

大分県広域交通ネットワーク研究会

報告書

令和6年2月5日

～目次～

1	研究会設置の背景と目的	P1
2	これまでの取組と経緯	P2
3	論点	P7
4	期待される効果と検討課題	P8

「各地域から見た特徴的な「効果」と「検討課題」」
「研究会まとめ」

委員名簿

(五十音順、敬称略)

No.	企業・団体名	役職名	氏名	備考
1	国立大学法人 大分大学 経済学部	教授	大井 尚司	
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	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
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	

1 研究会設置の背景と目的

広域交通ネットワーク[※]は、地域やまちの魅力を高め、人や物の流れを活性化する重要な役割を担っており、将来の県勢発展を支える基幹的交通体系として、東九州新幹線や中九州横断道路、豊予海峡ルートなどの実現が有効と考えられる。

豊予海峡ルートとは、豊予海峡を新幹線や高規格道路でつなぐ構想であり、実現すれば、東京、名古屋、大阪などの巨大経済圏と短時間で結ばれ、商圏が大きく拡大するとともに、県内の中小企業等にも多くのビジネスチャンスが生まれる。また、物流の効率化や観光需要の拡大、災害時のリダンダンシー確保など、九州や四国のみならず我が国全体にも大きな効果をもたらすことが期待される。

東九州新幹線と、豊予海峡を通じてつながる四国新幹線、さらには東九州自動車や中九州横断道路などが結節することで、それぞれの価値は飛躍的に高まることから、その整備効果や検討課題などについて整理するため、令和5年11月に本研究会を設置した。

※本研究会における「広域交通ネットワーク」とは
新幹線や高規格道路など県域を越える陸上高速交通体系をいう

2 これまでの取組と経緯

◎沿革

- ・1973年(S48) 東九州新幹線・四国新幹線等が基本計画路線に位置づけられる
- ・1974～88年
(S49～63年) 日本鉄道建設公団が「豊予海峡トンネルは技術的に建設可能」と最終報告(S63年)
- ・1994年(H6) 「豊後伊予連絡道路」が地域高規格道路の候補路線に選定
- ・1998年(H10) 第5次全国総合開発計画～21世紀の国土のグランドデザイン～に「海峡横断プロジェクト」が盛り込まれる
- ・2008年(H20) 国土形成計画(全国計画)が閣議決定(7/4)・・・湾口部や海峡部などを連絡するプロジェクトは
長期的視点から取り組む
- ・2015年(H27) 第2次国土形成計画(全国計画)が閣議決定(8/14)
- ・2023年(R5) 第3次国土形成計画(全国計画)が閣議決定(7/28)
「基本計画路線及び幹線鉄道ネットワーク等の～(中略)～今後の方向性について調査検討を行う」と明記

◎大分県内の取組

- ・1995年(H7) 国、県(大分、愛媛)が連携して社会経済調査(整備効果、事業手法、地域連携のあり方)及び技術調査(海洋・気象調査、構造工法検討)に着手
- ・1998年(H10) 豊予海峡架橋調査委員会が「架橋は技術的に可能」と発表
※設計・工事・施行に関して検討すべき課題は山積
風・地震観測によるデータの蓄積や調査・研究の継続が望ましい
- ・2003年(H15) 広瀬前知事は「豊予海峡ルート of 整備事業」見直しを表明
※昨今の社会経済情勢や国、地方の厳しい財政状況から近い将来の実現は困難
(夢のあるプロジェクトとして掲げた灯を消すことなく活動を継続する)
- ・2005年(H17) 大分自動車道 全線4車線化
- ・2015年(H27) 東九州自動車道 県内全線開通
- ・2016年(H28) 大分県東九州新幹線整備推進期成会の設立
- ・2019年(R1) 東九州自動車道 暫定2車線区間の優先整備区間の4車線化 事業開始
// 中九州横断道路(朝地IC-竹田IC間)開通 ⇒ 犬飼IC-竹田ICまで開通
- ・2023年(R5) 豊予海峡ルートの実現可能性を検討する専門チームを庁内で発足(6/21)
※これまで全3回を実施(6/21、7/31、9/15)
// 中九州横断道路(大分宮河内IC-犬飼IC間) ルート案及び中間IC設置の方針決定
// 東九州新幹線調査を実施(福岡-大分間のルート調査)

◎全国の新幹線鉄道網の現況

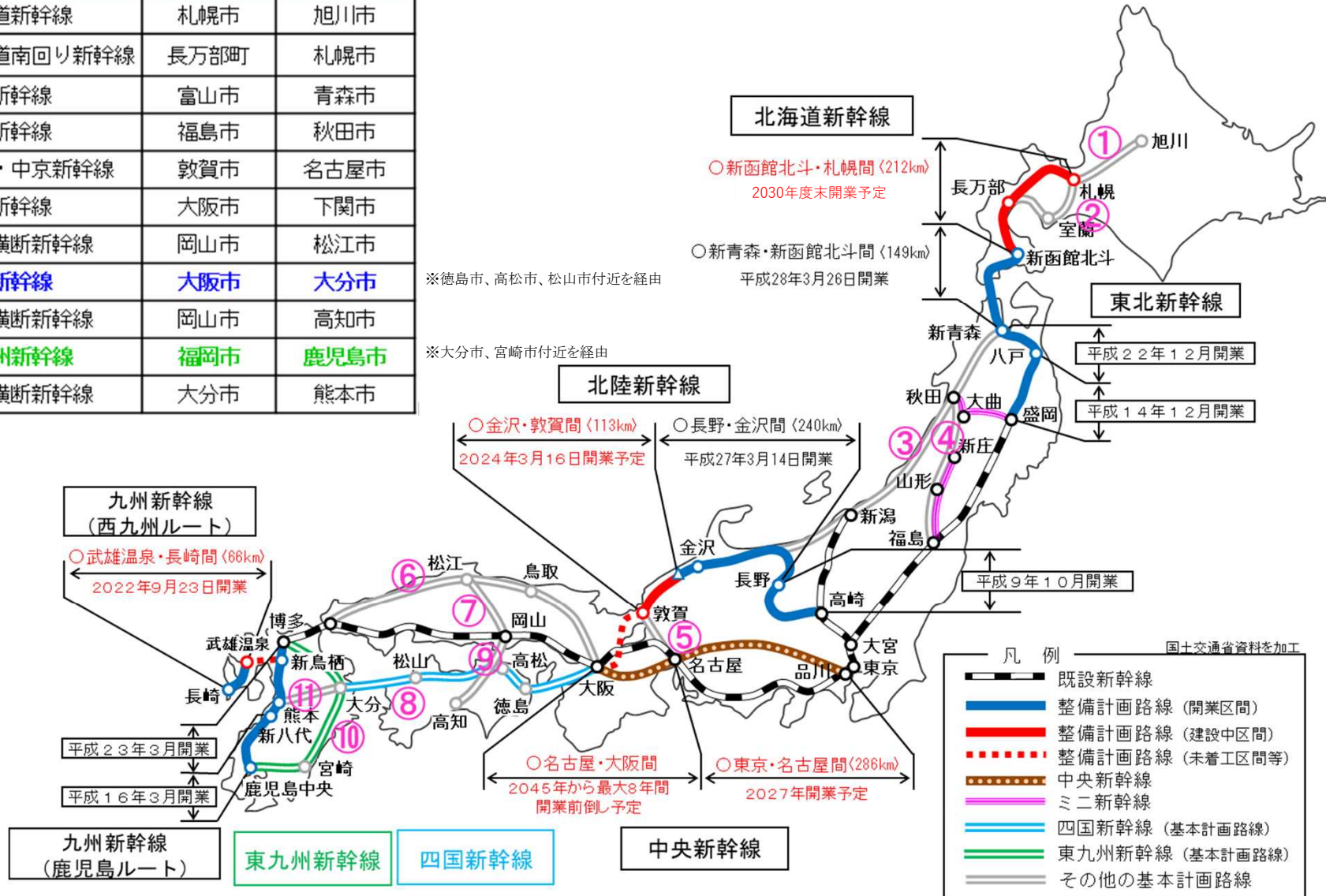
【基本計画路線の一覧】 (地図上の○数字)

路線	起点	終点
①北海道新幹線	札幌市	旭川市
②北海道南回り新幹線	長万部町	札幌市
③羽越新幹線	富山市	青森市
④奥羽新幹線	福島市	秋田市
⑤北陸・中京新幹線	敦賀市	名古屋市
⑥山陰新幹線	大阪市	下関市
⑦中国横断新幹線	岡山市	松江市
⑧四国新幹線	大阪市	大分市
⑨四国横断新幹線	岡山市	高知市
⑩東九州新幹線	福岡市	鹿児島市
⑪九州横断新幹線	大分市	熊本市

※は、基本計画上の経由地

※徳島市、高松市、松山市付近を經由

※大分市、宮崎市付近を經由



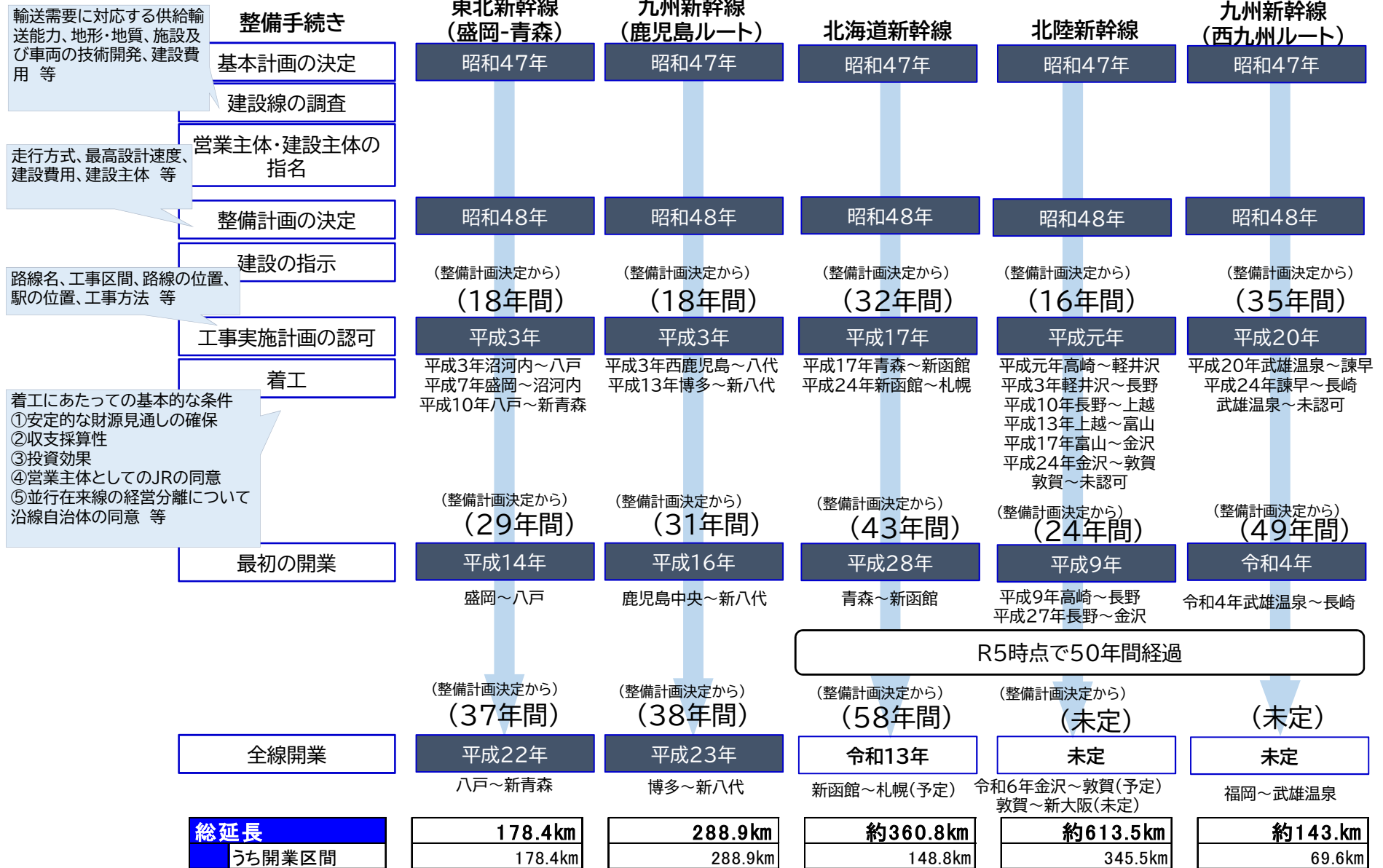
凡例

- 既設新幹線
- 整備計画路線 (開業区間)
- 整備計画路線 (建設中区間)
- 整備計画路線 (未着工区間等)
- 中央新幹線
- ミニ新幹線
- 四国新幹線 (基本計画路線)
- 東九州新幹線 (基本計画路線)
- その他の基本計画路線

