

しまなみ海道開通 7 年後における沿線島嶼住民の 生活条件変化および海道開通の評価

角谷弘喜

A study on evaluation for change of conditions of life with citizens of IMABARI city, and for opening SHIMANAMIKAIDO coastal highway, at the present time of seven years after from opening

Hiroki KAKUTANI

Synopsis

This paper has the purpose to ask the merits and demerits of artery construction which connects HONSYU with SHIKOKU again, by how large of the external condition of the opening of the SHIMANAMIKAIDO sea way affected life and living environment of the islanders. And clarified here especially, that the change of daily living sphere area of the islanders by opening the sea way for service. The analysis was advanced on life change of the islanders, change of buying behavior, evaluation for the sea way opening, situation of utilization by the attention to whether life level of the islanders will do improve by the opening of the sea way, if it is further said, and this point.

Keywords: purchasing facilities, shopping expenditure, living sphere area, means of traffic change

1. 研究の背景・目的および方法

1-1. 研究の背景と目的

しまなみ海道は、本州（尾道市）と四国（今治市）をつなぐ第3番目の瀬戸内海横断高速道路として、1999年5月に開通した。この時は海道の途中に位置している生口島と大島（図-1）内の各一部区間が未完成であったため、尾道～今治間の全線を高速道路として通行することができていなかった。2006年5月になって、全線が高速道路として完了し一般道を経由しないで通行できることとなった。この道路の構造は、既存の瀬戸中央自動車道や東瀬戸自動車道とは異なっていて、自動車の通行に加え自転車や歩行者も通行できる、いわば、エコロジカル・デザインが意識された道路構造となっている。

近畿大学工学部建築学科

本研究は、海道が開通して7年が経過し、同時に全線が開通した現時点において、海道の開通という外的条件が、島嶼住民および旧今治市民の生活に与えた影響を明らかにすることを目的とする。本報告では、とりわけ購買行動の変化、地区ごとの影響の差異、開通前に比べ商業施設の利用状況にどのような変化が生じたか、などに注目するとともに、さらに、航路および海道の利用状況、海道開通に対する評価などの分析を通して海道開通による影響を明らかにする。

1-2. 研究の方法

調査の対象として、しまなみ海道が経由し、インターチェンジ（以下、IC）が設置されている伯方島、大島および、旧今治市（四国本島部分）を選定した（図-1）。前記の2つの島は、

Department of Architecture, School of Engineering, Kinki University

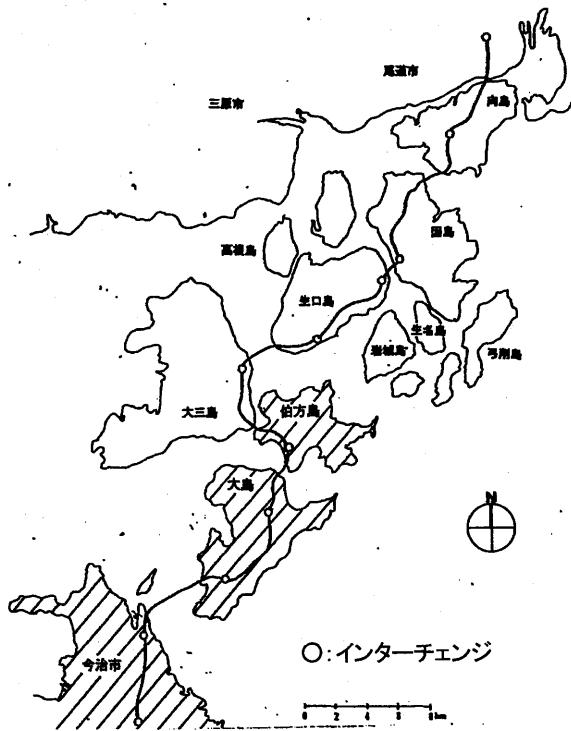


図-1 調査対象地区

2006年に、ともに今治市と合併して市域の一部となっている。今治市の四国本島部分は、旧今治市の北端部に位置する地域で、調査対象は、海道の南端部に設けられた2つのICを中心とした周囲2kmの範囲内の住戸としている。あわせてこれら3つの地域を調査地として選定し、全住戸の20%をランダムサンプリングにより抽出した。アンケート票の配票・回収方法は、戸別訪問調査依頼・留置自記式により実施した。質問した内容は、商業施設(地点)に対する品目ごとの購入傾向、利用頻度、交通手段、所要時間、満足度、自町(地区)内買物支出の割合、利用頻度変化、希望する商業施設、航路の利用とその変化、生活圏域の変化、海道開通に対する評価などである。

なお、アンケート票は、物品購入地点等の地域性を考慮して、伯方と大島地区を対象とする質問内容のものを同一版とし、今治北ICと今治ICを中心とした範囲のものを別版として、あわせて2種類とした。アンケートの配票・回収期間は、2006年11月27日～12月26日である。その結果、3地区を合わせて1169世帯に配票し、664世帯から有効回答を得た。アンケート調査の配票・回収結果を表-1に示す。なお、地区別に分析を進めるにあたっては、3地区ではなく、四国本島の今治ICと今治北ICの2地区を独立させて分析を行い、他方、伯方島と大島を合わせて、計4地区として分析を行っている。

