

豊予海峡 みらいづくり シンポジウム

日時：令和2年2月12日(水)

場所：コンパルホール
多目的ホール

主催：大分市

報告書

～新たな国土軸の
構築に向けた
交流圏域の形成～

令和2年3月
大分市

目次

開会挨拶	佐藤 樹一郎 大分市長	1
------	-------------	---

来賓挨拶	広瀬 勝貞 大分県知事 (代理 磯田 健 大分県企画振興部審議監)	3
------	--------------------------------------	---

第1部

基調講演①	演題：『 将来の広域連携をつくる豊予海峡ルート 』 講師：奥野 信宏 名古屋都市センター長 (国土交通省・国土審議会会長)	4
基調講演②	演題：『 豊予海峡連絡プロジェクト早期実現のために 』 講師：藤本 貴也 (一社)日本プロジェクト産業協議会 国土・未来プロジェクト研究会委員長	9
基調講演③	演題：『 スーパー・メガリージョン構想について ～リニア時代の国土づくり～ 』 講師：岸 弘之 国土交通省国土政策局計画官	17

第2部

パネルディスカッション

『 豊予海峡ルート整備に向けた愛媛と大分の今後の交流について 』	24
コメンテーター：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
コーディネーター：吉村 充功	日本文理大学工学部建築学科教授
パネリスト：丸川 裕之	(一社)日本プロジェクト産業協議会専務理事
橋本 均	大分商工会議所・大分経済同友会
山本 泰士	愛媛県企画振興部地域振興局長
高門 清彦	伊方町長
平川 暢教	大分県中部振興局地域振興部長
佐藤樹一郎	大分市長

大分市豊予海峡ルート調査【2016～2018年】	41
--------------------------	----

参考資料	51
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	

開 会 挨拶

大分市長

佐藤 樹一郎

皆様こんにちは。ご紹介いただきました、大分市長の佐藤でございます。本日は、「豊予海峡みらいづくりシンポジウム」にたくさんの方々にご参加をいただきまして、心から感謝を申し上げます。

本日のシンポジウムの開催にあたりまして、基調講演では、我が国の国土形成の政策決定にあたりまして、もっとも大きな責任を有します国土交通省・国土審議会会長の奥野信宏先生、そして一般社団法人日本プロジェクト産業協議会国土・未来プロジェクト研究会委員長の藤本貴也先生、国土交通省国土政策局計画官の岸弘之様、そして続くパネルディスカッションにおきましては、明治大学教授の木村俊介先生や、対岸の愛媛県から愛媛県地域振興局長の山本泰士様、伊方町長の高門清彦様など、全国からたくさんの方々にご参加をいただいております。この場をお借りしまして厚く御礼を申し上げます。

さて、豊予海峡とは、佐賀関と対岸の佐田岬を結びます14kmのルートのことであり、第二国土軸に位置付けられておりますが、海峡プロジェクトということで、具体的な動きはございません。しかしながら、この14kmが鉄道又は道路で連結をされると、本州・中国、そして四国を結ぶ基幹的なネットワークが構成されます。現在、スーパー・メガリージョンということで、リニアの形成により一つの大きな都市になると言われております東京・名古屋・大阪へのアクセスをはじめとしまして、四国との融合、さらには地方の中核的な地域の形成、そしてリダンダンシーの確保も期待されます。

この様なことから、大分・愛媛の経済発展のみならず、我が国の国土形成において、より安全で安心な国土を形成するという意味でも大きな意義を有していると考えられます。

大分市では、過去4年間を通じまして様々な調査をしており、大分駅と松山駅を新幹線で結ぶ鉄道、そして、宮河内ICと対岸の保内ICを結ぶ道路、その両方につきまして経済効果あるいは技術的に可能かどうか等の検討をしてみました。その結果、鉄道・道路いずれにおきましても、B/C（費用便益）が1.0を大きく超えるなど、大変大きな効果が期待されることが判明いたしました。さらに、今年度は民間活力を活用してプロジェクトを進められないか、そして、さらに詳細な経済波及効果等についても研究を行っているところでございます。

このように、豊予海峡ルートの調査を進めてきておりますが、何より重要なことは、地



域におきまして、あるいは日本全国で豊予海峡ルートの有用性、意義について改めて認識を一つとしまして、様々な取組をしていくことであります。

本日のシンポジウムは、そのような意味で、より多くの皆様に豊予海峡ルートの意義を認識していただきまして、そして次に進む第一歩になればと期待を込めております。

そして、もう一つとしまして、地域間の交流でございますが、これまでも大分県と愛媛県、特に大分市と伊方町をはじめとしました対岸では、様々な交流を進めております。また、昨年には、愛媛県市長会にお伺いしまして、豊予海峡に関する取組についての説明をさせていただきました。そして、今後につきましては、大分県下と愛媛県下の各市町が一緒になって様々なプロジェクトを進めていこうということで、連絡会議を立ち上げようとしているところでございます。このような連絡会議等の場を通じまして、さらに両県の交流を進めていきたいと考えているところでございます。

結びになりますが、本日のシンポジウムが豊予海峡プロジェクトの意義の共有や様々な課題を解決するにあたりましての第一歩となりますように、そして皆様方にとりましても有意義なものになりますように、祈念を申し上げまして、開会の挨拶とさせていただきます。本日は宜しくお願い申し上げます。

来賓挨拶

大分県企画振興部審議監

磯田 健

皆様こんにちは。ただいまご紹介いただきました、大分県企画振興部審議監の磯田でございます。本日は、「豊予海峡みらいづくりシンポジウム」が盛大に開催されますことをお慶び申し上げます。本日は、知事が所用により来られないため、挨拶を預かっておりますので、読み上げさせていただきたいと思っております。

『本日は、国土交通省や愛媛県をはじめ、多くの関係者ご臨席のもと、「豊予海峡みらいづくりシンポジウム」が盛大に開催されますことをお慶び申し上げます。平成28年4月に東九州自動車道の北九州市から宮崎市までが全線開通し、九州を循環する高速交通ネットワークが完成しました。これにより、豊予海峡を挟んで、四国に、また瀬戸内海を通じて、中国・関西に繋がる航路を持つ本県は、陸路と海路の結節点となり、九州の東の玄関口として新たな可能性が高まっています。この利点を活かし、多くの人と物が本県を介して九州内外を行き来する状況をつくることで、産業を活性化し、雇用創出を促進するとともに、本県の地方創生を加速・前進させることを目的として、平成29年3月に「九州の東の玄関口としての拠点化戦略」を策定いたしました。

戦略では、港湾や空港など人と物の流れの拠点となる施設の機能強化を積極的に進めるとともに、フェリー航路や航空路線、道路など、拠点と拠点を結ぶ動線となる交通体系のさらなる整備・充実を目指しています。

豊予海峡ルートを含む太平洋新国土軸構想についても、将来の本県を支える交通体系構築の観点から、長期的な視点で取組を継続することとしております。豊予海峡ルート実現のためには、まずは豊予海峡を挟んだ愛媛県との相互交流の軸を太くすることが重要と考えています。そのためには、充実したフェリー航路を活かし、豊予海峡間の人と物の流れを増やすことが効果的です。

県では、フェリー事業者による利用促進の取組を支援するとともに、愛媛県とも連携し、フェリーを活用した広域周遊の促進を実施してまいりますので、どうか皆様のご理解とご協力をお願い申し上げます。

結びに、このシンポジウムが実り多いものとなりますことを期待いたしますとともに、本日お集りの皆様方のご健勝と益々のご活躍を祈念いたしましてご挨拶とさせていただきます。令和2年2月12日大分県知事広瀬勝貞代読』

本日は誠にありがとうございます。



基調講演 ①



「将来の広域連携をつくる 豊予海峡ルート」

講師：奥野 信宏 名古屋都市センター長
国土交通省・国土審議会会長

ご紹介いただきました奥野でございます。このような機会を与えていただきありがとうございます。私は、大学教員をずっとしておりましたが、今は名古屋都市センターにおります。名古屋市の外郭団体であり、まちづくり等の調査研究を担っています。

本日は、広域連携と豊予海峡ルートというテーマで話をさせていただきます。『交流連携が新たな価値を生む』というのは、昭和37年に全国総合開発計画が策定されて以来、国土計画の一貫した基本理念であり、交流連携のダイナミズムをベースにして、各時代の社会経済を背景にした具体的な計画が展開されてきました。

全国総合開発計画が平成10年の第五次で終了し、その後を受けて国土形成計画が策定されることになりました。最初の国土形成計画が策定されたのは平成20年ですが、この時は『広域連携』が基本であり、特に全国の広域地方圏での交流連携を強化することが謳われました。そして、平成28年に現在の第二次国土形成計画がつけられました。テーマは『対流の促進』です。人の対流によって交流連携が活発になり、それが新たな価値を生むということです。国土交通省の方々は、国会議員の皆さんへの説明で苦労され、対流が新たな価値を生む例として五右衛門風呂を取り上げられたようです。「風呂釜の下に焚口があって、薪をくべると、それがエネルギー源となり温度差で水が対流して湯が沸きます」と説明をされたのですが、「五右衛門風呂は分かるが、それが国土形成にどう関係するのかがよく分からない」というご意見が出ました。私は大学教員ですから、大学を例にして説明をしていました。大分大学でも九州大学でもそうですが、大学で焚口の熱源になるのは、教授陣の研究・教育や学生諸君の諸活動です。それを熱源にして、人と情報の対流が生まれます。大学は、国内外の大学とお互いに連携していますので、対流は人と情報等の相互の対流になり、教育・研究で新しい価値が生まれるという説明をしていました。

次に、『コンパクト+ネットワーク』についてですが、これは地域づくりの具体的な政策であり、対流の熱源となる都市圏をつくるものです。例として、鳥根県の東の松江市と鳥取県の西の米子市をとりあげますと、松江市は平成の合併で人口が20万人程になっていますが、元々は14万人程で米子市も同じくらいの規模です。山陰の中心都市圏ですが、人口減少が続いていて、このままだとやがて中枢都市圏としての機能を果たせなくなる恐れがあります。そこで、米子市と松江市の両都市に挟まれた安来市、松江市のすぐ西の出雲

市などを合わせて、一体となった生活圏として機能するようにし、高度な都市機能を維持するという取組です。

こうした広域連携の背景には、全国的高速交通ネットワークの形が見えてきたことがあります。我が国的高速道路と新幹線的高速交通体系は、二都市を結ぶ線的な整備から面的な整備へ展開しました。日本の高度経済成長期は昭和40年代半ばまでで、中学校の社会科の教科書に書かれていましたように、その時代には京浜、中京、阪神、北九州の4大工業地帯が日本の成長を牽引しましたが、国土政策としての重要テーマはこの効果をいかに全国に波及させるかということでした。具体的には、地方に産業の開発拠点を設け、大都市圏などと結ぶ高規格の道路を整備することが中心でした。昭和40年代後半から我が国は安定成長期に入りますが、高速道路や新幹線は着実に整備されました。高速道路については、工事計画が発表されたりすると、車も通らない道路ばかりつくって無駄だとマスコミから随分たたかれもしましたが営々と整備が続けられ、2000年代に入ると高速交通のネットワークの効果を実感出来るようになりました。

高速道路は、結節が出来ますと、人の流れが幾何級数的に増加します。静岡の御殿場に大きなアウトレットモールがありますが、圏央道で東名と北関東が繋がったこともあり、お客さんは北関東の方も随分多いそうです。そして、金沢まで北陸新幹線が開業したことで、金沢はまさに小京都の賑わいを見せていますが、首都圏からのお客さんはもちろん、東北地方から東北新幹線を大宮で乗り換えて金沢に行かれる方も多いようです。



私は名古屋に住んでいますが、名古屋の郊外と富山を結ぶ東海北陸自動車道が開業し、名神高速道路と結ばれました。その結果、沿線の飛騨のスキー場には関西や四国からのお客さんが増え、開業当初は片側1車線でしたので、本線が埋まって車が走れないという苦情が出たことがありました。このようなことは皆さんも九州でもご経験なさっていると思います。このように、面的に高速交通ネットワークが整備されてきたことを背景にして、広域的な連携の議

論が可能になり、最初の国土形成計画では『広域連携』、第二次では『対流の促進』が謳われました。

次に、『豊予海峡における道の繋がり』の話になりますが、高速道路の整備はマスコミなどで批判されつつも着実に行われてきた一方で、長大橋の議論は半ばタブー視されるという状況が長く続いてきました。日本は島国ですが、島国で橋の議論がしにくい状況では広域連携になりません。私は、これによって、広域連携と国土の強靱化が犠牲になったと思っています。

そして、東西物流においては、豊予海峡と四国の活用を考えることが大切だと思っています。数年前、皆さんご案内のように、自然災害により山陽道で交通障害が発生し、物流に大きな支障をきたしました。私は、国土強靱化の議論について、内閣官房で東日本大震



災を契機に組織が発足して以来関わっておりますが、山陽道のリダンダンシーを強化しなければいけないことを痛切に感じました。山陽道を利用した東西交通は着実に増えてきています。リダンダンシーの強化のためには、四国を活用することが必要です。九州の東側の南北の高速道路は、かなり南までミッシングリンクはなくなってきました。熊本と大分を結ぶ高速道路もまだ途中で未整備の区間がありますが、進んできていると理解しています。四国の北側の瀬戸内沿いの高速道路もほとんど完成してきています。豊予海峡を橋かトンネルで結び、九州東側の大分に集まった貨物は豊予海峡を経由して四国に運びますと、途中で山陽道に行きたい時にはしまなみ海道、瀬戸大橋、鳴門架橋・明石海峡大橋があります。さらに東の方に向かっていきますと、将来のことになりますが紀淡海峡、伊勢湾口道路への展開も考えられます。第二国土軸の橋かトンネルで一番実現性があるのは豊予海峡だと思っています。大分市の推計ではトンネルのコストパフォーマンスの方が高いようですが、内心では橋の方が姿・形が見えて、佐賀関からの景色も良いのではと思っています。

それから、豊予海峡の新幹線構想です。新幹線を同時に通れるようにするというのですが、ご案内のように数年後にはリニアが開通します。現在の新幹線の整備計画路線については完成までにはまだしばらくかかります。計画路線を整備路線に格上げするには更に時間がかかります。半世紀後には、世界のあちこちで新幹線は走っており、250や300キロで走っている鉄道については、「新」幹線という程のことではなくなっているのではないのでしょうか。従いまして、つくるならリニアだと思います。東京・名古屋間は今1時間40分かかりますが、リニアが出来ると40分、名古屋・大阪間は20分弱となります。大分からリニアで東京に向かうとすると、豊予海峡を渡り、四国の北を東に向かいます。山陽道には新幹線がありますから、リニアは瀬戸内を挟んで四国を使うと旅客のリダンダンシーは強化されます。それから淡路島に渡りまして、そこから紀伊半島に渡り、北の大阪の方には行かずに紀伊半島を横断して名古屋につけます。名古屋ですが、リニアが出来ると名古屋駅を中心とした鉄道の2時間圏人口は新大阪の2倍超になり、品川とほとんど同じレベルです。今でも愛知のGRPは大阪を越えていますし、何も約束されてはいないのですが、将来の可能性としては高いと思います。それを名古屋圏にどう活かすか、中部圏・北陸全体にどのように波及させるかという視点で、名古屋駅周辺の整備構想を検討しております。一部は既に工事が始まっています。名古屋駅周辺だけで投資規模は1兆円を超えるようです。百年の計としては過去にとらわれず色々な観点から思いを巡らすことも良いのではないのでしょうか。今の東海道新幹線は全て16両編成で、定員は1,300人強です。リニアも16両編成で、定員は1,000人強です。東海道新幹線ののぞみは10分に1本、朝夕については3分から5分に1本出ています。リニアはキャパシティが現在の新幹線よりも小さいですが、スピードが速いので、短時間の間隔で運転が出来、恐らく5分以内で次々と発車しますので、四国の中央新幹線が東海道中央新幹線に直接入るのは難しいと思いますが、3分から5分で乗り換えられます。実現しますと、大分から東京へは鉄道で1時間40分程

になります。

今朝、佐賀関の海星館に行ってきました。トンネルか橋の場所を見させていただきました。話はそれますが海星館は素晴らしかったです。館長さんに話を聞かせていただきましたが、周辺の昆虫や鳥、蝶々、植物の生態などに関する資料を集め、調査に取り組んでおり、また土地の歴史資料まで集めておられました。指定管理者の方がそこまでおやりになるのは高く評価されることだと思います。

次に、4番目のソフトの話に移らせていただきます。『豊予海峡トンネル・橋による人の繋がり』についてです。地域・国土づくりの二本柱の一つはハードの整備ですが、もう一本の柱は、人の繋がり再構築です。高度経済成長によって日本社会の人の繋がりが随分と弱体化しました。私は、山陰の中山間地域の出身ですが、昭和40年頃には急速に過疎化が進行しまして、やがて日本の農村は社会として機能しなくなると言われていました。過疎化は、特に四国・中国・九州が早かったのですが、あっという間に全国に広がり、昭和50年頃には全国各地で普通に見られるようになりました。昭和52年度に第三次全国総合開発計画がつくられましたが、計画のテーマは『過疎・過密の解消』でした。農山村では兼業が進み、戸主が出稼ぎにも出るようになり、地域の道や水路の世話を農閑期に地域で行うことは出来なくなり、行政が公共事業として税で担うようになりました。コミュニティの機能は弱体化し、地域によっては崩壊して、地域に残された里山や棚田は荒廃しました。都会に出た人たちはマンションや大きな団地に住み、隣の人の素性はおろか名前も知らないまま日常を過ごすことが常態化して今日に至っています。その一方で、社会での人の繋がりが大事ではないかという意識が出てきており、昭和62年の第四次全国総合開発計画では『多様な主体が参加して地域をつくる』という主旨の文言が、内容的にはあまり濃くはありませんが頭出しされています。その後、平成10年に第五次全国総合開発計画がつくられ、この時に『住民、NPO、企業等の多様な主体が参加して地域・国土をつくる』ということが織り込まれていくわけです。特にコミュニティにおける人の繋がりの大切さが意識されたのは阪神淡路大震災の時で、震災時に一番頼りになったのが隣の人だったということが言われました。この直後にNPO法が制定されています。そして、全国総合開発計画が第5次で終了した後、新たに国土形成計画がつくられることになり、平成20年に最初の計画が策定されました。そこでは多様な主体は『新たな公』と呼ばれました。それ以降、政権が変わる度に、『新しい公共』、『共助社会』と名前は変わってきていますが、意味内容は同じです。

普通の市民・民間が公共を担うということが、現代社会の特徴だと思います。広域連携を担うのは多様な主体です。行政は、色々な分野で一部事務組合などの連携をしておられます。これは大事なことです。しかし、各種の行事・イベント等での連携は首長さんがお





代わりになると何となくムードが変わりますし、予算を使ってしまえば終わりになります。広域連携が定着するには市民が一体的な生活圏域として実感出来ることが大事であり、NPO等の活動が広域連携を地域に定着させていくと思います。「平時の楽しみ、有事の強靱化」と言っておりますが、NPO等の活動で、平時に楽しみながら人の繋がりが出来ると、それが有事の強靱化になります。

最後に、豊予海峡のトンネル・橋による広域圏の形成についてですが、国土形成計画が策定される過程で数回、四国にお邪魔しました。その時のパネルディスカッションでパネリストの方が発言しておられたのを今でも覚えているのですが、「愛媛と大分は、昔から海峡を挟んで人の行き来が密で、別府でホテルや飲食店を営んでおられる方々もルーツは愛媛だという方も多い」ということをおっしゃっておられました。そういう歴史がある所では、橋やトンネルが出来ると、新たに人の繋がりが出来、広域連携が密になる底地があると思います。私は、豊予海峡に橋かトンネルが出来ると、四国と九州にまたがる新しいメガリージョンが出来ると思っています。それが、西日本の対流の熱源になっていくことを期待しています。どうもありがとうございました。

