

大分の経済界と豊予海峡ルート —一次の世代とつくる夢—



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

橋本 均

インタビュアー
大分市副市長 木原 正智

1. 大分の経済界の動き

—木原:大分市副市長の木原です。本日はよろしくお願ひいたします。

さて、豊予海峡ルートに関する最近の経済界の動きについて、2021年8月に日本青年会議所が大分市と共催で「豊予海峡ルートの実現をめざして」と題し国土強靱化に関するシンポジウムを開催しています。民間の経済団体では、このような活動は近年なかったように感じます。最近の動きについて教えて頂けますでしょうか。

橋本:新型コロナウイルス感染症の影響でこの2年間は活動しようにもできない時期だったので、それ以前の活動からお話します。

大分市が豊予海峡ルートに力を入れ始めたのは2016年だったと思います。それを受けて2016年度にまず、大分商工会議所の地域振興委員会が松山商工会議所を訪問しました。過去に一度機運が盛り上がった時期がありましたが、改めて豊予海峡ルートの事を、松山商工会議所はどう考えているのか尋ねに行っただけです。我々の認識としては、元々愛媛から大分への観光客は多く、私の会社の大分マリーンパレス水族館「うみたまご」にも愛媛からのお客が大勢いらっしゃるので、恐らく松山商工会議所からも豊予海峡を繋ごうという話の賛同が得られると思っていたのですが、現実には逆で、反応が全くなかったのです。「何のこと言っているの?」とか「大分と繋いで意

味があるの?」とか、さらには、ちょうどその頃愛媛県は四国新幹線の誘致活動を積極的に行っている時期だったので、「こんなときに変な茶々を入れるな」という反応だったのです。なぜ大分に関心がないのかなと思ったのですが、よく考えると、昔から大分と親しく交流して理解があるのは南予の人なのです。松山市を中心とした中予、さらには新居浜市などの東予の地域は主に関西の方を向いていて九州にはあまり関心がないというのがその時はっきり分かったのです。愛媛に対する私たちの従来からのイメージとはかなり違うなと改めて思いました。それならばという事で、改めて、「大分と繋がるとたくさんのいい事があります」ということを原点に戻って説明したら、急に話が盛り上がり、結果とても充実した議論ができました。そのような経験からみると豊予海峡ルートという話は、多くの愛媛の皆さんには全く新しいテーマなのです。

この経験から、将来への新しい話題として、改めて豊予海峡ルートのアピールを愛媛県全体に対してしないといけないと感じましたので、同様の経済団体である大分経済同友会も動けないかと考えました。大分経済同友会は、大分・福岡・山口・広島・愛媛の経済同友会で「西瀬戸経済同友会交流懇談会」という会を輪番制で毎年開催して情報交換を行っています。その関係で以前から愛媛との交流はあったのですが、それとは別に隣県同士の同友会の交流会として現在は、宮崎、熊本と個別に交流懇談会を行っています。それと同じように隣県である大分と愛媛という個別

の交流懇談会を、新しく始めてもいいのではないかという考えから経済同友会も動き始めたわけです。まさに愛媛経済同友会と大分経済同友会が密接な関係になる一つのテーマとして、豊予海峡ルートの議論を愛媛と行おうと思って活動をしていました。「では次に」というところで、新型コロナウイルス感染症が広がってしまったのです。いわば、こちらからボールを投げたところまではいったのですが、その後2年間活動できていない状況です。コロナが終息すれば、愛媛との交流を深めるテーマとして改めて提案していかなければと思います。

大分商工会議所でも、今年度も地域振興委員会の大きなテーマとして、愛媛を再訪する計画はあったのですが、これもコロナのために活動が一步も進んでいないというのが実情です。ただ、今後の計画としては継続していますので本格的な活動はこれからです。

2. 大分の経済界にとってのメリット

——木原：次に、大分県商工会議所が2021年10月に大分県へ提出した要望書の中に「太平洋新国土軸構想及び豊予海峡ルートの実現について」という項目があります。そこで、お伺いしますが、豊予海峡ルートは、大分の経済界にとって、どのようなメリットがあると考えられているのでしょうか。

