社会的共通資本としての本四架橋

西村　裕紀[1]・前島　一陸[2]・遠香　尚史[3]・小池　淳司[4]

[1]本州四国連絡高速道路株式会社（〒651-0088 神戸市中央区小野柄通四丁目 1 番 22 号）
E-mail: yuki-nishimura@jb-honshi.co.jp

[2]本州四国連絡高速道路株式会社（〒651-0088 神戸市中央区小野柄通四丁目 1 番 22 号）
E-mail: kazumichi-maeshima@jb-honshi.co.jp

[3]正会員　三菱ＵＦＪリサーチ&コンサルティング株式会社政策研究事業本部 研究開発第 1 部（大阪）
（〒530-8213 大阪市北区梅田二丁目５番２５号）
E-mail: takashi.oka@murc.jp

[4]正会員　神戸大学大学院教授　工学研究科（〒658-8501 兵庫県神戸市灘区六甲台町 1-1）
E-mail: koike@lion.kobe-u.ac.jp

2023 年春，瀬戸大橋が開通 35 周年，神戸淡路鳴門自動車道が全通 25 周年を迎えた．さらに，2024 年春には，西瀬戸自動車道が開通 25 周年を迎える．

これらの 3 ルートから構成される本四架橋は，本四間の人流・物流を支えることでさまざまな効果を発現してきた．ただし，これまで，本四架橋に関する整備効果は，主に統計データ，経済モデル等によって把握されてきたが，社会的効率性の視点に基づいたものが中心であり，住民等の基本的権利の確保への貢献といった視点での効果は把握されていなかった．

そこで，本四架橋に求められている役割の 1 つ：基本的権利に根ざした地域のゆたかな社会の実現，生活環境の維持，地域社会の持続性に向けて，本四架橋が住民等にどのような存在として認識されているかについて調査し，とりまとめた．

Key Words: *social common capital, web Questionnaire*

1. はじめに

2023 年春，瀬戸大橋が開通してから 35 周年，神戸淡路鳴門自動車道が全通してから 25 周年を迎えた．さらに，2024 年春には，西瀬戸自動車道が開通 25 周年を迎える．

これらの３ルートから構成される本四架橋は，陸路による本四間の人流・物流を支えることで，長期に渡り様々な効果を発現してきた．本四架橋に関するこれらの整備効果については，主に統計データ，経済モデル等によって把握されてきた．しかしながら，これまで把握されてきた効果分析・把握は，社会的効率性の視点に基づいたものが中心であり，社会において本四架橋が担っている機能とそれにより発揮されてきた効果の全てを捉えられているものではない．

社会的効率性の視点に立脚した場合に考慮できていない効果として，生活環境の維持，地域社会の持続性といった効果が指摘される．これらは，地域のゆたかな社会の実現に向けて，本四架橋が発揮している重要な役割と考えられる．このような社会資本の社会的効率性の視点では対象となりにくい効果を対象とした評価について，各方面で様々な議 論がなされている．例えば，イギリス，スコットランド，オランダ等の欧州各国では，環境，安全性，社会の持続性など多面的な指標の評価結果に基づいた総合的な視点から社会資本が評価されており，効率性の視点に立脚した費用便益分析結果は，これらの総合評価の中の指標の１つとして位置づけられている．

この点に関連して，小池 [1]は，公共投資・交通政策の評価・決定方法について，「国土レベルで基本的な権利の達成のために，最低レベルのアクセス時間を設定し，それに向けた公共投資・交通政策は，費用便益分析のみの結果だけではなく，意思決定できる制度を作るべきである．」としている．また，宇沢[2]は，「一つの国ないし特定の地域に住むすべての人々が，ゆたかな経済生活を営み，すぐれた文化を展開し，人間的に魅力ある社会を持続的，安定的に維持することを可能にするような社

会的装置」として，社会的共通資本という概念を提示している．

社会的共通資本は，例えば，大気，森林，河川，水，土壌などの自然環境，道路，交通機関，上下水道，電力・ガスなどの社会的インフラストラクチャー，教育，医療，司法，金融制度などの制度資本などによって構成される．その上で，宇沢[2)]は「１人１人の人間的尊厳を守り，魂の自立を支え，市民の基本的権利を最大限に維持するために，不可欠な役割を果たすもの」としている．

このような考え方に基づけば，本四架橋は，四国及び沿線地域のゆたかな社会の実現に貢献する社会的共通資本の１つとして捉えることができる．

ただし，このような社会的共通資本と呼ばれるものについて，例えば医療だと，「いつでも医療を受けられる」といったようなことは，私達が普段生活する上でそれが当たり前になっている．仮にそれがない状態を想像するということは難しく，それがあることに対する効果は認識されづらく伝わりにくい．

