

パネルディスカッション

「豊予海峡ルートが持つ意義

—子どもたちへ繋ぐ、強く新しい国土—

- コーディネーター：豊田 啓勤 (一社) 八代青年会議所
(公社) 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
- パネリスト：大石 久和 (一社) 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
- 金山 洋一 富山大学 都市デザイン学部
都市政策支援ユニット長
都市・交通デザイン学科 教授
- 矢田部龍一 愛媛大学 防災情報研究センター特命教授／
愛媛大学 名誉教授
- 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
- 高門 清彦 伊方町長
- 佐藤樹一郎 大分市長



コーディネーター：豊田 啓勤

只今、司会者よりご紹介をいただきました、豊田啓勤と申します。本日、コーディネーターを務めさせていただきます。どうぞ、宜しくお願いいたします。

まず初めに、私の自己紹介をさせていただきます。

私は、一般社団法人 八代青年会議所に所属しております。普段は、熊本県の八代市で建設業や産業廃棄物処理業を営んでおります。昨年は、公益社団法人 日本青年会議所の国土強靱化委員会の委員長として、防災・減災に取り組むにあたって、国土軸との親和性について検討・検証を行いました。その際、広い視点に立って国土軸構想の見直しを行い、その中で優先順位をつけながら、豊予海峡ルートの推進に関する運動を行いました。

一つは要望書ということで、青年経済人としての視点をまとめたものを大分・愛媛の両県、両県議会に提出しました。また、同様に昨年はシンポジウムを大分市にて開催させていただきました。併せてPR活動ということで動画の作成を行い、また、広く市民の方に豊予海峡ルート推進の意義を知っていただくために署名活動も行いました。このような取り組みにより、今



回、コーディネーターとしての立場で登壇をさせていただいております。私の自己紹介は以上でございます。

これより、パネリストの皆様より、自己紹介と豊予海峡ルートに関して取り組まれていること、また、大分市が発刊した論集の内容等について、一言ずつご発言をいただきたいと思っております。はじめに、大石様、宜しくお願いします



パネリスト：大石 久和

ご紹介いただきました、大石でございます。このシンポジウムの開催にあたり、大分市をはじめ、関係者様の大変なご努力があったことに関しまして、心より敬意を表したいと思います。

私の経歴でございますが、インフラを整備することによって、国民の皆様を安全に安心して、かつ効率的に暮らせるようにすること、また我が国の産業の発展を目指すことを仕事としております。

民間の活動としては、一般社団法人 日本プロジェクト産業協議会であるJAPICというところで、国土委員長をさせていただいております。そこでは、国土の防災・減災、国土の強靱化、そして国土の立地競争力の強化並びに地域の活性化等について勉強をしております。

そのような立場から、これまでの日本を見ていますと、1995年の政府による財政危機宣言以後、日本は急速にインフラ整備費を下げてきました。世界の先進国が整備費を伸ばしてきている中で、日本だけがインフラ整備費を下げてきました。例えば、1995年から今日までの間に、アメリカのインフラ整備費は1.9倍に増えています。韓国は、2.5～2.7倍、ドイツも数倍に伸ばしてきている中で、日本は0.57倍です。また、高速道路を見てみると、片側1車線しかない自動車専用部分が総延長の30%を超えており、片側1車線しかない道路を高速道路と言っている国は先進国の中では日本しかありません。韓国も完全に4車線化されています。

このように、国民の活動を支えるインフラの議論が活発に行われていないことは非常に残念であります。世界では、インフラの議論が活発に行われておりまして、例えば、今年の3月1日、バイデン大統領が一般教書演説を行いました。この時、既にロシアによるウクライナ侵攻が始まっており、また北朝鮮のミサイル発射に関して批判されているにも関わらず、彼は「アメリカは今、インフラを整備する時だ」と明確に言ったのです。インターステート・ハイウェイが出来上がっているアメリカが、よりよい雇用を生むためには、「インフラ整備が必要だ」ということを言っています。これは事実であり、非常に重いものがあると思います。また、つい先週、IPEF（インド太平洋経済枠組み）の会合が日本で開かれまして、この時、「持続可能で耐久性の強いインフラ整備が必要だ」という議論が行われました。インドのモディ首相との会談の時に、質の高いインフラ整備の重要性について、日本の岸田首相とインドのモディ首相が合意したのです。しかし、ほとんど報道されておりません。国民の皆様に対して、インフラの重要性が伝

わるような環境ができておらず、豊予海峡ルートでも、これだけ第二国土軸が大事だと、多くの方々が努力しているのに、「さあ、やりましょう」という雰囲気になかなかならないのです。

1995年の財政危機宣言以降のほぼ30年近く、非常に悲しい状況が続いてきました。結果、国民の世帯収入は、1995年の660万円から直近では550万円に下がってきております。国民は貧困化しています。インフラの稼ぎ出す力が弱まっているから、国民は豊かにならないといえるのではないのでしょうか。是非とも、この豊予海峡ルートを通じて、インフラ全体についての理解が多くの皆様に浸透していきますように、私も頑張りたいと思います。会場の皆様方も宜しく願います。

(豊田 啓勤) コーディネーター

ありがとうございます。それでは、金山様お願いします。



パネリスト：金山 洋一

富山大学の金山と申します。今回のこの大分市様の取り組みに関して、力強さを感じ、敬意を持って登壇させていただいております。簡単に自己紹介をしたいと思います。私は、社会人になった時、日本国有鉄道、いわゆる国鉄に入りました。その後、国鉄改革を機に日本鉄道建設公団、現在の鉄道運輸機構（通称：JRTT、独立行政法人 鉄道建設・運輸施設整備支援機構）に入りまして、その間、運輸省、現在の国土交通省本省に出向して仕事をしてきました。鉄道の事業運営、調査、建設、計画、そして行政というように、ひととおりの経験を積んでまいりましたが、国立大学で36年ぶりの土木系学科の設立を目指す富山大学からお声がけをいただきまして、2018年4月に教授になったという経緯がございます。なお、実務をやっている間、2005年に、鉄道分野への上下分離方式の導入の政策提言を行った官民分担型上下分離の博士論文を東京大学社会基盤学専攻にて出し、その考え方を骨格として採用した都市鉄道等利便増進法という法律が、国土交通省によって制定されたという経緯もございます。

現在の取り組みですが、鉄道というのは都市や国土に様々な社会経済効果をもたらしますが、その効果を遺憾なく発揮しているとは言えない部分があります。現在、人口減少に起因する様々な問題に直面している地方都市をはじめとして、鉄道が社会をより良くしていくために、活躍していくためにはどのような制度が必要かといった視点から研究を行っております。豊予海峡ルートに関する寄稿集の内容に関しましては、この後に説明をさせていただきます。宜しく願います。

(豊田 啓勤) コーディネーター

ありがとうございます。続きまして、矢田部様願います。



パネリスト：矢田部 龍一

愛媛大学の矢田部と申します。愛媛大学を65歳で定年となりまして、現在70歳です。この5年間、様々な分野の関係者から寄附講座を受けまして、研究・調査活動を行っております。私は、27歳の時に愛媛大学に着任しまして、当初は2年間の予定でしたが、結局65歳まで愛媛大学に在籍しましたので、最後まで愛媛に住み続けることになりそうです。大学は、土木工学科を卒業しまして、愛媛大学に着任した時は土木工学を専攻、主に地盤工学を教えておりました。卒論生が約300名、修士論生が約150名、ドクター生が約30名、その他多くの外国人に教育をしてきました。また、その間、大学の管理職も経験しました。これまで、豊予海峡ルートは、まさに夢のまた夢であり第二国土軸は実現することはないと考えておりましたが、この場において、衆議院議員の衛藤征士郎先生やパネリストの大石先生の元気な姿を見て、私も負けてはいけないと思いました。

私は、中国に関心がありまして、1980年代に中国を訪れた時、印象深い出来事がありました。中国の上海郊外に高速道路ができた時、「ついに中国も高速道路の時代になったのか」と感慨深く思っていたところ、自動車で高速道路を走っていると、稲穂みたいなのが置いてありました。不思議に思い、運転手に聞いてみたら、稲わらを敷いて脱穀するためにやっていたようです。驚いて、面白い国だなと思っていたら、あっという間に中国は近代化しました。その後も、四川大地震の際、中国へ調査に行きましたが、地震で山が壊れてしまい、谷川に沿って通っていた高速道路がすべて潰れてしまいました。数年後、激流渦巻く川に木がいくつか立っており、何をするのかと思ったら、高速道路をつくることが分かりました。13億人の民の物流を確保するために、高速道路をつくるというのです。さらに、詳しく話を聞くと、その高速道路は2~3年間だけ維持できれば良いというのです。しっかりとした高速道路ですよ。それを聞いたときに、日本では絶対に真似できないと感じました。日本では、国土交通省が厳格な基準を決めていますので、1ミリも動かさないのです。このような危機の時に、とにかく物流を確保しなければいけない。そのために、中国は一気に高速道路を仕上げるわけです。「これは、日本が負けるな」と思っていたところ、あっという間に中国に追いつかれて、あっという間に日本は追い越されてしまいました。