表-1 アンケート配票・回収結果

調査対象地域	対象数 (A)	配票数 (B)	回収数 (C)	回収率 (%) (C)/(B) × 100	回収率 (%) (C)/(A) × 100
伯方島	548	113	113	100	20.6
大島	613	137	137	100	22.3
小計	1161	250	250	100	21.5
今治北IC	611	331	169	51.1	27.7
今治IC	1306	588	245	41.7	18.8
小計	1917	919	414	45.0	21.6
合計	3078	1169	664	56.8	21.6

2. 購買行動の現況と評価

2-1. 商業施設の利用状況

4 地区の居住者が生鮮食品や電気製品などいくつかの品目について、それらをどこの商業施設(購入地点)で購入しているか、あるいは、自町内での買物支出の割合がどの程度になっているか、さらに、買物環境にどの程度満足しているかなどに注目して分析をすすめる。

まず、最寄品の購入場所についてみると(図2-1の上側4本の帯)、自町内購入割合は、大島でやや低くなっているが、他の3地区では、ほとんどの住民が自町(自島)内で購入している。旧今治市居住者においても、島嶼部と同様に、最寄品はほとんどが自町内(「旧今治市内」)で購入されている。一方、電気製品などの買回品については(図2-1の下側4本の帯)、4つの地区はともに、最寄品に比べると、自町内での購入比率が低くなっている。とくに、伯方島と大島の住民は、島内に購買施設が充実していないこともあって、多くの住民が島外まで出かけて行って購入

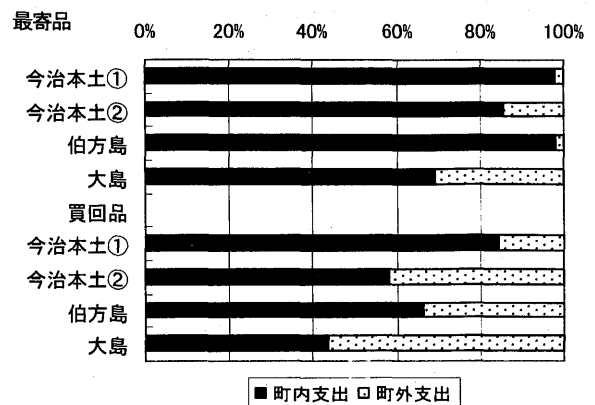
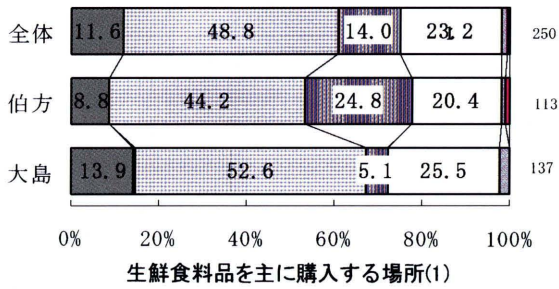


図 2-1 最寄品・買回品の町内外購入率

せざるをえない状況がうかがえる。島民が買物に出かけていく先(購買地点)としては、両島にとって同じ市内でもある旧今治市内が主となっている。このように、購入を、自町(自島)外に依存する(出かけて行って購入する)傾向は、四国本島に近い大島においてより顕著となっている。

このように、最寄品・買回品ともに、大島において、自島内での買物比率が低くなっている。他方、最寄品については、4地区とも、自町内で6割以上の多くが購入されている。しかし、買回品については、とくに大島で、自島内が5割以下と低くなっており、四国本島に近い島嶼においてかなりの割合が島外に出かけて行って購入されている(図2-1~2-5)。



注:図の左側から3つまでが自宅から500m未満の店(3種類)、4つ~6つまでが自宅から500m以遠の店(3種類)、7つ目以降が市外。図2-3、~2-5についても同様。

図2-2 生鮮食料品の購入場所(1番目・島嶼部)

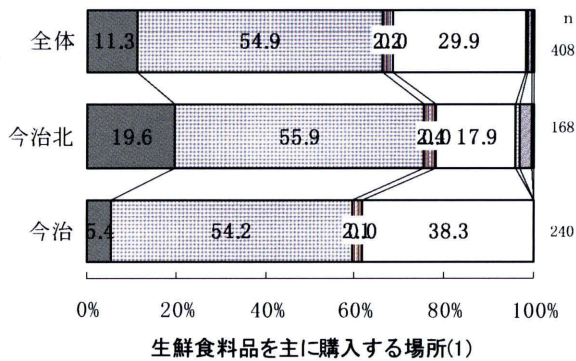


図2-3 生鮮食料品の購入場所(1番目・今治市本島)

2-2. 自町内での買物支出割合

各世帯のこの1ヶ月間の各町内における買物支出の割合についてみていく(表-2)。なお、買物支出の割合(の回答カテゴリ)は、質問の作成にあたり、「ほとんど自町内で支出した」と「ほとんど自町内で支出しなかった」をまず想定し、この両者の間を、25%の刻みで区分し、両極の2つのカテゴリを含めて全部で6

表-2 自町内での買物支出割合(島嶼部)

