



KYUSHU/SHIKOKU  
WIDE AREA TRANSPORTATION  
NETWORK SYMPOSIUM

令和7年度

# 九州・四国広域交通ネットワーク シンポジウム

## 報告書

日時：令和8年1月14日（水） 15時～17時  
場所：J:COMホルトホール大分 大ホール

主催：大分県  
共催：大分県東九州新幹線整備推進期成会  
後援：宮崎県・愛媛県・九州経済連合会・四国経済連合会

# 目次

1. 主催者挨拶	1. 2
2. 関係県知事挨拶（宮崎県）	3
3. 大分県知事－宮崎県知事 オンライン対談	4
4. 関係県知事挨拶（愛媛県）	5
5. 来賓挨拶	6
6. 基調講演	7－13
7. パネルディスカッション	14－28
8. チラシ	29. 30
9. アンケート	31－33

# 主催者挨拶

大分県知事 佐藤 樹一郎

本日は、「九州・四国広域交通ネットワークシンポジウム」に、大分県内はもとより、愛媛県、宮崎県、福岡県など全国各地から多くの方々にご参加いただき、厚く御礼申し上げます。

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に関して、九州・四国の関係自治体・団体が広域連携を図り、新幹線の整備計画路線への格上げや高規格道路の早期実現に向けた地域全体の機運を醸成するため、2023（令和5）年度から毎年開催しているものです。



広域交通ネットワークの充実は、地域やまちの魅力を高め、人と物の流れを活性化し、地方創生の要となります。大分県ではこれまでも、中九州横断道路の早期全線開通、東九州自動車道の全線4車線化に加え、東九州新幹線などの整備計画路線への格上げや、豊予海峡ルートの実現に向けて九州地方知事会や九州地域戦略会議、全国知事会などで様々な提案を行ってまいりました。

国会でも議論をしていただいておりますが、少しずつではありますが、前に進んでいるように感じています。東九州新幹線や中九州横断道路などが整備され、それらが豊後伊予連絡道路や四国新幹線で豊予海峡を通じて四国とつながることで、リニア開通により形成される東京・名古屋・大阪間の巨大経済圏「スーパー・メガリージョン」と短時間で結ばれるようになります。

半導体や農林水産業など九州の強みのさらなる強化、関西・中国・四国地方など圏域間との連携促進、災害に強い国土づくりといった多くの効果が期待できます。大分県や関係県だけでなく、西日本全体、さらには副首都構想の議論もされておりますが、日本全体の未来を創造する上で大変重要な取組であり、日本の国力強化につながるものと考えています。

本日は、岩手県知事や総務大臣などを歴任し、現在、野村総合研究所顧問である増田寛也様から「人口減少社会を生き抜くために～今こそ九州・四国を結ぶ夢を現実～」と題して基調講演をいただきます。

その後のパネルディスカッションでは、コーディネーターとして九州経済調査協会の岡野常務理事のほか、宮崎県の佐藤副知事、九州経済連合会の田中常務理事、愛媛県の山名企画振興部長、愛媛県伊方町の高門町長、基調講演の講師であります増田様にもご登壇いただき、「スーパー・メガリージョン形成を見据えた西日本の機能・連携強化」について、意見交換を行うこととしております。



新幹線については、国の令和8年度予算案において、東九州新幹線などの基本計画路線に係るケーススタディの実施が初めて盛り込まれました。国会議員をはじめ、いろいろな関係者の働きかけにより、初めて地域を特定した調査であり、整備計画路線格上げに直結しないまでも、一歩前に進んだといえるのではないのでしょうか。調査する箇所は決まっていますが、東九州、四国両新幹線がケーススタディの対象となるよう働きかけを強めていきます。

道路では、海峡を横断する下関北九州道路の都市計画が決定して事業化が目前になっています。全国的に広域交通ネットワークの推進にかかる変化、前に進んだ状況が見られる今こそ、本シンポジウムの開催を通じて、関係自治体・団体と連携しながら、さらなる機運醸成・働きかけを強化したいと考えています。本日は何卒よろしくお願いたします。

# 関係県知事挨拶

宮崎県知事 河野 俊嗣

※オンライン

佐藤知事のリーダーシップのもとでこのシンポジウムが盛大に開かれることをお慶び申し上げます。2024年度に引き続き、東九州新幹線の実現を目指す両県が連携できることを大変うれしく思っています。

宮崎県でも新幹線実現への機運を醸成するため、昨年12月に延岡市で

「みやざきの新幹線を考えるシンポジ

ウム」を開催しております。この際には大分県から桑田副知事に御出席いただいたところであり、両県の連携も深まっております。

来たる1月22日には、全国の基本計画路線を有する自治体が東京で一堂に会する初めての総決起大会が開催されます。その道筋をつくっていただいた佐藤知事に改めて感謝申し上げます。全国的な結束力のもと、次なる新幹線整備の計画をしっかりと進めていきたいと思っております。

東九州新幹線は宮崎、大分のみならず福岡や鹿児島という沿線自治体が一体となって建設促進期成会をつくり、私が会長を務めております。毎年、国土交通省などに要望をしていますが、総決起大会と同じ22日に国交省に要望活動を行います。佐藤知事にもご参加いただき、しっかり沿線自治体で連携して取り組んでまいります。

人口減少が進み、国家財政が厳しいのは理解していますが、私たちが大きな夢、ビジョンを持って国土のグランドデザインを描き、議論を深め、将来につなげることは極めて大事だと考えています。今後ともそれぞれの県で機運を高めるとともに、さらなる連携を進め、九州・四国で夢の実現に取り組んでまいります。



# 大分県知事－宮崎県知事 オンライン対談

## ▽佐藤知事

オンラインで参加いただきありがとうございます。河野知事には九州地方知事会長、東九州新幹線鉄道建設促進期成会長としてリーダーシップを発揮され、先頭を切って取り組んでいただいていることに感謝いたします。

1月22日には全国6カ所の新幹線基本計画路線の期成会の皆さんが集まり、東京で総決起大会を開催します。その後、国に対して河野知事と一緒に要望活動をしてまいります。

昨年12月には宮崎県で意義のあるシンポジウムを開かれたことに感謝いたします。今回は基調講演の講師をしていただく増田寛也先生、宮崎県からは佐藤弘之副知事に参加いただいております。宮崎でのシンポジウムを上回るような議論、情報発信ができればと思っています。



## ▽河野知事

佐藤知事のリーダーシップに感謝いたします。昨年末も電話でやりとりさせていただきましたが、東九州新幹線のためにケーススタディの調査費を活用できるよう国に要望し、実現していきたいと思っております。

# 関係県知事挨拶

愛媛県知事 中村 時広

※ビデオメッセージ

はじめに、昨年11月に大分市佐賀関で発生した大規模災害において、被災された皆様に心からお見舞い申し上げますとともに、一日も早い復興・復旧をお祈りいたします。

さて、本日、大勢の方々の御参加の下、九州・四国広域交通ネットワークシンポジウムが盛大に開催されますことを、お喜び申し上げます。残念ながら海外出張、公務が入っております、出席ができませんことをお許し願います。

ご案内の通り、四国は新幹線の整備計画のない唯一の地域として取り残されております。本県では、四国新幹線の整備計画路線への格上げに向けた機運醸成活動に邁進し、四国4県で連携して国への働きかけをしているところでございます。

本日のシンポジウムのテーマの一つである豊予海峡ルートも、四国新幹線とともに国家プロジェクトとして動かすべき課題であり、国にはぜひ、国民に大きな夢を語って、将来の我が国の発展につながるプロジェクトに投資をすることで地域の活性化につなげていくという大胆な視点を持っていただきたいと考えております。全国知事会でも私、地方創生本部長を務めさせていただいておりますが、国の大胆なプロジェクトの展開について要望を続けているところでございます。

本県では、引き続き、大分県をはじめとする関係者の皆様と連携して、九州・四国の未来の成長につながる国家プロジェクトとして、豊予海峡ルートを国としてしっかりと議論いただくよう、声を上げ続けていきたいと思っております。

終わりに、本シンポジウムを通じて、広域交通ネットワークの形成に向けて、関係者の皆様と連携が一層強化されますとともに、御参加の皆様方の御健勝、御活躍を祈念して御挨拶とさせていただきますと思います。



# 来賓挨拶

参議院議員 古庄 玄知

九州・四国広域交通ネットワークシンポジウムがここ大分県で開催されましたことを歓迎申し上げます。日頃から先頭に立って取り組んでおられる佐藤樹一郎知事をはじめ、愛媛、宮崎両県の皆さまに敬意を表します。

九州と四国を結ぶ豊予海峡ルート、九州の背骨を貫く中九州横断道路は人の流れ、物流、観光を支え、災害時の代替ルートにもなる地域の将来を左右する基幹インフラです。九州と四国、本州を一体の生活圈、経済圏として結び直す



力を持っています。その先に位置づけられるのが新幹線整備です。東九州と四国は未整備ですが、だからこそ、次の新幹線計画の主役になり得る地域です。新幹線は夢ではなく、地域の存続をかけた現実の政策課題です。南海トラフ巨大地震を見据えた国土強靱化の観点からも、多重的な交通網整備は国の責務です。