同様に，本四架橋があることによって，地域の教育・医療・雇用などの点で，「地域の生活環境や持続的な地域社会の実現を支えている」といったことは，長期に渡り本四架橋が維持されることで効果が徐々に発揮されていくものであり，明確に表れない．そのため，一般市民にとって，これらの効果は認識されづらいものと考えられる．

このような問題意識のもと，社会的共通資本としての本四架橋の効果，すなわち本四架橋が地域の生活環境の維持，持続的な地域社会の実現といった側面でどのような機能を有し，どのような存在としてどのくらい認識されているかについて調査を行うこととした．

分析にあたり，本四架橋が社会的共通資本として地域に果たしている機能として，地域住民における「生活機会の拡大」，「生活基盤の充実」が挙げられる．これらの機能が発揮されることで，各地域の人々が将来にわたって住み続けるための環境が満たされているものと考えられる．

また，このような機能を構成する要素として「安心・安全の確保」，「医療機会の確保」，「教育機会の確保」，「雇用機会の確保」の４つの項目が挙げられる．

そこで，これらの４項目に基づいて，本四架橋がどのように認識されているか，調査を行うこととした．

２．調査手法

上記４項目にかかる認識の度合いについては，既存の統計データ等による把握はできない．そこで，調査にあたり，住民を対象としたグループインタビュー，各団体等へのヒアリングにより，関連する個別具体事象を収集した．また，本四架橋の沿線地域及び四国の住民を対象としたアンケートにより，各項目に関する効果を定量的に把握することとした．

アンケートは Web アンケートによることとし，本四架橋沿線地域（本州側，島しょ部，四国側を含む）及び四国内に居住する Web アンケート会社のモニター5,680 人を対象とした．実施時期：2022 年 12 月 16 日(金)～2022 年 12 月 19 日(月)．

各回答者には，「仮に本四架橋が供用しないまま現在に到っていた状況」を想定しつつ，本四架橋が開通していることで，お住まいの地域周辺で，どのような効果が生まれていると思うか，回答して頂いた．回答結果については，本四架橋が供用することで生活機会の拡大に貢献したと捉えられる場合，社会的共通資本としての本四架橋の効果が現れているものと捉えることとした．

本四架橋に係る設問項目は**表−1** の通りであり[注1)]，それぞれ 5 段階で，効果が生まれていると思う度合いを回答頂いた．

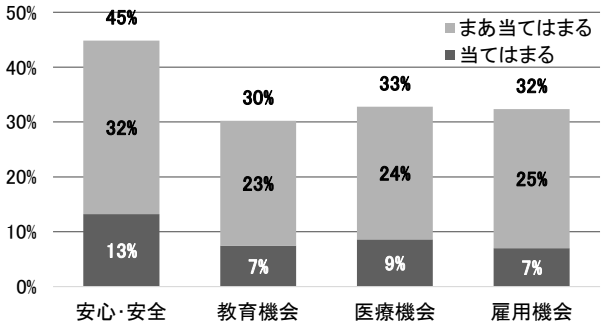
表−１ 本四架橋による効果に係る設問

項目	設問
安心・安全	大規模災害時，地域外への広域的な緊急避難が可能となっている
	災害が起きても，地域外の国・自治体やボランティアによる迅速な復旧支援が期待できる
	災害が起きても，地域外からの支援物資の緊急輸送・搬送が期待できる
	本四架橋が 3 ルートあるため，荒天時や災害が起きたときでも，安心である
教育機会	地域の通学圏が広がり，高校通学時の負担が軽減されている
	地域の通学圏が広がり，大学/専門学校等通学時の負担が軽減されている
	地域の通学圏が広がり，進学する中学校・高校の選択肢が増えている
	地域の通学圏が広がり，教育環境面で安心感がある
医療機会	いつでも病院への救急搬送ができるようになり，安心感がある
	通院時，楽に病院まで移動できるようになり，安心感がある
	病院へのアクセスが確保され，不安にならず地域に住みたい気持ちが維持されている
	医療面での安心感が高まり，各地からの移住が増えている
雇用機会	地域の通勤圏が広がり，通える範囲で就職/転職することができている
	東京や大阪に出荷できるようになり，農水産業の雇用機会や後継者が確保されている
	地元産品の加工業者ができて，地域の雇用機会が確保されている
	本四間で取引をする事業所ができて，地域の雇用機会が確保されている

3．結果分析・考察

(1) 効果の概要

回答結果より，「1．当てはまる」，「2．まあ当てはまる」への回答割合を整理すると，安心･安全に関する設問への回答割合が最も高く（計 45%），他の 3 項目について概ね同水準の結果（30～33%）が得られた．



図−1 住民アンケート結果（各項目平均）

(2) 本四架橋からの距離による影響

続いて，本四架橋の各 IC から各回答者居住地[注 2)]までの直線距離を求め，本四架橋からの距離と回答結果（1．当てはまる，2．まあ当てはまるの合計が占める割合）の関係を整理した．