【基調講演資料】

I 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な計画を展開
- 「広域連携」（国土形成計画(平成20年)）
 - ・広域地方圏を定め、広域地方計画を策定
 - ・広域圏での交流連携を強化
- 「対流の促進」（第2次国土形成計画(平成28年)）
 - ・対流による価値の創造（人・モノ・カネ・情報）
 - ・広域連携を熱源にして対流を促進
 - ・コンパクト+ネットワークによる多様な広域連携の形成

II 高速交通ネットワークの進展

- 線的な整備から面的なネットワークへ
- 高度成長期（昭和40年代半ばまで）
 - ・地方開発拠点と大都市を結ぶ交通を整備
- 安定成長期以降（昭和40年代半ば以降）
 - ・高速道路・新幹線のネットワーク化の進展
 - ・結節ができることで人の流れは幾何級数的に増加
- 各地で広域連携の議論が可能になった
 - ・国土形成計画の広域連携・対流の促進に反映

III 豊予海峡における道の繋がり

- 長大橋の議論の停滞
 - ・広域連携と国土の強靱化を制約
- 東西物流における豊予海峡と四国の一層の活用
 - ・自然災害による山陽道での輸送障害
 - ・東西交通のリダンダンシィの確保の必要性
 - ・九州東側の南北と四国瀬戸内沿いの高速道路の整備
 - ・途中、しまなみ海道・瀬戸大橋・鳴門架橋・明石海峡大橋
 - ・紀淡海峡・伊勢湾口道路への展開の可能性
- 新幹線構想への繋がり

IV 豊予海峡トンネル・橋による人の繋がり

- 人の繋がりの再構築と地域・国土づくり
 - ・高度成長期における人の繋がりの崩壊
 - ・多様な主体の参加による地域・国土づくり（4全総(昭和62年)、5全総(平成10年)）
 - ・「新たな公」（国土形成計画,平成20年)の展開
- 広域連携は多様な主体が担う
 - ・「普通の市民・民間が公共を担う」
 - ・NPO等の活動が広域連携を定着させる
 - ・「平時の楽しみ、有事の強靱化」
- 豊予海峡トンネル・橋による広域圏の形成
 - ・市民活動により一体的な生活圏が定着

基調講演 ②



「豊予海峡連絡プロジェクト 早期実現のために」

講師：藤本 貴也 (一社)日本プロジェクト産業協議会
国土・未来プロジェクト研究会委員長

ご紹介いただきました藤本でございます。本日は、豊予海峡プロジェクトという大事なシンポジウムにお招きをいただき、誠にありがとうございます。

豊予海峡ルートは、国・公団・県など色々なところで古くから検討されてきました。私も、平成10年前後、国土交通省道路局時代において担当室長として調査に携わったこともあり、思い入れの深いプロジェクトであります。

このプロジェクトが具体化をすれば、大分・愛媛両県だけではなく、九州・四国に対しても大きなインパクトを与えますし、紀淡海峡プロジェクトも視野に入れば、瀬戸内海を含む西日本全体の活性化に大いに役立つものと考えております。ただ、非常に大規模なプロジェクトですから、乗り越えるべき課題も多くあります。それらの課題を念頭に置き、少しでもお役にたてればということで、四つの観点でお話をしたいと思います。

まず、はじめに申し上げますのは、ヨーロッパのインフラ状況であります。日本では、この20年間GDPがゼロ成長でありました。それに伴い、日本のインフラ整備の予算は半減してきました。多くの日本人やマスコミが勘違いしている点として、成熟国家になればGDPは伸びないので新しいインフラをつくる必要はないと思われておりますが、日本だけでなくそれはヨーロッパも同じだということがあります。しかし、アジアだけでなく、アメリカ、ヨーロッパのGDPを見ても、実際は伸びており、日本だけが横ばいであります。その結果、日本のGDPの世界に占めるシェアは20年前が18%だったのが、今では6%まで減っております。(講演資料②) 中国だけ伸びているのではなく、世界中の国で伸びている中、日本だけがGDPを落としていること、これが一つの大きな原因です。社会資本投資も同様であります。日本は半分まで減らしている中、イギリスは3倍、アメリカは2倍に増やすなどヨーロッパ等の成熟国家といわれる国々もインフラ投資をどんどん増やし、新しいプロジェクトにもどんどん取り組んでいるのですが、こういうことがあまり知られていません。(講演資料③)

次に、豊予海峡に近い海峡を繋ぐプロジェクトとして、デンマークのプロジェクトを紹介いたします。(講演資料④) デンマークですが、面積は大体九州と同程度で、人口は九州の半分くらいです。まず、デンマーク本島からフン島を結ぶリトルベルト、次にシェラン島を繋ぐグレートベルト・リンクという15kmの海峡をわたるものを20年程前につくりまし



た。(講演資料⑤) その後、スウェーデンのマルメと結ぶオーレン・リンクという15km程の橋とトンネルをつくりました。(講演資料⑥、⑦) その次のステップとして、南に向かってコペンハーゲンとドイツとの間にフェーマルンベルト・リンクというものをつくりはじめ、あと8年で出来る予定です。(講演資料⑧) これが出来ると、環状ルートにもなり、代替ルートにもなるなど、こういった大規模なプロジェクトにヨーロッパでは取り組んでおります。(講演資料⑨) ちなみにですが、グレートベルト・リンクは埋め立てた島の西側と東側が橋とトンネルで結ばれており、道路は4車線、鉄道は複線の断面です。オーレン・リンクは、橋とトンネルで構成されており、道路は4車線、鉄道は複線の断面です。また、スイスでは、アルプスを越えて地中海に出ないといけないので、ゴッタルド・ベース・トンネルという57kmの青函トンネルよりも長いトンネルを掘り、2016年に出来上がりました。(講演資料⑩) これは鉄道のトンネルでしたので、今度は道路のトンネルを掘ろうではないかという話が出ております。そして、隣のフランスとイタリアもその間にトンネルを掘るべきではないかといった議論がされているところであります。



二つ目は、地域振興であります。先程、奥野先生より豊予海峡の色々な効果の話がありました。豊予海峡が繋がれば、色々な良いことがあります。繋がる前からでもやるべきことはたくさんあると思います。今、両対岸で、色々な地域連携の動きがありますが、こういったことをもっと進めていくべきであります。そこで、日本プロジェクト産業協議会(JAPIC)では瀬戸内海をもっと活性化させればいいのではないかと考え、瀬戸内海活性化の一つとして、クルーズのネットワークをつくってはどうかと提案しております。(講演資料⑫) クルーズ船といいますが、大型ではなく小型で、滞在型・周遊型のものをつくってはどうかということです。小型のクルーズ船として、29部屋のガンツウという高級船の運行が始まりましたが、これと併せて、もっとカジュアルにしたものもつくってはどうかと考えております。(講演資料⑬) 高速艇やフェリーを活用して、これらが連携して共通のチケット(クルーズ・パス)を発行するようなことも提案しています。これらによって、もっと瀬戸内海を活性化したらいいのではないかと議論をしています。そのために、港に着岸施設をつくり、クルーズ船に積んだ車で島内を巡るとなれば、人がどんどん入ってきて、ますます循環型のネットワークのニーズが大きくなります。(講演資料⑭) そうなれば、豊予海峡や紀淡海峡も繋ごうというインセンティブが大きくなると思います。(講演資料⑮、⑯)

三つ目ですが、事業の整備効果をどう考えるかということです。先程、佐藤市長さんのご挨拶の中で、B/Cが1.0を大幅に超えているという話がありました。B/Cとは費用と便益を比べるものであり、事業を進める上で重要な指標であります。ただ、実際には、便益については、計算しきれないものが多いです。計算しきれないものがむしろ少ないです。便益として計算出来ないものとして、例えば、地域経済における生産拡大、自然・事

故災害問題、生活・自然・地球環境、景観、地域資源の活用や安定化、文化の振興など色々な要素があります。(講演資料⑱) その意味で、B/Cは一つの指標ではありますが、B/Cだけでは語り切れない色々な効果があるということを議論の際には訴える必要があります。奥野先生の話と通じますが、日本海側の交通軸、山陽道、太平洋側の軸、国土形成計画では2面活用と言われておりますが、これらは重要であるにも関わらず、B/Cの計算には、あまりのりません。(講演資料⑲) また、これはB/Cに反映されますが、豊予海峡から紀淡海峡まで繋がると、大分から名古屋まで170km程度近くなるという効果もあります。(講演資料⑳)

四つ目ですが、新しいニーズを創出することで新たな道が拓けてくるのではないかということです。我々が議論しております四国新幹線ですが、岡山から宇多津につきましては本四架橋があり、複線の新幹線が入るようになっていますが、そこから先は単線で良く、早く徳島や高知、松山に繋げるべきではないかと考えています。(講演資料㉒、㉓) 大分市さんの調査におかれましても、単線についても検討されております。地元の四国では、まだ単線で良いと



のコンセンサスには至っていませんが、早期整備を考えますとフル規格ではなく、単線でも良く、1時間に1本ないし2本の新幹線を通すことが可能です。断面ですが、大分市さんの調査ですと、複線の場合13m、単線では10mですみます。(講演資料㉔) 奥野先生からは、リニアモーターカーで考えてみればという話がありましたが、それも一つの提案であります。ただ、現在、東京・大阪間で計画されておりますリニアは磁気浮上式のものであります。磁気浮上式は非常にエネルギーを使いますから、鉄輪式のリニアモーターカー(リニア駆動)はどうかと提案します。鉄輪式の実例として、大阪の鶴見緑地線、都営大江戸線、福岡の七隈線、横浜や仙台の地下鉄もあります。従来の鉄道は車輪回転で前に動く、即ち、コロガリ摩擦で前進するので、急勾配には向いていません。一方、リニア駆動は、鉄輪は単に車体を支えるだけでリニアモーターの力で前に動かします。従って、急勾配でも上り下りが出来ます。(講演資料㉕、㉖) また、モーターは円形ですが、リニアモーターは線状なので、車高を低く抑えることが出来ますのでトンネル断面が縮小出来ます。

(講演資料㉗) もう一つは、貨物新幹線の検討です。ダイヤの編成で入るだけの余裕があるかはわかりませんが、貨物も視野に入れるというのも非常に有効な手段ではないかと考えます。(講演資料㉘) 次に、道路整備のケースですが、今後、豊予海峡が出来る頃には、電気自動車主流になってくることが予想されますが、そうすると排ガス問題がかなり改善されます。道路トンネルの一番の弱点は換気であることから、これまでの傾向として橋梁が中心でしたが、電気自動車主流となることでトンネルも有利になってきます。そして、自動運転の普及もあります。(講演資料㉙) レベル4は、ある特定区間において全自動が可能というレベルですが、早い段階でここまでいくことが予想されることから、それ



が実現すると、中央分離帯や路肩を広くする必要がなく、断面をかなり小さくすることが可能となります。(講演資料⑩) こういったことも色々と検討してみてもはどうでしょうか。また、我々は、青函トンネルをもう1本掘ってはどうかと提案しております。その中で議論していることとして、道路と鉄道を1本にする道路・鉄道併用トンネルを考えてはどうかと提案しています。大分市さんの調査結果を見ますと、単線鉄道なら直径11m、2車線道路なら直径12m程度のシールドで収容可能とのことですので、単線鉄道と2車線道路を1つのシールドに収容することも可能だと思います。こういったことも検討してはどうでしょうか。

最後になりますが、「好球必打の条件は常にバッターボックスで構えていること」と書いておりますが、佐藤市長さんは熱心に豊予海峡についてご検討をされておりますが、これからもしつこく、しぶとくご議論を続けるべきであります。JAPICでは、『青函トンネルをもう1本掘ろう』、『四国に新幹線を単線で早く入れよう』、『福岡の空港をもう一つ海につくってはどうか』、『沖縄に縦貫鉄道を敷いてはどうか』など色々と提案をしています。マスコミは、また土建屋さんが仕事をしたいから言っているのではと言いますが、必ずしもそういった批判だけではなく、少し潮目が変わってきています。また、地方公共団体や経済界の方は、国の動きを気にしており、なかなか積極的な発言がしにくい雰囲気になってしまっています。これは、この20年間、財政当局等が新しい提案を抑え込んできたことが原因であります。(講演資料⑪)

私は昔、東京湾アクアラインの調査をしておりました。東京湾アクアラインは戦後から色々な構想が出てきまして、昭和41年には国が調査を始め、その後、経済界等でも勉強会が始まりますが、石油ショックで1回止まってしまいました。止まっても、地元の市町村長さんからは建設すべきと提案がされ、道路公団では調査室がつくられました。道路整備5か年計画でも少しずつではありますが、表現が前に進みました。しかし、なかなか事業化が出来ませんでした。私も担当者として本当に事業化出来るのかなという思いで、何年も何年も調査をしてきました。ところが、中曽根さんが総理になられ大きく変わりました。昭和57年に日米構造協議が始まり、アメリカから内需拡大をするようにと言われました。予算が厳しいことから、民間活力が叫ばれるようになり、民活プロジェクトとして、昭和60年に東京湾アクアラインが急遽浮上し事業化されました。明石海峡大橋の事業化も同様です。なぜ事業化が出来たのかというと、神風が吹いただけではなく、地道にずっと調査をしてきたからであります。(講演資料⑫) 豊予海峡は、事業化するのに手強い相手ではありますが、しぶとく頑張っていたいただければ必ず道は拓けてくるのではないかと思います。

【基調講演資料】

①

本日の内容

1. ヨーロッパのインフラ事業と「豊予海峡連絡プロジェクト」
2. 地域振興と「豊予海峡連絡プロジェクト」
3. 事業の整備効果と「豊予海峡連絡プロジェクト」
4. 新技術の活用と「豊予海峡連絡プロジェクト」
5. さいごに
～好球必打の条件は常にバッターボックスで構えていること～

②

1. ヨーロッパのインフラ事業と「豊予海峡連絡プロジェクト」

① 着実な成長を遂げている欧米諸国

単位: 100億ドル

日本のGDPの世界に占めるシェア
 1995年(平成7年) 17.6%
 2017年(平成29年) 5.9%

図: GDP成長率の地域別推移 (出典: 国際連合統計局「世界のGDP」(2017))

③

1. ヨーロッパのインフラ事業と「豊予海峡連絡プロジェクト」

② 雇用の確保と経済の活性化のために積極的にインフラ整備に取り組む欧米諸国

図: 各国の雇用率の推移 (出典: 国際連合統計局「世界のGDP」(2017))

④

1. ヨーロッパのインフラ事業と「豊予海峡連絡プロジェクト」

③ 海峡をつなぎ、山脈を貫く大規模プロジェクトへの取り組み

- > リトルベルト
- > グレートベルト・リンク (1998年 開通)
- > オーレスン・リンク (2000年 開通)
- > フェーマルンベルト・リンク (2028年 開通予定)

⑤

1. ヨーロッパのインフラ事業と「豊予海峡連絡プロジェクト」

③ 海峡をつなぎ、山脈を貫く大規模プロジェクトへの取り組み

デンマーク/グレートベルト・リンク

- > 起点・終点: コペンハーゲン(デンマーク) ~ フェン島(デンマーク)
- > 事業期間: 1998年(全線開通)
- > 用途: 海峡連絡道(道路と鉄道併用構造)
- > 概要: 西ベルト...道路・鉄道併用橋(2本のコンクリートガーダー橋(全長6,611m))
東ベルト...鉄道用トンネル(6,024m)-道路橋(6,790m)

⑥

1. ヨーロッパのインフラ事業と「豊予海峡連絡プロジェクト」

③ 海峡をつなぎ、山脈を貫く大規模プロジェクトへの取り組み

デンマーク/オーレスン・リンク

- > 起点・終点: コペンハーゲン(デンマーク) ~ マルメ(スウェーデン)
- > 事業期間: 1995年~2000年7月(全線開通)
- > 管理者: オーレスン公社(両国政府50%ずつ資本金保有)
- > 用途: 海峡連絡道(道路と鉄道併用構造)
- > 概要: 総延長15.8km(沈埋トンネル4km、埋立部4km、橋梁部7.8km)
- > 総事業費: 約3,500億円
- > 事業形態: 設計施工一括発注方式

⑦

構造物の特徴

- > 橋梁部(約7.8km)
 - ・中央スパン490mの斜張橋を採用(桁下高さ: 約57m)
 - ・高さ204mのコンクリート製の塔
- > 沈埋トンネル(約4km)
 - ・1面体当たり幅38.8m、高さ8.6m、長さ175m
 - ・耐用年数100年の耐水性コンクリート構造物を使用
 - ・20面体を特殊な伸縮ジョイントで接続

⑧

1. ヨーロッパのインフラ事業と「豊予海峡連絡プロジェクト」

③ 海峡をつなぎ、山脈を貫く大規模プロジェクトへの取り組み

デンマーク・ドイツ/フェーマルンベルト・リンク

フェーマルンベルトトンネル

項目	概要
路線名称	フェーマルンベルトトンネル
路線距離	約17.5km
用途	海峡連絡道(道路と鉄道併用構造)
トンネル区間	約15.8km
トンネル区間	道路トンネル(約4km)、埋立部(約4km)、橋梁部(約7.8km)
総事業費	約3,500億円
事業形態	設計施工一括発注方式

運り線ラインとは
 ⇒デンマークの首都コペンハーゲンとドイツ北部の主要都市ハンブルグを結ぶルート



⑨ **事業スキーム<参考>**

- デンマーク例
 - ・政府保証債を発行し、国際金融市場から調達。
 - ・供用後36年で鉄道・道路料金収入で償還。
 - ・料金は現行フェリー料金と同程度を見込む。
- ドイツ例
 - ・公共事業として整備。
- EU
 - ・「トランスヨーロッパ交通網 (TEN-T※)」のプライオリティプロジェクトと位置付け、5.89億ユーロの補助金交付を決定。
 - ※TEN-TはEU全体で推進する交通政策プログラム。
 - ・通り島ラインは9つの枢軸ネットワークの一つに位置付け
- 総額
 - ・87億ユーロ…ヨーロッパ過去最大の公共事業と言われている。

⑩ **1. ヨーロッパのインフラ事業と「豊予海峡連絡プロジェクト」**

② 海峡をつなぎ、山脈を貫く大規模プロジェクトへの取り組み

スイス/ゴッタルド・ベース・トンネル Gotthard Base Tunnel

起点・終点：ウーラーストフとルターチオン/ルンディオ
 建設期間：1999年～2016年（2016年6月1日開通）
 建設費：アルプトラント・ゴッタルド社（スイス国鉄関連会社）
 用途：鉄道トンネル
 トンネル長：57.1km（世界最長(青線)トンネル：53.8km）
 トンネル総延長：151.84km
 最高点・最低点：549m（標高）・312m（標高）
 最大土厚：2,300m
 建設費：2,800万円
 建設工法：TBM工法75%、貫通工法25%
 最高速度：鉄道列車 250km/h 貨物列車 160km/h

出典：国土交通省プロジェクト研究部

⑪ **本日の内容**

1. ヨーロッパのインフラ事業と「豊予海峡連絡プロジェクト」
2. 地域振興と「豊予海峡連絡プロジェクト」
3. 事業の整備計画と「豊予海峡連絡プロジェクト」
4. 新技術の活用と「豊予海峡連絡プロジェクト」
5. さいごに
～好むお打の条件は常にパッケージングで揃えていること～