1月22日に佐藤知事の呼びかけで、第1回新幹線基本計画路線全国総決起大会が東京で開かれます。本日の議論と決意を九州・四国の総意として東京に届け、必ず政策を動かしていきましょう。「声を上げ続ける地域に道は開かれる」これはこれまでの新幹線整備の歴史が証明してきた事実です。本日のシンポジウムが大きくなうねりの出発点となることを祈念しています。

皆さん、ぜひ一緒に頑張りましょう。

# 基調講演

「人口減少社会を生き抜くために～今こそ九州・四国を結ぶ夢を現実に～」



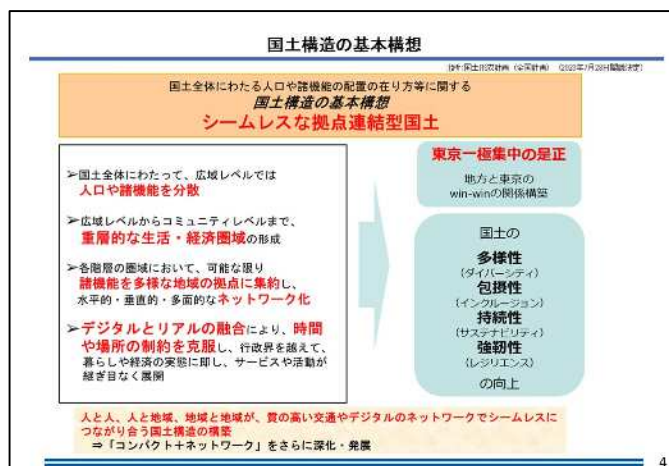
増田 寛也  
株式会社野村総合研究所  
顧問

ただいまご紹介いただきました増田でございます。よろしくお願いいたします。

日本郵政の社長として、郵便局を中心に、昨年6月まで大分県をはじめ全国各地域を訪問いたしました。昨年12月には、長崎県で佐藤樹一郎大分県知事、河野俊嗣宮崎県知事も参加された「日本創生に向けた人口戦略フォーラム」でコーディネーターを務めました。九州を訪れるたびに感じるのは、県が分かれていても、知事や関係者の「九州は一つ」という思い、結束力が大変強いことです。

九州の広域交通ネットワークとして中九州横断道路は着々と整備が進んでいます。関門橋、関門国道トンネルに次ぐ「第3のルート」として期待される下関北九州道路（下北道路）が昨年12月に都市計画決定され、事業化のタイミングを計るところまでできました。であるならば、いよいよ豊予海峡をつなぐルートの実現が射程に入りつつあるのではないのでしょうか。

2023（令和5）年7月に閣議決定された第3次国土形成計画の策定に携わりました。私は国土審議会の会長代理をしており、国土形成計画を策定する企画部会の部会長として議論を重ねてまいりました。人口減少が大変大きな課題になっておりますが、この現実を踏まえ地域を成長に導くためには、全体のサイズは多少小さくなるにしても、どのようにネットワークでつないで活力や安全・安心を確保するかが盛り込まれています。昨年度のシンポジウムでは京都大学の小林潔司名誉教授から、国土全体の最適性を考えて、地域の連携



がいかに重要かということを講演されたと聞いております。現在の国土形成計画は、地域の連携を具体的なものにするという考えですので、その点について、まずはご説明させていただきます。

昨年12月15日に、日本郵政本社が入る東京のビルで、大分県への企業立地を呼びかけるセミナーが開かれました。私は別の用務があり参加できなかったのですが、聞くところによると、出席された佐藤知事は、九州と四国の間にある豊予海峡ルートを新幹線や道路で結ぶ必要性を強く訴えられたそうです。大分県は九州の最も東側にあり、瀬戸内文化圏に属するとも話されました。全国のネットワークを考える上で、文化や歴史を背景に必要なところをつないでいくことは、極めて重要な考えだと思います。

皆さんのお手元に、大分県広域交通ネットワーク構想のリーフレットがあるかと思いますが、これを開くと、九州の中でそれぞれが産業の拠点になっている地図があります。「新生シリコンアイランド九州」の実現を九州7県が目指していこうとこれまでも努力されてこられたと思います。特に、九州は世界の中で極めて大きな成長が見込まれる東南アジアと、東京を中心とする日本中央回廊の間にあります。東京を中心にリニアで大阪までつなげると、世界でも類を見ない日本中央回廊が形成されます。リーフレットにはありませんが、東アジアと東京を結び、その間を大阪・関西と九州をつなぐ太い回廊があります。これがまさに佐藤知事がおっしゃる瀬戸内文化圏を中心に囲むようにあり、これからの国土構造として強くしていく必要があります。一方で、瀬戸内文化圏あるいは瀬戸内循環経済圏においては、岡山、広島、山口を結ぶルートが強固に出来上がっており、四国との間に3本の橋がつながっています。この瀬戸内文化圏あるいは瀬戸内循環経済圏の中でつながっていない最後のミッシングリンクが、この豊予海峡ルートです。北側の下関北九州道路は都市計画の決定がされましたので、いよいよ次は豊予海峡をどうしていくか、このリーフレットの図面をこれからもいろいろな所で声を大にして言っていただくことが重要です。

これからの時代に対応していくために、3つのことを考えていかなければなりません。我が国は人口減少・少子高齢化、巨大災害、気候変動など様々なリスクに直面しており、これらを低減させる必要があります。一方で、暮らし方や働き方は新型コロナ禍を経てテレワークが進展し、「転職なき移住」など多様化しました。これは成長

#### 国土形成計画（全国計画）のポイント

- 目指す国土の姿：「新時代に地域力をつなぐ国土」
- 実現する国土構造：「シームレスな拠点連結型国土」の構築
- ①東京一極集中の是正を図り、国土全体にわたって広域レベルでは人口や諸機能の分散的な配置を目指す
- ②日本海側と太平洋側の二面を効果的に活用しつつ、その連結を図る「全国的な回廊ネットワーク」の形成を図り、活発なヒト・モノの流動や、災害時のリダンダンシーを確保すること
- ③市町村界にとらわれず、デジタルの徹底活用による「地域生活圏の形成」に重点的に取り組むこと

**人口や諸機能の広域的な分散**

●四方を海に囲まれ、北海道・本州・四国・九州・沖縄本島の主要五島と多数の島々から成る南北に細長い日本列島において、人口が減少する中であっても、人々が生き生きと安心して暮らし続ける国土の形成を目指す。

●このため、時間距離の短縮や多重性・代替性の確保等を図る交通ネットワーク等の強化を通じ、国土全体におけるシームレスな連結を強化して、日本海側と太平洋側の二面を効果的に活用しつつ、内陸部を含めた連結を図る「全国的な回廊ネットワーク」の形成を図る。

活発なヒト・モノの流動による  
イノベーションの促進

災害時等のリダンダンシー確保

陸海空のシームレスな  
総合交通体系の高質化  
+  
デジタルの徹底活用

**日本海側+太平洋側 二面活用  
内陸部を含めた全国の連結強化**

中枢中核都市等を核とした  
広域圏の自立的発展

広域圏内・広域圏間  
の交流・連携

アジア等海外  
との直接交流

日本中央回廊の形成  
リニア開業等による時間距離短縮等の効果を全国に波及

地方の中心的な都市を核とした**地域生活圏の形成**  
〈デジタルとリアルとの融合による地域課題解決と地域の魅力向上〉

**地方への人の流れの創出・拡大**

※本地図は我が国の領土を正確的に記したものではありません。

の一つのきっかけになるでしょう。また、国際紛争の激化によるエネルギーや食料不足などのリスク低減と、成長の源泉をどう太くしていくかを考えなければなりません。国土形成計画の考え方とすれば、1つ目はデジタルとリアルをどう融合させていくか、2つ目は安全・安心な国土強靱化づくりを最優先で進めていかなければなりません。3つ目は、日本は世界に誇れる個性豊かな国土を持っており、それを生かすためにシームレスな拠点連結型国土づくりを進めていく必要があります。

「コンパクト+ネットワーク」という言葉は、お聞きになった方もいるかもしれませんが、一つ前の国土形成計画の大きな標語でした。「コンパクト+ネットワーク」を変えたのではなく、より進化し、発展させたものがシームレスな拠点連結型国土です。連結という言葉にある通り、より強いパイプをつくって様々なリスクを低減させる、あるいは成長の柱につなげていこうというのが今の国土形成計画の考えであります。国土形成計画のポイントとして、東京一極集中の是正と同時に、全国的な回廊（ネットワーク）をつくり、デジタルを駆使して人とモノの流動性を高めます。以前は定住人口が問題になっていましたが、住民税などをお支払いいただく地方の財源の基本となるため、どの自治体も住民の数を非常に気にしており、人口減少で地方が寂れていくことへの危機意識を持っていました。デジタルでいろいろなことができるようになり、定住よりも多地域居住のように居住形態が変わった方が多くなっています。

そのため、活発な人・モノの流動性を確保する、そして、災害時のリダンダンシー（多重性）・強靱化を図りながら、全国的な回廊ネットワークをつくっていくということです。地域を豊かに、より暮らしやすいように切り替えていくというのがシームレスな拠点連結型国土ということです。

