

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 推進シンポジウム

令和4年5月30日(月)

13:30~16:00 (開場13:00)

報告書

東京  
会場

ザ・キャピトルホテル東急  
1階 大宴会場「鳳凰」  
(東京都千代田区永田町2-10-3)

大分  
サテライト  
会場

J:COM ホルトホール大分  
3階「大会議室」  
(大分市金池南1-5-1)

主催：大分市

後援：大分県、愛媛県、(公社)日本青年会議所  
豊予海峡ルート推進協議会

令和4年10月  
大分市



# 目次

開会挨拶	佐藤 樹一郎	大分市長	1
来賓挨拶	衛藤 征士郎	衆議院議員	2
	衛藤 晟一	参議院議員	3
	安達 澄	参議院議員	4
	吉良 州司	衆議院議員	4
	長谷川 淳二	衆議院議員	4
	山崎 正恭	衆議院議員	5
	松原 英憲	国土交通省 国土政策局 総合計画課長	6
	中島 土	公益社団法人 日本青年会議所 会頭	7
	八木 一成	愛媛県東京事務所 所長	7
	川島 栄一郎	大分県東京事務所 次長	7

## 第1部 基調講演

演題：「レジリエントな国土の創造を目指して」	8
講師：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）	

## 第2部 パネルディスカッション

演題：「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―」	17
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	

豊予海峡ルート推進に関する論集(概要版)	45
----------------------	----

大分市豊予海峡ルート調査【2016～2021年】	51
--------------------------	----

参考資料	65
------	----

シンポジウムプログラム	
チラシ	
参加者アンケート	
アンケート結果	
東京会場の様子	
大分サテライト会場の様子	

# 出演者のご紹介

## 第1部 基調講演



講師

**奥野 信宏** (おくの のぶひろ)

名古屋都市センター長  
前 国土交通省 国土審議会 会長

## 第2部 パネルディスカッション



コーディネーター

**豊田 啓勤** (とよだ よしのり)

(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**

(おおいし ひさかず)  
(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**

(かなやま よういち)  
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**

(やたべ りゅういち)  
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**

(はしもと ひとし)  
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**

(たかかど きよひこ)  
伊方町長



**佐藤 樹一郎**

(さとう きいちろう)  
大分市長

# 開 会 挨拶

大分市長 **佐藤 樹一郎**



皆様、こんにちは。ご紹介をいただきました大分市長 佐藤でございます。

本日は「豊予海峡ルート推進シンポジウム」を東京にて開催をいたしましたところ、このようにたくさんの皆様にご出席をいただきまして、誠にありがとうございます。

国会会期中の大変お忙しい中、国会議員の先生方、そして経済界や国・県などの関係の皆様からもたくさんの方にご参加をいただいております。心から感謝を申し上げます。

また、このシンポジウムは、先程紹介がありましたが、大分市のサテライト会場に配信をされておりますほか、多くの方々にネットで視聴していただいております。誠にありがとうございます。

本日のシンポジウムでございますが、基調講演では、前国土交通省国土審議会会長で名古屋都市センター長の奥野信宏様にお越しいただいており、続くパネルディスカッションでは、全日本建設技術協会の大石久和様、富山大学教授の金山洋一様、愛媛大学教授の矢田部龍一様、大分商工会議所・大分経済同友会の橋本均様、愛媛県伊方町長の高門清彦様、そして、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で八代青年会議所の豊田啓勤様にご参加をいただいております。皆様、大変お忙しい中、お引き受けいただきまして、誠にありがとうございます。

豊予海峡ルートは、大分県の佐賀関半島と愛媛県の佐田岬を隔てる約14キロメートルの海峡をトンネルや橋で結ぼうというものでございまして、第二国土軸に位置づけられております。しかしながら、現在、国におきまして整備にむけた具体的な動きはございません。この豊予海峡ルートが整備されますと、九州・四国・中国を結ぶ基幹的な交通ネットワークが形成されまして、東京・名古屋・大阪とも短時間で結ばれることとなり、「地方拠点の形成・強化」や「災害時のリダンダンシーの確保」、「観光需要の拡大」、さらには「地域産業の発展」、「地方移住の促進」など様々な効果が期待されます。

このような中、大分市では2016年から豊予海峡ルートの実現に向けた調査を行っており、その実現性や地域活性化に向けた意義を確認してまいりました。また、去年は、更なる機運の醸成と各分野における関心や調査研究を促すことを目的に、様々な分野の有識者の皆様からご意見をいただきまして、それをひとつの論集にまとめた「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」を作成いたしました。

そして、豊予海峡ルート実現の更なる機運醸成を図るため、本日この有識者の皆様にお集まりいただき、シンポジウムを開催することとした次第でございます。

この取り組みによりまして、国の関係者をはじめ、多くの国民の皆様が豊予海峡ルートの重要性についてより深くご認識をいただくことで、このプロジェクトの実現に向けた更なる議論のきっかけになることを望んでおります。

結びになりますが、このシンポジウムが、実り多きものになりますようにご祈念と御礼を申し上げます。開会のご挨拶とさせていただきます。本日は宜しく願い申し上げます。



## 来賓挨拶

衆議院議員 衛藤 征士郎



皆様、こんにちは。只今、紹介にあずかりました、衆議院議員大分県選出の衛藤征士郎でございます。

本日は、大分市 佐藤樹一郎市長の主催のもとに、豊予海峡ルート推進シンポジウムの開催、誠にありがとうございます。御礼を申し上げたいと思います。また、コーディネーターの皆様、パネリストの皆様、そして、ご出席の皆様から敬意を表し、御礼を申し上げたいと思います。

実は、私共は、「豊予海峡ルート九州・四国海底トンネル建設議員連盟」というものをつくってありまして、九州と四国の多くの国会議員がこの議連に加入しており、私が会長を務めております。

調べてみますと、1990年の平成元年6月に、東海・南海・四国・九州国土軸建設議員連盟ができました。会長は、田村元 衆議院議長です。私が、議連幹事長でした。

戦後、国連は、日本にワイズマン博士を派遣しました。戦後の日本、荒廃した日本を速やかに再生・再興するための調査団が2回出されたのです。そして、昭和40年に、ワイズマンレポートが出されております。私は学生時代、このレポートに関心を持ちまして、以来ずっとこの問題に取り組んできたうちの一人です。昭和52年の参議院議員の当選以来、今は衆議院ですが、早いもので国会議員45年目になりました。この間、ずっとこれに取り組んでまいりました。

第二国土軸建設議連は、東京から東海・南海、そして、四国・九州、これを一泊二日かけて、ヘリコプターで調査をしました。それぞれ、各市で会合も行ってまいりました。

調べてみますと、第1回のシンポジウムは大分で開催しております。1989年、第二国土軸シンポジウムと称して、1回目が大分市での開催でした。その後も続きまして、2回目は和歌山市、続いて、松山市、徳島市、奈良市、伊勢市、熊本市、名古屋市、佐世保市、東京都、最後は再び、伊勢市ということで、太平洋国土軸報告会を行ってまいりまして、地元の市町村や経済界がものすごく盛り上がりました。

ところが、道路特定財源が一般財源化されて以来、太平洋新国土軸構想につきましては、財源問題で静かになったままの状態であります。

1988年、昭和63年に日本鉄道建設公団が、九州・四国海底トンネルは10年の工事で建設可能であるということを発表しました。最初は、海底トンネルの調査をし、その次に橋ができるかどうか時間をかけて調査をしました。橋については、地震は大丈夫だけど、台風が心配とのこと。その頃、風速40m/s、50m/sを想定しておりましたが、今は風速100m/sの風が吹く時代なのです。よって、現在では、九州・四国海底トンネルが有力とみております。

このような積み上げがありまして、本日出席の国土交通省国土政策局総合計画課 松原課長とこれからのことについて、お話をしたところ、大分市長が開催される本日のシンポジウムを始点として、令和のキックオフにしようということになりました。今日は、議員の皆様も出席

されておりますので、是非一緒になり、令和5年度予算の実質的な調査費を獲得できるよう努力をしていきたいと思っております。議員の先生方と協力をして、これから、豊予海峡ルート推進を大きな目標にしていきたいと思っておりますので宜しくお願いします。

今日は、この会場に日本青年会議所の会頭がいらっしゃいますが、日本青年会議所は毎年大きな目標を掲げております。是非、中島会頭のもとで、この第二国土軸、そして豊予海峡ルートを掲げていただきたいと思っております。陳情です。

それから、佐藤市長に陳情があります。佐藤市長は、中核市市長会の会長代理です。全国の市長と関係がございますので、先程申し上げましたとおり、各市で実施してきたシンポジウムのことを我々議員と一緒に広く周知をしていただけたらと思っております。

是非、私も皆様と一緒に、頑張っていきたいと思っておりますので宜しくお願いします。どうもありがとうございました。

## 参議院議員 衛藤 晟一

今日、こうして佐藤樹一郎大分市長の主催の下に、この豊予海峡ルート、ある意味でキックオフの決起集会を開会できましたことについて、心からのお慶びを申し上げます。

昭和50年代に、私は県議会に在籍しておりましたが、何とかこれをやり遂げたいという気持ちで、有志の皆で集まってスタートしたことを覚えています。国政に入ってから、一生懸命にやっけてまいりましたが、先程のお話にありました財源と経済性という問題により、後回しにされてきました。

新幹線はこれまでの計画は完成しております。これから、豊予海峡ルートをどうするか議論を始める時が来たのだと思っております。

もし、このようなネットワークが結ばれると、今までは単線での計算しかしていないかと思われませんが、ネットワークができた時に地域がどう変わるのかといった計算をしなければなりません。この計算方法もしっかり検討して、その結果を見直す時が来たと感じております。

この豊予海峡ルートの効果は、関西から西日本全体を変え、また、四国・九州の位置を変えてしまうことになるため、将来の国土計画にとって、非常に大きな意義を持っていると思っております。

戦後75年が経過して、新しい時代が到来しようとしておりますので、是非、皆様と一緒にやってやり遂げたいと思っております。どうぞ宜しくお願いします。





## 参議院議員 安達 澄

皆様、こんにちは。ご紹介をいただきました、大分県選出の参議院議員 安達澄と申します。

私の地元は大分県別府市でして、良く晴れた日には、愛媛県が見えます。その愛媛県を見ておりますと、風力発電の施設が見えるわけですが、近く感じることもあれば、一方で遠く感じることもございます。

宇和島運輸フェリーを使って、行き来することがありますが、やはり、豊予海峡ルートとして陸で繋がるというのは大きな意義があると思います。

大分県と愛媛県だけの話ではなく、四国・九州・日本全体に効果があるという話も聞いております。まさに、本日はそのような話が色々と聞けるだろうと思っております。

皆様とともに、夢に向かって頑張っていきたいと思っております。

本日はどうぞ宜しくお願いいたします。



## 衆議院議員 吉良 州司

皆様、こんにちは。ご紹介いただきました、大分1区選出衆議院議員の吉良州司でございます。

皆様とともに、実現に向けて邁進したいと思っております。頑張ります。

本日は、この後退席させていただきますが、お許しください。どうぞ宜しくお願いいたします。



## 衆議院議員 長谷川 淳二

皆様、こんにちは。本日のシンポジウムのご盛会、誠にありがとうございます。

私は、大分の対岸の愛媛4区で昨年初当選をさせていただきました長谷川淳二でございます。今日は、地元の伊方町の高門町長様も来られております。

私は、旧自治省に入省し、国土庁に出向した時に豊予海峡ルートの仕事に携わった経験がございます。当時、第4次全国総合開発計画のときでございます。国土庁の計画調整局が全国総合開発計画を所管しておりまして、その第4次全国総合開発計画推進の中で、豊予海峡ルート構想の推進に携わらせていただきました。また、愛媛県で副知事として、大分県の皆様と連携しながら、この構想の実現に汗を流したこともございます。

今後は、国政の立場から、この構想の実現に向けて、皆様と共に汗をかいてまいりたいと考





えております。

様々な課題がございますが、この私達の世代が、より良い日本を創っていくために、また、世界に冠たる技術を持つ国として、より強靱な国土をつくるうえでも、この豊予海峡ルートの実現にチャレンジをしていかなければならないと思います。

本日お越しの先生方と一緒に、また皆様とともに、この構想の実現に向けて頑張ったいと思います。

本日はどうぞ宜しくお願いいたします。

## 衆議院議員 山崎 正恭

先程、ご紹介いただきました、四国比例ブロック代表になります公明党の衆議院議員 山崎正恭と申します。

私も、先程ご挨拶されました長谷川議員と同じく、昨年10月の衆議院選挙で初当選させていただきました、現在1年目でございます。

本日は、豊予海峡ルート推進に関するシンポジウムの開催、誠にありがとうございます。

私は、実家が高知市の桂浜というところになります。この豊予海峡ルートができますと、どれほど地域経済が変わっていくのか、また、様々なことが変わっていくのかということを考える機会が多くございました。

私が高校3年生の時に瀬戸大橋ができました。愛媛大学の矢田部先生が、この論集の中で書かれておりますが、香川に行くのも一苦勞、岡山に行くのは本当に大変な時代でしたが、一気に高速道路が開通しまして、例えば、修学旅行は岡山を越えて広島に行ったりと様々なことが変わってまいりました。経済だけではなく、教育面でも変わっていきまして、また命を守るという点につきましては、平成30年の豪雨災害で橋が流された時、瀬戸大橋は四車線化しておりまして、上り下りそれぞれ二車線化していて良かった、ということを実感しました。

門司・下関のルートに代わって、四国内の航路も含めたルートが代替ルートとして活用されました。そのような意味でも、この豊予海峡ルートをつくっていかねばならないと思うところでございます。

