

あとがき

今回、ご寄稿いただきました有識者とインタビュアーの方々の多大なるご協力に感謝申し上げます。本誌作成の過程で、14名の有識者の方々より大変貴重なご意見、ご知見、ご示唆、そして豊予への「熱いエール」を頂きました。この場をお借りし、キーワード別にその一部を紹介させていただきます。

国土の在り方、豊予と国土軸、将来像

◆橋やトンネルなど国土に負担をかけることで国土から恵みを頂いている◆日本は島国であり大局観に立った議論が必要◆国の強靱化のため東京や三大都市圏に全て集中させてはダメ◆人口と生産拠点を全国に分散させるべき◆地方に魅力的なまちを育てる必要があり、担う人と交流が必要◆ネットで繋がる時代こそ対面の交流が重要。交通しか担えない◆関門海峡が機能不全に陥ると日本経済への影響は甚大◆豊予は唯一島間が陸路で繋がっていない点で最重要◆国土構造を一軸型から多軸型に転換◆第二国土軸は起爆剤。東九州や四国は高速交通がないため効果が爆発的◆山陽地域に都市のエネルギーが集中しバランスが悪い。100年かけてエネルギーバランスを変える◆豊予海峡を含む全体のネットワークを作る思想がなければ日本の成長などあり得ない◆豊予を整備し、九州と四国を豊かにし、所得や企業収益を上げる。投資余力ができ需要強度や消費強度も増え、日本の産業力を強化し、世界との競争力を強化させる

海外と日本の考え方の違い

◆海外は「GreatなFutureを作ろう」と投資⇔日本も60~70年頃は同じだったが、今は「今の暮らしが最低限続けば良い」と思っている。日本は相対的に魅力が下がり昨日の暮らしができなくなり衰退。地方部で顕著◆欧米諸国は財政が厳しい今も海峡橋やアルプス貫通トンネル等に取り組む。需要や採算性でなくバランスある発展を重視◆海外は理念で都市間を4車線や高速鉄道で結ぶ⇔日本はB/Cで評価◆海外は国内に「一定の平等性」を担保しようと、高速道路・新幹線等に投資し、高速交通網がまんべんなく作られる⇔日本は東京や大都市圏に機能が集中◆ドイツ・イギリスは上下分離で運行権利のみ民間。ある1社が破綻したがレールは国が所有し次の世代も使える⇔日本はレールごと剥がし、次の世代は使えない◆ドイツやフランスは人口20万人あれば高速鉄道も路面電車もトラムもある⇔大分市、松山市は50万人◆EUは2030に利用者2倍を目指す◆ドイツの車の平均速度95km⇔日本は60km。どちらが良い経済を作れるか

高速鉄道の効果

◆北陸新幹線は長い間過小評価。批判で遅れ、逸失利

益はどれだけか◆北陸新幹線は、大都市圏との近接、進学・就職先の選択肢、通勤・通学時間、駅周辺地価、投資、県内総生産、企業移転、観光客、出生率、移住者等様々な効果◆豊予による同様の効果、更に北陸新幹線や中央リニアとの相乗効果も期待◆新幹線の貨物輸送も可能性あり◆並行在来線も相当の赤字が出ると言われたが自治体が支援し便利になり利用者増◆50年前に定めた基本計画路線は早急に整備すべき

広域連携、地域の発展

◆世界の情勢も地方を重視。地方こそ伸びる可能性あり◆都市発展のための工場は「高速道路」、第三次産業や人口移住は「新幹線」が寄与。両方無ければ衰退。両方あれば最低限の繁栄が約束◆第二国土軸により広域連携が促進◆SMRの効果を四国・九州各地に広げる◆災害時応援等の「遠隔連携」◆中心都市と周辺市町による「ハブ&スポーク」◆「四国」は、本四架橋により「島」から「半島」に、豊予により「半島」から「西日本の中心」に変わり、利用価値が飛躍的に向上◆オランダは九州同様の人口だがEUの他地域より圧倒的に3時間交流人口が多く世界上位の大学が多い。◆大分・宮崎も関西圏と3時間圏に。発展可能性あり