今後、人口減少などで日本は厳しい時代に突入します。この国が再び強くなるためには、子ども達に夢のプロジェクトのような、何かきっかけが必要なのです。夢のプロジェクトを実現させなければならない。そのためには、政治家を動かすことが重要です。政治家を動かすためには、マスコミに協力してもらわないといけません。この場に参加された皆様は、自分の組織体や町内会でもなんでもいいですので、とにかく運動を展開して、実行に移していただけたいと思います。宜しくお願いいたします。

(豊田 啓勤) コーディネーター

ありがとうございます。では、続きまして、橋本様お願いいたします。



パネリスト：橋本 均

皆様、こんにちは。株式会社マリーンパレス社長の橋本と申します。私は、大分で水族館「うみたまご」という観光施設の経営をしています。ご紹介の中では、大分商工会議所や大分経済同友会という立場で参加となっておりますが、この2つの団体は、現在、豊予海峡ルートに関しましては、公には調査研究の段階ですから、今日の意見は団体の代表としてではなく、個人としての意見ということでご理解いただきますようお願いいたします。

豊予海峡ルートの推進につきまして、これまでの大分の経済団体の動きと大分・愛媛両県の経済界同士の雰囲気の話をしていただきます。まずは平成28年に大分商工会議所が松山商工会議所を訪問した時、豊予海峡ルートに関しての意見交換を行いました。その時は、大分には温泉をはじめ多くの観光地がありますので、豊予海峡を渡って、愛媛の方が大勢観光に来られることが期待され、豊予海峡ルートの構想も積極的で前向きな意見がたくさん聞けると思ったのですが、予想に反して、全く関心を持っていただけませんでした。何故かと思い、色々話をしてみると、大分に観光に来られる方の多くは、愛媛の八幡浜市や宇和島市、それから伊方町など、いわゆる南予地域が中心です。一方、松山市がある中予、それから産業が盛んな今治市や新居浜市などの東予地域というのは、四国新幹線構想の計画などで関西の方に関心が向かっていて、九州の方にはあまり関心がないというのがその時に初めて分かりました。そのような雰囲気の中でも、この豊予海峡ルートのメリットを根気強く説明しましたら、やっと九州の方にも関心を持っていただきまして、最後は非常に盛り上がったという記憶があります。このことから、今後、我々は九州に近い南予地域のみならず、愛媛全体に対してこの豊予海峡ルート構想の理解と機運醸成のための活動が重要であると感じました。

そのために、同じ経済団体であります大分経済同友会も、愛媛との交流を今後の重点課題としました。今までも、西瀬戸交流懇談会ということで、大分・福岡・山口・広島・愛媛の瀬戸内を囲む5つの県で毎年交流を行っております。これから特に、愛媛・大分間の2県の交流を目指して、情報交換を始めようとした時にコロナ禍となり、残念ながら、2年以上活動が止まっています。これからは、時期を判断して交流を再開し、同友会の活動の中からも愛媛の皆様は豊予海峡ルートに関するご理解を求めていきたいと思っております。

このように、経済界としましては、世の中に豊予海峡ルートの意義を理解してもらい、この構想を推進する機運を盛り上げるための入口に立ったというのが、現在の状況でございます。以上です。



(豊田 啓勤) コーディネーター

ありがとうございます。では、続きまして、高門町長お願いいたします。



パネリスト：高門 清彦

愛媛県の西の端に、佐田岬半島という日本で一番細長い半島がある伊方町の町長をしております、高門と申します。宜しくお願いいたします。伊方町は合併して15年になります。今は、人口8,500人ですが、合併時は13,000人いました。去年、伊方町で生まれた子供が20人でございます。本当に厳しい中で、どのように、これからまちづくりをしていくか、日々頭を悩ませております。

この豊予海峡ルートですが、最初の衆議院議員の衛藤征士郎先生の話聞いて思い出したことがございます。私は、1958年生まれの63歳でございます。私が物心ついたころに、私の父親が国会議員の先生の国政報告会か立会演説会か忘れましたが、その話を聞いて、興奮して、家に帰宅しました。その先生の話というのが、四国から九州に新幹線を通すとといったものでした。このように、思い返してみますと、1965年の国連でのワイズマン報告を受けての話だったかと想像しております。その前年の1964年に東京オリンピックがあり、東京と新大阪間の新幹線が開通した年でしたが、その翌年にこの四国の田舎で、主に船を使った交通を行っていた当時、新幹線を通すという構想が出てきたということに対して、幼心に非常に強いインパクトがあったことを思い出しました。

それからもう、半世紀以上が経つことになります。アクアラインは立派にできました。その他の主要なトンネルや橋、それぞれ完成しました。今、日本の大きな島で繋がっていないのは、四国と九州、これだけでございます。大分市の佐藤市長のお誘いで、このようなシンポジウムにお招きいただき今回で4回目となります。本当に、豊予海峡ルートが動き出すための新たなきっかけになることを祈っておりますし、我々伊方町としては、町の命運をかけた大きな構想であると思っております。小さな町ですけれども、精一杯、できる限り声を大にして、叫んでいきたいという風に思っております。今、一番大事なことは、この豊予海峡ルートを皆様にお伝えをすること、その重要性を知っていただく、そのことが一番大事だと思いながら、活動を行ってまいりたいと思っております。宜しくお願いいたします。

(豊田 啓勤) コーディネーター

ありがとうございます。それでは、最後に佐藤市長、お願いいたします。



パネリスト：佐藤 樹一郎

会場の皆様、パネリストの皆様、本日はご参加いただき誠にありがとうございます。伊方町の高門町長様は、シンポジウムがある度に毎回横に並んで出演していただいております。本当にありがとうございます。それから、本日は大分県と愛媛県、また(公社)日本青年会議所から後援をいただいております。去年は、(公社)日本青年会議所主催のシンポジウムを大分市内で開催して

いただきました。

先程、矢田部先生からお話がありましたが、(公社)日本青年会議所の皆様が私共の年齢になった時に、豊予海峡ルートを実現するというくらいの意気込みがないといけない、改めてそのように感じた次第であります。

大石先生からは、やはり世界的に色々な投資が行われ、その効果によって国が成長しているとのお話がありました。それと比較した時、災害の多い日本は、インフラや投資、そういうものに対する取り組みというのが、極めて不十分であることを改めて認識をしなければならないと感じております。

また、先程、奥野先生からスーパーメガリージョンのお話がありました。スーパーメガリージョンとは、リニア新幹線を使って東京・名古屋・大阪を1時間で結ぶという構想であり、JR東海が提起して社運をかけてやってきたところ、後から国もついてきたという経緯がございます。そのスーパーメガリージョンとどのように繋がっていくかが、これからの地域の発展に大きく影響すると考えます。豊予海峡ルートや四国新幹線ができますと、大阪・岡山・高松・松山、そして伊方町を通過して大分へと繋がることで、九州の大分もスーパーメガリージョンの役割を担うことができます。従いまして、国土全体の中でも豊予海峡ルートというのは、非常に大事な役割を果たしていくことになると思っております。

それからもう一つ、世界の国ではインフラ整備が進んでいますが、日本ではあまり進んでいないというのはその通りですが、地方から見ますと日本の中でも東京では行われているけれど、地方では行われていないというインフラ整備も存在します。例えば、東京に住んでいる方もたくさんいらっしゃると思いますが、羽田空港から池尻大橋、初台南を通過して、池袋の方まで通じる立派な地下道ができております。おそらく、豊予海峡ルートの14キロメートルよりも随分距離が長いと思いますが、こういうインフラ整備にあたる投資が首都圏では行われている。また、新しい地下鉄もできるという話があります。需要があるから投資を行うというのは分かりますが、そのような投資により、また人が集まるといふ、そのような循環になっております。投資が行われたところに人が集まるのは当たり前ですが、コロナ禍の後、地方での生活が改めて見直されている時に、デジタル田園都市構想も確かに大事なのですが、国が政策を形成するうえでは、いかにして地方でインフラ整備を加速させるかという点について、よく考えていただきたいということが地方の声でございます。



(豊田 啓勤) コーディネーター

ありがとうございます。自己紹介が終わった段階ですが、既に多くの学びがあったのではないのでしょうか。自己紹介からも分かるようにパネリストの皆様は各分野の一線でそれぞれ活躍されている方でございます。この後、2つのテーマについて、お話をいただくのですが、是非、余すところなく聴いていただけたらと思います。宜しくお願いいたします。

それでは、早速ですが、1つ目のテーマに移りたいと思います。まずは、「強く新しい国土のために、豊予海峡ルートが持つ意義」について、パネリストの皆様からご意見をいただきたいと思えます。パネリストの皆様が考える「強く新しい日本」といった点、または、豊予海峡ルートのメリット等、これまでの事例をもとに色々お話をいただけたらと思います。それでは、金山様お願いします。

