

論
説

社会資本整備の効果

倉 橋 透

一 はじめに

近年、公共事業が批判されてきている。その論点は、財政破綻、効果の薄い社会資本整備、環境破壊・健康被害、中央集権による執行体制、国会で審議されない公共事業計画など多岐にわたっている。^① そのうち財政破綻及び公共事業の効果については、財政制度審議会の財政構造改革特別部会の検討を中間的にまとめた「財政構造改革白書」^②には次のように記されている。

公共投資による社会資本の整備は限られた貴重な財政資金を投入して行うものであり、その負担は現

在または将来の国民に帰着することを考えると、社会経済情勢に照らして真に必要な分野に行うこと

が必要であり……(同書、一九二頁)

こうした財政構造改革の議論はやがて財政構造改革法、公共事業関係予算の削減へとつながっていく。また、一九九七年三月をヤマとして景気は下降局面に入り現在低迷が続いている。この状況においても公共事業による景気刺激が全面的な賛同をえられないのは、財源との関係で十分な効果が発揮されるかどうか疑問視される点があるからであろう(日本経済新聞世論調査によれば緊急経済対策に望む政策として公共事業の積み増しをあげる者は一五・八%に過ぎない。^③)

そこで、本稿は、社会資本整備の効果について整理するとともに、効果的な社会資本整備のあり方について検討することを目的とする。

本稿の構成は以下のとおりである。「一 社会資本の整備効果」では、社会資本の整備効果を分類し、計測手法、計測事例を紹介する。「三 本州四国連絡道路の整備効果」では、ケーススタディーとして本州四国連絡道路の整備効果について述べる。「四 効果的な社会資本整備の方策」では、「効果の薄い社会資本整備がなされている」とされる理由について考察し、効果的な社会資本整備のために必要な方策について検討する。「五 おわりに」では、本稿を総括するとともに今後の研究の進め方について述べる。

二 社会資本整備の効果

社会資本整備の効果を主に道路を念頭において分類すると図1のとおりである。

また、各効果に係る説明、計測手法、計測事例を示すと表1のとおりである。

効果の分類は論者によって異なる場合がある。すなわち、道路投資における「景観を含む空間機能に関する効果」(図1では「環境アメニティーの向上」で代表されている)は山根^③中村(一九九七)では間接効果に区分されているが、井原(一九九七)^⑤では、直接効果とされている。これは、直接効果を交通市場において発生するものに限定する前者の見解と、限定しない後者の見解の差によっている。また、本稿では、「救急車や消防車がいつでも実際に駆けつけられる」という「地域セキュリティの向上」と、「一朝ことあったときには救急車や消防車がいっでも駆けつけられるので安心である」という「オプション価値」を含む「存在効果」を分けているがこの場合の「地域セキュリティ向上」と「オプション価値」とは極めて近い概念である。その点でこの分類は便宜的なものである。

一方、計測手法のうち、ヘドニック法については「地価関数推定に際しての多重共線性及び関数型設定の恣意性」^⑥が、またCVMについては「質問方法に問題があったり、サンプルに問題があると、アンケートの回答結果にゆがみ(バイアス)が生じ、評価結果の信頼性が低下する可能性」^⑦が指摘されており、実際の計測に当たっては注意する必要がある。

ここで、今後重要性を増すと思われる文化に係る社会資本整備及び環境について考察したい。建設省「文化を守

り育む地域づくり・まちづくりの基本方針^⑧にみられるように文化に係る社会資本に対する支出は今後長期的に増加するものと思われる。こうした文化的な社会資本がもたらす効果は存在効果が大きいと考えられるが、実際に文化的な社会資本の効果については何をどのように計測するのか明確でない場合も存在すると思われる。また、環境についても社会資本整備によりそれが向上する場合のみならず影響を受ける場合についても評価しなければならぬことはいうまでもないが、最も利用される手法と思われるCVMには前述のようにバイアスの生じる可能性がある。こうした文化や環境に係る効果の把握手法のあり方について一層の研究が必要であろう。

三 本州四国連絡橋の整備効果

次に、社会資本整備の効果のケーススタディーとして本州と四国を結ぶ橋である本州四国連絡橋の整備効果について述べる。

まず、本州四国連絡橋の概要について述べる。明治二二年、香川県議大久保謙之丞は、讃岐鉄道開業の祝辞の中で、本州と四国の間に架橋することを提案した^⑨。これが本州・四国間の架橋論のはじまりとされる。その後、昭和三〇年の紫雲丸事故を経て、新全国総合開発計画(昭和四四年)により後述する三つのルートが決定され、翌四五年には本州四国連絡橋公団が設立された。第一次石油危機(昭和四八年)により工事の実施時期が遅れたものの、昭和五四年には最初の橋である大三島橋が開通した^⑩。また、昭和六三年には児島一坂出ルートが開通し、本州と四