もう一点が、大石先生が言われておりますが、やはりこれからは地域が誇りをもって、地域が主体性をもって取り組んでいかなければなりません。私も四国選出議員として、どのようにして地方を元気にしていくか、この地方創生において重要な点であると考えております。そのような中で、日本が発展していくためには、情報通信網と道路の二点が非常に重要であると感じております。

昨日、私は徳島県の勝山の方へ行ってまいりました。サテライトオフィスの誘致、また、今後は高等専門学校がそこに設立されるということでした。あの大自然に囲まれた山の中で学びながら、また、現在の最新の情報網を駆使しながら、自然に囲まれた環境の中で整備を進めていくことが求められているように思います。

私は、前職で中学校の教員を長く勤めてまいりました。現在、教育の一番大きな問題だと思うのは、日本の小学校・中学校・高校で30日以上、学校を休んでいる生徒が36万人いることで





す。日本の教育問題として、取り組まないといけない重要な問題ですが、その中の一つの取り組みとして、不登校特例法というのがございまして、効果があるのは個別最適化、一人ひとりに合った教育の重要性とオンラインを使った教育として、非常に可能性があるのではないかとということで、現在、精力的な取り組みが行われております。

私の地元の浦戸小学校も、本当に小さな学校で廃校するのではないかと言われていたのが、そのような取り組みを推進してきた結果、70%くらいの子どもたちが来てくれるようになりました。先程お話ししましたとおり、情報通信網の整備と道路の整備、この両面が整っていくことが、これからの四国や九州、特に東九州において重要ではないかと思っております。

最後になりますが、この論集の中で、京都大学の藤井先生がロンドンの例を挙げておられます。イギリスは、ロンドンと一緒にほかの地域と共に整備してきたというお話がございました。

衆議院465人の中で四国の衆議院議員は17人しかいません。私は、この地方を代表する立場として、しっかり地方の声を上げていながら、また、国土交通省に大臣を出す公明党の議員として皆様方とともに、この豊予海峡ルートの実現に向けて、全力で頑張ってもらいたいと思います。一緒に頑張りたいと思います。どうぞ宜しくお願いいたします。

本日は誠にありがとうございました。

## 国土交通省 国土政策局 総合計画課長 松原 英憲

只今、ご紹介にあずかりました、国土交通省 国土政策局 総合計画課の松原と申します。

国土計画を担当しております。本日はこのようなシンポジウムが盛大に開催されますことを心からお慶び申し上げます。

私は、国土形成計画班担当ということで、今の国土形成計画の検討状況について、ご紹介させていただきます。

ご承知の通り、新型コロナウイルスで社会が大きく変わりました。また、デジタル化の進展で暮らし方や働き方も大きく変わってきております。それ以外にも、自然災害の激甚化や少子高齢化など、国土をめぐる課題というものは多くございます。

このようなことから、新たな国土形成計画を策定する中で、昨年の9月から計画部会で議論をしているところでございます。議論の中では、こういう人口減少社会の中、いかにして地方で安心して、稼いで暮らしていけるのかとの視点で地域の活性化の話や、それから交通ネットワークとして、陸・海・空の交通ネットワークを整備し高度化していく、あるいは防災減災国土強靱化をしっかりとやっていく、といったことについて有識者の皆様に議論いただいているところでございます。

本年の夏頃には、基本的な方向性として、中間取りまとめを行い、来年にかけてしっかり審議会で議論をしていただき、新たな国土形成計画の策定に向けて取り組んでいきたいと思っております。

最後になりますが、本シンポジウムは、すごい熱気でございますが、豊予海峡ルート推進の機運がますます高まり、寄与していくことを祈念申し上げまして、ご挨拶とさせていただきます。

本日はありがとうございました。



## 公益社団法人 日本青年会議所 会頭 **中島 土**

皆様、こんにちは。只今、ご紹介にあずかりました、公益社団法人 日本青年会議所にて会頭を務めております、中島土と申します。

本日は、佐藤市長をはじめ、大分市の皆様がこのように素晴らしいシンポジウムを開催されますことを心よりお祝い申し上げます。

日本青年会議所は、全国で3万人の若手経営者が集まる民間の経済団体であります。今日は四国・九州から責任者も参加をさせていただいております。私達が得意としている2つのことをお話させていただきます。

1つ目は、運動を起こすことです。まちをより良くするためには、民間の力で何らかの行動を起こすことを得意としています。それを70年間、繰り返してまいりました。

2つ目は、当事者を生み出していくということであります。この豊予海峡ルートにおける大切なポイントではないかと考えております。青年会議所は、まちの経営者のメンバーだということは先程申し上げた通りですが、まちのこれからの伸びしろや未来など、そのようなことを自分事として捉えることができるようになってきました。全国に3万人のメンバーが在籍しておりますので、そのような当事者たるメンバーが、その意識を青年会議所の外にも広げて行き、このムーブメント、豊予海峡ルートが必要ということをさらに広げてまいりたいと考えております。

今年の10月には、大分市で全国大会を開催させていただきます。全国から約1万人以上のメンバーが集まり、そこでは多くの議論がなされます。この豊予海峡ルートの必要性を訴え、日本全国でこのムーブメント、当事者をさらに増やしていきたいと考えておりますので、引き続き、宜しく願いいたします。本日は誠におめでとうございます。



## 愛媛県東京事務所 所長 **八木 一成**

愛媛県 東京事務所所長の八木と申します。

本日はシンポジウムの開催、誠におめでとうございます。

この豊予海峡ルートは、愛媛県民にとりまして、切なる希望となっておりますので、国会議員の先生のご助言をいただきながら、県内各市町と連携をとり推進してまいりたいと思います。

どうぞ宜しくお願いいたします。ありがとうございます。

## 大分県東京事務所 次長 **川島 栄一郎**

大分県 東京事務所の川島です。

本日は、シンポジウムの開催おめでとうございます。

大分県も、大分市と一緒に頑張っていきたいと思います。

どうぞ宜しくお願いします。



# 基調講演



## 「レジリエントな国土の 創造を目指して」

講師：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）

只今、ご紹介賜りました奥野です。

「レジリエントな国土の創造を目指して」というテーマで話をさせていただきます。

私は、元々大学教員ですが、現在、名古屋都市センターにいます。これは名古屋市の外郭機関でして、名古屋圏のまちづくり・都市づくりの調査研究を中心に事業を行っております。大学教員としては、現在、北海道大学の招聘教授をしていて、国土政策と防災減災を担当しています。

さて、豊予海峡ルートにつきまして大きく3つのことを期待しています。

1番目は東西交通のリダンダンシーの強化、2番目は国土軸としての四国の活用、3番目は豊予メガリージョンの創造、ということです。この3つのことについてお話したいと思います（資料1）。

まず1番目の「東西交通のリダンダンシーの強化」（資料2）です。山陽自動車道の一部が供用されたのが昭和57年ですが、その後、平成9年に全線が開通し、神戸と山口の間が結ばれました。全線開通後20年間の年間交通量をみますと、約19万台から約24万台と1.3倍に増加しており、人流・物流を担う東西の基幹路線と

### I 豊予海峡ルートへの期待

- (1)東西交通のリダンダンシーの強化
- (2)国土軸としての四国の活用
- (3)豊予メガリージョンの創造

2

【資料1】

### II 東西交通のリダンダンシーの強化

- (1)山陽自動車道の供用
  - ・昭和57年一部開通、平成9年全線開通(神戸JCT～山口JCT)
  - 全線開通後 20年間の年間交通量(平成9年～29年)
    - ・約19万台→約24万台 約1.3倍(西日本高速道路(株) 資料)
  - 人流・物流を担う基幹路線
  - 山陽地方の豪雨による交通障害(平成26年・30年)

3

【資料2】

して定着しました。しかし、平成の終わりに山陽地方を豪雨が襲い、交通障害が発生しました。その時に山陽道の「リダンダンシーの強化が必要ではないか」という認識が出てきました。

山陽自動車道の代替道として、まず一つは、中国縦貫自動車道があります（資料3）。この赤線で示したのが山陽自動車道です。瀬戸内沿いに走っています。青線で示されている中国縦貫自動車道は、山陽自動車道よりも14年早く全線開通していますが、中国地方の山陰と山陽の両方からの活用を想定して、中国山脈の中を通っています（資料4）。そのために、カーブが多いとか勾配がきつい、という意見が聞かれますし、冬場には冬タイヤが必要です。また、一部からは「サービスエリアの施設が不十分だ」という指摘もあります。

もう一つの代替道は、豊予海峡ルートです（資料5）。皆様、ご存じの通り、大分市を起点にしますと豊予海峡を渡りまして、四国縦貫自動車に入り、それから北に回りまして四国横断自動車道に入って坂出を經由して鳴門に至るルートです。もうひとつは、同じく大分市を起点としますと、豊予海峡を渡り四国縦貫自動車道に入って川之江市（現在の四国中央市）から吉野川沿いに徳島市に至るルートです。

## (2)山陽自動車道の代替道

### ①中国縦貫自動車道(吹田市～関市)



【資料3】

- 昭和58年に全線開通
- ・山陽自動車道より14年早い開通
- 山陰地方と山陽地方の両地域での活用を想定
- ・中国山地の山沿いに建設
- ・カーブが多い、勾配がきつい、冬タイヤが必要
- ・SAの施設が不十分という指摘

【資料4】

### ②豊予海峡ルート

- 大分市～豊予海峡～四国縦貫自動車道・四国横断自動車道(高松市経由)～鳴門市(約230Km)
- 大分～豊予海峡～四国縦貫自動車道・川之江市・吉野川～徳島市(約222Km)



【資料5】



次に、リダンダンシーの強化と四国の活用に移ります（資料6）。リダンダンシーの強化のために四国を活用するには豊予海峡にトンネルか橋を整備することが必要です。山陽自動車の代替ルートとして国土軸に内在するリスクを分散し東西交通のリダンダンシーの強化を図るために、四国北部を東西交通の基幹ルートにする、ということです。

もう一つ、リスクの分散についてですが、豊予海峡に面する大分を関門海峡と並ぶ新たな拠点に育てるということです。九州では、東部に南北の高速道路が整備されてきており、かなり出来上がっていますし、中九州自動車道が熊本から大分にかけて工事が進められています。関門海峡とは別に、東西流動の新たな拠点を大分につくり、リスクを分散させるということです。

関門海峡は、戦時中に鉄道トンネルができ、昭和33年に自動車トンネルが供用されて、九州と本州間の輸送の基幹的な役割を担ってきました（資料7）。

私と同世代の方々は、中学校の社会科の教科書でお読みになった記憶があると思いますが、高度成長期には、京浜・中京・阪神・北九州が4大工業地帯と呼ばれまして、日本における経済成長のセンターの役割を担ってきました。北九州には、八幡製鉄所をはじめとする素材産業がありまして、日本の経済の中で重大な役割を担ってきました。そもそも4大工業地帯という概念が成立したのは、関門トンネルがあったからです。しかし、関門海峡にトラック・鉄道輸送の殆どすべてが集中していますので、もしそこに交通障害が起こりますと、九州と日本経済への影響は大変大きなものになることが懸念されます。

次に、3番目の豊予メガリージョンの創造に移ります（資料8）。

「交流連携が新たな価値を生む」は国土計画の一貫した理念です。最初の国土計画は、昭和37年の全国総合開発計画、いわゆる全総です。交流連携のダイナミズムは、その時以来の一貫した理念です。その頃、日本経済は高度成長期ですが、昭和40年代半ばからは安定成長期に移り、そしてバブルが崩壊してからは低成長経済に移行するという大きな変化を経ているわけで

### III リダンダンシーの強化と四国の活用

#### (1) 豊予海峡にトンネル・橋を整備

- 山陽自動車道の代替ルートとする
- ・国土軸に内在するリスクを分散、東西交通のリダンダンシーの強化
- 四国北部を東西の基幹物流ルートにする

#### (2) 豊予海峡・大分を新たな拠点にする

- 整備が進む東九州自動車道、中九州自動車道等
- ・関門海峡とは別に東西流動の新たな拠点をつくる

7

#### 【資料6】

関門海峡は、戦時中に鉄道トンネルができ、昭和33年に自動車トンネルが供用されて、九州と本州間の輸送の基幹的な役割を担ってきました（資料7）。

- 高度成長を担った関門海峡ルート
- ・戦時中の関門トンネル(鉄道)、昭和33年の自動車トンネルの供用
- ・九州と本州間の輸送の基幹的な役割
- ・高度経済成長期には、京浜・中京・阪神・北九州の4大工業地帯が成長のセンター
- 関門海峡への集中リスクの改善
- ・関門海峡にトラック・鉄道輸送のほとんどすべてが集中
- ・交通障害による九州と日本経済への影響は計り知れない

8

#### 【資料7】

すが、国土計画は交流連携のダイナミズムを基本にその時々为社会経済を背景に具体的なテーマを定めて策定されました。おおよそ10年に一度の頻度で作られてきています。

広域連携による地域づくりが謳われたのは、平成20年の国土形成計画からで、全総から数えて第6次の国土計画の時です。この時に、広域地方圏が設定されました。九州広域地方圏・四国広域地方圏・中部広域地方圏等として、広域地方圏ごとに広域計画が作られることになりました。

国土形成計画は、二つのパートから構成されています。

一つは全国計画です。全国計画では、国が基本的な理念を定めます。その理念に基づいて、各広域圏で具体的なプロジェクトを織り込んだ広域地方計画が作られます。この二つを合わせて国土形成計画と言っています。先程、国土交通省からお話がありましたが、新しい国土形成計画の第3次の計画が審議中であり、もうすぐ中間報告が出ると聞いています。各広域地方圏では、九州でも四国でも、同じだと思いますが、新しい広域地方計画を策定する準備が、今まさに始まっているところだと理解しています。