出典:国土交通省より提供資料を基に大分県作成

◎新幹線整備法で規定された整備手続きについて

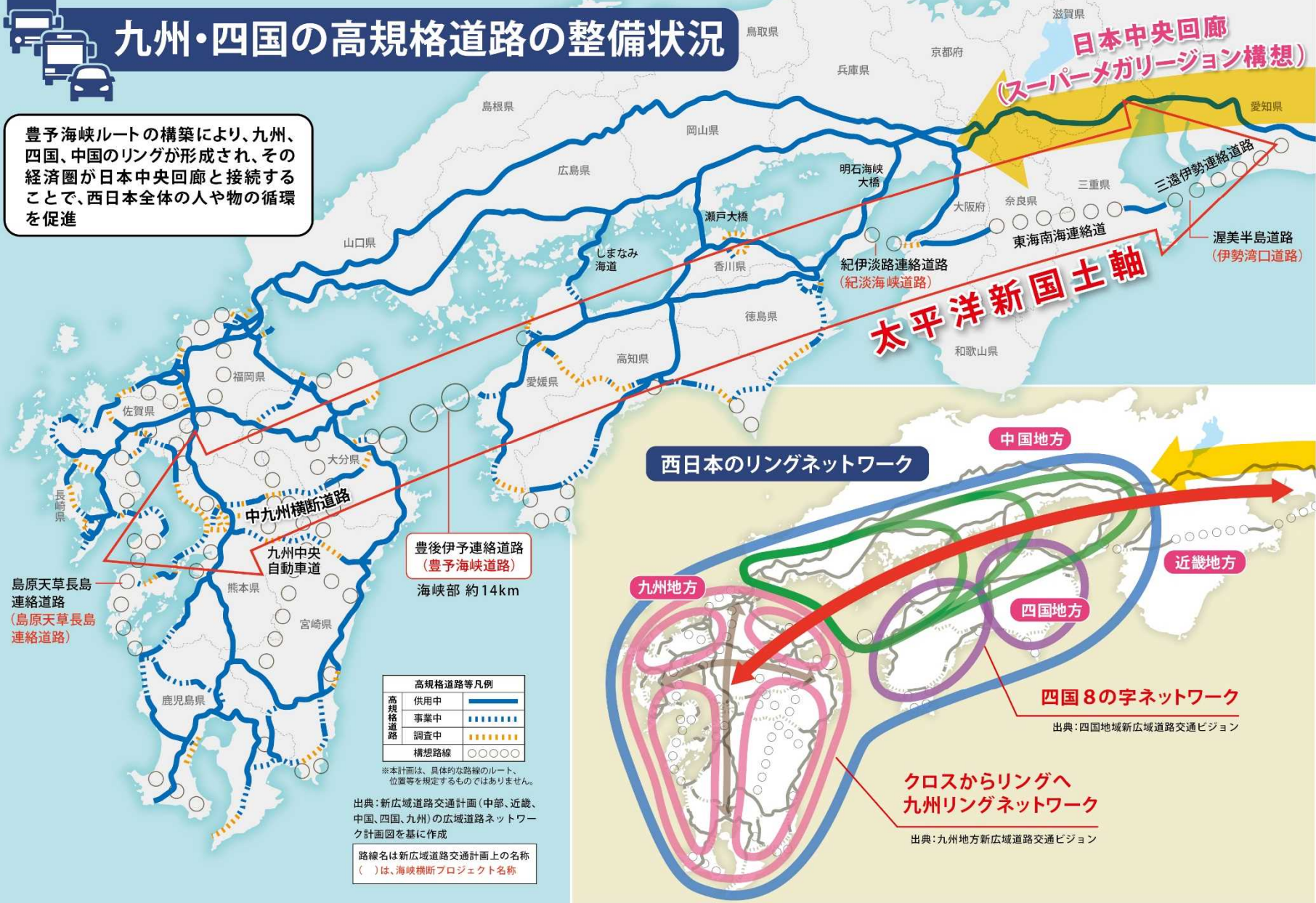
整備新幹線5路線は、整備計画決定から最初の部分開業まで最短で29年間、最長では49年間が経過。
全線開業までは最短で37年間、九州新幹線西九州ルートは50年経過した現時点でも全線開通は見通せない状況。





九州・四国の高規格道路の整備状況

豊予海峡ルートの構築により、九州、四国、中国のリングが形成され、その経済圏が日本中央回廊と接続することで、西日本全体の人や物の循環を促進



日本中央回廊
(スーパーメガリジョン構想)

太平洋新国土軸

西日本のリングネットワーク

中国地方

近畿地方

九州地方

四国地方

四国8の字ネットワーク

出典：四国地域新広域道路交通ビジョン

クロスからリングへ
九州リングネットワーク

出典：九州地方新広域道路交通ビジョン

高規格道路等凡例	
高規格道路	供用中
高規格道路	事業中
高規格道路	調査中
高規格道路	構想路線

※本計画は、具体的な路線のルート、位置等を規定するものではありません。

出典：新広域道路交通計画（中部、近畿、中国、四国、九州）の広域道路ネットワーク計画図を基に作成

路線名は新広域道路交通計画上の名称
()は、海峡横断プロジェクト名称

◎令和5年度の国、各県の動き

◆経済財政運営と改革の基本方針【骨太の方針】(6月16日)

項目:地域・中小企業の活性化

「シームレスな拠点連結型国土」の構築と交通の「リ・デザイン」

「基本計画路線及び幹線鉄道ネットワーク等の高機能化等の地域の実情に応じた今後の方向性について調査検討を行う。また、リニア中央新幹線等により三大都市圏を結ぶ「日本中央回廊」を形成し、地方活性化や国際競争力強化を推進する。」

◆第3次国土形成計画(7月28日)

項目:国土基盤の機能・役割の最大限の発揮

(機能・役割に応じた国土基盤の充実・強化)

「三大都市圏を結ぶ「日本中央回廊」の形成につながり、災害時に代替輸送ルートとしても機能するリニア中央新幹線や整備新幹線等の整備を進める。また、基本計画路線及び幹線鉄道ネットワーク等の高機能化等の地域の実情に応じた今後の方向性について調査検討を行う。さらに、都市鉄道ネットワークの整備推進、地域鉄道の維持・活性化や鉄道貨物に対する新たな社会的要請の高まりを踏まえた貨物鉄道ネットワークの強化と最大限の活用を図る。」

交通体系、情報通信体系及びエネルギーインフラの高質化に関する基本施策

「シームレスな拠点連結型国土」の構築に向け、陸海空のシームレスな総合交通ネットワークの機能強化を通じて、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」の形成を図り、国土全体の連結、世界との結びつきの強化を図る。

◆全国知事会議(7月25、26日・11月13日)

提言:「国土強靱化の推進、交通ネットワークの整備・維持等に向けた提言」

2 分散型国づくりに向けた広域交通ネットワークの整備推進

「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、代替機能を発揮する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、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など、広域交通ネットワークの整備を推進すること。」

◆九州地方知事会議(10月25日)

九州・山口地域の発展を支える社会資本整備等について(特別決議)

1 国土強靱化の加速((3)災害に強い道路ネットワークの構築)

「東九州自動車道、九州中央自動車道、西九州自動車道、南九州西回り自動車道、山陰自動車道等の高規格道路のミッシングリンクの早期解消、暫定2車線区間の4車線化はもとより、中九州横断道路、下関北九州道路、都城志布志道路、有明海沿岸道路等といった地域の交流・連携・連結機能を強化する道路の整備推進・耐震対策に必要な予算を確保すること。また、豊後伊予連絡道路、島原天草長島連絡道路の実現に向け、調査実施に必要な予算を確保すること。」

2 「シームレスな拠点連結型国土」の構築に向けた回廊ネットワークの形成((2)東九州新幹線等の整備計画路線への格上げ)

「東九州新幹線が、九州新幹線等とつながり、同じく基本計画路線である四国新幹線とも接続することで、九州全体はもとより、国土の均衡ある発展や災害時のリダンダンシー確保など、我が国全体に大きな効果が期待される。全国で整備新幹線の建設が進捗していることを踏まえ、東九州新幹線や四国新幹線の早期整備に向けた新たな整備計画策定の調査実施や、整備計画路線への格上げ及び所要の整備財源を確保すること。」

◆政府主催 全国都道府県知事会議(閣僚との懇談会)(11月13日)

要望:広域交通ネットワークの整備推進(大分県知事)

「現行の整備新幹線の建設が大詰めとなり、次の整備計画への期待が高まる中、本県では、計画上、大分を通る東九州新幹線および四国新幹線の整備計画路線への格上げに向けた取組を進めている。

また、新生シリコンアイランド九州の実現に九州全体で取り組む中、中九州横断道路の早期全線開通が強く望まれている。さらに、九州の大分と四国の愛媛を隔てる豊予海峡が道路、鉄道で接続されると、四国と九州の高速ネットワークがつながり、また、新幹線によって形成される、スーパーメガリジョンとも結ばれることとなる。

これらは観光産業やリダンダンシーの確保など、国全体に大きな効果が期待されることから、国のプロジェクトとして積極的に検討いただきたい。」

齋藤国土交通大臣

「新幹線の整備は、まずは整備計画路線の確実な整備にめどを立てることが最優先の課題だと思っている。基本計画路線を含む幹線鉄道ネットワークについては、その検討に資するよう、必要に応じ調査を進めていきたい。

中九州横断道路は、沿線地域の産業発展など、地域活性化に寄与する高規格道路であり、大分県と熊本県内合わせて4か所で事業を推進しており、このうち、本年9月に合志-熊本間の工事に着手するなど、整備を進めているところである。

豊予海峡におけるプロジェクトの実現に向けては、大規模なものであるため、まずは国民のコンセンサスを得ることが重要であると考えている。」

3 論点

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

4 期待される効果と検討課題

論点Ⅰ 地域経済・人流への影響

① 都市圏、消費性向について

- 都市圏(関西や中国、四国地方)が近づくことによる企業等のビジネスチャンスの拡大
- 交流人口の増加
- 駅周辺の再開発等による消費機会の増加
- 地価の上昇
- △駅が「ある」地域と「ない」地域、「ある」地域間でも格差が生じる可能性
- △大きな経済圏にヒト、モノ、カネが吸収される可能性
- △新幹線駅開設効果の広域波及(二次交通などのアクセス確保)

② 企業立地、産業集積について

- 本社機能移転や工場進出による雇用需要拡大
- 半導体サプライチェーンの強靱化など日本の経済安全保障に寄与
- 企業のBCP強化面からの立地促進

③ 農林水産物の生産について

- 農林水産物の需要増による生産拡大
- 養殖ブリやおおいた和牛、かぼすなど特産品の更なるブランド強化
- 生産拡大による日本の食料自給率向上に寄与
- △漁業の操業制限(工事期間)や漁場環境の変化による影響

④ 観光について

- 九州・四国・中国圏を結ぶ複数の新たな広域観光ルートの創出
（3本の本州四国連絡橋の更なる活用）
- 欧米を含む外国人観光客の回遊（アジアの成長力取り込み）
- △観光地としての魅力向上
- △オーバーツーリズムへの対策

⑤ コスト、財政負担について

- 日本全体の国力強化のための投資
- △事業費が大きく、将来に渡り幅広い世代で負担
- △新幹線整備に係る現在のスキームでは、地方自治体の負担が大きい

論点Ⅱ 地域づくり・まちづくりへの影響

① 生活圏について

- 通勤、通学エリアの拡大による就職、進学先の選択肢拡大
- 心理的距離の縮小による帰省等の機会増
- 移住・定住人口の増加、働き方改革やリモートワークによる人流拡大
(合計特殊出生率の高い九州から日本の人口減少に歯止め)
- △整備後を見据えた地域ビジョンの検討
- △多様な人にチャンスを与える都市、地域づくり

② 防災、リダンダンシーの確保について

- 関門海峡ルート of 被災や事故等による代替経路として機能、国土強靱化
- 伊方原子力発電所の非常事態における避難迅速化
- 大規模災害時の相互応援の迅速化、円滑化
- △南海トラフ地震等への対応力向上(東九州自動車道の暫定2車線区間)

③ 競合交通、並行在来線について

- 往来そのものの拡大による新たな利用客獲得
- △フェリー、航空機、長距離バス利用者減の可能性
- △並行在来線のJRからの経営分離、特急廃止や料金値上げ、便数減少などによる
利便性低下の可能性

