

交通から見る岡山県

1.はじめに

今年(2018年)は瀬戸大橋が開通(1988年4月10日)して30年です。皆さんご存知の通り、瀬戸大橋は岡山県と香川県を結ぶ本州四国連絡橋のうちの1つです。

昔、瀬戸大橋が開通する前は本州から四国へ“渡る”のに、宇高連絡船を利用しなければなりませんでした。いわば、昔、四国は「少し大きな島」だったわけです。それが、瀬戸大橋ができて、車・電車でも四国に“行く”ことができるようになったのです。

この様に、本州～四国間の「交通」を大きく変えた瀬戸大橋ですが、沿線地域にはどのような影響を与えたのでしょうか。本稿では、岡山県への影響を説明していきます。

香川県への影響は、[こちら](#)をご覧ください。

2.岡山県の概要

- (1)知事：伊原木隆太^{いばら ぎりゅうた}
- (2)面積：約7114km²(全国17位)
- (3)人口：約1,900,700人(2018年4月1日時点)
最高：岡山市(722,066人)
最低：新庄村(853人)
[市での最低は美作市^{みまさか}で26,697人]
- (4)人口密度：267人/km²
最高：早島町(1,621人/km²)
[市での最高は倉敷市で1,338人/km²]
最低：新庄村(13人/km²)
[市での最低は新見市で37人/km²]

岡山県 市町村の情報→

岡山県移住ポータルサイト

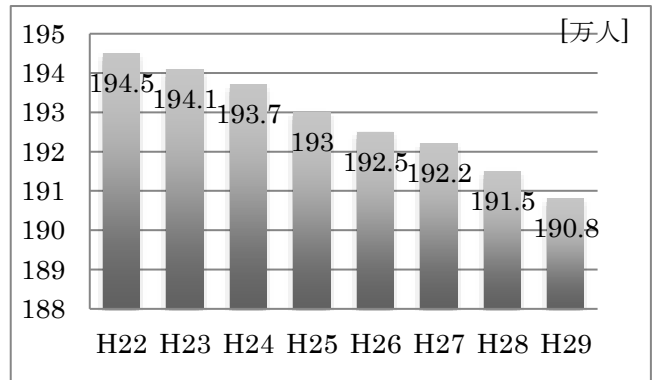
(www.okayama-iju.jp/municipality/municipality.html)より引用



ここで、人口について少し詳しく見ていきます。

グラフ1をご覧ください。このグラフは、平成22年～29年の岡山県の人口を表したものです。平均して1年で約5,286人ずつ減少しています。この人口減少には、山村部の過疎化、生産年齢人口減少・老年人口増加による少子高齢化が原因と思われます。

(グラフ1 筆者作成)



