

道路31 西瀬戸自動車道(愛媛県)

No.	資料名	ストック効果に関する記述
愛媛18	愛媛県史編さん委員会編「愛媛県史地誌Ⅱ(東予西部)」(愛媛県、1986年)、664-667頁	尾道・今治ルート (中略) 本州四国を結ぶ高速的、直線的連絡の要請からすれば架橋の島々は通過交通地の橋桁としての役割しかもてないと考えられているが、尾道・今治ルートは、他の二ルートにはない関係離島の開発をあげている。四国の離島性解消は西瀬戸経済圏の成立と過密化防止のねらいと合わせて重要な意味をもっている。かつては、各島々の部落や港が個別的に渡海船やフェリーによって今治市や尾道市と結ばれており、島相互や部落相互の結びつきは弱かったが、架橋が進行することによって、果樹栽培、栽培漁業、近代的造船業、国際的観光資源、伝統的文化財など、それぞれの島々が有機的分担をはたし、地域経済の広域化が促進されようとしている。 大三島橋 (中略) 部分橋としての大三島橋がもつ効果を伯方島にみれば、本州との連絡において、井ノ口～三原間のフェリー利用が多くなり、尾道方面へ向かうよりも便利であるという点ぐらいで、生活道路としての大三島橋のもつ意味は小さいと評価している。伯方島にとっては目下建設中の伯方・大島橋には大きく影響されるとみており、フェリー、高速艇の再編成を余儀なくされている。大三島からみた大三島橋の効果は、病院や警察署への所用、或いは造船所勤務などの面において人の往来がみられるようになったことである。伯方町には越智諸島の公共機関が比較的集まっていることによるものであろう。

道路31 西瀬戸自動車道(愛媛県)

No.	資料名	ストック効果に関する記述
愛媛24	本州四国連絡橋公団編「しまなみ海道 本州四国連絡橋／西瀬戸自動車道建 設誌」(本州四国連絡橋公団、1999 年)、26頁、31頁、35頁	西瀬戸自動車道開通の意義 本ルートの開通により、広島県尾道市と愛媛県今治市が、芸予諸島の島々を経て陸路で結ばれる。尾道と今治間の輸送時間は、これまでのフェリーを利用した2時間40分から1時間20分に大幅に短縮され、気象条件に左右されることも少ない。 また、尾道－芸予諸島－今治を軸とした広域交流が生まれ、各地域の特色を生かした産業の発展が可能になる。特にルート上の島しょ部では生活圏、文化圏が拡大し、生活利便性の向上が図られる。このほか観光資源の開発、観光客の増加なども期待される。 さらに既存の神戸淡路鳴門自動車道、瀬戸中央自動車道と合わせて瀬戸内三橋時代の本格的な幕開けとなり、中国、四国、近畿を結ぶ広域経済圏が形成される。 大三島橋 (中略) 開通1年後の4月末までの通行量は約13万7,000台。架橋効果にわいたのは大山祇神社のある大三島町。四国側からの観光客が増加し、架橋前の15%増の50万人台に乗った。町では緑の運動公園、サイクリング専用道路、海水浴場整備と、受け入れ態勢の整備を進めた。 また、県境を越えた隣の生口島では、オイルショック以降落ち込んでいた観光客数が、大三島橋の開通以来盛り返し、前年は66万人とその前の年を2万人上回った。 尾道－今治ルートの開通による新たな交流 (中略) 尾道－今治ルートの開通により、島根、広島、愛媛、高知の一体交流圏づくりを目指す「中四国地域連携軸」構想が現実化する。さらに、広島、愛媛両県が進める380万人規模の「瀬戸内中央都市圏」構想にも弾みをつける。本四連絡橋の建設決定から30年、着工から24年を経て本州と四国を結ぶ3つのルートが完成した。本格的な瀬戸内三橋時代を迎え、経済、文化、観光など、あらゆる分野でかつてない規模の広域連携の可能性が広がる。

道路31 西瀬戸自動車道(愛媛県)

No.	資料名	ストック効果に関する記述
愛媛189	国土交通省四国地方整備局編「一般国道317号大島道路(事後評価)」(平成23年度第5回事業評価監視委員会資料、2012年)、7-10頁	大島道路の効果 (1)四国～本州間をつなぐ高速交通ネットワークの確保 (中略)島嶼部の一部区間において、自動車専用道路部分が未供用であったため、四国西部と本州との高速交通ネットワークが未整備であったが、平成18年の大島道路等の供用により、瀬戸内しまなみ海道全体の高速交通ネットワークが確保された。大島道路の供用以降、瀬戸内しまなみ海道の利用交通の増加がみられ、以降も料金割引制度の導入などもあり、利用交通は増加傾向となっている。 (2)並行する国道317号の交通環境改善 平成11年5月に瀬戸内しまなみ海道が開通したが、大島島内は自動車専用道路の未供用区間のため、国道317号の交通量は瀬戸内しまなみ海道開通前の2倍以上と大幅に増加した。大島道路の供用により、並行区間である国道317号の交通量は供用前の半分以下、特に大型車については2割以下に減少し、現道の交通環境が改善された。 (3)通過交通の転換による交通安全性の改善 瀬戸内しまなみ海道の開通に伴い、大島内の国道317号に島外からの通過交通が流れ込み、事故件数は年平均19件と、瀬戸内しまなみ海道開通以前と比べ、高い傾向が続いていた。大島道路の供用により、通過交通が大島道路に転換し、国道317号の交通量が減少したことに伴い、事故件数は瀬戸内しまなみ海道の開通前の水準にまで戻っており、大島道路の供用前と比べ、交通安全性が改善された。