国がはじめて結ばれた。それ以降も順次供用が開始され、平成一年五月の新尾道大橋、多々羅大橋、来島海峡大橋の開通により、三つのルートの本州四国連絡橋が概成する。

三つのルートは東から神戸―鳴門ルート、児島―坂出ルート、尾道―今治ルートであり、道路についてはそれぞれ神戸淡路鳴門自動車道、瀬戸中央自動車道、西瀬戸自動車道の三つの国道が通っている。また、児島―坂出ルートは鉄道併用橋であり、JR本四備讃線が通っている(図2)。

本州四国連絡橋にかかる道路(本州四国連絡道路と称する)は道路整備特別措置法第七条の七に基づいた有料道路である。財源としては当面、財政投融资資金や国・地方の出資金等により調達されているが、最終的には料金収入によりそれらの資金が償還される仕組みとなっている^①。

次に、本州四国連絡橋の整備効果は、表2―表3、図3―図7のとおりである。

児島―坂出ルートについては、開通以来一〇年を経過し効果が各方面に現れてきている。なかでも香川県の大中小売店舗販売額(図4)や香川―岡山間の通勤通学定期旅客数(図7)の増加は顕著である。観光については、図5に示すように当初は急増し、その後減少したが、現在は相対的に高いレベルで安定的に推移している。

神戸―鳴門ルートの効果については、全通後半年で定量的なデータは十分そろっていないが、一部の指標には効果が現れてきている。観光面では淡路や徳島の宿泊者数が全通前より大幅に増加している。また、農業・水産業でも、農産物や魚介類の徳島、香川東部から関西への出荷に利用されているとのことである。さらに、高校柔道の交流等日常生活の面でも効果がでている。

尾道―今治ルートの効果については、開通以前であるので、予測の域をでないが、当初は観光面や日常生活面に

その効果が現れるものと思われる。ただ、西瀬戸自動車道沿線の島嶼部(芸予諸島)は、一般的に知名度が低いので、いかにPRを行い観光客を誘致するかが最大の課題になろう。

なお、日常生活の向上に係る効果については当面は計量化が困難であるが、何らかの形での評価が必要であろう。

四 効果的な社会資本整備の方策

二及び三で論じたように社会資本整備には様々な効果があるとされる一方、冒頭で「効果の薄い社会資本整備がなされている」とされているのはなぜであろうか。以下の四つの理由が考えられる。

(1) 当初からニーズにあわないものがつくられている。

(2) 計画時点ではニーズにあうまたは将来のニーズにあうと思われていたが、整備期間中または整備後にニーズにあわなくなった又は予測がはずれていることが明らかになった。社会資本の場合、整備に長期を要し、また整備後の耐用年数も長いのでこうしたケースが存在する。例えば、大規模な農地整備に着手したが完成時には農産物が過剰になっているケースが考えられる。一方、都市高速道路で当初の予想よりモータリゼーションが進み、車線数が不足し慢性的に渋滞するケースも考えられる。

(3) ニーズにあっており効果も生じているが、その情報が住民等に知られていない。その原因としては、従来は個々の社会資本整備に係る情報が必ずしも十分に示されてこなかったことがあげられる。費用、効果が事業主体から

示される例が一般的には少なく、一方住民が独自に費用、効果を検討することはデータ収集の点から困難である。

(4) 一部の地域やグループにのみ効果が及び、その他の地域やグループには効果が及ばない。一方、整備費用については広い範囲に負担が及んでいる。特に、効果の中心が存在効果で、しかもその存在が他の地域やグループにあまり関係がない場合には、他の地域やグループに不満が生じる可能性がある。

こうした問題を回避して、効果的な社会資本整備を行う方策としては次のものが考えられる。

理由の一 に対応するものとして、社会資本整備においては効果が費用を上回ることを原則とする。具体的には、費用対効果分析を行うなどにより効果を十分吟味した上で整備するかどうかの判断を行う。予算配分も費用対効果を踏まえて柔軟に行う。

理由の二 に対応するものとして、事業開始後や施設完成後も必要に応じて費用、効果の比較を行い、それによりさらなる利用促進や場合によっては事業の中止や施設の転用を行うこととする。

