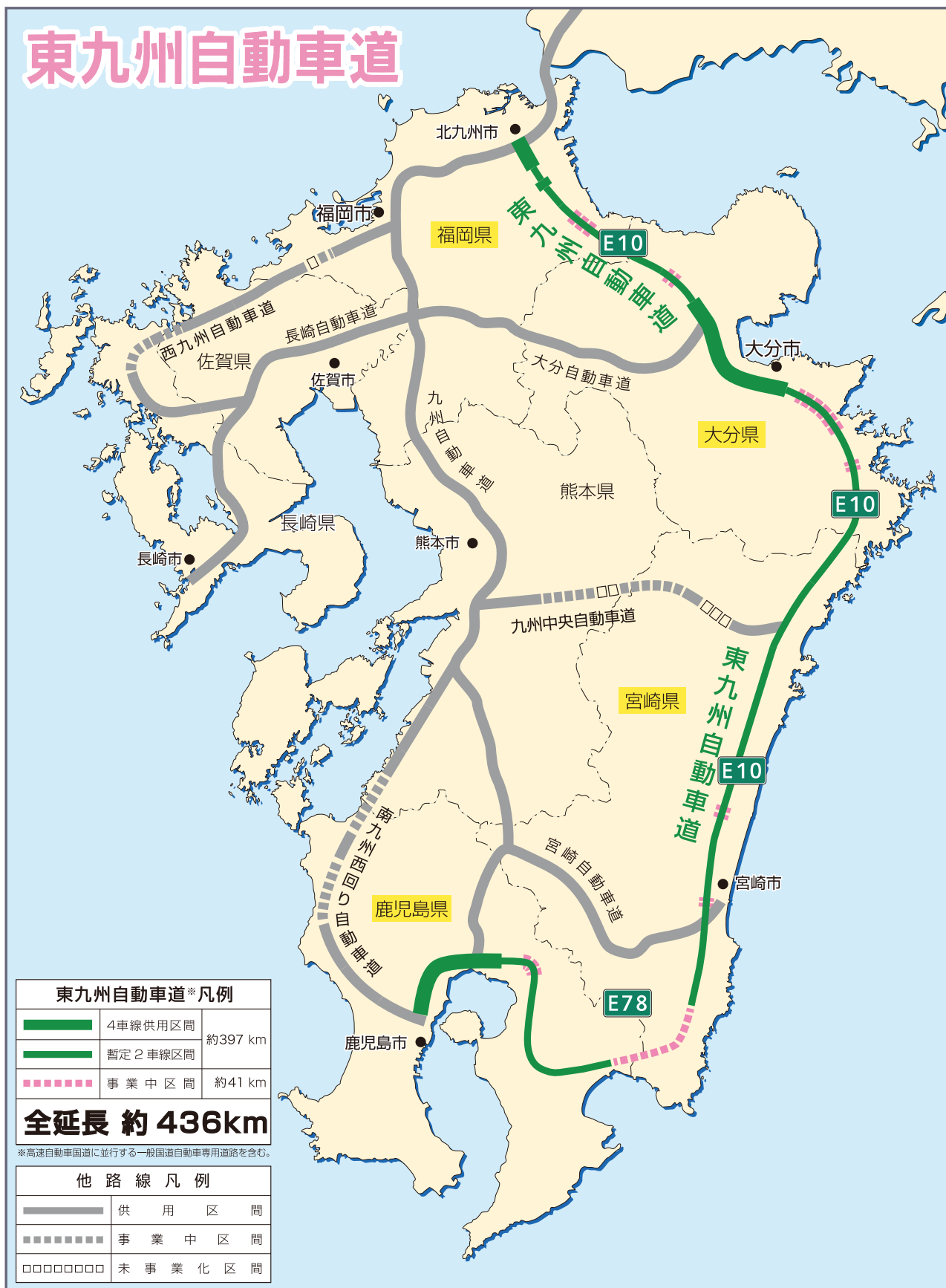


東九州自動車道



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 公益財団法人 日本青年会議所九州地区協議会

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7年 **8月7日 木** 13:00～15:30

国分ハウジングホール（霧島市民会館）

報告書



20th ANNIVERSARY 霧島市

南の宝箱
鹿児島

目 次

大会概要 1

■第一部

歓迎挨拶 霧島市長 中重 真一 2

基調講演 演題「東九州自動車道の整備による地域経済への波及効果」
講師 株式会社九州経済研究所 執行役員 経済調査部長 福留 一郎 .. 3

■第二部

開会挨拶 鹿児島県知事 塩田 康一 11

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 13
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 池辺 和弘 15

来賓挨拶 高速道路建設推進議員連盟 最高顧問 衛藤 征士郎 16
国土交通省 九州地方整備局道路部長 福井 貴規 17
西日本高速道路株式会社 執行役員九州支社長 加治 英希 18
公益社団法人日本青年会議所 九州地区協議会副会長 榊 洋章 19

各県知事・市長アピール

福岡県副知事 生嶋 亮介 20
大分県副知事 桑田 龍太郎 21
北九州市道路部長 北島 徳隆 23

沿線住民代表の意見発表

福岡県上毛町 筒井 大作 24
鹿児島県霧島市 西重 保 26

大会決議 鹿児島県議会総合政策建設委員会委員長 池畑 知行 27

がんばろう三唱

鹿児島県町村会副会長 肝付町長 永野 和行 28

会場風景 29

大会概要

開催日 令和7年8月7日(木)
場 所 国分ハウジングホール(霧島市民会館)
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 公益財団法人
日本青年会議所九州地区協議会



今回27回目を迎えた東九州自動車道建設促進地方大会は、令和元年度志布志市文化会館において開催された地方大会以来6年ぶりの鹿児島県での開催であり、会場となった霧島市の国分ハウジングホール（霧島市民会館）は、福岡県、大分県、宮崎県、そして地元鹿児島県から総勢600名を超える沿線住民で埋め尽くされた。

東九州自動車道は、令和5年3月に「清武南IC～日南北郷IC間」が開通し、北九州市から日南市までが1本の高速道路で結ばれた。また、令和6年4月には、未事業化区間であった「南郷～奈留」間が新規事業化されるとともに、大会直前の6月15日には「隼人西IC～隼人東IC」間の4車線化工事が完成するなど東九州自動車道全線開通・4車線化に向けた整備が着々と進んでいることを確認、さらなる整備の加速化を希求する大会となった。

大会では、初めに今年市制施行20周年を迎えるとともに、鹿児島県本土のほぼ中央部に位置し、鹿児島空港や高速道路、鉄道など広域的な交通網が結節する地域特性を活かし、産業や観光による地域振興を進めている霧島市の中重真一市長に歓迎挨拶をいただいた後、株式会社九州経済研究所執行役員経済調査部長の福留一郎氏が「東九州自動車道の整備による地域経済への波及効果」と題して基調講演を行い、沿線自治体の経済や東九州自動車道の活用状況、経済波及効果そして全面開通に向けた期待などについて発表された。

第2部では、東九州自動車道建設促進協議会の会長である河野俊嗣宮崎県知事並びに共催者である東九州軸推進機構会長の池辺和弘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、衛藤征士郎高速道路建設促進議員連盟最高顧問を始めとする来賓の挨拶をいただいた。その後、生嶋亮介福岡県副知事、桑田龍太郎大分県副知事、北島徳隆北九州市道路部長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、事業区間の早期完成、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池畑知行鹿児島県議会総合政策建設委員会委員長が提案を行い、来場の万雷の拍手により採択した。

結びに、開催地である鹿児島県町村会副会長の永野和行肝付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



霧島市長

中重 真一 氏

ご紹介いただきました、地元 霧島市の中重でございます。開催地を代表いたしまして、一言、歓迎のごあいさつを申し上げます。

本日、「第27回東九州自動車道建設促進地方大会」が関係の皆様多数御出席のもと、盛大に開催されますことをお喜び申し上げます。また、本年、市制施行20周年という節目を迎える霧島市で開催いただいたことを心から感謝申し上げます。

皆様、霧島市へようこそお越しくださいました。本市は鹿児島県本土のほぼ中央部に位置し、鹿児島空港や高速道路、鉄道など広域的な交通網が整備されるとともに、国立公園の霧島山をはじめとする豊かな自然、国宝に指定された霧島神宮などの多彩な観光資源、全国茶品評会で毎年高い評価を得る霧島茶、さらには令和4年の全国和牛能力共進会で和牛日本一を獲得した畜産など、魅力あふれる地域で、人口約12万3000人の県下第2の規模を誇るまちです。

本市においては、本年6月に「隼人東インターチェンジ～隼人西インターチェンジ」間の4車線化工事が完成し、通行の安全性・走行性の向上に加えて並行する国道10号の渋滞緩和が図られ、地域の更なる産業基盤の強化に寄与するものと期待しております。

また、「末吉財部インターチェンジ～国分インターチェンジ」間の一部区間においても4車線化事業に着手しており、東九州自動車道の整備が着々と進められていると実感しております。

このように、東九州自動車道の整備が円滑に進められているのも、ここにご参加の皆様をはじめとした関係者のご支援の賜物と深く感謝申し上げます。

本日の大会を契機にさらに一致団結し、ご出席の国会議員の先生方をはじめ、議員の方々のお力添えを賜りながら、東九州自動車道の建設促進が図られることを期待しております。

