

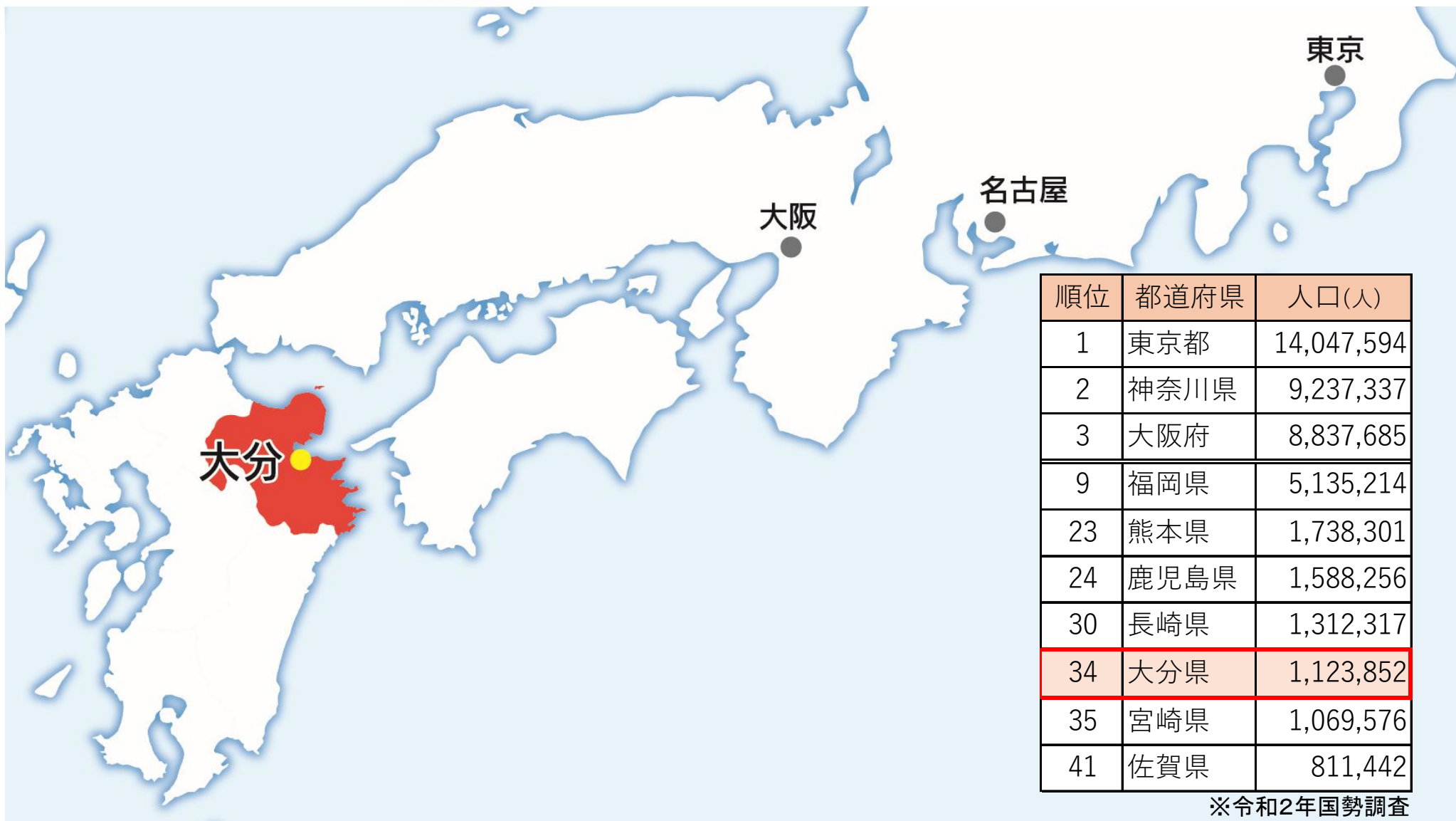
第23回関西のインフラ強化を進める会

(令和6年12月9日)

大分県広域交通ネットワーク構想

大分県知事 佐藤 樹一郎

大分県の概要（位置・人口）



大分県の特徴 (温泉)



鉄輪湯けむり (別府市)



山のホテル理想園 (由布市)

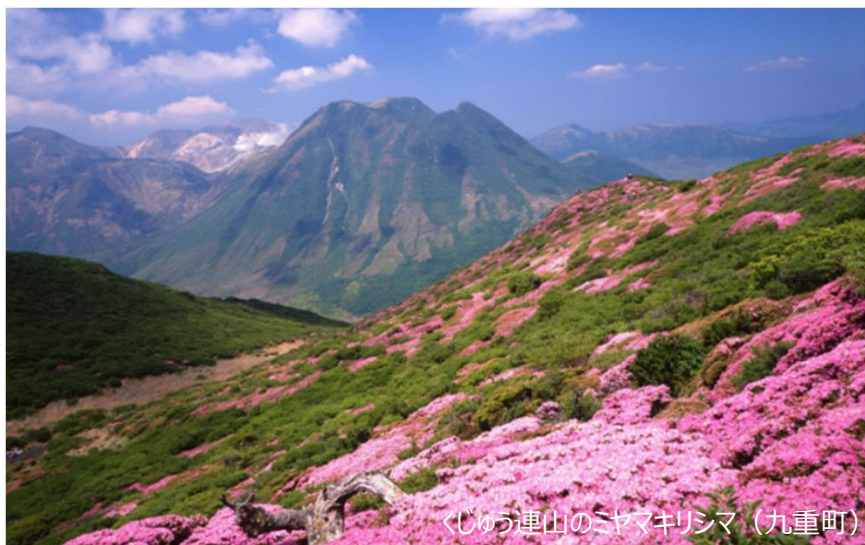


長湯温泉「御前湯」 (竹田市)



海地獄 (別府市)

大分県の特徴（自然）



大分県の特徴 (文化)



宇佐神宮 (宇佐市)



国宝白杵石仏 (宇佐市)



小鹿田焼 (宇佐市)



別府竹細工 (別府市)

大分県の特徴（食事）



関西と大分県の結び付き（フェリー航路）



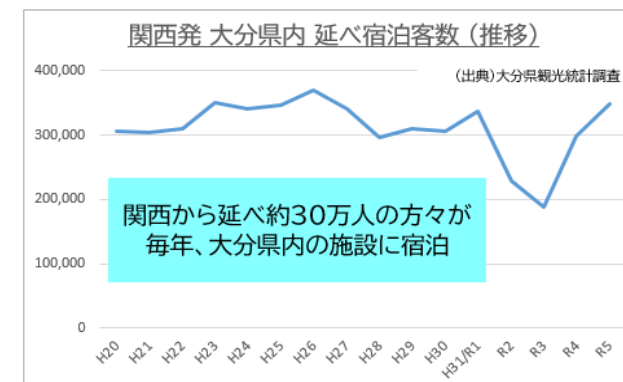
国道九四フェリー(涼かぜ)
佐賀関⇔三崎航路 2021年2月就航



関西と大分県の結び付き（大分県大阪事務所）

（1）観光誘客

- 関西は主要な発地
 - 「陸（JR）海（フェリー）空（飛行機）」全てアクセス可能
- 福岡・大分デスティネーションキャンペーン（DC）（R6.4～6月）
- ・ 経済効果 146億円（目標120億円に対し+21.7%）
 - ・ 総宿泊客数 118.7万人／うち関西から8.6万人（対前年同期比+11.4%）
 - ・ 新大阪駅から「オープニング記念号」（R6.4.6）
- JAL「伊丹～大分」便 就航30周年（R6.9.4）



（2）農林水産業

- 関西は重要な出荷先（拠点市場）
- 主な品目 関西市場におけるシェア（R5年度）
- ・ 1位：白ねぎ（大阪北部市場）、こねぎ（大阪本場）
ピーマン（大阪本場・大阪北部市場・京都市場）
高糖度かんしょ「甘太くん」（大阪北部市場）、にら（大阪北部市場）
 - ・ 2位：いちご、白ねぎ、にら（いずれも京都市場）、高糖度かんしょ（神戸市場）



DC大阪駅イベント（R6.2）



JAL伊丹～大分30周年（R6.9）



京都市場トップセールス（R6.2）

（3）企業誘致

- 大阪に本社を置く 多くの企業が大分県に進出（ダイハツ工業株式会社 など）

関西での大分県トピック（大阪・関西万博等）

（1）大阪・関西万博本番での催事出展

○九州7県合同出展「九州の宝を世界へ～TreasureIsland・KYUSHU～」

内容：観光・物産・自然環境・文化など九州各県の地域資源をPRするに当たり、九州7県（福岡・佐賀・長崎・熊本・大分・宮崎・鹿児島）合同出展による相乗効果により発信力を最大化し、九州全体及び各県への誘客、交流人口の増加、物産振興につなげる。