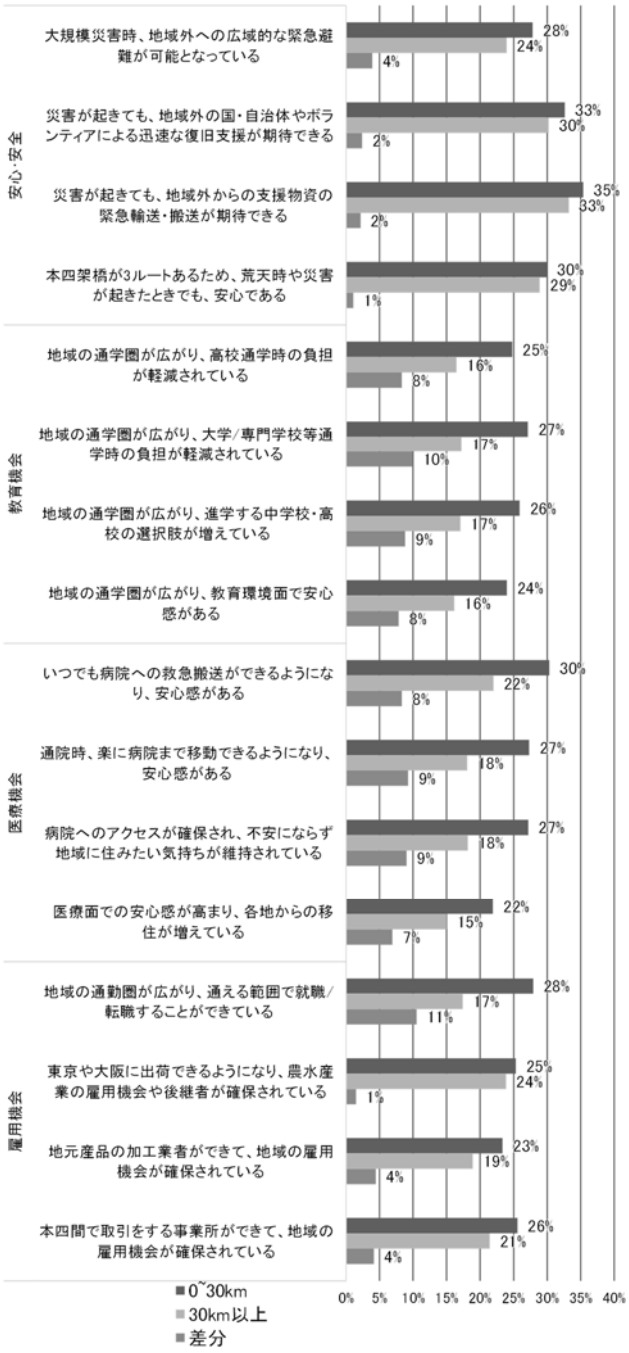
この結果によれば，安心･安全に係る各項目では本四架橋から 0～30km，30km 以上[注 3)]のいずれの地域でも本四架橋の効果があるとする回答割合が高く，両者の差分は低い水準（1～4%point）に留まっている．

一方，教育機会，医療機会については，本四架橋から 0～30km の圏域の回答者による回答と 30km 以上の回答者による回答の差をみると，6～10%point の差が確認される．雇用機会については，「地域の通勤圏が広がり，通える範囲で就職/転職することができている」については 11%point の差があるが，それ以外については 4%以下に留まる．

安心･安全に係る各設問については，昨今の災害の発生とその際の救援活動，南海トラフ地震に関する情報等を背景に，本四架橋による効果が，空間的にも広く認識されていることが，本四架橋からの距離に関わらず高い水準で効果が認識されている要因と考えられる．

教育機会，医療機会については，実際に本四架橋を利用している人，あるいは日常的な利用が想定される人など，本四架橋から近くに居住する人ほど受けやすい効果であることが，本四架橋からの近接性によって回答結果に差異が出ている要因と考えられる．

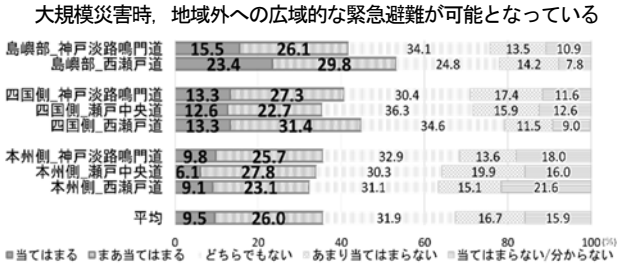
雇用機会については，設問によって距離による差異が異なる．このうち，差異が大きい設問：「地域の通勤圏が広がり，通える範囲で就職/転職することができている」は，回答者あるいは地域の人達が実際に本四架橋を利用することで得られる効果であるため，本四架橋からの距離によって差異（11%point）が発生したものと考えられる．他の設問については，本四間の物流を介して地域産業･経済に発生する効果であり，広く四国全体に波及する効果と捉えられ，距離による差異が小さくなったものと考えられる．一方で，安心･安全に係る効果に比べると低水準に留まる．回答者は，物流を介したこれらの効果の存在について，あまり認識されていない可能性がある．



