

豊予海峡ルートの実現に向けて —豊予海峡ルートの存在意義—



福岡大学 名誉学長
豊の国かぼす特命大使

衛藤 卓也

1. 豊予海峡ルートを支える基幹的交通手段 —2本柱として的高速鉄道と高速道路—

(1)整備面での特徴

—大規模な交通インフラ整備プロジェクト—

九州と四国を結ぶ交通手段として有力視されている高速鉄道と高速道路の交通基盤の整備は、地域社会の中に交通インフラ施設の広域的配置、あるいは広域的な交通ネットワークの構築を実現可能にし、地域の豊かさ向上に大きく貢献することになる。

その場合、高速鉄道と高速道路の2つの大規模なインフラ施設を建設し、地域社会に組み込むことは言葉では容易に言えるが、現実の話になると、そう簡単にはいかない。その理由として、2つの施設整備は、施設の“不可分性”という特徴を有する大規模インフラ施設の整備であり、国家的ないし地域的なビッグプロジェクトとなるからである。また、2つの高速鉄道と高速道路の建設開始から完成までの期間(投資の懐妊期間)は非常に長く、建設に長期間を要するロングターム・プロジェクトとなるからである。さらに、大規模なインフラ投資となるため、高速鉄道と高速道路の建設費は巨額にのぼり、そのため、建設資金をどのように調達するのかが大きな問題として不可避的に生じてくるのである。

(2)豊予海峡部(海の領域)における2つの交通手段 豊予海峡部(海の領域)の輸送方式として、3つの

方式が考えられる。第1は、豊予海峡の海面を、船舶を用いて人・貨物を輸送する方式、第2は、豊予海峡の海上に建設した橋を利用して輸送する方式、第3は、豊予海峡部の海底部地下に建設した海底トンネルを利用して輸送する方式、が想定される。

豊予海峡ルートでは、高速鉄道と高速道路を想定しているので、上述の第2の方式か第3の方式のいずれか、あるいは、第2と第3の方式の組み合わせにするか、が問題となってくる。第2の方式では、鉄道と道路の両方とも橋を利用することになり、第3の方式では、鉄道と道路の両方とも豊予海峡部の海底トンネルを使うことになる。また、第2と第3の方式の組み合わせの場合、鉄道と道路のいずれを橋にするか、海底トンネルにするか、という選択の問題が発生する。ここでは、たとえば、第3の方式について考えてみる。この方式では、豊予海峡部の海底トンネルを、鉄道と道路の両方が併用できる形にする必要があるから、トンネル内部を二重構造にして効率的利用が図れるようにしなければならない。いずれにせよ、複数の建設方式が考えられるので、今後、建設費などの経済的側面および技術的側面について分析・検討を重ね、最適な選択がなされることが求められる。

2. 豊予海峡ルートの存在意義

以下では、豊予海峡ルート(高速鉄道と高速道路)の存在意義(レーゾンデートル)について、10項目に

分けて論じることとする。項目ごとに、それぞれの存在意義を簡潔に整理することによって、豊予海峡ルートの一の必要性に対する認識を深めることにしたい。

(1)社会資本としての大きな役割

—長期に及ぶ広大な便益波及効果—

豊予海峡ルート(高速鉄道と高速道路)の交通インフラ施設は、社会資本の一つとして位置づけられる。社会資本とは、社会にとって無くてはならない不可欠な社会共通資本であり、市場メカニズムを通しては十分な供給がなされにくい資本のことである。したがって、政府(中央政府または地方政府)が関与せざるを得ない国レベルないし地方レベルの公共投資として位置づけられることになる。この種の社会資本が整備されると、それは社会の広範囲にわたり種々の便益を及ぼし、そのインパクトは、長期的かつ持続的に継続していく性質を有しているのである。

豊予海峡ルートの交通インフラ整備は、(a)交通手段の高速化による大幅な時間短縮効果(移動範囲の拡大、日帰り行動圏の実現、安全性・快適性など「移動の質」の向上)、(b)産業の立地・集積あるいは国土づくり・地域づくりを促す誘導効果、(c)医療・防災を後方支援する役割、など有益で多大な便益をもたらすのである。それ故、交通インフラ施設は、地域社会にとって不可欠な施設(エッセンシャル・ファシリティ)の一つとして位置づけられる。