	合計	ほとんど自町内で支出した	75%以上	50~75%	25~50%	25%未満	支出しなかった	平均
全体	246	92 (37.4)	94 (38.2)	46 (18.7)	8 (3.3)	4 (1.6)	2 (0.8)	5.04
伯方	111	43 (38.7)	42 (37.8)	20 (18.0)	5 (4.5)	1 (0.9)	0 (0.0)	5.09
大島	135	49 (36.3)	52 (38.5)	26 (19.3)	3 (2.2)	3 (2.2)	2 (1.5)	5.00

(今治本島)

	合計	ほとんど市内で支出した	75%以上	50~75%	25~50%	25%未満	ほとんど支出しなかった	平均値
全体	406	61 (15.0)	181 (44.6)	127 (31.3)	25 (6.2)	10 (2.5)	2 (0.5)	4.62
今治北	167	33 (19.8)	70 (41.9)	47 (28.1)	10 (6.0)	7 (4.2)	0 (0.0)	4.67
今治	239	28 (11.7)	111 (46.4)	80 (33.5)	15 (6.3)	3 (1.3)	2 (0.8)	4.59

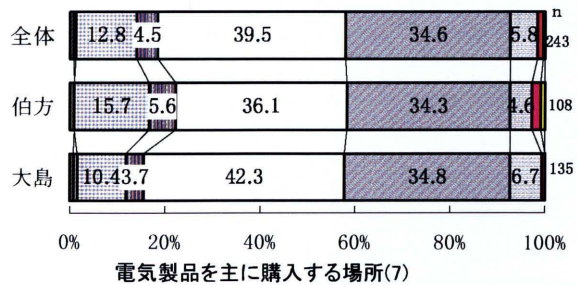


図2-4 電気製品の購入場所(1番目・島嶼部)

つのカテゴリに分けてたずねた。まず、自町内での支出割合の各カテゴリに6点から1点までの点数を与えて算出した平均値でみると、数値は、島嶼部の2地区において5点を上回っており、他方、今治市本島2地区では5点にとどいていない。このように、伯方や大島などにおいては、値が少し高く自町内における支出率が本島よりも多くなっている。これは、「島」という物理的に

閉鎖された環境が、一種のバリエーションとして作用し、島外への依存率を低下させたように思われる。四国本島から、より離れた位置にある伯方島の方が大島よりも島内支出割合がわずかに高くなっていることも含めて、結果的に、島嶼部において支出率がある程度高まったものと思われる。

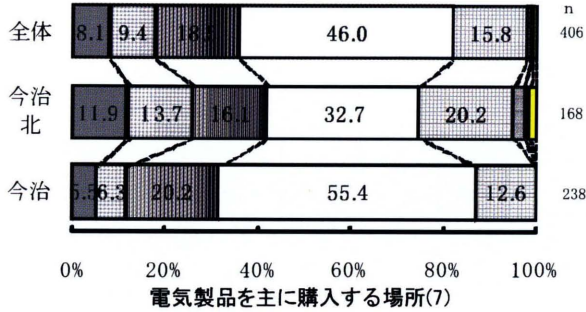


図 2-5 電気製品の購入場所(1 番目・今治市本土)

また、本島内の今治北ICと今治ICを比較してみると、今治北ICの方が、幾分高くなっており、市の中心に近い今治ICの方が自町内での支出割合が低くなっている。

表 3-1 満足度(地区別・島嶼)

	合計	満足している	まあ満足している	どちらでもない	やや不満である	不満である	平均値
全体	224 (100.0)	44 (19.6)	128 (57.1)	35 (15.6)	14 (6.3)	3 (1.3)	3.88
伯方	108 (100.0)	25 (23.1)	55 (50.9)	20 (18.5)	8 (7.4)	0 (0.0)	3.90
大島	116 (100.0)	19 (16.4)	73 (62.9)	15 (12.9)	6 (5.2)	3 (2.6)	3.85

2-3. 購買環境に対する満足度

既存の商業施設に対する居住者の満足度を、町別と年齢別との関係でみていく(表 3-1~3-4)。ここでも、最初に、平均値をみるが、平均値は、「満足」に 5 点を与え、以下、「不満」までの 4つのカテゴリーに順に 4、3、2、1 を与えて算出した数値である。この数値をまず、伯方島・大島をまとめて 1 地区とし、他方、今治本土を 1 地区として、島嶼部と本島部を対比してみると、今治本土の方が満足する割合がやや高く、0.3 ポイン

表 3-2 満足度(地区別・今治本土)

	合計	満足している	まあ満足している	どちらでもない	やや不満である	不満である	平均値
全体	412 (100.0)	167 (40.5)	173 (42.0)	68 (16.5)	4 (1.0)	0 (0.0)	4.22
今治北	169 (100.0)	73 (43.2)	64 (37.9)	29 (17.2)	3 (1.8)	0 (0.0)	4.22
今治	243 (100.0)	94 (38.7)	109 (44.9)	39 (16.0)	1 (0.4)	0 (0.0)	4.22

表 3-3 満足度(年齢別・島嶼)