図−2 住民アンケート結果（本四架橋までの距離との関係）

⑶ 安心・安全の確保

安心・安全の確保について，**図− 3** の通り，島嶼部地域では，他の地域よりも，大規模災害時に地域外への広域的な緊急避難が可能であると考えている人の割合が高いことが分かった．これは，日常的に本四架橋を利用する環境，本四架橋がなかった場合を想像しやすい環境ということもあり，高い実感が得られているものと考えられる．



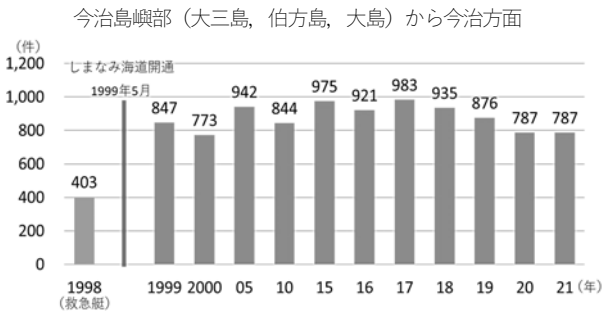
図− 3 住民アンケート結果（居住地域別）

また，住民や団体等からのヒアリングにおいても，**表− 2** の通り実際の声が確認されており，本四架橋があることで，大規模災害時，地域外への広域的な緊急避難が可能となっていることを実感していることが確認できた．

表− 2 住民・団体等ヒアリング（安心・安全）

対象	ヒアリング内容
団体等	**大規模災害時の島外への避難，移動ルートとしての使用を想定．陸路で海上交通よりも短時間で移動できる本四架橋の果たす役割は大きい（行政・防災担当部署）**

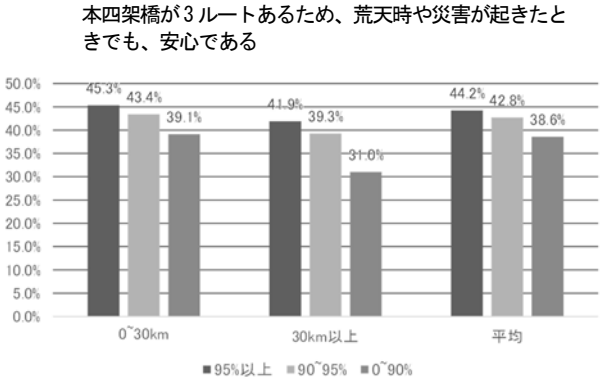
以上の分析結果に関連して，**図− 4**によると，今治市の島嶼部（大三島，伯方島，大島）から今治市内方面向けに，しまなみ海道を通行した救急搬送が年間800～900件程度発生している．しまなみ海道開通前の1998年には救急艇による搬送が約400件程度であったことを踏まえると，しまなみ海道開通により救急搬送実績が大幅に増加している．また，大規模災害時においても本四架橋を利用した緊急搬送が可能な体制となっていることなどから，島嶼部住民の安心感の向上が図られていることが見て取れる．



（資料）今治市消防本部データより作成

図− 4 しまなみ海道島嶼部における救急搬送実績

さらに，居住地域における本四架橋からの距離，及び居住地域周辺[注 4)]の震災リスクの程度との関係を見ると，本四架橋から近いのみならず，居住地域の震災リスクの高さによっても，本四架橋による効果への認知度が影響を受けている．特に，震災リスクが高い地域では，本四架橋から遠くても，効果があるとする回答割合は高い水準にある．本四架橋による安心･安全の効果が空間的にも広く期待されているものと考えられる．



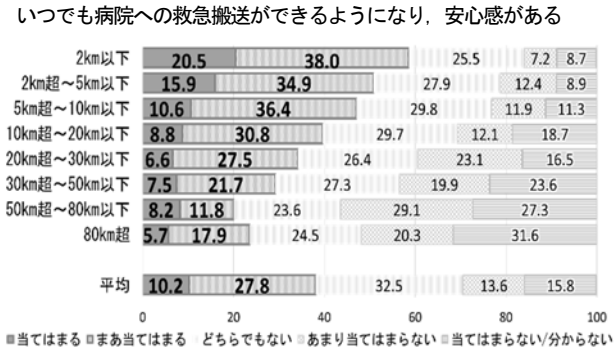
図− 5 住民アンケート結果（本四架橋からの距離，居住地域における地震動 30 年間で震度 6 弱以上となる確率が 30%以上の居住人口割合別）