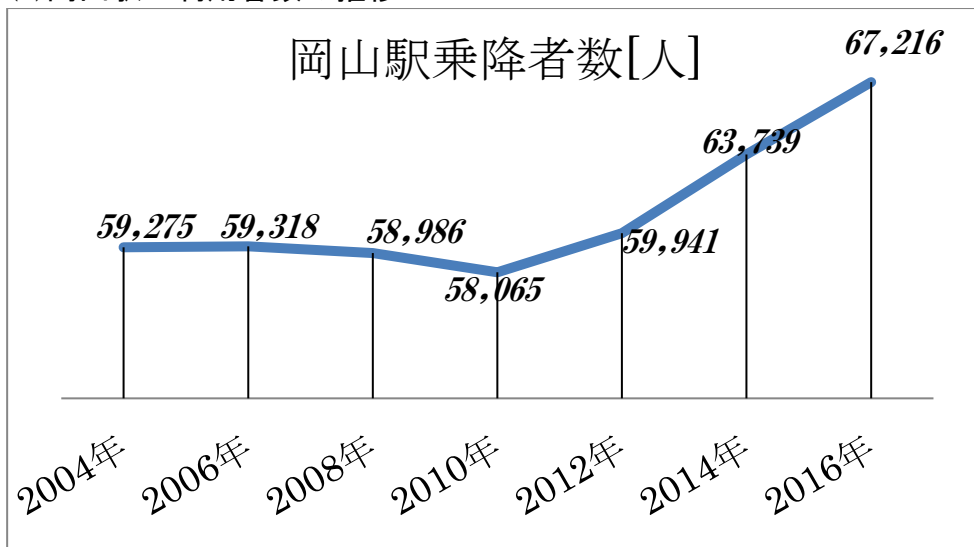
3.岡山駅 利用状況

まず瀬戸大橋線(本四備讃線)の起点である岡山駅の利用状況を見ておきます。

(1)岡山駅(在来線) 発着路線

- ①JR 山陽本線(神戸～門司間)
- ②JR 瀬戸大橋線(岡山～高松間)
- ③JR 赤穂線(相生～東岡山間)
- ④JR 伯備線(倉敷～伯耆大山間)
- ⑤JR 吉備線(岡山～総社間)
- ⑥JR 津山線(津山～岡山間)
- ⑦JR 宇野みなと線(岡山～宇野間)

(2)岡山駅 利用客数の推移



(グラフ 2・筆者作成)

グラフ 2 は、岡山駅の 1 日の乗降者数を表したグラフです。ひとつ注意していただきたい点は、「新幹線の乗降者数も含んでいる」ことです。しかし、新幹線利用者数は 1 万人ほどなので在来線だけでも 6 万人程度は乗降者がいるということになります。

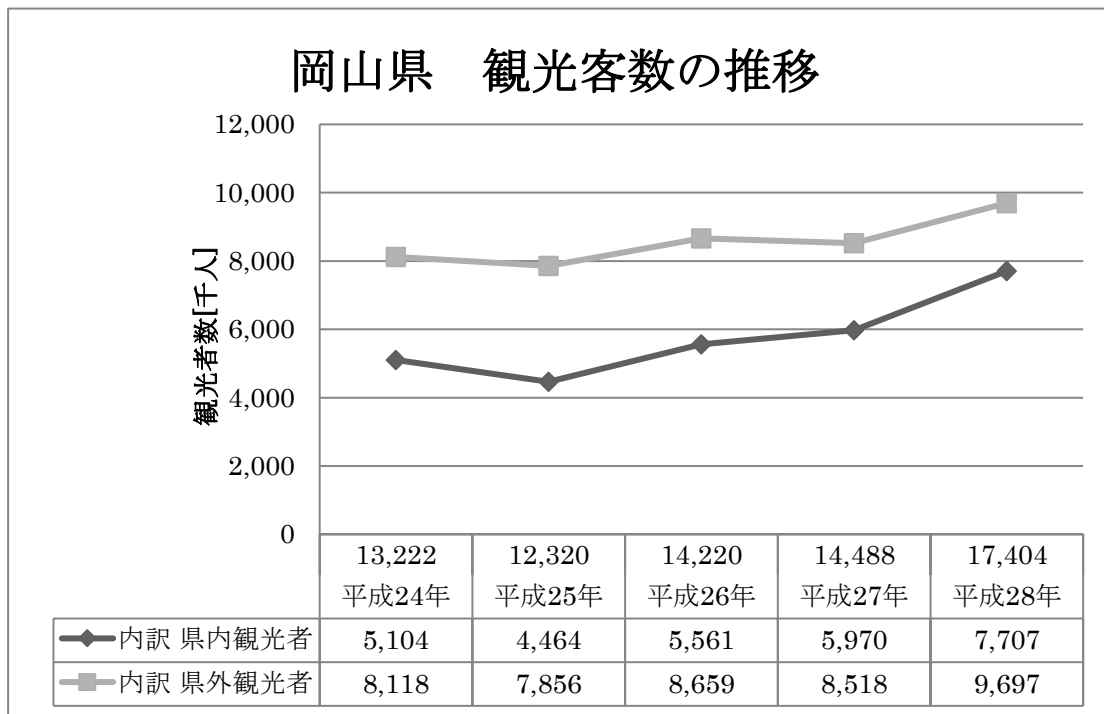
また、乗降者数の順位は、7 大都市圏(札幌、仙台、東京、名古屋、大阪、広島、福岡)の駅を除くと、1 位となっています。この乗降者の多さの理由として、

- ・岡山駅が街の中心部に位置している。
 - ・7 つもの在来線(しかも四国・山陰方面を結ぶ路線や山陽本線)が通っているため、集客力が高い駅であると言える。
 - ・岡山駅発の路面電車(岡山電気軌道)が県庁方面に線路を伸ばしている。
 - ・JR 四国への直通列車として、快速マリンライナー・特急^(注)南風/しおかぜ/うずしお が運行しているなど、観光客・ビジネス客にも都合の良いものである。
- などが挙げられます。