	合計	満足している	まあ満足している	どちらでもない	やや不満である	不満である	平均値
全体	151 (100.0)	34 (22.5)	81 (53.6)	26 (17.2)	8 (5.3)	2 (1.3)	3.91
39 歳以下	14 (100.0)	1 (7.1)	5 (35.7)	5 (35.7)	3 (21.4)	0 (0.0)	3.29
40 歳代	36 (100.0)	12 (33.3)	17 (47.2)	7 (19.4)	0 (0.0)	0 (0.0)	4.14
50 歳代	46 (100.0)	12 (26.1)	25 (54.3)	6 (13.0)	1 (2.2)	2 (4.3)	3.96
60 歳以上	55 (100.0)	9 (16.4)	34 (61.8)	8 (14.5)	4 (7.3)	0 (0.0)	3.87

トほど大きくなっている。隣接している伯方と大島を比べると、伯方のほうが数値がわずかに大きいが大差ない。今治本島の、今治北と今治を比較すると、両地区の評価はともに良好であり、まったく差はない。

次に、評価(カテゴリーごと)の割合でみていくと、現在の買物生活に対して今治本島では、83%が「満足である」(「まあ満足」をあわせて)としている。この割合は、島嶼部(77%)よりも 6 ポイントほど高くなっている。今治本島の 2 地区を相互に比較すると、今治北よりも、今治の方が 84%とわずかに多くなっている。伯方と大島を比較すると、伯方 74%より大島 79%の方が 5 ポイント多くなっている。

次に、年齢との関係で満足度割合をみると(表 3-3,4)、島嶼部では、39 歳以下の若い年代において満足する割合が 43%

と低いのに対し、40歳代(81%)、50歳代(80%)、60歳以上(78%)の各年代において、満足する割合が高くなっている。一方、今治本島では、満足する割合は、39歳以下(88%)と40歳代(89%)で高くなっているが、対照的に、50歳代(78%)と60歳以上(74%)で、幾分低くなっている。

このように、年齢別に満足度の割合をみると、島嶼部では、40歳代や50歳代でその割合が多くなっているものの、今治本島においては、39歳以下と40歳代において、その割合が高く、島嶼部と本島部において満足する傾向が年齢層によって幾分異なっている。つまり、旧今治市の39歳以下の人たちが、島嶼部の同年代に比べ満足する割合が対照的に高くなっているのが年齢別にみたときの大きな特徴となっている。

3. 買物の仕方、生活の変化、希望施設

3-1. 商業施設の利用頻度変化

海道が開通する前と後における商業施設の利用頻度の変化を、想定される7ヶ所の購入地点についてみていく。まず、海道開通前後において、各購入地点の利用の頻度に「変化があったか否か」をたずねると(図3-1~3-3)、各地点とも、大部分が「変わらない」とし、「減った」という回答はほとんどみられなかった。そして、この傾向は、2つの島嶼地域において顕著となっている。伯方島の500m未満の距離にある3種類の店舗(中小店、コンビニ、スーパー)については、利用が「減った」という回答が、1割近くあり、増えたと減ったが拮抗した形になっている。しかし、500m以遠の距離にある3種類の店舗(中小店、コンビニ、スーパー)については、「増えた」とする割合が「減った」割合よりもかなり多くなっている。しかし、伯方島と大島の住民の半数以上が、「今治本島(旧今治市)」に対して(利用頻度が)「増えた」としており、とくに、大島では、6割以上が増えたとして目立っている。他方、今治市本島の居住者についてみると(図3-3)、その3割程度が、500m未満にある3種類の店舗(中小店、コンビニ、スーパー)に対して、利用頻度が増えたとしている。

このように各地区の買物頻度の増減をみると、しまなみ海道が開通してから以後、島嶼部・本島ともに、居住者の買物生活は頻度増大の方向で変化していることがわかる。

3-2. 希望する施設・希望しない施設

ここでは、3地区の住民が、どのような種類の購買・飲食施設を要望しているかについてみていく(図3-4~3-6)。伯方島の住民が最も強く要望している施設は、「総合スーパー」であ

表3-4 満足度(年齢別・今治本土)

	合計	満足している	まあ満足している	どちらでもない	やや不満	不満である	平均値
全体	273 (100.0)	112 (41.0)	114 (41.8)	45 (16.5)	2 (0.7)	0 (0.0)	4.23
39歳以下	80 (100.0)	41 (51.3)	29 (36.3)	10 (12.5)	0 (0.0)	0 (0.0)	4.39
40歳代	72 (100.0)	32 (44.4)	32 (44.4)	7 (9.7)	1 (1.4)	0 (0.0)	4.32
50歳代	67 (100.0)	21 (31.3)	31 (46.3)	15 (22.4)	0 (0.0)	0 (0.0)	4.09
60歳以上	54 (100.0)	18 (33.3)	22 (40.7)	13 (24.1)	1 (1.9)	0 (0.0)	4.06

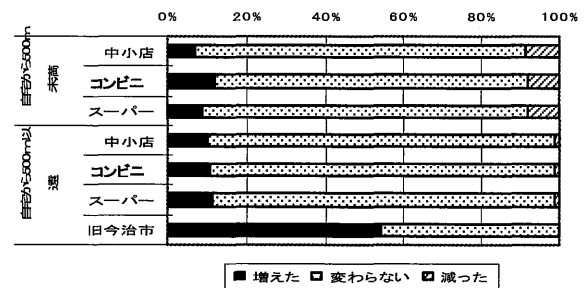


図3-1 購入地点ごとの利用頻度変化(伯方島)