四国でも太平洋に面した地域では，南海トラフ巨大地震による被害が危惧されている．そのような大規模な災害が発生した際にも，本四架橋により，四国外からの救援物資や医療による支援が可能となること，また災害救助，ボランティアによる応援もスムーズにできることで，救命率の向上が期待される．併せて，本四間を結ぶルートが３つあることで，四国が孤島になるリスクが抑えられるものと期待されている．

このように，災害発生時にも本四架橋が人・物の流れを支えるインフラとして機能することで，四国の孤立・孤島化を回避し，四国居住者等の安心・安全に貢献する存在として期待されていることが確認できた．

(4) 医療機会の確保

医療機会の確保について，**図- 6** をみると，平均と比較して，本四架橋から距離が近い人ほど「当てはまる／まあ当てはまる」と回答する割合が高い結果となった．これは，距離が近いほど実際に利用する機会が多く，効果を実感していると考えられる．



※回答は，大規模病院(病床数 500 以上)から離れた地域の居住者による

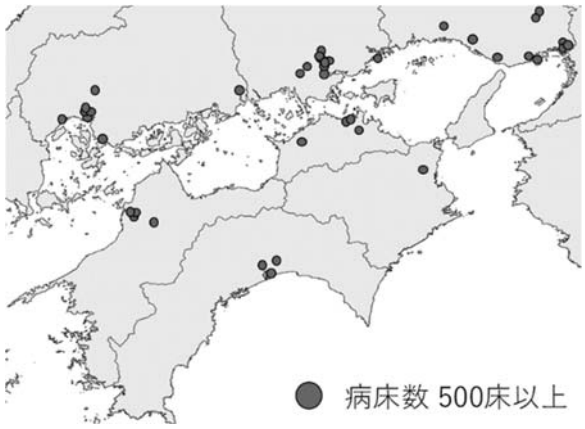
図- 6 住民アンケート(距離別)

また，住民や団体等からのヒアリングにおいても，**表- 3** の通り実際の声が確認されており，本四架橋があることで，いつでも病院への救急搬送が可能となり，安心感を醸成しているということが確認できた．

表- 3 住民・団体等ヒアリング(医療機会の確保)

対象	ヒアリング内容
住民	岡山県に心臓外科の有名な病院があるが，受診して午前中で帰ってこられる
住民	香川県内の大学病院は香川大学附属病院しかないが，瀬戸大橋を渡ると岡山大学病院や川崎医科大学付属病院があり，高松へ行くよりも近い．親族や友人で岡山の病院を選択肢に入れている人は多い
団体等	本四架橋ができてから，淡路島から 119 番通報後すぐ神戸市・明石市の専門医への受診が可能であり，傷病者の安心感につながっている．(消防担当者)

以上から得られた調査結果に関連して，**図- 7** を見ると，本州側，四国側とも，大規模病院は県庁所在地など人口が集積する都市部に分布している．主に大規模病院で提供される高度医療について，島嶼部を含む地方部に居ながら享受するためには，これらの病院までのアクセス確保が求められる．



(資料)国土数値情報(国土交通省)より作成

図- 7 病床数 500 床以上の医療機関の分布

さらに，居住地域における本四架橋からの距離，及び居住地域周辺の人口あたり児童福祉施設等との関係を見ると，本四架橋から近いのみならず，人口あたり児童福祉施設が少ない地域の居住者ほど，本四架橋による効果への認知度が影響を受けている．特に本四架橋から近い地域では，本四架橋による医療機会への効果が，児童福祉施設が少ないことによる不安感などを抑制している可能性がある．

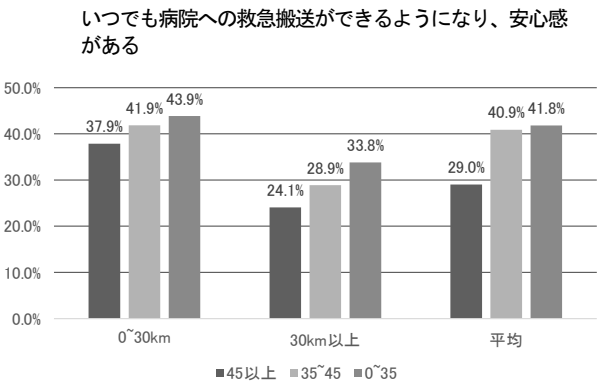


図- 8 住民アンケート結果(本四架橋からの距離，居住地域における人口 10 万人あたり児童福祉施設等数別)

本四架橋は，本州側・四国側それぞれの大規模病院へのアクセスを確保する機能を担うことで，高度医療を受ける機会の確保に貢献しており，居住地としての安心感が醸成されている．

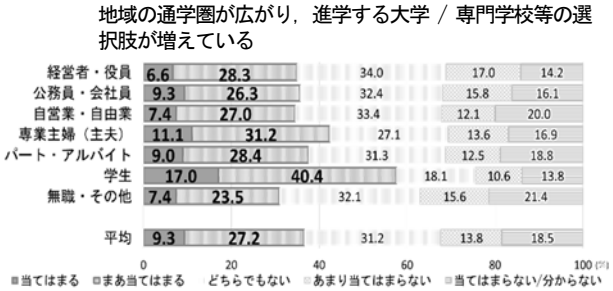
また，四国内居住者では，本四架橋を利用することで，本州側でしか提供されていない高度医療も享受する機会が確保されている．そのため，本四架橋は，現在の居住

地に住み続けるための条件を整えることにも貢献していると言える.