⑫ **2. 地域振興と「豊予海峡連絡プロジェクト」**

【JAPIC国土未来研究会からの2つの提案】 ①瀬戸内クルーズネットワーク構築

STEP 1：瀬戸内クルーズネットワーク

⑬ **2. 地域振興と「豊予海峡連絡プロジェクト」** ①瀬戸内クルーズネットワーク構築

JAPICが提唱する瀬戸内クルーズの分類

- 大型クルーズに寄り 寄港地は限定
- 既存は数 - 本土の生活圏圏 中心で船で移動

⇒瀬戸内に適した小型クルーズでクルーズ人口増加と島々への経済波及効果の最大化を図る
 ⇒既存航路・船種船を活用した、連携サービス型の仕組み(クルーズIC)を導入し、島の人口を増やす

規模	大・中型 (1,5万t以上)	小型 (1,5万t以下) (船内観光後継あり)	小型 (1,5万t以下) (観光後継なし)
アーク・オブ・ザ・シー	島嶼まじり巡礼	サンクエリタ(巡航)	
フェリス・オブ・ザ・シー	サンクエリタ・フェリス	島めぐり(観光)	前年の6月～7月(賞観)
フェリス・オブ・ザ・シー	フェリス・オブ・ザ・シー	島めぐり(観光)	Sea Pacer(瀬戸内海門番)

● 船内観光後継あり
● 船内観光後継なし

⑭ **2. 地域振興と「豊予海峡連絡プロジェクト」** ①瀬戸内クルーズネットワーク構築

瀬戸内に船むき！

⑮ **①瀬戸内地域振興交通ネットワーク構築**

瀬戸内地域振興交通ネットワーク 概要

⑯ **②瀬戸内地域振興交通ネットワーク構築**

瀬戸内地域振興交通ネットワークを構成する個別プロジェクト

プロジェクト	概要
① 瀬戸内新幹線	基本計画(2016年)に基づく、岡山～高松、および岡山新幹線に基づく徳島～松山等により形成される十字ルートの新幹線
② クルーズネットワーク整備	瀬戸内海内のクルーズネットワークの整備(瀬戸・林間島・豊後・二宮・三宮・多良宮IC等)
③ 下関九州道	瀬戸トンネルと瀬戸内海の接続を目的に、瀬戸海峡のゲートウェイとしての瀬戸内海地域の地域振興を図る道路整備(瀬戸IC、7~2km)
④ 豊予海峡連絡	美濃による豊予海峡とびし、瀬戸内海、及び瀬戸内しまらみ海道の地域振興ルートの整備
⑤ 紀伊海峡連絡	11kmの海峡を横断する平野型長径2,000mを超える吊り橋による海峡連絡の整備
⑥ 瀬戸大橋連絡	紀伊海峡連絡と、瀬戸海峡門自動車道、新幹線と東京自動車道などをつなげる一帯300m×10km大規模道路の整備
⑦ 瀬戸内新幹線	瀬戸から九州、瀬戸市を経て瀬戸の瀬戸市へ至る新幹線路線の整備(延長200km)
⑧ 瀬戸大橋～瀬戸海峡	新幹線を瀬戸大橋から大瀬野に乗り入れ、瀬戸へ延伸し、さらに紀伊海峡大橋、大瀬野を結ぶことで瀬戸へ延伸する新幹線
⑨ 豊予海峡連絡	大分県、愛媛県を貫通、及び瀬戸海峡連絡の整備(橋長1.5kmと海峡トンネル構築有り、海峡幅1.5km、最大水深110m)

17

本日の内容

1. ヨーロッパのインフラ事業と「豊予海峡連絡プロジェクト」
2. 地域連携と「豊予海峡連絡プロジェクト」
3. 事業の整備効果と「豊予海峡連絡プロジェクト」
4. 新技術の活用と「豊予海峡連絡プロジェクト」
5. さいごに
～打撃必打の条件は用いバッテリーボックスで満たしていること～

18

3. 事業の整備効果と「豊予海峡連絡プロジェクト」

①多様な観点から総合評価すべき大規模プロジェクト

②B/Cは事業評価の一要素

大項目	中項目	小項目
事業目的	西国(四国)活性化	-
	国産性	「日本列島の国土」
	経済効果	国土開発の促進
	地域活性化	地域活性化の促進
	国土強靱化	国土強靱化の促進
	安全	国土強靱化の促進
	環境	国土強靱化の促進
	防災	国土強靱化の促進
	観光	国土強靱化の促進
	社会	国土強靱化の促進
建設の意義	国土強靱化	国土強靱化の促進
	国土強靱化	国土強靱化の促進
実施効果	国土強靱化	国土強靱化の促進
	国土強靱化	国土強靱化の促進

19

3. 事業の整備効果と「豊予海峡連絡プロジェクト」

③サステナブルな国土構造と「豊予海峡連絡プロジェクト」

～強靱で持続可能な国土構造のためにはマルチルート形成が不可欠

日本海・太平洋2面活用型国土の形成

スーパー・メガリージョンの形成

20

3. 事業の整備効果と「豊予海峡連絡プロジェクト」

④サステナブルな国土構造と「豊予海峡連絡プロジェクト」

～紀伊半島～四国～九州の発展にとって西国海軸の形成は効果的

【大分～名古屋山陽道経由 約830km、南海経路経由 約660km】

21

本日の内容

1. ヨーロッパのインフラ事業と「豊予海峡連絡プロジェクト」
2. 地域連携と「豊予海峡連絡プロジェクト」
3. 事業の整備効果と「豊予海峡連絡プロジェクト」
4. 新技術の活用と「豊予海峡連絡プロジェクト」
5. さいごに
～打撃必打の条件は用いバッテリーボックスで満たしていること～

22

4. 新技術の活用と「豊予海峡連絡プロジェクト」

4-1. 鉄道 ①単線による新幹線

JARC国土未来研究会からの西国新幹線の提案（提案書より）

単線方式を活用した7回線の新幹線「早期整備」

概算事業費：1兆円

23

4. 新技術の活用と「豊予海峡連絡プロジェクト」

4-1. 鉄道 ①単線による新幹線

24

4. 新技術の活用と「豊予海峡連絡プロジェクト」

4-1. 鉄道 ①単線による新幹線

横断されているトンネル断面（鉄道計画）



⑳ 4. 新技術の活用と「豊予海峡連絡プロジェクト」

4-1. 鉄道

① 鉄輪式リニアモーターカー（リニア駆動）の活用による断面とトンネル延長の縮小

- ・磁気浮上式リニアモーターカーと鉄輪式リニアモーターカー

⑳ 4. 新技術の活用と「豊予海峡連絡プロジェクト」

4-1. 鉄道

① 鉄輪式リニアモーターカー（リニア駆動）の活用による断面とトンネル延長の縮小

- ・鉄輪式リニアモーターカーの国内の常設実用線の事例

1990年開業 大阪市高速電気軌道鶴見緑地線
 1991年開業 都営地下鉄大江戸線
 2005年開業 福岡市地下鉄七隈線
 2006年開業 大阪市高速電気軌道今里筋線
 2008年開業 横浜市営地下鉄グリーンライン
 2015年開業 仙台地下東西線

㉑ 4. 新技術の活用と「豊予海峡連絡プロジェクト」

4-1. 鉄道

① 鉄輪式リニアモーターカー（リニア駆動）の活用による断面とトンネル延長の縮小

- ・鉄輪式リニアモーターカーの特色

車高を低く抑えることができる ⇒ トンネル断面の縮小
 急勾配・旧曲線に強い ⇒ トンネル延長の縮小
 ⇒ トンネルに適している、多くの地下鉄で採用されている

㉑ 4. 新技術の活用と「豊予海峡連絡プロジェクト」

4-1. 鉄道

① 貨物新幹線についての検討

メリット：
 事業効率の向上
 事業採算のとれる付加価値の高い対象貨物の有無
 貨物ヤードの建設など費用増加

課題：
 事業採算のとれる付加価値の高い対象貨物の有無
 貨物ヤードの建設など費用増加

㉒ 4. 新技術の活用と「豊予海峡連絡プロジェクト」

4-2. 高速道路

① 電気自動車低公害車の普及、脱化石燃料の実現

- ⇒ 排気ガスの改善、火災危険度の低下
- ⇒ トンネル換気システムの効率化
- ⇒ 緊急時の避難誘導システム、非常用設備の効率化

② 自動運転車の普及（義務付け）

- ⇒ 車線・路肩幅員の縮小 ⇒ トンネル断面の縮小
- ⇒ 交通事故の減少 ⇒ ？

㉓ 4. 新技術の活用と「豊予海峡連絡プロジェクト」

4-3. 道路・鉄道併用トンネル

- 東京湾アクアライン（1997年）：
 シールド外径14.14mは当時世界最大
- 長江トンネル大橋（2009年）：上海浦東と崇明島を結ぶ海陸・川道トンネル。シールド外径15.43m
- シアトル 99号線地下トンネル（2019年）：
 シールド外径17.45mは現在世界最大
- 東京湾かくく橋状道路（建設中）：
 シールド外径15.6mは日本最大

㉔ 5. さいごに

～好球必打の条件は常にバッターボックスで構えていること

① JAPIC提言に対する地元（市町村、経済界）の反応

- ・マスコミの反応・・・必ずしも批判的ではなかった（潮目の変化）
- ・地方公共団体の動き・・・前向きな一部職員
 組織としては慎重
- ・経済界の動き・・・役所の動きを気にする傾向

㉔ ② 神風を吹いた東京湾アクアラインの事業化

● 東京湾アクアライン開通（平成9年（1997年）12月18日）までの経緯

昭和50年7月（1975年）	東京湾アクアライン（当時は東京湾横断トンネル）による東京湾横断トンネルの調査
昭和54年4月（1979年）	建設省で建設調査開始
昭和57年7月（1982年）	東京湾横断トンネル研究会（当時主催）が成立
昭和58年12月（1983年）	国土庁シフトにより建設省業務に引き継がれた大型プロジェクトの新規 事業実施手続
昭和59年12月（1984年）	本事業が国土交通省の建設大臣に事業実施決定
昭和61年4月（1986年）	日本建設公団に東京湾横断トンネル建設が決定
昭和62年12月（1987年）	国土交通省の認可（開通決定）で「調査手続の事業化が完了」と公開
昭和63年10月（1988年）	日本建設公団が地上のトンネルを完成
昭和65年7月（1990年）	国土交通省の認可（開通決定）で「調査手続を完了し、建設に着手する」と公開
昭和67年11月（1992年）	中継トンネル（建設中に1号～12号） ・建設費、事業の完成時期（1994年） ・2号トンネル、2号の完成、3号の完成、4号の完成
昭和68年7月（1993年）	JAPIC主催で建設省・国土交通省・国土交通省の調査結果を公表
昭和69年12月（1994年）	東京湾横断トンネル建設が完了
昭和71年1月（1996年）	「東京湾横断トンネルの建設に関する特別委員会」成立
昭和71年5月（1996年）	「開通法」成立

基調講演 ③



「スーパー・メガリージョン構想について ～リニア時代の国土づくり～」

講師：岸 弘之 国土交通省国土政策局計画官

ただ今、ご紹介いただきました国土交通省国土政策局計画官をしております岸と申します。本日は、シンポジウムに呼んでいただきまして大変ありがとうございます。先程から少しお話が出ておりますが、リニア中央新幹線の開通を見据えまして10年後、あるいは20年後、望まれる社会の実現に向け国土交通省が設置しました「スーパー・メガリージョン構想検討会」で検討しました内容を中心にお話をしたいと思います。

交通機関が社会通念を変えるということは、これまでもあったと言われております。ある先生の受け売りで申し訳ないですが、例えば、「鉄道の時刻表が出来て、時間厳守という考え方が当たり前になったこと」、「電車あるいは自動車が普及したことにより、働く場所と住む場所が離れていくということが常識になったこと」、「東海道新幹線が出来て日帰りの範囲が大きく変わってきたこと」などが言われています。リニア中央新幹線についても、社会通念、あるいは常識・価値観というものを換え、そして国土の使い方をも変化させ、日本全体のこれからの様々な影響を及ぼすのではないだろうかということになります。

最初に、リニア中央新幹線の概要を説明します。品川・名古屋間が40分、そして大阪までが67分で結ばれる計画で、開業予定は、品川・名古屋間が先行いたしまして2027年ですので、あと7年です。そして、名古屋から大阪までは最大前倒しを使いますとその10年後の2037年頃と予定されております。(講演資料①)

次に、リニア中央新幹線が出来ると何が変わるのかということですが、効果につきましては、当たり前ですが移動速度が速くなることであり、劇的な移動時間の短縮に繋がります。リニア中央新幹線が大阪まで開通しますと、鉄道利用であれば片道4時間圏となります。4時間圏というのは、航空と鉄道の利用の分かれ目だと言われており、日帰りが可能な圏域と考えられておりますが、例えば、名古屋からであれば、北は山形・盛岡、西は高知・熊本まで広がります。現在のネットワークに、リニア中央新幹線を載せただけでは、残念ながら大分市は4時間圏に入っておりませんが、新たな高速交通機関が出来れば、この4時間圏に入ってくるということです。(講演資料②)名古屋を中心にした例ですと、1時間圏、あるいは2時間圏が、リニア中央新幹線沿線はもちろんです、東京より東、大阪より西へと、リニア開通後に大きく広がります。(講演資料③)



次に、冒頭言っておりました「スーパー・メガリージョン構想」について、スーパー・メガリージョンとは何なのかと疑問を持つ方も多いと思いますので、少々お話をさせていただきます。リニア中央新幹線が大阪まで開通すれば、東京・名古屋・大阪の三大都市圏が1時間程度で結ばれることとなります。東京で言いますと、山手線一周ぐらいの時間で東京・大阪間を移動出来るということであり、都市圏間の移動があたかも都市内移動になるということです。今日、私もここに出張しているところですが、そういう概念がもしかしたらなくなり、外出してきますということになるのかもしれない。一つの経済圏を形成するというのですが、これを世界でもすごく大きな都市圏という意味で、スーパーなメガリージョン、「スーパー・メガリージョン」と名付け、その構想について検討してきました。(講演資料④)



近年、世界の競争は、国家間の競争から都市が連なった地域、メガリージョン間の競争になったと指摘がされています。メガリージョンですが、世界に20いくつかあるという方もいますが、例えば、中国の珠江デルタ、アメリカのシリコンバレー、ボスウォッシュといったメガリージョンがあります。これらと三大都市圏について、私たちが独自に、地域内のGDP、人口あるいは都市間移動について集計をしましたが、リニア中央新幹線で結ばれる三大都市圏は、世界でも巨大ですし、移動に便利な地域ということになります。他のメガリージョンについても、環境を整備してきているということをご存知だと思いますが、例えば、珠江デルタであれば中国の新幹線あるいは香港・マカオを結ぶ橋が、一昨年10月に開通しました。今後は、世界のメガリージョンとの競争がさらに激化すると言われております。(講演資料⑤)

そして、「スーパー・メガリージョン構想」ですが、最初にご講演されました奥野先生を顧問にお迎えし、平成29年9月より一緒になって検討してまいりました。(講演資料⑥) その概要について、ここからお話させていただきます。

最初に、『リニアが開通する頃、将来社会はどうなっているのだろうか』ということについて、委員の間で議論しました。アジアダイナミズムの進展、メガリージョン同士の競争、産業構造の変化やデジタル化社会の進展、価値観の変化など、世界で起きている変化に日本が直面するといったものをまとめました。(講演資料⑦)

次に、リニア中央新幹線がもたらすインパクトということで、四つに整理をいたしました。(1)「フェイス・トゥ・フェイスコミュニケーションが生み出す新たなイノベーション」につきましては、移動時間の短縮が何をもたらすのかということです。我々の取りまとめでは、交流可能人口の増加によって交流機会が増大し、交流時間も拡大し、それがイノベーションに繋がるのではないかと期待されるということです。ただ、これからのイノベーションにつきましては、明確なコンプセメントやロードマップが必ずしもはっきりしていなく、様々な分野の人と人との積極的なフェイス・トゥ・フェイスコミュニケーション

が必要だということです。従いまして、出会って話をするということが大変重要なことであり、それにリニアが役立つのではないかということです。(2)「時間と場所からの解放による新たなビジネススタイル・ライフスタイル」につきましては、一つの会社ではなく複数の会社などで業務する兼業化あるいは副業化といった働き方や、人生100年時代においては多様な働き方や暮らし方の選択肢をリニアがもたらすことが出来るのではないだろうかということです。(3)「海外からの人や投資の積極的な呼び込み」につきましては、スーパー・メガリージョンのそもそもの役割ではありますが、日本が成長していくためには、海外から企業・人材・投資を呼び込んでいかなければならないということです。リニア中央新幹線がその投資の魅力をつくれるのではないか、あるいは訪日外国人の地方へのさらなる拡大が図れるのではないかということです。(4)「災害リスクへの対応」につきましては、一番移動者の多い高速交通鉄道である東海道新幹線の多重化、災害リスクへの対応が図られるのではないかということです。(講演資料⑧)

次に、「スーパー・メガリージョン構想」の目指すところをまとめております。目指す方向性としては、自立する持続可能な国をつくろうということであり、先程言いましたように、多様な価値観を支えるまちをつくろうということで、「個性ある三大都市圏の一体化による巨大経済圏の創造」、「中間駅周辺地域から始まる新たな地方創生」、「スーパー・メガリージョンの効果の広域的拡大」の三つにまとめています。(講演資料⑨)三大都市圏につきましては、我が国の経済発展のコアということは皆さんご承知と思います。重要なのは、それぞれの都市圏の個性を發揮しながら一体化するということです。違いから新たな物が生まれるという指摘が多くございました。「同じ人が集まっても新たな物は生まれませんが、違う人が集まれば新たな物を生む」という考え方であり、(講演資料⑩)



次に、リニア中央新幹線の中間駅周辺地域についてですが、今から大きく変わりうる地域と考えられています。例えば、長野県飯田市に駅が出来ますが、都市の規模も小さく、交通利便性もそれほど高くないという状況にありますので、リニア中央新幹線開業のインパクトは爆発的なものになるのではないかと考えております。そういう中で、都市と地方にまたがる新たなライフスタイルが実現・提供出来るような地域になればいいなというまとめでございます。(講演資料⑪)

次に、一番大切なところですが、効果を広域的に波及させることです。東海道新幹線は、1964年の開通ですが、その頃と何が違うかと言いますと、現在は高速道路の距離、新幹線ネットワークの距離、2,000メートル以上の滑走路がある空港の数等が大きく変わっています。このネットワークを強みとして効果を最大限に引き出すことが重要であり、高速交通機関のネットワークのさらなる強化が特に求められるということになります。そうすれば、リニアが出来ますと、例えば、航空ネットワーク、東海道新幹線の使い方も大きく変



わってくるかもしれません。東京・大阪間は多くの飛行機が飛んでいますが、それが減って他の地方に向けられる、あるいは東海道新幹線もダイヤ改正を行い、沿線についても利便性が向上をするのではないかと期待されます。これらが「スーパー・メガリージョン構想検討会」での取りまとめ内容であります。(講演資料⑫)

先程、リニア中央新幹線のインパクトで災害リスクへの対応と説明しましたが、地震・津波に強い交通ネットワークを繋げていく、あるいは多重性いわゆるリダンダンシーの確保をしていくことが重要だというご意見があります。ここでは、国土交通省の審議会での資料を基に説明しますが、最初はネットワーク化ということによってリダンダンシーといわれるような緊急時にも人や物の動きを確保出来たという事例です。(講演資料⑬) 道路だけではなく鉄道、港湾の連携も非常に重要だということで、愛媛県宇和島道路による地域の水産業支援について説明します。地元の方は御存知かもしれませんが、松山自動車道と宇和島道路の開通により養殖マダイの全国シェアが伸びたという事例であり、いわゆるインフラのストック効果です。もちろん、関係する業者の皆さんの努力の賜物だと思いますが、高速道路を上手く使っている事例です。(講演資料⑭) 次に、本日のシンポジウムにぴったりの話ですが、東九州自動車道と松山自動車の供用開始に伴ってそれを結ぶ新たなネットワークが出来てきたということでもあります。これによりまして、物流に係る時間が短縮していますし、リダンダンシーやストック効果の発揮という意味でも重要だと思います。(講演資料⑮)