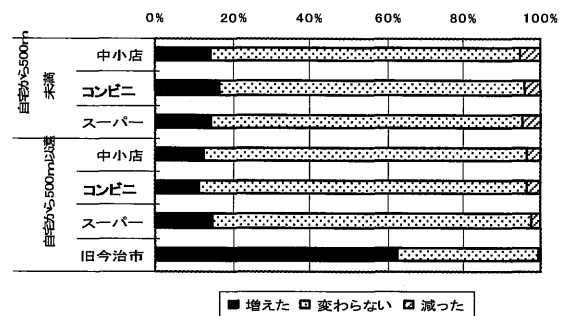


図3-2 購入地点ごとの利用頻度変化(大島)

り、ほぼ同じ割合で、2番目に、「本・CD」、「家電製品」などを要望している。大島についても、この3種類の業種を強く希望する傾向は同様であるが、大島では、第1番目に、「家電大型専門店」が希望業種としてあげられていること、次いで、

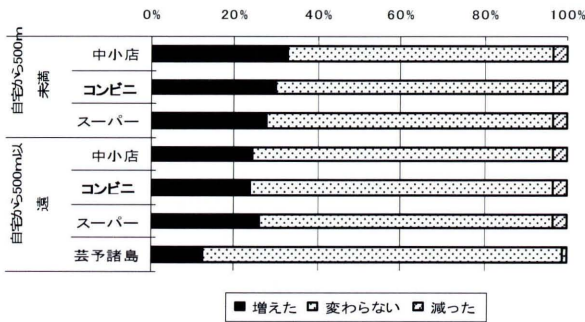


図 3-3 購入地点ごとの利用頻度変化(今治本島)

「本・CD大型専門店」であり、3番目に、「総合スーパー」となっていて、伯方に比べ「総合スーパー」に対する希望が大島でやや少なくなっている。しまなみ海道沿線における島嶼住民の日常生活にとっては、島内に不足している施設(商品を提供する)については、やむをえず、島外の施設で賄われることとなる。しかし、島外で購入するためには、そこ(島外)まで行くための交通に要する費用が商品価格に加算されることとなる。その負担増は、年1回程度の低頻度の場合には問題にならなくても、週1回や週2~3回といった高頻度になると、頻度に比例して負担も増大してくる。場合によっては、軽視できない切実な状況を生起させることがあるかもしれない。島民にとっては施設現況は所与の条件であり改変も容易ではない。このような、不利な状況を回避したいがために、島民は、総合スーパーと買回りを購入できる施設を要望しているのである。

他方、今治本島の住民は、伯方、大島に比べると希望する割合は全般に少なくなっているが、希望業種としては、「本・CD」や「家電製品」を要望する割合が目立っている。日常生活をしていくうえで、これらの2品目を扱う施設が本島住民にとって十分に満たされている状況にないことがうかがえる。

次に、年齢別にみていくと、島嶼部では、39歳以下と60歳以上において家電大型専門店、本・CD大型店、総合スーパーなど3業態に対する希望が目立っている。しかし、40歳代、50歳代では、家電と本・CDの2業態に特化し、総合スーパーの希望はやや少ない。今治本島も島嶼の希望傾向と類似しているが、細かい部分で少し違っている。すなわち、本島の39歳以下をみると、家電と総合スーパーの希望がとびぬけて多くなっている。また、40歳代では家電と本・CDの2種類が

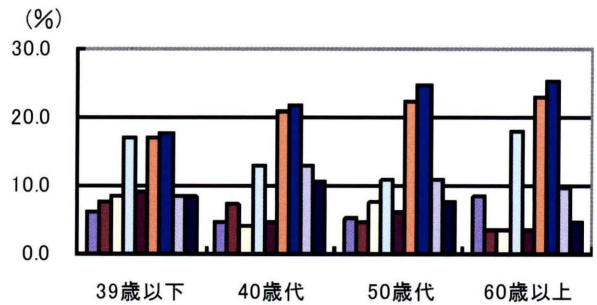


図 3-5 希望する購買施設(世帯主年齢別・島嶼部)

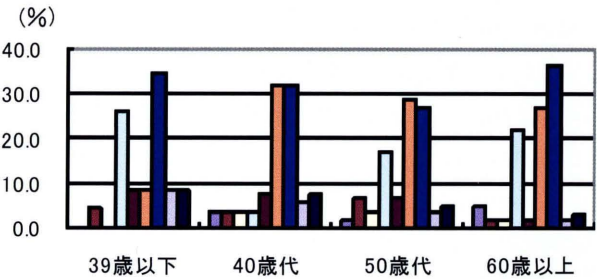


図 3-6 希望する購買施設(世帯主年齢別・今治本土)

