

本四連絡の神戸・鳴門ルート全通と四国の自動車交通の変化

横山 昭市*

1. はじめに

1) 目的

四国の交通条件は、1980～99年代に亘る本州と四国の連絡橋（以下本四架橋）の供用開始、同じく1980年代から順次開通をみてきた四国内の高速自動車国道（以下高速道）が2003年までに計画路線の殆どが全通したことで、高速自動車交通の出現に大きく寄与することとなった。とくに、本四架橋と高速道の連結は、本四間の貨物や旅客の輸送で、従来のフェリー・旅客船、鉄道、航空などに対して、高速道運行のトラックやバスへの転換による輸送体系の選択拡大を可能にした。

このなかで、本四連絡ルートのひとつである神戸・鳴門ルートのうち、1985年供用開始の大鳴門橋（徳島県）から13年を経た1998年4月の明石海峡大橋の完成による淡路島縦断の神戸淡路鳴門自動車道（以下神戸鳴門道）の全通は、鉄道併用橋の瀬戸大橋（瀬戸中央自動車道、1988年4月完成）経由と比較しても京阪神をはじめ本州大都市圏への距離と時間の短縮で近接性が向上し、一段と本四間の輸送体系に変革をもたらしたことは容易に想定される。

本稿は、神戸鳴門道の全通、さらに同じ本四架橋の西瀬戸自動車道（尾道・今治ルート、1995年5月）の供用開始、ならびに四国内の高速道の開通など、四国の陸上交通における変革について、高速交通の展開のなかでも新規参入をみた高速バス旅客輸送に焦点をあてて、輸送体系の変化を考察することを目的とした。これについて、まず最初は、四国内の高速道の交通量の変化を通して、自動車交通の実情を概括し、ついで高速バスの参入を四国内と四国外との運行状況から考察するとともに、とくに神戸鳴門道運行で最も注目される徳島市発着の著しいことの原因にも触れる。

2) 既往研究の概括

本稿の一部は、神戸鳴門道開通による交通変革のインパクトの地域への波及について、日本地理学会学術大会（1999年秋、於四国大学）で発表した（國原・横山、1999）。この主題は、主に國原による神戸鳴門道の淡路島と徳島県の野菜生産等農業や土地利用へのインパクトについて、地域間比較を考察したもので、両地域では高速道利用による輸送条件の改善に伴う市場の競合化と徳島県では土地利用環境が農地潰廃や経営規模縮小などデメリット作用の現出があることを指摘した。この報告に先行して、國原は大鳴門橋の供用開始を機会に淡路島の観光開発について、観光地と宿泊施設を対象に、加速化した開発の課題を明らかにした（國原1991、2000）。この1999年の日本地理学会学術大会では、「本四架橋による地域へのインパクト—明石海峡大橋を中心に—」と題してシンポジウムが同時開催され、四国での産業経済などへの影響に関する事例報告があったものの、残念ながら同学会誌「地理学評論」における論文特集が未公開である。

これら研究報告に先だって、瀬戸大橋の供用開始によるその四国の交通体系への影響の考察と、本四架橋と高速道の完成を前提として、グラフ理論及びハミルトンの「巡回セールスマンの旅」を適用しての高速道路ネットワーク形成からみると、神戸鳴門道の重要性が大きいことを指摘した（横山、1989）。最近の高速交通体系による地域の変化では、四国内の高速道が川之江（愛媛県）で縦横断道が交差した「Xハイウェー」形態によることから、この周辺での工場立地が多く、さらに神戸鳴門道との連結で四国内配送貨物の分載で徳島支店の集積機能を拡張（四国名鉄）するなどの事例が相次ぎ、通行料によるコスト高を輸送効率向上でカバーする傾向がみられるようになった（横山、2000）。これらは物流ルートに影響を及ぼしているが、さらに旅客輸送での高速バスの参入は、徳島と京阪神間のピストン運行を始め四国内での新たなネットワークの形