次ですが、少々古い資料で申し訳ございませんが、九州地方と国内各地方、あるいは海外との取引額についてまとめた資料であり、取引額として多いのは、関東・近畿そして中部・中国地方となっております。(講演資料⑯) スーパー・メガリージョンの効果を全国へ波及すると構想では述べておりますが、実際は、現状の取引状況からいっても既に取り進んでおりますので、スーパー・メガリージョンの経済活動に積極的に参加するといった考え方が必要となります。待っていても波及はなかなかしてこないため、自ら近づいていくことが重要だと思います。

最後に、検討会において、このまま延長線上に未来がないということをおっしゃる方が多くいらっしゃいますので、今から話す内容で締めたいと思います。将来を考えると、ライフスタイルあるいはワークスタイルに大きく影響すると思われるものは、技術革新と社会への実装化だと思います。政府では、現在の情報化社会の次の社会を5番目の社会、人工知能あるいはIT化が非常に進んだ超スマート社会として「Society5.0」と言っています。(講演資料⑰) 我が国としても世界のこういう動きについていけないといけません。ただ、AIなどの技術革新のスピードは非常に早く、例えば世帯普及率10%達成までの所要年数を見ますと、電話に比べてスマートフォンは20数倍くらい速く普及しているとのことです。次に来るものはもっと早く普及する可能性があります。(講演資料⑱)

また、情報通信審議会の資料では、リニア中央新幹線が大阪まで開通する頃に実現したい未来図というものを示しています。その中で地域づくりに関連するものとして、自動運

転や空飛ぶ車が載っていますが、低コストで実現出来れば、地域の姿も大きく変わるのではないかと思います。(講演資料⑱)

リニア中央新幹線は、国土の使い方を変える大きなプロジェクトであります。ただ、都市づくりというのは時間がかかります。将来は予想を超えて大きく変わってしまうという事を考えながら、都市の魅力づくりとネットワークの拡大に取り組むことが非常に重要だと思います。スーパー・メガリージョンを遠い地域のものと考えずに、その効果を積極的に掴みにいっていただければと思います。ご清聴ありがとうございました。

【基調講演資料】

① リニア中央新幹線の概要

● 路線概要

区間	路線長 (km)	所要時間 (分)
東京 - 名古屋	360	45
東京 - 大阪	570	90
東京 - 福岡	1,140	180

● 主要駅

駅名	所在地
東京	東京都千代田区
名古屋	愛知県名古屋市中区
大阪	大阪府大阪市
福岡	福岡県福岡市

② リニア中央新幹線の効果(1/2)

● リニア中央新幹線の開通によって、東京・大阪間の時間距離が大幅に短縮され、国内各地間の移動時間が短くなり、三大都市圏の成長力が全国に波及。

● 東京-名古屋-大阪間の移動時間短縮 (約2時間短縮)

● 東京からの4時間移動圏拡大

● 名古屋からの4時間移動圏拡大

● 大阪からの4時間移動圏拡大

③ リニア中央新幹線の効果(2/2)

● GDP (兆円)

地域	開通前	開通後
東京圏	1,000	1,100
名古屋圏	500	550
大阪圏	400	450

④ スーパー・メガリージョンとは

● 我が国では、リニア中央新幹線で三大都市圏が結びつくことにより、世界最大の経済規模を持つ「スーパー・メガリージョン」の形成が期待される。

【三大都市圏による国土GDPの占め】

【リニア中央新幹線による国土GDPの増大】

⑤ 世界のメガリージョン

● 国際間でのヒト、モノ、カネ、情報の流れがますます活発化していく中、珠江デルタ、シリコンバレー、ボスウォッシュ(アメリカ東海岸(ボストン、ニューヨーク、ワシントン))をはじめ、国際的な都市間競争が激化している。

● 東京圏 (ACPL 2,000万人)

● シリコンバレー (ACPL 500万人)

● ボスウォッシュ (ACPL 3,000万人)

● 珠江デルタ (ACPL 2,000万人)

⑥ スーパー・メガリージョン構想検討会について

● スーパー・メガリージョン構想検討会にて平成29年9月より検討を開始し、令和元年8月に「人口減少にうちかつスーパー・メガリージョンの形成に向けて～時間と場所からの解放による新たな価値創造～」を公表

● 検討会の構成

【顧問】 長瀬 隆夫 (国土交通大臣)

【委員】 長瀬 隆夫 (国土交通大臣)

【委員】 長瀬 隆夫 (国土交通大臣)

【委員】 長瀬 隆夫 (国土交通大臣)



⑦ **スーパー・メガリージョン構想 概要 (1/6)** 国土交通省

数が増加する状況の変化

- ▶ 今後も進展するアジアダイナミズム (中国等の経済発展、インバウンドの増加)
- ▶ 世界で激化する都市間競争 (超デジタル、シグコンフルー高度等の自強)
- ▶ 産業構造の劇的な変化とデジタル化社会 (AI、IoT等の進展による第四次産業革命 → 労働集約型、資本集約型社会から知識集約型社会へ転換)
- ▶ 世界に広がる価値観の転換 (SDG+の浸透 → 持続可能性、多様性、包摂性の重視)

⑧ **スーパー・メガリージョン構想 概要 (2/6)** 国土交通省

リニアや新幹線がもたらすインパクト

- (1) フェイス・トゥ・フェイスコミュニケーションが生まれる新たなインベーション
 - ⇒ リニア交通により、交流機会が増加、交流特性が拡大し、新たなインベーションを生み出す
- (2) 時間と場所からの解放による新たなビジネススタイル、ライフスタイル
 - ⇒ リニア交通による時間と場所からの解放が、自らに多様な価値観をもたらす
- (3) 海外からの人や経済の積極的な呼び込み
 - ⇒ リニア交通による巨大都市圏の一体化によって、海外からの魅力を増大
- (4) 実質リスクへの対応
 - ⇒ リニアと新幹線・高速道路ネットワークが有機的につながり、多様性、代替性を強化

⑨ **スーパー・メガリージョン構想 概要 (3/6)** 国土交通省

世界を先導するスーパー・メガリージョンとなるために

スーパー・メガリージョン構想の目指す方向性

- ▶ 世界を先導するスーパー・メガリージョンとなるために
- ▶ 世界を先導するスーパー・メガリージョンとなるために
- ▶ 世界を先導するスーパー・メガリージョンとなるために

⑩ **スーパー・メガリージョン構想 概要 (4/6)** 国土交通省

世界を先導するスーパー・メガリージョンとなるために

- ▶ 世界を先導するスーパー・メガリージョンとなるために
- ▶ 世界を先導するスーパー・メガリージョンとなるために
- ▶ 世界を先導するスーパー・メガリージョンとなるために

⑪ **スーパー・メガリージョン構想 概要 (5/6)** 国土交通省

世界を先導するスーパー・メガリージョンとなるために

- ▶ 世界を先導するスーパー・メガリージョンとなるために
- ▶ 世界を先導するスーパー・メガリージョンとなるために
- ▶ 世界を先導するスーパー・メガリージョンとなるために

⑫ **スーパー・メガリージョン構想 概要 (6/6)** 国土交通省

世界を先導するスーパー・メガリージョンとなるために

- ▶ 世界を先導するスーパー・メガリージョンとなるために
- ▶ 世界を先導するスーパー・メガリージョンとなるために
- ▶ 世界を先導するスーパー・メガリージョンとなるために

⑬ **自然災害に強い経済活動の基盤整備** 国土交通省

自然災害が発生した際には、人命救助や被災地への支援物資輸送のみならず、我が国の経済活動の基幹的機能(産業のサプライチェーンの確保)を確保することが重要。

過去の災害において、高速道路の交通ネットワーク機能(ダブルネットワーク)の活用、被災地以外の港湾の活用などにより、災害時の交通確保の確保に効果を発揮。

⑭ **宇和島道路による地域の水産業支援** 国土交通省

宇和島道路の延伸と合わせ養殖マダイのシェアが大きく伸び、物流ネットワークとして地域の水産業を支援。

養殖の養殖マダイの全国シェア

宇和島道路の延伸と合わせ養殖マダイのシェアが大きく伸び、物流ネットワークとして地域の水産業を支援。



パネルディスカッション

『豊予海峡ルート整備に向けた愛媛と大分の今後の交流について』

コメンテーター：	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
コーディネーター：	吉村 充功	日本文理大学工学部建築学科教授
パネリスト：	丸川 裕之	(一社)日本プロジェクト産業協議会専務理事
	橋本 均	大分商工会議所・大分経済同友会
	山本 泰士	愛媛県企画振興部地域振興局長
	高門 清彦	伊方町長
	平川 暢教	大分県中部振興局地域振興部長
	佐藤樹一郎	大分市長

(吉村充功コーディネーター)



皆様、あらためましてこんにちは。ここからはパネルディスカッションで、1時間は大変短いのですが、「豊予海峡ルート整備に向けた愛媛と大分の今後の交流について」というテーマで議論を進めていきたいと思います。

今日は高校生の若い皆様も来てくださっているということですが、国土の形成に関わるお話はなかなか聞く機会がないので非常に貴重かと思えます。基調講演者のお三方のお話ですが、実は三人通じて共通の内容だったと私自身思っております、広域・交流連携というのが、対流という言葉でもありましたが、要はイノベーション、新しい価値を生み出していくということであり、閉じた世界ではなく、色々なところと新幹線や高速道路で繋がり、時間が短くなることで、今まで接点がなかったところと接点が出来ると、それにより、全ての地域が一体的に発展出来る可能性があるというお話をいただきました。

豊予海峡ルートは、すぐに整備出来る話ではないということも現実です。後ほど佐藤市長からお話があるかと思いますが、大分市が4年かけて調査を行ったところ、効果は非常に大きいということでした。例えば大分と松山が新幹線や高速道路で繋がった場合に、現在4時間くらいかかっているものが、高速道路だと2時間半程、新幹線であれば40分程で行けるということで、非常に短時間で行くことが出来ます。一方で建設費ですが、試算では、新幹線は6,800億円程、高速道路・橋になると1.2兆円、場合によっては3兆円かかります。決して簡単な話ではないということで、本当にどんなことが出来るのかをしっかりと議論して、交流拡大が何をもたらすのか、そして、つくることが目的ではなくつくった先に何があるのかというのを今日しっかり議論が出来ればと思っております。

今日は、三つのテーマを考えています。一つ目は、自己紹介も兼ねパネリストの皆さん

から、現在豊予海峡ルート実現に関して取り組まれていることをご発言いただきたいと思
います。二つ目は、豊予海峡ルートが整備されることによって、どんな効果が期待出来る
のかということをご発言をいただきたいです。三つ目は、今後豊予海峡
ルート整備に向けて、愛媛と大分でどのような交流、取組が必要かということをご発言
いただきたいと思っております。

早速、1巡目ということで、まずは、JAPICの丸川さん、宜しくお願いします。

(丸川裕之氏)

あらためまして、JAPICの丸川でございます。自己紹介
ですが、私は新日本製鉄に入社いたしまして、40年前に1
回目、15年前に2回目、大分製鉄所の総務部で勤務して
おりました。7年近く大分におりまして、第二の故郷と思
っております。日本プロジェクト産業協議会（JAPIC）では、
国土軸をつくる長期的で大きなインフラを考えております
が、強く推しておりますのは、先程お話がございました四
国新幹線、それから北海道への2本目の青函、我々は津軽
海峡トンネルと呼んでおります。それから、本州・北九州のルートや新大阪駅の地下化な
どです。私自身も大分におりましたことから、豊予海峡はフェリーで何度も渡っておりま
すし、八幡浜へのルートや大阪・神戸からの別府・大分弾丸ツアーにも乗ったことがござ
います。



JAPICといたしましては、豊予海峡ルートは、四国新幹線あるいは瀬戸内の循環ルート
の一環であると考えております。従いまして、先程、藤本委員長からお話がございました
ように、ゴッタルド・ベース・トンネルといった色々な海外の事例、それから自動運転、
電気自動車など将来の技術を深く勉強し、皆様のお役に立てればと考えております。

もう一つは、事業化する時にはどうしても財源面において民間と政府の役割分担が出て
きますので、事業スキームや資金のスキーム、あるいは政府・行政・民間でどうやって機
運を盛り上げていけば良いかといったことで大分市の皆様あるいは愛媛県の皆様とご協力
してまいりたいと考えております。以上です。

(吉村充功コーディネーター)

ありがとうございます。続きまして大分の経済界の代表ということで、橋本さんにお願
いいたします。

(橋本均氏)

こんにちは。水族館うみたまごを経営しております、株式会社マリンパレスの橋本均
と申します。今日は、大分商工会議所と大分経済同友会という経済団体の立場で出席させ
ていただきました。

我々経済界として、豊予海峡ルートに関する今までの動きですが、まず一つは恒例のもの
として、毎年県内経済団体共同で国にインフラ整備の要望活動を行っており、その一つ



として豊予海峡を毎年お願いしております。

次に、それぞれの経済団体個別の動きでございますが、平成28年に大分商工会議所が松山商工会議所を訪問して、豊予海峡ルートに関する意見交換を行いました。私どももみたまごをはじめ、大分の色々なところに大勢の愛媛の方々が見学にいらっシャっていただいておりますので、豊予海峡ルート構想にも非常に積極的で、前向きな意見が沢山聞けると思っていたのですが、予想に反して、豊予海峡に関して全く認識がないという感じでした。『豊予海峡ってどこですか』というレベルの話です。なぜかと思い、色々話をしていくと、大分にはたくさん愛媛の方がいらっシャっていますが、その多くは南予、八幡浜や宇和島の方々であり、松山などの中予、今治や新居浜の東予の地区の方々の意識は、関西の方面に向いており、東九州にはあまり関心がないということがわかりました。そして、愛媛の経済界は、その中予や東予の方々が中心という訳であります。ただ、それでもその場で豊予海峡構想について愛媛のメリットも含め詳しく話をしましたところ、突然人が変わったかのように九州に関心を持たれ、非常に盛り上がったことを覚えております。要は、愛媛の方々が九州への可能性というのを、その場で初めて知ったという感じです。それを受け、今後は、よく交流のある南予地区の人達のみならず、愛媛県全体の人に対して、豊予海峡ルート構想の理解と機運の醸成が必要であると感じました。

同じく大分経済同友会でも愛媛との交流を今後の重点課題としております。大分経済同友会は、もともと西瀬戸交流懇談会ということで、大分、福岡、山口、広島、愛媛において毎年持ち回りで交流を行い、瀬戸内の活性化を試みておりますが、その流れの中で愛媛経済同友会と個別の交流をすべく、今は相互の委員会レベルで行き来をはじめたところでございます。最終的には、同友会同士の正式な交流をはじめ、その中心課題として、この豊予海峡に対する議論を深めたいと思っております。

いずれにしても、今まずは、経済界同士の真剣な議論の場をつくらなければいけない、そういう段階です。以上です。

(吉村充功コーディネーター)

ありがとうございます。愛媛でも西予や南予側の方、そして東予側とで温度差があるという話だったと思うのですが、そこを受けてということもありますが、愛媛県の山本さん、いかがでしょうか。

(山本泰士氏)

ご紹介をいただきました愛媛県企画振興部地域振興局長を務めさせていただいております山本でございます。本日、こちらへは八幡浜から臼杵港までフェリーに乗り参りました。私は愛媛県の東部の方の出身でございます。先程、橋本様からお話がありましたが、マリンパレスがオープンして数年した時に、家族旅行でマリンパレスと高崎山を見学に

参ったことを思い出したところでございます。

現在の豊予海峡ルートにおける愛媛県との関わりを申し上げますと、年間約100万人がフェリー航路を利用しているという実績があり、大きくとらえると、九州と四国のフェリー交流の面で非常に重要なルートであると認識いたしております。それから、先程の講演の中でも触れられておりましたが、災害時における救援車両や人員の輸送など、様々な面での交通網の確保という点におきましても重要な役割を担っていると認識いたしております。



こういった状況を踏まえ、太平洋新国土軸構想や具体的なプロジェクトであります豊予海峡ルートの実現に向けて、現在、関係県と経済団体で構成する太平洋新国土軸構想推進協議会あるいは、豊予海峡ルート推進協議会を通じて、国に対する政策の提言活動や海峡間の交流に取り組む民間団体等への支援をさせていただいているところでございます。

次に、愛媛県と大分県の交流ですが、豊予海峡を挟んでフェリー航路を活用した対岸地域との交流促進ということで、行政あるいは関係事業者団体などから構成しております愛媛西伊予・大分中部地域間交流促進協議会が中心となりまして、相互プロモーション、具体的にはサミットでありますとか、フェリーを活用したイベント、文化・スポーツ交流、サイクリングによる交流などを行っております。そういった連携事業に取り組みながら、豊予海峡ルートの基盤になる地域間交流の活性化を図っておりますので、今後こういった活動を通じて、限定的な交流から県全体への交流に広がっていくことが出来ればと考えております。私からは以上でございます。

(吉村充功コーディネーター)

ありがとうございます。今のお話の中にもありましたが、大分と愛媛のフェリー利用者は年間100万人程ですが、特に佐賀関と三崎を結ぶ国道九四フェリーにおいては年間53万人程の利用があります。そして、この航路は年々利用者が増えており、交流も増えているという状況にあると思います。そこで、対岸の三崎港のある高門伊方町長をお願いします。

(高門清彦氏)

皆様こんにちは。対岸の伊方町の町長をさせていただいております、高門と申します。宜しく願いいたします。こういった機会を与えていただき、ありがたく思います。私の町は9千人の小さな町ですので、大きなことは出来ませんが、佐藤市長さん、大分市の皆様には熱心に取り組んでいただいております、本当にありがたく思っております。

伊方町といえばご存知かと思いますが、原子力発電所がございまして。原子力発電所関係の避難訓練において、毎年、大分県にフェリーで避難させていただいております。大変ご理解、ご協力いただいておりますことをあらためて感謝申し上げたいと思います。そして、年明けから4件、異常事象が四国電力で起きておりますが、皆様方にご心配をおかけしているのではないかと思います。この点につきましては、首長として四国電力に対して厳し



く原因究明、それから対応策が明らかになるまではGOサインは出せないと言っておりますので、その点は皆様方にご安心いただけるよう対応してまいりたいと思いますので、ご理解をお願い申し上げたいと思います。



豊予海峡ルートですが、先程橋本様からお話でしたが、愛媛県の中でもまだ熟していないというのが正直なところだと思います。2, 30年前ですが、私は当時、愛媛県議会議員をさせていただいていたのですが、愛媛と大分の両県の知事さんと工事中のドーバー海峡の視察に行くなど、豊予海峡を実現しようと盛り上がっていた時期もございました。ただ、残念ながら現在は、波でいえばだいぶ静かになったという感じがしています。しかし、藤本先生の講演の中では、こういったことは言い続けることに意味があるということでした。

三崎・佐賀関航路は年間53万人程の利用者がございます。佐賀関港では去年の暮、新しくターミナルが完成しました。私も小さな町で出来ることから始めようということで、三崎側もしっかりとお迎え、お見送りが出来る施設を整えたいという思いから、現在工事を進めている最中でございます。10億円あまりの費用をかけ、5月30日完成に向け、新しい道の駅的な施設を建設中でございますので、そこを起点にして豊予海峡フェリー航路の盛り上がりを図っていきたいと思っております。