(2)高速交通ネットワークの構築

—強固な交通基盤の誕生—

豊予海峡ルートの整備は、交通インフラ基盤の飛躍的充実をもたらす、鉄道と自動車の輸送能力の大幅な拡大、および「輸送の質」の大幅な改善に導く。すなわち、豊予海峡ルートの整備は、「量」の側面では、輸送力の飛躍的拡大によって大量輸送を実現可能にし、「質」の側面では、速度向上による大幅な時間短縮効果(時間距離の短縮)をもたらす。さらに付言すれば、豊予海峡ルートの存在はいつでも利用可能であるという点で、交通の利用可能性(アベイラビ

リティ)を担保することによって、多様な移動の機会を与える。

高速交通ネットワークの構築は、量と質の両面で優れたサービス特性を発揮し、地域間の広域的移動および地域内の面的移動を容易にする強固な交通基盤として重要な役割を果たすことになる。

(3)新たな国土軸の形成

—活力ある豊かな地域の創造—

1998年(平成10年)3月、「21世紀の国土のグランドデザイン」が閣議決定され、わが国の地域政策・国土政策の指針となる長期構想が打ち出された。それは、多軸型国土構造の構築を目指したもので、我が国の背骨に相当する4本の国土軸構想を提示したものである。九州と四国は、4本の国土軸の一つである「太平洋新国土軸」の主要部分を担う地域として位置づけられた。九州と四国の新たな国土軸を担う高速交通ネットワークの構築は、九州と四国だけでなく、より広域の圏域をも巻き込んだ関係性を強めていき、太平洋地域の活性化に大きく寄与するであろう。

長期的に見れば、我が国では多軸型の国土構造が展開していき、国土構造の大きな変革が見られるようになると思われる。言い換えると、分散型の国土構造へのシフトが起こり、多極分散型の社会に移行していき、地方の存在感が強化されていくであろう。その中で、豊予海峡ルートは、「太平洋新国土軸」を構築するために不可欠な整備対象として位置づけられるのである。

(4)住みやすい地域生活圏の構築

—ハブ・アンド・スポーク型の地域生活圏の形成—

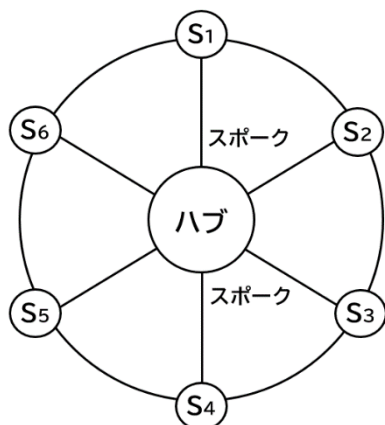
九州・四国地方の多くの地域に、中心的都市とそれを取り囲む周辺部の市町村とが結び付いたハブ・アンド・スポーク(hub and spoke)型の地域生活圏が長期的に見て徐々に形成され、利便性、快適性、安全性、安定性を備えた地域の生活空間が築かれていくことが考えられる。

ハブとしてのコンパクトな都市は各地域の中心とな

る都市的空間であり、スポークは中心部から放射状に配置された各生活空間を結ぶ線のことである(図表参照)。各スポークによって、周辺の各生活空間は中心となる都市的空間(ハブ)と密接に結びつき、利便性が高く快適な地域生活圏が実現されるのである。

中心となるハブは、一定規模の人口集積地として多くの機能と雇用機会を備えた活動の場であり、地域生活のコアとして重要な役割を有する空間である。ハブ・アンド・スポーク型の空間的配置は均整の取れた形である必要はなく、近似型の配置であれば問題はない。豊予海峡ルートの整備は、ルートの近傍に、高い「生活の質」(quality of life)を備えた、規模の異なる複数のハブ・アンド・スポーク型の地域生活圏の形成を促す可能性を秘めている。抜本的な交通条件の改善は、地域生活圏の姿をより豊かな空間構造に進化させていくパワーを発揮すると言える。