次に、広域連携が提唱された背景です（資料9）。先程、先生方の挨拶の中にも度々出てきましたが、一つは高速交通網、もう一つは情報通信網の整備ということがあります。

日本の高速道路は、昭和38年の名神高速が最初です。それ以降、交通量が少ない等のいろいろな批判を受けてきましたが、着実に整備されてきました。同時に新幹線が整備され、

私の感覚では21世紀に入った頃に高速道路や新幹線網の陸上高速交通ネットワークが目に見える形になってきたと思います。それと併せて、航空網が整備されてきて、高速交通ネットワークがヒトとモノの対流の基盤として機能するようになりました。

もう一つの情報通信網の急速な発達についてですが、約40年前になると思いますが、日本で電話が急速に普及してまいりました。地方では、有線放送が農山村にはありましたが、それが電話網に繋がり、電話がどこの地域でも使えるようになりました。その時に議論になったのが、

#### IV 豊予メガリージョンの創造

##### (1) 「交流連携が新たな価値を生む」

- 国土計画の一貫した基本理念
- 各時代の社会経済を背景に、具体的テーマを定め計画を策定

##### (2) 広域連携による地域づくり

- 国土形成計画(平成20年、第6次の国土計画)で提唱
  - ・広域地方圏の設定、広域地方圏による広域地方計画の策定
- 新しい国土形成計画(第3次)の中間報告(6月)
  - ・新しい広域地方計画の策定準備の開始

9

#### 【資料8】

##### (3) 広域連携が提唱された背景

- 高速交通網、情報通信網の整備
  - ・高速道路、新幹線、航空網の整備
  - ・高速交通ネットワークが人とモノの対流の基盤として機能
- 情報通信網の急速な発達
  - ・東京を経由しない国際化への関心
- 各圏域が主体となったで広域連携の議論が可能になった

10

#### 【資料9】



電話は人が対面で会う機会を代替するかどうか、ということです。ある調査では「電話は30%の人の対面で会う機会を代替するが、70%近くは、電話により新たに人と対面しなければならない仕事を作っている、或いは、人と会う約束をしている」という結論でした。その後、情報通信網の発達は凄まじく、今や世界中で、画面と声を通じた通話が、ほとんどコストを意識せずとも使用できる環境になってきております。しかし、それにより、人の移動が減少しているかということとそんな事はありません。新幹線や航空網にしても、人の移動はますます増えております。結論から申し上げますと、情報通信網の発達は人の流動を促進するということです。

私的な経験で恐縮ですが、わたしの専門分野では、欧米の学術雑誌に論文を出さなければなりません。しかし若い頃は研究費がないので論文を船便で送っていました。船便では論文がアメリカに到着するまでに早くも3週間、日本に帰着するまでに3週間、アメリカで読んでもらうために2~3か月もの時間がかかりました。そのうち、少し研究費が貰えるようになってからは航空便が使えるようになりました。行きが1週間、帰りが1週間、ずいぶん早くなったと感じたものです。今は、ご案内の通り、ボタンを一つ押せば世界中に論文を昼夜問わず送ることができる時代になりました。それにより大学教授の海外への移動等が減ったかということ、決してそんなことはありません。私は以前、名古屋大学で教職に就いておりましたが、私の研究室出身の大学教授は、少しまとまった時間ができるとすぐに海外のワークショップに行ったり、セミナーに行ったり、研究の議論をしに行ったりしています。情報通信の発達というのは、個人的な感覚としても、人の移動を促進するものと感じております。このような高速交通網や情報通信網の発達で、各圏域が主体となった広域連携の議論が可能になりました。



パワーポイントで東京を経由しない国際化という表現をしておりますが、趣旨としては、各広域地方圏が自立性をもって海外と直接繋がっていくという時代になり、広域計画もそのようにして作られるということの意味しています。

現在推進されている第2次国土形成計画の基本理念は「対流の促進」です（資料10）。これは、交流連携のダイナミズムを現代に体现している言葉でして、広域連携を熱源に人とモノ、情報、カネの対流を生み出し、それによって新たな価値を創造するということです。

#### (4)第2次国土形成計画(平成28年)の広域連携

##### ○「対流の促進」

- ・交流連携のダイナミズムを現代に体现
- ・広域連携を熱源に人とモノ、情報、カネの対流を生み出す
- ・新たな価値の創造
- ・コロナによる人の対流の遮断

##### ○「コンパクト+ネットワーク(広域連携型コンパクト化)」

- ・人口減少・高齢化の下で持続的で高次都市機能を備えた地域をつくる
- ・圏域・列島の隅々までの豊かさの追求

##### ○担い手

- ・ハードの整備から整備されたハードの活用
- ・多様な主体の参加（第4・5次全国総開発計画(昭和62年、平成10年)）
- ・新たな公（国土形成計画(平成20年)）
- ・「ウォークアブルな街づくり」への関心の高まり

11

#### 【資料10】

次に、コロナによる人の対流の遮断についてです。ちょうど、第2次国土形成計画のフォローアップを始める時に、国土交通省ではどのようなKPI指標が良いか、ということも私も参加して議論をしていましたが、その最中にコロナが流行しはじめました。フォローアップというのは、人の対流が日本の地域経済・社会にどういった影響を及ぼすかを数値的に明らかにしようとするものです。しかしコロナが発生して人の対流が遮断され、それにより国内或いは海外の社会経済は未曾有の混乱に陥り、人の対流の意義を検討するまでもなく、議論が収束したということも記憶しております。



コロナの影響で、交通は随分抑制されました。これには、3つの大きな理由があると思います。

1つ目は、不要不急の外出が抑制されたことです。観光・レジャー・買い物等です。2つ目は、特に仕事によるWEBの活用やリモートワーク、リモートオフィスの活用です。3つ目は、それらに関係する航空機・新幹線等の長距離移動の抑制です。このうち、不要不急の外出については、コロナが一定程度落ち着いてくると元のトレンドに戻っていくのではないかと思います。

次のWEBについてですが、WEBは電話と比較した場合、対面での感覚が優れています。次第に定着してきたと思いますが、まだ画質や音声に課題があります。私も頻繁にWEB会議に参加しますが、主催者は事前に入念なチェックをしてから会議を行うわけですが、それでもいざ開始すると、画像が映らなかったり、声が途切れたり、何を言っているか明瞭でなかったりすることがあります。これから画質・音声改善されると、さらに定着すると思います。

それから、リモートオフィス、リモートワークですが、現在、ハード面の整備と行政や企業での制度の整備が進んでいる最中ですが、WEBと同じくさらに普及していくと思います。



先週、土木学会の行事で、交通の専門家と対談する機会がありました。その対談の中で、「コロナで人の移動はどのくらい抑制されるか」ということを話題にした時、その専門家の方は、「大体10～15%は抑制されるのではないかとおっしゃっていました。私もそのように感じております。一方、先程申し上げましたように、情報通信の発達人は人の移動を促進します。人の移動の重要性と交通の整備の重要性は、ますます増していくと思います。「道路をつくること」の重要性は当たり前ですが、同時に高速交通の結節点が重要だと思います。

リニア中央新幹線ができますと、中間駅といわれる、橋本・甲府・飯田・中津川の辺りでの交通結節点での施設整備が重要になってくると思います。特に、中津川・飯田などは馬籠・妻籠、中央アルプスのゲートウェイになることで、物販施設や土産物屋等の整備も進んでいくものと思いますが、私は、中津川などの駅前に行政がリモートオフィス等の施設を整備したら、かなり活用され、政府のデジタル田園都市国家構想の先導役になるのではないかと期待しています。

今、コンパクトプラスネットワークが対流促進の具体的な施策として推進されています。地方によって広域連携型コンパクト化等と呼ばれていますが、これは人口減少・高齢化の下で持続的で高次都市機能を備えた地域をつくることが目標です。私は「日本列島の隅々まで豊かさを追求する」ことが目標だと言っています。コンパクトプラスネットワークは全国的に大変、関心を集めておりまして、NPOや行政等がその方向での街・地域づくりに一生懸命に取り組んでおられます。取り組みについては、市民やNPOの人たちの担い手が大事です。

社会資本のハード整備については、欧米に追い付き追い越せを旗印に整備が進められてきて、私たちの研究では、1980年代半ばには良い水準に到達したとの結論を出しています。これからも、ハードの社会資本の整備は必要ですが、同時に整備されたハードの活用が大事になってまいります。多様な主体の参加による地域づくりが提唱されたのは、第4次・第5次の全総で、それぞれ昭和62年・平成10年です。多様な主体の参加は、その後、「新たな公」と呼ばれています。また、コンパクトプラスネットワークの具体的な施策である「ウォークアブルな街づくり」も全国で関心が高まっておりまして、私もいろいろな地域で、いろいろな方法で関わっておりますが、レベルは年々向上しています。

次に、豊予海峡を跨ぐ新たな広域連携です（資料11）。豊後・伊予の広域連携による新たなメガリージョンの基盤として、豊予海峡ルートにトンネルか橋が必要です。地域のメガリージョンの例として、ここにいくつか挙げました。金沢・富山、米子・松江、米子というのは鳥取県の西の端、松江は島根県の東の端に位置しています。北海道の小樽・札幌・

#### (5)豊予海峡を跨ぐ新たな広域連携

- 豊後・伊予の広域連携と新たなメガリージョンの基盤
  - ・金沢・富山、米子・松江、小樽・札幌・千歳・苫小牧等
  - ・リニア沿線のメガリージョン(スーパーメガリージョン)と共に、各地のメガリージョンに期待
  - ・豊予海峡を挟む両地域の古くからの関係
- 観光の促進
  - ・高速道路を軸に複数の都市・地域が連携
  - ・周遊ルートによる広域連携プロジェクト
- 国土計画における西日本国土軸の一部
  - ・第5次全国総合開発計画(平成10年)で提起
  - ・九州～四国北部～紀伊半島を横断～伊勢湾口～静岡
  - ・既に人流・物流の軸として一定の期待
  - ・瀬戸内海に架かる3本の橋の活用を促す

12

#### 【資料11】

千歳・苫小牧の地域も有力です。それから、豊橋・飯田・浜松の圏域は、前史まで含めれば30～40年の広域連携の歴史があります。現在では一つの県だと言われることもあります。全国至るところに可能性があるわけです。

豊予海峡を挟む大分・愛媛の両地域も古くからの関係の深い圏域だと聞いております。私には土地勘が無くて恐縮ですが、大分で聞いた話によりますと、別府でホテルやレストラン、旅館等を営んでいる方の中には、愛媛にルーツを持ってらっしゃる方も多いいいことです。そのように、昔から行き来のあったところは可能性が高いと思います。新しいメガリージョンができるには時間は掛かりますが、ハードが整備されれば可能性は高いと思っております。

それから観光の促進です。高速道路を軸に複数の都市・地域が連携して、周遊ルートによる広域連携プロジェクトを作り推進することが全国で非常に盛んになりました。

豊予海峡ルートは、もともと国土計画における西日本国土軸の一部です。先程、衛藤征士郎先生から詳しい経緯の説明がありましたが、西日本国土軸は平成10年の第5次全国総合開発計画で提起されました。九州から四国北部を経て紀伊半島を横断し、伊勢湾口から静岡に至る軸です。一時、議論が随分盛り上がりましたが、今はトーンダウンしている状況かと思えます。しかし、大分・四国北部の活用については進めていく合理性があると感じています。これは瀬戸内海に架かる3本の橋の活用も促すことになります。

次に、国土強靱化への貢献です(資料12)。政府で国土強靱化が提唱され始めたのは東日本大震災の直後からです。私も、当初から議論に関わらせていただいております。目的は、東日本大地震をも超えるような未曾有の大規模自然災害に対する事前の備えです。

日本では、90年代の後半から公共投資が顕著に減少してまいりました。

GDPに対する固定資本形成の割合はそれまではおよそ6～9%程度でしたが、それ以降からどんどん下がっていき、21世紀に入りまして4%台まで下がってきました。私は、公共投資の減少が今日の国土の脆弱性を招いていると考えています。現在は強靱化3か年、5か年計画という形で国の防災・減災事業が強化されていますが、非常に大事な取り組みだと思っております。

強靱化に対する交流の連携の役割を再度強調しておきたいと思えます。人の交流連携による地域の繋がりが強靱な地域をつくるということです。NPO等の活動による平時の活動は経済社会の活力になり、そこから生まれる人の繋がりは、有事には強靱な社会を担う力になるということです。新たな広域地方計画でもこの視点からの検討を期待しております。

#### (6)国土の強靱化への貢献

- 未曾有の大規模自然災害に対する事前の備え
  - ・公共投資の顕著な減少は、国土の脆弱性を招いている
  - ・交通障害に対する事前の備えの役割の大きさを再度強調
  
- 交流連携による地域の繋がりが強靱な地域をつくる
  - ・平時には経済社会の活力になり、有事には強靱な社会を担う力になる
  - ・新たな広域地方計画でも検討を期待

13

#### 【資料12】



最後になります、公共事業の批判に対して一言申し上げておきたいと思えます（資料13）。公共事業については現在でも、無駄だ、浪費だということをマスコミが報道することがあります。私の記憶によりますと、新全総の昭和44年の時に、青函トンネルと本州四国連絡橋が盛り込まれ、世間から無駄だという批判が出てまいりました。ただ、この時は

