

Higashi-kyushu Expwy.



東九州自動車道 建設促進地方大会

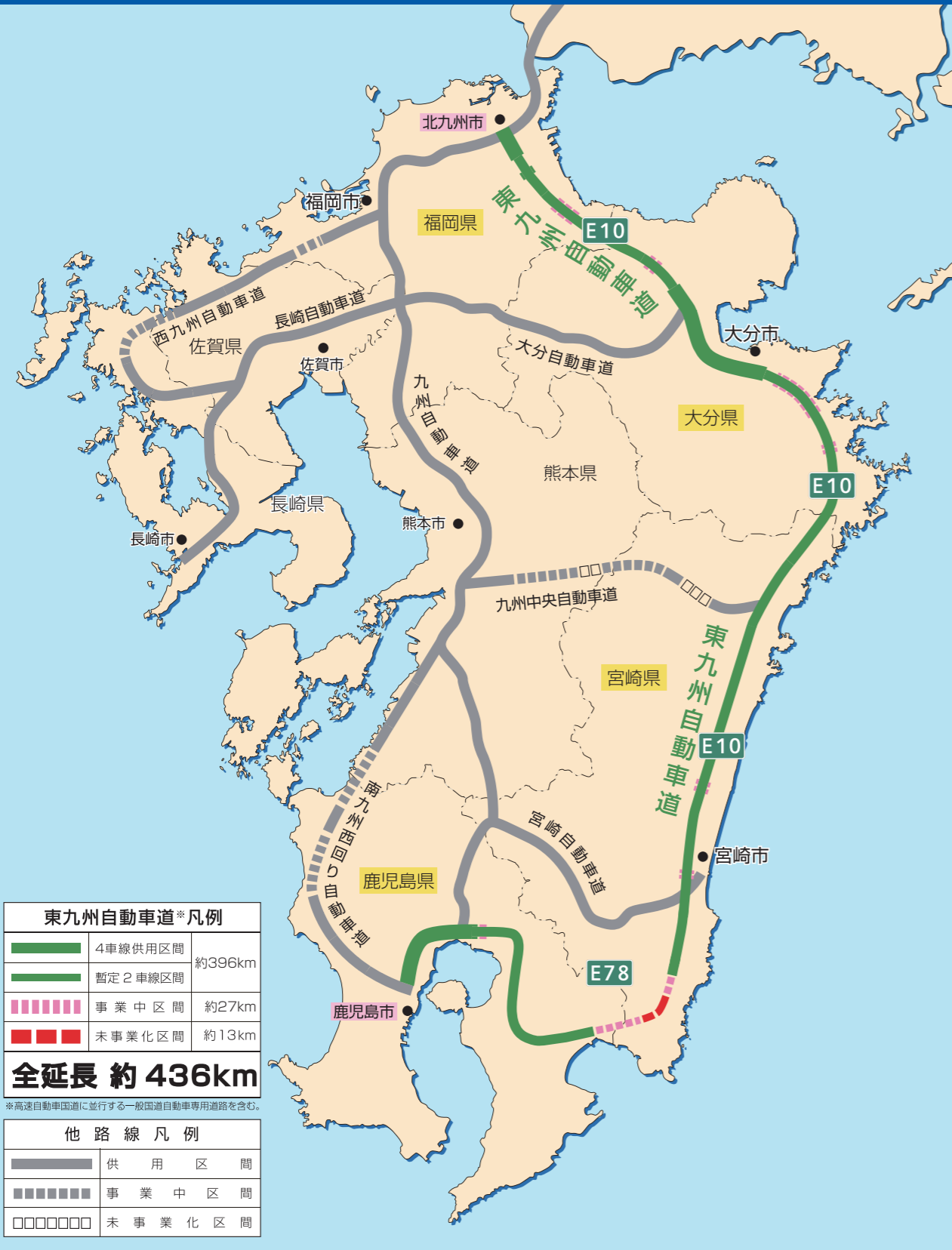
東九州軸の発展を目指しつって活かそう! 東九州道

令和5年8月2日(水) 13:30~16:00
ホテルクラウンパレス北九州

報告書



東九州自動車道ルートマップ



東九州自動車道建設促進地方大会

主催 東九州自動車道建設促進協議会／東九州軸推進機構

後援 公益社団法人 日本青年会議所九州地区協議会



苅田北九州空港IC～行橋ICの一部区間 [4車線化完成]

目次

大会概要	1
■ 第一部	
歓迎挨拶	2
北九州市長 武内 和久	
基調講演	3
演題：「九州の経済発展と交流インフラ」	
講師：公益財団法人九州経済調査協会常務理事兼事業開発部長 岡野 秀之	
■ 第二部	
開会挨拶	10
福岡県知事 服部 誠太郎	
主催者挨拶	11
東九州自動車道建設促進協議会会長／宮崎県知事 河野 俊嗣	
東九州軸推進機構会長／一般社団法人九州経済連合会会長 倉富 純男	
来賓挨拶	13
衆議院議員 衛藤 征士郎	
国土交通省九州地方整備局長 森戸 義貴	
西日本高速道路株式会社代表取締役社長 前川 秀和	
公益社団法人日本青年会議所九州地区協議会／国家グループ担当副会長 中村 信就	
各県知事アピール	17
大分県副知事 吉田 一生	
鹿児島県副知事 藤本 徳昭	
沿線住民代表の意見発表	19
福岡県 村上 広則	
鹿児島県 吉留 李奈	
大会決議	21
北九州市議会議長 鷹木 研一郎	
がんばろう三唱	22
福岡県町村会会長 水巻町長 美浦 喜明	
新聞記事	23

大会概要

- 開催日** 令和5年8月2日(水)
- 場所** ホテルクラウンパレス北九州
- 主催** 東九州自動車道建設促進協議会
東九州軸推進機構
- 後援** 公益社団法人 日本青年会議所九州地区協議会



今回25回目を迎えた東九州自動車道建設促進地方大会は新型コロナウイルス感染症が5類に移行し、社会経済活動や日常生活が徐々に感染拡大前に戻りつつある中、沿線住民の方々の積極的な参加をいただき、改めて東九州自動車道の全線開通に向けた大きな原動力となる大会となった。

東九州自動車道は、令和3年7月に「志布志IC～鹿屋串良JCT間」が開通し、さらには令和5年3月に「清武南IC～日南北郷IC間」が開通、このことにより北九州市から日南市までが1本の高速道路で結ばれた。

この結果、東九州自動車道全路線436kmのうち約91%が供用されたものの、「南郷～奈留間」は未だ事業化されず、ミッシングリンクとなっており、また開通区間のほとんどが暫定2車線であるなどさらに一段の整備促進を求めて、沿線4県1市の住民ら約400名が会場に集結した。

大会では、初めに今年市政60周年を迎え、これからの未来を創造し一層の発展へと繋ぐ、武内和久北九州市長の歓迎挨拶をいただいた後、公益財団法人九州経済調査協会岡野常務理事兼事業開発部長が「九州の経済発展とインフラ」と題して基調講演を行い、「経済動向とその成長要因」、「産業構造と成長エンジン」、「地域構造の特徴と変化」、「経済発展に向けたインフラのあり方」について発表された。

第2部では開催県代表として、服部誠太郎福岡県知事の開会挨拶に始まり、東九州自動車道建設促進協議会会長の河野俊嗣宮崎県知事、東九州軸推進機構会長の倉富純男一般社団法人九州経済連合会会長がそれぞれ主催者挨拶を行い、衛藤征士郎衆議院議員を始めとする来賓の挨拶に続き、吉田一生大分県副知事、藤本徳昭鹿児島県副知事からのアピールに加え、福岡県、鹿児島県の沿線住民による意見発表を行い、東九州自動車道の早期完成の必要性・重要性を強く訴えた。

続いて、未事業化区間の早期事業化、暫定2車線区間の4車線化の早期実現などを提言する大会決議を鷹木研一郎北九州市議会議長が提案を行い、来場の万雷の拍手により採択した。

結びに、開催地である福岡県町村会会長的美浦喜明水巻町長ががんばろう三唱を行い、国並びに関係機関に対し、東九州自動車道の早期完成をアピールすべく参加者が氣勢をあげた。

第一部 歓迎挨拶



北九州市長
武内 和久 氏

皆様こんにちは。

北九州市長の武内和久でございます。本日は皆様ようこそ北九州市にお越しくださいました。

令和5年度東九州自動車道建設促進地方大会の開催にあたりまして、開催市である北九州市を代表して、御挨拶を申し上げます。多くの皆様にご来賓いただきまして、大変うれしく思います。

東九州自動車道建設促進協議会会長の河野宮崎県知事様、東九州軸推進機構の倉富会長様をはじめといたしまして、議員の皆様、国土交通省並びに西日本高速道路株式会社など御来賓の皆様、また各県の関係の皆様方におかれましては平素より東九州自動車道の整備促進に多大な御尽力をいただいておりますこと、心より御礼を申し上げます。

今年、北九州市は市制60周年を迎えました。

この機会に盛大に大会が開かれますことを関係者の皆様に重ねて御礼を申し上げたいと思います。

北九州市にとりまして、東九州自動車道の整備、これは非常に重要な要素でございます。北九州市は、本州と九州の結節点であり、東九州自動車道はじめ、国道3号、九州自動車道など、人流や物流に資する道路ネットワークの起点として重要な位置にございます。道路ネットワークは、産業や経済、観光や文化の一体的な発展、安全性や快適性の向上、さらには災害時の機能強化など、その果たす役割は非常に大きいものがございます。

北九州市はこれまで、ものづくりのまちとして発展してきた歴史があり、市内には、鉄鋼や化学などの素

材産業、自動車やロボットなどの加工組立産業が集積をしております。近年では、響灘地区において、カーボンニュートラルの実現に資する風力発電関連産業の総合拠点化の動きも進んでおります。さらには、新たに半導体や宇宙などの次世代産業の振興にも取り組むこととしております。

北九州市には、充実した航路ネットワークを持つ港湾や24時間利用可能な北九州空港、広大な産業用地といった物流インフラが充実しております。

これらを支える幹線道路ネットワークの整備を着実に今進めているところでございます。特に北九州空港につきましては、今年度、国が滑走路3,000m化の延長事業に着手をし、令和9年8月に供用開始されることが決まったところでございます。

皆様方の地域におきましても、産業・経済の活性化に取り組まれていることと思っておりますけれども、地域が成長していくためには、私は「メガ・リージョン」の視点が大切だと考えております。「メガ・リージョン」すなわち大きな地域です。地域社会の発展のために、産業、地域、観光様々な面で人や物の流れを強化していく、その大きな枠組みをこれから作っていくことが、私たちアジア、そして世界と戦っていく上では不可欠な道筋だというふうに考えております。そのためにも、暮らしの向上、企業の物流振興、都市の強靱化にも資する東九州自動車道の整備は不可欠です。

