

## Ⅱ 調查報告



# 1 瀬戸大橋に関する街頭調査（1000人アンケート）

## 1.1 調査概要

### (1) 調査目的

2018年4月10日で開通から30年が経つ瀬戸大橋がもたらしたものは何であったかを明らかにするために、瀬戸大橋の両サイドである岡山県と香川県のターミナルや商業施設、計5カ所で、1,000人を対象とした街頭アンケートを実施し、生活における利用実態や個人レベルの意識を調査する。

### (2) 調査項目

- 1) 瀬戸大橋の利用について
- 2) 瀬戸大橋を経由した観光について
- 3) 県外へのショッピングについて
- 4) 交通手段の評価項目に対する重要度と瀬戸大橋での実現度について
- 5) 瀬戸大橋の存在意義について

### (3) 調査時期

2018年2月17日～25日（実際の調査日は表1.1を参照）

### (4) 調査方法

下記の5カ所での街頭調査（調査員が通行人に協力をお願いし、了解を得た人に質問紙を手渡し、その場で回答してもらう方式）。

- ・ JR岡山駅（駅東側広場）
- ・ 三井アウトレットパーク倉敷
- ・ 与島パーキングエリア
- ・ JR高松駅（改札前コンコース）
- ・ 高松丸亀商店街

### (5) 調査実施機関

岡山理科大学経営学部およびNHK岡山放送局

### (6) 回収結果

会場別、性別の回収結果（回答人数）を表1.1に、会場別、年齢別の回収結果（回答人数）を表1.2に示す。

表 1.1 会場別・性別回収結果

調査場所	性別			総計	調査月日 (回数)
	男	女	無回答		
JR 岡山駅	135	115	10	260	2 月 17, 18, 19 日 (3 回)
三井アウトレットパーク倉敷	113	158	3	274	2 月 18, 20, 24 日 (3 回)
与島パーキングエリア	151	108	3	262	2 月 17, 18, 25 日 (3 回)
JR 高松駅	120	130		250	2 月 20, 21, 24 日 (3 回)
高松丸亀商店街	113	167	3	283	2 月 17, 20, 25 日 (3 回)
総計	632	678	19	1,329	—

表 1.2 会場別・年齢別改修結果

調査場所	年齢							総計
	19 以下	20 代	30 代	40 代	50 代	60 以上	無回答	
岡山駅	44	78	22	26	38	45	7	260
三井アウトレットパーク倉敷	34	69	38	55	42	35	1	274
与島パーキングエリア	9	55	43	52	61	42		262
高松駅	28	60	27	35	34	66		250
丸亀商店街	26	52	26	60	47	71	1	283
総計	141	314	156	228	222	259	9	1,329

## 1.2 調査結果

### 1.2.1 瀬戸大橋の利用頻度

瀬戸大橋の利用頻度について、期間を過去 1 年間として、次の 6 項目を尋ねた (調査の「Q1」)。選択肢は、各図表および資料として掲載している実際の調査用紙を見られたい。

- (1) 瀬戸大橋の利用頻度 (過去 1 年間、片道も往復も 1 回と数える)
- (2) 一番最近、瀬戸大橋を利用したとき
- (3) 一番最近、瀬戸大橋を利用したときの目的地 (都道府県名)
- (4) 瀬戸大橋利用時の交通手段の中でもっともよく使う手段
- (5) 瀬戸大橋利用時に使ったことがある交通手段
- (6) 瀬戸大橋利用の目的

以下、回答結果を述べる。

#### (1) 過去 1 年間の瀬戸大橋利用回数

過去 1 年間の瀬戸大橋利用回数に対する回答 (図 1.1) では、有効回答 1320 件のうち 937 件 (71.0%) が利用実績ありとの回答となった。利用頻度では 2 回以上の複数回利用が回答の過半数を占めた (701 件, 53.1%)。

回答者の居住地別の回答状況 (図 1.2) では中国地区・四国地区・その他地区の居住者で集計した結果、四国居住者では 413 件 (85.0%) に利用実績があり、年間の複数回の利用者も 356 件 (73.5%) となった。特に年間に 2 ないし 3 回の利用との回答が 253 件 (52.1%) の過半数となった。また、未利用者は 73 件 (15.0%) にとどまり全回答中の未利用率 28.6% を大きく下回った。中国地区の複数回利用者は全体の 269 件 (50.2%) にとどまると同時に、未利用者は 154 件 (28.7%) であった。中国地区と四国地

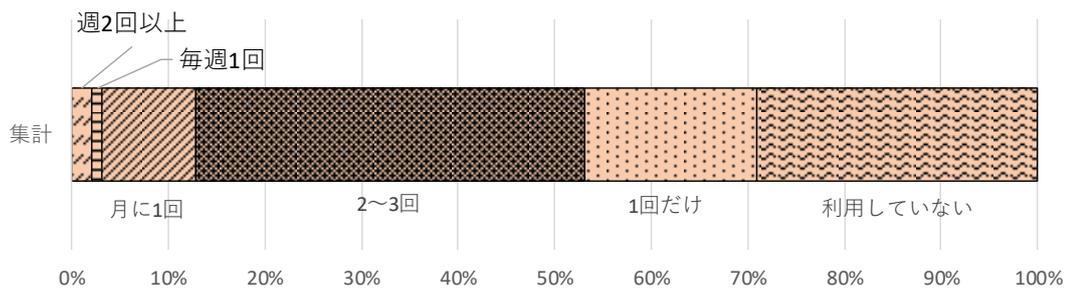


図 1.1 過去1年間の瀬戸大橋の利用頻度 (回答総数: 1,320)

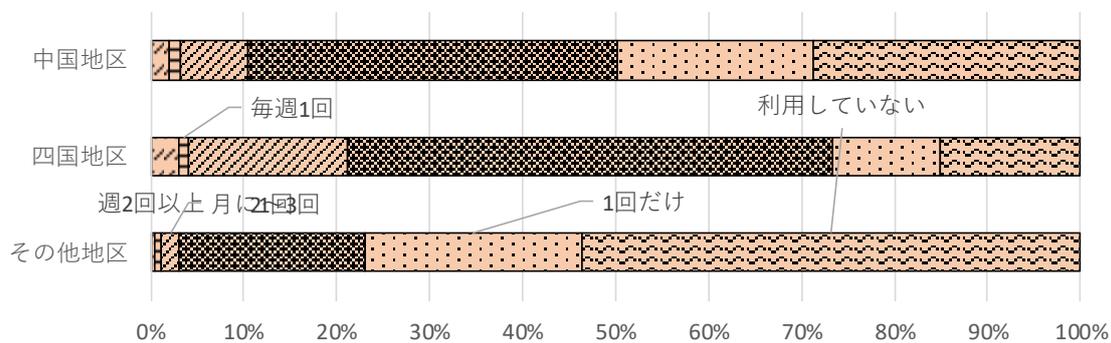


図 1.2 居住地別の瀬戸大橋の利用頻度 (回答総数: 1,283)

区の比較において四国地区居住者の瀬戸大橋の反復利用の割合が高いことが読み取れる。

次に、瀬戸大橋の両端に位置する香川県と岡山県の居住者のデータを抽出し、年代別の瀬戸大橋利用状況を確認した (図 1.3, 図 1.4)。両県とも、どの年代でも瀬戸大橋を利用している状況が確認できた。個別にみると、岡山県では、60歳代では47人 (57.3%)、50歳代28人 (54.9%)、40歳代37人 (57.8%)、30歳代25人 (56.8%)、20歳代57人 (51.8%)、19歳以下34人 (55.7%)であった (図 1.3) ことに対して、香川県居住者では、60歳以上の層で回答者の70.8%にあたる73人が年間2回以上の瀬戸大橋利用実績を示した。同様に50歳代では51人 (85.0%)、40歳代55人 (78.6%)、30歳代29人 (69.0%)、20歳代51人 (83.6%)、19歳以下24人 (70.6%)であった (図 1.4)。すべての年代で香川県側からの比率が高く、両県では人的交流に差があったことがわかった。

### (2) 一番最近、瀬戸大橋を利用したとき

直近の利用実績を回答する設問では、瀬戸大橋の半ばに位置する与島パーキングエリアでの回答は、「今日」だけが回答となるので、集計からは除外した。その結果、751件の利用実績があり、316件は利用実績なしであった。四国居住者の1か月以内の利用が186件 (42.3%)を占め、四国居住者が繰り返し瀬戸大橋を利用している状況が明らかとなった。中国居住者の同様の調査結果からは95件 (21.3%)であった。瀬戸大橋の両端の地域の比較で明確な差が現れた。

### (3) 一番最近、瀬戸大橋を利用したときの目的地 (都道府県)

瀬戸大橋を利用して移動した際の目的地についての単一回答の設問では、913件の回答を得た (表 1.3)。四国居住者の目的地は中国地方であるとの回答が283件 (69.5%)、内岡山県を目的地とする回答は230