日本全体で言えば、日本海側と太平洋側の二面活用をより推進することです。回廊としてのネットワークをより強めて、人・モノの流れを活性化させることで災害リスクの低減にもつながっていきます。さらに西日本側を具体化した中に関西―四国―九州があります。その連結拠点として「東京・大阪・博多」をイメージする方がいますが、私はこれから「東京・大阪（関西）・大分」のルートをいかに強化するかだと思っています。瀬戸内文化圏の中で、どう強化するのか考えていくことが重要になります。

九州は、強固な知事同士のつながりがあり、地域としても多様な産業などが展開しています。アジアの成長センター「アイランド九州」、九州はひとつという将来像を掲げ、それぞれの分野で目標をお持ちです。東アジアの発展を見据えて、成長していこうと自立しており、まとまりのある地域です。昨年、長崎で開催された「日本創生に向けた人口戦略フォーラム」でもこのことを強調されていました。国全体で見たときに本州各圏域との連携は、第3のルートである下関北九州道路が都市計画決定されましたので、事業化が射程圏内にある



と言えます。大事なことは、四国圏との連携をどうしていくかということをしていろいろな地域の考え方をまとめて、地域の熱意をもっと国に伝えていく段階にきていると思います。

1月22日には東京で、新幹線の基本計画路線がある全国の自治体・団体が集まって総決起大会が開かれると聞いています。新幹線や道路について、国を動かすには、九州と四国それぞれがもっともっとヒートアップするような取り組みが必要です。

一方で、国の財政は逼迫しています。新幹線整備の財源について、地方も良い考えがあれば示していただきたい。物価高の中で大変ではありますが、現在の運賃に500円上乗せして利用者に負担いただき、ネットワークを整備するのは有効だと思います。中国はものすごいスピードで高速交通ネットワークの整備を進めています。日本もそれくらいのスピードとスケールで動くべきではないでしょうか。

道路についても、新しい整備のやり方について四国と一緒に打ち出してください。東京湾横断道路（東京湾アクアライン、15キロ）の建設に当たっては、当時の新日鉄や日本興業銀行などが民間資金活用を含めて動き、実現した経緯があります。豊予海峡ルートでも財源的な工夫を考える必要はあるでしょう。地域からヒントになるような提案を国にしていくことは重要です。民間の資金や能力を活力する「PFI方式」なども柔軟に議論した上で、国に要望する時期に入ったと言えます。

将来に向けた目標ということで、今年に国土形成計画の中の「九州圏広域地方計画」が決まります。九州圏広域地方計画のプロジェクトは7つあり、その7番目に国内他圏域との連携プロジェクトが掲げられています。資料にある図ですが、先ほどの国土形成計画の日本地図の資料で説明しましたが、「西のゴールデンルート」として先取りするような発想を打ち出しています。これから瀬戸内文化圏を中心として、西のゴールデンルートの実現を求める時期であり、国全体での認知度をもっと高めてください。



高市総理は国の成長に軸足を置き、成長投資や危機管理投資など大胆な投資で強い日本を構築する方針だと承知しております。国の成長戦略を使いこなし、豊予海峡を盛り込むことが大切です。昨年11月の日本成長戦略会議の資料ですが、成長投資について17の分科会、分野横断型の8分野を決めて、そこに力を入れていくことが打ち



出されました。各分科会にそれぞれ専門家が入って議論していくこととなりますが、「防災・国土強靱化」分科会では、今年のシンポジウムで基調講演をされた京都大学の小林潔司名誉教授が座長を務めておられます。豊予海峡や地域連携に理解があり、どんどん豊予海峡ルートをアピールしてはどうでしょうか。

エネルギー分野を考えても、各地のデータセンターの電力使用量を考えると心もとない。豊予海峡の場合、伊方原子力発電所からの迅速な避難のためにも海峡をまたぐネットワークは重要です。「地方創生2.0」の中にも広域リージョン連携が盛り込まれました。今後は政府の地域未来戦略本部がまとめた「地域未来戦略」を基に、今夏の骨太の方針で具体化されることでしょう。

### 【PJ7】国内他圏域との連携プロジェクト

国内他圏域との交流・連携、広域的な機能の分散と連結強化等により「国土の均衡ある発展」を実現する。時間距離の短縮等を図る質の高い交通やデジタルのネットワーク強化を通じ、国内とシームレスな連結強化による「全国的な回廊ネットワーク」の形成を図り、国内他圏域との交流・連携を推進する。

- 回廊による連携
- 物流効率化に向けた連携
- 観光分野の連携
- 広域防災連携
- 環境分野の連携
- 生活圏の連携



新たなJAPANを開拓せよ。

#### 観光分野の連携に向けた取組例

- 広域的な周遊観光のコンテンツ創出や戦略的なプロモーションの実施等により、インバウンドや国内観光客の誘致や滞在長期化等を促進し、観光関連産業の更なる活性化を図る。



▲インバウンド・国内観光客の誘致・滞在長期化に向けた取組【西のゴールデンルート】

#### (事業例)

・インバウンド・国内観光客の誘致や滞在長期化の促進による観光関連産業の活性化 など

地域未来戦略では、地域ごとに「戦略産業クラスター計画」を策定します。計画は経済産業局単位と聞いており、例えば、九州ならTSMC（台湾積体回路製造）を中心とした熊本・大分中心の戦略産業クラスター計画がイメージできます。各都道府県では、知事主導で地場産業の成長プランも作成します。この地域未来戦略の中に、「豊予海峡をつなぐ」という話をうまく盛り込ませ、国にぶつけていくことは九州の一体化、発展にもつながるはずです。

基調講演をするにあたり、年明け早々に大分県交通政策局の方が来られ、1996（平成8）年1月1日の大分合同新聞に掲載された「九州の玄関へ飛躍、大動脈を結ぶ豊予海峡」という記事をいただきました。その前年に、私は岩手県知事に当選いたしましたので、大分では元日の地元紙の一面を飾り、県民の皆様は夢のある話を目にされたのだと思いました。次代を先取りし、いち早く取り組まれたことに記事を読んで改めて感服したところです。

国の財政審議会の仕事も担当しておりますが、新幹線をつなぐのであれば、今後は貸付料を拡大する一方で、古くなった路線の更新や新しい路線の整備に関する財源の話も避けては通れません。時代にあった新しい財源を打ち出していけないといけませんので、引き続き、お力添えをさせていただきたいと考えております。

その中で、人口減少を乗り越え、国土形成計画のシームレスな拠点連結型国土づくり、地方創生でいえば広域リージョン連携の実現に向けて、日本で最優先すべき具体的プロジェクトの一つとして、「豊予海峡ルート」を現実のものにする時期になりました。私も各地でお話をする上で、声高に訴えていくつもりです。ご清聴いただきありがとうございました。



# パネルディスカッション

## スーパー・メガリージョン形成を見据えた 西日本の機能・連携強化

### ▽コーディネーター

公益財団法人九州経済調査協会  
常務理事兼調査研究部長

岡野 秀之

### ▽パネリスト

宮崎県副知事

佐藤 弘之

一般社団法人九州経済連合会常務理事

田中 徹

愛媛県企画振興部長

山名 富士

愛媛県伊方町長

高門 清彦

株式会社野村総合研究所顧問(基調講演講師)

増田 寛也

大分県知事

佐藤 樹一郎

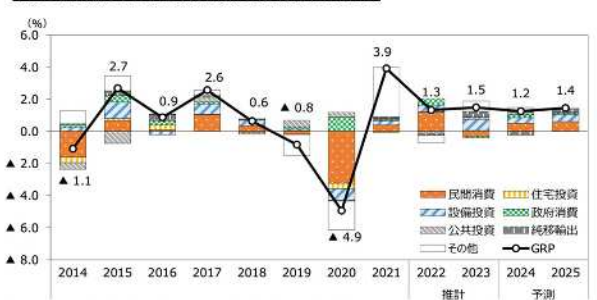
### ▼岡野常務理事

基調講演の中で増田さんは、国土形成計画に盛り込まれる重要なプロジェクトとして豊予海峡が位置づけられつつあり、推進するのに良いタイミングが到来していると指摘されました。パネルディスカッションのテーマは、「スーパー・メガリージョン形成を見据えた西日本の機能・連携強化」ということで、西日本というかなり広いエリアを想定しているわけです。豊予海峡ルートや東九州新幹線は、その地域だけに留まらず、効果は日本全体に広がりますが、本日は西日本に絞って考えてみたいと思います。

高市政権が強い日本経済の実現、成長に向けて舵を切り直そうとしている中、人口減少下の日本がどうやって成長していくか、九州はどうするのが問われて

### 経済成長要因～民間消費・設備投資・純移輸出が主導

実質GDP成長率の需要項目別寄与度(九州、前年比)