リダンダンシー

◆南海トラフ地震は「必ず発生する」と想定し対策が必要◆熊本地震では上下分離型の道路や九州新幹線が早期に復旧。豊予、東九州道4車線化、東九州新幹線を急ぐべき◆中国や四国の豪雨災害では高速道路、本四架橋、航路が代替路に◆豊予海峡の信頼定着にはトンネルか橋の整備が必要◆豊予は関門海峡に交通が集中するリスクを分散◆第二国土軸は日本の生命線◆九州と他地域との交流に大きな強靱性を確保し有事の九州・四国の衰退リスクを大きく軽減

産業や観光

◆関西と九州東部・南部の物流は第二国土軸が中心に。大分・愛媛がハブになり物流効率化や産業連携ができる◆豊予が繋がりが一番得をするのは大分と宮崎も農産物市場の競争に参加させることができる東京。競争があるところに経済発展がある◆豊予が繋ぐ道後、別府、湯布院の温泉ルートは大変貴重。瀬戸内海の島めぐり、アート、サイクリング等のつながりが九州まで広がる◆訪日観光客は四国94万人/年、九州

765万人。四国側のメリットが大きく、九州側も関西や広島に来る欧米の観光客を呼べる

事業効果、経済効果

◆B/Cは元々先進諸国が道路投資の順位を決めるためのもの。絶対値が1.0以上か否かで適否を決めるものでない◆数値化できない項目多く、低金利時代は便益が小さい可能性あり◆四国新幹線の効果は四国内だけでは半分。整備計画決定時に大分まで含めるべき◆豊予の経済効果、税収効果も分析すると良い

未来づくり、若手経営者、若者や地元の声

◆JAPICは140の未来プロジェクトを提案。その一つ「瀬戸内クルーズネットワーク構想」に豊予が含まれる◆青年会議所では各地で将来ビジョンを作成中◆アンケート[若手経営者]:95%が豊予ルートが必要[大分高専学生]:約9割が豊予に技術者として関わりたい[大分・愛媛県民]:2/3が豊予の整備を希望

技術革新

◆設計、材料、設備、施工等の先端技術や車両開発がコストダウン等に繋がる可能性がある◆33年前の青函トンネル、22年前の明石海峡大橋の技術で世界をリードし海外にも貢献◆現在技術継承が課題、日本の施設維持も海外技術者頼りになる可能性がある

協力体制

◆豊予はオール九州・四国の話◆自治体、経済同友会、青年会議所など様々な繋がり◆情報発信も大事

次世代への想い

◆豊予が繋がる将来を想定したロードマップが必要◆自らの手で地域をつくるという夢◆次の世代に大きな夢を◆次の世代に豊予のある形で残すのか？今の経済活動があるのは前の世代の投資のおかげ。目先のことだけを考え、50年後、100年後のことを考えていないのではないか◆国民が豊になるためリアリティのある議論ができる国に戻らなくてはならない。戻れる力がある。元気な国を取り戻そう

(以上、示唆の一部を紹介させて頂きました)

おわりに

九州、四国、中国には(日本全体の)1/4の国土に2割の人が生活し、九州では1割の国土に1割の人が、農業2割、粗鋼や自動車1割半、集積回路4割等の生産額を担い(九経調調べ)日本を支えています。現在、大都市圏でリニアの整備が進む一方、「西日本」は一軸型の国土構造で、「九州」や「四国」は「本州の先の島や半島」であり、H30年豪雨での中国地域の道路・鉄道の長期間通行止めなど、課題が顕在化しています。

また人口減少、少子高齢化、南海トラフ地震等の自然災害、環境問題等が進展し、都市の機能は取捨選択

され、隣接都市間や地方と大都市の連携が一層必要となる中、「デジタル」や「新技術」で最大限補いつつも、人と人の関わり、いざという時の駆け付け、モノの移動等に「交通」は不可欠です。将来豊予が供用する頃は「自動運転技術」や「IT技術」等が大きく進展し、例えば、車も鉄道も船も運転手が不要となり運行コストや時間制約が減り「交通」が進化し、各都市が「高速交通網で繋がってさえいれば」、都市の努力次第で大きく発展できる世の中になる可能性もあります。

特に「豊予海峡プロジェクト」は、主要島間で陸路が繋がっていない唯一の海峡を繋ぐため「九州・四国・関西の近接化」、「第二国土軸による西日本の強靱化」等効果は絶大で、西日本全体に「元気」を与えます。

