

道路19 瀬戸中央自動車道(香川県)

No.	資料名	ストック効果に関する記述
香川15	瀬戸大橋架橋史編さん委員会編「瀬戸大橋架橋史 通史・資料編」(瀬戸大橋架橋推進香川県協議会、1989年)、341-342頁	瀬戸大橋 (中略) この瀬戸大橋の開通によって、四国は本州と地続きになると同時に、全国を結ぶ高速交通ネットワークに組み込まれたわけで、人、物、情報の交流が飛躍的に増大するとともに、産業、経済、生活、文化等あらゆる面での発展に向けて、その大きな基盤が整備されたことになった。 瀬戸大橋の開通は、言わば二十一世紀に向けての新しい香川づくりの出発である。香川県は、今までに経験したことのない状況の中で、瀬戸大橋がもたらす効果を最大限に生かしながら、地域産業の振興と県民福祉の向上に力を注いでいくことになったのである。 その施策は多方面にわたっているが、大きく分けると、四国島内交通網の整備、観光開発と施設の拡充、産業の振興、文化の向上等が挙げられる。 基幹交通網の整備に関しては、長い離島時代に本土に比べて大きく遅れを見せ、大橋開通時点で、四国島内の鉄道複線化率は三％、電化率は七％、また高速道路は計七十キロにすぎないという現状にある。従って、瀬戸大橋の優れた機能を十全に発揮させるためにも、今後はより一層、四国横断・縦貫自動車道の整備を急ぐとともに、鉄道の電化・複線化にも力を注がなければならない。これが実現することによって、初めて四国全域と山陽の幹線が連結し、近畿・中国経済圏との関係が深まり、さらに遠く中国山脈を越えて、山陰地方や、また北九州等とも深い交流が保てることになるのである。 観光面では、瀬戸大橋そのものが持つ超一級の観光資源としての価値から、架橋工事期間中から既に明るい兆しが見えていた。そして、大橋のたもとで開かれた架橋記念博覧会と相まって、開通後は、飛躍的な観光客の増加が続いている。例えば、開通まで年々観光客が減少傾向にあった屋島、栗林公園、金刀比羅宮等では、前年に比べ二倍から二倍半という驚異的な観光客の増加が続いている。 今後は、この瀬戸大橋ブームを一過性に終わらせないためにも、世界に例の無い、多島美と大橋が一つになったこの美しい備讃瀬戸一帯を中心に、洋上観光や滞在型リゾート基地の整備を急ぐとともに、長期的な視点から、官民一体となって、既存の観光施設・資源の整備、拡充を図らなければならない。 次に、産業の振興であるが、これは、瀬戸大橋開通によって京阪神地域と直結したメリットを最大限に生かし、同地域の台所として近代的な第一次産業の振興、整備を図るとともに、流通産業や先端産業等の誘致、育成をより積極的に進めていかなければならない。 さらに、文化の高揚に関しては、瀬戸大橋の開通を機に県民の間に高まっている、芸能、芸術、スポーツ等を通じた文化交流の気運を持続、発展させるためにも、各種の文化・スポーツ施設の整備、拡充を図るとともに、人的交流などソフト面での基盤作りを、より一層進めていかなければならない。

道路19 瀬戸中央自動車道(香川県)

