

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

【日 時】 令和7年1月15日(水)15:00～17:15
【会 場】 J:COMホルトホール大分 大ホール
【参加者】 550名
【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

■主催者あいさつ 大分県知事 佐藤 樹一郎

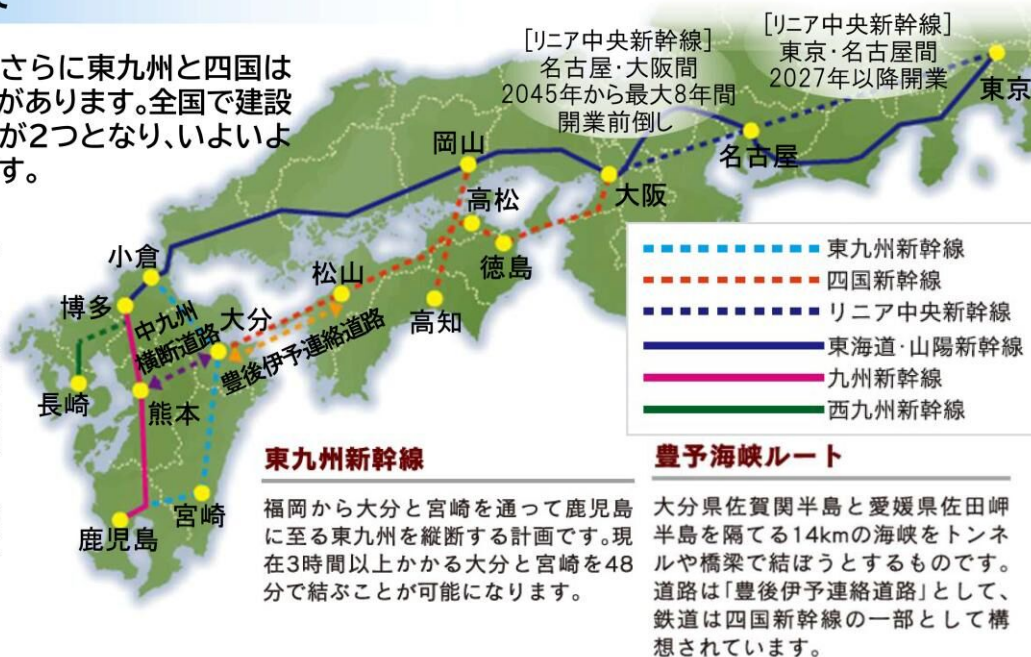


このシンポジウムは、東九州新幹線や九州と四国を結ぶ豊予海峡ルート構想などの広域交通ネットワークに関して、九州・四国の関係自治体や団体をはじめ、多くの皆様が連携を図り、新幹線の整備計画路線への格上げや、高規格道路の早期実現に向けて地域全体の機運を醸成するため、昨年度に引き続き開催するものです。新たな広域交通ネットワークの形成は、半導体・農林水産業など九州の強みのさらなる強化、関西、中国、四国地方など圏域外との交流の促進、災害に強い国土づくりといった多くの効果が期待されており、日本全体の競争力を高めていく上で大変重要な取り組みであります。関係県、団体との連携をさらに強化しながら、エリア全体のさらなる機運醸成を図っていきたいと考えております。

■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。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行く必要があります。



第1部 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

道は日本の古い言葉です。「ち」は方角を表している言葉で「ち」だけではわからないため、その前に接頭語の「み」を付けて「みち」という言葉が生まれました。「道(どう)」というのは、地域広がりを表す言葉です。路の「路」は、線路の路、空間的に決まったとこだけを動く施設、それが路です。

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ように考えたら、真っ先に何を考えるかということ、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で、いろんな歪みをもたらしているということです。

ゲーム理論というものがある分野、あるいは土木計画学でもあります。国土全体の最適性、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、そこで最適な構造を考えていく、その積み重ねとして、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いう発想です。この思想、例えばヨーロッパで、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。国土形成計画、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。

オンラインが発展し、我々はハイブリッドな世界に住んでいます。多元的なイベントができる時代だということです。しかし、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ことがある。最終的にインフラを作るが、連携はバーチャルの世界で先行的に進めることが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思っています。

行く末について、価値観やライフスタイルも多様化しているなかで、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。我々は、コロナを経験し世界中がオンラインで繋がるようになりました。働き方のいろんなパターンが選択できるようになってきました。Eコマースやテレワークができるのなら、都市は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。人間が人間らしく生きていくためには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かない。人間が自分の体を使って動く、可能性を広げる。それが高速交通体系、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整備、このよりよい社会をどういうふ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たいと思っています。

