



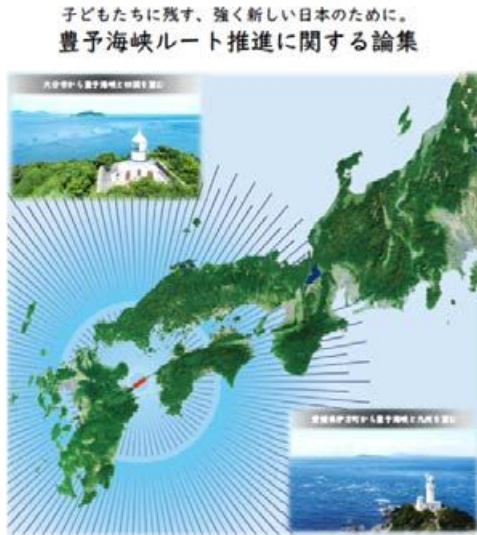
**豊予海峡ルート推進  
に関する論集**

**概要版**



# 子どもたちに残す、強く新しい日本のために。 豊予海峡ルート推進に関する論集

[概要版]



本編は左記二次元バーコードより  
ご覧いただけます。(大分市HP)

「豊予海峡ルート」は、大分県佐賀関半島と四国の愛媛県佐田岬半島を隔てる約14キロメートルの豊予海峡に道路や鉄道をトンネルや橋梁で結ぼうとするものであり、整備されますと、九州と四国のみならず中国地方の海峡部を結ぶ基幹的な交通ネットワークが形成され、多くの効果が期待されますことから、本市では、機運醸成等のために様々な取組を進めております。

このたび、豊予海峡ルートの意義や必要性等について、様々な分野の有識者から意見をいただき、それを一つの論集としてまとめた「子どもたちに残す、強く新しい日本のために。豊予海峡ルート推進に関する論集」を作成しました。

ご協力いただいた有識者の皆様に対し、心から感謝申し上げますとともに、今後とも豊予海峡ルートの実現に向け全力で取り組んでまいりますので、多くの皆様のご理解とご協力をお願い申し上げます。

2022年(令和4年)3月 大分市長 佐藤 樹一郎

※ 論集掲載順。敬称略。肩書は令和4年3月現在



## 奥野 信宏

名古屋都市センター長  
前 国土交通省 国土審議会 会長

### レジリエントな国土の創造を目指して

■豊予海峡をフェリーで渡り、四国の自動車道を使う東西の基幹物流ルートは、山陽自動車道の代替路としての可能性を示しているが、信頼の定着には豊予海峡にトンネルか橋の整備が必要。■関門海峡は本州と九州を結ぶ首根っこであり、機能不全に陥った時には、日本経済への影響は計り知れない。豊予海峡ルートは、現在の国土軸に内在するリスクを分散させ四国北部の高速道路の幹線機能を充実させる。■高速交通路の結節が一つ出来ると、人の流れは幾何級数的に増加し、予想を超えた人とモノの新しい流れが起こる。全国で経験されている。■交流連携の地域の繋がりは平時に経済社会の活力、有事に強靱な社会を救う力になる。■地域の強い意志が実現への推進力となる。

豊予海峡ルートによる多様な広域連携が熱源となり、人とモノの対流が生まれ、新たな価値を生む「交流連携のダイナミズム」になる。自然災害への事前の備えの役割の大きさを強調しておきたい。



## 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

### 国土学から見た豊予海峡ルート

■ドイツの道路は交通量の多寡ではなく州都間は4車線でなければならないなど理念的。■豊予海峡ルートにも交通量の多寡ではない理念が必要。■ドイツやイギリスの鉄道は上下分離で、民間には運行する権利だけを与えている。この間1社が破綻したがレールは国が所有しているため、次の世代も使える。日本はレールごと剥がしているため、次の世代は使えない。■我々は次の世代にどういう国土を残していくのか。50年後、100年後を考えていないのではないかと。■交通条件が土地利用の在り方も変える。■豊予が繋がれば大都市や地方を結ぶ代替軸が幾何級数的に増える。■九州、西日本、日本が元気になるために豊予海峡ルートが必要だが、そのための論理構築が不可欠。

近代高速交通体系の恩恵を受けていないエリアに、豊予等の高速交通が入れば爆発的な効果が生まれる。国民が豊かになるためリアリティのある議論ができる国に戻るべき。もう1回元気のある国を取り戻す

