

大鳴門橋開通10年を経て

財団法人 徳島経済研究所

研究部研究員 善 成 知都子

はじめに

徳島と淡路を結ぶ「大鳴門橋」が開通して今年で10年を迎えた。架橋時代の幕開けとなった昭和60年の開通以降、大鳴門橋は県民の経済活動や生活において、どのような役割を果たしてきたのか検証したい。

1. 概 要

大鳴門橋は徳島県鳴門市と兵庫県三原郡西淡町を結ぶつり橋で、昭和51年7月2日に着工、昭和60年6月8日に開通した。総工費は約1,050億円、全長は1,629mである。

当時、本州四国連絡橋では大三島橋、因島大橋が既に開通していたが、2県を結ぶ橋としては大鳴門橋が初めての開通となった。昭和60年は四国的高速交通時代の幕開けでもあり、3月には四国縦貫自動車道・三島川之江IC～土井ICが開通している。

大鳴門橋は本州四国連絡道路「神戸・鳴門ルート」(89.6km)の一部であり、全線開通は平成10年春の予定である。現在ルート全線の50.4%にあたる鳴門IC～津名一宮IC(45.2km)が開通しており、同区間の通行料は普通車・片道3,190円である。

大鳴門橋は、新幹線規格^(*)の道路鉄道併用橋であるが、現在は道路のみ利用されている。また明石海峡大橋は道路単独橋であるため、2つの橋を通りルート全体を鉄道が走ることではない。従って、四国新幹線実現のためには、明石海峡をトンネルで結ぶ鉄道案、もしくは紀淡海峡ルートの鉄道案の完成を待つことになる。

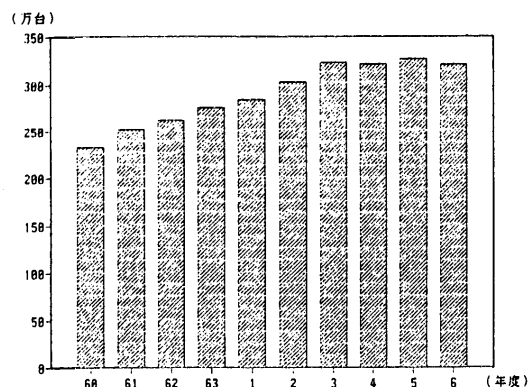
2. 通行台数

大鳴門橋の通行台数は図1の通りである。日平均をみると開通ブームの反動や震災の影響などを受けて対前年度比マイナスとなった年度が3回あるが、全体としてはほぼ順調に推移している。

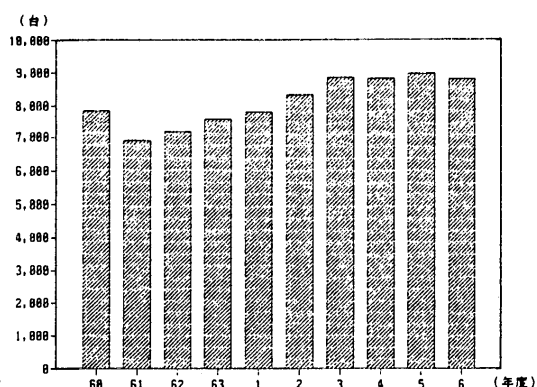
※ 現在は新幹線の規格が変更されたため若干の手直しが必要である。

図1 大鳴門橋通行台数の推移

<年度計>



<日平均>



資料：本州四国連絡橋公団

表1 対前年度比マイナスとなった年度とその背景

年 度	伸 び 率	背 景
昭和61年度	-12.0%	開通ブームの反動。特大車 (-28.3%)、普通車 (-16.1%) の減少幅が特に大きい。
平成4年度	-0.2%	①不況の影響。 ②従来、高知～京阪神以東の輸送は大鳴門橋経由の場合も多かったが、四国横断自動車道の延伸により高知～岡山が高速道路で直結したため、瀬戸大橋経由へのシフトが進んだ。
平成6年度	-1.8%	阪神・淡路大震災の影響。

大鳴門橋の通行台数がほぼ順調に推移している理由として、次の4点が考えられる。

- ① 橋で結ばれた阪神地区はもともと本県とのつながりが深く、従来から行き来が多い。加えて大きな経済規模を持つことから、買い物・レジャー・営業活動などで、開通を機に交流がさらに活発化した。
- ② 京阪神以東への時間距離は、フェリーに比べて約1時間短縮された。
- ③ 橋の開通に伴って航路が再編成され、フェリーの利便性が悪化した。
- ④ 道路鉄道併用橋ではあるが、鉄道による輸送が行われていないため、自動車の通行台数が多い。