*愛媛大学名誉教授、前四国地方交通審議会委員（1983-2002年）。

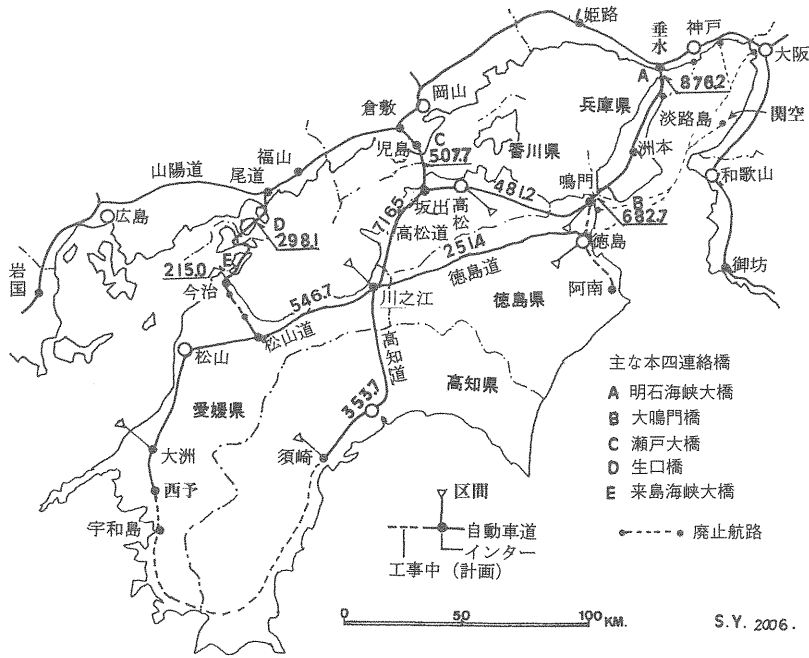


図1. 本四連絡橋と四国内自動車道のルート（2004年度末）

注）本四連絡橋は橋上通行量（万台）、自動車道は区間内平均交通量（万台）。

資料）四国運輸局：「本州・四国間の旅客及び貨物の動向」2006年3月。著者作図。

成を出現させた。このような四国の交通変革の展開は、各種交通機関の競争をもたらし、四国をして地域へのインパクト波及態様の研究に強い関心をよせる地方とさせていると言ってよい（横山、2005）。

2. 高速道交通の展開

1) 高速道交通量の変化

最初に、四国の高速道における自動車交通量の変化を概括的に展望する。図1は、高速道全区間と最近年（2004年度）の交通量を示したものである。本四架橋ルートでの最大の通行量は、明石海峡大橋の876.2万台で、鳴門大橋の682.7万台がこれに次ぐ。鉄道供用（JR本四備讃線）の瀬戸大橋が507.7万台、広島・愛媛両県間の芸予諸島を10橋でつないで1999年5月に来島海峡大橋などの供用開始で全通した西瀬戸自動車道は、同大橋の通行量が215.0万台、同じく生口橋（1991年12月）が298.1万台を数えた。四国の高速道は、川之江ジャンクション

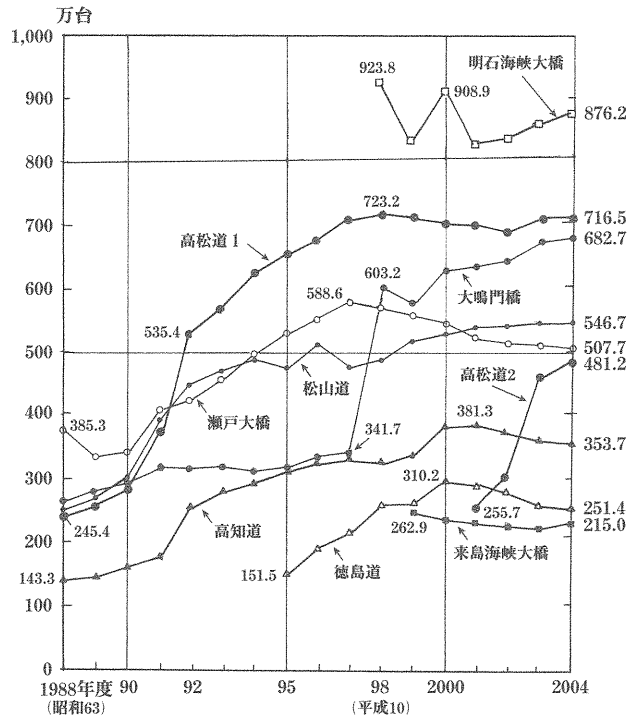


図2. 本四連絡橋と四国内自動車道の交通量推移(1988～2004年度)

