

5. 長大橋の整備効果による観光面への影響（しまなみ海道沿線地域）

～ポイント～

■交通網が整備されただけでは、観光地の魅力は向上しない

沿線地域では、開通年の観光入込客数は急増し、2年目以降も開通前よりも入込客数は増加している。しかし、2年目以降は入込客数は減少傾向にあり、もともと観光地としての受け入れ基盤が十分に整備されていなかったことに加え、その後の観光地の魅力向上策が決めに欠けたこともその原因の1つと考えられる。

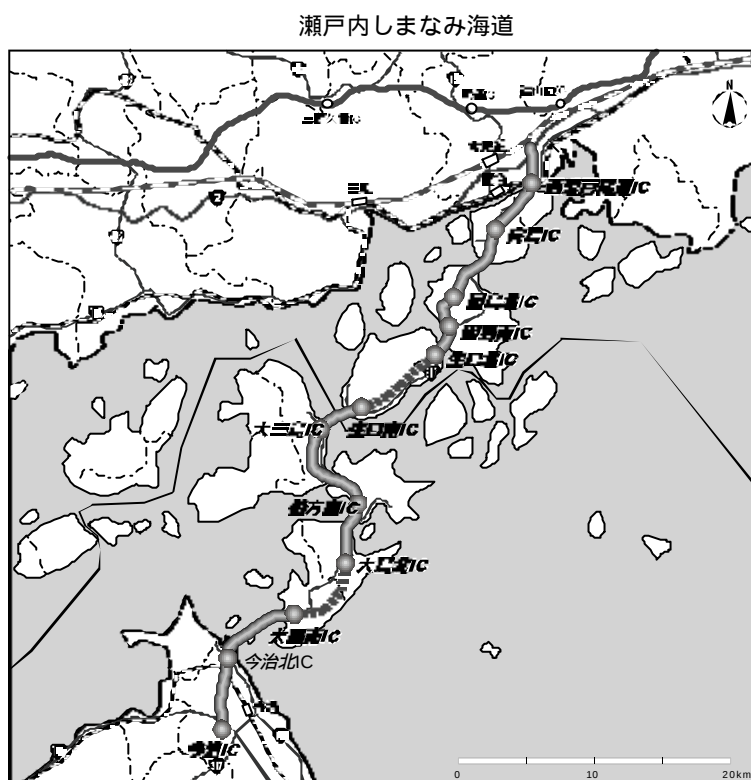
■連絡道路の開通を契機とした県境を超えた地域の交流・連携の推進

沿線市町村では、協議会を設立し、広域的なプロジェクトを推進している。その結果、従来は、あまりみられなかった県境を超えた交流が活発化している。

1) しまなみ海道沿線地域の概要

しまなみ海道（本州四国連絡道路尾道・今治ルート）は、広島県尾道市を本州側起点に、広島県側の向島、因島、生口島の3島、そして愛媛県側の大三島、伯方島、大島の3島を経由して、愛媛県今治市に至る、瀬戸中央自動車道、神戸淡路鳴門自動車道に続く、3本目の本四架橋である。

沿線地域は、内海に浮かぶ島々の景観と、漁村集落や段々畑などの人文景観に恵まれるほか、温暖な気候を生かした植物園、海水浴場、史跡・寺社仏閣、瀬戸内海への展望施設などの観光ポイントが各島に点在する周遊型観光地である。



2) 交通施策の概要

新尾道大橋、多々羅大橋、来島海峡第一・第二・第三大橋の開通

1999（平成11）年5月1日、新尾道大橋、多々羅大橋、来島海峡第一・第二・第三大橋の開通により、広島県尾道市と愛媛県今治市を結ぶ総延長59.4kmの自動車専用道路の供用が開始された。西瀬戸尾道ICから今治ICまでの普通車の利用料金は、5,250円（開通時～2003年3月31日まで）である。ただし、生口島と大島の島内（生口北IC～生口南IC、大島北IC～大島南IC）の自動車専用道路は2005（平成17）年度開通予定となっている。

< 概算事業費 >

■ 長大橋の建設に要した概算費用

* 多々羅大橋 : 900億円

* 来島海峡大橋 : 2,800億円

(本州四国連絡橋公団ホームページより)