理由の三 に対応するものとして、社会資本整備の決定過程に住民が可能な限り参加できるようにする。これにより、より多くのこととする。また、社会資本整備の決定過程に住民が可能な限り参加できるようにする。これにより、より多くの住民が社会資本整備に係る情報にふれることが期待される。なお、平成一〇年、建設省は「社会資本に係る費用対効果分析に関する統一の指針(案)」、¹²⁾「道路投資の評価に関する指針(案)」、¹³⁾(社)日本下水道協会は「下水道事業における費用効果分析マニュアル(案)」¹⁴⁾を公表し、これらに基づいて道路の新規事業化箇所や新規着工準備箇所、下水道事業や都市公園事業の新規採択箇所等費用対効果分析が試行され結果が示されている。

理由の四 に対応するものとして、社会資本整備においては、政策的に判断されるときを除いて、受益に応じた適

切な負担が行われることとする。この過程では、土地区画整理事業における減歩や都市計画税等を通じた開発利益の還元、事業への出資等地域としての協力などの措置がとられる。ただし、一定範囲までの社会資本サービス提供は公共の責任であるので、その部分について受益者負担を求めるとは適切ではない。

以上のような方策のうち原則にあたる部分を社会資本整備基本法として法制化することも考えられよう。我が国の社会資本整備に関係する法律は道路法、河川法などまことに多数のものがあるが、全体を社会資本整備の観点から総括するものはない。⁽¹⁵⁾そこで、社会資本整備の基本となる考え方を宣言しておくことが有意義であろう。もちろん、社会資本整備基本法には、効果的な社会資本整備に資する考え方のみならず、社会資本整備の目的、環境への配慮、社会資本整備主体間の役割分担と連携等も盛り込まれるべきである。⁽¹⁶⁾

また、社会資本白書を作成することも考えられる。社会資本整備に多少とも関係する白書としては、現在、建設白書、運輸白書、農業白書、林業白書、漁業白書、厚生白書、科学技術白書、警察白書等非常に多くのものがある。それらすべてを参照して、社会資本整備の全体像をつかむことは必ずしも容易ではない。そこで、社会資本整備白書を作成し、各年度の社会資本整備における重点分野、投資額、代表的な社会資本整備に係る費用と効果、ストックの状況等を明らかにすることが考えられる。⁽³⁾これは、社会資本整備の全体像、とくに費用と効果について国民に情報提供を行うことを目的とするものである。

以上の方策により、効果的な社会資本整備が進むものと期待される。

五 おわりに

本稿では、一般的な社会資本整備の効果、及びケーススタディーとして本州四国連絡橋の効果について整理した後、効果的な社会資本整備のあり方について検討した。その中で、文化、環境面への社会資本整備の効果についてはなお研究の余地があること、効果的な社会資本整備のためには費用と効果についての一層の考察等が必要であり、社会資本整備基本法の制定や社会資本白書の作成も考えられることを述べた。

一方、今後の課題としては、文化、環境面、あるいは日常生活の向上に係る社会資本整備は今後さらに重要性を増すと考えられ、その効果の把握方法(特に計量的な把握方法)について検討することが考えられる。

