

【豊予海峡みらいづくりシンポジウム発言要旨】

第1部 基調講演

① 演 題：「将来の広域連携をつくる豊予海峡ルート」

講 師：奥野 信宏 名古屋都市センター長（国土交通省・国土審議会会長）

講演概要：

- ・「交流連携が新たな価値を生む」というのは、昭和37年の全国総合開発計画以来、国土計画の一貫した基本理念であり、各時代の社会経済を背景にした具体的な計画が展開されてきた。平成20年の国土形成計画では、「各広域圏での交流連携を強化すること」、平成28年の第2次国土形成計画では「対流の促進」がテーマとなった。
- ・広域連携の背景には、高速ネットワークの進展があり、線的な整備から面的な整備へ展開していった。
- ・高速道路の整備は批判されつつも着実に行われてきた一方で、長大橋の議論は半ばタブー視されるという状況が長く続いた。それにより、広域連携、国土の強靱化が制約されてきた。
- ・数年前、自然災害により山陽道で流通障害が発生した際には、リダンダンシーを強化しないといけないということを痛切に感じた。
- ・広域連携は、多様な主体が担うものであり、現代社会の特徴である。NPO等の活動が広域連携を地域に定着させていくと考える。
- ・人の繋がりができ、広域連携が密になっていくという素質が愛媛と大分にあることから、豊予海峡が整備されることにより、両圏域を含んだ新しいメガリージョンができ、それが対流の熱源になっていくことを期待している。

② 演 題：「豊予海峡連絡プロジェクト早期実現のために」

講 師：藤本 貴也 (一社)日本プロジェクト産業協議会国土・未来プロジェクト
研究会委員長

講演概要：

- ・豊予海峡プロジェクトが具体化をすれば、大分・愛媛両県だけではなく、九州・四国においても大きなインパクトを与え、紀淡海峡プロジェクトも視野に入れれば、瀬戸内海を含む西日本全体の活性化に大いに役立つ。ただ、非常に大規模なプロジェクトのため、乗り越えるべき課題が多くある。
- ・ヨーロッパの成熟国家といわれる国々もインフラ投資を増やしており、新しいプロジェクトにどんどん取り組んでいるが、こういうことがあまり知られていない。
- ・JAPIC では瀬戸内海の活性化を提案している。具体的には、クルーズのネットワークを作っただけだと提唱しており、例えば、港に着岸施設を作り、クルーズ船に積んだ車で島内を巡るとなれば、人がどんどん入ってきて、ますます循環型のネットワークが出来るのではないかと考えている。
- ・B/C は、事業を進める上で重要な指標であるが、便益については、計算しきれないものが多いことから、B/C だけでは語り切れない色々な効果があるということを議論の際には訴える必要がある。
- ・貨物新幹線が入るだけの余裕があるかは不明だが、視野に入れるべきである。
- ・今後は、電気自動車や自動運転の普及、道路・鉄道併用案といった新たな技術の活用を検討してみてもどうか。
- ・「好球必打の条件は常にバッターボックスで構えていること」が重要である。東京湾アクアラインはなかなか事業化ができなかったが、中曽根さんが総理になった際に事業化された。これは神風が吹いただけではなく、地道に調査をしてきたからである。豊予海峡は、事業化するのに手強い相手ではあるが、しぶとく頑張っていけば必ず拓けてくると考える。

③ 演 題：「スーパー・メガリージョン構想について～リニア時代の国土づくり～」

講 師：岸 弘之 国土交通省国土政策局計画官

講演概要：

- ・交通機関が社会通念を変えるということはこれまでもあったと言われているが、リニア中央新幹線についても社会通念、あるいは常識・価値観を変え、更には国土の使い方も変化させ、日本全体のこれからに対し様々な影響を及ぼすと考えられる。
- ・リニア中央新幹線が大阪まで開通すれば、東京・名古屋・大阪の三大都市圏が1時間程度で結ばれることになり、都市圏間の移動があたかも都市内移動になる。出張という概念がなくなり、外出ということになるかもしれない。
- ・近年、世界の競争は、国家間の競争から都市が連なった地域、メガリージョン間の競争となったと指摘がされている。
- ・スーパー・メガリージョン構想の目指す方向性としては、自立する持続可能な国を作ろうということである。具体的には、多様な価値観を支えるようなまちを作ろうということで、「個性ある三大都市圏の一体化による巨大経済圏の創造」、「中間駅周辺地域から始まる新たな地方創生」、「スーパー・メガリージョンの効果の広域的拡大」の三つにまとめた。
- ・一番大切なことは、効果を広域的に波及させることである。現在あるネットワークを強みとして効果を最大限に引き出すことが重要であり、高速交通機関のネットワークの更なる強化が特に求められる。
- ・スーパー・メガリージョンの効果を全国へ波及すると構想では述べているが、既に取引が進んでいるため、スーパー・メガリージョンの経済活動に積極的に参加するといった考え方が必要となる。待っていても波及はなかなかしてこないため、自ら近づいていくことが重要である。
- ・リニア中央新幹線は、国土の使い方を変える大きなプロジェクトであるが、都市づくりというのは時間がかかる。将来は予想を超えて大きく変わってしまうということを考えながら、都市の魅力づくりとネットワークの拡大に取り組むことが非常に重要である。スーパー・メガリージョンを遠い地域のものと考えずに、その効果を積極的に掴みにいくべきである。

