

大分県知事 佐藤 樹一郎



## ■関係県知事挨拶

宮崎県知事 河野 俊嗣



## ■来賓挨撈

参議院議員 古庄 玄知



九州・四国を結ぶ豊予海峡ルートや中九州横断道路は、人流・物流、観光を支え、災害時の代替となる基幹インフラです。これらは九州・四国・本州を一体的な生活・経済圏に再編する力を持っています。その先には新幹線整備があり、未整備の東九州と四国こそ、次の主役となり得ます。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。声を上げ続ける地域に道は開かれる」と信じ、本シンポジウムが大ききうねりの出発点になることを祈念いたします。

## ■関係県知事挨拶

愛媛県知事 中村 時広



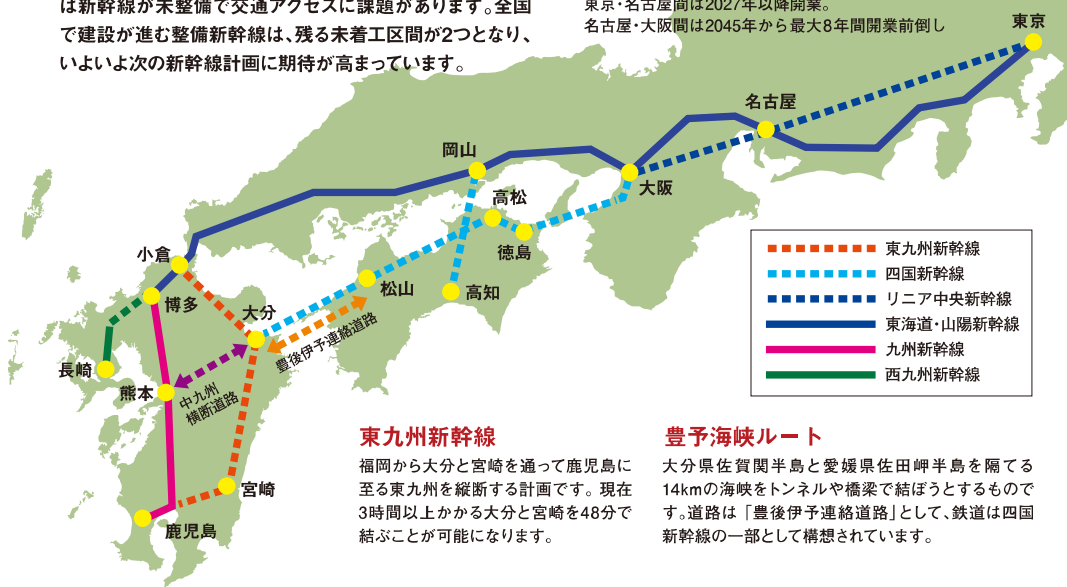

 四国は唯一新幹線の整備計画がなく、四国4県で整備計画路線への格上げに向けた機運醸成を行い、国への働きかけをしているところで。豊予海峡ルートも四国新幹線とともに「国家プロジェクト」として推進すべき課題であり、国には、将来の我が国の発展と地域活性化につながる大胆な視点を持ってほしいと考えています。大分県と関係者と連携し、九州・四国の成長に資する国家プロジェクトとして、豊予海峡ルートが議論されるよう今後も声を上げ続けてまいります。

## 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。

【リニア中央新幹線】

東京・名古屋間は2027年以降開業。  
名古屋・大阪間は2045年から最大8年間開業前倒し



## 東九州新幹線

福岡から大分と宮崎を通過し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。

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

**〔日時〕令和8年1月14日(水) 15:00～17:00**

〔会場〕J:COMホルトホール大分 大ホール 〔参加者〕600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・九州経済連合会・四国経済連合会



## 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



昨年6月まで日本郵政の社長として全国各地を訪問し、九州の強い結束力を感じてきました。昨年12月には、佐藤大分県知事、河野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」でも、知事や関係者の「九州は一つ」という思いが印象的でした。九州の交通ネットワークは着実に進み、下関北九州道路の都市計画決定を受け、いよいよ豊予海峡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。

私が携わった第3次国土形成計画では、人口減少下で地域を成長させるため、ネットワークでつなぎ、活力や安全・安心を確保することが重視されています。これは、国土全体の最適性を考えた地域の連携の重要性を示すものです。

昨年12月の大分県企業立地セミナーで、佐藤知事が豊予海峡ルート必要性を訴えられました。大分県は九州の最東端で瀬戸内文化圏に属し、この視点は全国のネットワークを考える上で重要です。

九州は「新生シリコンアイランド九州」を目指し、東南アジアと日本中央回廊の間に位置する地理的優位性があります。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は、まさに瀬戸内文化圏を中心に形成されています。しかし、この瀬戸内文化圏・瀬

戸内循環経済圏で唯一つながっていない「ミッシングリンク」が、豊予海峡ルートです。下関北九州道路の決定後、次は豊予海峡ルートの実現が喫緊の課題です。今後の国土形成では、以下の3点が重要です。

- ・デジタルとリアル融合
  - ・安全・安心な国土強靱化
  - ・シームレスな拠点連結型国土づくり
- これは、従来の「コンパクト+ネットワーク」を進化させ、より強いパイプでリスクを低減し、成長につなげる考えです。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）を構築し、デジタルを活用して流動性を高めることが求められます。

日本全体では、日本海側と太平洋側の二面活用を推進し、ネットワークを強化すべきです。特に西日本では、関西

一四国―九州の連携強化が不可欠であり、「東京・大阪（関西）・大分」ルート強化が鍵を握ります。

九州は知事間の連携も強く、「アイランド九州」として自立した成長を目指しています。下関北九州道路の事業化後、次は四国圏との連携をどう進めるかが焦点です。地域の熱意を国に伝え、協同すべき時期に来ています。