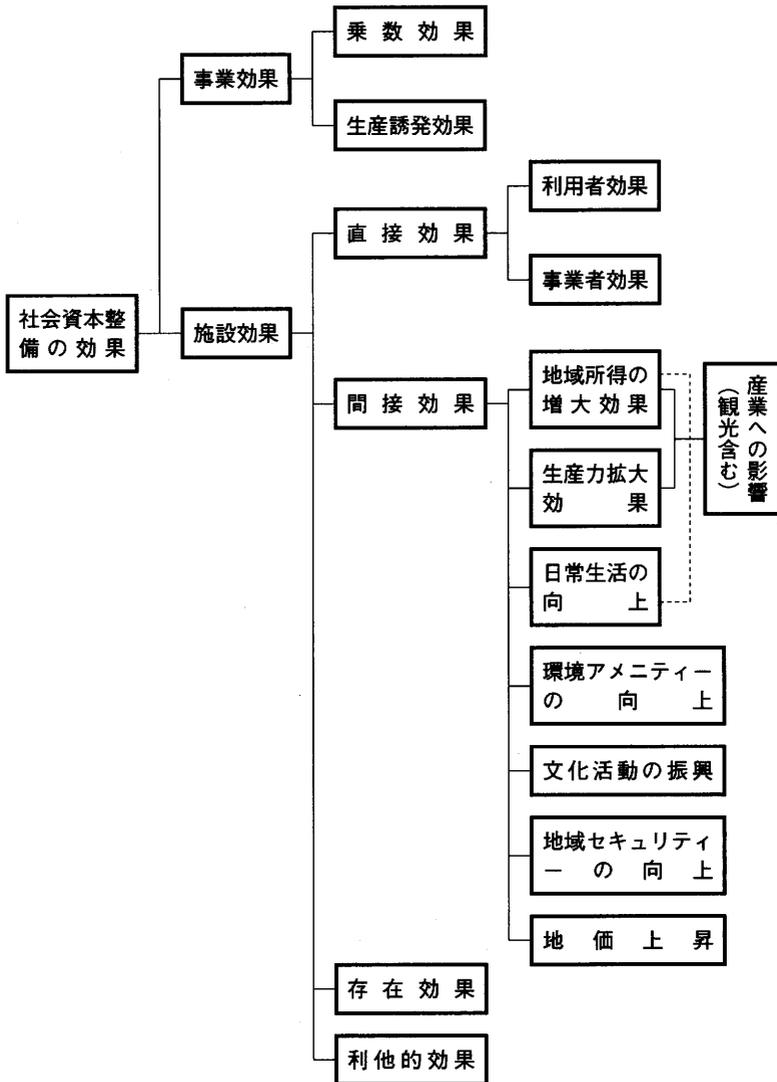
- (1) 例えば五十嵐敬喜、小川明雄「公共事業をどうするか」一九九七年参照
- (2) 石弘光監修「財政構造改革白書」一九九六年
- (3) 日本経済新聞一九九八年一〇月二〇日参照
- (4) 山根孟、中村英夫「各種道路プロジェクトの評価項目」中村英夫編、道路投資評価研究会著「道路投資の社会経済評価」第三章、一九九七年
- (5) 井原健雄「所得増大便益の計測」中村英夫編、道路投資評価研究会著「前掲書」第七章、一九九七年
- (6) 肥田野登「環境と社会資本の経済評価——ヘッドニックアプローチの理論と実際——」一九九七年参照
- (7) 栗山浩一「公共事業と環境の価値——CVMガイドブック——」一九九七年参照

- (8) 建設省「文化を守り育む地域づくり・まちづくりの基本指針」一九九六年
- (9) 大久保謙之丞は祝辞の中で「この時に当たって、塩飽諸島を橋台となし、山陽鉄道に架橋連絡せしめなば、常に風波の憂いなく、午時に浦戸の釣を垂れ、夕に敦賀の納涼を得ん。実に南来北行、東奔西走、瞬時を費やさず。その国利民福これより大なるはなし」と述べている。
- (10) 本州四国連絡橋公団「本州四国連絡架橋のあゆみ」一九八五年参照
- (11) 詳しくは、本州四国連絡橋公団ホームページ及び坂本武「日本の有料道路制度について」西谷剛編「比較インフラ法研究」第四章、一九九七年参照
- (12) 建設省「社会資本に係る費用対効果分析に関する統一的指針(案)」一九九八年
- (13) 建設省「道路投資の評価に関する指針(案)」一九九八年
- (14) (社)日本下水道協会「下水道事業における費用効果分析マニュアル(案)」一九九八年
- (15) 国土総合開発法があるが、その究極的な目的は産業の適正な配置等も含めた国土づくりである。
- (16) 社会資本整備基本法、社会資本白書については過去、国会で議論されたこともあると記憶するが、ここに示したものは筆者独自の提案である。

なお、図表に係る参考文献は各図表の下の注を参照されたい。

※本稿中意見に及ぶ部分は筆者の個人的見解である。

図1 社会資本整備の効果分類(主に道路を念頭に置いたもの)



(注) 建設省編「平成9年版建設白書」、上田孝行「道路投資の主な効果とその分類」1997
 (中村英夫編、道路投資評価研究会、前掲書第4章)に加筆して作成。

表1 社会資本整備の効果の内容、計測方法、計測事例
(特に道路を念頭においたもの)