未整備区間の早期整備並びに暫定2車線区間の4車線化の必要性について、4県1市が団結をして国に強く訴えていくこと、これが私たちの使命であると感じております。引き続き関係の皆様のご協力をお願いしたいと思っております。

さて北九州市につきましては、この1ヶ月も北九州市各地でお祭りがあったわけですが、今週末には、北九州市の夏の風物詩である「わっしょい百万夏まつり」が、8月5日、6日にも開催されます。市制60周年ということもありまして、例年になく盛大な企画も予定しているところであります。

ぜひ、週末には小倉にお越しいただければと思います。

結びであります。本日の大会が東九州自動車道の1日も早い、4車線化での全線開通に寄与することを祈念いたしまして、また、御臨席の皆様のご地域の御発展、そして、御臨席の皆様の御健勝をお祈りいたしまして、私からの挨拶とさせていただきます。

基調講演

演題 九州の経済発展と交流インフラ



公益財団法人九州経済調査協会
常務理事兼事業開発部長

岡野 秀之 氏

九州経済調査協会で常務理事をしております岡野と申します。今日はどうぞよろしくお願いたします。

私は北九州で育っております、東九州自動車道は私が育った時には全くなかったものですが、今では整備が進んできていて、かなりいろいろなところへ行きやすくなったなと思っております。

私の専門は産業の方ですので、本日は交流インフラを生かした九州の産業発展のこれまでの流れと、これからどういったことが求められるかというような話をできればと思っております。

私ども九経調は、地元の経済界・行政・大学による産学官連携で構成された地域経済を研究するシンクタンクであり、70年以上地域経済の発展のための調査研究と政策提言をさせていただいております。皆様が馴染み深いのは、九州経済白書や九州経済調査月報という定期刊行物があるかと思っております。

その他に最近情報は紙ではなくクラウドデータでお届けするサービス、「データサラダ」というものを開発しました。これには地域経済に関する選りすぐりの70種類ぐらいの主要なデータが掲載されております。九州のために作ったのですが、全国のデータも入れており、インターネットを通じてご覧いただくことができますので、ぜひご覧いただければと思います。

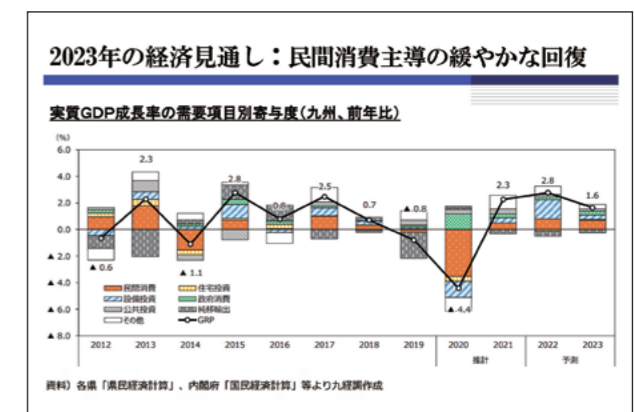
それから最近コロナが終わって、人の動きが非常に活発化してきております。今後は、この東九州道を利用していかに交流を図っていくかということが大事になってくるかと思っております。その状況をしっかり見ていく、そういったことも必要かと思っております。スマートフォンの位置情報を使って、人の流れを見るようなクラウドサービス「おでかけウォッチャー」も提供しております。こ

ちらも行政の皆様は無料でご利用いただけますので、ぜひ使っていただければと思います。

今日の話ですが、四つ挙げております。

地域の経済動向とその成長要因、それから、その成長を引っ張っていくエンジンは何なのか。また九州の道路整備が進んできて地域の構造がいろいろ変わってきております。そのあたりの話も少しさせていただいて、最後に経済発展に向けたインフラのあり方という話をさせていただければと思います。

最初に経済動向と成長要因ですが、九州の経済はコロナショックでかなり落ち込みましたが、現在は全国と同水準に回復をしてきている状態です。



【図1】

九州は大体50兆円ほどの域内総生産があるわけですが、実はコロナ禍前は4年連続で全国を上回る経済成長をしておりました。この成長要因が何なのかというところがポイントかと思っておりますが、【図1】がその成長の要因分解をしたものです。

2020年コロナ禍でオレンジのところが非常に落ち込んだわけですが、これは民間消費です。旅行も含めて人の移動がなくなって、これだけ消費が落ち込んでしまったわけで、これが経済の停滞を招きました。それ以前、全国を上回る成長を実現していた頃は、グレーのところが寄与していたのですが、これは純移輸出というもので、要は、この九州で作ったモノ・サービスを域外に届けて、そこで稼いでいる部分です。

地域では、人口減少のためにマーケットは縮小しているのですが、そういった中でも、域外とビジネスをすることで、九州は高成長を実現してきました。

この域外とのビジネスが成長に繋がるという観点で見ると、やはり道路網が非常に重要なインフラになっています。最近では、この純移輸出がちょっと落ち込んでいるんですね。今ちょうど円安で海外から輸入されるいろいろな原料等が高いので、その影響もあります。それから直近では企業は、積極的に設備投資をやっています。設備投資をやったあとどうするかというと域外とビジネスをやっていくということになるわけですね。そういう意味でもこの交流インフラの整備がこれから非常に重要になってきますし、今まで以上に求められるということかと思えます。

そういう中で九州はどういった産業で稼いでいるのかという話をさせていただきます。ご案内の通り九州は全国の1割経済と言われてます。人口だとか面積だとか1割です。しかしながら、【図2】で示すように、産業ごとに見ると1割をはるかに上回る様々な産業群があります。農業は全国の2割、林業も25%、漁業も27%ですね。九州で作ったいろいろな財を域外にこれだけ多く出しているということです。

最近話題の半導体集積回路に至っては、全国の44%です。約半分程度を九州で作っているというような状況があります。それから、自動車もそうで14%ということです。こういった外貨を稼ぐ産業というのは時



【図2】

代とともに変わってきています。古くはこの稼ぐ産業というのが鉄鋼関係一本足でした。これはご当地北九州が全国の7割を作っていた時代もあるわけですね。そして、これに続くのが農林水産業ですね。こちらも九州が外貨を稼ぐ産業の重要な一つです。最近になって、新しい産業が重層的に、これに組み合わさってきたというのが私の見解です。90年代ぐらいから電子機器関係が上がってきています。これはシリコンアイランドと言われる半導体関係ですね。こちらが地域に集積し、新たな輸出産業となっています。そして2000年代から自動車、これらが今は九州を引っ張っているというような状況にあります。

地域が成長していくためには、外貨を稼ぐ「基盤産業」というものが重要になりますが基盤産業とは何なのかというと、今、再三話している域外のマーケットを対象とするような産業です。ですから半導体とか自動車とか農産品みたいなものは域外に販売して、外貨を稼ぐ基盤産業ということになります。実はそれだけではなくて観光業みたいなものも、外からお客を地域に呼び込んで地域でお金を使っていただくという意味で基盤産業になります。ですので、外と繋がってビジネスをやるといことが基盤産業なんですね。そして、この基盤産業を支えるのはまさに交流インフラで、これがないと成長のきっかけを掴めないという状況になります。

少し農業の話をする九州は2兆円ほどの生産をしており、北海道よりも生産金額は大きい地域です。

その中でも、特に鹿児島県1県だけで5,000億円程度の農業の産出額があります。この5,000億円という数字は、近畿地方とか中国地方とかのレベルであり、地方ブロック1ブロックよりも鹿児島県の方が農業の生産額が多い状況ですね。もちろん宮崎も熊本も4,000億レベルでして、地方ブロック1ブロックレベルの生産をしているわけです。こういったものをいかにスムーズに域外に届けていくということが非常に重要になってきているわけです。全国トップシェアの産品もいろいろあります。鹿児島の牛とか豚とかですね、それだけでも1,000億円を超えています。

製造業に関しましても九州は全国シェアを少しずつ上げてきております。それを引っ張っているのが輸送用機械ですね。自動車とか造船が含まれます。そして2番目に食料品が来ます。地域で様々な農産品を作っていますので、それを加工して付加価値を付けて世の中に出していくということで、こちらの食料品もかなり大きな産業です。そしてその次に半導体等の電子デバイスがくるという順序になっています。自動車に関しては、ご当地北九州を含む北部九州はじめ、高

速道路の沿線に産業集積があります。

【図3】は1990年代の高速道路の地図を書いています。大分の南の方は何も表記されておらず、まだ鹿児島と熊本もまだ繋がっていない状態でした。こういった時代が実は自動車産業の立地が一番盛んだったのです。

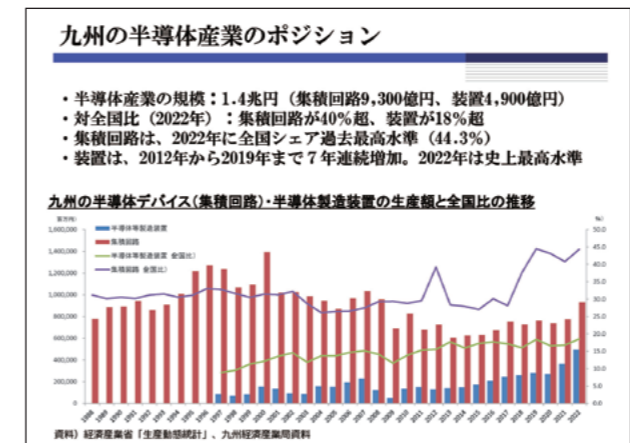
この時、完成車の工場が北部九州にできましたが関連するサプライヤーの工場は、やはり高速道路沿線で30分ぐらいで行ける、せめて1時間で行けるといところに立地をしました。高速道路ができてなかった南の方への立地はやはりこの時になかなかありませんでした。



【図3】

今は道路が繋がっていますが、ちょっと時期が遅かったということがあります。ただ最近人手不足とかいろいろな社会情勢の変化があり、新しいチャンスが出てきている可能性はあるかなとは思いますが、やはりこのインフラがあるかないかで産業の立地が決まるといことかと思えます。