注）高松道1は高松東～川之江間、同道2は高松東～鳴門間。交通量の数値は前掲図1と同じ。

資料）前掲図1と同じく四国運輸局年次報告による。著者作図。

で、徳島・大洲間222kmの四国縦貫道と、阿南－高松－高知－宇和島－大洲間441kmの四国横断道が交差するが、後者は、阿南－鳴門間と西予（宇和）－須崎間が未開通である。これによって、四県の県庁所在都市間と西瀬戸道（今治）と松山道との連絡道未開通を除く本四架橋ルートならびに主要産業都市などを結ぶ高速道が2003年3月までに全通をみた。平均交通量（各インター間の交通量を道区間一本に平均した交通量）では、最も多いのが高松道1（川之江－高松東）で716.5万台、次いで松山道（川之江－大洲）が546.7万台、高松道2（高松東－鳴門）の481.2万台、以下高知道（川之江－須崎）、徳島道（川之江－徳島）の順である。この交通量からは、鳴門から高松道1、2、ならびに松山道の四国北部を通過する高速道が幹線道で、高知道と徳島道が支線的道路となっていること、さらに本四連絡橋では、阪神地域と直結した神戸鳴門道がメインルートで瀬戸大橋（瀬戸中央道）と西瀬戸道がサブルートの地位にある。

図2は、1988（昭和63）年度から2004年度に至る本四架橋（橋上通行量）と高速道（平均交通量）の交通量を示したもので、後者のそれは各道の開通区間を追ってのインター間平均交通量である。これによると、交通量は1997（平成9）年度以前の高松道1と瀬戸大橋、松山道の利用増加に対して、1998年度以降の神戸鳴門道全通を機会に大鳴門橋をはじめ高松道2の著しい増加、松山道や高知道の漸増をみた2つの発展期がある。その前期は、瀬戸大橋の供用開始によって、これに直結した坂出インター経由の高松道が1992年に川之江－高松西間の開通で増加し、同じく松山道も1994年に西条－川内間の開通で高松道1と松山市まで全通し通行

量が急増した。これに対して1998年度以降は、大鳴門橋の一举に603万台への増加、高松道2の481万台への急増などで瀬戸大橋や高知道、徳島道では漸減をもたらした。換言すれば、鳴門が四国東部の自動車交通のゲイトウェイとなったことである。

自動車社会では、普通乗用車の占める割合が高いが、フェリー航送や高速道通行も同じくそれが過半を占める。ただ物流の主役である普通トラック（高速道では中型・大型車）のフェリー航送台数が本四架橋と高速道によって著しい減少をみたことが四国の特色である。表1は、瀬戸大橋と明石海峡大橋の供用開始前後と最近年度の架橋ルートと並行ないし関係のあるフェリー航路の航送量であるが、瀬戸大橋の影響は香川－阪神、高松－宇野間の漸減、ついで神戸鳴門道の全通で徳島－阪神間の著しい減少と前者の航送への波及をもたらし、架橋ルートへの転換を加速した。この変化で注目すべき諸点がある。第1は、高松－宇野間が瀬戸大橋と並行航路であるが、なお年間60万台が利用していることで、これは大橋通行料より低運賃で運航回数が多いこと、第2は、神戸鳴門道では二つの大橋通行料が高いにもかかわらず、淡路島内で無料の国道28号（約60km）などをとくに夜間通行できる利便性があること、第3は架橋ルート周辺の航路は多くが廃止をみたが、近時なお年間20万台を航送する愛媛－阪神間でも1998年以降2社2航路が不採算によって廃止した。このため今治や松山は九州（大分－別府）－阪神間航路の寄港となり、従来のターミナル機能を失った。

なお陸送貨物では、特別積合せ等が合計504万tもあるが、この45%が瀬戸大橋経由で22%が明石海峡大橋経由、また宅配貨物1億1,588万個のうち各々56%と37%を占め（2004年度）、最近では後者の増加が著しい。

表1. フェリー航送と本四架橋通行のトラック台数

ルート	年度	(1987-2004) 年度,万台					増減、%
		1987	1988	1997	1998	2004	
フェリー航送	高松－宇野	119.2	97.0	89.1	71.5	61.3	△ 48.6
	香川－阪神	29.0	27.5	22.9	10.9	6.7	△ 76.9
	愛媛－阪神	26.3	26.2	28.5	22.5	20.8	△ 20.9
	徳島－阪神	24.2	14.3	8.2	7.3	5.3	△ 77.1
本四架橋	瀬戸大橋	—	44.0	115.8	109.1 (174.5)	105.1 (160.3)	238.9
	大鳴門橋	41.0	43.7	55.2	92.7 (142.1)	138.2 (196.6)	316.2
	明石海峡大橋	—	—	—	109.1 (166.7)	158.6 (229.1)	145.4