橋本：経済界としてのメリットの前に、まずは国土形成上の問題があると思います。日本青年会議所が2021年8月にシンポジウムを開催する際、私のところに来ていただいたので、色々アドバイスをさせていただきました。なぜ東京にある日本青年会議所が豊予海峡ルートに注目したのかというと、広く日本を俯瞰して見た時に、豊予海峡ルートがないために全国の周遊ルートが完成していないのが明確に分かるわけです。だから、豊予海峡ルートは繋がらないといけなという発想に当然なると思うのです。逆に言うと、どうして今まで繋がっていないのかと不思議に思うくらいに、豊予海峡ルートを繋ぐという発想は当たり前

のことだと思います。

ここから経済に与える影響の話になります。この豊予海峡ルートが出来ることによって、大分から愛媛に行って、今治、それからしまなみ海道を通じて広島尾道からまた九州に戻るといった一つの小さな円ができます。そして、その次には、愛媛から香川の坂出に行って、瀬戸大橋を通過して岡山の児島から九州に戻るといった中規模の円の循環ルートができます。それから一番大きいルートは、香川から徳島の鳴門まで行って、明石大橋を渡って、神戸から九州という瀬戸内全体を取り囲む大きな循環ルートです。この豊予海峡ルートを結ぶだけで、3つの循環ルートができるわけで、これに関わる人とモノの動きによって社会・経済への影響は非常に大きいと我々は考えています。

具体的に言いますと、社会の安定のために多軸型の国土形成構造を実現するという、いわゆるリダンダンシーですが、その結果広域防災や各産業立地のリスクが軽減されるわけで、そういう意味でいくと大分からすれば、企業誘致の好条件ができるということだと思います。それと同時に、人の移動が活発になれば交流人口が増えるわけで、今回のコロナ禍の中で問題になった都市部への人口集中に対しても、これをきっかけに地方分散型社会が達成されやすくなり、社会の安定に繋がるのではないかと思います。



さらに経済に対する効果です。まずは観光に対しての影響がありますが、この観光の話はあとで詳しくお話しするとして、もう一つは物流です。物流が非常によくなるわけです。特に、関西と大分・宮崎・鹿児島・熊本間の物流は豊予海峡ルートが中心になると思います。そうすると、大分は南九州からの物流の拠点になりますし、それが愛媛に繋がるといことは、愛媛が関西・中国地方からの全ての物流のハブとなるわけです。これは愛媛からすれば魅力あることだと思います。結果、サプライチェーンのマネジメントにも繋がって物流の効率化が図られます。

さらにもう一つは、産業が連携できるということです。大分と愛媛の共通する産業である、水産業・農業・造船・海運・化学が近づくことにより、具体的な産業や業界が連携できるし、大分・鹿児島・宮崎の農業製品の加工基地が立地するようになるのではないかと思います。こうしたことも、物流が大きく変わるメリットだと思います。

——木原:そういう意味では、豊予海峡ルートのメリットは大分だけ、愛媛だけにとどまらず、もっと広域に波及するということですね。

橋本:この話が単に大分市とか八幡浜市だけの話になるということはありませんし、そのメリットは当然九州全体・四国全体に渡ると思います。もっと大きく言えば日本全体を循環する国土形成に繋がり、より大きな効果があるということです。こういった話をしっかりしていかないと、現状では、なかなか国土を作っていくという流れにならないですね。具体的にメリットがあるのだということを見えるようにしなければいけません。前に申し上げましたがこういった話を愛媛でやったら「へえ、そんなふうになるんだ」ということで非常に話が盛り上がったのです。

——木原:九州のチームと四国のチームで連携することが必要ということでしょうか。

橋本:それを今後どうするのかということですが、お互いの県レベルだけでなく、まずは、九州は少なくとも宮崎・鹿児島・熊本が一つになって、四国もせめて愛媛と香川が一体となって一緒に進めて、そして最終的にはオール九州・オール四国になって進めていかなければならない話だと思います。