結びに、皆様の御健勝・御活躍を祈念し、歓迎の挨拶といたします。

今日はどうぞよろしくお願いいたします。

基調講演

演題

東九州自動車道の整備による地域経済への波及効果



株式会社九州経済研究所
執行役員 経済調査部長

福留 一郎 氏

皆さん、こんにちは。私は九州経済研究所で経済調査部長をしております福留と申します。どうぞよろしくお願いいたします。

私は普段は鹿児島市で暮らしていますが、今日この会場に来るまで、東九州自動車道を通って来ました。ちょうど2か月前に新しく4車線化された隼人道路の隼人東、隼人西インターチェンジのところも通ってきまして、これまでの隼人西、加治木インターチェンジの4車線化区間と合わせて距離にして7.3キロですが、抜群に走行性や安全性が上がったことが分かりました。やはり4車線化の効果はあるなぁと実感してきたところです。

県内においては東九州自動車道の91キロのうち83キロが供用中で供用率は91%になりますが、供用後も4車線化を進めて、より効果を高める必要があると感じた次第です。

さて、本日の内容ですが、大きく3つに分けてお話しいたします。1つ目は、東九州自動車道の整備による、鹿児島へのフロー効果とストック効果、2つ目は九州への波及効果、そして3つ目は鹿児島県内で進んでいる他の道路網整備との相乗効果です。

冒頭にお話しした通り、私のフィールドは鹿児島が主体になりますので、鹿児島への効果を中心に、そこから九州内への波及効果と鹿児島県内での相乗効果をお話しさせていただきます。

本講演のテーマ

- ✓鹿児島へのフロー効果・ストック効果
- ✓九州への波及効果
- ✓本県道路網整備との相乗効果

まず、鹿児島へのフロー効果とストック効果についてお話しします。

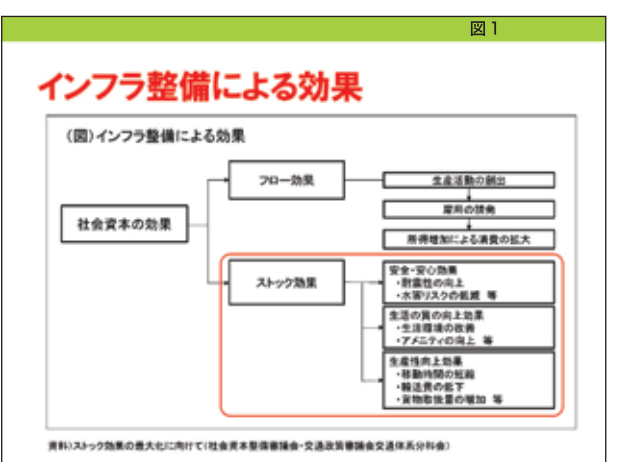
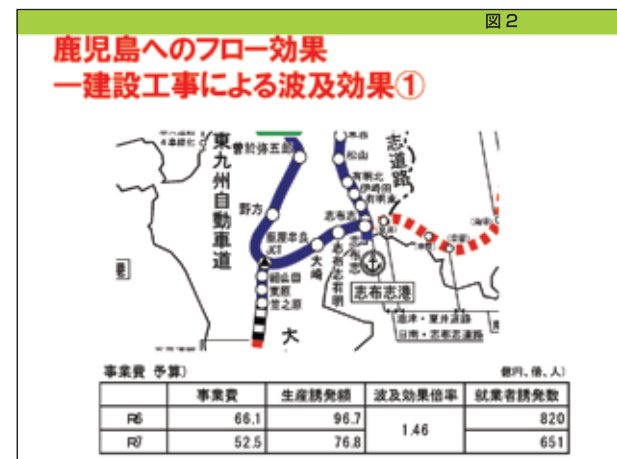


図1は、国交省が作成したインフラ整備による効果を図で示したものです。インフラをはじめとした社会資本の効果はフロー効果とストック効果に大きく分けられます。フロー効果とは、公共投

資の事業自体により、生産、雇用、消費等の経済活動が派生的に創出され、短期的に経済全体を拡大させる効果です。一方、ストック効果というのは、整備された社会資本が機能することによって、整備直後から継続的に中長期にわたり得られる効果のことで、フロー効果以外の社会資本整備の効果になります。

具体的には、耐震性の向上などによる安全・安心効果、生活環境の改善といった生活の質の向上効果、移動時間の短縮等による生産性を向上させる効果があります。また、一つの施設の整備が様々なストック効果をもたらすことも多くあります。後で説明しますが、東九州自動車道の場合も、企業立地や民間設備投資の促進、観光振興、環境負荷の軽減、災害時のリダンダンシー確保、救急搬送の経路確保、商圏の創出・拡大といったものがあげられます。

それではまずフロー効果について見ていきます。（図2参照）



東九州自動車道の県域では、現在日南・志布志道路の志布志インターチェンジから夏井の間と、油津・夏井道路の夏井から県境の間を整備しております。この両区間の事業費は、当初・補正の予算ベースで令和6年度が66億1千万円、令和7年度が52億5千万円となっています。この事業費に基づき、鹿児島県内への波及効果を試算したところ、生産誘発額は令和6年度が96億7千万円、令和7年度は76億8千万円となりました。また就業者誘発数は令和6年度が820人、令和7年度が651人となりました。

ここで、生産誘発額というのは、ある産業に新たに需要が発生した場合、関連産業からの原材料調達や就業者所得の上昇により、さらに新たな需要が生まれ、こうした直接・間接の生産額を合算したことになります。今回のケースでいうと、令和6年度に建設業に66億1千万円の需要が発生し、関連産業への波及を通じて、全体として96億7千万円 of 生産増加になったこととなります。ちなみに生産誘発額を事業費で割ったものを波及効果倍率といいますが、1.46倍で波及効果は他の産業と比べて高くなっております。

就業者誘発数というのは、新たに生まれる雇用を指すものですが、現実的にこれだけの人数の雇用が新たに発生するかというのは別で、あくまで一定の条件に基づいて試算した結果です。それでも雇用面では大きな貢献になっていると言えると思います。

それから次に生産誘発額を業種別（図3参照）に見ていくと、一番効果が大きいのは建設業であるのは当然として、2番目に大きいのが対事業所サービスがあります。対事業所サービスというのは、いわゆるB to Bのことで、例えば、コンサル、会計、人材派遣、広告などがあります。以下、商業、運輸・郵便、不動産が大きくなっています。

繰り返しになりますが、こうした生産誘発額や就業者誘発によるフロー効果は整備中に発生する効果で、いわば完成するまでの短期的なものと言えます。



次にストック効果についてお話しします。ストック効果はフロー効果と違って、供用後の利用に

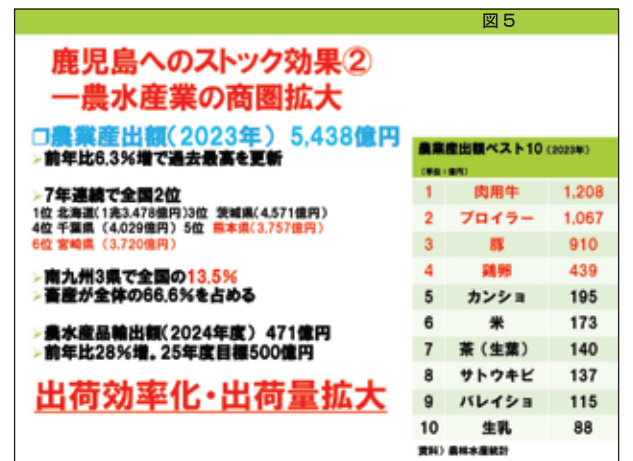
よる中長期的な効果になりますが、まず最近の注目点として、都城志布志道路の全線開通が挙げられます。都城志布志道路は全長が44キロ、今年の3月に全線開通しました。都城インターチェンジから志布志港まで一般車両だと約35分です。防災・経済・医療の道と称される通り、南海トラフ巨大地震が発生した時は、都城市から太平洋沿岸地域に救援物資を運んだり、避難や被災者を受け入れるルートとなっています。また物流面では13年連続で木材輸出量日本一の志布志港ですが、多くは都城市から搬出されていて、逆に畜産の飼料は志布志港から都城市に運ぶルートになっています。

そして、医療面では救急患者の輸送ルートとして、都城インター付近の医師会病院への搬送に必要な時間が全通によって大幅に短縮されています。こうした動きを受けて、都城インターなどでは新たに産業団地が次々と造成されて、物流拠点として存在感が強まっていますし、そうすると志布志港の利用も今後増えていくことが十分に期待できると思います。

図4で示している通り、都城志布志道路は東九州自動車道とつながっており、全通の効果を東九州自動車道沿線にも持ってこないといけないと思います。将来的には「都城末吉道」や「曾於志布志道」の構想もありますが、これから東九州自動車道の拠点都市がこの都城志布志道路をさらに活かしていくことが求められています。



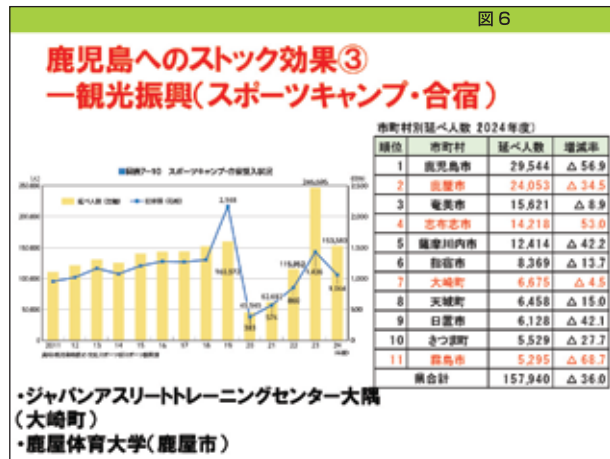
次は農水産業についてです。（図5参照）



鹿児島県は2023年の農業産出額が5,438億円、前年から6.3%増えて過去最高を更新しました。

7年連続で全国2位ですが、5位の熊本県、6位の宮崎県を合わせると、南九州3県で全国の13.5%、北海道に匹敵する規模になります。特に鹿児島は畜産が盛んで、産出額の上位にずらっと畜産品が並び、全体の66.6%、7割近くになります。さらに、昨年度の県の農水産品輸出額は471億円で、前年から28%伸びました。牛肉、養殖ブリ、お茶などが好調で今年度は500億円を目標に掲げています。今年度当初はトランプ関税が発表され、かなり不安な出だしとなりましたが、関税交渉が落ち着き、不透明感は和らいだようです。そして日本時間でいうと7日の午後1時1分、まさに今この時間から発効されたわけですが、日米の間で合意内容に食い違いがあるようで、まだまだ予断を許さない状況にありますので、これから目標達成に向けて官民一体となって対応していく必要があります。こうした農水産品は大半は生産地から陸路を使って消費地に運ばれますので、東九州自動車道が整備されていけば、輸送時間の短縮化や大量輸送によって、農水産品の販路が広がり、国内・海外への商圏が拡大していくことが期待できます。

