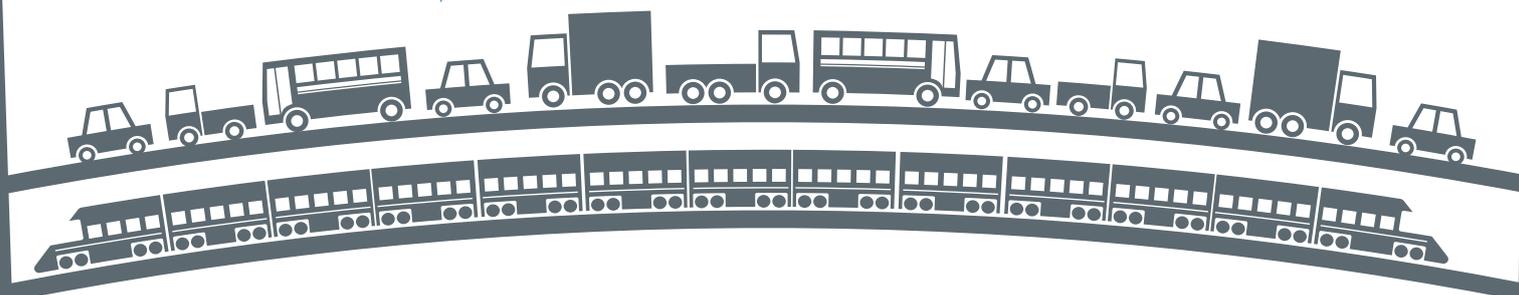


KYUSHU/SHIKOKU  
WIDE AREA TRANSPORTATION  
NETWORK SYMPOSIUM



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

## 報告書

日時

令和7年1月15日(水)

会場

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、四国新幹線整備促進期成会

# 目次

■主催者挨拶	大分県知事 佐藤 樹一郎	2
--------	--------------	---

■来賓挨拶	衆議院議員 吉川 元	3
	参議院議員 古庄 玄知	4
	参議院議員 白坂 亜紀	5

## [第1部]

■基調講演		6
-------	--	---

演題：道：九州・四国の来し方行く末

講師：京都大学 経営管理大学院 特任教授（名誉教授） 小林 潔司

[宮崎県の新幹線シンポジウム会場とオンライン中継]		14
---------------------------	--	----

宮崎県知事 河野 俊嗣

大分県知事 佐藤 樹一郎

## [第2部]

■パネルディスカッション		15
--------------	--	----

テーマ：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、工学部建築学科 教授 吉村 充功

### 【パネリスト】

基調講演講師 小林 潔司

一般社団法人九州経済連合会 常務理事 田中 徹

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

愛媛県 伊方町長 高門 清彦

大分県知事 佐藤 樹一郎

■参考資料		30
-------	--	----

- ・シンポジウムチラシ
- ・来場者アンケート結果

## ■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、宮崎県、愛媛県、福岡県など各地から多くの皆様にご参加をいただき、心から御礼申し上げます。

このシンポジウムは、東九州新幹線や九州と四国を結ぶ豊予海峡ルート構想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、団体をはじめ、多くの皆様が連携を図り、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て地域全体の機運を醸成するため、昨年度に引き続き開催するものです。

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する効果があります。大分県では、中九州横断道路、中津日田道路等の全線開通や東九州自動車道の4車線化、東九州新幹線の整備計画路線への格上げ、そして豊予海峡ルート構想の実現に向けて取り組んでまいりました。東九州新幹線や中九州横断道路などの広域交通網が整備され、それが豊後伊予連絡道路、四国新幹線などで、豊予海峡を通じて四国と接続することにより、東京と大阪が一時間で結ばれ、リニア中央新幹線開通により形成される東京、名古屋、大阪等のスーパー・メガリージョンと呼ばれる経済圏と、九州・四国の地域が短時間で結ばれることとなります。半導体、農林水産業など九州の強みのさらなる強化、関西、中国、

四国地方など圏域外との交流の促進、災害に強い国土づくりといった多くの効果が期待されているところです。これらの交通ネットワークの実現は、大分県だけではなく、宮崎県、愛媛県、西日本全体の未来を創造していく、さらには日本全体の競争力を高めていく上で大変重要な取り組みであり、国力強化のため、国全体として取り組むべき課題であると考えております。

本日は、京都大学経営管理大学院の小林特任教授から「道：九州・四国の来し方行く末」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日本文理大学の吉村副学長、パネリストに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、宮崎県の田中政策調整監、講師の小林特任教授に登壇をいただき、九州と四国の広域ネットワークの形成に向けた視点と相互連携について、意見交換を行う予定としております。また、本日は隣の宮崎県でも、東九州新幹線のシンポジウムが開催されており、後ほど河野知事にもオンラインで登壇いただく予定にもなっております。

新たな広域交通ネットワークの形成に向け、関係県、団体との連携をさらに強化しながら、エリア全体のさらなる機運醸成を図っていきたいと考えております。本日は、よろしく御礼申し上げます。

## ■ 来賓挨拶

衆議院議員  
吉川 元



皆さん、あけましておめでとうございます。御紹介をいただきました衆議院議員の吉川元です。本日は、九州・四国広域交通ネットワークシンポジウムが、このようにたくさんの方の御参加のもと開催されたこと、まず心よりお祝いを申し上げます。

実は、大分の方は御存じかと思いますが、私は四国・香川県の生まれで、高校まで香川に住んでおりました。私が小さい頃、九州は本当に遠いという感覚を持っておりました。しかし、その後、高速道路がそれぞれ整備をされ、今では、たまに正月などに実家に帰るときは豊予海峡をフェリーで渡って、そこから車で2時間強で帰れます。実は、大分という地は四国に近いし、そしてその先にある巨大な人口を抱える関西圏にも近い、まさに九州の東の玄関口としての機能が十分発揮できる地域であると私自身も感じているところです。

そうした中で、今回のシンポジウムで広域のネットワークをどのように整備をし、またどのような効果があるのかを有識者の皆様、学識経験者の皆様と一緒に考えていくことは、本当に意義深い機会だと感じております。

地域が交通でつながれば、それは1+1が3にも4にもなる、そういう効果がある。そして、お話もございましたけれども、災害時の様々な支援物資の流れ、これをしっかり確保することができる。その意味で言うと、九州、四国の広域交通のネットワー

クをこれから次の世代に向けてしっかりと整備をしていくことが、今の我々の務めだと考えます。

大分には国道197号線が走っていますが、実は、海を隔てたその先、四国にも197号線は続いています。実際は海の上ですから、車が走れるわけではありませんが、この国道のつながりをもっともっと充実していく、東九州新幹線の整備も含めて、ぜひこのシンポジウムの中で、皆様のお考え、そして皆様の希望をみんなで確認をし合って、次の大きな一歩につなげていただければと思います。

私も、皆様と一緒に、このネットワークの構築に向けて全力を尽くしていくことを最後にお誓い申し上げます。今日はよろしくお願いたします。

## ■ 来賓挨拶

参議院議員  
古庄 玄知



本日は、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がかくも大勢の皆様方のご参加のもとに開催されることをお慶び申し上げます。

広域交通をつくるにあたっては、様々な課題が存在します。

まずは、地元の方々の熱意を盛り上げなければなりません。こういう交通体系が欲しい、こういうふうになれば我々の地域は発展するのだという、地元の方々が熱意を持つことが大事です。その熱意を持たせる第一の役割、役目を担っているのは大分県知事ですので、ぜひ、佐藤樹一郎知事には、地元の理解、熱意にリーダーシップをとっていただくことを期待しています。

次に、地元の熱意が高まると他地域の方からは、九州・四国地域のエゴではないかというふうにつえられる傾向もありますので、そのようにつえられることのないようにしなければなりません。まず、広域交通によって一部の地域だけではなく、広く国民にどのような利便性がもたらされることを実証的に検証して、それを国民に提示しなければならないと思います。その際に、メリットだけではなく、デメリットもあるということをしきりと提示し、透明性のある議論をした上で、やはりこの広域交通が必要だということを国民の皆様方に理解してもらうことが必要だと思います。

知事には議論の先頭に立って、九州・四国の広域交通を確立していただきたいと期待しています。

本日は、大分県の隣の県である宮崎、あるいは海を挟んで隣である愛媛県等からパネラーの方もいらっしゃっております。また、大分県を代表して佐藤知事も発言されますので、深い議論ができるのではないかと期待しています。

九州・四国の広域交通がすべてにわたって出来上がるのは何年先になるかわかりませんが、大分、九州、そして四国を結ぶこの広域交通をぜひ我々の力で完成しようではありませんか。ここにいらっしゃる皆様方を中心とした地域の皆様方が力を合わせて国民運動として盛り上げていかなければならないと思いますので、是非お力をお貸しください。

本日は、このような立派な席にお招きいただきまして、誠にありがとうございました。

## ■ 来賓挨拶

参議院議員  
白坂 亜紀



皆様、あけましておめでとうございます。参議院議員の白坂亜紀でございます。今日は、各地から多くの方々にお集まりいただき、九州・四国広域交通ネットワークシンポジウムが開催されますこと、誠にありがとうございます。

佐藤知事が大分市長の時から本当に大事に大事に育ててきたこの四国とのネットワーク、必ず実現できるように頑張っていきたいと思っております。

四国と九州がつながることで、文化交流それから経済発展だけでなく、先日も宮崎で大きな地震が起きましたが、災害時の移動、物資の輸送など、本当に重要な道となっていくのではないかと思っております。

昨年は、私も参議院予算委員会で質問の機会を2回いただきましたが、この2回それぞれに、この広域ネットワーク、道づくり、東九州新幹線、それから九州の中の道をつくること、そして豊予海峡、四国と大分の道をつなぐことについて御提案と質問をさせていただきました。総理、それから国土交通大臣からもかなり前向きなお返事をいただいたと感じております。

私は大分県竹田市で生まれ育ちましたので、中九州横断道路ができるこの30年をずっと見てまいりました。30年前、ある方が竹田市に高速道路をつくりたいとおっしゃったときに、竹田市の皆さんは、こんな田舎に高速道路なんかできるわけがない、夢みたいな話だと言われま

した。でも、その夢が実現しました。それは、みんなで意見交換を重ね、そして要望活動を重ね、様々な努力の結果、その夢のような話を実現しました。

今日も活発な意見交換があるかと思いますが、将来に向けて、必ずこの広域ネットワークを実現できるよう、みんなで力を合わせて頑張りたいと思いますので、どうぞよろしくお願い申し上げます。

皆様方のますますの御活躍、御多幸、御健勝をお祈りしまして、御挨拶とさせていただきます。本日は誠にありがとうございます。どうぞよろしくお願い申し上げます。

## ■ 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(名誉教授)

小林 潔司

[プロフィール]

