

# 第三章 交通・運輸・通信

## 第一節 交通・運輸

### 一 J R

宇多津駅は、明治三十年二月二十一日に讃岐鉄道株式会社の高松―琴平間の開業にともない設置された。

その後、明治三十七年十二月一日、讃岐鉄道株式会社から山陽鉄道株式会社の手に移った。

また、明治三十九年十二月一日、山陽鉄道が国有化され、日本国有鉄道として継承された。

#### (1) 宇多津駅

旧駅は、昭和六十二年四月一日、国鉄分割民営化にともない「四国旅客鉄道株式会社」として継承し、同年十月二日に旧駅舎北側に現在の新駅（高架）「宇多津駅」が移転され、現在に至っている。

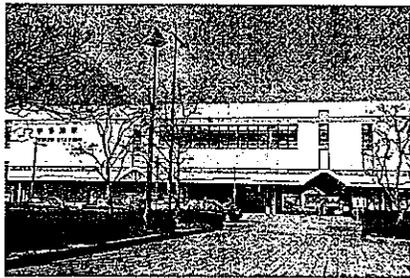
宇多津駅は他の駅と違い、「特急列車」の分割・併合が多くある駅である。

また、現在（平成二十一年十月）、列車本数（上・下線）二四二本の取扱い駅となっている。

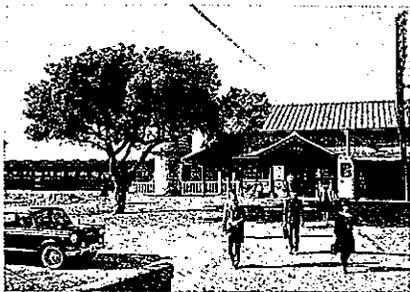
昭和六十三年四月十日の瀬戸大橋完成にともない、本四備讃線（児島―宇多津間）が開業し、四国側の鉄道の入り口の駅となった。岡山から宇多津駅を通り、松山へ高知へと、また宇多津駅の駅構内を通過して高松へと列車は運行されている。

#### (2) 宇多津駅の変遷

昭和三十一年度調査では、乗降人員（一日平均）八八二名、昭和五十四年度調査では、乗降人員（一日平均）一五四六名、平成十七年度調査では、乗降人員（一日平均）四三五六名、平成二十年度調査では、乗降



現在の宇多津駅



旧宇多津駅

人員（一日平均）四四七六名となっている。

また、駅収入については、昭和三十一年度四月は六四万二〇〇円、昭和五十四年度の月平均（一日平均）は、六九三万三〇〇〇円（二三万一〇〇〇円）、平成十七年度の一日平均は一九八万九〇〇〇円、平成二十年度の一日平均は二三三万八〇〇〇円となっている。

### (3) JR宇多津駅の移転

古くから続いた、塩田跡地の埋立て工事による広大な空地を利用して計画された瀬戸大橋の架橋工事にもなうJR線宇多津駅の新しい地点への開設工事も完成した。

それにともなつて、九〇年の歴史を持つ宇多津駅が、予讃線の切り替え工事のため、宇多津塩田土地区画整理事業地区内の宇多津新駅に移転した。昭和六十二年十月一日、午後十一時三十二分の列車通過をもって旧宇多津駅が閉鎖された。

JR宇多津駅が開業したのは、翌日の昭和六十二年十月二日からで、この日は、九時から電化開業式典と、出発式が行われた。

長らく町民に親しまれた木造の駅舎を保存してほしいとの声もあったが、諸種の事情で取り壊すことになった。かつての駅の記念として、構内にあった楠の大木は、駅舎近くに完成した緑地公園に移植された。通称ゴリラ公園とも呼ばれ、町民が旧宇多津駅舎をしのぶよすがともなっている。

## 二 瀬戸大橋線開通

昭和六十三年四月十日、宇多津町民だけでなく、四国島民が待ち望んでいた瀬戸大橋線が開通した。

この日は、JR宇多津駅で瀬戸大橋線の出発式が午前七時から行われた。多数の人々の参列の中、テープ・カット、くす玉割りが行われ、一

番列車の乗務員にはクイン宇多津から花束が手渡された。朝の六時四十分から宇多津獅子保存会（津の郷・鍋屋・平山）の人数約三〇名が、開通を祝って駅の広場で獅子舞を奉納した。また、宇多津中学校ブラスバンド部員二七名による演奏会も行われた。

また、与島で皇太子御夫妻、竹下総理大臣、越智建設大臣、石原運輸大臣ら約七〇〇名を招き、開通式典が盛大に行われた。竹下総理大臣、石原運輸大臣らは、JR宇多津駅から、十日の十四時に帰京された。