日程：令和7年9月3日（水）～5日（金）

場所：EXPOメッセ「WASSE」（2,000㎡）



（2）大阪・関西万博を見据えた、大分県観光・物産のPR活動

○関西エリアで今年度開催されている万博関連イベントに大分県観光・物販ブースを出展し、PR活動を実施



「みなみフェス」（R6.9.28～29）
大阪府中央区難波「なんば広場」

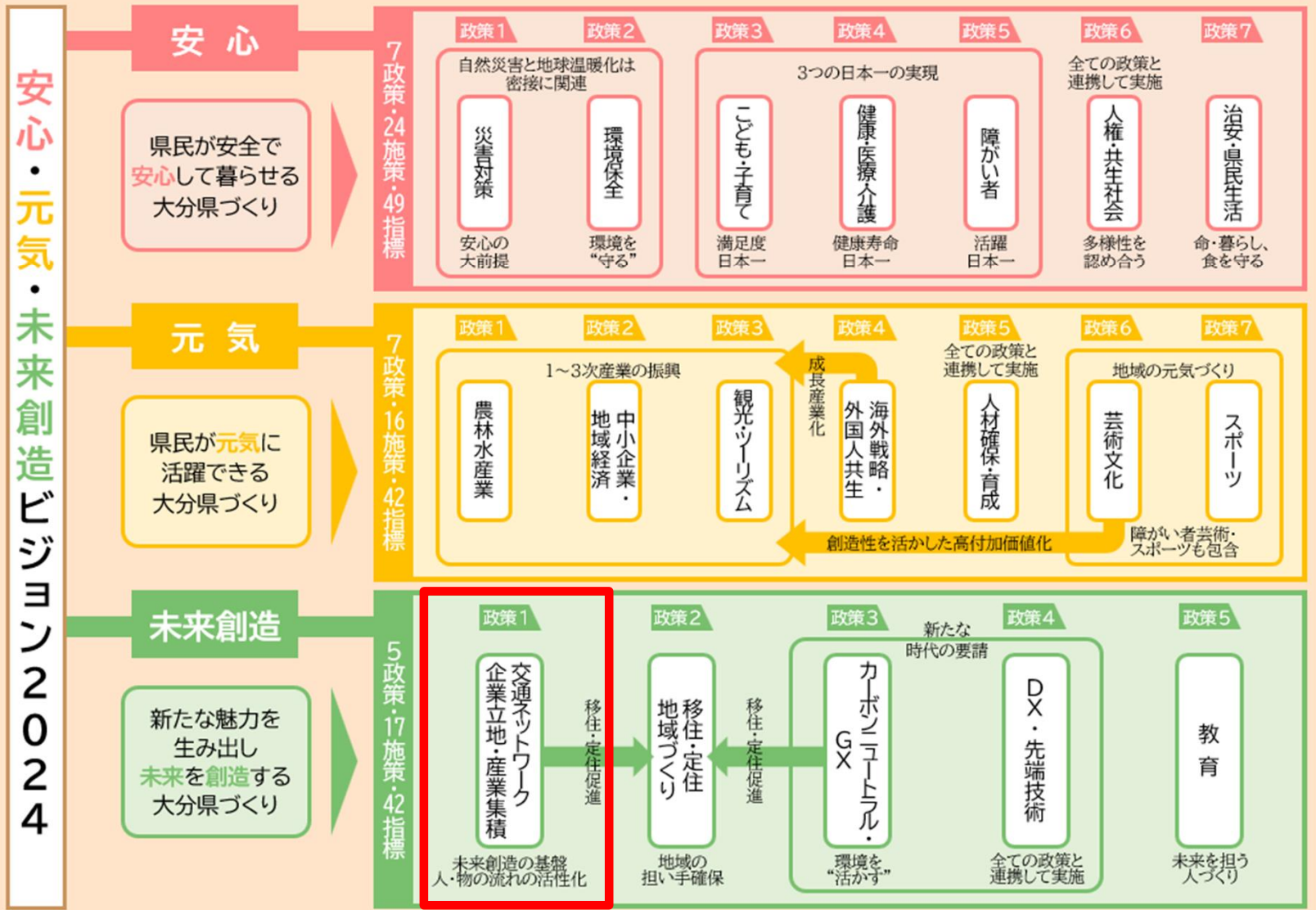


「新世界112thフェス」（R6.11.16～17）
大阪府浪速区「新世界」地区



「安心・元気・未来創造ビジョン2024 ～新しいおおいたの共創～」

計画の全体像 【計画期間】 令和6～15年度(10年間) ～ 19政策・57施策・133指標 ～



大分県の交通政策（目指す姿等）

未来創造 政策1 未来へつながる交通ネットワークの充実と企業立地・産業集積の促進

10年後の目指す姿

- 東九州自動車道の4車線化や中九州横断道路等の高規格道路の整備が加速し、企業立地・産業集積、観光誘客、移住・定住を呼び込む好循環が生まれています。
- 豊予海峡を通じて連結する東九州新幹線と四国新幹線が整備計画路線となっています。
- 九州の東の玄関口として、多くの人や物が県内の陸・空・海路を介し、九州内外を行き来しています。
- バスやタクシー等の乗務員確保、自動運転や次世代空モビリティ等の導入が進み、地域交通が県民の暮らしや産業を支えています。



大分県が目指す広域交通ネットワーク (イメージ図)

キーワード

広域交通ネットワーク

(高規格道路、東九州新幹線、豊予海峡ルート構想)

九州の東の玄関口

地域公共交通の充実

企業立地・産業集積

主な目標指標

◆高規格道路の整備延長

※東九州自動車道の4車線化を含む

(R5) 140km

UP **38km 延伸** (R15)

◆空港乗降客数(年間)

(R5)

183.9万人

(R15)

266.4万人

◆乗合バス運転手の充足率

(R5)

93.9%

(R8~15の各年度)

100%

施策

①人や物の流れを活性化する広域交通ネットワークの充実

- 東九州自動車道の4車線化、中九州横断道路や中津日田道路等の早期完成に向けた整備の推進
- 東九州新幹線等の整備計画路線格上げに向けた関係県と連携した国等への働きかけ
- 豊予海峡ルート構想の実現に向けた機運醸成



東九州自動車道の4車線化 (宇佐IC~院内IC)



九州・四国広域交通ネットワークシンポジウム等による機運醸成

②九州の東の玄関口としての空港・港湾機能の強化

- <空港> ・増便、新規路線の誘致
・アクセス充実
・コンセッション導入検討
- <港湾> ・フェリーターミナルの再編
・RORO船ターミナルの整備



別府港の再編イメージ



大分港大在西地区の完成予想図 (コンテナ貨物の需要増等に対応)

③地域を支える交通ネットワークの充実

- 庄の原佐野線など都市計画道路の整備推進
- 運転手確保対策への支援
- 先端技術活用例の創出・横展開 (自動運転バス、AI活用デマンドタクシー等)

④戦略的・効果的な企業立地と産業集積の促進

- 自動車、半導体、蓄電池関連企業等の誘致
- 新たな産業団地整備



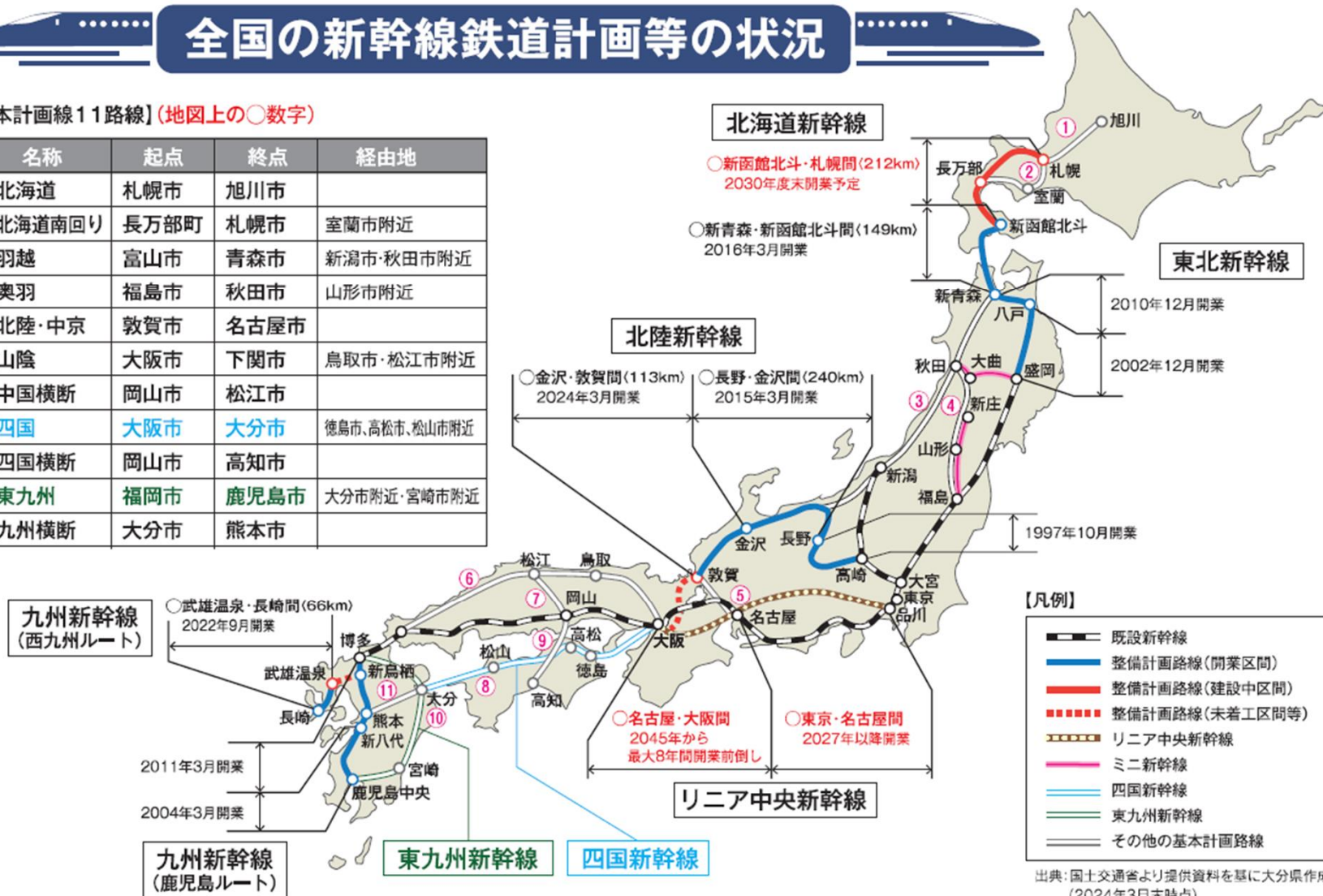
中津市に立地した半導体企業の例

全国の新幹線鉄道計画等の状況

全国の新幹線鉄道計画等の状況

【基本計画線11路線】(地図上の○数字)

名称	起点	終点	経由地
①北海道	札幌市	旭川市	
②北海道南回り	長万部町	札幌市	室蘭市附近
③羽越	富山市	青森市	新潟市・秋田市附近
④奥羽	福島市	秋田市	山形市附近
⑤北陸・中京	敦賀市	名古屋市	
⑥山陰	大阪市	下関市	鳥取市・松江市附近
⑦中国横断	岡山市	松江市	
⑧四国	大阪市	大分市	徳島市、高松市、松山市附近
⑨四国横断	岡山市	高知市	
⑩東九州	福岡市	鹿児島市	大分市附近・宮崎市附近
⑪九州横断	大分市	熊本市	