④ 次世代モビリティについて

- △ドローンや空飛ぶクルマ、高速道路物流カートレーンなど新たな技術開発による
インフラのあり方が変わる可能性

論点Ⅲ 物流への影響

① 物流拠点、サプライチェーンについて

- 九州内や四国、中国地方との交通結節点となることによる物流の効率化・規模拡大
- 関門海峡と豊予海峡ルートとの九州のダブルネットワーク形成によるサプライチェーンの構築、強靱化
- △物流新幹線実用化後の物流変革の動向
- △並行在来線を利用する貨物ネットワークへの影響

② 時間、距離の短縮について

- 既存ルート(陸路)と比べ、大分～大阪間が約180km(660→480km)短縮
- 農林水産物の新たな市場・販路開拓
- 半導体、自動車、石油化学などの製品輸送の効率化
- 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
- △九州や四国内の広域交通ネットワークにつながる道路網のミッシングリンクの早期解消

③ 環境(カーボンニュートラル)について

- 次世代EVバッテリー実用化後も大量輸送のEV補給機-効率の面では基幹インフラの優位性が大きい
- △豊予海峡ルートを活用した物流によるCO₂削減効果の推計・検証

論点Ⅳ 技術的な課題

① 地質、断層について

- △豊予海峡ルート of 北側5～10kmに中央構造線断層帯
- △過去に行われた様々な調査の再整理、不足調査の追加実施
- △地質や物性値等の場所ごとの特性のデータを収集・分析

② トンネル、橋りょうについて

- △海底トンネル、長大橋いずれも高い技術水準が求められる
- △克服すべき技術的課題への新たな技術開発、日本の建設技術のさらなる向上
- △工法選定の必要性(複雑な地質への対応、概略費用 他)

論点Ⅴ 機運醸成

① 国民、県民の合意形成

- △整備効果や技術的課題、国土強靱化、採算性などに関する情報発信
- △地域の一体感の醸成
- △時間距離地図の認知、時間距離短縮による交流・経済活性化の調査研究

② 関係機関との連携について

- △宮崎県、熊本県、福岡県など九州各県や愛媛県など四国4県等における豊予海峡ルートの認知度向上
- △技術面、費用面(地方負担)等での関係機関との連携
- △地方圏域をまたぐ一体的取組の強化

各地域から見た特徴的な「効果」と「検討課題」

	効果	検討課題	
日本全体	<ul style="list-style-type: none"> ・合計特殊出生率の高い九州から日本の人口減少に歯止め ・アジアの成長力の取り込み ・半導体サプライチェーンの強靱化など日本の経済安全保障に寄与 ・生産拡大による日本の食料自給率向上に寄与 ・国土の有効活用・既存高速交通ネットワークの効果的活用 	<ul style="list-style-type: none"> ・国家プロジェクトとしての国民のコンセンサス ・多額の事業費に係る国と地方の負担 ・ドローンや空飛ぶクルマ、高速道路物流カートレーンなど新たな技術開発によるインフラのあり方が変わる可能性 	
西日本	<ul style="list-style-type: none"> ・九州・四国・中国圏を結んだ複数の新たな広域観光ルートの創出（3本の本州四国連絡橋の更なる活用） ・山陽、中国自動車道およびJR山陽線、山陽新幹線等のリダンダンシー機能発揮、国土強靱化 	<ul style="list-style-type: none"> ・競合交通への影響（フェリ、航空機、長距離バス等） ・太平洋新国土軸の必要性に係る西日本全体の理解促進 	
四国	<ul style="list-style-type: none"> ・九州からのインバウンド客等の回遊 ・半導体製造に係る九州との新たな連携 ・大規模災害時の九州との相互応援の迅速化、円滑化 	<ul style="list-style-type: none"> ・九州とつながる効果（マーケット、産業、インバウンド等）への理解促進 	
	愛媛	<ul style="list-style-type: none"> ・別府温泉から道後温泉への観光ルート ・伊方原子力発電所の非常事態における避難迅速化 	<ul style="list-style-type: none"> ・九州とつながる効果（マーケット、産業、インバウンド等）への理解促進 ・競合交通への影響（フェリー航路）
九州	<ul style="list-style-type: none"> ・新生シリコンアイランド九州の進展 ・フードアイランド九州の更なる生産拡大 ・関西や中国、四国地方との観光客等の往来増加 ・大規模災害時の相互応援の迅速化、円滑化 ・関門海峡と豊予海峡ルートとの九州のダブルネットワーク形成によるサプライチェーンの構築、強靱化 	<ul style="list-style-type: none"> ・南海トラフ地震等への対応力向上（東九州自動車道の暫定2車線区間） ・関西や中国、四国地方が近づく効果への理解促進 ・並行在来線の利便性低下の可能性 	
	宮崎	<ul style="list-style-type: none"> ・都市圏（関西や中国地方）が近づくことによる企業等のビジネス拡大 ・関西や中国、四国地方との観光客等の往来増加 ・宮崎県、熊本県への移住・定住、リモートワーク人口の増加 ・既存ルート（陸路）と比べ、宮崎～大阪間が約250km(900→650km)短縮 熊本～大阪間が約100km(710→610km)短縮 	<ul style="list-style-type: none"> ・南海トラフ地震等への対応力向上（東九州自動車道の暫定2車線区間） ・東九州新幹線の整備効果への理解促進 ・関西や中国、四国地方が近づく効果への理解促進
	熊本	<ul style="list-style-type: none"> ・農林水産物の新たな市場・販路開拓 	<ul style="list-style-type: none"> ・関西や中国、四国地方が近づく効果への理解促進

研究会まとめ

<目指すべき方向>

1 九州の強みのさらなる強化

◎広域交通ネットワーク整備による半導体や自動車、農林水産業等の生産性向上、
地域経済の成長力強化

- ・東九州新幹線(整備計画路線への格上げ)
- ・東九州自動車道(4車線化)、中九州横断道路(全線開通)、九州中央自動車道(全線開通)

2 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

- ・四国新幹線(整備計画路線への格上げ)、豊後伊予連絡道路(整備に向けた調査)

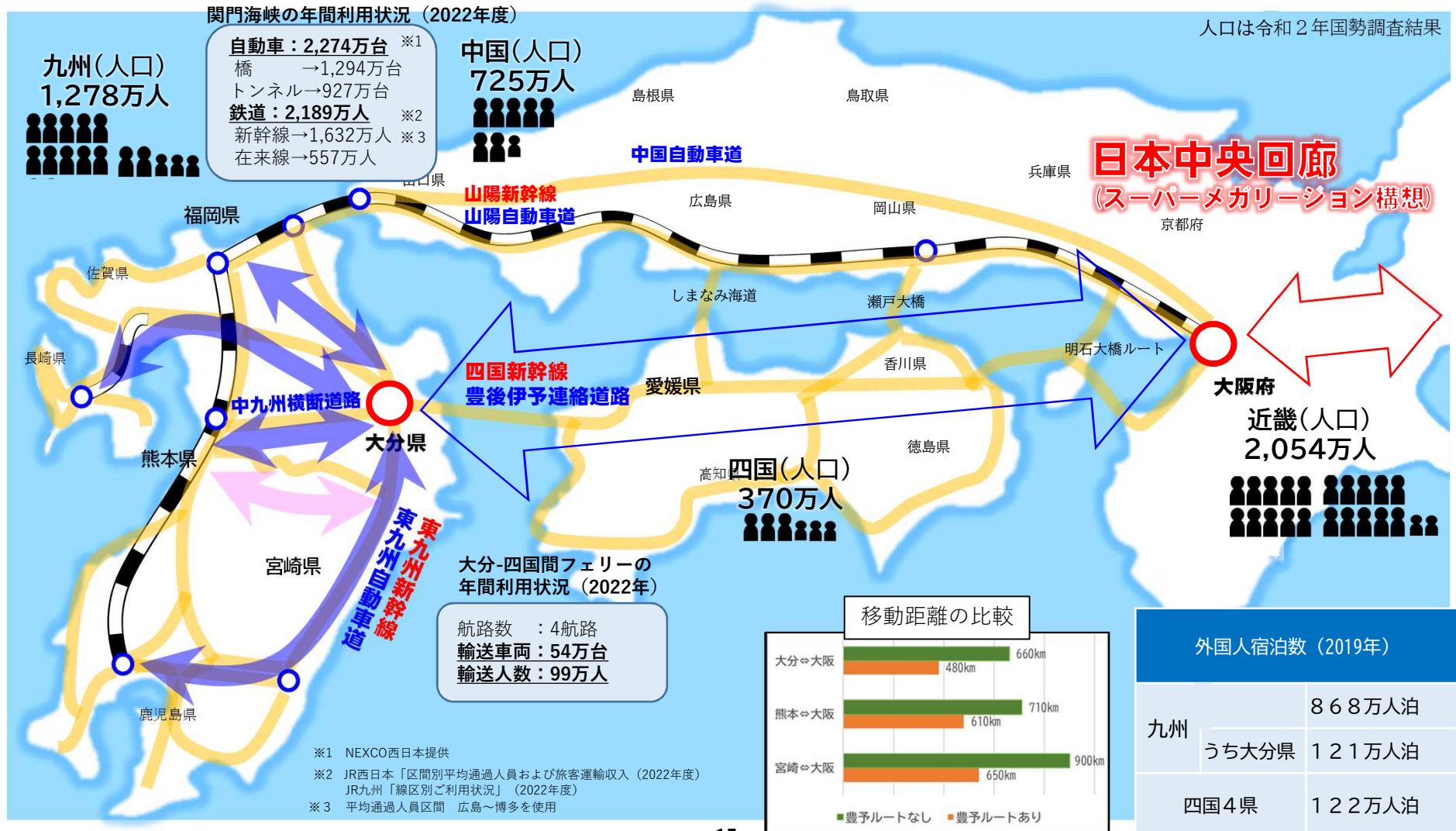
3 災害に強い国土づくり

◎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

⇒克服すべき課題はあるが、県民や企業、関係団体等へ丁寧に説明しながら、
関係機関と密接な連携を図り、新幹線や高規格道路などの広域交通ネット
ワークの整備を進めていくべき

【将来的に「広域交通ネットワーク」（新幹線、高規格道路等）が整えば】

➤ 関門海峡と豊予海峡ルートが形成され、人流・物流の拡大や災害時のリダンダンシー確保など、九州や四国のみならず日本全体に大きな効果が期待できる



関連資料 ～目次～

◎九州の強み

- (1)アジアとの近接性 P16
- (2)合計特殊出生率の高さ P17
- (3)圏域としてのまとまり P18
- (4)九州の産業 P20
 - ①半導体産業の集積 P22
 - TSMCの進出 P23
 - 中九州横断道路概要 P24
 - ②日本の食料供給基地「フードアイランド九州」のさらなる推進 P25
 - 農産物(青果物)輸送の効率化 P26
 - 九州及び大分県の農林水産業産出額(R3年度)の状況 P27
 - 日本と諸外国の食糧自給率(試算) P28
 - ③自動車産業の集積 P29

〈参考1〉広域交通ネットワークの効果検証

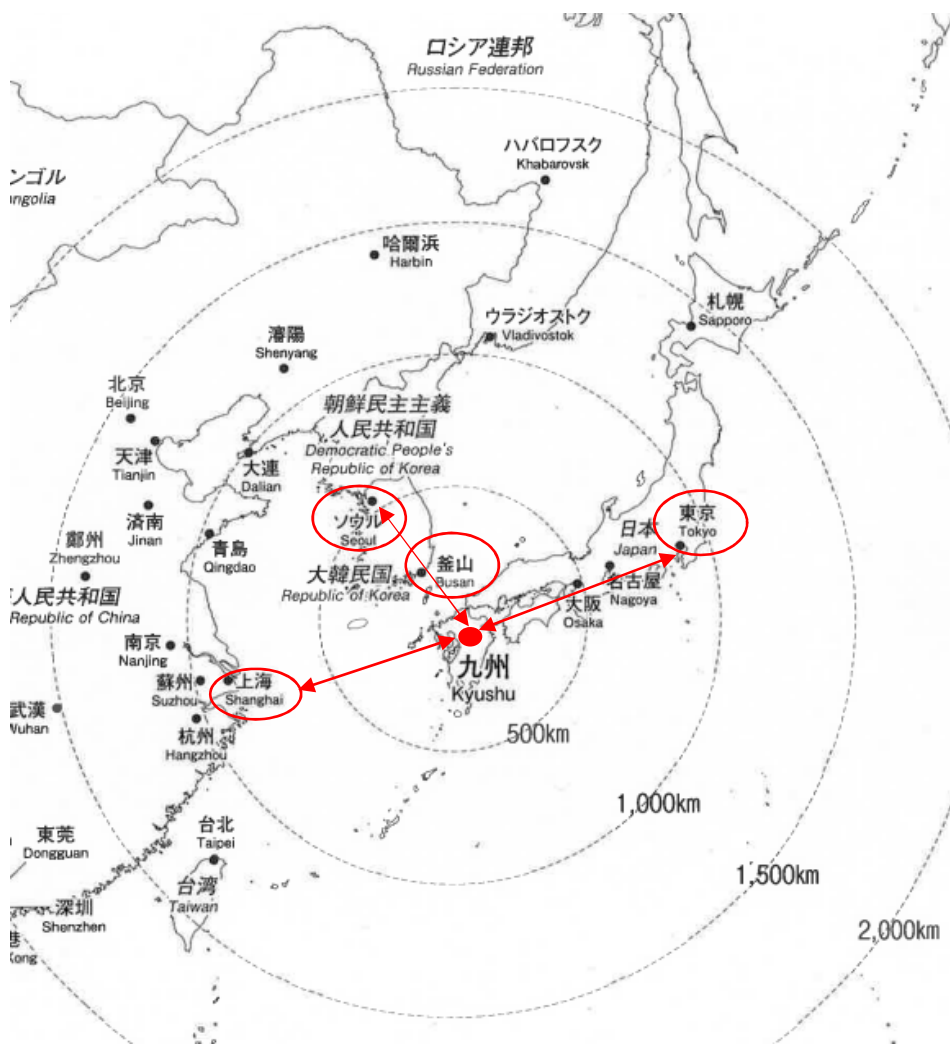
- (1)九州新幹線(鹿児島ルート:H23.3月開業)10年経過の効果検証(熊本県) P30
- (2)リダンダンシーの確保 P31