まだ個別プロジェクトに対する意見でして、賛成、反対、色々意見があるのは当然のことです。

問題なのは、バブル崩壊後の公共事業批判です。平成の前期ですが、公共事業といえば「浪費と無駄の象徴」のような言われ方がされました。その理由は、バブル崩壊による日本経済の失速です。大都市圏では、サービス産業等の情報産業の成長があり、ある程度失速分を埋め合わせできましたが、地方ではそのような機会もなく、バブル崩壊の影響をまともに受けてしまいました。公共事業による景気の浮揚が期待されましたが、日本経済は既に成熟化していて乗数も低下している。公共事業を投下しても経済は良くならない、財政赤字ばかりが溜まる、という状況になりまして、「浪費と無駄の象徴」のような言い方をされてきたわけです。それ以降、長大橋や海底トンネルは議論すら始めることが難しい状況が続いてきました。世界を見てみると、ノルウェーとデンマークは国境の海を越えて橋やトンネルを既に建造していて、国を超えた広域都市圏がもう既に20年前には機能しています。ドイツでも似た事例があります。スコットランドと北アイルランドでも、長大橋をつくるという議論が行われておりまして、「日本はどこまで縮み思考なのか」ということを世界の潮流をみるときに感じます。

日本は、海に囲まれた島国です（資料14）。大局観に立った議論の展開が必要だと思えます。

以上で講演を終了いたします。ご清聴ありがとうございました。

## V 公共事業批判の克服

### ○公共事業は予算の浪費の批判

- ・新全国総合開発計画(昭和44年)
- ・青函トンネルや本州四国連絡橋等の公共事業
- ・無駄な公共投資として批判

### ○平成前期に全総批判として展開

- ・バブル崩壊による地方経済の失速と公共事業による景気の浮揚の期待
- ・財政乗数の低下、財政赤字の累積
- ・長大橋や海底トンネルは議論を始めることすら難しい状況

### ○日本は海に囲まれた島国、大局観に立った議論の展開

14

### 【資料13】

## VI 最後に

### ○重要な建設に向けた地域の気運

### ○経済分析は大事。まずは事業の実現を願うハートが重要

### ○地域の強い意志が次のステップへの推進力

15

### 【資料14】

# 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みますと、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、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。続きまして、矢田部様お願いいたします。



## 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。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、(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、改めてそう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。

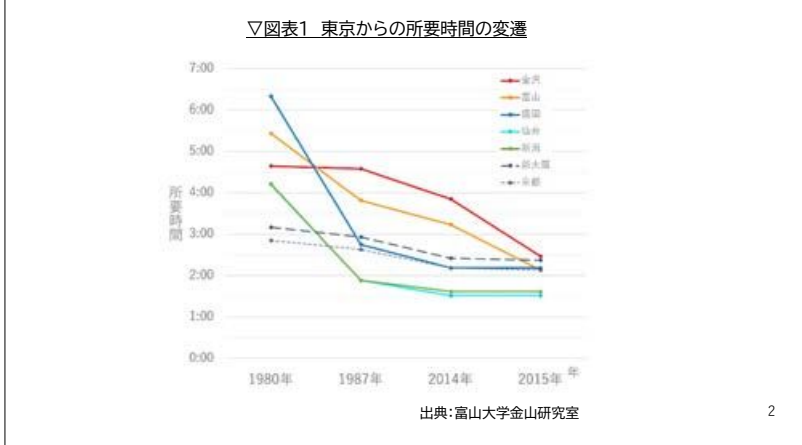
それでは、早速ですが、1つ目のテーマに移りたいと思います。まずは、「強く新しい国土のために、豊予海峡ルートが持つ意義」について、パネリストの皆様からご意見をいただきたいと思えます。パネリストの皆様が考える「強く新しい日本」といった点、または、豊予海峡ルートのメリット等、これまでの事例をもとに色々お話をいただけたらと思います。それでは、金山様お願いします。

### (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

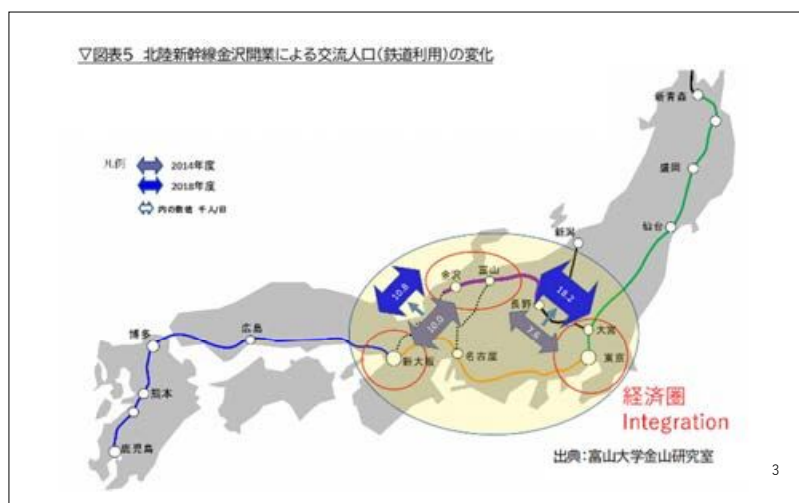


### 【資料1】

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

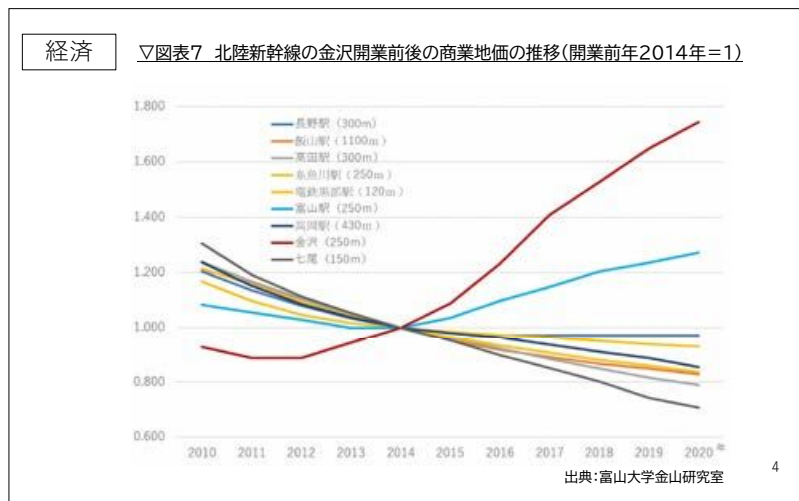
7,600人でしたが、北陸新幹線の開業によって、1万8,000人となりました。もともと、関西の奥座敷と呼ばれていたときの1日1万人の交流人口以上のものが関東との交流で増加したことになり、非常に大きな効果が生まれております。これにより、富山と石川につきましては、大阪圏との繋がりだけでなく、東京との繋がりも極めて強



【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。

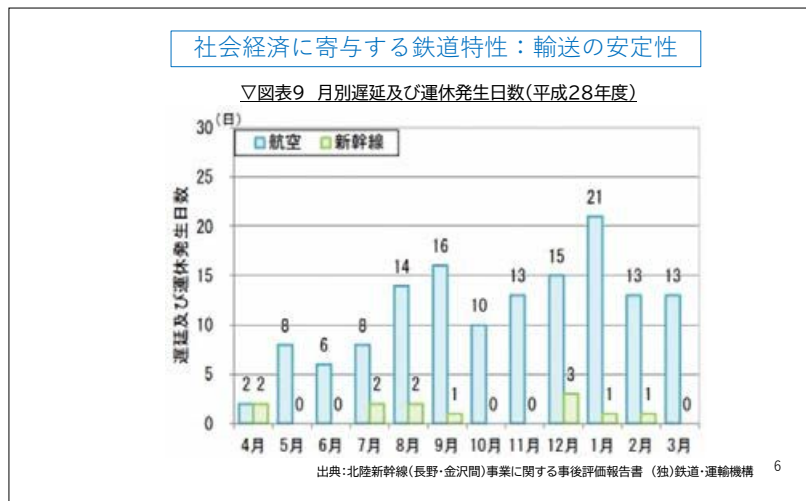


これは税収になります（資料4）。北陸新幹線の開業を境に、富山市、金沢市の税収が明らかに増えております。都市を活性化させるためには、都市経営のしっかりとした収入基盤が必要ですが、税収増の効果も見られます。



【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います（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います（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。

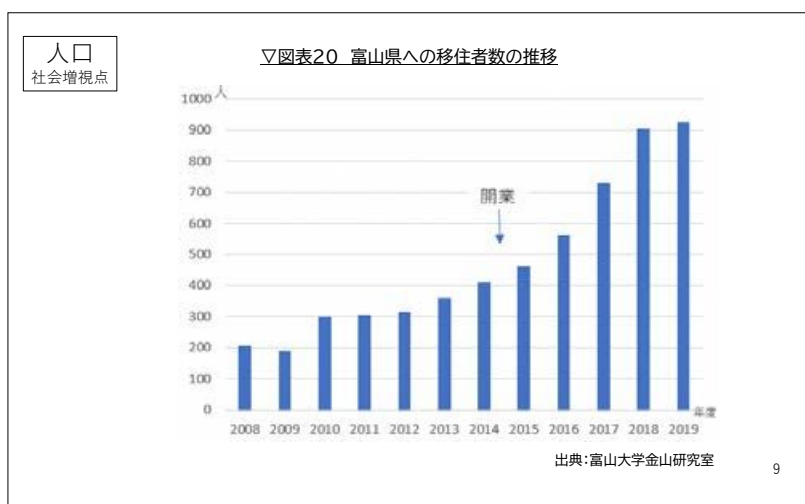


【資料6】



【資料7】

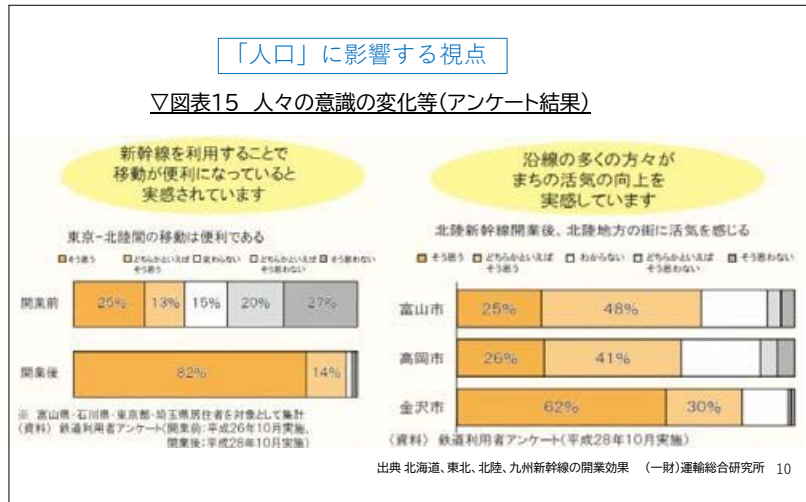
次は、人口の社会増です（資料8）。市町村の相談窓口を通した移住者のデータですが、明らかに大きく増えていることが見て分かります。



【資料8】

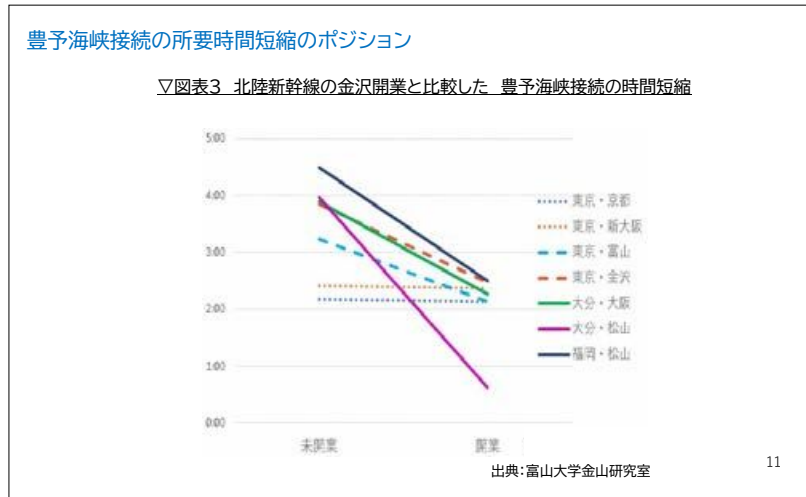


先程、人口が大事だといった話をしましたが、まちの将来が明るくなかったら、そこに住むこと、住み続けることをためらいます。沿線の多くの方がまちの活気を実感しており、人口に影響しうる観点からも、効果が表れていることを再認識する必要があります（資料9）。



【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<sup>1</sup>

### 【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。

<ul style="list-style-type: none"> <li>・大規模インフラ整備が四国を発展させている</li> <li>1つは、災害時のリダンダンシーの確保</li> <li>平成16年台風豪雨災害</li> <li>松山～高松間のJR、高速道路、国道、県道のすべてが不通</li> <li>→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</li> <li>その他</li> <li>・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</li> <li>・第二国土軸構想の実現は日本の生命線</li> </ul>	2
--	---

### 【資料2】

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。

<p>②豊予海峡ルートが持つ意義</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> <li>・四国と東九州の利用価値の飛躍的向上</li> <li>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</li> <li>2400万人に及ぶ大規模な経済圏の誕生</li> <li>九州(1280万人)、四国(370万人)、中国(730万人)</li> <li>・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</li> <li>・第二国土軸の整備は日本没落の危機を救う</li> </ul>	3
--	---

### 【資料3】

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。今年は、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。

(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、CO<sub>2</sub>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・つくりたく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も、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も、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申し上げました。