第2部 パネルディスカッション

演題：『豊予海峡ルート整備に向けた愛媛と大分の今後の交流について』

コメンテーター：木村 俊介 明治大学公共政策大学院ガバナンス研究科教授

コーディネーター：吉村 充功 日本文理大学工学部建築学科教授

パネリスト：丸川 裕之 (一社)日本プロジェクト産業協議会専務理事

橋本 均 大分商工会議所・大分経済同友会

山本 泰士 愛媛県企画振興部地域振興局長

高門 清彦 伊方町長

平川 暢教 大分県中部振興局地域振興部長

佐藤樹一郎 大分市長

ディスカッション概要：

テーマ①「豊予海峡ルート実現に関して現在取り組んでいること」

(丸川氏)

日本プロジェクト産業協議会（JAPIC）では、国土軸を作る大きなインフラを検討し、海外の事例、将来の技術を研究している。また、事業スキームや資金のスキーム、機運醸成において大分市や愛媛県の人々と協力していきたい。

(橋本氏)

平成28年に大分商工会議所が松山商工会議所を訪問したが、豊予海峡に関して全く認識がなく、松山などの中予、東予の方々の意識は、関西方面に向いていることがわかった。今後は、愛媛県全体の人に対して、機運の醸成が必要である。そして、大分経済同友会では、相互の委員会レベルで行き来をはじめた。まずは、経済界同士の真剣な議論の場を作らなければと考えている。

(山本氏)

関係県と経済団体で構成する太平洋新国土軸構想推進協議会あるいは、豊予海峡ルート推進協議会を通じて、国に対する政策の提言活動や海峡間の交流に取り組む民間団体等への支援を実施している。また、愛媛西伊予・大分中部地域間交流促進協議会を中心とし、相互プロモーション、フェリーを活用したイベント、文化・スポーツ交流、サイクリングによる交流などを行っている。

(高門氏)

三崎港に新たな交流拠点施設を建設中であり、そこを起点にして豊予海峡フェリー航路の盛り上がりを図っていきたい。

(平川氏)

地方創生を進める上で重要なプロジェクトと認識しており、関係府県や経済団体と共に、豊予海峡ルート必要性を訴えている。また、フェリー事業者の観光誘客に繋がる取組への助成や広域周遊観光の推進などにも取り組んでいる。

(佐藤市長)

大分市の調査ではB/Cは新幹線で1.19、高速道路で1.27と判明した。その他の波及効果も入れることが出来るならば、さらに便益が大きくなり、今のフェリー料金設定を前提に考えても、大きなプロジェクトとして非常に価値が高いこともわかった。

(木村コメンテーター)

地域政策と言われる少し大きな視点で言うと、西瀬戸地域は非常に重要で、将来性を持っている。両県の地域でより魅力を増すことによって、アジア経済と直接繋がり、インバウンド観光客の人達をより惹きつけることが出来る。

(吉村コーディネーター)

大学のゼミ活動の一環で、伊方町で豊予海峡ルート必要性についてアンケートをとったが、やはり期待があるということが判明した。きちんと効果を示し、理解を求め、精度のある予測をしていくことが大事と感じた。

テーマ②「豊予海峡ルート整備効果による効果について」

(丸川氏)

今までの議論の中で効果は何かと言われると、一つは即日性・速達性・経済効果、もう一つは、リダンダンシーという被災時のバックアップ、この二つが一番大きなものとする。

(橋本氏)

瀬戸内を循環する新たな三つのルートが、豊予海峡ルート1本作るだけで出来る。これを通じた人と物の移動に関わる経済もしくは文化に対する効果というのは計り知れないものがある。その他にも、温泉を結ぶゴールデンルートやアート連携、物流の集積地になるといった効果も考えられる。

(高門氏)

原発に何かあった際の避難ルートを考えて時に、やはり豊予海峡ルートというのは命のルートだと言わざるを得ない。

テーマ③「豊予海峡ルート整備に向け、愛媛と大分で今後どのような交流が必要か」

(平川氏)

豊予海峡間の人と物の流れを増やすことが重要と考えていることから、今後も、両県の住民が参加する交流イベントに対し助成を行うことが必要である。

(山本氏)

現在のフェリーを介した交流を太くしていくということが第一であり、愛媛県の南予地方だけではなく、県全体に対する豊予海峡ルートの啓蒙も含めて交流を進めていくことが必要である。様々な若い世代の人の交流やサイクリングイベントの交流など引き続き実施し、地域住民の交流を活性化していきたい。

(橋本氏)

両県の経済団体、もしくは観光関連団体等の民間同士の交流を深め、理解と機運を作っていく。そして、宮崎や熊本、鹿児島を応援団にして、最終的にはオール九州、オール四国の取組まで持っていく必要がある。また、松山に乗り込んで、豊予シンポジウムをするというのも一つの手と考える。

(高門氏)

例えば佐賀関港、三崎港にカーシェアリングということで、1日数千円で乗り回せる車を置けば、人間だけ運ぶのは千円で済む。そういったことも考えていきながら、出来ることから一步一步進めていくことが、交流を広げることに繋がるのではないかと考える。

(佐藤市長)

中九州横断道路と豊後伊予連絡道路を繋ぐことが出来れば、四国と九州の高速ネットワークが繋がることになる。そのためには、愛媛県、大分県、そして伊方町と一緒にあって取り組む体制を作っていければと考えている。

(木村コメンテーター)

行政レベルの協力関係に加え、市民同士の相互の繋がりを上手く持っていくことが出来れば、このプロジェクト自体の下支えになるのではないかと考える。