注) フェリー航送は普通トラック、本四架橋は大型車、但し()内は中型車との合計。増減%は各々当初年次と2004年度の比。

資料) 四国運輸局年次報告(前掲図1)と同じ。著者発表。

2) 高速バス運行の展開

(1) 四国内の高速バス 四国の陸上高速交通時代の到来を最も特徴づけたのは、高速バス事業の新規参入で、しかも運行系統（路線）の四国内外への展開と運行回数（便数）の増加で、旅客需要の著しい誘発をもたらした。

図3は、四国内と対本州との高速バス運行系統とその1日当たり回数を示したもので、運行系統は便宜的に区間を直線で結んだ。まず、四国で最初に高速バスとして本四架橋を運行したのは、瀬戸大橋を利用して高松－岡山、同じく倉敷間、テーマパークのレオマワー

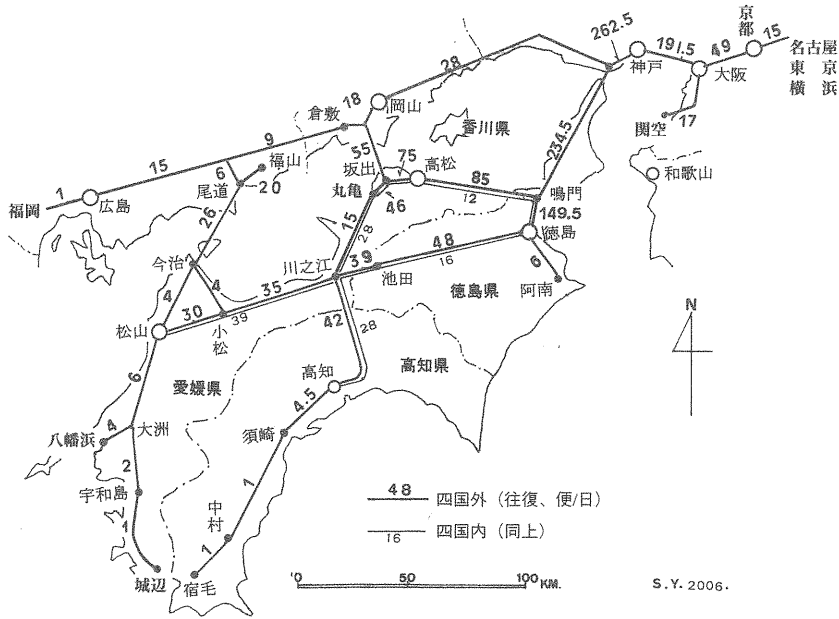


図3. 四国内外の高速バス運行系統と便数(2004年度)

資料) 四国運輸局『四国運輸局業務要覧』2001・2005年版
および各社時刻表による(著者作図)。

ルド(現丸亀市)と岡山・倉敷間を各々結んだ4系統で、同橋の開通(1988年4月)に合わせたものであった。当初、1988年度は41.9万人を輸送し、高松と倉敷・岡山間がその63.2%を占めた。しかし、その後は4系統とも旅客が激減し、1993年度に5.6万人となり翌年末に廃止となった。理由は、特急バスであって瀬戸中央道以外は一般国道などを利用したことと、香川・香山両県側の架橋完成博の閉幕やレオマワールドの業績不振、さらにはJR瀬戸大橋線の運行回数の増加をみたことなどが指摘される。

本格的な高速バス運行は、1992年10月の高松-高知間、1994年11月の同じく高松-松山間で開始されたが、当時は前者の行程131kmのうち高速道は81km、後者でも162kmのうち93kmが部分供用され、この区間運行で時間短縮を図ったものであった。2000(平成12)年以後は、四国都間の都市間運行が開始され、まず徳島-松山(197km、7回)、2001年には徳島-高松(79km、12回)、松山-高知(158km、11回)、ついで2002年に徳島-高知(162km、4回)となり、さきの高松-高知間も1日13回、同じく高松-松山間が15回を数えた(2004年度)。この系統と便数の増加は、まず高速道のほぼ四都市間の開通と、徳島市との間の運行が神戸鳴門道の全通によるものであった。ただ、松山-高知間は、従来の国道