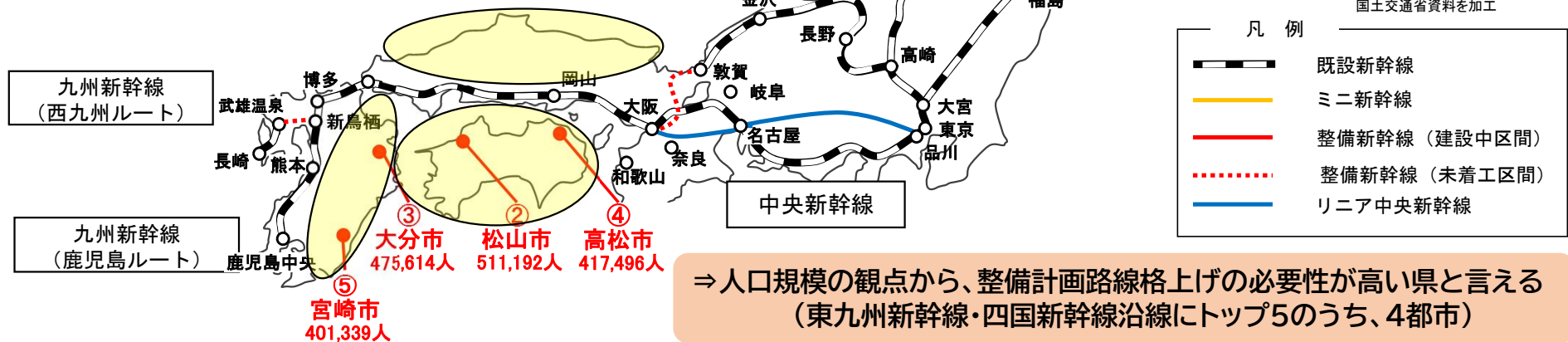
新幹線未開通の県都人口

番号	県都 ※建設中は除く	人口(人) ※「令和2年国勢調査」
①	千葉県千葉市	974,951
②	愛媛県松山市	511,192
③	大分県大分市	475,614
④	香川県高松市	417,496
⑤	宮崎県宮崎市	401,339
⑥	和歌山県和歌山市	356,729
⑦	奈良県奈良市	354,630
⑧	高知県高知市	326,545
⑨	沖縄県那覇市	317,625
⑩	秋田県秋田市	307,672

番号	県都 ※建設中は除く	人口(人) ※「令和2年国勢調査」
⑪	三重県津市	274,537
⑫	茨城県水戸市	270,685
⑬	徳島県徳島市	252,391
⑭	山形県山形市	247,590
⑮	島根県松江市	203,616
⑯	山梨県甲府市	189,591
⑰	鳥取県鳥取市	188,465

※赤字は、東九州新幹線、四国新幹線の沿線自治体

東九州、四国、山陰に空白地帯が生じるなど、新幹線網は「東高西低」の状況



九州・四国の高規格道路の整備状況



愛媛県側の道路整備状況（大洲・八幡浜自動車道等）

大洲・八幡浜自動車道とは

・九州と四国、本州をつなぐ「新たな国土軸」の一翼 ・地方創生の道 | 命の道

「大洲・八幡浜自動車道(約14km)」は、四国の西の玄関口である八西地域(愛媛県八幡浜市、伊方町)と大洲市を結び、四国8の字ネットワークに接続する自動車専用の高規格道路です。

本自動車道は、愛媛県に3つある高規格道路のミッシングリンクの一つで、平成9年度から、名坂道路(平成25年3月開通)、八幡浜道路(令和5年3月開通)、夜昼道路、大洲西道路の4つの工区に分けて整備を進めています。



佐田岬メロディーライン

豊後伊予連絡道路

出典: 大洲・八幡浜自動車道パンフレット(愛媛県)を基に大分県作成

佐田岬メロディーライン

- ◆ 国道197号線(高知県高知市~大分県大分市)のうち、愛媛県八幡浜市から西宇和郡伊方町までの一部区間の愛称。総延長は佐田岬半島の先端まで約40km。
- ◆ 「メロディー」の由来は、風と潮騒、野鳥のさえずり等の自然の音が聞こえる佐田岬半島のイメージから想起された。
- ◆ 区間内には乗用車のタイヤと路面の摩擦音が曲を奏でる音響道路(=佐田岬メロディー道路)が設置されており、観光客等に人気。

曲名: 「みかんの花咲く丘」「うみ」「瀬戸の花嫁」



出典: 一般社団法人佐田岬観光公社ホームページ

命の道（原発事故発生時の避難対応）

豊後伊予連絡道路は、伊方町民の生命を守るという観点から、「**命の道**」として大きな役割を果たすことも期待できる

伊方発電所

- ・ 四国唯一の原子力発電所
- ・ 敷地面積は8.6㎡
(甲子園球場の総面積の約20倍)
- ・ 1号機と2号機は運転を終了
廃炉に向けた作業を実施中
- ・ 現在は3号機のみ稼働



住民避難・誘導訓練イメージ



事故時の避難対応

- ・ 伊方原発で事故が発生した場合、伊方町佐田岬半島部においては、道路の状況等により愛媛県内陸部の方には陸路で避難できず、**大分県への海路避難を想定**
避難想定人数：約4,000人
- ・ 大分県等と連携し、**年1回の避難訓練を実施中**
(令和6年度は10月に実施)



国道九四フェリー（大分県佐賀関港～愛媛県三崎港）

1日の便数(16往復)が多い中でも、予約なしではトラックが乗船できないケースが発生するなど、**非常に需要が高いフェリー航路**

概要

- 豊予海峡を挟み、大分県（佐賀関港）と愛媛県（三崎港）を最短70分で結ぶ航路。国道197号線の海上区間を成す。
- フェリー航路は1969年（昭和44年）開設。運行主体の国道九四フェリー株式会社は、近鉄グループホールディングスの連結子会社。



【運行ダイヤ：16往復/日】

佐賀関発 ⇄ 三崎着 毎時00分発 計16便（12:00を除く）		
07:00	→	08:10
08:00	→	09:10
09:00	→	10:10
10:00	→	11:10
11:00	→	12:10
13:00	→	14:10
14:00	→	15:10
15:00	→	16:10
16:00	→	17:10
17:00	→	18:10
18:00	→	19:10
19:00	→	20:10
20:00	→	21:10
21:00	→	22:10
22:00	→	23:10
23:00	→	00:10

三崎発 ⇄ 佐賀関着 毎時30分発 計16便（13:30を除く）		
07:30	→	08:40
08:30	→	09:40
09:30	→	10:40
10:30	→	11:40
11:30	→	12:40
12:30	→	13:40
14:30	→	15:40
15:30	→	16:40
16:30	→	17:40
17:30	→	18:40
18:30	→	19:40
19:30	→	20:40
20:30	→	21:40
21:30	→	22:40
22:30	→	23:40
23:30	→	00:40

【運賃】

※旅客：大人 1,200円 子ども 600円

2023年4月10日運賃改定 (運転手1名分の一般席運賃が含まれています)

種別	車の長さ	運賃
普通自動車	3m未満 トヨタ「Q」、スズキ「ワゴン」、ダイハツ「ミゼット」他	5,700円
	4m未満 軽自動車、ヴィッツ、マーチ、ワゴンR 他	7,900円
	5m未満 プリウス、クラウン、セレナ、ステップワゴン 他	9,800円
	6m未満 レクサスLS、ベンツS、BMW「7シリーズ」他	11,700円

(運転手1名分の一般席運賃が含まれています)

種別	車の長さ	運賃
トラック・バス	7m未満	13,600円
	8m未満	15,600円
	9m未満	17,500円
	10m未満	19,300円
	11m未満	21,200円
	12m未満	23,100円
	1m増すごとに	2,000円

出典：国道九四フェリーHP
(<https://www.koku94.jp/senpaku/>)

◆ 第5次全国総合開発計画（1998年策定）に盛り込まれた長大な橋や海底トンネルの建設を伴う6つの道路整備計画。2008年に国土交通省の冬柴大臣がプロジェクトの凍結を表明

