

インフラ整備委員会活動報告  
(令和4年度～令和7年度)

令和8年4月



インフラ整備委員会

# 愛媛経済同友会 インフラ整備委員会 令和4～7年度 活動報告書

令和4～7年度 インフラ整備委員会委員長 渡邊 政富

## 1. はじめに

インフラ整備委員会では、四国の新幹線開通の早期実現を目指し、地域の未来を見据えた啓発活動を重ねてきた。四国は全国で唯一新幹線が未整備の空白地帯であり、交通インフラの脆弱さは経済活動や災害対応力に直結する課題である。当委員会は、企業・市民・行政が一体となって未来を拓くための基盤づくりとして、地域のインフラ整備の核となる新幹線誘致活動に取り組んできた。

## 2. 啓発活動

まず令和4年度には、JR松山駅高架橋建設現場に「新幹線を愛媛に！2037年開通を目指す！」と題した大型横断幕を掲出した。リニア中央新幹線の2037年開通予定を見据え、全国ネットワークへの接続を視覚的に訴えるもので、駅の利用者に広く新幹線の必要性とスケジュール感を印象づけた。

翌令和5年度からは、文化芸術委員会との合同企画として、この4年間の委員会活動の核となる「四国新幹線俳句コンテスト」を開催した。正岡子規の故郷であり俳句文化の根付く愛媛から、子どもから高齢者まで幅広い層より、これまでに16,000句を超える応募が寄せられた。俳句を詠む過程で新幹線について調べ、家庭や学校で話題にすること自体が啓発となるよう意図したものである。会員企業や地元メディアの協力を得て、毎回チラシ・ポスターを県内すべての学校に配布し、テレビ・ラジオCMを民放全局で放映するなど、俳句イベントとしては異例の広報体制を整えた。多くの協賛企業や関係者の温かなご支援に支えられ、初年度は6,000句超、続く2年も5,000句を超える応募が続き、地域に根差した文化的啓発活動として確かな定着を見せつつある。

また、コンテストの成果を広く共有するため、過去3回の愛媛県知事賞（グランプリ）作品をデザインに取り入れたクリアファイルを11,000部製作し、会員企業や協力団体に配布している。これにより、「新幹線を四国に！」というメッセージが職場や学校など日常の場に自然に広がり、継続的な気運醸成を促す仕組みを整えることができた。

さらに、前年度の受賞作品をまとめた冊子を編集・発行し、会員企業や関係団体に配布するとともに、翌年の東京大会で来場者に配布する流れを確立した。この冊子は、俳句を通じて地域の思いを可視化した記録として、愛媛発の文化的啓発活動を全国に示す契機となった。これら一連の取組みは、単なるインフラ広報にとどまらず、委員会の枠を超えて多様な専門性を結集した、同友会ならではの協働事業である。とりわけ、実行委員会共同代表としてご尽力いただいた文化芸術委員会の三瀬明子委員長の存在は、本事業を着実に進めるうえで大きな推進力となった。この場を借りて深い感謝と敬意を表したい。俳句という伝統文化を媒介として世代を超えて共感を広げることができた点において、本事業は委員会活動の中核的成果であったと確信している。

## 3. 講演会

外部に向けた啓発活動と並行して、専門家による講演会を3回開催し、四国新幹線の意義を多角的に検証した。愛媛大学大学院の吉井稔雄教授は、交通インフラが経済活動を成立させる基盤であることを理論的に示し、地域間分業の拡大が生産性向上をもたらすことを具体的なデータで説明した。さらに、四国新幹線の整備がもたらす経済波及効果を他地域の事例と比較し、四国においても十分な費用対効果

が見込まれることを明確にした。

JR 四国の長戸正二専務は、地方鉄道の厳しい経営環境を率直に語り、現行の在来線輸送では近い将来、人口減少下の交通需要に対応できない現状を話した。加えて、「新幹線は贅沢品ではなく、地域の命を守る交通インフラである」と強調し、災害時の代替輸送路としての新幹線の重要性を訴えた。

愛媛大学名誉教授の矢田部龍一氏は、インフラ老朽化の進行と南海トラフ地震への備えをテーマに、社会資本の更新と防災ネットワークの再構築の必要性を論じた。特に、四国新幹線が災害時の緊急輸送路として機能する可能性を示し、委員会がインフラ全般を扱う意義を学術的に裏付けた。

これら三講演は、経済・交通・防災の各側面から四国新幹線の必要性を論理的に補強するものであり、委員会活動の理論的基盤を形成した。専門的知見に基づく議論を通じて、地域社会に対する説得力を高め、今後の委員会活動の方向性を明確にすることができた。

#### 4. 視察研修

委員会の見識を深めるべく、令和6年4月には新幹線開業先進地の視察を目的に、西九州新幹線が開業地した長崎を訪れた。長崎駅周辺では、開業からわずか1年半で都市景観が一変し、ホテル・商業施設・住宅開発が進展していた。長崎経済同友会からは、開業後の観光客数増加や企業立地の進展など具体的なデータが示され、交通インフラが地域経済に与える即効性を実感した。意見交換では、長崎側から「市民の理解と共感が最も重要」との助言を受けた。地域が一体となって未来を描く姿勢を共有できたことは、四国新幹線誘致活動のあり方を確認する上で大きな成果であった。

#### 5. 要望活動

新幹線誘致の要望活動としては、毎年8月に東京プリンスホテルで開催される「四国新幹線整備促進期成会東京大会」に出席した。令和7年度には過去最多の700名が参加するなど、四国4県が一体となり、整備計画格上げに向けた調査費の予算措置を要望したこの大会は、年々盛り上がりを高めている。また令和6年1月には、大分県主催の「九州・四国広域交通ネットワークシンポジウム」に参加し、豊予海峡ルート構想を含む九州・四国間の連携強化が議論された。また署名活動として、令和5年5月に愛媛県および新居浜・西条市が開始した「十河信二と妻キクを主人公としたNHK朝ドラ誘致」や、令和6年6月から四国新幹線整備促進期成会が実施した「四国の新幹線早期実現に向けての署名活動」に協力した。このうち期成会の署名は令和7年度の東京大会での要望活動に活用され、地域全体の機運醸成活動に協力することができた。四国4県の方向性が一致したこの機を逃さず、四国4県の経済同友会や団体と連携して誘致活動を継続することは、今後も国に対する重要な戦略となるであろう。

#### 6. 最後に

この四年間、委員会は地道な活動を積み重ねてきたが、四国の新幹線の実現は依然として容易な道ではない。しかし、啓発活動や講演会、署名運動などを通じて、確実に認知度と共感の輪が広がっていることは実感している。地域の声は継続することで力となり、やがて国を動かし、新幹線開通という悲願を実現する礎となろう。そのためにはどこまでも地域の未来を信じ、情熱と創意工夫をもって活動を継続することが肝要である。次年度の委員長をはじめ委員会の皆様には、これまでの活動をさらに発展させ、より多くの県民の心に響く活動を展開していただきたい。四国の新幹線の実現は、単なる交通整備ではなく、地域の生き残りをかけた挑戦である。これまでの活動を経て、強い意思あるところに必ず新しい時代の扉が開かれると確信している。

# 啓 発 活 動 記 録

## 啓発活動報告書

令和5年3月

「新幹線を愛媛に！2037年開通を目指す！」と題した1.8m×8.0mの大型横断幕を掲出  
於：JR松山駅連続立体高架化事業建設現場



# 四国新幹線俳句コンテスト

～しんかんせん呼べば四国に桜咲く～

四国新幹線俳句コンテストの実施にあたり、ご協力を賜りました関係各所の皆様に厚く御礼申し上げます。

本俳句コンテストには、全国から 6,329 句もの「新幹線を四国に！」の熱い思いを込めた作品が集まりました。

近い将来、四国に新幹線が開通することを思い浮かべながら、入賞作品をご覧頂ければ幸いです。

愛媛経済同友会

四国新幹線俳句コンテスト実行委員会

## 【主催】

愛媛経済同友会 四国新幹線俳句コンテスト実行委員会

## 【後援】

愛媛県、愛媛県教育委員会、四国中央市教育委員会、新居浜市教育委員会、西条市教育委員会、今治市教育委員会、上島町教育委員会、松山市教育委員会、東温市教育委員会、伊予市教育委員会、松前町教育委員会、砥部町教育委員会、久万高原町教育委員会、大洲市教育委員会、内子町教育委員会、八幡浜市教育委員会、伊方町教育委員会、西予市教育委員会、宇和島市教育委員会、鬼北町教育委員会、松野町教育委員会、愛南町教育委員会、愛媛県商工会議所連合会、愛媛県商工会連合会、四国新幹線整備促進期成会、愛媛県新幹線導入促進期成同盟会

## 【協賛】

愛媛銀行、伊予銀行、愛媛信用金庫、宇和島信用金庫、フジ、生活協同組合コープえひめ、一六、セブンスター、四国旅客鉄道、伊予鉄グループ、岡田印刷、愛媛マンダリンパイレーツ、愛媛新聞社、南海放送、テレビ愛媛、あいテレビ、愛媛朝日テレビ、FM愛媛、愛媛CATV

(令和5年7月1日～9月10日 総投稿句数：6,329句)

## 愛媛県知事賞・グランプリ

# 新幹線四国に<sup>こ</sup>来よと<sup>ほととぎす</sup>時鳥

松山市 藤本 政志

「講評」松本勇二氏（愛媛県俳句協会会長・虎杖代表）

「新幹線を四国に」という、期待と希望が率直に書かれています。そして、それをホトトギスが言っているように書く構成力が光ります。正岡子規の子規もホトトギスのことで、愛媛にゆかりの深い季語でもあります。そのホトトギスが、「四国に来よ、四国に来よ」と甲高く鳴き続けているように思えてきます。このようなテーマの俳句コンテストでは、季語の使い方が難しいのですが、作者は巧みに句に織り込み成功しました。

