

—四国の夢プロジェクトシンポジウム—

4月20日（土）香川県社会福祉総合センターで四国の夢プロジェクトシンポジウムを実施いたしました。

日時 平成31年4月20日（土）14:00-16:30

場所 香川県社会福祉総合センター

参加者 250名

開会挨拶、

四国クリエイト協会工藤理事長

四国では世紀の大事業と言われた「本州四国連絡橋」をはじめ、四国の水瓶「早明浦ダム」、四国四県を結ぶ高速道路「四国8の字ネットワーク」など多くの事業や開発は「夢」の実現でした。

「早明浦ダムや瀬戸大橋は先人たちの壮大な構想と、力強い意思と熱意と技術力によりなされたものですがこれからの四国にとって今、例に上げたような壮大なプロジェクトを語る場があればよいのではとの提案があり、昨年度より「四国の夢プロジェクト」と称したコンクールを実施いたしました。小学生から大人まで100を越える応募があり、四国新幹線、空飛ぶ自動車、宇宙への玄関、四国観光活性化などユニークなものがそろいました。

平成の30年間においても様々な事業が計画され、そして事業として完成され四国は平成の30年で大きく変貌して参りました。

平成の30年間に整備されてきた四国の社会資本の役割、効果を整理し、この意味を後世に引き継いでいくことが、令和の時代に行われる四国の社会資本整備を考える上で重要と考えシンポジウムを開催いたしました。



基調講演

平成の30年四国のインフラ整備を振り返る
～平成の道のりと教訓から次ぎの時代に向けて～

四国地方整備局長 平井秀輝氏



昭和から平成の移行時には、いよいよ、四国の時代の幕開けと明るい希望・期待に胸をふくらませた時代でありました。昭和の終わりのS60には、現在進めている8の字ネットワーク810kmのうち、初めての川之江～土居間11kmが開通・S63年には、本州と地続きにした瀬戸大橋が開通し、平成の幕開けとともに、大型ジェット就航可能な高松空港開港（2,500m滑走路）が続きました。しかし、現実には平坦な時代ではありませんでした。昭和48年の高松砂漠を彷彿させた平成6年渇水、16年に台風23号により四国で甚大な被害が発生、その後、平成の後半には大規模出水が頻発することとなりました。

大規模公共事業では、第十堰の地域からのノ一の声は、長良川河口堰に次ぐ全国の問題となり、平成の後半に入ると、大規模プロジェクトの相次ぐ凍結により激震が走りました。平成19年には、突然無名橋が落橋する等、老朽化によるストックの悲鳴が表面化し、笹子トンネル事故により、施設の老朽化は一挙に全国規模の問題になりました。まちづくりでは、ここ高松市において、瀬戸大橋開通、サンポート開発による明るい期待に反し、平成の半ばには、丸亀町商店街が、瀬戸大橋開通による大型ショッピングセンター参入等により、シャッター街へと、各種開発による負の側面も表面化しました。

平成ほど改革が叫ばれた時代はなかったとも言われています。政治改革・行政改革・規制改革・働き方改革など公共事業も例外ではなく多くの改革の波にさらされました。

東日本大震災が大きな転換期となり、命の道としてミッシングリンクの

事業化により8の字ネットワークの整備が加速化されることとなりました。また、平成30年7月豪雨では8の字早期延伸と暫定2車線区間の4車線化の必要性の声が四国から、さらに全国で挙げられました。

8の字ネットワークにつきましては、残る98kmの早期事業化と4車線化が平成の忘れ物であり、令和時代に早期にやりとげなければならない宿題となりました。

今後の道路整備について、新技術の視点から自動運転が現実味を帯びてきました。既に、トラックの隊列走行の実験が実施されています。

交通量の増加や車両の大型化に伴い、橋の設計荷重が変わるなど“車から求められて道路構造が変化”してきました。今後、自動運転の進化に伴い、求められる道路整備や構造が変わるのではないかと考えます。