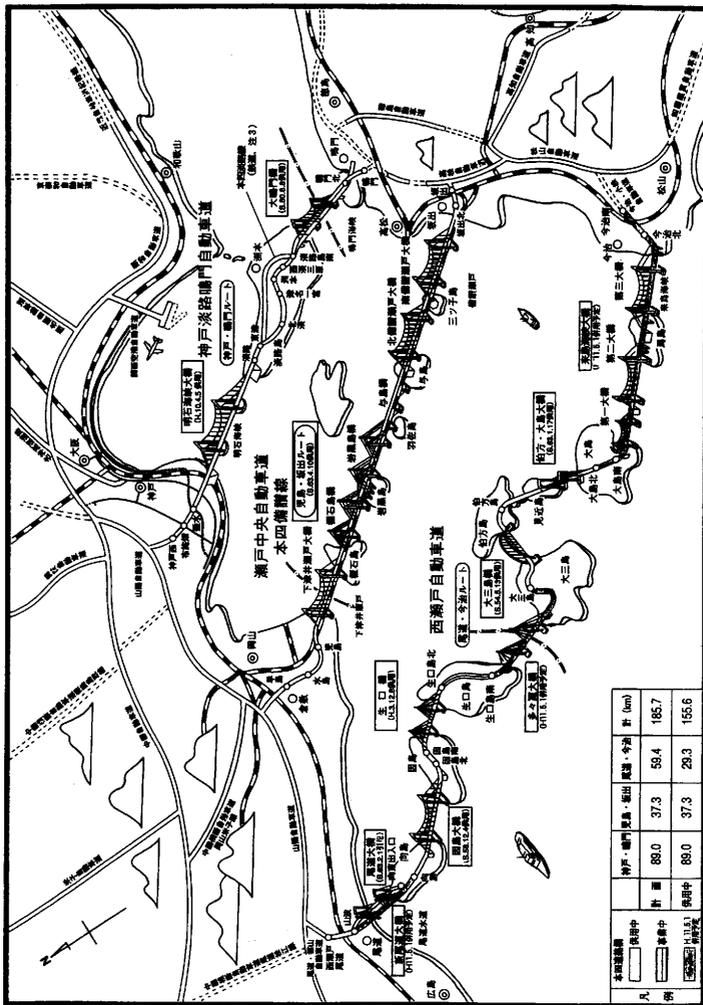
	内 容	計 測 方 法	計 測 事 例
事業効果	建設に伴う雇用増加それによる消費増加等 (GDP増、雇用増) 資材需要の増加等 (生産誘発効果)	計量経済モデル (経済企画庁世界モデル、日経 NEEDS 等) 産業連関分析	経済対策の効果 (経済企画庁) 西瀬戸自動車道の建設に係る生産誘発効果 (いよぎん地域経済研究センター)
施設効果 直接効果			
利用者効果	利用者の利便性・快適性・安全性の向上	便益の計測 (時間短縮・走行費用低減)	首都高速道路公団湾岸線によるコスト削減 (平成9年建設白書)
事業者効果	事業者の料金収入維持管理等運営費用の変化	料金収入、費用	11年度予算要求新規箇所等の分析 (道路) (建設省道路局、都市局資料) 10年度新規採択公共下水道の分析 (建設省都市局)
間接効果			
地域所得増大効果	以下の生産力の拡大や産業への影響を受け地域所得が拡大	地域計量経済モデル (信国・福地モデル、グローバル SPAMETRIC モデル)	道路建設5ヵ年計画の効果 (建設省道路局)
生産力拡大効果	利用可能な社会資本が増大し生産力が向上	社会的生産関数 (民間労働者数、民間資本ストック、社会資本ストックを説明変数として、民間生産額を被説明変数とする関数)	社会資本全般の生産力効果 (浅子他、唐木・須藤など)
産業への影響	農産物、水産物の品質向上、販路拡大 工業の生産拡大、工場の新規立地 小売店舗数の増加 運送業者数の増加	各種集計	新聞記事等
観光振興	観光客の増加、観光消費の増加、それに伴う生産の増加	観光入込客数、観光消費額の推計 産業連関分析による生産誘発額の推計	西瀬戸自動車道による愛媛県内の観光消費効果 (誘発を含む) (いよぎん地域経済研究センター)
日常生活の向上	医療、教育、余暇、娯楽等	通勤通学者数等	
環境アミニティーの向上	景観の向上、空気の浄化、水質の浄化	CVM ヘドニック法 (地価への影響)	野川等の水質浄化に係る支払意思額及び地価への影響 (平松・肥田野)
文化活動	高度文化、伝統文化の振興	CVM	
地域セキュリティの向上	消防、防犯、救急医療	CVM	

	内 容	計 測 方 法	計 測 事 例
施設効果 間接効果 地価上昇	利便性の向上により企業 や住宅の立地が進むこと による地価上昇	ヘドニック分析	常磐新線整備による地価 上昇(肥田野他) 瀬戸大橋架橋による地価 上昇(井原他)
存在効果	社会資本が利用できる という期待、社会資本が存 在していることによる安 心感(オプション価値) 社会資本を当面利用しな いが存在そのものに価値 がある	CVM	四万十川の水質改善に係 る支払意思額(三鷹市民、 京都市民対象)(竹内他)
利他的効果	他の人の満足度が上がる ことで自らの満足度が 増す	CVM	