京都大学大学院工学研究科修士課程修了、工学博士。  
京都大学助手、鳥取大学助教授、教授、京都大学教授  
を経て、現職。

現在、内閣官房国土強靱化推進会議議長、国土交通省  
社会資本整備審議会会長代理、交通政策審議会臨時委  
員、日本アセットマネジメント協会会長。

ただいまご紹介いただきました小林でございます。よろしくお願いいたします。

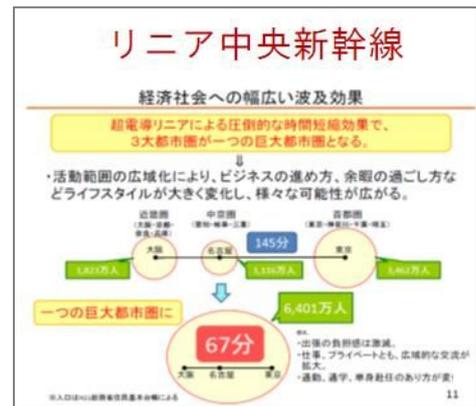
関西のインフラ強化を進める会についてご説明しておきたいと思っております。この関西のインフラ強化を進める会、立ち上がって8年、今日、この会の事務局のメンバーもここに出席させていただいております。この会、池田香川県知事が国交省の近畿地方整備局長をされている時に、命名していただきました。近畿もいろんな風土、多様性がございまして、なかなか1つの意見にまとまりにくい。東京の方々は、関西は1つだと、そういう揶揄をされますが、その中で、いろんな関西のインフラの強化を考える集まりを作ろうじゃないかということを出しました。ちょうどその頃、リニア中央新幹線の計画が決まった。さらには工事が始まった。そういう段階で、東京から名古屋までが先に整備されると。名古屋から西の大阪までが、その頃は10年後、そういう議論をしている中で、やっぱり危機感が募ってまいりまして、大きな声にしていけないといけない、そういう危惧の中でこの会が生まれました。関連する都道府県の副知事、それから関係省庁の局長、企業の代表の方々、そういう方々が集まってこの会が発足しました。議事録もほぼなく、あくまでも非公式で自由な意見を言う、そういう集まりです。行政、大学の関係者は、決まらないことを自由に発言するというのは勇気がある。いろんなことが決まってからアイデアを交換しようとする、手遅れになってしまう。いろんなアイデア、発想が出てきて、それを積んだり崩したりして、認識が高まっていく、市民の方々の関心も高まっていく、そういう会が必要だということです。定期的にやってきていました。昨年12月には佐藤知事もご講演いただきました。九州・四国連携の話をしていただきまして、関西の人間はそういう視点で見たことがなかったものですから、大きなよめきが起こったと事務局の人間に聞いております。



リニア中央新幹線についての話は詳しくはしませんが、東京と新大阪まで開通すれば2つの間を1時間7分で繋ぐということになるのですが、問題はどうか活用するか。ローカルな交通は結構時間がかかります。新大阪から大阪大学まで下手したら1時間ぐらいかかってしまう。やはり全体としてシーム

レスな日本をどういうふうに作っていけばいいのか、それが大きな課題です。さらに今の労働者不足の問題、ドライバー不足、その中でどのような地域交通体系を実現していくのか、非常に知恵を絞っていかないとはいけません。世界のある意味では最先端の国に我々は住んでいるということです。

今日、テーマをいただいて考えてみたのですが、道とそれから九州・四国の来し方行く末を考える、こういうタイトルにさせていただきました。いささか大上段に振りすぎたと後悔しております。道、これは日本の古い言葉です。昔からある日本語です。道と言うのは元々、「ち」だけでした。「ち」は方角を表している言葉で、我々、あっちこっちと言いますが、あの「ち」です。「ち」だけではわからないから、その前に接頭語の「み」を付けたわけです。それで「みち」という言葉が生まれました。万葉集に「みち」という言葉が出てくるものが154首あり、当時はまだひらがな、カタカナがないので、漢字を使って表現していました。こちらに記載のある3種類、道路の「道」、そして「路」、それから最後、美しいことを知るという「美知」、こういう当て字を使っていました。まず、この「道(どう)」というのは、地域広がりを表す言葉です。もともと道というのは、今のような道路とかそういうものを表しているのではなく、その漠然とした地域を表していました。次に、道路の「路」は、これは線路の路、空間的に決まるとこだけを動く施設、それが路です。この律令体制時に五畿七道という言葉が生まれました。奈良を中心とした街道、西では山陰道、山陽の南海道と九州、この地域が道と制定された。東は北陸道と他3つあり、東側に関しては高速道路が出来上がっています。ただ、西に関してはまだまだ聖武天皇が描いた夢が実現していません。



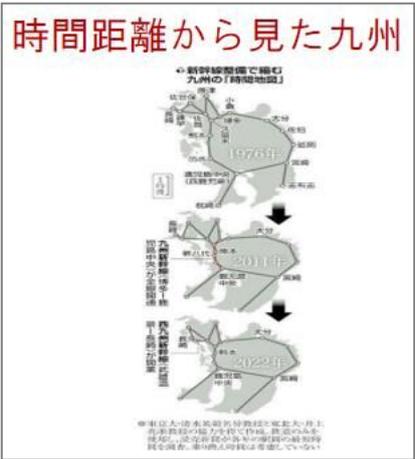
宇佐神社、国宝の有名な神社です。この歴史を振り返ってみまして、1番最初に出てきたものとして、豊後の国風土記というのがあります。この名前もいささかショックです。豊後の国となっていました。ということは、豊前、豊後、前と後ろという言葉があると。肥前、肥後、前と後ろがあるという、この日本書紀が生まれた、風土記が生まれたその頃から、畿内に近い方から前と後ろという、呼び方をこの日本はしていたということです。そこを中心に支配の構造というのか、古く昔から出来上がってしまっていたということです。連雀商人というのは、室町からそれ以降に日本国中を動き回った商人です。この連雀商人の記録というのはほとんど残っていませんが、宇佐神社の中に連雀商人の記録が残っているという、ぜひ見たいなと思っているところです。



九州四国連携の重要性を改めて考えました。去年のシンポジウム概要集をいただきまして、背表紙のイラストを見て、私は大きなショックを受けました。私は、関西で生まれて育って、その視点からしか考えたことがありませんでした。この九州、四国だけを取り上げて今まで日本の国土というのを考えたことがありませんでした。もし日本の国がこの九州と四国、この2つの地域だけで出来ていると



いように考えたら、全く違うイメージが描かれることだろうと思います。真っ先にこの九州と四国だけで出来ている国であれば何を考えるかという、豊予海峡を繋ぐことが最大の国家事業になるはず。これが忘れ去られていたということ、あまり議論されてこなかったということは、この地域の連携をベースに考えてなかったということです。国土の構造が地域連携の積み重ねの上にあるというような視点はなかったということだろうと思います。これはある意味で大きな問題だと、いろんな歪みをもたらしているということです。



九州の地図を空間的な距離ではなく、時間距離に基づいて描いた図です。九州新幹線の発展と同時に随分歪んだ形になってきているということが読み取れるはず。九州、四国の2つの国であれば、国土軸というものが当然最重要課題に出てくるはずだろうという考えに思いをはせた次第でございます。さらに、視点を広げていくと、いろんな地域の連携に思いを巡らしていくはず。九州と四国の話では、かなりの歪みを持った形をして

いるが、中国・四国、この連携を考えてみると、歪みはここにはあまりありません。これは本州の連絡橋が開通した賜物かもしれません。

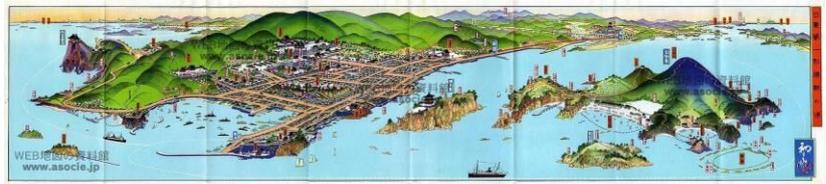
ゲーム理論というものが経済学分野、あるいは土木、私の専門の土木計画学でもあります。この発想は、いろんな地域がこうあった。そうすると、国土全体の最適性というのか構造というのは、まずは1つ1つの地域、そこがしっかりすること。そして連携。まずは2つのいろんなグループ、そこで最適な構造を考えていく、その積み重ねとして、国土全体の、国土像が見えてくる、そういう理論です。個別の連携することの合理性と、全体としての合理性を両方満たすべきだと、こういう発想が普通です。この思想、例えば欧米で、ドイツの国土構造とかアメリカの国土構造見てもこういう連携構造をしているわけですが、日本の国土構造だけ違います。今までの国土計画、国土形成計画、それに今地域の広域地方計画が、議論されていますが、その中で、連携という視点で見たことがなかったんじゃないかなと。これは大きな国土計画上の課題です。九州・四国連携、いろんなパターンがあります。実際に連携する意味はどういうことかと考えていくと、やっぱりなかなか難しい。プロジェクトや何か対象のようなものをみんなと一緒に作り上げていこうという思いがないと、出来上がらないと思います。大きな課題として観光、それから防災、これも大きな課題です。今日のパネルディスカッションでは、議論が大きな課題になってくると思いますが、産業イノベーション、それから、物流、こういう視点も大きな問題だと思います。関西も、いささか焦りをもって、他の地域との連携をどのように行うのかと考えておりました。

その中で出てきたのは、やはり西日本全体で連携していかないといけないということ、先ほどの関西のインフラ強



化を進める会も活動をしておりますので、今日のこの機会を通じてより一層の連携を考える機運を生みたい、あるいは出会いをつくりたいと思っている次第でございます。

その中で、やはり西日本と言いますと、1つの大きな課題は瀬戸内海ということです。西日本でやはり高速道路等のインフラの整備が東日本に比べると進みが遅かったのは、瀬戸内海、これがなかなか障害になっていたということも事実です。逆に瀬戸内海は世界有数の資産でもあります。この瀬戸内海というものを発見した、命名したのは、オランダ人のシーボルトです。西日本の人間から見ればありふれた光景ですが、世界的にも非常に珍しい、そのようにシーボルトが思い、この瀬戸内海を命名し世界に発信しました。それから、戦前にはこの瀬戸内海でクルーズ観光が流行っておりました。吉田初三郎という人が、瀬戸内海のクルーズのためのポスターを作りました。多少デフォルメしています。淡路島と小豆島が同じぐらいの大きさに描いてある。重要な所が大きく描かれている。松山とそれから大分、別府が非常に大きく描かれていました。戦前、観光、その中心がこの瀬戸内にあったということです。この資産をやっぱり有効に利用すること考えていかざるを得ない。これは戦前に使われていたクルーズ船、大阪商船の船です。残念ながら、戦前発展した瀬戸内のクルーズ観光も太平洋戦争や空襲で、沈没しました。それから、まだ復興していません。復興にあたりいろいろ障害があるようですが、これも1つの連携の軸になってくる、そういうふうになっております。



まず日本の構造がいびつな国土構造になっています。そして支配の構造、それからマーケット、特に戦後、東京に一極集中の流れが加速しました。マーケットで決まるということと同時に違う動き、それぞれの土地に根差して地域の振興を考えていかないといけないと思います。土地に根差すとはどういうことか、考えてまいりたいと思います。3つほどサンプルを用意しました。

最初のサンプル、ボルドーの危機が12世紀に生まれました。フランスの土地がイギリス軍に占領される。それまで、ボルドーというのはそれほどワインを一生懸命生産しようかと、そういう機運はなかった。イギリス軍に占領されてから初めて地域の人々が、考え始めたということです。ボルドーが戦後危機を迎えるんですね。今ワインといえば、アメリカのナパ、それから南米、オーストラリア、世界中にいろんなワインが出始めました。土地か品種かという、今のワインの主な流れは、ぶどうの品種によっていろいろ種別されていますが、ボルドーの人たちだけはこだわるんですね。土地だと、品種じゃないと。ボルドーの土地にしかボルドーは生まれません。EUが統合されるときにフランスが最後の最後まで主張した2つの権利があります。1つは選ぶ権利。ほぼ経済は選ぶ権利で動いています。自由に住みたい、好きなものを買いたい、好きなところへ行きたい、そういう選ぶ権利。それと同時に、もう1つ、根ざす権利。その土地に生まれ育つそういう権利もあるんだということです。土地に根ざす権利、これを中心に考えていく必要があるということです。この九州、四国の連携、この地域に

根差して、未来像をどう考えていけばいいのか、我々がどういう目指す権利を考えていけばいいのか、あるいは大分で生まれ育つそのアイデンティティとは一体何なのだろうか、そういうことをスタート時点でいろいろ考えていく必要があるのではないかなと思います。

