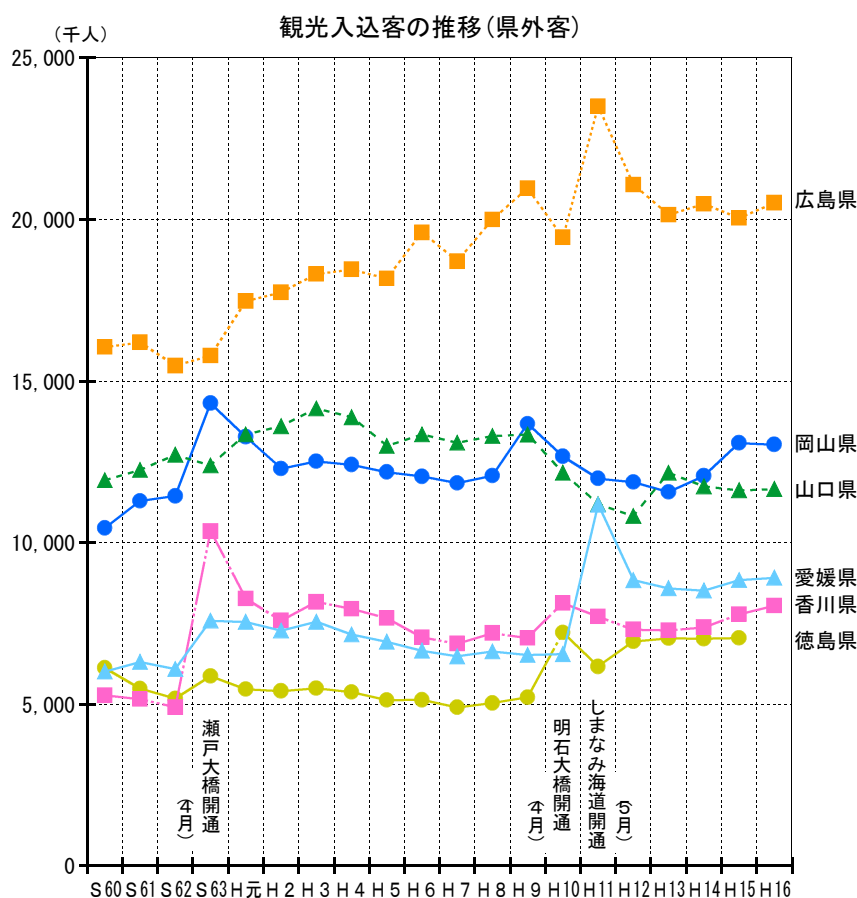
県外客数の動向から、本四架橋のインパクトをみる。

瀬戸大橋の開通により、香川県と岡山県において県外観光客が大きく増加しており、四国周辺県にも波及が見られる。

明石海峡大橋開通においては、徳島県、香川県において県外観光客が増加したが、逆に山陽3県では減少している。

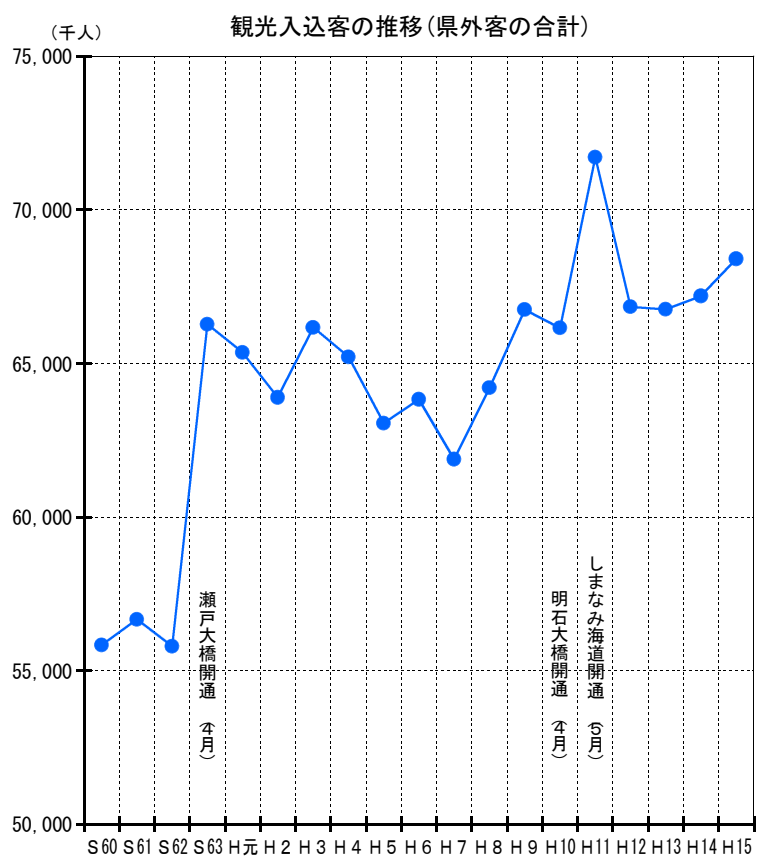
しまなみ海道の開通においては、愛媛県と広島県において県外観光客が増加したが、逆に他の県では減少している。

総じて、本四架橋は架橋地点となった県に対して大きなインパクトをもたらしてきたが、翌年以降は落ち込みが大きい。四国側では落ち込み後の水準が開通前よりも高いのに対して、山陽側では、落ち込み後は開通前の水準に戻るか、それに近い水準にとどまっている。



本四架橋の観光面でのインパクト

	大幅に増加	やや増加	減少
瀬戸大橋	香川県、岡山県	愛媛県、徳島県、広島県	山口県
明石海峡大橋	徳島県	香川県(愛媛県は横這い)	岡山県、広島県、山口県
しまなみ海道	愛媛県、広島県	—	岡山県、山口県、香川県、徳島県



(資料) 各県観光客動態調査に基づき中国総研作成

(4) 海上航路

ア. 瀬戸内海の歴史的航路

○奈良時代（8世紀）の遣新羅使の主要航路、平安時代（9世紀頃）の瀬戸内海航路を見ると、中国大陆と都を繋ぐルートとして、瀬戸内海各地に立ち寄り、港が発達した様子がうかがえる。

○江戸時代には、西回り航路が開発され、日本海の物資を大阪方面に輸送するルートとして、瀬戸内海航路が発達した。この時代に栄えた港の名残が、瀬戸内海地域における伝統的まちなみ等の形で継承されている。