No.	資料名	ストック効果に関する記述
香川48	高松百年史編集室編「高松百年史 下巻」(高松市、1989年)、708-709頁	瀬戸大橋 (中略) 次に、空間的な広がりとしてこの瀬戸大橋をみれば、九州への関門橋と関門トンネルおよび北海道への青函トンネルと合わせて、日本列島を構成する四つの島が一つにつながったことになるのである。しかも、これらの橋やトンネルは、高速道路や幹線鉄道はいうまでもなく、その他の情報や通信経路とも一体となって移動に伴う距離の障害を克服し、質量ともに地域間交流の密度を高める方向に作用するのである。たとえば、四国と中国の横断自動車道がそれぞれ整備されると、この瀬戸大橋を経由して太平洋岸と日本海岸が直接結ばれることから、従来の東西軸を中心とした地域間交流に加えて、新たに南北軸に沿った地域間交流も強化されることになるであろう。 瀬戸大橋完成後の高松市 (中略) 瀬戸大橋の完成によって、宇高連絡船による本四間輸送は、マリンライナーやコンテナ輸送などにとって代わられた。このような交通機関の質的变化は、かつて「四国の玄関」と言われた高松の都市自体が大きく変わりつつあることを示すものである。
香川57	一宮郷土誌編集委員会編「さぬき一宮郷土誌」(一宮郷土誌編集委員会、1990年)、562頁	瀬戸大橋 昭和六十三年には、待望の瀬戸大橋が完成し、鉄路も本州と連なったため、広く四国全域の離島化が解消され、特に橋下にある香川県での交通や経済体系の上に多大の影響を及ぼすようになってきた。
香川60	香川町誌編集委員会編「香川町誌」(香川町、1993年)、654-655頁	瀬戸大橋 昭和六十三年四月十日、本州側の倉敷・下津井から坂出に長大橋がかかり、本四間は道路、鉄道で結ばれ、長年の夢がかなった。(中略)この橋の完成によって日本の四つの島が一つに繋がったのである。鉄道、道路だけでなく通信、情報のルートとしても生かされよう。 宇高連絡線の廃止に代わっての大橋は交通の質的变化をもたらしている。本町にとっては国道の整備、新設などによって高松市内を通過せず岡山へ行け本州がぐんと近くなった。

道路19 瀬戸中央自動車道(香川県)

No.	資料名	ストック効果に関する記述
香川73	宇多津町誌編纂委員会編「続 宇多津町誌」(宇多津町、2010年)、178-179頁	瀬戸大橋架橋後の経済動向 (中略) 瀬戸大橋の開通が、宇多津町だけでなく香川県経済にもたらした効果は多大で、もっといえば架橋によって瀬戸内圏の産業構造全体が大きく様変わりしていったといってもよい。香川県経済の成長率は瀬戸大橋が開通するまでの間、公共投資を除いて全国に比べてやや低い水準で推移していた。しかし、一九九〇年代に入ってから、住宅投資や個人消費の成長率が全国を上回るようになる。これは瀬戸大橋の開通および高速道路網の整備が契機となり、他地域に比べて遅れていたモータリゼーションの急発展により、郊外への住宅投資が活発化したほか、県内資本による郊外型商業施設の整備に伴って、個人消費が拡大されたものと考えられる。移出入額をみても、県域を越えた経済活動の活性化に伴い、一九八八年から一九九一年にかけて高い伸びを示している。また、移出額から移入額を差し引いた金額は、瀬戸大橋開通前はマイナス傾向(移入超)であったが、開通後はプラス傾向(移出超)に転じており、当地製造業の活動活発化や県外観光客の増加が、経済を活性化したものと考えられる。 瀬戸大橋の開通により、香川から岡山までの移動に要する時間も大幅に短縮された。高松一岡山間での移動時間は、自動車の場合、昭和六十二年以前は二時間一〇分かかっていたものが、平成十年には一時間一三分と、五七分の短縮(自動車時刻表より)、また鉄道の場合は、一時間四〇分かかっていたものが四十五分も短縮し、所用時間は五五分にまでなっている(JR四国時刻表より)。 (中略) 大橋開通に伴い、物流業界では輸送時間の大幅な短縮と大量輸送が可能となり、事業の拡大と配送の効率化が図られた。宇多津町も瀬戸大橋道坂出インターチェンジからごく近くに位置する好立地ということもあり、多数の物流センターが建設された。またこれに呼応する形で、流通業界も再編が進み、大型量販店が多数、香川県に進出を果たすこととなった。(中略) また瀬戸大橋開通が、県内観光にもたらしたインパクトも大きく、昭和六十三年の県外入り込み客数は、四国全体で前年比四〇・八パーセント増の二八三二万三〇〇〇人。中でも香川県は前年の二倍強の一〇三五万一〇〇〇人。特に架橋地に近い宇多津、坂出、丸亀、琴平などの中讃地域では架橋前の三・四倍に急増する大橋ブームに沸き返った。しかしながら、空前の瀬戸大橋ブームも県民が期待していたほど長くは続かず、翌平成元年の入り込み客は前年比二〇パーセント減の八二六万五〇〇〇人に落ち、以後平成三年を除いて毎年減少した。四国全体では一〇年間でほぼ架橋以前の水準に逆戻りしているのが現状である。(中略) 香川はもともと県外の大手企業の支店や国の出先機関が集積し、「支店経済のまち」と呼ばれてきたが、バブル経済崩壊後は、厳しい採算性の中で事業の合理化や支店の統廃合が推し進められている。殊に明石海峡大橋の開通以降は近畿地方との一体化が進み、近畿に本社を置く企業が一割減少した。しかしながら、一方で四国内他県、関東、東海地方からの進出は増加しており、県外企業の支店比率は相対的に増加している。 瀬戸大橋は香川県全体の経済成長率を押し上げる原動力となったことは疑いの余地がないところである。