そして最近話題の半導体ですけれども、現在半導体産業の規模が集積回路で約1兆円、それから製造



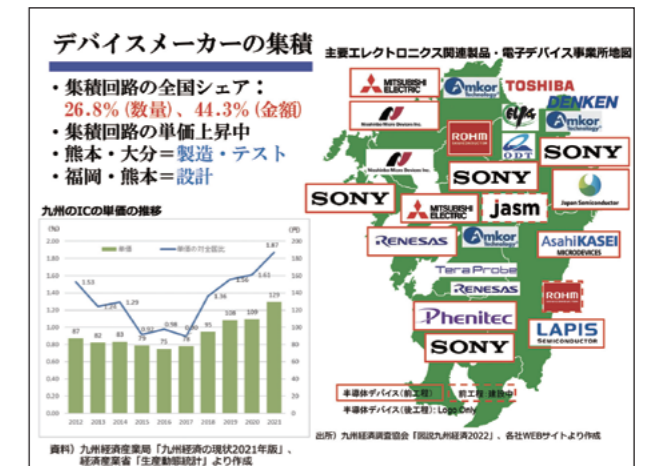
【図4】

装置が今伸びてきており、5,000億円ぐらいの規模になっています。

【図4】の青い棒グラフが製造装置ですけども、毎年、過去最高をずっと更新をしてきているような状況です。半導体もピーク時よりはまだ少ないですけども、2010年代以降、ずっと右肩上がりの状況になって、全国の約5割を九州が担っているという状況になっています。それから輸出も非常に伸びてきており、過去最高水準ですね。やはり海外と繋がれないと、こういった産業の成長はないということです。半導体ですが、最近TSMCの話題が毎日出てきています。TSMCというのは、この半導体製造のウエハー工程という前工程を行う世界最大のメーカー（ファンダリー）です。

この周りに、実はかなり多くのサプライヤーという関連産業があります。自動車産業に比べて、半導体産業は裾野が小さいのでないかと言われてますが、私はそんなことはないと思っています。関連する後工程だったり、設備部材を作っている工場、それから半導体の材料となるシリコンウエハーだったりとか、あと製造装置ですね。それからもう一つ忘れてはならないのが半導体の設計であり、この設計にもいろいろなサービスが繋がっています。

今の世の中、DXがいろいろな場面で言われていますが、このDXを実現しているのが半導体デバイスです。これらの半導体関連産業の分野というのも非常に多くあり、九州だけでも約1,000社ぐらいのサプライヤーが立地していますが、今これが加速をしようとしています。



【図5】

【図5】が主要な半導体メーカーで、ここに「Jasm」と書いてあるのが今建設中のTSMC、そのあと最近、宮崎にロームの新しいパワー半導体の工場ができると発表されました。元々あったフラットパネル・太陽光パネルの工場を改装して使うわけですが、ここがローム

グループのパワーデバイスの一大拠点になります。こういった工場があって、九州は、実は北部だけじゃなくて、熊本、大分、宮崎、鹿児島まで工場が立地している状況になっております。

その中で、ソニーの工場が4ヶ所あり、ここではスマートフォン等に使われるイメージセンサーを作っています。九州で大体1万人ぐらいの従業員いらっしゃるのと、それとは別に設計エンジニアが1,000人ほどいらっしゃる、こういった非常に大きな拠点になっています。ソニーはイメージセンサーの世界シェアが約5割なんですけど、その世界の5割のほとんどをこの九州で作っているということです。

ソニーの工場は工程間分業を行っており、諫早と熊本で部品のやりとりをしていますけど、ここも高速道路が整備されておらず、有明海を横断すれば100キロしかないのですが3時間以上かかります。

なので今は陸路で約200キロぐらいを経由して2時間ちょっとかかりますけど、こっちで持っていくわけですね。やっぱり高規格な道路がないために工場同士の繋がりが非常に非効率になっている。こういったことは、九州どこでも起きていますし、特にこの東九州自動車道は、まだ暫定2車線ですので、この辺りをしっかり作っていかないと、産業の立地とか事業に影響してくるということです。



【図6】

今話題のこのJasmというのはソニーの工場の横にできています。こういった形で、既存の工場とか既存の産業集積がまた次の産業集積を呼びます。そして既存のインフラを活用して、またビジネスをやっていくということです。やはりそういった環境が整っているところに、新たな工場などが立地してくるということになるのだと思います。

実は半導体は、TSMCだけじゃなくて、様々なところが投資をしています。ロームや三菱電機がパワーデ

バイスの開発部隊を九州に立地させています。そして今回、ロームが宮崎に大きな工場を作ることになりました。2027年度までに5,000億円程度投資することなんですけど、今の生産能力の35倍に持っていくということです。毎年出荷額は2,700億円程度と非常に大きな規模になります。

なぜこういう規模が必要なんだということなんですけど、ChatGPTのような生成AIというものが始まって、コンピューティングの能力が非常に求められるようになってきています。それを処理するのがデータセンターですが、そこでの電力消費がもうすごいことになっていて、AIを処理するためには2030年の日本の電力は3,000テラワットアワーいと経産省「半導体・デジタル産業戦略」で示されています。その3,000という数字はどんな数字かというと、今日本の国内の総発電量が784テラワットアワーなんです。だから全然足りません。この電力をいかに効率よく制御するかというのがパワー半導体なんです。もちろんEV含む自動車とかいろいろなものに使われますけども、こういった技術が進む中でパワー半導体や低消費電力の次世代半導体が非常に重要なものになってきているということです。アマゾンとかGoogleも、半導体開発を今一生懸命やっていますが、データセンターの電力消費を落とせば開発費は幾らでも出るわけです。

次に地域構造の話に移りたいと思います。九州は主要な都市が分散して立地しているという特徴があります。

北海道や四国あたりは、大きな街が地方ブロックの中に三つとか四つしかないとか、こういったレベルですが、九州は、政令指定都市・中核市クラスだけでも13ありますし、人口が10万人を超える街まで広がると30以上あります。これらの街がお互いに連携を合せて地域の生活の質を高めているというのが、実は九州の特徴です。

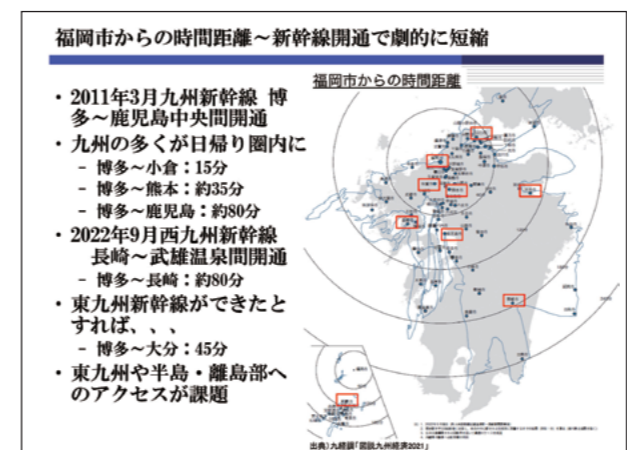
このため他の地域に比べて、九州は人の交通量が非常に活発な地域になっています。その交流を支えているのはまさにこの交流インフラなわけですね。高速道路だったり新幹線だったり、こういったものがしっかり整備をされていて、それぞれが用途に応じて使い分けできる環境、これが九州の経済発展を支えている重要な要素だろうというふうに思っています。

特に新幹線の効果というのが、非常に大きいものがあります。九州の地図をちょっと頭に思い描いていただきたいんです。新幹線ができて鹿児島と博多が、1時間半ちょっとになり、鹿児島と北九州が2時間切っているような状況になります。

時間距離の地図（【図7】）で見ると、かなり近くなっ

ているわけですね。一方、宮崎だとか延岡あたりは、福岡からは、3時間とかです。4時間とかもかかるような状況があります。やはり新幹線がないというところで相当差があります。

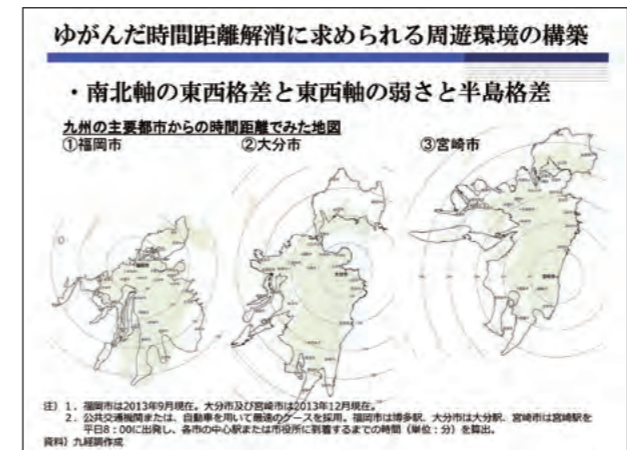
本日の大会は高速道路の大会ではあるのですが、東九州は新幹線の整備もまだできておりませんので、この辺りは非常に重要になってくるだろうというふうに思います。時間距離の地図では九州の形がすごくいびつな状況になっているんです。この改善というのが求められるというふうに思っています。



【図7】

【図7】は福岡からの時間距離を示す地図なのですが、熊本とか鹿児島が、それぞれ35分、80分の辺りにきてまして、実際かなり上の方に上がってきてますよね。長崎も西九州新幹線ができて、この辺り（120分の辺り）から80分の辺りまで、ぐいっと近づきました。大分は東九州新幹線がないので遠いですが、東九州新幹線ができて博多から45分の辺りになります。相当、短い時間距離になります。

【図8】に福岡・大分・宮崎を中心にした地図を示しました。宮崎を中心にした地図はかなりゆがんでい



【図8】

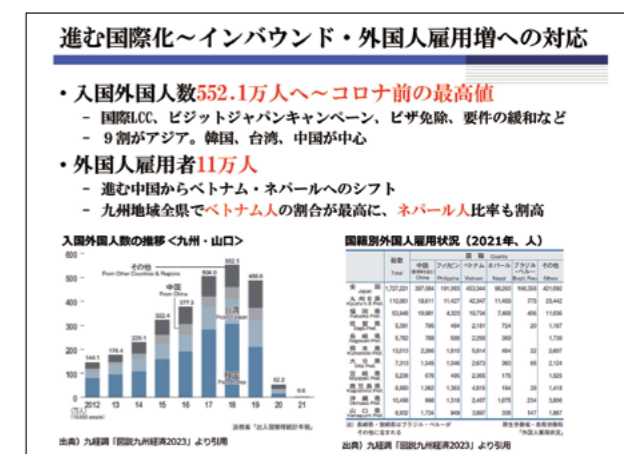
る、非常に時間がかかるということなんです。なのでやはりここを短くして、東西の軸の格差とか半島の格差とか、この辺りをしっかり改善をしていくことが非常に重要だろうと思います。

先ほどから外貨を稼ぐという話をずっとしてました。外貨を稼ぐという中で、一番わかりやすいのは貿易なんです。平成の30年間、失われた30年間などと言われてきましたが、実は九州はかなり成長してきています。平成の最初、1989年は貿易額は3兆円ちょっとだったのが、2018年は13兆円に、約3.8倍になっています。全国はこの間2倍にしかなってないんですよ。

九州は先ほど紹介したいろいろな産業が、複合的・重層的に積み重なってくることで、稼ぐ産業を手に入れて、輸出を非常に大きく伸ばした、地域が成長したということです。

実際、主要な港も平成の最初の頃は、ご当地の門司が九州でトップだったのですが、今は博多や大分などに変わってきています。博多はこの平成の30年間で8倍、大分は5倍になっています。もちろん門司も頑張っていたんです、門司も3倍なんです。