一方、瀬戸大橋は初の本四直結ということから通行台数見込みが24,900台/日と高い水準に設定されたが、実績は見込みを下回る状況が続いており、その一因として通行料金の割高さが指摘されている（但し、山陽自動車道、四国縦貫・横断自動車道等、高速交通ネットワークの形成が進むにつれて通行台数は高い伸びを示している）。

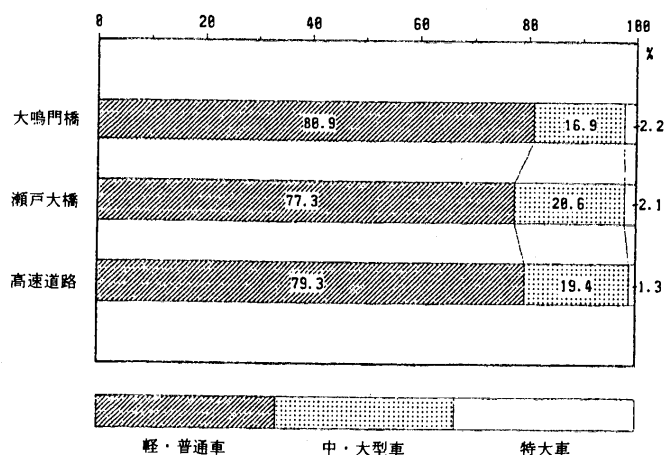
大鳴門橋は鳴門北IC～淡路島南ICの通行料金がフェリーを下回ったことなどから、通行料金の割高さを指摘する声は少ない。しかし社団法人徳島県トラック協会のアンケートによると、全区間（鳴門IC～津名一宮IC）を利用している事業者は60.3%にとどまっております。通行料金との兼ね合いもみられる。

車種別構成比は図2の通りであり、次の3つの特徴が挙げられる。

- ① 軽・普通車の割合が高く、生活橋として定着している。
- ② 特大車が2%を超えており、観光橋としての色彩が濃い。
- ③ 大型車は16.9%であり、物流面が弱い。

但し、時系列でみると大型車の伸び率が最も高く、物流の割合が徐々に高まっている。

図2 車種別構成比



資料：本州四国連絡橋公団、日本道路公団「年報」平成6年

3. 物流・人流

(1) 物流

大鳴門橋開通以前の京阪神以東向け物流は、淡路経由の場合と徳島～阪神のフェリーを利用する場合とが同程度の割合であった。しかし、①時間距離短縮効果が大きいこと、②随時性・定時性が向上したこと、③航路が大幅に短縮されたことなどから、大鳴門橋への輸送ルート変更が多くみられる。

社団法人徳島県トラック協会のアンケートからも、大鳴門橋が本県の物流にとって不可欠なものになっていることがわかる。

こうした流れを受け、鳴門周辺では運送業者の進出、拠点機能強化がみられる。

- ① 岡山県貨物輸送(株) 平成3年 鳴門市に県内初の営業所を設立
- ② 徳島通運(株) 平成4年 鳴門支店を同市内に移転拡大

③ 四国佐川急便(株) 平成5年 松茂町に大規模配送センターを設立

表2 大鳴門橋連絡道路の利用

<利用状況>

(単位：%)

利用状況	割合
利用していない	17.7
時には利用している	22.7
よく利用している	59.6

82.3%が
利用している

<利用していない理由>

(単位：%)

