

架橋に伴う指定解除のあり方の検討 (架橋後の整備効果を踏まえた現行基準 の見直しについて整理)

【参考資料】

【参考】蒲刈群島・下大崎群島 架橋の整備効果ヒアリング概要

調査の概要

日 程: 令和5年10月24日(火)・25日(水)
場 所: 呉市役所及び呉市豊浜市民センター
調査委員: 小田切 徳美 特別委員、鳥居 享司 専門委員
呉 市: 企画部企画課長、都市部交通政策課長、市民部豊浜市民センター長、
豊市民センター長 他
対象地域: 蒲刈群島(下蒲刈島、上蒲刈島) ⇒ 平成13年4月1日指定解除
下大崎群島(豊島、大崎下島) ⇒ 平成22年4月1日指定解除



ヒアリングの概要

<離島の概要>

- ・下蒲刈島: 柑橘栽培が主要産業。観光に力を入れており、美術館等の文化施設、キャンプ場、海水浴場、コテージなど市としても整備。
- ・上蒲刈島: 柑橘栽培が主要産業。宿泊施設、キャンプ場、コテージ、塩づくり体験施設も存在。
- ・豊 島: 漁業が主要産業。昭和59年からマダイの中間育成を行っている。
- ・大崎下島: 柑橘栽培が主要産業。大長みかん・レモンの産地。
島内の御手洗地区は北前船の寄港地であり、江戸時代の中頃から幕末にかけて形成された町並みが国の重要伝統的建造物群保存地区に選定。

<人口動態>

- ・架橋以前から減少傾向。市町村合併もしており、架橋の影響がどの程度あるかは不明。
地域の少子化や高齢化が進んでいる。
また、島にいつでも帰れることで、本土側に住む人も増えている。
- ・空き家バンクについて、市全体で480戸、島しょ部で230戸程度登録されている。
毎年、呉市全体で14～19件程度移住、うち島しょ部は6～9件程度移住されており、年齢も職業もまちまちである。
地域おこし協力隊を経た移住もあり、そのネットワークが島しょ部では広がっている。
- ・安芸灘地域全体として、平成16～17年に設置された各地域のまちづくり協議会が地域の活動を支援している。

ヒアリングの概要

<生活利便性>

- ・安芸灘大橋の通行料はかかるが、24時間いつでも行き来できるメリットは大きい。本土に行く際も自家用車やバスの運行により利便性が向上している。本土へ買い物や美容院に行く場合は、丸1日必要であったり、フェリーの利用者が多いときは、積み残しになることもあったが、今では大幅に改善されている。架橋前は船のダイヤに制約されていたが、今は、制約もなく、夜間にタクシーでも帰れる。
- ・フェリー時代は、往復5,000円程度必要だったが、現在は、約1,400円(安芸灘大橋の通行料)であり、回数券を使用すれば更に安くなる。島民からは通行料がかかるという意見もあるが、広島県及び呉市において各種支援事業を実施している。
 - 広島県:回数券による大幅割引(730円→314円(100回券))
 - 呉市:観光客に対する片道の通行料補助
 - 子育て世帯への100回券購入支援(今年から29歳以下がいる世帯に拡充)
- ・島内の商店が撤退・廃業しているが、本土部においても同様の事象は発生している。ただし、生協の移動販売は実施している。
- ・市として、自動車を持たない高齢者の移動を支援として、70歳以上を対象にバス運賃補助(自費100円/回で乗車)を実施している。ただし、高齢者の場合、乗車時間も長く、バスにはトイレが無いなどの問題があり、家族等の送迎に頼っている場合もある。

<産業振興>

- ・柑橘をはじめとする農産物や水産物の出荷においても陸路の利用により利便性が向上している。
- ・移住者による店舗のオープンや農業実習を受ける人もいる。
 - 若者は島外から仕事に通ってくるようになった。
- ・公共事業において、離島の単価ではなく、本土の単価で発注出来るため、事業は進めやすくなった。