▽図表 ハブ・アンド・スポーク



※ハブは中心となる都市を、S1～S6はスポークで結ばれた市町村を表す

(5) 産業集積と地域経済圏の形成

—産業の「幅と厚み」がビルト・インされた地域経済圏—

九州エリアと四国エリアには、すでに多種多様な産業群が多く立地していると言えるが、豊予海峡ルートの整備は、既存産業の再配置や新たな産業立地に対する戦略的インセンティブを与えるであろう。多くの多様な産業(第1次～第3次産業、第6次産業)の集積を促し、地域経済の活性化と域内総生産の拡大に

寄与することになる。さらに、地域経済圏の中に、関連性が強い産業群から構成される「産業クラスター」が形成されると(クラスターは複数存在してもかまわない)、それは雇用の創出やイノベーションの舞台となり、地域の経済基盤は一層強化されるであろう。

要するに、豊予海峡ルートの開通によって、各地域圏の産業に「幅と厚み」が加えられ、裾野が広く大きな産業の山が築かれていくことによって、大分地域を含む各地域経済圏の安定と発展がもたらされるであろう。

(6) 観光の活性化と地域経済基盤の強化

—観光需要の拡大と観光産業の発展—

地域の安定と発展のための重要な施策ないし戦略の一つとして、観光の活性化が挙げられる。日本人による国内観光および外国人によるインバウンド観光(日本観光)の両者とも、所得水準と生活水準の向上、及び国民意識の多様化・高度化によって今後とも持続的に拡大していくであろう。豊予海峡ルートの整備が進めば、観光需要は一段と高まり、観光産業の発展に大きく貢献することが期待され、地域経済の安定と発展につながるようになる。

当然のことながら、観光客の輸送に従事する交通事業者(鉄道やバス事業者)の活動も活発となり、経営にも好影響を与えることになる。交通事業者は、観光の活性化を側面から支える不可欠な存在として大きな役割を果たすであろう。また、高速道路を利用する観光目的の自家用車利用者も、観光の活性化にプラスのインパクトを与えるであろう。

豊予海峡ルートの整備は、多くの人々の観光行動を通して、日本人と外国人の心の豊かさ向上及び観光産業の発展に大きく寄与すると考えられる。

(7) リダンダンシー機能の発揮

—安心・安全な地域生活圏の確保—

災害等によって、九州と関西地方を結ぶ中国地方経由の交通ネットワークが利用不可能となったとき、その代替的ルートとしての豊予海峡ルートのリダンダ

ンシー(余剰能力、redundancy)を活用して、安定した交通・移動の機会を確保することが可能となる。豊予海峡ルートは、他のルートの代替・補完機能も有しており、ルート相互の利用可能性が担保され、地域社会の諸活動の円滑な遂行が可能となるのである。

(8)地域資産としての存在価値

—大分のエッセンシャル・ファシリティとして—

豊予海峡ルートが整備されることは、大分地方に、大規模な交通インフラ施設、あるいは交通ネットワークが誕生することを意味する。国土の動脈の一部を形成する社会資本ストックが地域資産として組み込まれることになる。それによって、豊予海峡ルートの存在感が広く浸透し、大分地方の安定と発展に繋がるとともに、地域の豊かさとブランド力を向上させる存在となるであろう。

(9)スーパー・メガリージョン(SMR)とのドッキング

—交流圏の拡大と広域化—

我が国の国土政策として位置づけられる将来構想として、東海道メガロポリス地域にスーパー・メガリージョンという巨大な経済圏を構築するというビッグプロジェクトが打ち出されている。そこでは、スーパー・メガリージョンを実現可能にする主要な交通手段として、リニア中央新幹線の存在が前提に置かれている。つまり、リニア中央新幹線は、スーパー・メガリージョンにとって大前提となる不可欠の交通手段であり、両者は密接不可分の関係にあるのである。

将来、豊予海峡ルートの整備が進む段階となれば、豊予海峡ルートとリニア中央新幹線との不可避的な関係性が浮上してくる。すなわち、豊予海峡ルートとリニア中央新幹線とがドッキングされることによって、さらに一層の広域的な活動と交流が進化していく可能性が想定される。そのため、フィージビリティ調査を着実に進めておくことが重要となる。