次は観光振興です。（図6参照）



ここではスポーツキャンプや合宿について見ていきます。左のグラフは鹿児島県内のスポーツキャンプ・合宿の受け入れ状況ですが、棒が延べ人数、折れ線が団体数になっています。2011年から24年までになっています。もともと鹿屋体育大学がけん引していたのに加え、2019年にジャパンアスリートトレーニングセンター大隅が誕生して受入団体が急増しましたが、コロナ禍の影響でガクッと落ち込むことになりました。それでもコロナ禍が落ち着くにつれて、順調に回復してきており、24年度は前年からは減りましたが、インターハイがあった19年度に次いで過去3番目の人数となります。

2024年度の県内の市町村別受け入れ人数を見ましても、鹿屋、志布志、大崎、霧島市など東九州自動車沿線が上位にあります。さらにスポーツキャンプ・合宿は宮崎県の日南地域も盛んですが、東九州自動車の整備によって、今後の受け入れ拡大が期待できると思います。

そしてもう一つの観光振興は大隅半島の観光スポットへの効果です。

左の雄川の滝は、映画やNHK大河ドラマにも使われ、知名度がアップして遊歩道も整備されて来訪者が増えましたが、ポテンシャルから言えばまだまだこれから伸びると思います。そして、右側の佐多岬も展望台が整備され、映画の舞台となった赤い屋根の御崎神社も近くにあり、訪れる価値は存分にあります。こうした観光スポットは他にもたくさんありますが、道路アクセスの問題でチャンスロスがあるのは非常にもったいないです。

東九州自動車の整備を機に埋もれている観光スポットへの来訪客が増えて、地域活性化につなげたいところです。(図7参照)



次は企業進出についてです。(図8参照)



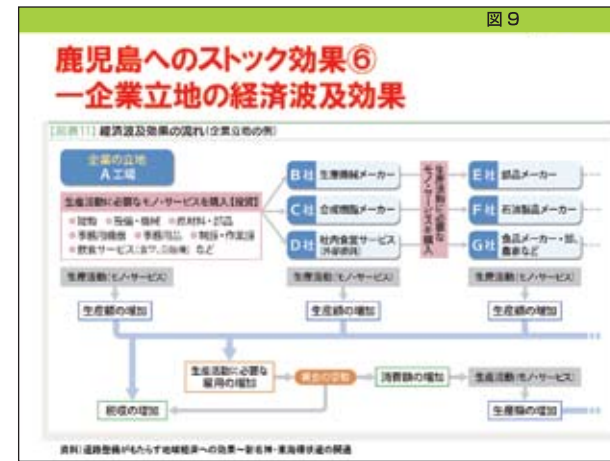
左のグラフは2015年度から24年度までの鹿児島県への企業進出状況です。棒が立地協定の締結総数で、折れ線が投資予定額となっています。投資予定額を見ると、2022年度まで増加傾向にありましたが、23年度以降は減少して、24年度は県内の企業立地が33件、投資予定額は703億5,700万円となりました。減少の要因としては、2024年問題への対応を受けて、物流拠点を設ける流通業の動きが落ち着いてきたことなどが挙げられています。

また、右のグラフは県内の工場立地数ですが、2024年度は7件とこちらも減少しました。県では現在、県内で設備投資し、新規雇用する半導体関連や情報処理サービスといった企業に対する立地促進補助金の一部を上限5億円に引き上げました。

また、産業用地確保に向けて、県内の5カ所を抽出し、今年度中に開発候補地の選定を進めてい

ます。T S M C 進出で半導体関連企業の存在感が増している九州ですが、本県も誘致活動を強化し10年間で20兆円と言われる経済効果を取り込んでいくことが求められると思います。半導体関連企業が進出に際し求める条件にはいくつかありますが、その中でも道路インフラは大きな要素の一つです。そういった意味では東九州自動車の整備が企業進出に果たす役割は大きいと言えます。

この図9は企業立地を例に経済波及効果の流れを表したものです。

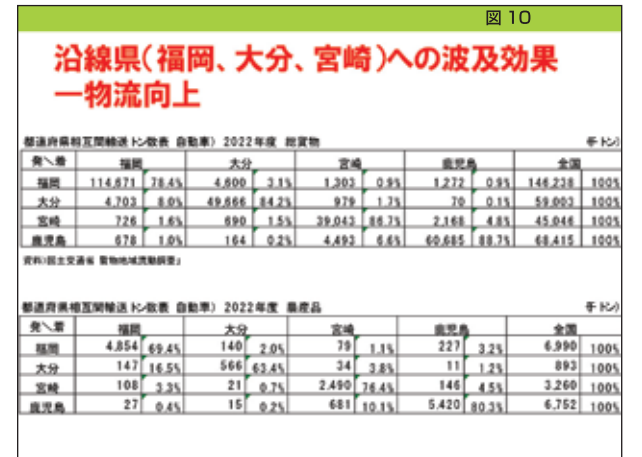


先ほど、フロー効果として建設投資による経済波及効果をお話しましたが、実は企業立地はストック効果として中長期的な波及効果も生まれることになります。例えば一つの工場が新たに新設され稼働すると、生産活動に必要なモノやサービスを調達することになります。そうすると地域内の企業との取引を通じた新たな生産活動が生まれることになり、さらにこうした企業にも様々な企業がモノやサービスを提供する流れが生まれます。いわゆるサプライチェーンと言われるものですが、波及的に生まれた生産の増加は工場稼働中は継続していくことになります。また、企業立地は雇用増による賃金の受け取り増加で自治体の税収増加や消費額増加ももたらします。地域全体の活性化が期待できますので、道路インフラ整備をますます進めていく必要があります。

ここからは、九州への波及効果をお話したいと思います。

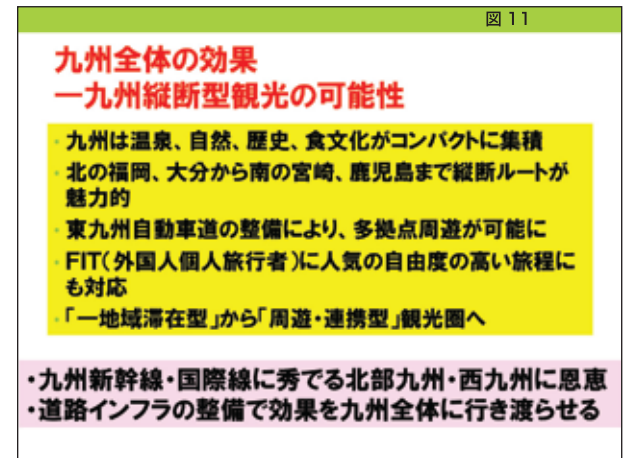
こちらの表(図10)は、東九州自動車沿線の福岡、大分、宮崎、鹿児島

の貨物輸送、いわゆるトラック貨物量を示したものです。



見方としては、縦に発出、横が到着となっています。福岡県を見ると、福岡発の貨物は78.4%が福岡県内に到着地で、大分に3.1%、宮崎に0.9%、鹿児島にも0.9%着いています。他の県を見ても、貨物の8割以上が県内輸送となっています。鹿児島県は88.7%で9割に迫ります。ただし、下の表の農産物を見ると、自分の県の割合はどこも小さくなり、他県にも運ばれている様子が分かります。鹿児島だと県内が80.3%ですが、宮崎県にも10.1%運ばれています。東九州自動車の整備が進むことで沿線各県相互のつながりがこれから強まっていく期待ができると思います。

次は九州縦断型観光の可能性についてお話します。(図11参照)



九州は温泉、自然、歴史、食文化がコンパクトに集積され、観光地としてポテンシャルが非常に大きな地域です。特に北の福岡、大分から南の宮崎、鹿児島までの縦断ルートは魅力に溢れ、東九州自

自動車道の整備により多拠点周遊が可能になることが期待できます。そして、アフターコロナにおいては、FIT、いわゆる外国人個人旅行者がモノからコト、体験型観光にシフトする中、自由度の高い旅程にも十分対応できる要素を持っています。そうすることで、一地域滞在型から周遊・連携型観光圏が築かれることになり、九州全体に効果が行き渡ることにつながります。現在の九州各県の観光客の入り込み状況を見ますと、九州新幹線といった鉄道や国際線を抱える空路といった交通インフラに秀でている北部九州と西九州に恩恵が偏っている感否めないと思います。今後は東九州自動車をはじめとした道路インフラの整備が進み、観光客の移動範囲が広がれば、南部九州や東九州にもチャンスがありますので、さらに整備を進めていくことが求められます。

先ほどお話しした物流、観光面の効果を九州全体に行き渡らせるという意味では、東九州自動車と共に、九州の横軸として、宮崎県と熊本県を結ぶ九州中央自動車道や、大分県と熊本県を結ぶ中九州横断道路の構想があります。（図12参照）