(金山 洋一) パネリスト

只今のテーマに関して、私から北陸新幹線の開業によって、どのように富山が変わったかということについて、紹介をさせていただきます。スライドを用意してありますのでお願いします。

東京から400キロメートルから500キロメートル圏域の都市を抽出して、時間短縮効果について示したものでございます(資料1)。富山と金沢については、富山が黄色、金沢が赤色になります。ご覧のとおり、東北新幹線によって盛岡と仙台が一気に東京に近づいた状況の中で、金沢と富山は非常に遠い都市となっていました。それが、北

北陸新幹線整備の所要時間短縮のポジション

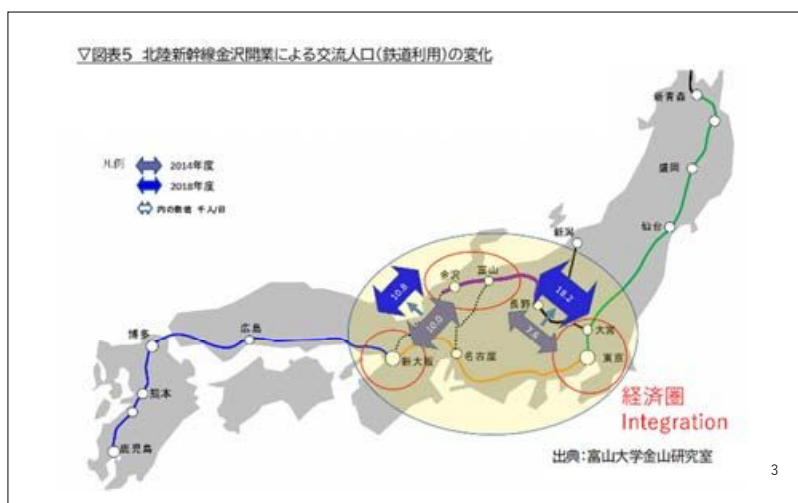


【資料1】

陸新幹線の開業によって、新大阪や京都と同じ所要時間になったということを示しております。例えば、東京から北陸新幹線によって2時間半圏に入った方が115万人、3時間圏に入った方が168万人という効果が生まれたこととなります。

次に、薄グレー色の矢印が開業前、濃青色の矢印が開業後の2018年度のデータになります(資料2)。2019年度より、新型コロナウイルス感染症の影響がありますので、2018年度までのデータを示しております。富山と石川は、関西の奥座敷といわれ、長い歴史がありますが、鉄道によって、富山・石川と大阪圏の間で1日に1万人もの方が往復していました。関東とは、1日に

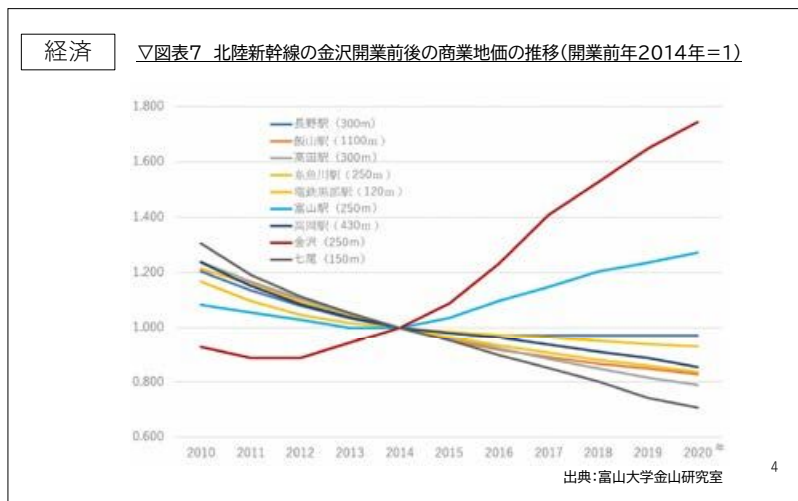
7,600人でしたが、北陸新幹線の開業によって、1万8,000人となりました。もともと、関西の奥座敷と呼ばれていたときの1日1万人の交流人口以上のものが関東との交流で増加したことになり、非常に大きな効果が生まれております。これにより、富山と石川につきましては、大阪圏との繋がりだけでなく、東京との繋がりも極めて強



【資料2】

くなったということが分かります。ちなみに、金沢・富山と大阪圏との間については、あまり増えておりません。金沢開業は暫定開業でありますので、大阪圏から金沢までは従来と変わらず、富山に行くには金沢で在来線または新幹線に乗り換えないといけないといった要因があります。大阪の方に繋がっていけば、より大きな効果が期待できます。

経済の活性化というのは、地価に反映されます。ここでは地価のデータを示しております(資料3)。これは、開業前の2014年を「1」としまして、それにより開業前後にどのように地価が変わったかということを示したグラフになります。ご覧のとおり、特に赤色グラフの金沢については、地価が非常に大きく上がっていることが見て取



【資料3】

れます。富山も同様です。それ以外は、だいたい右肩下がりとなっていますが、下がり方が緩和していることが見て取れます。あと、特徴的なのは、開業の2~3年前に、例えば金沢では、右肩下がりから上昇に転じておりますが、民間投資などが開業の数年前から始まっておりますので、地価はその段階から上がり始めているということが分かります。

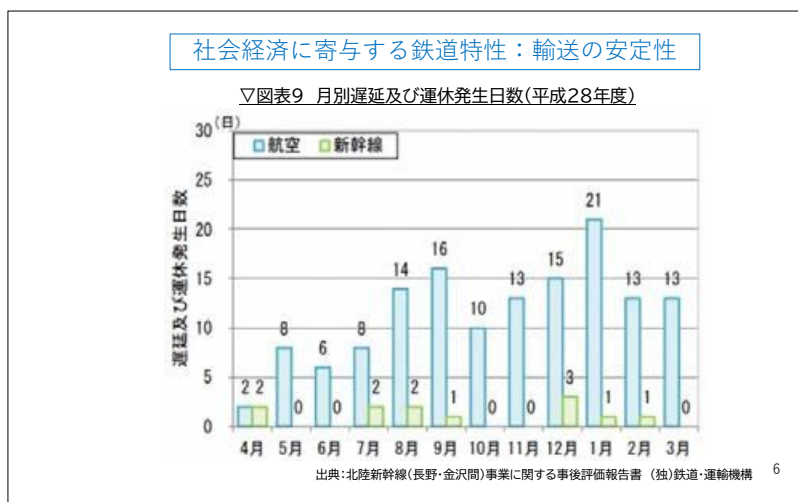


これは税収になります（資料4）。北陸新幹線の開業を境に、富山市、金沢市の税収が明らかに増えております。都市を活性化させるためには、都市経営のしっかりとした収入基盤が必要ですが、税収増の効果も見られます。



【資料4】

先程、経済の活性化について説明しましたが、首都機能移転や第2本社を設けるといったことに対して各地域が誘致等に力を入れてきておりますが、例えば、飛行機しか輸送手段がない地域では中々厳しい状況であると思えます（資料5）。何故かと言いますと、運休発生日数といった輸送の安定性が新幹線と航空では全く違うわけ



【資料5】

です。従いまして、急な用務が発生して本社へ出張しなければならない時等に、移動ができない確率が極めて低いという鉄道特性が、経済活動の活発化に寄与していることが想定されます。

日本は、エネルギー資源をはじめとする天然資源に課題がありますが、そういったなかで人材というのは極めて重要な要素であると思えます（資料6）。これは、富山大学、金沢大学への1都6県出身志願者数の割合の変化ですが、北陸新幹線の開業を境に富山大学と金沢大学を志望する方が増えております。子どもやその保護者にとっては、選択肢が増えたということで大変良い話ではありますが、地域や国家的な視点に立って考えると、より適した良い教育を受けられる可能性が高まることから、人材の輩出に繋がる効果と言えます。

次は、人口です（資料7）。エマニュエル・トッドというフランスの社会人口学者は、「経済的な生産もさることながら、人口も大事だ」と述べています。人口はすべての基盤であると、そういった趣旨であります。そのような視点から考えますと、北陸新幹線が開業してから、富山県と石川県の出生率が上がっています。これについては、様々な仮説が考えられ、分析も必要です。ただ、一つ言えるのは、経済が活発化するので、雇用の機会が増える、あるいは待遇が良くなることが想定されます。そのような中、例えば、経済的な理由でためらっている方が、意思決定をするということが考えられます。