そして、もっと愛媛の政界、経済界を巻き込んだうねりとなるようにしていきたいのですが、なかなか苦戦しております。ただ、私としては、これが伊方町にとっての生命線であるという気持ちで取り組んでまいりたいと思っております。以上でございます。

(吉村充功コーディネーター)

ありがとうございます。それでは続きまして、大分県の平川さんお願いします。

(平川暢教氏)

大分県中部振興局平川と申します。平成28年度に始まりました、愛媛西伊予・大分中部地域間交流促進協議会の大分県側事務局を担当しております。先程、愛媛県の山本局長さんがおっしゃったように、豊予海峡ルート構想は、大分県にとりましても四国・関西からの誘客や物流の促進、災害時における代替輸送ルートといった観点から、地方創生を進める上で重要なプロジェクトと認識しており、関係府県や経済団体とともに豊予海峡ルートの必要性を訴えてまいりました。



平成29年3月に策定いたしました「九州の東の玄関口としての拠点化戦略」におきましても、豊予海峡ルート構想を将来の大分県を支える取組として盛り込んだところでございます。この構想の実現に向けましては、まずは豊予海峡間の人と物の流れを増やすという

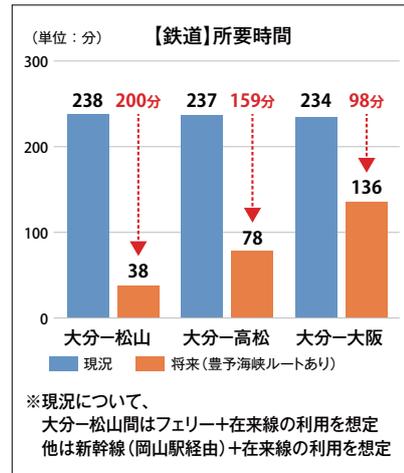
ことが必要であり、フェリー事業者に対しまして大分へのフェリーを利用した誘客に繋がる取組に助成をしているところでございます。また、愛媛県及び航空会社と連携いたしまして、観光客が首都圏から大分空港に入り、フェリーで海峡を渡って松山空港から出発するといった広域周遊観光の推進などにも取り組んでおります。以上です。

(吉村充功コーディネーター)

ありがとうございます。それでは、続きまして佐藤市長お願いいたします。

(佐藤樹一郎大分市長)

本日は、シンポジウムにご参加いただきましてありがとうございます。先程からお話が出ておりますが、大分市では4年かけて様々な調査をしており、そのレジュメをチラシの裏側に記載しております。松山まで新幹線が来ているということが前提でございますが、大分と大阪間の所要時間が136分になります。そうしますとリニアで東京と大阪が1時間程で結ばれますので、大分と東京が3時間程になります。また、先程、奥野先生からお話がありましたが、リニアで大分と名古屋が直結で繋がりますと、名古屋まで1時間半になりますことから、2時間程で東京と大分が繋がるということになります。スーパー・メガリージョンは東京、名古屋、大阪ということですが、そこをネットワークをつくることで、メガリージョンの一つに大分がなってくるということを期待しております。



物流の面では、先程、吉村先生からお話がありましたが、国道九四フェリーが佐賀関から三崎まで運行しておりますが、年々利用者が増えております。フェリーは片道70分で行き来しておりますが、30分前までに港まで行く必要があり、合計すると100分かかります。兩岸の距離は14kmですから、例えばトンネルで繋がりますと100分かかっておりましたのが10分程度で行けることとなります。そして、フェリーの運賃はトラックですと1万円を超える料金になります。仮に、他のフェリー航路利用も豊予海峡ルートに転換すると想定し、現在のフェリーと同じ料金をいただくといった計算をしますと、50年で建設費とランニングコストが十分にカバー出来る計算になります。大きなプロジェクトとしては非常に効果の高いものであり、B/Cを算出しますと、新幹線で1.19、高速道路で1.27となります。それ以外にも、藤本先生がおっしゃった通り、その他の波及効果も入れることが出来るならば、さらに便益が大きくなり、今の料金設定を前提に考えても、大きなプロジェクトとしては非常に価値が高いものになると考えております。

最後に、四国新幹線についてですが、松山、高松、高知、岡山を結ぶという形で四国をあげて取り組んでおります。こちらは、四国新幹線が岡山に繋がるという考えですが、岡山にとってどういう取組が魅力的かという視点で考えますと、四国でそれぞれ行き止まりになるよりも、四国から豊予海峡を抜けて九州と繋がることで、発展性が出てくるのでは



ないかと考えます。そして、岡山や中国地域にとりましても、四国だけが取り組んでいるということよりも、九州と四国が一緒になって取り組んでいる方が、大いに魅力が違ってくるのではないかと感じております。以上でございます。

(吉村充功コーディネーター)

今、それぞれの状況を説明いただきましたが、コメンテーターとしてお越しいただいております木村先生から少し感想をいただきたいと思っております。

(木村俊介コメンテーター)



ありがとうございます。私は今、明治大学で主に地域づくり等を研究しておりますが、それ以前は総務省で仕事をしていたことがあり、その際には松山市の副市長や、若い頃には広島県庁で仕事をしておりました。よって、西瀬戸地域は非常に愛着を持った地域であります。そういったご縁もあり、本日お招きいただいたのかと思います。今、行政、産業界などそれぞれの方々から、これまでの取組やこれから本格的に取り組んでいくという姿勢のお話をしてい

いただきました。

そこで、私がまず思いますのは、こういった地域の構想というのは、いわゆる国レベルで地域政策と言われるような非常に高いレベルの話、もう一つは地域づくりとして具体的にどういった事業をやっていくのかというレベルの話と両方重要な話であります。

まず、地域政策と言われる少し大きな視点で言いますと、この西瀬戸地域は、やはり非常に重要で、かつ将来性を持っております。一つ目として、グローバルに考えると、九州はアジアの玄関口でありますことから、両県の地域でより魅力を増すことによって、まさにアジア経済と直接繋がることが出来、アジアのインバウンド観光客の人達をより惹きつけることが出来るのではないかとことです。それから二つ目は、全国レベルで言いますと、中央リニアが近い将来に出来る状況にありますので、両県で魅力を増すことによって、関西圏・首都圏の相手と直接繋がる事が出来るということでもあります。

そこで、あらためて大分県・愛媛県両県の観光面を調べました。観光統計のデータを見たのですが、年間1万人以上の観光入込客を集めている地点のことを観光地点と言っていますが、その点で非常に両県とも共通性がありました。特にどういう施設を地域資源・観光資源としているかということですが、歴史・文化的な観光地点それから、温泉の観光地点というのがありました。福岡県と比べますと明らかに違っており、福岡県では都会型・都市型の観光地点・集客施設が多くあるといった特徴があり、福岡県と違うということが逆にメリットと感じました。そのことによって両県で組むことで、歴史・文化・温泉の観光地点でより集客して頂けるのではないかと思います。

次に、全体の産業構造ですが、特に製品・製造の分野にあたりますが、これは両県で特徴としては似通っているところがあります。実際に経済センサス等を見ても、非鉄金属、

石油製品、石炭製品、化学工業製品、輸送用機械器具、木材・木製品といったような製品が非常に他の県に比べても優位性を持っています。例えば、米子市と松江市が県境を越えて中海圏域定住自立圏を設定し、複数の地域で組むことによって、地場製品のブランド名をより高め、グローバルに売り出していくといった戦術をとっているところもあります。従いまして、製造業一つをとっても、両県がお互いの強いところで手を組んで産業面でもより伸ばしていく余地が大いにあるのではないかと感じております。

(吉村充功コーディネーター)

ありがとうございます。私は市内にある大学に勤めており、佐賀関にはゼミ活動で8年程ずっと通い続けています。佐賀関は非常に高齢化が進んでいるところであり、地域のコミュニティを維持したいということで活動をずっと続けてきているのですが、コミュニティを維持していくためには、もっと外からの交流人口・観光人口を増やせないかなと考えました。本日もお話がありました海星館さんや関さば・関あじなど非常に良い観光資源があるところですので、今年の夏に、学生と伊方町に渡りまして、道の駅伊方きらら館で調査を実施しました。もともとは国道九四フェリー利用者をターゲットに、佐賀関にどうやったら観光に来てくれるかといった調査をしたのですが、その時のアンケート結果で、意外にフェリー利用者よりも道の駅だけ、そして四国側だけに留まっている方が結構いらっしゃるということがわかりました。

アンケート数は少ないですが、フェリー利用者46名、道の駅だけ利用しかつ四国側に留まっていた方91名の計137名に調査を行い、そこで豊予海峡ルートが必要かどうかを聞いてみました。アンケート数が少ないので、統計的にどうこうということではなく、しかも道の駅を車で利用されている方のみが対象のため、調査が偏っていることが前提ではありますが、聞いてみましたところ、『採算が合えば整備してほしい』が35%、『B/Cが満たされれば整備してほしい』が26%ということで、合わせますと6割強の方が整備してほしいという答えでした。一方で、『整備すべきではない』という方が12%いらっしゃいます。そして、『分からない』という方も結構いらっしゃいました。

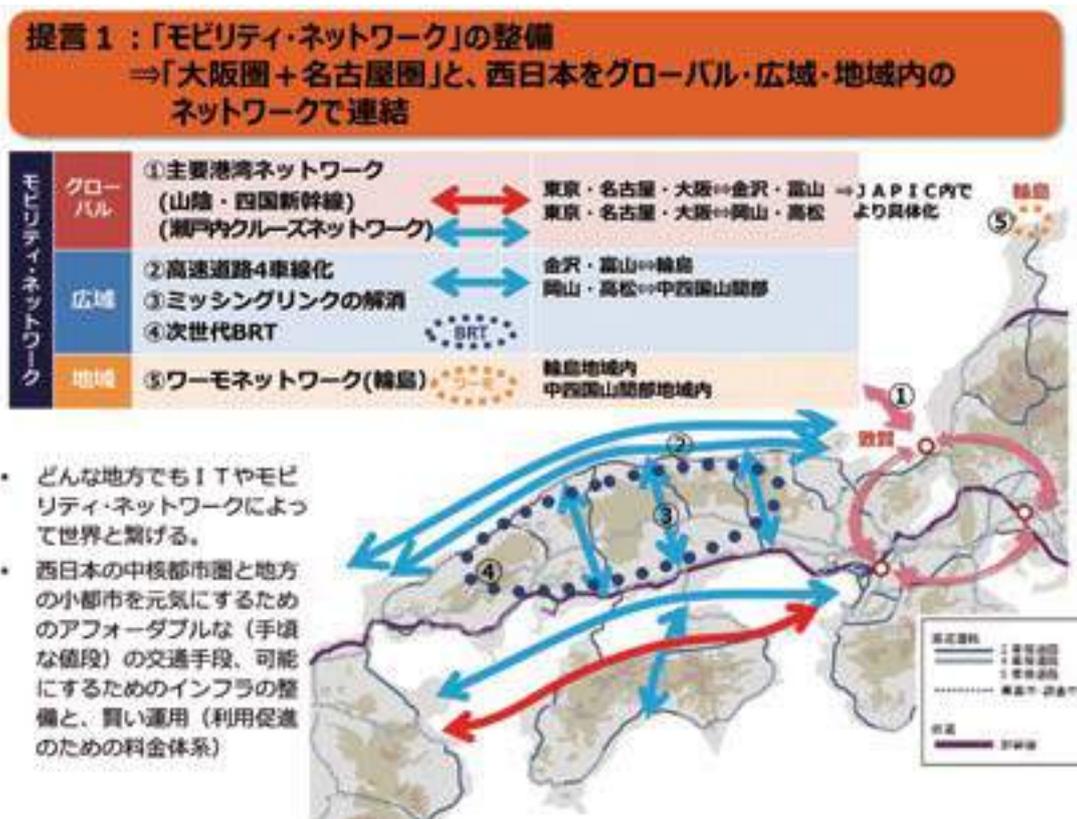
ただ結果としましては、フェリーを利用せずに四国に留まっている方でも、実は繋げてほしいという意見が意外にあるということを実感したところでもあります。ちなみにですが、整備してほしい方々で1番多かった意見が『道路』で43%、道の駅の利用者なのでどうしても道路ということでしたが、そのうち『道路で橋』が21%あり、『新幹線』は15%ぐらいでした。ここで分かったこととして、やはり期待があるということです。きちんと効果を示し、理解を求めていき、そして精度のある予測をしていくことが大事だと思いました。

次に、2巡目ということで、豊予海峡ルートによる整備の効果について、何名かに発言をいただきたいと思うのですが、まさに効果というところでJAPICの丸川さん宜しく願いいたします。



(丸川裕之氏)

お示ししている図ですが、豊予海峡ルートとは直接関係はございませんが、恐らく今までの議論の中で効果は何かと言われると、一つは即時性・速達性・経済効果、もう一つは、リダンダンシーという被災時のバックアップ、この二つが一番大きなものかと思います。



これは、3年前に我々JAPICで検討したものであり、関西圏から見たときにどういうインフラがあった方がいいのか、あるいは、どういう効果があるかということについてまとめたものでございます。

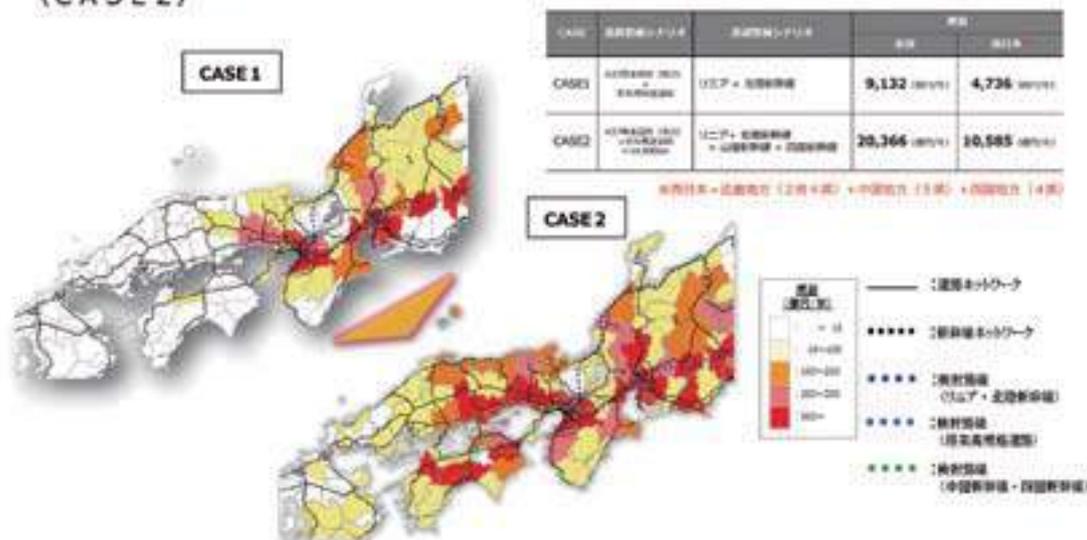
関西を中心にといたしますと、西日本経済圏、例えばGDPや人口、もう一つは特徴的な大学の数を調べてみたのですが、九州を含めると東京に匹敵するだけの経済圏となります。この前提は何かと言いますと、北陸新幹線・中央リニアの延伸、新名神高速道路の実現、すなわち東の方から西へ向かってインフラが出来てきた時にどれぐらいの効果があり、その効果が西へさらにインフラを伸ばした時に、どれぐらいの経済効果が出るのかということを神戸大学の先生に計算してもらいました。

結論から言いますと、四国新幹線、紀淡海峡、それから豊予海峡というものが不可欠ということで、瀬戸内の循環ルートや山陰新幹線等を考えました。その結果、リニア新幹線を大阪で止めてしまうと、その波及効果はあまり広がりません。やはり、より伸ばしていくことによってその効果がどんどん広がっていきます。逆に九州から見ていただくと、先

程、佐藤市長さんがおっしゃっていることはその通りだと思います。豊予海峡が岡山の方に繋がっていくことによって、従来の九州・山口というよりも東中国、さらには大阪までといった紀淡海峡を含め多様なルートができ、当たり前のことですが大阪から見たときとほぼ同じであり、経済効果もきちんとあります。それから、やはりリダンダンシーです。被災したとき、例えば東日本大震災、西日本豪雨のときもインフラを迂回するルートで助けにいくことが出来ました。熊本地震のときもやはり必要だったということで、経済効果というのは繋がれば繋ぐほど相乗的に出てくるものであります。

参考：西日本の経済圏確立のためのストックの効果

- ①北陸新幹線延伸、中央リニア新幹線延伸、新名神は、関西と中部のストック効果に大きく寄与することから、早期実現が必要。それでも効果は関西と中部までと限定的（CASE 1）
- ②その効果を更に広げるには、既存計画の14000kmの中でも、ミッシングリンクの多い山陰・四国の道路整備が必要。更に四国・山陰新幹線の整備で需要創出・ストック効果を期待（CASE 2）



もう一つは、私が日頃から色々教えていただいている九州大学工学部の馬奈木教授がおっしゃっている新国富論にあるのですが、従来の人工的な経済効果である、インフラ資本だけではなく、自然資本、教育資本を加えて三つの要素として考えることで、GDPではないもので効果を測れるのではないかということで、国連と一緒にやっておられます。こういう風にバウンダリーを広げて物を考えていくことによって、効果というものはおのずと広がっていくものではないかと考えております。以上です。

（吉村充功コーディネーター）

ありがとうございます。奥野先生の話で、北陸新幹線が金沢に出来ることによって、東北から金沢に行くといった新しい流れが出来ているということでありましたが、広域に繋がることで、今までは考えられなかったところから人が来るという可能性があるのだという話に繋がっていくのかなと思います。それでは、続きまして橋本さんお願いします。

**(橋本均氏)**

地図を見ながら話を聞いていただくとわかりやすいと思います。豊予海峡ルートの効果については、既に色々なご発言がありますが、この地図を見ますと、豊予海峡ルートが1本開通するだけで大分から愛媛の今治を通過して、しまなみ海道から広島尾道、そしてまた九州に戻るといった小さな循環ルートが出来ます。そして、大分から愛媛を通過して香川県の坂出から瀬戸大橋を通過して岡山県の児島に行って九州に戻るといった循環ルート。それから、愛媛から香川、徳島鳴門を通過して、明石海峡から神戸に行って九州に戻るといった大きな循環ルートなど、これら瀬戸内を循環する三つのルートが、豊予海峡ルート1本つくるだけで出来る訳であります。これを通じた人と物の移動に関わる経済もしくは文化に対する効果というのは、計り知れないものがあると思っております。



そして、この地図をさらに大きく俯瞰して見ますと、この豊予海峡ルートが出来るだけで国の骨格がきちんと見え、美しい丸い国の形が見える訳であります。ただ、現在はこここの豊後水道だけがくびれている訳であります。はっきり申し上げますが、今本州から北海道、本州から九州に、2本目をかけようという話が出ている段階にもかかわらず、どうしてこのルートを今まで誰も手を付けなかったのかと不思議ではないとまで思っております。

経済界としまして、具体的に効果を申し上げますと、先程からお話が出ています観光インバウンドに関してですが、インバウンドにおける外国人の宿泊者数、九州が715万人に対して四国は78万人です。また、大分県が110万人に対して愛媛県は21万人です。この数字を聞くだけで、この豊予海峡を通じて九州の大分を窓口にして、四国に大きく外国人が移動するのではないかと思いますし、逆に関西もしくは広島まで来ている欧米人の方々