〈参考2〉九州のポテンシャル

- (1)人口規模 P32
- (2)九州・四国観光の現状 P35

◎九州の強み

(1) アジアとの近接性



出典：九州経済調査協会

✈九州から各都市への距離

- ・ 東京まで 1.5時間
- ・ 上海まで 1.5時間
- ・ 釜山もソウルも日帰り可能

✈国際定期路線

- ・ 九州⇔アジア 487便/週
- ・ 四国⇔アジア 28便/週
- ・ 関西⇔アジア 1166.5便/週

🚢外貿定期コンテナ航路

- ・ 九州⇔アジア 117便/週
(うち韓国航路 49便/週)
- ・ 四国⇔アジア 29便/週
(うち韓国航路 25便/週)
- ・ 関西⇔アジア 147便/週
(うち韓国航路 19便/週)

(2) 合計特殊出生率の高さ

- 九州は総じて合計特殊出生率が高く、全国トップ10に7県
- 人口が集中する東京、埼玉、神奈川などでは出生率が低い

 **子育てに適した地方の人口を増やすことが
日本全体の人口減少への歯止め、国力強化につながる**

【都道府県別の合計特殊出生率（R4）】			全国：1.26	九州	四国
順位	都道府県	合計特殊出生率	順位	都道府県	合計特殊出生率
1	沖縄県	1.70	12	富山県	1.46
2	宮崎県	1.63	13	香川県	1.45
3	鳥取県	1.60	14	長野県	1.43
4	島根県	1.57	14	滋賀県	1.43
5	長崎県	1.57	16	徳島県	1.42
6	鹿児島県	1.54	17	山梨県	1.40
7	佐賀県	1.53	17	三重県	1.40
8	熊本県	1.52	17	広島県	1.40
9	福井県	1.50	20	和歌山県	1.39
10	大分県	1.49	20	岡山県	1.39
11	山口県	1.47	20	愛媛県	1.39
			23	石川県	1.38
			24	岐阜県	1.36
			24	高知県	1.36
			26	愛知県	1.35
			27	静岡県	1.33
			27	福岡県	1.33
			29	山形県	1.32
			29	群馬県	1.32
			31	兵庫県	1.31
			32	福島県	1.27
			32	茨城県	1.27
			32	新潟県	1.27
			35	奈良県	1.25
			36	青森県	1.24
			36	栃木県	1.24
			38	大阪府	1.22
			39	岩手県	1.21
			40	京都府	1.18
			40	秋田県	1.18
			40	千葉県	1.18
			43	神奈川県	1.17
			43	埼玉県	1.17
			45	北海道	1.12
			46	宮城県	1.09
			47	東京都	1.04

(3) 圏域としてのまとめ

事例1 ツール・ド・九州

- 活動主体は九州の経済団体と九州地方知事会で構成する「九州地域戦略会議」
- 令和5年10月6日～9日に、福岡・熊本・大分の3県で第1回大会を開催
- UCI（国際自転車競技連合）公認のクラス1のサイクルロードレース

事例2 九州観光機構

- 九州の広域観光を推進するため九州地域戦略会議で策定する「九州観光戦略」の実行機関として平成17年4月に設立
- 広域連携DMOとして各地域DMOや民間企業とも積極的に連携

事例3 九州・山口9県災害時応援協定

- 被災県独自では災害等の応急対応や復旧・復興への対策が実施できない場合に、被災県を広域で応援するため、平成23年10月に協定締結
- 被災県への応援職員の派遣や、必要物資の支援等を行う
- 支援は、被災自治体ごとに支援担当県を割り振る「カウンターパート方式」を採用
⇒平成28年熊本地震や令和2年7月豪雨など大規模災害時に発動

令和2年7月豪雨時における熊本県へのカウンターパート方式による広域応援

応援県 ⇒ 受援市町村
(延べ派遣人数)

福岡県 ⇒ 水俣市
(12人)

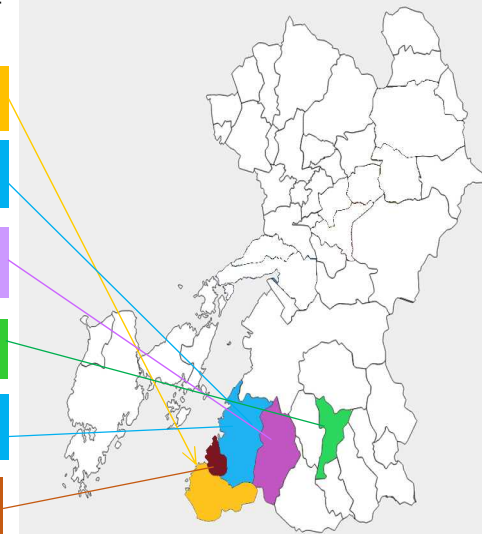
佐賀県 ⇒ 芦北町
(28人)

長崎県 ⇒ 球磨村
(1,785人)

大分県 ⇒ 相良村
(295人)

宮崎県 ⇒ 芦北町
(381人)

山口県 ⇒ 津奈木町
(78人)



事例4 平成30年7月豪雨における愛媛県被災市町村への応援職員派遣

- 平成30年6月28日からの集中豪雨により西日本（特に愛媛、広島、岡山県）を中心に広い範囲で被害が発生
- カウンターパート方式により、九州からは愛媛県を重点的に応援

宇和島市へ2,475人
(7/11~9/10)

大分県から606人 ※
(7/12~8/17)

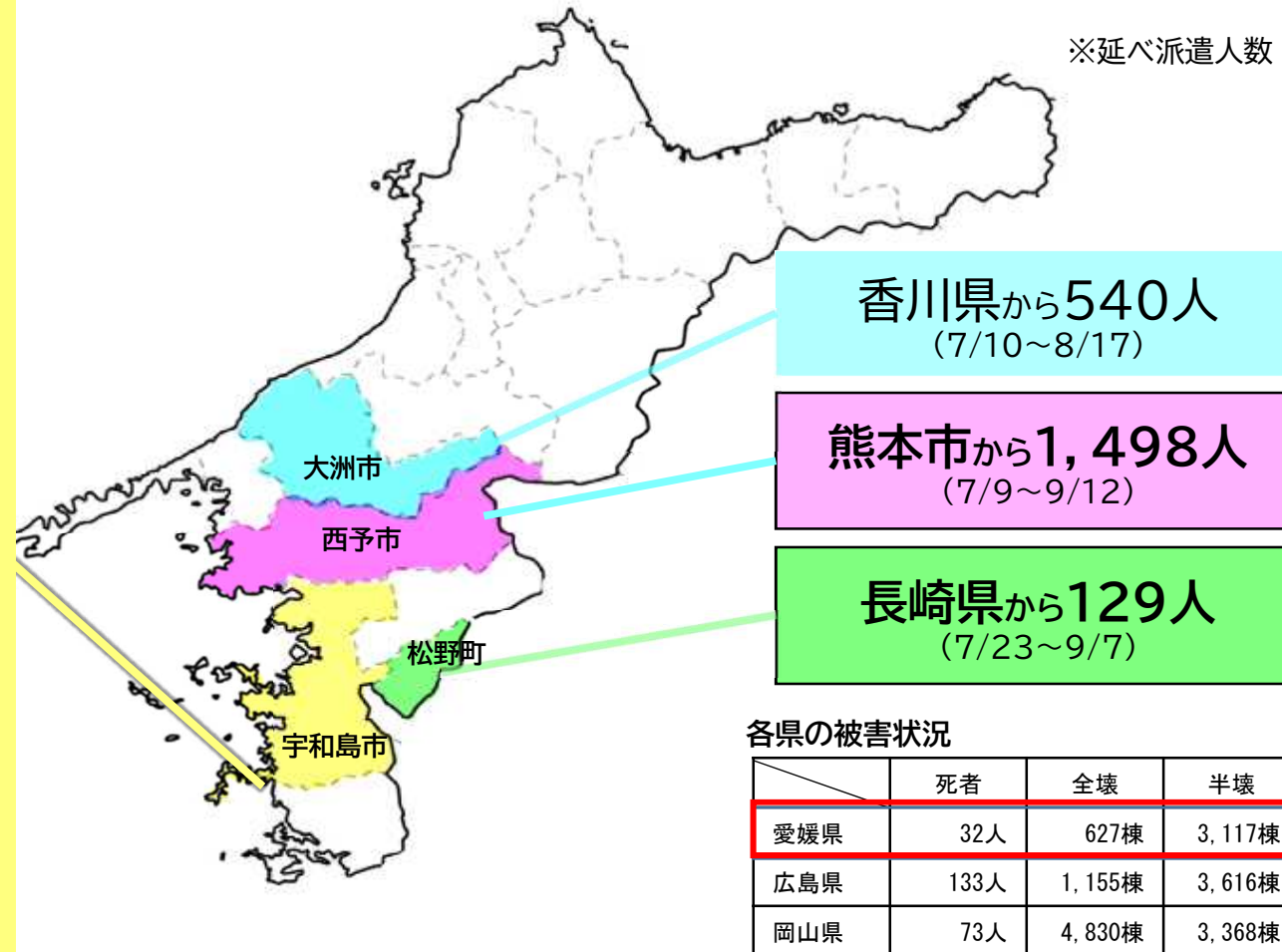
(市町村からの派遣実人数内訳)

- ・大分市 14人 ・別府市 2人
- ・中津市 2人 ・佐伯市 1人
- ・国東市 1人

福岡県から745人
(7/18~8/29)

熊本県から518人
(7/19~8/26)

徳島県から606人
(7/11~9/10)



各県の被害状況

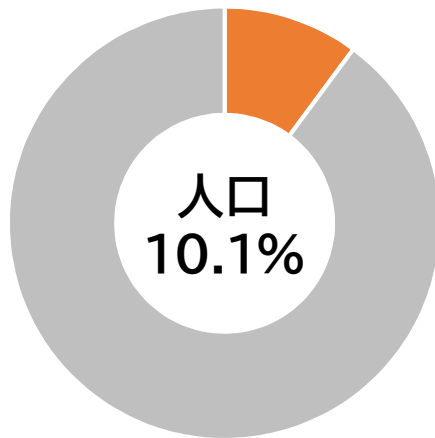
	死者	全壊	半壊
愛媛県	32人	627棟	3,117棟
広島県	133人	1,155棟	3,616棟
岡山県	73人	4,830棟	3,368棟

(4) 九州の産業

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」とされている

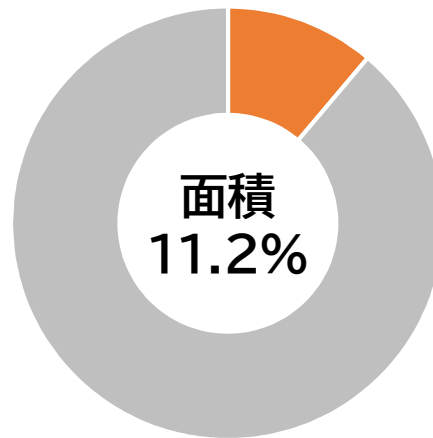
- 人口：12,779／126,146 千人（10.1%）（2020年）
- 面積：42,230／377,974 km²（11.2%）（2023年）
- GDP：48.3／580.8 兆円（8.3%）（2019年度）