### 九州経済の成長エンジン～外貨を稼ぐ産業群

・ 農業産出額	1.9兆円	…21.2%	(2022)
・ 林業素材生産量	488万m <sup>3</sup>	…20.6%	(2023)
・ 漁業養殖産出額	3,683億円	…25.7%	(2022)
・ 粗鋼生産量	1,388万トン	…15.9%	(2023) *
・ 鋼船建造量	348万総トン	…35.3%	(2023) #
・ 集積回路生産額	1.2兆円	…54.7%	(2023) *
・ 自動車生産台数	137万台	…15.2%	(2023) *
・ 入国外国人数	393万人	…15.2%	(2023)



います。九経調が試算した2025（令和7）年度の九州の実質GDP成長率は1.4%、26年度も1.1%と全国（0.9%）の伸びを上回る見通しです。成長の要因は堅調な設備投資と民間消費です。九州には成長が見込める産業が多くあり、特に半導体関係は全国の5割以上を九州で産出しています。国内の他地域や世界に届けるにはインフラが重要であり、豊予海峡ルート的重要性は高いと言えます。

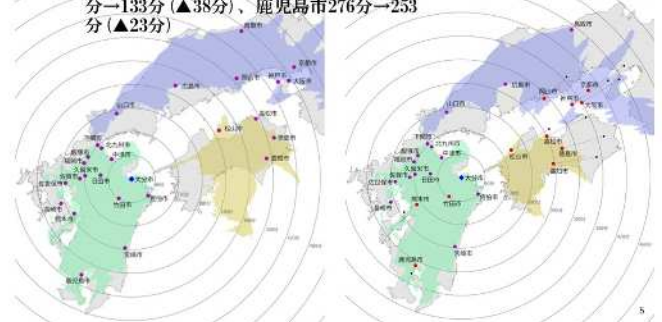
経済成長に向けたインフラのあり方としては、▽九州内の交流活性化▽九州と他の国内ブロックをつなぐ▽国際交流の活性化▽ドローンや自動運転などを踏まえたテクノロジーの高度化への対応—などが挙げられます。経済活動の源泉は交流にあり、インフラが支えます。

ここで、九州と国内をつなぐ交流の活性化を中心に考えていきます。九州と四国間に「豊予海峡道路（豊後伊予連絡道路）」ができた場合、大分市から松山市までの移動時間は80分短縮され2時間程度、高松市までが約4時間です。道路1本で時間距離が大幅に短縮されるのです。新幹線なら大分市から2時間でつながるエリアに関西の主要都市まで入ります。これだけ時間距離が縮まると、交流は活発化し、人口が減少する中で生産性も向上します。これが豊予海峡ルートの大きな意義と言えるでしょう。

それでは早速、西日本連携の課題と期待される効果、今後の方向性についてパネリストの皆様から意見を伺いたいと思います。

## 九州・四国の連携による西日本連携の深化

- ・ 豊予海峡連絡道路開業後の時間地図
  - 宮崎市177分（変更なし）、松山市256分→145分（▲80分）
  - 大阪市474分→362分（▲112分）、熊本市171分→133分（▲38分）、鹿児島市276分→253分（▲23分）



## 経済成長に向けたインフラのあり方

- ・ 経済活動の源泉は「交流」＝交流インフラの重要性
- ・ 九州域内交流の活性化
  - 都市圏・生活圏交流＝時間距離人口密度の向上が課題（多様な生活サービス産業の立地の確保）＝都市圏環状＋都心アクセス高速道路
  - 広域交流＝地域間格差の是正と防災リスクマネジメントが課題＝新幹線、都市間高速道路、モーダルコネクト、リダンダンシー
- ・ 九州と国内を繋ぐ交流の活性化
  - 地域ブロック間交流＝物流効率化とカーボンニュートラル対応＝開門海峡と豊予海峡を繋ぐ高速道路
  - スーパーメガリージョン効果の九州への波及＝東九州新幹線＋四国新幹線（愛媛～大分）
- ・ 国際交流の活性化
  - 貿易＝後背地の産業立地・グローバルサプライチェーンとリンクした港湾整備と国際化対応＝越境EC戦略港湾・空港の整備
  - インバウンド＝ICC経済圏の形成＝地方空港の国際化
- ・ インフラのテクノロジー対応の推進
  - 幹線物流の自動運転・ドローン対応



## テーマ①

# 西日本連携（交通ネットワーク充実等）の重要性や期待される効果について

### ▼佐藤副知事

宮崎県副知事の佐藤と申します。私は国土交通省から出向で宮崎県に来ており、その前は、国土形成計画を担当する国土政策局にいました。国土政策局の前は、本州四国連絡高速道路株式会社にいましたので、それらの経験を踏まえてお話させていただきたいと思います。

課題と期待される効果について、4点述べさせていただきます。1点目は、イノベーションを起こし、リダンダンシー（多重性）を確保するには、国土形成計画が掲げるシームレスな拠点連結型国土の中でいかに地域力をつなぐかがポイントになると思います。残念ながら宮崎県

はその部分がまだ弱く、スーパー・メガリージョン（日本中央回廊）として一つの都市圏となる東京～大阪エリアにいかにつなぐのかが大事になります。その役割を果たすのが東九州新幹線であり、豊予海峡ルートです。

2点目は、東九州新幹線ですが、単なる地域内をつなぐ路線に留まらず、西日本全体を結び、イノベーションを起こすと期待しています。強い九州をつくり、宮崎県が九州各県とつながる意味でも大事なインフラです。

3点目は、物流の観点です。宮崎は農業県であり、農産物を多く出荷しています。短時間で大消費地に出荷することが重要ですので、現状は陸送で関門海峡を通過するか、宮崎と神戸をつなぐフェリーを利用することになります。豊予海峡ルートが実現すれば、短時間で関西圏まで農産物を出荷することができ、非常に意味があると考えています。

4点目は、災害対策の観点からの道路ネットワークです。南海トラフ巨大地震の切迫性が指摘され、東九州では大きな被害が想定されています。万一の際には九州西側の各県が東側を支援する計画ですが、各方面からの支援を確保することはリダンダンシーの点で重要になります。南海トラフ以外の災害も含めて、圏域がつながることで様々なルートが確保でき、迅速な救援が期待できます。



## ▼田中常務理事

九州経済連合会の田中と申します。昨年引き続きお招きいただきましてありがとうございます。私からは、経済団体の視点から、この西日本の広域交通ネットワークの実現が、どのような経済的なインパクトをもたらすのか、我々九経連の取組も含めてお話をしたいと思います。よろしくお願いいたします。

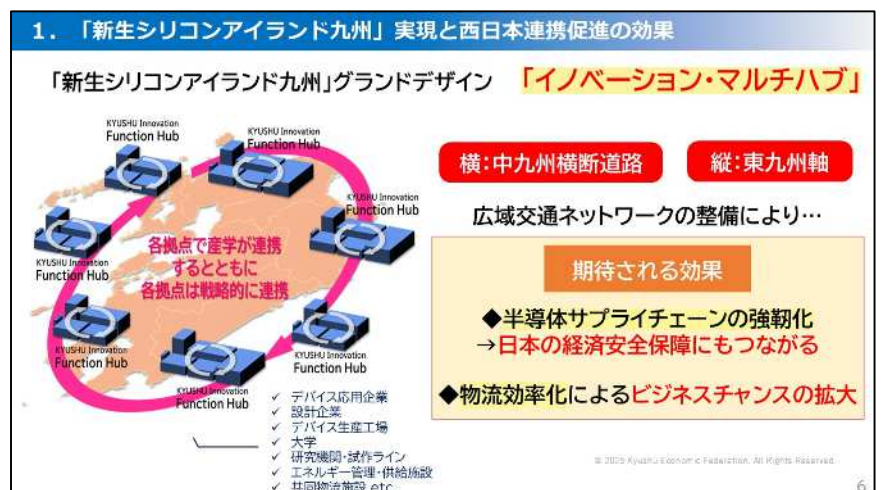
九経連は、1961（昭和36）年、今から65年前に全国4番目の総合経済団体として設立されました。昨年6月、大分県の出身であります九州電力の池辺和弘会長が第10代の会長になりました。本人も、大分を含め九州の発展のために頑張ると申しておりますので、引き続き九経連をご支援いただければと思います。

九経連は1企業、1業種、1地域ではなかなか届かない経済界の声をとりまとめ、国への要望活動、それから、機運醸成を通じてその実現を図り、九州経済の発展につなげる活動をしています。「九州から日本を動かす」という旗印のもと、まさに九州は1つになって、インフラ整備や産業振興、アジア交流に力を入れているところです。

それでは、本題として、まず期待される効果について2点お話をしたいと思います。

1点目は「新生シリコンアイランド九州」についてです。これは増田先生のお話にも出ていましたが、この実現と西日本連携促進の効果についてお話をします。ご承知の通り、TSMCの熊本進出に伴い、九州における半導体関連産業の設備投資は、九州経済産業局の調査結果によると、2021（令和3）年から4年間で5兆円を超えています。今後計画されているものも含めると6兆円で、その経済波及効果は10年間で23兆円に上ると推計されています。

このシリコンアイランド九州を、熊本だけに留めるのではなく、九州全体にこの流れを広げていきたいということで、知事会と経済団体で構成しています九州地域戦略会議で、グランドデザインを作りました。これは、半導体の製造拠点だ