ヒアリングの概要

<医療及び介護・福祉等>

- ・架橋前は、救急患者を高速艇により本土に渡して、本土に着いてから救急車に連絡していたが、今は島内から救急車で搬送出来るようになった。

<災害対応>

- ・公務の利便性も向上し、災害対応でのメリットは大きい。

<観光振興>

- ・観光に力を入れており、最近ではサイクリストが増えている。
- ・ビューティフルアイランド祭りとして、ウォーキングイベント等を実施しており、フェイスブック等でPRもしている。
- ・下蒲刈にある蘭島閣美術館等の文化・観光施設は、架橋後は大型バスで観光客が来館するようになり、架橋による観光への効果は大きい。

<教育の充実等>

- ・高校生等は、フェリー通学からバス通学や自家用車での送迎に変わった。
- ・本土の高校の分校が1校、上蒲刈島にあったが、人口減少により廃校となった。
- ・通学者に対する支援は、本土側にも遠距離通学の生徒はいるため、そのバランスから実施していない。

【参考】芸備群島 架橋の整備効果ヒアリング概要

調査の概要

日 程: 令和5年11月14日(火)
場 所: 尾道市因島総合支所
調査委員: 山下 東子 特別委員、矢岡 俊樹 専門委員
尾道市 : 因島総合支所長、瀬戸田支所長、企画財政部政策企画課長 他
対象地域: 芸備群島(因島一部) ⇒ 昭和60年4月1日指定解除
芸備群島(生口島一部) ⇒ 平成5年4月1日指定解除



ヒアリングの概要

<離島の概要>

- ・因 島: 造船業が主要産業。南部は商業地、北部は一次産業(野菜、果樹(八朔の発祥地)、花き)が盛ん。村上水軍や海水浴場等の観光資源有り。トライアスロン大会(インカレ)も開催。
- ・生口島: 柑橘栽培(瀬戸田レモン)、造船業が主要産業。耕三寺博物館・平山郁夫美術館や海浜公園(サンセットビーチ)、グランピング施設等の観光資源有り。令和4年度からレモンマラソンを開催

<人口動態①>

- ・架橋前に比べて人口が約50%減少しているが、架橋により減少が進んだのか抑えられたのか不明。社会増減においても、転入超過となっている年もあるが、架橋による影響かは不明。
- ・架橋されていることは島への移住を考える際のアピールポイントになっているが、利便性を考えた際に、因島及び生口島より向島が選ばれ、市全体としては、年間120人程度移住している。橋の通行料の影響がどの程度かは不明だが、本土への距離が影響していると思われる。また、東京や大阪との2拠点での生活を考えている移住者もいるため、JR駅の距離がポイントとなっている。移住に関する問い合わせは、年間1,200人程度あり、特に島しょ部への移住希望者の声が多い。因島・生口島への移住も一定数みられ、移住者が開業して雇用も生まれている事例もある。
- ・家賃は、本土部に比べて島しょ部は、多少安価であるが、物件数は少ない。市内4地域で空き家バンクを実施しているが、その中では旧因島市の成約率が一番高く、物件の登録数は80件前後⁴で推移している。

【参考】芸備群島 架橋の整備効果ヒアリング概要

ヒアリングの概要

<人口動態②>

- ・所得水準は本土部と島しょ部で、差はあまり無いが、就労環境に大きな差がある。
- ・架橋されていない島は架橋されている島に比べて人口減少率が大きいいため、架橋が人口減少に一定の歯止めを掛けていると思われる。

<生活利便性>

- ・通行料は、フェリーの航走料金に比べて安くなっているが、架橋後、因島は40年、生口島は32年経過し、島民にとって、架橋の存在が当たり前と感じており、無料橋で繋がる向島と比較し、通行料の負担感がある。通行料の負担感は、架橋前後の比較では無く、同一市内の他地域と比べてのものである。定期的に本土へ通院が必要な島民の通行料の負担感はある。人工透析患者の通院や妊婦健診に際しての通行料は、市において一部補助を実施している。
- ・架橋により物価は平準化されていると考えており、日常的な買い物は本土と変わらない。
- ・高齢者も買い物は車を運転して島内である程度完結出来ており、交通弱者は生協等の移動販売も活用している。尾道市立市民病院やJA尾道総合病院に通院する島民のために、生口島から尾道へのバスがある。島内路線バスは市の補助金を投入し維持している。