(補足：瀬戸大橋線のための 1 日の平均輸送旅客数は約 25,470 人、開通から現在までの輸送人数は延べ 2 億 6000 万人)

注:寝台特急は除く

4.観光客数の動き



グラフ 3(筆者作成)

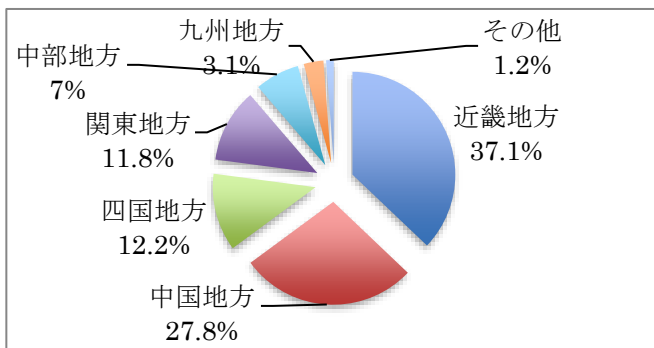
岡山県 発地別の県外観光客数[千人]

	平成 24 年	平成 25 年	平成 26 年	平成 27 年	平成 28 年
近畿地方	3,351	3,452	3,736	3,631	3,594
中国地方 ^(注)	2,224	1,982	2,361	1,960	2,692
四国地方	973	761	888	899	1,180
関東地方	662	600	695	1,020	1,128
中部地方	537	737	598	421	672
九州地方	263	229	254	349	300
その他	108	95	127	238	131

表 1(筆者作成・注:岡山県は除く)

グラフ 3 と表 1 をご覧ください。やはり近畿地方と中国地方からはたくさんの観光客が訪れています。そして、意外にも四国地方からの観光客が少ないことがわかります。

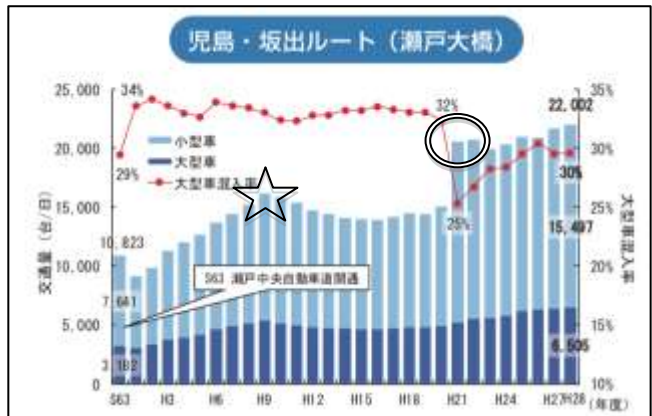
続いてのグラフ 4 は平成 28 年の県外観光客数を地方別に割合で示したものです。参考程度にご覧ください。



グラフ 4(筆者作成)

5. 瀬戸大橋の交通量の推移

グラフ5は、瀬戸大橋の1日の交通量を表したものです。瀬戸大橋が開通した1988年(昭和63年)は交通量が1万823台で、計画交通量の2万4,900台の半分程度でした。その後、中国地方・四国地方の高速道路網が整備され、次第に交通量は増加していきましたが、1989・1998年度の神戸淡路鳴門自動車道と西瀬戸自動車道の開通に伴い少し交通量が減少し、1万5000台前後を推移するようになりました(グラフの☆印)。



グラフ5

JB 本四高速 整備効果
(www.jb-honshi.co.jp/corp_index/company/booklet_disclosure/pdf/)より引用

☆印)。転機となったのは、ETC車を対象とした通行料金を1000円に割引する(休日限定)などといった大きな割引サービスが導入された2009年3月です。2009年度の交通量は、前年度よりも37%増加した2万528台でした(グラフの◎印)。

