

第1回豊予海峡ルート官民連携投資研究会 議事録

1 開催日時等

- 日 時：令和8年7月31日（金）15:30～17:30
- 開催場所：ホテル日航大分オアシスタワー3階「紅梅の間」及び Zoom
- 出席者：増田座長、小池委員、円山委員、岐部委員、田中委員、森委員、
富永委員、中嶋委員、後藤委員、岡野委員、佐藤知事

2 議題

- (1) 本研究会の検討議題について（事務局）
- (2) 豊予海峡ルートの可能性について（増田座長、岐部委員）

3 概要（出席者からの主な意見）

豊予海峡ルートの政策的意義・需要創出

- 国土形成計画の九州圏広域地方計画において、日本海側と太平洋側の二面活用のひとつとして豊予海峡ルートが位置づけられることに非常に大きな意味があると思っている。四国や東九州・中九州の高規格幹線道路の整備がかなり進んでいる段階で、いよいよここがつながることで生きてくる絶好のタイミングだ。
- この豊後伊予道路は「国土軸」であるため、建設段階のところをどう考えるかが重要で、建設の部分はかなり国が資金を用意すべきだと考える。本道路ができることで四国的高速道路が有効活用されたり山陽道の渋滞が緩和されたりして、全国的、広域的に効果が波及する。ベースの部分は国がしっかり用意した上で、民間が価値をプラスアルファして活用していく視点が重要。
- 日本国土の脆弱性から言っても豊後伊予道路の必要性は明らかだ。
- 7月28日に発生した熊本地震では九州の縦軸である九州自動車道や九州新幹線、鹿児島本線が不通となった際、一般道の代替路が大渋滞し、避難や救援・支援の人流・物流に甚大な影響が出ている。代替経路・リダンダンシーの確保の重要性が再認識される。豊予海峡ルートは、本州と九州を結ぶ関門海峡ルートが何らかの事由で停止した場合に絶大な効果を発揮する。現在の国の事業評価や費用便益マニュアルでは十分考慮できていないものなので、災害時のリダンダンシーを改めて認識し、コンセプションという新しい取組をうまく活かしながら進めていくことが重要だ。

- 豊予海峡ルートは本来国が主体となって進めるべきものであるが、平成 20 年の凍結以来進まない現状をいかに動かすか、という問題意識から始まっている。豊予海峡ルートには九四フェリー（毎日 16 往復、トラック約 2 万円、乗用車約 1 万円、所要時間 70 ～100 分）という有料交通需要が存在する。トンネル化により所要時間が約 20 分に短縮され、現行フェリー同等の運賃を設定すれば、一定の収入が見込めるため、PFI の検討とも親和性が極めて高い。
- 需要予測するにあたって、現在の日本の現状であれば、人口減少などいろんなシナリオの中で需要予測を立てると、どうしても過小投資に振れやすい。
- イギリスなどでは、インフラ投資を進めることによって需要を増やしていくという考え方を採用したケースもある。このような PPP 契約をすることによって、自治体としても産業誘致や観光開発のインセンティブが明確になってくる。需要予測や道路に関する情報を部局内で共有し、いかに大分の街づくりや地域づくりに活かしていくかという連動が非常に大事。日本における先駆けとして地域開発と同時に打ち出せると非常に有効なプロジェクトになるのではないか。
- 前向きでスピード感のある議論が不可欠であり、単なる道路整備にとどまらず大きな絵（ゴールドスレッド）の中で国民的メリットを追求することが重要となる。
- 官と民が重なっている部分で明確に切り分けられないところも結構ある。地元の民間の人たちのこのプロジェクトに対する熱量（地元住民や企業）の力も借りながら、まちづくりや周辺開発と一体となってプロジェクトを前に回していくことが重要だ。