これらが実現すると、九州の縦軸・横軸の幹線ネットワークが強化されることで、物流、観光に加え、災害時の復旧・復興に大きく貢献することにつながります。さらには、九州と四国を橋か海底トンネルで結ぶ豊予海峡ルート構想もあり、九州と四国、さらには関西まで含めた広域経済圏が形成される期待が膨らみます。そうすると、国内外からさらに投資を呼び込むチャンスが高まると思います。全国的に人口減少と低成長が影を落としています、九州の道

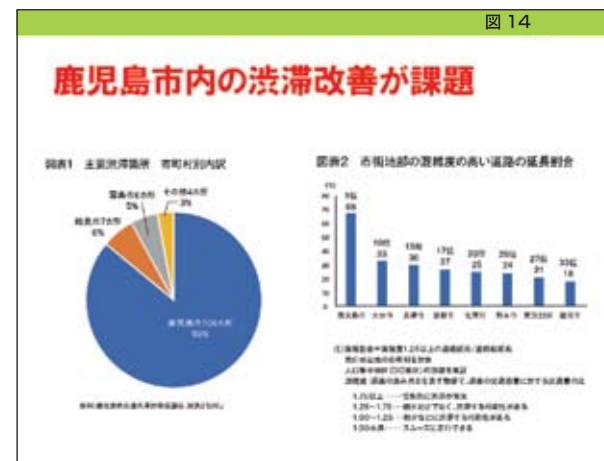
路網整備が九州だけでなく、国内全体の成長エンジンにつながる期待が十分にあると言えます。

さて、ここからは、鹿児島県内の道路網整備との相乗効果を考えてみたいと思います。

現在、鹿児島県内では、大きく4つの道路整備が行われています。鹿児島東西道路、鹿児島北バイパス、鹿児島臨港道路の鴨池中央港区線、南九州西回り自動車道の阿久根川内道路になります。上から3つの道路は鹿児島市内で、市街地中心部に向かう道路整備を目的に行われています。4つ目の阿久根川内道路は、県内と熊本県へのアクセス向上を目指しています。（図13参照）



鹿児島県の特徴として、公共交通機関が少ないため、自動車交通に大きく依存していることがありますが、鹿児島市内に流入する幹線道路が限られていることから、鹿児島市内では渋滞が多発しています。左の円グラフは県内の主要渋滞箇所を市町村別に表していますが、青い部分の鹿児島市が全体の86%で圧倒的に大きくなっています。右側は九州の県庁所在地のグラフです。一番左の鹿児島市は混雑度の高い道路の延長割合が68%で他の市の倍以上になっており、全国的でもトップで深刻な事態になっています。渋滞は移動時間の増加による経済的な損失に加え、CO2排出量増加や交通事故の増加要因になるほか、2024年問題で労働時間規制が厳しくなる中、トラックやバス運転手の人手不足に拍車をかけます。こうした状況を改善するためにも、鹿児島市内で道路整備が急がれます。（図14参照）



鹿児島東西道路は鹿児島インターチェンジと鹿児島市中心部や鹿児島港を結ぶ鹿児島東西幹線道路のうちの、鹿児島インターチェンジから甲南インターチェンジまでの3.4キロになります。鹿児島インターチェンジは鹿児島市街地の陸の玄関口の一つで、九州縦貫自動車道や南九州西回り自動車道などにつながっています。この道路では武岡トンネル（下り線）から鹿児島市側に向かう道路で東西方向、南北方向いずれも朝夕のピーク時の渋滞が課題となっています。そこで、現在武岡トンネル出口の建部インターチェンジ横に新たにトンネルの入り口を設置し、甲南インターチェンジに至る下り線の地下トンネル工事が進んでいます。本道路の完成で交通の円滑化と渋滞の緩和が期待されます。また地下トンネルでは全国でも珍しい大型掘削機械シールドマシンが使用されています。（図15参照）



鹿児島北バイパスは全長約5.3キロで、鹿児島市小川町と吉野町花倉を結ぶ道路です。鹿児島市と霧島市や始良市を結ぶ国道10号は慢性的な渋滞発

生に加え、大型車が離合困難な狭幅員箇所、道路冠水や土砂災害の発生、過去には32年前の86水害など大規模な土砂災害もありました。

本バイパスの開通で、国道10号の渋滞緩和や災害時の避難ルート確保などが期待されています。また周辺には、世界文化遺産に指定された集成館などがある仙巖園や史跡、名勝が多く存在するため、景観に配慮してトンネルルートを採用しています。（図16参照）



鹿児島港は、北部が離島航路のフェリーや高速船、錦江湾内フェリーなどが発着する物流・人流の拠点で、一方の南部は穀物輸入やエネルギー供給基地といった貨物倉庫等の拠点となっています。ただ南部に着いた貨物を離島航路向けなどの北部に運ぶ中で、港湾関係車両は渋滞の多い県道の産業道路や国道225号を利用しなければならない状況です。こうした状況を改善するため、鹿児島臨港道路（青い部分）で南北につなぎ、現在は金属団地と鴨池港を結ぶ「鴨池中央港区線」（赤い部分）で橋梁工事が進んでおり、2030年度に完成予定となっています。臨港道路が全通することで、南部の港湾貨物拠点と北部の海上物流拠点がつながり、港湾機能の向上や周辺道路の混雑緩和が期待されます。また最近ではマリポートがごしまにクルーズ船の来航が非常に多く、大勢のクルーズ客が鹿児島市を訪れています。そのため、クルーズ客を市内中心部に運ぶ際に発生する渋滞も深刻な課題となっており、臨港道路の役割が大きくなっているところです。（図17参照）

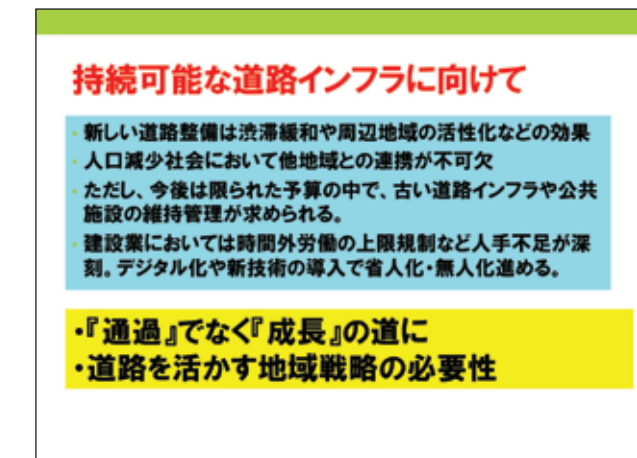


南九州西回り自動車道は熊本県八代市を起点に、水俣市、薩摩川内市などを経て鹿児島市で九州縦貫自動車道と接続する全長約142キロの高規格道路です。現在は阿久根インターチェンジと薩摩川内水引インターチェンジの間の阿久根川内道路と、水俣インターチェンジと出水インターチェンジの間の芦北出水道路の一部の整備が進められています。全線開通により、熊本県と鹿児島県の沿岸地域の移動時間の短縮による人流・物流面の交流活性化や、阿久根市では第3次救急医療施設の60分圏域内人口が約7倍に増加することになり、緊急医療への貢献が期待されています。（図18参照）



これまで、鹿児島県内の道路整備の状況を見てきましたが、新しい道路整備は渋滞緩和や周辺地域の活性化などの効果が期待できる一方で、人口減少社会において他地域との連携が不可欠であることを物語っています。そのための道路整備と言っても過言では無いと思います。ただ今後は限られた予算の中で、古い道路インフラや公共施設の維持管理が求められますし、建設業においては時

間外労働の上限規制など人手不足が深刻になっていますので、デジタル化や新技術の導入で省人化・無人化をどんどん進める必要があります。



まとめとしまして、持続可能な道路インフラに向けて、東九州自動車道と鹿児島県内、そして九州各地の道路網をつなぐことで、その効果を何倍にも高めていくことが求められます。

そのためには、東九州自動車道を通過ではなく成長の道にして、各沿線都市は道路を活かす地域戦略の必要性がますます重要になってくると思います。

今日の大会がその道筋に至る大事な日となり、一日も早く全線開通が実現するよう祈念して、私の話を終わらせていただきます。ご清聴いただき誠にありがとうございました。

第二部 開会挨拶



鹿児島県知事

塩田 康一氏

皆さん、こんにちは。

本日は、大変お忙しい中、第27回東九州自動車道建設促進地方大会に、鹿児島県内各地、また、福岡、大分、宮崎の各県からも多くの皆様方に御参加を賜り誠にありがとうございます。ようこそ「南の宝箱 鹿児島」にお越しくださいました。

また、関係国会議員、国土交通省、西日本高速道路株式会社、地元経済界の皆様方、そして住民の皆様には、日頃から東九州自動車道の建設に向けて、多大な御支援・御協力を頂いておりますことに、深く感謝を申し上げます。

本県におきましては、皆様御承知のように悪石島や小宝島の群発地震がございましたが、ようやく減少傾向になっております。

また、新燃岳の噴火も続いていますが、この地域においても全く心配なく、観光施設等も通常営業しておりますので、安心して鹿児島の観光を楽しんでいただければというふうに思っております。

さて、東九州自動車道は、全長約436 kmの高速自動車国道で、現在、起点の北九州市から日南市の日南東郷インターまでと志布志インターから終点の鹿児島市までつながり、供用率は約9割となっております。ミッシングリンクとなっており

ます日南東郷インターから志布志インター間の約40キロメートルにつきましては、全区間で事業化され、用地買収や改良工事などが進められており、早期完成が望まれております。

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県土を有しております。東九州自動車道のルートに位置する大隅地域は、和牛日本一に輝いた鹿児島黒牛やかごしま黒豚など、県内有数の畜産地帯であります。また、本土最南端の佐多岬や、バラ園として日本最大規模を誇る「かのやばら園」など、多彩な観光資源にも恵まれております。多くの方々が東九州自動車道などを利用して、「南の宝箱」へ来県されることを期待しております。