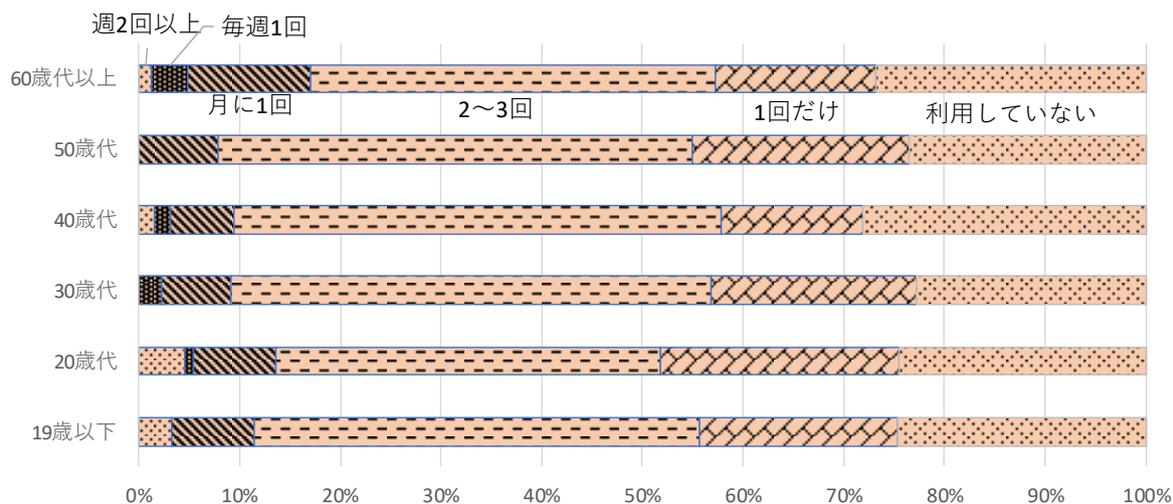


図 1.3 年代別の過去 1 年間の瀬戸大橋利用頻度 (岡山県居住者, 回答総数 : 308)

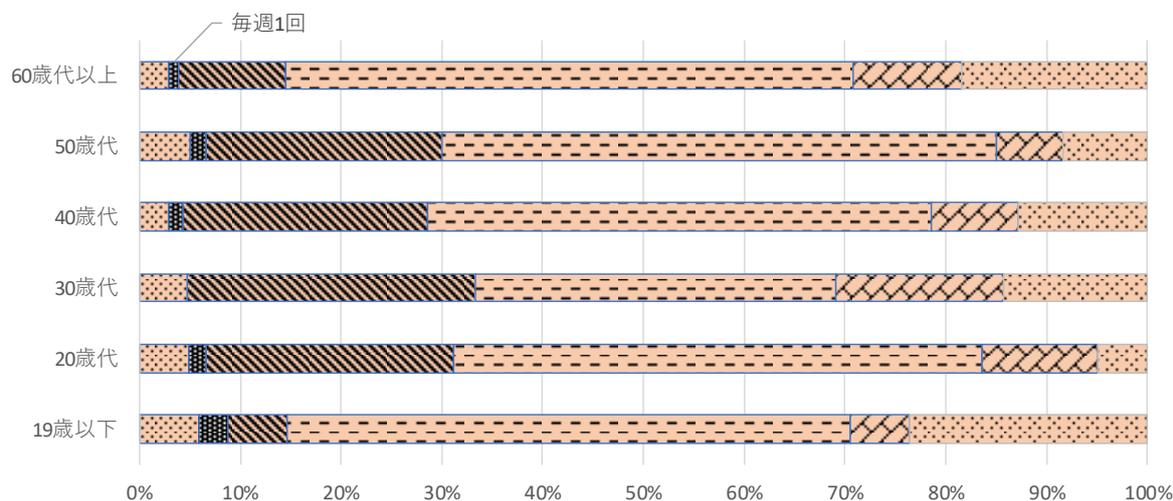


図 1.4 年代別の過去 1 年間の瀬戸大橋利用頻度 (香川県居住者, 回答総数 : 320)

表 1.3 一番最近、瀬戸大橋を利用したときの目的地 (都道府県名)

居住地	目的地				合計	参考 : 未回答
	中国	四国	近畿	その他		
中国	14	<b>356</b>	1		371	166
四国	<b>283</b>	19	<b>67</b>	<b>38</b>	407	83
近畿	6	60	5		71	63
その他地域	9	33		4	46	85
未回答	3	13	2		18	19
合計	315	481	75	42	913	416

\* 中国地方居住者で目的地が中国地方といった論理的でない回答が一部あったが, そのまま集計している。

件（56.5%）となった。一方、近畿地方を目的地とする回答が67件（16.5%）、九州または近畿以東のその他地域では38件（9.3%）となり、全体の25.8%に相当する人々が中国地方以外の本州等を目的地としていた。瀬戸大橋が四国と本州を結ぶゲートウェイとしての機能を果たしていることがわかる。また、四国居住者の未回答者の割合は16.9%であり、四国以外の居住者の未回答率39.7%を大きく下回った。

（4）瀬戸大橋利用時の交通手段の中でもっともよく使う手段

瀬戸大橋利用時の交通手段で最もよく使う手段を単一回答の設問では、898件の回答を得た（図1.5）。511件（56.9%）が自家用車利用であり、業務用自動車を加えた自動車での移動は59.5%に達した。四国居住者ではJR利用172件（43%）、自家用車利用184件（46%）であり、両者が拮抗する状況となっている。

（5）瀬戸大橋利用時に使ったことがある交通手段

瀬戸大橋利用時に使ったことがある交通手段を複数回答で問う設問では、1,630件の回答を得た（図1.6）。単一回答と同様に、自家用車利用が735件（45.1%）であり、最大の割合を占めた。居住者の地域別では、中国地方居住者では自動車利用が332件（52.0%）、JR利用が197件（30.9%）となり、自動車利用優位は変わらなかった。一方、四国居住者では自家用車利用が326件（39.7%）、JR利用が318件（38.7%）

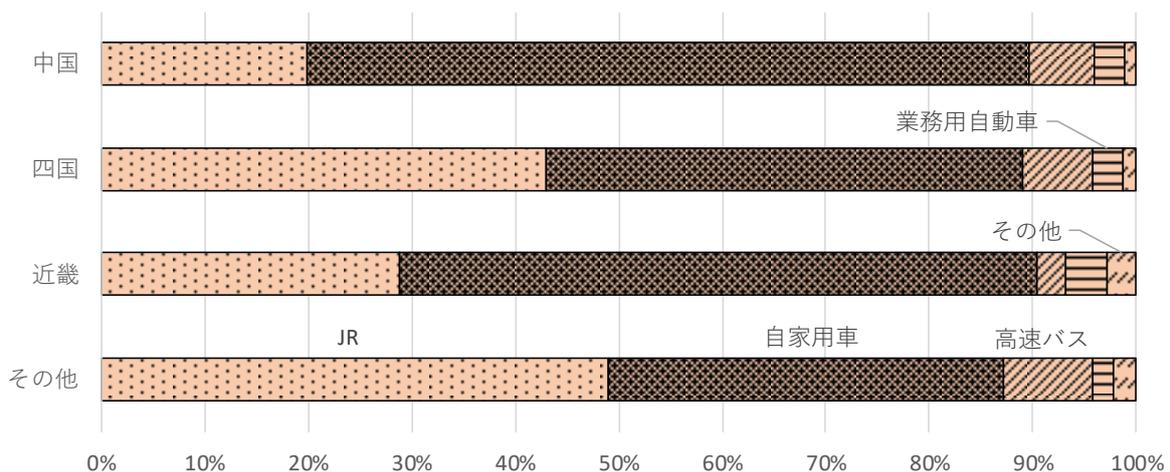


図 1.5 瀬戸大橋利用時の交通手段の中でもっともよく使う手段（回答総数：898）

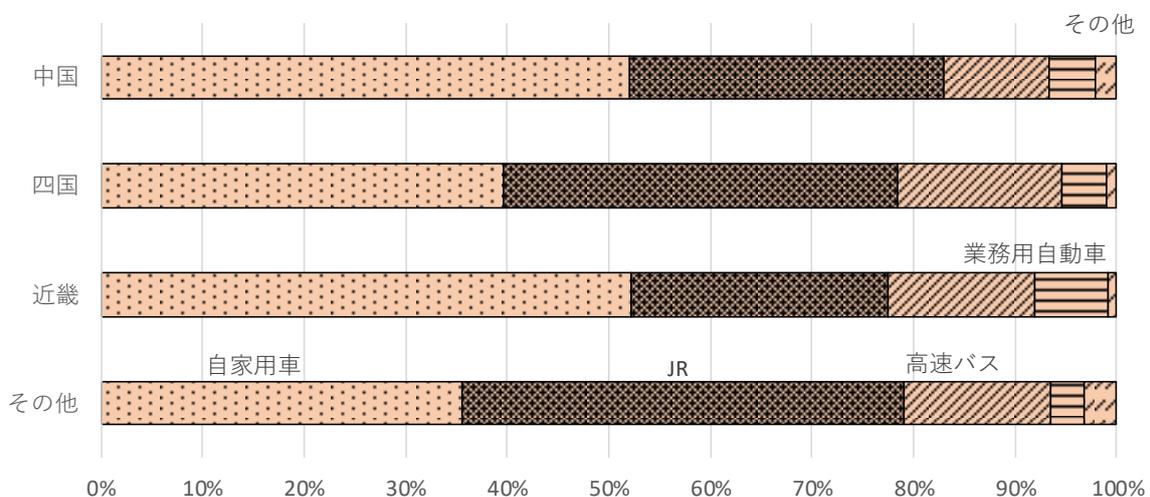


図 1.6 瀬戸大橋利用時に使ったことがある交通手段（複数回答，回答総数：1,620）

と単一回答よりいずれも低い値となった。それぞれの地域で高速バス利用の比率が高まっていることが特徴的であった。具体的には四国居住者 133 件 (16.3%)、中国居住者 65 件 (10.5%)、近畿居住者 16 件 (15.0%)、その他地域 9 件 (15.0%)、全地域の合計で 223 件 (13.9%) となった。交通手段を単一回答で答える設問 (Q1-4) では全 898 件の回答中高速バス利用は 57 件 (6.3%) にとどまっており、高速バスは 2 番手以降の交通手段として利用されていることがわかった。