## 優秀賞

### 【小学生以下の部】

- しんかんせんみきやんといっしょにのりたいな（内田光誠 大洲市立平小学校1年）  
新かんせん空のつづきを見に行こう（岡本大明生 松山市立北条小学校2年）  
しんかんせんにじのむこうへつれてって（西川拓志 松山市立桑原小学校1年）  
空海もビックリぎょうてん新幹線（澤井香純 松山市立余戸小学校3年）  
しんかんせんびゅんびゅんはしる夏の夜（宮寄愛渚 松野町立松野西小学校3年）

### 【中学生・高校生の部】

- 運んでやみんなの夢を新幹線（佐伯将大 松山市立久米中学校2年）  
四国だけなんでないんよ新幹線（慶連（よしつら） 松山市立南第二中学校3年）  
夏雲のあをより<sup>あ</sup>生るる新幹線（田邊広大 愛媛県立松山東高等学校3年）  
空海と巡る夏旅新幹線（相原伽徠 松山市立東中学校2年）  
冬の夜新幹線は流れ星（宮本伊晃 愛媛県立吉田高等学校3年）

### 【一般の部】

- <sup>なつなみ</sup>夏濤や天馬のごとく新幹線（菜々乃あや 松山市）  
麦の秋しゅんと揺さぶる新幹線（うさの 八幡浜市）  
伊予讃岐阿波土佐春の新幹線（武内靖 今治市）  
<sup>はるはやて</sup>春疾風お大師様と新幹線（森美智子 東京都豊島区）  
生あるうちの開通願ふ敬老日（菊野暁子 松山市）

## 入賞

小学生以下の部 10 句、中学生・高校生の部 5 句、一般の部 10 句

## 佳作

小学生以下の部 35 句、中学生・高校生の部 15 句、一般の部 65 句

(入賞、佳作作品につきましては、添付の「四国新幹線俳句コンテスト受賞作品」をご覧ください)

## 表彰式

11月4日(土) 13:00 から

エミフルMASAKI グリーンコート

※愛媛県新幹線導入促進期成同盟会イベントにて実施

【出席者】 愛媛県知事賞・グランプリ 1名  
優秀賞 小学生以下の部 4名  
中学生・高校生の部 3名  
一般の部 2名

(ステージイベント参加者約 300 名、イベント全体への参加者約 400 名)

### 【表彰式の様子】

愛媛県知事賞  
グランプリ



優秀賞  
(中学生・高校生の部)



優秀作品パネル展示



### コンテスト告知実績

※ポスター3,000枚、チラシ15万枚配布

- 愛媛県内の教育委員会を通じて、公立小学校、中学校、高校へのポスター配布と、児童、生徒へのチラシの配布
- 県内、私立中学校、高校、大学、専門学校へのポスター・チラシの配布
- 協賛各社の店舗や公共スペースにポスターを掲示、またチラシを配布
- 愛媛経済同友会会員企業へのポスター・チラシの配布

○7月13日 15:00から県庁にて記者会見

- ・山口代表幹事が記者会見、渡邊委員長、三瀬委員長同席

7月14日愛媛新聞記事、NHK朝ニュース、あいテレビ昼ニュース

7月27日愛媛朝日テレビ 昼前のニュース、

テレビ愛媛 昼前、21時前のニュースなどで報道

8月7日 南海放送 夕方のニュース

記者会見



- 7月12日 愛媛CATV「たうんチャンネル・たうん広場」  
(7月21日以降繰り返し放送)
- 7月21日 南海放送ラジオ「Tips」生放送 CATV同時配信
- 7月28日 テレビCM 完成したものを民放4局に入局、以降放送  
テレビCM放送実績
  - ・南海放送 24回
  - ・テレビ愛媛 20回
  - ・あいテレビ 20回
  - ・愛媛朝日テレビ 19回
- 8月1日 ラジオCM 完成したものを南海放送AMラジオ、FM愛媛に入局、  
以降放送  
ラジオCM放送実績
  - ・南海放送 24回
  - ・FM愛媛 20回
- 7月28日 ほのぼの あいテレビ
  - ・ほのぼの句会で「乗り物」をテーマにした俳句の作り方を紹介
- 9月1日 ほのぼの あいテレビ
  - ・ほのぼの句会でコンテスト告知
- つなぐん公式ツイッター（四国新幹線整備促進期成会）
  - ・7月14日に掲載
- 地域情報ポータルサイト「まいぷれ」((株)シャープ松山オーエー)
  - ・7月25日に掲載
- ウイークリーえひめリック（まちねたリックNEWS）
  - ・8月11日号（8月9日から戸別配布、Web公開を開始）
- リビングまつやま
  - ・8月18日号（16～18日配布）で紹介
- 建通新聞 愛媛版（発行部数 約2,000部）（および建通新聞電子版）
  - ・8月18日号で紹介
- 登竜門（コンテスト情報WEBサイト）に掲載
  - ・8月29日～9月10日
- 伊予鉄総合企画
  - ・松山市駅大型ビジョンCM放映 8月14日～9月10日
  - ・松山市駅ホームビジョンCM放映 8月8日～9月10日
  - ・松山観光港CM放映 8月8日～9月10日

○まちづくり松山

- ・大街道、銀天街ビジョンCM放映 9月4日～9月10日

○愛媛マンダリンパーレーツ

- ・毎ホーム試合で大型ビジョンにてCM放映、チラシの配布  
(9月9日「同友会の日」では重点的にCM放映)

○愛媛FC

- ・8月26日「同友会の日」  
(代表幹事記念品目録贈呈の際に大型ビジョンにてCM放映)

○俳句月刊誌『100年俳句計画』

- ・8月号(8月1日発行)、9月号(9月1日発行)に掲載  
(刊行部数600冊) 定期購読・一般書店販売

○さくさく俳句ノート

愛媛県内の小学1年生全員に無料配布の俳句作り冊子の中面に  
全面広告掲載(13,000部)

- ・7月7日(金) 宇和島市立三間小学校で贈呈式
- ・7月1日～7月10日 県内教育委員会を通じて配布

○俳句コンテスト告知カード(名刺サイズ)

- ・1,000枚製作・実行委員会メンバーにより個々で配布

## 優秀作品公開実績

### ○エミフルMASAKI

- ・優秀作品掲載パネルを11月中、イベントホールにて展示

### ○愛媛県新幹線導入促進期成同盟会

- ・JR松山駅にて期成同盟会の広報物（駅構内広告）に愛媛県知事賞・グランプリ、優秀賞の作品を掲載。

12月1日～1月末



### ○俳句月刊誌『100年俳句計画』

- ・12月号（12月1日発行）優秀作品を掲載  
（刊行部数600冊）定期購読・一般書店販売

### ○愛媛経済同友会ホームページ

- ・特設サイトにて優秀作品を公開

### ○つなぐん公式エクス（四国新幹線整備促進期成会）

- ・1月19日より随時優秀作品を紹介

# 新幹線を四国に! リニア中央新幹線全線開通予定の2037年開通を目指す!

COME ON SHIKOKU!!  
2037年、次は四国の番だ。



四国新幹線  
のキャラクター  
つなぐん

## 四国新幹線 俳句コンテスト

～しんかんせん呼べば四国に桜咲く～

### 作品募集

【応募締切】  
令和5年  
9月10日  
当日発信有効

◎テーマ

### 新幹線

「四国に新幹線があったら」「新幹線ってどんな乗り物か」  
など新幹線について、広く自由に俳句を詠んでください。

### グランプリ

愛媛県知事賞  
全部門から1句

副賞 旅行券  
30,000円分

優秀賞  
部門ごとに  
各5句

入賞  
部門ごとに  
各5～10句

それぞれ賞状と副賞があります

2037年に四国の新幹線の開通実現を目指し、  
新幹線誘致の機運を高める活動を行っています。  
そのひとつとして、俳句を通して応援する  
「四国新幹線俳句コンテスト」を開催します。  
みなさん、ふるってご応募ください。

#### 【主催】愛媛経済同友会 四国新幹線俳句コンテスト実行委員会

【後援】愛媛県、愛媛県教育委員会、四国中央市教育委員会、新居浜市教育委員会、西条市教育委員会、今治市教育委員会、上島町教育委員会、松山市教育委員会、東温市教育委員会、伊予市教育委員会、松前町教育委員会、砥部町教育委員会、久万高原町教育委員会、大洲市教育委員会、内子町教育委員会、八幡浜市教育委員会、伊方町教育委員会、西予市教育委員会、宇和島市教育委員会、鬼北町教育委員会、松野町教育委員会、愛南町教育委員会、愛媛県商工会議所連合会、愛媛県商工会連合会、四国新幹線整備促進期成会、愛媛県新幹線導入促進期成同盟会

【協賛】愛媛銀行、伊予銀行、愛媛信用金庫、宇和島信用金庫、フジ、生活協同組合コープスひめ、一六、セブンスター、四国旅客鉄道、伊予鉄グループ、岡田印刷、愛媛マングリンパイレーツ、愛媛新聞社、南海放送、テレビ愛媛、あいテレビ、愛媛朝日テレビ、FM愛媛、愛媛CATV

お問い合わせ

四国新幹線俳句コンテスト実行委員会(愛媛経済同友会内)  
TEL 089-921-3827 / FAX 089-921-3823 / mail haiku-shinkansen@siren.ocn.ne.jp

愛媛経済同友会



**作品募集** | 【募集期間】 令和5年 7月1日(土)～9月10日(日) 当日発信有効

**応募規定**  
 ●愛媛県在住の方や、ゆかりがある方。  
 ●応募は何作品でも応募可能です。(ただし入選は一人1作品)  
 ●応募作品は未発表に限りです。

**テーマ** **新幹線**  
 「四国に新幹線があったら」「新幹線ってどんな乗り物か」など新幹線について広く自由に俳句を詠んでください。

**部門**  
 1. 小学生以下の部  
 2. 中学生・高校生の部  
 3. 一般の部

**応募方法**  
 特設サイトの投句フォーム、メール、下記応募用紙に必要事項をご記入のうえFAXまたは郵送等でご応募ください。  
**特設サイト** <https://www.ehimekd.jp/shinkansen/>  
**メール** [haiku-shinkansen@siren.ocn.ne.jp](mailto:haiku-shinkansen@siren.ocn.ne.jp)  
**FAX** 089-921-3823  
**郵送** 〒790-0004 松山市大街道3丁目1-1伊予鉄会館6階 愛媛経済同友会内 四国新幹線俳句コンテスト実行委員会係