道路19 瀬戸中央自動車道(香川県)

No.	資料名	ストック効果に関する記述
香川75	丸亀市史編さん委員会編「新編 丸亀市史 3 近代・現代編」(丸亀市、1996年)、1312頁	瀬戸大橋の効果 瀬戸大橋の完成で、それまで、霧や強風、波浪などの気象条件に大きく阻まれていた四国と本州間の海上交通は、いつでも、決まった時間に、安全に輸送できるようになった。それに、乗り換えや荷物の積み換えの不便もなくなり、輸送時間も大幅に短縮された。 国鉄の宇高連絡船を利用していたころは、丸亀から岡山へ約二時間かかっていたが、いまは瀬戸大橋を渡り特急列車なら三十数分で着く。丸亀駅はただの通過駅ではない。四国側で特急列車の停車回数が最も多いのは多度津駅と丸亀駅であろう。人とモノの流れは頻繁になった。 瀬戸大橋は、それ自体がすばらしい観光資源になっている。それに、この大橋と既設の観光地を取り合わせた観光ルートが考えられ、新しい観光開発にもなる。丸亀城から瀬戸大橋がやや立体的に望める。本島町は瀬戸大橋に最も近く、目前に、平面に大映しに見え、遠見山上には展望台がつくられている。丸亀港から瀬戸大橋見物への観光船や直行バスも出ている。
香川83	琴平町史編集委員会編「町史 ことひら3近世・近・現代通史編」(琴平町、1998年)、701頁	瀬戸大橋と琴平観光 長年の暗雲を吹き飛ばしたのが、昭和六十三年四月十日の瀬戸大橋の完成で、史上初の五二〇万人が殺到した。春から夏にかけては文字通り上げ潮が押し寄せる勢いで殺到、あらゆる宿舎は満杯となり、土産物は売り尽くされ、道路はあふれるばかりの混雑となった。 しかしこれも一過性のブームにすぎず、翌年から減少に転じ、平成三年(一九九一)春の近隣町でのテーマパーク・レオマワールドの誕生による小ブーム以後は急速な勢いで減少をはじめ、三〇〇万人台の三十数年前に逆戻りをしてしまった。
香川92	高瀬町編「高瀬町史 通史編」(高瀬町、2005年)、739-740頁	瀬戸大橋の開通 四国横断自動車道(善通寺～川之江)の開通に続いて、一九八八(昭和六十三)年四月十日、瀬戸大橋が開通し、四国は本州と陸続きになった。 (中略) 瀬戸大橋は、一九九二(平成四)年四月、四国横断自動車道・高松西～善通寺間の開通と、坂出ジャンクション～瀬戸中央道坂出インターチェンジ間が結ばれて、高松自動車道が瀬戸中央自動車道に直結した。しかし瀬戸大橋の通行料金が割高感のため、利用車は予定の約半分に過ぎず、また「環瀬戸内交流圏」とよばれる中国(岡山など)・近畿と四国側の広域交流圏は形成されたものの、四国側の富が本州側に吸い取られる「逆ストロー」現象などのため、四国側にとっては「瀬戸大橋効果」が十分発揮されていないうらみがある。
香川98	新修豊浜町誌編さん委員会編「新修豊浜町誌」(豊浜町、1995年)、391-393頁	瀬戸大橋の完成 (中略) この大橋の完成は、高速道路網や鉄道の電化などと相まって、二一世紀にはばたく「四国の新しい時代」がはじまったともいえる。 (中略) 今世紀最大のプロジェクトとよばれるこの瀬戸大橋の完成で、豊浜町もその恩恵を受け、より豊かな町へと変容するよう期待したい。