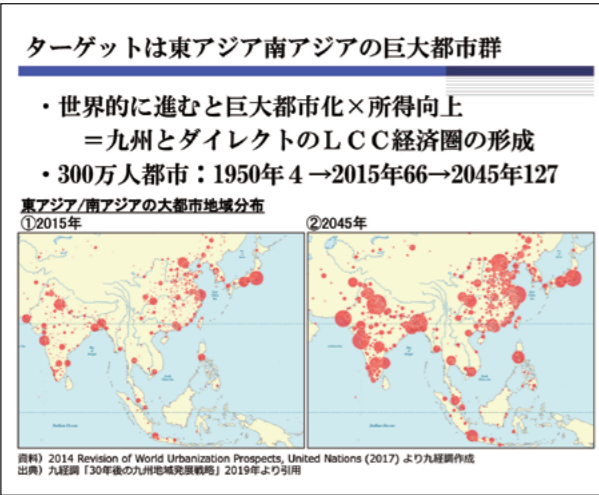
この間九州の各地域が、それぞれいろいろな産業を手に入れることで、各地から貿易でモノが出るようになってきているということです。



【図9】

【図9】で示すとおりインバウンドもコロナ前の2018年には年間550万人ありましたが、コロナ禍で激減しました。直近の動きでは、全国と同様に青いところ（韓国）が戻ってきています。韓国からのインバウンドは、コロナ前の水準近くまで戻ってきています。

これからさらに韓国以外の他の地域、特に欧米豪あたりの富裕層を、いかに取り込むかということも課題になってきますが、その時には空港、そして空港から先の二次交通として高速道路のインフラなども重要



【図10】

になってきます。これからの成長は、やはりアジアの方をターゲットとすべきだと思うんですね。

【図10】は2015年と2045年のアジア各国の都市の人口規模をマップにしたものですが、人口300万人以上の都市が、2015年の時には66あったのですが、2045年になると127になると言われています。人口300万人クラスと言えば福岡市の都市圏で250万人ですから、そのクラスの都市が、アジアにこれだけできるわけです。これが何を意味するかというと、観光で言えば呼び込むマーケットでもありますし、いろんなものを届ける販路としても非常に重要になるわけです。そういう意味でいくと、今各県にある空港のインフラ、これはもう非常に重要でして、こういった都市をめぐって路線をしっかり張っていく必要があります。今まであまり考えたこともないようなところがどんどん今成長してるわけですね。この辺にしっかりついていって、道路網も合わせて整備するというような、交流インフラをトータルで考えるといった視点が大事かと思えます。

最後に成長に向けたインフラのあり方ということでもいくつかの論点があると考えます。まずは九州の域内の交流の活性化。都市圏・生活圏あたりは、どうしても人口が減ってきますので、時間距離をいかに短くして、交流を促すかというところ、時間密度みたいなものを上げていくというのがポイントになるだろうと思います。

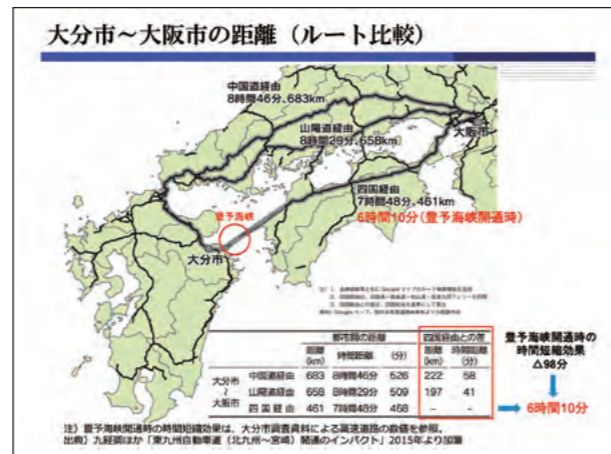
次が九州内の広域交流。これがまさにこの東九州自動車道が一番求められるところでしょう。生活レベルでもかなり高速道路は使えますので都市圏レベルでも重要ではありますが、異なる特徴のある都市圏どうしの多様な都市機能や環境へのアクセスによる生活の質の向上と多様性の実現といった辺りが非常に重要だと思えます。

そして、今日の会議の趣旨から外れますけれど、九

州と他の国内の地方ブロックを繋ぐインフラの重要性も指摘させていただきたいと思えます。

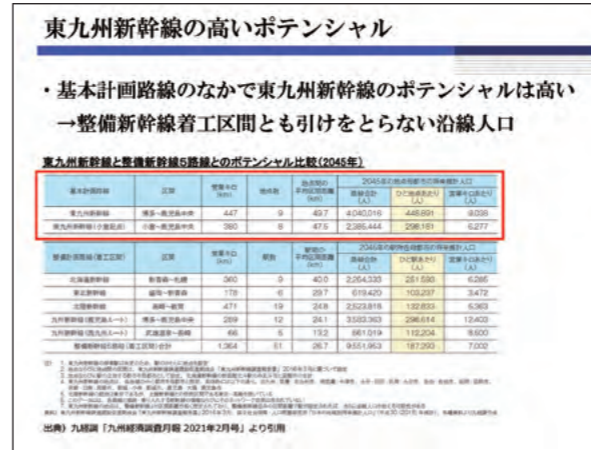
地方ブロック間を繋ぐという意味で、やはり関門海峡だとか豊予海峡だとか、こういったものをしっかり繋いでいくということも求められるかと思えます。そして国際交流インフラですね。これは空港・港湾などになりますけれど、この辺の今後のあり方を高速道路と結びつけて考えるモデルコネクットの視点も重要かと思えます。

そして最後に、このインフラのテクノロジー対応というところですね。今、高速道路を走っているのは、普通の車なんですけれど、これが将来的には自動運転のようなものだったり、隊列走行トラックのようなものだったり、こういったものが走る可能性も十分にありえます。というか、実用化はもうすぐそこまで来ていると思えます。加えてドローンですね。これも今、NEXCO 西日本なんかは、ドローンをうまく使っていろんな機能補完をしようということ、高速道路も一つのルートになりえますのでこういったものを考えられています。こういった新しいテクノロジーをうまく使えるようなインフラにモデルチェンジしていかないといけないということも同様に必要かというふうに思えます。



【図11】

【図11】は豊予海峡のマップですが、大分から大阪に行こうとすると中国自動車道経由で8時間46分、山陽道経由で8時間29分です。今、四国では高速道路が愛媛県の宇和島や大洲から徳島県の鳴門、さらには神戸や大阪まで全通しましたので、フェリー・四国経由では7時間48分となっており、実は最短ルートになっています。そこに、豊予海峡に橋なりトンネルなりができると大体6時間ちょっとで行くようになりますね。6時間台で行けるんだとしたら、2024年問題（ドライバー問題）とかも解決するかもしれないんですね。東九州自動車道が繋がってきて、かつそこから先



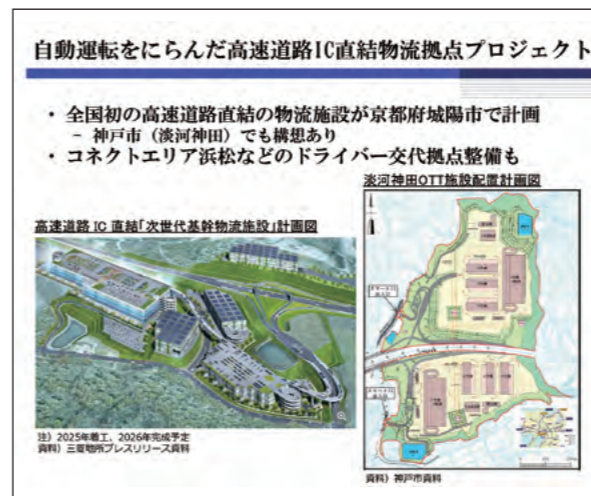
【図12】

の出口ですね、ここのところを、この後はずっと考えていかないといけないと思っております。

そして、やはり新幹線ですね。九州新幹線によって、縦軸が繋がって北九州、福岡、熊本、鹿児島の間が非常にアクセスが良くなって、関西圏とまた繋がって、どこの地域も交流人口が増えました。ですから、この環境を東九州もしっかり手に入れていく必要があるというふうに思えます。

東九州新幹線は、ポテンシャルが非常に高いと思っています。これまで整備された「整備新幹線」と比べても、1地点当たりの駅の周辺人口をマーケットという観点でみると、東九州新幹線は博多から鹿児島中央で、1駅あたり44万人、仮に博多を除いても1駅あたり約30万人になります。他の「整備新幹線」を見ると10万人単位のとこもいくつもあります。東九州の沿線の都市の方が、人はいるということなのです。このことをしっかり認識して、国の方にも声を届けていかないといけないだろうと思っています。

最後に【図13】これだけお見せしたいと思えます。インフラのテクノロジー対応というところで、隊列走



【図13】

行の話とか MaaS のプラットフォームとかドローンなどについて話しましたが、もうすでに神戸などでは、高速道路に直結した物流センターの整備を計画しています。これは神戸だけじゃなくて浜松とか、町田とかいろいろところで進められようとしているわけです。高速道路に物流センターが直結する意味というのは、まさに自動運転対応なんです。

一般道を自動運転で走るのはなかなかハードル高いと思えますけども、高速道路の自動運転とか隊列走行車両を直接インターチェンジから物流センターに入れて、そこでドライバーを乗せて各地へ走っていくという形態のものは、非常に早期に実現できる可能性があるかなと思うわけですね。

こういったものが全国各地で進んでいる中で、今のところ九州での計画は聞いたことがないんですけど、こういったものもしっかり考えていかないといけないかなと思えます。

特に東九州自動車道を生かそうとすると、フェリーなんですよ。フェリーや RORO 船、大分とか新門司とかたくさん入ってます。宮崎も入ってます。フェリーにのせて無人で来たトラックをそこから高速道路に乗せて自動走行でいくとか、この繋ぎなんかを考えていく必要があるかなというふうに思っております。

インフラというのは未来への投資だと思っていて、GRP の成長を考えた際には生産面・支出面・分配面、どの面からしても、インフラは寄与してきます。

インフラは未来への投資

- ・ 域内総生産 GRP の三面等価とインフラ投資の関係
 - ・ インフラ投資は GRP の拡大に多方面から寄与
- 生産面 = F (労働力、資本ストック、全要素生産性)
支出面 = F (消費、投資 (民間+住宅+公共)、純移輸出)
分配面 = F (雇用者所得、営業余剰、資本減耗、税)
- ・ 時代の要請にあわせた「未来への投資」、地域経済を牽引するための「戦略的な投資」をしない社会に希望はあるのか?