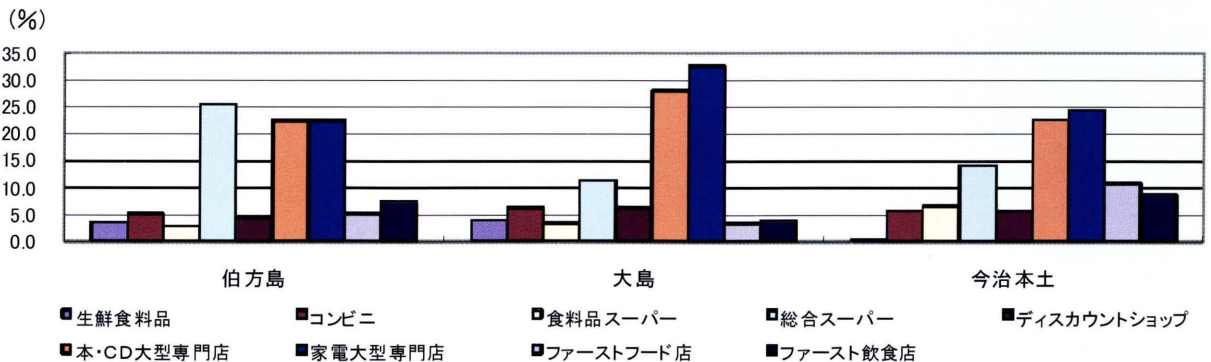


図 3-4 希望する購買施設の割合(地区ごと)

目立つ。50歳代と60歳以上では、家電、総合スーパー、本・CDの3種類に希望がバラツキてくる。次に、不要だと考えている(立地してほしくない)施設についてみていく(図3-7)。まず、伯方島と大島をみる。最も強く「要望しない」施設としては、「ファースト飲食店」(40/166)、2番目としては、「コンビニ」(32/166)があげられている。これらの施設は、店舗の業態の

長い歴史からみると、比較的最近発生したものであり、24時間営業のシステムをとるものが多い。島嶼部の2地区については、夜間を通して開いているこのような施設に対して、島民は、幾許かの違和感を抱いているように思われる。他方、今治市本島の住民が希望しない主な施設としては、コンビニとディスカウントショップの2業態となっている。

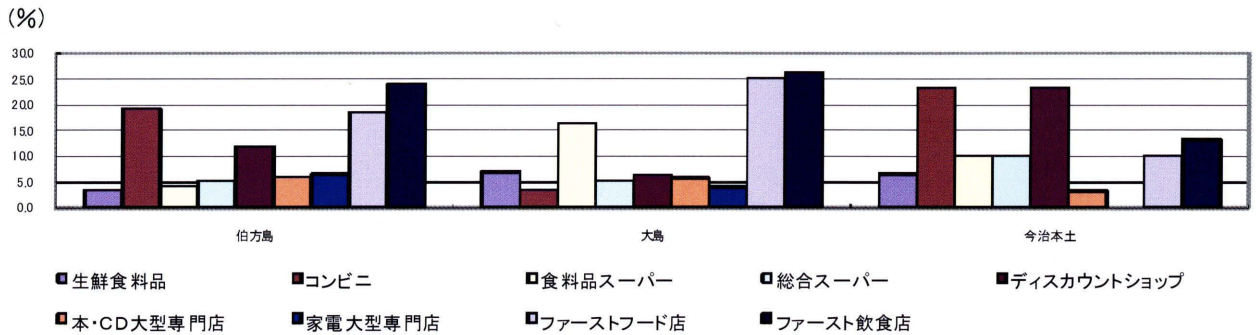


図3-7 希望しない購買施設の割合(地区ごと)

4. 海道の開通前後における交通手段の利用変化

4-1. 航路の利用変化

しまなみ海道が開通する以前における航路の利用頻度を図4-1、2に示す。伯方と大島においては、両島の約7割の人が「毎日」から「月1回」程度の頻度で航路を利用していった。利用頻度ごとの比率をみると、「毎日」(34%)と「月1回」(28%)

が多い。これに対し、今治本島地区においては、毎日から月1回の頻度が全体の約3割にとどまっている。利用頻度ごとの比率は、「月1回」(21%)が多く、島嶼に比べると航路はあまり使われていなかった。島嶼住民にとっては、航路は、島嶼外との交流手段として唯一の交通手段であるため、このような高い航路利用率となったものと思われる。

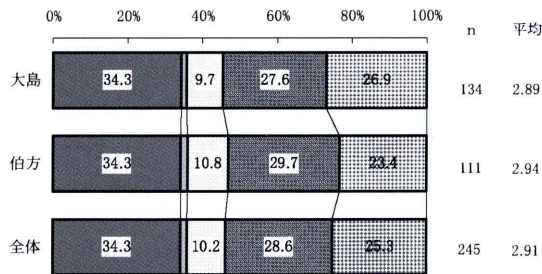


図4-1 海道の開通以前における航路利用頻度(島嶼)

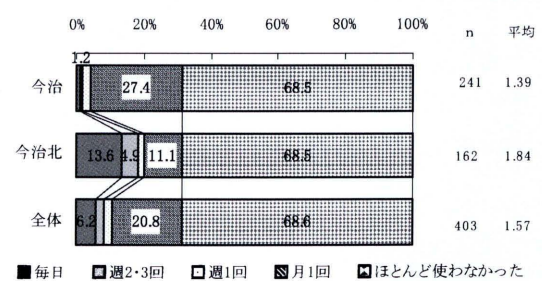


図4-2 海道の開通以前における航路利用頻度(本島)