九州に入って来るルートになるのではないかと思います。さらには、愛媛が力を入れていますしまなみ海道のサイクルツーリズムのポイントにも豊予海峡がなるかと思われます。

今、インバウンドの話をしました。国内客に対しましても、この瀬戸内循環ルートの中で、特に温泉に関しましては、黒川から湯布院、別府から道後に繋がるといった日本の温泉のゴールデンルートがここに完成すると思います。また、文化交流に関しましても、今、東瀬戸で行われています瀬戸内国際芸術祭では年間117万人が集まると聞いており、そのアート連携を持って西瀬戸から大分の方にも可能性が広がるのではないかと思います。物流に関してもそうです。この地図を見ていただくとわかりますが、鹿児島・宮崎・熊本から四国を通る物流ルートが出来ます。大分を窓口にあ媛・本州に繋がると、大分が中・南九州からの物流の集積地になると同時に、あ媛は広島・岡山・関西に繋がって3本のルートを持つという瀬戸内の陸上物流のハブとなる可能性もあるなど、この計画は良いこと尽くしの計画だと思います。

(吉村充功コーディネーター)

ありがとうございます。続きまして、高門町長お願いします。

(高門清彦氏)

まず、吉村先生、伊方町まで来て、アンケートをとっていただきありがとうございます。私は、個人的には電気自動車の高速・トンネルが良いなと思っております。先程、藤本先生からもご指摘いただき、ありがとうございます。それはそれとして、首長として考えていることをお話させていただきたいと思います。

先程、原子力発電所立地町という話をいたしました。佐田岬半島の真ん中に発電所がございます。その真ん中から大分寄り先端に町民の半分が住んでおります。去年、三崎港から白杵に巡視船に乗って避難訓練をしました。町民からは、いざという時に、本当にフェリー船が来てくれるのかといった不安の声が多く出ました。万が一ということはあってはならないことですが、首長として考えた時に、やはり豊予海峡ルートというのは『命のルート』だと言わざるを得ないと思っています。人の命の懸かった道路・橋でございますので、ぜひこれは実現をさせなければならぬし、そういった宿命を背負っているルートだと、私自身思っています。以上です。

(吉村充功コーディネーター)

次に、今後、豊予海峡ルート整備に向けてあ媛と大分でどのような交流・取組が必要かというところで、一言ずついただきたいと思います。最初に大分県の平川さんからお願いします。

(平川暢教氏)

先程の繰り返しになりますが、まずは豊予海峡間の人と物の流れを増やすことが重要と考えております。

豊予海峡ルート推進協議会では、両県の住民が参加する交流イベントに対し助成しております。皆さんが対岸までの近さを実感し、一味違った魅力に触れることで、人的交流の



活性化、さらには新たなビジネスの創出が期待出来ますので、これからも支援してまいりたいと考えております。

その一方で、今後は国内の人口が減少していきます。域内の交流やフェリー利用への影響が懸念されます。私どもは、首都圏や近隣の大都市から観光客を呼び込む広域観光を推進してまいりましたが、さらに範囲を広げて、インバウンド客も取り込んでいくことがこれからの課題であると考えております。

これまでの4年間の交流事業で開発したもののの中に、両県をまたぐサイクリングコースがございます。こちらは、コト消費人気が高まる観光産業の新たな魅力になると考えており、現在用いておりますサイクリングマップあるいはピクトグラムなどの案内標識を外国語対応にしていく、それだけでもインバウンドの成果に繋がっていくものと見込んでおります。以上です。

(吉村充功コーディネーター)

ありがとうございました。それでは、愛媛県側ということで山本さんお願いします。

(山本泰士氏)

現在実施しておりますフェリーを介した大分との交流と併せまして、ハード整備について少し触れさせていただきます。

愛媛県内の高速道路網にはまだミッシングリンクがございます。大洲・八幡浜間については、現在、高規格道路の整備を進めておりますが、将来的に高速道路へのアクセスが大幅に改善されますと、現在のフェリーを介した愛媛と大分の地域間の交流促進、あるいは京阪神への物の輸送がさらに活発になり、新たな国土軸の形成に大きく寄与することとなりますことから、現在注力し進めております。それと同時に、四国新幹線につきましても、2037年に大阪までリニア新幹線が開通すると想定した上で、整備を進めるために様々なところに要望活動を行っております。

従いまして、豊予海峡ルートの整備については、その後ということで、まずは四国内の整備を進めるということに取り組んでおります。そして、先程大分県さんからも発言がございましたように、現在のフェリーを介した交流を太くしていくということが第一であり、愛媛県の南予地方だけではなく、県全体に対する豊予海峡ルートの啓蒙も含めて交流を進めていくということが必要と感じております。そういった意味も込めて、現在、豊予海峡ルート推進協議会を通じて、様々な若い世代の人の交流やサイクリングイベントの交流、婚活イベントなどをこれまでやってきたところでございますが、引き続き、地域住民の交流を活性化していきたいと感じております。

今後ですが、訪日外国人の誘致を両地域で積極的に取り組む必要があるということで、これまでも愛媛と大分を結ぶレールあるいはフェリーの切符の造成でありますとか、首都圏からのお客様の誘客促進を務めてきたところであります。そのような中、しまなみ海道が、先般、国のナショナルサイクルルートに指定されたということもございましたので、今後は、こういったサイクリングの交流を活性化するなどして、地域の内外からの交流拡

大を図っていきたいと考えております。以上でございます。

(吉村充功コーディネーター)

ありがとうございます。続きまして、民間の取組ということで橋本さんお願いします。

(橋本均氏)

私の方からは、豊予海峡ルート整備に向けて、これからどういう交流をしたら良いかということをおし上げます。

まず、基本的にはまだまだお互いの県で機運の醸成がされていません。そのためには、まず我々経済界の中で議論と研究を重ねつつ、その後、市民を巻き込んでいくということが重要かと思えます。その上で、両県の経済団体、もしくは観光関連団体等の民間同士の交流を深め、理解と機運をつくっていくということに努めたいと思えます。

最終的には、民間の立場で国や中央官庁に直接お願いに行くことも重要かと思っていますが、そのためにはまず、九州内で隣接し、かつ利害関係が共有出来る宮崎や熊本、鹿児島を応援団にして、最終的にはオール九州、オール四国の取組まで持っていく必要があると思えます。

いずれにしても、まずはそれぞれ相手方、大分から見たら愛媛県、特に先程申し上げましたオール愛媛ということで中予や東予の方々に理解してもらわないといけません。そういう意味でいくと、我々が松山に乗り込んで、こういった豊予シンポジウムをすることも一つの手じゃないかなと思っています。

最後に一言だけ言います。予算がない、予算が厳しいという意見がありますが、まさにそれはその通りだと思いますし、豊予海峡の資料を見ますと、76.3キロを結ぶのに、6,900億円となっております。ただ、他の資料によりますと、東京の日本橋の首都高を地下化するのに1.8キロで3,200億円かけるとありました。景観をよくするためだけにこれだけの費用が使われていると考えますと、今まで申し上げたように、日本の国土軸をつくって、日本の美しい形を完成させて、地方を活性化するための費用として6,900億円というのは、果たしてそんなに高い費用かなと思う訳でございます。

地方の活性化と言いましたが、私はこのプロジェクトによって改めて、おじいちゃんやおばあちゃん、お父さんやお母さん、そして孫まで皆が将来に向かって一つの大きな夢を共有するということが、地域の意識を活性化させるといった本当の意味の地方創生において重要ではないかなと思えます。ぜひ皆さん、一緒に夢を見ようじゃありませんか。以上です。

(吉村充功コーディネーター)

ありがとうございます。それでは、最後に首長さんから一言ずつということで、高門町長お願いします。

(高門清彦氏)

それぞれの交流は大事ですが、皆様から発言がありましたので、私からは一点だけ。今朝、三崎から佐賀関までフェリーで来ました。運転手さんと2人で来て、片道9,500円で



す。往復には2万円弱かかります。これが、交流を広げるのに一番のネックかなと感じながら来ました。瀬戸大橋は2千円強です。片道1万円かければ格安航空なら松山から東京まで行けます。そこで、一つ思ったのは、例えば佐賀関港、三崎港にカーシェアリングということで、1日数千円で乗り回せる車を置けば、人間だけ運ぶのは千円で済みます。そういうことも考えていくべきなのかな、そういった出来ることから一步一步進めていくことが、交流を広げることに繋がるのではないかなと思います。小さいことですが、そういうことから努めていきたいと思っております。

また、今度、大分市さんがリーダーシップをとって連絡会議をつくっていただくということに対しまして、本当に感謝申し上げます。我々も頑張っていきたいと思っております。以上です。

(吉村充功コーディネーター)

ありがとうございます。それでは、佐藤市長お願いします。

(佐藤樹一郎大分市長)



愛媛県さん、伊方町長さんと一緒にぜひ取り組みたいことが一つあります。道路の話ですが、豊予海峡ルートを道路で言いますと「豊後伊予連絡道路」と言います。ここで、「中九州横断道路」について説明しますが、現在、犬飼から竹田までは繋がっており、竹田・阿蘇間は工事に着工しています。そして、阿蘇から最終的には熊本市までつくっていきます。よって、犬飼から先の第二国土軸の道路は実際はかなり進んできている訳であります。そして、次に、

犬飼から大分側のどこに繋ぐかというのが議論になります。米良にするか、宮河内にするかなど色々な議論がありますが、地図を見ていただきますと分かりますが、出来るだけ東九州自動車道の近いところ、安いところで早くしてもらえるところに繋ぎ、そこから、「豊後伊予連絡道路」と繋ぐことで、四国と九州の高速ネットワークが繋がることになります。従いまして、まずは、犬飼からどういう風に大分側に繋いでいこうかという議論が近々の問題として出てまいります。

ちなみにですが、皆様、『下関北九州道路』をご存知でしょうか。いわゆる『第三の関門道』のことです。「下関と本州を3本繋ぐよりも豊予海峡を繋いだ方が、リダンダンシーが高まるのではないか」という議論が当然ありますが、こちらの道路は、下関市、北九州市、福岡県と山口県の四者が一緒になって取り組み、国土交通省に整備をしてくださないと要望をしており、国土交通省の調査費がついております。ただ、B/Cはまだ出ておりません。一方で、豊予海峡ルートは、大分市調査でB/Cが出ておりますが、国土交通省からは、「下関北九州道路」と同じ様な取組をしないと、なかなか先に進みませんよと言われているのが現状でございます。

従いまして、まずは、犬飼から先を東九州自動車道と出来るだけ早く繋いでもらうこと

が大事です。そして、そこから先を、ぜひ愛媛県さん、大分県さん、そして伊方町さんと一緒になって取り組み、「下関北九州道路」と同じ様に出来るような体制をつくっていただければと考えております。

(吉村充功コーディネーター)

それでは、最後に木村先生に感想をまとめていただければと思います。

(木村俊介コメンテーター)

大変具体的な取組を伺うことができ、私自身非常に参考になったところであります。先程は全体の地域政策の話をしたので、今度は市町村ごとの地域づくりの取組関係について話をさせていただきます。私は国や自治体で実際に市町村合併の実務を経験したのですが、その中で感じたのが、割と広域行政についてはやや一服感があると思われる方が多いのですが、実際は平成の市町村合併がその峠を越えた2008年頃から、自治体同士が互いに事務の委託や契約を結んで協力して実施する事務件数が増えております。背景として人口減少が大変大きな影響であると認識されておりますが、例えば自治法に基づく協力関係である共同処理事務の件数が2008年に9,900件だったのが2018年には約12,000件と非常に増えています。それだけ市町村がお互いに協力しないと、なかなか行政の仕事、地域づくりが出来にくくなっていることが客観的な状況としてあります。

それから、自治法に基づく共同処理の応用系として、距離的に近い自治体と組むだけでなく、離れた自治体と組む遠隔連携が増え始めています。このような新しい連携の形が生み出されることで、両圏域を通じて災害時の応援や、住民が遠隔の自治体の高齢者福祉施設に入所するといった様々な連携を育んでいけるのではないかと予感しております。

このほか、市民と市民の繋がりも非常に重視されています。関係人口という言葉があり、いわば「観光以上定住未満」の関係のことを言います。定住まではしないが、その地域に非常に愛着を持っている人たちがいて、そういう人たちが大事に扱い、地域づくりに活かしていけないかという考えがとられています。具体的には、例えば両圏域で互いにクラウドファンディングをやっていく、あるいはふるさと納税で相互に寄付した人が相互訪問をするなど色々なアイデアがあろうかと思っておりますので、行政レベルの協力関係に加え、市民同士の相互の繋がりを上手く持っていくことが出来れば、このプロジェクト自体を支えることになるのではないかと感じております。

(吉村充功コーディネーター)

ありがとうございました。本日のパネルディスカッションでは、様々な取組や連携の重要性、機運をきちんと盛り上げていくといったお話が沢山出たかなと思います。やはり、豊予海峡ルートを実現していく中で、夢というような言われ方をしていましたが、決してこれは夢ではなく、現在の新しい技術や考え方、発想で取り組んでいけば、決して不可能な状況ではなくなります。

ただ、本日の基調講演にもありましたように、バッテリーボックスに立ち続けるということが何より大事であり、チャンスを逃してしまってはもったいないということでありま



す。是非こういう取組を今後も継続していき、松山にも乗り込んでいくというお話もありましたので、その様に拡大が出来ればさらに良い議論や交流が促進出来るのではないかなと思います。それでは、以上を持ちましてパネルディスカッションを終わりたいと思います。ありがとうございました。





大分市
豊予海峡ルート調査
【2016～2018年】

豊予海峡ルートの実現に向けて

TOWARD THE REALIZATION OF HOYO CHANNEL ROUTE

大分市豊予海峡ルート調査業務

【2016～2018年度調査】



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



はじめに

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年日本鉄道建設公団の「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行く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）

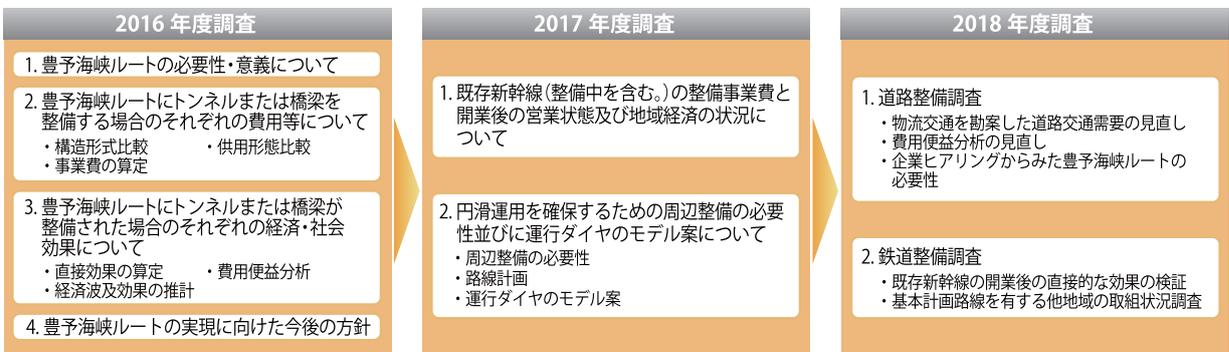
調査の流れ

2016年度「大分市豊予海峡ルート調査業務」では、「豊予海峡ルート」の整備パターン毎の概算事業費、費用便益分析等の調査を行いました。

2017年度では、「鉄道整備」について中間駅の設置や周辺整備の必要性など施工区間の実態に即し、新幹線の円滑運行に向けた方策を調査・検討することによって、その実現性の高さを裏付けました。

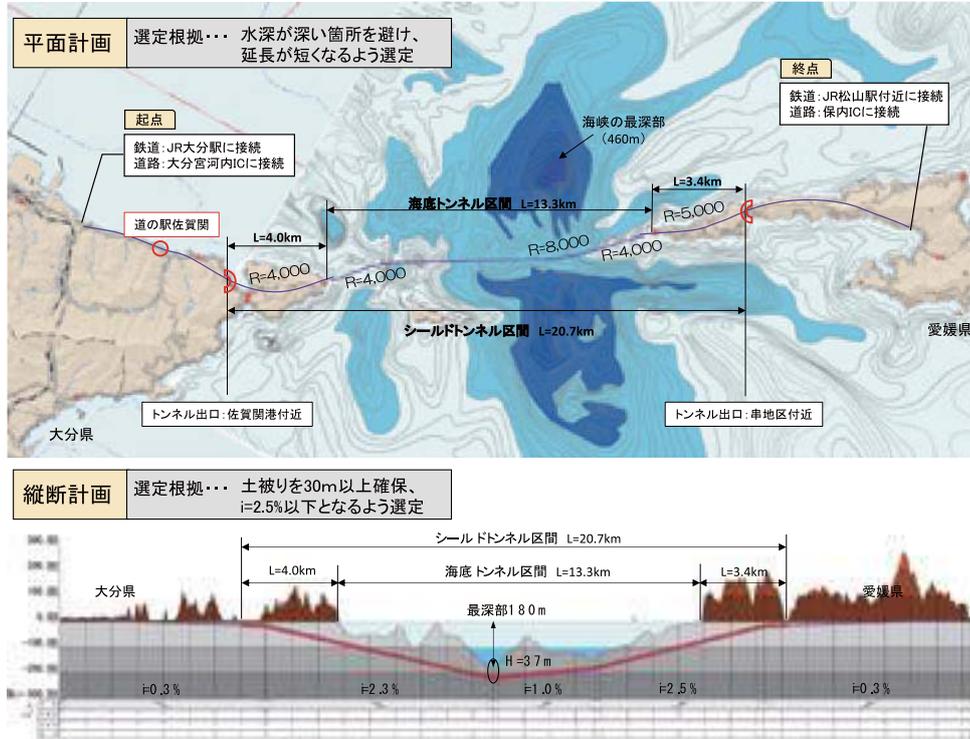
2018年度は、九州・四国の高速道路ネットワークの拡充状況を勘案し、「物流」の視点を重視して、ルート転換や手段の変更を詳細に分析し、「道路整備」による豊予海峡ルート実現の可能性を検討・分析しました。

❖ 調査の流れ

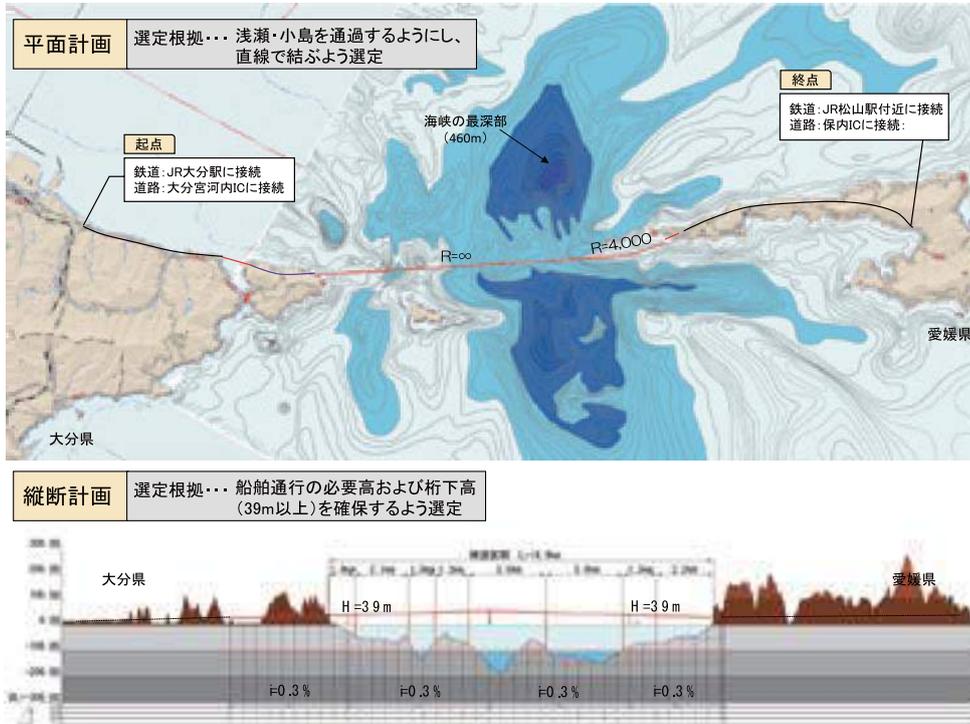


ルートの検討

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
-------	-------	---------	-------	---------