【図14】

やはり未来、将来のことを考えた地域経済を牽引するための戦略的な投資として、この東九州自動車道はじめ、インフラ整備を粘り強く進めていただきたいし、私どももそういったことをしっかり考えていかないといけないというふうに思っています。

これで私の話を終わらせていただきます。どうもありがとうございました。

第二部 開 会 挨 拶



福岡県知事

服部 誠太郎 氏

皆さん、こんにちは。御紹介にあずかりました福岡県知事の服部誠太郎でございます。

まず始めに、このたびの梅雨前線豪雨により、福岡県をはじめ各地において甚大な被害が発生いたしました。この災害によりお亡くなりになられました皆様方に対し、謹んでお悔やみを申し上げますとともに、被災された全ての皆様方に心よりお見舞い申し上げます。

さて、本日は大変お暑いな中、また、御多忙の中、令和5年度東九州自動車道建設促進地方大会にたくさんの皆様にご出席を賜りました。誠にありがとうございます。福岡県はもとより、大分、宮崎、鹿児島各県からお出でいただきました皆様方に心より感謝申し上げます。

そして、御出席いただいております衛藤先生をはじめとする国会議員の先生方、また、各県議会議員の先生方、国土交通省の皆様方、経済界の皆様方、そして西日本高速道路株式会社の皆様方をはじめ、本日御出席の皆様方には、この東九州自動車道の建設に向けまして御理解、御尽力を賜っておりますことにこの場をお借りしまして厚く御礼申し上げます。

今年3月、宮崎県の清武南から日南北郷間が開通いたしました。これにより、北九州市から日南市までが南北に一本の高速道路で結ばれました。全長が約436キロございますが、このうち約9割が供用になったところでございます。福岡県内におきましても、昨年11月には、苅田北九州空港インターから行橋インターまでの一部4車線化工事が完了いたしました。

しかし一方で、日南市以南の地域においては、ミッシングリンクが未だ存在いたしております。この早期解消が大きな課題でございます。また、福岡県内におきましても全体で47.9キロの区間がございますが、このうち、約40キロがまだなお暫定2車線となっております。この早期の4車線化が望まれるところでございます。

先ほど岡野常務理事のお話しにもございましたこの東九州地域は、各種の産業、また観光の面でも大きなポテンシャルを有している地域でございます。

福岡県で考えましても、北九州、京筑地域、本当に豊かな自然に恵まれて、いちじくの「とよみつひめ」や「豊前海一粒かき」などの農林水産物、大変おいしい物ができます。それを使った加工品も各種ございます。こういった食の魅力に溢れ、また、神楽や修験道などの観光の魅力にも溢れた地域でございます。

そして、この地域には、九州で唯一24時間利用可能な北九州空港がございます。北九州空港につきましては、先ほど武内市長もお話ししていましたが、滑走路が現在2,500メートルでございますが、3,000メートルの延伸がこの春に決定したところでございます。また、港湾で申しましても国際拠点港湾でございます北九州港、そして重要港湾でございます苅田港など、本当に産業インフラが充実しているところでございまして、自動車、半導体、また医療関係機器の製造業、こういったものが集積している地域でございます。

今後も、より一層の経済活動の促進、そしてまた、高速性、安全性の確保、さらには、万が一の災害の時は、緊急輸送、こういった観点からも、東九州自動車道の早期の整備、このことは大変重要な課題でございます。本日、御出席の皆様方とともに、取組をしっかりと進めてまいりたいと思っておりますので、何卒よろしく御願申し上げます。

今大会がこの東九州自動車道の整備に向けて実り多い大会となりますことを、そして御出席の皆様方の御健勝と更なる御活躍をお祈り申し上げます。私からの御挨拶とさせていただきます。

どうも、ありがとうございました。本日はよろしく御願いたします。

主 催 者 挨 拶



東九州自動車道建設促進協議会会長
宮崎県知事

河野 俊嗣 氏

宮崎県知事の河野でございます。

今日はこのように沿線から多くの皆様の御参加をいただき、この大会を開くことができますこと大変ありがたく思っております。暑い中、そしてお忙しい中、また特に、福岡県、北九州市、大分県すでに完成しております地域の皆さんも含めて、何とかこのミッシングリンクを、そして早期の4車線化を目指してこうという多くの皆さんの気持ちが結集した大会が開けますこと、大変ありがたく思っております。心より、感謝申し上げます。

今、台風6号が心配であります。我々の仲間、沖縄県が今暴風圏に入っておりますし、これが迷走して、また九州にもというようなことも心配されているところであります。改めて先日の豪雨により被害を受けられた特に九州北部地域をはじめとする皆様方に心からお見舞いを申し上げます。

九州は度重なる豪雨災害、そして熊本地震、大きな自然災害に見舞われてまいりました。南海トラフの地震、津波というリスクにも直面しております。私たちは今このタイミングに際して改めて防災の観点からの高速道路の必要性を確認をしたいと思っております。何としても1日も早く、この全線開通を目指していくことが我々の命を守ることだと思います。

北九州市はミッシングリンクから一番遠いところでありますが、先ほど服部知事が言われましたように、北九州市から宮崎市まで繋がったのが7年前のことであ

り、経済も含め大きな効果が今出ている、そしてその宮崎市から日南市までが今年3月によやく繋がった。この区間は長い距離ではありませんが脆弱な地質ということもあり新規事業化から四半世紀かかってようやく開通しました。そして残り約36キロが未開通となっております。何としてもこれを早く埋めていくことが必要であろうかと思えます。

先ほどの岡野さんの講演も大変わかりやすく素晴らしいものでありました。東九州新幹線も頑張らなきゃと改めて思ったところでございますが、高速道路整備、インフラ整備の必要性というのを改めて確認し、東九州道についても力を合わせていきましょう。

防災・減災、国土強靱化で3ヵ年5ヵ年の対策が進んでおります、その国土強靱化を議論するこれまでナショナルレジリエンス懇談会というのがありました。私も地方代表の委員として参加しておりましたが、今般の法改正を受けて国土強靱化の推進会議というものに改組されて、そこに地方の代表として参画しております。ぜひとも皆さんの思いを、そういう場で届けてインフラ整備予算確保の重要性ということをしっかりアピールしていきたいと思えます。

さきほど開通効果ということを申し上げましたけど、日南油津にクルーズ船、クイーンエリザベスが到着して、高速道路が整備されたことによって半日観光で高千穂まで行かれてボートに乗って帰ってこられた、そんな方がおられると。これもやはり、そういう経済効果を産んでるなということを感じたところであります。ということに絡めてPRをすると、今、福岡で世界水泳大会開催をされております。ダイビングとかも行われたようですが、今日明日、高千穂峡で27メートルの高さからダイビングをするというワールドクリフダイビングの大会が開催をされております。

九州全体にいろいろな効果を波及させるためには、やはりさっきの防災の話も申し上げましたが、高速道路整備であろうかと思えます。

本当に心から皆様の御努力に感謝を申し上げ、改めて力を合わせて心一つに、早期整備に向けて頑張ってもらいましょう、よろしく御願いたします。

ありがとうございます。

主催者挨拶



東九州軸推進機構会長
一般社団法人九州経済連合会会長

倉富 純男 氏

皆さんこんにちは。ただいま紹介をいただいた東九州軸推進機構会長の、そして九州経済連合会会長であります倉富でございます。主催者の1人として一言ごあいさつを申し上げます。

本日は東九州自動車道建設促進地方大会に、衛藤先生を始めといたしまして国会議員の諸先生方、関係各県そして各市町の多数の皆様方の御臨席を賜りましたこと、厚く御礼を申し上げます。

私ども東九州軸推進機構では、東九州地域の活性化を目指しまして地域と一体となった活動を行っており、特に東九州自動車道の整備につきましては、東九州自動車道建設促進協議会と連携の上、推進をしております。

この東九州自動車道であります、半導体の関連産業のさらなる集積や農林水産物の販路拡大、そして、広域観光ルートの形成など、九州全体の産業、経済、文化の一体的浮揚を図る上で、陸海空この交通ネットワークの骨格をなす最重要の路線であります。また、先ほど河野知事からもありましたが災害時における高速道路の果たす役割、これは非常に大きいものがあり物資の輸送はもとより津波の防波堤や避難場所としての機能も有しており、地域住民の生命、財産を守る社会インフラとしてその重要性は認識されております。

今年の3月25日には、宮崎県の清武南から日南北郷までの区間が開通し、北九州市から日南市までが一

本の高速道路で繋がりました。物流2024年問題、これへの対応が急がれる中で、この東九州地域と関西を結ぶ海上フェリー輸送と東九州自動車道を利用したトラック輸送の組み合わせによりトラックドライバーの労働環境の大幅な改善に貢献していくものと思います。

また、北九州空港の滑走路延伸もこの秋に着工し、2027年8月の供用開始を目指すということになっており、北米やヨーロッパと結ぶ大型貨物輸送機の就航が可能になります。東九州自動車道のミッシングリンクを解消し、そして循環型高速交通ネットワークを完成させることにより我が国有数の物流拠点空港が実現するものと期待をいたしておるところであります。

今、東九州自動車道の計画総延長436キロのうち、南郷奈留間、これは先ほどから話が何度も出ておりますが、13キロという距離になりますけれども、この未事業区間を含めまして未開通区間がまだ1割ということがあります。このままでは南海トラフ地震などの大規模災害時に命の道としての機能を果たすことができません。この未整備区間の早期完成を強くお願いをしたいと思います。

さらに、東九州自動車道におきましては、そのほとんどが、暫定2車線区間であり対向車線への飛び出しによる死亡事故並びに事故による通行止めや渋滞が多数発生しており、交通・交流連携を阻害していると言わざるをえません。4車線となることで、災害時においても信頼性の高い通行機能が確保されることや平常時においても時間の信頼性、定時性、事故防止に大きく寄与することが期待をされております。

つきましては、安全性と定時性を確保するために4車線化の早期実現につきましても併せてお願いを申し上げます。

本日御臨席いただいております国会議員の先生方におかれましては、東九州自動車道をはじめとする真に必要な道路の整備につきまして、引き続きあらゆる場面で強く強く主張していただきますよう、改めてお願いをする次第であります。

結びになります東九州自動車道の1日も早い完成を目指し、本日御臨席の皆様と手を携え、力を結集して活動してまいりますことを改めてお誓い申し上げます。私からのごあいさつ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。

来賓挨拶



衆議院議員

衛藤 征士郎 氏

皆さんこんにちは。ただいま紹介に預かりました全国高速道路建設議連会長衆議院議員、衛藤征士郎であります。

本日の東九州自動車道建設促進地方大会の御盛会、誠にありがとうございます。主催者の方々、また、後援団体の皆さん方、そして御臨席の全員の皆さんに心から敬意を表します。