また、四国居住者では JR 瀬戸大橋線または高速バスの公共交通機関を利用して瀬戸大橋を利用した経験が 814 件の回答に対して 451 件 (55.4%) と唯一過半数に達している。

#### (6) 瀬戸大橋利用の目的

瀬戸大橋の利用目的を複数回答で回答する設問では、観光と余暇を目的とした利用 (瀬戸大橋自体の観光、瀬戸大橋以外の観光、買い物、食事、その他余暇の合計値) が最も多い結果となった。中国地方の居住者では 456 件 (74.9%) となった。同様にその他地域と近畿の合算で 113 件 (72.0%)、四国では 497 件 (69.1%) となった。瀬戸大橋自体を観光目的としたという回答はその他地方で最も多く 8 件 (13.1%) であったが四国居住者の回答は 19 件 (2.6%)、中国地区居住者では 45 件 (7.4%) にとどまった。

また、四国居住者では 184 件 (25.6%) が買い物での利用と回答している。中国居住者の同様の回答は 45 件 (7.4%) にとどまっており瀬戸大橋を挟んだ両端で特徴的な差が生じる結果となった。

### 1.2.2 瀬戸大橋と観光・ショッピング

瀬戸大橋と観光およびショッピングについて、期間を過去 1 年間として、次の 7 項目を尋ねた (調査の「Q2」, 「Q3」, 「Q4」)。選択肢は、各図表および資料にある実際の調査用紙を見られたい。

- (1) 一番最近の瀬戸大橋を使った観光の目的地
- (2) 一番最近の瀬戸大橋を使った観光の期間
- (3) 瀬戸大橋の観光面での期待度
- (4) 一番最近の旅行で使った経路
- (5) 県外へショッピングに出かけた回数
- (6) 県外にショッピングに出かける主な理由
- (7) ショッピングに出かけた県外の地域

以下、回答結果を述べる。

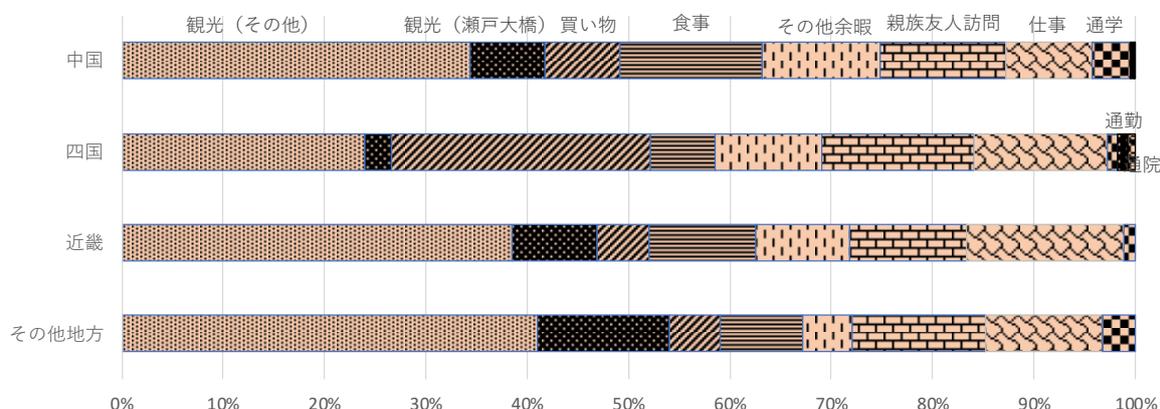


図 1.7 瀬戸大橋利用の目的 (複数回答, 回答総数: 1,485)

(1) 一番最近の瀬戸大橋を使った観光の目的地

瀬戸大橋の観光目的での利用時の目的地を問う設問（複数回答）で、本州側の居住者からは556件の回答を得た（図1.8）。そのうち317件（57.0%）が香川県を目的地とした観光であった。次いで愛媛県92件（16.5%）、高知県85件（15.3%）、徳島県62件（11.2%）など、四国全域へのゲートウェイとして、瀬戸大橋が本州と四国を結ぶ観光の大きなルートとなっていることが読み取れる。

四国側の居住者からは、576件の回答を得た（図1.9）。そのうち81.6%に相当する470件は、岡山をはじめとした中国地方が目的地であった。中国地区に次いで、関西72件（12.5%）、海外を含むその他地域34件（5.9%）となった。

四国以外居住者1,095人のうち、この質問に答えなかった（最近1年間に瀬戸大橋を利用した旅行経験がないと想定される）人は380人（34.7%）であるが、四国居住者の場合は、736人のうち126人（17.1%）にとどまり、四国発本州等各方面への観光での利用率の方が高い値となった。

(2) 一番最近の瀬戸大橋を使った観光の期間

瀬戸大橋を利用した観光旅行の期間についての設問では731件の回答を得た（表1.4、図1.10）。全体では日帰り389件（53.2%）、宿泊旅行342件（46.8%）となった。中国地区居住者では、日帰り185件（62.1%）、宿泊113件（37.9%）となった。四国地区居住者の結果からは、日帰り189件（56.1%）、宿泊148件（43.9%）となり、四国地方発の旅行者の宿泊比率が高い結果となった。また、中国四国以外のその他地地区の集計では宿泊旅行81件（84.4%）となり宿泊旅行の比率が格段に上昇する。

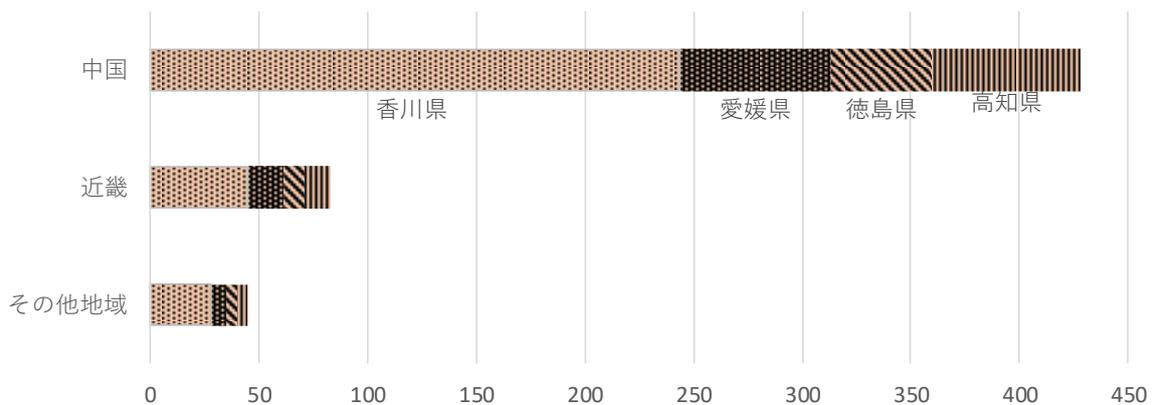


図1.8 瀬戸大橋を利用した観光で、四国外から四国への観光の目的地（回答総数：556）

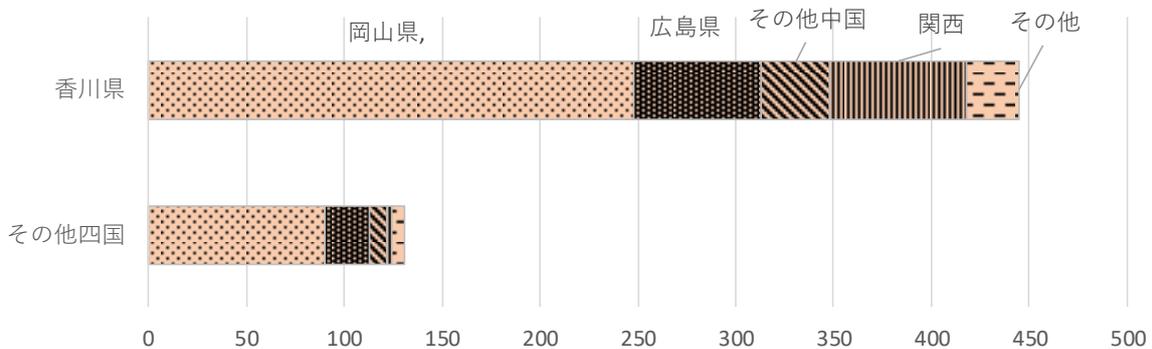


図1.9 瀬戸大橋を利用した観光で、四国から四国外への観光の目的地（回答総数：576）

表 1.4 瀬戸大橋を利用した観光の旅行期間

居住地	日帰り	1泊2日	2泊3日	3泊4日以上	合計
四国地域	189	93	40	15	337
構成比	56.1	27.6	11.9	4.5	100.0
中国地域	185	88	20	5	298
構成比	62.1	29.5	6.7	1.7	100.0
その他	15	45	25	11	96
構成比	15.6	46.9	26.0	11.5	100.0
合計	389	226	85	31	731
構成比	53.2	30.9	11.6	4.2	100.0

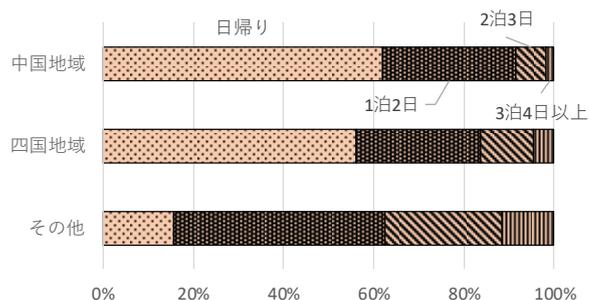


図 1.10 瀬戸大橋を利用した観光の旅行期間 (居住地地域別, 回答総数: 731)