このように，本四架橋が地域の医療機会の確保を通じ，地域社会の持続性に貢献していることが確認された.

⑸ 教育機会の確保

教育機会の確保について，**図−9**をみると，他の職業と比較し，最も身近な質問として回答すると思われる学生において「当てはまる／まあ当てはまる」と回答する割合が高かった．これは，回答者自身が，実際に本四架橋を利用して通学をしていること，進学先の決定において本四架橋を利用した通学を検討したことなどの当事者としての経験を有していること，あるいは周りにそのような人が存在していることなどが要因と考えられる.



図−9 住民アンケート結果（職業別）

また，住民や団体等からのヒアリングにおいても，**表−4** のような声が確認されており，本四架橋があることで，地域の通学圏が広がり，進学する大学／専門学校等の選択肢が増えているということが確認できた.

表−4 住民・団体等ヒアリング（教育機会の確保）

対象	ヒアリング内容
住民	香川県の学生も岡山県まで通学が1時間程度なので選択肢が増えた．岡山県には専門学校もたくさんある.
住民	県外の大学が選択肢として当たり前に選べるが，橋がなければ四国内にしてくれ，という話になるかもしれない.

以上から得られた調査結果に関連して，**表− 5** によれば，本四架橋開通前では四国各県とも東京都への進学が 1 位，2 位以降に関西・中国圏，また中国圏では広島県のみが上位5位以内（香川県：5位，愛媛県：2位）であった．現在は，高知県以外では東京都の順位が下がり，徳島・香川両県は大阪府，愛媛県は広島県が 1 位，また各県とも岡山県が５位以内に含まれるようになった．本州側の中でも本四架橋によりアクセスが便利になった府県への進学が上位となっていることからも，アクセスが改善した地域を中心に進学先の選択肢が広がっていることが確認できる.

表−5 四国各県から他都道府県への進学状況

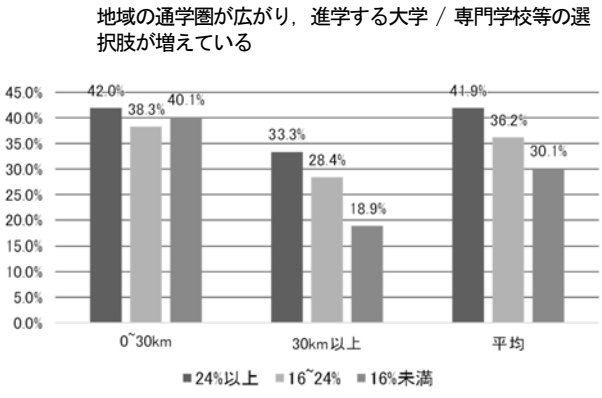
	出身県	他県入学者数	流出先大学所在地都道府県 1位	2位	3位	4位	5位
1985	徳島県	1,953人	東京都	大阪府	京都府	兵庫県 愛知県	−
	香川県	2,866人	東京都	大阪府	京都府	兵庫県	広島県
	愛媛県	3,698人	東京都	広島県	大阪府	福岡県	京都府
	高知県	1,630人	東京都	大阪府	京都府	神奈川県	福岡県
2019	徳島県	1,989人	大阪府	兵庫県	東京都	京都府	岡山県
	香川県	4,013人	大阪府	岡山県	兵庫県	京都府	東京都
	愛媛県	4,312人	広島県	大阪府	岡山県	東京都	京都府
	高知県	2,241人	東京都	大阪府	岡山県	兵庫県	京都府

(資料)学校基本調査(文部科学省)より作成

以上のことから，子どもの大学進学先の検討にあたり，本四架橋開通により，四国から四国外，四国外から四国に送り出すことへの親の心理的抵抗感が低下しており，本四架橋は教育機会の確保に貢献していることが分かる.

なお，本四架橋から0〜30kmの地域では，居住地域周辺における卒業者総数に占める大卒･院卒者の割合の高低に関わらず，「地域の通学圏が広がり，進学する大学/専門学校等の選択肢が増えている」について本四架橋による効果があるとする回答割合が高い水準にある．一方，本四架橋から30km以上の地域では，居住地域周辺の卒業者総数に占める大卒･院卒者の割合が低い地域ほど，同設問について効果があるとする回答割合が大きく低下する（14%point以上の差異）.