岸田政権におきましては、新しい資本主義とか、或いは国と地方のあり方とか、こういうものをアピールしております。特に国と地方のあり方で、今までは国は地方を指導する、そういうキーコンセプトでありましたが、岸田政権では、国を支える地方を支える、指導するから地方を支えるに転換しております。

高速道路がいかに地方を支えているか、会長はじめ、皆さん方のお話の通りであります。問題はこの高速道路を作る、整備する財源なんですね。今日の決議でも、令和6年度の東九州自動車道の予算要求額の満額を確保するんだと決議をするわけですが問題は道路財源なんですね。私どもも元気に挨拶をする、しかし、財源をどうするかについて言及する人が少ない。道路財源については、与党野党の政調会長レベルから、国土交通省、それから財務省に対して、ビシッと要求するのが一番でしょう。

令和6年度の東九州自動車道予算確保に向けて、福岡県、大分県、宮崎県、鹿児島県の知事さん、県議会議員さん、また市町村長さん、市町村議会議員さん、商工会議所の会頭さん等々、経済界、そして道づくり

の女性の会、こういう団体の皆さんが、財務省の主計局長、主計局次長、道路担当の主計官に1ヶ所に集まってもらって、強烈に要請する。極めて大事なことで、そういう計画をやるんじゃないですか。それを私ども全国高速道路議連として、お世話をしたいと、このように考えておる次第であります。

先ほど講演がありました。九州のGDPは約50兆円です、オランダのGDPは1兆ドルです、今の為替レートでいくと140兆円ぐらいですかね。オランダの面積は九州とぴったり同じ、人口は向こうが相当大きい、問題は高速道路の延長路線が違うということです。この高速道路の延長路線差によってGDPの差がどんどん開いている、これが現状です。

オランダとほぼ並んできたなという、そういう九州の経済GDPを達成するためにも東九州自動車道は極めて大事だと思っています。

令和4年度の決算が出ました。消費税、所得税、法人税、国の3大基幹税、これに国の税収を全部集めたところで71兆円しかないんです。予算は、大きな予算で107兆円ですね。国の税収の71兆円の中身は23兆円が消費税、71兆円の税収の中では消費税の比率が大きいです。ヨーロッパはどうか、消費税率が20%とか、オランダは25%、日本は10%で、オランダと同じような道路整備やろうというわけです。

しかし、選挙のたびに元気のいい政党もあって消費税10%をゼロにするんだと。これだと23兆円穴があきますからね。10%を5%にすると11兆5000億円の穴が空く。そして一方では高速道路をやるんだ、こう来るわけですね。気がついてみたら、毎年毎年足りない分を借金して令和4年度も36兆円の特例公債、赤字国債、建設国債を出しています。今、国と地方の借金は、1270兆円になりました。

こういう中でいろいろ考えながら、私ども全国高速道路建設議連の立場から皆さんとよく連携をしながら、こういう問題に我々取り組んでいるということをお知らせ申し上げました、ちょっと耳障りなことだったと思いますがお許しください。

今日の大会、東九州自動車道建設促進が、確かに進捗することを確信し、皆さんと頑張っていきたいと思っております。よろしくお願いいたします。

ありがとうございました。

来賓挨拶



国土交通省九州地方整備局長
森戸 義貴 氏

皆さんこんにちは。ご紹介をいただきました九州地方整備局長、森戸でございます。

本日御臨席をいただいている皆様方におかれましては、平素から国土交通行政、特に道路行政の推進に對しまして、格別の御支援と御協力を賜っておりますこと、この場をお借りいたしまして改めて厚く御礼を申し上げます。

本大会も、今回で25回目の開催とお聞きしており、このように多くの皆様方の御臨席のもとで建設促進地方大会が盛大に開催されておりますことを、私ども事業者として本当に心強く思っている次第であります。

九州は様々な海山の幸に恵まれた自然豊かな地域である一方で、地形、地質、気象などの自然条件から、多様な災害リスクを抱えております。先月も梅雨前線に伴う大雨によりまして各地で大きな被害が発生しております。被害に遭われました方には、心よりお悔やみとお見舞いを申し上げます。

さて、東九州自動車道は本年3月に清武南インターから日南北郷インターまでの延長17.8キロを開通させていただくことができました。開通1ヶ月後の交通の状況ですが、清武南～日南北郷間では、12時間当たり約5700台の車両が通行しております。また、宮崎市方面と日南市方面を往来する交通全体では約5%、交通量が増加しており特に平成30年に開通した日南北郷インターから日南東郷インターの間では12時間当たりですが、約3800台から7200台と9割増しの増加となっております。

これまでも、東九州道沿線では企業の新たな進出、雇用の増加、港湾といった交通拠点との連携によりますます新たな輸送ルートの形成など、ストック効果が発現をしておりますが、今回の開通により、さらなる効果発現を期待しているところでございます。

振り返りますと、令和3年9月宮崎県内の国道220号宮崎市内海地区におきまして、台風に伴う大雨により法面が崩落し、山側から国道に土砂が流出し、通行止めとなった事案がございます。その際には、宮崎市と日南市の往来は、県道等を経由しての大幅な迂回を余儀なくされたところでした。地域の皆様方には約1ヶ月もの間、大変御不便をおかけいたしました。改めて災害時の人流、物流を確保するためのミッシングリンクの解消、そしてダブルネットワーク化の重要性を再認識したところでございます。

現在、開通した区間のさらに南側で事業中である日南・志布志道路及び油津・夏井道路につきましては、現在、用地買収工事を一生懸命進めております。

九州地方整備局といたしましては、東九州道の早期全線完成に向け引き続き全力で整備を努めてまいりたいと思っておりますので、よろしく御支援のほどお願いを申し上げます。

この東九州自動車道の整備に当たりましては、防災減災、国土強靱化のための5ヵ年加速化対策の予算も活用して整備を進めております。今年度はその5ヵ年の3ヵ年目ですがすでに全体15兆円の7割の執行計画が立っているという状況です。まずは来年の4年目にあたり、しっかりとこの予算も確保し事業を推進してまいりたいと思っております。引き続き、御臨席の皆様方の声をぜひ東京にお届けいただき、私どもの予算獲得に御支援を賜りますよう、よろしくお願いを申し上げます。

先般、国土強靱化基本法が改正され、これから新たに国土強靱化実施中期計画として、法定の計画を作成することになりました。この計画を作成におきましても、まだまだ地域には、やるべきことたくさんあると、こういう声を上げていただき、ぜひ、東京にお届けをいただきたいと思っております。

結びとなりますが、東九州自動車道沿線地域のますますの御発展と本日御臨席をいただいております皆様方の御健勝と御活躍を心から祈念を申し上げます。私の挨拶とさせていただきます。本日はおめでとうございます。

来賓挨拶



西日本高速道路株式会社代表取締役社長
前川 秀和 氏

皆さんこんにちは。

ただいまご紹介をいただきました西日本高速道路の前川でございます。挨拶も6人目ということで、皆さんお疲れかと思いますが、今しばらくおつき合いをよろしくお願いしたいと思います。

本日は高速道路建設推進議員連盟会長の衛藤先生はじめ国会議員の先生方、また沿線自治体からは宮崎県河野知事、福岡県服部知事、北九州市武内市長はじめ関係自治体の皆様方、また、経済界からは、倉富会長をはじめ、各地の商工会議所の代表の方、また女性の会の皆さんはじめ多くの関係者の皆様にご参加いただいております。御列席の皆様方には、弊社の事業につきまして、平素より格別の御理解、御協力を賜り、この場をお借りいたしまして厚く御礼を申し上げます。

さて東九州自動車道につきましては、7年前の平成28年4月、北九州市から宮崎市の間が繋がりました。今年の3月には日南北郷まで繋がることで日南市まで繋がったと聞いておりますし、それから先の方も着々と整備が進められているということで、大変喜ばしいことだと思っております。

先ほど来、防災の観点から4車線化の必要性のお話がありました。先月、7月上旬の九州北部の豪雨に際しまして、大分自動車道の福岡県内において大規模な土石流が発生いたしまして、通行止めを余儀なくされたところでございます。ただし当該区間は4車線でございますので、比較的通行の確保が可能な車線を活

用いたしまして、被災から5日後の夕方、対面通行ではございますが通行を確保することができました。現在お盆前の本格復旧に向け、最大限努力をしているところでございます。

このような事例からも高速道路は本来の4車線以上あることによって、災害時も強い命の道としての機能が発揮できるというふうに思っております。

東九州自動車道の4車線化事業につきましては、沿線の地元の皆様方の多大なる御協力をいただきまして、今現在順調に進捗させていただいております。昨年11月には、苅田北九州空港から行橋間の1.1キロ並びに、隼人西から加治木間の3.6キロを完成いたしました。また平成30年に事業許可をいただきました隼人東隼人西間、平成31年に事業許可をいただきました宇佐院内間、大分宮河内津久見間、宮崎西清武間につきまして現在工事が最盛期を迎えております。さらに、令和3年に事業許可をいただきました築城椎田南間、大分宮河内臼杵間、高鍋西都間につきましては、今年度内の工事着工を目指し、契約手続きでありますとか各種対外協議を進めているところでございます。令和4年に事業化をいただきました津久見佐伯間については引き続き調査設計を行っているところでございます。すべての区間について、1日も早い完成を目指しまして事業の確実な推進を図ってまいります。

さらに道路をより使いやすくするための取組として佐伯弥生パーキングエリア及び新富スマートインターチェンジについても工事を着手しております。近いうちに新たなスマートインターチェンジの追加も予定をされております。

引き続き皆様方の御支援、御協力をよろしくお願いいたします。

最後になりますが、本日の皆様方の熱い思いが、東九州自動車道のミッシングリンクの解消、暫定2車線区間の4車線化が繋がり、ひいては九州全体の、さらなる発展に繋がることを心から御祈念申し上げます。私の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。また招きいただきましてありがとうございます。

来賓挨拶



公益社団法人日本青年会議所九州地区協議会
国家グループ担当副会長

中村 信就 氏

皆様こんにちは。

ただいまご紹介に預かりました、私、公益社団法人日本青年会議所九州地区協議会本年度副会長を務めさせていただいております、中村信就と申します。

本日は会長の安田が公務のため出席かなわず、祝辞の方を預かってまいりましたので、代読させていただきます。

本日の東九州自動車道建設促進地方大会の御盛会、誠におめでとうございます。

日頃より我々日本青年会議所九州地区協議会の活動に御理解と御協力を賜り、心より感謝申し上げます。本日は公務のため、会場にて参加できませんことをお許しください。

さて、道路は国民の日常生活や経済活動を支えるだけではなく、災害時の避難路、緊急輸送路として非常に重要な役割を果たしています。

しかしながら、昨今、九州で頻発する豪雨災害等に対し、防災面と災害支援という二つの面において、これまで以上にインフラ整備が急務であると感じています。

特に我々青年会議所にとっては、それぞれの地域で社会福祉協議会と防災協定の締結を進めており、発災した際の支援要請にこたえることが多くなってきた中で、道路整備の重要性を肌で感じる機会が多く