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。

地の利ということ言えば、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。

**(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。







**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]

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



令和4年3月 大分市



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)、税収(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。



**大分市**  
**豊予海峡ルート調査**

**【2016~2021年】**





# 豊予海峡ルートの実現に向けて

TOWARD THE REALIZATION OF HYOYO CHANNEL ROUTE

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

## 豊予海峡ルートが整備されたら…

地方拠点の形成・強化	九州四国の地方拠点が形成強化され、我が国全体の発展につながります
リダンダンシーの確保	大災害発生時においても交通ネットワークを確保できる複数軸の国土構造が実現します
観光需要の拡大	九州・四国の一体的な観光圏が形成され、外国人観光客の取り込みなど観光需要が拡大します
地域産業の発展	新たな産業育成や企業間の広域連携が誘発され、地域産業の競争力が高まります
地方移住の促進	広域移動が容易な住みやすい地方が実現し、地方への移住・定住が促進されます



## 調査目的

1998年3月に策定された全国総合開発計画「21世紀の国土のグランドデザイン」で示された4つの国土軸構想の一つである「太平洋新国土軸構想」は、中部、近畿、四国、九州、沖縄にまたがり、主に東海（遠州、三河、名古屋、伊勢、志摩）から紀伊半島、淡路、四国、九州中部（熊本、大分）を経て九州西部（長崎、天草）に至る地域を高速道路や高速鉄道などで結ぼうとするものです。

本調査は、そのうち「豊予海峡ルート（大分県佐賀関半島と愛媛県佐田岬半島を隔てる豊予海峡を海底トンネルや橋梁で結ぼうとするもの）」の整備によってもたらされる経済・社会効果等の調査・分析を行い、実現に向けた今後の方策を探ることを目的とします。

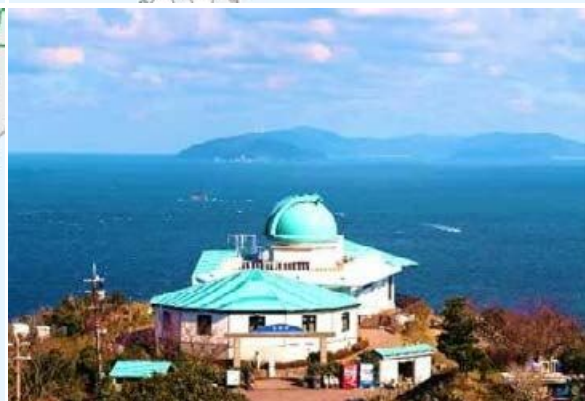
### ❖ 豊予海峡ルートの概要

位置	大分県佐賀関半島～愛媛県佐田岬半島
海峡幅	約14km
最大水深	約180m
鉄道軸の想定	1988年日本鉄道建設団の「地形・地質等に関する調査」により、「トンネルでの建設可能」と報告。1995年から運輸省が経済社会調査を実施
道路軸の想定	1994年に建設省が経済社会調査を実施。1995年に愛媛県、大分県が長大橋に係る基礎的な技術調査を実施。1998年に豊予海峡架橋調査委員会（豊予海峡架橋調査報告書）が「架橋は技術的に可能」と報告

### ❖ これまでの経緯

年度	概要
1965（昭和40）	ワイズマン報告で「第二東西道路構想」提案
1969（昭和44）	新全国総合開発計画（九州・四国連絡新幹線鉄道および九州・四国連絡自動車道の建設構想が明記）
1973（昭和48）	四国新幹線、東九州新幹線等が基本計画線に決定
1993（平成5）	県や経済団体などでつくる豊予海峡ルート推進協議会が設立
1998（平成10）	21世紀の国土のグランドデザイン閣議決定/「多軸型国土形成」を提唱
2008（平成20）	国土形成計画が閣議決定（湾口部や海峡部などを連絡するプロジェクトは長期的視点から取組む）
2015（平成27）	国土形成計画が閣議決定（対流促進型国土形成の実現に向けコンパクト+ネットワークの形成を提言）

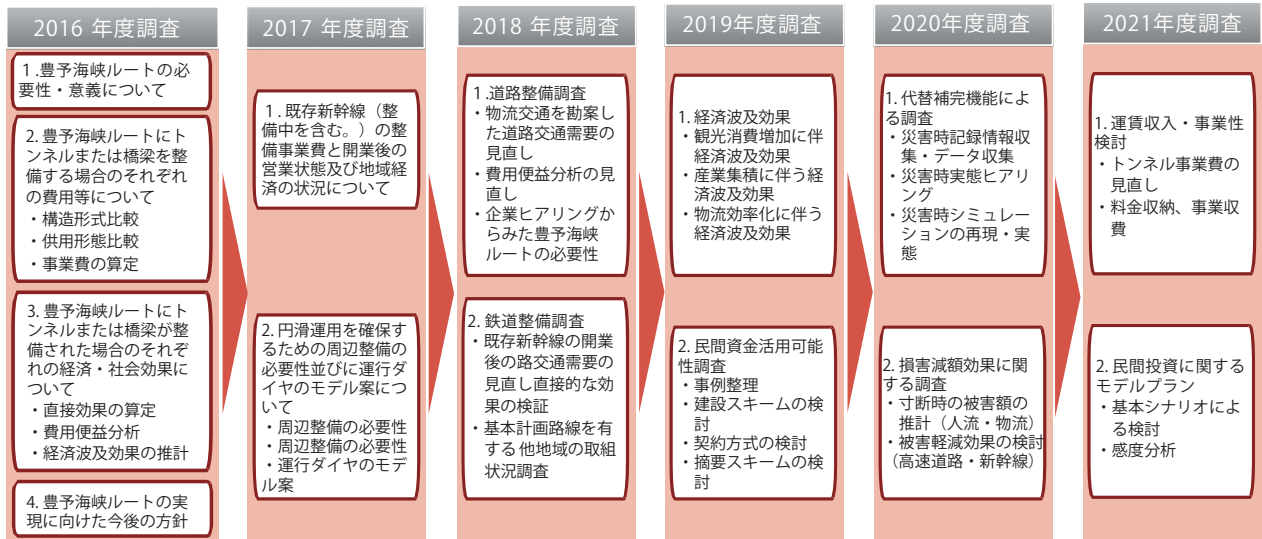
### ❖ 国土レベル・広域圏レベルの必要性の視点



# 調査の流れ

大分市は、2016年度より毎年、豊予海峡ルート調査業務を実施し、鉄道、道路の両案について、整備計画や整備効果等の技術的な検討や見える化を行い、機運の醸成に役立てています。下記のとおり様々な効果を確認しています。

## 各年度の調査項目



## 主な検討項目と結果概要

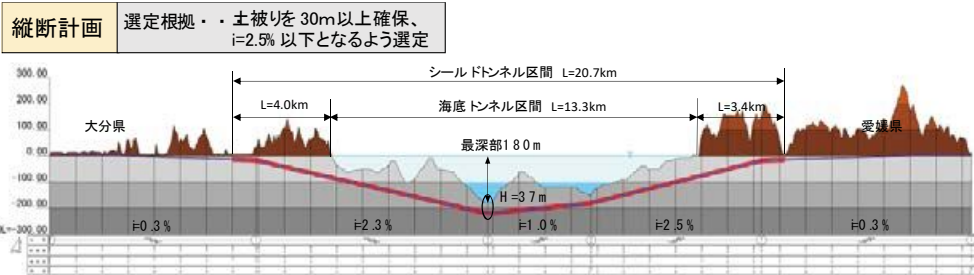
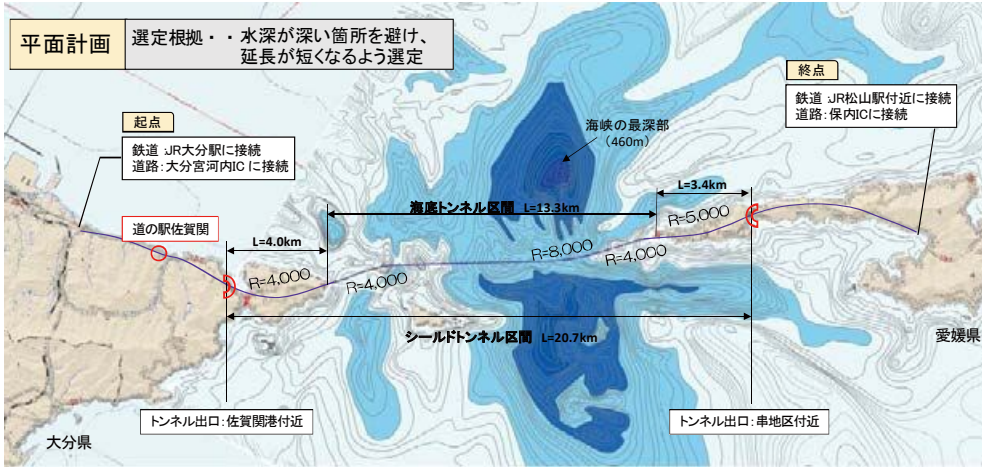
主な検討項目		結果概要（一例）		
		鉄道（新幹線）	道路（高速道路）	（説明P）
整備計画	概算事業費	（大分～松山駅：複線時） トンネル 9,630 億円 橋梁 1兆8,070 億円	（宮河内～保内IC：2車線時） トンネル 6,900 億円 橋梁 1兆2,830 億円	→4p
	需要予測	人流：18,046人/日	人流：11,064人/日 物流：7,114台/日	→5p
整備効果	時間短縮	大分-大阪間：98分短縮等	大分-大阪間：98分短縮等	—
	費用便益分析	B/C=1.19	B/C=1.27	→6p
	単年度便益	457億円/年 （利用者便益・供給者便益）	484億円/年 （走行時間短縮便益・走行経費削減便益）	→6p
経済波及効果	観光消費増加	（鉄道・道路併用案）全国673億円/年		→7p
	産業集積効果	（鉄道・道路併用案）全国281億円/年		→7p
	物流効率化効果	—	全国160億円/年	→7p
リダンダンシー効果 （H30西日本豪雨災害時の影響を豊予の有無別に試算し比較）		（鉄道・道路併用案） （旅客：九州-九州以外）24.6億円の効果（物流：九州-九州以外）216億円の効果		→8p
料金収入・事業化検討		（道路2車案）トンネル 3,903億円 普通車10,500円 料金357億円/年収入 15年で借入金を全て償還し黒字化		→9p
民間投資に関するモデルプラン		（道路2車案）出資率1%・10%・30%共にNPV、IRRで評価し、すべてのシナリオで民間投資可能		→10p



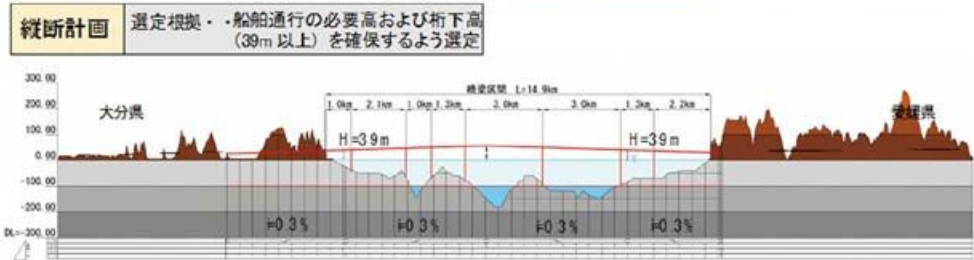
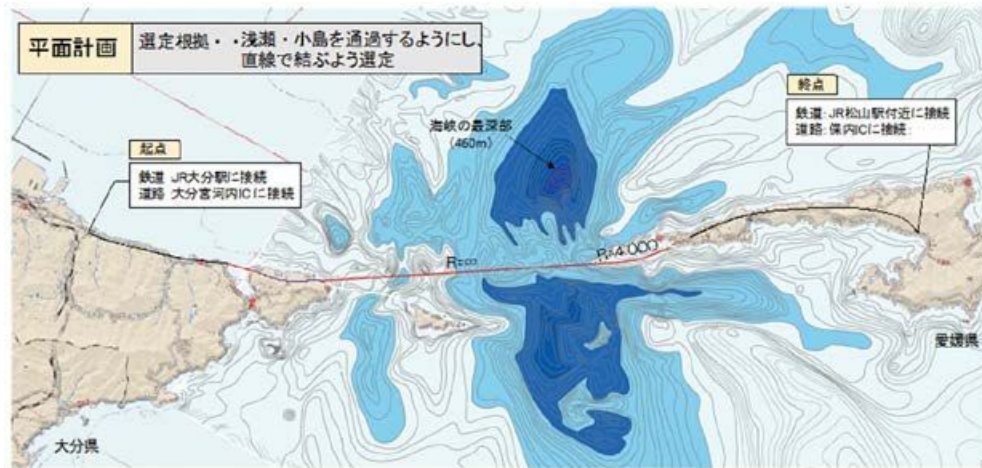
# ルートのご検討



## トンネル案



## 橋梁案



# 概算事業費の算定

事業費の観点からは、橋梁案に比べてトンネル案の方が優位になります。

## トンネル案



延長146.0km

概算事業費	新幹線単線	6,860億円	新幹線複線	9,630億円
-------	-------	---------	-------	---------



延長76.3km

概算事業費	高速道路2車線	6,900億円	高速道路4車線	1兆590億円
-------	---------	---------	---------	---------



概算事業費	新幹線複線 + 高速道路2車線	1兆6,530億円	新幹線複線 + 高速道路4車線	2兆220億円
-------	-----------------	-----------	-----------------	---------