道路31 西瀬戸自動車道(愛媛県)

No.	資料名	ストック効果に関する記述
愛媛189	国土交通省四国地方整備局編「一般国道317号大島道路(事後評価)」(平成23年度第5回事業評価監視委員会資料、2012年)、11-20頁	瀬戸内しまなみ海道の効果 (1)島嶼部～救急医療施設へのアクセス向上 (中略)瀬戸内しまなみ海道の開通により、島嶼部から四国本土への所要時間が大幅に短縮され、救急搬送時の患者への負担が大きく軽減されたほか、広島側へのアクセス性も向上し、症状に合わせた病院の選択肢が広がった。さらに、大島道路の供用により、島嶼部から愛媛大学医学部付属病院への搬送時間が約6分短縮し、救命率の向上に大きく寄与している。また、一般道と比べ定速走行が可能で、天候等に左右されない信頼性の高い高速道路が利用できることで、救急搬送時の患者や運転手への負担軽減や、住民の安心感向上にも寄与している。 (2)島嶼部から今治市街へのアクセス向上 (中略)瀬戸内しまなみ海道の開通により、四国本土と道路が繋がり、島嶼部から今治市街地の所要時間が大幅に短縮したほか、バス路線の運行等により移動の負担も軽減した。大島道路の供用により、所要時間がさらに短縮し、今治市街地へのアクセス向上及び合併市町村間の連携強化も図られている。 (3)観光振興による地域活性化 (中略)大島道路の供用以降、愛媛県の県外観光客数は増加傾向となっており、特に中国地方からの観光客の比率が高まっているほか、高知県においても、瀬戸内しまなみ海道を利用する広島県からの観光客が増加している。また、愛媛・広島・山口の3県をエリアとした国際観光テーマ地区の整備が進められる他、瀬戸内しまなみ海道自体を観光要素とした架橋イベントや、沿線島嶼部の観光施設主催のイベントが多数開催されている。島嶼部の豊かな自然を活かした滞在型農園施設等も人気となっている。さらに、今治・上島・尾道の2市1町及び18関係団体で構成される瀬戸内しまなみ海道振興協議会が立ち上げられており、地域の活性化を図るとともに、地域が一体的に実施する観光振興を中心とした事業を推進している。 (4)愛媛県の特産品の出荷支援 (中略)中国地方最大の市場である広島市の市場では、これまでも愛媛県産の水産物や果樹のシェアにおいて上位を占めていたが、大島道路の供用により流通の利便性が向上し、取扱量・シェア共に増加している。また、島嶼部においては、各島の特産品の四国・本州への安定した輸送ルートが確保されたことで地域産業の振興にも寄与している。 (5)高規格道路による緊急輸送道路ネットワークの形成 (中略)大島道路の整備により、本州と四国を高規格道路で繋ぐ第一次緊急輸送道路ネットワークが構築され、災害時により信頼性の高い輸送路・避難路を確保できるようになったほか、本州方面(大阪方面)への代替路線としての信頼性向上及び災害等による迂回路の所要時間短縮が図られた。

道路31 西瀬戸自動車道(愛媛県)

No.	資料名	ストック効果に関する記述
四国107	本州四国連絡橋公団編「橋・人・未来～本州四国連絡橋の整備効果集～」(本州四国連絡橋公団、2000年)、5-7頁、9頁、12頁、49頁、70頁	本州四国連絡橋の整備効果(西瀬戸自動車道を中心に) (1)尾道・今治ルートへの移動時間の短縮 尾道市役所～今治市役所間の尾道・今治ルート(西瀬戸自動車道)の所要時間は、一般道路・フェリー利用の160分から60分へと100分短縮された。 (2)随時性の確保 フェリー時代は運行ダイヤによる制約を受けていたが、本四道路は24時間いつでも利用可能であり、交通の随時性が格段に向上した。 (3)交流圏の拡大 本州四国連絡道路と関連する高速道路網の整備により、架橋関連地域の3時間圏域内の人口、面積が飛躍的に拡大し、このことにより、経済、文化、生活分野での交流圏が拡大している。 (4)交流人口の増加 本四間の交流人口は年間5,000万人。昭和59年度と平成10年度を比較すると、1.7倍の増加と、全国の1.4倍を上回る。輸送機関別にシェアの推移をみると、フェリー・旅客船の激減の一方で道路の急伸、鉄道の漸減、航空機の堅調という傾向がみてとれる。このような本四間の輸送人員の中で、本四架橋(道路+鉄道)はその3分の2を担っており、交流人口の増加に大きな役割を果たしている。 (5)物流の増加 自動車による阪神・山陽地域から四国地域への貨物輸送量は、架橋前の昭和61・62年度平均の約8,480千トンから架橋後の平成8・9年度平均で9,752千トンと1.15倍に増加。また、四国地域から全国への輸送量も同時期に12,110千トンから14,639千トンと1.21倍に増加。同時期に全国の自地域内を除く自動車による貨物輸送量が1.13倍となっていることと比較して、本四間では架橋が貨物流動の増加に寄与している。 (6)観光入込客数の増加 しまなみ海道沿線の観光施設への平成11年5月～12年4月の入場者数は前年同期の約1.4～12.5倍、道後温泉の宿泊者数は約1.3倍となっている。 (7)地域開発プロジェクト 架橋を契機に各地で地域開発プロジェクトが進行している。また、先端産業に対応するための研究開発拠点の整備も進められており、架橋関連地域の投資ポテンシャルを向上させている。