**賞**  
 【グランプリ】愛媛県知事賞 全部門から1句(賞状と副賞)  
 【優秀賞】部門ごとに各5句(賞状と副賞)  
 【入賞】部門ごとに各5～10句(賞状と副賞)  
**発表** 令和5年11月上旬予定  
 入賞者には実行委員会よりご連絡します。愛媛県新幹線導入促進期成同盟会主催の新幹線誘致に向けた機運醸成イベント(県内大型商業施設の予定)にて表彰式を行い、その後、愛媛経済同友会Webサイトにて発表します。優秀作品は、以後の四国新幹線啓発の広報等で使用します。

グランプリ 副賞  
**旅行券**  
 30,000円分



**選者** 松本 勇二氏 (愛媛県俳句協会会長・虎杖代表) 他  
 お問い合わせ  
 四国新幹線俳句コンテスト実行委員会(愛媛経済同友会内)  
 TEL 089-921-3827 / FAX 089-921-3823 / mail haiku-shinkansen@siren.ocn.ne.jp



**注意事項** ◎応募に要する経費は応募者の負担とします。◎応募作品にかかる著作権および使用権は、当会に帰属します。◎個人情報については、個人情報保護法に従い、適切な管理を行います。

キ リ ト リ 線

**四国新幹線俳句コンテスト応募用紙** 【応募締切】令和5年 9月10日 当日発信有効

FAXまたは郵送での応募の際にご利用ください。

1.小学生以下の部 (学校名)	学年 ( ) 年 ( )
部門 2.中学生・高校生の部 (学校名)	学年 ( ) 年 ( )
3.一般の部 (年齢 歳)	
フリガナ	
お名前	
フリガナ	
俳号	
〒	
ご住所	
自宅・携帯(携帯連絡者名)	( )
電話番号	- -
メールアドレス	

**FAX 089-921-3823 送信↓↓↓**

作品 2	作品 1

# 収 支 決 算 書

## 1. 収 入 の 部

区 分	決 算 額	摘 要(積算基礎)
助成金	150,000 円	四国新幹線整備促進期成会助成金
自己資金	1,031,612 円	
計	1,181,612 円	

## 2. 支 出 の 部

区 分	決 算 額	摘 要(積算基礎)
広告宣伝費	110,000 円	テレビ・ラジオCM制作、ポスター・チラシデザイン、映像データ送稿費
広告宣伝費	204,600 円	県主催イベント（表彰式）展示パネル制作
広告宣伝費	150,000 円	さくさく俳句ノート掲載費（県内全小学1年生配布）
広告宣伝費	315,000 円	チラシ 15 万枚、ポスター3 千枚印刷
広告宣伝費	66,000 円	募集HPの制作、結果発表HPの制作（愛媛経済同友会HP内）
広告宣伝費	10,000 円	大型ビジョン放送（大街道、銀天街）
謝金	22,274 円	応募された句の選句
役務費	123,000 円	チラシ・ポスター梱包、送料
役務費	770 円	副賞クオカード送料
その他	70,400 円	賞状（グランプリ 1、優秀賞 15、入賞 25）、額 10（表彰式用）
その他	102,386 円	副賞（旅行券、クオカード）、のし
その他	3,856 円	賞状送付梱包材
その他	3,326 円	表彰式用袋
計	1,181,612 円	

# 四国新幹線俳句コンテスト 2024

～新幹線四国に<sup>こ</sup>来よと<sup>ほととぎす</sup>時鳥～

四国新幹線俳句コンテストの実施にあたり、ご協力を賜りました関係各所の皆様に厚く御礼申し上げます。

本俳句コンテストには、今年度は全国から 5,008 句もの「新幹線を四国に！」の熱い思いを込めた作品が集まりました。昨年度も合わせると 1 万 1 千句を超える応募数となっています。

近い将来、四国に新幹線が開通することを思い浮かべながら、入賞作品をご覧頂ければ幸いです。

愛媛経済同友会

四国新幹線俳句コンテスト実行委員会

## 【主催】

愛媛経済同友会 四国新幹線俳句コンテスト実行委員会

## 【後援】

愛媛県、愛媛県教育委員会、四国中央市教育委員会、新居浜市教育委員会、西条市教育委員会、今治市教育委員会、上島町教育委員会、松山市教育委員会、東温市教育委員会、伊予市教育委員会、松前町教育委員会、砥部町教育委員会、久万高原町教育委員会、大洲市教育委員会、内子町教育委員会、八幡浜市教育委員会、伊方町教育委員会、西予市教育委員会、宇和島市教育委員会、鬼北町教育委員会、松野町教育委員会、愛南町教育委員会、愛媛県商工会議所連合会、愛媛県商工会連合会、四国新幹線整備促進期成会、愛媛県新幹線導入促進期成同盟会

## 【協賛】

フジ、愛媛銀行、上田消防建設松山店、門屋組、上浮穴産業、コムシス、SANYO ホールディングス、ビストロプラス、東昇技研、西村商事、ビケン、星企画、松山容器、渡邊建設、コーシンコンストラクション、四国シキシマパン、大進建設、マルコボ.コム

## 【協力】

愛媛銀行、伊予銀行、愛媛信用金庫、宇和島信用金庫、フジ、生活協同組合コープえひめ、一六、セブンスター、四国旅客鉄道、伊予鉄グループ、岡田印刷、愛媛マンダリンパイレーツ、愛媛新聞社、南海放送、テレビ愛媛、あいテレビ、愛媛朝日テレビ、FM愛媛、愛媛CATV

(令和6年9月21日～11月10日総投稿句数：5,008句)

## 愛媛県知事賞・グランプリ

# 「さよなら」を「またね」に変える新幹線

松山市 日向葵

### 「講評」松本勇二氏（愛媛県俳句協会会長）

新幹線のスピード感を書いた句は今回もたくさんありました。祖父母にすぐ会える、日帰り可能、大阪が近いなど、さまざまな切り取り方がありましたが、作者はその瑞々しい感性により「挨拶」で切り取りました。新幹線のスピードが「さよなら」を「またね」に変えてくれるのです。「またね」と手を振り、軽い感じで見送っている家族や友人が見えるようです。

## 優秀賞

### 【小学生以下の部】

- 弟がきっと未来の運転士（寺川花歩 西条市立玉津小学校1年）  
入道雲突っ切り四国へ新幹線（丹成昭 西条市立橋小学校6年）  
かけぬける四国をタテヨコしんかんせん（橋本和果 宇和島市立明倫小学校2年）  
新幹線来れば四国のどこでもドア（廣兼杏珠 高知市立泉野小学校3年）  
大谷しょうへいのたまより早い新かんせん（梶田勇晴 松山市立伊台小学校2年）

### 【中学生・高校生の部】

- 新幹線四国へ繋ぐ天の川（ゆっぴ 松山市立勝山中学校2年）  
瀬戸の海映す君の目新幹線（青野早希 愛媛大学附属高校2年）  
海と未来キラキラ光る新幹線（唐木咲智 松山市立余土中学校1年）  
青嵐のごとく走るや新幹線（越智千聖 今治市立南中学校1年）  
初雪の午後や新幹線来る（坂上昊翼 愛媛県立松山東高等学校2年）

### 【一般の部】

- 秋風や風神のごと新幹線（小野澄 新居浜市）  
薫風を四国へ運べ新幹線（竹林雅実 松山市）  
家族まで笑顔を速達新幹線（神母 東京都）  
天高し子らの未来に新幹線（藤本政志 松山市）  
桜蕊降るや新幹線は風（湯川潤 松山市）

# 入賞

## 【小学生以下の部】

- 空海も新幹線を待ってたぞ (川端美桜 松山市立双葉小学校 6年)  
しお風をあびてしんかんせんの夏 (若狭早 愛媛大学教育学部附属小学校 1年)  
愛媛発みかんをのせた新幹線 (清水統馬 松野町立松野西小学校 4年)  
春の朝カーテンひくと新幹線 (篠原智充 今治市立日高小学校 2年)  
せと大はししんかんせんでわたるあき (新改虎太郎 松野町立松野西小学校 1年)

## 【中学生・高校生の部】

- 四国にも夢をください新幹線 (渡部結愛 松山市立南第二中学校)  
新幹線夏雲の下駆け抜ける (優良サイト 愛媛県立小松高等学校 2年)  
新幹線十河信二のふるさとへ (久米乃愛 愛媛県立西条高等学校)  
四国路を新幹線がつなぐ春 (藤本優空 神戸市立神港橋高等学校 3年)  
四国にも未来の風を新幹線 (横江景太 愛媛県立新居浜工業高等学校 1年)

## 【一般の部】

- 墓守る新幹線が通るまで (ましろ丸 大阪府)  
天守から新幹線の速さかな (馬越貴英 今治市)  
月よりの使者とも思う新幹線 (杉原尚子 松山市)  
初燕伊予に新幹線来たる (藤原洋美 今治市)  
坊ちゃんは寝る間もなく新幹線 (船津喜久夫 福岡県)  
星飛ぶや新幹線を待ちわびて (相原しゆん 西条市)  
新幹線こんかこんかとけらつつき (松本俊彦 京都府)  
爽やかに新幹線のある暮らし (非彗 松山市)  
嫁いでもつながってるよ新幹線 (池田亜美 今治市)  
お遍路に風を集めし新幹線 (まさみ 京都府)

# 佳作

小学生以下の部 21 句、中学生・高校生の部 28 句、一般の部 38 句

# 表彰式

12月21日（土）13：30から

イオンモール新居浜 サウスコート

※愛媛県新幹線導入促進期成同盟会イベントにて実施

【出席者】愛媛県知事賞・グランプリ 1名  
優秀賞 小学生以下の部 5名  
中学生・高校生の部 3名  
一般の部 2名

（メインイベント参加者約 200 名、イベント全体への参加者約 350 名）

## 【表彰式の様子】

会場



愛媛県知事賞  
グランプリ



優秀賞  
（小学生以下の部）



(中学生・高校生の部)