それと、豊予海峡ルートは新幹線か、道路かという2つの考え方がありますが、これについてはまだ決める必要はないと思います。この構想自身が、世の中に出ることによって、東九州新幹線を将来大分から四国に繋げるという構想があれば、少なくとも北九州から大分までの新幹線は最初に整備しようかという東九州新幹線の推進に繋がると思いますし、高速道路の場合は、東九州自動車道の4車線化や中九州横断道路の推進の面からも、それが四国まで繋がるといことであれば、既存のプロジェクトの後押しになると思います。そういう意味でも、まずは豊予海峡ルート構想自身をもっとみんなで活発に議論することが重要だと思いますし、その事によって、既存の他の事業に対する波及効果も出てくると思います。

——木原:未来像を考えるということですね。

橋本:そういうことです。だから道路が先だ、新幹線が先だという話ではないわけです。豊予海峡ルートを推進するにあたっては、ロードマップやスケールについてわかりやすい説明をしないとイケないと思います。そうすることで、まずは東九州新幹線の整備が先だと言っている人たちも、豊予海峡ルートを議論することによって東九州新幹線が早まるかもしれないと思ったら海峡ルートの推進と一緒に進んで協力してくれると思います。

——木原:今海峡を繋げることの大変さや難しさがネックになっていますが、まずは全体像を考えるとということですね。

橋本: 四国から豊予海峡を新幹線でつなぐ構想は、東九州新幹線があることが前提ですから、そういったことをみんなに理解してもらう必要があると思います。

3. 観光に与えるメリット

——**木原:** 経済面に関する様々なメリット等についてご説明いただきましたが、次に観光面に関するメリットについて具体的にお話いただければと思います。

橋本: インバウンドと国内という話に分けてお話しします。まず、インバウンドについてですが、外国人宿泊客は2018年度の観光庁の資料では九州全体で765万人です。四国全体では一桁違って94万人なのです。大分県だけでも134万人です。愛媛県は22万人です。この数字を見ると、大分1県の方が四国全体より多いわけです。大分と四国を繋ぐことによって、九州に来ている765万人、大分県に来ている134万人の外国人観光客を、四国に対して送り込むことができるわけです。これは四国にとって大きなメリットだと思います。もう一つは、九州の外国人観光客はアジアの人が多いのですが、関西を中心に欧米の観光客を、特に広島はフランスの観光客が多く来ていますので、四国を通じて九州までのルートができると、欧米のインバウンド客が九州・大分に来てくれるという可能性が高まると思います。これは、オーストラリアで言われたのですが、欧米の人の興味はと言うと、温泉ではなく、宗教性・神秘性だそうです。大分で言えば、国東半島の六郷満山文化が魅力的だと言っていました。しかし、欧米豪から見れば、国東半島というのは小さすぎて「点」ですら見えないそうです。だから他の地域と連携する必要があるって、例えば京都から来て、四国の八十八カ所巡り等があって、そのルートに国東半島を取り入れると、欧米豪の人にも見える周遊ルートになります。そういう意味で、大分の宗教性・神秘性を謳うことで、関西に来ている外国人観光客を、豊予海峡ルートを通じて大分に招くことができ

るということです。

次に国内観光客についてですが、既に大分・愛媛それぞれの地域で実績があるのですが、非常に魅力的なのは、湯布院・別府・道後という日本の温泉のゴールデンルートが簡単にできることです。これは日本中の温泉ファンが興味を持つし、特に道後から見ればポツンと四国にある中で、湯布院・別府と結ばれるというのは魅力的だと思います。こうした話を愛媛の人に提案すれば諸手を挙げて賛成と言うはずですが。温泉のゴールデンルートの他にも、瀬戸内文化のイベントを大分の文化活動に繋げることもできるし、今は大分でもサイクルツーリズムを進めています。四国はしまなみ海道のサイクルツーリズムを非常に熱心にやっているの、それを豊予海峡ルートで結べば九州からのサイクルツーリズムの一つのラインができます。個別の観光の形態で見たら、色々な連携が新しくできると思います。



