

# 大分・愛媛県民から見た 豊予海峡ルートへの期待と機運醸成



日本文理大学 工学部建築学科 教授

吉村 充功

## 1. はじめに

豊予海峡ルートの必要性は、我が国全体の発展や国土強靱化に向けたリダンダンシーの確保といった国土軸の視点、九州・四国の広域ブロックの相互連携や西瀬戸交流圏の一体的発展といった広域交流圏の視点からの議論が重要である。一方で、その実現においては地元地域である大分県と愛媛県の機運醸成が不可欠である。

筆者の研究室では、豊予海峡を臨む大分市佐賀関地区において、10年近く地元住民と協働した地域活性化活動や国道九四フェリー利用者等に地域資源豊かな佐賀関半島へ来訪する機会を作る取り組みを行っている。このような交流人口拡大に向けて取り組んでいるところではあるが、より広く地元の期待や実現に向けた課題を明らかにする観点から、大分県と愛媛県の両県民を対象に都市間交通に対する認識や今後の整備意向、豊予海峡ルート実現に向け

た各種施策に対する評価を明らかにするアンケート調査を実施した。

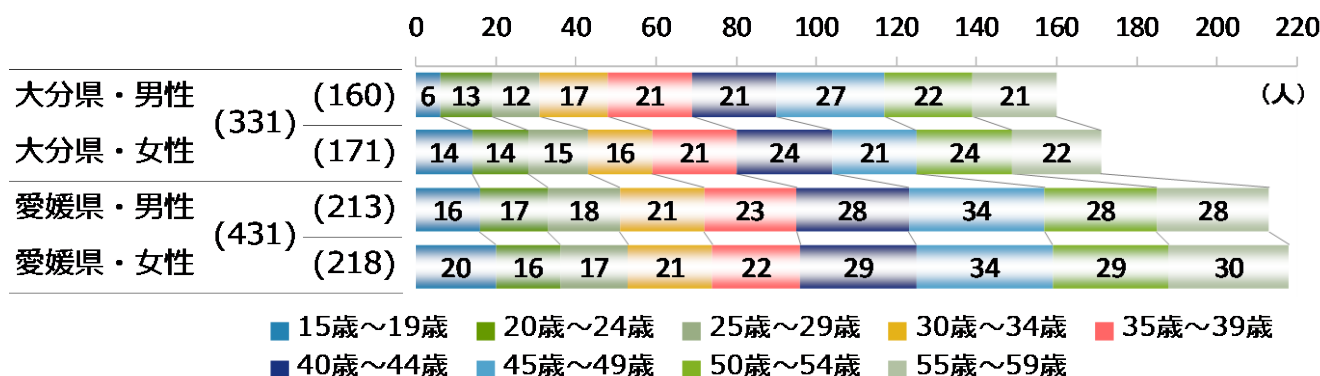
本稿では、本アンケート調査結果の概要を示し、地元県民から見た豊予海峡ルートへの期待と有効な機運醸成策について概説する。

## 2. アンケート調査の概要

本アンケート調査は、大分県民及び愛媛県民を対象に年代、性別の偏りを極力なくす観点からインターネット調査サイトを通じて、調査パネルとして登録された県民を対象に実施した。調査の概要を図表1に示す。回収サンプル数の設定にあたっては、2020年の国勢調査結果を踏まえて、5歳毎性別毎の人数分布をもとに同分布となるように設定した。最終的な回収数は大分県民331人、愛媛県民431人の合計762人となった(図表1)。

▽図表1 アンケート調査の概要と回答者の県別・年齢別・性別分布

- ・調査対象：大分県または愛媛県に居住する15～59歳で下記サイトの調査パネル登録者
- ・調査期間：2021年12月14日～21日
- ・調査方法：インターネット調査(Surveroid を利用)
- ・有効回答数：大分県民331人、愛媛県民431人