<産業振興>

- ・出荷や資材購入が陸路により搬送可能となるなど、輸送コストや時間の低減・短縮の効果があつた。
- ・1990年代後半からコンビニやショッピングモールの立地が進んだ。架橋後に人口減少も影響していると思われるが、本土のスーパー等への買い物が容易になったことにより、島内のスーパーが撤退・閉店している。
- ・船舶産業は生産量が減少しているが、架橋によって他の地域への流出したということではなく、現在も同じ場所で事業を継続している。

【参考】芸備群島 架橋の整備効果ヒアリング概要

ヒアリングの概要

<医療及び介護・福祉等>

- ・架橋により救急患者が24時間、本土側の病院への通院・搬送が可能になった。
因島総合病院、因島医師会病院は、夜間救急搬送の受け入れが出来ないため、救急患者は本土へ搬送される。
- ・生口島では、県立病院から市立の診療所になり、検診科目も内科しかない。島内の20数名の透析患者は、本土や因島の病院に通う必要がある。また、眼科も島内にはない。
分娩できる産科も無く、本土の病院に通う必要があるが、架橋により24時間、受診が可能となった。
産科医師不足は、島だけではなく、尾道市全体の問題でもある。
- ・介護や福祉関係は、本土と比べて選択の幅が狭いが、基本的に島内で完結し、本土と同レベル・同料金でのサービスが受けられる。

<災害対応>

- ・防災の効果は大きく、平成30年の豪雨災害時には、協力要請による自衛隊の出動や支援物資の搬送などがスムーズに行えたと感じており、住民の安全・安心に繋がっている。

<観光振興>

- ・しまなみ海道はサイクリングロードとして、多くの観光客が訪れている。
サイクリング振興の継続的な取組により、現在では橋・道路自体が重要な観光資源となっている。
- ・しまなみ海道は、ナショナルサイクリングルートにも指定され、サイクリング、インバウンド等多くの観光客が訪れているが、観光消費に繋がっていない。
食事やグランピング等の宿泊など、何にお金を落としてもらうかが課題である。

<教育の充実等>

- ・生口島は、元々の生活圏が三原に属していることもあり、三原への繋がりが強く今でも学校などへ船で通学しており、1学年の2割位は三原の高校に高速艇で通っている。(2割:三原、3割:地元、2割:尾道、2割:因島、1割:弓削)
- ・架橋によって、通学手段が、これまでの船舶利用に加え、高速バス等も可能となったことから、進路選択や部活動、塾等の学生生活等へ大きな影響を与えている。

【参考】越智諸島 架橋の整備効果ヒアリング概要

調査の概要

日 程：令和5年11月14日(火)

場 所：今治市宮窪支所

調査委員：山下 東子 特別委員、矢岡 俊樹 専門委員

今治市：しまなみ振興局宮窪支所長、吉海支所長、大三島支所長 他

対象地域：越智諸島(大三島、伯方島、大島) ⇒ 平成13年4月1日指定解除



ヒアリングの概要

<離島の概要>

・大三島、伯方島、大島

造船業、海運業、農林水産業、石材業(大島石)が主要産業。

しまなみ海道では2年に1回サイクリングイベントを実施。サイクリストの聖地。

秋にはスリーデーマーチとしてウォーキングイベントを実施。

<人口動態>

・人口減の傾向は架橋前後で大きな変化はない。

・島内に賃貸物件はあまりないが、家賃は本土より若干安い。ただし、賃貸マンションはない。

・市では移住フェアをして島の人口を増やそうとしているが中々難しい。

去年2,100人の市への移住者のうち島しょ部は326人。空き家に入居し、観光産業に従事している。

<生活利便性①>

・架橋前は本土までは船の行き来で荒天時は島外に出られなかったが、架橋後は多少の荒天でも本土との行き来が可能となった。

・バス路線により本土に通えることで利便性が向上した。ただし、自家用車の場合、橋の通行料金が発生することから、まだ離島ではないのかという意識もある。市町村合併による島民の意識変化も影響していると思われる。