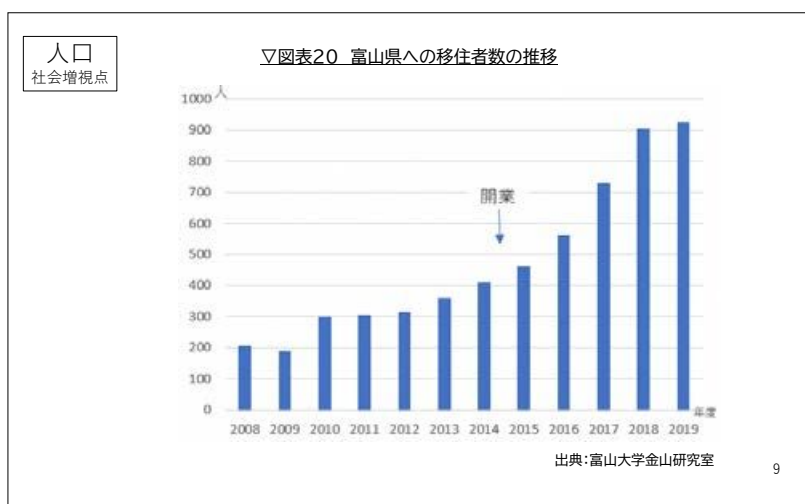


【資料6】



【資料7】

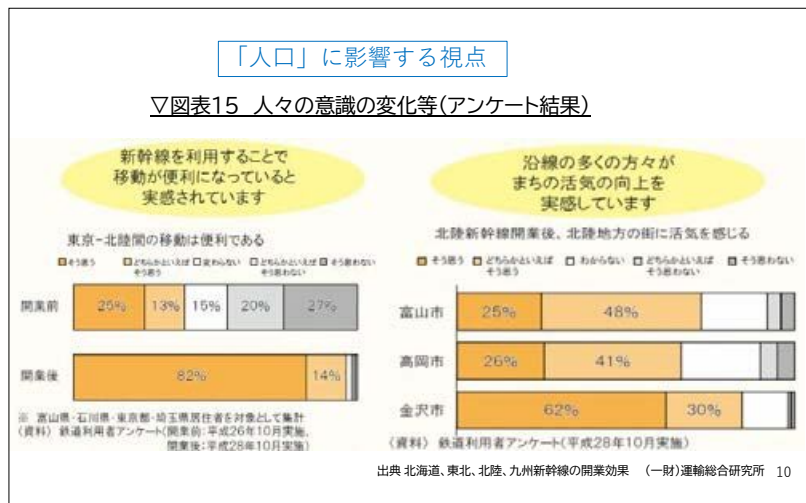
次は、人口の社会増です（資料8）。市町村の相談窓口を通じた移住者のデータですが、明らかに大きく増えていることが見て分かります。



【資料8】

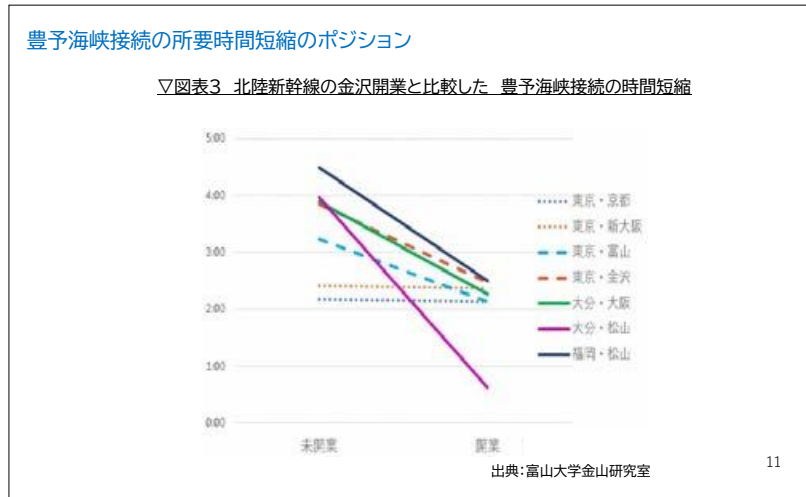


先程、人口が大事だといった話をしましたが、まちの将来が明るくなかったら、そこに住むこと、住み続けることをためらいます。沿線の多くの方がまちの活気を実感しており、人口に影響しうる観点からも、効果が表れていることを再認識する必要があります（資料9）。



【資料9】

本日のメインテーマの豊予海峡ルートについてです（資料10）。東京・富山が青色点線、東京・金沢がオレンジの点線でありまして、青色の小さい点線が東京・京都、黄色点線が東京・新大阪を表しています。それに対して、大分・大阪が緑色線です。見て分かりますように、所要時間の短縮について、大分・大阪間の未開業と開業を比較して



【資料10】

みましたが、ほとんど東京・金沢の北陸新幹線と同じか、それ以上と言えます。例えば、福岡・松山、これが青色線ですが、未開業と開業を比較した時に、東京・新大阪並みに近づいていくことが見て取れます。そして、大分・松山につきましては、未開業が4時間弱ですが、開業が30分台ということで、これは、通常の速達性向上をはるかに超えた、SFに近いような効果です。ミッシングリンクという欠落線を接続する効果がさらに加わって、このような非常に大きな時間短縮効果を生んでおり、単なる短縮だけではなく、それが30分圏に入っている点も大きな特徴だと思います。こうしたことから、この豊予海峡ルートに関しましても、北陸新幹線の開業効果と同等の効果が期待できるのではないかと思います。

また、寄稿集には、空間的応用一般均衡分析を使った、経済波及効果の広がりについても掲載をさせていただいておりまして、北陸方面とか、東京圏とか、かなり広域的にこの効果が発現されるといったことも予測できます。意義については以上です。

(豊田 啓勤) コーディネーター

ありがとうございます。北陸新幹線の効果に基づいて具体的な説明がございました。当然、豊予海峡ルートも様々な効果が期待できるものですが、より具体的な効果がイメージできたのではないのでしょうか。では、続きまして、矢田部先生お願いします。

(矢田部 龍一) パネリスト

ありがとうございます。よく分かりました。

寄稿内容の概要説明について、先程衆議院議員の山崎正恭先生からお話がありましたが、四国にある3つの橋の効果について説明します(資料1)。

1985年に高速道路ができはじめ、現在では500キロメートルにも及ぶことから、四国も高速道路圏に入ってまいりました。この間、どれだけの人・物の移動が活性化したのか、国土交通省の四国地方整備局のデータを使って説明します。

1985年から2015年の30年間に産業の活性化として、物である製造出荷品が1.32倍に上がりました。全国平均が1.2倍であることから、四国の方が活性化しています。人の移動は圧倒的に増えており、30年間に3,200万人から6,200万人と倍増しております。

それから、自動車貨物量ですが、四国と中国の間が2.7倍と約3倍になっています。近畿も同様の結果となっており、明らかに経済効果が発揮されています。B/Cでは効果が見えにくいですが、先程の地価の上昇もありましたが、非常に効果がある取り組みであることがわかります。



もう一つは、リダンダンシーです。この国は災害に対して非常に弱いです。私が愛媛に住んでいる間も災害がありました。平成30年7月の豪雨災害ですが、この時は中国自動車道が全面通行止めとなり、代替ルートとして、四国の道路が活用されました。佐田岬半島を上がり、四国の高速道路を走って、それから中国あるいは近畿地方に抜けていくことができたのです。

また、高知県では災害により、橋が1本使えなくなりました。それでも、他の橋が残っていたので良かったのです。高速道路も4車線化していたため、幸いなことに、高知県は大きな被害を受けずに済みました。

①寄稿内容の概要説明

高速交通網の整備が四国を替える～命の道から第二国土軸構想へ～

- ・大規模インフラ整備が四国を発展させている
本四架橋3ルート(1988:瀬戸大橋、1998:神戸鳴門ルート、1999:しまなみ)
ならびに8の字高速道路(1985:11km、以降37年で500km)の整備の結果

1つは、人・物の移動の活性化

製造品出荷額 2015年には1985年の**1.32倍**(全国平均1.2倍)
本州・四国間の人の移動 1987年度:3200万人⇒2018年度:**6200万人**
自動車貨物量(2000年と2017年の比較)
四国と中国:**2.7倍**、四国と近畿**2.7倍**、四国と中部以東:**1.2倍**

1つは、災害時のリダンダンシーの確保

平成30年7月豪雨災害
山陽・中国道不通:九州～四国間をフェリー、四国内高速、中国・近畿へ
高知道立川橋梁落橋:復旧に1年間 その間、下り線を対面通行とした¹

【資料1】



少し、古い話ですが、平成16年の台風災害についてお話しします(資料2)。

当時、松山・高松間のJR・高速道路・国道・県道、すべてが台風で被害を受け不通となりました。その時、松山・高松間の移動ルートとして、しまなみ海道から山陽道、そして高松に抜けるルートが活用されました。

そして、第二国土軸構想ですが、日本はバブルが崩壊してから約30年間、国の借金が増える一方、一向に経済が良くなり、賃金も上がらない状況が続いています。

日本は、超高齢化と人口減少社会の時代に入っています(資料3)。これから、どのようにして日本が復興するのか、このシンポジウムにおける私の提案が「四国と九州の利用価値の飛躍的向上」です。西日本を物流の主要拠点に観光のネットワーク化を実現して、2,400万人に及ぶ大規模な経済圏を誕生させると、世界から見た時に資本投資をする値打ちが生まれるのではないのでしょうか。また、リニア構想で、東京・大阪間を1時間でつなぎ、リダンダンシーを確保して、国土強靱化を確保すれば、人口減少社会の中でも、日本人は働くことが好きな国民性ですから、日本の値打ちを世界に示すことができると思います。第二国土軸構想の実現に向けて、今からでも躍起にならないといけないと感じております。