翌十一日には、皇太子御夫妻がJR宇多津駅をご利用になり、平田町長をはじめ、町会議員、一般町民ら約四〇〇名が見送りをした。



宇多津新駅を行幸された皇太子ご夫妻をお迎える平田町長

円にも及び、名実ともに「四国の玄関口」となるべくして、宇多津町の命運をかけた、まさに一大事業であった。

## 第二節 商業

### 一 宇多津町商業の概要

#### (1) 瀬戸大橋架橋後の経済動向

瀬戸大橋が開通したのは昭和六十三年四月十日である。瀬戸大橋開通後二〇年を振り返り、夢の架け橋である「瀬戸大橋開通」が宇多津町の経済にもたらしたものは一体何だったのか、また徳島県明石海峡大橋や愛媛県しまなみ海道の開通による三架橋時代を迎え、産業構造がどのように移り変わっていったのかを検証してみたい。

瀬戸大橋の開通が、宇多津町だけでなく香川県経済にもたらした効果は多大で、もつといえは架橋によって瀬戸内圏の産業構造全体が大きく様変わりしていったといってもよい。香川県経済の成長率は瀬戸大橋が開通するまでの間、公共投資を除いて全国に比べてやや低い水準で推移していた。しかし、一九九〇年代に入ってから、住宅投資や個人消費の成長率が全国を上回るようになる。これは瀬戸大橋の開通および高速度路網の整備が契機となり、他地域に比べて遅れていたモータリゼーションの急発展により、郊外への住宅投資が活発化したほか、県内資本による郊外型商業施設の整備に伴って、個人消費が拡大されたものと考えられる。移入額をみても、県域を越えた経済活動の活性化に伴い、一九

八八年から一九九一年にかけて高い伸びを示している。また、移出額から移入額を差し引いた金額は、瀬戸大橋開通前はマイナス傾向（移入超）であったが、開通後はプラス傾向（移出超）に転じており、当地製造業の活動活発化や県外観光客の増加が、経済を活性化化したものと考えられる。

瀬戸大橋の開通により、香川から岡山までの移動に要する時間も大幅に短縮された。高松―岡山間での移動時間は、自動車の場合、昭和六十二年以前は二時間一〇分かかっていたものが、平成十年には一時間三分と、五七分の短縮（自動車時刻表より）、また鉄道の場合は、一時間四分かかっていたものが四十五分も短縮し、所用時間は五分にまでなっている（JR四国時刻表より）。

また、香川県発表の四国―本州間の交通機関別輸送人員の推移によると、昭和六十二年のJR旅客数は四二八七千人だったが、翌六十三年には一〇九九七千人、平成元年には九八七九千人、平成二年以降は平成六年の九九一九千人を除けば平成八年まで一〇〇〇〇千人強で推移している。また瀬戸大橋通行車両での移動人員は、昭和六十三年九四〇千人、平成元年は七二九千人、その後は順調に推移し、平成八年には一〇九八七千人にまで増加している。

このことは、瀬戸大橋が地元企業の経済活動や住民生活をサポートし、さらには四国内の高速道路も平成十年三月に四国の四県都を結ぶXハイウェイが完成したことで、本四間を結ぶ主な交通手段は、フェリーから鉄道やバス・JRに本格的に移行したことを意味している。平成十年以降はパブル経済の破たん等もあり、長い停滞期となるのであるが、平成

二十一年には乗用車の高速料金休日引き下げいわゆる千円効果で、瀬戸大橋の年間車両通行量は七四九万台で過去最高、JR瀬戸大橋線も年間利用者数七二七万人と過去最高を記録した。架橋二〇年を経て瀬戸大橋線利用者数は二億人を突破し、特急しおかぜ、南風、マリライナーなどは一日一四七本も運航し、毎日約二万五〇〇〇人の乗客が瀬戸大橋を利用してはいる。ちなみに平成二十年現在のJR宇多津駅の乗車人員は二二三八人、乗降客数は四四七六人で、四国内JR乗車人員数としては八番目の規模となった。

大橋開通に伴い、物流業界では輸送時間の大幅な短縮と大量輸送が可能となり、事業の拡大と配送の効率化が図られた。宇多津町も瀬戸大橋道坂出入口センターからごく近くに位置する好立地ということもあり、多数の物流センターが建設された。またこれに呼応する形で、流通業界も再編が進み、大型量販店が多数、香川県に進出を果たすこととなった。平成十二年の大規模小売店舗法（大店法）の改正も大型店の出店に拍車をかけた。四国通産局がまとめた第一種大型店の出店届け出数は昭和六十年には四国内でわずか四件にすぎなかったが、平成元年には一七件、平成二年度は三一件まで増加した。平成二年以降大型店の出店は一度鎮静化するが、平成十五年以降、県外資本の進出は再び加速し、平成十七年から平成十九年の香川県への大型店出店は三二件もあり、これは平成十四年から平成十六年の出店数と比べると、三・二倍にあたる。平成十八年の人口対比でみた大型小売店の売場面積は、香川県は全国で二番目に広く、全国平均の一・四倍である。宇多津をはじめとする中西讃地域でも出店の波がさらに広がった。