### 3. 都市間交通インフラに対する満足度と新幹線整備に対する期待

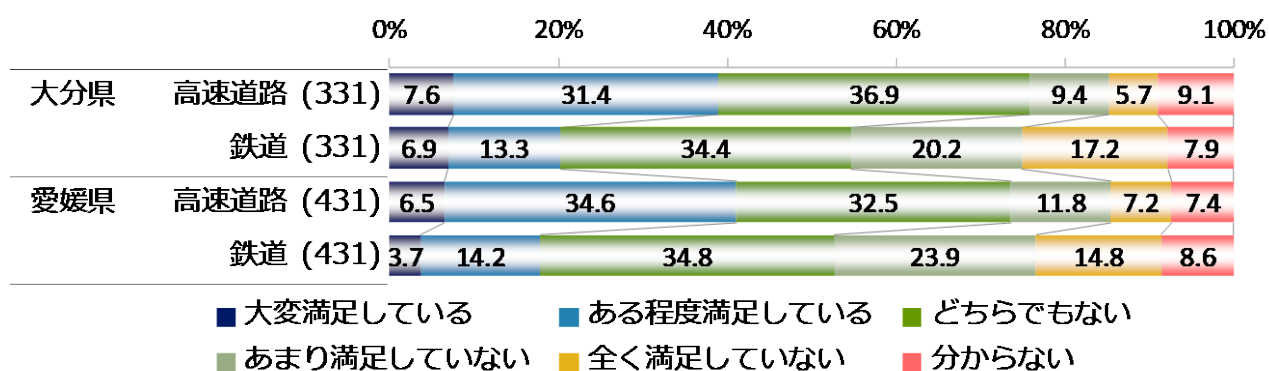
豊予海峡ルートに対する整備意向等を聞く前に、各県民に自県内の都市間交通インフラ(高速道路及び鉄道)の整備状況に対する満足度、計画が存在する県内都市間インフラに対する整備意向を調査した。ここでは、現状に対する満足度(図表2)、新幹線整備に対する意向(図表3)を示す。

図表2より、両県とも高速道路の現状に対して満足している割合(「大変満足している」「ある程度満足している」の合計)は約4割であるのに対し、鉄道は約2割にとどまる。鉄道に対して、満足していない割合(「全く満足していない」「あまり満足していない」の合

計)は両県とも4割弱と高い。なお、県内の地域別に結果を見ると愛媛県においては、鉄道は地域による違いは見られないが、高速道路は東予の満足度が高く、南予の満足度が低くなっており、現在の高速道路の整備状況の差が反映される結果となった。

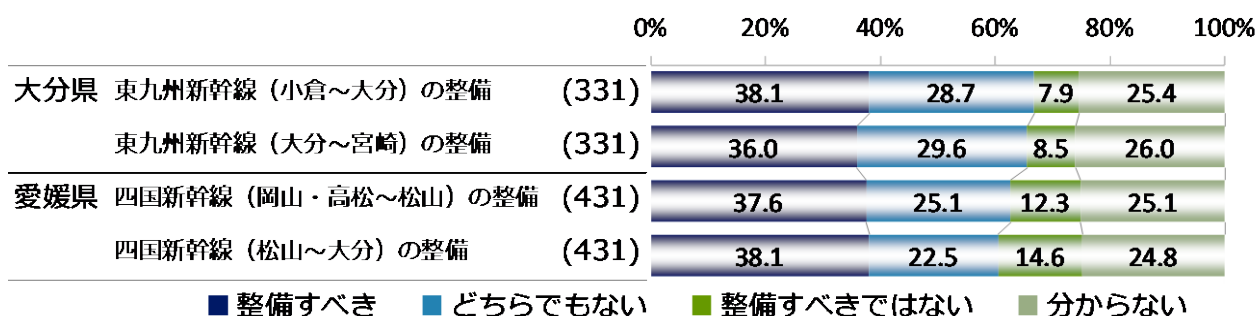
図表3より、各県に関連する新幹線整備に対しては、いずれの区間も4割弱が賛成、1割前後が反対となっている。豊予海峡ルートが関連する四国新幹線(松山～大分)整備については、愛媛県民の反対割合が14.6%と最も高いが、一方で38.1%が賛成しており、大分県民の東九州新幹線(小倉～大分)整備に対する賛成割合と同水準となっている。

▽図表2 自県内の都市間インフラに対する満足度



※図中数値(%)は小数第2位を四捨五入してあるので、内訳の合計が100%に一致しないことがある。  
(以下の図表も同じ)

▽図表3 自県内関連の新幹線整備に対する整備意向



#### 4. 豊予海峡ルートに対する認識と整備意向

豊予海峡ルートの整備構想の存在についての認識を県別地域別にまとめた(図表4)。これより、存在を認知している「内容を知っている」「聞いたことはある」の合計は全体では約4割である。県別地域別に見ると、認知割合は愛媛県(36.7%)よりも大分県(48.3%)が高く、地域別に見ると大分県南部・豊肥(58.8%)、大分市(53.6%)、愛媛県南予(49.0%)が高くなっており、これまでの大分市の取り組みや豊予海峡ルートの影響が大きい地域では認知割合が高くなっていると思われる。

