

豊予海峡ルート実現に向けた九州及び四国の住民意識に関する研究

日本文理大学 学生会員 ○津田 直季

日本文理大学 正会員 吉村 充功

1. はじめに

大分県と愛媛県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「豊予海峡ルート」について、大分市は2016年度より、整備する場合の費用や経済・社会効果などについて継続的に調査をしている¹⁾。調査結果では費用便益効果やリダンダンシーに効果が期待される一方で、実現に向けては地元組織作りと機運の醸成、事業性を高める調査・設計検討や国への働き掛けが重要と指摘している。

大城は、地元地域の機運醸成の観点から大分県民及び愛媛県民に対して、豊予海峡ルートの認識や整備意向、機運醸成の課題等についてアンケート調査を行った²⁾。この結果より、認知度は大分県、特に中部が高く、整備意向は両県とも高いこと、また機運醸成では直接的な補助やわかりやすい情報提供、相互交流機会の増加などが効果的であることが明らかになった。

大分市が京都大学藤井研究室に委託した「令和3年度豊予海峡ルート実現性調査研究等業務調査」では、豊予・四国・東九州新幹線整備が全国や沿線地域に与える効果を分析している³⁾。この結果によると、整備費用(投資規模)に比べて全国的な効果(GDP、税収)、沿線部への効果ともに大きく、豊予海峡と各新幹線の連携効果が確認された。特に、四国、大分、宮崎への人口集積効果が高くなっている。

以上のことから、豊予海峡ルートの実現に向けては、地元地域の大分県、愛媛県のみならず、大きな波及効果が期待できる四国、九州の広域圏での機運醸成も不可欠である。そこで本研究では、大城の研究を進展させ、四国、九州の広域圏で豊予海峡ルートの認識や整備方針に対する意向、広域での機運醸成に向けた課題等を明らかにすることを目的とする。

2. 豊予海峡ルートの概要と期待される効果

豊予海峡ルートは、大分県佐賀関半島と愛媛県佐田岬半島を隔てる延長約14kmの豊予海峡を海底トンネルや橋梁で結ぶものである(図1)。大分市がまとめた調査報告書によると、社会的割引率4%のもとで、新幹線単線・トンネル案による鉄道整備(大分駅～松山駅)



図1 豊予海峡ルートの整備概要案の一例¹⁾

の場合、費用便益比(B/C)は1.19、高速道路2車線・トンネル案による道路整備(大分宮河内IC～保内IC)の場合、B/Cは1.27となり、どちらも便益が費用を上回るB/C1.0以上と推定された。橋梁案はB/Cが1を超えるケースがなく、高速道路2車線・新幹線複線の場合、B/Cは0.43である。

3. アンケート調査概要

大分県、愛媛県を除く九州4県(福岡、熊本、鹿児島、宮崎)及び四国3県(徳島、香川、高知)の住民に豊予海峡ルートの認識や整備意向等を調査するため、2022年12月28日～29日に、各県の15歳～59歳を対象としたアンケート調査を行った。アンケート調査はインターネット調査会社「Surveroid」を通じて行った。アンケートの合計回答者数456人のうち、現在域外移住者1名を除き、福岡県98人、熊本県29人、鹿児島県25人、宮崎県151人、徳島県52人、香川県64人、高知県36人の合計455人を有効回答として、これを分析対象とした。

4. アンケート調査結果と分析結果

(1) 整備構想の認知と整備意向の結果概要

『豊予海峡ルート』の整備構想について、全体では、「内容を知っている」が8%(35人)、「聞いたことはある」が18%(82人)、「知らない」が74%(338人)となり、知らないが3/4を占めた(図2)。九州4県、四国3県のそれぞれの認識の差を見るため、県別に集計したところ、「内容を知っている」の割合は、徳島県、香川県、高知県の四国3県で10.0%を超え、九州4県を上回った。

