# 九州 四国

令和5年度
# 九州・四国 広域交通 ネットワーク シンポジウム

# 「時間距離」縮めるため 地域超えて「夢」共有を

大分県は2024年1月22日、新幹線や高速道路の延伸による九州・四国地方の創生を考える「九州・四国広域交通ネットワークシンポジウム」を別府市で開きました。大分、愛媛、宮崎各県などから約400人が参加。基調講演とパネルディスカッションを通じ、「ないもの」ができた世界を想像し議論することの大切さを共有しました。

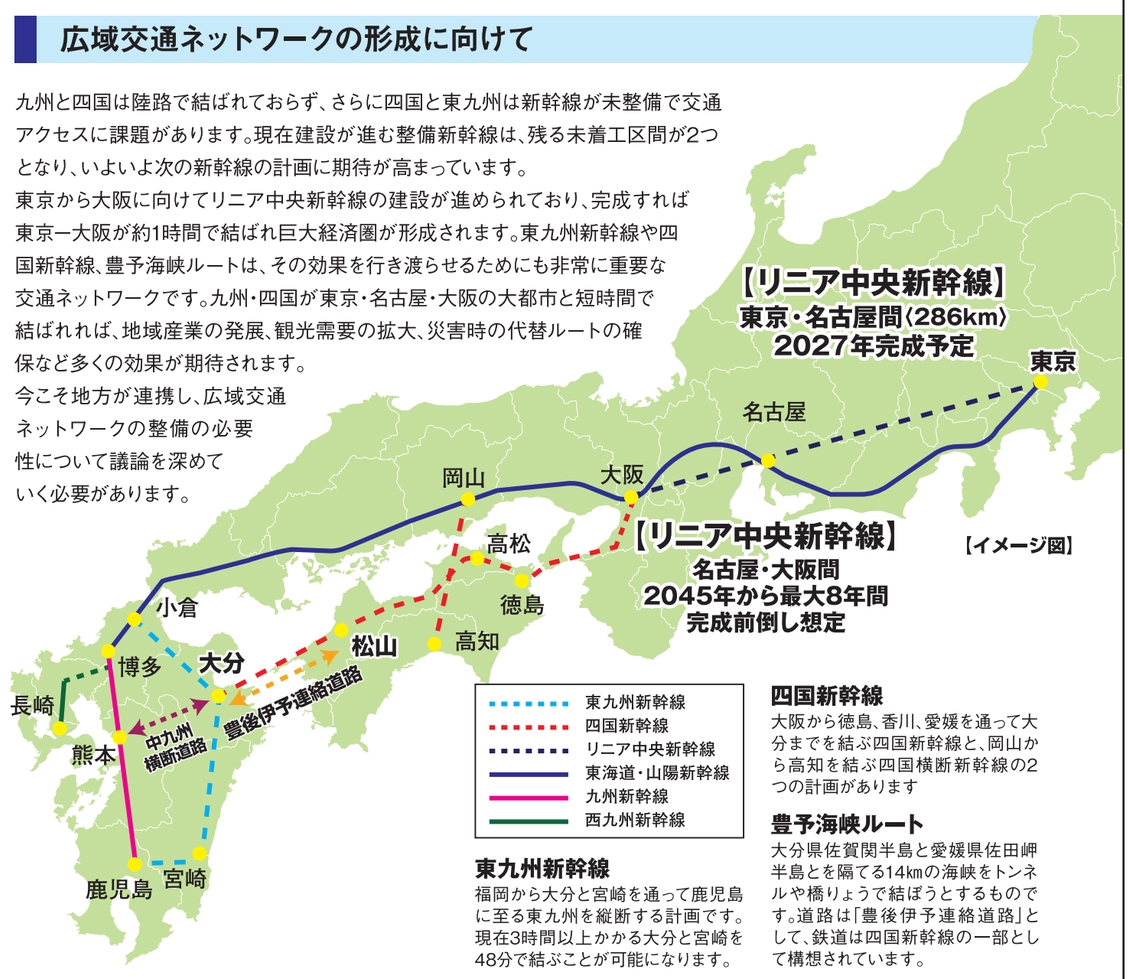
## 主催者あいさつ

大分県知事
**佐藤 樹一郎**

このシンポジウムは、東九州新幹線や四国新幹線、九州と四国を結ぶ豊予海峡ルートなどの広域交通ネットワーク実現に向けて、九州・四国各県が広域連携して機運を醸成するため、初めて開きました。
広域交通ネットワークは、地域とまちの魅力を高め、人と物の流れを活性化する重要な役割を担っています。豊予海峡ルートを通じて九州と四国がつながると、東京・名古屋・大阪の巨大経済圏と短時間で結ばれます。さらに、瀬戸内新経済圏の形成や地方移住の促進など多くの効果が期待されます。
本日が、皆さまにとって有意義なものになることを祈っております。