全国に占める九州の人口・面積・GDP



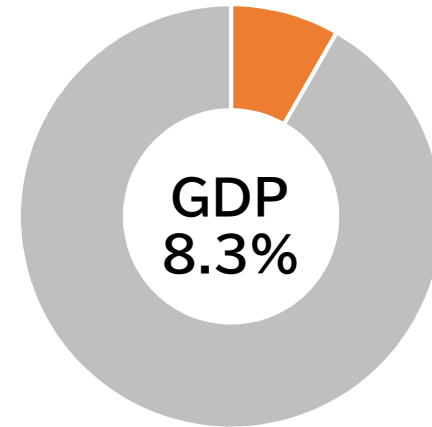
【2020年】

出典：総務省 令和2年国勢調査



【2023年】

出典：国土交通省
全国都道府県市区町村別面積調（R5.7.1）

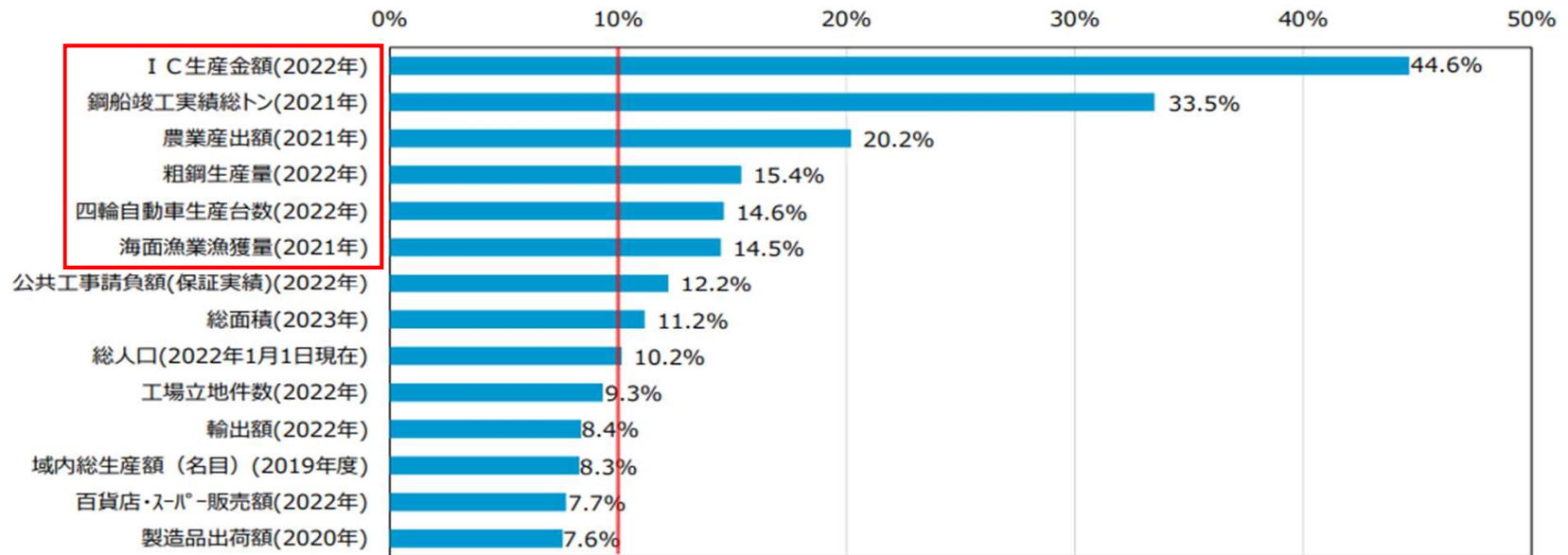


【2019年度】

出典：内閣府 令和元年度県民経済計算

全国シェアが1割を超える九州の産業

◎集積回路(IC)生産金額	44.6%	(2022年) . . . ①
○鋼船竣工実績総トン	33.5%	(2021年)
◎農業産出額	20.2%	(2021年) . . . ②
○粗鋼生産量	15.9%	(2022年)
◎四輪自動車生産台数	14.6%	(2022年) . . . ③
○海面漁業漁獲量	14.5%	(2021年)

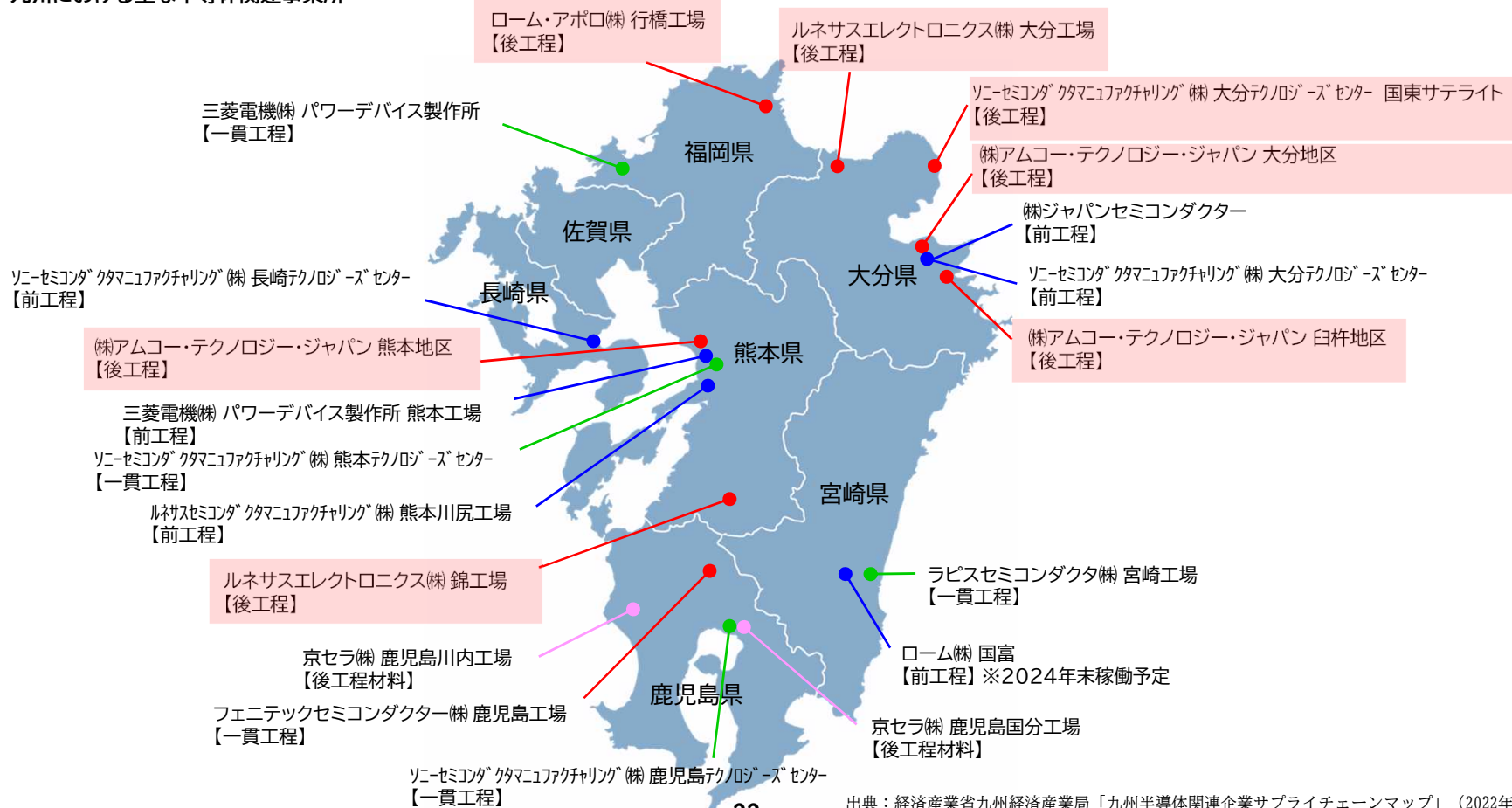


出典：経済産業省九州経済産業局 九州経済の現状（2022年版）

① 半導体産業の集積

- 九州は日本の半導体生産金額の44.6%シェアを占めるシリコンアイランドである
- 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しており、圏域内の高規格道路が整備されれば企業活動に大きく影響する
(図中の は後工程工場)

九州における主な半導体関連事業所



出典：経済産業省九州経済産業局「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）を参考に大分県作成

TSMCの進出

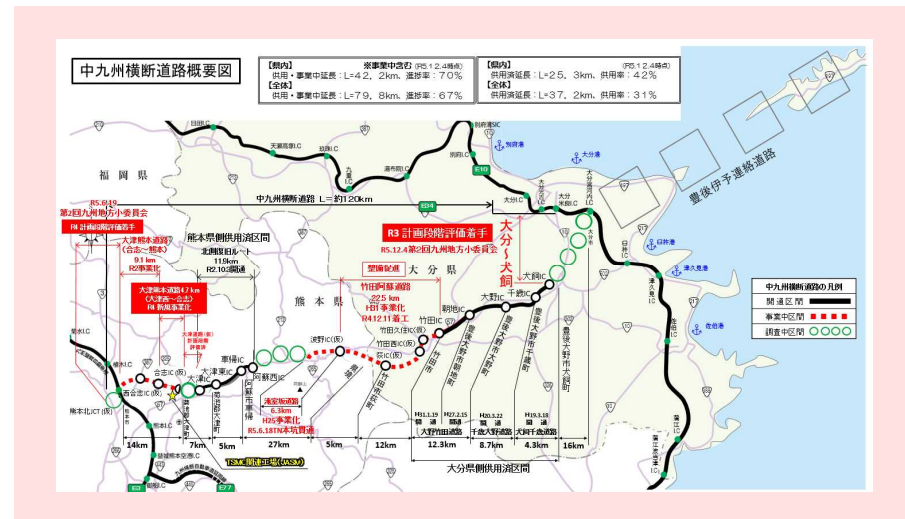
- ・Japan Advanced Semiconductor Manufacturing株式会社(JASM)
- ・熊本県菊池郡菊陽町に建設中
- ・株主はTSMC、ソニーセミコンダクタリユーションズ(20%未満)、デンソー(10%超)
- ・出荷開始 2024年12月予定
- ・設備投資額 約1.2兆円
- ・生産能力 55,000枚/月(300mmウェーハ)
- ・雇用 1,700人

JASM設立を起爆剤に九州の設備投資が急増
【九州の2023年度設備投資計画】

- ・製造業5,146億円(前年比2.1倍)
 - うち非鉄金属2,612億円(// 3.8倍)
 - うち精密機械350億円(// 3.3倍)
- (日本政策投資銀行2023.8.3発表)

**経済波及効果
約6兆9千億円**

出典：九州FG推計



TSMC進出等の効果を最大化し、オール九州・山口で、
「新生シリコンアイランド九州の実現」を目指す
(令和5年10月26日 九州地域戦略会議)

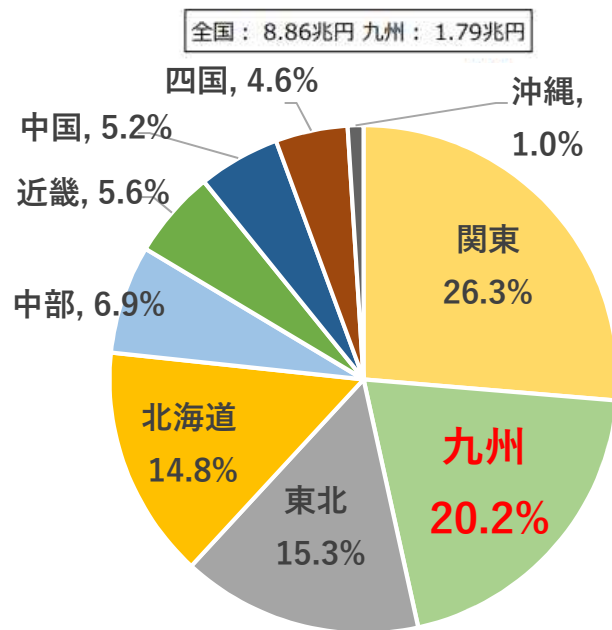
② 日本の食料供給基地「フードアイランド九州」のさらなる推進

農業－ブロック別産出額、推移－

Summary of Kyushu economy

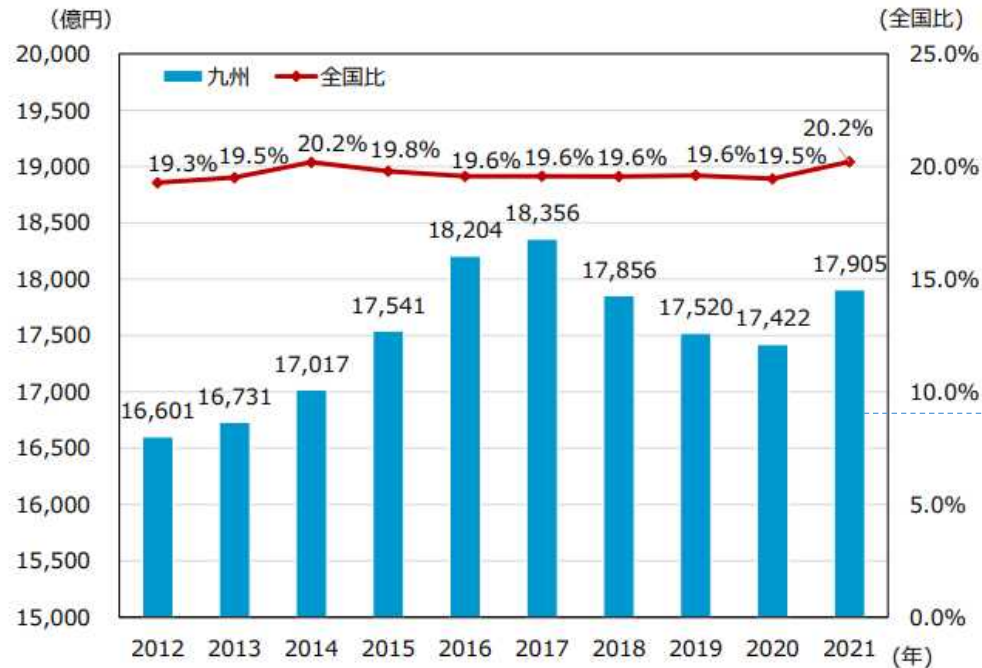
2021年の九州の農業産出額は約2兆円で、全国の約2割を占める。
推移をみると、前年比+2.8%と4年ぶりに前年を上回った。