(注) 山根孟、中村英夫「各種道路プロジェクトの評価項目」1997(中村英夫編、道路投資評価研究会「道路投資の社会経済評価」第3章)、上田孝行「道路投資の主な効果とその分類」1997(中村英夫編、道路投資評価研究会、前掲書第4章)、井原健雄「所得増大便益の計測」1997(中村英夫編、道路投資評価研究会、前掲書第7章)、建設省編「平成9年版建設白書」、いよぎん地域経済研究センター「大きい「しまなみ」の観光消費効果、開通年は785億円」1998(IRC調査月報No.123)、建設省道路局・都市局資料1998、建設省道路局資料1998、浅子和美・常木淳・福田慎一・照山博司・塚本隆・杉浦正典「社会資本の生産力効果と公共投資政策の経済厚生評価」1994(経済企画庁「経済分析」第135号)、唐木芳博・須藤浩史「社会資本ストックの生産力効果」1995(建設政策研究センター)、平松登志樹・肥田野登「河川環境改善効果の計測手法の比較分析」1989(土木計画学研究No.7)、肥田野登・中村英夫・荒津有紀・長沢一秀「資産価値に基づいた都市近郊整備鉄道の整備効果の計測」1986(土木学会論文集第365号、Ⅳ-4)、井原健雄・山村能郎「瀬戸大橋の整備便益の計測」1998(高速道路と自動車 第41巻第3号)、竹内憲司・植田和弘・海野みずえ「仮想的市場評価法による四万十川の非利用価値」(第1回環境経済・政策学会報告要旨集)に加筆して作成。

図2 本州四国連絡橋図

平成11年2月現在



- (注)
- ① 左下の表は道路分
 - ② 各道分の併用は本四橋連絡の32.4km
 - ③ 大部分の区間は基本計画段階であり未開業であるが、大瀬戸橋共用途については鉄道開業後建設以外の完成している。
 - ④ 本州四国連絡橋公団資料に加筆

表2 本州四国連絡橋の整備効果

	児島—坂出ルート (瀬戸中央自動車道、 JR 本四備讃線)	神戸—鳴門ルート (神戸淡路鳴門自動車道) の全通(平成10年)	尾道—今治ルート (西瀬戸自動車道) の概成(平成11年)
建設効果		明石海峡大橋及び関連道路の生産誘発額(直接、第1次間接、第2次間接)全国2兆1200億円、近畿1兆5002億円(10年分、90年価格) 租付加価値誘発額 近畿734.45億円(単年度、90年価格) (大和銀総研)	西瀬戸自動車道建設による広島県内の生産誘発額(直接、第1次間接、第2次間接)7,838億円(24年分)(広島地域社会研究センター) 西瀬戸自動車道建設による愛媛県内への建設投資効果(直接、第1次間接、第2次間接)単年度280億円(いよぎん地域経済研究センター)
施設効果 直接効果 利用者便益		時間短縮効果約78.5億円(98年度)(三和総研) 貨物の利用者便益82億円、 旅客の利用者便益213億円(特別料金ベース)(大和銀総研)	
間接効果 地域所得の 増大	GDPの伸び、四国は全国に比して高い(図3)	域内総生産の増加: 2000年で兵庫498億円、 大阪527億円、四国465億円、 合計1488億円(さくら総研) 貨物需要の増加による実質域内総生産の増加:近畿725億円、四国113億円(1990暦年価格、特別料金ベース)(大和銀総研)	
農業への影響	○ 販路拡大	○ 朝採り野菜の出荷	
工業への影響	○ 工業立地進展(下野、正岡)	不況で現時点では少ない	
商業への影響	○ 大型小売店販売額大幅に伸びる(図4)	淡路・四国から神戸への 買い物目的の来訪が増加	
物流への影響	○ トラック事業者数大幅に伸びる(岡山)(図5)	ポートアイランド2期で 物流施設始動	

