

# 国土学から見た豊予海峡ルートについて



一般社団法人 全日本建設技術協会 会長  
元 国土交通省 技監  
第105代 土木学会 会長

大石 久和

インタビュアー

九州経済調査協会 事業開発部長  
岡野 秀之

## 1. 国土学について

——岡野:今回、インタビューをさせていただきます、九州経済調査協会の岡野です。九州経済調査協会は、地元の産学官で作っている九州のシンクタンクです。本日は、国土の交流軸を担う交流ネットワークインフラ、中でも西日本の交流に新たな可能性を拓く豊予海峡ルートを中心にインタビューさせていただきます。まず初めに、大石会長が提唱される、国土学の考え方を教えてください。

大石:国土交通省の道路局長のときに、道路をつくるということは、結局どういうことかと考えました。その中で、「橋を架けて荷重を日本の国土に支えていただいたり、国土に穴を開けてトンネルを作らせていただいたり、何らかの形で国土に負担をかけることによって、国土からの恵みをいただく」、そういう行為をしているということなのだ気が付きました。そこから出てくるのは、「国土に、より良く、あるいは、より多く働きかけなければ、国土はより良い恵みを、より多い恵みを我々に返してくれない」ということです。

これは当たり前といえば当たりの話です。だからこそ、世界中のどの国も、自らの国民の生活の安全と、経済の成長、つまりは豊かさの実現のために、国土に働きかける行為を一生懸命やっているのです。

このように、自国の存続と繁栄のために国土の在り方を考えていくのが国土学です。

## 2. 交流インフラの果たす役割や重要性

——岡野:インターネットが普及するなど時代が変化する今、交流インフラの果たす役割や重要性についてどのように考えていますか。

大石:交通インフラを含めて解消しなければならないのは、東京首都圏一極集中です。そのためには、それぞれの人々にとって魅力的なまちが地方に出来上がらなければならないと思います。例えば京都のように、伝統工芸が好きという気持ちの受け皿になり得るまちなどが育たないといけません。大分なら大分が、他にない魅力を持ったまちに育たなければならず、そのためには、それを担えるだけの人がいないといけません。そしてその人は、他の地域の人々と交流ができなければなりません。また、インターネットで繋がる時代になったからこそ、対面での交流の重要性がものすごく増していると思います。

対面での交流は、交通でしか担えません。従って、高速道路などの交通インフラがそれぞれのまちに繋がっていることは非常に大事だと思います。



### 3. 豊予海峡ルートと圏域

——**岡野**: 豊予海峡ルート実現により、四国や九州が東京や大阪と新たな陸路で繋がることについてどのように見られていますか。

**大石**: この規模のプロジェクトを実現するためには、四国と東九州との関係が変わりますよという論理だけでなく、日本地図全体の中に位置付けて、例えば門司一下関のルートに代替し得るルートとして豊予海峡ルートが存在する意義は何なのかといった点から説く必要があると思います。

——**岡野**: 広く大きな視点ですね。

**大石**: そうです。今、近代高速交通体系の恩恵を受けていないエリアに、新たにそういうものが入ってくることによって、爆発的な効果が生まれる可能性があります。例えば、東海道エリアは、「ひかり」などの新幹線が完成したときに恩恵を受けたように、常に高速交通体系の恩恵を受けてきました。ところが、例えば道路に関して、一般道路だけが整備されてきたような地域は、高速交通体系の恩恵を、少なくとも明治以降受けたことがないと思います。そこに近代高速交通が完成すると、スパークリングといってもいいような非常に大きい変化が起こります。だから、豊予海峡ルートが完成し大阪まですぐ行けるとなると、大分の使い方が大きく変わってくるということです。



### 4. 災害と交通ネットワーク

——**岡野**: 近年、災害が激甚化しており、九州でも豪雨や地震などの災害が頻発していますが、災害に対するインフラ整備についてどうお考えでしょうか。

**大石**: 温暖化のせいなのか、災害も凶暴化してきていることは間違いないと思います。世界を見ても、最近、ドイツやベルギーの洪水では約200人の方が亡くなったし、中国でも、とんでもない数の人が水害の被害に遭っています。日本も決して例外ではありません。自然災害が厳しくなっているということは事実ですが、その一方で、我々は防災インフラの整備に随分手を抜いてきたように思います。

さらに、地方は高齢化が進み、例えば独居老人が増加し、「人が助けなければ助からない」という人が増え始めていますので、我々の住まい方や、あるいは救助の在り方を含めて、従来とは違う考え方をに入れていかないと、日本人の命が救えないという状況になってきていると思います。