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
-------	---------	---------	---------	---------



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



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】

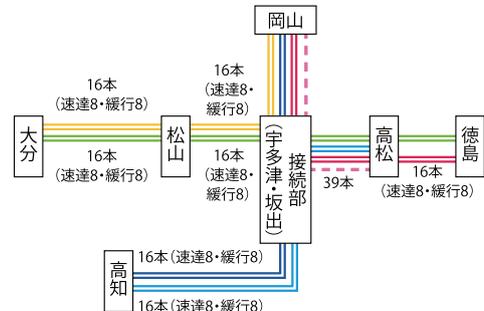
- ・海峡部(トンネル)：鉄道案(起動、電気系統、その他工事費)は、九州新幹線の工事費単価を参考
道路案は首都高中央環状線の新宿線の工事費単価を参考
- ・海峡部(橋梁)：日本の長大橋(明石海峡大橋等)の工事費単価を参考に推計
- ・陸上部：鉄道案は九州新幹線の工事費単価を参考
- ・陸上部：道路案は南九州西回り自動車道(4車)や九州中央自動車道(2車)の工事費単価を参考

※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"> ・九州新幹線(武雄温泉～長崎) ・リニア中央新幹線(品川～大阪) ・四国新幹線(徳島～高松、岡山～高知) ・東九州新幹線(小倉～鹿児島中央) 	
道路ネットワーク(整備を前提)	<ul style="list-style-type: none"> ・中九州横断道路(大分～熊本) ・九州中央自動車道(熊本～宮崎) ・東九州自動車道(北九州～鹿児島) 	

【鉄道(新幹線)の運行本数設定】



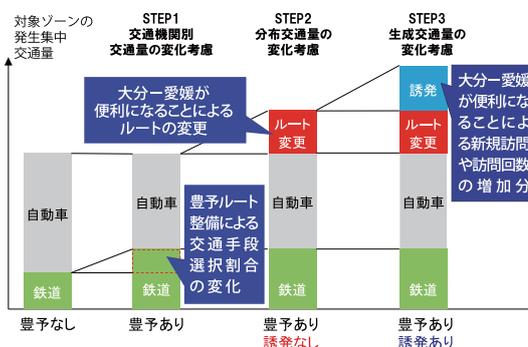
出典：四国における抜本的な高速化に関する基礎調査(2014年3月)

旅客需要予測

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四段階推計モデルを構築し、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。

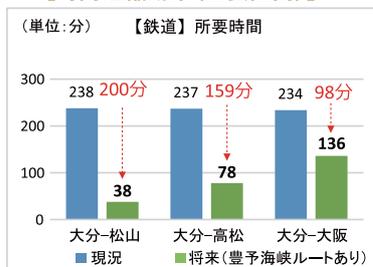
【鉄道整備の場合のイメージ】



時間短縮効果と交通手段の変化の予測

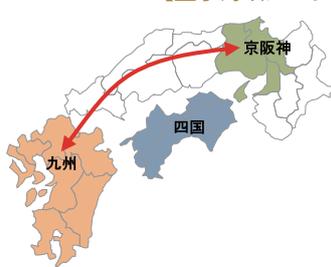
豊予海峡ルートを高速道路や新幹線で整備した場合の時間短縮効果と、それによる九州・京阪神間及び九州・四国間の交通手段の変化を予測しました。

【時間短縮効果(主要区間)】

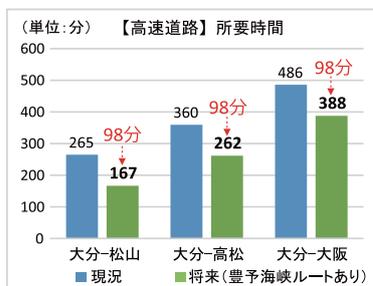
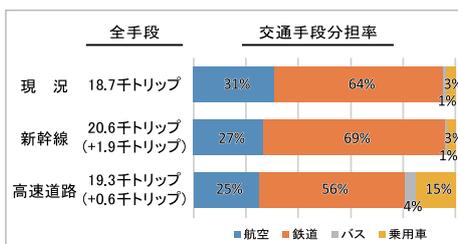


※現況について、大分-松山間はフェリー+在来線の利用を想定
他は新幹線(岡山駅経由)+在来線の利用を想定

【豊予海峡ルートの供用形態別交通手段分担率】



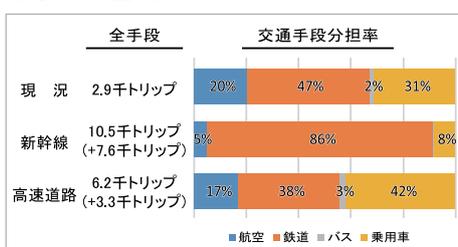
【九州・京阪神間】



※現況はフェリー(佐賀関~三崎)の利用を想定



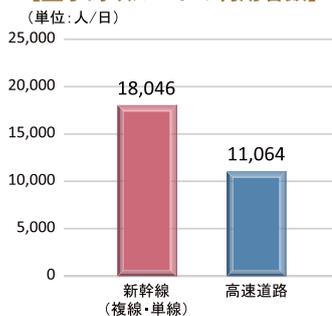
【九州・四国間】



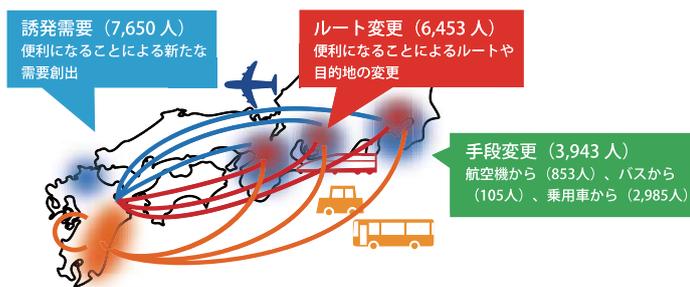
推計結果

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】



【豊予海峡ルート利用者数(18,046人:新幹線)の内訳】





物流需要予測



需要予測の方法

2015年物流センサスを基に、品目別に輸送手段を分析し、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」が見込まれる物流として需要予測を行いました。

また、高速道路の将来ネットワーク完成を前提に、豊予海峡ルートを利用することで輸送に係る所要時間が短縮するものを「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。

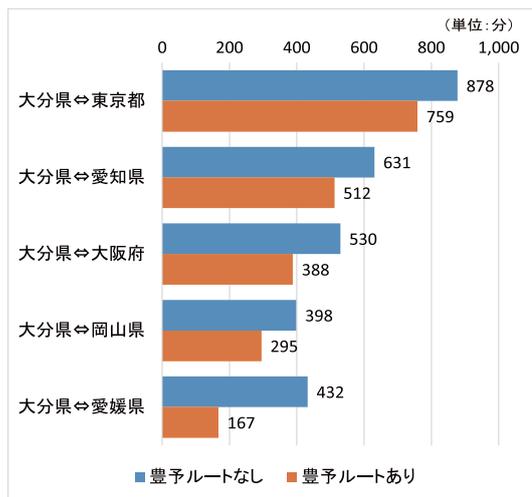


時間短縮効果と交通手段の変化の予測

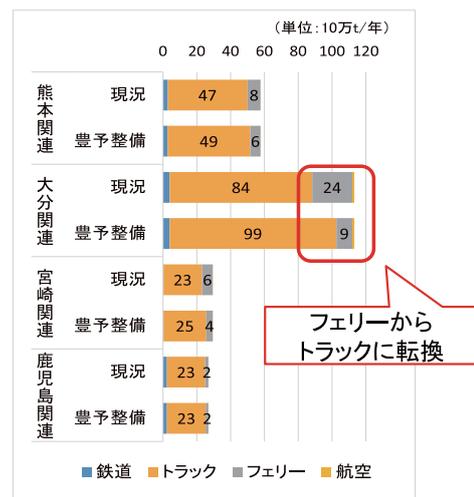
豊予海峡ルートを高速道路で整備した場合の時間短縮効果と、それによる輸送手段別物流量の変化を予測しました。

ルート転換では九州中南部(熊本、大分、宮崎、鹿児島)に係る物流(トラック)について関門海峡経由から豊予海峡ルート経由への転換が多くなっており、手段転換ではフェリーからトラックへの転換が多くなっています。

【地域間流動のトラックでの移動時間の変化】
(ルート転換の対象)



【手段別物流量の変化】



フェリーから
トラックに転換



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。

【ルート及び手段転換による物流量】



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を計測した上で、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は、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】		(単位:億円/年)	(単位:億円)
単年度便益		旅客	総便益 (50年均一)
トンネル案	新幹線単線	457	23,800

※残存価値を含む
(単位:億円)

【費用】		整備費用	車両更新費用	総費用
トンネル案	新幹線単線	6,860	360	7,220

【費用便益分析(B/C)】		(単位:億円)		B/C
		総便益(割引後)	総費用(割引後)	
トンネル案	新幹線単線	4,039	3,391	1.19

※社会的割引率4%で計算

道路整備 [大分市(大分宮河内IC)～八幡浜市(保内IC)]

【便益】		(単位:億円)			(単位:億円)
単年度便益		旅客	物流	合計	総便益 (50年均一)
トンネル案	高速道路2車線	200	284	484	24,892

※残存価値を含む

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

【費用便益分析(B/C)】		(単位:億円)		B/C
		総便益(割引後)	総費用(割引後)	
トンネル案	高速道路2車線	4,255	3,361	1.27

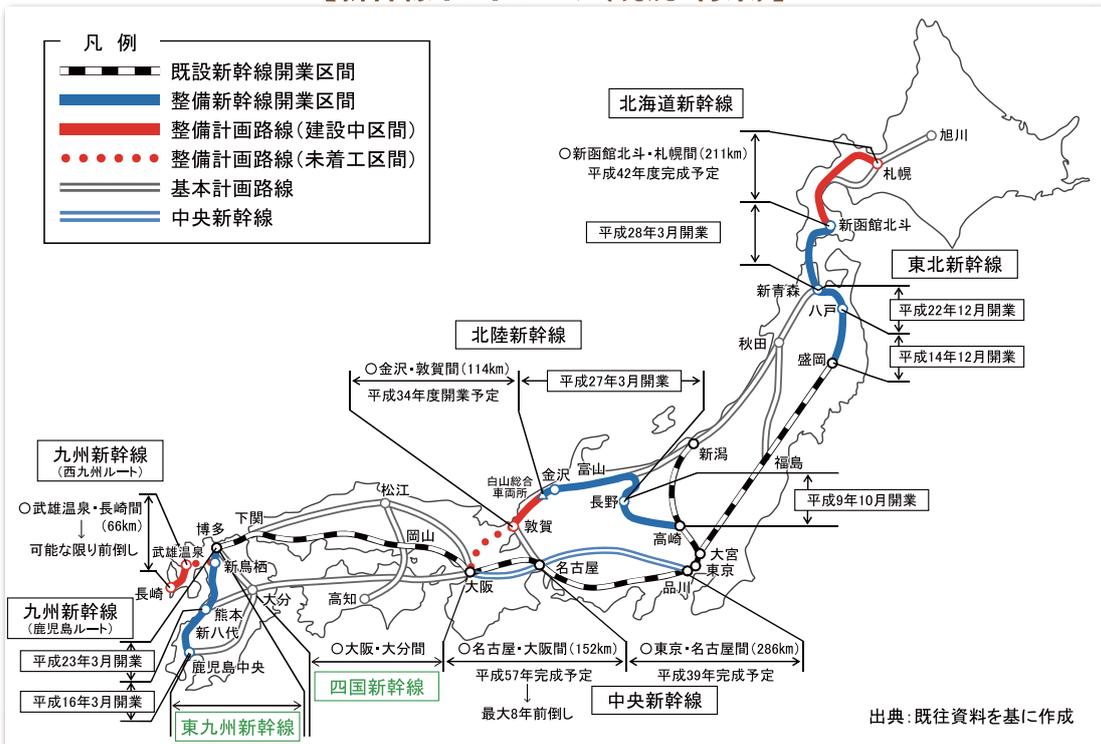
※社会的割引率4%で計算



◆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と重要性を共有・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・地域活性化や防災性の向上に向けて、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)】



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

豊予海峡みらいづくりシンポジウム～新たな国土軸の構築に向けた交流圏域の形成～ 「プログラム」

日時：令和2年2月12日（水）

会場：コンパルホール「多目的ホール」

主催：大分市

13：30 【開会】

開会挨拶 佐藤 樹一郎 大分市長

来賓挨拶 広瀬 勝貞 大分県知事（代理 磯田 健 大分県企画振興部審議監）

13：40 【第1部 基調講演】

基調講演①

演題：『将来の広域連携をつくる豊予海峡ルート』

講師：奥野 信宏 名古屋都市センター長（国土交通省・国土審議会会長）

基調講演②

演題：『豊予海峡連絡プロジェクト早期実現のために』

講師：藤本 貴也（一社）日本プロジェクト産業協議会 国土・未来プロジェクト研究会委員長

基調講演③

演題：『スーパー・メガリージョン構想について～リニア時代の国土づくり～』

講師：岸 弘之 国土交通省国土政策局計画官

～～～休憩（10分間）～～～

14：50 【第2部 パネルディスカッション】

『豊予海峡ルート整備に向けた愛媛と大分の今後の交流について』

コメンテーター：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

コーディネーター：吉村 充功 日本文理大学工学部建築学科教授

パネリスト：丸川 裕之（一社）日本プロジェクト産業協議会専務理事

橋本 均 大分商工会議所・大分経済同友会

山本 泰士 愛媛県企画振興部地域振興局長

高門 清彦 伊方町長

平川 暢教 大分県中部振興局地域振興部長

佐藤 樹一郎 大分市長

15：50 閉会



TOWARD THE REALIZATION OF HOYO CHANNEL ROUTE

豊予海峡みらいづくり シンポジウム

参加費
無料

(先着300名)

日時
令和2年**2月12日**(水)
13:30~15:50 (開場13時予定)
会場
コンパルホール
「多目的ホール」
大分市府内町1丁目5番38号

～新たな国土軸の構築に向けた交流圏域の形成～

第1部 基調講演 13:40~14:40

基調講演①

『将来の広域連携をつくる
豊予海峡ルート』



【講師】**奥野 信宏氏**
名古屋都市センター長
国土交通省・国土審議会会長

1945年生まれ。京都大学大学院修士課程修了後、京都大学経済研究所助手、名古屋大学経済学部教授・学部長、名古屋大学副総長、中京大学総合政策学部部長・学校法人梅村学園理事・学術顧問等を経て現職。その他に、国土審議会会長・計画推進部会長、内閣官房ナショナルレジリエンス懇談会委員等を兼任。

基調講演②

『豊予海峡連絡プロジェクト
早期実現のために』



【講師】**藤本 貴也氏**
(一社)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
(大阪工業大学客員教授)

1949年生まれ。東京大学工学部卒。建設省(現国土交通省)入省。中部地方整備局静岡国道工事事務所長、道路局企画課道路経済調査室長、関東地方整備局企画部長等を歴任。その後、道路局国道課長、近畿地方整備局長、国土地理院長、(一社)建設コンサルタンツ協会副会長、(公財)日本道路交通情報センター副理事長を経て、2018年よりパシフィックコンサルタンツ(株)特別顧問。

基調講演③

『スーパー・メガリジョン構想について
～リニア時代の国土づくり～』



【講師】**岸 弘之氏**
国土交通省
国土政策局計画官

1963年生まれ。東京工業大学大学院修了後、運輸省(現国土交通省)入省。九州地方整備局道路部道路調査官、国土計画局総合計画課企画専門官、北陸地方整備局新潟港湾・空港整備事務所長、徳島県国土整備部運輸局長、(一財)沿岸技術研究センター研究主幹を歴任。2018年より現職。

第2部 パネルディスカッション 14:50~15:50

『豊予海峡ルート整備に向けた
愛媛と大分の今後の交流について』

【コーディネーター】**吉村 充功氏** 日本文理大学工学部建築学科教授

【コメンテーター】**木村 俊介氏**

明治大学公共政策大学院ガバナンス研究科教授
1963年生まれ。東京大学法学部卒業後、自治省(現総務省)入省。広島県地方課、自治大臣官房企画室、岐阜県財政課長、総務省財政制度調整官、松山市副市長、総務省自治財政局参事官、一橋大学教授等を経て現職。

【パネリスト】

丸川 裕之氏
(一社)日本プロジェクト産業協議会
(JAPIC)専務理事

橋本 均氏
大分商工会議所・大分経済同友会

山本 泰士氏
愛媛県企画振興部地域振興局長

高門 清彦氏
伊方町長

平川 暢教氏
大分県中部振興局地域振興部長

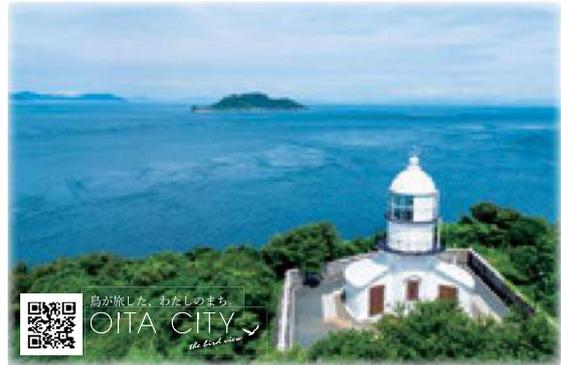
佐藤 樹一郎
大分市長

主催：大分市

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直結することにより、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、観光需要の拡大や新たな産業振興に大きな効果をもたらすとともに、我が国全体のさらなる成長や防災面でのリダンダンシー確保に関しても重要な意義を持つものです。

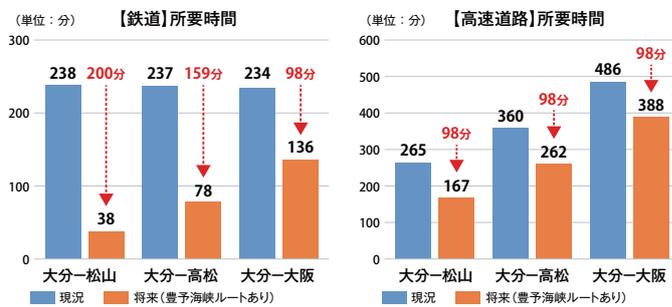


豊予海峡ルートの整備効果

		費用便益 (B/C)
トンネル案	新幹線単線	1.19
	高速道路2車線	1.27

<豊予海峡ルートを整備した場合の所要時間と時間短縮効果>

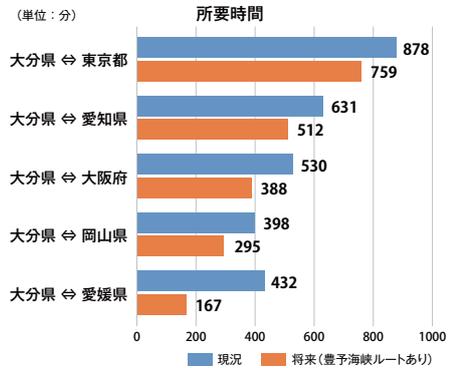
旅客



※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

※現況はフェリー(佐賀関~三崎)の利用を想定

物流



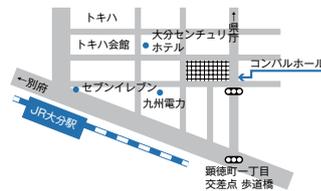
※現況は関門海峡経由を想定

会場案内・調査結果公表

◆会場案内

コンパルホール 「多目的ホール」

〒870-0021
大分県大分市府内町1丁目5番38号
TEL 097-538-3700



◆調査結果公表

平成28年度から平成30年度に実施しました大分市豊予海峡ルート調査業務の結果について、大分市HPで公開していますのでご覧ください。

【大分市HP】

申込書

申込み・問合わせ 大分市企画部企画課 TEL 097-537-5603 FAX 097-534-6182

① 電子申請 (以下のいずれかの方法で申請できます)