けではなくて、大学、企業の研究開発部門も集まる産業連携拠点を九州の各地に配置して、それを戦略的につなげていくイノベーション・マルチハブという構想を掲げています。去年は熊本県、それから北九州市がこの構想に手を挙げていただいているという状況です。



今整備が進んでいる大分と熊本を結ぶ中九州横断道路、それから東九州自動車道は、こうした拠点同士を結びつけて、移動や物流をよりスムーズにする点で重要な役割を果たしていくと思います。四国や西日本とつなぐ広域交通ネットワークを整備していくことは、半導体サプライチェーンのさらなる強靱化において重要性が増しており、日本全体の経済安全保障に貢献するだけでなく、広域で効率的な物流ネットワークによって、港や空港を介した海外ビジネスの拡大につながり、大きな効果を創出することが期待できると考えます。

西日本連携の実例として先ほどからお話が出ている下関北九州道路についてもお話をさせていただきたいと思います。資料の図で言いますと、現在、関門トンネルと関門橋が繋がっている箇所がありますが、この下関北九州道路は、それから少し南下し、西の方、日明（ひあかり）という地区を結ぶ橋を造る構想です。これは1998（平成10）年に策定された海峡横断プロジェクトの一つであり、豊予海峡道路もこの中に入っていますが、2008（平成20）年に国が凍結を表明しました。ただ、紆余曲折を経て、昨年12月にこの下関北九州道路は都市計画が決定するなど、事業化に向けて大きく前進しております。先ほど岡野さんのお話にもありましたけれども、九州は半導体、それから自動車関連産業、農林水産業といった幅広い産業の供給地となっており、豊富な観光資源という強みも持っております。産業活動を支えて人の流れを生み出していくという観点からも、九州と西日本をつなぐ輸送ルート確保は不可欠でございます。この下関北九州道路は、老朽化が進む関門トンネル、それから関門橋を補完する第3のルートとなりまして、西日本の連携をより強化することに加えて、進捗あるいは構想中の豊予海峡ルートなどの広域交通ネットワーク、これを実現することで、さらに相乗効果が期待されると思っています。

一方で、課題もあると考えています。高規格道路の整備等でマイカーなどの利便性が高まった影響や人口減少などで県内の路線バスも長期にわたって利用が減少しており、その担い手不足も顕在化しています。鉄道も利用が大きく減少している区間があり、地域交通を取り巻く環境はさらに厳しさを増しております。そして地域の足を支えている道路、橋梁などのインフラも、全国的に老朽化への対応が課題となっております。

九経連では、九州MaaS（マース）、それから国への要望活動などを通じて地域交通網の維持に取り組んでいます。大きく連携が進んでも地域の足がなくなるというのでは、先に進みません。九州MaaSの具体例を挙げると、大分では、大分バスさんとJR九州さんが包括連携協定を結んで、乗り換えに便利なダイヤの調整、それからロータリーへのバスの乗り入れなどを実施して、移動時間の大幅な削減を実現しています。このように地域交通を維持する取組を行っているところです。

広域交通ネットワークの整備効果を最大限に生かすためにも、既存の地域交通、交通インフラの課題に対する対応も並行して進めていくことが非常に重要かと考えています。

▼岡野常務理事

「新生シリコンアイランド九州」の話で、半導体製造では熊本県はもちろん、大分県にも後工程をはじめ多くの工場があります。中九州横断道路で大分、熊本両県をつなぐことはもちろんですが、その先にある関西、関東としっかりつながることで、より大きな力を発揮できるはずです。東九州軸を含めた広域交通網を整備することで、それぞれのハブ同士が特徴を出しながらつながる世界が実現するのではないのでしょうか。九州地域戦略会議が打ち出した「広域リージョン連携宣言」に、インフラ整備も盛り込めるのではありませんか。

▼田中常務理事

核となる産業はありますけれども、やはりそれを連携していくインフラは非常に大事なところ。今、九州では広域リージョン連携の宣言をしていますので、その実現に向けた具体的な計画の中では盛り込んでいくことが重要だと思います。

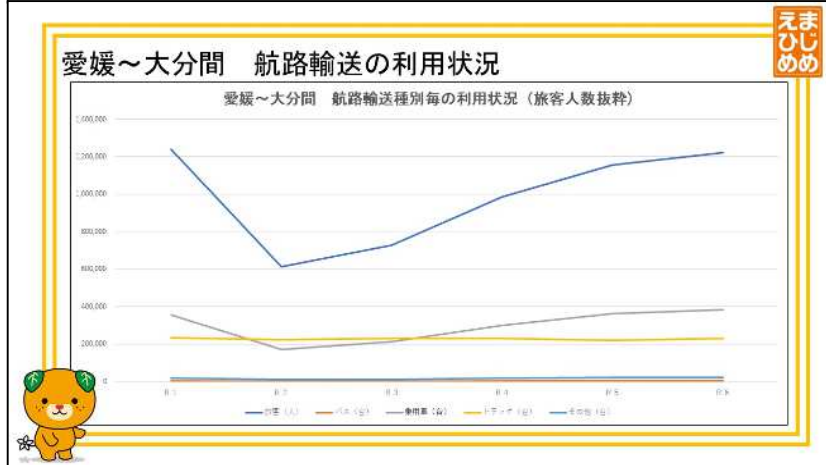
## ▼山名企画振興部長

愛媛県企画振興部長の山名と申します。昨年度に引き続きお招きいただき、ありがとうございます。

大分県の佐藤知事、愛媛県の中村知事が出席し、昨年9月に大分市のJX金属関崎みらい海星館で愛媛・大分交流会議を開きました。会場からは豊予海峡を挟んで佐田岬がはっきり見えていて、「これだけ近いのだから、何とかしてつなぎたい」という思いが募るのも当然と言えます。当時は豊予海峡ルートで盛り上がり、青函トンネルや四国と本州をつなぐ3本の橋のようなビッグプロジェクトが数十年進んでいない中、国民が将来に夢をもてるような国家プロジェクトが必要であると話をしたところです。

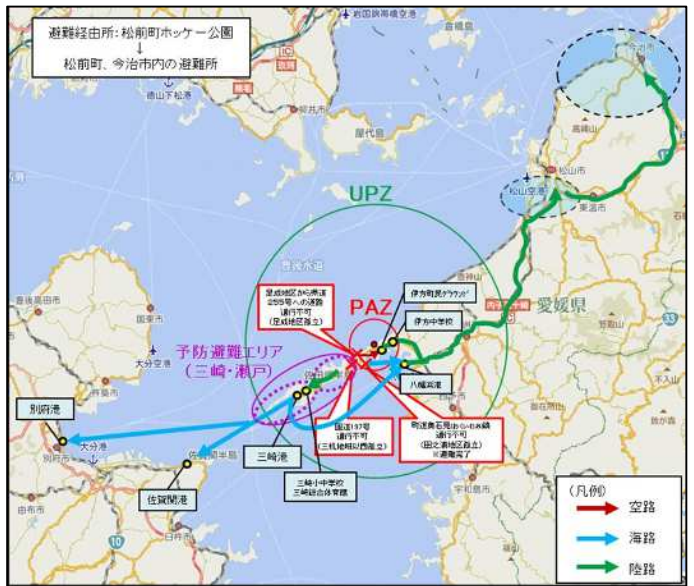
愛媛・大分間の物流と人流はコロナ禍以降回復しており、両県を結ぶ3航路（三崎－佐賀関、別府－八幡浜、白杵－八幡浜）を利用するトラックは、2024（令和6）年度に23万台と、コロナの影響を受けずに輸送能力の限界近くで推移しています。

愛媛県では、四国新幹線についても国に要望を行っています。現在は整備計画路線である3路線（九州新幹線西九州ルート（新鳥栖－武雄温泉間）、北陸新幹線（敦賀－大阪間）、北海道新幹線（新函館北斗－札幌間）の工事が続いています。いよいよ次は基本計画路線の四国新幹線、東九州新幹線との思いです。瀬戸大橋経由で四国への新幹線が開通すれば、松山－大阪間は1時間38分になると試算しています。時間短縮が実現すれば、人口減少の中でも人やモノの流れが劇的に変わるでしょう。





高齢者や体が不自由な人に使ってもらおうと考えています。海路は、西端の三崎港から避難します。ただ、2024（令和6）年の能登半島地震では港が隆起し、使えないという想定していなかった事態が起きました。陸路では、道路整備を行い、東西に避難することになります。しかしながら、発電所から西の住民は、東の松山市方面に避難する場合、発電所のすぐ近くを通らないといけないため困難です。そのため、発電所から西の住民は、大分市佐賀関などに避難することを大分・愛媛両県で取り決めております。伊方原子力発電所の安全管理は徹底していただいておりますが、人命に関わることです。豊予海峡ルートがつながれば、避難経路の多様性を図ることができ、大規模災害時の広域避難、緊急輸送の軸となる「命の道」として、重要な意味を持つことになります。



合併前の三崎地域の住民にとって、松山市よりも別府市に行く方が便利だった時代もあるほど親近感を持っています。海峡がつながれば、大分市は通勤圏になるでしょう。豊予海峡ルートの実現は地域の悲願でもあります。何より、日本のグランドデザインに私たちが関わることをありがたく感じています。