また、本自動車道は、物流や観光などの産業振興において重要な役割を担っておりますが、それに加え、大規模災害時には、広域避難や緊急輸送など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・経済的意義を持ち、多大な効果をもたらす、正に地方創生、地域活性化に必要不可欠な道路であります。

本県域につきましては、令和3年7月に志布志市から鹿児島市までつながりました。この沿線地域では、企業立地や雇用創出が促進されるとともに、通勤環境の向上により通勤圏が拡大し、定住促進にもつながっております。

本年3月には、九州縦貫自動車道の都城インターと志布志港を結ぶ都城志布志道路の全線が開通しました。東九州自動車道のミッシングリンクとなっている日南市から志布志市までがつながりますと、この都城志布志道路と一体となって、宮崎県南部地域と大隅地域の更なる発展に寄与するものと期待しております。

また、ここ霧島市と始良市を結ぶ隼人道路では、4車線化工事が進められ、去る6月15日に完成しました。この完成により、朝夕の通勤時や大型連

休時などの交通渋滞の解消、並行する国道10号の渋滞緩和、対向車線への飛び出し事故防止など、円滑で安心・安全な交通の確保や災害対応力の強化、産業・観光の振興などに寄与するものと期待しております。

一方で、本県内の供用延長約83キロメートルのうち、約76キロメートルが暫定2車線となっており、早期の4車線化が望まれております。

これらの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予算が確保され、ミッシングリンクの早期解消や暫定2車線区間の4車線化を早期に実現することが極めて重要であると考えております。本県としましては、沿線各県・市町、関係機関・団体などの皆様と一体となって、引き続き、国などに対して要請をして参りたいと考えております。

結びに、本日の地方大会に結集されました皆様の熱意が、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、本日御参加の皆様方の御健勝・御活躍を心から祈念いたしまして、開会の挨拶といたします。

本日は誠にありがとうございます。



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

皆さんこんにちは。

本協議会の会長を仰せつかっております宮崎県知事の河野でございます。九州各県から多くの皆様お集まりいただく中で、ここ霧島市で、東九州自動車道建設促進地方大会を開催できますこと大変心強く思っております、ありがとうございます。また、日頃から東九州自動車道の整備促進に多大なるお力添えをいただいております国会議員、国土交通省、また西日本高速道路株式会社の皆様にお出でいただいております。沿線自治体、住民の皆様、そして道づくりを考える女性の会の皆様、多くの皆様に後押しをいただきながら、1歩1歩進んでいるということを改めて実感するところであります。

本日は福岡、北九州、大分、宮崎、そして地元鹿児島から多くの方々においでいただいておりますが、東九州自動車道は供用率が91%となっており、あと残りは日南申間志布志のわずかなところでございます。この436キロが繋がってこそだという思いを共有する、そういう場ということで、本日は多数の沿線住民の方々にお集まりいただき改めて心から感謝を申し上げます。

先ほど塩田知事からもお話がありましたが、6月27から新燃岳がまた7年ぶりに噴火し、風向き

の関係で、かなり霧島市に降灰があり、一面真っ白になったという報道があって、非常に心配をしておりましたが、現在、落ち着いているということで安心をしているところです。

新燃岳では、14年前に300年ぶりの本格的なマグマ噴火があり、このときはどちらかという宮崎に噴煙が流されてきました。宮崎空港が閉鎖になり、このときはプロキャンプの直前だったのですが、ソフトバンクが空路では入れないじゃないとかか危惧し、噴煙がこなければ良いかと心配したことがありました。

このような災害の備えも必要ですし、去年は宮崎も含めて南海トラフの臨時情報が出るような大きな地震もありました。改めて防災面での高速道路の必要性というのを強く感じたのではないかと思います。ちょっと横道にそれますが、この霧島という小里先生のご出身のところだというふうに伺っております、ミスター新幹線と呼ばれた小里先生です。

今、同じこの沿線自治体の構成で、東九州新幹線の整備に向けて取組を進めているところでありますが、今年、博多まで山陽新幹線が全線開通してちょうど50年という節目になりますし、九州新幹線が2011年に開通してから14年という年が経っており、九州縦貫自動車道も1995年全線開通で、ちょうど30年ということでもあります。これらの整備によるさらなる発展効果というもの我々身にしみて感じております。

昨日・一昨日と鹿児島市で、経済界と知事会とが一緒になって九州全体の地域振興について議論する九州地域戦略会議というのが開催をされましたが、その会議の中で、大分県の佐藤知事が発言をされたのですが、高速道路にしても新幹線にしても東九州地域は整備が遅れている、整備を進めることが地域振興への直接効果となる、高速交通体系の整備が地方創生のど真ん中の課題じゃない

かというような議論をしてきたところでございます。

この高速道路のミッシングリンクを埋めていく、さらには、この暫定2車線の4車線化をさらに進めていこうというのが我々の課題であります、新幹線にしてもこの高速道路にしても、力を合わせて進めていくことが、この地域のさらなる発展に繋がっていくと思います。

今、九州全体を考えるとさきほど福留部長のお話にもありましたように、半導体関連産業の5割がこの九州に集積し、農業産出額も九州全体で考えると日本の2割を占めているというような、非常に重要な役割を果たしている地域でありますし、アジアに隣接しているという地理的優位性もあります。

また、万が一に備えて先島諸島から12万人の方をこの九州に避難させる、その受入れのための計画づくりも進めておりますが、安全保障という観点からも、高速道路も含めた道路体系というのは極めて重要になります。

九州全体が他のブロックと比べても大きな役割を果たしていく、そしてそれを結びつけるこの東九州自動車道、九州中央自動車道、中九州横断道路、しっかり力を合わせて、さらなる早期整備に向けて取り組んでいきたいと思ひます。本日は地方大会ですが、10月には東京で中央大会を開催し、要望活動を行ってまいりますので、皆さんの思いを中央にしっかり伝えていきたいと思ひます。私は今、全国高速道路建設協議会の会長も仰せつかっておりまして、6月には総会の後に、石破総理大臣にも要望に行つてまいりました。そのときは本日来賓でおみえの衛藤先生にもご一緒いただきましたが、東九州自動車道の現状を具体的に説明しつつ、全国の高速道路整備の必要性を訴えたところでもあります。加えて先日は、日南市長や串間市長さんとも財務省や国土交通省に要望を行つてまいりました。繰り返し繰り返し、しっかりと思いを届けていく、そして1日も早い実現に向けて皆さんと力を合わせていきたい、その思いを共有してまいりたいと思ひますので、皆様よろしくお願い申し上げます。



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

池 辺 和 弘 氏

皆様、こんにちは。

東九州軸推進機構の会長を務めております、九州経済連合会の池辺でございます。

本日は、東九州自動車道建設促進地方大会の開催にあたり、国会議員の先生方をはじめ、関係自治体、経済団体、地域の皆様など、多数のご臨席を賜り、心より御礼申し上げます。

私は、本年6月に九経連の会長を拝命し、併せて本機構の会長にも就任いたしました。これまで積み重ねられてきた取組を礎とし、今後も地域の皆様と力を合わせ、東九州のさらなる発展に向けて着実に歩みを進めて参りたいと存じます。

東九州自動車道は、昨年4月には、唯一の未事業化区間であった南郷～奈留の約13kmが新たに事業化され、全線開通に向けて、大きな1歩を踏み出しました。

これまで、長年にわたりご尽力いただいた国土交通省をはじめ、関係各位、地元自治体、経済界、そして、道づくりを考える女性の会の皆様に、改めて深く感謝申し上げます。

北九州市から日南市まで、一本の高速道路で繋がったことにより、沿線地域に様々な、変化と成長をもたらしました。

半導体や自動車関連産業を始め、様々な企業進出と新たな雇用の創出、輸送時間の短縮やカーフ

ェリーとの組み合わせによるトラックドライバーの負担軽減、新たな広域観光ルートの形成などの経済効果に加え、「命の道」として、救急搬送時間の短縮による救命率の向上や地方部への医師の派遣など、住民の安心安全を守る地域医療への効果もあらわれております。

一方で、東九州自動車道の計画総延長436kmのうち、未開通区間が約1割残っています。ミッシングリンクを早期に解消することが重要課題であり、循環型高速交通ネットワークを完成することで、人流、物流の一層の効率化を促し、当地域の持つポテンシャルやストック効果を最大限に引き出すことが可能となります。この未開通区間の早期完成を強くお願いしたいと思います。また、多くの区間が暫定2車線のままとっており、近年頻発する自然災害の影響も加わり、通行止めや物流の停滞が地域間連携を妨げる要因となっております。

災害時に高速道路の果たす役割は大きく、支援物資の輸送はもとより、津波の防波堤や避難場所としても、その重要性が認識されております。災害時の確実な通行機能の確保、平時の移動時間の信頼性向上、そして、交通事故の未然防止のためにも、4車線化の早期実現についてもあわせてお願い申し上げます。

本日ご臨席の国会議員の先生方におかれましては、「真に必要な道路」としての東九州自動車道の整備について、引き続き、予算確保や政策提言の場において、力強いご支援を賜りますようお願い申し上げます。そして、私ども東九州軸推進機構としても、地元の皆様と力を結集し、国、関係機関への働きかけを一層強化しながら、東九州地域の持続的な発展に向けて全力を尽くして参ります。

本日お集まりの皆様とともに、東九州自動車道の1日も早い全線開通と4車線化の実現を目指すことをここにお誓い申し上げ、私からのご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した。