- カメラ機能付きのスマートフォンなどで、右のQRコードを読み取る。
- PCなどで、右記のURLを検索する。 <https://www.egov-oita.pref.oita.jp/VJzMwz3P>



② FAX (以下の様式に必要事項を記載して097-534-6182宛に送信してください)

所属団体 (職業)	氏名	連絡先	備考

※電子申請またはFAX・電話によりお申し込みください。事前申込みのない方の当日参加も可能です。

QRコードは株式会社ウェブの登録商標です。

「豊予海峡みらいづくりシンポジウム」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。

- Q1 今回のシンポジウムの前から、豊予海峡ルート of 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.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、あなたはごどう思いますか。

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.大分市の魅力向上 3.交流人口拡大による観光振興・経済活性化
4.九州圏・四国圏の経済成長 5.東九州発展のための交通網の形成 6.災害時の代替えルートの確保
7.移動時間の短縮 8.その他()

- 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:)
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.住民の機運醸成 2.賛同者の広がり 3.整備のための財源(国、地方自治体) 4. 施工技術の向上
5.他の公共交通機関との競合 6.その他()

- Q7 今後、豊予海峡ルート実現を目指すには、どう取り組むべきだと思いますか。(複数回答可)

1.シンポジウムなどを開催して住民の機運醸成を進めるべき 2.マスコミ等での広報を強化すべき
3.国への働きかけを強化すべき 4.豊予海峡ルートのもたらす効果等を住民に判りやすく説明すべき
5.その他()

- Q8 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。

- Q9 ご自身についてお伺いします。

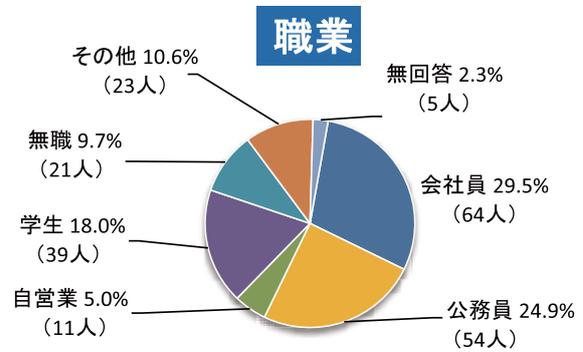
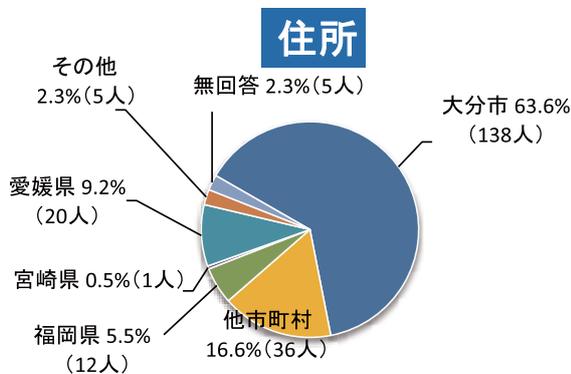
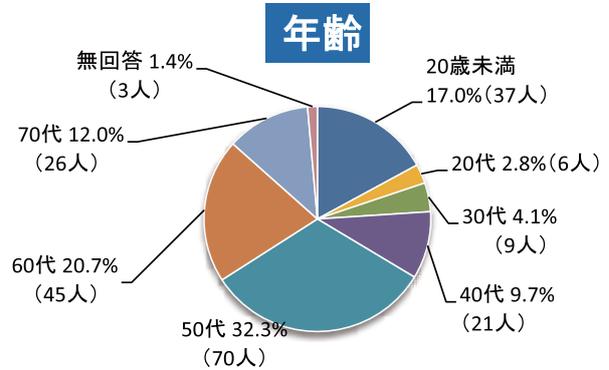
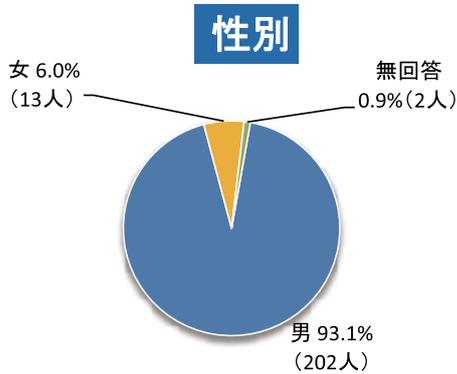
性別	1. 男性 2. 女性
年齢	1. 20 歳未満 2. 20 代 3. 30 代 4. 40 代 5. 50 代 6. 60 代 7. 70 才以上
住所	1. 大分県()市・町・村 2. 福岡県 3. 宮崎県 4. 愛媛県 5. その他()
ご職業	1. 会社員 2. 公務員 3. 自営業 4. 大学生 5. 高校生 6. 無職 7. その他()

ご協力ありがとうございました。

大分市企画部企画課

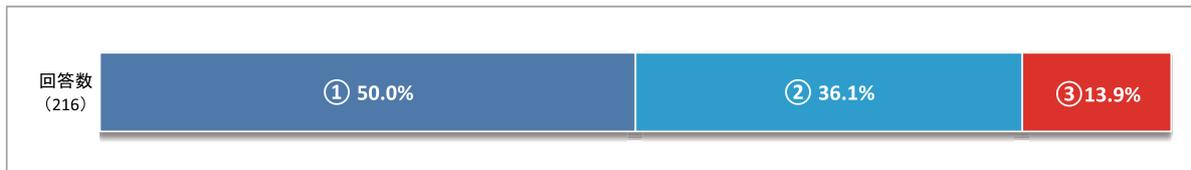
＜豊予海峡みらいづくりシンポジウム アンケート結果＞

参加者数	345人	回答数	217枚	回答率	62.9%
------	------	-----	------	-----	-------



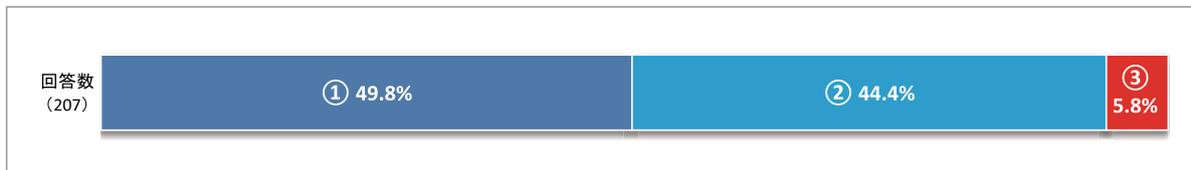
Q1 今回のシンポジウムの前から、豊予海峡ルート of 構想があることを知っていましたか。

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



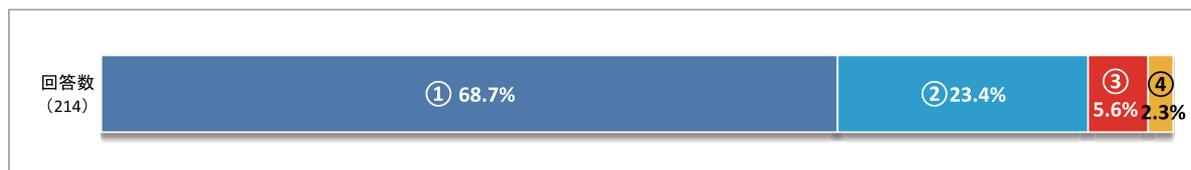
Q2 今回シンポジウムに参加され、豊予海峡ルートの意義・必要性が理解できましたか。

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



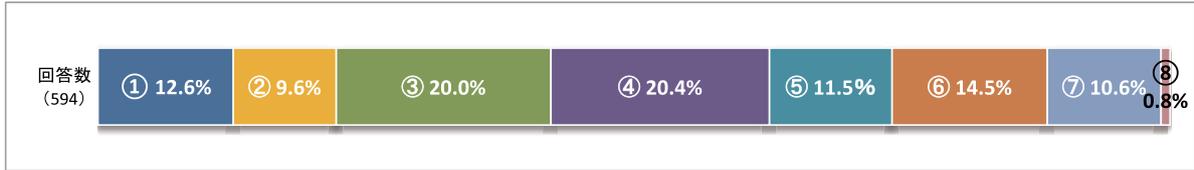
Q3 豊予海峡ルートについて、あなたはどのように思いますか。

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大分市の魅力向上 ③交流人口拡大による観光振興・経済活性化
④九州圏・四国圏の経済成長 ⑤東九州発展のための交通網の形成 ⑥災害時の代替ルートの確保
⑦移動時間の短縮 ⑧その他(※下記参照)



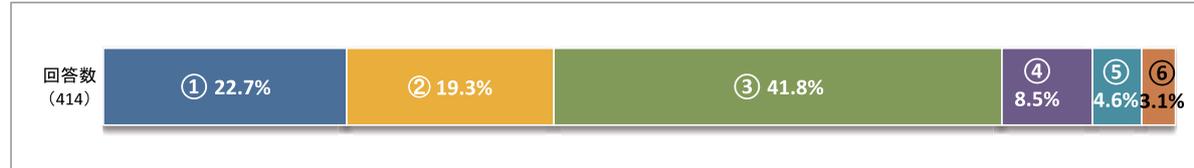
Q5 Q3で「③」(必要はない)とお答えした方にお伺いします。具体的な理由は何ですか。(複数回答可)

- 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(※下記参照)



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住民の機運醸成 ②賛同者の広がり ③整備のための財源(国、地方自治体) ④施工技術の向上
⑤他の公共交通機関との競合 ⑥その他(※下記参照)



Q7 今後、豊予海峡ルート実現を目指すには、どう取り組むべきと思いますか。(複数回答可)

- ①シンポジウムなどを開催して住民の機運醸成を進めるべき ②マスコミ等での広報を強化すべき
③国への働きかけを強化すべき ④豊予海峡ルートのもたらす効果等を住民に判りやすく説明すべき
⑤その他(※下記参照)



Q4 ⑧その他意見

- ・大規模プロジェクトの事業化による技術の伝承
- ・観光客を増やす手段がないから
- ・瀬戸内経済圏の確立
- ・日本国土のバランスをみても九州と四国を結ぶことで全て繋がる
- ・南海トラフ地震を考えると早急に必要。特に道路機能

Q6 ⑥その他意見

- ・南海トラフなどの対策
- ・南海トラフなどの影響がどれだけあるかの見極め
- ・好機の粘り強さ
- ・人口減少
- ・断層等リスクの評価
- ・社会情勢変化

Q5 ②他に優先すべき事業がある(具体例)

- ・東九州新幹線の整備
- ・子育て支援や社会保障の充実

④その他意見

- ・市民が望んでいない
- ・地震の対策がない
- ・ルートは活断層に沿って計画されている。南海トラフ地震想定地域の計画はやめるべき

Q7 ⑤その他意見

- ・費用対効果等必要性について、国へのアプローチが必要
- ・県出身の著名人の活用
- ・四国の既設の橋との検証
- ・観光面での連携、経済交流の一層の活性化
- ・すぐ計画を発表し、すぐ着工する
- ・国に対して、両地元はこれをやりたいということを伝え続ける
- ・愛媛県側の機運醸成(県都松山市)

Q8 本日のシンポジウムに参加されたのご感想、ご意見等を自由にお書きください。

1	男性/60代/愛媛県/会社員	難しい話だったが、とても重要なテーマであるので、更なる連携が必要。
2	男性/50代/福岡県/会社員	九州と四国のアクセスづくりは必要。新しいことをやるのは将来に繋がる。
3	男性/50代/千葉県/会社員	プロジェクト実現のために、継続して取り組んでいただければと思います。
4	男性/50代/福岡県/会社員	今後は実現性を高めるための取組を進めるべき。
5	男性/50代/福岡県/会社員	鉄道と道路の両方の芽が残るように進めてほしい。観光効果に偏らず、物流や防災の視点をもっとアピールすべき。
6	男性/50代/大分市/その他	お金をかけずにやって下さい。
7	男性/20歳未満/大分市/高校生	パネルディスカッションがとても参考になりました。将来しっかりと討論ができるよう、自分の意見を持つ社会人になれるよう頑張りたいです。
8	男性/20歳未満/大分市/高校生	内容を全く知らずにこの講演会に来たけど、今、日本の土木がこんなに将来のために大きなことをしようとしていることを知れてとてもためになりました。
9	男性/20歳未満/由布市/高校生	とてもすばらしいと思います。大分県は、別府市・由布市などの観光客が多いがそれは主に外国人であるため、今回のようにコロナウイルスなどが出た時に一気に観光客が減ってしまうため、日本人をより取り入れる豊予海峡はぜひ進めてほしい。
10	男性/20歳未満/日出町/高校生	今回のシンポジウムで、このような計画があることを初めて知った。計画なので、広報で皆に知ってもらいたい。
11	男性/20歳未満/大分市/高校生	物流、経済発展以外でも災害時において利点のある豊予海峡。道や鉄道を繋げるのは大変なことだと思います。
12	男性/20歳未満/大分市/高校生	新幹線が通っていない大分県は、他県から来るのにかなりの時間がかかってしまうので、この豊予海峡が開通すると、人や物流もかなりよくなって、さらに発展していくと思いました。
13	男性/20歳未満/大分市/高校生	今回のシンポジウムに参加して、豊予海峡ルートをつくることで、物流や観光がしやすくなり、より九州が発展するのはいいと思った。ただ、30年以内に大きな地震がくると思うがそこら辺は大丈夫なのかなと思った。
14	男性/20歳未満/大分県/高校生	豊予海峡に橋を架けることは、大分の発展に繋がるし観光振興、経済活性化に繋がっていくから、鉄道では自分的には鉄軸式リアモーターカーの方がいいと思います。こっちの方が、東北、関東、関西などの物が、まっすぐ大分に入ってきます。また、利点として、より大きく重たいものを運べるからです。
15	男性/20歳未満/大分市/高校生	これからは、若者達がやはり必要になるのでしっかり土木の勉強をして、しっかりと世の中に貢献したいと思った。
16	女性/50代/大分市/飲食業	初めての参加でしたが、高校生の方々がおられるのはびっくりでした。近い将来が楽しみです。
17	男性/60代/大分市/会社員	豊予海峡の実現には40～50年はかかると思う。強力なリーダーシップが取れる人達の意識が大切。気の長い取組を期待する。
18	男性/40代/記入なし/記入なし	市民・住民の意向が反映されていない。
19	男性/70代以上/大分市/無職	遅れた東九州の発展のため、早期に実現させてもらいたい。地域の人の賛同は多く得られると思うが、その地域の各議員、特に国会議員の積極的な取組姿勢を求める。
20	男性/60代/大分市/その他	質問時間が取れないのが問題と思う。
21	男性/70代以上/大分市/自治委員	先人が描いた日本の国道の繋がりであり、大分・四国(R197)は早急を実現すべき。島を繋ぐ、これこそ日本の活力になる。一度は途切れた。これでは税金の無駄遣い。一気に格上げを望みます。子供、孫に希望を与えるのは大切。

22	男性/30代/大分市/公務員	中学校の授業に取り入れることができないかと参加しました。多面的、多角的な視点をいただきました。ありがとうございます。
23	男性/50代/別府市/会社員	大分県の魅力をもっともっと向上させていくことも大事だと思います。ルートができた後、九州の流通のハブになる可能性もあるが、単なる通過点になったり、人材の流失も可能性としてあることから魅力向上も必要。
24	男性/60代/大分市/無職	・第二国土軸として関西、四国との交流軸は将来に向けて「あると良い」と思うが、急速な少子化・高齢化が進展する中で、これから50年先までの財源確保と使い方は慎重であるべきだ。 ・豊予海峡ルートの完成が近い将来、改めて人口移動の急速化にならねばと思う。
25	男性/60代/愛媛県/会社員	豊予海峡ルート推進のための応援歌をつくり機運醸成をしてみてもは。
26	男性/50代/東京都/会社員	世界に対する日本の競争性強化、国家力の強化といったメガトレンド的な着眼点を次の機会にはPRされてはどうか。
27	男性/70代/大分市/その他	安くできる方法を考え、早期に実現出来ることを強く望む。国土交通省へ働きかけるべき。
28	男性/60代/福岡県/無職	豊予海峡(トンネル・橋)をやるべきだと思っても、国が動かないと意味がない。産官等に政界も含めて、効果的な体制を早急につくるべきではないか。
29	男性/50代/記入なし/会社員	B/Cで表せない整備の必要性をもっと前面にだすべき。このままでは世界から取り残される。
30	男性/50代/竹田市/公務員	大分県と愛媛県の交流を深めるためのイベント・助成をしてほしい。
31	男性/50代/福岡県/会社員	ルート形成に向けて、幅広い機運醸成を期待しております。フェリーとの共存に向けた考えも明確にすることが必要と感じました。(様々な利害関係者のメリット・デメリットを明らかにして、メリットをどう伸ばすか、デメリットをどう克服するかをみんなで考えることが必要)
32	男性/70代以上/大分市/無職	内政的には第二国土軸として重要であると同時に世界の経済が中国を中心になる時代が近づいている状況で、中国に最も近い九州の出口として必要になると考える。
33	女性/60代/大分市/無職	現在の日本の社会状況(少子高齢化の進行、持続可能な社会が危機的な状況に落ち込んでいる。地方自治体の財政状況及び国の財政状況の悪化)が全く考慮されていない机上の計画であることが改めて明らかになったと思う。この計画はストップすべきだし、大分市が旗をふって推し進める事業ではないと思う。
34	男性/50代/大分市/その他	まず大分愛媛間の交流促進の深化が必要。気軽に愛媛に行く為に、フェリー代金の減額、補助等経済的な支援が必要。
35	男性/60代/大分市/会社員	・大分県、愛媛県の2県だけでなく、九州全県や四国全県の意見を統一して、国への働きかけをすべきと思う。 ・実現の可能性としては九州内、四国内で高速道路網の整備が進んでいることから、高速道路・トンネルの整備にしばって働きかけを進めていくべきと考える。
36	女性/30代/臼杵市/会社員	地方分権・地方創生をすすめる中、首都圏へのアクセスの良さを求める必要があるのか疑問。フェリー料金を下げる工夫をすれば、自然を守りながらルートが確保できるのでは。住民の意見をとり入れながら議論を進めてほしい。リニアはまず東九州に通すべきだと思う。
37	男性/20代/大分市/大学生	豊予海峡ルートは、大分の地理的ポテンシャルを活かせる非常に意義のあるプロジェクトだと思いました。今後も宮崎県や愛媛県とがっちりスクラムを組んで国に働きかけ、駅にポスターを貼るなど、より多くの人に知ってもらえるように頑張りたいです。
38	男性/50代/福岡県/会社員	・建設投資額を増やすことで、日本の経済も成長します。世界で成長がないのは日本だけです。豊予海峡プロジェクトは是非進めてください。 ・原子力発電を再開することで、日本の国富の流出が止まれば、財源も出来るでしょう。 ・市長のリーダーシップ(やる気)が最も大切です。期待しています。
39	男性/40代/大分市/公務員	整備の意義についての認識を深めることが出来たが、日本の経済が長期的に停滞していることが大きな課題。

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

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

令和2年3月作成