### ▼増田顧問

先ほど、宮崎県の佐藤副知事が指摘されたように、国土形成計画が目指すのは大阪～東京というスーパー・メガリージョンと各地をつなぎ、その効果を各地に広げることです。九州と四国、関西全体の経済力を最大限に発揮させることはもちろん大事ですが、その先の東京をはじめとした東日本の各地域も活性化させなければいけません。九州はアジアの玄関でもあり、一本の太い柱で日本全体とつなぐ、それくらい大きなスケールで考えてもらいたいと考えます。豊予海峡ルートはまさに、「西のゴールデンルート」としての意味を持っています。



## ▼佐藤知事

豊予海峡ルートは「西のゴールデンルート」として当然、国家プロジェクトとして整備すべきです。豊予海峡ルートは、費用対効果が高いという試算が出ています。現在建設中の中九州横断道路の事業費は熊本と合わせて約8,000億円、中津日田道路の事業費は約3,000億円で、二つの道路を合わせると総事業費は1兆円を超えます。一方、大分市長時代に、豊予海峡にトンネルを通す場合、約5,000億円という試算があります。中九州横断道路は無料で通行できますが、大分県の負担は約4,000億円になります。中九州横断道路の整備は、あと10年以上かかりますが、九州を挙げて取



組を加速していただいております。並行して次の準備をしていきますが、中九州横断道路などの整備が終われば、豊予海峡ルートは、国や県においても無理なく投資ができるプロジェクトであると考えております。

先ほど佐賀関の火災について、愛媛県の中村知事からお見舞いのお言葉をいただきました。また、いろいろなご支援も宮崎県や愛媛県からいただいております。改めて感謝申し上げます。豊予海峡を通る佐賀関―三崎間は、国道九四フェリーが1日16便を運航しており、運賃は現在、トラックで約2万円、普通乗用車は約1万円かかりますが、トラックが乗船できずに、別府や臼杵から八幡浜にフェリーで行くほど、大変ニーズがあります。ここはまさに、九州と四国を結ぶゴールデンルートであると言えるでしょう。豊予海峡ルートを整備してフェリーと同額程度の通行料を徴収しても、フェリーの乗船時間が約70分かかるところ、道路がつながれば約20分で通行可能となり、時間短縮効果が高いことから利用は十分見込めます。大分市長時代に費用対効果を試算したところ、10数年で整備費用が回収でき、さらにメンテナンスなども可能になるほど、費用対効果が非常に高いルートです。整備から運営の全てを民間でやるという考え方もありますが、工事を行うにあたり様々なリスクもあるため、下関北九州道路でも検討されているように、国等が整備を行い、運営を民間会社に委託する「PFI方式」の採用も可能だと思っています。しかしながら、豊予海峡ルートは、国の競争力やあり方を形作るものであるため、国のプロジェクトとして進めてほしいと考えます。

豊予海峡には中央構造線断層帯が近くにあり、防災面で心配する人もいます。日本鉄道建設公団（鉄建公団）が技術的な課題について、調査を実施しました。その時の調査では、海底トンネルを予定しているルート上の7キロほど北側に中央構造線はあるが、ルート上に活断層は確認できないということでした。また、（全国的に）新幹線や



高速道路など様々なルートが整備されていますが、それらと比較しても豊予海峡ルートが特段危険であるということはありませんでした。昨年度、大分県が鉄建公団の調査資料をお借りして、改めて（日本を代表する公的機関である）産業技術総合研究所の地質の専門家に最新の知見を踏まえて再検証してもらいましたが、鉄建公団時代の調査は現在も同様の結論であるとのことでした。実際に事業に入る前に、さらなる調査・検討が必要になると思います。

経済活動に欠かせない電力需給に対応するため、今後は電力の持ち合いが大事になります。九州電力と四国電力の間で電力を融通し合うための施設整備に4,800～5,400億円のコストが必要と言われています。九州電力管内で電力が少なくなった場合に、伊方原子力発電所から電力を提供してもらうことによって、データセンター等で電力が非常に増えても全域停電することのない体制をつくっていかうというのが、国がまとめた電力の広域連系系統マスタープランで述べられています。大体5,000億円くらいかかりますので、豊予海峡を結ぶ道路やトンネル、新幹線と一緒に電線を整備すれば、それぞれで工事するよりも安価にできるはずです。我々も経済産業省や資源エネルギー庁に説明しておりますが、伊方原子力発電所の安全確保、電力の安定供給体制を整える点も視野に入れながら、検討を進めるべきです。



## テーマ②

# 西日本連携（交通ネットワーク充実等）の今後の取組や方向性について

### ▼岡野常務理事

皆さんのお話を伺い、エネルギーも含め、九州、四国から関西を見据えて考えることが大事だと感じました。今後、西日本連携を進めるためには何が必要か、それぞれコメントをいただきたいと思います。

### ▼増田顧問

日本全体でプロジェクトの認知度を様々な方法で高めていく必要があります。燃えるような強い意志で、しっかりとやり遂げる気持ちを持ってください。九州と四国というよりも、もっと視野を大きく持ち、豊予海峡は日本全体の回廊の中で重要な、唯一切れている場所だと訴えてほしい。もう一つは、国が果たすべき役割として成長に軸足を置いていることから、夏の骨太の方針に向けて国がまとめる日本成長戦略や地域未来戦略等の方針に載せられるよう、自治体や経済団体など関係者全員で議論し、実現に向けたストーリーやアイデアを出していただきたい。

### ▼高門町長

大分との交流をどんどん広げます。大分市佐賀関の大火災では、伊方町も募金箱を設置しましたが、町内の住民が100万円を寄付するほど、心のつながりは強いです。国に対して物価高騰対策を求めることも大事ですが、強い国土をつくる成長戦略をしっかりとお願いしていく必要があります。

### ▼山名企画振興部長

昨年10月、佐藤知事を筆頭に豊予海峡ルート推進協議会として、国土交通省に豊予海峡ルートの要望活動を行いました。愛媛県も副知事が同行しました。

豊予海峡ルート推進協議会は、1993（平成5）年に設立されました。九州では大分県、宮崎県及び福岡県、四国は愛媛県と高知県、中国は広島県と山口県の各県が参加しています。また、経済団体では九州・四国・中国の経済連合会と、各県の商工会議所連合会が



参加しています。当時から広域リージョン連携の発想があり、必要性は共有していたのです。もう一度機運を盛り上げ、国に訴え続けることが大事ではないでしょうか。

### ▼田中常務理事

九経連は様々な意見を吸い上げ、それらをもとに要望活動を行っている組織ですので、官民が一体となり、地域の声、熱意を継続的に国へ伝えていくということが非常に大事だと考えています。また九州の特徴として、九州の経済団体と知事会が一緒になった九州



1. 官民が連携した国への動きかけ

要望活動を官民連携で実施

九州地域戦略会議

官民一体となって、九州独自の発展戦略の研究や具体的施策を推進 (4つの経済団体と九州地方知事会で構成)

【QXプロジェクト】  
官民が広域で連携することで、より大きな効果が見込まれる取組み

①九州ベンチャー支援PJ  
②新生シリコンアイランド九州PJ  
③子育てランド九州PJ  
④九州MaaSPJ  
⑤サイクルツーリズムの聖地・九州PJ  
⑥防災・減災対策高度化PJ  
⑦「九州の食」輸出促進PJ

「第3期九州創生アクションプラン」にて重点的に実施

「広域リージョン連携宣言」

九州地域戦略会議にて発出

広域交通ネットワークの整備においても官民一体となって取り組むことが重要

地域戦略会議があります。この戦略会議で広域リージョン連携の宣言をしたということを先ほどご説明しましたがけれども、先ほどから挙がっている地域未来戦略といったものにも乗せていくことが非常に大事だと思っています。

今年60年に1回の「丙午」ですが、60年前の丙午の年に、九州では高速道路が着工しております。その5年後に熊本・植木が開通したということで、やはりインフラ整備は非常に長い期間がかかるものです。要望にしても、様々な経済状況の変化がある中でも、ぶれずに次世代のために続けていくことが重要と考えています。

下関北九州道路について、九経連は中国経済連合会と共催で、地元の方、特に若い方に入っていただき、道路ができた時にどんなことが可能になるかを考えるワークショップを行っています。機運醸成に当たっては、このように地域の方と一緒に未来を想像していくといったことも重要になりますので、こういった取組も継続していけたらと思います。



## ▼岡野常務理事

60年前の九州には高速道路がなく、この60年で大きく変わったとも言えます。豊予海峡や東九州新幹線も長いスパンでイメージすることが大切です。

## ▼佐藤副知事

東九州新幹線の取組として、宮崎、大分、福岡などの各県で構成する東九州新幹線鉄道建設促進期成会の活動や、東九州新幹線など基本計画段階にある新幹線の実現に向けて、佐藤知事の呼びかけにより今年1月に初めて開催する「全国総決起大会」のような動きが重要だと思います。また、宮崎県知事が会長を務める九州地方知事会の特別決議において、広域交通についても盛り込むなど、複数の自治体が連携しながら継続して取り組んでいくことが大切です。