各橋への自転車・歩道の併設とレンタサイクル事業の実施

しまなみ海道では、各橋に自転車歩行者道を併設されている。各橋の自転車歩行者道の利用料金は、歩行者は無料、自転車・原付・125cc以下二輪車の軽車両等は10～200円となっている。ただし、新尾道大橋には自転車歩行者道が設置されておらず、また尾道大橋の歩道は狭く危険なため、尾道、向島間は渡船を利用して渡ることを勧めている。

瀬戸内しまなみ海道周辺地域振興協議会では、しまなみ海道の開通に伴い、レンタサイクル事業を実施している。

レンタサイクルは、しまなみ沿線市町内14カ所の船乗り場、観光案内所、道の駅、駐車場等のサイクリングターミナルで貸し出され、乗り捨て自由となっている。利用料金は大人（中学生以上）1日500円、子ども（小学生以下）1日300円で、乗り捨ての場合はさらに保証料1,000円が掛かるシステムである。

多々羅大橋



サイクリングターミナル「サンライズ糸山」
(愛媛県今治市)



3) 観光施策の概要

■ 開通イベント等の実施

全通に際しての広島・愛媛両県の共同イベントである「しまなみ海道'99」のほか、「瀬戸内しまなみ大学」によるシンポジウムの開催、しまなみ百景写真集の発刊、しまなみ縦走などのイベントを開催している。

< 推進体制 >

■ 沿線市町村の広域連携による推進体制

1994（平成6）年、しまなみ海道沿線の20市町村は、「西瀬戸自動車道周辺地域振興協議会」を設立、96年には「瀬戸内しまなみ海道周辺地域振興協議会」へ名称変更、さらに2001年には新たに広島県御調町が加入し、現在21の市町村が連携して、各施策を実施している。レンタサイクルの事業運営については、同協議会のレンタサイクル部会において利用促進に向けた検討を行っている。

4) 交通と観光の相関性

開通ブームによる観光入込客数の急増

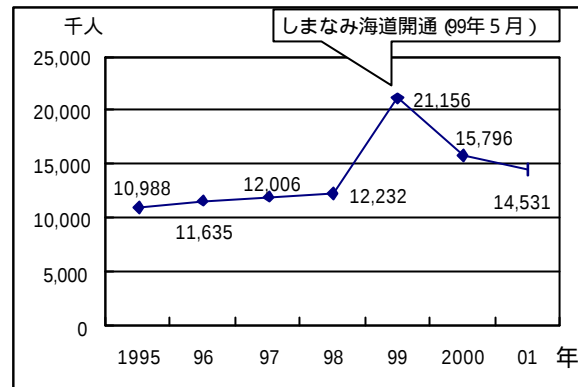
開通年である1999（平成11）年のしまなみ海道沿線地域の観光入込客数は、開通記念イベントに予想以上の人出があり大きく伸びたが、その反動も予想以上に大きかった。3年目となる2001年は、開通ブームの反動も沈静化したものの、団体客が周辺で開催された大型イベントや大型テーマパークに流れていることから、まだ底を打つに到っていない。

また、しまなみ海道は、観光客の利用比率が大きいことに加え、地元住民が料金設定を負担に感じていることもあって利用が伸びず、開通2年目にして交通量は大きく減少している。