(3) 瀬戸大橋の観光面での期待度

瀬戸大橋の観光面での施設や景観に対する期待度についての4段階プラス「わからない」で回答する設問を瀬戸大橋開通時の記憶が残っていると思われる40歳代以上と40歳未満の層に分けて集計した。

まず、与島パーキングエリアへの期待度(表 1.5, 図 1.11)では、調査の3分の1に相当する259人から「わからない」という回答となった。また、「わからない」以外の回答では、40歳代未満の層で212件の回答のうち178件(84.0%)が期待以上または期待通りと回答し、40歳代以上の186件(61.2%)を上回った。また、期待以下または期待しないといった否定的な回答では40歳代未満では34件(16.0%)にとどまったが、40歳代以上では118件(38.8%)となった。40歳未満の層では与島パーキングエリアに対して肯定的で期待しているという回答が多く、40歳代以上では期待度が低いという結果となり、年代により与島パーキングエリアに対する期待度はその差がはっきりと読みとれた。

次に、瀬戸大橋周辺の施設への期待度(表 1.6, 図 1.12)では、与島パーキングエリア同様に「わからない」が242件(31.4%)となり、40歳未満の層では、127人(36.7%)、40歳代以上の層では115人(27.1%)となった。一方、期待以上・期待通りと回答した40歳未満の層は181件(82.6%)となり、40歳代以上の184件(59.4%)を比率で上回った。与島パーキングエリアへの期待度同様、期待しないあるいは期待以下と回答したケースも40歳代以上に高い値が出ており、瀬戸大橋周辺施設と与島パー

表 1.5 与島パーキングエリアへの期待度 (年齢層別)

年齢	期待以上	期待通り	期待以下	期待しない	わからない	総計
40歳未満	37	141	17	17	134	346
40歳以上	20	166	72	46	125	429
合計	57	307	89	63	259	775

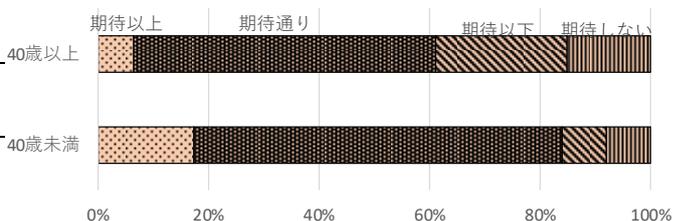


図 1.11 与島パーキングエリアへの期待度 (年齢層別, 回答総数: 775)

表 1.6 瀬戸大橋周辺の観光施設への期待度 (年齢層別)

年齢	期待以上	期待通り	期待以下	期待しない	わからない	総計
40歳未満	36	145	18	20	127	346
40歳以上	23	161	79	47	115	425
合計	59	306	97	67	242	771

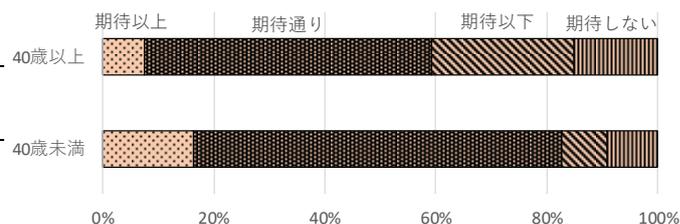


図 1.12 瀬戸大橋周辺の観光施設への期待度 (年齢層別, 回答総数: 771)

キングエリアの調査結果は40歳未満の層では高い評価が大勢を占め、40歳以上では逆に厳しい評価が大勢を占める結果となった。

瀬戸大橋の巨大さ美しさへの期待度（表1.7、図1.13）は、わからないとの回答が40歳代未満で全回答の17.6%、40歳以上で8.1%となった。与島パーキングエリアや周辺観光施設の問いに比較して、瀬戸大橋の巨大さ美しさへの認知度は高い。また、「わからない」を除いた回答で、期待以上または期待通りとの回答が40歳未満で272件（95.1%）、40歳以上で382件（96.2%）と非常に高い値となった。瀬戸大橋が好ましい印象をもって人々に強く認識されていることが確認できた。

最後に、瀬戸大橋からの景観への期待度（表1.8、図1.14）についての調査では、「わからない」という回答は全体の1割程度にとどまった。瀬戸内海の景観に対する評価は人々に根付いていると思われる、40歳未満の層では282件（96.2%）、40歳以上の層でも392件（98.0%）が期待以上または期待通りと回答している。世界的に有名な多島海美を誇る瀬戸内海の景観と瀬戸大橋の存在が人々に関連付けられて好ましい評価を受けていることが明確となった。

#### （4）一番最近の旅行で使った経路

直近の旅行で利用した本四架橋の通行ルート複数回答で問う設問では、複数回答により1,256件の回答を得た。利用実績の内訳は、JR瀬戸大橋線290件、瀬戸中央自動車道549件と、瀬戸大橋経由合算で839件となり、全体の66.8%に及んだ。調査地点が岡山・倉敷・高松の三都市であることも影響しているものと考えられるが、本州と四国を結ぶ最大の輸送ルートであることが改めて確認された。

中国地区居住者からは、436件の回答を得た（図1.15）。岡山県が341件の回答であったが、自動車道と鉄道を合算し瀬戸大橋の利用が281件（82.4%）となった。岡山県を除く中国4県居住者の回答は、数値は小さいながらも瀬戸大橋を利用した移動経路がこれら4県でも最大シェアとなった（広島県62件中32件、山口県10件中8件、鳥取県10件中7件、島根県13件中8件）。今回の調査では、瀬戸大橋が最大の利用ルートであった。

次に、四国居住者の利用経路（図1.16）では、香川県在住者428件のうち、127件がJR瀬戸大橋線の利用、160件が瀬戸中央自動車道利用となり、両方で67.0%を占めた。関西方面以東に移動の際に利用されていると想定される神戸淡路鳴門自動車道も120件（28.0%）となった。中国地方居住者の回答と

表1.7 瀬戸大橋の巨大さ・美しさへの期待度（年齢層別）

年齢	期待以上	期待通り	期待以下	期待しない	わからない	総計
40歳未満	103	169	2	12	61	347
40歳以上	148	234	7	8	35	432
合計	251	403	9	20	96	779

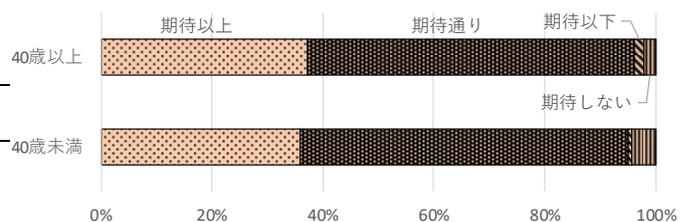


図1.13 瀬戸大橋の巨大さ・美しさへの期待度（年齢層別、回答総数：779）

表1.8 瀬戸大橋からの景観への期待度（年齢層別）

年齢	期待以上	期待通り	期待以下	期待しない	わからない	総計
40歳未満	119	162	2	9	54	346
40歳以上	185	207	5	3	32	432
合計	304	369	7	12	86	778

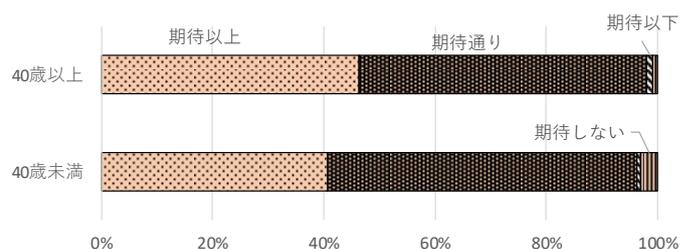


図1.14 瀬戸大橋からの景観への期待度（年齢層別、回答総数：778）

同様に、データ数は少ないものの、愛媛県（59 件中 31 件）、高知県（25 件中 21 件）は、瀬戸大橋利用による移動がいずれもそれぞれの地域での利用経路最大シェアとなった。自動車道に加え、鉄道線の存在が利用者の選択肢を増やしているものと考えられる。

中四国以外居住者の回答（図 1.11）でも瀬戸大橋利用は JR 瀬戸大橋線 50 件（20.7%）、瀬戸中央自動車道 79 件（32.8%）であり瀬戸大橋の利用が過半数を占める結果となった。一方、淡路島ルート（神戸淡路鳴門自動車道）73 件（30.3%）、しまなみ海道（西瀬戸自動車道）26 件（10.8%）、これらルート利用も一定数回答があり 3 つのルートが目的地や目的によって使い分けられている状況がうかがえる。