道路19 瀬戸中央自動車道(香川県)

No.	資料名	ストック効果に関する記述
香川103	地域振興整備公団新宇多津都市開発事務所企画「四国の玄関都市を拓くー新宇多津都市開発整備事業のあゆみー」(地域振興整備公団新宇多津都市開発事務所、1991年)、20-21頁	瀬戸大橋 (中略) この国家的プロジェクトの完成により、四国は本州と陸続きとなり、本州ー四国間の人・モノ・情報の流れは大幅にスピードアップ。そのボリュームも飛躍的に増大して、四国の経済・産業・文化・観光の活性化に測り知れないメリットをもたらしている。 瀬戸大橋の架橋効果 瀬戸大橋の開通は、大幅な時間短縮効果ばかりでなく、心理的な面も含め、社会・経済・生活・文化にも大きなインパクトを四国にもたらす。地域社会においても、交流の広域化や市場圏の拡大とともに、地域間競争に直面し再編成を余儀なくされることになる。 瀬戸大橋架橋はその受け皿づくりを含め、今後の四国が日本の中でどんな位置を占める地域となるかの重要な曲がり角になるほど、大きな意味を持つものといえるだろう。
香川104	地域振興整備公団新宇多津都市開発事務所編「未来へ翔くターミナルシティー新宇多津都市開発整備事業記録写真集ー」(地域振興整備公団新宇多津都市開発事務所、1992年)、7頁	瀬戸大橋の開通 瀬戸大橋完成前は、本州の目的地へ向かうためには、高松もしくは丸亀経由でフェリーを利用する必要がありました。しかし瀬戸大橋が開通することにより、一般国道を利用していた陸路も本四連絡橋ルートを経て、高速自動車道や一般国道と連絡できるようになりました。また鉄道も道路網と同様に、フェリーや連絡線で瀬戸内海を渡らなければなりませんでした。瀬戸大橋線により直通で岡山へ行くことができ、時間と手間が大幅に省かれました。
香川187	さぬき市史編さん委員会編「さぬき市旧五町史 続編 ー津田町・大川町・志度町・寒川町・長尾町ー」(さぬき市、2019年)、92頁	瀬戸大橋の開通 (中略)昭和六三年四月に瀬戸大橋が完成し、これにより四国は初めて本州と地続きとなった。瀬戸大橋は、世界にも例のない最長の鉄道・道路併用橋であり、人と物の輸送時間は大幅に短縮された。自動車移動は、架橋前では倉敷～高松間に約一四〇分(宇高連絡船フェリー利用)要していたものが、約七〇分に短縮、鉄道だと岡山～高松間が約六〇分で結ばれることになり、東讃地域から京阪神へのアクセスは飛躍的に向上した。

道路19 瀬戸中央自動車道(香川県)