理 由	割合
徳島県内で運行している	76.0
四国内で運行している	24.0

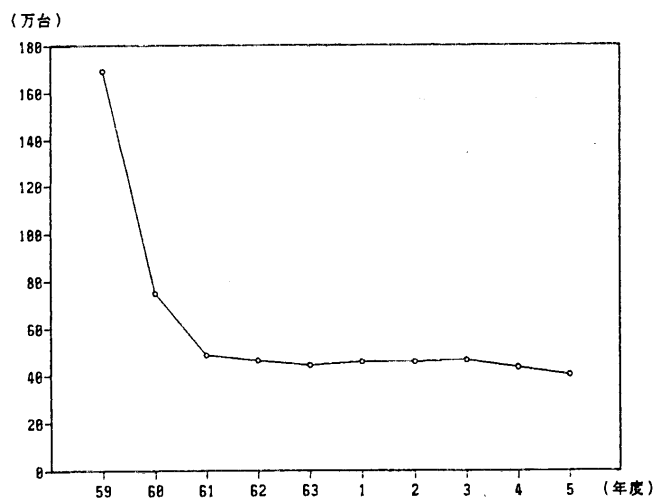
注：事業所数ベース

資料：社団法人徳島県トラック協会

「大鳴門橋関連道路等の運送事業者の運行実態調査」昭和62年11月

一方、フェリーの輸送実績は年々減少している。輸送実績の減少は航路の再編成が主因であり、再編成が始まった昭和60年には開通前の半数以下に落ち込んでいる。またその後も減少を続けており、平成5年は開通前の約1/4になっている。これは①瀬戸大橋や四国横断自動車道の開通により、高知～京阪神以東の輸送が瀬戸大橋経由に変更されたこと、②再編成の対象となった航路で、減便と輸送量の減少とが悪循環に陥ったことなどが原因となっている。再編成の対象となった航路では、現在、徳島フェリー、小松島フェリーなど、全ての対象航路が運休している。

図3 徳島・小松島ルートフェリーボート輸送実績



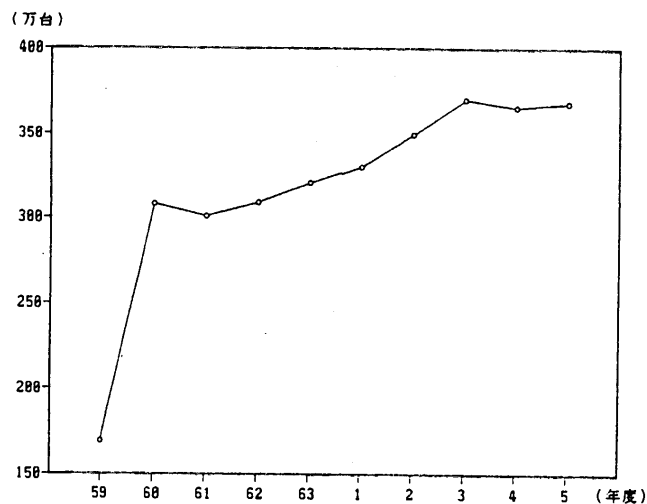
資料：四国運輸局「業務要覧」

表3 大鳴門橋関連航路の再編成実施状況

区分	航路名	再編成実施状況
廃止	福良～撫養	7往復→0往復（昭和60年）
縮小	阿那賀～亀浦	36往復→7往復、小型化（昭和60年）→3往復（昭和61年） →運休（平成7年）
	徳島～深日	11往復→4往復（昭和60年）→運休（平成5年）
	小松島～大坂	2往復→小型化（昭和62年）→運休（平成5年）

但し、徳島～阪神・淡路を往き来する自動車の数を見ると、大鳴門橋開通後急速に増加しており、橋の開通が交流の活性化につながっていることがわかる。自動車輸送台数は、昭和59年度は169万台にとどまっているが、橋とフェリーによる輸送が始まった昭和60年度には300万台を突破し、その後も順調な推移がみられる。

図4 徳島～阪神・淡路を往き来する自動車の数



資料：本州四国連絡橋公団、四国運輸局「業務要覧」

(2) 人 流

ASAトライアングルフォーラムのアンケートから、徳島～淡路の人流についてみると徳島の入超になっており、余暇、買い物、仕事のほか通院等を目的とする人もみられる。反対に徳島から淡路島へは余暇利用のほか、阪神地区行きのフェリー・高速船乗り換えを目的とする人が多い。

また、徳島バスと淡路交通の共同により、大鳴門橋開通と同時に運行を開始した徳島～津名高速バスの利用状況を見ると、徳島バスの乗客数は昭和61年度の12万人から平成6

年度の14万人に増加しており、運行回数も開通時の1日12往復から14往復に増え、人流の活発化が伺える。高速バスは神戸・大阪行き的高速船と連絡していることから利便性が高く徳島から阪神地区へのビジネス・買い物客、淡路から徳島への買い物客などが利用している。

表4 徳島～淡路の人流

<他の地域へどれくらい出かけるか>

行 き 先	頻 度			
	年 0 回	年 1～5回	年 6～10回	年11回以上
徳 島 → 淡 路	14.6%	72.7%	4.5%	8.1%
淡 路 → 徳 島	3.8%	49.2%	9.1%	37.9%