## ▼佐藤知事

国からは、新幹線整備の国の財源は毎年800億円程度しかなく、現在建設中の路線整備が終わらないと基本計画路線の検討もできないと言われます。このため、自治体から国に新幹線整備の新たな財源の提案をすべきと考え、九州地方知事会や全国知事会でJRへの貸付料の適正化や、出国税を現在の1,000円からアメリカ並みの3,000円に引き上げることを提案し、国への要望事項として承認されました。

また、新幹線は年間4億人が利用しており、例えば1人1,000円負担いただくと4,000億円となります。負担を強いることにはなりますが、新幹線のネットワークが広がれば利用者にもメリットはあります。JR各社も反対するかもしれませんが、航空機利用から新幹線へのシフトが起き、環境にも優しく、収益は増えると思います。こうした財源については、実現可能性や課題を探るために新年度から始まる調査事業（ケーススタディ）等でも議論することが大切です。

加えて、日本成長戦略会議の議論も期待しているところです。海峡を横断する事業はやらないというのではなく、日本の成長につながる取組は何かを考え、将来に夢と希望が持てる議論をしっかりとしていきたい。国会で議論していただくことも重要です。白坂前参議院議員が、参議院予算委員会で豊予海峡ルートについて質問し、国土交通大臣が答弁しましたが、少しずつ前向きになっています。大きな政策であり、各地域選出の議員をはじめ、国会でも議論を深め、政府と両輪で進めてほしいと思います。

## ▼岡野常務理事

豊予海峡ルートと東九州新幹線の整備が西日本全体はもとより、国の成長に資する重要なプロジェクトであることを再認識できたのではないのでしょうか。本日のパネルディスカッションが、これからの活動の進展に少しでも寄与できたならありがたいと思っています。

以上でパネルディスカッションを終わります。皆様、ありがとうございました。





KYUSHU/SHIKOKU  
WIDE AREA TRANSPORTATION  
NETWORK SYMPOSIUM

# 令和7年度 九州・四国広域交通ネットワーク シンポジウム

参加無料  
先着600名様

令和8年 **1/14** **水** 15:00▶17:00 J:COMホルトホール大分  
[14:30開場予定] 大ホール

**第1部** — 基調講演 15:10▶16:00

**第2部** — パネルディスカッション 16:10▶17:00

## 「人口減少社会を 生き抜くために」

～今こそ九州・四国を結ぶ夢を現実に～



株式会社 野村総合研究所  
顧問

### 増田 寛也氏

東京大学法学部を卒業後、建設省へ入省。1995年から岩手県知事(3期12年)、総務大臣を歴任。東京大学公共政策大学院客員教授や日本郵政株式会社社長としても活動し、2025年6月から現職。

「日本創成会議」座長、「令和国民会議(令和臨調)」共同代表、「人口戦略会議」副議長を務めるなど、人口減少問題をはじめ日本の将来に向けた様々な提言活動を展開している。主な著書に『地方消滅【東京一極集中が招く人口急減】』、『東京消滅—介護破綻と地方移住』、『地方消滅【創生戦略篇】』(共著)、『地方消滅2』(人口戦略会議編著)。

※パネルディスカッションも参加

## 「スーパー・メガリージョン形成を見据えた西日本の機能・連携強化」

コーディネーター



九州経済調査協会 常務理事 兼 調査研究部長  
**岡野 秀之氏**

九州大学大学院比較社会文化研究科修了。1997年財団法人九州経済調査協会入社。調査研究部主任研究員、総務企画部次長、調査研究部長、事業開発部長兼BIZCOLI館長などを経て、2023年6月常務理事兼事業開発部長に就任。2025年4月から現職。専門は、地域経済論、産業配置論、地域産業政策論。

パネリスト



宮崎県副知事  
**佐藤 弘之氏**



九州経済連合会  
常務理事  
**田中 徹氏**



愛媛県企画振興部長  
**山名 富士氏**



愛媛県伊方町長  
**高門 清彦氏**



大分県知事  
**佐藤 樹一郎**

■主催:大分県 ■共催:大分県東九州新幹線整備推進期成会 ■後援:宮崎県・愛媛県・九州経済連合会・四国経済連合会

お申し込みに関する  
お問い合わせ

シンポジウム運営事務局 (株式会社マイダスコミュニケーション内)  
TEL:097-536-2677 (平日9:00~18:00)

イベントの詳細はこちら



# 「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、さらに東九州と四国は新幹線が未整備で交通アクセスに課題があります。全国で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計画に期待が高まっています。

現在、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間が約1時間で結ばれ巨大経済圏が形成されます。東九州新幹線や豊予海峡ルートは、その効果を広く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・大阪等の大都市と短時間で結ばれば、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行く必要があります。



## 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。

## 豊予海峡ルート

大分県佐賀関半島と愛媛県佐田半島を隔てる14kmの海峡をトンネルや橋梁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。

### お申し込みはこちら

- 以下の方法でお申し込みが可能です。
- ①右記二次元コードからお申し込み。
  - ②下記申込用紙を記入の上、FAX(097-536-2678)でお申し込み。



お申し込みに関するお問い合わせ  
シンポジウム運営事務局(株式会社マイダスコミュニケーション内)  
TEL:097-536-2677(平日9:00~18:00)

**申込締切 令和8年1月7日[水曜日]**



## 九州・四国広域交通ネットワークシンポジウム お申し込み書

宛先

シンポジウム運営事務局(株式会社マイダスコミュニケーション内)  
FAX:097-536-2678

参加者氏名	住所	都道府県
電話番号	メールアドレス	市区町村
参加者氏名	参加者氏名	
参加者氏名	参加者氏名	
参加者氏名	参加者氏名	

※取得した個人情報は個人情報保護に関する法令、諸規制に基づき管理し、本イベントに関するご案内、ご連絡、参加登録のために利用します。

# 来場者アンケート結果

## ■概要

参加者数	600 件
回答数	197 件
回答率	32.8 %

## ■お住まいの地域

県内	189 件	96 %
県外	8 件	4 %

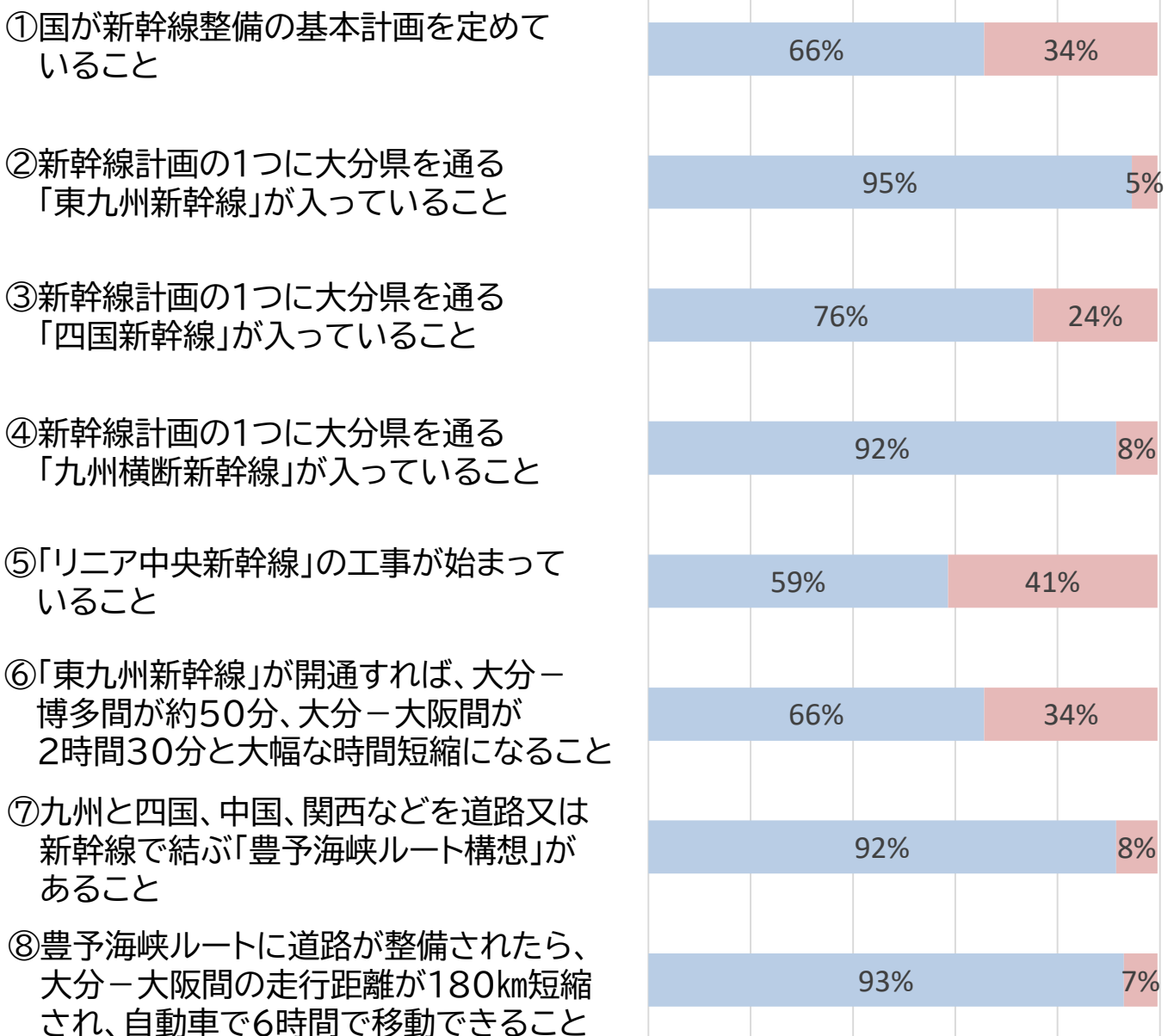
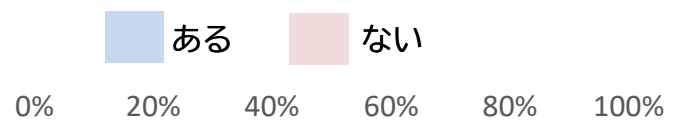
### 《県内内訳》