(一般の部)



## コンテスト告知実績

※ポスター3,000枚、チラシ15万枚配布

- 愛媛県内の教育委員会を通じて、公立小学校、中学校、高校へのポスター配布と、児童、生徒へのチラシの配布
- 県内、私立中学校、高校、大学、専門学校へのポスター・チラシの配布
- 協力・協賛各社の店舗や公共スペースにポスターを掲示、またチラシを配布
- 愛媛経済同友会会員企業へのポスター・チラシの配布
- 10月10日 NHK朝のローカルニュース、「列島ニュース」※全国ニュースで放送
- 10月22日 テレビCM 完成したものを民放4局に入局  
・放送枠を調整し、放送
- 10月22日 ラジオCM 完成したものを南海放送AMラジオ、FM愛媛に入局  
・放送枠を調整し、放送
- 10月31日 南海放送ラジオ「ニュースな時間」生放送 CATV同時配信  
・渡邊インフラ整備委員長、三瀬文化芸術委員長がPR
- 11月5日 FM愛媛「Fine」生放送  
・三瀬文化芸術委員長がPR

○11月9日 愛媛県新幹線導入促進期成同盟会イベント

「はしれ！きみの四国新幹線2024」にてPR

○登竜門（コンテスト情報WEBサイト）に掲載

○俳句月刊誌『100年俳句計画』に掲載

#### テレビCM

	合 計
南海放送	20
あいテレビ	20
愛媛朝日テレビ	20
テレビ愛媛	20

#### ラジオCM

	合 計
FM愛媛	40
南海放送	40

○10月18日 公式Instagram・公式X・公式Facebookを開設

・募集告知配信

○10月18日～11月8日 各公式SNSにて昨年の受賞句を毎日更新（※土・日除く）

### 優秀作品公開実績

○愛媛経済同友会ホームページ

・特設サイトにて優秀作品を公開

○「四国新幹線俳句コンテスト2023」作品集を2,000部制作

※愛媛県新幹線導入促進期成同盟会のご協力で制作

・8月21日 四国新幹線整備促進期成会

第6回東京大会にて配布

・愛媛県新幹線導入促進期成同盟会部、投句に協力していただいた団体や学校、愛媛経済同友会会員企業に配布

# 新幹線を四国に! リニア中央新幹線全線開通との同時開通を目指す!

新大阪 ▶ 約1.5時間

大阪のテーマパークまで  
約2時間で行けるよ!

東京 ▶ 約3時間以内

※リニア中央新幹線との連携により



2024

## 俳句コンテスト

～ 新幹線四国に来よと時鳥 ～

※昨年度グランプリ・愛媛県知事賞



### 作品募集

[応募締切]

令和6年

11月10日

当日発信有効

◎テーマ

### 新幹線

「四国に新幹線があったら」「新幹線ってどんな乗り物か」  
など新幹線について、広く自由に俳句を詠んでください。

グランプリ 愛媛県知事賞  
全部門から1句

副賞 旅行券  
30,000円分

優秀賞  
部門ごとに  
各5句

入賞  
部門ごとに  
各5～10句

それぞれ賞状と副賞があります

四国の新幹線開通の早期実現を目指し、  
新幹線誘致の機運を高める活動を行っています。  
そのひとつとして、俳句を通して応援する  
「四国新幹線俳句コンテスト」を開催します。  
みなさん、ふるってご応募ください。

応募・詳細はこちら /



\*応募方法など詳細は特設サイトをご覧ください <https://www.ehimekd.jp/shinkansen/>



【主催】愛媛経済同友会 四国新幹線俳句コンテスト実行委員会  
【後援】愛媛県、愛媛県教育委員会、四国中央市教育委員会、新四国市教育委員会、西条市教育委員会、今治市教育委員会、上野町教育委員会、松山市教育委員会、東温市教育委員会、伊予市教育委員会松前町教育委員会、砥部町教育委員会、久万高瀬町教育委員会、大洲市教育委員会、内子町教育委員会、八幡浜市教育委員会、伊方町教育委員会、西予市教育委員会、宇和島市教育委員会、鬼北町教育委員会、松野町教育委員会、愛南町教育委員会、愛媛県理工会連合会、愛媛県農工会連合会、四国新幹線整備推進期成会、愛媛県新幹線導入促進期成会  
【協力】愛媛銀行、伊予銀行、愛媛信用金庫、宇和島信用金庫、アツ、生活協同組合コープスひめ、一六、セブンスター、四国旅客鉄道、伊予鉄グループ、高松印刷、愛媛マングリンパイレーツ、愛媛新聞社、南海放送、テレビ愛媛、あいテレビ、愛媛朝日テレビ、FM愛媛、愛媛CATV

お問い合わせ

四国新幹線俳句コンテスト実行委員会(星企画内)  
TEL 089-956-3555 / FAX 089-956-3556 / mail haiku-shinkansen@siren.ocn.ne.jp





俳句コンテスト 作品募集 | 【募集期間】 令和6年 9月21日(土)~11月10日(日) 当日発信有効

**応募規定**  
 ●愛媛県在住の方や、ゆかりがある方。  
 ●応募は何作品でも応募可能です。(ただし入選は一人1作品)  
 ●応募作品は未発表に限ります。  
 ●季語の有無は問いません。

**テーマ** **新幹線**  
 「四国に新幹線があったら」「新幹線ってどんな乗り物か」  
 など新幹線について広く自由に俳句を詠んでください。

**部門**  
 1. 小学生以下の部  
 2. 中学生・高校生の部  
 3. 一般の部

**応募方法**  
 特設サイトの投句フォーム、メール、下記応募用紙に必要事項をご記入のうえFAXまたは郵送等でご応募ください。  
**特設サイト** <https://www.ehimekd.jp/shinkansen/>  
**メール** [haiku-shinkansen@siren.ocn.ne.jp](mailto:haiku-shinkansen@siren.ocn.ne.jp)  
**FAX** 089-956-3556  
**郵送** 〒790-0932 松山市東石井6丁目12番36号  
 星企画内 四国新幹線俳句コンテスト実行委員会係

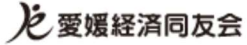
**賞**  
 【グランプリ】愛媛県知事賞 全部門から1句(賞状と副賞)  
 【優秀賞】部門ごとに各5句(賞状と副賞)  
 【入賞】部門ごとに各5~10句(賞状と副賞)  
**発表** 令和6年12月下旬予定  
 入賞者には実行委員会よりご連絡します。愛媛県新幹線導入促進期成同盟会主催の新幹線誘致に向けた機運醸成イベント(県内大型商業施設の予定)にて表彰式を行い、その後、愛媛経済同友会Webサイトにて発表します。優秀作品は、以後の四国新幹線啓発の広報等で使用します。

グランプリ 副賞  
**旅行券**  
 30,000円分



**選者** 松本 勇二 氏 (愛媛県俳句協会会長) 他

お問い合わせ  
 四国新幹線俳句コンテスト実行委員会(星企画内)  
 TEL 089-956-3555 / FAX 089-956-3556 / mail haiku-shinkansen@siren.ocn.ne.jp



注意事項 ◎応募に要する経費は応募者の負担とします。◎応募作品にかかる著作権および使用権は、当会に帰属します。◎個人情報については、個人情報保護法に従い、適切な管理を行います。

キリトリ線

四国新幹線俳句コンテスト 応募用紙 11月10日(応募締切) 令和6年 当日発信有効

FAXまたは郵送での応募の際にご利用ください。

1. 小学生以下の部 (学校名)	学年	年
部門 2. 中学生・高校生の部 (学校名)	学年	年
3. 一般の部 (年齢)	歳	
フリガナ		
お名前		
フリガナ		
俳号		
〒		
ご住所		
電話番号 自宅・携帯(携帯連絡者名)		
メールアドレス		

FAX 089-956-3556 送信↓↓↓

作品 2	作品 1

令和6年8月

四国新幹線俳句コンテスト 2023 作品集 2,000 部製作

令和5年11月4日に行われた授賞式にて

「新幹線を四国に」といって、期待と希望が事実に書かれています。そして、それをホトトギスが書いているように書く構成力が光ります。正四角の子規ホトトギスのこと、愛媛にゆかりの深い手話でもあります。そのホトトギスが、「四国に来よ、四国に来よ」と華高く鳴き続けているように思えます。このよきテーマの俳句コンテストでは、季節の使い方が難しいのですが、作者は巧みに句に盛り込み成功しました。

「鑑評」松本勇二氏  
愛媛県俳句協会会長・産材代表

新幹線 四国に来よと 時鳥  
藤本政志 (松山市)

【小学生以下の部】  
(応募作品は500部もの)

優秀賞  
しんかんせんきんぎょんといつしよのりたいな  
四国新幹線 (大洲市立平小学校1年  
新かんせん空のつづきを見に行こう  
西条大翔生 (松山市立北条小学校2年  
しんかんせんにしよのむこうへつれてつて  
西川拓志 (松山市立東原小学校1年  
空海もレックリきょうつてん新幹線  
深井真輝 (松山市立東土小学校3年  
しんかんせんびんびんはんは夏の夜  
宮原悠希 (松野町立松野西小学校3年)

入賞  
しんかんせんじんじょうきんぎょんをようそうた  
新幹線を輝けるよ四国新幹線  
ちやみたん (宇和島市立二小小学校1年  
新かんせん乗って行きたいばあばんち  
丸山莉央 (松山市立西園小学校4年  
日本中幹線が連続した  
ソラノ (三条市立三芳小学校4年  
新幹線輪眼が近くなる魔法  
みのり (松山市立石井葉小学校4年)

ことしもやります!!  
四国新幹線俳句コンテスト2024

四国の新幹線開通早期実現を目指し、「四国に新幹線があったら」、「新幹線ってどんな乗り物か」など新幹線について「わくわく・ドキドキ」する俳句を景民そして親ゆかりの皆さんで考えることで新幹線誘致の機運を高めるために開催します。