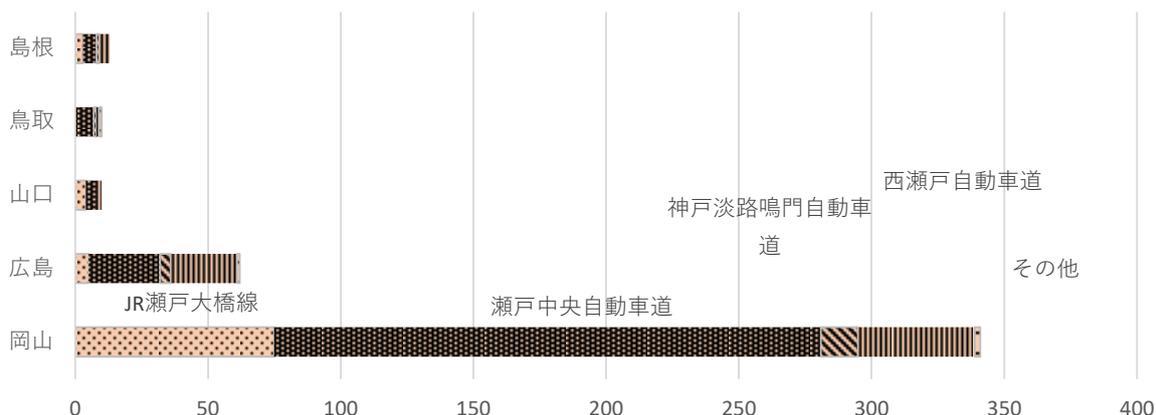


図 1.15 中国地方居住者の四国への観光目的での移動経路（複数回答，回答総数：436）

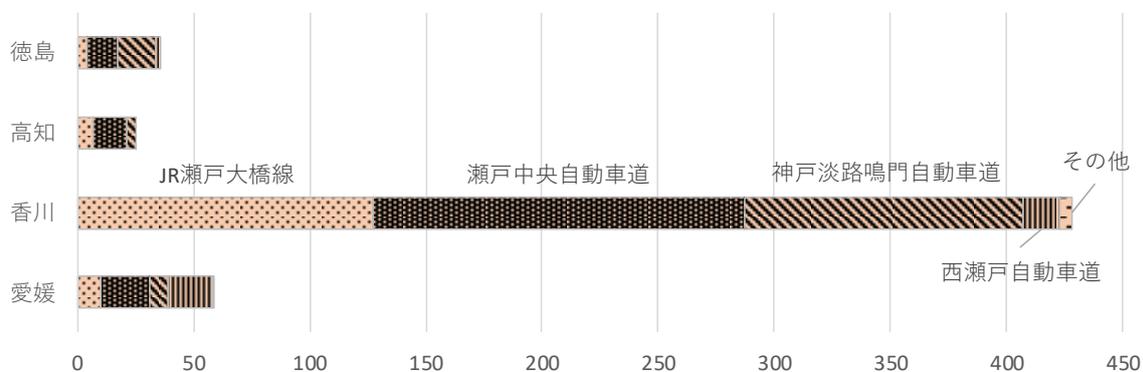


図 1.16 四国 4 県からの本州への観光での移動経路（複数回答，回答総数：548）

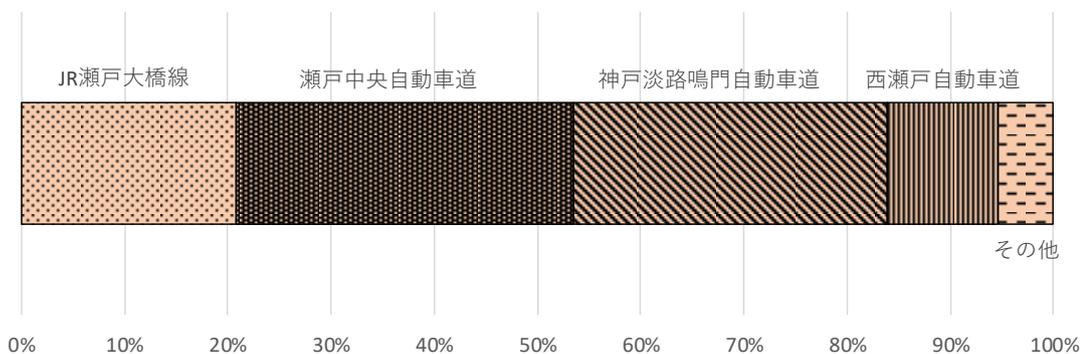


図 1.17 中四国以外の居住者の本州四国間の利用ルート（複数回答，回答総数：241）

(5) 県外へショッピングに出かけた回数

過去1年間の県外でのショッピング経験について頻度を求める設問では中四国居住者から947件の回答を得た（図1.18）。中四国全体では667件（70.4%）の回答者が県外でのショッピングを実施していた。年間1回から3回のショッピング回数が410件（43.3%）を占めた一方、10回以上の回答も85件（9.0%）であった。四国内居住者の県外ショッピングの傾向はほぼ中国四国全域と同じ傾向を示した。

本州と四国を結ぶ3本の橋により四国側から本州への移動にストレスがかからない状態ができあがっていることの裏付けとなりえる。

(6) 県外にショッピングに出かける主な理由

また、県外にショッピングに出かける主な理由では中国四国居住者597人から回答を得た（図1.19）。「品数が豊富であるから」が192件、「商業施設そのものに魅力があるから」が190件、「地元にはないブランドがあるから」が160件となり、3つの選択肢で90.8%を占めた。選択肢以外の自由記述では、「旅行のついで」、「出張の際に」、「ライブの際に」など、買い物目的以外の理由「ついででのショッピング」に該当する回答が50件（4.9%）あった。中国側と四国側の統計結果に大きな差異は現れず、両地域の往来にストレスがかかっていない状況をこの項目でも確認できた。

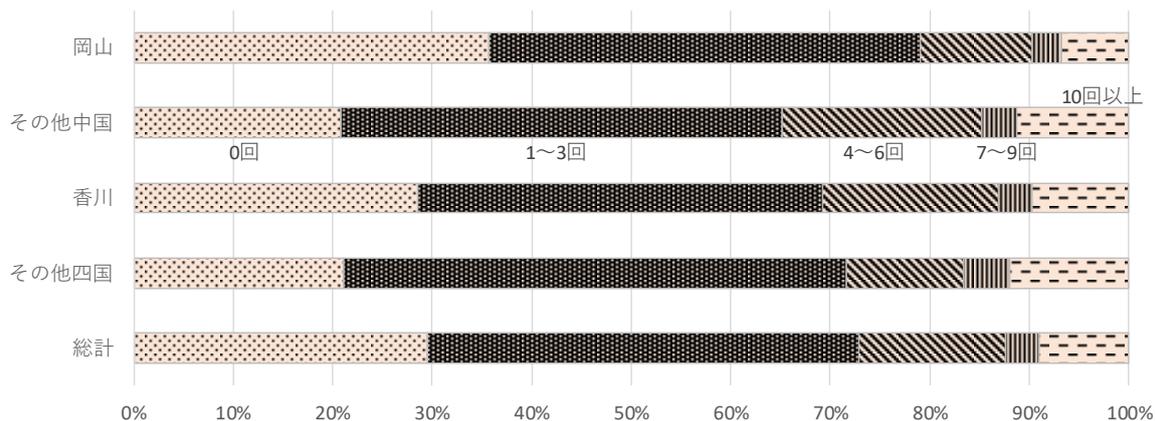


図 1.18 中四国居住者の県外ショッピング回数 (回答総数：947)

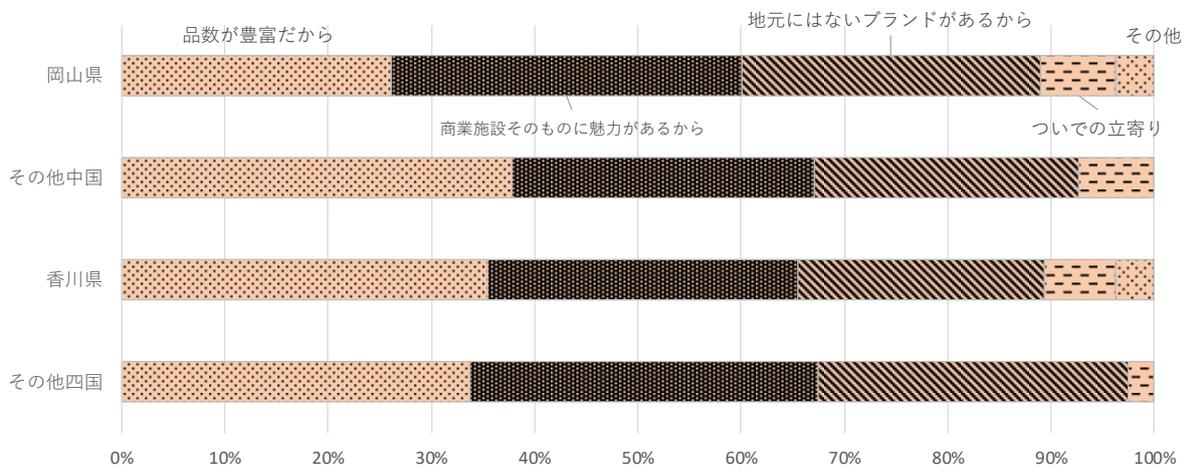


図 1.19 中四国各県から県外へショッピングに出かける際の主な理由 (回答総数：597)

(7) ショッピングに出かけた県外の地域

最後に中国 5 県，四国 4 県の居住者を対象として，県外ショッピングの実施場所の集計を行った。

中国居住者の回答（図 1.20）では，広島県居住者の回答で岡山と倉敷の合算が 114 件（64.0%）となり，広島県居住者が倉敷・岡山でショッピングを実施している状況が確認された。福山市，三原市，尾道市など広島県東部地域からの来訪者が想定される。本調査後の 4 月に開業した「THE OUTLETS HIROSHIMA」の影響が出ていない時期の調査であり，今後の動きが注目される。また，岡山居住者のうち 60 人（14.3%）が四国でのショッピングを回答した。瀬戸大橋による陸路移動の実現が人々の動きを軽やかなものにしてきている状況が読み取れる。なお，山口，島根，鳥取の各県のデータはデータ数が僅少であるため，データに基づく報告は行っていない。

一方，四国居住者の集計では回答に特徴がみられた（図 1.21）。徳島県居住者は四国内（42 件），関西（12 件），岡山と倉敷の合計（20 件）となり，関西地域でのショッピング比率が高い結果となった。高知県ではデータ数が少ない（31 件）ものの，岡山と倉敷の合算で 74.2%を占める結果となった。愛媛県居住者の回答では距離的に近い広島を含む岡山県以外の中国と回答した割合が 16 件（16.8%）にとどまる一方，岡山 26 件・倉敷 25 件の回答を得，過半数の 54.0%の回答となった。香川県居住者では岡山・倉敷・関西・その他中国の各エリアに回答が他県に比べて分散する傾向がみられたが，四国内他県という回答は僅少であった。