——**岡野**: そのような中で、災害時の交通ネットワークについては、しっかり代替路を確保しておく必要があるということでしょうか。

**大石**: そうです。これだけ災害が激甚化しているので、災害時のリダンダンシーを確保するための代替路の整備は必要です。しかし、リダンダンシーは現在、評価概念の中に入れていません。これは変えなければなりません。

例えば、東九州自動車道の4車線化を進めたら、そのネットワークリダンダンシーという意味で、どれだけ効果があるかということも、九州の地図全体の中から評価することがあってもいいと思います。豊予のように繋がっていないなら、なおさらです。日本には、B/Cしか評価概念がありませんが、B/Cというのは、ある区間のノード(nodes)とノードの間のリンクの評価指標でしかありません。

## 5. 交通ネットワーク接続の理念

**大石:**外国の交通ネットワークの概念で言うと、昔、ドイツの道路構造令を勉強したことがあるのですが、すごく理念的で、州都と州都を結ぶ場合は4車線でなければならないといったことが謳われています。

——**岡野:**哲学がしっかりしていますね。

**大石:**交通量が多いから4車線ということではなく、州都と州都はこうあるべきだ、といった理念先行になっているわけです。

豊予海峡ルートの場合、大分から九州全体に広がるということを前提として「大阪と結ばれていなければならない」といった理念がまず必要です。そうすることによって、大阪・東京からのエネルギーを九州に入れていくために福岡ルートと大分ルートがあって、その両方が相まって九州全体のパワーになります。それがひいては日本国全体の発展に繋がります。豊予海峡ルートの交通量の多寡によるといった考え方はありません。

——**岡野:**豊予海峡ルートのような事業は、国土全体や国の経済全体といった大きな視点の発想で位置付けて、ネットワークの多様性等を評価していく必要があるということですね。



**大石:**そういう視点で行くと、豊予海峡ルートを実現させる我々は、豊予海峡ルートだけで終わらせるのではなく、新しいルートの提案がなされている北海道・青森県の青函も応援する必要があります。そして全体として「日本が新しい規格のネットワークで結ばれている」、そういう国に変えていく必要があります。だから、まずは地域が持っているポテンシャルを引き出すためのツールが十分に投入できているのかという反省が必要です。これこそがまさに、国土学の根本的な話と言えますが、国土を活用させてもらう、あるいは使えるように国土を整備していかなければ、当然、国土側から何の恵みもいただけないわけですから、地域のポテンシャルを引き出すことができません。

——**岡野:**何もしないという今の状態はどうかということですね。

**大石:**何もしないどころか、北海道にしても、四国にしても、在来線のレールを剥がして、北海道のネットワークは、確か大正時代のネットワークぐらいに下がってきています。我々の世代は、エゴイストの世代で、「我々の世代までは鉄道を使いましたけど、次の世代には絶対使わせませんよ」と言っているわけです。そんなひどい世代がありますか。我々が使わせていただいたのですから、次の世代も使えるようにしなければなりません。

例えば、ドイツにしても、イギリスにしても、鉄道は上下分離で、レールの部分は国が所有しており、運行する権利だけを民間会社に与えています。だから、イギリスでは、この間も鉄道会社が1社破綻しましたが、レールは国に戻っていました。日本はレールごと剥がしています。外国からみれば、信じられないと思われてしまいます。

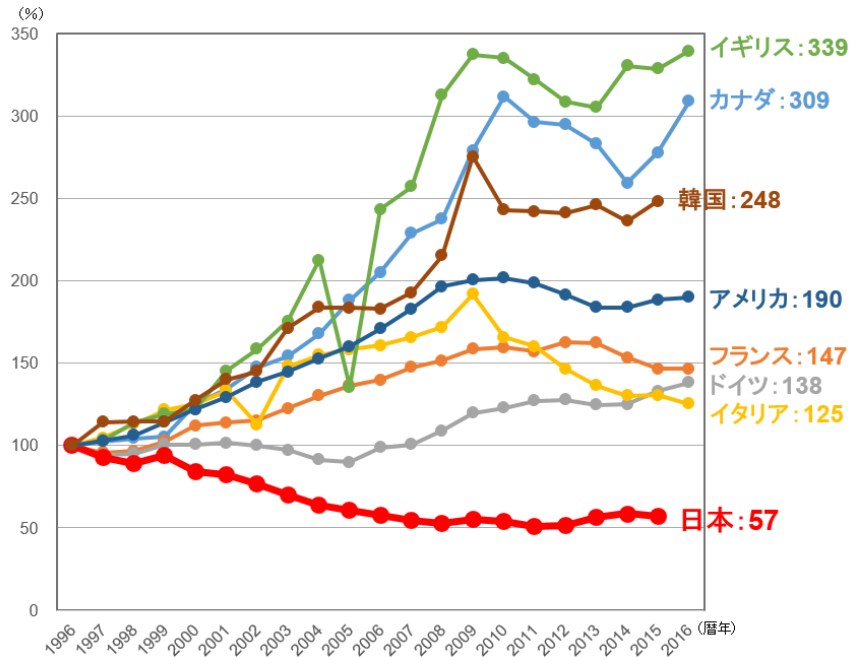
——**岡野:**日本は一生懸命整備して、お金をかけて投資したものを失くしている、消しているということですね。