開催概要  
大会名：四国新幹線俳句コンテスト2024  
主催：愛媛経済同友会 四国新幹線俳句コンテスト実行委員会  
応募規定：①愛媛県在住の方や、ゆかりのある方  
②応募は何作品でも可 (ただし入選は一人1作品)  
③応募作品は未発表に限る

テーマ：新幹線  
部門：①小学生以下の部 ②中学生・高校生の部 ③一般の部  
応募方法：特設サイト内応募フォーム、Eメール、FAX など  
応募期間：2024年9月中旬～11月10日まで  
\*12月下旬に愛媛県内ショッピングモールで表彰式を開催予定  
特設ウェブサイトで公開

賞状 (※)：グランプリ\*全句から1句  
優秀賞\*部門ごとに各5句  
入賞\*部門ごとに各5～10句  
佳作\*応募総数に応じて。ウェブ上に公開。

コンテストの詳細、応募はこちらから  
QRコード

四国新幹線俳句コンテストHP <https://www.ehimek.d.jp/shinkansen/>  
発行：愛媛経済同友会 四国新幹線俳句コンテスト実行委員会

## 収支決算書

### 1 収入の部

区分	決算額	備考
四国の新幹線機運醸成 事業助成金	150,000	
協賛金	2,200,000	50万円×1社、10万円×13社、 5万円×4社（税抜き）
委員会費	7,161	インフラ、文化芸術委員会で折半
計	2,357,161	

### 2 支出の部

区分	決算額	備考
広告宣伝費	220,000	テレビ・ラジオCM制作
	550,000	テレビ・ラジオCM放送
	220,000	協賛付CM放送
	38,500	ポスター・チラシ制作デザイン
	359,700	チラシ15万枚、ポスター3千枚印刷
	49,500	募集HPの制作、結果発表HPの 制作（愛媛経済同友会HP内）
	77,000	コンテスト大型ビジョンデータ 制作、イベントブース設置
謝金	30,000	応募された句の選句
旅費	15,000	表彰式への交通費（選者、グラン プリ受賞者）
役務費	528,942	チラシ・ポスター梱包、送料
	10,020	賞状等送料
委託料	80,161	コンテスト運営委託料
その他	74,855	賞状（グランプリ1、優秀賞15、 入賞20）、額13（表彰式用）
	95,800	副賞（旅行券、クオカード）
	7,683	振込手数料等
計	2,357,161	

# 四国新幹線俳句コンテスト 2025

～「さよなら」を「またね」に変える新幹線～

(総投稿句数：5,024 句)

## グランプリ・愛媛県知事賞

### 新かん線ワープみたいな春休み

若狭 早 (小学校2年生)

## 優秀賞 小学生以下の部 5 句、中学生・高校生の部 5 句、一般の部 5 句

### 【小学生以下の部】

欲しい物けいたい電話と新幹線 脇本芽生  
ひうちなだしんかんせんからみるゆうひ ジュンノス  
じかんよりおもいでのコすしんかんせん 灘侑凜乃  
麦ばたけびゅんびゅんすぎるしんかんせん 大森悠菜  
はやすぎるしんかんせんのにのりますよ 泉奏吾

### 【中学生・高校生の部】

風運ぶ鉄の響きを待つ夕べ まい  
3 時間あなたに思いを告げるまで 白石好花  
まっすぐに新幹線も秋燕(しゅうえん)も 原田泰輔  
新幹線線路でつなぐ天の川 清家爽晶  
朝焼けや新幹線の乱反射 北代瑞稀

### 【一般の部】

新幹線四国の扉開く春 原田哲也  
坊っちゃんとマドンナの夢新幹線 あさぼらけ  
瀬戸わたる吾と燕と新幹線 中村彰正  
海を越え四国を走れ新幹線 城下萌  
春風に逢いにゆくひと新幹線 川又夕

## 入賞 小学生以下の部 5 句、中学生・高校生の部 5 句、一般の部 10 句

## 表彰式

11月22日（土）10：50～

鉄道歴史パーク in SAIJO 四国鉄道文化館 南館特設ステージ（10：50 から）



### 【後援】

愛媛県、愛媛県教育委員会、四国中央市教育委員会、新居浜市教育委員会、西条市教育委員会、今治市教育委員会、上島町教育委員会、松山市教育委員会、東温市教育委員会、伊予市教育委員会、松前町教育委員会、砥部町教育委員会、久万高原町教育委員会、大洲市教育委員会、内子町教育委員会、八幡浜市教育委員会、伊方町教育委員会、西予市教育委員会、宇和島市教育委員会、鬼北町教育委員会、松野町教育委員会、愛南町教育委員会、愛媛県商工会議所連合会、愛媛県商工会連合会、四国新幹線整備促進期成会、愛媛県新幹線導入促進期成同盟会

### 【協賛】

一宮グループ、上田消防建設松山店、愛媛銀行、門屋組、上浮穴産業、河原学園、ビストロプラス、コンシェルジュ、SANYO ホールディングス、東昇技建、西村商事、ビケン、フジ、星企画、松山容器、三好鉄工所、渡邊建設、コムシス、コーシンコンストラクション、新企画設計、シンツグループ、大進建設、マルコボ.コム、四電工、鹿島建設、フジ・トラベル・サービス、カネシロ

## 【協力】

愛媛銀行、伊予銀行、愛媛信用金庫、宇和島信用金庫、フジ、生活協同組合コープえひめ、一六、セブンスター、四国旅客鉄道、伊予鉄グループ、岡田印刷、愛媛マンダリンパイレーツ、愛媛新聞社、南海放送、テレビ愛媛、あいテレビ、愛媛朝日テレビ、FM愛媛、愛媛CATV

## コンテスト告知実績

※ポスター3,000枚、チラシ15万枚配布

- 教育委員会の許可を得て、愛媛県内の公立小学校、中学校、高校へのポスター配布と、児童、生徒へのチラシの配布
- 県内、私立中学校、高校、大学、専門学校へのポスター・チラシの配布
- 協賛各社の店舗や公共スペースにポスターを掲示、またチラシを配布
- 愛媛経済同友会会員企業へのポスター・チラシの配布
- 句会へのポスター・チラシの配布

## 【メディア】

○10月1日 テレビCM開始 完成したものを民放4局に入局、以降放送  
テレビCM放送実績

- ・南海放送 20回(10本+サービス10本)
- ・テレビ愛媛 20回(10本+サービス10本)
- ・あいテレビ 20回(10本+サービス10本)
- ・愛媛朝日テレビ 20回(10本+サービス10本)

○10月1日 ラジオCM 完成したものを南海放送AMラジオ、FM愛媛に入局、以降放送

ラジオCM放送実績

- ・南海放送 40回(20本+サービス20本)
- ・FM愛媛 40回(20本+サービス20本)

○10月8日 19時～

南海放送ラジオ出演 番組名『杉作J太郎のファニーナイト』

- ・渡邊実行委員長、三瀬実行委員長がPR

## 【その他】

- 9月16日 愛媛県新幹線導入促進期成同盟会より会員に案内
- 9月17日 愛媛新聞 募集記事掲載
- 9月19日 つなぐん公式X（四国新幹線整備促進期成会）に掲載
- 登竜門（コンテスト情報WEBサイト）に掲載
- 俳句月刊誌『100年俳句計画』に掲載

## 優秀作品公開実績

- 愛媛経済同友会ホームページ
  - ・特設サイトにて優秀作品を公開
- 「四国新幹線俳句コンテスト 2024」作品集を2,000部制作
  - ※愛媛県新幹線導入促進期成同盟会のご協力で制作
    - ・8月21日 四国新幹線整備促進期成会  
第7回東京大会にて配布
    - ・愛媛県新幹線導入促進期成同盟会部、投句に協力していただいた団体や学校、愛媛経済同友会会員企業に配布

# 新幹線を四国に!

松山から新大阪

約1.5時間

大阪のテーマパークまで  
約2時間で行けるよ!

松山から東京

約3時間以内

※リニア中央新幹線との接続により

COME ON SHIKOKU!!

でも、次は内閣の番だ。

2025

## 「非」四国新幹線 「口」コンテスト



～「さよなら」を「またね」に変える新幹線～

※昨年度グランプリ・愛媛県知事賞受賞句

### 作品募集

[応募締切]

令和7年

10月15日

当日発信有効

◎テーマ

### 四国新幹線

「四国に新幹線があったら」「新幹線ってどんな乗り物か」  
など新幹線への思いを俳句で表してみませんか?

新幹線誘致の機運を高め、四国新幹線の早期開通実現  
を目指すため、四国在住そして四国ゆかりの皆さんから、  
「わくわく・ドキドキ」する俳句を募集します。

応募・詳細はこちら



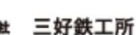
グランプリ 愛媛県知事賞  
全部門から1句

副賞 旅行カード  
30,000円分

優秀賞  
部門ごとに  
各5句

入賞  
部門ごとに  
各5～10句

それぞれ賞状と副賞があります



【主催】愛媛経済同友会 四国新幹線俳句コンテスト実行委員会

【後援】愛媛県、愛媛県教育委員会、四国中央市教育委員会、新居浜市教育委員会、西条市教育委員会、今治市教育委員会、上島町教育委員会、松山市教育委員会、南予市教育委員会、伊予市教育委員会、松前町教育委員会、砥部町教育委員会、久万高原町教育委員会、大洲市教育委員会、内子町教育委員会、八幡浜市教育委員会、伊方町教育委員会、西予市教育委員会、宇和島市教育委員会、鬼北町教育委員会、松野町教育委員会、愛媛県施工会連合会、愛媛県商工会連合会、四国新幹線整備推進委員会、愛媛県新幹線導入促進協議会

【協力】愛媛銀行、伊予銀行、愛媛信用金庫、宇和島信用金庫、フジ、生活協同組合コープスひめ、一ハ、セブンスター、四国旅客鉄道、伊予鉄グループ、岡田印刷、愛媛マシニング、南海放送、テレビ愛媛、あいテレビ、愛媛朝日テレビ、FM愛媛、愛媛CATV

お問い合わせ

四国新幹線俳句コンテスト実行委員会(星企画内)