① 東京湾口道路

神奈川県横須賀市～千葉県富津市

② 伊勢湾口道路（三遠伊勢連絡道路）

静岡県西遠地域～愛知県渥美半島
～三重県志摩半島

③ 紀淡連絡道路（紀伊淡路連絡道路）

和歌山県和歌山市～兵庫県洲本市

④ 関門海峡道路（下関北九州道路）

山口県下関市～福岡県北九州市

⑤ 豊予海峡道路（豊後伊予連絡道路）

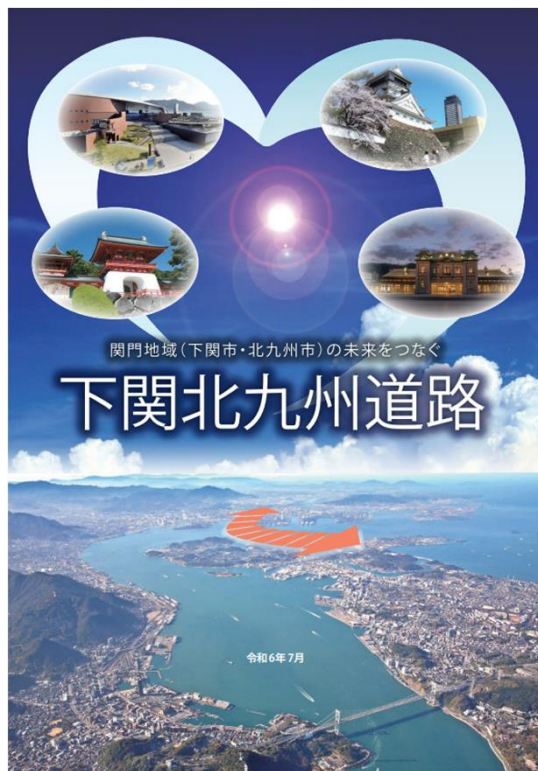
大分県大分市～愛媛県八幡浜市

⑥ 島原・天草・長島架橋（島原天草長島連絡道路）

長崎県南島原市～熊本県天草市～鹿児島県阿久根市



他の海峡横断プロジェクトとは異なり、PFIの活用も視野に入れ、環境影響評価など事業化に向けた手続きが進展中

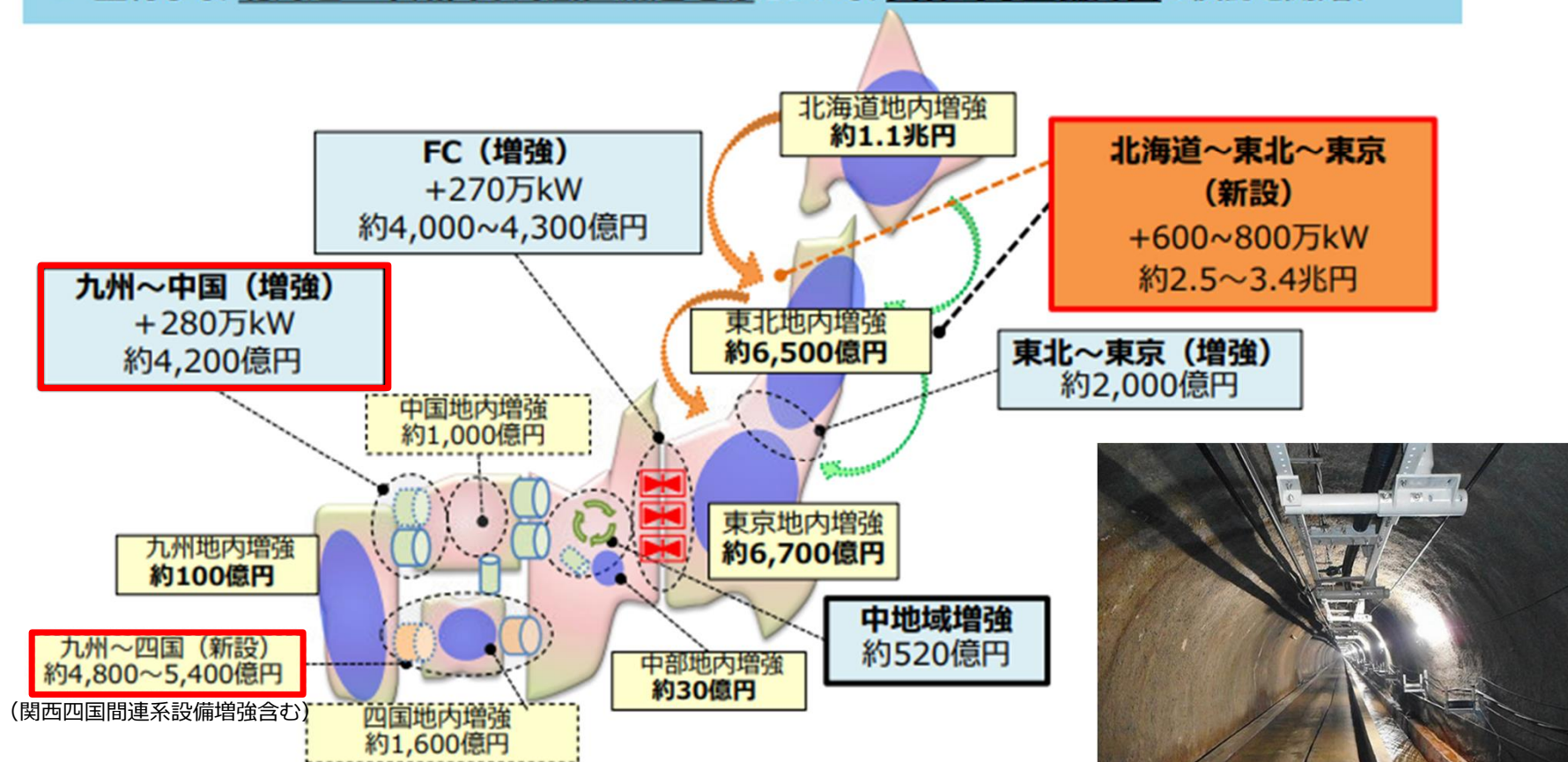


内閣府「PPP/PFI推進アクションプラン(令和6年改定版)」

- ・ 高速道路のSA・PAなどの施設については、民間資金の活用を図るという観点から、PFI手法等の活用に向けた検討を行う。また、下関北九州道路については、エリア単位でのPFIの活用も視野に検討する。

国土強靱化（エネルギー対策・電力ネットワーク強靱化）

- 再エネ大量導入とレジリエンス強化のため、電力広域的運営推進機関において、2050年カーボンニュートラルも見据えた、広域連系システムのマスタープランを2023年3月29日に策定・公表した。
- 並行して、北海道～本州間の海底直流送電等について、具体的な整備計画の検討を開始。



【インフラとの連携事例(青函トンネル)】

(出典) 広域系統長期方針 (広域連系システムのマスタープラン) のベースシナリオより、資源エネルギー庁作成

大分県広域交通ネットワーク研究会

東九州新幹線などの広域交通ネットワークの整備効果や検討課題を整理するため、「広域交通ネットワーク研究会」を令和5年11月に設置し、令和6年2月に報告書がとりまとめられた。

○委員

No.	企業・団体名	役職名	氏名	備考
1	公益財団法人 名古屋まちづくり公社 名古屋都市センター	センター長	奥野 信宏	座長
2	公益財団法人 九州経済調査協会	常務理事	岡野 秀之	副座長
3	国立大学法人 大分大学 経済学部	教授	大井 尚司	
4	国立大学法人 九州大学 工学部	教授	塚原 健一	
5	東京女子大学 現代教養学部	教授	二村 真理子	
6	国立大学法人 愛媛大学 社会共創学部	教授	松村 暢彦	
7	国立大学法人 熊本大学 大学院先端科学研究部	教授	円山 琢也	
8	国立研究開発法人 産業技術総合研究所 活断層・火山研究部門 地震予測研究グループ	主任研究員	吉見 雅行	
9	日本文理大学	副学長	吉村 充功	



九州は、人口・面積・GDPなどで全国の約1割(沖縄県除く)を占めることから「**1割経済**」と言われています。
一方、産業別の比較では集積回路(IC)や農業産出額は全国シェアが大きく、九州の強みと言えます。



九州 人口 **10.1%** (1,278万人)

出典: 令和2年国勢調査

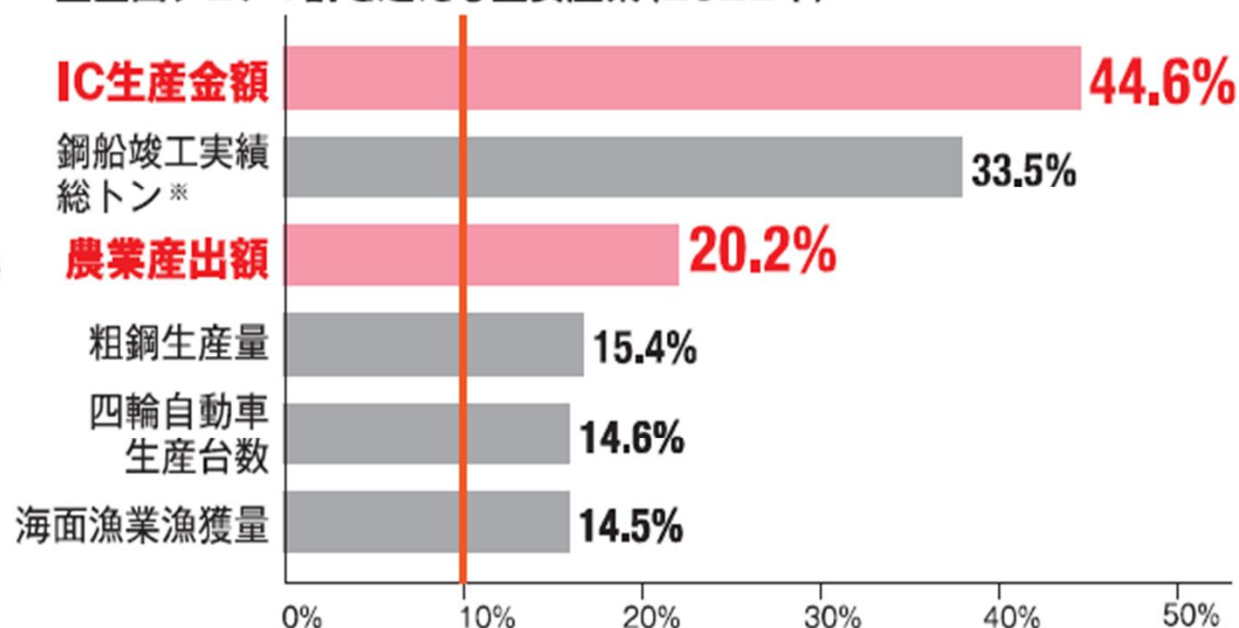
面積 **11.2%** (42千km²)

出典: 全国都道府県市区町村別面積調査(R5.7.1)

GDP **8.3%** (48.3兆円)

出典: 令和元年度県民経済計算

■全国シェア1割を超える主要産業(2022年) ※は2021年



出典: 九州経済産業局 九州経済の現状(2022年版)