## 子どもたちに残す、強く新しい日本のために。「豊予海峡ルート推進に関する論集」



**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

### 日本の成長と発展に必要な豊予海峡ルート

■日本の未来は自国の投資だけで決まらない。他所の投資にも大きく依存する。他所は投資して成長している。自国に投資しなければ相対的な魅力が下がり、昨日の暮らしができなくなり衰退する。■他の国はgreatなfutureを作ろうとし、且つ国内の一定の平等性を担保しようとする。日本は今の暮らしが最低限続けば良いと思っており、地方部でより顕著。■都市の発展に最も寄与するのは、工場では高速道路、第三次産業や人口居住では新幹線。■国の強靱化のため人口と生産施設を全国に分散させることが絶対必要。■豊予を整備し、九州と四国の所得や企業収益を上げ、産業を強くし、世界との競争力を強化する。■四国新幹線の効果は四国内では半分、整備計画決定時に大分市まで含むべき。

豊予海峡ルートの整備が経済を成長させるのではなく、豊予海峡ルートを含めた全体のネットワークを作るといふ思想がなければ日本の成長などあり得ない。豊予の効果は計り知れない。革命が起こる。



**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

### 広域連携施策を生かした豊予海峡ゾーンの構築

■豊予海峡ルートの意義は、①人口減少社会の下での切迫性を伴う広域連携の必要性及びスーパーメガリージョンの形成という新たな国土構造の下での広域連携の必要性に対応する取組となることや、②全国の自治体において、遠隔性のメリット及び遠隔性を越えた共通性のメリットを踏まえた新たな遠隔連携の取組が進展しており、豊予海峡ゾーンにおいても同様の取組が期待できること、③地域間の長所を伸ばす地域振興方策が求められており、そのような施策を展開することが可能と考えられることである。■大分県と四国地方の自治体間の遠隔連携を企画する際は、運輸、商業、飲食業の振興に資する取組みに重点を置き展開していくことが肝要。

豊予海峡ルートの整備には、現下の社会情勢の中で、これまでにないフロンティア的な地域振興施策としての意義を認めることができる。戦略的に整備構想が進められていくことを期待。



**中川 大**

京都大学 名誉教授  
富山大学 副学長

### 高速鉄道の地方展開は世界の潮流 —豊予海峡ルートを一步先へ—

■北陸新幹線の効果が大きいことは確実。企業の本社移転、観光活性化などの効果や長野、北関東がすぐ近くなった。並行在来線も自治体が支援し便利になり利用者が増えた。■新幹線の整備は、世界ではどんどん進んでいる。最も違うのは地方展開のスピード。フランス等では、人口20万人以上あれば高速鉄道も路面電車やトラムもある。大分市、松山市は50万人。■高速交通ネットワークは、国全体の骨格であり、第2国土軸は極めて重要。■社会資本整備は、採算性ではなく、将来の基盤として、経済効果などの全体で評価し、必要性を議論すべき。日本は需要と採算のみ議論し世界から遅れた。■EUはアルプス越えルート等需要でなくバランスある発展を重視。2030年に利用者数2倍を目指す。

九州、北陸などの新幹線は誰もが認める効果を残し無駄な公共事業という先入観は覆された。豊予海峡ルートを含め国家プロジェクトとして50年前に定めた基本計画路線は早急に整備すべき。



**衛藤 卓也**

福岡大学 名誉学長  
豊の国かぼす特命大使

### 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—

■豊予海峡ルートの効果は、○社会の広範囲に種々の便益を長期的、持続的に与える。○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、多極分散型の国土構造の形成に寄与。○長期的に、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。○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り、イノベーションや雇用創出などの経済効果を創出、併せて、観光需要の拡大と観光産業の活性化にインパクトを与える。○災害時の代替ルートとして安心・安全な地域生活圏を確保。○リニア中央新幹線とのドッキングにより一層広域的な交流の拡充などがある。■今後は、長期的展望、地域の団結、評価の充実が大事。

豊予海峡ルートは、九州・四国地方の各地域に、ハブ・アンド・スポーク型の地域生活圏、産業集積や雇用創出、観光産業活性化など大きなインパクトを与える。大分の発展と豊かさの原動力となる。



金山 洋一

富山大学 都市政策支援ユニット長  
富山大学 都市・交通デザイン学科 教授

豊予海峡接続により想定される効果

■北陸新幹線の金沢開業により、東京と金沢、富山間は5時間前後から半減。豊予も大阪-大分間が4時間弱が2時間16分に。■北陸新幹線の開業後、鉄道交流人口(2.4倍)、富山・金沢間の通勤・通学(1.7倍)、金沢・富山駅周辺地価(1.3-1.7倍)、税込(6-11%増)、観光入り込み客数(15-30%増)、外国人宿泊客・出生率・移住者が増加するなど、様々な効果。■既開業区間を含む広範囲な経済効果があり、北陸は947億円、九州は734億円生産額が増。■豊予海峡ルートも同様の時間短縮効果が期待されるうえ、ミッシングリンクの整備でもあり、災害への強靱性も有し、道路併用により四国・九州間の一層の交流が期待できる。■豊予の開業まで人口・経済力の維持や継続的な取組みが重要。