**※大分県知事-宮崎県知事 オンライン中継**  
(14 頁に記録を掲載)



対面・フェイストゥフェイスと同時にオンライン、我々、2つの世界に住んでいます。ハイブリッドな世界、そういう多面的なイベントができるようになった時代だということです。今日の話の結論は、そこにあります。最後は、会って話をする、友情とか恋愛、あるいは家族の愛は対面あってこそその世界ですが、そのためにはどうしてもインフラが必要になる。ただ、連携というのはそれを超えてもできるところがある。最終的にインフラは作るが、連携はバーチャルの世界で先行的に進めることはいろいろできる時代になってきている。この2つをどう動かしていくのか、という話が大事だということを最後にまとめようと思っています。

先ほどの話をちょっと続けますが、土地に根ざすということの重要性、農林水産業、観光、その次ですね、文化、これは大きいです。文化、これが土地の非常に大きな資源である。この文化の一部は、先ほど言ったオンラインでも先行的にやることは可能です。メタバース等、観光も一部先取的にオンラインの世界で進めることもできるということ。スポーツ、これも基本的には実際に体を動かさないといけません、最近、eスポーツも流行しており、オンラインの世界でスポーツができるようになってきました。2つ目の事例。地域は天草ですが、南蛮の試み。大分の大友宗麟、キリシタン大名として有名になりました。それから松山城にも隠れキリシタンの遺跡が残っている。やはり南蛮の文化というのが、今から450年ぐらい前、その頃に1つの大きな九州、四国の連携としてあったのではないかなというふうに思います。長崎、熊本の話で恐縮ですが、天草に

**長崎と天草地方における潜伏キリシタン関連遺産：崎津集落**



崎津教会があります。教会が世界遺産の対象になったわけではなく、教会の下に昔庄屋があって、そこで踏み絵が行われていました。その鎮魂のために教会が建てられ、隠れキリシタンが世界遺産の対象になりました。隠れキリシタンですから、ほとんど歴史は残っていませんが、地域振興の話を少しお話しします。南蛮を地域振興の1つのテーマとして、天草で起業塾を15年ぐらい行っています。この1期生の女性が、天草更紗という織物の絵柄を復興して、売り出しました。資料が何も残ってないので、偽物だと言われれば偽物ですが、本物と言えば本物。当時、経済産業省の事業に、地域物産に付加価値をつけるプロジェクトがありました。彼女、応募していました。大概は公共団体が応募して当たる事業でした。そんな民間の一女性が応募して当たってしまった。どのような事業の内容かという、一流のポルトガル人15人を集めて物産の評価をしてもらうと。大慌てでポルトガ

ル大使館に直談判し、ついに15人やってきました。映画監督、パティシエ、大学教授も超一流の方や大使も来てくれることになりました。15人のポルトガル人が天草更紗を褒めてくれたらいいが、偽物だと言われたら全部終わり。緊張しました。実際、このメンバーが先ほどの彼女の所へ行き、天草更紗の図柄を見て一言、いいと言ってくれた。これはいいと。ポルトガルにも資料は残ってない。新しく作っても、いい物はいいと、そういうことを言いました。先ほどの世界遺産は、歴史の証拠と一致しているかどうか、それが本物の証明になります。こちらは、証拠は何も残ってないが、それでも本物は本物と言えるか、そういうものを作っていないといけない。



もう1つ事例ですが、京都の祇園町の話です。京都の祇園町、一番左の上が、歌舞練場、学校です。舞妓芸妓が、ここで勉強しています。16で来て、毎日毎日勉強が大変です。朝から晩まで勉強、芸能を勉強するんですね、芸を。右上が、お茶屋さんです。いわばプロデューサーです。演出家です。一见さんお断りは頑なに守っています。右下は仕出し屋さん。料理作っています。作った料理をこのお茶屋さんに持って行く。お茶屋さんの女将が、こういう風になりたい、準備してくれと言った料理を作っています。



1番左下が、置屋さんです。舞妓芸妓、ここで勉強し、ここに住んでいます。置屋のお母さんがお金を出します。これはもう完全に分業のシステムで動いています。祇園町全体としておもてなしということを実現しています。

京都の人間から言えば、おもてなしと言うのはちょっと言葉が悪いですが、表なしですから、裏ばかりという、分かりやすい言葉です。祇園町は、この一见さんお断りというルールをちゃんと守っています。一见さんお断りというのは、誰かの紹介で来て、楽しく遊んで、帰り際に女将さんがお上手ですね、次回も来てね、と言われたら、メンバーということです。褒めてお客が喜んでくれたらおもてなしという、ルールで動いているんです。

この大分の地、あるいは九州、四国が連携するには何かやっぱり価値があるから動くので、その価値というのが本物かどうかというのを作っていないといけない。これを英語ではオーセンティシティというんですが、難しいです。本物と言う意味です。先ほどの天草の例、それからこの祇園の例もそうですが、本物が何かということを定義、

**オーセンティシティ**

- 正統性 legitimacy  
アイデンティティの源泉
- 批判的弁証法  
ネガティブリスト(何をしてはいけないのか)に関する合意形成 黒船

と言われると困ります。祇園町が将来どうなったらいいかなんて誰も言えない。色々動かしていくうちに、ダメなものはやっぱりダメと。残っていったものが本物になっていく。天草に来てくれたポルトガルの先生が同じことを言いました、例えばディズニーランド、全部コピーです。元の話が別にあるわけで、それをウォルト・ディズニーが偉大なコピーを生み出していった。しかし、例えば100年続いたら、100年後のディズニーランド、立派な本物になっている、そんなものだということです。

本物とは何かというのはものすごく難しいけども、やっではないことというのは人間すぐ分かる。

その中で、やってはいけないことをルールとして貯めていく、蓄積していく、そういう試みだろうということです。インターネット、SNSではさらにそれを先端的に先に動かしているかも知れません。

最後、この私のタイトル、来し方行く末という、この行く末、最後15分、皆さんと一緒に考えていきたいと思います。

今、日本は明治維新から158年ぐらいが経ちました。明治維新が始まる前、日本はどんなのだったか。極東の小さな小さな国でした。世界地図から消されるくらいの、輸出するものもほとんど何もありませんでした。そういう小さな国からスタートしてきました。明治維新から今までの折り返し点がどこかというと、太平洋戦争が終わったその辺りがちょうど折り返し地点です。

こう見ると、明治から太平洋戦争までの時間がどれだけ短かったのか、あるいは戦後と言われる時間がどれだけ長いのかということがよくわかると思います。NHKで放送している、坂の上の雲という、これは松山を舞台にして描かれた司馬遼太郎の小説です。坂の上の雲というのは、明治の日本人の気質をうまいこと表現しています。明治時代もちろん軋轢はありましたが、総じて言えば、明治の人間は楽観的でした。坂がずっと続いていて、その坂の上の頂上に雲がある、浮かんでいるその雲を見て、それを目指して、闇雲にというのか、喜び勇んでやっぱり明治の人たちは坂を登っていったんだと。そういう思いで司馬遼太郎はこの明治の気質を坂の上の雲と、こういう言葉で表したということです。

ところが、不幸な太平洋戦争が起こりました。私は昭和28年生まれで、日本が主権国家として独立を回復した次の年です。校長先生が、入学式の祝辞で言ったのは、君たちは日本が独立して生まれた最初の子供たちだと、まず体を鍛えろと、それが第一、そして勉強するということを言いました。その言葉を聞いて、小さいながらも私は感動し、頑張らないといけないと思いました。ハーバード大学の先生でジョン・ダワーという方が、マッカーサーの従軍記者として日本に来た。その時のことを克明に描いています。ダワーは日本にやってきて感激したんですね。大概、敗戦国は打ちひしがれて、虚無感や暴動を起こしたりしがちなのですが、やっぱり日本人は違いました。変わり身も早いとは言っていましたが、民主主義が発展する、それからインフラが整備されていく、豊かになっていく、そういう希望を持っていたという。敗北を抱きしめながらも、日本人はこの民主主義の発展とインフラ、国が豊かになる、この夢は捨てなかったということを書いています。その中でいろんなものが生まれてきました。これは田中角栄さんの日本列島改造論。その新幹線鉄道網も彼の案ですが、これは豊予海峡を繋げて書いてある。こういう構想がこう描かれたのです。当時、昭和30年代にこの全国の高速道路網も描かれました。これは終戦直後の



### 国民の合意形成

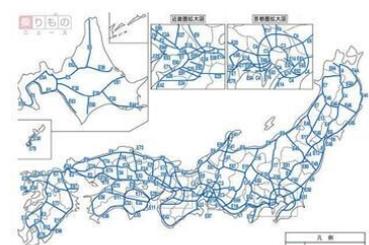
### 民主主義の発展

### インフラの整備

### 全国新幹線鉄道網 (田中角栄:日本列島改造論)



### 全国高速道路網



話で、戦後150年、160年経ったこの次の世界、これを今から考えていかないといけないということです。

さらに、3番目の折り返し点を考えていく必要があるということ。やはり我々に残された大きな問題は、より良い社会とは何かという問題です。それを描くことは、先ほど祇園町の話をしましたけれども、なかなか難しいですが、ただ、言えることは、価値観が多様化した。それから、ライフスタイルも多様化している。家族のパターン、両親と子供で構成されているような家族も25%程度です。圧倒的にほかのパターンが増えているわけです。シングルの人々多いですね。夫婦だけの人もある。いろんなパターンがある。それから、人生100年時代と言います。長くなった人生を元気にどう過ごしていくか、それでどういう日本の像が描けるかということが課題だと思います。

都市の将来、これを最後の図にしたいと思います。我々は、コロナを経験しました。こんなにオンラインが急速に普及するとは夢にも思っていませんでした。世界中がオンラインで繋がるようになりました。コロナの時代は、Eコマースとかテレワーク、これが普及するのかなと思いました。日本は世界に比べるとテレワークが少ないかもしれませんが、働き方のいろんなパターンが選択できるような時代になってきました。極論ですが、Eコマースとかテレワ

ークができるんだったら、この都市、何のために存在するのか、何のために人はこの地域を行ったり来たりするのか、これを考える必要があります。物流、これは必要です。物流は今でも四国を經由フェリーで九州に渡っている物流が大きな幹線になっていますけれども、ここにインフラができたらもっともって効率化が達成できる。ドライバー不足と言われているこの時代、その物流の効率化はどうしても必要だということですが、人も動きます。1日24時間、これは限られています。いくら長生きするようになったところで、1日24時間は変わらない。いろんなアウトソーシングで、1日の時間の使い方を効率化できるようになりましたが、自分の時間を使わないとどうしようもないことがあります。人に任せられないこと。それが睡眠。寝るのは自分が寝ないとどうしようもない。食事、勉強することも人に代わってやってもらわねばいけません。学校で勉強すること以外に好きなことをしたい場合には、自分の時間を使わないとダメだと。それから、遊ぶこと、レジャー、人間が人間らしく生きていくためにはこういう自分の時間を使って活動しないといけない部分がある。オンラインに全てを委ねるわけにはいけません。人間が自分の体を使って動いてやらないといけない。そういう可能性を広げる、それが高速交通体系だということ。その中の1つが新幹線だということです。

インフラとそれからの整備、それからこのよりよい社会、どのようにしていけばいいのか、それを一緒に考えていく機会をどんどん作っていきなすと思っております。以上で、私の拙い話ですけれども、終わりにしたいと思います。

ご清聴どうもありがとうございました。

**都市の将来**

- Eコマース テレワーク
- 都市は何のために存在するか
- アウトソーシング不可能な活動  
睡眠、学習、レジャー



## ■大分県-宮崎県 オンライン中継

同日に宮崎市で開催された東九州新幹線の整備機運を高めるシンポジウム会場と、本県のシンポジウム会場をオンラインでつなぎ、宮崎県の河野俊嗣知事と意見交換を行った。



### [大分県 佐藤知事]

河野知事には東九州新幹線鉄道建設促進期成会の会長、そして九州地方知事会の会長として、整備計画路線への格上げに向け、国への要望の先頭に立って取り組んでいただいておりますことに感謝申し上げます。