来賓挨拶



高速道路建設推進議員連盟
最高顧問

衛藤 征士郎 氏

皆さんこんにちは、ただいま紹介にあずかりました全国高速道路推進議員連盟 最高顧問 衛藤であります。長い間私は議連の会長しておりましたが、現会長は衆議院議長、額賀福志郎さんが会長であります。

本日、私はこの議連の最高顧問という立場で、ごあいさつを申し上げる次第であります。

まず、冒頭に本大会にご参加されたすべての皆さんに高速道路整備に向けてのご尽力に対し、衷心より敬意を表し、感謝御礼を申し上げます。ご案内の通り、高速道路は、我が国の経済と国民生活を支える大動脈であり、また、大切な命の道でもある、まさに国家存立の重要なインフラであります。また、今後予想される南海トラフ地震、あるいは激甚化する豪雨等に備えまして、高速道路の整備は喫緊の課題であります。特に、ミッシングリンクの解消、暫定2車線区間の4車線、スマートインターチェンジの整備等々、着実に、かつ早急に整備しなければなりません。

また、防災減災のための国土強靱化5ヵ年計画や骨太の方針をしっかりと踏まえながら、これから本大会の決議が行われると思いますが、この本大会の決議のすべての項目を貫徹するために、

私ども議員連盟といたしましても、今日ご出席の皆さん方と緊密に連携して、全力で、取り組むということの決意を表明いたしまして、挨拶をいたします。

結びに、ご臨席のすべての皆さんの今後のますますのご活躍を祈念申し上げまして、挨拶いたします、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
道路部長

福井 貴規 氏

皆さんこんにちは、ただいまご紹介いただきました福井でございます。整備局長の垣下ですが、所用により到着が遅れておりますので、私の方で祝辞を代読させていただきます。

第27回東九州自動車道建設促進地方大会が開催されるにあたり、一言ごあいさつを申し上げます。

本日ご臨席の皆様方におかれましては、平素より国土交通行政、特に道路行政の推進に対しまして格別のご支援とご協力を賜っておりますことに厚く御礼を申し上げます。

本日は、高速道路建設推進議員連盟の衛藤最高顧問、国会より地元選出の先生方、協議会会長の河野宮崎県知事、東九州軸推進機構の池辺会長、開催地である塩田鹿児島県知事、中重霧島市長をはじめとする多くの関係者の皆様方が一堂に会し、本大会が盛大に開催されますことを心よりお喜び申し上げます。

さて、九州の令和7年度道路関係の直轄事業当初予算については、約1579億円で、対前年度比約1.02倍となっており、このうち、東九州自動車道では約119億円で対前年度比約1.09倍となっているところでございます。

これもひとえに、ご臨席の皆様方が地域の実情や東九州自動車道の必要性を財政当局や地元選出

の国会議員の先生方に熱心にご説明いただいたことによるものと、この場を借りて、改めて感謝を申し上げます。

昨年8月に発生しました宮崎県南部の日向灘を震源とする地震では、約40年ぶりにマグニチュード7クラスが観測されるなど、南海トラフ地震発生の切迫性が高まっております。

また、昨年8月末の台風10号では、道路冠水や倒木、土砂災害など九州各地で大小多数の被害が発生しました。

東九州自動車道は、こういった災害時においても、人流や物流を確保するための強靱な道路ネットワークを構築するものと考えております。

また、平時には時間短縮や走行性の向上が図られることにより、沿線地域の救急医療環境の向上をはじめ、地域産業の発展や観光振興など、地域活性化にも寄与する極めて重要な道路です。

九州地方整備局といたしましては、このような整備効果の高い東九州自動車道の早期完成に向け、県、沿線市町と一緒に、全力で整備を進めてまいりますので、引き続き皆様方の力強いご支援とご協力を賜りますようお願い申し上げます。結びになりますが、本大会の成功と本日ご臨席の皆様方のご健勝とご活躍を心より祈念いたしまして、挨拶とさせていただきます。

国土交通省九州地方整備局長 垣下禎裕
以上、代読でございます。

本日は大会の開催誠にありがとうございます。

来賓挨拶



西日本高速道路株式会社
執行役員九州支社長

加 治 英 希 氏

皆さんこんにちは、ただいまご紹介いただきました西日本高速道路九州支社長の加治と申します。

本日は、東九州自動車道建設促進地方大会が盛況のもとに開催されますことを心よりお祝い申し上げます。国会議員の先生方、高速道路建設推進議員連盟 最高顧問の衛藤先生、宮崎県河野知事、鹿児島県塩田知事、九州経済連合会池辺会長、沿線自治体の皆様、そしてご列席の皆様方には、弊社の事業につきまして、平素より格別のご理解、ご協力を賜り、この場をお借りして厚く御礼を申し上げます。

近年、各地で集中豪雨に見舞われ、多くの地域で被害が発生しております。高速道路も例外ではなく、昨年8月の台風10号では、4車線が完成しておりました大分自動車道では、5日間で応急復旧が完了しましたが、暫定2車線区間であった東九州自動車道臼杵インターから津久見インター間では、法面で大規模な崩落が発生し、約2ヶ月間の通行止めを余儀なくされました。こういった経験から、高速道路は本来の4車線以上が必要と改めて認識させられたところであります。

現在、福岡、大分、宮崎、鹿児島の4県で42キロの4車線化事業を進めております。今後も、工事の安全を最優先に、1日も早い完成を目指し、着実かつ精力的に事業を推進して参る所存でございます。引き続き皆様方のご支援をよろしくお願い

いたします。

結びに、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解消、暫定2車線区間の4車線化に繋がり、ひいては九州全体のさらなる発展に繋がりますよう、心からご祈念申し上げ、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。

来賓挨拶



公益社団法人日本青年会議所
九州地区協議会副会長

桒 洋 章 氏

ただいまご紹介いただきました九州地区協議会副会長を務めております桒と申します。

本日は会長和田光平より祝辞を預かっておりますので、代読させていただきます。

第27回東九州自動車道建設促進地方大会の開催、心よりお喜び申し上げますとともに、日頃より、私たちの活動にご理解とご協力を賜っておりますことを心より感謝申し上げます。

私たち日本青年会議所九州地区協議会は、これまで九州夢構想と題し、九州の発展に向けて、様々な視点から、九州の未来を描く様々な活動を行って参りました。その1つとして、1993年に、九州は1つの言葉を合言葉に東九州自動車道早期実現のための運動を実施し、九州リレーマラソンなどの活動を行わせていただきました。

この九州は1つという合言葉は、今でも私たちの世代に受け継がれ、今日に至っております。本年は、九州各地を訪問し、交通インフラに関する事情にも直接触れて参りました。グローバル化の波が九州に訪れ、その機運が高まりを感じるとともに、今後の九州の発展に、渋滞解消を含めた交通アクセスの強化は特に重要になってくるものと考えます。

私たち日本青年会議所九州地区協議会といたしましても、今後の経済性と防災インフラとしての東九州自動車道建設促進に向けて気運を高めてい

くとともに、九州全体の発展に貢献して参ります。これからも、何卒ご指導、ご鞭撻を賜りますようお願い申し上げますとともに、本日、お越しのすべての皆様のご健勝をご祈念申し上げます。

第27回東九州自動車道建設促進地方大会のご盛会誠にありがとうございます。

公益社団法人日本青年会議所九州地区協議会
会長 和田光平

！ 各県知事・市長アピール



福岡県副知事

生嶋 亮介氏

皆様、こんにちは。副知事の生嶋でございます。服部福岡県知事から福岡県のアピール文を預かって参りましたので、代読をさせていただきます。

ご出席いただいております国会議員、国土交通省、西日本高速道路株式会社の皆様並びに沿線住民の皆様、そして河野宮崎県知事をはじめとする東九州自動車道建設促進協議会の皆様には日頃から、東九州自動車道の建設促進にご理解、ご尽力をいただいておりますことに深く敬意を表しますとともに、感謝申し上げます。

東九州自動車道が通る福岡県の北九州、京筑地区は、自動車、半導体、医療機器などの企業が集積する場所でございます。

また、豊かな自然が生み出しましたいちじくの「とよみつひめ」、そして「豊前海一粒かき」などの食の魅力に溢れた地域でもございます。旧藏内邸や神楽、修験道などの歴史的観光資源にも恵まれております。

また、自動車関連産業におきましては、昨年9月には、トヨタ自動車が荏田町にEVに向けた次世代電池の生産工場を建設する計画を発表いたしました。

また、先月には、日産自動車が荏田町の自動車生産工場を増強すると発表をいたしました。今後、自動車関連産業のさらなる集積が期待され、福岡県といたしましては、地域経済の活性化につなげたいと考えております。

また、この沿線地域は、九州で唯一、24時間利用可能でございます、令和5年12月に滑走路延長に着工いたしました北九州空港、また国際拠点港湾でございます北九州港、重要港湾の荏田港、そして東九州自動車道と、まさに陸海空、各交通の要衝となっております。

しかしながら、東九州自動車道の本県区間は、現在、8割が暫定2車線の供用でございます。こうした中、現在8.9km区間が4車線化へ拡幅する事業中であり、昨年3月には5.5km区間が新たに準備調査箇所を選定をされました。改めて関係者の皆様に感謝申し上げますとともに、引き続き、残りの区間の4車線化に向けた働きかけをしていきたいと考えております。

東九州自動車沿線地域におきましては、昨年8月に南海トラフ地震臨時情報が発表されたことは記憶に新しいところでございます。大規模災害時の「いざという時」にこそ、確実に機能するよう、適切な耐震性と復旧性を備えた4車線化整備を進めることが必要でございます。

さらに、4車線化により、災害時のみならず、沿線地域の経済活動の促進、安全性や速達性の確保など、様々な効果が期待をされます。東九州地域の発展のため、ご臨席の皆様方とともに、4県1市が一致団結をして、頑張っ参りましょう。