北陸新幹線の金沢開業は北陸をはじめ様々な効果をもたらす、豊予海峡ルートも同様の効果が期待されるが、ミッシングリンクの接続でもあり、北陸新幹線(敦賀)と中央リニアと合わせより広域的に効果が広がる。



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

高速交通網の整備が四国を変える  
—命の道から第二国土軸構想へ—

■四国は、4県がバラバラだったが、高速道路網の整備や瀬戸大橋など3橋が開通し、島から半島になった。■四国内外の人と物の動きが飛躍的に向上、自動車貨物量は、17年間に四国内で約3倍、四国と中国で2.7倍に増加。■平成16年の豪雨災害では四国側が被災、本四架橋と山陽道が代替路となり、平成30年は山陽道が被災、四国の高速道路と航路が代替路となった。■豊予海峡ルートが整備されれば、劇的な時間短縮効果により九州と四国、近畿の移動が飛躍的に伸びる。■南海トラフ地震に備え第二国土軸の整備が必要。■リニア完成時に豊予が繋がっていれば日本全体に効果が波及。高速道路で繋がることも必須。

豊予海峡ルートにより、九州・四国・中国が繋がると、2400万人の環瀬戸内海経済圏が誕生、観光や各種産業の活性化に多大な効果を発揮。また第二国土軸が日本の信頼度の向上に繋がる。四国は半島から脱皮し、西日本の物流の主要拠点となりえる。



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

豊予海峡ルートの整備促進のために

■日本では、大規模プロジェクトは高度経済成長時代のものと誤解しているが、財政の厳しい欧米諸国は今も積極的で、海峡橋やアルプスを貫通するトンネルに取り組んでいる。■我が国では、インフラなど将来の発展基盤への投資までも抑制し『失われた20年』を招来させた。これに終止符を打つため、JAPICでは将来の発展基盤となる140余のプロジェクトを提案、うち12の優先事業の一つが「瀬戸内海クルーズネットワーク構想」。■この構想に「豊予海峡ルート」や「紀淡海峡ルート」が不可欠。四国を九州や本州と一体化させ地域間連携や国土の強靱化をもたらす、瀬戸内海を循環させ、世界の人を引き付ける自然、歴史、文化の魅力を向上させる。■新技術の活用によるコストダウンや情報発信も重要。

豊予海峡ルートの整備は「国土の一体化による地域間連携の強化」、「国土の強靱化」と「四国・瀬戸内海の様々な魅力の向上」をもたらす。事業化のチャンスが来たときに掴めるよう粘り強い取組が重要。



塚原 健一

九州大学 大学院工学研究院 教授

太平洋新国土軸と東九州軸の交通網整備による  
防災・経済両面からみた地域レジリエンスの向上

■平成30年の西日本豪雨による交通手段の寸断は、広域交通ネットワークのレジリエンス確保の重要性を改めて認識させた。豪雨後のフェリー輸送が急増し、太平洋新国土軸が山陽道途絶の代替ルートとなった。■南海トラフ地震の備えが必要な中、国道10号や日豊本線は海拔の低い地域を通るため早期復旧が困難と考えられ、熊本地震の経験を踏まえると西日本や九州のレジリエンス確保には、豊予海峡ルート、東九州道4車線化、東九州新幹線の整備を急ぐべき。■オランダは九州と同程度の人口だが世界100位以内の大学が7校存在(日本は2校)。オランダは地方都市でもEU他地域との陸路3時間圏域人口が多い。■大分・宮崎も、豊予海峡ルートによる3時間圏域人口の増大で、地域繁栄は可能である。

豊予海峡ルートは、山陽道途絶時の代替、南海トラフ地震時の早期復旧、九州と西日本全域を繋ぐ3時間交流圏の形成など、防災・経済両面において地域のレジリエンス(対応力や回復力)を向上させる。