新幹線などの広域交通ネットワークは人や物の流れを呼び込み、地方創生の鍵となり、整備されると九州のみならず日本全体の国力強化にもつながるため、大分県は重要施策の1つとして推進しております。こうした中、実現に向けてはエリア全体の理解促進や機運醸成が何より大事となるため、宮崎県と大分県が連携しながら取り組んでいくことが重要になると考えています。

こちらでもシンポジウムを開催していますが、宮崎県のシンポジウムとも連携し、積極的な取り組みを進めていきたいと思っておりますので、何卒よろしく願いいたします。本日はお時間をいただき、ありがとうございました。

### [宮崎県 河野知事]

佐藤知事、ありがとうございます。期成会の同志ということで、いつも力強く応援をいただいておりますことに感謝を申し上げます。

来週も、国交省と一緒に参りまして、東九州新幹線の整備実現に向けた要望を行うことにしておりますので、よろしく願います。また、大分でのシンポジウムには、本県の田中政策調整監に加えて、愛媛県からもパネリストとして参加されていると伺っており、いわば四国とこの九州を結びつけるという構想を力強く進めていただいているところであります。佐藤知事は特に、豊予海峡を何とかして結ぶんだということを全国知事会の場でも強くアピールをいただいておりますので、このような佐藤知事のリーダーシップのもとで、しっかり四国との連携、そしてこの東九州新幹線の実現に向けてこれからも力を尽くしていきたいと思っております。よろしく願います。

## ■ 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、工学部建築学科 教授	吉村 充功
パネリスト:	基調講演講師	小林 潔司
	一般社団法人九州経済連合会 常務理事	田中 徹
	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
	愛媛県 伊方町長	高門 清彦
	大分県知事	佐藤 樹一郎

#### 【吉村副学長】

ここから後半戦ということで、コーディネート進めていきます。前半に基調講演で京都大学小林先生から非常に示唆に富むお話をいただきながら、私もこの連携が重要なキーワードになりつつ聞いていました。ただ、この連携というのも我々九州、四国にいる人間から見ている連携と日本全体での立ち位置と、関西や関東、中央の方から見ている立ち位置とか、全く違うのだと。我々の当たり前が世間の当たり前じゃないということを意識しながら、一方で、歴史やまさに我々のアイデンティティ、これをどういうふうに考えていくのか、というのは、こういう広域交通をつないでいく上でもすごく大事だなと。その上で、広域交通ネットワークを、非常に大切な話ではありますが、やはりつなぐことだけが決して目的ではない。あくまで手段であって、やはり我々の地域、国土をどうしていくのかというところをしっかりと議論していく必要があるなというふうに思ったところです。それを踏まえて50分程度の議論ができればと思います。



お配りしているパンフレットですが、これは大分県で昨年度取りまとめた広域交通ネットワーク構想の様々な効果、また一方で課題をまとめた資料です。大分県から見た場合に、広域交通ネットワーク、未完部分で言うと、東九州新幹線ルートとの議論は、大分県でも日豊本線ルート、久大本線ルート、宮崎の方でも新八代ルート等、いろんな議論が巻き起こっております。いずれにしても、東九州新幹線、また四国とつなぐということで、四国内では関西からの四国新幹線構想、さらには、四国と九州を結ぶ豊予海峡ルート、これは橋梁またはトンネルという中で道路と新幹線という構想がある。さらには、熊本と結ぶ中九州横断道路、これは整備が進んでおり、TSMCとの絡みもあって今後加速されていく。こういうものがネ



#### 大分県広域交通ネットワーク研究会 論点整理 (報告書:昨年2月)

##### I 地域経済・人流への影響

①都市圏、消費性向 ②企業立地、産業集積 ③農林水産物の生産 ④観光 ⑤コスト、財政負担

##### II 地域づくり・まちづくりへの影響

①生活圏 ②防災、リダンダンシーの確保 ③競合交通、並行在来線 ④次世代モビリティ

##### III 物流への影響

①物流拠点、サプライチェーン ②時間、距離の短縮 ③環境(カーボンニュートラル)

##### IV 技術的な課題

①地質、断層 ②トンネル、橋りょう

##### V 機運醸成

①国民、県民の合意形成 ②関係機関との連携

ネットワークとしてある中で、様々な論点があるだろうことをここで書いています。

このパンフレットを作っていただく前に、私も入っておりましたが、知事が大分県広域交通ネットワーク研究会というものを一昨年作り、半年ほど議論を重ね、前の国交省国土審議会の会長でいらっしやった名古屋都市センター長の奥野先生に座長になっていただいて、論点を整理しております。大分県のホームページにも掲載されていますので詳細はそちらをご覧ください。

パンフレットに書いているように、経済、人流、また地域づくり、まちづくり、物流、技術的な課題、機運醸成ということについて、様々な効果と課題も含めて整理しております。この中で、日本全体としてどういう視点があるか、また西日本、関西を含めて、関西、中国、四国、九州の西日本の視点でどうか、さらには九州や四国のブロック単位でどうか、また大分県や宮崎県、愛媛県のように県単位でどうかというふうに、色々なレベルで効果や課題をまとめて、今後、議論を重ねていかなければいけないんじゃないかというような論点整理をした中でのシンポジウム開催です。

テーマとして、広域ネットワークを進めていく上での1つ目のテーマは「どのような視点で取り組むべきか」。先ほど、いろんな視点がある中で、特に大事だということをそれぞれの立場からお話いただきます。2つ目のテーマは、「どのように連携をしていくか」というところをお話いただければと思っています。まずは1つ目のテーマについて、自己紹介も兼ねて順番にお願いします。

## テーマ1:

### 九州・四国の広域交通ネットワークの実現に向けて、どのような視点から取り組むべきか



#### 【小林教授】

先ほどの話とも関連しますが、まず国土構造といいますか、その中に九州・四国の連携をどう位置づけるのか。国土形成計画、その下の広域地方計画の策定がもう間もなくということまで来ていますが、私は近畿、関西をまとめる委員長を仰せつかっています。四国は四国、中国は中国、九州は九州、別々です。一緒に何か議論することはほとんどやったことがない。連携の中間段階がない。色々なレベルの連携に積み重なって国土が出来るというのが欧米の発想だが、日本は、やはり一極集中の法体系になっている。広域地方計画をつくろうという段階で連携の議論を行なっても手遅れで、日ごろからきちっと議論はしなければならない。そういう機運を作り上げ、意識しないと、国全体の話になかなか結びついていかないと思います。

2番目の課題です。これは特に豊予海峡の話になってくると、実施主体をどうすればいいのか、誰が音頭を取ればいいのか、どんな事業スキームでやればいいのか、これが問題になってくる。誰が事業主体なのか。しかも、この県域を越える話で、国が行なってくれるのかということ、なかなかすぐには思い浮かばない。組織的、制度的イノベーションを研究していかないといけない。山陰自動車道で豊岡から宮津までの実施主体がなかなか見つからなかった。京都府の道路公社が引き受けてく

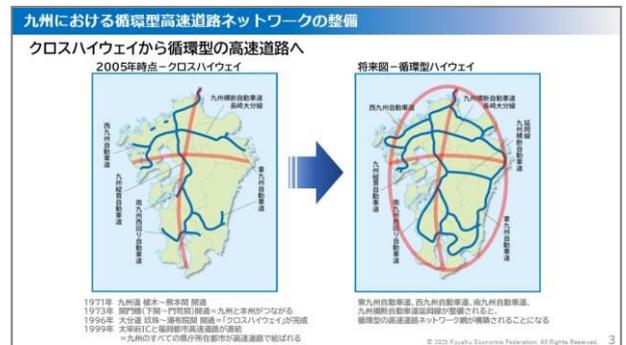
れましたが、それでも豊岡との県境をつなぐのは非常に難しかった。色々研究を積み重ねていかないといけないなというふうに思っております。



**【田中常務理事】**

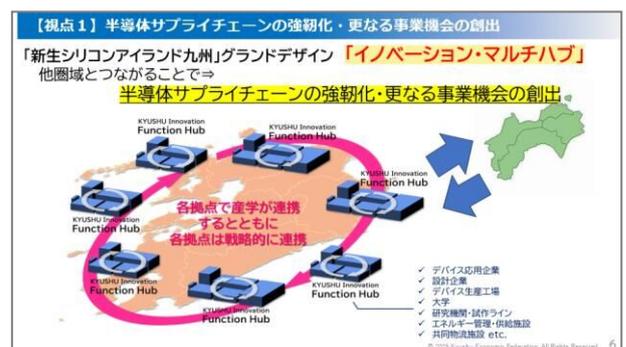
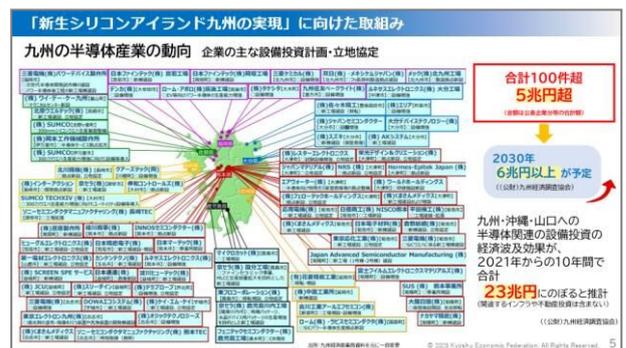
九州経済連合会の田中と申します。経済団体の目線で、九経連の取り組みも交えながらお話をさせていただきたいと思えます。

まず、九経連の紹介です。ご存じの通り、九州経済界の意見を取りまとめ、その実現を図るといこと、九州経済の活性化を通じて日本経済の発展に寄与するという目的で色々な事業を取り組んでいます。九州から日本を動かすということを旗印に、経済界だけではなくて産学官、一体となって、インフラ整備、産業振興、アジアとの交流、そういった事業に取り組んでいます。



今までの取り組みとしては、まず、九州の中に十の字、クロスハイウェイを整備することからスタートし、将来的に、十の字をまるで囲むような循環型を目指して、いろんな要望活動を取り組んできました。1番始めは、1971年、熊本と植木間で高速道路が開通してから50年。ようやく将来図に近づき、大体9割方完成しつつある。50年をかけて、こういった状況になってきている。

今日のテーマ、どのような視点から取り組むべきかということです。ご承知の通り、半導体の話が非常に盛り上がっています。九経連が取り組む重点戦略として新生シリコンアイランド九州の実現というものを掲げています。TSMCが熊本にでき、半導体関連産業の九州への設備投資は、2021年からの3年間で5兆円を超えています。さらなる投資予定もあり、先月発表された九経調の調査によると、その経済効果は10年間で23兆円という推計をされています。細かくて見えないくらい、企業の設備投資計画、それから立地協定が出ている。こういうことを踏まえて昨年6月に、九経連を含む4つの経済団体と九州地方知事会で構成します九州地域戦略会議で、この新生シリコンアイランド九州のグランドデザインを決定しま



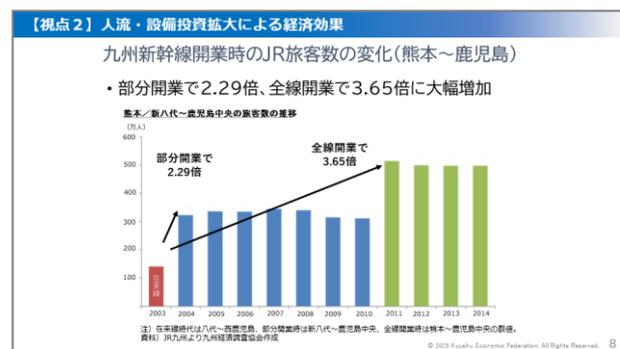
した。このグランドデザインでは、熊本に半導体の製造工場を作るということだけではなく、各地に研究開発拠点、それから大学などが集積する産業拠点をポンチ絵に書いていますように、九州各地に多極的に整備をしていく。戦略的に連携をすると。イノベーションマルチハブを考えています。拠点の連携ということで、まず九州の中をどうつないでいくか、発展的に圏域を超えてつながっていくということで、半導体サプライチェーンの強靱化、それから圏域を超えた双方の地域でさらなる事業機会、ビジネスチャンスの創出につながるというふうに考えています。これを日本全体で見えていくと、やはり半導体サプライチェーン強靱化で日本の経済安全保障、これに貢献し他圏域とつながっていくのではないかなというふうに思います。