No.	資料名	ストック効果に関する記述
香川194	坂出市史編さん所編「坂出市史 通史 下 現代篇」(坂出市、2020年)、236-237頁	瀬戸大橋効果(瀬戸大橋周辺の観光施設の開発状況) ①ゴールドタワー(S63.3オープン) 新宇多津都市に、外壁をゴールドのハーフミラーで装った、高さ一五八メートルの展望タワーで、レストラン、土産物店などを設置。 ②観光センター(S63.4オープン) 常盤公園、聖通寺山山頂の瀬戸大橋や番の州工業地帯、備讃瀬戸の島々が一望できる場所に、レストランを核に土産物、多目的ホールを備えた観光施設を開館。 ③瀬戸大橋京阪フィッシャーメンズワープ 架橋直下で、パーキングエリアのある与島の、塩田跡地に建つシーフードを中心とした大規模レストラン、瀬戸内の産物を主体とした土産物売り場を持つ観光型商業施設。(中略) 橋の完成した翌年には、島全体で七七四万人の観光客があり、当初、五一六万人が当施設を利用し、一〇三億円を売り上げた。ところが一九九〇年代に入り、年間二五〇万人に減少、神戸淡路鳴門自動車道、しまなみ海道のオープンで更に減少、不採算部門を閉鎖・縮小した。そして、平成十五年(二〇〇三)年、京阪電鉄は撤退した。(中略) ④アクア小与島 昭和六十三年、瀬戸大橋の開通に合わせて建設された二八室のリゾートホテル。
香川195	坂出市史編さん所編「坂出市史 地誌・生物篇」(坂出市、2020年)、86頁	瀬戸大橋の開通に伴う本四間の移動の確実性 フェリーの時代には、気象条件や待ち時間に制約され、自由な移動が制約されていた。橋の開通によって通行時間に制約がなく、強風などの通行規制がなければいつでも短時間に本四間の移動ができるようになった。 本四間自動車交通量の増加 本四間の自動車交通量は、本四高速道路の開通により飛躍的に増加している。開通当初の通行料金は坂出～早島間の普通車が6,300円と割高であったため、利用車は計画交通量(2万4900台)の半分以下の一日平均1万823台であった。その後、段階的に通行料金は引き下げられて平成21(2009)年よりETC車休日料金上限1,000円を機に通行台数は年間750万台(一日平均2万548台)へと大きく増えて、1,000円高速終了後も同水準を維持し、平成28(2016)年度に800万台を突破した。

道路19 瀬戸中央自動車道(香川県)

No.	資料名	ストック効果に関する記述
四国8	土木学会四国支部編「四国に豊かさと潤いをもたらした土木事業」(四国建設弘済会、1995年)、29-30頁	高速道路がもたらす効果 こうした四国内の高速道路の整備により、本四三ルートを経由して近畿、中国地域との文化、経済、産業等の交流がより盛んなものとなることが期待される。特に観光の開発としての役割も多く果たしており、例えば高知自動車道の川之江～大豊間と高松自動車道の高松～善通寺間が開通し、本四瀬戸中央自動車道と連結され本州と高知県が直結したことにより、本州からの観光客が増加する等の効果が現われている。さらには、高速道路の開通による地元地域産業の振興や工場等の立地により、地元就職の機会が増加し、地域の生活のための利便性が向上することにより人口の定着も図られていくことになる。 そして、なによりも高速道路を利用することにより、移動時間の短縮が図られるとともに定時性の確保が図られ、より安全で快適な旅行や通勤、貨物の輸送が行われることになる。 四国は、歴史的背景や地形的要因などから交通面において「四国はひとつ」と叫ばれながらもなかなかひとつになりきれない面があったが、高速道路「8の字ルート」の整備により、それぞれの都市が有機的に結合され四国の一体化が図られるものと期待される。
四国106	四国地方建設局、日本道路公団高松建設局、本州四国連絡橋公団第二建設局編「本四架橋・高速道路の利用状況とインパクト調査～瀬戸大橋開通7年間・四国の高速道路開通10年間の検証～」(四国地方建設局、日本道路公団高松建設局、本州四国連絡橋公団第二建設局、1996年)、2-6頁、17頁	(1)産業を支える瀬戸大橋 昭和63年の開通時には少なかった大型車(トラック)の利用が高速道路の整備とともに年々増加し、平成6年度には開通当初の2.3倍になっている。これは全交通量の伸び率1.3倍を大きく上回っている。フェリーに比べて安定性、高速性に優れ、瀬戸大橋が産業を支える基盤としての役割を増していることがわかる。 (2)瀬戸大橋の業務交通の増加 業務交通が主体の平日利用は、平成4年から平成6年でほとんどの県で増加に転じており、中国・近畿圏との経済交流が徐々に進んでいることがわかる。 (3)岡山～香川間の利用が顕著な休日の瀬戸大橋 観光・レジャー目的が特化する休日の利用をみると、開通当初は香川県～岡山県間の利用が多く、その後、高速道路の延伸に伴い愛媛県、高知県が増加、四国外では特に兵庫県、大阪府、広島県が増加しており、西日本を中心に利用の範囲が広がっていることがわかる。中部以東と九州への影響は今のところ少ない。 平日と比べて3倍近い乗用車類の利用となっており、観光・レジャー人気の高さがうかがえる。 (4)中国・近畿地区との流動が盛んな瀬戸大橋の貨物車利用 平日に瀬戸大橋を利用する貨物車の発着地別交通量の推移を見ると、香川県、岡山県、愛媛県を中心に瀬戸大橋に隣接した地域の利用が活発化し、大阪府、兵庫県、広島県等の周辺部の利用も徐々に増えている。 関東・中部方面へも相当量の貨物車の利用がある。 (5)瀬戸大橋の開通で急増した本州～四国間の自動車交通 本州～四国間の自動車交通は瀬戸大橋の開通を機に、それまでの約2万台/日から約3万台/日へと約50%増加し、その後も増加傾向が続いている。 増加交通の大半は乗用車・バスとなっており、観光・レジャーを含む生活・交流圏の拡大効果が現れている。