最後に、繰り返しになりますが、豊予海峡ルートが持つ意義として、この場にいらっしゃる方々の奮起を期待して私の話を終わります。ありがとうございます。

最後に、繰り返しになりますが、豊予海峡ルートが持つ意義として、この場にいらっしゃる方々の奮起を期待して私の話を終わります。ありがとうございます。

(豊田 啓勤) コーディネーター

ありがとうございます。我々を奮起させるような熱いメッセージをいただきました。今、矢田部先生から、リダンダンシーの確保というキーワードがございました。今年、大分県も大きな地震がありましたが、地理的にも影響圏内にある高門町長よりお話をいただいても宜しいでしょうか。

・大規模インフラ整備が四国を発展させている

1つは、災害時のリダンダンシーの確保

平成16年台風豪雨災害

松山～高松間のJR、高速道路、国道、県道のすべてが不通

→松山～高松間の移動と物流:しまなみ海道・山陽道・瀬戸大橋を活用

その他

・コロナ後の日本経済活性化に向けた大型の社会インフラ投資の必要性

・第二国土軸構想の実現は日本の生命線

2

【資料2】

②豊予海峡ルートが持つ意義

・高齢化と人口減少で国力が減退する日本経済活性化の起爆剤

・四国と東九州の利用価値の飛躍的向上

西日本の物流の主要拠点、観光ネットワーク、産業活性化など
2400万人に及ぶ大規模な経済圏の誕生

九州(1280万人)、四国(370万人)、中国(730万人)

・リニア構想と豊予海峡ルート整備による外資の呼び込み

・第二国土軸の整備は日本没落の危機を救う

3

【資料3】

(高門 清彦) パネリスト

ありがとうございます。

伊方町は、四国で唯一の原子力発電所の立地町でございます(資料1)。今、日本で動いている原子力発電所は全部で4基ですが、そのうちの1基が伊方町にございます。ご覧になって、一目でわかりますように、原子力発電所は、この表の右上でございます。赤い線が

5キロメートル圏内、それから、一番端の先端が30キロメートル圏内でございます。あつてはならないことですが、万が一の時にどうやって避難をするのかといったことが、地元の長として一番、頭を悩ませていることでございます。

原子力発電所から東側は四国と陸続きで、何とか逃げることができます。半島の先の西側は、風向きによって、交通路が遮断されたり、放射線で汚染されたりして、四国に向かって逃げるできない地形ですが、この原子力発電所から西側に約4,000人もの町民が住んでおります。その方々の命を守るためにどうするべきか、色々な手段を検討してまいりました。1つは、大分県の協力もあり、船を使って、九州に逃げる手段を考えております。また、2つ目として、Hマークがヘリポートになりまして、何とかヘリコプターを使って、町民を避難させる手段を考えておりますが、4,000人もの町民を避難させることができるかといわれると、実際は非常に厳しく、不可能に近いというのが私の考えでありますし、地元の町民の声でもあります。

町民からは、「万が一、船が出せなかった場合にどうするのか」といったご意見もございます。我々にとって、九州と陸続きになり、トンネルや橋で結ばれるというのは「命の道」ができることを意味します。将来の夢ではなく、現実の話としてぜひ進めなければならない、切なる願いがございます。原子力発電所の稼働中に、これができるかどうかは別として、そういった切実な思いを持った町があるのだということを是非、皆様にご認識いただけたら幸いです。

また、原子力発電所の災害だけではなく。先程、お話がありましたように、3年前には西日本豪雨で四国南予も随分と被害が出ましたし、九州にも豪雨災害、地震災害等がございます。やはり、陸路と結ばれるということは、国土の強靱化を目指すうえでも欠かせない豊予海峡ルートであるということを確認して、強く訴えていきたいと思っております。今日、ご覧いただいた皆様方にも、ご理解をいただけましたら、今日この場所に来た意味があったと思っております。是非、宜しく願いいたします。以上です。



【資料1】



(豊田 啓勤) コーディネーター

ありがとうございます。人命を守るという、非常に重要なテーマについて、考えさせられる機会となりました。今、伊方町が抱えるリスクについてのお話がありましたが、少し、広い視点でのお話を大石様よりいただけたらと思います。宜しくお願いいたします。

(大石 久和) パネリスト



ありがとうございます。伊方町長様が、この太平洋新国土軸にかける切実な思いを伺いました。また、他の先生方からはインフラやネットワークが整備されることで人流や物流が活発化されるという話を伺いました。人口が減るからこそ、一人ひとりが今まで以上の稼ぎができるようにならないとこの国の将来はありませんし、今の子どもたちにこの国を引き継いでいくわけにはいかないということを、あらためて感じました。

ご存じのとおり、太平洋新国土軸は、1998年の5全総（5番目となる全国総合開発計画）で多極分散型国土を作り、国際交流圏をつくっていくという動きの中から出てきたものです。今まで、近代高速交通で結ばれていなかったところが連結されることで、新たな人流や物流が始まることを目指していましたが、その後、財政が厳しいということで、この地域連携軸構想は進みませんでした。

一方で、EC（欧州共同体）がEU（欧州連合）に切り替わったときに、それぞれ、EU内でのインフラ整備についても、「EU全体で関心を持つべきだ」という認識で始まりました。

また、一つの国の論理では整備されない、そういうプロジェクトもあります。例えば、奥野先生の話にも出てきましたが、オーレスン・リンクは、デンマークとスウェーデン間を4車線の高速道路と複線の鉄道で結ぶことになりました。

これ以外にも、ギリシャのペロポネソス半島という一番先に3連の斜張橋が架かっておりますが、このようなものも、EU全体に寄与するプロジェクトといった位置付けなのです。単に、愛媛・大分のために豊予海峡ルートをつくる・つぐらないという話ではなくて、国全体にとって、どのような効果があるかという視点が大切なのです。

日本は、プロジェクトの判断がB/Cに偏り過ぎていると思います。インフラをつくる時に生まれるベネフィットとそれに要したコストで割り算して、これが1を超えていればつくる・つぐらないという話ですが、このプロジェクトは間違いなく数千億のプロジェクトになります。その時、ここから生まれる交通量を割り出して、つくる・つぐらないといった議論に終始していたのでは、中々話が前に進みません。豊予海峡ルートについて、それをつくることで日本国全体の経済を成長させるのかどうか、これは四国にとってどうか、九州にとってどうかではなくて、日本国全体の経済を成長させるのかどうかでこのプロジェクトの良し悪しを決めるべきであると思います。

EUでは、どこかで交通渋滞が起こっていて、CO₂を出しているとか、あるいは交通事故が

多発しているという問題について、あるプロジェクトを実施することによって、その効果がEU全体の問題解決に役立つかという視点をもっています。また、そのプロジェクトが、それぞれの地域に住んでいる人々の公正性、公平性の拡大に繋がるのかという視点もあります。それが、21世紀にECからEUになるときに、プロジェクトを決める際の判断軸にしているのです。判断レベルが高いと言わざるを得ません。

豊予海峡ルートは、多額の予算がないとできないわけですから、国全体にとってどうなのか、といった判断・手法を活用しないといけません。このプロジェクトが、単なるB/C的な評価で判断されて、つくる・つぐらなないといった話にならないようにしなければなりません。私からは以上です。ありがとうございました。

(豊田 啓勤) コーディネーター

ありがとうございました。大局を見るという、俯瞰的な視点でのお話をいただきました。会場の皆様は、この豊予海峡ルートが、日本に必要なプロジェクトであると考えていらっしゃる方が多いと思います。それでは、佐藤市長お願いします。

(佐藤 樹一郎) パネリスト



ありがとうございます。只今、大石先生の話は本当に重要なことだと思います。

私たちがこれまで行った調査では、B/Cについて、国土交通省方式で計算した場合、鉄道も道路整備も費用が約7,000億円となることが分かり、昔と比べるとシールド工法等で費用が下がってきました。昔は1兆円をはるかに超えると言われていたのですが、これで計算してみると、どちらともB/Cが「1」を超えております。このように、非常に費用対効果が高いという、豊予海峡ルートの効果が計算で出ております。

それから、国が負担をする税の問題ですが、京都大学の藤井聡先生により、雇用が増えたり、生産量が増えたりという時間短縮を取り入れたマクロモデルを使って計算していただいたところ、25年間でかかる費用よりも税収のほうが多くなるといった計算結果が出ております。この報告書は、大分市のホームページに掲載しております。しっかり投資をすれば、税収が上がってくるということが計算で示されているわけです。ただし、リニア新幹線が整備されており、かつ四国の中の高松・松山と、それから松山・伊方町・大分とそれらのインフラが全て整備された条件下での計算結果になりますので、費用は先程の7,000億円ではなくて、数兆円はかかります。かかった費用よりも25年間の税収の累計が多くなるという計算結果が出ております。