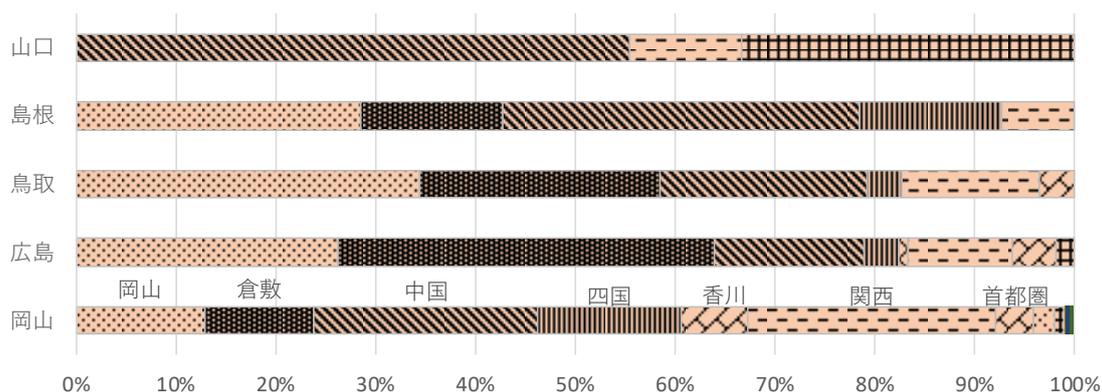


図 1.20 中国 5 県居住者の県外でのショッピングの地域（回答総数：585）

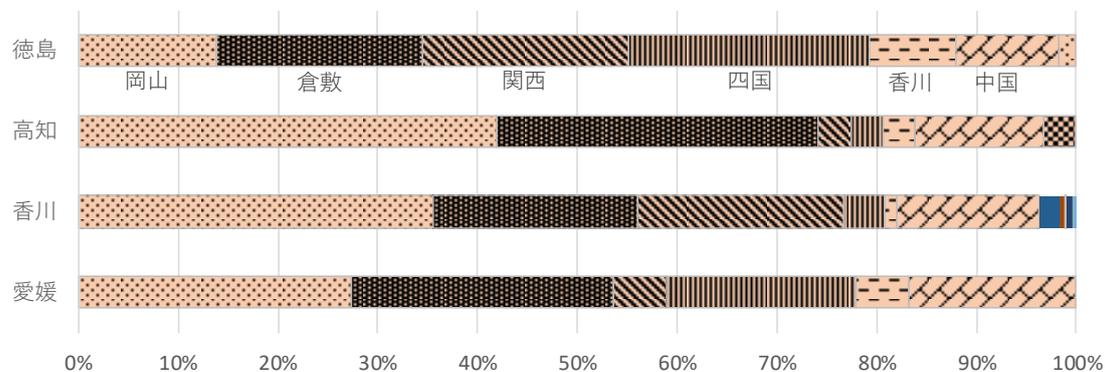


図 1.21 四国 4 県居住者の県外でのショッピングの地域（回答総数：617）

### 1.2.3 瀬戸大橋に対する重要度と実現度に関する認識

道路や鉄道などの交通手段を評価する観点として、「料金」、「所要時間」、「周辺の施設」、「地域の経済効果」、「地域間の交流」の5項目を設定し、それぞれの項目をどの程度重要視しているか（重要度）と、それぞれの項目が実際に瀬戸大橋ではどの程度実現されていると思うか（実現度）を5段階で尋ねた（調査の「Q5」）。この重要度と実現度の各項目を回答者の居住地や年齢別に平均を求め、重要度と実現度の違いや層による差異を考察し、現在の利用者の瀬戸大橋に対する評価を明らかにする。

表 1.9 は、居住地を岡山県、香川県、香川県を除く四国3県、それら以外の4つに分けて、重要度と実現度の平均を求めたものである。また、横軸に重要度、縦軸に実現度をとった座標上にプロットしたものが図 1.22 である。これらを考察する際、重要度と実現度の値の高低から、次の4つの読み取りができる。すなわち、

- A) 重要度・高－実現度・高（グラフの第1象限）：重要とされていて、実際に実現できている。
- B) 重要度・高－実現度・低（グラフの第4象限）：重要とされているが、あまり実現できていないと認識している。
- C) 重要度・低－実現度・高（グラフの第2象限）：あまり重要とされていないが、実際に実現できていると認識している。
- D) 重要度・低－実現度・低（グラフの第3象限）：あまり重要とっておらず、実際に実現できていないと認識している。

表 1.9 居住地別の重要度と実現度（平均値）

居住地	項目	重要度	実現度
岡山県	料金	3.92	3.02
	所要時間	3.86	3.64
	周辺施設	3.44	3.07
	経済効果	3.07	3.12
	地域間交流	2.95	3.10
香川県	料金	3.93	2.83
	所要時間	3.89	3.63
	周辺施設	3.33	2.93
	経済効果	3.18	3.16
	地域間交流	3.06	3.05
香川以外の四国	料金	3.92	3.16
	所要時間	3.89	3.41
	周辺施設	3.28	3.03
	経済効果	2.82	2.98
	地域間交流	2.70	2.94
その他	料金	3.82	3.18
	所要時間	3.84	3.49
	周辺施設	3.53	3.16
	経済効果	3.01	3.19
	地域間交流	2.85	3.15

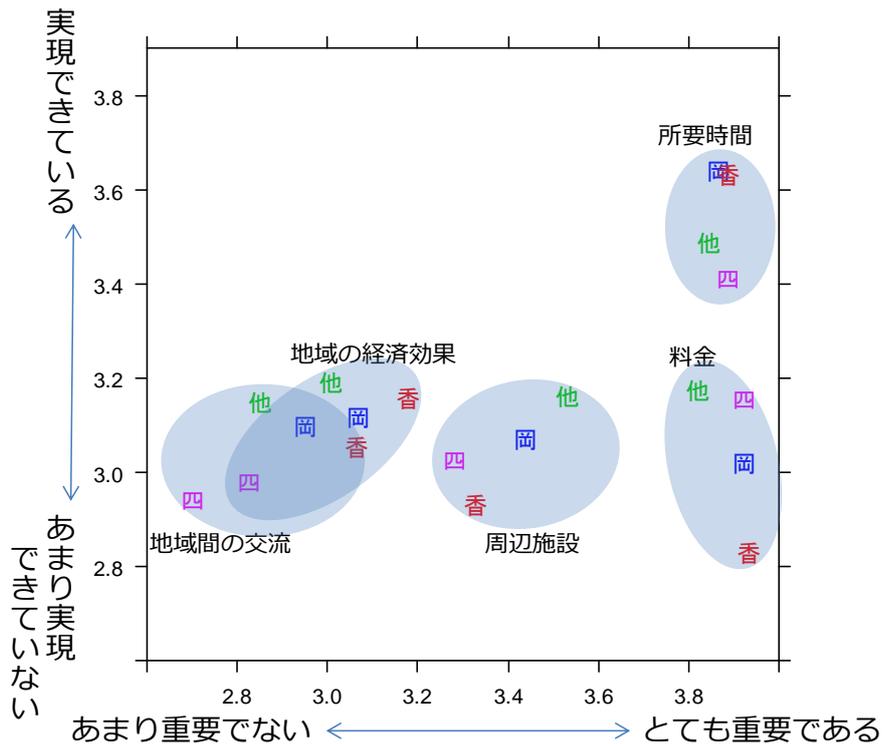


図 1.22 居住地別の重要度と実現度の散布図 (項目を楕円で囲んである)

の 4 通りであり、B となる項目 (グラフでいえば、右下の位置する項目) が改善の必要がある項目 (重要視されているのに実現できていない) で、D となる項目 (グラフの左下) はあまり意識されていない項目 (重要視もされておらず実現感も低い) ということになる。重視すべき項目が D に位置していると、認識として問題ということになる。

表 1.9 と図 1.22 から、重要度と実現度をそれぞれで考察してみる。

重要度では、「所要時間」、「料金」が高く、それに比して、「周辺施設」、「経済効果」、「地域間交流」が低い。瀬戸大橋のようなインフラにとって、「経済効果」や「地域間交流」は、建設目的として重要視されるべきものであるが、回答者のこれらに対する認識はあまり高くはないことがわかる。実現度は、「所要時間」は十分実現していると認識しているが、それに比して他は低く、実現性については満足していないことがわかる。全体に、重要度より、実現度の評価が低くなっており、重要さに比して実現されていないという認識になっているといえる。

次に、重要度と実現度の関連でみる。「所要時間」は重要度も実現度も高く (A の範疇)、概ね期待通りと認識していると解釈できる。つまり、所要時間は、交通手段としては、重要な要素とっていて、実際にも瀬戸大橋は時間短縮が実現できていると感じていることがわかる。「料金」や「周辺施設」については、B の位置になっており、特に「料金」は重要度と実現度の差が大きく、改善の余地がある項目といえる。一方、「経済効果」や「地域間交流」は D の位置となっている。重要度と実現度に大きな違いはないので、問題はないという判断ではなく、本来、これらの項目の重要度は低くあってはならないことから、むしろ B の位置にあるべきものとして、今回のような認識は問題視すべきところである。