平成の時代、トレードオフの関係にあったフェリー航路と高速道路が、新たな時代を迎えつつあります。東九州自動車道開通により、宮崎・大分から関西への輸送にあたり、四国のフェリー、高速道路を利用することにより、従来の中国地方の山陽自動車道等を利用したルートより、「約200km短縮され、約1時間早い」ルートの流れにシフトしつつあります。

令和の時代には、「インバウンドが急増するアジア圏の玄関口である九州地方」と、「リニア中央新幹線の開通によりスーパー・メガリージョンの形成が期待される関西地方以東」が、四国を介して結ばれる「新たな国土軸」形成の議論が深まっていくものと考えられます。

平成時代は、防災体制が急速に変化、進化した時代で、ハザードの強化に伴い、体制が見直されていった時代でした。平成7年の阪神・淡路大震災を契機に、災害対策基本法の趣旨である自然災害の防災の主体は市町村であるという体制から広域防災行政へ、すなわち国の役割の見直しへと舵を切ることとなりました。四国では、H14の東南海・南海地震特措法制定により巨大ハザードを認識することとなり H15の東南海・南海地震の被害想定により防災上の転機を迎えました。

H16の新潟県中越地震を契機に広域支援体制の構築が始動し、国土交通省ではTEC-FORCEが創設され、H21年四国から初めて海を越えて、広域支援を行いました。次のepoch makingは東日本大震災です。ハザードの強化に加え、広域ハザード、防災対応に弱体化した自治体の顕在化などが課題となり、想定外としない被害の想定や、国の自治体支援が本格化しました。四国でも、東日本大震災、さらには南海トラフ地震の被害想定を受け、関係機関間の指示・指揮の限界から、四国4県はもとより、95市町村すべてが加わった四国南海トラフ戦略会議という合議体を構築し、四国管内広域支援体制、自治体支援体制の構築へと舵を切りました。

さらに、昨年、西日本豪雨の際、四国では初めて、全国の地方整備局か

らの TEC-FORCE 受援を受け、支援体制整備から受援体制整備の充実を図ることとなりました。

令和の時代、四国のインバウンド観光が大飛躍するチャンスについてお話ししたいと思います。関西圏の空港の発着便は、増加を続けており飽和状態とも言われています。空港利用率は一般に80%が上限と言われており、既に関空は77%、伊丹は100%の状況です。また、高松空港では民営化により国際線の着陸料 割引き制度を導入し競争力の強化等により、香港や上海から関西への移動は安価な高松空港経由の利用率が増加していると聞いています。

リニア中央新幹線の完成によりスーパーメガリージョンが形成されると、さらに人流は拡大し、必然的に接続地域の航空路線の役割が見直されることとなるでしょう。隣接する四国の地理的優位性を活かす絶好の機会であり、高松空港は、増大する人流を受け入れるゲートウェイとして「四国→関西圏→首都圏→東日本の地方空港」のような外国人観光客の新たなゴールデンルートを開拓することができる千載一遇のチャンスであるし、令和の時代には、巨大化する経済圏の需要の受け皿の役割を担うチャンスを見逃さないことが、四国にとって、肝要であると考えます。



新時代の公共事業に求められるものですが、少し振り子のハリをもどす努力をする時代ではないかと思えます。「豪雨の激甚化に伴う復旧・復興対策事業」「人命を守る社会資本の整備」「人手不足に対応した公共調達」等、手続きと事業スピードのバランスを考慮した変革により、平成の公共事業は、昭和の「つくる」時代に加え、「つくり方」の時代とツートップの時代となり、社会資本整備システムが「筋肉質な」形になったと言えるのではないのでしょうか。

私なりの平成の評価ですが、昭和の教訓を活かせなかった平成時代とも捉えることもできます。翻って、平成時代の教訓を令和の時代に活かすことが肝要であると考えます。効率性だけではない公共事業の進め方を模索する時代ではないかと思えます。