33号による直通バスの廃止を伴った系統変更である。

神戸鳴門道の全通をみた1998年度の四国内高速バス旅客輸送は、23.9万人であったが、これに伴う徳島との開設によって逐年増加し、2004年度には57.2万へと2.4倍となった。このうち高松-高知間が23.8%、高松-松山間22.4%、松山-高知が19.8%と多いものの、徳島と高松が15.6%、同じく松山間10.7%、高知間が7.7%と漸増している。四国では、高速道が在来JR路線とほとんど並行しているため、需要が危まれたが、高速道走行が直線的で安定、運賃の相対的安さと高松経由の乗り換えがなく時間短縮が可能となったことで輸送量がほぼ固定した。とくに四国の民間バスは過疎化などで不採算路線が多くなったため、県庁所在都市間運行に活路を見出したが、2004年度の実績では、高松-高知間、松山-高知間がともに1台当たり平均14人強と最も多く、他は同じく10~12人と採算ラインの17人程度より低い。

(2) 四国外との高速バス 本四架橋の供用開始は、貨物輸送のみならず旅客輸送体系をも大きく変えた。そのフェリー・旅客船や鉄道、航空およびバス・乗用車による架橋通過など四国外との旅客輸送人員の推計では、瀬戸大橋開通前の1997(昭和62)年度の総計3,267万人のうち船舶が55.4%、大鳴門橋16.5%、鉄道(連絡

船) 13.1%の順であったが、翌年の瀬戸大橋利用が総計4,551万人のうち20.7%、大鳴門橋が2.8%と架橋ルートへの転換が目立ち、2004年度では総計4,823万人のうち大鳴門橋が1,429万人 (29.6%)、次いで瀬戸大橋が20.0%、これに対して船舶が13.1%、航空13.8%、鉄道16.3%へと変わった (四国運輸局、2005)。西瀬戸道の広島-愛媛県間の多々羅橋の344万人 (7.1%) を加えると、陸路利用の本四ルートが明石鳴門道をトップに合計56.8%と過半を占め、旅客輸送でも交通機関別分担が定着し、とくに明石海峡大橋の供用開始が拍車をかけ、对本州幹線ルートへと転じたことに注目したい。

本四間の高速バスの新規参入も著しかった。その運行系統と1日あたり回数では、四国内の高速道の整備と相俟って、その沿線以外の阿南や八幡浜・宇和島・城辺 (現愛南町)、中村・宿毛などの小都市をも発着地とするとともに、本州では架橋ルート経由で京阪神大都市圏との間はもちろんのこと、名古屋や東京・横浜、また岡山・倉敷・福山・尾道・広島や山陽地方の諸都市、さらに高知と福岡間などにも運行系統を延ばして、ネットワークの形成をみた (前掲図3参照)。しかも、回数 (1日当たり往復) では、鳴門や徳島を経由ないし発着地とする神戸鳴門道が、合計315.5回の74.3%にも達する234.5回を占め驚異的な運行頻度である。これと分岐した高速道では高松道が85回と多いが、四県庁所在の地方都市をターミナルとして大都市圏との結合が強い。一方、瀬戸大橋は夜間運行の大都市圏とのほか、昼間運行の岡山-倉敷、広島などと、また西瀬戸道では今治・松山と福山・尾道間の対岸交通で、何れも本四間のサブルートの経路となっている。

運行系統 (路線) 数からみると、その展開は瀬戸大橋と神戸鳴門道の開通を機会に1989-97年と1998年以降の二期に分けられる。前期9年間の開設は19系統で現行77系統の24.7%、回数では同じく315.5回の17.8% (56回)、うち京阪神が31回、岡山・倉敷間15回、関東 (品川・新宿) が8回、名古屋が1回の順で、四国内の発着地数の増加は後期に多いものの、本州間のそれとの系統は神戸鳴門道経由はあったが、この前期にほぼ固定された。最初の運行は、徳島-品川、丸亀・高松-新宿、今治-品川、さらに城辺・宇和島-大阪間の4系統で、すべて瀬戸大橋経由の1日1回 (往復) であった。今治-品川は885kmで12時間30分を要した最長の運行で、いずれも距離300km以上で高速道を走行する長距離バスとされ、午後6時以後出発の夜行便だっ

た。利用者は丸亀・高松-新宿が1日1回 (片道) 当たり69人、今治-品川が同じく22人、城辺-大阪が17人で (四国地建、1993)、乗車率は1台当たり60~70%と推定され好調な出足だった。