結びに当たり、この大会に参加する私たちの熱い思いが東九州自動車道完成に向けた大きな推進力になることを、心から祈念をいたしまして、福岡県からのアピールといたします。

令和7年8月7日 福岡県知事 服部誠太郎 代読です。

本日はよろしくお願いいたします。

！ 各県知事・市長アピール



大分県副知事

桑田 龍太郎氏

皆さんこんにちは。大分県副知事の桑田でございます。佐藤樹一郎知事に代わりまして大分県からのアピールを務めさせていただきますようにお願いいたします。

本日ご出席をいただいております沿線住民の方々、そして衛藤征士郎先生始め、国会議員、各県議会議員の先生方をはじめまして、ご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ご尽力いただき、深く敬意を表しますとともに改めて感謝を申し上げます。

大分県内の東九州自動車道は、平成27年3月の全線開通から、本年3月で10周年を迎えました。そこで、これを祈念しまして県内各地の魅力を再発見する旅に出かけていただくために、現在、東九州自動車道を利用したスタンプラリーを開催しているところでございます。

東九州自動車道の県内沿線につきましても、様々な観光資源がございます。今年5月に、将棋の藤井颯太名人の対局の舞台となり、また今年御鎮座1300年を迎えます「宇佐神宮」、8つの温泉郷が集まり別府八湯とも呼ばれます「別府温泉」、国宝の「臼杵磨崖仏」など、数を上げれば限りはございませんが、たくさんの観光地があり、観光地に置かれているスタンプポイントやその周辺観光地を巡ることで、温泉県大分の魅力を存分に堪能していただくとともに、東九州自動車道の利用

促進に繋がればと考えているところでございます。

また、大阪・関西万博の開会期間中、大分空港は、大分ハローキティ空港として、サンリオキャラクターで華やかに装飾をされています。さらに、7月26日には、大分空港と大分市を結ぶ国内唯一のホーバークラフトが就航いたしました。万博で来日した外国人客や国内外のハローキティ愛好者など、観光客の増加とともに、東九州自動車道を活用した県内の周遊観光、広域観光にも繋がることを期待しているところでございます。

加えて、物流面でも大きな効果がございまして、北九州宮崎間の開通後、大分県では、RORO船取扱シャーシ台数が約4倍となりましたほか、外貿コンテナの取扱貨物量も近年増加傾向にございます。こうした状況を踏まえ、新たなRORO船ターミナルとして、船舶の大型化に対応できる水深9メートルの岸壁2バースの整備を進め、本年5月には、1番目の供用を開始しております。さらに、県内の企業誘致の立地件数は、順調に推移しておりまして、全線の開通からの10年間で、延べ483件、令和6年度も、50件と好調で、このうち東九州自動車道の沿線地域では32の企業が進出して波及効果を実感しているところでございます。

しかしながら、大分県内においても、2車線区間がまだまだ残っております。昨年8月に上陸しました台風第10号の影響によりまして2車線区間であります臼杵ICから津久見IC間で法面が崩壊し、約2ヶ月間全線通行止めになりました。県民に時差出勤や渋滞箇所の迂回を呼びかけましたが、国道217号などの代替路では、特に朝夕の通勤時間帯渋滞が発生しまして、住民の日常生活に加え、物流にも遅延などの影響が生じました。その一方、大分自動車道の湯布院ICから日出JCT間も、同じ日に、山の斜面の崩落による土砂流入によって全面通行止めになりましたが、4車線整備済み区間でございましたので、5日後には暫定交通開放をすることができました。

災害発生時や交通事故に伴う通行止めがたびたび発生している状況は、高速道路本来の機能が十

分に発揮されているとは言えず、4車線化の必要性を再認識したところでございます。そして、東九州自動車道の全線を見渡しますと、2車線区間に加えまして未整備区間も未だ残っております。

高速道路が持つ命の道としての役割を果たすためには、未整備区間解消及び4車線化の整備は喫緊の課題でございます。

整備を進めていくためには、その財源を長期的にしっかりと確保していただかなければなりません。6月に策定されました国土強靱化実施中期計画でも、災害に強い道路ネットワークとして必要な高規格道路の整備が盛り込まれておりますけれども、この計画に満足することなく、これまで以上に皆様方と一丸となって取り組んでいかなければならないと考えております。

結びになりますが、本日出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かける4県1市の沿線住民の熱い思いを十分にくみ取っていただきまして、引き続き力強いご支援とご協力を賜りますようお願いを申し上げまして、大分県のアピールとさせていただきます。

令和7年8月7日
大分県知事 佐藤樹一郎



！ 各県知事・市長アピール



北九州市道路部長

北 島 徳 隆 氏

本日市長の武内が、公務の都合により、出席ができませんでした。東九州自動車道の建設促進にかける市長の思いを預かって参りましたので、代読させていただきます。

本日ご列席の国会議員、各県議会議員の皆様を始め国土交通省、西日本高速道路株式会社並びに経済界など、関係の皆様方におかれましては、日頃より東九州自動車道の整備促進に格別のご尽力を賜り、厚く御礼申し上げます。

北九州市は、九州と本州の結節点に位置し、交通の要衝として、九州で唯一24時間利用可能な北九州空港や国際拠点港湾である北九州港など、東九州自動車道からアクセスのよい物流インフラが充実しております。

こうした環境を最大限に生かし、北九州市では、稼げるまちの実現に向け、企業活動を支える陸海空の物流ネットワークの構築を重点戦略に掲げ、物流インフラのさらなる機能強化と利用促進に取り組んでいます。

特に北九州空港に関しましては、昨年度のヤマトグループ・JALグループによる国内航空貨物定期便の新規就航により、貨物取扱量が前年度比約300%と飛躍的に増加し、過去最高を記録いたしました。

東九州自動車道の沿線には、半導体関連製品、電子機器、産業機械、自動車関連部品など、今後ますます需要が見込まれる産業企業が数多く立地しています。これらの貨物需要を北九州空港で取り込み、東九州地域の経済浮揚及び国際競争力の強化を図るためには、東九州自動車道の整備が不可欠であります。

また、観光分野に目を向けますと、北九州市の誇る皿倉山や製鉄所を中心とした工場夜景が評価され、昨年12月に日本新三大夜景都市に2回連続で全国1位に認定されました。本年4月には、世界に通じる「すし」を起点に、北九州市の食文化全体を国内外に発信し、「美食のまち北九州」のブランドを確立するべく、すしの都課を新設し、さらなる観光資源の磨き上げに取り組んでいます。

引き続き、魅力的な観光資源を有する東九州自動車道沿線の各県と連携し、観光客の回遊性を向上するためにも、未開通区間の早期整備及び暫定2車線区間の4車線化は極めて重要です。

さらに、防災の観点からも、東九州自動車道等の高規格道路は、災害時における救助活動や物資供給等の速やかな対応を図るための緊急輸送道路として、非常に大きな役割を果たします。

九州では、毎年のように大雨や台風による被害が発生しており、今後南海トラフ地震の発生も懸念されております。大規模化・激甚化する災害に対ししっかりと対応するには、高速道路ネットワークの充実強化が急務です。

今後とも、東九州地域の発展のため、4県1市が一丸となり、未開通区間の早期整備並びに暫定2車線区間の4車線化の必要性を国に対して強く訴えてまいります。

結びに、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すとともに、引き続きご列席の皆様方のご協力を賜りますようお願い申し上げ、北九州市のアピールとさせていただきます。

令和7年8月7日、北九州市長武内和久代読
ありがとうございました。

沿線住民代表の意見発表



福岡県上毛町
株式会社た・め・に 取締役

筒井 大作氏

きらきらと輝く無数の星たち、きらきらと輝くみんなの笑顔。そんな上毛町の光景を思い浮かべると、明日も頑張るぞと思い、元気が出ます。ご挨拶が遅くなりました、福岡県の最東端から参りました築上郡上毛町の筒井大作と申します。本日はこのような場をいただき、誠にありがとうございます。

まず初めに、少しだけ、上毛町のご紹介をさせていただきます。上毛町は人口7,000人ほどの小さな町で、町内には美しい田園風景が広がり、お米、柿といった農作物にも恵まれた自然が豊かな町です。数年前からは、国産レモンの栽培にも積極的に取り組んでおり、上毛産レモンとして、新たな特産品の1つになることが期待をされています。そんな上毛町で生まれ育ち、生活をしていく中で、私自身も、この町のために、何かできることは、ないだろうかという思いを抱くようになりました。

そして、その思いを実現するために、昨年3月に、同じ思いを持つ町内の事業主数名と協力して、株式会社ためにという会社を設立いたしました。その名の通り、町のために、をモットーとした会社です。設立当初は、会社として町のために何ができるのか、なかなかいいアイデアが思いつかず、試行錯誤を続ける日々でした。

そんな中で、数年前から、商工会の青年部で実施をしていた大池公園高台キャンプ場キラリとい

うイベントに目をつけました。もともと私が、青年部の部長をしていたときに、ふらっと大池公園に訪れたことがきっかけです。公園内の高台から見下ろす美しい景色やきらきらと輝く夜景は、まさに上毛町の魅力を発信する場所として、ぴったりだと直感しました。そして、今年の4月より、ためにの新規事業として運営を開始しております。

利用者の皆様からは、上毛スマートインターからのアクセスのよさも評判を呼んでおり、北九州市や福岡市からの利用者も多く、県外からも多くの方々にご来場いただいております。また、近隣の豊前市や中津市などの飲食店、商業施設、事業者さんにもご協力をいただき、SNSをうまく活用し、店舗情報などを紹介することで周辺地域が一体となって魅力発信ができる体制を構築しています。