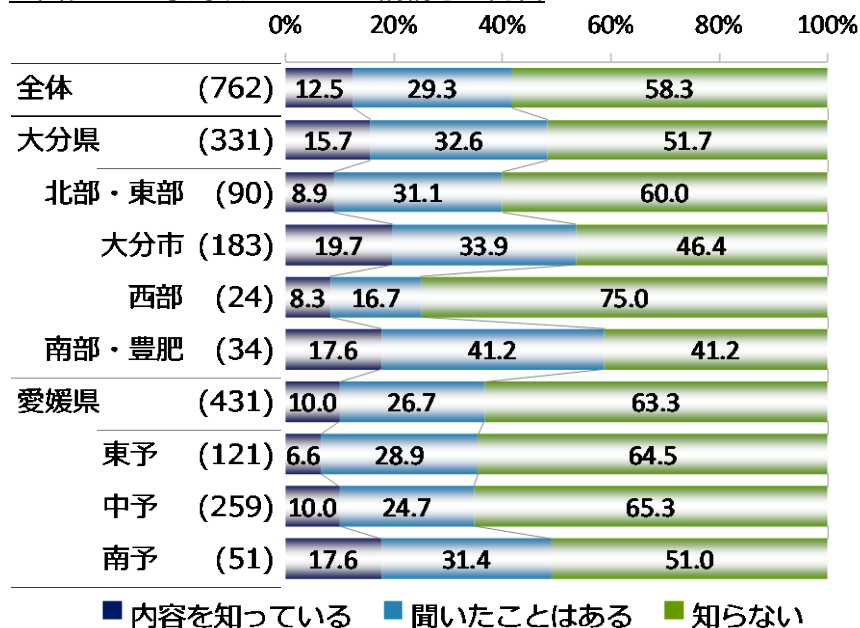
次に豊予海峡ルートの整備意向について、その賛否(図表5)と賛成者のその整備方式意向(図表6)をまとめた。これらの設問においては、大分市が豊予海峡ルート調査業務でまとめている整備概要、時間短縮効果、整備方式毎の概算整備費と費用便益比を具体的に示し、賛否を尋ねている。

図表5より、豊予海峡ルート整備への賛否は、全体では「整備すべきではない」は5.9%となり、県別・地域別のいずれも1割以下となった。「採算が合うのであれば整備すべき」が29.7%、「効果が見込めるの

であれば整備すべき」が35.6%となり、全体の約2/3(65.2%)が整備へ賛成を示す結果となり、大きな期待が示されている。県別・地域別での賛成割合に大きな違いはないが、大分県西部では「分からない」の割合が大きくなっている。

豊予海峡ルート整備への賛否で、「採算が合うのであれば整備すべき」「効果が見込めるのであれば整備すべき」のいずれかを選択した回答者497人へは、最も望ましい整備方式を聞いている(図表6)。これより、全体では「トンネル・高速道路2車線」が23.7%、「トンネル・新幹線単線+高速道路2車線」が22.3%とほぼ同率で高い割合を示した。車利用ができる高速道路への意向が強くとともに、整備費が高額になる橋梁方式を敬遠した現実的な回答となっている。次に「橋梁・新幹線複線+高速道路2車線」が14.9%、「橋梁・高速道路2車線」13.9%、「トンネル・新幹線複線」が12.1%と続いている。回答者数が少ない地域では、整備方式の意向割合に違いが見られるが、県別や回答者数が多い地域では傾向に極端な違いは見られない。