官民リスク分担・金融手法

- リスク分担が民間事業者の参入の難易度を決めるのと同時に、金融機関の参入・資金調達の難易度も決める。必要な資金額が巨大なため、資金調達額を最も大きくできるようなリスク分担スキームを検討していくのが良い。
- 本プロジェクトは工事期間が非常に長く、収入のない期間が長期間に及ぶため、建設段階に貸し付けて工事完了後から返済が始まる融資を組むのは難しいと思われる。建設段階と運営段階でフェーズを分けてリスク分担やスキームを考えるべきである。
- 実際に運営段階の金融組成が行われるのは数十年後なので、長期的目線での金融組成に向けた環境整備が必要になる。

- 単に通行料収入がいくらかということだけでファイナンスを語るのではなく、本プロジェクトができることによって関係自治体に企業が立地する、物流が効率化される、観光や災害時のレジリエンスといった広い意味での経済効果・社会的便益をどう評価し、織り込んでいくかという視点が大事となる。
- 運営面に関して、道路インフラ単体でどこで工夫して収益を上げるのか、ダイナミックプライシングやパーキングエリア、通信・エネルギーライフラインの併設など、海外や他地域において道路でどういう工夫をして収益を上げているのか、初期投資をどのくらい行政が負担しているのかなど、事例調査が必要だ。
- 長期のプロジェクトであることを踏まえると、建設コストや運営コストは事業者側で一定のコントロールが可能であるのに対し、需要はコントロールしづらいところがある。ここをどう置いていくかが事業成立の出発点と考える。
- 豊後伊予道路ができることのインパクト・経済的効果は間違いなく大きなものがある。西日本経済圏全体で考えても、本来これは国家プロジェクト（国道事業）として推進されるべきであるため、費用負担については民間負担というより行政負担を重く捉えるべき。
- 収益については、まずは通行料収入があるが、道路利用から派生する利益や周辺に与える影響、災害時の価値などもファイナンス上の査定に組み込んでいくべきではないか。
- このプロジェクトは、事業費が多額で期間も長期にわたるため、民間単独で資金を出すことは厳しい案件。施設の建設完了後に事業を小口化・債券化し、証券化マーケット等へ売り出せるような新たな金融手法・プロセスを作り上げることも大事。
- 官民リスク分担をしっかりと契約書に書くということが決め手であって、それによって民間の創意工夫を引き出しながら税金の負担を減らしてインフラを作ることができる。
- このプロジェクトをすべて民間で行うことは難しいと思う。官民でリスクシェアをいかにしていくか、この整理を進めることが金融機関としてもファイナンス検討の議論の俎上に載ってくるかどうかの大きな要素になる。
- 日本でもインフラのセカンダリーマーケット（年金ファンド等への譲渡）を作った方が良いという議論も出始めている。本プロジェクトにおいて、リスク軽減によって最初か

らキャピタルリサイクルやセカンダリー売却を見込んだスキームを組み込むことは、建設費・財政負担を減らしていく意味でも極めて有効である。

技術的アプローチ

- 豊予海峡のような国家的ビッグプロジェクトが存在すること自体、技術者の社会的貢献や技術力、モチベーションを大きく高める。豊予海峡ルートについては、青函トンネルの技術がベースとして言及されているが、その後トンネル掘削技術はかなり進んではいるものの、非常に難易度の高い工事であるため、単一のゼネコンの技術によるのではなく、オールジャパンで各社が技術を結集できるような形で技術検討を進めていくことが必要ではないか。最近では総合評価方式で技術提案と見積価格で落札者を決定する方式が一般的だが、こういった案件こそオールジャパンで技術開発も工事も進めていくような取組が必要。

まとめ

- 本豊予海峡ルートの国土形成論・広域ネットワーク論、および災害時のリダンダンシー確保における極めて高い重要性については、本日ご出席の皆様の間で認識が一致した。長年凍結されてきた海峡プロジェクトの穴をこじ開けるロジックとして、国に対する大きな説得材料となる「財政論・官民連携スキーム」をこの研究会で見出していきたい。
- 欧米や国内の先進事例、プロフィット・ロスシェア、B T + コンセッション、性能発注、年金ファンドの活用といった手法を議論の俎上に載せ、建設段階と運営段階のフェーズ分けや、各段階における官民の最適リスク分担について、次回以降さらに掘り下げて検討を進めていく。

以上