合併前であれば島が自治体であったが、合併したことで、同じ市民なのに、橋の通行料がかかることへの不満がある。

【参考】越智諸島 架橋の整備効果ヒアリング概要

ヒアリングの概要

<生活利便性②>

- ・フェリーの航送料金に比べれば橋の通行料の方が安くなっているが、フェリー時代の記憶が希薄になったことや、今の若い人はフェリーの時代を知らないため、料金がかかることそのものに不満がある。
課題として、バスが減便や廃止となったことがあるが、現在は、オンデマンドで対応している。
オンデマンド交通はバスの廃線により、R5.1.30から「チョイソコ」が実施している。
各地域の停留所に番号を付け、利用者は何番から何番へと各自で依頼する。
大人1回400円、子供1回200円でタクシー会社が運営しているが、あまり活用されておらず、市で赤字補填している。
- ・通信販売は中継店を経由して配送されるため割高となり、冷蔵品など送れないものもある。
(本州からしまなみ海道を通り今治に着いた後、再度今治から各島しょに配送されるため、2度有料区間を通る必要があり、3割位追加料金が発生することもあり、注文時に聞かれる)
料金は業者ごとに異なるが、ゆうパックは追加料金はかからない。
- ・物価水準、ガソリン価格は本土より若干高く、本土部と島しょ部で差がある。
- ・交通弱者には民間事業者の移動販売(フジ・ありがとうサービス)がある。なお、市からの助成はない。

<産業振興>

- ・ホームセンターやコンビニ等のチェーン店の出店が増加している。なお、大型スーパーの進出はない。
架橋前は島内に個人商店があったが、本土へ行きやすくなったこともあり、架橋後に閉店している商店もある。
- ・造船業が本土から大島に移転し、労働力は本土からの通勤や大島で新たに採用している。
漁業、農業の衰退により本土に通勤する人もいる。
漁業の出荷は、古くから広島から船による買い付け(沖買い)であった。現在の仲買いが船による買い付け出荷のため、架橋の影響はない。
- ・商品の出荷や製造品及び原材料の輸送において、車両運搬により、効率的な物流経路が確保された。
農業は柑橘が主であり、ブランド化は県で実施している。架橋による効果はあるが、架橋の前後に価格の下落があり作物転換している人もあり、作付面積の増加に反映されているかは何とも言えない。

【参考】越智諸島 架橋の整備効果ヒアリング概要

ヒアリングの概要

<医療及び介護・福祉等>

- ・架橋前は救急時に救急艇での移動となるため荒天時は対応できなかったが、架橋後は救急車により天候に関係なく搬送が可能となり、住民が安心感を持っている。架橋前は、どうしてもという時は漁船で渡ることもあった。日常の診療は島内で、検査等が必要な場合や産科は本土の病院に行っており、妊婦検診に対しては助成している。
- ・老人施設や福祉施設は島内で対応しており、島内で対応出来ない部分は島外から訪問看護に来てもらっている。

<災害対応>

- ・架橋前は、火災時には各島の消防団で対応していたが、架橋後は今治市からの出動が可能となった。平成17年の大三島での火災の際には、本土と各島が連携して消火等の対応を行った。
- ・広域での防災対応が幅広く対応可能となり、大規模災害での連携が期待される。

<観光振興>

- ・架橋前の移動手段は航路のみで時間の制約があったが、架橋後は時間の制約がなくなり、しまなみ地域全体で、観光客の増加に繋がっている。架橋前は団体の観光客が多かったが、架橋後は個人で橋を渡ってくる観光客も増えている。
- ・観光産業については、島であることが強み。3島それぞれにグランピング施設がある。
- ・歴史的背景や豊かな自然を活かしてサイクリングを通じた観光客の取り込みが出来ないかと考えており、サイクリングで来て頂いている、多くの海外の人に、どのように滞在してもらうかが課題であり、大三島、伯方島ではサイクリング込みのグランピングを進めている。

<教育の充実等>

- ・架橋前は島ごとに高校が、旧町村に小学校があったが、現在は統廃合されているが、架橋だけの影響ではない。
- ・学生は通学手段がフェリーからバスに変わったが、通学していることに変わりはなく、昔は部活をしている人は下宿していたが、今はいない。
- ・大三島の分校では在校生100人のうち半分程度は今治市本土も含めた島外からの島留学で、民間が旧職員住宅を改築するなどして受け入れており、学校の特徴としてマリンスポーツに取り組んでいる。