それから、先程の高門町長様のお話にありましたが、国道197号は佐田岬半島から豊予海峡を通りまして、佐賀関半島に繋がった場合も国道197号になります。現在は、国道197号が豊予



海峡で分断されておりまして、その間は現在、国道九四フェリーが通っております。70分間で約14キロメートルを渡る航路になりますが、出発30分前にフェリーターミナルへ集合しなければいけませんので、実際は100分間かかることとなります。100分間かかり、約14キロメートルを通っていることとなります。この国道九四フェリーは、物流に非常に大きな役割を果たしておりまして、毎年、乗る人も物流の量も増えているといった、フェリーの中では珍しい航路となります。この区間を、民間による投資でトンネルを通して、現行のフェリー料金を徴収した場合、何年で回収できるのかを計算したのが、このピンクのパンフレット（「豊予海峡ルートの実現に向けて 大分市豊予海峡ルート調査業務【2016～2021年度調査】」令和4年3月策定）の最後に掲載している民間投資によるモデルプランというものです。大分・愛媛の両県に分断された国道197号を繋げると、約3,900億円程度で完成します。そして、収入が357億円／年となります。民間投資で事業を実施した場合も、17年で償還されてその後に黒字収入になるといった収益性が見込める結果となりました。そのくらい、この豊予海峡ルートはニーズが大きいプロジェクトであることが分かると思います。

また、現在、国が中九州横断道路を整備しておりますが、大分から熊本まで繋がる予定です。大分の方は、犬飼から竹田まで開通しており、竹田から阿蘇の方に抜ける予定となっております。これが、最終的には、犬飼から宮河内に繋がりますので、まさにこの豊予海峡ルートの始点になる訳です。従いまして、保内ICと宮河内ICを繋ぎ、その後、中九州横断道路に繋がりますと、第二国土軸構想の道路バージョンができることとなります。

現在、熊本にはTSMC（会社名：台湾積体電路製造）をはじめ、半導体産業が集積しておりまして、その関係で大分にも半導体産業がたくさん来ております。また、医薬産業として、住友化学(株)大分工場で医薬を作っておりますが、新居浜市にも大事な工場があります。国道197号線が繋がるだけで、物流面で大きな効果が出てきます。新幹線は、人流の増加に効果があると思いますが、この豊予海峡ルートは物流面で大きな効果が期待されます。

また、物流に関しては、現在、RORO船が大在から清水まで運行しておりますが、そこも年々需要が増えております。物流の面で整備することによりまして、産業面での発展というのが四国・九州、そしてやはりこういうルートを通して、日本全体で発展していくことが期待されるのではないかと考えております。以上です。

（豊田 啓勤）コーディネーター

ありがとうございます。具体的な調査結果に基づくお話をいただきました。続いて、橋本様よりお願いします。



【資料1】

(橋本 均) パネリスト



只今、佐藤市長や先生方からプロジェクトの重要性について、具体的なお話をいただき、皆様の理解が深まったと思います。私は、民間企業の立場から、具体的にこの豊予海峡ルートの効果을述べたいと思います。スライドを見ながらお聞きいただくと分かりやすいと思います（資料1）。

現在、本州と北海道を結ぶとか、本州と九州を結ぶために、もう1本路線を増やすべきかといった議論が出ている時代にも関わらず、この九州・四国間に1本も路線がないということについて、どうして誰も今まで手を付けなかったのか不思議です。この、豊予海峡ルートが完成すると、大分から愛媛、しまなみ海道を通過して、広島から九州に戻るルートが1つできます。それから、香川から瀬戸大橋を通過して、岡山から九州に至るルート、さらには、徳島から明石海峡大橋を通過して、九州に至るルートができます。いわば、豊予海峡ルートができるだけで、瀬戸内を循環する大中小の3つの循環ルートが一挙に完成するわけです。当然、これを利用したヒト・モノの移動によって、社会や経済に対する影響というのは計り知れないものがあると考えます。その効果というのは、将来における地域社会の安定、リダンダンシー、産業のリスク軽減、それから命の道という点で既にお話をいただきました。さらに付け加えるとしたら、人の移動が活発になって、交流人口が増え、地域の活性化や定住を促し、その結果、コロナ禍において露呈した都市人口の過度の集中によるリスクを減らして、将来、我々が目指すべき、地方分散型社会の確立に寄与するのではないかと思います。



次に、産業の効果に関しては、観光と物流について、大きな効果が期待できると思います。観光に関しましては、観光エリアの拡大によって経済効果が大幅に増えることが期待されます。2018年の外国人宿泊客数は、九州全体で765万人、四国は94万人であり、その内、大分県が134万人、愛媛県が22万人です。四国全体よりも大分県の方が多いたのが現状です。将来、豊予海峡ルートを通じて、四国にも大勢の外国人観光客が移動する可能性がありますし、関西から四国を通じて、九州に入ってくるルートも期待されます。外国人観光客には、大分の国東半島から四国八十八か所巡りみたいなルートも注目されるのではないかなと思います。

国内観光客に関しまして、この豊予海峡ルートができることで、先程申し上げた大中小3つの瀬戸内周遊観光ルートができると同時に、大分が誇る温泉に関しまして、大分の湯布院や別府、その先に愛媛の道後温泉があります。まさに、湯布院・別府・道後を結んだ日本一の温泉連携、いわばゴールデンルートが完成することで、本当に素晴らしい観光ルートができるのではないかなと思います。その他、しまなみ海道のサイクルツーリズムであるとか、文化振興にも大きく寄与することが期待されます。

さらに、物流に関しましては、佐藤市長がおっしゃたように、この豊予海峡ルートが南九州から中九州を通じて、本州への物流のメインルートになると思います。その結果、大分はその物資の集積地となり、愛媛はそれを広島・岡山・関西に繋ぐ瀬戸内の陸上物流のハブになる可能性が高いと考えております。それが、後に企業のサプライチェーンやマネジメントに繋がり、それぞれの産業の活性化や連携が図られることから、企業誘致も有利な条件になるのではないかなと思います。以上、社会面と経済面から見た豊予海峡ルートの意義でございます。

(豊田 啓勤) コーディネーター



ありがとうございます。豊予海峡ルートにより、大分・愛媛が繋がることだけではなく、九州・四国・中国・関西と広く瀬戸内海を中心とした円として、経済圏が構築されるということも具体的にイメージできたのではないのでしょうか。続いて、最後のテーマに移りたいと思います。テーマは、「子どもたちのために、今の我々の世代がなすべきこと」でございます。この豊予海峡ルートを繋ぐために必要なことや運動を推進するためのアドバイス、そして子どもたちに対するメッセージ等を含めて、皆様よりお話をいただきたいと思います。それでは、大石様お願いします。

(大石 久和) パネリスト

先程、豊予海峡ルートが整備されることによって、物流・人流がさらに盛んになるということをおっしゃいました。

会場の皆様は、「日本は輸出国であり、これからも輸出を増やしていくことが経済を成長させる」という話を聞いた方もいらっしゃるかと存じます。しかし、我が国は、戦後高度成長期



も含めて、輸出額をGDPで割った輸出依存度という数字が20パーセントを超えたことはありません。ドイツは50パーセント近くいったことがあるのですが、日本は一度も超えたことがありません。日本の輸出依存度は世界の中で現在137位です。全然、輸出大国ではないのです。日本より下位にいるのがアメリカですが、アメリカは内需大国ですから、輸出依存度はもともと小さい訳です。日本は輸出国ではなく、大きな経済が国内需要で回っている国であることを理解していただきたいです。

また、会場の皆様方と共有したいのは、「国債の発行は次世代への付け回しである」という論調は間違いであることです。国債は次世代への付け回しなので、豊予海峡ルートをつくっている場合ではないという方がいます。しかし、私たちが、国債の発行は付け回しだといった結果、橋を架けなかった、道路をつくらなかった、港湾をつくらなかった、河川も改修してこなかったことが次世代への付け回しになっているのです。安全なインフラをつくらなかった、気象庁が雨の降り方が2倍になったと言っておりましたが、堤防はできたでしょうか。ダムはできましたか。次世代への付け回しだという言い回しで、私たちは次世代へ何の責任を果たさない世代になってしまいました。財政再建至上主義という形をとった結果、冒頭に申し上げましたとおり、国民の貧困化が進んだ原因の一つになったのではないのでしょうか。このように、国民の貧困化が進んだ国は他にありません。

一時期、九州はオランダと面積の大きさやGDPがほぼ同じと言われてきました。我々が何もしない間に、現在のオランダのGDPは九州のGDPをはるかに超えています。東九州自動車道が一体いつできたのでしょうか。