子どもたちに残す、強く新しい日本のために。「豊予海峡ルート推進に関する論集」 概要版



**橋本 均**

大分商工会議所  
大分経済同友会  
株式会社マリーナパレス代表取締役社長

**大分の経済界と豊予海峡ルート  
一次の世代とつくる夢**

■日本を俯瞰すると豊予海峡ルートがないため全国の周遊ルートが未完成。■豊予により多軸型国土が形成され広域防災や産業立地リスクが軽減される。■関西と九州東部や南部の物流は豊予海峡ルートが中心となる。大分や愛媛は物流拠点やハブになり、物流効率化や産業連携ができる。■どのプロジェクトが先かでなく全体像をみんなで議論すべき。オール九州・四国の話。■九州765万人、大分134万人の外国人観光客を四国(94万人)・愛媛(22万人)に送り込むことができる。関西に多い欧米系旅客が四国・九州に行きやすくなる。道後、別府、湯布院という温泉のゴールデンルートも出来る。■豊予が繋がる20年～30年後を想定し新世代交通システムなど先の事を視野に入れ計画を進めるべき。

豊予海峡プロジェクトは、広域防災、産業立地、物流、産業連携、観光などのメリットをもたらし、地域住民に夢を与える。次の若い世代のため、県民・市民と議論を進め、皆で夢を共有することが大事。



**松永 昭吾**

土木学会WEB版土木情報誌 編集長  
大分工業高等専門学校 非常勤講師

**豊予海峡ルートによる技術立国復活への期待**

■我が国は、これまで世界に長大トンネルや長大橋梁において土木技術の高さを示し、海外案件に活かされてきたが、青函トンネルは既に世界一の座を明け渡し、明石海峡大橋も近く明け渡しことになる。■明石海峡大橋完成から23年、青函トンネル完成から33年が経ち、新設のみならず既設の維持管理においても建設経験者が不在となり、技術の低下が懸念され、このままでは海外技術者がいなければ国内施設を維持できない事態も想定される。■我が国が技術立国であり続け、世界でもリーダー的立場を維持し、インフラ輸出を産業とするためにも、技術の象徴的存在でもある豊予海峡ルートの実現は不可欠。■大分高専でアンケート。約80名の生徒の9割が豊予に技術者として関わりたいと回答。

豊予海峡ルートの遂行により伝承され、イノベーションされた技術や人材は、将来に渡り国際社会に貢献するとともに、持続可能な社会に必要なものとなる。学生の大規模プロジェクトへの関心も高い。



**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

**青年経済人が検討する豊予海峡ルートの必要性  
及び日本の国土強靱化を支えるインフラ整備**

■国土軸の概念は、新しいものではないが、これからも必要なもの。■豊予海峡による国土軸の整備は、現在の一軸型国土構造から多軸型国土構造への転換を促し、人口分散を促進するほか、防災面でも効果的。また、新型コロナウイルス感染症によるリモートワークや地方への本社移転など、現在の時流にも則したもの。■令和3年8月の国土強靱化シンポジウムでのアンケートでは、95%の方が「豊予海峡ルートが必要」と回答し、その理由として、「経済的な利点」、「物流の拡充」、「交流人口の増加」、「商圏の拡大」、「福岡経由からの転換によるコスト減」、「地方定住」、「宇宙ビジネスへの期待」等があった。■今後とも要望、広報、シンポジウム開催、愛媛との連携等を大分市と共に進めていく。

豊予海峡ルートは、唯一島間が陸路で繋がっていない点で最も重要。豊予海峡を含めたインフラ投資を軸とし宇宙港、温泉、産業等大分の強みを活かしたビジョンを作成中。ともに明るい未来を想像しましょう。



**吉村 充功**

日本文理大学 工学部建築学科 教授

**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**

■大分県民331名、愛媛県民431名に行った、豊予海峡ルートに関するアンケートを概説する。■自県内の現状について高速道路は約4割が満足し、鉄道の満足は約2割に留まる。■豊予海峡ルートの認知は、愛媛県(36.7%)よりも大分県(48.3%)が高いが、愛媛でも九州に近い南予(49.0%)は高いため、今後は東予や中予を巻き込むことが重要。■整備は約2/3が望んでいた。整備方式は、トンネルで「高速道路2車線」・「新幹線単線+高速道路2車線」が各20%強と、地方の車社会を反映する一方、整備費の高い橋梁は敬遠されたが、期待も一定数ある。■交流促進策では、旅行者への直接的な補助策(58.5%)や周遊観光ルートの整備(56.4%)、相互交流機会(52.1%)の評価が高い。

豊予海峡ルートは大分、南予で認知度が高く、2/3が整備を希望。今後は、技術面での実現可能性、整備費の精密化、経済環境の変化によるリスク等を検討し、県民に分かりやすく周知することが重要。