大石:我々は次の世代にどういふ国土を残していくのでしょうか。豊予海峡ルートが繋がった状態で次の世代に渡すのか、それとも、そういったことをせず、東九州に新幹線も入れずに、そのまま渡すのでしょうか。

今があるのは、前の世代が過去にそういった投資

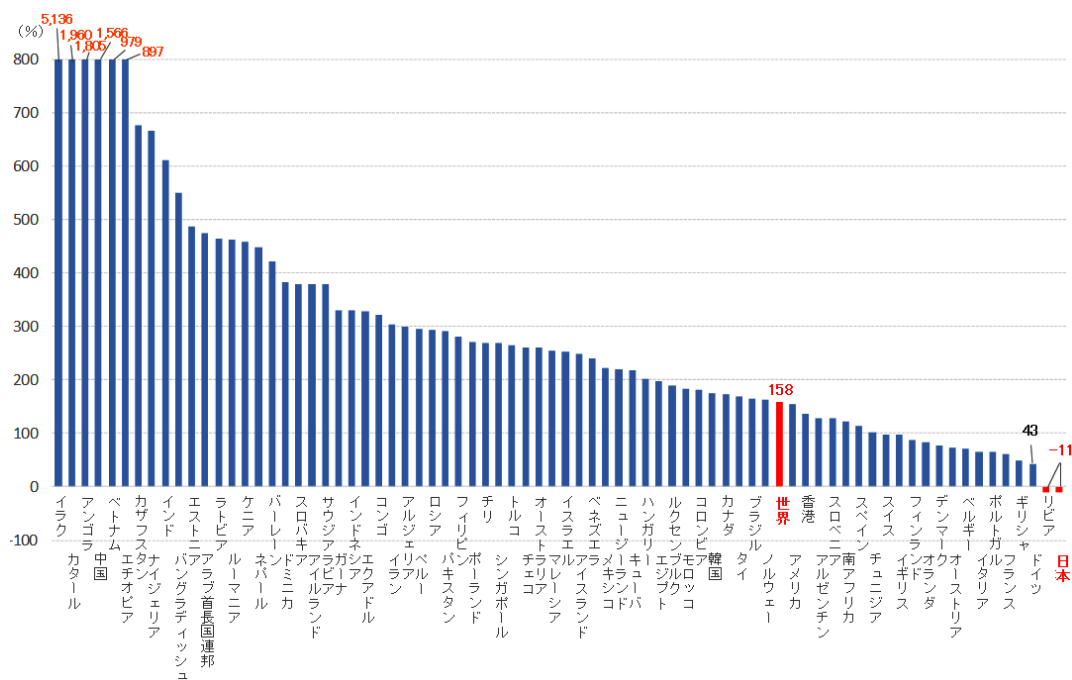
をしてきたおかげです。我々はそれを受けて、経済活動しているわけですが、今の世代の我々は、目先のことだけを考えて、またその先の50年後、100年後を考えていないのではないのでしょうか(図表1、図表2)。

▽図表1 一般政府公的固定資本(≡公共事業費-用地補償費)形成費の推移



出典:OECD.Stat より作成(2018年1月29日時点)

▽図表2 各国の成長率ランキング(1995~2017年までの22年間の名目GDP成長率)



出典:UN, National Accounts Main Aggregates Database (2018年12月版)