2つ目の視点です。人流設備投資拡大による経済効果という視点です。

九州新幹線鹿児島ルート、西九州ルートの開業前後の状況を見ていきたいと思いますが、まずは人流です。福岡、熊本、鹿児島を到着地として出発地から交流人口の変化を開業前後で比較した表になっています。新幹線開通によって明らかに関西、中国、四国からの流入が増加しているというのがお分かりいただけるかと思えます。特に終着の鹿児島では、関西地方から271%というふうに大きく伸び、同じく中国、四国地方もやはり200%超の伸びになっている。新幹線が開業すると、観光ビジネスの潜在需要を掘り起こし、交流促進に大きく貢献をするということが明確になるかというふうに思います。鹿児島に

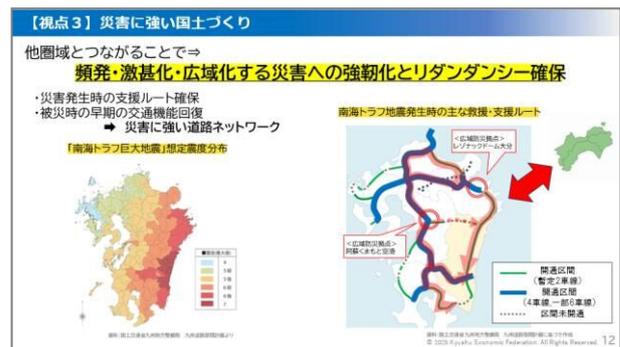
至るまでに1度部分開業して全線開業しました。部分開業でも非常に人が増えています。全線開業ではさらに増えると。一時期、スロー効果、要は、博多から鹿児島を考えますと、熊本は途中の駅なので、人が減るのではないかというような話もありましたが、バスも含めて非常に人流が増えたという状況になっているという事実がございます。

次、設備投資の話です。左上が西鹿児島駅で、現状、鹿児島中央駅ということで右下になっていますが、非常に大きな商業施設ができて発展しているのがわかると思います。新八代駅も非常に新しいものになりました。これは長崎です。西九州新幹線長崎駅が左上にあります。比較的大きな駅ではありましたが、さらに大きな商業施設、ホテル等が立っています。右上には長崎スタジアムシティが出来ています。右下、新大村駅も新たにできています。



都市開発それから駅前開発関連投資が活発化したことによって西九州新幹線開業1周年の影響ということによると、設備投資による佐賀県、長崎県への経済波及効果の合計は、1次、2次波及を含めると約1736億円。比較対象がなくイメージしづらいと思いますが、北陸新幹線、敦賀が開業したときに人が増えたことによって得られる経済波及効果が、300億円というぐらい。今回出ている数字は、人流は含んでいません。なので、設備投資が入るということで非常に大きな経済波及効果につながるということがお分かりになると思います。

最後です。他の方からも色々お話があると思いますが、やはり他圏域と繋がるということで、頻発、激甚化、広域化する災害への強靱化、それとリダンダンシー確保、リダンダンシーというのは最小限プラスアルファ、これで対策手段を持つということです。こういった確保につながっていくということが他圏域とつながることのメリット、視点であろうと思っています。



**【田中政策調整監】**

宮崎県庁の田中と申します。昨年度に引き続きお招きいただきまして、ありがとうございます。先ほど知事同士のやり取りでもありまして、昨年の4月から当県が九州地方知事会の会長県となっております。九経連とも共同して、地域戦略会議の共同議長県として、私も県庁職員のスタッフも含めて、より九州というか広域的な視点で物事を考えるということを意識づけられたかなと思っています。

私からは、視点として2つ提供したいと思います。物流と災害対応についてです。イメージで言うと、出す方と入方ということになるかと思っています。

1つ目は物流の関係です。宮崎県は大分の隣の県ですけれども、基幹産業は農畜産業でございます。令和5年の農業産出額で全国6位となっております、全国有数の食料供給基地となっておりますが、この役割をその根幹で支えているのは、近畿、中部、首都圏といった三大都市圏に向けたトラックによる長距離輸送です。令和3年度の数字ですが、本県の農畜産物の約98%がトラックによる長距離輸送ということで、特に近畿から遠方に限っても7割強がトラック輸送となっております。トラックによる長距離輸送に大きく依存しているという状況です。昨今の慢性的なトラックドライバーの不足、あるいは物流の2024年問題というのは、ニュースでもたびたび目にしたことがあるかと思えます。ドライバーの労働時間の規制の強化というのが始まっており、三大都市圏にこれまでと同じようにトラック輸送で継続的に実施していくというのは難しい状況です。こうした中で、従来は、博多、小倉を通過して山口県を結ぶ関門橋を利用するルートが使われていましたが、労働時間の短縮、輸送

の効率化に寄与するという事で、宮崎から東九州自動車道を通って大分の港まで運び、四国までフェリーを活用する、こういった利用も増えているという事を聞いています。全部を宮崎から大分に運ぶわけではなく、県としても宮崎の港からフェリーとかRORO船を活用し、いわゆるモーダルシフトというのを推進していますが、天候による欠航、積載台数の制限などがあり、トラックがすべて宮崎の港の船に乗船できないというケースがあります。そのときに大分から四国を経由するという代替輸送があるということは心強さも感じているところです。ルートを選択肢が増えるということは、物流の効率の最適化に寄与するという事のほかに、災害や、海であれば時化とかもあるんですが、高速道路の不通といった運行上のリスク軽減にもつながると考えております。私もインターネットでモノを買う事がよくありますが、現代社会、私たちの生活は高度な物流に支えられています。物流の途絶というのは、今簡単に届くものが届かなくなり、社会活動に大きな影響を及ぼすものです。そういった意味でも、九州と四国をつなぐルート、大変重要になるものと考えています。

2つ目の災害の視点については、何人かの方からもご発言ありましたが、一昨日も宮崎、大分で地震がございました。夏の地震とも、震源地も近く、改めて南海トラフ巨大地震の対策を急ぐ必要があるという認識をしたところです。昨年夏の地震では、南海トラフ地震臨時情報というのも初めて発表されて、どうしたらいいのかと不安もあり、宮崎においては、ちょうどお盆の時期で観光の書き入れ時にキャンセルも発生したりと様々な影響があったところです。行政として、こういった地震に対応する訓練を、令和5年度から大分県、熊本県と合同で広域応援訓練を行っております。そしてまた、昨年の11月には、この3県に加えまして九州、山口9県が参加をして広域連携訓練というのを実施したところです。南海トラフ地震が起こった際には、宮崎県だけでなく、大分県も重点受援県、支援を受ける県になることとなります。そういった意味で、九州の他の県と連携をしながら被災状況というのを他県に伝えて支援を受ける体制を構築していく必要がございます。こうした行政職員同士の連携も当然重要ですが、やはり避難所への物資が届く届かないというのは県民の皆様にとって大事なことになるかと思えます。そこについても、震度6強以上の地震があったり、津波警報が発令された時には、熊本や佐賀など西側の県から九州の東側に向けて九州東進作戦という道路啓開作戦を実施する、そして様々な拠点に最低1車線の道路を、短時間で確保しようという計画がございます。

能登半島地震においては、半島という地理的な制約がありネットワークが限られたので、初動による被災状況の把握、復旧への対応がなかなか難しかったという反省があったと思います。今、九州東進作戦というのがありますが、陸路からのアクセスが困難となった場合に備えて、今後は海路とか空路によるアクセスルートというのも必要なのではないかなという様な事を訓練の中で課題として洗い出しをしているところでございます。こういった大規模災害における広域応援の受援の実効性を担保する、このためにも、基盤となる広域交通ネットワーク、先ほどリダンダンシーとありましたが、耐災害性といったものの確保というのは不可欠になります。

今ご紹介したのは九州の中の話ですけれども、九州自体が何らか支援を受けなければならない時には、本州、四国からの支援というのも当然必要になってまいります。こういった意味において、九州四国ルートも含めて、災害に強いネットワークの構築を進めていくということが必要なのではないかと私たちは考えております。



**【山名部長】**

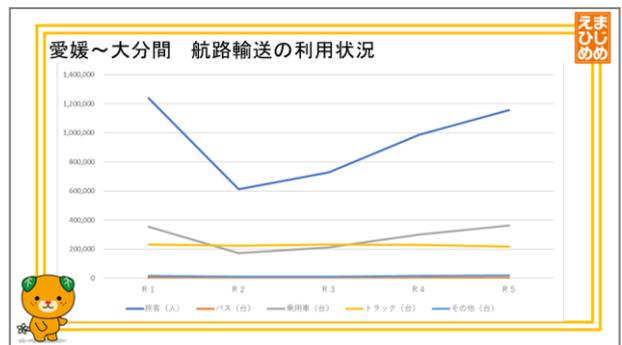
本日はお招きいただきまして、ありがとうございます。愛媛県で企画振興部長をさせていただいております、山名と申します。

どのような視点から取り組むべきかというところで、愛媛県側からは、災害関係については、高門町長さんが後ほどお話されると思いますので、主に物流に関して1つ視点をご提案させていただきたいと思っております。

これは、豊予海峡ルート推進協議会という、九州、四国、中国、7県で構成されている、その協議会で作っているパンフレットにずっと載せている地図でございます。山陽のルートとは並行してもう1つ国土の軸を作ろうという、そういう構想の図でございます。

昨年の10月に松山市において、愛媛・大分交流会議というのを開催させていただきまして、佐藤知事におかれましては、お忙しい中、わざわざ松山までお越しいただきまして、ありがとうございます。小林先生の先ほどの講演にもお話が出ました、坂の上の雲をテーマにした、坂の上の雲ミュージアムというのが愛媛県庁のすぐ近くにございまして、ここで愛媛県の中村知事と佐藤知事とで意見交換をさせていただきました。その時にも佐藤知事の方から広域交通のネットワークについて熱く語っていただきまして、中村知事の方からは、豊予海峡ルートの構想の取り組みについて、これからの日本の国際競争力を維持して発展させるために、産業政策の一環のインフラ整備として道路、鉄道をどのように位置づけてネットワーク化していくか、これは非常に重要だというような発言をさせていただいたところでございます。

四国は、ご案内の通り、四国新幹線の誘致も同時並行で機運醸成に努めているところで、並行して、広域交通ネットワークというのは四国側でも非常に注目が高まっているところでございます。ざっくりした絵ですが、大分と愛媛の間にフェリー航路が3社4航路ございます。航路は八幡浜-臼杵、八幡浜-別府、三崎-佐賀関がございます。いずれもフェリー航路ですが、この上のV字型になっている青い線が、これがフェリー航路の旅客の推移でございます、令和2年にコロナでぐっと落ちましたけども、ほぼコロナ前の水準まで戻りつつあるということで、人流は年間大体120万人ぐらいの行き来がございます。下の方に、横ばいのオレンジの線があると思いますが、これがトラックでございます。これもうほとんど物流のトラックですが、年間大体22万台行き来しております。これ1日平均で単純に割ると1日あたり602台、大分と愛媛



の間のトラックが行き来しているということで、これ横ばいで、伸びてないじゃないかとおっしゃるかもしれませんが、これも航路のキャパほぼいっぱいです。これ以上増やそうと思うと、フェリー航路の便数を増やしていただくしかないというぐらい、ここは非常に物流で使われております。

愛媛の経済規模からしてこれだけの物流があるかというところではなくて、先ほど宮崎県の田中様の方からお話ございましたように、南九州、大分の貨物が、四国を通過して関西方面に運ばれていると、その非常に大きなルートになっているというのが現状でございます。プラス、グレーの線が乗用車で、これは基本的にはビジネス、出張関係もありますが、観光が伸びてきておまして、令和4年、5年、コロナ回復後、コロナ前の水準をもう少しで超えるということまで来ておまして、やはりこれから観光の人流と乗用車の行き来が伸びしろがあるんじゃないかと考えているところでございます。