【参考】安芸灘とびしま海道(広島県呉市)位置図



※人口: 令和2年国勢調査結果



【参考】安芸灘大橋完成前の航路状況(料金)

○仁方～(見戸代－三之瀬)～向浦 【安芸汽船(株)】
(19便/日)



	一般旅客	自動車 航送料金 (5mまで)
仁方～見戸代	170	2,560
仁方～三之瀬	190	2,560
仁方～向浦	190	2,560
三之瀬～向浦	70	1,000

※航送料金等:全国フェリー・旅客船ガイド(1999上期号)より

※全国フェリー・旅客船ガイド(2000秋季号)より掲載なし

【参考】安芸灘大橋完成前の航路状況(料金)

○田戸(上蒲刈島)～川尻【蒲刈フェリー(株)】
(13便/日)



※全国フェリー・旅客船ガイド(2000秋季号)より掲載なし

【参考】安芸灘大橋完成前の航路状況(料金)

○仁方～田戸～豊島～立花 【山陽商船(株)】
(10便/日)

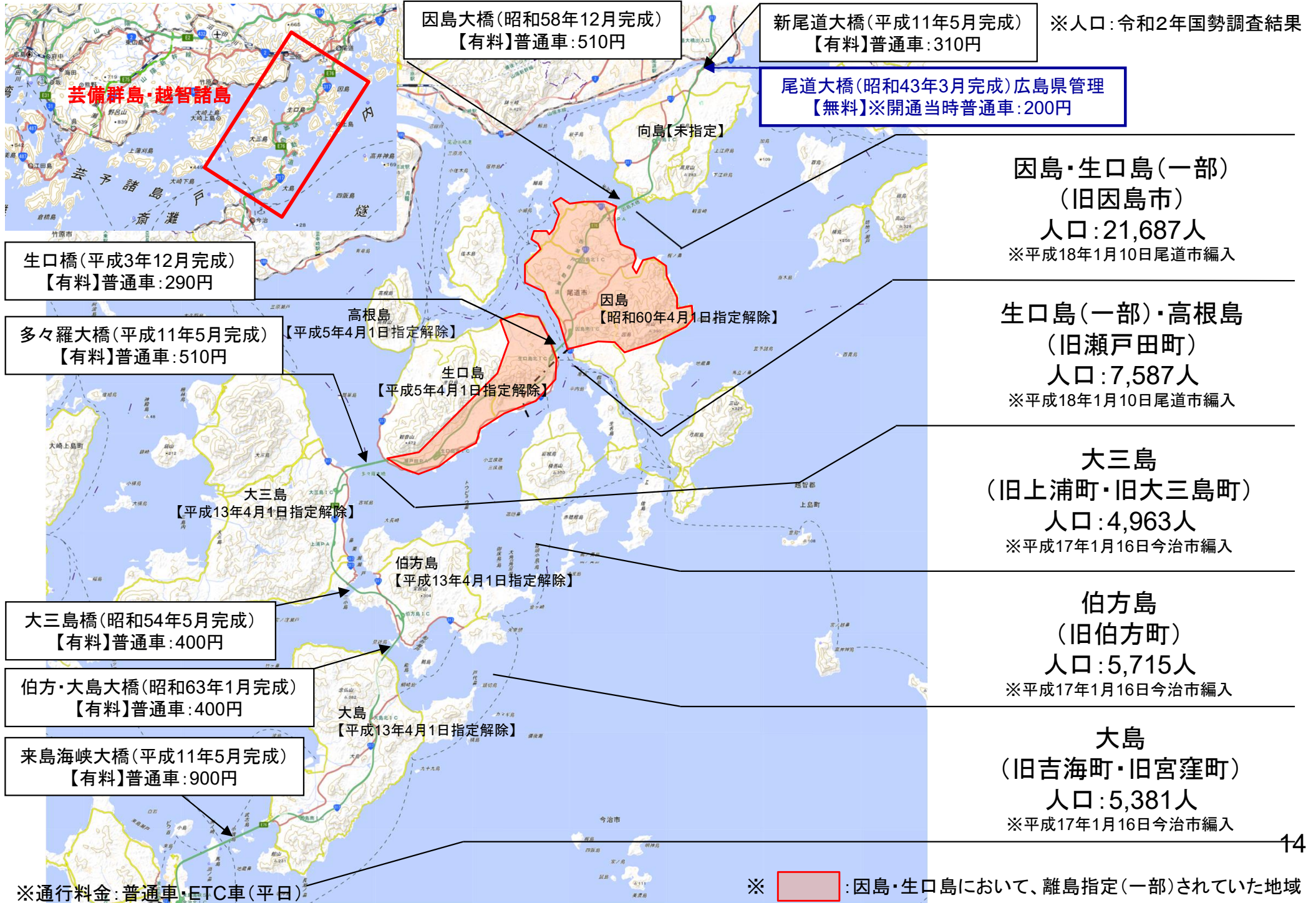


	一般旅客	自動車 航送料金 (4m以上5m未満)
仁方～立花	670	3,360
仁方～豊島	650	3,360
仁方～田戸	280	2,560
田戸～豊島	400	2,560
豊島～立花	80	1,680

※航送料金等:全国フェリー・旅客船ガイド(1999上期号)より

※全国フェリー・旅客船ガイド(2000秋季号)より「仁方～田戸」掲載なし

【参考】しまなみ海道(広島県尾道市、愛媛県今治市)位置図



【参考】しまなみ海道(因島大橋)完成前の航路状況(料金)

○吉和～大浜 【向島運航(株)】

(38便/1日)

○重井～三原 【因島フェリー(株)】

(48便/1日)

因島大橋(昭和58年12月完成) 【有料】普通車:510円

向島運航(株)	一般旅客	自動車航送料金 (5m未満)
吉和～大浜	170	1,300
吉和～津部田	70	350
津部田～大浜	110	1,050