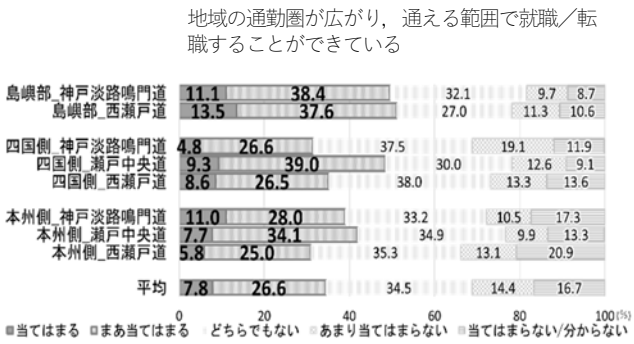
本四架橋による，大学･専門学校等への進学といった教育機会への影響は，本四架橋から離れた地域にまでは及んでいないものと捉えられる.



図−10 住民アンケート結果（本四架橋からの距離，卒業者総数に占める大卒･院卒者の割合別）

⑹ 雇用機会の確保

雇用機会の確保について，**図− 11** をみると，他の地域と比べ，島嶼部地域では「当てはまる／まあ当てはまる」と回答する割合が高い結果となった．これは，実際に通勤で本四架橋を多く利用する環境にあることが要因として考えられる．



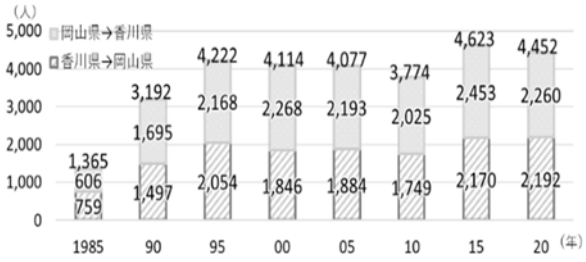
図− 11 住民アンケート結果（居住地域別）

また，アンケートだけでなく，住民や団体等からのヒアリングにおいても，**表− 6** の通り実際の声が確認されており，本四架橋があることで，地域の通勤圏が広がり，通える範囲で就職／転職することができているということが確認できた．

表− 6 住民・団体等ヒアリング（雇用機会の確保）

対象	ヒアリング内容
団体等	輸送手段が船（渡海船）からからトラックに切り替わり，農産品をめぐる輸送ルートが大きく変貌する中，柑橘類の産地に近い島嶼部に選果場を設置したことで，島嶼部の人にとって雇用機会が拡大している．（農業関係者）
団体等	本四架橋があることで，四国内高速道路網が充実すれば，淡路島からの通勤が可能な交通環境になる．淡路島住民にとって，雇用機会の確保に貢献できている（企業担当者）
団体等	本四架橋＋高速道路ネットワークで本州各方面とつながっていることで，大規模営農が可能となっており，働く機会が確保できている（NPO 法人）

以上の分析結果に関連して，**図− 12** からも，岡山県⇔香川県間の通勤・通学者数は架橋前後に増加している．また，その後も安定して推移しており，本四架橋が雇用機会の確保に貢献していることが見て取れる．

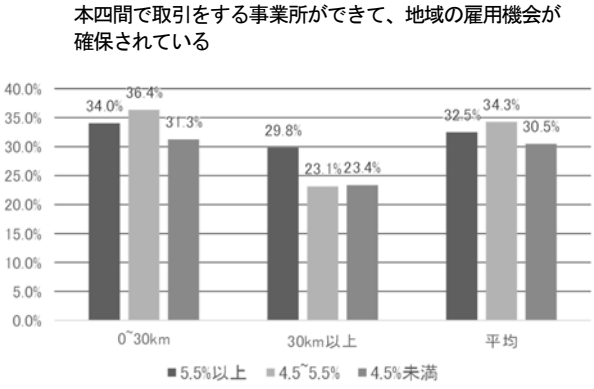


(資料)国勢調査(総務省統計局)より作成

図− 12 通勤・通学者数の推移_岡山県⇔香川県

さらに，「本四間で取引をする事業所ができて，地域の雇用機会が確保されている」について，本四架橋から0～30kmの地域では，居住地域周辺における若年層（15～34歳）の完全失業率の高低に関わらず，本四架橋による効果があるとする回答割合が高い水準にある一方，本四架橋から30km以上の地域では，同失業率が5.5%と高い水準の地域において，同設問について効果があるとする回答割合が，失業率が低い地域に比べて高い水準にある（6%point以上の差異）．本四架橋から30㎞以内の地域では，事業所が比較的多く，本州側との取引が普通に行われていることから，居住地域周辺の若年層失業率での差は見られないのではないかと思われる．一方，本四架橋から離れた地域の中でも，事業所が少なく若年層の就業する機会が限られる地域では，働く場所を探す機会が多く，周辺に立地する事業所に着目する意識が強いことから，若年層の失業率が低い地域よりも高い地域の方が，本四間取引が行われていることによる事業環境へのプラスの効果への期待が大きいのではないかと思われる．