なっております。

西九州の九州自動車道と連結することにより、九州を一周する循環型高速道路ネットワークが完成し、横軸の強化を見ることができれば、東九州地域はもちろん、九州全体の産業、経済、文化、防災という四つの柱で一体的浮揚と発展を図っていくことができます。

また、九州は空港、港湾、鉄道駅とのアクセス向上、主要都市間地域間の移動サービスレベルの向上など、物流のみならず、私たちの生活に直結する課題が数多く残されています。

青年経済人の団体である青年会議所といたしまして、これらの課題について、会員の理解を深めるとともに、東九州自動車道の早期整備やミッシングリンクの早期解消に向けて行動を起こしてまいります。

結びとなりますが、本日お集まりの皆様の御健勝と東九州道の早期整備が実現しますことを御祈念申し上げて、祝辞にかえさせていただきます。

公益社団法人日本青年会議所九州地区協議会
2023年度会長、安田量寛代読でございました。

本日はおめでとうございます。

公益社団法人日本青年会議所九州地区協議会
2023年度会長

安田 量寛



各県知事アピール



大分県副知事

吉田 一生 氏

皆さんこんにちは。大分県副知事の吉田と申します。本日は佐藤大分県知事の出席がかないませんが、アピールを込めたメッセージを託されましたので、代読をさせていただきます。

はじめに、先般の豪雨災害により、お亡くなりになられた方に心からお悔やみを申し上げますとともに、被災された方にお見舞いを申し上げます。

さて、本日御出席いただいております沿線住民の方々、国会議員、各県県議会議員の皆様をはじめ、御関係者の皆様には、日頃から東九州自動車道の建設促進に御尽力をいただき、深く敬意を表しますとともに改めて感謝申し上げます。

本年5月、新型コロナウイルスの感染症法上の分類が5類へ移行され、いよいよ社会経済の再活性化を本格的に進めるべき時がやってきました。

こうした中、大分県としましては、誰もが安心して笑顔で暮らせる社会を目指し、「安心元気・未来創造」の二つを政策の柱とした大分県づくりを進めたいと考えておりますが、とりわけ未来を作っていくためには、広域交通ネットワークの整備が重要です。

東九州自動車道は、平成28年4月に北九州市から宮崎市まで開通し、九州自動車道と連結して九州を循環する高速交通ネットワークが新たに形成されました。これにより、経済活動の活性化や物流の円滑化、広域観光周遊ルート形成による観光振興など、様々な面で開通効果が目に見えて現れております。平成28年以降、大分県の沿線市町では、企業立地件数が年々増加し、令和3年度には過去最高の42件を記録しました。さらに、大分港では、移動時間の短縮による集荷

エリアの拡大や近年のモーダルシフトなどを背景に、RORO船で扱うシャーシ台数が平成27年から令和4年にかけて約4倍に増加するなどの物流の効率化に加え、トラックドライバーの労働改善にも繋がっています。まさに、東九州自動車道により、多くの人や物が大分県を介して、九州内外を行き来する、「九州の東の玄関口」としての拠点化が進んでいるところであります。

また、本県経済の重要な柱である観光業であります。本年10月に福岡、熊本、大分で、「ツール・ド・九州」が、来年には、「福岡・大分デスティネーションキャンペーン」や「全国豊かな海づくり大会」が開催されます。この機会を最大限に活用し、「おんせん県おおいた」を全国へ広く発信していくとともに、九州各県と連携しながら九州全体の周遊観光拡大にもつなげていきたいと考えております。

このように、東九州自動車道のストック効果を日々実感している一方で、まだまだ課題も残されています。未だ、北九州市から鹿児島市までの高速交通ネットワークが完全には繋がっていません。

また、すでに開通している区間の大半が暫定2車線であることから、交通事故や災害発生時の通行止めといった課題も残されており、高速道路本来の機能が十分に発揮されているとは言えません。

そして、九州の縦軸の強化にあわせ、「九州中央自動車道」「中九州横断道路」「中津日田道路」といった、西九州と連結する横軸の整備促進についてもしっかりと取り組んでいく必要があると考えています。

今後、発生が懸念される南海トラフ地震や頻発化・激甚化する災害から地域住民の安全を確保するためには、迅速な救援活動を支える災害に強いネットワークの構築が不可欠です。そのためにも、ミッシングリンク解消によるダブルネットワーク化はもちろん、先般の法改正に伴う料金徴収期間の延長による財源を活用した4車線化の整備促進など、早期に高速交通ネットワークを完成させることが重要です。

結びに、本日、御臨席の皆様におかれましては、東九州自動車道の早期整備にける沿線900万人を超える住民の熱い思いを十分にき取っていただき、引き続き、力強い御支援と御協力を賜りますようお願い申し上げます。大分県のアピールとさせていただきます。

大分県知事
佐藤 樹一郎

各県知事アピール



鹿児島県副知事

藤本 徳昭 氏

鹿児島県副知事の藤本でございます。

早速でございますが、2週間ほど前に、宮崎、そして、鹿児島県大隅半島をドライブしようと思って、まずは都城市に参りました。都城市からは志布志まで南下をいたしました。ほとんど自動車専用道路でございましたので、極めて快適に志布志に着くことができました。

その後、志布志を出発しまして、串間市、日南市、宮崎市を通って鹿児島まで、1日で400キロ以上ドライブを楽しみましたが、感じましたことは、やはり志布志と日南の間が遠いぞと。一般道路しかございません。距離の割には時間がかかるな、時間軸が長いなと思うところでございました。

地域振興、産業振興、観光振興、そして災害時への対応、適時適切な医療の受診、こういったことを考えると1日も早いミッシングリンクの解消が必要だということを改めて強く思ったところでございます。

さて本日は塩田鹿児島県知事がこの大会の出席がかないませんでした、メッセージを預かって参りましたので、皆様に御披露をさせていただきます。

本日御臨席の国会議員の先生方をはじめ、国土交通省、西日本高速道路株式会社及び経済界など関係の皆様には、日頃から東九州自動車道の建設促進に多大な御支援・御協力をいただいておりますことに、深く感謝申し上げます。

鹿児島県は、九州の最南端に位置し、南北600キロメートルに及ぶ広大な地域に広がっており、その地理的優位性等を活かし、南に開かれたアジアの玄関口と

して、また、我が国の食料供給基地として、高いポテンシャルと発展可能性を有しております。

東九州自動車道のルートに位置する大隅地域は、昨年「和牛日本一」の栄冠に輝いた「鹿児島黒牛」をはじめ、「かごしま黒豚」など、県内有数の畜産地帯であるほか、本土最南端の「佐多岬」や、花を楽しむことができるテーマパークとしては日本最大級の規模を誇る「かのやバラ園」など、多彩な観光資源にも恵まれております。

本年10月に当県で開催される「燃ゆる感動かごしま国体・かごしま大会」では、大隅地域においても、自転車やサッカー、バレーボールなど多数の競技が実施される予定となっており、こうした様々な機会に、多くの方々が見守る東九州自動車道などを利用して来県されることに大きな期待を寄せております。

本自動車道の当県域につきましては、令和3年7月に鹿児島市から志布志市まで繋がりました。また、志布志港の原木輸出量が13年連続で全国第1位となるなど、開通の効果が現れております。

しかしながら、志布志市から宮崎県日南市においてはミッシングリンクが残されております。本自動車道は物流や観光等の産業面において重要な役割を担っていることに加え、大規模災害時には、広域避難や緊急輸送等の防災面においても代替道路となるなど、東九州地域にとって社会的・経済的に意義を持ち、多大な効果をもたらす、まさに地方創生、地域活性化に必要不可欠な道路であります。

本自動車道沿線地域のポテンシャルを最大限発揮するためには、長期的かつ安定的に本自動車道の整備に係る国家予算が確保され、ミッシングリンクの早期解消を実現することが極めて重要であると考えており、当県といたしましても、関係県・市町、機関・団体等の皆様と一丸となって、引き続き、国に対して強く要請してまいります。

終わりに、本日の地方大会に結集された皆様の熱意が、本自動車道の早期完成に向けた推進力となりますこと、そして、御出席の皆様のお健勝・御活躍を心から祈念いたしまして、鹿児島県のアピールといたします。

鹿児島県知事
塩田 康一

沿線住民代表の意見発表



福岡県行橋市
(株)ロジコムホールディングス執行役員第四事業部長

村上 広則 氏

「2024年問題」と九州と日本の未来を支える東九州自動車道

先ほどご紹介に預かりました、株式会社ロジコムの村上と申します。本日は弊社代表の大上が参加予定でしたが体調不良で参加できませんでしたので私の方から代読として報告をさせていただきます。

本来であればこの場で地域住民の皆様のご代表として、意見を申し上げるような立場ではないのですが、当社は福岡県に10拠点、大分県内に1拠点を、物流倉庫を構えておまして、多くの地域住民の皆様のお仕事をいただいておりますので、その社員の代表としてお話をさせていただければ幸いです。

さて当社ロジコムでございますが、自動車部品を取り扱う物流会社でございます。

1959年に広島で会社を設立して現在で64年経っております。こちら九州地区につきましては1973年、福岡市内に拠点を設立しましてちょうど今年で50年を迎える営業となっております。

御存知の方も多くいらっしゃると思いますが、北部九州地区は以前より北部九州自動車150万台生産を掲げて推進会議が開催されたり、現在は北部九州自動車産業グリーン先進拠点プロジェクトを推進されるなど、日本の基幹産業である自動車産業においても特に重要な地域と思っております。

自動車部品を扱う私どもとしましては、北部九州地区は全国においても最重要地域であり、私たちの創業の地である広島を上回る10拠点を構える福岡県は私

達ロジコムにとって、いかに重要な地であるかということをご理解していただけるのではないかと考えております。

現在EV化が進んでいく自動車産業界において先進的な取組を行っているトヨタ様、日産様の工場が集まる北部九州は、当社にとっても、さらなる成長が見込まれる地域と考えております。実際に最新の自動化機器を導入した営業所を本年5月に行橋市の方に設立しております。

しかしながら最近新聞やニュースなど、盛んに取り上げられている2024年問題では、今後、業務の維持拡大に必要な人員の確保が困難になることが予想されております。

加えて、天神ビッグバンにより、福岡市内に若者の流入が進んだり、熊本県にTSMCとその関連工場が続々とできていく中で、九州地区で人材を確保していくことはますます困難になっていくと予想されております。