因島フェリー	一般旅客	自動車 航送料金 (5m未満)
重井～三原	210	1,400

※航送料金等:貨物運賃と各種料金表('83)より

【参考】しまなみ海道(生口橋①)完成前の航路状況(料金)

- 金山～赤崎 【因島市】
- 鬼岩～名荷 【中四開発(株)】
- 須波～沢 【三原観光汽船(株)】
- 三原～井口 【大三島フェリー(株)】

生口橋(平成3年12月完成)
【有料】普通車:290円



※航送料金等:フェリー・旅客船ガイド(1991年下期号)より

【参考】しまなみ海道(生口橋②)完成前の航路状況(料金)

○金山～赤崎 【因島市】(55便/日)

生口橋(平成3年12月完成) 【有料】普通車:290円

	一般旅客	自動車航送料金(4m～5m未満)
金山～赤崎	60	470

○鬼岩～名荷 【中四開発(株)】(42便/日)

	一般旅客	自動車航送料金(4m～5m未満)
鬼岩～名荷	40	470

○須波～沢 【三原観光汽船(株)】(22便/日)

	一般旅客	自動車航送料金(4m～5m未満)
須波～沢	290	1,440

○三原～井口 【大三島フェリー(株)】(8便/日)

	一般旅客	自動車航送料金(4m～5m未満)
三原～井口	710	2,780
三原～沢	580	—
沢～井口	290	1,960

【参考】しまなみ海道(多々羅大橋)完成前の航路状況(料金)

- 垂水～井口 【大三島フェリー(株)】(12便/日)
- 北浦～宮原 【伯方フェリー(有)】(12便/日)

多々羅大橋(平成11年5月完成)
【有料】普通車:510円



※航送料金等:フェリー・旅客船ガイド(1999年上期号)より

【参考】しまなみ海道(大三島橋①)完成前の航路状況(料金)

○瀬戸～熊口 【鼻栗渡船(有)】(10便/日)

大三島橋(昭和54年5月完成)
【有料】普通車:400円



※航送料金等:貨物運賃と各種料金表('78)より

【参考】しまなみ海道(大三島橋②)完成前の航路状況(料金)