▽図表4 豊予海峡ルートの整備構想の認否



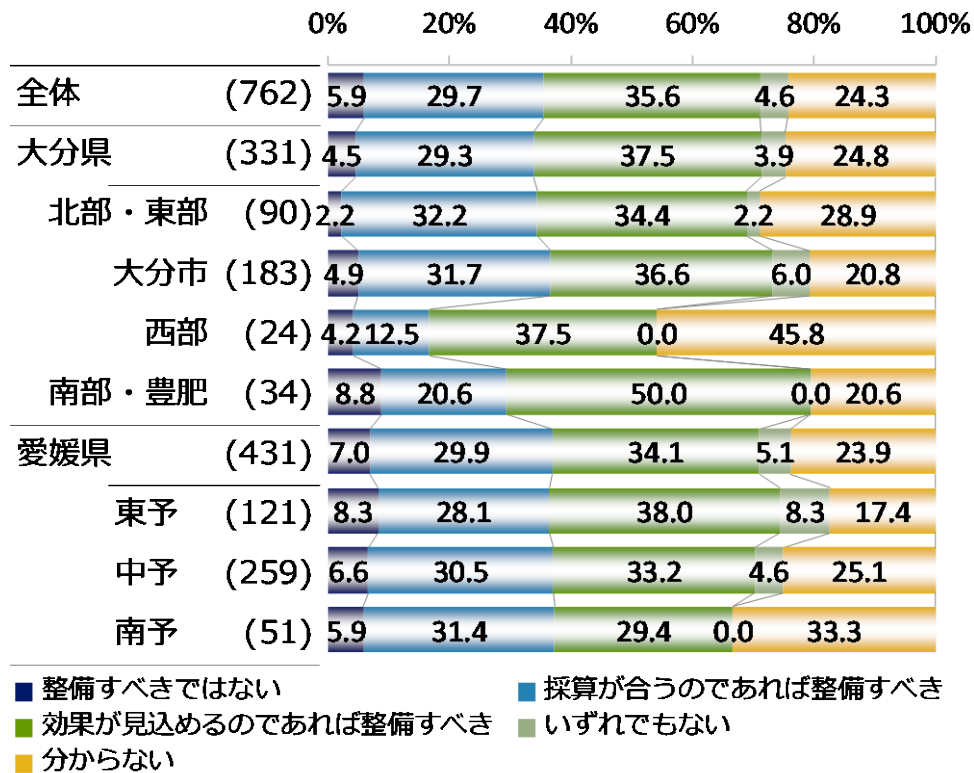
※大分県の地域分け:

北部・東部:別府市、中津市、豊後高田市、杵築市、宇佐市、国東市、日出町、姫島村

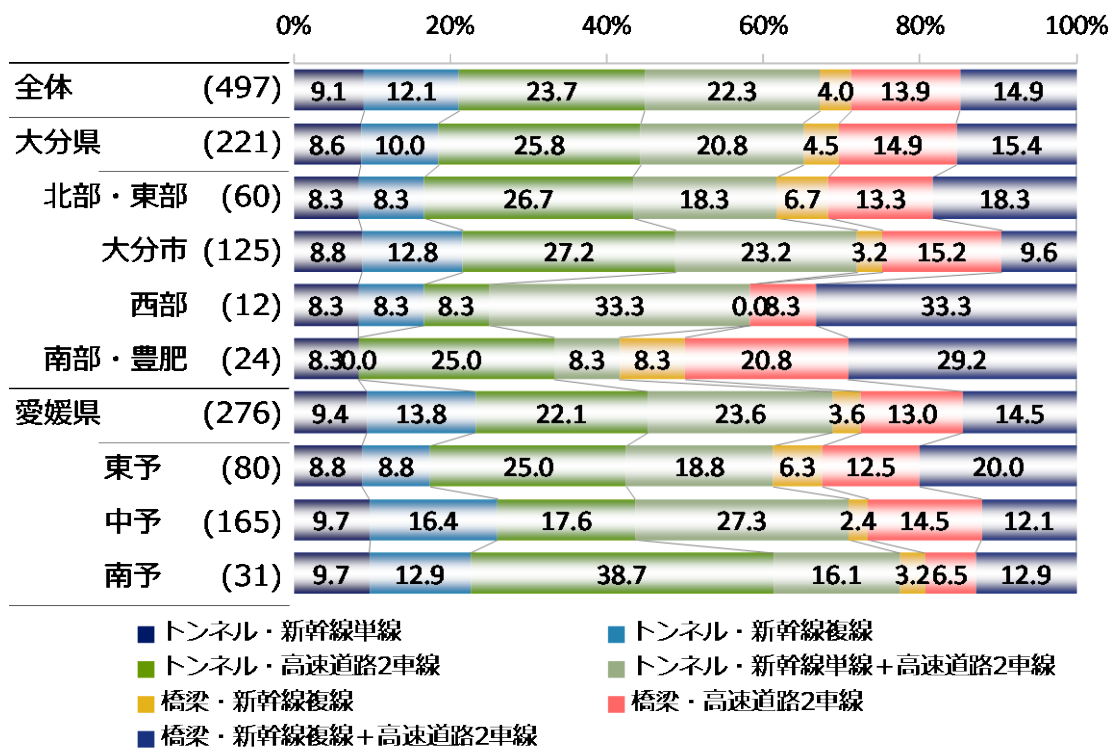
西部:日田市、由布市、九重町、玖珠町

南部・豊肥:佐伯市、臼杵市、津久見市、竹田市、豊後大野市

▽図表5 豊予海峡ルート整備への賛否



▽図表6 豊予海峡ルートの整備方式意向(賛成者のみ)





## 5. 豊予海峡ルート of 交流促進と機運醸成

豊予海峡ルートの実現には、九州～四国間の旅行や交流機会の増加、整備促進の機運の醸成が不可欠である。そこで、対岸地域(四国または九州)へ旅行や交流を増やすきっかけになると考えられる7つの施策について、その施策が自県民へ効果があると思うかどうかその評価を求めた。評価結果のまとめを図表7に示す。また、整備促進に寄与すると考えられる6つの施策について、その評価を求めた。評価結果のまとめを図表8に示す。

図表7より、旅行や交流の増加のきっかけになると考えられる施策で評価が高い施策は、全体では「対岸地域を対象としたGoToトラベルのような旅行・宿泊補助」が58.5%（「大変効果がある」「ある程度効果がある」の合計）、「対岸地域の観光地等の魅力をテレビ番組やCMで発信」が57.5%、「大分～愛媛間のフェリー利用に対する割引」が55.6%、「周遊キャンペーンなどの旅行喚起策の実施」が54.5%、「対岸地域の観光地等の魅力をSNSで発信」が52.6%と半数を超えており、県別による極端な違いは見られない。なお、年齢別に見るとどの施策も年齢が高い年

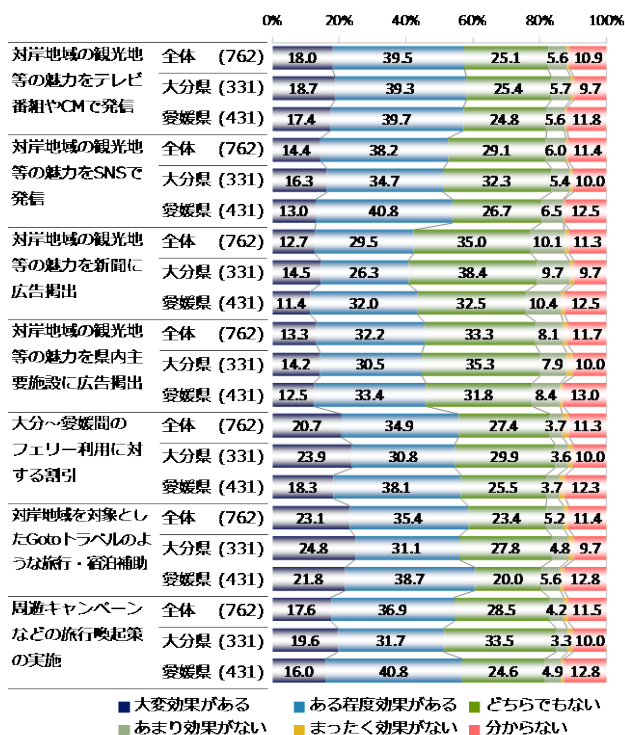
代ほど評価が高い傾向にある。

図表8より、整備促進に寄与すると考えられる施策で評価が高い施策は、全体では「周遊観光ルートの整備」が56.4%（「大変効果がある」「ある程度効果がある」の合計）、「県民への分かりやすい情報の開示」が55.5%、「九州と四国の相互交流機会(イベント等)の増加」が52.1%と半数を超えている。中でも「県民への分かりやすい情報の開示」が大分県では23.0%が「大変効果がある」としており、今後も県民への丁寧な情報開示、説明が求められる。