<目的>

行 き 先	第 1 位		第 2 位		第 3 位	
徳 島 → 淡 路	余 暇	44.0%	乗り換え	40.9%	仕 事	8.1%
淡 路 → 徳 島	余 暇	57.6%	買 い 物	42.4%	仕 事	20.5%

注1. 調査時点：平成2年

2. 調査対象：鳴門市民 198人、西淡町民 132人

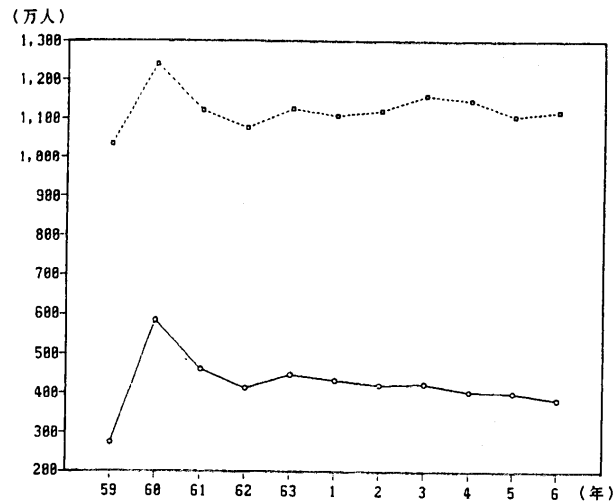
資料：ASAトライアングルフォーラム実行委員会

4. 観 光

大鳴門橋の経済効果が最も顕著にあらわれたのは観光である。鳴門市の観光入込客数は昭和59年は276万人であったが、大鳴門橋が開通した昭和60年には前年比2倍以上の586万人を記録している。その後は落ち着きを取り戻し、年間400万人前後で推移しているが平成6年においても384万人と開通前に比べて100万人以上底上げされている。

また架橋効果と相まって、リゾートブーム、平成景気の影響等もあったことから、鳴門市では平成元年頃を中心に観光施設、ホテル、リゾートマンションなどの建設が相次いでいる。

図5 観光入込客数



注 : は徳島県、—— は鳴門市

資料 : 徳島県、鳴門市

表5 鳴門市において大鳴門橋開通以後建設された施設

施 設	名 称	開業時期
観 光 施 設	大 鳴 門 橋 架 橋 記 念 館	昭和60年
	エ ス カ ヒ ル	平成元年
	怡 美 術 館	平成4年
	新 ド イ ツ 館	平成5年
ホ テ ル	ビ ジ ネ ス ホ テ ル 鳴 門	平成元年
	ビ ジ ネ ス ホ テ ル は ま	平成元年
	ビ ジ ネ ス ホ テ ル B M*	平成元年
	鳴 門 エ デ ィ ン グ ホ テ ル 七 州 園	平成元年
	マジィ (ルネッサンス) リゾートナルト*	平成3年
	ビ ジ ネ ス ホ テ ル 北 洋	平成7年
リゾート マンション	ふ る さ と 君 (内 の 海 編)	昭和61年
	ヴ ァ ン ベ ー ル 鳴 門*	平成2年
	シ ー サ イ ド ビ ュ ー 鳴 門*	平成3年
	ふ る さ と 君 (渦 潮 編)	平成7年
ゴルフ場	瀬 戸 内 カ ン ト リ ー ク ラ ブ*	平成5年
観 潮 船	阿 淡 汽 船*	昭和60年
	う ず し お 汽 船	昭和63年