このことから，本四架橋による，地域の雇用機会確保への影響について，本四架橋から離れておりかつ若年層の失業率が高い地域に及んでいる可能性がある．



図− 13 住民アンケート結果（本四架橋からの距離，若年層（15～34 歳）の完全失業率別）

本四架橋がバスや電車といった公共交通機関の運行を支えることで，本四間を跨がるような通勤エリア拡大を実現することにより，持続的な雇用機会の確保に貢献している．また，本四架橋があることで四国内産品の販路が確保されていること，また仕入れ先との取引の円滑化により，事業環境が確保され，延いては雇用機会の確保につながっている．

このように，本四架橋は，雇用機会の確保の面でも地域社会に貢献していることが確認された．

ただし，本四架橋による効率化の進展を背景に，例えば，「本州側への集約などで雇用の機会が減少する側面もある．」など，地域によってはマイナスの影響を受けるという側面があることも住民・団体等ヒアリングから確認されている．

４．今後の課題

今回行ったアンケート調査の４項目については，本四架橋の効果に対する感じ方に差が見られた．安心・安全の確保については，高い実感を得られていることが分かったが，それ以外の項目については，架橋の効果だという認識は，安心・安全の確保に比較すると低い水準に留まった．

これは，安心･安全では，冒頭でも述べた通り，昨今の災害の発生や救助活動に関する情報等を背景に，本四架橋から離れた地域においても効果が認識されているのに対し，教育，医療について認識されている地域は，本四架橋から近い地域に限定されていること，また雇用のうち物流を介して期待される効果について，普段の生活の中で目に見えてこないこと，効果が現れるまで長期を要し，明確に効果が表れにくいことなどから，一般市民にとって効果を認識しづらいことが要因と考えられる．

また，各回答者のライフステージの中での，各項目に関連する経験の有無なども，認識の程度に影響すると考えられる．実際，各項目で当事者として深く認識する機会がない限り，普段生活する上で効果を実感することがないことは自然である．

ただし，ヒアリング等では，実際に本四架橋が地域社会を維持していくための重要な機能を発揮していることを把握しており，本四架橋の価値を確認することができている．ヒアリングでは，アンケートに比べ，本四架橋がなかった場合のことについての議論を踏まえていたことから，より正確に認識して頂きつつ回答頂いているものと捉えられよう．

このことから，本四架橋の意義を認識していただくためには，本四架橋が有する社会的共通資本としての機能・役割に関して，理解の醸成をより深めるべく，多様な情報媒体を活用しつつ，様々な機会を通して訴求していくことが重要と考える．

５．おわりに

以上，本四架橋に関しこれまで十分に分析，考察できていなかった，社会的共通資本としての効果に着目しアンケート及びヒアリング調査をした所，本四架橋が地域社会を維持していくための重要な機能を発揮していることを把握することができた．それは，移動制約の軽減を介した，地域住民における「生活機会の拡大」「生活基盤の充実」への貢献と，「地域住民が将来にわたって住み続けられる環境の維持・形成」を支えることによる，四国における各地域社会の持続性への貢献である．

なお，本報告の分析結果を踏まえると，長期的には，本四架橋によって，教育，医療など各種機能の本州側への統合が助長されることが懸念される．全ての機能を四国で自給することは現実的では無いが，四国が長期的に成長していくためには，四国の中で各種雇用機会を創出し，持続的に成長できるような地域経済を構築しつつ，生活の基盤を掌る医療・教育等に係る各種機能の一定割合は，本州側の機能に頼るのみで無く，四国内部で賄えられる環境を維持していく必要がある．

NOTES

注1) 設問項目 23 のうち，本報告では４つの視点に則した 16 項目について表示した．また，選択肢は，次の 5 つによる：1.当てはまる／2.まあ当てはまる／3.どちらでもない／4.あまり当てはまらない／5.当てはまらない/分からない．

注2) アンケート会社から提供された，各回答者モニターの居住地に係る詳細住所情報（郵便番号レベル）より，アドレスマッチングによって得られる緯度経度情報をもとに地図上にプロットし，これらと本四架橋各 IC からの最短距離を求めた．

注3) 本四架橋からの距離の区分については，回答結果と同距離との関係，該当するサンプルサイズなどを踏まえ，30km を閾値とした．

注4) 地域周辺の社会経済環境は，各回答者の居住地を含む市町村別統計値による．以降同様．

REFERENCES

1) 小池淳司，2023 年４月，交通と経済 第２回「公共投資・交通政策の評価」，『交通工学』，Vol.58 No.2, pp.45-52，交通工学研究会
2) 宇沢弘文著（2000 年）『社会的共通資本』，岩波書店