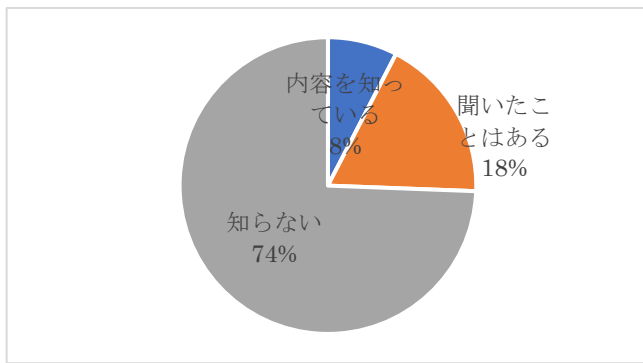


図2 豊予海峡ルート整備構想の認知度（全体）

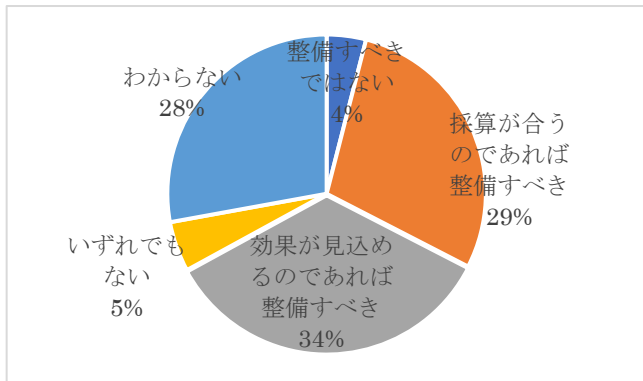


図3 豊予海峡ルートの整備意向（全体）

大分市の調査結果（整備方式毎の概算事業費やB/C等）を提示した上で、豊予海峡ルートの整備意向について聞いた全体の結果を図3に示す。「整備すべきではない」は4%と少ない。「採算が合うのであれば整備すべき」「効果が見込めるのであれば整備すべき」がそれぞれ29%、34%と割合が高く、合わせて約2/3の住民が豊予海峡ルート整備に対して整備意向を示していることが分かった。

（2）有意差検定分析

九州内においては、宮崎県とそれ以外の3県（福岡県、熊本県、鹿児島県）では、豊予海峡ルートからの地理的条件が異なるため、期待や機運が異なる可能性がある。また、四国3県は地理的条件から関西への関心が高く、九州に比べ期待や機運が低い可能性がある。豊予海峡からの物理的な距離等によって、認識等が異なるのかを明らかにするため、昨年度の大分県、愛媛県のデータを加えた全体と比較して、有意差があるのか有意差検定により確認した。

豊予海峡ルートの認知度について、「内容を知っている」は全体に対し宮崎県は5%有意で低く、一方で大分県は5%有意で高くなっている。「知らない」は熊本県、宮崎県が5%有意で高く、一方で大分県は5%有

表1 県別豊予海峡ルートの認知度の検定結果

全体	内容を知っている	聞いたことはある	知らない
全体 (455)	10.7	25.1	64.3
福岡県 (98)	8.2	25.5	66.3
熊本県 (29)	0.0	13.8	△86.2
鹿児島県 (25)	4.0	16.0	80.0
宮崎県 (151)	▽4.0	▽17.9	△78.1
徳島県 (52)	13.5	▽9.6	76.9
香川県 (64)	10.9	18.8	70.3
高知県 (36)	16.7	13.9	69.4
大分県 (331)	△15.7	△32.6	▽51.7
愛媛県 (431)	10.0	26.7	63.3

意で低くなっている（表1）。豊予海峡ルートの整備機運醸成を大分県が行っていることもあり、大分県の認知が進んでいる一方で、大きな効果が得られると見込まれる宮崎県の認知が進んでおらず今後の課題である。

その他の項目では、豊予海峡ルートの整備意向については、「整備すべきでない」が愛媛県が全体に対して5%有意で高くなっている。

また、期待する効果では、「日本全体の総生産の増加」が香川県で1%有意で高く、福岡県では「沿線地域の域内総生産」が5%有意で低い。

交流促進策では、鹿児島県、福岡県で「四国の観光地等の魅力をテレビ番組やCMで発信」について、「大変効果がある」がともに5%有意で低くなった。

機運醸成では整備促進シンポジウムの定期的な開催が、大分県で「大変効果がある」が1%有意で高く、香川県、徳島県ではそれぞれ5%、1%有意で低くなった。なお、広域圏（九州・四国）での整備促進期成会の活動の活発化では半数以上が「効果がある」と回答する結果となった。

6. おわりに

宮崎県では豊予海峡ルートの認知度が低いことが分かった。豊予海峡ルートの波及効果を特に受ける宮崎県に向け、強く発信する必要がある。整備意向に関しては各県に大きな違いはなく、各県ともに整備への期待が大きい。地域への波及効果ではいずれの県も域内総生産の増加に期待していることが分かった。

参考文献

- 1) 大分市：大分市豊予海峡ルート調査報告書【2016～2021年度調査報告書】，2022。
- 2) 大城樹良：豊予海峡ルート実現に向けた大分県及び愛媛県の県民意識に関する研究，日本文理大学建築学科令和3年度卒業論文，2022。
- 3) 大分市：令和3年度豊予海峡ルート実現性調査研究等業務調査結果報告書，2022。