しまなみ海道の開通に合わせて整備された道の駅「しまなみの駅御島」（愛媛県大三島町）

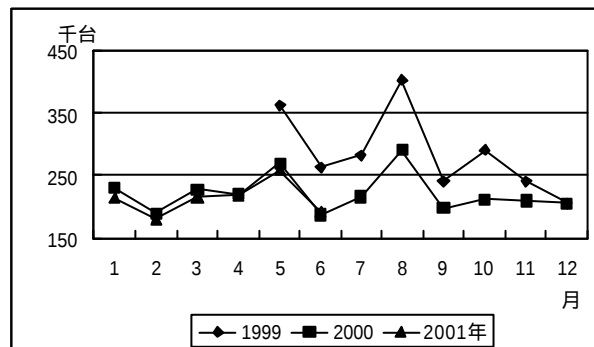


しまなみ海道沿線地域の観光入込客数の推移



備考) しまなみ海道沿線地域...広島県瀬戸内東部地域と愛媛県東予今治地方瀬戸内地区の合計
瀬戸内海東部地域...三原市、尾道市、因島市、福山市、府中市、本郷町、瀬戸田町、御調町、向島町、内海町、沼隅町、神辺町、新市町
東予今治地方瀬戸内地区...今治市、東予市、丹原町、朝倉村、玉川町、波方町、大西町、菊間町、吉海町、宮窪町、伯方町、魚島村、弓削町、生名村、岩城村、上浦町、大三島町、関前村
出所) 広島県、愛媛県資料より作成

しまなみ海道の月別交通量の推移



	交通量 (千台)	備考
1999年	15,988	5～12月
2000年	18,545	1～12月
2001年	8,945	1～6月

備考) 月別交通量は、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、来島海峡大橋の各橋平均値。

出典) 本州四国連絡橋公団「本州四国連絡橋道路の交通量報告」

出所) 尾道市資料より作成

連絡道路の開通を契機とした、県境を超えた地域の交流・連携の推進

2001（平成13）年8月には、広島県側の尾道地方広域観光連絡協議会と愛媛県側の今治市・越智諸島観光推進協議会との合併により、「瀬戸内しまなみ海道観光推進協議会」が設立され、しまなみ海道として、より一体となったPR活動等が期待されている。従来は、広島県と愛媛県という県境を超えた自治体交流はほとんどみられなかったが、このような動きを通じて、行政職員の交換研修なども活発に行われるようになり、県境を超えた連携・交流が展開されている。

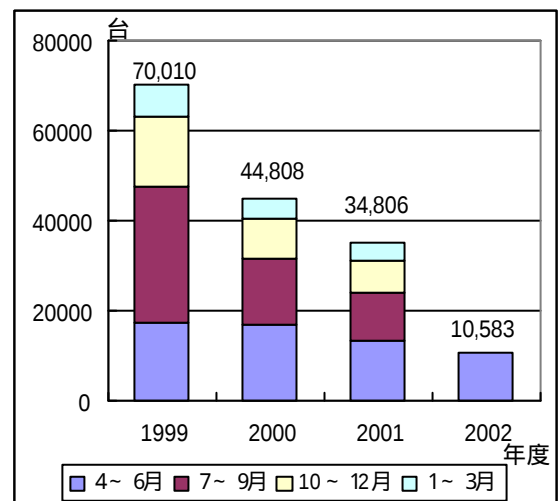
5）今後の課題と方向性

- 沿道地域における開通インパクトが予想以上に早く終わった要因分析を行うとともに、沿線地域においては、2年目からの入込客の減少傾向から脱却し、魅力的な観光地の形成のための取り組みが必要である。

そのためには、広島県、愛媛県、それぞれの県による独自施策の場合、対象市町村が分断されるほか、JR四国とタイアップしたイベントは愛媛県市町村に限定されるなどの課題もあり、一層の連携の推進を図る。

- 多くのサイクリングターミナルからは、バス停が遠いなど、実際に複数の交通モードを利用して、しまなみ海道を渡ることは困難である。また、各島内を観光するための公共交通が充実しているとは言い難く、レンタサイクルは、ほとんどが島内観光の移動手段として利用されている。
- 今後は、各島の魅力や、多橋であり各橋ごとのデザインに特徴があるなどの他の本四架橋沿線地域とは異なる特色を生かした観光地域づくりを図るとしている。

全サイクリングターミナルの合計貸出台数



出所）瀬戸内しまなみ海道周辺地域振興協議会
資料より作成

担当	愛媛県経済労働部観光課	連絡先	
	広島県尾道市 産業文化振興部観光文化課 （瀬戸内しまなみ海道観光推進協議会事務局）		089-941-2111（電話） 0848-25-7184（電話）
	広島県瀬戸田町 観光商工課		
	愛媛県大三島町 企画観光課		08452-7-2111（電話） 0897-82-0500（電話）