大分市	141 件	74.6 %
別府市	13 件	6.9 %
佐伯市	12 件	6.3 %
他市町	23 件	12.2 %

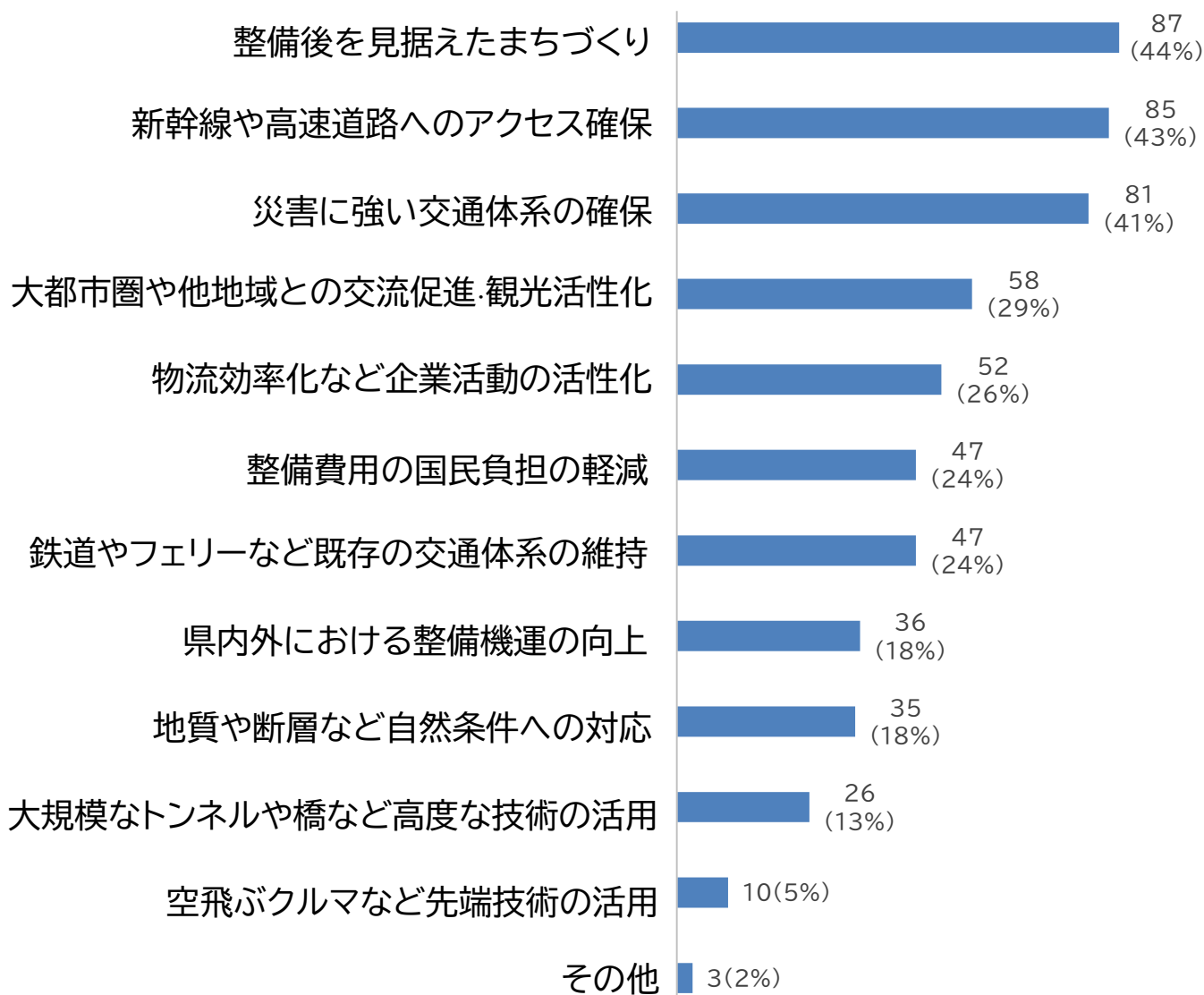
## ■年齢

20代	12 件	6.2 %
30代	17 件	8.6 %
40代	43 件	21.8 %
50代	72 件	36.5 %
60代	39 件	19.8 %
70代以上	14 件	7.1 %

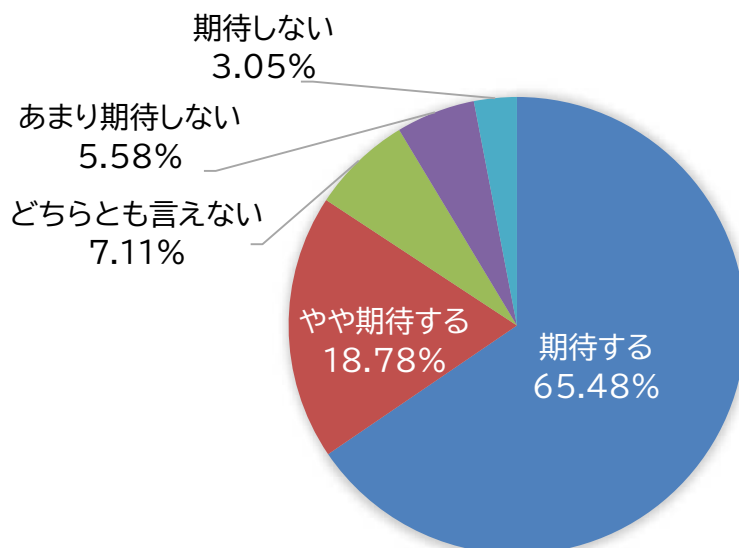
## ■次のことを聞いたことがありますか



■東九州新幹線や豊予海峡ルート(道路・新幹線)などの整備を考える際に、特に重要な要素だと思うものを最大3つまで選択してください。



■人口減少対策を進める中、地域発展及び将来世代のための取組として、東九州新幹線や豊予海峡ルートなどの整備に期待しますか。該当するものを1つだけ選択してください。



■東九州新幹線や豊予海峡ルートなどの整備に向け、ご意見・ご感想があれば記載してください。

- 今回のシンポジウムでは、未来への夢を持つことの重要性について話がありました。大分に高速道路ができた際の喜びを思い出すと、批判的な意見もあるかもしれませんが、夢を持つことの可能性を感じました。
- 大都市圏へのアクセスが早くなることは良いことだと思いますが、費用対効果が十分に出るのか、経費次第ではないかと懸念しております。
- 人口は減少しても国土は減少しません。国土の荒廃を防ぐためにも整備を進め、大都市と地方のつながりを強くしてほしいと思います。
- 講演やディスカッションでも指摘がありましたが、既存の交通インフラを維持した上でプロジェクトに取り組むことが重要だと考えます。
- 経済活動にはメリットが多い整備だと考えますが、県民目線で考えると、新幹線ができることによる在来線の廃止などの影響が心配です。豊予海峡ルートでは、伊方町長の話が大変心に残りました。命を守る手段として、各懸念をクリアした上で実現することを望みます。
- 関係県のみならず、国民的な合意形成も必要不可欠です。また、このようなシンポジウムを各地で開催し、機運を醸成していくことの重要性は大きいと考えます。
- 豊予海峡ルートに関しては、愛媛県から四国各県へのより強い働きかけと盛り上がりポイントになるかと思えます。
- 大分県は距離に対して福岡や鹿児島までの移動に時間がかかります。これらの状況を改善し、発展に寄与することを期待します。佐賀関地域は過疎化が進んでおり、豊予海峡ルート開通により、こうした状況も解決に向かうことを期待します。
- 人口減少が進む中、整備するための財源が問題になると思います。入国税や出国税など、外貨の活用なども視野に入れて検討を進める必要があるのではないのでしょうか。
- 大分や宮崎から関西のルートの重要性が高いと考えます。自動運転や空飛ぶクルマ、インターネットの発達なども見据えた現実的なビジョンが大切だと感じました。

## 大分県企画振興部

### 交通政策局 交通政策企画課

〒870-8501 大分市大手町3丁目1番1号  
TEL:097-506-2155  
FAX:097-506-1731  
URL:<https://www.pref.oita.jp>

令和8年3月発行