## 橋梁案



延長146.0km

概算事業費	新幹線複線	1兆8,070億円	※橋長が長大で、安定上橋梁幅員が必要となるため単線は想定していない	
-------	-------	-----------	-----------------------------------	--



延長77.4km

概算事業費	高速道路2車線	1兆2,830億円	高速道路4車線	1兆8,150億円
-------	---------	-----------	---------	-----------



概算事業費	新幹線複線高速道路2車線併用	2兆5,180億円	新幹線複線高速道路4車線併用	3兆2,410億円
-------	----------------	-----------	----------------	-----------

### 【単価設定】

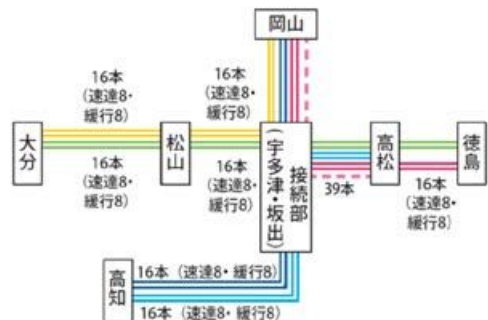
- 海峡部(トンネル)：鉄道案(起動、電気系統、その他工事費)は、九州新幹線の工事費単価を参考  
道路案は首都高中央環状線の新宿線の工事費単価を参考
- 海峡部(橋梁)：日本の長大橋(明石海峡大橋等)の工事費単価を参考に推計
- 陸上部：鉄道案は九州新幹線の工事費単価を参考
- 陸上部：道路案は南九州西周り自動車道(4車)や九州中央自動車道(2車)の工事費単価を参考

※トンネル案(鉄道)のみ2017年度に延長等設計見直し(その他は2016年度検討時の延長)

## 需要予測における前提条件

予測年次	2040年 供用開始	
ルート	鉄道	大分駅～松山駅
	道路	大分市(大分宮河内IC)～八幡浜市(保内IC)
鉄道ネットワーク(整備を前提)	<ul style="list-style-type: none"> <li>九州新幹線(武雄温泉～長崎)</li> <li>リニア中央新幹線(品川～大阪)</li> <li>四国新幹線(徳島～高松～松山、岡山～高知)</li> <li>東九州新幹線(小倉～鹿児島中央)</li> </ul>	
道路ネットワーク(整備を前提)	<ul style="list-style-type: none"> <li>中九州横断道路(大分～熊本)</li> <li>九州中央自動車道(熊本～宮崎)</li> <li>東九州自動車道(北九州～鹿児島)</li> </ul>	

### 【鉄道(新幹線)の運行本数設定】



出典：四国における抜本的高速化に関する基礎調査(2014年3月)

大分市豊予海峡ルート調査業務《概要版》



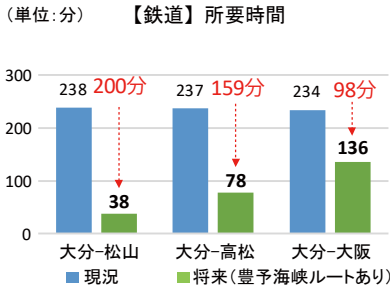
## 旅客需要予測



### 主要区間における所要時間の変化

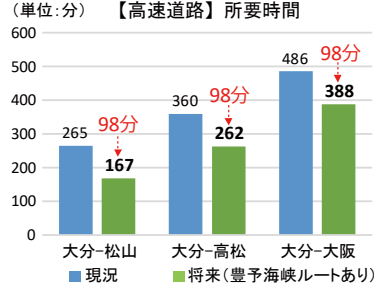
豊予海峡ルート整備時における主要区間の時間短縮を語を以下に示す。

#### 【主要区間における時間短縮効果（新幹線）】



※現況について、大分-松山間はフェリー+在来線の利用を想定  
他は新幹線（岡山駅経由）+在来線の利用を想定

#### 【主要区間における時間短縮効果（高速道路）】



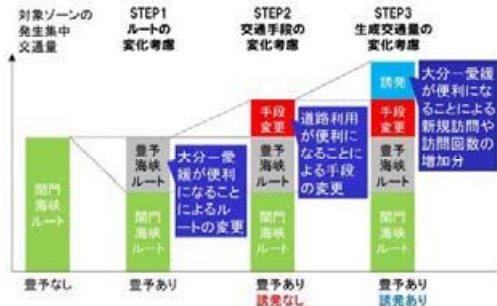
※現況はフェリー（佐賀関～三崎）の利用を想定



### 需要予測の方法

「鉄道需要分析手法に関するテクニカルレポート（国土交通省、2016年7月）」の需要予測手法と整合したアクセシビリティ向上による誘発需要を考慮して需要予測を行いました。

#### 【道路整備の場合のイメージ】



### 推計結果

豊予海峡ルートを利用する人数は、新幹線の場合18,046人/日、高速道路の場合11,064人/日と推計しました。

#### 【豊予海峡ルートの利用者数】



## 物流需要予測



### 需要予測の方法

2015年物流センサスを基に、豊予海峡ルートの整備により、輸送手段が道路を利用したトラック輸送に転換可能な物流品目を抽出し、「手段転換」と「ルート転換」が見込まれる物流として需要予測を行いました。



### 推計結果

豊予海峡ルートを利用する物流量は、19,577千トン/年(車両に換算して7,114台/日)と推計しました。

#### 【物流利用量推計】



## 費用便益分析 (B/C)

費用便益分析（以下B/C）は、事業実施によって発現する多種多様な効果のうち、貨幣換算の手法が比較的  
確立されている効果を対象に便益計測した上で、事業における建設投資額等の費用と比較するものであり、社会的な視点  
からの事業効率を評価する指標のひとつです。

B/C、B（総便益）のC（総費用）に対する相対的な大きさを表すものであり、この数値が大きいくほど社会的に見て、効  
率的な事業と評価することができます。評価期間は、50年とし社会的割引率等を考慮して算定しました。

※社会的割引率とは、同じ財の現在と将来の交換比率で、時間軸上の価値を補正するものです。

### 鉄道整備 [大分駅～松山駅]

#### 【便益】

単年度便益		(単位：億円/年)	(単位：億円)	
トンネル案	新幹線単線	旅客	457	総便益 (50年均一)
				※残存価値を含む 23,800

#### 【費用】

		(単位：億円)		(単位：億円)
トンネル案	新幹線単線	整備費用	車両更新費用	総費用
		6,860	360	7,220

#### 【費用便益分析 (B/C)】

		(単位：億円)		(単位：億円)
トンネル案	新幹線単線	総便益 (割引後)	総費用 (割引後)	B/C
		4,039	3,391	※社会的割引率4%で計算 1.19

### 道路整備 [大分市（大分宮河内IC）～八幡浜市（保内IC）]

#### 【便益】

単年度便益		(単位：億円)			(単位：億円)	
トンネル案	高速道路2車線	旅客	物流	合計	総便益 (50年均一)	
		200	284	484	24,892	※残存価値を含む

#### 【費用】

		(単位：億円)
トンネル案	高速道路2車線	整備費用 (総費用)
		6,900

#### 【費用便益分析 (B/C)】

		(単位：億円)		(単位：億円)
トンネル案	高速道路2車線	総便益 (割引後)	総費用 (割引後)	B/C
		4,255	3,361	※社会的割引率4%で計算 1.27



## 経済波及効果の推計



### 観光消費増加に伴う経済波及効果 ※新幹線・高速道路併用案で算出

観光面では、観光消費額の増加（商業・サービス業（宿泊等）の消費額増加）や、観光産業の活性化に伴う地域活性化（雇用増加を商業サービス業の付加価値額（GPD）増加で除いたもの）の数値を基に、産業連関分析を実施した。



### 産業集積に伴う経済波及効果 ※新幹線・高速道路併用案で算出

大分県（大分市）や愛媛県（松山市）への新駅設置による産業の集積効果を反映し、県内生産額を算定し、その数値を基に産業連関分析を実施した。

新幹線の駅設置による集積効果は、北陸新幹線の長野駅（H9.10に長野駅まで開通）の事例を参照する。

北陸新幹線全線開通の効果（H27.3）の効果として、長野市における開通前後の従業者数を比較した結果、開業前の従業者数（H24）を1.000とすると、開業後（H28）は1.023となった。全国値が1.019であるため、差分の0.004を新幹線の開通に伴う産業集積効果と設定した。



### 物流効率化に伴う経済波及効果 ※高速案のみに適用

道路整備に伴う時間短縮効果により、輸送時間が短縮され、物流コストの減少が期待される。そのコスト減に対応した生産拡大を行うものと想定した場合の経済波及効果を算定する。

時間短縮便益（物流）に産業連関表から算出した雇用者所得率（雇用者所得／粗付加価値）を乗じて、家計調査から算出した実支出／実収入の比率を乗じて、家計消費額を算出する。

この数字を産業連関表に投入し、経済波及効果を算定する。

#### 【経済波及効果推計結果】

（単位：億円／年）

	観光消費 ※新幹線・高速道路併用案で算出	産業集積 ※新幹線・高速道路併用案で算出	物流効率化 ※高速案のみに適用	合計
大分県	52.0	187.0	14.0	253.0
九州地方	340.0	—	41.5	381.5
愛媛県	49.0	94.0	7.8	150.8
四国地方	140.0	—	30.2	170.2
全国	673.0	281.0	160.0	1,114.0



# リダンダンシー効果

## 【調査概要】

本年度は平成30年7月に発生した西日本豪雨の災害を想定し、豊予海峡ルートが整備されない状況と整備後の災害による損失と、豊予海峡ルートの整備に伴うリダンダンシーの効果について調査を実施した。

災害シミュレーションでは推計が難しい災害発生時の実際の行動変化を、JR・ネクスコ・フェリー会社等にヒアリングを行い、予め行動変化を把握した上で推計し、評価・検証を行った。

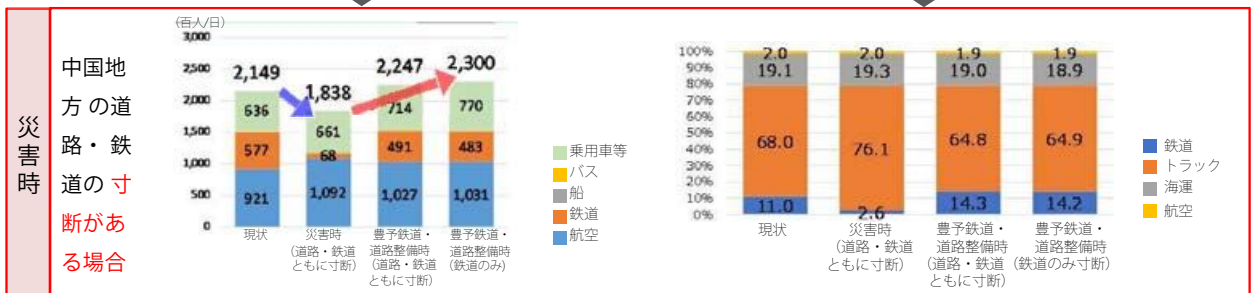
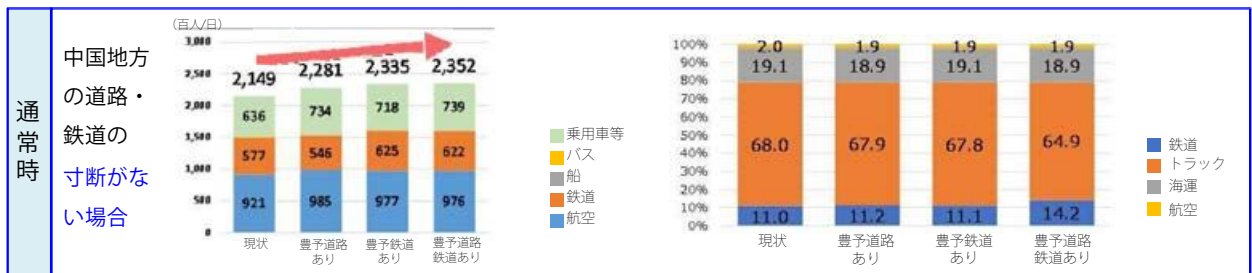
今回の試算では、旅客については災害発生による行動取止め等による損失額を、物流については交通コストが増加することによる損失額に絞って検討した。



## 旅客・物流需要の変化

【旅客（九州－九州以外間）】

【物流（九州－九州以外間）】



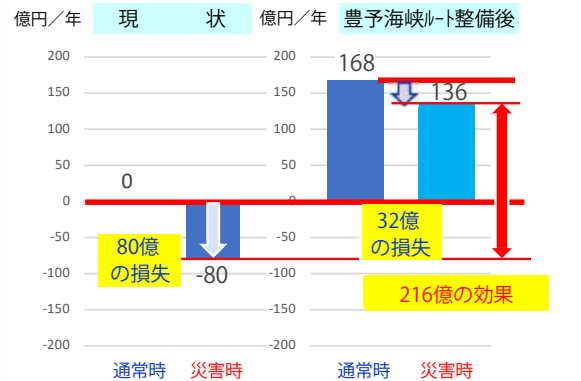
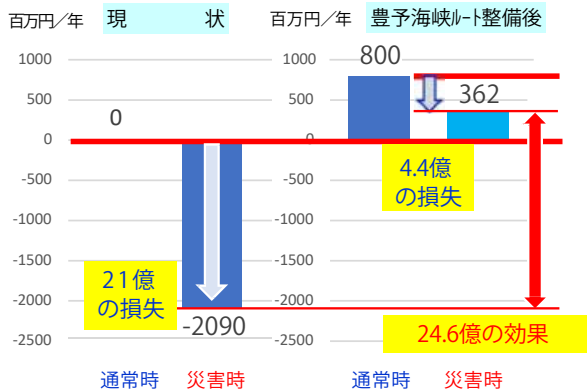
## 損失減少効果