※図表1、図表2は成熟した国家においてもインフラ整備を進め、経済成長していることを示している。

## 6. 豊予海峡ルートの可能性

——岡野：第二国土軸という発想で、豊予海峡ルートの可能性や魅力についてお聞かせください。

**大石**：豊予海峡ルートは、お金がかかるプロジェクトです。国に対して、その費用を負担してでもやるべきプロジェクトだと思わせようとするのであれば、観光の回遊性ぐらいの説明では弱いと思います。それは副次的というぐらいのもです。第二国土軸という考え方は、実は、第四次全国総合開発計画そのものが分散型交流ネットワークで、その反省から出てきた地域連携の構造です。だから、特色ある地域が前提で、地域が主体性を持たないとこの話ではできません。地域が主体性を持つということは、その地域に対する誇りを持つということでもあります。歴史や気候風土、あるいはその地域が培ってきた技術力に対する誇りです。それがあから、違うものを持っている地域と連携しようとするわけです。連携しようと思うと、交通と情報通信で結ばれていないことには連携できませんよね。基礎的条件としてまずそれが必要だということです。

豊予海峡ルートの場合は、それを国家スケールでやりましょうという話です。「九州と近畿の関係はこのままでいいのか」「九州と日本海側の関係はこのままでいいのか」といったような考えから打ち出されてくる構想です。それぐらい大きな構想の中に位置付けないと、多額の予算がかかるこのプロジェクトに、国民が皆納得できるという状況にはなかなかならないと思います。

——岡野：豊予海峡ルートの実現を目指す我々にとって、今のような考え方がアプローチの一番ベースになると感じます。

## 7. 高速交通ネットワークの必要性

——岡野：国の財政状況を踏まえ、豊予海峡ルートのような大型プロジェクトは不要という声もありますが、どのようにお考えでしょうか。

**大石**：今でも財務省はホームページに、自国通貨建ての国債を出している国がデフォルトに陥ることはないと載せています。

IMFは収支バランスをとるよう各政府に迫っていますが、今や最も効果的な財政支出は、価値を生む分野への投資一辺倒になっています。これは、インフラを整備せよと言っていることと同じです。

次の表(図表3)は、農産品の流通状況を表したものです。熊本のすいかは東京卸売市場で全国第4位、トマトは全国第1位となっています。なぜ誰でも作れる家庭菜園の典型みたいなもので、熊本が東京卸売市場で存在感を発揮しているのかというと、当然のことながら、九州縦貫自動車道が繋がっているからです。国道10号では信号機だらけでスムーズに運べないし、宮崎は残念ながらやと暫定的に東九州自動車道が繋がっただけなので、東京市場まで行かず、宮崎のトマトは全国23位。

つまり、交通条件が土地利用の在り方も変えるということです。「九州の高速道路を整備したって得するのは九州の人だけでしょう」という人がいますが、それは間違っています。一番得するのは東京です。競争のあるところに経済の発展があります。これが近代経済です。豊予海峡ルートが繋がると、東京は、熊本に加えて、大分と宮崎も競争に参加させることができ、一番得をすることになります。



▽図表3 農産品の流通状況(築地・豊洲市場に流通していない宮崎産農産品)

熊本県・宮崎県の振興品目野菜の収穫量(2017年)、東京都卸売市場での取り扱い順位(2018年)

	品目	ばれいしょ	はくさい	ほうれんそう	すいか	トマト
熊本県	収穫量	12,300 t	15,800 t	5,710 t	47,000 t	128,200 t
	東京卸売市場での取扱順位(取扱量)	6位 (164 t)	23位 (1 t 以下)	18位 (1 t 以下)	4位 (507 t)	1位 (2,183 t)
宮崎県	収穫量	13,100 t	10,000 t	13,400 t	641 t	19,300 t
	東京卸売市場での取扱順位(取扱量)	20位 (1 t 以下)	順位外 (1 t 以下)	順位外 (1 t 以下)	順位外 (1 t 以下)	23位 (4 t)

出典:熊本県・宮崎県内収穫量——農林水産省「平成29年産野菜生産出荷統計」(ただし、宮崎県内のすいかは「平成28年産野菜生産出荷実績」より抜粋)  
 東京卸売市場での取扱順位——東京都中央卸売市場・築地市場(平成30年4月～平成30年9月)、豊洲市場(平成30年10月～平成31年3月)

**大石:** 次の図(図表4、図表5)はミッシングリンクについてです。こんなに繋がっていないところがあります。こんな状態を長い間ほったらかしにしておいて、ずっとインフラ整備を続けている各国と競争するというわけです。

——**岡野:** 消費と生産地の話にしてもそうですが、ネットワークというものは、一気につなげないと意味がありませんが、ずっとこの状態が続いています。

**大石:** 例えば、ドイツは人口約8,300万人ですが、日本よりアウトバーンが多く整備されています。さらに、ドイツのアウトバーンは制限速度ではなく、ほぼ全線が推奨速度130km/hで走ることができます。これにより、ドイツ国内での自動車による移動速度は、全国平均で95km/hとなっています。一方、日本はというと、国土交通省が計算していますが、60km/hです。例えば、180km先に行くとするれば、日本は3時間かかりますが、ドイツは2時間かからないということになります。どちらがより良い経済を作れるでしょうか。どちらの方が、労働時間が短くなるでしょうか。高速交通ネットワークの必要性とは、こういうところにあります。