また瀬戸大橋開通が、県内観光にもたらしたインパクトも大きく、昭和六十三年の県外入り込み客数は、四国全体で前年比四〇・八パーセント増の二八三万三〇〇〇人。中でも香川県は前年の二倍強の一〇三万五〇〇〇人。特に架橋地に近い宇多津、坂出、丸亀、琴平などの中讃地域では架橋前の三・四倍に急増する大橋ブームに沸き返った。しかしながら、空前の瀬戸大橋ブームも県民が期待していたほど長くは続かず、翌平成元年の入り込み客は前年比二〇パーセント減の八二六万五〇〇〇人に落ち、以後平成三年を除いて毎年減少した。四国全体では一〇年間では架橋以前の水準に逆戻りしているのが現状である。この原因は平成五年の冷夏長雨、平成六年夏の渇水、平成七年の阪神大震災などがマインスマイトとして響いたことが考えられている。

香川はもともと県外の大手企業の支店や国の出先機関が集積し、「支店経済のまち」と呼ばれてきたが、パブル経済崩壊後は、厳しい採算性の中で事業の合理化や支店の統廃合が推し進められている。殊に明石海峡大橋の開通以後は近畿地方との一体化が進み、近畿に本社を置く企業が一部減少した。しかしながら、一方で四国内他県、関東、東海地方からの進出は増加しており、県外企業の支店比率は相対的に増加している。瀬戸大橋は香川県全体の経済成長率を押し上げる原動力となったことは疑いの余地がないところである。しかしながら、最近の企業進出をみると業種の偏りも目立ち、より高い付加価値社会への転換が求められている。瀬戸大橋開通二〇年の今、唯一の鉄道併用橋である瀬戸大橋のメリットを最大限生かすとともに、今以上の交流人口の増加を図っていかなければならない。時代の変化とともに、人々のニーズは個性化多様化

し、価値観も変化してきている。瀬戸大橋のもたらした光と影は、あらゆる産業において広範囲におよぶ。宇多津町産業の今後ますますの発展のためにも、瀬戸内海の景観の美しさと、瀬戸大橋という最大の観光資源を生かした施策の実行力が問われている。

## 二 宇多津町商業の現況

### (1) 新都市の商業動向

瀬戸大橋開通とその後の高速道路網の整備進捗によって、宇多津町における人とモノの移動は効率化し、他地域からの企業進出を大幅に促した。企業の進出が人口の増加を生み、また周辺地域からの交流人口を増大させ、宇多津町経済の成長率を押し上げる効果を発揮させてきた。しかしながら、架橋効果そのものが揺らいできた現在、宇多津新都市の商業動向もめまぐるしく移り変わってきている。

大橋開通後、宇多津新都市の拠点商業施設として、宇多津町内のみならず、中設商業圏を包含して牽引してきたニチイ宇多津ショッピングデパートも、より若者向けにシフトしていく形で宇多津ビブレと変貌をとげていくこととなる。新しくなった宇多津ビブレでは物販はもちろん、新たに飲食ゾーン、ホテル、ファンタジーゾーン、シアター（ワーナーマイカルシネマス宇多津）、カラオケ、ゲームセンター、温泉、スパ、スポーツ施設などを配置し、香川県中西讃随一の郊外型複合専門百貨店として若者たちの注目を大いに集めていった。宇多津ビブレはパブル景気やDCブランドブームに乗り、順調に中西讃の顧客を中心に順調に客足を伸ばしていく。しかしながら、事業主体であるマイカルグループ

が全国的に展開した大型商業施設の中には赤字店舗も多く、同じビブレ店でも品揃えや客層の様相に違いが始め、もともと店舗主導型の品揃えであったこともあり、セントラルバイニング方式への転換による仕入れ、配送コストの効率化などをうまく反映させることができなかったなどの要素も加わり、存続の危機を迎えていくこととなる。全国的にビブレ事業部全体の方向性が転換されつつあったとはいえ、これは本来サティ店舗での展開が望ましいと思われる地域でも、差別化のこだわりからビブレ店舗においてのみ出店を同意するブランド（主にテナント）の導入目的でビブレ店を展開した点も一因であり、システマ的にサティ事業部から選れていたビブレ事業部が展開するような店舗での不振が、ビブレ事業部全体を低迷させることとなった。食品の取り扱いのあるなしでそのような店舗を見分けることができた。さらにパブル景気の終焉やDCブランドブームが一巡していたこともあって、優良店舗での業績も低迷し、マイカルの経営の足を引っ張るようになった。食品は衣料品とは異なり、年齢層ごとに好みが明確に分かれるものではないので、隣接し合うサティ・ビブレ双方で同じ商品を重複して取り扱うケースも多く、結果的にマイカル社内で客を共食いする状態になった感はある。かつての大きなポイントであるマイカル経営破綻に前後して、一部のビブレが閉鎖された。宇多津ビブレでも、併設されていたホテル・温泉施設「ホテルリゾナーレ宇多津」が平成十四年に他県外食産業へ売却され、さらにその一年後には、宇多津町で結婚式場を運営する樹三貴商事に売却され、現在は「ホテルセントカテリーナ宇多津」へと生まれ変わっている。まさにパブル経済崩壊後の痛手が、徐々に宇多津町内に押