——**木原:** 瀬戸内というのは、九州、四国、中国、近畿が繋がっていて、小型クルーズで島を巡るなど連携ができそうな気がします。

橋本: やはり瀬戸内は海運業が盛んですし、その関連企業が力を持っています。瀬戸内のアートフェスティバルやサイクルツーリズム等はそれぞれの地域の地場の海運業者が中心的な働きをしていますし、そうした地域は海運が生活の一部になっています。お互いに連携をとってこうした活力を是非大分まで持って来ることができたら素晴らしいなと思いますね。

——木原：行きも帰りも船ではなくて、どちらかを新幹線にするなど様々な観光プランが生まれる可能性があります。

橋本：そうですね。福岡で一泊して松山に行こうと思ったら、広島から船で行けるので非常に便利です。そこから大分に行こうとすると時間が掛かりますよね。

4. 経済界の今後の動き

——木原：次に、経済界の今後の動きについて、先ほども少しお話いただきましたが、もう少し詳しく教えてください。

橋本：大分側は、まずは大分県内の機運を醸成しなければなりません。今のところまだ大分市だけの活動ですが、別府市・中津市・日田市、さらにもっと近くて影響の大きい佐伯市を中心とした県南の人たちの間では、まだこうした議論はされていないと思うのです。まずは経済界の中で、県内の皆さんと議論・研究を重ねることが重要だと思いますし、その上で行政や経済団体を通じて愛媛県の人たちに理解してもらい、オール愛媛というスタンスを作ってもらおうということだと思います。大分市は南予の八幡浜市などの市町とは交流を行っていますが、今度はそれを松山まで広げて、松山の人たちの力を借りて、更に東予の人たちに理解していただくような活動をこれからしないといけないと考えています。やはりなんといっても本丸は松山ですよ。南予での活動も重要ですが、本丸の松山と仲良くするという認識でないとダメじゃないでしょうか。

あとは、九州の経済界同士で応援団を作ることです。宮崎や熊本は経済同友会の個別交流で、豊予海峡ルートをテーマに挙げるのが重要ではないかと思います。以前宮崎経済同友会と交流を行った時に防災や物流の面で、豊予海峡ルートの話は我々が言う前に向こうから提案してきました。宮崎経済同友会は道路での豊予海峡ルートを期待しているみたいです。そういう意味で九州の中は宮崎・熊本、できれば鹿児

島まで含めて経済界の中で議論して、まず一番に応援団になってもらわないといけないと思います。そして最後に、オール九州とオール四国の活動にしなければなりません。

——木原：道路について、概算になりますが、大分から大阪まで8.1時間かかるものが、豊予海峡が高速道路で繋がると6.5時間で行けるようになります。鹿児島・熊本・宮崎も時間が短くなります。福岡からも、山陽ルートは8.2時間なのですが、四国ルートも大きく変わらない時間で行くことができますので、状況に応じたルートの選択肢が増えるメリットが考えられます。

橋本：国土の多軸化やりダンダンシーということですね。山口や広島等が遮断した時は、九州の人は大分から四国に行けばいいということになりますよね。

——木原：人口減少社会になって、工場が各地に集約されることもあると思います。そう考えますと、四国の企業と連携していくということも考えられるかもしれません。豊予海峡ルートができてルートの選択肢が増えることによって連携の幅が広がることは非常に大きいことだと思います。また、経済力で言いますと九州の人口1,300万人に対して四国は380万人ですので、四国は規模の大きい九州にも売り込みをしやすくなりますし、企業が立地を検討するときに各地域と連携が取りやすい西日本の中心という位置に魅力を感じるかも知れません。

橋本：そうですね。豊予海峡ルートができれば、愛媛が瀬戸内を中心とした西日本のハブになる可能性があります。

——木原：愛媛もそうですし、香川も徳島も、豊予海峡ルートができることでハブになる可能性があると思います。

橋本: 豊予海峡ルートは愛媛の方に、より大きなメリットがあるのです。それを早く愛媛の人に理解してもらって、活動を一步前に進めなければと思います。

——**木原:** 既存の山陽ルートでも、四国ルートが増えることで、ネットワークやリダンダンシーの向上に加え、今後自動運転や走行速度向上などの技術が進むことを考えますと、受け入れ可能交通容量(キャパ)がある方が、発展性も増すのではないかと感じます。