道路19 瀬戸中央自動車道(香川県)

No.	資料名	ストック効果に関する記述
四国107	本州四国連絡橋公団編「橋・人・未来～本州四国連絡橋の整備効果集～」(本州四国連絡橋公団、2000年)、5-7頁、9頁、12頁、13頁、17頁、46頁	本州四国連絡橋の整備効果(瀬戸中央自動車道を中心に) (1)児島・坂出ルート(移動時間の短縮) 倉敷市役所～坂出市役所間の児島・坂出ルート(瀬戸中央自動車道)の所要時間は、一般道路・フェリー利用の120分から40分へと80分短縮された。 (2)随時性の確保 フェリー時代は運行ダイヤによる制約を受けていたが、本四道路は24時間いつでも利用可能であり、交通の随時性が格段に向上した。フェリー時代は、天候の悪化や悪化の懸念により、本四間交通が制約されていたが、瀬戸中央自動車道開通後の本四間交通の確実性は格段に向上した。 (3)交流圏の拡大 本州四国連絡道路と関連する高速道路網の整備により、架橋関連地域の3時間圏域内の人口、面積が飛躍的に拡大し、このことにより、経済、文化、生活分野での交流圏が拡大している。 (4)交流人口の増加 本四間の交流人口は年間5,000万人。昭和59年度と平成10年度を比較すると、1.7倍の増加と、全国の1.4倍を上回る。輸送機関別にシェアの推移をみると、フェリー・旅客船の激減の一方で道路の急伸、鉄道の漸減、航空機の堅調という傾向がみてとれる。このような本四間の輸送人員の中で、本四架橋(道路+鉄道)はその3分の2を担っており、交流人口の増加に大きな役割を果たしている。 (5)物流の増加 自動車による阪神・山陽地域から四国地域への貨物輸送量は、架橋前の昭和61・62年度平均の約8,480千トンから架橋後の平成8・9年度平均で9,752千トンと1.15倍に増加。また、四国地域から全国への輸送量も同時期に12,110千トンから14,639千トンと1.21倍に増加。同時期に全国の自地域内を除く自動車による貨物輸送量が1.13倍となっていることと比較して、本四間では架橋が貨物流動の増加に寄与している。 (6)自動車交通量の増加 本州四国連絡橋により、本四間の自動車交通量は飛躍的に増加している。 (7)住民生活のゆとりの創出 架橋(瀬戸中央自動車道及びJR瀬戸大橋線)による時間短縮や交通の随時性、確実性が確保されたことにより、天気予報を気にせず旅行や出張の計画が立て易くなった、あるいは日帰りでの出張が可能になったというような住民生活面での効果が現われている。 (8)トラック事業者数の増加 農水産業分野や製造業分野などの市場や生産の拡大は、流通分野にも新たな需要増をもたらしている。瀬戸中央自動車道開通以降、岡山県及び香川県のトラック事業者数は、昭和62年度と平成10年度の比較で、それぞれ56%、42%と着実に増加している。

道路19 瀬戸中央自動車道(香川県)