【旅客（九州－九州以外間）】

【物流（九州－九州以外間）】

災害時に旅客量が減少（行動取止め等）することを勘案し、その時の経済損失と豊予海峡ルートを整備した場合の損失減少効果を推計

災害時に道路や交通が寸断されアクセス性が悪くても、目的地まで迂回や交通手段を変えて到達すること前提に、交通コストの増加分を損失とし、豊予海峡ルートの整備による損失減少額効果を推計



【想定した災害による交通遮断】  
中国地方の土砂災害により交通インフラが寸断（高速道路5日間、新幹線13日間）

【想定した災害による交通遮断】  
中国地方の土砂災害により交通インフラが寸断（高速道路5日間、JR貨物89日間）



## 運賃収入・事業性の検討



### 整備シナリオの設定

過年度調査結果を踏まえ、コスト面や技術的側面の実現可能性を考慮し、道路案（トンネル構造）を整備シナリオとして設定する。



### 【検討イメージ】



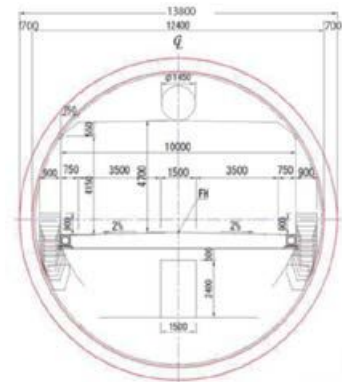
### トンネル事業費の見直し

算定に用いるトンネル部の事業費は、最新事例からみて見直したものをを用いる。

豊予海峡のシールドトンネル対象区間21.2kmを2工区に分割し10.6kmをシールドマシン1基で施工する工事を想定し、最新の単価等を基に概略積算した。

	海峡部距離	単価	事業費
2018年検討時	21.2km	216億円/km	4,580億円
2022年検討時	21.2km	184億円/km	3,903億円

### 【断面イメージ】



## 料金収入・事業性の検討



### 料金収納

フェリーを利用する場合と比較し、所要時間の短縮や待ち時間解消を考慮した上で、現行のフェリー運賃よりも低い料金設定とした。

その上で、利用想定交通量（8,856台/日）を勘案して、料金収入は年間357億円に設定した。

#### 【料金】

現状のフェリー料金を基に

車種	料金
普通車	10,500 円
小型・中型貨物車	
大型貨物車	17,500 円

※普通車料金は、平均乗車人数2.5人と仮定し、フェリー料金より普通車+同乗者1.5人料金

#### 【需要】

(需要予測結果)

	推計値
旅客	4,356 人/日
物流	7,114 台/日

※過年度調査より誘発需要を考慮しない場合

(交通量推計値)

車種	交通量
普通車	1,742 台/日
小型・中型貨物車	6,403 台/日
大型貨物車	711 台/日
合計	8,856 台/日

#### 【料金収入】

車種	料金(円)	交通量(台)	料金収入	
			1日(千円)	年間(億円)
普通車	10,500	1,742	18,291	67
小型・中型貨物車		6,403	67,227	245
大型貨物車	17,500	711	12,450	45
合計	—	8,856	97,968	357

# 民間投資に関するモデルプラン

民間事業者が事業主体となる場合のモデルプランを設定し、キャッシュフロー分析を行い、民間による本事業への投資可能性を検討した。

## 基本シナリオ

### 【基本条件】

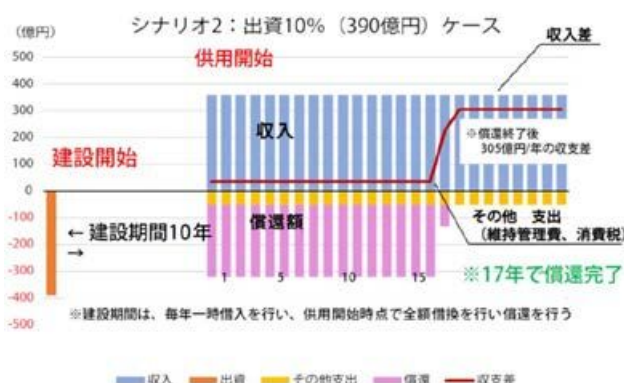
<ul style="list-style-type: none"> <li>■基本条件 事業費：3,903億円（2車線）</li> <li>■出資比率 シナリオを3パターン設定</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■収入・支出（2車線） 料金収入：357億円/年 支出：借入金の償還元利金 維持管理費：21億円/年 消費税申告額：31億円/年</li> </ul>
--	--

シナリオ	シナリオ1： 出資1%ケース	シナリオ2： 出資10%ケース	シナリオ3： 出資30%ケース
基本条件	事業費：3,903億円 収入：357億円/年		
資金調達	出資：1% (39億円) 借入：99% (3,864億円)	出資：10% (390億円) 借入：90% (3,513億円)	出資：30% (1,171億円) 借入：70% (2,732億円)
備考	道路運送法の適用を想定したもの		

### 【キャッシュフロー分析の計算条件】

- ・工事期間10年間は一時借入を行い、借入金の償還は供用開始後から開始
- ・借入は、15年償還、金利1.6%と設定
- ・各年度の収入10%を利益（内部留保、配当原資）として確保し、それ以外は繰上償還
- ・法人税は考慮しない

※償還年数は、供用後に借入金を全て償還できる年数（収入の10%を内部留保とし、残りは繰上償還）  
10%内部留保は、損失補てん引当金として積立てる



### 【評価指標】

- ・上記のシナリオ毎に、民間の投資判断指標として、次の2指標を試算した。

<p>①NPV（正味現在価値） ※割引率4%で算定  <math>NPV = \text{将来発生するキャッシュフローの現在価値の合計額} - \text{初期投資額}</math>  <math>NPV &gt; 0 \rightarrow \text{投資すべき}</math>  <math>NPV &lt; 0 \rightarrow \text{投資すべきでない}</math>  <math>NPV = 0 \rightarrow \text{投資しても企業価値は不変}</math></p>	<p>②IRR（内部収益率）              IRRは、NPV（正味現在価値）がゼロになる割引率  <math>\text{内部収益率} &gt; \text{割引率} \rightarrow \text{投資すべき}</math>  <math>\text{内部収益率} &lt; \text{割引率} \rightarrow \text{投資すべきでない}</math>  <math>\text{内部収益率} = \text{割引率} \rightarrow \text{投資しても企業価値は不変}</math>              ※プロジェクトを実施する国、期間、規模により判断基準は異なるが、一般的に実施判断の目安が10%強の水準といわれている</p>
--	--

### 【分析結果】

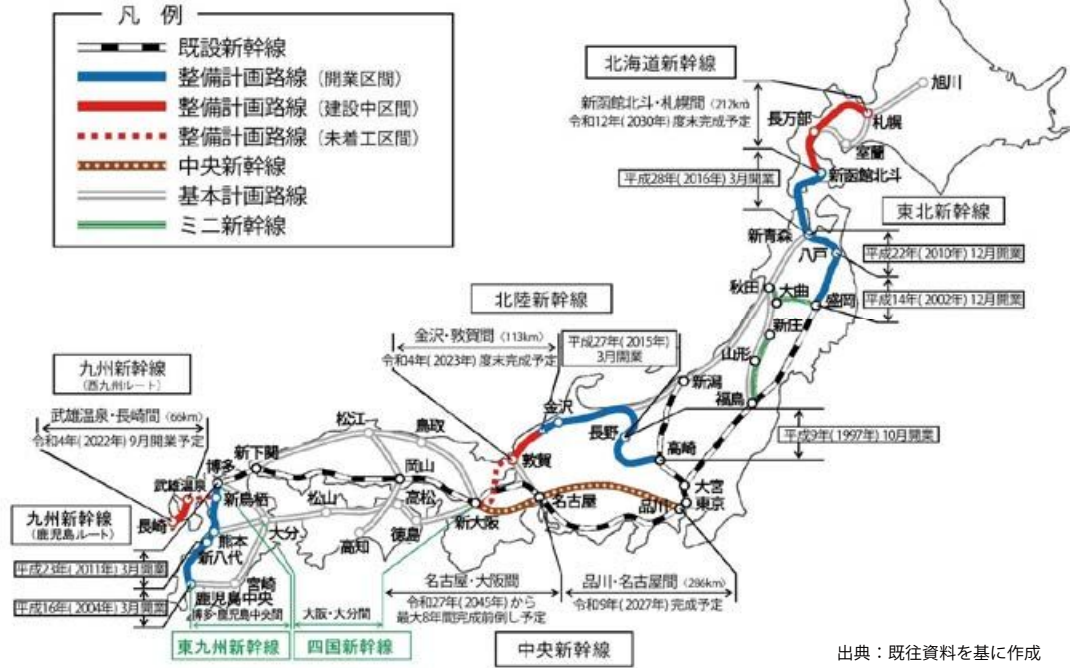
- ・上記の条件に基づいてNPV、IRRを算定した結果、全てのシナリオで民間投資が可能であると考えられる。
- ・算定結果を次頁に示す。



# 豊予海峡ルートを実現するために

- 豊予海峡ルートの必要性和重要性を共有・発信できるよう、機運の醸成を図ります。
- 整備計画路線への格上げを目指し、国政レベルでの議論の俎上に載せられるように、四国新幹線・東九州新幹線の一体的な要望を続けます。
- 広域交流・地域活性化や防災の向上に向けて、道路ネットワークを構築します。

## 【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）】



【発行】大分市企画部企画課 大分市HPで

TEL 097 - 537 - 5603

# 資料

---

シンポジウムプログラム

---

チラシ

---

参加者アンケート

---

アンケート結果

---

東京会場の様子

---

大分サテライト会場の様子

---



～ 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シンポジウム

### 《プログラム》

日時：令和4年5月30日（月） 13時30分～16時  
会場：ザ・キャピトルホテル東急 1階 大宴会場「鳳凰」  
大分サテライト会場  
主催：大分市 後援：大分県  
愛媛県  
(公社) 日本青年会議所  
豊予海峡ルート推進協議会

#### 13:30 【開会】

開会挨拶 大分市長 佐藤 樹一郎  
来賓挨拶

#### 14:00 【第1部 基調講演】

##### 基調講演

演題：『レジリエントな国土の創造を目指して』  
講師：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）

～～～休憩（10分間）～～～

#### 14:35 【第2部 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

#### 16:00 閉会

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 推進シンポジウム



**2022.5.30** (月)  
13:30~16:00 (開場 13:00)

**東京会場** ザ・キャピトルホテル東急  
1階 大宴会場「鳳凰」  
(東京都千代田区永田町2-10-3)

**大分サテライト会場** J:COMホルトホール大分  
3階「大会議室」  
(大分市金池南1-5-1)

参加費無料 (要申込み)

<b>東京会場</b>  先着100名	<b>大分サテライト会場</b>  先着100名	<b>WEB視聴</b>  先着100名
---------------------------	--------------------------------	----------------------------

申込期間: 2022.4.18(月)~5.18(水)

## プログラム

13:30 開会 開会挨拶・来賓挨拶

14:00 第1部 基調講演



「レジリエントな  
国土の創造を目指して」

【講師】奥野 信宏氏  
名古屋市センター長  
前 国土交通省 国土審議会 会長

(休憩)

14:35 第2部 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 啓勤氏  
一般社団法人 八代青年会議所

## 〈パネリスト〉



大石 久和氏  
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 洋一氏  
富山大学 教員再生・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



矢田部 龍一氏  
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



橋本 均氏  
大分商工会議所 /  
大分経済同友会



高門 清彦氏  
愛媛県伊方町長



佐藤 樹一郎  
大分市長

16:00 閉会

【主催】: 大分市 【後援】: 大分県・愛媛県・(公社)日本青年会議所・豊予海峡ルート推進協議会



## 豊予海峡ルートについて

豊予海峡ルートの整備は、唯一陸路で結ばれていない九州と四国を繋げることにより、新たな国土軸を形成するものです。

これは、九州・四国において、観光需要の拡大や地域産業の発展に大きな効果をもたらすだけでなく、日本全体のさらなる成長やリダンダンシーの確保にも重要な意義を持ちます。

大分市では、豊予海峡ルートの整備によってもたらされる経済・社会効果の調査や、豊予海峡ルートに関する有識者の意見をまとめた論集の作成など、さまざまな取組を進めています。



大分市から豊予海峡と四国を望む

大分市豊予海峡ルート調査業務の結果や論集については、大分市HPで公開しています。【大分市HP】 [豊予海峡ルートに関する情報](#) 🔍 検索

### 会場案内

**東京会場** ザ・キャピトルホテル東急

**1階 大宴会場「鳳凰」**  
 東京都千代田区  
 永田町2-10-3  
 TEL 03-3503-0109

◆地下鉄千代田線・丸ノ内線「国会議事堂前駅」、銀座線・南北線「溜池山王駅」直結

**大分サテライト会場** J:COMホルトホール大分

**3階「大会議室」**  
 大分市金池南1-5-1  
 TEL 097-576-7555

◆JR「大分駅」から徒歩2分

### 参加方法 ①または②のいずれかの方法によりお申込みください

① 電子申請（二次元コードまたはURLよりお申込みください）

〈東京会場〉

◆プログラムは、東京会場にて行います。  
 【URL】 <https://www.egov-oita.pref.oita.jp/5aULEIOQ>



〈大分サテライト会場〉

◆WEB配信を大画面でご視聴いただけます。  
 【URL】 <https://www.egov-oita.pref.oita.jp/3x5j9zFB>



〈WEB視聴〉

◆後日視聴用のURL等をお送りいたします。  
 【URL】 <https://www.egov-oita.pref.oita.jp/lc6bQNoD>



② FAX（FAX申込書に必要事項を記載の上、大分市企画部企画課まで送信してください） 送信先：097-534-6182



愛媛県伊方町から豊予海峡と九州を望む

### 感染症対策について

- ◆ご来場の方は、入口での検温、アルコール手指消毒、会場内でのマスク着用にご協力ください。発熱のある方は、入場をお断りする場合がございます。ご了承ください。
- ◆東京都又は大分県において新型コロナウイルス感染症による緊急事態宣言が発令されたとき等は、内容の変更や中止をさせていただく場合がございます。