経済界のお話ありがとうございました。行政側も松山を含む愛媛と大分の様々な自治体が集まった勉強会を行っているところです。

橋本: これは大分市だけでなく県のレベルの動きにしなければなりません。市のレベルで動いていても遠い徳島や高松の人からは理解してもらえないと思います。

——**木原:** 先ほどお話しした勉強会には大分県も参加しています。これから、より一層大分県とも情報を共有していきたいと思っています。大分はこれから大分空港が宇宙港として宇宙と繋がって、豊予海峡ルートによって四国とも繋がって東九州のハブになると考えています。

橋本: 私から行政の皆さんに言えることは、例えば県都であっても、このテーマは大分市のレベルの話ではないと思います。といて、県単独で行っても非常に難しい話なので、オール九州・オール四国の話にしなければならないのですが、まずは県内の意見をどうまとめるかということだと思います。そういう意味で、県全体に関わりうる我々経済団体が大分市と一緒にあって、県民に対して行う広報宣伝や情報発信でお役に立てればと思います。当然経済界だけでなく一般市民にも関心を持ってもらえる事業にしなければなりません。そして一緒に松山に乗り込みましょう。前に言いましたように松山が本丸ですから。

——**木原:** その時はぜひご協力をお願いします。

5. 次の世代とつくる夢

橋本: 議論の整理をそろそろ始める時期ではないかと思っています。豊予海峡ルートはどれくらい先の未来を考えているのか。ましてや当然のことながら、東九州新幹線の実現と豊予海峡ルートは天秤にかけるような話ではないわけですから、色々なプロジェクトのロードマップを作って示すことが重要ではないかと思います。議論が拡散しないためにです。



——**木原:** 豊予海峡ルートは東九州新幹線にも効果がありますし、推進に繋がると思います。まずは、一緒に推進するための体制を作るといことですね。

橋本: 道路でも新幹線でも、手段は橋でもトンネルでも何でもいからとにかく繋げないといけないという話から始めないといけません。新幹線の次期整備計画についての議論が今後始まると思いますが、スケジュール的に豊予海峡を繋ぐという話はその後になります。20年後か30年後か。その前提の話を考えると、今我々は既存の新幹線や既存の高速道路だけを見えています。しかし世の中を見ると、例えばGAFAは20数年前にはなかったですよ。Amazonは最初は単なる本の通信販売の会社だったわけですよ。それが今は世界の企業になっています。豊予海峡ルートが繋がるのが20~30年後だとすると、その時はどんな社会なのかということを想定すると、今我々が見える既存のものだけで議論をしていいのかどうか。そ

の時代は新世代交通システムや新しい交通手段によって、空を飛ぶのは当たり前という話になっているかもしれません。こうしたことを視野に入れながら計画を進めていくべきだと思います。

——木原:おっしゃる通りだと思います。

橋本:これは2020年3月に大分市が行った「豊予海峡みらいづくりシンポジウム」の時にもお話したのですが、お金の問題ですよ。日本橋の地下に1.8kmの首都高を埋めるのに約3,200億円かかるそうです。豊予海峡ルートは最も安く作ると約6,900億円ですよ。既存の首都高を景観の問題で地下に埋めるために3,200億円投じておいて、一方で国の骨格を作る豊予海峡ルートの6,900億円には費用が問題と言われる。このプロジェクトがそんなに高い費用なのかどうかバランス感覚をもって判断してもらわないといけないと思います。

——木原:そのためにも豊予海峡ルートが広く影響があるということを説明し伝えたいと思います。

橋本:地方創生というのは国から指示を受けて行うものではなくて、地域住民が自らの手で自分たちの地域を作るのだという夢があってこそ、初めて本当の地方創生になると思います。この豊予海峡ルートのプロジェクトは県民・市民に夢を与える事業です。今現在はまだまだ夢みたいなレベルなのですが、それを地域の皆さんに訴えて皆で考えるということが大分の地方創生のパワーになると思います。これを大分県民全員の夢にしなければなりません。それが確実に地域づくりの活力に繋がっていくと思います。

次の若い世代に大きな夢を残すためにも、豊予海峡ルートの実現に向けて経済界も努力しなければと思います。