- 今治～宗方・宮浦 【愛媛汽船(株)】
- 今治～友浦～木浦 【愛媛汽船(株)】
- 今治～熊口・瀬戸 【愛媛汽船(株)・因島汽船(株)】

大三島橋(昭和54年5月完成)
【有料】普通車:400円



※航送料金等:貨物運賃と各種料金表('78)より

【参考】しまなみ海道(大三島橋②)完成前の航路状況(料金)

大三島橋(昭和54年5月完成) 【有料】普通車:400円

○今治～宗方・宮浦 【愛媛汽船(株)】(11便/日)

	一般旅客	自動車航送料金(5mまで)
今治～宗方	390	2,600
今治～宮浦	550	2,800

○今治～友浦～木浦 【愛媛汽船(株)】(10便/日)

	一般旅客	自動車航送料金(5mまで)
今治～友浦	320	1,600
今治～木浦	510	2,200
友浦～木浦	200	1,300

○今治～熊口・瀬戸 【愛媛汽船(株)・因島汽船(株)】(10便/日)

	一般旅客	自動車航送料金(5mまで)
今治～熊口	510	2,200
今治～瀬戸	550	2,800
熊口～瀬戸	100	1,100

【参考】しまなみ海道(伯方・大島大橋①)完成前の航路状況(料金)

○宮窪～鵜島～尾浦 【今治・大島フェリーボート(株)】
(15便/日)

伯方・大島大橋(昭和63年1月完成)
【有料】普通車:400円

	一般旅客	自動車航送料金(5mまで)
宮窪～尾浦	210	1,600
宮窪～鵜島	90	900
鵜島～尾浦	140	1,200



※航送料金等:貨物運賃と各種料金表('83)より

【参考】しまなみ海道(伯方・大島大橋②)完成前の航路状況(料金)

- 今治～宗方・宮浦 【愛媛汽船(株)】
- 今治～友浦～木浦 【愛媛汽船(株)】
- 今治～熊口・瀬戸 【愛媛汽船(株)・因島汽船(株)】

伯方・大島大橋(昭和63年1月完成)
【有料】普通車:400円



【参考】しまなみ海道(伯方・大島大橋②)完成前の航路状況(料金)

伯方・大島大橋(昭和63年1月完成) 【有料】普通車:400円

○今治～宗方・宮浦 【愛媛汽船(株)】(11便/日)

	一般旅客	自動車航送料金(5mまで)
今治～宗方	520	3,100
今治～宮浦	700	3,400

○今治～友浦～木浦 【愛媛汽船(株)】(10便/日)

	一般旅客	自動車航送料金(5mまで)
今治～友浦	390	2,100
今治～木浦	630	3,100
友浦～木浦	250	1,700

○今治～熊口・瀬戸 【愛媛汽船(株)・因島汽船(株)】(10便/日)

	一般旅客	自動車航送料金(5mまで)
今治～熊口	630	3,100
今治～瀬戸	670	3,400
熊口～瀬戸	100	1,100

【参考】しまなみ海道(来島海峡大橋)完成前の航路状況(料金)

- 今治～下田水 【協和汽船(株)】
- 今治～宗方 【愛媛汽船(株)】
- 今治～友浦～木浦 【芸予観光フェリー(株)】

来島海峡大橋(平成11年5月完成)
【有料】普通車:900円



※航送料金等:フェリー・旅客船ガイド(1999年上期号)より

【参考】しまなみ海道(来島海峡大橋)完成前の航路状況(料金)

来島海峡大橋(平成11年5月完成) 【有料】普通車:900円

○今治～下田水 【協和汽船(株)】(37便/日)

	一般旅客	自動車航送料金(4m～5m未満)
今治～下田水	280	2,190

○今治～宗方 【愛媛汽船(株)】(10便/日)

	一般旅客	自動車航送料金(4m～5mまで)
今治～宗方	620	2,480
宗方～木江	180	1,680

○今治～友浦～木浦 【芸予観光フェリー(株)】(11便/日)

	一般旅客	自動車航送料金(5mまで)
今治～友浦	450	2,300
今治～木浦	730	2,750
友浦～木浦	300	1,830