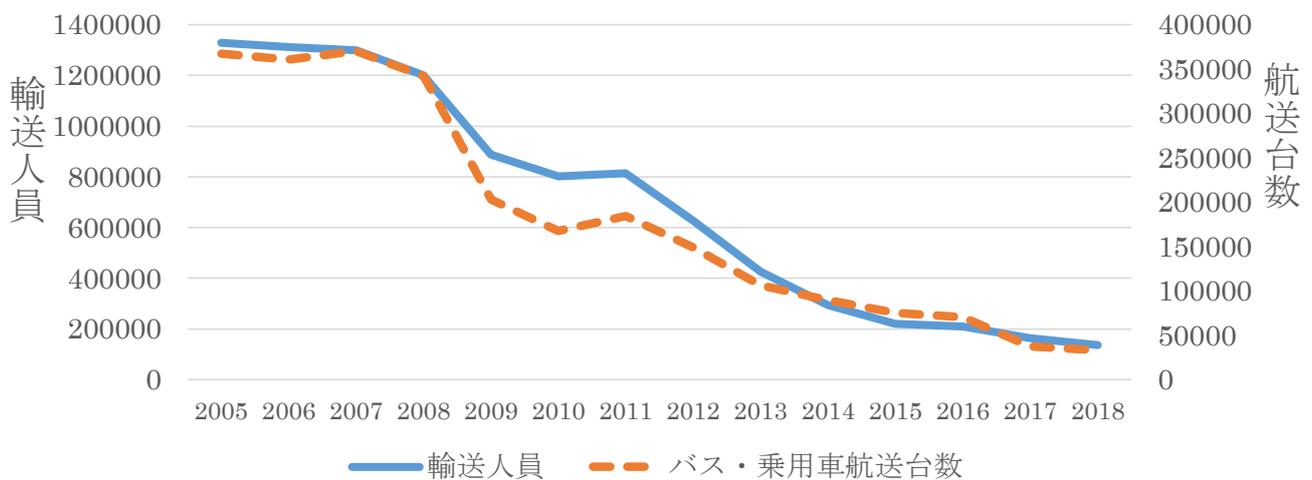




# 第198号 2019 / 1229 止市 宇高航路 109 年の 歴史に幕

■2019年12月16日、宇野～高松間の航路（以下、宇高航路）がついに休止となった。国鉄時代から109年目のことであり、瀬戸大橋開業とその後実施された橋の通行料金の大幅値下げにより交通の流れが完全に変わったことがその原因だ。確かに四国運輸局のデータを見てみると、瀬戸大橋開業直後は自動車の交通量は385万台だった。これが1998年になると、500万台を越えしばらくはこの水準で推移していたが、ETCの大幅値下げが行われた直後には800万台まで跳ね上がっている。一方で宇野～高松間の利用者数は、瀬戸大橋開業直後は大きく落ち込んだものの、20年近くは共存するかのようにある一定の水準を保っていた。ところが2008年から2009年にかけて大きく落ち込んでおり、ちょうど瀬戸大橋の通行料金が大幅に値下げされた時期にあたる。これが決定打になったと言える。そこからは下り坂を転がり落ちるように利用者が激減していき、少しずつ減便され、料金も大幅に値上げされた。瀬戸大橋の活況とまさに対象的だ。廃止直前の運行ダイヤはわずか5往復であり、定期の利用者数も数人程度ということでは、公共交通機関として維持していくのは困難だ。

### 宇高航路実績（直近14年間）



■ここで宇高航路の休止が「時代の流れなのだから仕方がない」という一言で片づけるのは少し早合点である。少なくとも20年間は共存し、またフェリー事業者も生き残りをかけ利用促進策を打ってきたことも事実だ。それでも利用者の減少に歯止めがかからず「減便→サービス低下→利用者の減少→減便」という悪循環が繰り返された。これは岡山市内においてもすでにあらゆる公共交通の場面で起こっていることである。今後は瀬戸大橋のみが中国地方と四国地方を結ぶ動脈となる。しかし、自然災害の脅威や開業から30年が経過し、経年劣化が懸念されるなど「橋があれば絶対に安心」という保証はない。瀬戸大橋が長期的に通行止めになることも備えた代替交通手段の整備を早いうちから進める必要がある。

■そして、何よりも私たちが考えないといけないのは、瀬戸大橋の料金値下げが高速道路利便増進事業の活用など、国をはじめ沿線の県といった自治体が税金を投入して実現したということである。もちろん、税金を投入したことについての是非を問うつもりはここではない。全ての国民から徴収し、広く社会に還元されるべきものであるし、瀬戸大橋の通行料の引き下げとそれに伴う通行料の増加は紛れもなく大きな成果であると言える。宇高航路についても岡山県と香川県、玉野市と高松市の2県2市であわせて1500万円の補助金を出しており税金を投入して維持に努めてきた。ただし、橋に投入された税金は億を優に超えている。公共交通と道路がうまく共存し、災害リスクにも備えた交通ネットワークを描けなかったかという思いも湧いてくる。

■ともかく2019年12月16日をもって宇高航路が休止になった。「廃止」ではなく「休止」なので将来的には復活の可能性を否定するものではないが、実際には極めて難しいであろう。今後、私達市民1人1人が出来ることは今ある公共交通を残したいと思うかどうか？そして、残したいと思うならば行動に移していく必要がある。宇高航路の便数が10往復から5往復に減便された時の記事には「通勤・通学時間帯の運航を確保する一方、利用者が少ない午後を中心に取りやめた」とし、これを受け利用者のトラック運転手の方は「より不便になった。(中略)基本は瀬戸大橋経由になるだろう」と述べた。フェリー会社は厳しい実情に対する苦渋の決断に「航路存続のためと理解してほしい」という言葉を残しており、極限まで経費を節減し存続の道を図ってきた。わずか2年前のことである。自分たちの身の回りの電車やバスはいかがだろうか？手遅れになる前に行動する必要がある。令和時代は、地域で一丸となって生活の足を考えていくことが求められるであろう。宇高航路の示唆を、無駄にしてはならない。

注) グラフは四国運輸局の「四国における運輸の動き」の各年度版から作成



かつては1日150往復以上が運行された宇高航路。最後の一隻は何を思う？

NPO 法人公共の交通ラクダ(RACDA)

事務局 〒700-0823 岡山市北区丸の内 1-1-15 禁酒会館 3F TEL&FAX 086-232-5502

E-mail: info@racda-okayama.org

URL: <http://www.racda-okayama.org>

RACDA

検索