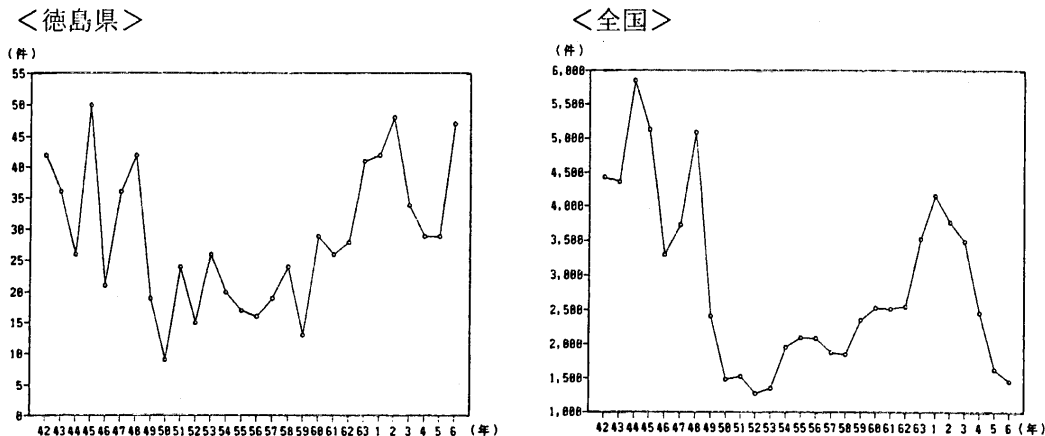
注 : *は県外資本

5. 企業進出

(1) 工場立地

本県の工場立地件数をみると、昭和59年は13件にとどまっているが、その後急速に増加しており、平成2年には48件に達している。この時期には全国的にも立地が進んだが、本県の活発化は顕著であり、架橋効果や交通基盤の整備に対する期待の大きさが伺える。うち県外に本社を持つ工場の立地は昭和61年～平成6年の累計で74件に上っており、なかでも橋でつながった阪神地区に本社を持つ工場が55.4%と大きな割合を占めている。進出先地域は土成町10件、阿南市9件、徳島市7件などとなっており、工業団地が先行的に整備された地域への進出が目立つ。

図6 工場立地動向



注：製造業、電気業、ガス業、熱供給業のための工場、研究所又は事業場を建設する目的をもって、敷地面積1,000㎡以上の用地を獲得した場合を対象とする。

資料：通産省「工場立地動向調査」

(2) 企業進出

県外に本社を持つ事業所の数は表6のようになっており、本県への進出が活発化している。特に東京都（203事業所増）、香川県（167事業所増）、阪神地区（161事業所増）に本社をもつ事業所の増加が目立つ。

多くの企業が進出することは、県内経済を活性化させるが、一方では企業間競争の激化にもつながりかねない。

社団法人徳島県トラック協会のアンケートによると、38.7%の事業所が大鳴門橋の開通により本州からの同業者流入が増えたと感じており、その影響については「特にない」とする事業者が41.7%と最も多いものの、「運賃ダンピングによる貨物の獲得が目立ち、地元事業者の貨物の減少がみられる」35.0%、「本州の同業者の影響活動が活発なため、

荷主からの圧力がある」30.0%など、弊害を訴える企業も多くなっている。

表6 県外に本社を持つ事業所の数

(単位：事業所)

県名	昭和56年	平成3年	増加率	増加数
徳島県	1,280	1,938	51.4%	658
香川県	3,164	4,140	30.8%	976
愛媛県	2,734	3,912	43.1%	1,178
高知県	1,367	1,911	39.8%	544

資料：総務庁「事業所統計」

(3) 本県企業の県外進出

県外に支店・営業所などを持つ事業所の数は表7のようになっており、本県企業の県外進出が活発化している。特に四国の他の3県(134事業所増)、阪神地区(33事業所増)への進出増加が目立つ。

大鳴門橋で直結した淡路にも、人口17万人のマーケットを狙って、たくさんの県内企業が進出している。当研究所の推計によると、淡路に支店・営業所等を持つ企業は27社に上り、その内訳は卸・小売業12社、サービス業11社、建設・工事業4社である。

表7 県外に支店・営業所などを持つ事業所の数

(単位：事業所)

県名	昭和56年	平成3年	増加率	増加数
徳島県	497	731	47.1%	234
香川県	1,601	2,336	45.9%	735
愛媛県	1,069	1,454	36.0%	385
高知県	623	569	-8.7%	-54

資料：総務庁「事業所統計」

6. 経済指標

主要経済指標の動きは表8の通りであり、残念ながら全国に比べて顕著な伸び率を示した指標はなく、観光や企業立地のような架橋効果は確認できない。しかし、地価については特徴的な動きがみられ、鳴門市では住宅地、商業地共に高い上昇率を記録している。

表 8 県内主要経済指標の動き

指 標 名 称	直 近	開 通 前	伸 び 率		出 所
			徳島県	全 国	
人 口	平成 6 年	昭和59年	-0.5%	4.2%	住 民 基 本 台 帳
名目県内総生産	平成 4 年度	昭和59年度	49.0%	52.5%	県民経済計算年報
農 業 粗 生 産 額	平成 5 年	昭和59年	-8.2%	-10.7%	生産農業所得統計
製造品出荷額等	平成 5 年	昭和59年	35.3%	22.9%	工 業 統 計 表
卸売業販売額	平成 3 年	昭和60年	43.5%	34.0%	商 業 統 計 表
小売業販売額	平成 3 年	昭和60年	29.3%	38.3%	商 業 統 計 表
平均現金給与	平成 5 年	昭和59年	27.7%	28.1%	毎月勤労統計調査