次に、図 1.22 から、岡山県居住者と香川県居住者のみを抜き出し、両県の認識の違いをみている (図 1.23、項目ごとに両県を直線で結び対応させている)。

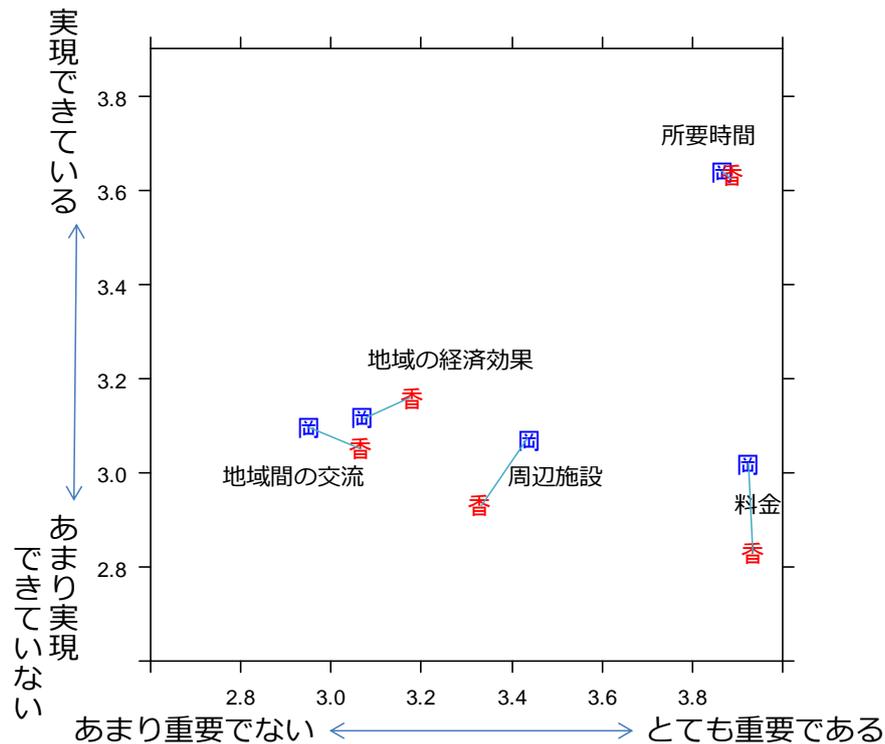


図 1.23 岡山県と香川県の重要度と実現度の散布図

「所要時間」については、両県で大きな差はなく、重要であり、よく実現できていると、両県とも考えていることがわかる。一方、「料金」については、両県とも「所要時間」と同じぐらい重要と考えているが、岡山に比べて香川の方が実現度がより低くなっていることから、岡山県居住者より香川県居住者の方が、まだ実現できていないと評価している、すなわち、料金がまだ高いと感じていることがわかる。「経済効果」や「地域間交流」について両県を比べると、岡山県居住者より香川県居住者の方が重要度が高くなっている。また、「経済効果」を除いた 4 項目とも香川県居住者の方が実現度に対する評価が低い（厳しい）。これらのことから、すなわち、香川県居住者の方が瀬戸大橋へよせる期待度が高いことがみてとれる。

同様の手法で、年齢層によって分けて考察してみる。物心ついたときに瀬戸大橋があった世代として 40 歳未満、橋がない時代を知っている世代として 40 歳以上と、2 つに分けて平均を求めた。5 つの項目で 2 つの年代を結んでプロットしたのが図 1.24 である。

これをみると、「所要時間」については、両年代とも重要で、かつ実現できていると考えており、大きな差はない。しかし、他の 4 項目では差がみられる。「料金」は、重要度も実現度も 40 歳未満の方が高い。「周辺施設」は、重要度はほぼ同じであるが、実現度については 40 歳以上の方が低く、その差は大きい。40 歳以上の周辺施設の充実に対する評価が厳しく、それだけ期待感があったことがわかる。「経済効果」、「地域間交流」は、実現度については両年代であまり変わらないが、重要度は 40 歳以上の方が大きくなっており、こういったインフラに対する意識は若い層より高いことがみてとれる。

40 歳未満に比べ、40 歳以上の方が、5 項目とも実現度に対する評価が厳しいことや瀬戸大橋のもつ経済的効果などを重視していることから、若い層より年配の層の方が瀬戸大橋への意識と期待が高いことがわかった。

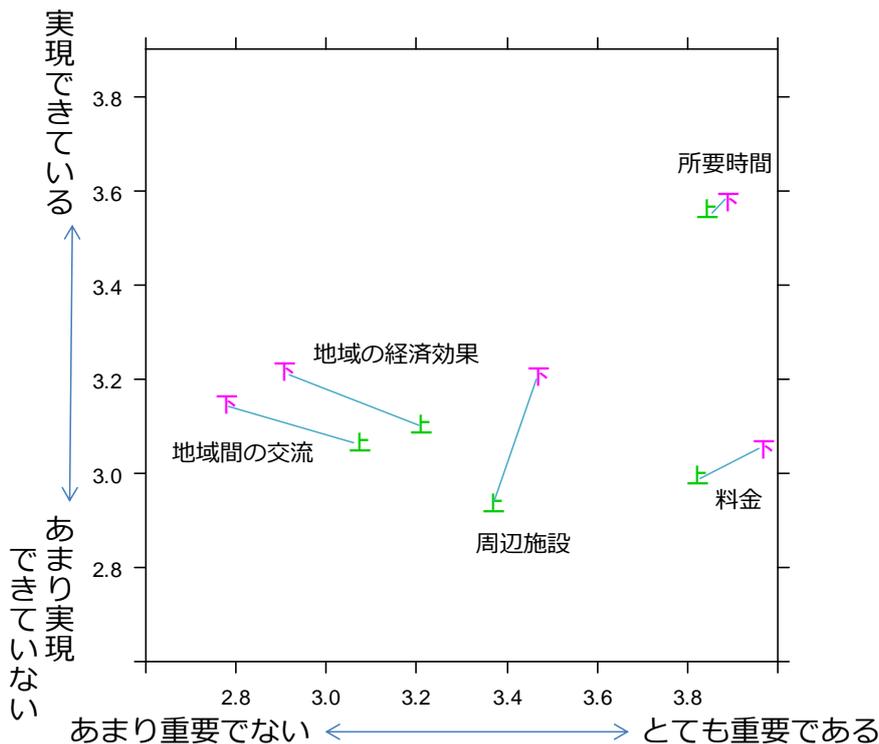


図 1.24 40 歳未満（「下」の文字）と 40 歳以上（「上」の文字）の重要度と実現度の散布図

### 1.2.4 瀬戸大橋の存在意義

街頭アンケートの最後では、回答者にとって瀬戸大橋はどのような存在であり、これからどのように発展していけばよいかを自由記述形式で回答してもらった（調査の「Q6」）。この全回答 713 件を計量テキスト分析で分析（使用ソフトは KH Coder 3, <http://khcoder.net/>）し、期待することについては、顕著な提案をあげる。

自由記述の中で使用される単語を取り出し、度数の多い順に並べたものが図 1.25 である。瀬戸大橋そのものや周辺の地域に関する語が多いのは当然として、「料金」、「安い」、「高い」といった料金に関する語が上位にきており、通行料への何らかの要望が多く記されていることがわかる。観光、景観などの瀬戸大橋の観光的要素や仕事や移動に関する語も比較的多くみられ、手段あるいは機能面への期待が記されていることがうかがえる。便利や気軽といった思いを示す語や、「シンボル」、「架け橋」といった象徴的な語もあり、発展に対して期待感をもった記述が多いことが観察される。

文の中に同時に用いられている語の関係（共起関係）をネットワーク図で表したのが図 1.26 である。これをみると、料金のことに関する大きな共起（図の左上）と、本州と四国をつなぐ交通手段に関する大きな共起（右下）が目立つ。料金を安くすることで、人の交流や利用が促進されることを期待している（将来への発展への期待としての）意見や瀬戸内海をはさんだ地域を結ぶ手段としての必要性を強調した（瀬戸大橋の存在意義としての）意見が多いことがわかる。また、新幹線や景観について触れている記述があることもわかる。