令和3年度愛媛県発着産品別貨物流動量(令和5年11月四国運輸局)

品名	愛媛県発				愛媛県着			
	鉄道	自動車	海運	計	鉄道	自動車	海運	計
農産品	183	0	154	1.1%	544	0	616	4.0%
林産品	147	89	213	1.5%	69	483	539	3.4%
鉱産品	82	1,129	1,211	8.0%	58	3,119	3,177	20.2%
畜産・機械工業品	327	1,244	1,652	12.4%	476	3,352	4,028	25.7%
化学工業品	717	4,959	5,694	41.2%	900	2,791	3,592	22.9%
軽工業品	1,219	1,194	2,413	17.5%	1,079	76	1,155	7.3%
消費財	1,999	79	2,078	15.3%	274	0	274	1.8%
雑貨品	709	1,120	1,829	13.3%	1,012	1,190	2,202	14.0%
その他	189	0	189	1.4%	189	0	189	1.2%
計	5,531	10,068	15,601	100%	10,444	4,308	15,692	100%
割合	35.3%	68.2%	73.0%		64.7%	31.8%	27.0%	

品名	愛媛県→九州				九州→愛媛			
	鉄道	自動車	海運	計	鉄道	自動車	海運	計
農産品	21	0	21	0.0%	56	53	109	4.0%
林産品	20	23	43	1.5%	0	321	321	2.1%
鉱産品	0	308	308	0.5%	0	942	942	6.0%
畜産・機械工業品	64	81	145	0.9%	17	439	456	2.9%
化学工業品	39	2,142	2,181	6.7%	4	424	428	2.8%
軽工業品	138	161	299	1.9%	148	5	153	1.0%
消費財	0	24	24	0.0%	0	0	0	0.0%
雑貨品	2	192	194	0.0%	174	111	285	1.8%
その他	4	0	4	0.0%	13	0	13	0.0%
計	258	2,601	2,859	18.8%	312	999	2,024	13.0%
割合	0.1%	10.0%	18.3%		1.0%	23.1%	12.8%	

細かい図ですが、上が愛媛県発の荷物、左側が愛媛から県外に出る荷物、右側が愛媛県に入ってくる荷物、全国に対しての貨物でございます。これに対して、下の表が愛媛から九州向けに出る貨物、九州から愛媛に入ってくる貨物。これで見ましても、愛媛の経済だけで考えても、愛媛県から全国に出る荷物のうちの約23%は九州向けに貨物が出ていくと。九州から愛媛の方には、愛媛全体の物流の中の17%ぐらいが九州から来ているということで、かなりの割合で、愛媛と九州との間での物流に使われているということがこの数値を見ても単純にわかるわけでございます。

これがフェリーではなくてシームレスに道路または橋でつながるといことになりまして、まだまだ伸びしろあるんじゃないかと考えておまして、なおかつ、観光に関してはもっともっとこれから伸びしろがあると思っております。

それともう1つ、四国内で申し上げますと、今、大洲から八幡浜へ向けて、高規格の道路を国直轄で作っているところでございます。大体半分ぐらい完成していて、残り半分、毎年国に要望しております。これができますと、高速道路の大洲インターから八幡浜まで下に降りずに高規格の道路を通過して、そのままメロディーラインで伊方町の三崎港まで行って、そこから一時間で佐賀関まで来られるということで、かなり車で移動するときの利便性が向上する。なおかつ、南の方に参りますと、今の宇和島の南に津島というところがあるんですが、津島まで高松からずっと高速道路が来ております。そこから南も事業化されておりますけれども、高知の宿毛に向けて高速道路の工事が進んでおります。これが高知県側も、四万十市までは高速道路で来ていますので、あと四万十市から宿毛の間がつながりますと、これ高知県の高知市から南側の方々が九州に行くのに劇的に近くなる、ということで、愛媛だけではなくて高知県にもかなり恩恵のあるルートができると思っております、これからテーマ2のところでもお話ししますが、また機運醸成のためには、そうやって近隣の県にも呼びかけて機運を高めていく必要があるんじゃないかなと思っております。



あるいは大分港に避難せよということがございます。ただ、ここでよく住民の方から疑問を出されるのが、幅が狭い半島でございますので、陸路避難をする場合に発電所のすぐ近くを通過して避難をしなければならない、発電所を見ながら避難をしなければならない、原発災害の時にそういったことが本当に可能なのかっていうところを指摘されてございます。

もう少し根元で通行不能になった場合、これは主に船を利用して、あるいはヘリコプターを利用して避難をする。この細長い半島にヘリコプターの離発着地点を41カ所設けました。まだまだ作っていきたい。この半島、55の集落に分散して住んでいるんです。もっとまとまって住んでくれれば避難も簡単なんですけれども、浦々に、本当に小さいところでは3軒から5軒、大きいところでも300から500軒程度の人家が集まって集落をなしている。それがまとまって伊方町を形成しているというところがございます。ヘリコプター、船を使って避難をする。ただ、これもこの図を見ていただいたら分かると思うんですが、船で愛媛県に逃げようとする、これも原発の沖を通過して、原発を見ながら避難をしなければならないというジレンマがございます。避難するときは海上の放射線を測定していただくということ、ようやく国の方でやっていただくということになりましたけれども、いろんな試行錯誤をしながら、大分の皆さんには本当にお世話になりますけれども、これだけの大分の市町村が我々を受け入れてくれるよということをお願いしており、本当にありがたく思っております。繰り返しますけれども、あつてはならない原子力発電所の災害時に対応した避難のシミュレーションというのは、年々これは新しくしながら試行錯誤を繰り返していっているという状況でございます。



まさに、我々にとっては、もうあのトンネルだけでもいい、1日でも早く抜いてもらいたい、それだけ本当に住民の命がかかっているんだというのが、この豊予海峡のルート、14キロのトンネルまたは橋梁、是非1日も早く実現をさせたい、させていただきたい。切実な、小さな町の願いでございます。

そして、それだけではなくて、一昨日も宮崎で地震がございました。愛媛でも去年の4月に震度6弱の地震がございましたし、もっとさかのぼりますと、西日本豪雨が平成30年にございました。たくさんの方がお亡くなりになりました。九州では熊本の地震もございました。お互い、そういった災害、大きな災害の場合にもこのルート確立しておくというのは非常に大事なことで、もうこれは皆さんが言われている通りだと思いますが、小さな町の町長としても、切実な思いでこれの実現にかけていきたいと思っております。佐藤知事には、本当に市長の時代から、熱心にこうやって我々を引っ張っていただいておりますことを感謝申し上げたいと思っております。以上でございます。

### 【佐藤知事】

災害に強い国土づくりという点では、先ほど小林先生が関西のインフラ強化を進める会のお話をされましたが、そこでお話ししたのは、東京と大阪が約1時間で結ばれる中、現在の首都機能は東京に一極集中しています。南海トラフ地震にも備えないといけませんが、首都圏の直下型地震が起こると首都機能が壊滅してしまう。



したがって、1時間で結ばれる前に東京と大阪で首都機能の役割分担やバックアップ機能をしっかりと関西に作ってもらうことが何より大事ではないでしょうか。そして、西日本の私たちにとっては、そこにつながるルートがやはり2つ必要ではないでしょうかというお話をさせていただきました。1つのルートが山陽新幹線と山陽自動車道。もう1つが大阪から岡山、高松、松山と四国と豊予海峡を通過して大分に入ってくるルート。このルートを整備することにより、日本全体として災害に強い国土を形成していく。先ほど高門町長がお話をされましたが、豊予海峡の道路は豊後伊予連絡道路と言います。これができることにより、お互いに有事のときに迅速な被災地の支援が可能になります。今、避難訓練も行っていますが、船の場合はいざという時に港湾施設が本当に使えるかどうか分からないわけです。そういう時に陸路でお互いに行き来ができることは大変重要なことだと考えています。

2つ目の競争力の強化という点では、先ほど田中常務理事がお話をされましたが、中九州横断道路には、TSMCがある場所から、大分ではジャパンセミコンダクターやソニーのシーモセンサー、宮崎の方でも、多くの半導体企業が立地しています。そして、四国の住友化学やフジボウなどにつながることで、半導体ベルトが九州から四国へ広がっていき、産業の競争力強化に大きくつながることが期待できると考えています。

最後に、先ほど山名部長が「1日にトラック600台往来がある」という話をされましたが、今、14キロの豊予海峡のフェリー代が大型トラックは片道2万円、普通乗用車は1万円です。その料金をそのまま通行料として徴収できるとした場合、おそらく豊予海峡をつなぐだけで5000億円ぐらいにつながりますが、この費用が10数年で回収できてメンテナンスもできてしまうというぐらいにB/Cが実は非常に高いルートになっています。B/Cは必ず工事をするにあたり、特に公共事業の時には重視されまして、見直しもされておりますが、社会的割引率4%で計算しても、1.2に近いような数字になります。更に、現在はフェリーの乗船時間が70分ぐらい、乗船前の待ち時間も含めると100分かかるわけです。港に着いてからそれが道路で繋がると、多分10分ぐらいで通れるようになります。スピードがはるかに速くなった上に、料金も現在と変わらない。こういう点も費用対効果を非常に心配される方々に対し、しっかり説明をしていくことも必要ではないかと考えています。

## 【吉村副学長】

ありがとうございます。色んな視点で広域的に物事を考えていかなければいけないという中で、今日キーワードとしては物流の話と、災害の話が皆さんのコメントでは多かったかなと思います。それプラス、観光や人流も実際に効果あるという話だったと思います。

テーマ2については、これから関係者がどういうふうに関連していくべきか、というところを、すみませんが時間の関係上、手短かにお願いします。まずは高門町長から順番にお願いします。

**テーマ2:**  
**広域交通ネットワークの実現に向けて、  
 どのように関係者が連携していくべきか**



**【高門町長】**

調べてみたら交流事業は結構あるんですね。町でもやっています。給食に大分のとり飯を出す等しています。こういった地道な取り組みですが、ぜひ続けていきたいと思ひますし、やはり肝は、国の方で進路を決めるわけですから、ぜひ国会議員の先生方を巻き込んで、議員連盟、勉強会なり、つくっていただけるような、そんな機運の醸成に取り組んでまいりたいと思ひております。以上です。

**【山名部長】**

連携という意味では、四国新幹線、先ほど少し話しましたが、ここ2、3年前から急激に機運が高まってまいりました。一番の決定的なきっかけは、徳島県知事が交代され、それまで淡路島ルート、徳島県さんだけが淡路島ルートを主張されていましたが、それが瀬戸大橋ルートで行きましようということで、4県の足並みが揃ったというのが1つ1番大きなきっかけですが、それプラス、やはり四国、どんどん人口が減っていく中で唯一新幹線空白地帯であると。北陸新幹線の金沢から敦賀の開業、それから西九州新幹線の武雄から長崎の開業、この開業によって、この周囲の賑わいなどを目の当たりにしたというのが2つ目のきっかけです。

あとはJR四国が本州で鉄道事業やるわけにはいかない、私どもとしては、鉄道事業としてはなんとか四国の中で生き残っていただかなければいけない。そうなった時に、人口が減る中でよそからお客さんと呼んでくるためにも新幹線は必須だと、この危機感がものすごくありまして、これで4県の足並みが揃って、かなり今機運が高まっているところがございます。

一応こういう形で岡山からのルートを最優先で四国としては新幹線のルートを要望しているところですが、四国新幹線、いろんな機運醸成のイベントもやっております。豊予海峡ルート推進協議会というの、昨年、佐藤知事さんに東京へ行