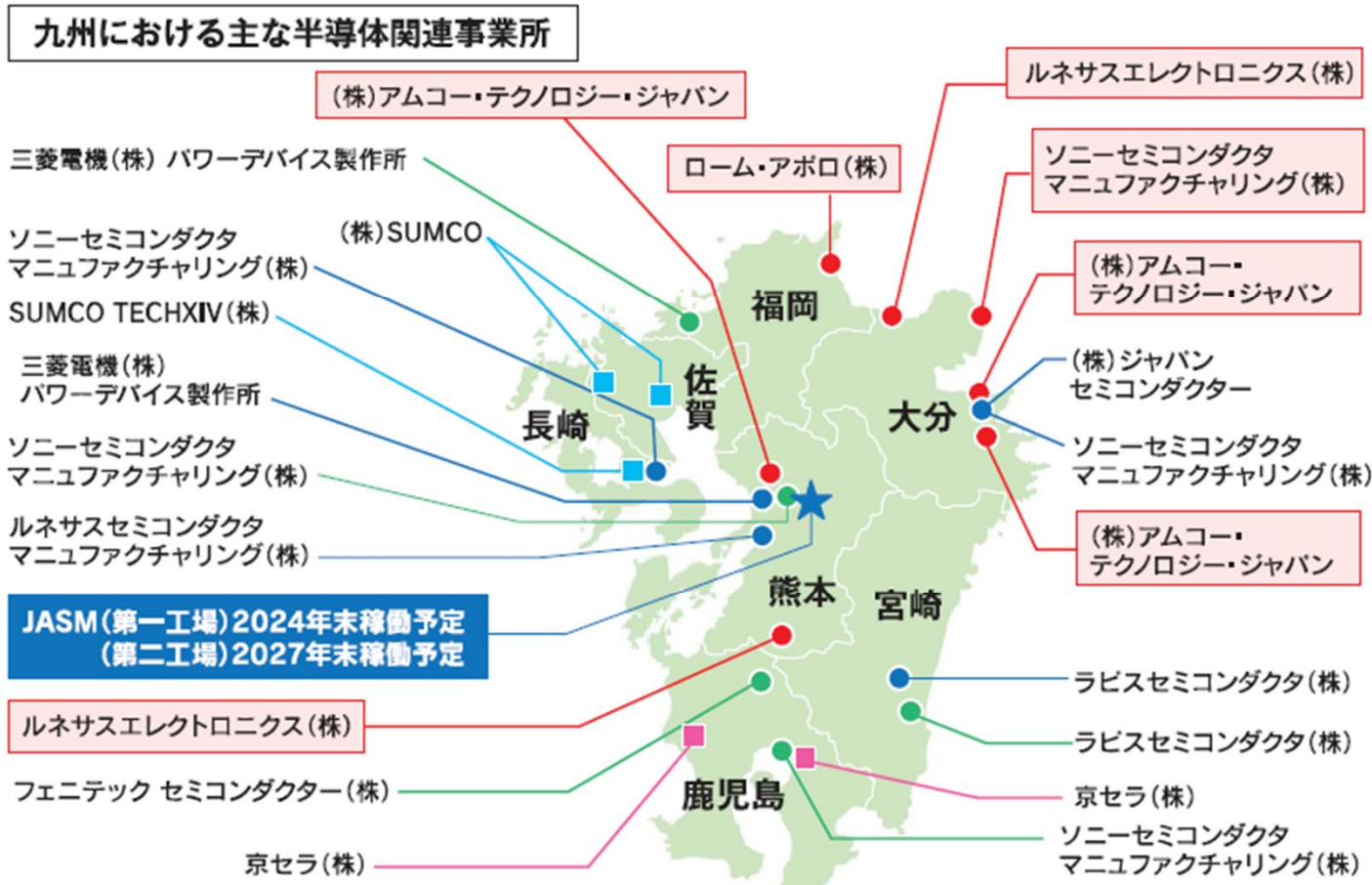
「新生シリコンアイランド九州」の実現

九州地方知事会・九州地域戦略会議にて宣言

- 九州は日本の集積回路生産金額の **シェア44.6%を占める**
- 九州各地に半導体製造の「前工程」工場と「後工程」工場が **バランスよく立地**
- **中九州横断道路**など九州の高規格道路、さらにその先の **豊予海峡ルート**が繋がれば **企業活動に大きく影響**

凡例	
● 前工程	■ 前工程材料
● 後工程	■ 後工程材料
● 一貫工程	

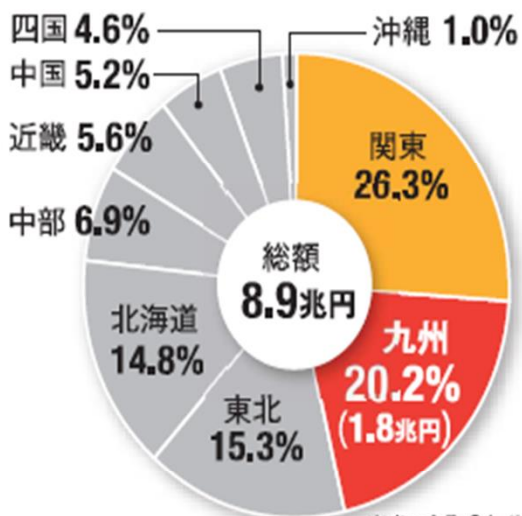
出典：九州経済産業局
「九州半導体関連企業サプライチェーンマップ」
(2022年3月発行)を基に大分県作成



「フードアイランド九州」のさらなる推進

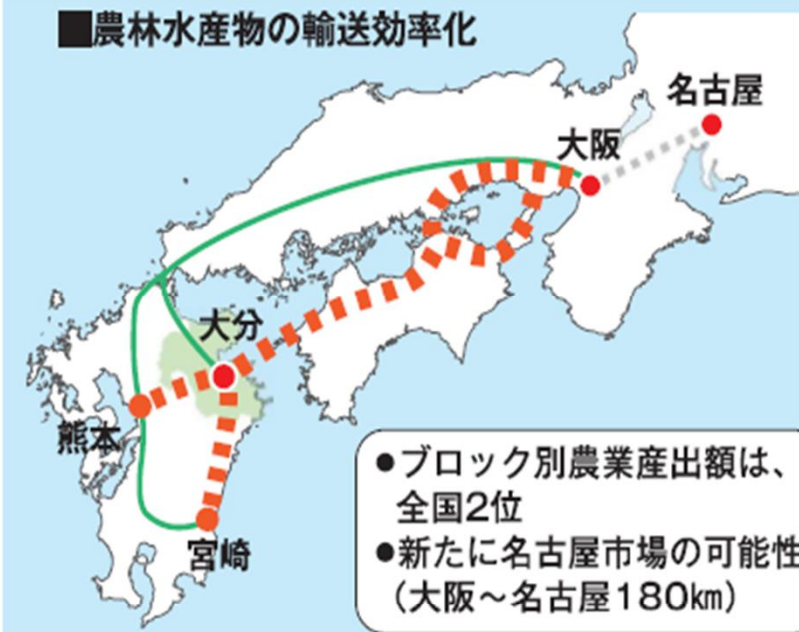
九州地方知事会・九州地域戦略会議にて宣言

○九州は日本の農業産出額の
シェア2割超を占める

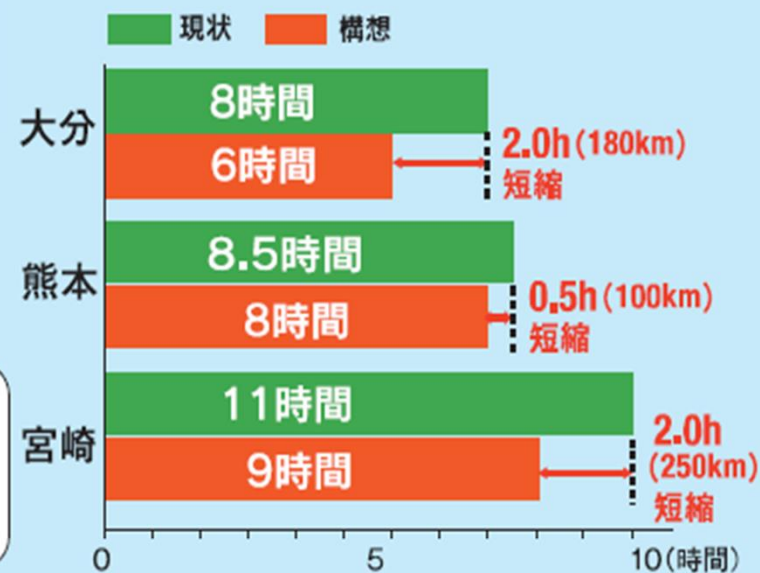


出典：令和3年生産農業所得統計

■農林水産物の輸送効率化



大阪までのトラック移動時間(最短ルート)の変化



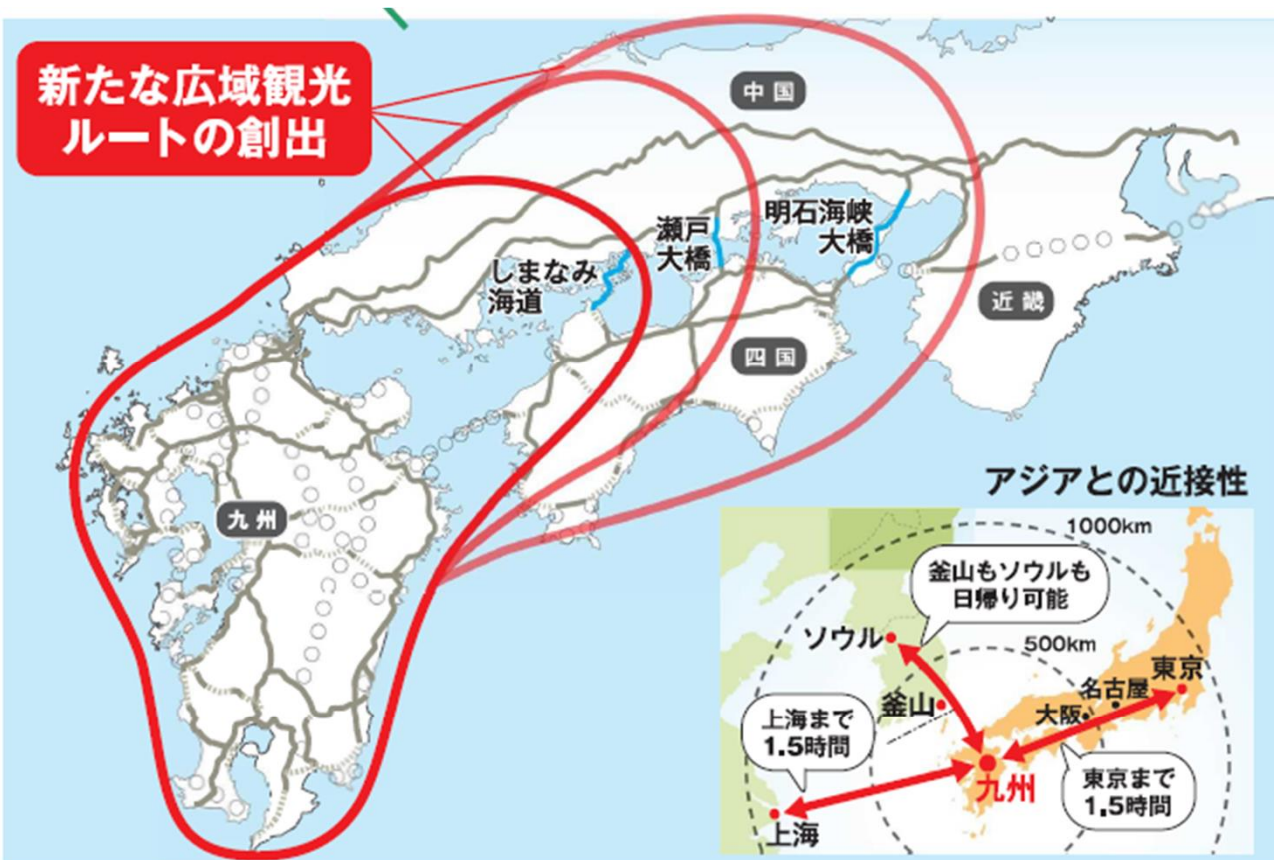
広域交通
ネットワークが
整備されると

輸送距離・時間が短縮

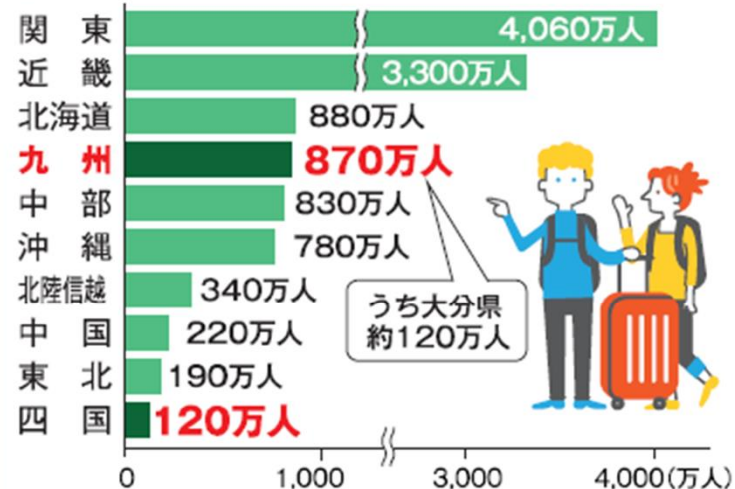
- 九州の農林水産物の新たな市場・販路開拓
- トラックドライバーの拘束時間の削減、人手不足への対応