4-2. 海道の現在の利用状況

次に、現在における航路の利用頻度をみる(図4-3,4)。航路は、しまなみ海道(道路)が開通したあとも一部の区間で存続しているものもある。存続している航路についてその利用頻度をみていく。伯方と大島においては、両島の約3割の人

が航路を(月1回以上)利用している。一方、今治本島については、約1割となっており、海道が開通する以前に比べ、開通後の航路利用は大きく減少している。利用頻度の割合を細かくみると、「毎日」と「月1回」が多い。海道開通以前の利用頻度に比べ、「毎日」の減少が目立つが、各頻度・各地区ともし

まなみ海道開通前の1/2以下に減少している。

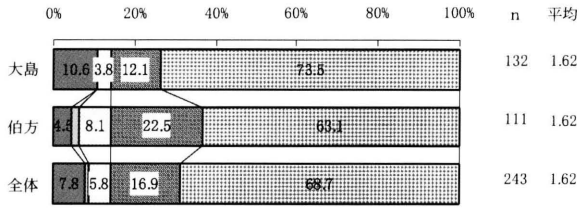


図 4-3 現在における航路の利用頻度(島嶼)

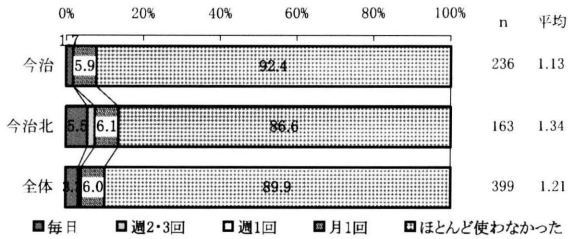


図 4-4 現在における航路の利用頻度(本島)

次に、しまなみ海道(高速道路)の利用頻度をみる(図4-5,6)。伯方と大島において、両島の約6割が海道を月1回以上利用している。利用頻度としては、「毎日」(24%)と「月1回」(23%)が多い。これに対し、今治地区においては、全体の約3割が海道を月1回以上利用している。利用頻度としては、「月1回」(27%)が主である。

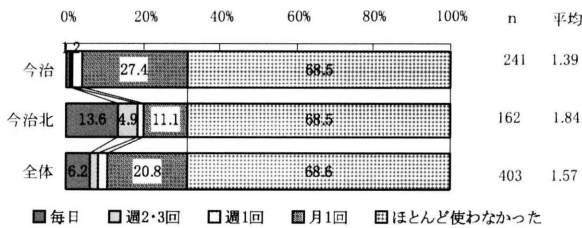


図 4-5 しまなみ海道の利用頻度(島嶼)

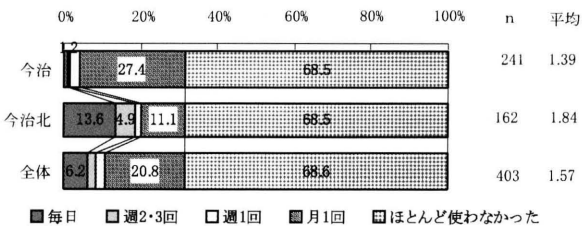


図 4-6 しまなみ海道の利用頻度(本島)

5. 生活環境・圏域の変化

5-1. 生活環境の変化

表5-1は、生活環境の変化について表明された自由意見を、4地区を2地区に括って、大きく「良くなった」と「悪くなった」の2グループに区分して聴いた結果をまとめている。この表をみると、伯方と大島地区については、ほぼ6対4の割合で「良くなった」が多くなっている。「良くなった」とする評価の内容としては、「交通が便利になった」や「買物が楽になった」などの指摘が多く、逆に、「悪くなった」とする評価の内容としては、「島の治安の悪化」や「交通量の増加」が最も多い。一方、今治地区については、ほぼ4対6で「悪くなった」とする評価のほうが多い。「良くなった」とする評価の内容としては、「交通環境が整備された」や「商業施設が増加した」などの指摘があり、「悪くなった」とする評価の内容としては、「交通量の増加」が主な指摘となっている。

表 5-1 生活環境の変化についての意見

	合計	良くなった	悪くなった
伯方・大島地区	102(100.0)	60(58.8)	42(41.2)
今治地区	96(100.0)	37(38.5)	59(61.5)

※()内は合計に対する構成比%である。

5-2. 生活圏域の変化

本項で分析する「生活圏域」とは、通勤、通学、買物等を含めて、日常生活行動において自宅から自宅外に出かけて行って利用する目的施設までの距離のことを指している。生活圏域の変化について表明された自由意見を2グループに括ったものの比率をみると(表5-2)、伯方と大島地区の居住者は、生活圏域が「広がった」と指摘した人が75%と多い。「広がった」とする意見の内容としては、「島外に行くようになった」や「自由に行き来ができるようになった」などの指摘が多くみられる。逆に、圏域が「狭まった」とする意見の内容としては、「航路による移動が不便になった」が目立った。交通手段として現在でも航路を利用している人にとっては、海道が開通したとはいえ、生活圏域が広がったことにはなっていない。一方、今治地区では、圏域が「広がった」という意見のみが表明されており、海道が開通したことによって本州等への移動手段が身近なものになっていることがわかる。