っていただきました。愛媛県は濱里副知事が同席させていただいて、10月に国土交通省に要望させていただいております。

こういったこと、地道なことですが、ここに名を連ねている7県の関係団体と知事の方、少しずつ巻き込みながら一丸となって要望していくということは非常に大事だと思います。四国側でいけば、まず愛媛県の次に恩恵されるのは高知県かなと思っていますので、私どもは高知県に呼びかけるような、そういった働きを地道に続けながら、頑張っていきたいなと思っています。以上でございます。



### 【田中政策調整監】

私から申し上げたいのは2点ございまして、関係自治体の一体感のある要望活動、それから各地域の住民の意識をいかに高めていくかということに尽きるのかなと思っています。

先ほど知事同士のやり取りもあったように、来週22日、期成会を構成する4県1市で国に対して要望活動をしてまいります。それから、各地域の住民に対しても、何年先にできるかわからないという話も先ほどありましたが、やはり自分たちだけではなく、将来世代のために何が必要かということ、当事者意識を持って議論するということが大事なのかなと思っています。

最後、1つだけ紹介するのは、先ほど、四国のPRの中にもありました。PRするためのロゴマークというのが我々期成会にはなかったものですから、今年度内に作りまして、こういったものを使って、一体感を作って、積極的に要望活動、それから住民への意識啓発、意識醸成をしていきたいと思っています。以上でございます。

### 【田中常務理事】

私から3点です。1つは、今、東九州軸推進機構、1991年にできて40年ぐらい、東九州の新幹線や高速道路を促進するために取り組んできていますが、これと同様というか、同じような形で、地域一体で地元の熱意を国へ伝えていくことが非常に大事なのかなという風に思っています。

圏域相互の地域の巻き込みということで、先ほどのお話と一緒にですが、1つ下関北九州道路の事例を紹介いたします。この関門地域をもっと面白くするワークショップというのをやっています。実際に、それぞれの圏域の方、社会人、学生、50人ぐらいが参加して、道路が開通した時に、どういった魅力、どんな可能性があるのだろうかという

【連携のあり方①】 地域一体で地元の熱意を国へ伝える

東九州軸推進機構  
会長・九経連会長  
会員：141(行政・企業・経済団体)

- ▶産業・経済をはじめとする東九州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ことを目的に1991年に設立
- ▶東九州自動車道の整備促進活動(整備促進大会、要望活動、シンポジウムの開催等)を実施

整備費1兆円に対し、**3.8兆円の経済波及効果**  
**15万人の雇用創出効果**

2004年九州経済連合会、東九州自動車道整備による経済波及効果(東九州自動車道整備委員会、九州経済連合会)

➔ 数字、データの裏付けをもって訴求することが必要

【連携のあり方②】 圏域相互の地域の巻き込み

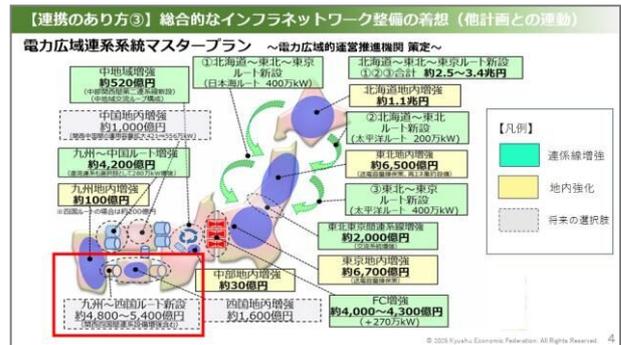
(事例) 関門地域を“もっと面白くする”ワークショップ

- ▶ 下関北九州道路が完成した後の未来を想像し、下関と北九州のツインシティを周遊する「関門ベイ・リング」の形成をイメージして、このエリアの隠れた魅力と可能性について考える企画

■2024年11月開催  
(2日版・12日ワークショップ/25日フィールドワーク)  
■大学生及び社会人 約50名参加

のを考えるような企画をやっています。こういうことを参考に、九州、四国、大分、愛媛で、同じような取り組みをするのも面白いのかなと、地域の皆さんの機運を盛り上げるという意味でも、面白いかなと思っています。

最後ですが、交通インフラだけではなくて、他のインフラ整備とも一緒にやっていくという着想を持っていいのかなと思います。絵では、送電網を九州、四国、それから関西までつなぐ絵になっていまして、これマスタープランでまだ選択肢の1つという位置付けですが、こういったものと一緒に交通網も整備をしていくという訴えかけをしていくと、交通網だけの単体での整備ではなくて、よりリアルに訴求力を増すのではないかなというふうに思います。こういう着想も1つあるかなと思っています。以上です。



### 【小林教授】

先ほど懐かしい話を聞かせていただきました。伊勢湾港、それから豊予、ちょうど今から30年前ですか、その南海国土軸の検討作業をやった記憶があるので、その時もB/C計算して、それからしばらく冬の時代が来まして、なかなかもう海峡という言葉を使いにくくなった、そういう時代があった。自分自身に対する反省もあるんですが、最近南海国土軸っていう話が言えるようになってきたかなという。考えてみたら、自分で自分を縛っているところがある。そういう事情、自縛から解放しなければ、言わんとダメだと、そういう時代にもう入ったと、そういうふうに思いました。ここへ来て勉強させていただいたのは、いろんな交流事業やられているのを実は初めて知った、不勉強で申し訳ありません。たくさんあるんですね。それをもっとどういうふうに、広域で分かち合えるようなことができるのかなというのを今ちょっと考え始めました。実は、昨夜ホテルで佐田岬の話を、チャットGPTでちょっと調べたらいっぱい出てきました。遣唐使、遣隋使が行くときに、佐田岬に寄って避難したとか、そういう話までいっぱい出てきた。要は、そういう質問をしたから答えてくれたので、質問しなかったら全然わからないままになる。もう今、そういう資料はAI使ったらいくらでも出てくる、という時代で、そういう問題意識をどうしたら持てるようにできるのかという新しい課題、今日的な新しい課題もあるのかなという思いで聞かせていただきました。今日はどうもありがとうございました。



### 【佐藤知事】

2点あります。1つは東九州新幹線。先ほど宮崎県のシンポジウムの時に気が付いたのですが、大分では、日豊線・久大線の議論がありますが、南側は大分止まりという議論は全くありませんので、南側についてはどちらのルートにしても、大分、佐伯、延岡、宮崎、鹿児島というルートで整備をしてくださいという取り



組みをしていきたいと考えています。それからもう1つ、四国新幹線は、松山止まりが今と  
りあえずの案になっていて、将来的に大分までということであります。ただし、今の段階か  
らでも大分県や宮崎県も巻き込んで取り組みをした方がメッセージ性が強くなるのではな  
いかと私は考えています。そういう議論をまた今度、愛媛県の中村知事に大分に来ていただ  
いて、佐賀関の海星館あたりでさせていただけるとよいかと思っています。

2つ目は小林先生から指摘のあった主体の話です。特に豊予海峡が難しいのは、整備局も運  
輸局も九州と四国は別々であるため、その間のところをどういうふうにするかというのが結  
構難しい話ではあります。財務省に行って要請活動をしていた時、下関北九州道路はPFIを  
活用することが条件に入っていると聞きました。民間の活力も活用しながら、第三関門プロ  
ジェクトを進めていくということになっているそうです。私たちも勉強や研究をしながら、  
主体のあり方も含めて検討を進めていくことが必要だと考えています。

### 【吉村副学長】

ありがとうございました。連携の話に関しても、やはりなかなか九州、四国というふうに、ブロックの  
中での議論にはなっても、今日お話があったように、四国と九州を越えたような議論というのが、主  
体を含めて、まだまだ分かってないというところもあります。これはある意味で地域を越えて議論し、  
お互いの温度感のようなものを探っていく。今日、宮崎県の方でもシンポジウムが行われており、多  
分そちらの温度感というのも、これから機運が盛り上がってくるんじゃないかと思えます。

実は、昨年11月に延岡の方に行かせていただいて、延岡市民大学というのがあり、大分県のこ  
の新幹線広域交通の取り組みというのを少しご紹介させていただきました。やはり宮崎県の延岡の  
方からしても、大分県がこんなに議論していることをご存じなかったということもあり、「もう高速道路  
があれば十分だよ、新幹線なくても。今は行き来ないしね」というように言われていましたが、新幹線  
が今もしフル規格でできれば、延岡と大分、延岡と宮崎間は、25分ずつで行けます。今は1～2時間  
ぐらいかかっていますが。要は、今は不便だから行き来がないのであって、将来を見据えてイメージ  
していくという議論で、講演後に、やっぱりやらなきゃいけないんじゃないか、もっと中身を知りたい  
というようなお話をいただきました。こういう議論を通じて、シンポジウムやいろんな機会、チャン  
ネルを通じて、お互いの状況を知ること大事だと感じたところです。

先ほど九経連の田中様からありました大学生のワークショップなど、我々世代からすると、今からや  
っても生きている間にできないね、という話なのですが、実は大学生などの若者は、今の現実の問  
題なんですね。例えば、50年経っても、彼らまだ70歳です。ほとんどの若者はまだ70歳で生きて  
いる現役世代ということになると、実は彼らの問題でもあったりするので、やはりそれを我々上の世  
代がどういうふうに次の世代に渡していけるかということも、逃げずにしっかり。もちろんいいことばかり  
でなくて、今日もお話がありましたデメリットもある中で、どういうふうな絵を描いていくかというのは、  
まだまだ我々がしっかり議論しながら、地域を越えながら、また  
東京や関西に向かって、我々とは違う感覚の人たちに訴えて  
いくということも、非常に大切だというような議論もあったかと思  
います。

時間となりましたので、以上でこのパネルディスカッションを終  
わりたいと思います。ありがとうございました。



## ■参考資料

[ポスター・チラシ表面]

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

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▶17:15

「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(名誉教授)  
**小林 潔司氏**  
※関西のインフラ強化を進める委員長  
京都大学大学院 工学研究科修  
士課程修了。工学博士。京都大学  
助手、鳥取大学助教授、教授、京都  
大学大学院 工学研究科 教授、  
同経営管理大学院 教授(併任)、  
同経営管理大学院 院長、同経営研究センター長を経て京都大  
学 名誉教授。日本学術会議連携会員(元会員)、土木学会元会  
長、現在、京都大学経営管理大学院特任教授、内閣官房国土強  
化推進会議議長、国土交通省 社会資本整備審議会会長代理、同  
計画部会会長、同交通政策審議会臨時委員。  
※パネルディスカッションも参加

「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**  
広島大学大学院工学研究科環境工学専攻博士課程後期修了・博士(工学)。日本  
文理大学講師、准教授を経て2014年から教授。2023年より現職。専門は土木計  
画学、交通計画。

パネリスト

一般社団法人  
九州経済連合会  
常務理事  
**田中 徹氏**  
愛媛県  
企画振興部 部長  
**山名 富士氏**  
愛媛県伊方町長  
**高門 清彦氏**  
宮崎県  
総合政策部 政策調整監  
**田中 克尚氏**  
大分県知事  
**佐藤 樹一郎氏**

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 ■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・四国新幹線整備促進期成会

# 「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～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岬半島を隔てる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。

WEBからお申  
いただくと  
当日の受付が  
スムーズです!