これを機会に翌1990年は、高知-大阪8回、同じく松山と八幡浜が各2回のほか、松山-新宿・東京駅、丸亀-横浜、高知-名古屋が各1回など8系統16回の開設、1992年には高知-岡山・倉敷の1系統9回、さらに1996年には高松と丸亀から大阪との間で2系統18回もの運行が始まった。この長距離バスの登場は、全国的にみると本州での高速道の伸長による大都市圏と地方都市間の高速バスネットワーク形成に比べ後発的であった (韓、1995)。その最大の理由は本四架橋の未開通であったが、瀬戸大橋の供用開始と高松道や松山道・高知道の一部開通によって高速化が可能になった。しかも、当初は東京や大阪間の夜行便で1日1回の運行であったものが、大阪や岡山・倉敷などとの昼行便が多くなったことが注目される。夜行便は夜間の有効利用であるが、昼行便は大都市大阪との潜在的需要が多いことや岡山便は新幹線乗継ぎのためであるが、何れも運賃がJR鉄道の2分の1程度と安く、乗車時間に大差がなく、乗心地も快適で、予約制ながら需要の多い系統では運行回数を多くして対応してきたことなどを指摘し得る。また、四国では長距離バスが四国内の都市間高速バスの開業より先行したことも特色である。

1998年の神戸鳴門道の全通以降2005年3月末 (2004年度) の間は、58系統の開設ながら259.5回もの運行回数をみてきたことと、そのなかで京阪神との間が34系統、219.5回に及んだこと、しかも逐年それぞれが増加していることは高速バス時代の本格的発展期にあると言える。この増加は、明石海峡大橋の供用開始と高速道の整備が進み、運行条件の距離と時間の著しい短縮効果によるものであるが、その最初は徳島市発着の京阪神間で1998年度に7系統71.5回、次いで1999年度には、京阪神と高松・丸亀間の4系統20回、2000年度は徳島-関西空港10回、同じく池田・大阪間6回、2001年度では高松や丸亀と京阪神3系統26回、さらに2004年度は松山や八幡浜・宇和島などとの間が4系統9回、須崎・高知などが6系統10.5回と愛媛・高知両県からの延長系統がみられ、他方、1999年には西瀬戸道 (しまなみ海道) の開通で今治や松山と福山・広島間に3系統24回の運行開始をみた。徳島県内発着便はもとより、香

表2. 四国外との高速バス旅客輸送量
(1998-2004年度、万人)

発着地		1998	2002	2004	% ¹⁾
徳島	計	147.2	201.8	204.4	138.9
	大阪	142.5	123.3	122.1	99.0 ²⁾
	神戸		58.4	58.4	100.0
	京都		11.5	12.1	104.9
香川	計	11.9	92.2	120.6	1,013.4
	京阪神	6.3	86.3	113.1	1,795.2
愛媛	計	19.4	51.6	66.7	343.8
	京阪神	5.9	17.5	31.1	527.1
	広島	23.9 ³⁾	20.4	20.7	△13.4 ³⁾
高知	計	23.0	32.3	46.5	202.2
	京阪神	4.7	13.3	27.0	574.5
	岡山	11.2	8.6	8.6	△23.7
四国計	合計	201.5	384.0	436.9	216.8
	京阪神	159.5	319.9	363.8	228.1
	関東	21.5	23.0	23.6	109.8

注) 発着地計はその他をふくむ。1) 1998年度を100。2) 対2002年度。3) 1999年度。1000人以下四捨五入。

資料) 四国運輸局：「本州・四国間の旅客及び貨物の動向」2006年3月より著者発表。

川島からの運行系統と回数の増加や愛媛・高知両県の系統新設は、鳴門ないし徳島経由（接続）で京阪神を主に関東・名古屋間の運行で、本四間旅客輸送を瀬戸大橋経由からシフトさせることとなった。

(3) 旅客輸送量と徳島ルート増加の背景 表2は、四国各県別の四国外高速バス旅客輸送量を示したもので、1997年度以前については集計公表されていない。さきに四国外との架橋ルートと輸送機関別旅客量の推計で、大鳴門橋経由の急増をみたことにふれたが、高速バスのそれは1998年度の201.5万人が2004年度には436.9万人と2.2倍となった。この輸送量は、四国外との旅客輸送量合計（推計）4,823万人の9.1%を占めるに至り、JR瀬戸大橋線787万人の55.6%、航空旅客664万人の65.8%に相当する（2004年度）。