図表 2-1 ブロック別農業産出額構成比



(出所)農林水産省「令和3年生産農業所得統計」

図表 2-2 九州の農業産出額・全国比の推移



(内訳)

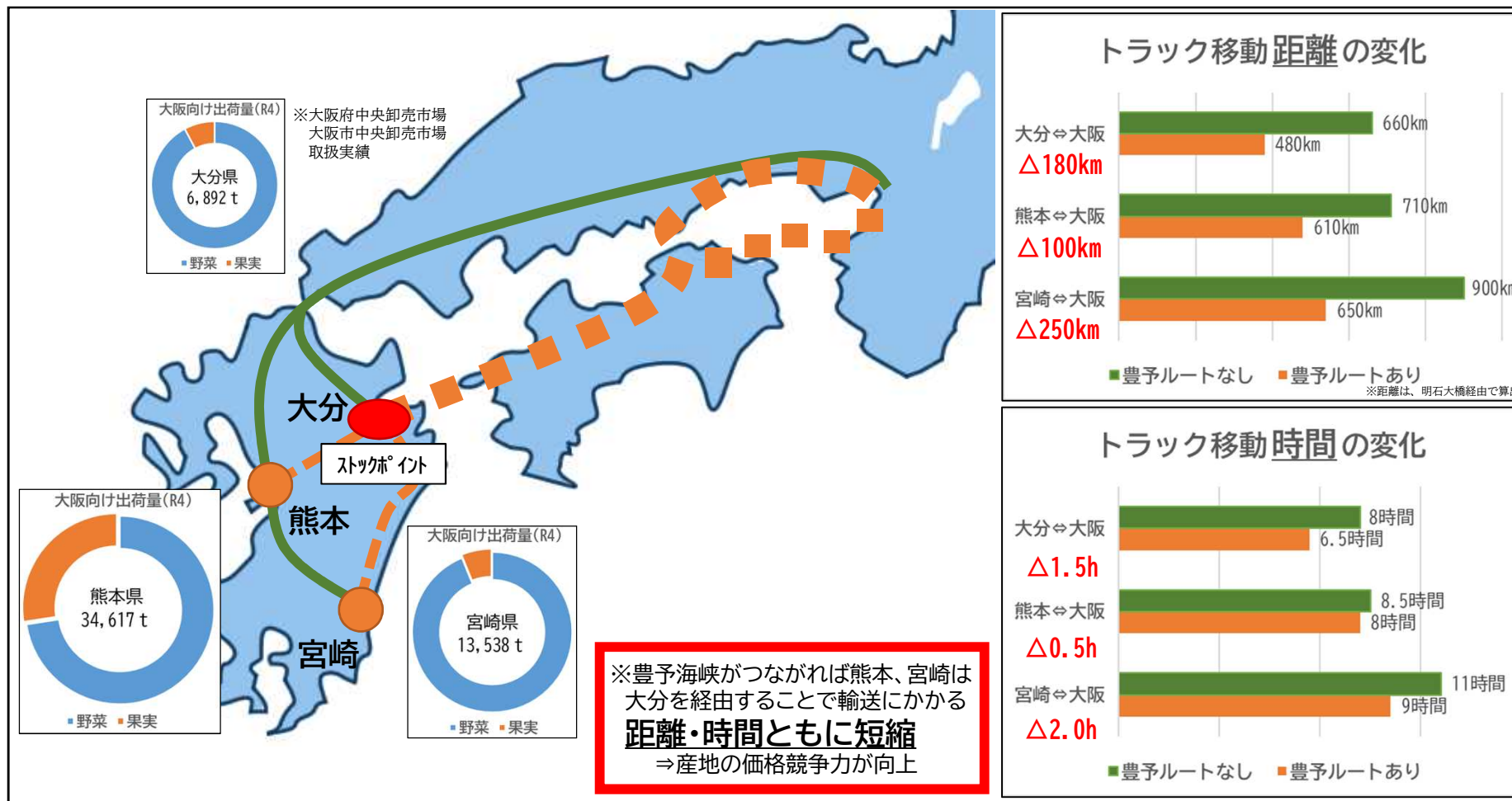
畜産 8,752億円 (48.9%)
野菜 4,140億円 (23.1%)
米 1,470億円 (8.2%)
果実 1,349億円 (7.5%)

出典：経済産業省九州経済産業局 九州経済の現状 (2022年版)

農産物(青果物)輸送の効率化

➤全国の農業産出額の2割超を占める「フードアイランド九州」のさらなる推進

- ① 輸送距離の短縮(△100~△250km)燃料費節減、CO2削減
- ② 輸送時間の短縮(△0.5~△2h)による鮮度保持、人手不足対策
- ③ 交通結節点へのストックポイント(物流拠点)設置による貨物集約と輸送効率化



九州及び大分県の農林水産業産出額(R3年度)の状況

➤大分県の農業産出額は、全国では中位だが九州内では低位

- 農 業 1,128億円 (全国25位、九州6位)
 - 林 業 227億円 (全国 5位、九州2位)
 - 水 産 356億円 (全国11位、九州3位)
-
- ◎合 計 1,811億円 (全国23位、九州6位)

➤関西圏へのアクセス向上により、九州の農林水産業産出額がさらに伸びる可能性

農林水産業

単位：億円

順位	都道府県	産出額
1	北海道	16,093
2	鹿児島県	5,765
3	茨城県	4,569
4	宮崎県	4,147
5	熊本県	4,009
	・	
14	長崎県	2,555
15	宮城県	2,502
16	群馬県	2,472
17	山形県	2,424
18	福岡県	2,387
	・	
23	大分県	1,811
	・	
29	佐賀県	1,483
	・	
46	大阪府	340
47	東京都	305
	全 国	105,999

農業			林業			水産		
順位	都道府県	産出額	順位	都道府県	産出額	順位	都道府県	産出額
2	鹿児島県	4,997	4	宮崎県	372	2	長崎県	936
4	宮崎県	3,478	5	大分県	227	4	鹿児島県	658
5	熊本県	3,477	7	熊本県	190	11	大分県	356
16	福岡県	1,968	10	福岡県	136	12	熊本県	342
20	長崎県	1,551	13	鹿児島県	110	13	宮崎県	297
25	大分県	1,228	25	長崎県	68	15	福岡県	283
27	佐賀県	1,206	38	佐賀県	25	16	佐賀県	252
	全 国	88,600		全 国	4,839		全 国	12,560
	九州	17,905		九州	1,129		九州	3,124

※順位は全国順位

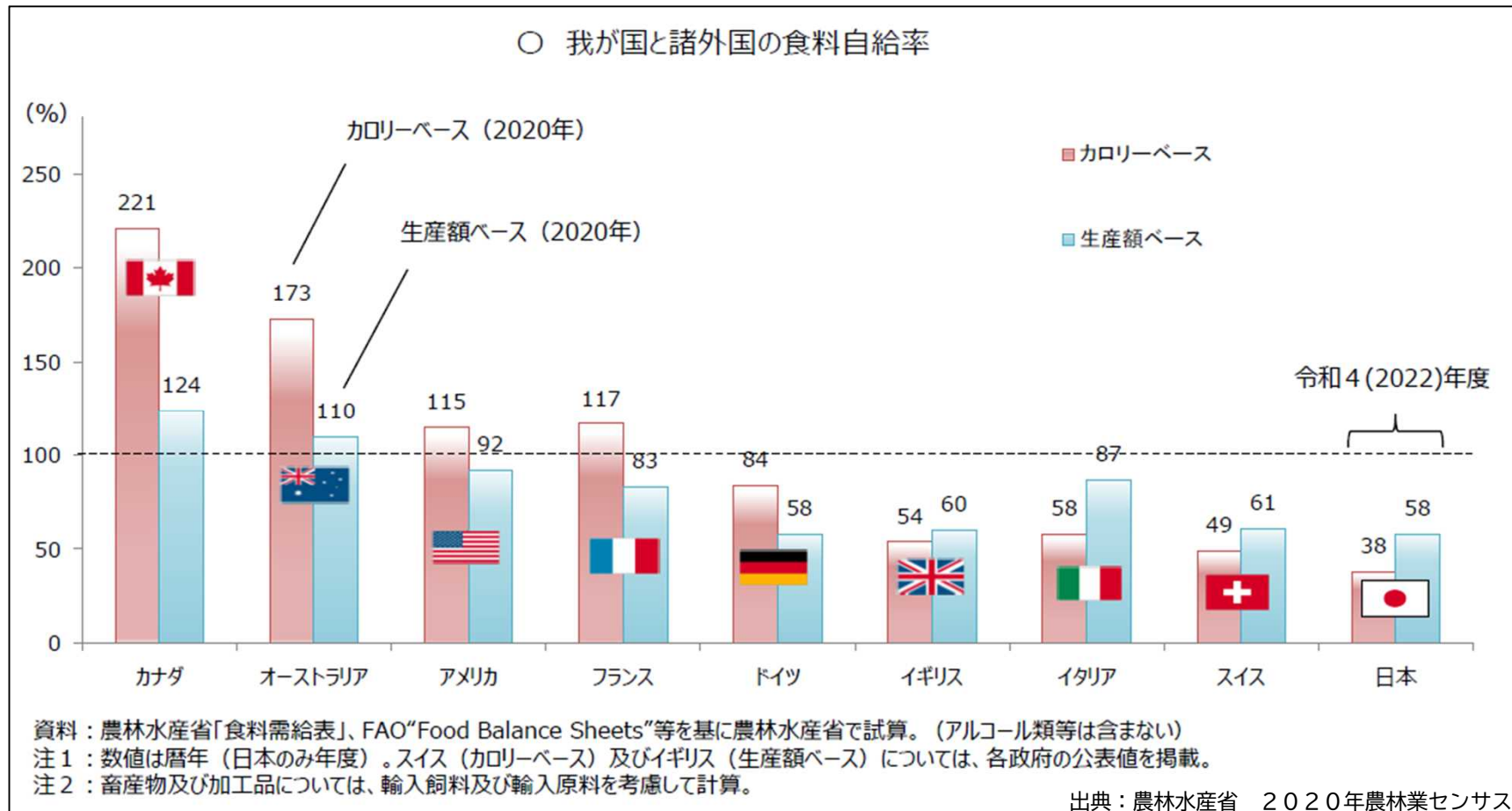
※順位は全国順位

※順位は全国順位

日本と諸外国の食料自給率(試算)