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7年1月8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		所属企業/団体名	
所属部署/肩書	所属部署 / 肩書	住所	都(道) 市(区) 府(県) 町(村)
電話番号		メールアドレス	@
他参加者氏名 (部署/肩書も含む)	氏名 部署 肩書	他参加者氏名 (部署/肩書も含む)	部署 肩書
他参加者氏名 (部署/肩書も含む)	氏名 部署 肩書	他参加者氏名 (部署/肩書も含む)	部署 肩書

\*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。

## ■ アンケート結果

### ■ 概要

参加者数	550件
回答数	194件
回答率	35.3%

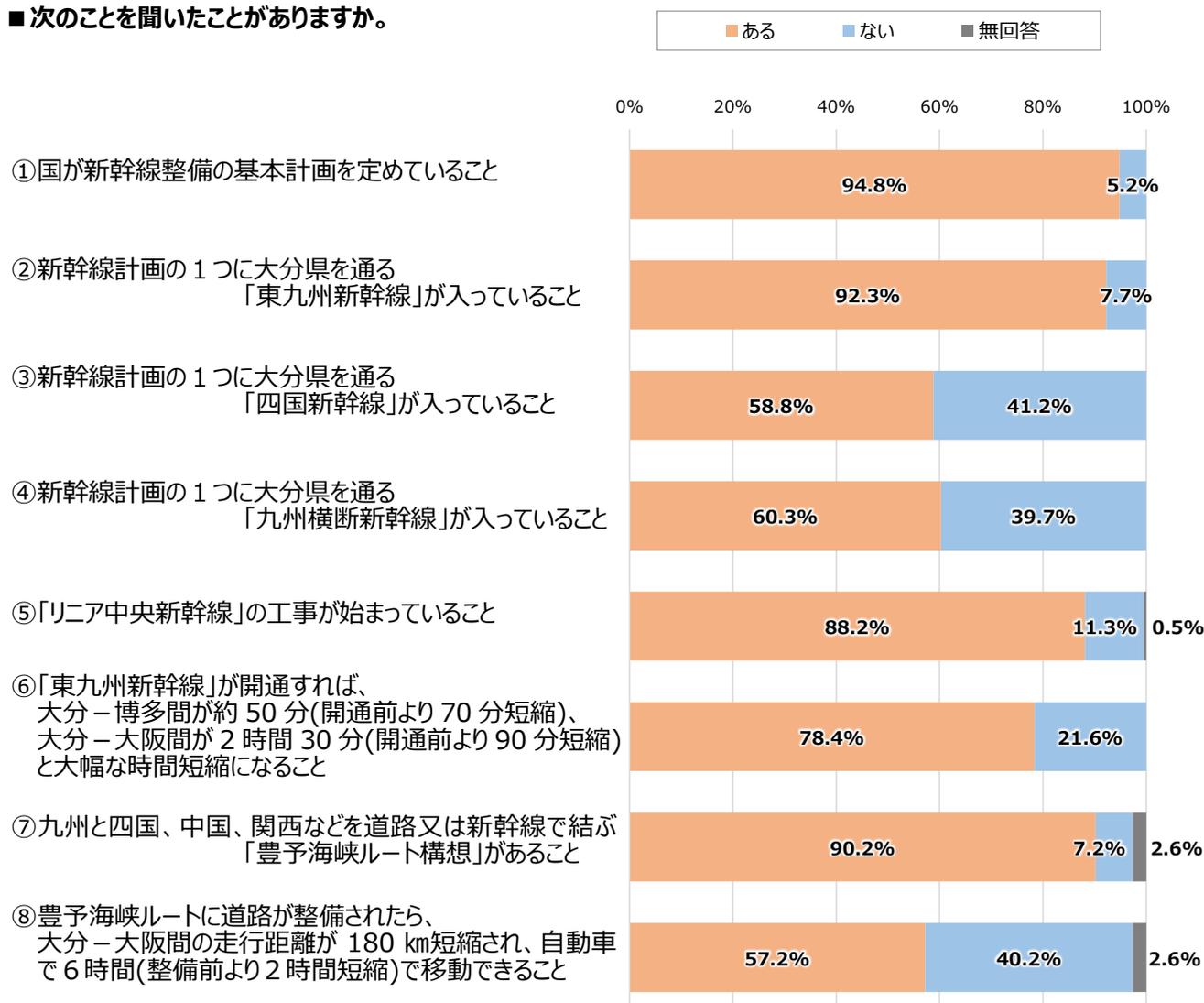
### ■ お住いの地域

県内	188件	96.9%
県外	6件	3.1%
«県内内訳»		
大分市	154件	81.9%
日田市	6件	3.2%
佐伯市	5件	2.7%
他市町	23件	12.2%

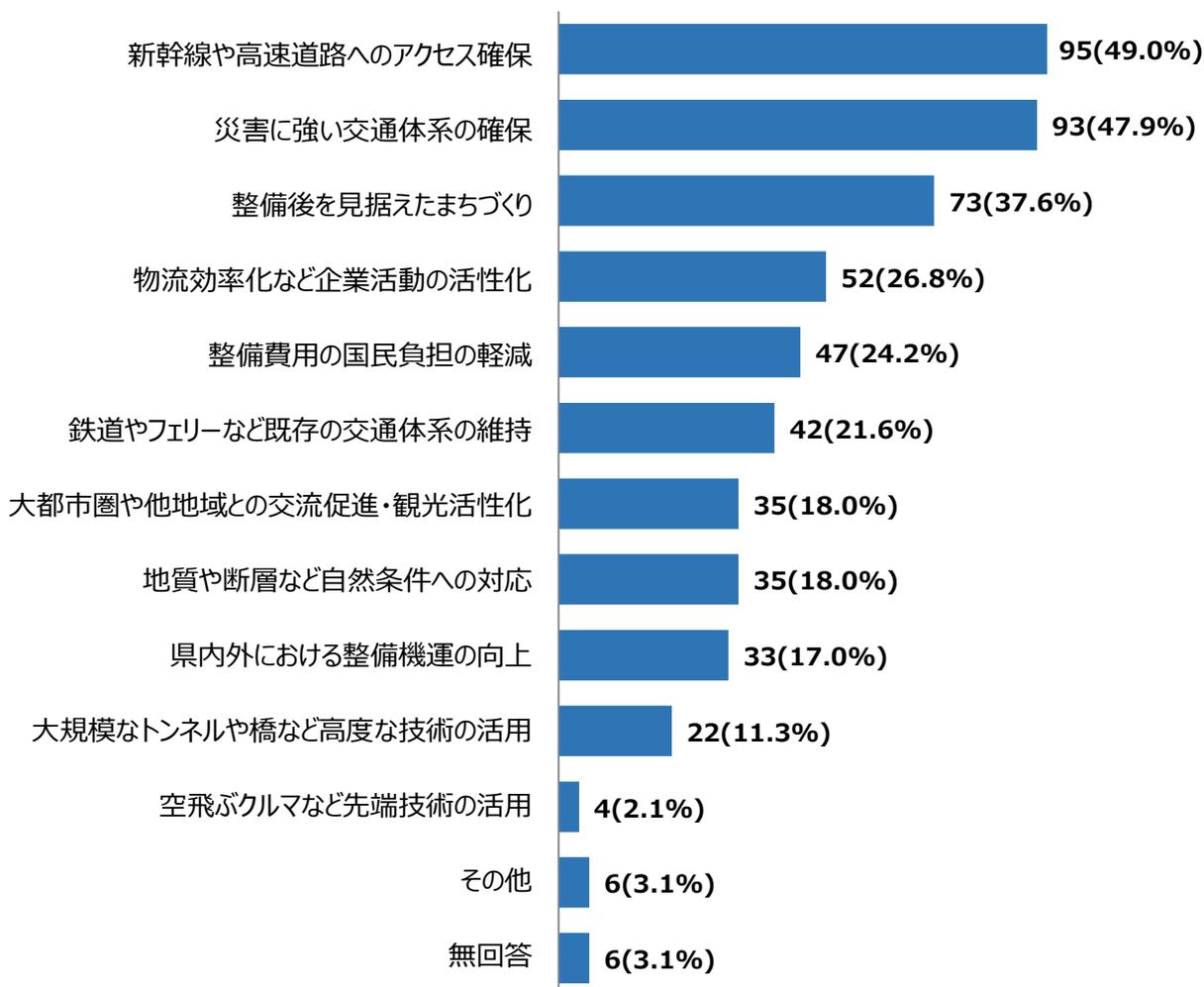
### ■ 年齢

20代	20件	10.3%
30代	18件	9.3%
40代	34件	17.5%
50代	85件	43.8%
60代	30件	15.5%
70歳以上	7件	3.6%

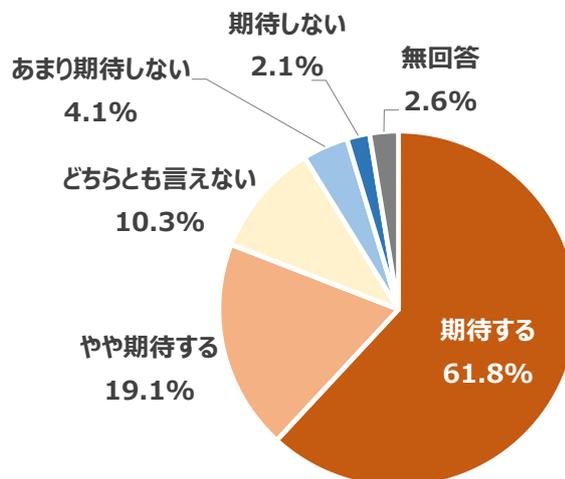
### ■ 次のことを聞いたことがありますか。



■ 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。

- よく淡路島まで車でいくのですが、今は九四フェリーで行ってます。大分、愛媛両方ですが、その乗り場までのアクセスが悪いため非常に時間がかかります。豊予海峡ルートができるときは、そこまでの交通の整備が大事だと思います。
- 次世代の負担にならない様な視点も含め検討してください。
- 物流と災害対策に有効。佐賀関と伊方町の街づくりに期待。
- どうやって予算をとっていくかが大変だと思いますが、がんばってください。
- 大分や九州のみならず全国的な意義やメリットを広く共有すべき。
- 草の根的に小さなグループで機運醸成を図る必要性を感じています。具体的には、高校生+大学生のシンポジウム開催、県庁職員が学校現場に出かけて手前授業の開催。
- 災害時のリダンダンシー確保のため、早期開通を願います。
- 交通が飽和し、施設が老朽化する太平洋ベルト帯の代替軸となる豊予海峡ルートの早期整備を期待しています。また観光周遊面が弱い大分、宮崎、鹿児島をむすび九州の周遊観光を可能とする東九州新幹線は早い段階で着手して欲しいです。
- 新幹線からリニアになりつつあるので、リニア中央新幹線の大分から先のルートとして四国新幹線を推進してほしい。
- 大分県、愛媛県という地域の課題以上に、日本を活力ある国にするプロジェクトだと思う。国家プロジェクトとして取り組んで欲しい。
- 少子高齢社会や南海トラフ地震を見据え、本当に整備する必要があるのかという冷静な判断を真剣に考えてください。
- 構想そのものは将来の希望として有意義に思うが、県民の理解と強い要望が必要。
- 幹線が繋がることで中間の地域の空洞化が懸念されるので、地域振興もセットで検討して欲しいです。
- 技術伝承や日本の技術のプレゼンスの復活に向けて、ぜひ豊予海峡ルートの実現をよろしく願います。
- 高校生の息子が学校で東九州新幹線等に関するアンケートを取られたと言っていました。しかし大半はアンケート内容にピンときてないようだった言っていました。東九州新幹線と豊予海峡ルートの早期実現には高校生位の若い世代にももっと周知させていただきたいです。
- マイナス面もしっかり伝えて、対策をとるべき。地元にとっては特急が減って不便になることや、地域によっては人口減少に拍車がかかることにもなり、国道九四フェリーにとっては死活問題である。災害対応や交流人口の増加等の面では必要と思います。
- 簡単には整備されないと思うが、将来の地方発展・維持になくてはならないインフラと考えている。デジタル化の進展により、知識上の距離は飛躍的に短縮されたが、人と人との交流は短縮されてない。新幹線整備等により時間短縮を図ることは必要な事と理解している。
- 利点だけでなくデメリットも含めた情報を幅広く開示し、継続的に若者など各層を巻き込んだ議論を行うべき。
- 豊予海峡よりもまずは東九州新幹線の整備に向けて、機運醸成やルートの早期設定に努めてほしいと思います。
- 豊予海峡ルートは九州と本州を結ぶ関門ルートの代替としても機能すると思うので、優先して整備してほしいです。



**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>