TEL 089-956-3555 / FAX 089-956-3556 / mail haiku-shinkansen@siren.ocn.ne.jp





俳句コンテスト

作品募集 | [募集期間] 令和7年 9月10日水 ~ 10月15日水 当日発信有効

- 応募規定**
- 四国在住の方や、ゆかりがある方。
  - 応募は何作品でも応募可能です。(ただし入選は一人1作品)
  - 応募作品は未発表に限ります。
  - 季語の有無は問いません。
- テーマ** 四国新幹線
- 「四国に新幹線があったら」「新幹線ってどんな乗り物か」など新幹線について広く自由に俳句を詠んでください。
- 部門**
1. 小学生以下の部
  2. 中学生・高校生の部
  3. 一般の部

- 賞**
- [グランプリ] 愛媛県知事賞 全部門から1句(賞状と副賞)
  - [優秀賞] 部門ごとに各5句(賞状と副賞)
  - [入賞] 部門ごとに各5~10句(賞状と副賞)
- 発表** 令和7年11月22日(土)
- 入賞者には実行委員会よりご連絡します。愛媛県新幹線導入促進期成同盟会主催の新幹線誘致に向けた機運醸成イベントにて発表し、その後、愛媛経済同友会Webサイトに発表します。優秀作品は、以後の四国新幹線啓発の広報等で使用します。

グランプリ 副賞  
旅行券  
30,000円分

- 応募方法**
- 特設サイトの投句フォーム、メール、下記応募用紙に必要事項をご記入のうえFAXまたは郵送等でご応募ください。
- 特設サイト <https://www.ehimekd.jp/shinkansen/>
- メール [haiku-shinkansen@siren.ocn.ne.jp](mailto:haiku-shinkansen@siren.ocn.ne.jp)
- FAX 089-956-3556
- 郵送 〒790-0932 松山市東石井6丁目12番36号  
星企画内 四国新幹線俳句コンテスト実行委員会係



選者 松本 勇二 氏 (愛媛県俳句協会会長)

四国新幹線俳句コンテスト実行委員会 (愛媛県経済同友会)

お問い合わせ

四国新幹線俳句コンテスト実行委員会(星企画内)

TEL 089-956-3555 / FAX 089-956-3556 / mail haiku-shinkansen@siren.ocn.ne.jp

注意事項 ●応募に要する経費は応募者の負担とします。○入賞作品を広告などに使用する際の二次使用権は、愛媛経済同友会、四国新幹線俳句コンテスト実行委員会に帰属します。○個人情報については、個人情報保護法に従い、適切な管理を行います。

四国新幹線俳句コンテスト 応募用紙 [応募締切] 令和7年 10月15日 当日発信有効

FAXまたは郵送での応募の際にご利用ください。

1. 小学生以下の部 ( 学校名 )	学年 ( ) 年 ( )
部門 2. 中学生・高校生の部 ( 学校名 )	学年 ( ) 年 ( )
3. 一般の部 ( 年齢 歳 )	
フリガナ	
お名前	
フリガナ	
俳号	
〒	
ご住所	
電話番号 自宅・携帯(携帯連絡者名)	( )
メールアドレス	

FAX 089-956-3556 送信↓↓↓

作品 2	作品 1

令和7年8月

四国新幹線俳句コンテスト 2025 作品集 2,000 部製作

四国新幹線俳句コンテスト  
2024  
作品集  
「さよなら」を  
「またね」に変える  
新幹線  
グランプリ

愛媛経済同友会 四国新幹線俳句コンテスト実行委員会  
協力：愛媛県新幹線導入促進期成同盟会

四国新幹線俳句コンテスト2024  
～新幹線四国に来よと時鳥～

四国新幹線俳句コンテストの実施にあたり、ご協力を賜りました関係各所の皆様には厚く御礼申し上げます。

二回目となる本コンテストには、全国から5008句もの「新幹線を四国に！」の熱い思いを込めた作品が集まりました。初年度も合わせると二万句を超える応募数となっています。

近い将来、四国に新幹線が開通することを思い浮かべながら、入賞作品を鑑賞できれば幸いです。

愛媛経済同友会  
四国新幹線俳句コンテスト実行委員会

主催：愛媛経済同友会 四国新幹線俳句コンテスト実行委員会  
後援：愛媛県、愛媛県教育委員会、四国中央市教育委員会、新居浜市教育委員会、西条市教育委員会、今治市教育委員会、上島町教育委員会、松山市教育委員会、東温市教育委員会、伊予市教育委員会、松野町教育委員会、砥部町教育委員会、久万高原町教育委員会、大洲市教育委員会、内子町教育委員会、八幡浜市教育委員会、伊方町教育委員会、西予市教育委員会、宇和島市教育委員会、鬼北町教育委員会、松野町教育委員会、愛媛町教育委員会、愛媛県商工会連合会、愛媛県商工会連合会、四国新幹線整備促進期成会、愛媛県新幹線導入促進期成同盟会

協賛：フジ、愛媛銀行、上田酒造建設松山店、門田組、上野川産業、コムシス、SANYO ホールディングス、ビストロプラス、東科技研、豊村商事、ヒケン、屋企園、松山器器、凌雲建設、コンコンストラクション、四国シキシマハウス、大瀧建設、マルコゴ、コム

【募集期間】 令和6年9月21日～11月10日 総投句数：5,008句

令和6年12月21日に行われた表彰式にて

「講評」松本勇一氏  
新幹線のスピード感を詠った句は今回もたくさんありましたが、祖父母にすぐ会える、日帰り可能、大阪が近いなど、さまざまに切り取り方がありましたが、作者はその種々しい感性により、「挨拶」で切り取りました。新幹線のスピードが「さよなら」を「またね」に変えてくれるのです。「またね」と手を振り、軽い感じで見送っている家族や友人が見えるようにです。

愛媛県知事賞・グランプリ  
日向葵 (松山市)

【小学生以下の部】  
◎賞額・学年は応募票の(S)  
◎優秀賞  
弟がきつと未来の運転士  
寺川 花歩 (西条市立玉津小学校1年)  
入道雲突つ切り四国へ新幹線  
丹 成昭 (西条市立権小学校6年)  
かけぬける四国をタテヨコしんかんせん  
橋本 和果 (宇和島市立明倫小学校2年)  
新幹線来れば四国のどこでもドア  
廣兼 杏珠 (愛媛市東野小学校3年)  
大谷しよへいのためより早く新かんせん  
梶田 通晴 (松山市立伊予小学校2年)

入賞  
空海も新幹線を待ってたぞ  
川端 美桜 (松山市立双葉小学校6年)  
しお風をあびてしんかんせん夏  
若狭 早雲 (早雲小学校1年)  
愛媛究みかんのせた新幹線  
清水 瑞馬 (松野町立松野西小学校4年)  
春の朝力ーテンひくと新幹線  
藤原 智充 (今治市立日高小学校2年)

四国新幹線俳句コンテスト2025  
～「さよなら」を「またね」に変える新幹線～

「四国に新幹線があったら」「新幹線ってどんな乗り物か」など新幹線への思いを俳句で表してみませんか？  
新幹線誘致の機運を高め、四国新幹線の早期開通実現を目指すため、四国在住そして四国ゆかりの皆さんから、「わくわく・ドキドキ」する俳句を募集します。

開催概要  
大会名：四国新幹線俳句コンテスト2025  
主催：愛媛経済同友会 四国新幹線俳句コンテスト実行委員会  
応募規定：①四国在住の方や、ゆかりのある方  
②応募は何作品でも可 (ただし入選は一人1作品)  
③応募作品は未発表に限る  
④季語の有無は問いません

テーマ：四国新幹線  
部門：①小学生以下の部 ②中学生・高校生の部 ③一般の部  
応募方法：特設サイト内応募フォーム、Eメール、FAX など  
応募期間：2025年9月10日～10月15日  
発表：2025年11月22日(土)  
\*愛媛県新幹線導入促進期成同盟会主催の機運醸成イベントにて発表 (予定)

各賞：グランプリ\*全句から1句  
優秀賞\*部門ごとに各5句  
入賞\*部門ごとに各5～10句  
佳作\*応募総数に応じて、ウェブ上に公開

選者：松本勇一氏 (愛媛県俳句協会会長)、四国新幹線俳句コンテスト実行委員会 (愛媛経済同友会)

四国新幹線俳句コンテストHP <https://www.ehimekd.jp/shinkansen/>  
発行：愛媛経済同友会 四国新幹線俳句コンテスト実行委員会

## 四国新幹線俳句コンテスト 2025 収支決算書

### 1 収入の部

区分	決算額	備考
四国の新幹線機運醸成事業助成金	150,000	
他団体助成金等	100,000	愛媛県新幹線導入促進期成同盟会 (2024年コンテスト作品集への機運醸成広告の掲載料 2千部制作)
協賛金	2,288,000	10万円×17社,5万円×7社 1万円×3社(税抜き)
委員会費	98,919	作品集への支出等
計	2,636,919	

### 2 支出の部

区分	決算額	備考
広告宣伝費	99,000	テレビ・ラジオCM制作
	550,000	テレビ・ラジオCM放送
	44,000	ポスター・チラシ デザイン費
	393,250	チラシ 15万枚、ポスター3千枚印刷
	49,500	募集HPの制作、結果発表HPの制作 (愛媛経済同友会HP内)
	330,000	俳句コンテスト表彰式 イベント 対応、イベント制作物一式
	198,000	四国新幹線俳句コンテスト 2024 作品集 2千部制作
謝金	30,000	応募された句の選句
旅費	15,000	表彰式への交通費(選者、グランプリ受賞者)
役務費	326,718	チラシ・ポスター梱包、送料
	3,600	賞状等送料
委託料	418,286	コンテスト運営委託料、応募データ 集計、協賛社対応など
その他	83,765	賞状(グランプリ 1、優秀賞 15、 入賞 20)
	95,800	副賞(旅行券、クオカード)
計	2,636,919	