3本の本州四国連絡橋のさらなる活用

新たな広域観光
ルートの創出



■インバウンド(外国人宿泊者数)2019年



■九州

出身国籍	割合
韓国	34%
台湾	19%
中国	14%
香港	14%
アメリカ	2%

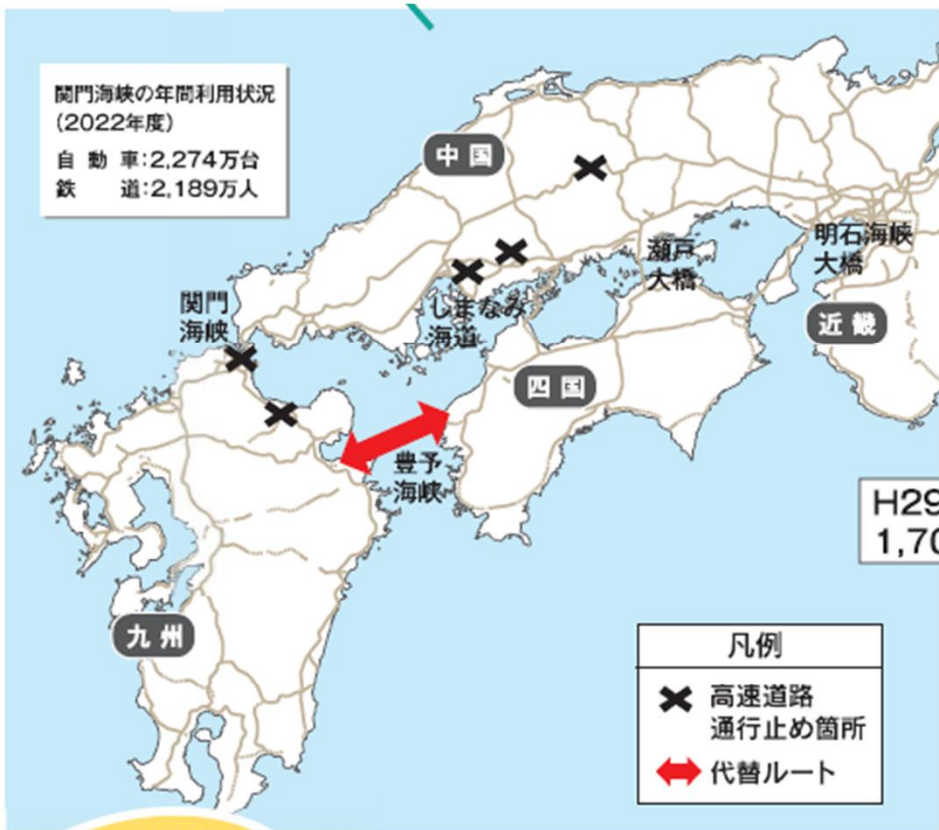
九州はアジアからの
宿泊者数が非常に多
いのが特徴

出典：宿泊旅行統計調査(2019年)

広域交通
ネットワークが
整備されると

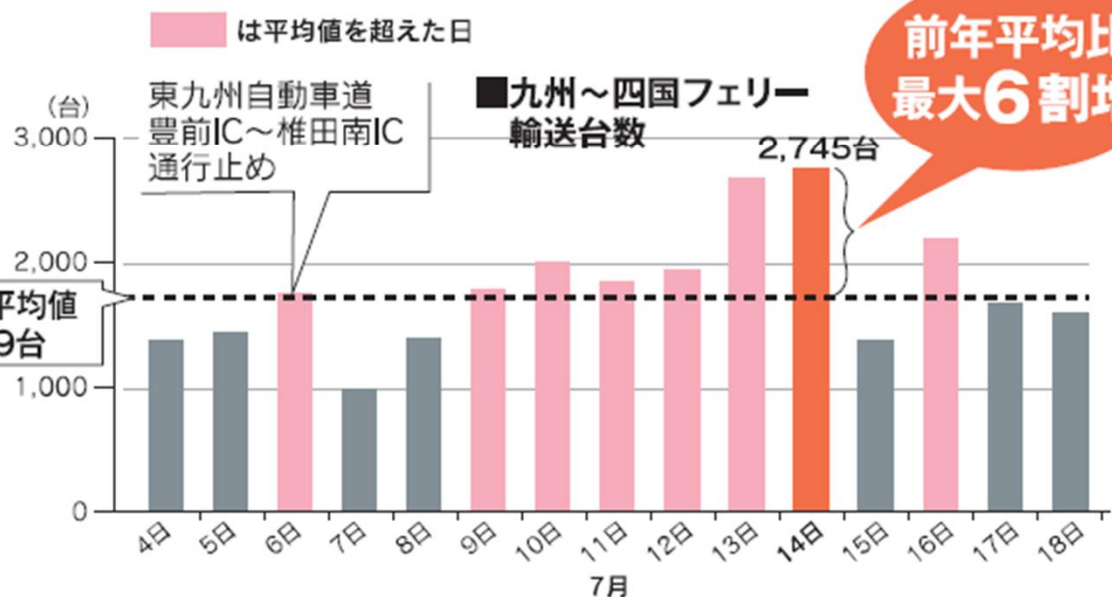
3本の本州四国連絡橋を活用した
広域観光周遊ルートが形成

国内旅行やインバウンドのさらなる拡大



豊予海峡が代替経路 (事例 平成30年7月西日本豪雨)

○ 山陽・中国・東九州自動車道が寸断され、九州と四国を結ぶフェリー輸送が最大で6割増加



出典: 四国地方整備局、NEXCO西日本報道発表資料を基に大分県作成

広域交通ネットワークが整備されると

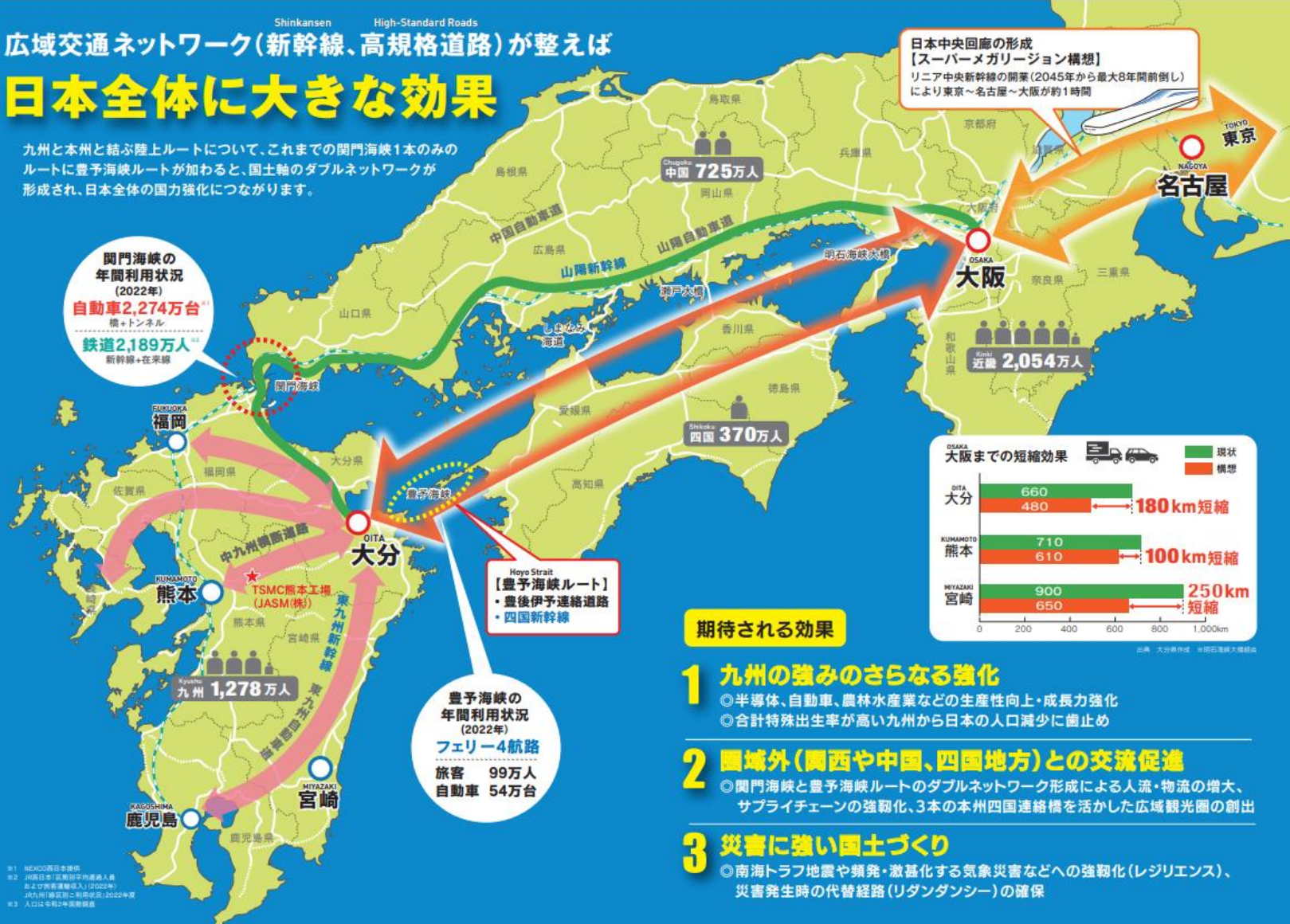
太平洋側の「全国的な回廊ネットワーク」の形成・国土全体の連結強化

広域交通ネットワークの整備効果

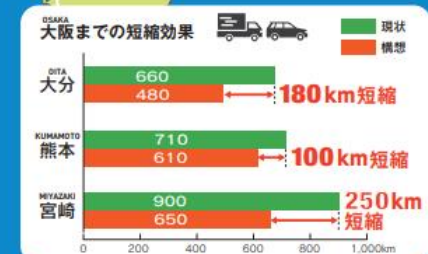
広域交通ネットワーク(新幹線、高規格道路)が整えば 日本全体に大きな効果

九州と本州と結ぶ陸上ルートについて、これまでの関門海峡1本のみのルートに豊予海峡ルートが加わると、国土軸のダブルネットワークが形成され、日本全体の国力強化につながります。

