

§7. 豊予海峡ルートの実現に向けた今後の対策

1. 事業性を高める調査

本業務では、これまでの事例等をベースに検討を行ったが、今後は施工区間の実態に即した土木工事の技術的検討を通じて、機能、景観、事業費、施工性等を総合的な観点から比較検討し、実現性を裏付けていくことが必要である。

2. 地元の組織づくりと機運醸成

事業の推進母体となるしっかりとした地元組織の存在が重要であり、九州・四国・中国の各県、経済連合会、商工会議所等で構成される「豊予海峡ルート推進協議会」をベースに、各県単位の組織や地元選出国議員等とも一体となった組織づくりを展開し、事業を推進していく必要がある。

また、こうした組織づくりと連動して、豊予海峡を挟んだ地域間交流事業の促進やシンポジウム、広報活動の実施などにより、地元民意の高揚や機運の醸成を図っていくことも重要である。



図 7-1. 太平洋新国土軸および形成する海峡横断プロジェクトの推進体制

出典：太平洋新国土軸構想推進協議会 H P を基に作成

太平洋新国土軸構想（豊予海峡ルート）推進大分県期成会	
構成団体	大分県、18市町村（大分市、別府市、中津市、日田市、佐伯市、臼杵市、津久見市、竹田市、豊後高田市、杵築市、宇佐市、豊後大野市、由布市、国東市、姫島村、日出町、九重町、玖珠町）、3経済関係団体（大分県商工会議所連合会、大分県商工会連合会、大分経済同友会）
設立	平成5年

図 7-2. 豊予海峡ルートの大分県内の推進体制

出典：太平洋新国土軸構想推進協議会 H P を基に作成

3. 国への働きかけ

豊予海峡ルートは、全国新幹線鉄道整備法に基づいて昭和48年に基本計画として決定された四国新幹線の一部を成すことから、その整備計画への格上げを積極的に国に働きかけていくことが重要である。

また、整備新幹線の事業スキームは、(独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構が建設・保有し、営業主体であるJRに対する貸付料を除いた部分を国が3分の2、地方自治体が3分の1負担することとなっており、早期の実現にあたっては、財源の確保に併せて、我が国にとってより効果が高いプロジェクトであることを訴えていくことも必要である。

豊予海峡ルートは、四国新幹線や東九州新幹線の実現によってこそ大きな効果があるものと思われることから、今後は、四国新幹線や東九州新幹線の推進の動きと一体となって国に働きかけていく必要がある。

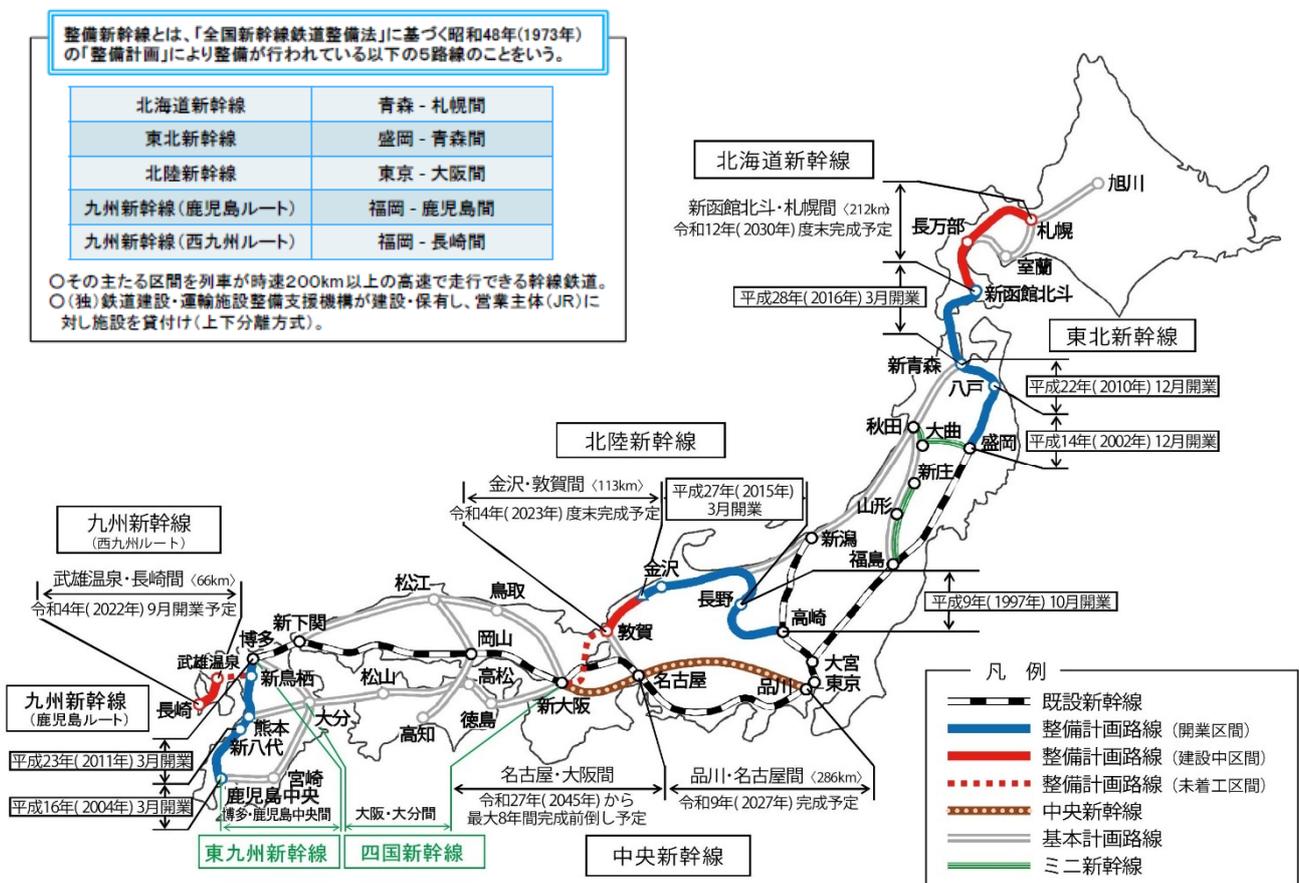


図 7-3.新幹線ネットワーク(現況・将来)

出典：既往資料を基に作成

また、道路整備については、全国総合開発計画「21世紀の国土のグランドデザイン」（平成10年3月策定）において、21世紀型の新たな国土軸として太平洋新国土軸の主軸として位置づけられていることから、新規事業化に向けて積極的に国に働きかけていくことが重要である。

また、道路整備の事業スキームは、民間整備の場合には全額自己負担での計画となるが、新直轄方式の場合には国が4分の3、地方自治体が4分の1負担することとなっており、早期の実現にあたっては、財源の確保に併せて、我が国にとってより効果が高いプロジェクトであることを訴えていくことも必要である。（新直轄方式の場合、維持費は10/10、修繕費3/4を国負担：高速自動車国道法§20①）

道路整備による豊予海峡ルートは、旅客だけでなく物流としての機能を有しており、暮らし、産業、防災、観光などあらゆる面で効果が期待されることから、国に働きかけていく必要がある。



図7-4.高速道路ネットワーク（現況・将来）

出典：既往資料を基に作成



TOWARD THE REALIZATION OF HOYO CHANNEL ROUTE