この増加を四国各県とその運行発着地別にみると、徳島県と京阪神とがいぜん高い割合を占めてはいるが、増加率では香川県が最も著しい。徳島県は上述したように1989年の神戸鳴門道の全通直後から京阪神との運行が多く、その輸送量は1998年度で四国合計の73.1%、同じく京阪神との89.3%を占めたが、2004年度では各々46.8%と52.9%へ約2分の1に低下した。これは、輸送

量が10倍以上に急増した香川県を始め、愛媛と高知両県の漸増による。因みに、輸送量全体の県別増加寄与率は、香川県が46.2%と最も多く、徳島県24.3%、愛媛県20.0%、高知県10.0%の順で、四国外発着地のそれは、86.8%を京阪神が占めた。もっとも、この輸送量は神戸鳴門道全通後10年たったの1998年以降の実績であることと、上述した運行系統の開設で分かるように、徳島県の先行があったことに留意しなければならない。このほか、全体として東京をはじめ関東、愛媛県では広島県が各々20万人台、高知県では岡山県が漸減ながら8万人台の輸送がある。

徳島—京阪神間のピストン輸送とも言うべき高速バスの運行瀬度は、全国的にみても県庁所在の中都市として稀有な状況である。この背景要因としては、第1に神戸鳴門道の全通による京阪神との近接性の著しい向上、第2は従来から徳島と阪神諸港間のフェリーや高速船、ないし大阪（伊丹）空港との航空便などが並行ルートで、神戸鳴門道走行の高速バスが運行時間と運賃で優位に立ったこと、第3は、高松—岡山間のように鉄道輸送の便益をうけることがなかったことなどを指摘し得る。

徳島—大阪間の高速バスの開設は、1996（平成8）年3月で、明石海峡大橋完成による神戸鳴門道全通の2年前であった。その経路は徳島駅—大鳴門橋—神戸鳴門道（部分開通）津名—淡路町大磯港（淡路フェリー）—神戸須磨港—神戸三宮—大阪梅田—なんば間の149km、所要4時間20分、1日4回（往復8便）であった。このフェリー航送（45分）を利用した高速バスでも当時年間6.1万人を輸送し、平均1便当たり19人で（大谷、1997）、乗車率は54%ほどとあって採算ラインに近い利用者があったと思われる。1998年以降は、まず神戸鳴門道全通直後から上記高速バスをふくめ舞子・神戸・大阪方面との間に7系統1日81回（162便）が運行、4～9月の半年間に70.7万人を輸送し、平均乗車率は1便当たり23.7人と好調であった（四国運輸局、1998a）。

徳島—京阪神間の実績は上述したように増加が著しい。それは、他の交通機関からの移行によるもので、神戸鳴門道全通前後の高速バス利用者の選択調査（全体）では、高速船から36%、フェリーから24%、航空と鉄道から各12%、バスとフェリー利用から7%であった（四国運輸局、1998b）。この高速船やフェリーなど海上交通と高速バスの競合は激しく、大鳴門橋開通時（1985年）に、航路廃止事業者1（航路数1）、縮

少が各々3(4)であったが、神戸鳴門道全通によって廃止事業者16(21航路)、縮少12(同12)に及び、徳島-阪神間のフェリー・旅客船旅客輸送量は、その前年の239.9万人が漸減をつづけ2004年度には55.8万人と4分の1以下となり、徳島-和歌山間のみ運航されて、現在までに徳島-阪神・関空間の航路は全廃されるに至った。淡路島の航路も同様に廃止か減便が多く、高速バスを航送した淡路フェリーも廃止となった。

高速バスの参入が他の交通機関に与えた影響は大きい、それは運賃の安さと航路に対する時間短縮、発着地への乗換えのない利便性、数社の共同運行による経費節減などによる。1996年に最初の開設をみた徳島-なんば間の例では、神戸鳴門道全通の同一系統では、4時間20分が3時間、運賃片道4,080円が3,600円となったし、もちろん同区間の高松・岡山経由のJRより格段に安く乗換の不便はない。この高速バスの優位性は、近距離航空にも大打撃を与えることとなり、徳島-大阪(伊丹)線は2002年1月に、高松-大阪線もいち早く1998年度に各々廃止された。