関門海峡の
年間利用状況
(2022年)
自動車2,274万台*
橋+トンネル
鉄道2,189万人**
新幹線+在来線



日本中央回廊の形成
【スーパーメガリニア構想】
リニア中央新幹線の開業(2045年から最大8年前倒し)
により東京~名古屋~大阪が約1時間



期待される効果

- 九州の強みのさらなる強化**
 - ◎半導体、自動車、農林水産業などの生産性向上・成長力強化
 - ◎合計特殊出生率が高い九州から日本の人口減少に歯止め
- 圏域外(関西や中国、四国地方)との交流促進**
 - ◎関門海峡と豊予海峡ルートのダブルネットワーク形成による人流・物流の増大、サプライチェーンの強靱化、3本の本州四国連絡橋を活かした広域観光圏の創出
- 災害に強い国土づくり**
 - ◎南海トラフ地震や頻発・激甚化する気象災害などへの強靱化(レジリエンス)、災害発生時の代替経路(リダンダンシー)の確保

*1 NEXCO西日本提供
*2 JNRR日本国鉄(仮)提供平均乗車人数
*3 国土交通省(国土交通省)提供
*4 九州(福岡)提供
*5 人口は令和2年国勢調査

地域経済・人流への影響

- 都市圏が近づくことの影響
- 新幹線駅へのアクセス確保
- 整備後を見据えた地域ビジョン検討、観光地としての魅力向上
- 整備費に係る自治体の負担が大きい

技術的な課題

- 求められる高い技術水準
- 工法選定の必要性(複雑な地質への対応、概略費用算出等)

地域づくり・まちづくりへの影響

- 多様な人にチャンスを与える都市・まちづくり
- 並行在来線のJR経営分離、特急廃止や料金値上げなど利便性低下の可能性
- 競合交通(フェリー、航空機等)への影響
- 南海トラフ地震等への対応力、国土強靱化

機運醸成

- 国家プロジェクトとしての国民のコンセンサス
- 整備効果や技術的課題、国土強靱化などに関する情報発信
- 関係機関との連携

物流への影響

- 豊予海峡ルート開通による物流面のCO₂削減効果の推計・検証
- 高速道路物流カートレーンや物流新幹線実用化後の物流変革
- 広域交通網までのアクセス性向上

【トルコ】1915チャナッカレ橋



- ◆ 世界最長の支間長（2,023m）を有し、アジアと欧州を結ぶ全長4,608mの長大橋（令和4年3月開通）
 - ※ 移動時間が約1時間30分から約6分に短縮
 - ※ 世界第2位の支間長は明石海峡大橋（1,991m）
 - ※ 橋名は1915年のチャナッカレ海峡海戦に由来
- ◆ トルコ、韓国の計4社で構成する合弁会社が建設
 - 総工費 約3,300億円
 - 工期 平成29年3月～令和4年3月

【インド】ムンバイ湾横断道路（海上道路橋）



- ◆ ムンバイ市と対岸のナビムンバイ市を接続する、全長21.8kmの国内最長の海上道路（令和6年1月開通）
 - ※ 移動時間が約2時間から約20分に短縮
- ◆ 日本企業では「IHIインフラシステム（大阪）」「JFEエンジニアリング（東京）」が建設に関与
 - 総工費 約3,816億円
 - 工期 平成30年1月～令和6年1月

技術的課題の検証（海外事例：海底トンネル）

【イギリス・フランス】英仏海峡トンネル



出典: トレイン・ジャパン株式会社HP
(<https://int65-jp-trane.corp.global/commercial/asia-pacific/jp/ja/wp/case-studies/eurotunnel.html>)

- ◆ 海底部では世界最長の延長（37.9km）を有し、英仏の両岸を結ぶ全長50.5kmの鉄道用トンネル
 - ※水深は60m（世界最深は240mの青函トンネル）
 - ※高速国際列車「ユーロスター」等が運行
- ◆ 川崎重工業や三菱重工業の大型掘削機など、施工時には日本のトンネル技術も貢献

総工費 約1兆7,000億円

工期 昭和61年5月～平成6年5月

【ノルウェー】海中浮遊トンネル



出典: Techable HP
(<https://techable.jp/archives/44869>)

- ◆ チューブ状のトンネルをフィヨルドに浮かぶ形で設置し、アンカーで海底に固定する革新的な手法
 - ※従来の岩盤内施工とは異なる世界初の計画
- ◆ 本技術は深さや地形が複雑なフィヨルドに適し、例えば南端のボクナフィヨルドでは総延長27km、深さ390mの海底トンネルが予定されており、完成すれば世界最長、最深を更新する見込み
- ◆ 環境保護と経済発展を両立させるモデルとして、世界中が注目

技術的課題の検証（断層文献調査）

- ◆昭和49年（1974）から昭和57年（1982）にかけ、旧日本鉄道建設公団が松山市付近、大分市間の海底トンネル部に係る区間の地形及び地質等を調査
⇒昭和63年（1988）
「豊予海峡トンネルは技術的に建設可能」と最終報告

中央構造線に関連すると考えられる断層が両半島を結ぶ線とほぼ平行に約7 km北側に存在すると推定され、両半島を結ぶ浅帯部には全く影響が無いと考えられる。



産業技術総合研究所等と連携し、
最新の知見等を踏まえて調査結果を
今年度検証中

- ・中央構造線のトンネルへの影響
- ・昨今の地震によるトンネル破損事例の地質分析、比較 等



○東九州軸推進機構による要望活動

(東九州軸推進機構)

- 東九州地域の関係機関・団体・企業等が一体となって東九州軸を構築することにより、産業・経済をはじめとする地域社会の活性化を図り、魅力ある東九州経済圏の形成に資する目的で平成3年に設立
【委員長】一般社団法人九州経済連合会 会長 (西日本鉄道株式会社 会長)

- 社会基盤整備をはじめとした「東九州地域の活性化推進に関する要望」を国土交通省等に行っており、**令和6年度要望より豊予海峡ルート構想の内容を追加**



(R6.7 東九州自動車道建設促進地方大会)

II. 交流・連携に不可欠な社会資本の整備 【国土交通省】

- 日豊本線の高速化促進
東九州地域を縦貫する唯一の幹線鉄道である日豊本線の高速化・複線化を実現するため、鉄道整備に係る制度の拡充・強化を図る。
- 下関北九州道路の早期事業化
既存道路ネットワークの課題の解消及び関門トンネル・関門橋の代替機能の確保、循環型ネットワーク形成による下関・北九州地域の一体的発展のために必要な下関北九州道路の早期事業化を図る。
- 東九州新幹線の整備計画路線への格上げ
九州域内の東西格差の是正と均衡ある発展を支える新幹線ネットワーク形成に資する東九州新幹線の早期整備を実現するため、基本計画路線から整備計画路線への格上げ及び所要の財源確保を図る。
- 豊予海峡ルート構想の実現に向けた調査
九州が強みをもつ産業(半導体、農林水産業等)や地域経済の成長力強化、関西や中国、四国地方との交流促進、災害発生時のリダンダンシー確保のために、大分と愛媛を結ぶ豊予海峡ルート構想(高規格道路、新幹線)の実現に向けた調査を実施する。

○国土交通・観光常任委員会による国への要望活動

(全国知事会 国土交通・観光常任委員会メンバー 24名)

北海道、青森県、秋田県、山形県、新潟県、栃木県、埼玉県、千葉県、静岡県、岐阜県
三重県、福井県、滋賀県、和歌山県、鳥取県、広島県、山口県、香川県、徳島県
福岡県、長崎県、大分県、熊本県、鹿児島県

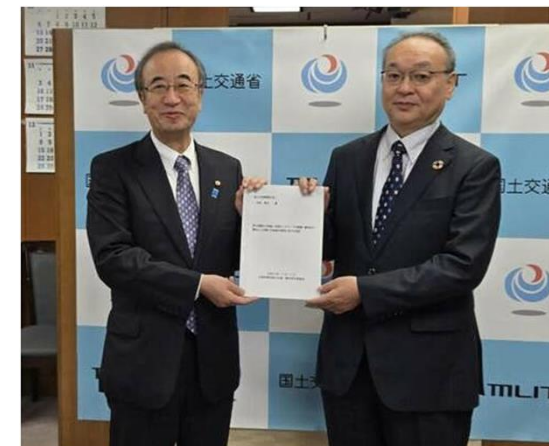
実施日：令和6年11月11日

要望者：花角国土交通・観光常任委員会委員長（新潟県知事）

要望先：国土交通省（吉岡事務次官）、観光庁（鈴木審議官）等

要望内容：2 シームレスな拠点連結型国土の形成に向けた
広域交通ネットワークの整備推進 等

シームレスな拠点連結型国土の形成を図るため、高規格道路のミッシングリンクの早期解消、相互に代替機能を発揮する高規格道路と直轄国道等とのダブルネットワーク化、暫定2車線区間の4車線化、環状道路の整備促進、**湾口部・海峡部等を連絡するプロジェクトの推進**、リニア中央新幹線や整備新幹線の整備促進、新幹線の基本計画路線から整備計画路線への格上げ、幹線鉄道の地域の実情に応じた高機能化や高速化など、広域交通ネットワークの整備を推進すること。



吉岡国土交通事務次官（右）に要請書を手交する
花角国土交通・観光常任委員会委員長（左）



全国知事に広域交通ネットワークの重要性を説明
(R6.8 全国知事会議 in 福井)