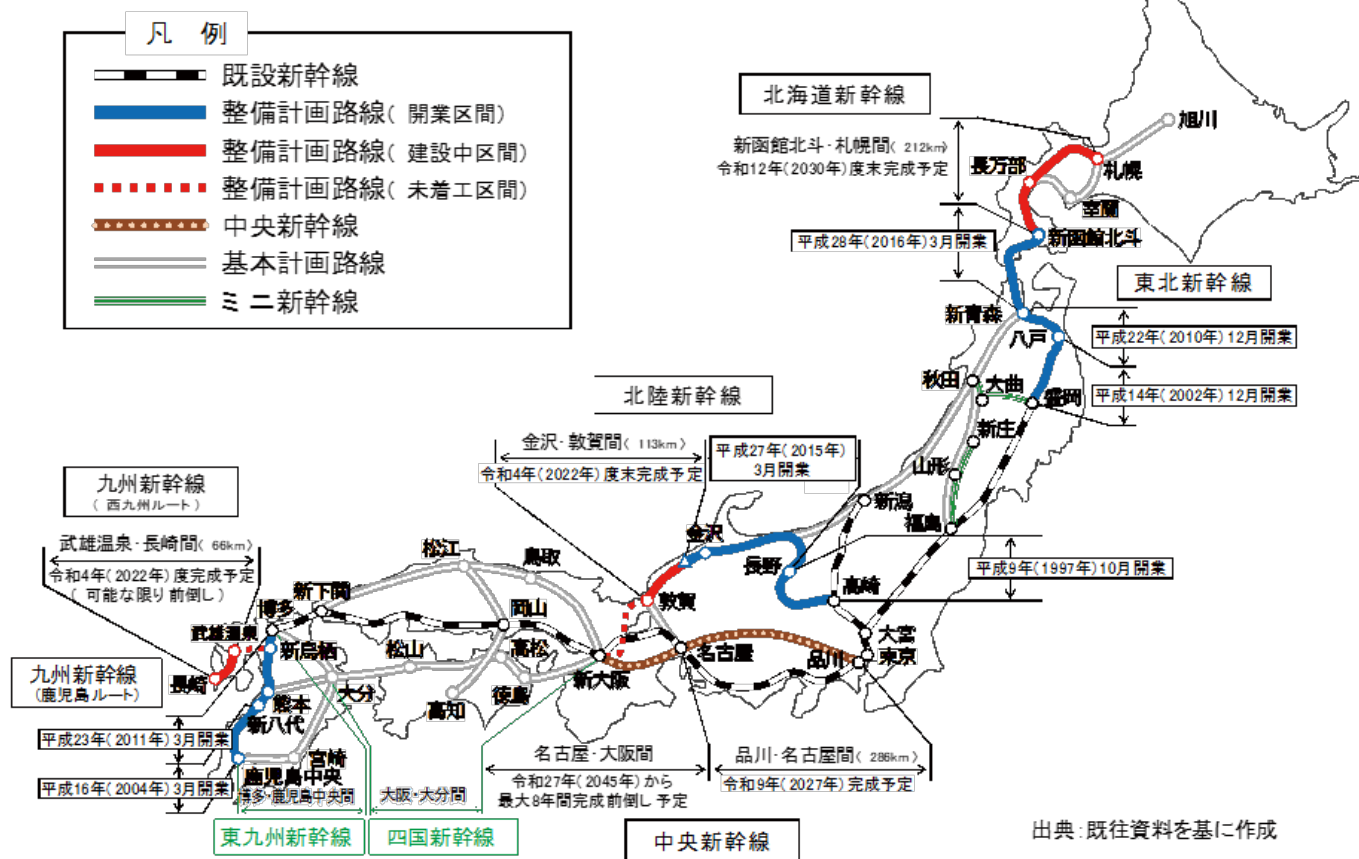
「道路」の場合、「西日本」は、関西～九州が第二国土軸により多軸化され、本四架橋3本と共に環瀬戸内海が有機的・面的に繋がり、産業連携や活性化が期待されます。「九州」は、福岡南部を含む多くの都市が第二国土軸により関西に近接し、九州全体からのルート選択が倍増、中国・四国・近畿との連携が円滑化します。「四国」は、「半島」から「西日本の中心」となり、第二国土軸周辺の発展も期待されます。「中国」は、南に第二国土軸が増え、災害時の早期対応や九州・四国との連携も円滑になります。なお第二軸に需要の一部がシフトする程、現国土軸に高速化等、新技術導入の可能性も高まると思います。「大都市圏」も、西日本が活性化すると、生産、居住、観光等の魅力が高まり、自国生産率等も向上、国土の安定にも繋がります。