財源については、地方からの新たな提案も必要です。運賃への上乗せやPFI方式の活用など、柔軟な発想で財源確保策を検討し、国に要望していくべきです。

本年中に策定予定の「九州圏広域地方計画」では、「国内他圏域との連携プロジェクト」が掲げられ、豊予海峡ルートが「西のゴールデンルート」として日本の成長に貢献する可能性

を示唆しています。瀬戸内文化圏を中心にこのルートの実現を求め、国全体での認知度を高める必要があります。

政府の成長戦略でも「防災・国土強靱化」が重点分野であり、豊予海峡ルートは地域連携に加え、エネルギー安全保障の観点からも重要です。「地域未来戦略」にもこの話を盛り込み、九州の一体化と発展につなげることが可能です。

豊予海峡ルートは長年の夢であり、地域住民の期待が込められています。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」を実現するため、豊予海峡ルートは、日本で最優先すべき具体的なプロジェクトの一つであると確信しています。私もその実現に向けて尽力していく所存です。

## 第2部 パネルディスカッション

### テーマ 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

パネルディスカッションは、西日本全体の連携強化がテーマです。人口減少下でも、九州は全国を上回る経済成長が見込まれ、特に半導体産業が牽引しています。この成長を支えるには、豊予海峡ルートのようなインフラが不可欠です。豊予海峡ルートは、移動時間の大幅短縮により交流を活性化し、生産性向上に貢献します。経済成長に向け、九州内の交流活性化や国内外との連結強化を進めるべきです。



宮崎県副知事  
佐藤 弘之  
イノベーションの創出とリダンダンシーの確保には、国土形成計画が目指す「シームレスな拠点連結型国土」のもとでの地域間の連携強化が鍵であり、東九州新幹線と豊予海峡ルートが重要な役割を担います。東九州新幹線は、単に地域内を結ぶだけでなく、西日本全体を連結し、イノベーションを促す「強い九州」の実現に不可欠なインフラです。また、豊予海峡ルートは、本県からの農産物出荷などの物流面において、大消費地への輸送時間短縮を可能とし、大きなメリットをもたらします。また、南海トラフ巨大地震など広域災害時には、圏域がつながることで複数の救援ルートが確保され、リダンダンシーの向上に繋がります。



一般社団法人九州経済調査会  
常務理事 田中 徹  
新生シリコンアイランド九州の実現と西日本の連携促進が期待されます。TSMC進出による半導体産業の成長を九州全体に広げ、中九州横断道路や東九州自動車道で産業拠点を連結し、さらに豊予海峡ルートなど広域交通網で四国・西日本と繋がることにより、サプライチェーン強靱化、経済安全保障、国際ビジネス拡大に貢献します。事業化に向け前進している下関北九州道路は「第3のルート」として九州の多様な産業を支え、西日本との輸送ルートを確認するだけでなく、他の広域交通網との相乗効果も期待できます。一方、地域交通の維持やインフラ老朽化が課題。広域交通網の効果最大化には、既存の地域交通への対応も重要です。



愛媛県企画振興部長  
山名 富士  
コロナ禍以降、愛媛・大分両県の物流・人流は回復し、両県を結ぶ航路を利用するトラックはコロナの影響を受けず輸送能力の限界近くを推移しています。愛媛県は四国各県と連携し、四国新幹線の早期実現を国に要望しています。四国新幹線が開通すれば、松山・大阪間が大幅に時間短縮され、人・モノの流れが劇的に変化します。また、昨年10月には、佐藤知事を筆頭に豊予海峡ルート推進協議会が国交省等に要望活動を行いました。1993年設立のこの協議会は、九州・四国・中国の各県や経済団体が参加し、広域連携の必要性を共有していました。もう一度機運を再燃させ、国に訴え続けることが重要です。



愛媛県伊方町長  
高門 清彦  
人口減少が進む伊方町では、伊方原発の避難経路確保が大きな課題です。半島の中央に原発が立地し、町民全員の避難ルート策定が急務です。現状、空路、海路、陸路を想定していますが、能登半島地震で海路の脆弱性が露呈しました。豊予海峡ルートの実現は、避難経路の多様性を確保し、大規模災害時の広域避難・緊急輸送の軸となる「命の道」として極めて重要です。大分との交流は深く、佐賀関の大規模火災で多くの住民が寄付するなど、心の繋がりが伺えます。豊予海峡ルートの実現を、強い国土を築く成長戦略として国に訴え続ける必要があります。



基調講演講師  
増田 寛也  
国土形成計画は東京～大阪のスーパー・メガリージョンと各地をつなぎ、その効果を広げることを目指しています。九州はアジアの玄関口であり、日本全体とつなぐ「一本の太い柱」として、大きなスケールで考えるべきです。豊予海峡ルートはまさに「西のゴールデンルート」として意味を持ち、日本全体で認知度を高める必要があります。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強く訴えるべきです。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すことが求められます。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。



大分県知事  
佐藤 樹一郎  
豊予海峡ルートは、費用対効果が高いプロジェクトです。時間短縮効果からトラック等の高い需要が見込め、十数年で整備費用の回収が可能との試算もあります。防災面では、中央構造線から離れており、安全性も確認されています。また、九州・四国間の電力網の施設整備と一体的に整備すれば、効率的な費用分担と電力の安定供給に貢献します。新幹線整備には財源の課題がありますが、J-R貨付料の適正化、出国税の引き上げ、既存新幹線利用者からの負担など、多様な方法を検討すべきです。これらは日本の成長戦略、将来に夢と希望をもたらす重要な政策であり、国家プロジェクトとして推進すべきです。