令和8年3月

四国新幹線俳句コンテスト 2023～2025 愛媛県知事賞(グランプリ)3作品を使ったクリアファイル  
11,000部製作



# 講演会記録

# 講演会報告「成熟先進社会における交通インフラ

## ～四国新幹線の必要性について～

講師：愛媛大学大学院理 工学研究科 吉井 稔雄 教授

令和5年8月29日

### 1. 講師自己紹介



私は四国新幹線を何としても実現し、早く乗りたいと願っていて、皆さんの中にも同じ思いの方が多いと思う。専門は「交通工学」で、交通インフラの成り立ちや時間コストの考え方を長く研究してきた。もともとは典型的な“鉄チャン”で、しかも“筋鉄”という、ダイヤグラムに線を引く、あの“筋”が大好きで、時刻表が一冊あれば一晩中読んでいられる——そんな少年時代を過ごした。鉄道への興味がそのまま進路につながり、社会インフラの仕組みや役割を学ぶようになり今に至っている。今日はその原点に立ち返り、交通インフラとは何か、時間というコストが地域の未来にどう影響するのかを基礎からお話しし、そのうえで四国新幹線の必要性について考えていきたい。

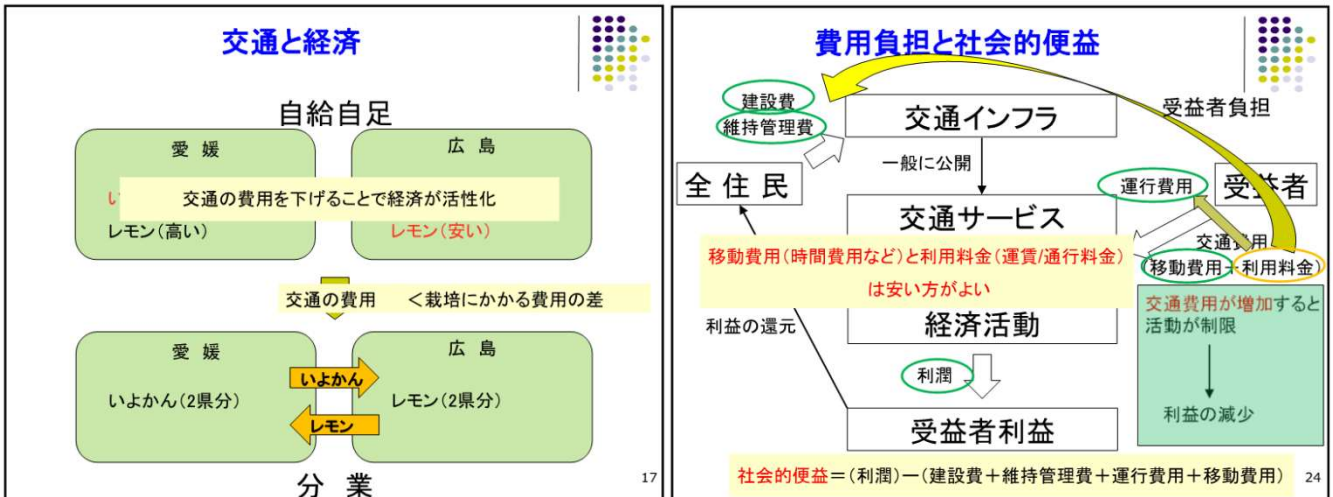
### 2. 交通費用と社会的便益の基本構造

交通というものは、単に移動するための手段ではなく、社会全体の経済活動を支える基盤である。自動車であれ鉄道であれ、そこには移動費用と利用料金が存在する。高速道路料金は建設費の償還のために支払われ、鉄道の運賃は事業者に渡る。しかし、これらは社会全体で見れば損得ゼロである。お金が利用者から事業者に移動しているだけで、社会全体の富が増えたり減ったりしているわけではない。ところが、移動にかかる時間費用だけは違う。時間を使うということは、別の生産活動ができなくなるという意味で、社会全体にとって確実な損失になる。だからこそ、交通インフラを考える際には「時間をどう短縮するか」が最も重要な視点になる。

この考え方を具体化するために、A県・B県・C県という三つの地域を例にとる。生産物の価値と生産費用がそれぞれ異なり、どこで生産し、どこへ運ぶのが最も効率的かを考えると、移動費用が安い場合には分業が成立し、社会全体の利益が増える。しかし移動費用が高くなると、分業が成立しない地域が出てくる。自分で作ったほうが安くなってしまふ地域が生まれ、経済活動が縮小してしまう。つまり、移動費用が低いほど、より多くの地域が分業に参加でき、社会全体の利益が増える。逆に移動費用が高いと、分業が崩れ、経済活動が停滞する。交通インフラの役割とは、まさにこの「分業の範囲を広げること」にある。

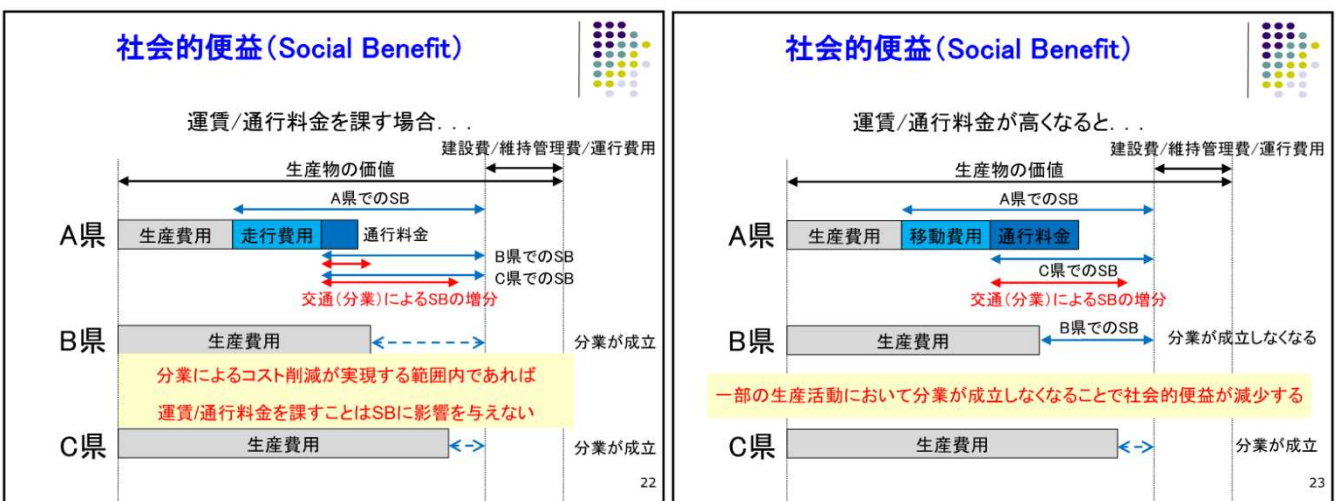
さらに、建設費・維持管理費・運行費用といった社会的コストも考慮しなければならない。これらは社会全体が負担する費用であり、移動費用と合わせて最終的な社会的便益が決まる。移動費用が高くな

りすぎると、そもそも経済活動そのものが成立しなくなる地域が出てくる。交通量が少ない地域ほど、1回あたりの建設費や維持管理費の負担が大きくなり、ますます不利になる。だからこそ、交通インフラ整備の基本原則は「とにかく移動費用を下げること」に尽きる。時間を短縮し、料金を抑え、運行費用を減らす。これができるれば、分業が広がり、経済活動が活性化し、結果として建設費も回収できる。交通インフラは採算性だけで判断してはならず、社会全体の利益を最大化する視点が不可欠である。



### 3. 移動費用の上昇と分業崩壊のメカニズム

移動費用が高くなると、社会全体の経済活動はどのように変化するのか。先ほどのA県・B県・C県の例で考えると、移動費用が低い間は三つの地域すべてで分業が成立し、それぞれが最も効率の良い形で生産と交換を行うことができる。しかし、移動費用が一定の水準を超えると、まずB県のような中間的な地域から分業が成立しなくなる。A県から運んでもらうより、自分で作ったほうが安くなってしまいうからである。さらに移動費用が上昇すると、C県のように分業のメリットが大きかった地域でさえ、自給自足に戻らざるを得なくなる。こうなると、もはや分業による社会的利益はほとんど得られず、経済活動そのものが縮小してしまう。



移動費用が高いということは、単に「交通が不便」というだけではなく、地域の生産性そのものを奪う深刻な問題なのである。四国はまさにこの構造の典型例で、交通量が少ないために一回あたりの建設費や維持管理費が高いつき、結果として移動費用が高止まりするという悪循環に陥っている。松山から

高松へ行くのに2時間半かかり、東京へ行くほうが早いという現象は、まさに移動費用の高さが地域の分業を阻害している証拠である。

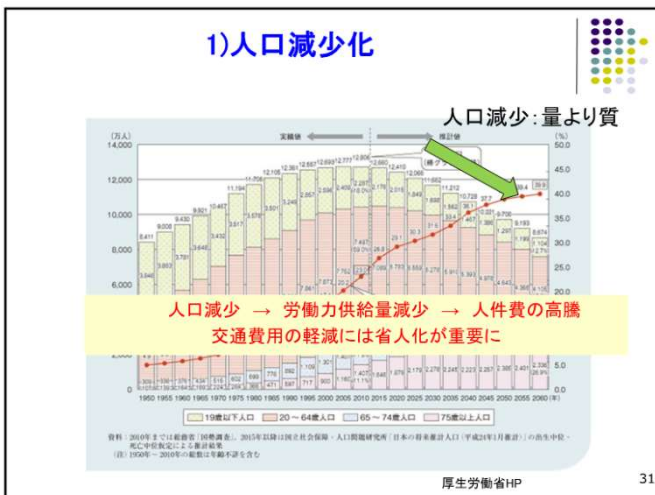
移動費用が高いと、企業は県境を越えた連携を避け、地域ごとに閉じた経済圏が形成される。四国4県の県民性が大きく異なるのも、人の交流が少なかった歴史的背景があるからだ。同じ島に住んでいながら、文化や行動様式が大きく違うのは、交通が分断されていた結果である。交通インフラの役割は、この分断を解消し、地域間の交流を促し、分業の範囲を広げることにある。移動費用が下がれば、企業同士の連携が進み、人材の交流が活発になり、地域全体の生産性が向上する。逆に移動費用が高いままでは、どれだけ努力しても地域経済は伸びない。