	児島一坂出ルート (瀬戸中央自動車道、 JR 本四備讃線)	神戸一鳴門ルート (神戸淡路鳴門自動車道) の全通(平成10年)	尾道—今治ルート (西瀬戸自動車道) の概成(平成11年)
施設効果 間接効果 観光	当初◎以後○ 観光入り込み客伸びる (香川、図6)	◎ 徳島、淡路にぎわう(表3) 明石海峡近辺でホテルの 増新築さかん 淡路島観光で消費額700 億円増加(1998年度、兵 庫県試算) 神戸市への観光消費効果 333億円(誘発を含む、 年間)(神戸市推計) 観光需要約420億円(1998 年度)(三和総研) 淡路島の観光消費が近畿 内で生ずる租付加価値誘 発額782億円(1990年価 格表示)(大和銀総研)	愛媛県内の観光消費効果 (誘発を含む) 785億円(1999年)、363 億円(2000~2003年平 均)(いよぎん地域経済 研究センター) 広島県内の観光消費効果 (誘発を含む) 976億円(各年)(広島地 域社会研究センター)
日常生活	◎ 通勤通学者大幅増(図7) 血液輸送システムの改善	◎ 親世帯子世帯の交流行き 来増加、高校柔道の交流、 明石海峡大橋バックの薪 能の開催	瀬戸内しまなみ大学 消防、救急分野でのセキ ュリティーの向上
地価上昇 (地価に帰着 した便益)	架橋による地価上昇 香川、岡山で1兆3000億 円(井原他)		
交流ポテン シャルの拡大	坂出から本州側への3時 間圏 架橋前(1987年4月)と 架橋後(1988年4月)で 面積で4.6倍 圏内人口で2.1倍 (本四公団)	徳島から本州側への3時 間圏 架橋前(1984年4月)と 全通後(1998年4月)で 面積で19.8倍 圏内人口で105.1倍 (本四公団)	今治から本州側への3時 間圏 概成前(1998年4月)と 島内道路も含め完成後で 面積で27.0倍 圏内人口で24.9倍 (本四公団)

(注) 大和銀総合研究所「近畿の97年度経済見通し改定」1997年6月、大和銀総合研究所「近畿の98年度経済見通し(近畿2府5県ベース)」1997年12月、三和総合研究所「三和総研レポート」1998年3月、さくら総合研究所関西調査部「地域レポートNo. 18 明石海峡大橋開通の経済効果と地域の課題」1997年12月、広島地域社会研究センター(田渡雅敏)「瀬戸自動車道開通に伴う広島県内への経済効果」『広島人』Vol. 57, 1998年4月、いよぎん地域経済研究センター「大きい「しまなみ」の観光消費効果、開通年は785億円」『IRC調査月報』No. 123, 1998年9月、下野克己「香川県の工業における架橋効果」坂本忠次、中村良平編著「瀬戸大橋と地域経済・環境問題」第3章2・1995年、正岡利朗「瀬戸大橋を含む交通基盤整備の地域経済に及ぼすインパクト」井原健雄編著「瀬戸大橋と地域経済」第6章、1996年、神戸市復興推進本部総合計画課「開通後6ヶ月を迎えた明石海峡大橋の影響について」1998年11月、井原健雄・山村能郎「瀬戸大橋の整備便益の計測」『高速道路と自動車』第41巻第3号, 1998

年3月、瀬戸内しまなみ海道周辺地域振興協議会「瀬戸内しまなみ大学実施計画の概要」、日本経済新聞98年7月13日、9月4日、10月3日、サンケイ新聞98年9月4日、9月17日、朝日新聞98年8月5日、高知新聞98年6月15日、神戸新聞98年8月15日、愛媛新聞98年8月12日、13日、本州四国連絡橋公団企画開発部経済課「瀬戸内Linkage」1998年3月、本州四国連絡橋公団資料により作成。なお、本表中で言及した図の出典は各々の図の注を参照のこと。

図3 県内総生産の推移(1987年度=100)〈実質値〉

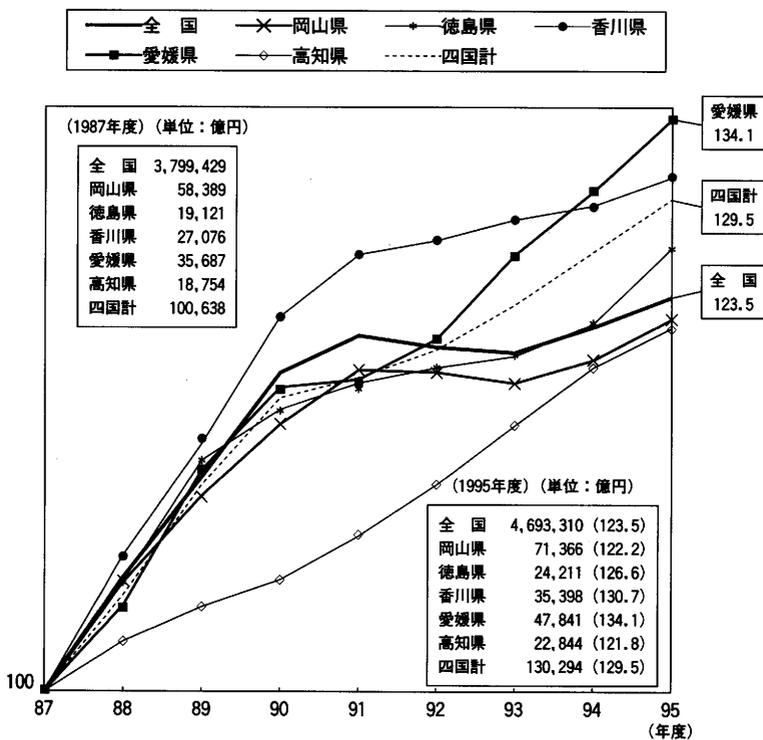


図4 大型小売店販売額の推移 (1987年=100)