そういった中で九州地区の物流を担い、日本の主要産業である自動車産業を従来同様に支えていくためには、トラックドライバーの仕事量を軽減し、拘束時間をできるだけ短縮していくことが重要になるわけですが、それには、トラックやトレーラーなどの車両が通行しやすい高速道路の整備をしていくことが必要不可欠となっております。なぜなら一般道路より早いスピードで走行できる自動車専用道路をトラックやトレーラーが走行することによって、ドライバーの拘束時間を短縮できるのはもちろんなのですが、綺麗に舗装され、かつ信号がなく、渋滞もめったに起こらない自動車専用道路を走行できることは、ドライバーの心身面にも負担を大きく軽減させることができるからです。

加えて道路の近辺にお住まいの皆様にとっても、事故の抑制ができることとなり、より安心して日々を生活していけるものと確信しております。

つきましては今後は車線の複線化や新規区間の整備、道路の補修など、さらなる整備をお願い申し上げたいとともに、この場をお借りしまして、当社も地域経済の発展に微力ながら貢献していくことをお誓い申し上げます。

本日は貴重な機会をいただき、当社の役職員を代表してお礼を申し上げます。

誠にありがとうございました。

沿線住民代表の意見発表



鹿児島県
公益社団法人新大隅青年会議所理事長

吉留 李奈 氏

東九州自動車道でつながろう！
幸せな未来のために

東九州自動車道。それは幸せな未来へとつながる道です。

皆さま、こんにちは。私は公益社団法人新大隅青年会議所第45代理事長の吉留李奈と申します。どうぞよろしくお願いたします。

青年会議所とは、明るい豊かな社会を築き上げることを目的とした20歳から40歳までの団体です。鹿児島県には13ヵ所あり、私たちの活動範囲は、志布志市、曾於市、大崎町の2市1町です。本年度は45周年を迎え、「利他の心でつながろう」のスローガンのもと、活動を行っております。

それぞれの市と町に行政や様々な団体、仕事があり皆が地域をつくっています。持続可能なまちについて考えるためには、官民の枠組みを飛び越え、多くの人とつながることが必要です。そのような想いで先日は「みんなとつながろう！まちづくりシンポジウムin新大隅」を開催しました。2市1町の行政の方々、団体や個人で活動されている方、外国人の方、障がいをお持ちの方、高齢者の方、子育て中のお父さんお母さん、子どもたち、地域に暮らす多くの方にご参加いただき、グループワークで夢や想いを共有できました。改めて地域には、イルカランド、ジャパンアスリートトレーニングセンター大隅、溝ノ口洞穴など、魅力的な場所がたくさんあると気づきました。そして地域ぐるみで盛り上げていき

ましようとなりました。

東九州自動車と都城志布志道路で円を描くルートが形成されます。好きなインターで降りて、観光して、また乗るという周遊観光ができます。1日あればどれだけの思い出をつくる事ができるでしょう。ワクワクします。先日は日南市に出かけましたが、鶴戸神宮など素敵な場所がたくさんありました。志布志から日南東郷までは一般道でしたが、高速道路が開通すればきっと多くの方が行き交うことができるでしょう。さらに、各県にある青年会議所の強みを活かし、地域ぐるみで盛り上げる東九州自動車道でつながる観光ツアーを考えることができれば素敵だなと思います。

また、青年会議所は全国各地で防災協定を締結しており、災害時は迅速に支援を行います。志布志市、串間市を通る国道220号線は海沿いにあり、南海トラフ地震の津波の際は浸水の恐れがあります。国道が通行止めになっても、別ルートの東九州自動車道があれば生活を守ることができ、それは日々の安心感にもつながると思います。

そして、働き方も便利になりました。私は大崎町で、建設業を営んでいます。令和3年に志布志、鹿屋串良区間が開通したことによって、鹿屋在住の新入社員が増えました。大変ありがたいことです。毎日現場を回る監督や業者さんも、移動時間の短縮で効率的に仕事ができるようになったと喜んでいました。

また、この地域は農畜産が盛んで、牛や豚も輸送されています。一般道では信号やカーブがあることで、動物は揺れて怪我をしたりストレスになってしまうそうです。そのようなことがない高速道路は助かると畜産業の方からお伺いしました。国際バルク戦略港湾である志布志港からの飼料の供給もスムーズに行われています。

道路は私たちの生活になくてはならないものです。誰もが利用できてどこへでも最短時間で行ける。そんな道路がどこにでも通っている日本になったら…。私たちの生活に可能性が広がります。みんながいきいきと暮らせる世の中となり、幸せな未来へとつながります。

東九州自動車道の早期建設を心から願っております。東九州自動車道でつながろう！御清聴ありがとうございました。

大会決議



北九州市議会議員

鷹木 研一郎 氏

北九州市議会議員の鷹木でございます。大会決議案、御提案させていただきます。

九州の東海岸部を南北に走る東九州自動車道は、福岡、大分、宮崎、鹿児島4県からなる東九州地域の日常生活や通勤通学に必要な「生活の道」であり、また、「平成28年熊本地震」では、九州自動車道及び大分自動車道が寸断される中、支援ルートや代替ルートとして大きく貢献するなど、災害時には「命をつなぐ道」として機能しており、南海トラフ地震等の今後也想

定される大規模災害に対応するため、東九州自動車道の早期全線開通及び機能強化による一層の国土強靱化が必要である。加えて、地方創生の基盤となる地域の産業・経済の発展を支える「活力の道」となる東九州自動車道は、平成28年4月の北九州市から宮崎市間の広域開通後、人や物の流れが格段に活発化しており、まさに東九州地域の「屋台骨」である。

さらに、西九州の九州自動車道と連結することにより、九州を一周する循環型高速道路ネットワークが完成し、東九州地域はもちろん、九州全体の産業・経済・文化の一体的浮揚が図られる待望の路線である。全延長436kmのうち約91%の区間が開通しているが、全線開通している九州自動車道や九州新幹線鹿児島ルートに加え、西九州新幹線も一部開業した西九州地域と比べ、東九州地域の高速交通体系の整備は大きく立ち遅れている。

東九州自動車道の完成は、東九州地域900万人を超える沿線住民の長年の悲願であり、その熱い思いを毎年の建設促進地方大会で決議し、189万人もの方々の署名を、我々は中央関係機関に届けてきた。

このような地元の熱意を十分踏まえるとともに、インフラ投資はコロナ禍からの復興局面においても地域経済を下支えするものであることから、資材価格の高騰や賃金水準の上昇に対応する中でも遅れている東九州自動車道の早期整備が図られるよう、次の事項について強く提言する。

大会決議

- 「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」に必要な予算・財源を例年以上の規模で確保し、高規格道路のミッシングリンクの解消や老朽化対策等を計画的に推進すること。また、対策期間完了後においても、昨今の地震・豪雨・豪雪などの災害の状況も踏まえた上で、国土強靱化に必要な予算・財源を通常予算とは別枠で確保して、継続的に取り組むこと。
 - 令和6年度予算については、高速道路網の整備を推進するための所要額を満額確保すること。
 - 整備の遅れている地方への高速道路関連予算の重点配分を行うとともに、住民の「暮らし」と「命」に関わる高速道路ネットワークを早期に構築すること。
 - 未事業化区間「南郷～奈留間」の早期事業化を図ること。
 - 事業中区間については、開通目標年次を明確にし、着実に整備を推進すること。
 - 有料の高速道路の良好なインフラを持続的に利用するため、料金徴収期間の延長により確保した財源を活用し、更新事業等の追加や暫定2車線区間の4車線化などの機能強化を進めること。特に、暫定2車線区間の4車線化については、優先整備区間の整備をよりスピードアップして行うこと。
 - 道路利用者の安全性や利便性の向上のため、休憩施設の更なる充実を図るとともに、スマートICの整備など地域との連携を図ること。
 - 災害発生時における機能確保や維持管理を確実にを行うため、地方整備局等の人員体制や資機材の充実・強化を図ること。
- 以上決議する。

令和5年8月2日 東九州自動車道建設促進地方大会

がんばろう三唱



皆様、こんにちは。ただいま紹介いただきました、福岡県町村会会長を務めております、水巻町長的美浦でございます。

本日は外も暑い、内も暑い、しかし、この私たちの熱い思いを国に皆さんとともに届けたいと思います。

がんばろう三唱で皆さんと心をつなげて、行いたいと思います。よろしく願いいたします。それでは、東九州自動車道の早期全線開通と4車線化に向けて、がんばろう、がんばろう、がんばろう。

ありがとうございました。

福岡県町村会会長 水巻町長 美浦 喜明 氏



会場風景



新聞記事

九建日報 2023年8月4日掲載

早期整備を国に要望へ 東九州道建設促進地方大会



【北九州】東九州自動車道建設促進協議会(会長・河野俊嗣宮崎県知事)と東九州軸推進機構(会長・倉富純男九州経済連合会会長)は2日、北九州市八幡西区のホテルクラウンパレス北九州で「東九州自動車道建設促進地方大会」を開催、早期整備化に向けた決議を採択し、国に要望していくとした。写真

大会には4県(福岡・大分・宮崎・鹿児島)知事、北九州市長、各県市長、河野俊嗣宮崎県知事、西日本高速道路(株)社長、沿線住民ら約400人が参加。予算・財源の確保、着実な整備の推進、未事業化区間「南郷・奈留間」の早期事業化、暫定2車線区間の4車線化の早期実現などを求める8項目の大会決議を採択した。北九州沿線住民代表の意見発表、大会決議、がんばろう三唱などが行われた。

州市の武内和久市長は「4県1市が団結し、早期整備を国に強く訴えることがわれわれの使命。今後も引き続き協力をお願いする」とあいさつ。河野知事は「防災・減災の観点からも一日でも早い早期全線開通が望まれる。これはわれわれの命を守ることにつながる。心をつなげて頑張っていこう」、倉富会長は「東九州地域の活性化はもとより九州全体の産業・経済・文化などの発展につながる。命の道としての最重要路線の早期整備を強くお願いしたい」と述べた。

大会では、(公財)九州経済調査協会の岡野秀之常務理事兼事業開発部長による基調講演「九州の経済発展と交流インフラ」、多数の来賓あいさつ、各県知事スピーチ、沿線住民代表の意見発表、大会決議、がんばろう三唱などが行われた。

東九州道は北九州市、鹿児島市に至る全延長約436km。今年3月に清武南IC(日南郷IC)間が開通し、一部区間では4車線化が完成しているが、日南市南郷町・奈留IC間13kmが未事業化区間となっているほか、ほとんどが暫定2車線区間となっている。

大会決議では、整備予算の安定的な確保のほか、▽事業中区間について開通目標年次を明確にし、着実に整備を推進すること▽未事業化区間の早期事業化を図ること▽暫定2車線区間について4車線化の早期実現を図ること▽休憩施設のさらなる充実を図ることもに、スマートICの整備など地域との連携を図ることなどを盛り込んでいる。