その後も、休日割引など、様々な種類の割引サービスが設定され、交通量は2万台のラインを上回って僅かながら増加しています。

(参考)瀬戸大橋の通行料金の変化

表2は瀬戸大橋の1988年の開通時から現在に至るまでの通行料金を表しています。上記の通り、2009年度から休日の終日割引が開始されています。現在では2014年の料金制度の見直しにより、非ETC車は一律4,220円、ETC車は平日料金が2,270円、休日料金が1,950円となっています。よって、開通時に比べて約3割の値下げが行われたことがわかります。

年月	通行料金(円)	備考	
1988年4月	6,300	開通	
89年4月	6,490		
97年4月	6,620		
98年4月	4,600		
2003年7月	非ETC車	4,100	
	ETC車	3,874	
08年9月	ETC車	2,050	休日昼間割引
09年3月		1,000	休日終日割引
11年6月		2,050	
12年4月		1,900	
09年3月 ~14年3月	ETC車	2,050	平日通勤・深夜割引
		2,870	平日昼間・夜間割引
14年4月	非ETC車	4,220	
	ETC車(平日)	2,270	
	ETC車(休日)	1,950	

表2

山陽新聞「瀬戸大橋の車通行台数が過去最高 16年度2.2万台 開通時の2倍」
(www.sanyonews.jp/article/648783/1/)より引用

6.宇高連絡船と瀬戸大橋

この稿では、瀬戸大橋が開通する前と後で岡山～高松(高松港)間の輸送手段の変化を説明していきます。

(1)瀬戸大橋開通前

瀬戸大橋が開通する前までは、岡山～宇野を宇野線、宇野港～高松港は宇高連絡船にてフェリー、もしくはホバークラフトを利用していました。

例 1)岡山→高松(高松港)の場合

岡山(宇野線)宇野		宇野港(連絡船)高松港	
宇野線普通	8:03 → 9:11	フェリー	9:54 → 10:54
宇野線快速	9:13 → 9:46	ホバークラフト	9:55 → 10:18

このように、宇野線快速に連絡させるような形で、連絡線の運航がなされていました。

例 2)高松(高松港)→岡山の場合

高松港(連絡船)宇野港		宇野(宇野線)岡山	
フェリー	8:25 → 9:22	宇野線快速	9:31 → 10:06
ホバークラフト	8:55 → 9:18	宇野線普通	9:37 → 10:34

このように、宇高間のフェリーに連絡させるように宇野線快速、普通の運行がなされていました。

(参考)宇高連絡船 運賃

普通運賃(小児)	グリーン料金(小児)	急行料金 ^(注) (小児)
230 円(110 円)	400 円(400 円)	1,000 円(500 円)

注:急行料金とは、ホバークラフトを利用するとき別途必要な料金のこと。

(2)瀬戸大橋開通後

瀬戸大橋が開通すると、宇高連絡船は廃止されました。理由として、

- ・瀬戸大橋が明石海峡大橋に対抗するため、通行料金が値下げされ、連絡船の利用者が減少した。
- ・燃料価格が高騰したことにより、赤字への追い打ちがかかった。

などが挙げられます。

現在、唯一の宇高航路は、四国フェリーが運行しています。ただ、こちらも利用者が少なく、現在では1日に10便(往復で5便)のみの運行となっています。右の画像が宇高航路の時刻表です。

時刻表 所要時間: 約65分 距離: 21km					
● 高松 ▶ 宇野			● 宇野 ▶ 高松		
便	高松発	宇野着	便	宇野発	高松着
1	7:50	8:55	1	6:25	7:30
2	10:35	11:40	2	9:15	10:20
3	13:05	14:10	3	11:50	12:55
4	17:05	18:10	4	15:45	16:50
5	19:50	20:55	5	18:20	19:25

