

# 地域の針路を問う

―瀬戸大橋が地域に与えた影響をどう評価するか。

架橋時は四国や岡山県での企業立地件数が全国平均を上回るなど、それなりに効果はあった。大橋につながる高速道路網の完成が数年後だったため、橋が孤立した状態が続いた分、地域経済の浮揚が遅れたのは残念。ただ、今年大学に入学した十八歳の学生は生まれたときから橋がある。地域にとって当たり前の存在として定着していることは確かだ。

―割高な通行料金が開通以来、問題視されてきた。

海峡部は陸上部に比べて建設コストが高い。し

## 第4部 大橋を生かせ 識者に聞く⑤

かも、借金を一定の年数で返済することを前提にして料金が決められたため、利用者の論理を無視したまま、異常に高い料金設定となっている。完成したのはバブル経済期だが、その後景気は低迷し、考えられていたほど経済効果や通行台数が伸びなかった。料金を下げると借金を返せない恐れがあり、引き下げの足かせになっている。

―本州四国連絡橋公団の民営化後、期間限定の休日割引などが行われるようになった。

割引サービスがETC(自動料金收受システム)搭載車に限定されている

―本州四国連絡橋公団の民営化後、期間限定の休日割引などが行われるようになった。

割引サービスがETC(自動料金收受システム)搭載車に限定されている

岡山大学 大学院教授 中村 良平氏



なかむら・りょうへい 京都大工学部卒、筑波大大学院修了。岡山大経済学部教授などを経て、2006年から同大学院社会文化科学研究科教授。専門は都市経済学、地域政策。高松市出身。55歳。

# 国費投入し引き下げを

の高速道路の収支体系に策を描き、値下げにより組み込み、全国で広く浅く負担する方法が合理的。二〇〇三年に国が一兆三千億円余りの道路特定財源を投入して借金の一部を負担したことで、現在の本州四国連絡高速道路会社の経営は大きく改善している。架橋を行った国の責任で、もう一度国費を投入すれば大きく引き下げられる。

―値下げは地域の活性化につながるか。

単に値下げするだけでは、四国から本州側へる地域が一緒に活性化し、経済機能が吸い上げられなければならない。そうすることで真の本四三橋時代が出現する。

―今後、大橋をどう生かしていくべきか。

本四架橋を生かした活性化策はこれまで、岡山、香川など単県で考えられ、共通の具体的なビジョンがなかった。二十周年を機に、本四三橋に関係している地域が一緒に活性化ビジョンを考えなければならない。そうすることで真の本四三橋時代が出現する。

―将来の道州制をにらんだとき、ここを逃すと仮に中四国州が実現したとしても、心はばらばらのままになってしまふ。

点が問題。ETCを搭載していない人も多し、企画割引があることを知らない人も少なくない。何度も繰り返し実施することで認知度を高め、利用促進やどのような需要があるかを見極められ

―通行料の大幅値下げは可能か。

―瀬戸大橋を含む本四三

本四三橋の関係地域が一緒になり、共通の活性化ビジョンを考えるべきだ

確認印



900円  
41時間  
900円

2008.11.4