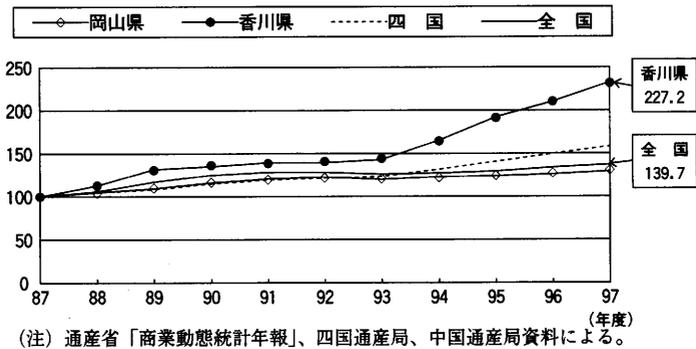
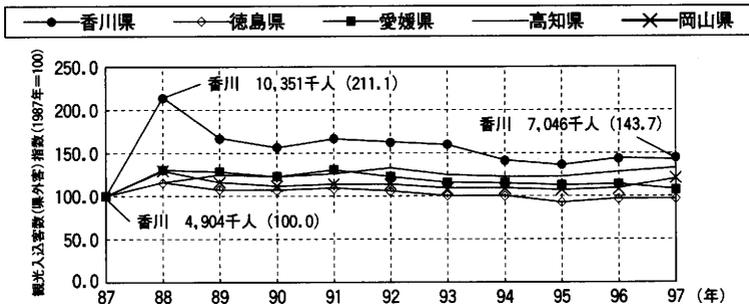


図5 観光入込客数 (県外客) の推移 (1987年=100)



- (注) 1 関係県観光課、観光協会資料
 2 観光入込客数については、各県がそれぞれの手法で実施しており、統計の元となる基準が統一されていない。そのため、相互の入込客数について単純比較をすることはできない。

表3 淡路地域・徳島市の宿泊者数

宿泊地	本年4～9月(A)	昨年4～9月(B)	A/B
淡路地域	400,028人	169,411人	2.36
徳島市内	286,291人	209,001人	1.37

- (注) 1 淡路県民局、徳島市日本観光旅館連盟の提供データから作成
 2 「淡路地域」に該当する宿泊施設は、淡路島内の主要15施設
 3 「徳島市内」に該当する宿泊施設は、日本観光旅館連盟に加盟する28施設

図6 岡山県トラック事業者数の推移

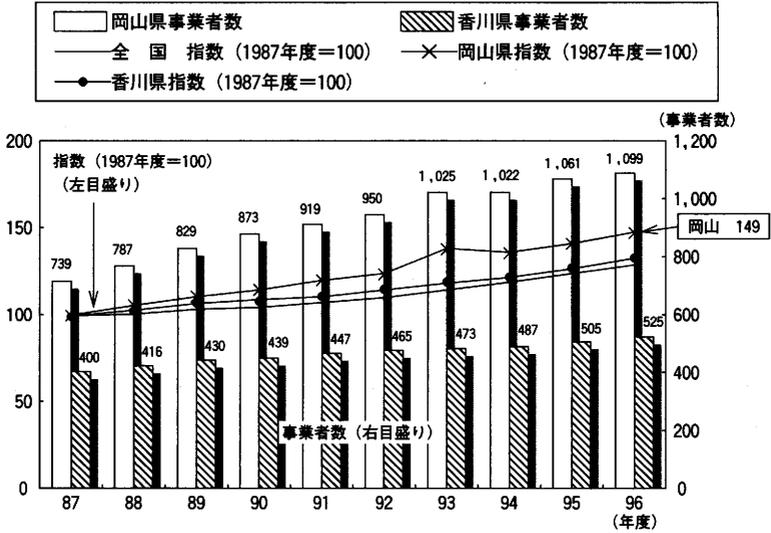


図7 JR本四備讃線/定期旅客数の推移