### FAX申込書

職業 (所属団体)	氏名(フリガナ) 例：豊予 太郎 (ホウヨ タロウ)	年齢 例：40代	連絡先 (WEB視聴の場合はメール必須)	参加方法 (東京/大分/WEB)

お問い合わせ 大分市企画部企画課 TEL 097-537-5603 FAX 097-534-6182

## 「豊予海峡ルート推進シンポジウム」参加者アンケート

本日は、シンポジウムにご参加いただき、誠にありがとうございます。  
今後の活動の参考にさせていただくため、以下のアンケートにご協力をお願いします。  
各設問について、該当する項目に「○」や必要事項の記入をお願いします。  
※右記にある2次元コードを読み取り、ご回答いただくことも可能です。



参加者アンケート

**Q1 今回のシンポジウムの前から、豊予海峡ルートの構想があることを知っていましたか。**

※豊予海峡ルート等の海峡部を連絡するプロジェクトは、長期的視点から取り組む方針が示されている。

1.(内容についても)よく知っていた 2.聞いたことはあるが内容は知らなかった 3.知らなかった

**Q2 今回シンポジウムに参加され、豊予海峡ルートの意義・必要性が理解できましたか。**

1.よく理解できた 2.ある程度理解できた 3.理解できなかった

**Q3 豊予海峡ルートについて、あなたはどのように思いますか。**

1.ぜひ進めるべき 2.どちらかといえば進めるべき 3.進める必要はない 4.わからない

**Q4 Q3で「1, 2」(進めるべき)と回答された方にお伺いします。具体的な理由は何ですか。(複数回答可)**

1.日本全体の発展 2.移動時間の短縮 3.交流人口拡大による観光振興・経済活性化  
4.災害時の代替ルートの確保 5.企業立地のサプライチェーンの拡大 6.四国・九州などの魅力向上  
7.その他( )

**Q5 Q3で「3」(必要はない)と回答された方にお伺いします。具体的な理由は何ですか。(複数回答可)**

1.多額の費用が必要 2.他に優先すべき事業がある(具体例: )  
3.既存の交通機関で十分 4.その他( )

**Q6 豊予海峡ルート実現に向けて、課題と思われるものは何ですか。(複数回答可)**

1.地域住民の機運醸成 2.必要性への理解 3.整備のための財源 4.施工技術の向上  
5.周辺自治体の推進体制 6.その他( )

**Q7 本日のシンポジウムに参加されてのご感想、ご意見等を自由にお書きください。**

**Q8 ご自身についてお伺いします。**

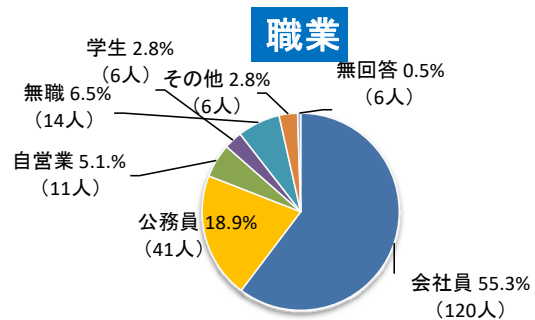
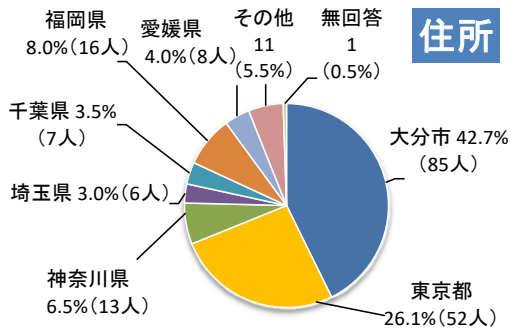
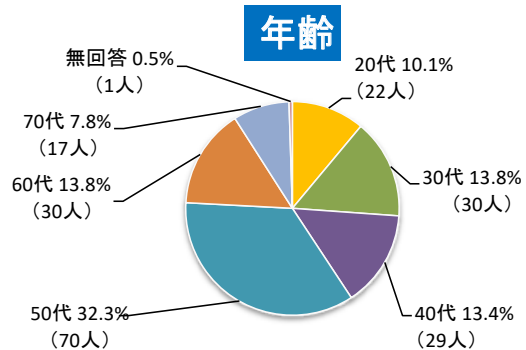
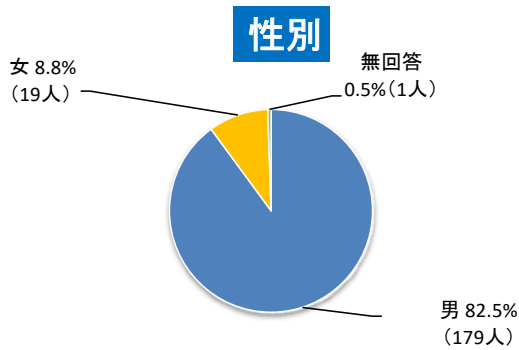
性別	1. 男性	2. 女性	3. その他				
年齢	1. 20歳未満	2. 20代	3. 30代	4. 40代	5. 50代	6. 60代	7. 70才以上
住所	1. ( 都/道/府/県 市/町/村 )						2. その他( )
職業	1. 会社員	2. 公務員	3. 自営業	4. 大学生	5. 高校生	6. 無職	7. その他( )

ご協力ありがとうございました。

大分市企画部企画課

<R4.5.30(月)開催 豊予海峡ルート推進シンポジウム アンケート結果>

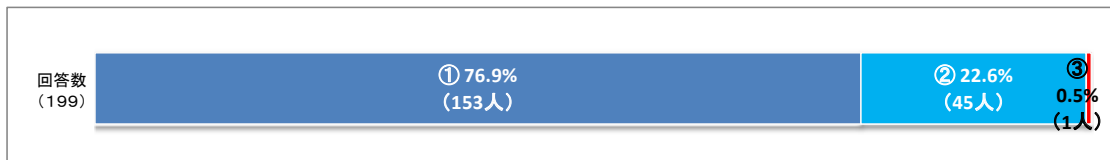
参加者数	301人	回答者数	199人	回答率	66.1%
(内訳) 東京会場	93人	東京会場	90人	東京会場	96.8%
大分サテライト会場	94人	大分サテライト会場	64人	大分サテライト会場	68.1%
WEB視聴	114人	WEB視聴	45人	WEB視聴	39.5%



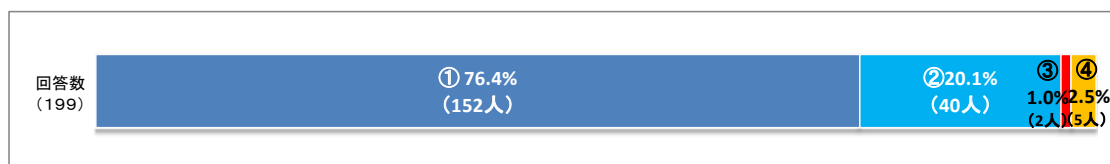
**Q1 今回のシンポジウムの前から、豊予海峡ルートの構想があることを知っていましたか。**  
 ①(内容についても)よく知っていた ②知っていたが内容は知らなかった ③知らなかった



**Q2 今回シンポジウムに参加され、豊予海峡ルートの意義・必要性が理解できましたか。**  
 ①よく理解できた ②ある程度理解できた ③理解できなかった

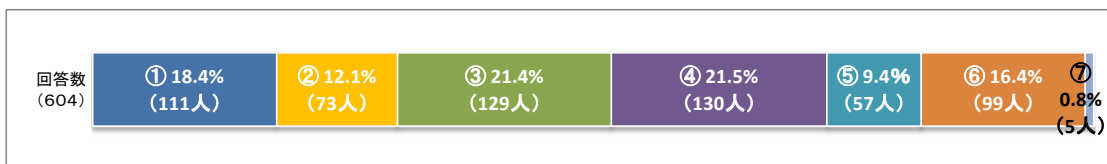


**Q3 豊予海峡ルートについて、あなたはどのように思いますか。**  
 ①ぜひ進めるべき ②どちらかといえば進めるべき ③進める必要はない ④わからない



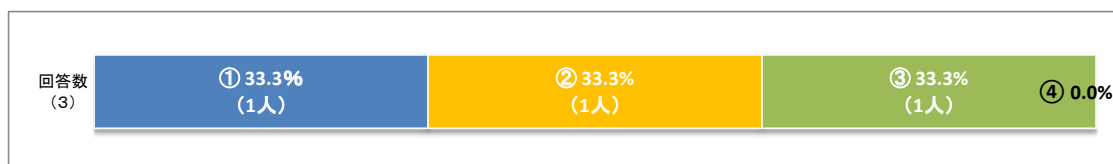
**Q4 Q3で「①, ②」(進めるべき)とお答えした方にお伺いします。具体的な理由は何ですか。(複数回答可)**

- ①日本全体の発展 ②移動時間の短縮 ③交流人口拡大による観光振興・経済活性化  
④災害時の代替ルートの確保 ⑤企業立地のサプライチェーンの拡大 ⑥四国・九州などの魅力向上  
⑦その他(※下記参照)



**Q5 Q3で「③」(必要はない)とお答えした方にお伺いします。具体的な理由は何ですか。(複数回答可)**

- ①多額の費用が必要 ②他に優先すべき事業がある(具体例:※下記参照)  
③既存の交通機関で十分 ④その他



**Q6 豊予海峡ルート実現に向けて、課題と思われるものは何ですか。(複数回答可)**

- ①地域住民の機運醸成 ②必要性への理解 ③整備のための財源 ④施工技術の向上 ⑤周辺自治体の推進体制  
⑥その他(※下記参照)



**Q4 ⑦その他意見**

- ・1～6の達成による総合的な見地から
- ・ビックプロジェクトの実行
- ・豊予海峡ルートのうち、鉄道部分に関して特に必要性を感じます。理由:新幹線及び在来線と地方空港・航空を組み合わせることで、全国の地方同士間の交流を創り出していく必要があるため。地方同士の結びつきを図ると大都市に拠点を移さなくても地方でビジネスや仕事・生活できるようになり、大都市一極集中の是正につながる。
- ・次世代のため、唯一陸路で繋がっていない九州と四国を繋ぐべき。

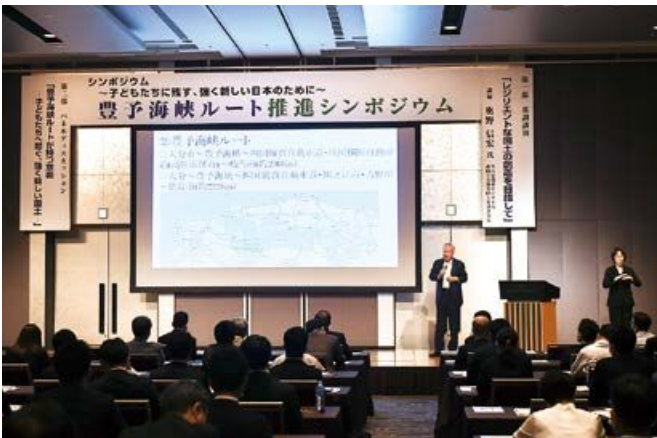
**Q5 ②他に優先すべき事業がある(具体例)**

- ・まずは大分市の道路状況の改善

**Q6 ⑥その他意見**

- ・人口増加
- ・安全・安心なハード整備
- ・リーダーの高齢化
- ・鉄道と道路を一体的に建設することで建設・維持管理費を効率化すべき。一体整備出来る考え方や制度を創る。鉄道部分は、まず在来線をつなげ、後から新幹線を在来線と並列で造る、など、新規鉄道建設を積極的に建設出来る考え方や制度を提唱していく。そして、今後は「地方→大都市圏」よりも「地方—地方」間のつながりを創り出す考え方を全国的に共有し全国的に(鉄道も含めた)交通インフラ全般を造り直す基礎にしていく事
- ・国等の支援体制
- ・人口減少に関連した事項への課題
- ・整備可否判断のための事業評価の枠組み改善(B/C至上主義)及びインフラ整備のため公的投資に対する広い国民理解の醸成、高速鉄道整備に対するイコールフットingの推進
- ・地元及び日本全体の機運醸成
- ・起爆剤となるような存在(指原莉乃さんのような芸能人やニータンのようなマスコット等)、市民・経済界・自治体が一致してインフラ整備の最優先と考えること。
- ・分かりやすい伝え方

## 東京会場の様子



## 東京会場の様子



## 大分サテライト会場の様子



ご視聴いただき  
ありがとうございました。

MEMO

A series of horizontal dashed lines for writing.



MEMO

A series of horizontal dashed lines for writing.

MEMO

A series of horizontal dashed lines for writing.

## 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

E-Mail : [kikaku@city.oita.oita.jp](mailto:kikaku@city.oita.oita.jp)

URL : <http://www.city.oita.oita.jp>

令和4年10月作成