➤日本の食料自給率は、諸外国と比較すると、カロリーベース、生産額ベースともに低い水準にある

→農業生産力のある九州から東京、名古屋、大阪などへのアクセス向上によりさらなる生産拡大、日本全体の食料自給率アップに寄与する



③ 自動車産業の集積

➤北部九州には自動車産業が集積

製造業—自動車関連産業（自動車関連事業所の立地状況）—

九州には、北部に完成車メーカー4社が立地し、約154万台/年の生産能力を持つ、世界有数の生産拠点に成長。また、自動車部品の製造・加工等を担う関連企業も多く集積。

図表3-7 九州における主な自動車関連事業所



	日産自動車九州(株)	日産車体九州(株)	トヨタ自動車九州(株)			ダイハツ九州(株)	
			宮田工場	苅田工場	小倉工場	中津工場	久留米工場
生産開始	1976年12月 (車両生産)	2009年12月	1992年12月	2005年12月	2008年8月	2004年11月	2008年8月
生産能力	53万台	12万台	43万台	44万基	47万基	46万台	32.4万基
生産車種 (品目)	セレナ エクストレイル ローグ ローグスポーツ	インフィニティQX80 パトロール アルマーダ エルグランド NV350キャラバン	レクサス ES レクサス UX レクサス RX レクサス NX	エンジン	ハイブリッド部品	タフト、ムーヴ、 ミラコット、キャスト、 ミライース、 アトレーワゴン、 ハイゼットトラック ハイゼットカーゴ	エンジン トランスミッション部品

(写真)各社ウェブサイト (資料)「北部九州自動車産業アジア先進拠点プロジェクト」パンフレット等より九州経済産業局作成

出典：経済産業省九州経済産業局 九州経済の現状（2022年版）に大分県一部追記

〈参考1〉 広域交通ネットワークの効果検証

(1) 九州新幹線(鹿児島ルート:H23.3月開業)10年経過の効果検証(熊本県)

九州新幹線の全線開通により、熊本県は通過点となり宿泊客や滞在時間の減少が懸念されていたが、交流人口が増加するなどプラスの効果を発揮

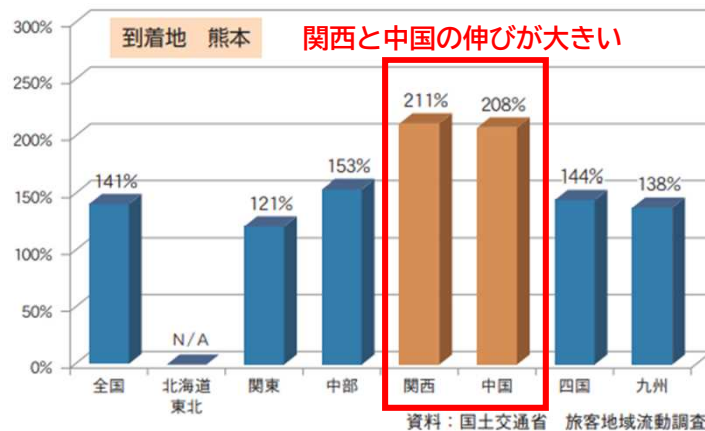
- 効果→宿泊者数の増加 (①)
 →関西、中国地方からの来県増加 (②)
 →競合交通の高速バス輸送人員増加 (③)

① 宿泊者数の推移 (熊本県)



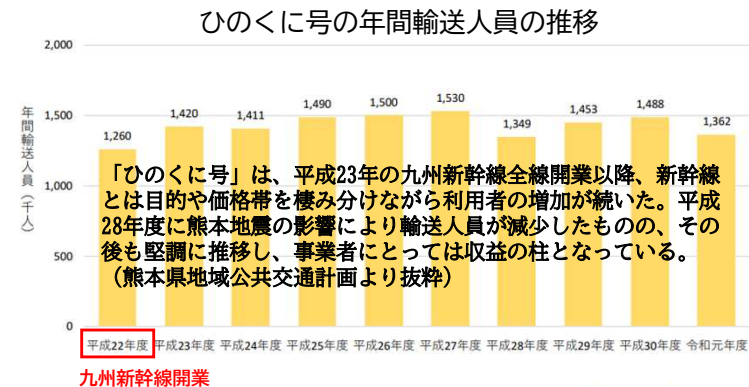
出典：(公財)地方経済総合研究所「九州新幹線全線開業10年の効果と影響」

② 出発地の変化 (2010→2018) (熊本県)



出典：(公財)地方経済総合研究所 「九州新幹線全線開業10年の効果と影響」

③ 高速バスの輸送人員増 (熊本県)



出典：九州運輸要覧、九州の高速バス

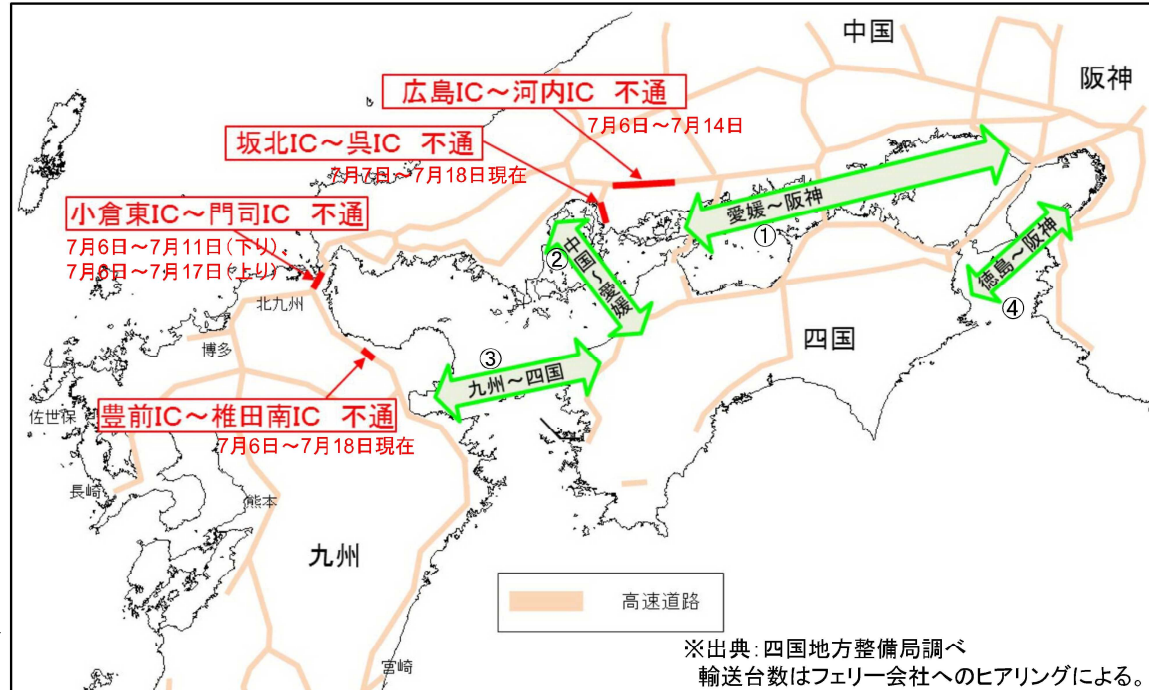
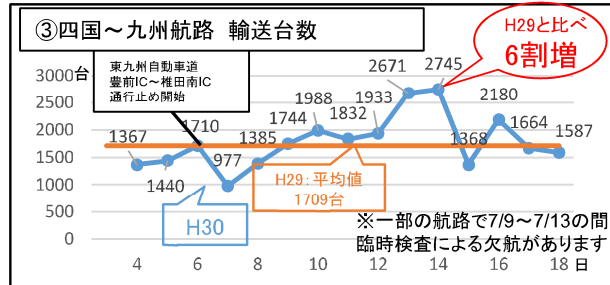
出典：熊本県 地域公共交通計画 (令和3年3月 (令和5年6月一部改訂))

(2) リダンダンシーの確保

① 山陽、中国自動車道の代替機能の発揮

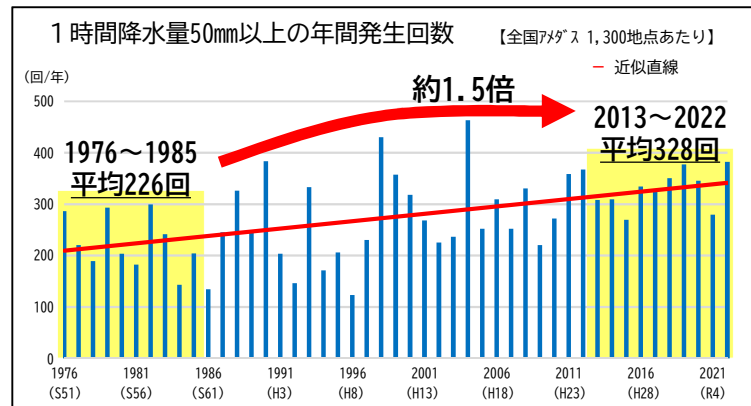
事例 平成30年7月西日本豪雨

- 西日本を中心に全国的に広い範囲で記録的な大雨
- 長時間の降水量について多くの観測地点で観測史上1位を更新
- 中国地方の東西を結ぶ幹線道路や鉄道などの交通機関に影響が出た
- 九州と四国を結ぶフェリーによる輸送が最大で6割増加(7/14)した