○東九州新幹線鉄道建設促進期成会による要望活動

（東九州新幹線鉄道建設促進期成会）※昭和46年8月設立

目的：東九州地域における経済、文化の発展及び地域住民の福祉向上を図るため、東九州新幹線鉄道の建設を促進

構成員：4県知事及び県議会議員（福岡、大分、宮崎、鹿児島）、北九州市長及び市議会議員

4県市長会、町村会、市議会議員会、町村議会議員会及び商工会議所連合会の代表、北九州商工会議所会頭

実施日：令和6年1月29日

要望者：宮崎県知事（会長）、大分県知事、福岡県副知事、
北九州市副市長

要望先：国土交通省 こやり政務官、村田鉄道局長

- 要望内容：
- 1 整備新幹線の整備が進捗していることを踏まえた新たな整備計画策定に向けた調査の実施
 - 2 東九州新幹線の整備計画路線への格上げ及び所要の財源確保
 - 3 地方公共団体の負担軽減のための財政措置の拡充

従前は会長（宮崎県知事）のみの要望であったが、
今回より関係自治体の首長等も同行することで
対応を強化



こやり政務官に関係県等で要望（R6.1）

○豊予海峡ルート推進協議会による要望活動

（豊予海峡ルート推進協議会）※平成5年8月設立

目的：豊予海峡を取り巻く地域の相互交流を深め、西瀬戸経済文化圏の一層の発展を図るため、
豊予海峡ルートの早期実現と関連する交通体系の整備促進により西瀬戸地域を循環する交通体系構築を推進

構成員：7県知事（広島、山口、愛媛、高知、福岡、大分、宮崎）
3経済連合会長（中国、四国、九州）、7県商工会議所連合会長等（広島、山口、愛媛、高知、福岡、大分、宮崎）

実施日：令和6年10月7日

要望者：大分県知事、愛媛県副知事

要望先：国土交通省 こやり政務官、吉岡事務次官

要望内容：豊予海峡ルート（豊後伊予連絡道路、四国新幹線）の
実現につながる技術開発や研究調査の積極的な推進

今年度から代表理事を務める**大分、愛媛両県の知事等が上京し、初めて連携した要望活動を行うことで対応を強化**

※従前は東京事務所経由で要望書を提出



こやり政務官に大分・愛媛両県で要望（R6.10）

関係機関との連携（豊予海峡ルート構想）

○愛媛・大分交流会議

実施日：令和6年10月28日

会場：坂の上の雲ミュージアム（愛媛県松山市）

出席者：大分県知事、愛媛県知事

会議内容：「豊予海峡ルート構想の早期実現に向けた
取組の推進」を主要議題の1つとして意見交換
（その他議題）防災、ツーリズム、自転車観光

平成29年以來、7年ぶりに会議を開催し、
大分、愛媛両県の共通課題を議論することで
さらなる連携強化を推進

【参考】

第1回会議（平成28年度）愛媛県大洲市

第2回会議（平成29年度）大分県臼杵市



愛媛県知事との意見交換（R6.10）



愛媛県知事との共同記者会見（R6.10） 36

機運醸成（情報発信）

県民・企業等への講演（県）



大分経済同友会 例会

県民・企業等への講演（有識者）



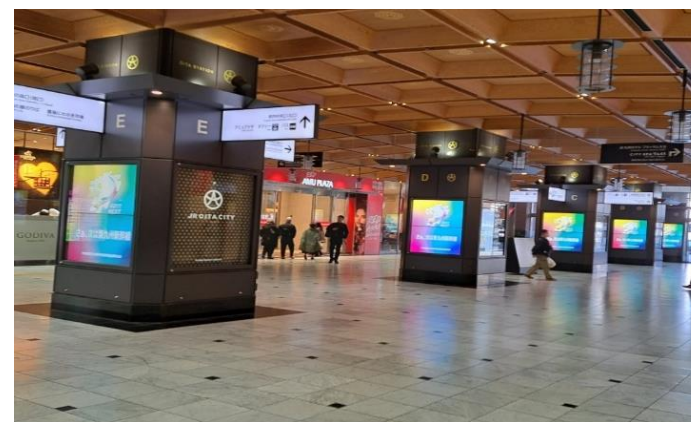
演題「九州を1つにする新幹線」（長崎県立大学 鳥丸教授）

イベント出展



愛媛FC対大分トリニータ試合会場（松山市）

デジタルサイネージ広告



ストリートビジョン（大分駅構内）

機運醸成（九州・四国広域交通ネットワークシンポジウム）

令和6年度

- 実施時期：令和7年1月15日（水）
- 実施場所：J:COMホルトホール大分
- 参加者数：600名程度
- 基調講演
「道：九州・四国の来し方行く末」
京都大学経営管理大学院 特任教授 小林 潔司 氏
- パネルディスカッション
「九州・四国広域交通ネットワーク形成にむけた
視点と相互連携について」
 - ・吉村 充功 氏（日本文理大学 副学長）（コーディネーター）
 - ・小林 潔司 氏（基調講演者）
 - ・田中 徹 氏（九州経済連合会 常務理事）
 - ・山名 富士 氏（愛媛県企画振興部 部長）
 - ・高門 清彦 氏（愛媛県 伊方町長）
 - ・田中 克尚 氏（宮崎県総合政策部 政策調整監）
 - ・佐藤 樹一郎 氏（大分県知事）



KYUSHU/SHIKOKU
WIDE AREA TRANSPORTATION
NETWORK SYMPOSIUM

令和6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7年 1/15 水 15:00▶17:15 J:COMホルトホール大分
[14:30開場予定] 大ホール

※1#—基調講演 15:10▶16:00 ※2#—パネルディスカッション 16:10▶17:15

「道：九州・四国の来し方行く末」
「九州・四国広域交通ネットワーク形成に向けた視点と相互連携について」

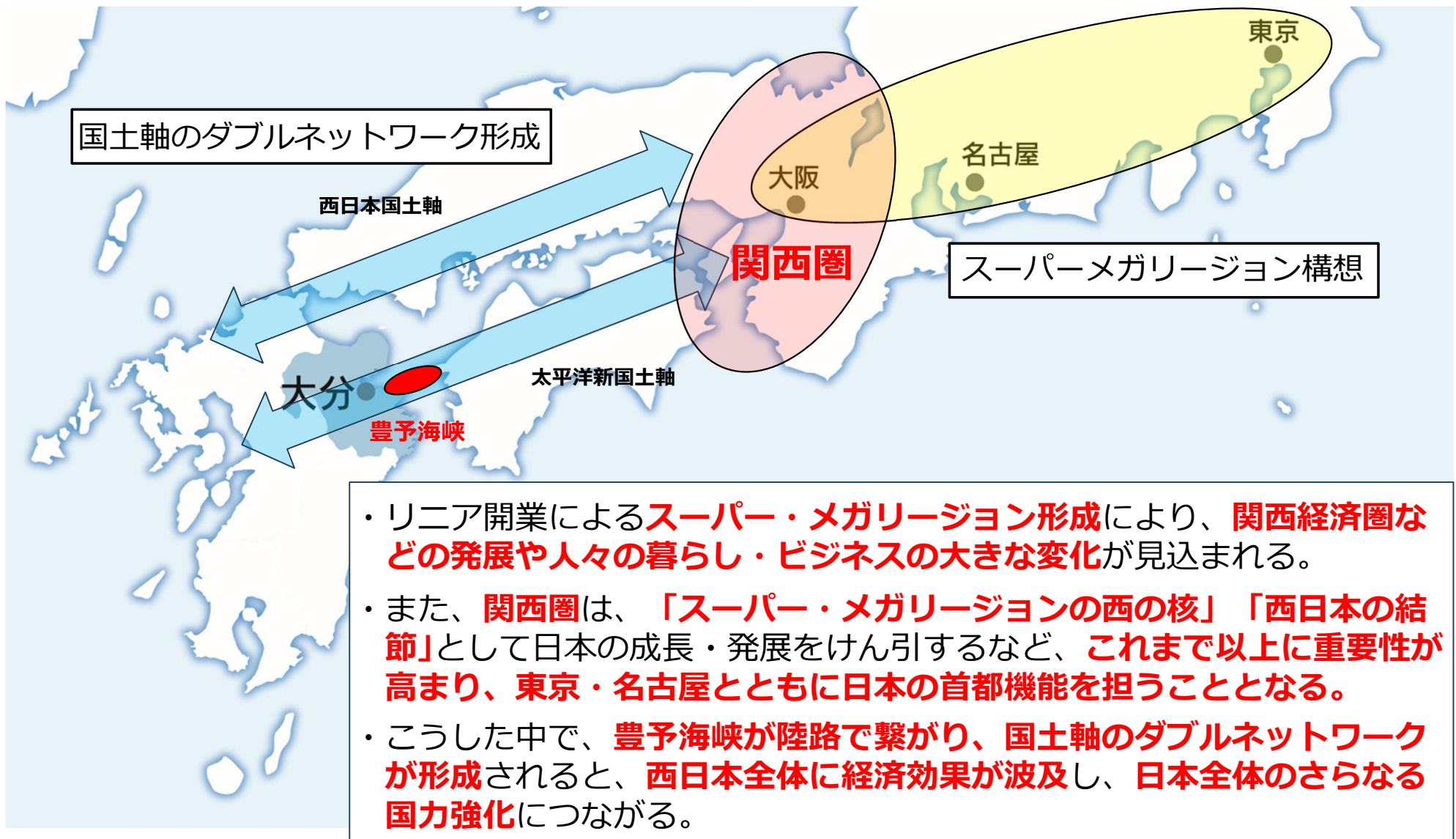
コーディネーター
日本文理大学 副学長、工学部 教授
吉村 充功 氏

基調講演者
京都大学経営管理大学院 特任教授
小林 潔司 氏

パネリスト
大分県知事 佐藤 樹一郎
宮崎県総合政策部 政策調整監 田中 克尚
愛媛県企画振興部 部長 山名 富士
九州経済連合会 常務理事 田中 徹
日本文理大学 副学長、工学部 教授 吉村 充功

本企画に関するお問い合わせ
大分県企画振興部交通政策企画課 広域交通班 TEL:097-506-2155
※主催：大分県 協賛：大分県東九州新幹線建設促進委員会 協賛：高松市・愛媛県・高松市経済産業局

終わりに（関西の重要性）



ご清聴ありがとうございました