No.	資料名	ストック効果に関する記述
四国107	本州四国連絡橋公団編「橋・人・未来～本州四国連絡橋の整備効果集～」(本州四国連絡橋公団、2000年)、48頁、51頁、70頁	本州四国連絡橋の整備効果(瀬戸中央自動車道を中心に) (9)観光入込客数の増加 香川県への県外観光入込客数は、瀬戸中央自動車道開通後に大幅に増加しており、平成11年には開通前の1.6倍となっている。また、その半分以上は本四3ルート of 自動車道を利用しており観光面において本四道路の貢献は高い。 (10)工場立地の増加 瀬戸中央自動車道の開通を機に四国に工場立地が増加した。昭和63年から平成11年までの工場立地件数はそれ以前の同期間の1.25倍と全国の1.13倍を上回る。特に、開通前後の5年で比較すると、1.9倍と全国の1.5倍を大きく上回る。これらの進出企業の本社所在地は、阪神圏や東京の大資本によるものも多く、地域経済の需要喚起に貢献している。 (11)地域開発プロジェクト 架橋を契機に各地で地域開発プロジェクトが進行している。また、先端産業に対応するための研究開発拠点の整備も進められており、架橋関連地域の投資ポテンシャルを向上させている。

道路19 瀬戸中央自動車道(香川県)

No.	資料名	ストック効果に関する記述
四国110	本州四国連絡高速道路編「2016ディスクロージャー誌」(本州四国連絡高速道路、2016年)、112-114頁、118-119頁、121頁、122頁、126頁	本州四国連絡高速道路の整備効果(瀬戸中央自動車道を中心に) (1)3時間圏域の拡大 本四高速道路の整備などにより、瀬戸内地域の主要都市からの3時間圏域は大きく広がりました。昭和60(1985)年の大鳴門橋開通前と比較すると、平成28(2016)年では3時間圏域の面積は約7倍、人口は約8倍に拡大しました。 (2)交流人口の増加 本四間の自動車交通量は、本四高速道路の開通により飛躍的に増大しました。大鳴門橋開通前の昭和59年度と比較すると、平成27年度では、本四間の自動車交通量は約3.3倍にまで増加しています。なお、同期における全国の自動車交通量は、昭和60年度から平成22年度までで約1.4倍でした。 本四間の交流人口は、昭和59年度と平成27年度を比較すると、約2倍に増加し、年間5,900万人を超える人数となっています。このうち、本四架橋(道路+鉄道)は、本四間の輸送人員の約84%を担っています。 (3)本四間交通の確実性の向上 フェリー時代は、天候の悪化などにより本四間の移動が制約されていましたが、瀬戸中央自動車道の開通により、本四間移動の確実性が向上しました。 (4)物流の活性化 四国と全国間の貨物輸送量は、昭和59年度から平成26年度の間に約2.3倍に増加しました。 四国と阪神、山陽地域との流動量は着実に増加しています。特に本四3ルート開通後は広域化が進み、中部、関東・甲信地域との流動量も増加しています。 (5)地域間交流の活性化 岡山大学と香川大学では、互いに瀬戸内海を挟んだ地域からの入学者の割合が増加しています。 (6)工場立地件数の増加 四国地域の工場立地件数は、瀬戸中央自動車道開通前後に大きく伸びました。 (7)設備投資額の増加 四国地域の設備投資は、各ルートの開通前後に最も大きく伸び、現在においても概ね全国を上回る傾向が続いています。 (8)香川県産ブロッコリーの配送圏域拡大 香川県産ブロッコリーは、葉付き・氷詰め出荷といった鮮度を保つ工夫を行ない、高速道路を使った陸上輸送により、遠方まで出荷しています。
四国110	本州四国連絡高速道路編「2016ディスクロージャー誌」(本州四国連絡高速道路、2016年)、129頁、131頁	本州四国連絡高速道路の整備効果(瀬戸中央自動車道を中心に) (9)観光客の増加 瀬戸大橋開通時には香川県において、県外観光客が大幅に増加しました。 (10)移動時間の短縮 倉敷市役所～坂出市役所間の児島・坂出ルート(瀬戸中央自動車道)の所要時間は、一般道路・フェリー利用の120分から40分へと80分短縮されました。