## 広域交通ネットワークの形成に向けて

九州と四国は陸路で結ばれておらず、さらに四国と東九州は新幹線が未整備で交通アクセスに課題があります。現在建設が進む整備新幹線は、残る未着工区間が2つとなり、いよいよ次の新幹線の計画に期待が高まっています。
東京から大阪に向けてリニア中央新幹線の建設が進められており、完成すれば東京ー大阪が約1時間で結ばれ巨大経済圏が形成されます。東九州新幹線や四国新幹線、豊予海峡ルートは、その効果を行き渡らせるためにも非常に重要な交通ネットワークです。九州・四国が東京・名古屋・大阪の大都市と短時間で結ばれれば、地域産業の発展、観光需要の拡大、災害時の代替ルートの確保など多くの効果が期待されます。
今こそ地方が連携し、広域交通ネットワークの整備の必要性について議論を深めていく必要があります。




**東九州新幹線**
福岡から大分と宮崎を通って鹿児島に至る東九州を縦断する計画です。現在3時間以上かかる大分と宮崎を48分で結ぶことが可能になります。

**四国新幹線**
大阪から徳島、香川、愛媛を通って大分までを結ぶ四国新幹線と、岡山から高知を結ぶ四国横断新幹線の2つの計画があります

**豊予海峡ルート**
大分県佐賀関半島と愛媛県佐田岬半島とを隔てる14kmの海峡をトンネルや橋りょうで結ぼうとするものです。道路は「豊後伊予連絡道路」として、鉄道は四国新幹線の一部として構想されています。

## 基調講演

# 九州の経済情勢～経済発展と交流インフラ～

公益財団法人九州経済調査協会
常務理事兼事業開発部長
**岡野 秀之 氏**

地域経済は、基盤産業と非基盤産業がセットで動いています。年間出荷額が計4兆円超の自動車・造船、3兆円超の食料品、各1兆円超の鉄鋼、化学など、九州の基盤産業を大きくするためには、新幹線や高速道路をはじめとした「交流インフラ」による国内外とのつながりが重要です。

九州の基盤産業の中で特に、半導体は大きな投資が続いています。台湾の半導体受託製造「TSMC」は、熊本県の新工場に1兆円以上を投資。稼働すると九州のデバイス（集積回路）の年間生産額は、過去最高の1兆4千億円を確実に超えるとみられています。TSMCは、デバイス製造の「前工程」を担当。大分県には「後工程」に強い企業が多数あります。また、デバイス製造装置や部材の製造、回路設計などを担う企業も多いです。これらをしっかりつなぐために、中九州横断道路の完成は重要になってきます。

また、カメラ用イメージセンサーで世界5割のシェアを持つソニーは、大分、熊本、長崎、鹿児島各県の工場で分業しており、高速道路網の整備促進で「時間距離」を短くすることが大切です。さらに、電子部品メーカー「ローム」は、約3千億円を投資して新しいパワーデバイスの量産拠点を宮崎県国富町に設けます。九州南部は半導体関連工場が少ないので、東九州自動車道を通じて大分県の工場とどうつながるかが大事になってきます。

半導体が成長している理由の一つは、AI（人工知能）の発達です。これに対応する電子部品の消費電力が将来、日本全体の発電量を上回るのではという予測もあります。低消費電力で高速処理できる半導体の開発が世界的な競争になっており、この中で大分県は重要な拠点になると思います。

一方で「交流インフラ」の議論は、地域内に加えて国内の他地域とつなぐ視点も重要です。今、新幹線が脚光を浴びています。現在、福岡市―鹿児島市は90分圏内で、「時間距離」では福岡市―大分市のほうが遠いです。東九州新幹線ができると福岡市―大分市は45分圏内。さらに四国につながるとそれぞれの都市が近くなり、相互交流が生まれます。大分都市圏は福岡、北九州、熊本各都市圏に続く九州で4番目の都市圏。ここになぜ新幹線がないのか、と思います。福岡都市圏は、経済的な指標で見ると日本で4番目の都市圏になろうとしています。豊予海峡ルートを通じて大阪、福岡各都市圏とつながり「時間距離」を縮めることが重要です。

また現在、中国地方の高速道路経由で大分から大阪まで行くと約650キロ、8時間強かかります。豊予海峡ルートと四国経由だと約400キロ、6時間強です。物流でのコスト、二酸化炭素の削減インパクトは大きいと思います。インフラ投資は未来への投資です。それを活用していかに経済を動かしていくか、しっかり戦略的な投資をしていくか。九州・四国の広域交通ネットワークは重要なインフラだと思います。

## パネルディスカッション

# 九州と四国の交通ネットワークの形成による地域の発展

2023年7月に公表された第3次国土形成計画を契機に、九州・四国で未整備の高速道路や新幹線について、いろいろな議論が巻き起ころうとしています。このような広域交通ネットワークの整備を進める機運を盛り上げ、地域にとってどういう価値があるのか整理しておく必要があると思います。2023年11月、有識者会議の「大分県広域交通ネットワーク研究会」が立ち上がり、効果や課題について検討しています。
今日は、広域交通ネットワークが九州・四国にどのような効果をもたらすか、そして実現に向けてどのように取り組んでいくべきか、パネリストにお話しいただきます。