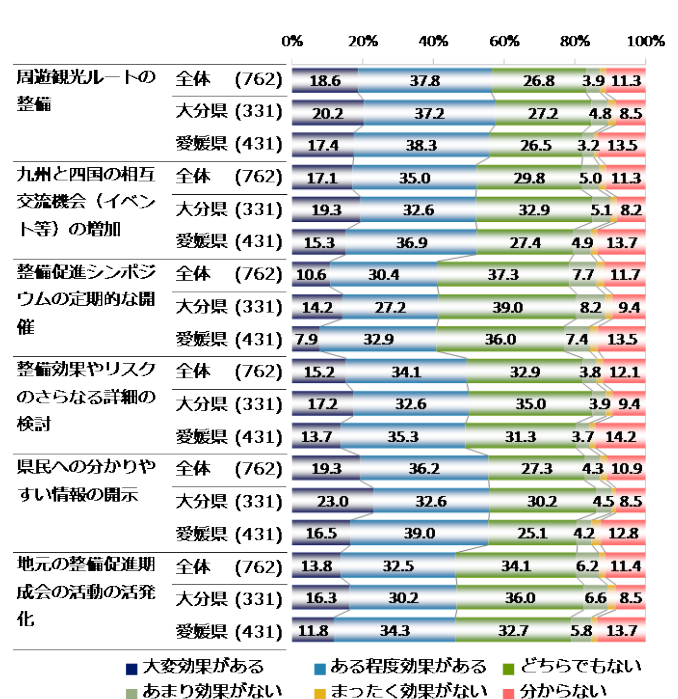
次に「整備効果やリスクのさらなる詳細の検討」が49.3%とほぼ半数で続いており、整備に関する各種調査のさらなる精緻化、あわせて「県民への分かりやすい情報の開示」が重要である。

一方で、「地元の実業促進期成会の活動の活性化」や「整備促進シンポジウムの定期的な開催」は、評価する割合が4割を超えるものの、他の施策と比較すると評価する割合が相対的に低くとどまる。特に「大変効果がある」との回答割合は1割程度であることから、これらの施策を実施する際には、その意義や存在をいかに周知するかが課題になるとと思われる。

▽図表7 九州～四国間の旅行・交流増加策への評価



▽図表8 豊予海峡ルート of 整備促進策への評価



## 6. おわりに

本稿では、豊予海峡ルートの整備促進において、その機運醸成の主体となる豊予海峡を挟む地元大分県及び愛媛県の両県民を対象に実施した豊予海峡ルート整備についてのアンケート調査の結果を概説した。

豊予海峡ルートの整備構想の存在は、大分市長の公約に基づく各種取り組みを反映して、愛媛県よりも大分県で認知割合が高くなっている。愛媛県においても、九州に近い南予では認知割合が高いことから、今後は東予・中予といった九州から離れた地域をいかに巻き込むかが重要である。

整備意向については、約2/3の県民が整備を望む結果となった。整備方式については、「トンネル・高速道路2車線」「トンネル・新幹線単線＋高速道路2車線」がそれぞれ20%強ずつの割合で希望する結果となった。地方での車社会を反映して、車利用を前提とする高速道路を基本とした意見が多数を占める結果となったが、一方で多額の整備を必要とする橋梁案を敬遠する結果にもなっており、現実的な整備方式を期待する結果となっている。なお、橋梁案についても整備を期待する回答が一定数ある。大分市の調査結果によると橋梁案の費用便益比は1を大きく下回っているが、橋梁そのものが観光資源、景観イメージの向上に結びつく可能性もあることから、橋梁整備が誘客や地域イメージの向上にどの程度結びつくかの検討も一考の価値があると思われる。

九州と四国の両地域の交流促進策としては、旅行・宿泊補助やフェリー利用者に対する割引など、旅行者に対する直接的な補助策が評価が高い結果となった。整備促進につながる周遊観光ルートの整備や相互交流機会(イベント等)の評価も高いことから、これらと組み合わせた補助策が効果を生むと考えられる。

また、今後の整備促進の機運醸成に向けては、整備効果やリスクのさらなる詳細な検討を踏まえた、県民への分かりやすい情報の開示が重要と考えられる。大分市においては、これまでも整備方式毎の概算事

業費の算定や需要予測、費用便益分析、さらには経済波及効果の推計やリダンダンシー効果の算定など、多岐にわたる分析や推計を行ってきているが、今後は技術面でのさらなる実現可能性の調査や整備費用の精緻化、経済環境等の変化によるリスク評価など、正負両面の影響をより具体的に検討するとともに、あらゆる機会を通じて県民へ周知していくことが重要である。