「新幹線」も劇的で、「東九州新幹線」と「豊予海峡を含む四国新幹線」及び「リニア新幹線」との相乗効果により、大分ー東京が3時間半で繋がるなど大都市圏と九州、四国が大幅に近接化・一体化し、観光、企業移転、移住、住み分けなどライフスタイルをも変える大きな効果が期待できます。

なお「移動時間の短縮」は、燃料消費等を抑え「環境」にやさしく、「第二国土軸」は、西日本の各地に点在する「人」、「産業」、「資産」を周辺都市や消費地である大都市と繋ぐことで「人・資産を活かし」、「持続可能性」を高めるなど、時代に即している様に見えます。

様々な課題が深刻化し、技術の活用も期待できる今だからこそ、「豊予海峡ルートを含む新国土軸の整備」が、未来に夢と希望を与えるためにも必要ではないでしょうか。有識者の方々の「エール」を胸に、未来の大分、九州、四国、西日本、そして日本を元気にするため、より一層豊予の実現に向け取り組んでまいります。関係者の皆様方のご指導、ご協力をよろしくお願い申し上げます。 大分市副市長 木原 正智

新幹線ネットワーク (現況・将来)



高速道路ネットワーク (現況・将来)



寄稿者一覧

※敬称略、五十音順、肩書は令和4年3月現在

お 名 前	肩 書 等
衛 藤 卓 也	福岡大学 名誉学長 豊の国かぼす特命大使
大 石 久 和	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
奥 野 信 宏	公益財団法人 名古屋まちづくり公社 上席顧問 名古屋都市センター センター長 内閣官房 ナショナルレジリエンス懇談会 委員 前 国土交通省 国土審議会 会長 元 名古屋大学 副総長
金 山 洋 一	富山大学 学術研究部 都市デザイン学系 都市政策支援ユニット長 鉄道再生・整備支援センター長 富山大学 都市・交通デザイン学科 教授 元 日本国有鉄道、元 日本鉄道建設公団 元 独立行政法人 鉄道・運輸機構
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
塚 原 健 一	九州大学 大学院工学研究院 教授
豊 田 啓 勤	公益社団法人 日本青年会議所 2021年度 国家グループ 国土強靱化委員会 委員長
中 川 大	京都大学 名誉教授 富山大学 副学長 富山大学 都市デザイン学部 都市・交通デザイン学科 教授
橋 本 均	大分商工会議所 大分経済同友会 株式会社マリーンパレス 代表取締役社長
藤 井 聡	京都大学 大学院工学研究科 教授 京都大学 レジリエンス実践ユニット長 元 内閣官房参与
藤 本 貴 也	日本プロジェクト産業協議会 (JAPIC) 国土・未来プロジェクト研究会 委員長 パシフィックコンサルタンツ株式会社 特別顧問
松 永 昭 吾	土木学会 WEB 版土木情報誌 編集長 国立高等専門学校機構 大分工業高等専門学校 非常勤講師 愛媛大学 防災情報研究センター 社会基盤メンテナンスエキスパート養成講座 外部講師 長崎大学 インフラ長寿命化センター道守養成ユニット 外部講師
矢 田 部 龍 一	愛媛大学 名誉教授 愛媛大学 防災情報研究センター 特命教授 元 愛媛大学 理事・副学長
吉 村 充 功	日本文理大学 工学部建築学科 教授

事務局

大分市長	佐藤 樹一郎
大分市副市長	久 渡 晃
大分市副市長	木原 正智
大分市企画部長	伊藤 英樹
大分市企画部審議監	広瀬 正具
大分市企画部次長兼企画課長	小野 晃正
大分市企画部企画課参事	後藤 応寿
大分市企画部企画課参事補	大石 雄一
大分市企画部企画課主査	高橋 和志
大分市企画部企画課主任	深見 千尋

働き方・生き方を主体的に選べる国土形成



大分市から豊予海峡と四国を望む

発行：大分市
編集：大分市 企画部 企画課
〒870-8504 大分市荷揚町2番31号
TEL：097-537-5603
FAX：097-534-6182