平成の教訓の向き合い方を間違えないようにしないとはいけません。社会的な構造変化、社会情勢を踏まえつつ、平成の教訓を活かすことが、まさに平成の教訓です。

松原・下釜ダムの蜂の巣城紛争の中心的存在であられた室原氏は、「公共事業は理に叶い、情に叶い、法に叶わなければならない」という言葉を残しています。社会資本整備に携わる者は、この理・情・法に叶うプロジェクトは、必要性を問い続ける愚直さが必要ではないでしょうか。

世論調査によれば、平成時代は良い時代と評価しつつも、平成の落とし物として大規模災害への対応を挙げています。新時代に早期に解決すべき宿題です。

令和の由来の通り、社会資本整備も、厳しい寒さ、すなわち平成の後、見事に咲き誇る梅の花のように、一人ひとりの日本人が明日への希望とともに、それぞれの花、すなわちそれぞれのプロジェクトを大きく咲かせなければなりません。



第2部のパネルディスカッションでは、コーディネーターである愛媛大学矢田部教授を中心に「平成から次ぎの時代へ四国の未来を描く」をテーマに、南海トラフ大地震・大規模気象災害への備え、少子高齢化と人口減少など四国の抱える課題について、四国の新時代に向け活性化するための提言として産官学の立場から意見を述べて議論を頂きました。

コーディネーター	矢田部 龍一 氏	愛媛大学 特命教授
パネラー	長谷川 修一 氏	香川大学 創造工学部長
	石原 俊輔 氏	四国経済連合会 専務理事
	中屋 亮 氏	一社 日本建設業連合会四国支部長代行
	末澤 等 氏	一社 建設コンサルタンツ協会四国支部長
	高川 裕美 氏	四国の夢プロジェクト最優秀賞受賞者
	荒瀬 美和 氏	四国地方整備局 企画部長



長谷川

人口が減少しているなか東京一極集中が問題。高校を卒業し東京の大学、企業へ進むことが地方を疲弊させている。村を捨てる教育である。普遍的な価値だけでなくローカルの価値に気づく人の育成が必要。地方大学から地方企業に勤め、地域に尽くす人を育てることが大切、大地の成り立ちから地域の強み、弱みを考え、強みを地方創生に生かし、弱みを防災に生かす地域を知り、誇りを持つ人材を育てたい。



石原

これから四国に必要なものはいろいろあると思うが、まずは新幹線である。新幹線がないのは四国だけであり、2030年のリニア開通のスーパーメガリニアに四国だけがアクセスできていない。四国新幹線整備には1.57兆円、単線では1兆円程度である。新幹線が出来ればリニアと併せて四国の4都市から東京へは3時間を割りアクセスが可能となる。また、新幹線は地震にも強いことが証明されている。新幹線を軸に200万都市圏を四国に造り、四国の成長力の向上を提唱したい。

中屋

国土強靱化が必要である。防災、公共財の保全、災害後の復旧が重要。重要インフラの機能維持に向けて日本建設業連合会として努力したい。社

会資本の老朽化で橋に焦点を当てると四国でも国管理の橋が 2700 箇所あり 1040 箇所は高度経済期の橋で老朽化の保全工事が必要となる。

東日本大震災では燃料の調達、作業員不足があり今後対策していく必要がある。建設技能者は 2014 年 343 万人が 2025 年には 216 万人に減少。生産性の向上、新規入職者で確保を考えている。建設業の再生・進化のために新 3K・給料がいい、休日が取れる、希望が持てる業界を目指したい。



末澤

社会インフラの老朽化については国、地方の公共施設や学校、病院、公営住宅、道路、上水道などの社会インフラの維持管理に年間 5～9 兆円が必要といわれており、これからの少子高齢化で縮小する国および地方の財政で確保できるかが課題。