また、もう一つ理解が必要なのが、国の借金という言い方です。日本のマスメディアは国の借金と言います。一体、日本国はどこからお金を借りているのでしょうか。これは、政府の債務なのです。政府の債務ということは、国民の債権なのです。国民から税金を徴収しているのではないと思われるかもしれませんが、日本銀行の副総裁は国会で「国債の発行は銀行が国債を購入することによって、信用創造を通じて預金が増加する」と言いました。日本銀行の副総裁が間違っているかと思われるかもしれませんが、現実には、2020年には新型コロナウイルス感染症の影響で、数十兆円もの国債を発行しました。しかし、直近の企業の内部留保は過去最高です。直近の国民の金融資産も過去最高なのです。借金が国民への付け回しであるとか、国民からの現金の収奪であるというのは間違いなのです。この点は、是非、会場の皆様全員にご理解いただきたい。この議論を突破しなければ、日本の将来はありません。

財政再建至上主義ということで、日本は貧困化し、競争力を失い、科学技術力を落としていきました。コロナが始まって3年になりますが、科学技術大国といわれたこの国でワクチンの開発もできておりません。ここで、我々国民である主権者が考え方を変えないと、政治家の先生方に主導していただかないと、孫に対して顔向けできません。子どもたちや孫たちに残していかなければならない。その責任を果たそうではありませんか。豊予海峡ルートはそのきっか



けにならなければいけません。是非、皆様、頑張ろうではありませんか。以上です。

(豊田 啓勤) コーディネーター

ありがとうございます。日本が置かれる厳しい現状を理解したうえで、熱いメッセージをいただきました。その熱いメッセージを受けまして、橋本様にお願いします。

(橋本 均) パネリスト



この豊予海峡ルートの実現については、大分県の東九州新幹線のほうが先であるとか、四国は四国新幹線でまとまっているのだから、豊予海峡ルートは後回しだというような意見がありますが、この点については、もう一つ、ご理解をいただかなければならないと思います。今、我々が訴えているのは、将来、九州と四国を何かで繋ごうという話であり、橋かトンネルか、新幹線か高速道路かはまだまだ先の議論であります。あえて、新幹線のケースで申し上げますと、この計画は東九州と四国の2つの新幹線が先に

完成することで、豊予海峡ルートの計画が進展していくことになります。

一方、この完成が仮に30年後だとすると、その時、我々の社会はどうなっているのでしょうか。今、世界のトップクラスのGAFAMは20数年前までは何もありませんでした。アマゾン、単なる本の通信販売業者でした。それが、20数年経ってこのような社会になっているとすれば、我々が目指す30年後の豊予海峡ルートはどのようになっているか、考えなければなりません。新幹線だとか、高速道路だとか、そのような議論だけで良いのでしょうか。次世代交通システムやその他の手段も検討していくことが必要であると思います。

これからは、経済界からではなく、地方に住む住民という立場でお話をさせていただきますが、この豊予海峡ルートの計画は、地方に住む子どもたちが、大人になった時の夢づくりであります。地方の現状は、人口減少と少子高齢化、さらには都市部との格差拡大によって大きく疲弊してきています。当然、経済性だけで考えれば、人口が多いところにお金がかかります。その結果、また新しいインフラ整備や再開発が都市部に集中し、さらに地方は疲弊していきます。我々はこの連鎖を断ち切らなければならないのです。

最後になりますが、この豊予海峡ルートの計画で子どもたちが住む将来に夢を持たせるためには、橋かトンネルか、道路か新幹線か、費用はどうするのか、といった議論だけではなく、今こそ将来の国の姿とか、中央と地方のあり方や自分たちの住む地域がどのようにあるべきか、ということを真剣に議論したうえで、そこから導き出された理想の地方を創るためにこの豊予海峡ルートをどのように活用するのかをよく話し合わなければなりません。本当の地方創生というのは、住民自らが発想して、自ら動くものでなければなりません。そのようなことから、この豊予海峡ルートの計画を通じて、すべての住民が将来に向かって大きな夢を共有することが地域を活性化させるために重要であると考えております。九州と四国を繋ぐというこ

とは、地方の子どもたちの夢を明るい未来に繋ぐということでございます。この豊予海峡ルートは、そのようなプロジェクトであるということを全国の皆様にご理解いただきたいと思います。以上です。

(豊田 啓勤) コーディネーター

ありがとうございます。すべての住民が夢を共有するという素晴らしいキーワードがありました。今、橋本様のお話にありましており、将来の国の形を創造していく世代に多く接点のある、金山先生と矢田部先生にお話しをいただきたいと思います。それでは、矢田部先生お願いします。

(矢田部 龍一) パネリスト



ありがとうございます。子どもたちに我々が何を残すか、非常に大切なテーマですね。

100年、200年を振り返ると日本の危機は二度ありました。一つは明治維新。もう一つは、第二次世界大戦での敗戦です。日本国土が完全に焦土と化した中で、誰が立ち上がったのかということ若者なのです。多くの若者が亡くなり、何とか生き延びた若者がこの明治政府をつくって生き延びたのです。そして、現在、三度目の危機に直面しています。私は、子どもたちの教育、または地域の教育、中でも特に防災教育をやりたいと思っています。スライドを使って説明します(資料1)。

松山市は50万人の市民がいます。私はこの50万人の教育を命題として掲げました。小学校5年生から高校生まで、ジュニア防災リーダークラブを作るために、現在1,000名の子どもを集めています。この子どもたちを教育していきます。

次に、大学生ですが、市内に4つの大学がありまして、その大学

生たちが1,000名ほど防災士の資格を取得して、100名以上が防災活動に取り組んでいます。また、防災士の育成にも取り組み、結果、松山市は7,000名もの防災士が存在します。

また、松山市の教育委員会と連携して、市内の中学校1年生全員を対象に4,000名を教育する、マイタイムライン作成講座を始めました。松山市には400名もの防災士の資格を持った教員がいますので、その子どもたちを教育してもらい、私は講義やデモンストレーションをすること

③子供達のために、今の我々の世代がなすべきこと

- ・松山市で展開している全世代型防災教育
小学校5年生から高校生:ジュニア防災リーダークラブ
(52校 1000名参加)
松山市内4大学の大学生:防災リーダークラブ
(防災士取得学生100名が活動)
今年度から市内中学1年生全員4000名がマイタイムライン作成講座に取り組む
- ・九州・四国新幹線の重要性に関して関係市町の小中高生向けに新幹線構想・第二国土軸構想の講座を開講
- ・その他、防災講演と連携し第二国土軸整備の必要性を講義
(20年後には世論が変わる)

【資料1】



でサポートしています。そのような、子どもたちに防災教育と称した元気のでる教育をやるのです。

同じことがインフラ整備でも考えられます。投資が行われないので、インフラ整備に関わる業者が減ってきました。災害が起こると、少しはインフラ整備が必要だという意見が出てきますが、大石先生が言われるほど、誰も深刻に考えておりません。

日本は競争力が低下しているため、何とか子どもたちの教育に力を入れなければなりません。大分市でも良い、伊方町でも良い、どこでも良いので、インフラ整備がこの国の将来を担うという教育を子どもたちに正々堂々と伝え、教員たちに教え、そういうことを組織的に推進できる仕組みを作らないといけません。九州や四国の新幹線の重要性に関しても、約20年かかりますが、子どもたちに教育すれば、あっという間にサポーターができるのです。

第二国土軸構想でも同じことが言えます。若者たちをその気にさせるような教育をしたり、また大学の中にクラブを作っても良いでしょう。私たちが忘れた気概というものを次の世代に何とか伝えていくことが我々の責務だと思っています。防災教育、さらにその延長線上にあるインフラの重要性について、子どもたちに教育する必要があるということを理解していただきたいです。ありがとうございました。

(豊田 啓勤) コーディネーター

ありがとうございます。では、金山様お願いします。

(金山 洋一) パネリスト



先程、災害に関するお話がありましたので、私が盛岡市にあった東北新幹線建設局に勤務していた時のお話をさせていただきます。

東日本大震災が発生し、ガソリンがなく、食料品もない、ごみの収集も止まるということで、大変な事態になりましたが、その時に比較的早く田沢湖線が復旧しました。その鉄道がどのように使われたかということ、おそらくご家族、親族や友人たちが、衣料品や食料品などを運び、車両の床はそれらで敷き詰められたような光景だったそうです。より多くの物資を鉄道によって早く運ぶことができたのです。

北陸新幹線が全通すると、太平洋側の大規模な地震が予想されている中、発災時に北陸地方の方々が被災地へ早く救援に行くことが可能となります。新幹線は、東日本大震災に限らず、これまで様々な地震を経て、設計基準が向上し、耐震の能力を高めてきておりますので、それによって被害が少なく、早期復旧が可能であれば、いち早く日本海側から人的・物的支援をすることができます。豊予海峡ルートに関しましても、同様に大きな効果が期待できますし、避難するという点にとっても非常に大きな役割を果たすものと考えます。