道路31 西瀬戸自動車道(愛媛県)

No.	資料名	ストック効果に関する記述
四国110	本州四国連絡高速道路編「2016ディスクロージャー誌」(本州四国連絡高速道路、2016年)、112-113頁、118-119頁、122頁、127頁	本州四国連絡高速道路の整備効果(西瀬戸自動車道を中心に) (1)3時間圏域の拡大 本四高速道路の整備などにより、瀬戸内地域の主要都市からの3時間圏域は大きく広がりました。昭和60(1985)年の大鳴門橋開通前と比較すると、平成28(2016)年では3時間圏域の面積は約7倍、人口は約8倍に拡大しました。 (2)交流人口の増加 本四間の自動車交通量は、本四高速道路の開通により飛躍的に増大しました。大鳴門橋開通前の昭和59年度と比較すると、平成27年度では、本四間の自動車交通量は約3.3倍にまで増加しています。なお、同期における全国の自動車交通量は、昭和60年度から平成22年度までで約1.4倍でした。 本四間の交流人口は、昭和59年度と平成27年度を比較すると、約2倍に増加し、年間5,900万人を超える人数となっています。このうち、本四架橋(道路+鉄道)は、本四間の輸送人員の約84%を担っています。 (3)物流の活性化 四国と全国間の貨物輸送量は、昭和59年度から平成26年度の間に約2.3倍に増加しました。 四国と阪神、山陽地域との流動量は着実に増加しています。特に本四3ルート開通後は広域化が進み、中部、関東・甲信地域との流動量も増加しています。 (4)設備投資額の増加 四国地域の設備投資は、各ルートの開通前後に最も大きく伸び、現在においても概ね全国を上回る傾向が続いています。 (5)愛媛県の養殖真鯛の販路拡大 愛媛県の養殖真鯛は、生産量で全国シェアの半数以上を占めています。本四高速道路や四国内の高速道路ネットワークの拡充に伴い、鮮度の高い真鯛がより遠方へ出荷可能になったことを背景に、東京都及び大阪市中央卸売市場での取扱量を順調に伸ばしてきました。この結果、東京でのシェアは約40%、大阪でのシェアは約58%まで成長しました。

道路31 西瀬戸自動車道(愛媛県)

No.	資料名	ストック効果に関する記述
四国110	本州四国連絡高速道路編「2016ディスクロージャー誌」(本州四国連絡高速道路、2016年)、129-131頁	本州四国連絡高速道路の整備効果(瀬戸中央自動車道を中心に) (6)観光客の増加 しまなみ海道開通時には愛媛県において、県外観光客が大幅に増加しました。 (7)地域と連携したしまなみ海道の活用 西瀬戸自動車道(瀬戸内しまなみ海道)は、広島県尾道市から8つの島を多彩な橋で結び愛媛県今治市に至る自動車専用道路で、自転車歩行者道を併設しています。瀬戸内しまなみ海道は自動車はもとより、徒歩、自転車での利用も盛んで、特にレンタサイクルが充実しており、現在、自転車通行料金が期間限定(～平成30年3月末)で無料となる「しまなみサイクリングフリー」も実施しています。平成25年、平成26年10月及び平成28年10月(予定)には国際サイクリング大会が開催されるなど、サイクリストの聖地として国内外での知名度も高まり、外国からの観光客も増加しています。 また、瀬戸内しまなみ海道は、開通当初から、しまなみ海道沿線の橋など2日間で徒歩や自転車によって回る「しまなみ縦走」や、しまなみ海道の橋梁(多々羅大橋、来島海峡大橋等)に塔頂する「しまなみ海道塔頂体験ツアー」などのイベントも実施するなど、自治体等と連携し、地域振興に寄与しています。 (8)移動時間の短縮 尾道市役所～今治市役所間の尾道・今治ルート(西瀬戸自動車道)の所要時間は、一般道路・フェリー利用の160分から60分へと100分短縮されました。