文節に分けた上での係り受けも考慮した語の頻度による対応分析を行う。図 1.27～1.29 が、年齢、職業、居住地の層を考慮して対応分析を行った結果である。



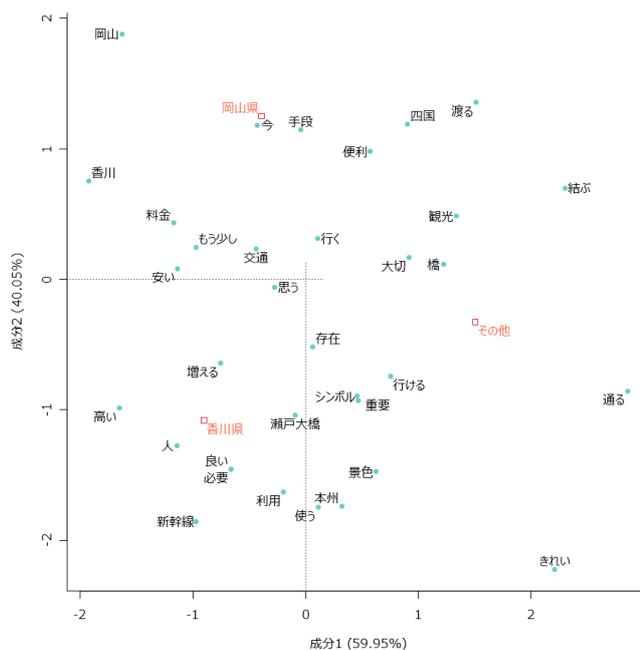


図 1.27 対応分析（居住地域別）

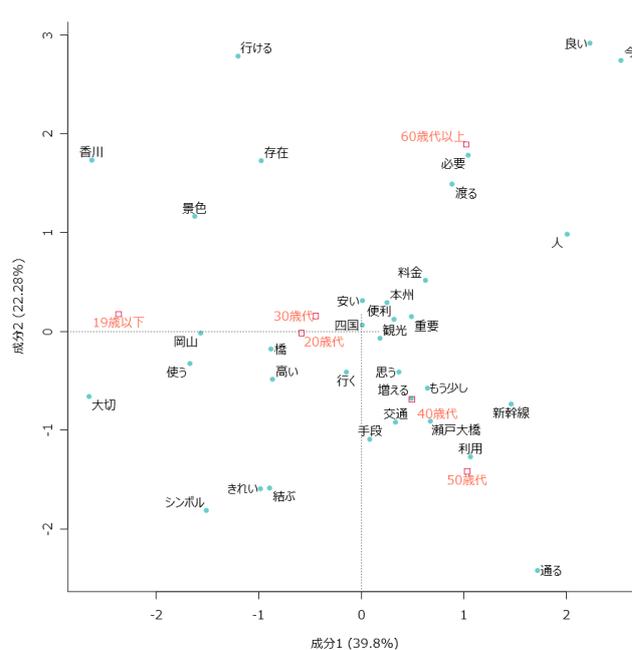


図 1.28 対応分析（年齢別）

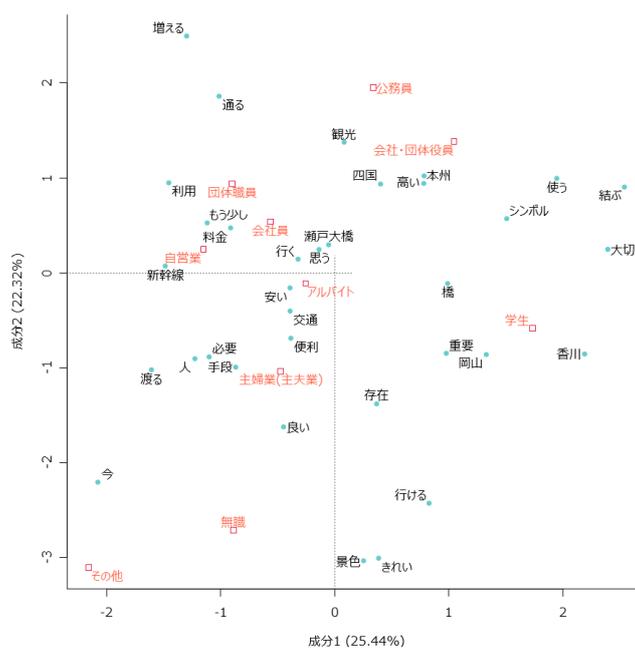


図 1.29 対応分析（職業別）

- ・ 自転車やバイク（50cc）も走行可能に。
- ・ 以前の週末にあったような ETC による大幅な割引や均一料金。
- ・ 本四備讃線以外の路線（予讃線など）を高速化や新技術の導入。
- ・ 新幹線の開通。
- ・ 周りにもう少し魅力的な施設ができること。
- ・ サービスエリアや与島の施設の充実。
- ・ 与島に釣りセンターの設置。

- ・立ち寄りレジャースポットの充実。
- ・子供の遊び場。
- ・安全に泳げる施設。
- ・観光施設やテーマパーク、グルメなど。
- ・回遊性のある観光ルートの開発。
- ・景色がよいことを売りにした企画やインスタ映えポイント等の設置。
- ・きれいな景色をゆっくり見れるスポットの設置。
- ・好きな所で車が停車でき、写真が撮れるようにする。
- ・瀬戸大橋にしかないイベントを開催する。
- ・イベントを増やして、SNS、カメラ映えする橋に。
- ・橋の上とか下とか普段行けないところの見学。
- ・橋上を利用した「瀬戸内フルマラソン」などの国際大会の開催。
- ・サイクリングを通じての観光開発。
- ・地場産業と観光、交通のタイアップ。
- ・土地の物産を生かす。
- ・リピーターを増やす策。たとえば「渡るマイレージ」。
- ・明石海峡大橋のようなイルミネーション。
- ・もっとドラマなどの舞台になれば、聖地巡礼などもしてもらえる。
- ・瀬戸大橋を多くの人にPRする。
- ・人との交流がもっとできるように。

### 1.3 考 察

1,329件の回答のうち、岡山県居住者が413件、その他中国地区124件、香川県373件、その他四国地区117件、合算で1,027件（全体の77.3%）であった。本州（岡山県）と四国（香川県）の居住地の違い、あるいは40歳を境とした世代別にどのような意識や活動に差があるかについて検討を加える。

#### (1) 瀬戸大橋の利用頻度と交通手段について

瀬戸大橋の利用頻度の設問では、月1回以上利用しているという回答が四国居住者の21.2%（103/486）となり、本州居住者の回答10.4%（56/536）を上回った。年2回以上の利用でも、四国居住者は73.3%（356/486）となり、本州居住者50.2%（269/536）を上回った。四国の人々の利用率が高いことは予想されたが、アンケート結果により裏付けられた。また、瀬戸大橋を利用時の最もよく使う交通手段は、「自家用車」による通行が最多となったが、四国居住者では、「JR」（318件38.7%）と「自家用車」（326件39.7%）が拮抗する結果となり、四国居住者の瀬戸大橋とのかかわり方が他の地域とは異なる傾向が示された。瀬戸大橋が四国内の人々の生活圏を本州側に拡大している様子が推測される。

#### (2) 瀬戸大橋と観光・ショッピング

観光を目的とした瀬戸大橋利用に対しては、本州居住者では34.7%（380人）が旅行実績なしと推定される「無回答」であったのに対し、四国側では、17.1%（126人）であった。四国側からの旅行先は多岐にわたり、未利用の比率が低いことは当然ではあるが、観光の移動手段としての重要性が確認された。ここで、年齢別の瀬戸大橋の観光面での期待度を、「期待以上」、「期待通り」を「高評価」、「期待以下」、「期待しない」を「低評価」としてあらためて合算集計する（表1.10）と、瀬戸大橋開通時代をよく知

表 1.10 瀬戸大橋の観光面での期待度の年代別回答シェア集計 (単位 %)

観光の観点	40 歳未満			40 歳以上		
	高評価	低評価	わからない	高評価	低評価	わからない
与島パーキングエリア	51.4	9.8	39.3	43.4	27.5	29.1
周辺観光施設	52.3	11.0	36.7	43.3	29.6	27.1
瀬戸大橋の美しさ大きさ	78.4	4.0	17.6	88.4	3.5	8.1
瀬戸大橋からの景観	81.2	3.2	15.6	90.7	1.9	7.4

らないと思われる 40 歳未満の若年層からの回答では、「わからない」という回答がすべての観点で、40 歳以上の結果を上回った。一方、「与島パーキングエリア」と「周辺観光施設」に対する評価では、40 歳以上に比べ「低評価」の割合が低い。また、「瀬戸大橋そのもの」と「瀬戸大橋からの景観」への評価では、「低評価」は拮抗する結果となった。40 歳以上の人々には、30 年間慣れ親しみ、日々利用している瀬戸大橋を観光資源として認識しにくくなっていると考えられる。逆に、40 歳未満の若年層では、親しみが薄い分、観光の対象として意識していると考えられる。次の重要度と実現度に関する質問において、周辺施設の重要度・実現度とも 40 歳未満の層で高い値となったことと整合性がみられる。2017 年に「日本の 20 世紀遺産 20 選」に選定された瀬戸大橋の観光資源としての利活用が今まで以上に期待されることである。

### (3) 瀬戸大橋に対する重要度と実現度

「地域間の交流」と「地域の経済効果」については、回答者の居住地により回答にばらつきはあるものの、「あまり重要でない」かつ「あまり実現できていない」が多い結果となった。本来、瀬戸大橋の機能として最も重視されなければならない 2 つの項目の回答としては、ふさわしくない結果といえる。考えられる理由としては、個人対象の調査で、企業団体を対象としていなかったこともあろうが、観光の分析と同様に、瀬戸大橋の存在が当然のものとして日常の中に溶け込み、かけがえのない資源といった認識を人々がもてなくなっているのではないかと考えられる。瀬戸大橋に関連する自治体や本四道路会社などの団体は、瀬戸大橋の役割と重要性について現状よりも強く情報発信すべきと考える。一方、「料金」は重要視すべき項目であるが、「実現できていない」(金額が高い)と認識している傾向が明確になった。特に、香川県居住者は金額重視かつ実現できていないという回答に集中したが、これは、利用頻度が他の地域よりも高く、日常の移動手段として瀬戸大橋が認識されていることの裏付けであろう。

### (4) まとめ

開通から 30 年を迎えた瀬戸大橋は、この間大きな問題もなくわれわれの生活にあり続けてきた。開通直後は、与島にはフィッシャーマンズワープが開設され、遊覧船やヘリコプターによる遊覧も事業化されていた。現在では与島パーキングエリアは残されており、年間約 74 万台の利用があるものの往年のにぎわいは失われている。近年、インバウンド旅行者が急増しているが、京都伏見稲荷大社や瀬戸内海の大久野島など、日本人の観光の対象として目立つ存在ではなかった場所に、多くの外国人旅行者が訪問している。つまりインバウンド市場の伸長は、日本の観光資源を改めて見直す契機となっているということである。瀬戸大橋においても、インバウンド観光に限らず、資源としての価値や観光対象としての可能性について、この 30 周年を契機に見直すべきではないかと考える。今回の自由記述の回答では、これからの瀬戸大橋の発展に対する提案をしてもらったが、ここには、施設の魅力向上、グルメ、独自イベント、マラソン大会など、瀬戸大橋の魅力再発見や観光振興に関するキーワードが多くみられた。これらの記述から、地域を活性化する資源としての瀬戸大橋への人々の期待を強く感じた。