【コーディネーター】
日本文理大学副学長・工学部建築学科教授
**吉村 充功氏**

2023年7月に公表された第3次国土形成計画を契機に、九州・四国で未整備の高速道路や新幹線について、いろいろな議論が巻き起ころうとしています。このような広域交通ネットワークの整備を進める機運を盛り上げ、地域にとってどういう価値があるのか整理しておく必要があると思います。2023年11月、有識者会議の「大分県広域交通ネットワーク研究会」が立ち上がり、効果や課題について検討しています。
今日は、広域交通ネットワークが九州・四国にどのような効果をもたらすか、そして実現に向けてどのように取り組んでいくべきか、パネリストにお話しいただきます。

### 広域交通ネットワークは地方の将来への「夢づくり」

大分経済同友会副代表幹事
㈱マリーンパレス代表取締役社長
**橋本 均 氏**

本日は、個人の意見としてお話しします。豊予海峡ルートが完成すると、瀬戸内を循環する三つのルートが一度にできます。複数の軸を持った国土構造は、災害へのリダンダンシー（冗長性）の確保や産業リスクの軽減、人口一極集中の弊害を回避する「地方分散化社会」をつくるためにも重要です。

2021年度の大分市の調査によると、トンネルと2車線道路で豊予海峡ルートを整備した場合の概算事業費は6900億円です。一方、2023年にできた東京の麻布台ヒルズの総事業費は6400億円です。人口減少に悩む地方を活性化するために、6900億円はそんなに高額で不可能な金額なのでしょうか。

広域交通ネットワーク計画は、地方の将来への「夢づくり」です。地域がどうあるべきか、交通インフラをどう活用するかを明確にして、一つの大きな夢を共有することを訴えたいです。

### 半島に多くの避難手段必要 豊予海峡ルートの実現を

愛媛県伊方町長
**高門 清彦 氏**

伊方町は全長約40キロ、幅は一番狭いところで約800メートル。佐田岬半島にある細長い町です。その中ほどに原子力発電所があり、事故の際は西側の町民4千人が大分県に海路で避難します。

能登半島地震では、道路が寸断され孤立した集落の状況が分からない事態を見て人ごとではないと感じました。浦々の55集落に住んでいる町民8千人の生命・財産を守るため、多くの避難手段を確保する重要性を感じています。その一つが豊後伊予連絡道路です。

実現性という大きな壁をぶち破るには地元の盛り上がり以外にないと思います。愛媛、大分両県知事が英仏海峡トンネルを視察した頃のような盛り上がりを九州・四国でつくられればと思います。四国新幹線も松山市で完結させず、九州へつながって本来の意義が出ることを共通認識にしたいです。一緒に頑張っていきましょう。

### 広域交通による時間、距離短縮 宮崎県経済への効果大

宮崎県総合政策部政策調整監
**田中 克尚 氏**

宮崎県の基幹産業は農畜産業です。東九州自動車道による時間短縮効果で、大分港からのRORO船による関東ルートやフェリーで大分県から愛媛県に渡り関西へ向かうルートなどの産品輸送量が増えています。特に愛媛に渡るルートは距離短縮効果もあり、宮崎にとって重要な物流ルートの一つです。豊予海峡ルートは物流の効率化、新たな観光需要や経済圏の創出に大きなメリットがあると考えています。

「時間距離」の短縮効果を生むものとして最たるものは、やはり新幹線です。東九州新幹線の整備計画路線への早期格上げを目指し、福岡、大分、鹿児島各県と北九州市との連携を強固にして要望活動を進め、新幹線に関する県内での議論加速にもしっかり取り組みたいと思います。同時に、並行在来線の経営分離について、先行地での課題を踏まえ、対応策について議論を進めることも重要であると思います。

### 大分県は古来から交通の結節点

大分県知事
**佐藤 樹一郎**

第二国土軸の議論は、リニア新幹線による東京・名古屋・大阪の「スーパーメガリージョン」と、いくつかの100万都市がネットワークを構成しています。

大分県は、大友宗麟の時代から交通の結節点でした。関係地域の連携による機運醸成をいかに進めていくかが大事です。日本全体の競争力を高めるという戦略に伴い変化しています。九州・四国各地の工場をつなぐ都市間交通の整備は、半導体に加え今後重要になる医療・健康産業の立地でも重要です。

大分県は、大友宗麟の時代から交通の結節点でした。関係地域の連携による機運醸成をいかに進めていくかが大事です。

### 広域での議論を日常的に実施を

先ほど橋本さんが言われた「夢の共有」は、本当に大事だと思います。今ないものができたときに広がる世界を想像し、議論できるか。九州と四国がつながったときに「時間距離」はどうなるのか、地域を超えた議論を日常的に行って共有するところからスタートしてはどうでしょうか。物流で言うと、二酸化炭素削減や貨物新幹線構想など、将来の姿を含めて考えることができるか。そういうことが必要ではないでしょうか。

基調講演講師
**岡野 秀之氏**