## 8. 豊予海峡ルートの推進についてのアドバイス

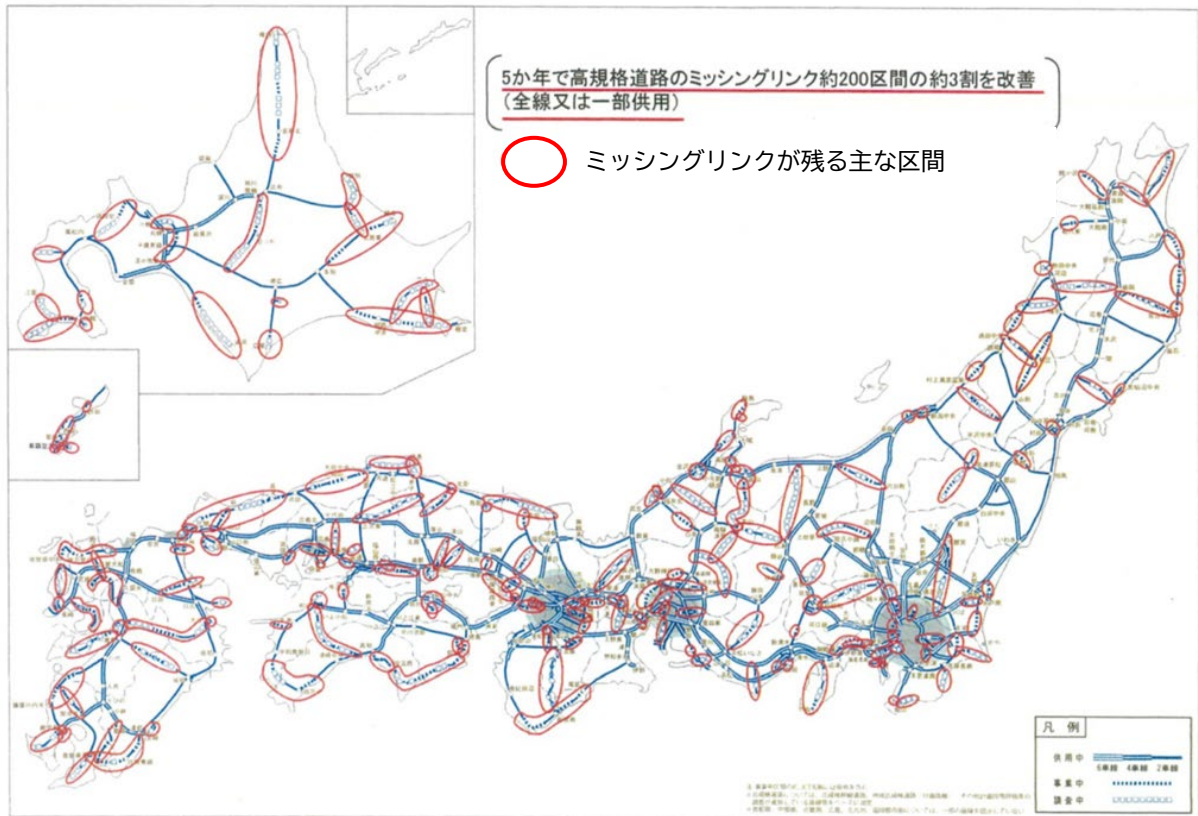
——**岡野:** 最後に、今後豊予海峡ルートを推進するに当たってのアドバイスなどをお願いします。

**大石:** 交通ネットワークは、面的・有機的に機能する必要がありますが、豊予海峡ルートが繋がれば大都市や地方にとって、工場立地や商売の相手先が広がり、「代替軸」が幾何級数的に増えます。

日本が元気になるためには、九州が、そして西日本が元気になる必要があります、そのために豊予海峡ルートが必要だと訴えていく必要があります。

国民が豊かになるためにリアリティのある議論ができる国に戻らなければなりません。この国には戻れる力があります。もう1回元気のある国を取り戻そう。もう1回。

▽図表4 ミッシングリンクの状況



出典:国土交通省資料

▽図表5 日本と海外の交通インフラの整備状況の違い



出典:国土交通省、韓国高速道路公社資料を基に足立敏之事務所作成