出典：平成30年7月24日 国土交通省四国地方整備局 報道発表資料

② 激甚化・頻発化する気象災害



出典：気象庁HP「大雨や猛暑日など（極端現象）のこれまでの変化」

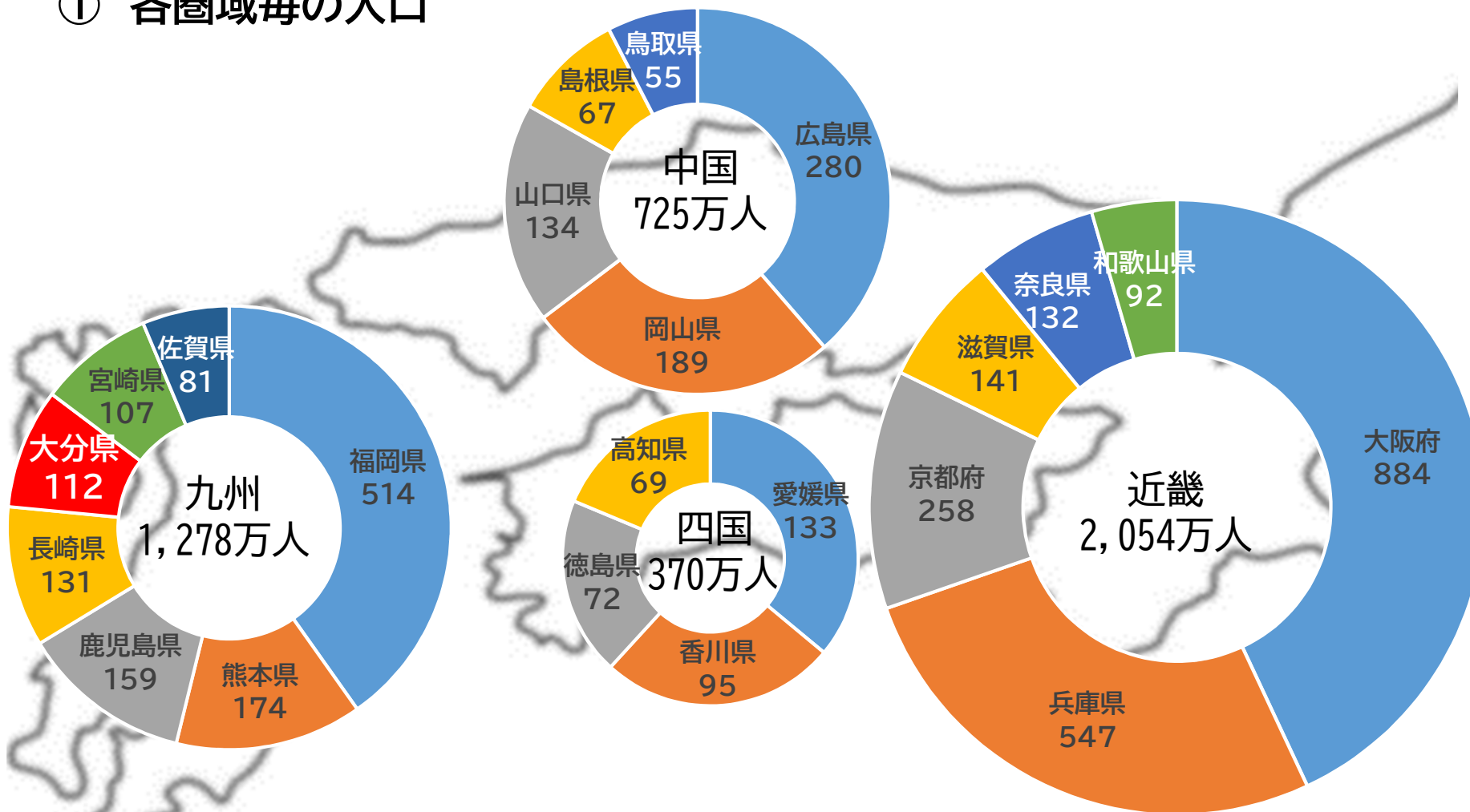
➤全国の1時間降水量50mm以上の大雨の年間発生回数は増加傾向

リダンダンシーの確保が重要に

〈参考2〉九州のポテンシャル

(1) 人口規模

① 各圏域毎の人口



単位：万人

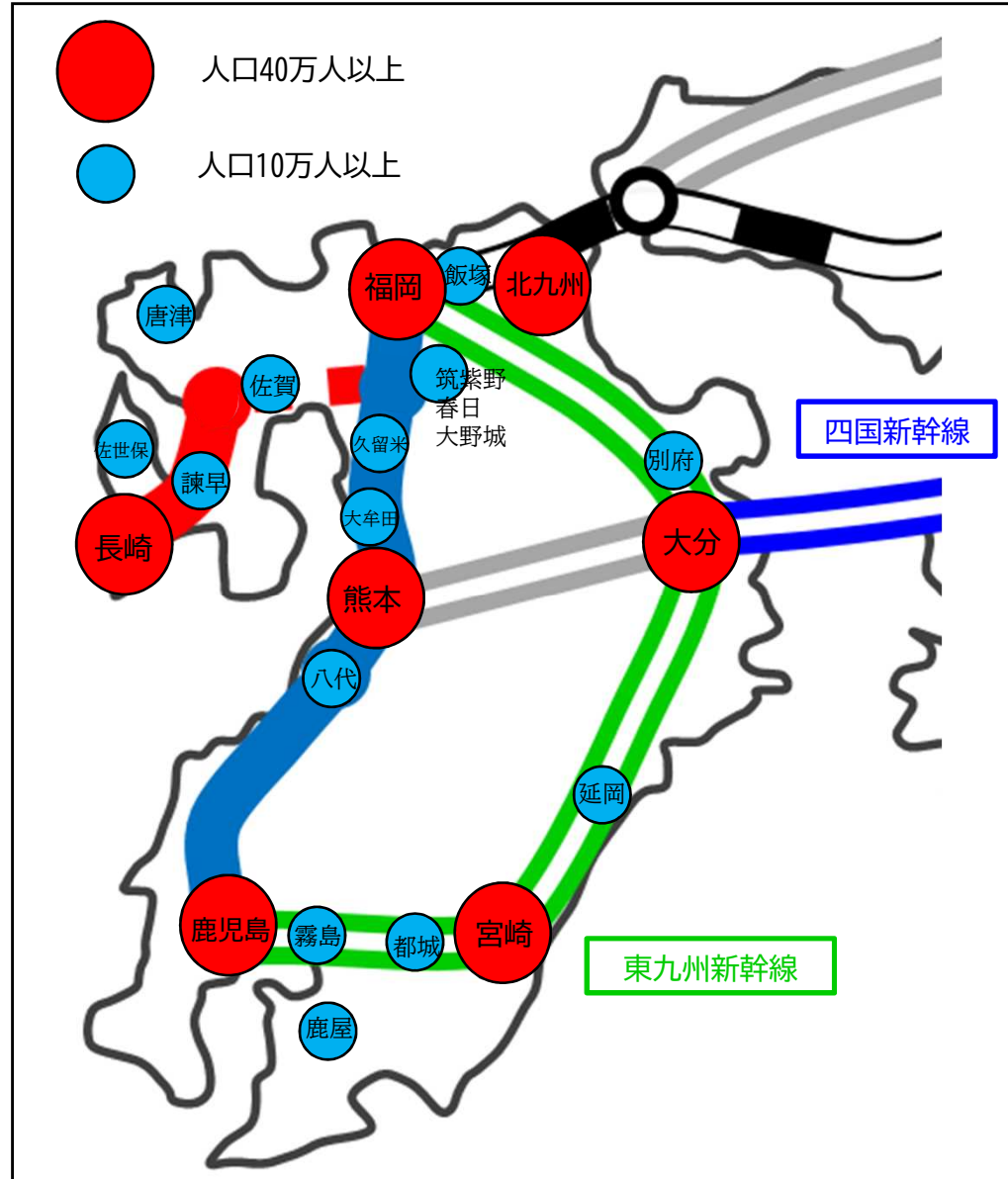
出典：総務省 令和2年国勢調査

※グラフの大きさはイメージであり、値の大きさと比例しない

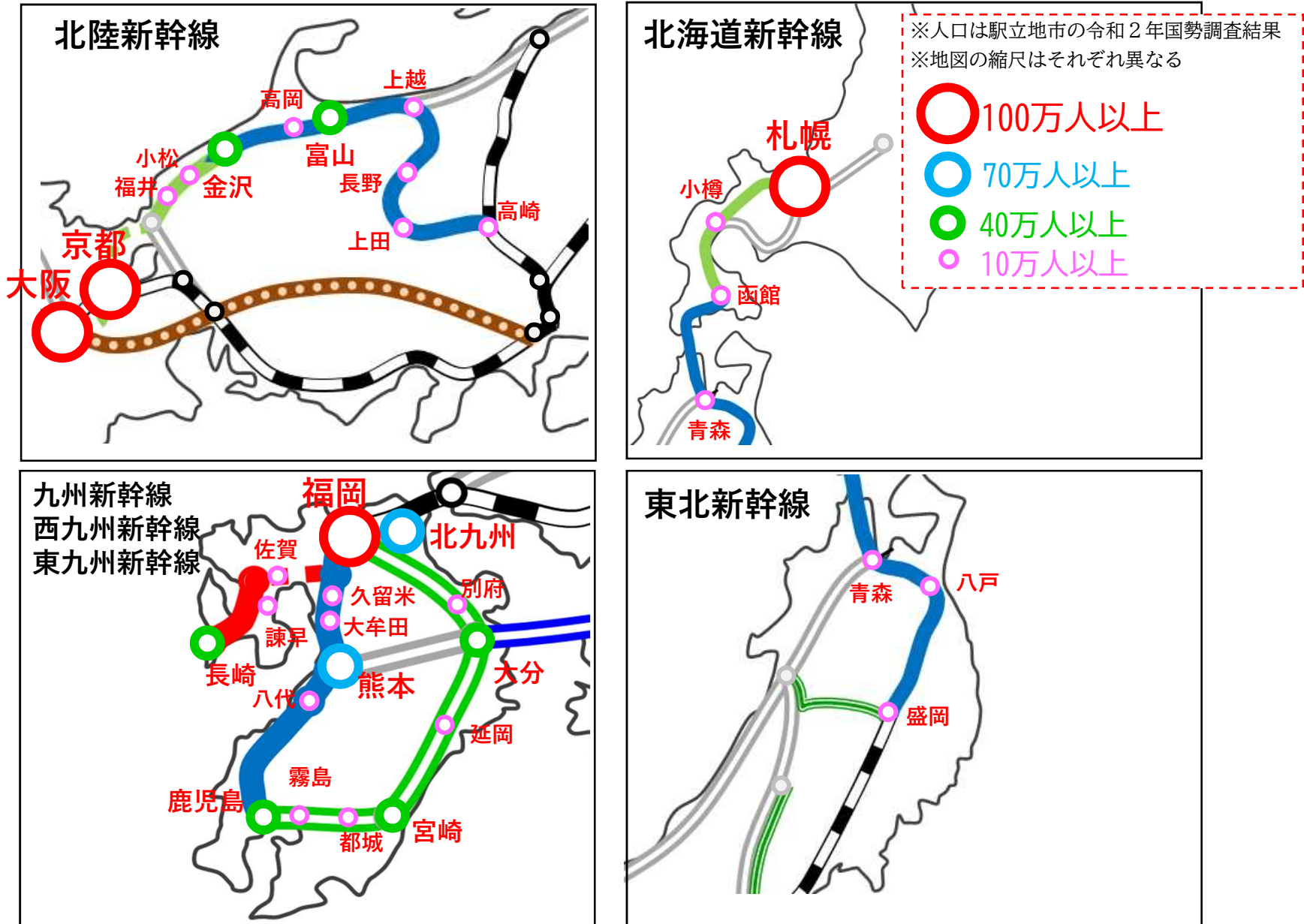
② 適度に分散された都市配置

九州の自治体	人口10万人以上	人口(人)
福岡県	北九州市	939,029
	福岡市	1,612,392
	大牟田市	111,281
	久留米市	303,316
	飯塚市	126,364
	筑紫野市	103,311
	春日市	111,023
	大野城市	102,085
佐賀県	佐賀市	233,301
	唐津市	117,373
長崎県	長崎市	409,118
	佐世保市	243,223
	諫早市	133,852
熊本県	熊本市	738,865
	八代市	123,067
大分県	大分市	475,614
	別府市	115,321
宮崎県	宮崎市	401,339
	都城市	160,640
	延岡市	118,394
鹿児島県	鹿児島市	593,128
	鹿屋市	101,096
	霧島市	123,135

出典：総務省 2020年国勢調査



③ 整備新幹線及び東九州新幹線の沿線人口



(2) 九州・四国観光の現状

① 国内観光旅行の状況

➤ 四国と九州の往来は割合的に非常に少ない

・九州は域内旅行の割合が75%と高く、次いで関東(7%)が多い

・四国は域内が50%で、次いで近畿(22%)、中国(12%)の順に多い

(千人)

国内旅行	主目的地計	北海道	東北	関東	北陸信越	中部	近畿	中国	四国	九州	沖縄
居住地 計	417,854	24,312	28,461	126,750	30,580	55,535	64,199	21,920	12,353	39,542	6,661
北海道	22,086 (100%)	17,629 (80%)	457 (2%)	1,907 (9%)	158 (1%)	156 (1%)	697 (3%)	143 (1%)	145 (1%)	219 (1%)	129 (1%)
東北	21,753 (100%)	604 (3%)	15,053 (69%)	4,103 (19%)	612 (3%)	235 (1%)	417 (2%)	44 (0%)	7 (0%)	62 (0%)	45 (0%)
関東	166,062 (100%)	3,481 (2%)	10,932 (7%)	94,671 (57%)	14,609 (9%)	18,678 (11%)	10,101 (6%)	2,265 (1%)	1,771 (1%)	4,649 (3%)	2,620 (2%)
北陸信越	16,449 (100%)	228 (1%)	388 (2%)	3,591 (22%)	9,002 (55%)	1,794 (11%)	960 (6%)	146 (1%)	104 (1%)	115 (1%)	26 (0%)
中部	52,982 (100%)	701 (1%)	825 (2%)	9,565 (18%)	3,388 (6%)	24,444 (46%)	9,908 (19%)	504 (1%)	577 (1%)	1,331 (3%)	348 (1%)
近畿	70,441 (100%)	1,002 (1%)	467 (1%)	8,205 (12%)	2,377 (3%)	8,878 (13%)	35,650 (51%)	5,109 (7%)	3,722 (5%)	2,451 (3%)	1,321 (2%)
中国	19,775 (100%)	198 (1%)	79 (0%)	1,166 (6%)	195 (1%)	360 (2%)	2,926 (15%)	10,834 (55%)	1,562 (8%)	1,934 (10%)	172 (1%)
四国	8,279 (100%)	77 (1%)	12 (0%)	531 (6%)	72 (1%)	150 (2%)	1,819 (22%)	952 (12%)	4,173 (50%)	313 (4%)	68 (1%)
九州	37,410 (100%)	335 (1%)	245 (1%)	2,562 (7%)	161 (0%)	729 (2%)	1,441 (4%)	1,868 (5%)	282 (1%)	28,230 (75%)	561 (1%)
沖縄	2,617 (100%)	57 (2%)	3 (0%)	450 (17%)	5 (0%)	111 (4%)	282 (11%)	54 (2%)	9 (0%)	239 (9%)	1,370 (52%)

出典：観光庁「旅行・観光消費動向調査」(2022年)

② 外国人宿泊者数

地方別延べ宿泊者数

運輸局	人泊	割合
北海道	8,805,160	7.6%
東北	1,851,700	1.6%
関東	40,536,810	35.0%
北陸信越	3,400,600	2.9%
中部	8,274,300	7.2%
近畿	32,935,720	28.5%
中国	2,201,930	1.9%
四国	1,216,920	1.1%
九州	8,682,450	7.5%
沖縄	7,750,760	6.7%
全国計	115,656,350	100%

➤九州は韓国からの宿泊者が非常に多いのが特徴

出身国割合

全国

出身国籍	割合
中国	29%
台湾	13%
韓国	10%
アメリカ	7%
香港	7%

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%

四国

出身国籍	割合
台湾	28%
中国	21%
香港	18%
韓国	11%
アメリカ	4%

➤外国人宿泊者数は、四国4県と大分県がほぼ同じ

九州内訳(人泊)

福岡県	4,261,960
佐賀県	359,240
長崎県	753,310
熊本県	934,990

四国内訳(人泊)

大分県	1,206,780
宮崎県	326,260
鹿児島県	839,900
徳島県	133,560
香川県	771,730
愛媛県	216,270
高知県	95,360

出典：観光庁「宿泊旅行統計調査」(2019年)