表 5-2 生活圏域の変化についての意見

	合計	広がった	狭まった
伯方・大島地区	67(100.0)	50(74.6)	17(25.4)
今治地区	109(100.0)	109(100.0)	0(0.0)

※()内は合計に対する構成比%である。

6. 海道の開通に対する評価

世の中のあらゆる物事に対して、「良い」、「悪い」をあからさまに判断することに無理があることは多い。しかし、ここでは、その点を承知で、あえて、「海道が開通したこと」に対して、地域住民がどのように感じているかを表明してもらっており、その結果についてみていく。表 6-1 は、海道の開通に対して満足度を聞いた結果を3つのカテゴリーに集約したものである。まず、伯方と大島の意識についてみると、比率にはあまり差がなく、ともに8割以上の人が「良かった」と答えている。しかし、全体で16%の人が評価(判断)を躊躇(どちらともいえない)しており、ごくわずかではあるが「良くなかった」と考える人もいる。今治本土についても2島と同様の傾向がみられるが、2島に比べ、躊躇する人(どちらともいえない)の割合がさらに多く(18%)になっている。

表 6-2 は、この評価を年齢別に整理したものである。まず、海道開通に対する満足度の割合が年齢によってどのくらい差があるかをみると、各年齢層とも開通して「良かった」とする割合が圧倒的に多くを占めている。とくに、39歳以下の若年層でこの比率が高く(90%)になっている。他方、躊躇している人と良くなかった人を合わせた割合は、40歳代以上で15%と多くなっているが、とりわけ、50歳代と60以上の中高年代において20%近くを占め目立っている。

このように、海道が開通したことに対してすべての住民が、「良かった」と思っているわけではない。海道は、一定程度の便利さを地域にもたらしたことは間違いないであろうが、一方で、海道が開通することで海道の存在が逆に不便にさえなったと思っている住民もいることは無視できないであろう。

7. まとめ

新・旧今治市内の3つの地区をとりあげて、居住者の買物行動、生活条件変化、および、しまなみ海道の開通に対する評価について分析を行った。各章でえられた知見を以下に要約する。

①購買傾向を、総体としてみると、島嶼の居住者は、「島内で賄う」というように、自宅から近いところで多くの購買行動がなされており、海道は、日々の購買などの手段として頻繁に利用されてはいない。しかし、しまなみ海道の開通は、良くも悪くも、島と他地域との交流を促進するきっかけになったことは間違いない。多くの住民から開通に対して概ね良好な評価を受けているが、同時に治安の悪化というマイナスの影響も受けている。

表 6-1 海道の開通に対する評価

	合計	良かった	どちらとも言えない	良くなかった
全体	632(100.0)	521(82.4)	103(16.3)	8(1.3)
伯方島	109(100.0)	93(85.3)	14(12.8)	2(1.8)
大島	126(100.0)	106(84.1)	18(14.3)	2(1.8)
今治本土	397(100.0)	322(81.1)	71(17.9)	4(1.1)

表 6-2 年齢別にみた海道の開通に対する評価

	合計	良かった	どちらとも言えない	良くなかった
39歳以下	91(100.0)	82(90.1)	8(8.8)	1(1.1)
40歳代	108(100.0)	91(84.3)	15(13.9)	2(1.8)
50歳代	109(100.0)	89(81.7)	19(17.4)	1(0.9)
60歳以上	112(100.0)	93(83.0)	17(15.2)	2(1.8)

②海道が開通してから7年が経った現在、島嶼住民にとってしまなみ海道は、島外との通勤や通学、通院などのための交通手段として重要な役割を果たすようになってきている。海道沿線のとくにICから近い住民の生活にとっては海道が欠かせない手段になっていることも間違いない。さらに、海道が開通したことによって、沿線住民の生活や地域社会が良好な影響を受けていることも確かである。しかし、一方で海道が悪影響をもたらしていることも見逃してはならない。海道は、地域社会へのサービス施設として、もっと卑近な存在になるべきものと思われるが、今のところ、そのようにはなっていない。また、自由意見でも表明されていたように、さまざまな問題点が解決されないまま時間が経過している。

③海道が開通してから「治安が悪くなった」という意見も出されており、海道が地域にもたらした影響は良い点ばかりではない。海道は航路のように、夜間の運行停止などの制約がないため、利用時間の面でサービスは向上した。しかし、利用には当然費用がかかることから、日々の購買などのために頻繁に利用される状況にはなっていない。航路の廃止や減便によって、島民が一種の利用制限を受ける形になっている。

参考文献

- 1) 藤井宏人・藤井尊規「しまなみ海道開通6年後における沿線島嶼住民の購買行動および生活圏域の変化」平成17年度卒業論文
- 2) 海洋架橋調査会「しまなみ海道」平成11年
- 3) NPO法人「木津町介護保険実態調査 調査結果報告書」平成14年