利用者にとって最適な都市づくりとして、ICT を使った機能の効率化、魅力づくり、新たな産業の創出という方向性が提案されている。また、第五世代移動通信システム (5G) の利活用により、機械の遠隔操作や身の回りの機器のネット接続が可能となり ICT を使った街づくりが進んでゆくものと期待されている。建設分野においても光ファイバーセンサーを利用した橋梁等の変状管理や、AI を活用した構造物の維持管理も進められている。

高川

四国クリエイト協会の夢プロに募集した。四国のいいところを一つの場所で体験する場所があればいい。そこで体験してもっと深く感じてみたい人に別のツアーを用意し、最終的に四国芸術大学校のような文化と芸術を学べるものがあるといいのではないかと。地域の豊かさは人で、地域が魅力的であることを発信することが大切。四国を訪れた人に可能性を感じていただける場を造り、次の時代の四国の豊かさにつなげたい。



荒瀬

社会インフラは無ければ困るもので有り、整備された後はあるのがあたりまえのように使われるもの。水害から地域を守る堤防、これまでは簡単に行き来出来なかった不便なところになった道路など、いわゆる「空気」のようなものではないか。道路は使っていただくことが重要、道路ができたことにより販路をどこまで拡大できるのか。例えば清水サバは関西・関東への出荷が可能となった。また、観光においては、高知県黒潮町では四国ツーリズムとして四国内外からスポーツ施設を活用していただき経済効果を上げている。

空港、港湾、高速道路は大動脈であり、毛細血管となる生活道との連携を図る結節点整備が重要である。四国内の四つの空港については、高速道路との接続道路の整備を進めており、各地からのアクセス性が向上している。動脈と生活道をしっかりと結び付け、平常時はもとより災害時においても人流と物流を滞らせないことを考えていきたい。

矢田部 これからの四国どうすればいいのかまとめて産、学、官より頂きたい



石原

新幹線の設置は四国を大きく変える。観光、産業、生活、防災においても大きく変革させる。決して「夢」ではない 2037 年リニア開通までに一部でも着工させたいと思っている。各地で四国新幹線を前提とした核となる街づくりを考えてほしい。松山駅の再開発が実施され県と市が一生懸命知恵を出している。これからはそういう時代になってきている。



長谷川

科学技術政策では、国は SOCIETY5.0 人間を中心とした新しい社会といわれている。

社会が進化すると格差が広がる、そうならないようにすることが大事である。

国連では 2030 年までに持続可能な開発目標として SDGs を提唱 17 開発目標そのための施策がある。将来の人物はより上位のコンセプトを考えられる人が必要である。そのためにデザイン思考、リスクマネジメント能力を持つ技術者を育てたい。



荒瀬

先の西日本豪雨災害では四国内においては、愛媛県宇和島市において被災した国道と並行する高速があったことが復旧に役立った。高知道におい

ても橋が流失したが、高速道が4車線化されていたことにより早期の対面通行による復旧が可能となった。本州においても、中国道、山陽道、山陽本線が通行止めとなり、山口県以西が物流の面で断たれてしまったが、その際に大分から愛媛へのフェリー等を使い九州から関西へのルートが確保できた。社会インフラについては、以前からリダンダンシー、ダブルネットワークの必要性がいわれており、今回のようなひとたび災害が起きた時の柔軟性・冗長性が非常に重要だと考えている。

矢田部

四国新幹線の誘致や、九州から四国を経て近畿に至るいわゆる「第二国土軸の整備」の重要性に関する発言があった。局長の基調講演で指摘されたように、平成の時代に四国は島から半島になったが、いまだ九州とはつながっていない。日本も大陸につながっていない。四国だけで対応できる時代ではない。新幹線、第二国土軸についても四国としての使命を果たすために声を上げることが大切。人口が減少していくなかでさまざまな提言があった。IT、ICT、AIの活用、人材育成、四国を活性化しなければならない。そのために社会基盤整備・インフラ整備は必須の課題。そのための人材が不足している。次の令和の時代に頑張っていっていただきたい。