次に、今後の東九州自動車道と上毛スマートインターの展望についてお話をさせていただきます。現在上毛スマートインターの周辺には、湯の泊温泉太平楽や大池公園ふれあいの里ログハウスなどの観光施設が隣接しています。近日中には、大池公園に新たにツリーハウスもオープン予定となっており、今後ますます観光分野での発展が期待されています。

先ほど私が行っているキャンプ事業でもお話をしましたが、上毛スマートインターからのアクセスの良さは、町内の観光施設の発展において、とても重要な位置付けであると感じています。これから大池公園周辺の施設の拡充や太平楽の集客増加を実現するためには、東九州自動車道及び上毛スマートインターとの連携は必要不可欠であると考えます。

その一案として、上毛スマートインターのハイウェイオアシス化をご提案したいと思います。地方にしかできない、上毛町だからこそできるサービス、商品の提供、町外の1人でも多くの方々に味わっていただける手段の1つが、ハイウェイオアシスではないかと考えています。現時点では、漠然としたイメージとはなりますが、ハイウェイ

オアシス内に上毛産レモンを使った飲料の販売や足湯、そしてドッグランなどの施設を併設し、単なる通過点ではなく、利用者の皆様が1度足を止める場所として、周辺の観光施設への流入も期待できるのではないのでしょうか。

また、東九州自動車道の4車線化についても、さらなる検討が必要であると感じています。地方から都市部へ、都市部から地方へ、人々の循環や生活の利便性を高めるためには、やはり早期の4車線化実現が必要であると考えます。

実際に、現在私が代表を務めております株式会社築上重機において、昨年11月に社員の1人が大動脈解離で倒れ、病院へ搬送されるという出来事がございました。一刻を争う処置が必要とのことで、会社近くの病院に緊急搬送されましたが、うまく対応ができず、最終的には北九州市内の大型病院への搬送となり、奇跡的に一命を取り止めました。

私自身も、今回の出来事を通じて、医療機関へのアクセス、交通インフラの重要性を痛感いたしました。大規模災害時においても同様に、緊急車両の通行車線の確保や被災地への物資、人員の補給において、交通インフラの早期整備が大きな課題となっています。

以上のように、私たちの生活や事業活動において、高速道路を始めとした交通インフラは、決して切り離すことのできない重要な存在であると考えます。地方の魅力である豊かな自然や広々とした空間、都市部の魅力である豊富な医療や商業施設などの利便性、お互いの良い部分をうまくつなぎ合わせてくれる存在が東九州自動車道であると強く感じます。

私自身も1人の町民として、1人の事業者として、さらなる交通インフラの充実、地方からの魅力発信、地方と都市部の交流に貢献できるよう努めて参ります。

そして、上毛町がさらに輝けるように子供たちの未来がきらきらと輝くように、これからも、みんなが輝く町を目指して1歩1歩進んで参ります。



沿線住民代表の意見発表



鹿児島県霧島市
キリシマ精工株式会社 取締役会長

西重 保氏

皆様、こんにちは。

ただいまご紹介に預かりました、鹿児島県霧島市の西重保と申します。

私は、本大会の開催地である霧島市でキリシマ精工株式会社の取締役会長を務めております。本日は、このような場所にお招きいただき、誠にありがとうございます。

さて、鹿児島県霧島市は、豊かな自然、温泉、歴史、食など、多様な魅力にあふれた街です。また、鹿児島県中央部に位置し、鹿児島空港や高速道路のインターチェンジ、鉄道の駅を有するなど交通インフラ環境は整っていることから、国分・隼人地区には企業の立地も多く、産業も盛んな街であります。

そのような魅力あふれる霧島市で弊社キリシマ精工は、半導体部品の製造をメインに創業し、「削りを極めた技術集団・削りで挑戦し続ける集団」として、超精密金属加工技術を活かした光通信部品、半導体部品、医療部品などの製造を手掛けています。九州管内はもとより、関東、関西にも取引先があり、技術的に困難で他社が引き受けない依頼であっても失敗を恐れることなくチャレンジし、国産の手術支援ロボットの部品を製造するなど、多岐にわたって部品の製造を行っています。

「霧島から世界へ」をモットーにチャレンジ精神あふれる社員とともに夢のある工場を目指して、日々努力しています。このような弊社であります、製造する部品は特別大きいものではないため、

製品の輸送に関しては、主に陸路であり、高速道路を利用しています。また、九州管内であれば、自社製品のサンプルを荷台へ積み込み、自家用車で高速道路を利用し、取引先へ営業に行くこともよくあります。ただ、利用する高速道路は九州縦貫自動車道がほとんどで、東九州道を利用する機会が少ないのが実情です。それには、やはり九州縦貫自動車道は4車線化済みで、移動時間のロスが少ないことが挙げられます。

東九州自動車道においては、暫定2車線区間が多く、移動時間が余分にかかる、事故による通行止めが多いなど、ネガティブイメージが先行してしまい、どうしても九州縦貫自動車道の利用が多くなってしまいます。しかしながら、霧島市においては、本年6月15日に、東九州自動車道隼人東インターチェンジから加治木インターチェンジの間の4車線化工事が完了し、また末吉財部インターチェンジから国分インターチェンジの一部においても4車線化事業に着手しています。そのほかの県においても、4車線化事業に着手している箇所も多く、また未整備区間の日南東郷インターチェンジから志布志インターチェンジの間も鋭意事業を進められていると聞いております。

今後、東九州自動車道の4車線化が進むことで、より円滑な交通が提供され、東九州自動車道の利用の活性化につながると考えます。それに伴い、弊社においてもこれまで限られた取引先しかなかった福岡県北東部、大分県、宮崎県への販路拡大につながるものと大いに期待をしています。

また、鹿児島県内へ目を向けると、これまで高速道路をはじめとした、道路交通網が整備されたことで、市町村間の移動がかなり円滑になったと感じます。鹿児島県内には、国宝霧島神宮や知覧特攻平和会館、かのやばら園など、多方面に魅力的な観光地があり、東九州自動車道をはじめ、道路交通網がさらに整備されることで、県内の観光地が相互に盛り上がっていきけるものと期待しています。

最後になりますが、ここにお集まりの皆様とともに、東九州自動車道の全線開通、4車線化事業の促進に向け、地元からも盛り上げていきましょう。ご清聴ありがとうございました

大会決議



鹿児島県議会総合政策建設委員会委員長

池畑 知行氏

鹿児島県議会の池畑でございます。
大会決議案をご提案させていただきます。

大会決議

- ― 災害への備え及び観光等の経済活動復興のため、人流・物流の活性化に向けた高規格道路のミッシングリンクの解消や暫定2車線区間の4車線化、直轄国道とのダブルネットワークの構築を図るとともに、令和7年6月に策定された第1次国土強靱化実施中期計画による国土強靱化の取組を着実に推進するため、今後の資材価格・人件費高騰等の影響については予算編成過程で適切に反映し、必要な予算・財源等を通常道路予算とは別枠で満額確保すること。
- ― 令和8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。
- ― 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による更新事業等の追加や暫定2車線の4車線化などの機能強化事業を推進すること。
- ― 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7年8月7日

東九州自動車道建設促進地方大会

がんばろう三唱



鹿児島県町村会副会長
肝付町長

永野 和行氏

鹿児島県町村会副会長を務めさせていただいています肝付町長の永野でございます。

今日は、4県1市、東九州自動車道沿線から大勢の皆様、ここ霧島の地に結集をいただきました。先ほど、大会決議されました東九州自動車道の早期全線開通と暫定2車線区間の4車線化に向けて、会場にお集まりの皆様方と心を1つに、決意していく思いを表するため、がんばろう三唱をいたしたいと思ひます。

それでは、がんばろうの体勢をとってください。鹿児島といえば、西郷隆盛と桜島です。西郷とゆかりのある福岡藩の平野国臣がこんな言葉を残しています。

「我が胸の 燃ゆる思ひにくらぶれば 煙はうすし 桜島山」

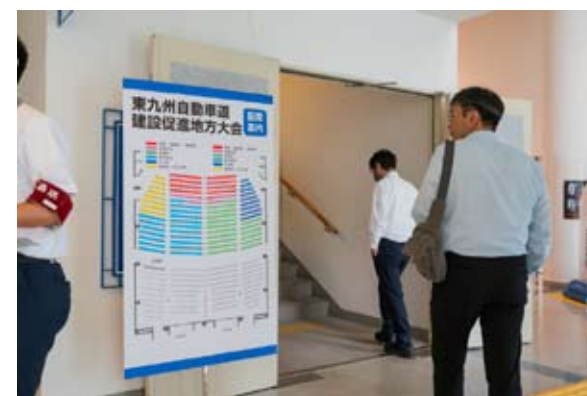
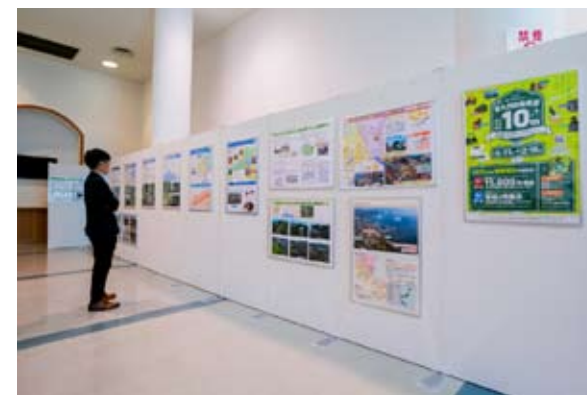
会場にお集まりの皆さん、東九州道にかける思いを1つにして、がんばろう三唱をいたしたいと思ひます。ご唱和のほどよろしく願ひいたします。それでは、参りたいと思ひます。

東九州自動車道の早期全線開通と4車線化を目指し、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。



会場風景



東九州道
へ
備前