(10)政府の財政支出による景気押し上げ効果

—景気活性化の梃子(てこ)として—

豊予海峡ルートのような大規模インフラ整備事業に対しては、政府からの財政的支援が不可欠となり、巨額の財政資金が投入されることになる。こうした財政支出が実施されると、インフラ整備事業に従事する建設会社は、工事用の機械・器具を調達するための設備投資(投資需要)を活発化させ、また労働者への給与支払いを通して消費(消費需要)の拡大に貢献する。要するに、豊予海峡ルートのインフラ整備事業に従事する複数の建設会社は、多額の所得収入を手に入れ、それを使って設備投資や消費を拡大させる牽引力となるのである。こうした状況は一時的な現象として終息するのではなく、かなりの年限にわたり継続していくことになる。その結果、マクロ・レベルで見れば、景気が上向きになるというプラス効果が見られるようになるのである。

以上、豊予海峡ルートの存在意義に関する10項目の論点を取り上げ、それぞれが豊予海峡ルートの整備を進めるための論拠の一つとなることについて述べてきた。

最後に、上記の論点を踏まえ、地元・大分を意識しながら、簡潔にまとめてみる。

豊予海峡ルートは、

- (1)大分地方にとって、ハイレベルで強力な交通基盤として大きな役割を果たすことが期待できること
- (2)大分・九州・四国～近畿地方を含む太平洋新国土軸の形成を促し、新しい国土軸を通して多極分散型の国土構造の形成に寄与すること
- (3)長期的に見て、大分地方と九州・四国地方の各地域に、大小のハブ・アンド・スポーク型の地域生活圏の形成可能性を植え付けること
- (4)大分地方に多様な産業の集積を実現可能にし、地域経済の基盤強化によって、イノベーションや雇用創出などの経済効果を創出すること
- (5)大分地方に対し、観光需要の拡大と観光産業の活性化に大きなインパクトを与えること

(6) 大分地方に、国土の動脈の一部を担う交通インフラ施設を地域資産として組み込むことによって、大分の発展と豊かさの原動力となること

(7) ルートの整備に政府の財政資金を投入することによって景気を刺激し、地域経済の好循環に寄与すること

などの点で大きな存在意義を有すると言えよう。

3. 今後に向けて

これまで、豊予海峡ルートを担う交通手段(高速鉄道と高速道路)の役割が極めて大きいという点に着目して、まず交通手段それ自体の重要性と役割の大きさを述べ、続いて、交通手段の存在を前提としながら、新たな国土軸の形成、住みやすい地域生活圏の形成、安定した地域経済圏の形成など複数の論点を取り上げ、説明を加えてきた。

最後に、今後に向けた留意点を述べてみたい。

(1) “鳥の目”と長期的な視点・展望

豊予海峡ルート(高速鉄道と高速道路)の大規模インフラ施設の建設は、大型公共投資として位置づけられるので、投資が開始されてから完成までにかかなりの年数がかかり、いわゆる“投資の懐妊期間”が長期にわたることになる。したがって、豊予海峡ルートの整備問題は、ポリシーメーカーにとっては、鳥瞰的な“鳥の目”と長期的な視点・展望を踏まえて、地道に忍耐強く取り組んでいくことが肝要であると思う。

(2) 推進運動の持続的・継続的展開

・地域コンセプトの発信

豊予海峡ルートの重要性・意義・メリットなどを分かりやすいキーワードやコンセプト、スローガンなどで整理し、発信・アピールすることが望ましいと考える。

・地域の意志力の発信

市民・県民、経済団体などとの意思統一を図り、地域の意志力と団結力を結集し、発信を続けることが肝要である。本構想の方向性を踏まえて、推進運動

の一層の強化・展開を進めていくことが必要であろう。

(3) 豊予海峡ルートの評価分析

豊予海峡ルートの評価分析を行う際、通常は費用便益分析(cost-benefit analysis)の手法が用いられる。ここでは、インフラ投資が生み出す便益について一言述べてみたい。便益は、インフラ施設が完成してから、遠い将来に向けて長期にわたり持続的に発生するが、便益には、金銭的に測定できるもの、数量的に測定できるもの、さらに金銭的にも数量的にも測定困難なものまで分散しており、評価を複雑にしている。しかし、それだけに、金銭的な評価軸だけでなく、別の評価軸も考慮に入れて便益の評価を行い、その中身を充実させて発信することが重要であると考え。そして、より十分な裏付け資料の作成と蓄積を行い、科学的知見として有効活用できるように準備しておくことが必要であろう。