注：伸び率は直近の指標と開通前の指標を比較したもの

表 9 鳴門市の地価上昇率

調査地点	用 途	調査時点	1 m ² あたり価格	対前年比上昇率	上昇率県内順位
鳴 門 町 三 ツ 石	住 宅 地	昭和58年	36.3万円	3.1%	第 1 位
		昭和59年	37.2	2.5	第 1 位
		昭和60年	38.2	2.7	第 1 位
		昭和61年	39.0	2.1	第 1 位
		昭和62年	40.0	2.6	第 1 位
		昭和63年	40.8	2.0	第 2 位
		平成元年	41.6	2.0	第 4 位
		平成 2 年	47.0	13.0	第 9 位
撫 養 町 小 桑 島	商 業 地	昭和58年	207.0万円	2.5%	第 1 位
		昭和59年	210.0	1.4	第 1 位
		昭和60年	217.0	3.3	第 1 位
		昭和61年	223.0	2.8	第 1 位
		昭和62年	228.0	2.2	第 2 位
		昭和63年	230.0	0.9	第 9 位
		平成元年	235.0	2.2	第 3 位
		平成 2 年	282.0	20.0	第 5 位
		平成 3 年	313.0	11.0	第 5 位

注 1. 調査時点は毎年 7 月 1 日

2. 調査対象は県下50市町村、基準地287地点（平成 3 年）

3. 随時選定地替え有り

4. 鳴門町三ツ石は平成 2 年以降選定地替えされた

資料：徳島県「地価調査結果」

7. 交 流

架橋によって陸続きとなった地域では、様々な交流組織が生まれており、経済面以外での効果もみられる。

交流組織の例としては、「ASAトライアングルフォーラム交流圏推進協議会」、「瀬戸大橋、明石、鳴門大橋循環広域観光協議会」が挙げられる。

表10 交流組織の概要

名 称	発足時期	地 域	目 的	活動内容
ASA（アサ）トライアングル交流圏推進協議会 （A＝阿波、S＝讃岐、A＝淡路）	平成2年	鳴門市、西淡町、引田町	トライアングルゾーンをどのように発展させるか、どんな役割を分担すべきか	フォーラム開催 情報交換 スポーツ交流 文化交流 観光マップ作成
瀬戸大橋、明石、鳴門大橋循環広域観光協議会	平成4年	徳島市、鳴門市、岡山市、倉敷市、玉野市、明石市、洲本市、赤穂市、坂出市、高松市	明石海峡大橋の開通をにらみ、3大橋をめぐる観光周遊ルートの開発を目指す	観光ルート開発 パンフレット作成 PR活動

8. 震 災

平成7年1月17日の阪神・淡路大震災発生時には、淡路～本州間の海上交通が遮断され大鳴門橋は被災地救援の大動脈となった。本州四国連絡橋公団によると、救援車両の通行量は3か月間（1月～4月）で合計6,102台に達しており、大鳴門橋が重要な役割を果たしたことがわかる。

おわりに

大鳴門橋の開通は、本県にとって経済指標が大きく変化するほどのインパクトを与えるものではなかったが、県民の生活に定着し、様々な人的交流も生まれていることなどから一定の評価が得られる。

大鳴門橋や瀬戸大橋の開通からは、①高速交通ネットワークの形成が橋の利用度をより高めること、②先行的に工業団地の整備が行われたところに工場立地が進むことなど様々な教訓が得られる。

今後、平成10年春には神戸・鳴門ルート全線が開通し、交流圏がさらに拡大する。この追い風を生かし、地域活性化につなげるためには、これらの教訓を生かし、受け皿づくりを着実に進めておくことが大切である。

また徳島県中小企業情報センターのアンケートによると、明石海峡大橋開通に向けて京阪神との取り引きを拡大したいと考えている企業は製造業で52.3%、卸売業で23.9%、小売業で14.8%に達しており、本県企業のマーケット拡大が期待できる。しかし橋の利用については、利用頻度が高いとする企業が製造業で42.6%に上るものの、卸売業の42.5%、小売業の39.0%は目的によって決めると回答している。

このように各企業の価格に対する目は厳しく、費用と便益との兼ね合いがみられる。従って、料金設定への働きかけを積極的に行うことによって、神戸・鳴門ルートの利用度を向上し、地域間交流の活発化を実現していくことが重要である。