共同運行は、さきの徳島-なんば間が徳島・阪神・阪急・南海のバス4社で1日9.5回を運行し、四国外高速バスでは1社運行はジェイアール四国バスの6系統、他の民鉄3社の7系統しかなく、大都市間では同地の大手バス会社との共同運行である。これは、大手会社の地方進出ともみられるが、地方バス会社にとっては旅客需要が潜在的に多い大都市間との運行が目的で、共同化によって到着地施設や切符販売、車両整備など共同利用ができる利点があり、運賃収入は回数で配分される。地方バス会社では旅客需要に対応した運行回数の増加には限度があって、徳島発着の神戸三宮との4社共同による1日16回(32往復)などは、その適例である。これら旅客の高速バス利用目的は、徳島発着便の例では、訪問30%、帰省17%、ビジネス14%で、男女別や年齢別では大差がなく(四国運輸局、1998b)、また、当初懸念された京阪神への買物客流出も一般に考えられているほど多くない(多田、2004)。もっとも、高速バスはすべて“快走”しているわけではなく、西瀬戸道では、松山-広島間1日5回(往復)が利用客少なく半年ほどで廃止をみた。

3. 忍びよる巨人の高速道 一結びに代えて一

筆者は、かつて本四架橋の供用開始による四国の企

業活動など経済や都市機能への影響を“忍びよる巨人”と評したことがある(横山、2000)。それは、四国内の高速道が2003年に四県都を連結したこと(鳴門-徳島間は未開通)と相俟って、自動車交通による交通変革の地域波及効果は一段と進展した。このなかで、自動車交通の高速化は、地域間の貨物・旅客輸送からみて、まず四国北部の高松道と松山道がその幹線ルートとなってきたこと、ならびに瀬戸大橋経由よりも神戸鳴門道経由の阪神地方との結びつきが一段と強くなったことが明らかになった。

四国の高速交通は、本四架橋ルートによって四国と本州間の貨物・旅客の流動で、当然のことながらルートへの収斂(集中分散)作用のために阪神地方はじめ大都市圏との流動で神戸鳴門道へのシフトが著しくなり、これは、フェリー航送など他の交通機関への輸送量減少という結果をもたらした。このなかで、高速バス旅客輸送では、長距離バスは瀬戸大橋開通以降の夜行便がいぜん運行しているが、中距離の昼行便は神戸鳴門道経由による京阪神間との運行が圧倒的に多くなった。とくに徳島発着は著しいピストン運行で旅客輸送量も増加した。これは、神戸鳴門道全通によるフェリーや旅客船の廃止に伴うシフトである。この運行頻度と利用者の増加で徳島市が都市機能のうえで拠点性を一段と高めたと言うものではなく、高速バス運行の日常性を表わした特殊な例であると見てよい。

本稿の作成に当たっては四国運輸局から長年に亘る資料送付をいただき有効に使うことができたことで、同局各位に改めて謝意を表したい。

引用および参考文献(本文掲載順)

- 國原幸一朗・横山昭市(1999):明石・鳴門ルート開通の徳島県と淡路島の農業への影響、「日本地理学会発表要旨集」56、164-165頁。
- 國原幸一朗(1991):大鳴門橋開通後の淡路島の観光動向に関する研究(鳴門教育大学修士論文)、69頁。
- 國原幸一朗(2000):神戸・鳴門ルート全通までの淡路島の観光の動向について、「徳島地理学会論文集」4、143-153頁。
- 横山昭市(1989):瀬戸内の都市活性化と本四架橋、『日本都市学会年報』22、111-123頁。
- 横山昭市(2000):瀬戸内しまなみ海道と愛媛県の課題と対応、「季刊中国総研」中国地方総合研究センター、4-2、35-46頁。
- 横山昭市(2005):四国地方の地域性(交通体系の変化)、森川洋他編『日本の地誌』第9巻中国・四国、朝倉書店、388-392

頁。

四国運輸局（2005）：『四国運輸局業務要覧』平成17年版、17頁。

四国地方建設局（1993）：「四国的高速バス利用状況」（昭和63年度～平成4年度）。

韓柱成（1995）：日本における長距離高速バス路線網の発達、
「季刊地理学」47-3、203-211頁。

大谷博（1997）：明石海峡大橋開通後の高速バス大阪便が徳島県
に及ぼす効果と課題、「徳島経済」49、1-32頁。

四国運輸局（1998a）：「明石海峡大橋開通後（半年間）の輸送
等実績について」3頁。

四国運輸局（1998b）：「明石海峡大橋供用開始に伴う輸送モー
ド別利用者意識等調査結果」11頁。

多田卓史（2004）：県民の買物行動から推測した商圈の変化、
「徳島経済」75、24-45頁。

横田順郎・安原勇（2003）：東西ルートは今、本四架橋ルボ、
「山陽新聞」特集10回、2月～3月。

以上