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

地域や国土の未来を議論するにあたり、広域交通ネットワーク構築は重要ですが、それが目的ではなく手段であり、地域の発展をどう進めるかが課題です。大分県が取りまとめた構想には、東九州新幹線や四国との接続、熊本との中九州横断道路の整備が含まれています。これらのネットワークに関連する論点を整理し、地域間連携を進める必要があります。大分県が設立した広域交通ネットワーク研究会では、地域ごとの効果や課題をまとめ、議論を重ねています。本シンポジウムのテーマとして、「どの視点で取り組むべきか」と「どのように連携を進めるか」についてお伺いします。



基調講演講師 小林 潔司

九州・四国の連携を国土構造にどう位置づけるかが課題です。近畿、関西の委員長として広域地方計画を策定中ですが、九州や四国は別々に議論されることが多く、連携の中間段階が欠如しています。日本は一極集中型で、日常的に議論を重ねることが重要です。特に豊予海峡に関しては、実施主体や事業スキームの問題が浮上しています。県域を超える事業で、誰が主体となるのか、国が支援するのかは未定で、組織的・制度的イノベーションが必要です。山陰自動車道の例のように、実施主体の選定には課題があり、研究と議論を積み重ねる必要があります。



一般社団法人九州経済連合会 常務理事 田中 徹

九経連は、九州経済の活性化を通じて日本経済の発展に寄与することを目的に、経済界のみならず産官学一体で「九州はひとつ」を旗印にインフラ整備、産業振興などに注力しています。TSMCの熊本進出に伴う経済効果は10年間で23兆円に達すると予測され、サプライチェーンの拡大や更なる事業機会の創出が期待されます。また、九州新幹線の開業は、山陽・関西との交流の潜在需要を掘り起こし、交流促進に大きく貢献しました。他圏域とつながることで人的交流が拡大、それが関連投資の拡大を呼び、投資効果の最大化につながります。頻発・激甚化する災害への強靱化とリダンダンシー確保の視点も含め、地域を巻き込みながら促進していく必要があります。



宮崎県 総合政策部 政策調整監 田中 克尚

宮崎県は九州地方知事会の会長県であり、九経連とともに九州地域戦略会議の共同議長を務める立場としても、広域的な視点を重視しています。九州・四国間のルート整備について物流の視点から見ると、労働時間の規制強化等に伴う物流停滞が懸念されている状況の中、輸送効率の最適化や高度化に寄与するものであります。また、災害対応の視点からは、南海トラフ巨大地震などの災害時における広域的な応援や受援の実効性を担保するためのリダンダンシーの確保につながるものであり、その基盤となる広域交通ネットワークの構築を進めていくことが求められています。



愛媛県 企画振興部 部長 山名 富士

愛媛県は物流の観点からも、豊予海峡ルートは重要と考えています。九州、四国、中国の7県で構成する豊予海峡ルート推進協議会を設立しており、道路や鉄道のネットワーク化が重要です。愛媛県と大分県間には4つのフェリー航路があり、年間約22万台のトラックが往来していますが、航路のキャパシティの限界近く利用されている認識です。愛媛県から九州への物流も活発で、県全体の物流の約23%が九州向けです。四国側でも、高規格道路の整備が進んでおり、これが完成すると、愛媛だけでなく高知から九州へのアクセスも大幅に改善されるので、高知県をはじめ近隣県へも呼びかけながら機運を高めていく必要があると考えています。



愛媛県 伊方町長 高門 清彦

伊方町は四国の最西端に位置し、原子力発電所と風力発電が立地していますが、過疎化と高齢化が進んでいます。特に原発災害時の避難方法が課題で、発電所周辺の住民は、道路寸断時にヘリコプターや船での避難を計画し、41か所にヘリポートを設置しています。しかし、発電所周辺を避けることが難しく、安全性が懸念されています。さらに、豊予海峡を通じた14kmのトンネルや橋の整備が急務で、災害時の安全確保が強く求められています。この課題に対して、佐藤知事が市長時代から積極的に支援してくれていることに感謝の意を表します。



大分県知事 佐藤 樹一郎

災害に強い国土づくりには、首都圏の直下型地震に備え、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関西に設けることが大事です。西日本にとっては、この関西につながるルートを2つ確保することが重要となります。これにより災害時の迅速な支援、船舶の港湾施設に頼らず陸路で行き来することが可能となります。競争力強化という点では、九州と四国の半導体企業がつながることで半導体ベルトが広がり、産業面でも大きく寄与することが期待されます。豊予海峡をつなぐことで、フェリーの待ち時間等が短縮され、費用対効果も良好です。この点をしっかりと説明していくことが求められています。

宮崎の会場とオンラインでつなぎ、さらなる連携強化を確認

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。佐藤知事は「両県が連携し、エリア全体で理解促進と機運醸成を進めていくことが重要」と言及。河野知事は「佐藤知事のリーダーシップのもとで、四国との連携、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」と決意を表明した。