次に、今後、私たちが何をすべきか、1点目として、これまで鉄道工学に基づく検討が進め

られてきましたが、科学的な検討をこれからも継続していくことが大切です。

また、科学は進化するので、検討も進化させていくことが必要と考えます。これが2点目です。

次に3点目ですが、先程、北陸新幹線ができて富山・石川についての効果を紹介しましたが、地域の人達から、全国新幹線鉄道整備法ができる前の1965年の北回り新幹線構想から50年待たされたと言われます。50年経っても、都市が一定程度の経済力を保有していたからこそ、あのような効果が出たのです。私が、北海道新幹線の建設局長をしていたときに、札幌経済界の方から「早くつくってくれないと私たちは倒れてしまう。経済的に倒れてから来てももう遅い」と言われました。この豊予海峡ルートは長期的な視点で取り組むことになっておりますが、都市内についても持続可能な取り組みは必要だと思います。私がいる富山市は、コンパクトプラスネットワークという政策において、非常に先進的な都市であり、OECDによる持続可能なまちづくりの世界先進5都市の一つにも選ばれております。鉄道を含めた公共交通を便利にして、沿線に居住立地を促すことを推進しており、都市のコンパクト化が進んでいます。持続可能な社会に向けた成果が表れているのです。子育てしにくい都市というのはやがて人がいなくなってしまう。住みやすい都市、明るい未来が感じられる都市を目指していかないとはいけません。コンパクトプラスネットワーク政策についても進めていくことが必要だと思います。

次に4点目ですが、鉄道について、特に地方都市では、運賃収入を使ってどこまでできるかと言った議論があります。官民分担論とは、鉄道などの公共交通を都市経営の一つとして振舞えるようにするものであり、都市側が必要としているネットワークやサービスレベル、例えば線路があっても一日数本しか運行しないのであれば一般工作物と同様ですが、どれだけの利便性が提供されるかによって、大きく効果が変わってきます。都市側がそれを望むのであれば、実現できる制度が必要になり、それが官と民の分担論になります。私たちは、豊予海峡ルートに関しまして、都市経営、国家的な視点や観点で取り組んでいく必要があると思います。

最後5点目は、学術的な話になりますが、先程、大石様からB/Cのお話がありましたが、鉄道は人口や企業の立地を進めるポテンシャルがあります。それによって、集積の経済が発達し、相乗効果が起こります。しかし、そのような効果は、現在の社会経済効果の評価手法において定量化する便益には入っていません。鉄道こそ、そうした効果が期待できるにも関わらず、その部分が入っていません。長期的に都市や国土を持続可能にしていく部分が入っていないという面があります。そこで、定性的な議論を継続するとともに、定量的な評価について、我々が明らかにしていく必要があると思います。

(豊田 啓勤) コーディネーター

ありがとうございました。科学的な検討を行っていくことにより、様々な選択肢が生まれてくると思います。明るい未来に期待したいと思います。次に、高門町長お願いします。

**(高門 清彦) パネリスト**

物事を成すときによく言われている言葉が、天の時・地の利・人の和ということでございます。冒頭申し上げましたとおり、1965年のワイズマン報告から半世紀余りが過ぎました。色々なことがこの豊予海峡ルートに関して盛り上がり、下火になりました。私も県議時代にドーバー海峡の視察に行かせていただきました。大分・愛媛の知事をはじめ、両県もかなり盛り上がった時期がありました。残念ですが、今は盛り上がり欠けている状況であります。しかし、この雰囲気、それから大分市長をはじめ、関係者様の努力によって、再び天の時が巡ってきたのかと感じております。この機を逃してはいけないと強く感じております。

地の時ということでは、佐田岬半島と佐賀関半島の14キロメートル、これは神様が与えてくれた地の利だと思います。この14キロメートルは人間の英知で成し遂げるべきと与えられた使命だと思っております。ですから、この地の利を活かして、豊予海峡ルートを開通させなければならない。

最後の人の和ですが、これは一番大事なことだと思います。国会議員の先生方から力強い言葉をいただきました。その和を感じましたし、(公社)日本青年会議所の全国3万人の会員皆様の応援もいただきました。そのような人の和が、今日出来上がった訳であります。さらに、この人の和を広げていき、それをパワーにして国政を動かす努力を継続することが大事です。私が小さい頃に父親が興奮して帰宅したという話をしました。親が一生懸命になる、親がワクワクする姿を子どもに見せることが大切だと思います。それが子どもの心に大きく根付き、育っていくものだと思います。

伊方町という小さな町ではございますが、町長として誇れるふるさとを後世に残していくために、この豊予海峡ルートも精一杯、頑張ったいという覚悟が生まれました。本当に皆様、本日はありがとうございました。

伊方町という小さな町ではございますが、町長として誇れるふるさとを後世に残していくために、この豊予海峡ルートも精一杯、頑張ったいという覚悟が生まれました。本当に皆様、本日はありがとうございました。

(豊田 啓勤) コーディネーター

ありがとうございます。それでは、最後となります、佐藤市長お願いします。

(佐藤 樹一郎) パネリスト

皆様、本日は誠にありがとうございました。私から2点、お話したいことがございます。

1点目は、先程、金山先生からお話がありました北陸新幹線、そして九州でも西九州新幹線ができましたので、先日市長会で長崎に行ってまいりましたが、やはり長崎は活気づいています。大分と宮崎だけ、新幹線が通っていないことに関して、非常に危機感を覚えました。新幹線については、整備新幹線の現行の計画が終了しますので、次に整備新幹線に基本路線を格上げするのか、それとも新幹線の整備はやめるのか、整備するにしても先の話にはなるかと思



ますが、大変重要な議論がここ数年の間に起こってくる可能性が高いと思います。先程、橋本様からお話がありましたが、その時に東九州新幹線をどうするか、それから四国新幹線をどうするか。四国新幹線とは、大阪から四国を通過して、大分まで到達するのを四国新幹線ということで基本路線になっています。繰り返しますが、基本路線を整備新幹線に格上げするのか、それとも整備新幹線はやめるのかという議論が必要です。それから格上げする時に、どれを格上げするのか、といった議論が数年のうちに起こっ

てきて、数年のうちに決めようとする議論も考えられるわけです。新幹線については、これから数年が大変重要であると思います。長崎、熊本、鹿児島を見たときに、新幹線が通っているというのは非常に大きな効果があると思います。片方で、東九州新幹線は、一応、国が日豊線ルートで絵を書いています、まだはっきりしていないという状態です。とにかく、豊予海峡ルートを含み大分までの四国新幹線と基本計画通りの東九州新幹線を絶対に整備新幹線に格上げすることが大変重要であると思っております。

2点目は、道路の方は、新幹線に比べますと予算も多いですし、中九州横断道路が第二国土軸構想の九州バージョンとして出来上がりつつあります。これは、国土交通省の計画や調査の中に入っていますので、いずれ全ての道路が完成します。それを延ばして行って、豊予海峡を通じて四国のネットワークと繋がりますと、高速ネットワークと高速ネットワークのリングになります。これは、まさにクロスからリングへといった、国土交通省の提唱していることと一致するわけです。従いまして、先程申し上げました、国道197号と国道197号を繋ぐ手もあるという話がありましたが、むしろ新幹線が整備されるよりも道路を整備する方が、実現性としてはかなり高いものがあるのではないかと考えます。これは、物流の面もありますし、高門町長様がおっしゃった防災の面も大変重要でありますことから、こういうものを目指して取り組んでいくことが大切です。その時に、JAPIC様にも是非お願い申し上げたいのは、北海道の第二青函プロジェクトでありますとか、九州の中でも下関・北九州道路の第三関門プロジェクトはJAPIC様においても重要なプロジェクトとして取り上げられて、支援をしていただいております。下関・北九州道路と大分の方では豊後伊予連絡道路が同じでありますし、また第二青函プロジェクトも重要なプロジェクトとして取り上げておられるように、海峡部で重要なプロジェクトがたくさんあるわけです。私達からすると、まったくインフラが整備されていないところが一番重要ではないかと言いたい気持ちはありますが、他のところも重要なのは間違いありませんので、やはり、第二青函プロジェクトや下関・北九州道路と一緒に、豊後伊予連絡道路も取り組んでいただけるとありがたいと思います。国土交通省の皆様、関係者の皆様をお願い申し上げます。

最後に、今日の副題が「子どもたちに残す、強く新しい日本のために」ということですが、今日はまさにその議論をしていただき、大変ありがたいことだと感じております。強く新しい日本の資本主義のために、このような取り組みは大変重要だと思っております。シンポジウム



等の機会を通して、広く発信していきたいと思っておりますし、是非、皆様からも応援していただけたら大変ありがたいと思っております。本日は、誠にありがとうございました。

(豊田 啓勤) コーディネーター

本日は、非常に有意義な時間を皆様と共有させていただきました。大分市主催のシンポジウムも今為すべきことのひとつであると確信をしております。そして、子どもたちへ繋ぐ新しい国土を創造できればと考えております。以上を持ちまして、パネルディスカッションを終らせていただきます。本日はありがとうございました。