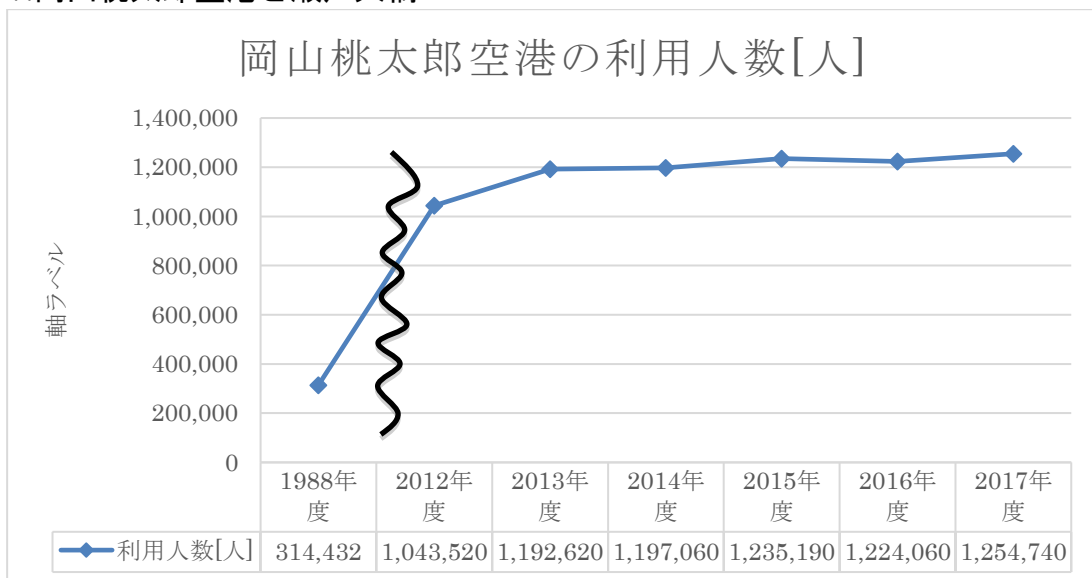
四国フェリーHP
 (www.shikokuferry.com/timetable/takamatsu-uno)より引用
 (参考)岡山～高松 所要時間の目安

岡山～高松	所要時間の目安	運賃
瀬戸大橋線マリンライナー	55分	1,510円
宇野線・宇高航路	115分 ^(注)	1,270円

注:宇野から宇野港、高松港から高松、電車・フェリーの待ち時間は考えないものとする。

宇高連絡船については、[こちら](#)をご覧ください。

7.岡山桃太郎空港と瀬戸大橋



グラフ 6(筆者作成)

(1)岡山桃太郎空港利用者の推移(国内線)

グラフ 6(筆者作成)

グラフ 6 は、岡山桃太郎空港の利用者数の推移を表しています。グラフ上では省略していますが、利用人数が大きく増加したのは、1990年、2002年です。1990年には岡山-札幌便(全日空・エアドゥ)が、2002年には岡山-東京便(日本航空)の運航が開始されました。なかでも一番影響が大きかったのは、2002年の岡山-東京便(日本航空)の運航開始でした。日本航空の運航が開始されて1年後の2003年度の岡山-東京便の利用客数は全日空の便と合わせて1,148,900人と過去最多となりました。その後、2014年3月には日本航空が、10月には全日空がそれぞれ1往復便ずつ増便し、岡山-東京便は合計で12便になりました。しかし、1年後の2015年10月の秋ダイヤでは、両社ともに1往復便を減便したため、岡山-東京便は元(1990年)の10便に戻りました。

9.終わりに

ここまでお読みいただきありがとうございました。余談ですが、「瀬戸内海に橋をかける」といった発想は、明治 22 年に大久保甚之丞が発表したものでした。

それが実現した背景には、昭和 30 年の宇高連絡船「紫雲丸」の沈没事故があります。この事故により修学旅行生、しかも本州には初めて渡る小学生たちが犠牲になりました。「再びこのような事故を起こさないように、瀬戸内海に橋をかけてほしい」といった四国の人々の切実な思いが強くなっていきました。

それから 33 年後、昭和 63 年の春に瀬戸大橋が開通し、本州へ安全に渡れるようになりました。

このように、瀬戸大橋は沿線へ影響を与えただけでなく、四国地方の住民の安全へも影響を与えたのであります。

10.参考文献

- ・岡山県庁 HP www.pref.okayama.jp
- ・山陽新聞「瀬戸大橋の車通行台数が過去最高 2016 年度 2.2 万台 開通時の 2 倍」 www.sanyonews.jp/article/648783/1/
- ・JB 本四高速 HP www.jb-honshi.co.jp
- ・時刻表（日本交通公社、1978 年 4 月号）
- ・時刻表（交通新聞社、2018 年 6 月号）
- ・瀬戸大橋記念館より頂いた貴重な資料



(左)瀬戸大橋

(右)四国フェリー 高松港にて
いずれも筆者撮影