だからこそ、交通インフラ整備の目的は「便利にすること」ではなく、「経済活動を成立させること」にある。移動費用が高い地域では、そもそも分業が成立しないため、経済が発展しない。移動費用を下げるからこそが、地域の未来を左右する最も重要な要素である。

#### 4. 人口減少と環境問題が突きつける交通インフラの再設計

現代の日本が直面している大きな課題として、人口減少と環境問題がある。どちらも避けて通れない問題であり、交通インフラのあり方を根本から見直す必要がある。人口が増えていた時代は、量を確保することが最優先で、多少効率が悪くても人手を投入すれば何とかだった。しかし人口が減少に転じた今、量を増やすという発想は通用しない。限られた人員で最大の成果を上げるためには、質を高める方向へ舵を切らざるを得ない。

交通分野ではすでにその影響が顕著に現れている。例えば航空業界では、コロナ後に地上スタッフが不足し、羽田空港では少し乗客が増えただけで遅延が発生するようになった。かつてアメリカの空港が「ひどい」と言われていたが、今の日本も同じ状況に近づきつつある。これは単に運営の問題ではなく、人口減少によって働き手が確保できないという構造的な問題である。物流も同じで、トラックドライバーの不足は深刻だ。2024年問題が象徴するように、これまでのように人手に頼った物流は限界に達している。だからこそ、省人化や自動運転が不可欠になる。鉄道はその点で優れており、もともと運転士一人で大量輸送ができるうえ、自動運転との相性も良い。将来的には高速道路も自動運転トラック専用レーンが整備され、貨物輸送の形が大きく変わっていくだろう。



**現代においては...**

ローマ街道では、  
人 = 人間と情報  
モノ = 物資とエネルギー  
が行き交った。

SDGsを考慮しては...  
モーダルシフト

対する現代では、安価な交通サービスの実現に向けて、  
陸路(道路、鉄道)、海路、空路上に分かれて人とモノが行き交う

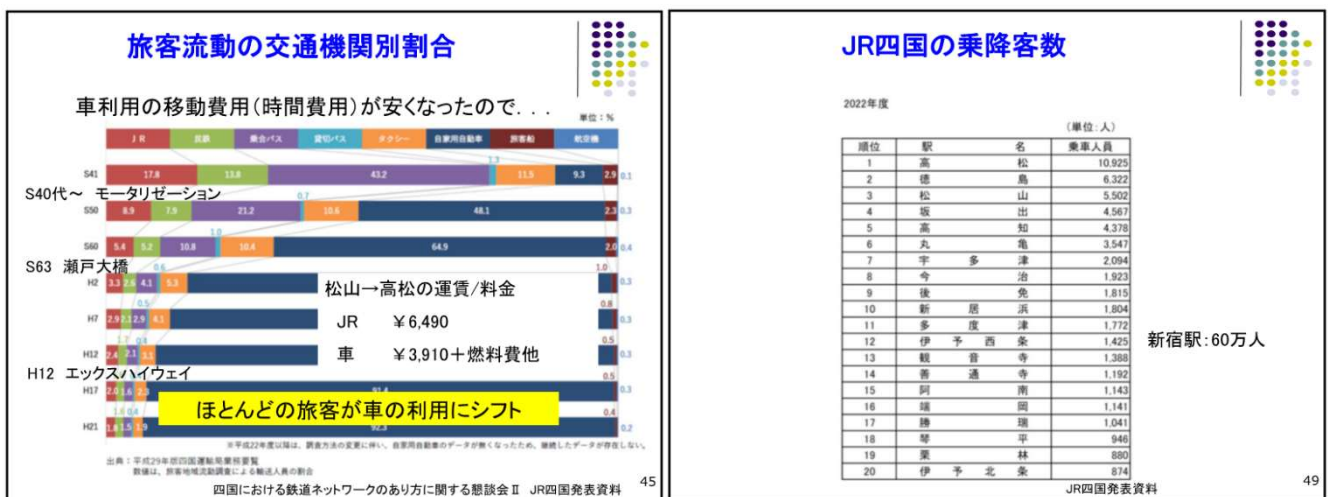
人 = 人間 → 道路、遠距離の移動は新幹線/飛行機、**大量の移動は鉄道**  
情報 → 通信網 **鉄道の有効活用**  
モノ = 物資 → 道路、**遠距離/大量の輸送は鉄道/海運**  
エネルギー → エネルギー網

環境問題も交通インフラの再設計を迫っている。CO<sub>2</sub>削減のためには、トラック中心の物流から鉄道や船舶へのモーダルシフトが求められる。鉄道はエネルギー効率がが高く、大量輸送に向いている。四国でも鉄道ネットワークを活用し、物流の一部を鉄道へ移すことができれば、環境負荷を大きく減らすことができる。電気自動車の普及も進んでいるが、現状では航続距離やバッテリー性能の問題があり、すぐにガソリン車を置き換える状況にはない。むしろ、鉄道や新幹線のような大量輸送機関を強化するほうが、環境負荷の削減には効果的である。

こうした状況を踏まえると、交通インフラは「人手を減らし、環境負荷を下げ、時間を短縮する」という方向へ進まざるを得ない。人口減少社会では、これまでのように人を大量に投入して維持するインフラは成立しない。効率的で、持続可能で、しかも高速な交通手段が必要になる。その答えの一つが新幹線であり、特に四国のように移動費用が高く、物流も人流も制約されている地域では、新幹線の導入が地域の未来を左右する重要な鍵になる。新幹線は単に「速い乗り物」ではなく、人口減少と環境問題という二つの大きな課題を同時に解決するための社会基盤である。

### 5. 鉄道の衰退と四国における移動コストの異常構造

四国の交通を語るうえで避けて通れないのが、鉄道の衰退である。昭和40年代以降、モータリゼーションが急速に進み、瀬戸大橋の開通によって自家用車の利用が一気に増えた。平成12年には四国4県の県庁所在地が高速道路でつながり、車の利便性はさらに高まった。その結果、旅客の大半が自家用車へと移り、鉄道の利用者は激減した。JR四国の駅別利用者数を見ても、高松駅でようやく1日1万人を超える程度で、上位20駅のうち20位は800人ほどしか乗り降りしていない。かつて「四国全体の利用者数は品川駅と同じくらい」と言われていたが、今では多摩地駅と同程度にまで落ち込んでいる。これでは鉄道が採算を取れるはずがない。JR四国の資料によれば、100の収入を得るために144の費用がかかっており、建設費を含めれば赤字はさらに膨らむ。



しかし、だからといって鉄道を廃止してよいわけではない。鉄道は単なる移動手段ではなく、地域の骨格を形づくる社会基盤である。鉄道がなくなれば、地域間の交流はますます減り、経済活動は縮小し、人口減少に拍車がかかる。四国がこれ以上孤立しないためには、鉄道を残し、むしろ強化する必要がある。ところが現状では、松山から高松へ行くのに2時間半かかり、徳島や高知へ行くにはさらに時間がかかる。一方で東京へは飛行機で1時間半、大阪へは1時間程度で行ける。つまり、四国内の移動



進むこれからの時代には、貨物を高速で運べる新しい新幹線の姿が求められる。特に四国のように物流の選択肢が限られ、トラック依存が極端に高い地域では、貨物を高速鉄道に乗せることが地域の生命線になる。最近、上越新幹線で貨物専用の新幹線が走り始めた。これは日本の物流政策にとって大きな転換点であり、「新幹線で貨物を運ぶ」という発想がようやく現実になりつつあることを示している。四国でも同じことができれば、物流の効率は飛躍的に高まり、トラックドライバー不足の問題にも大きく貢献できる。

## 貨物新幹線

客を乗せない「貨物新幹線」とは？ JR東日本が大量輸送実証実験

8/13(日) 10:45 配信







Getty image

1960年代、国鉄は車海道新幹線を使って貨物を高速輸送する「貨物新幹線」構想を練っていたが、諸般の事情で頓挫した。それが60年経った今になって再燃し、ついに実現に向けた実証実験の段階に突入した。

JR東日本は、小口の荷物を新幹線で輸送する「はこびユン」サービスをすでに実施しているが、これは「新幹線による大量輸送の事業化」に向けた取り組み。新幹線車両基地から専用列車に貨物を載せて運ぶという、便車型ではない、ホントの貨物新幹線となる。

今回の実験は、8月31日、上越新幹線で実施され、東京と新潟の間を1往復する予定だ。6月にも東北新幹線の東京と盛岡の間で実験が行われたが、そこらは自動搬送口ロボットを使った貨物の積み下ろしや荷さばきの検証がメインで、通常ダイヤの旅客列車を使っていた。今回は客を乗せない専用列車が準備される。

四国新幹線も貨物輸送を...

半日以上かかる)。二酸化炭素削減にも貢献でき、トラック輸送の法改正によって輸送能力が大幅に低下するとされる、いわゆる「物流の2024年問題」の緩和策としても期待される。60年前の貨物新幹線構想が、SDGsに沿った現代型の新輸送インフラとして復活し、ついに実現する。事業化は来年度以降を予定している。

52

もちろん、貨物と旅客を同じ線路で走らせることには技術的な課題がある。北海道新幹線の青函トンネルでは、貨物列車が時速 50 キロ程度で走るため、新幹線が追い越せず、1 時間に 1 本しか通せないという制約が生じている。しかし、これは青函トンネルという特殊な条件によるもので、四国のように新たに路線を整備する場合は、最初から複線で建設し、すれ違い設備も十分に確保できる。貨物列車の速度を上げる設計も可能であり、青函トンネルのような問題は起こらない。貨物列車は風の影響を受けやすいと言われるが、これは背の高いコンテナを積んでいるためであり、車両の形状を工夫すれば高速走行は十分に可能である。むしろ新幹線の軌道は勾配が緩く、カーブも少ないため、貨物を高速で安定して運ぶには最適な環境である。

四国新幹線を貨客混載型にすれば、地域の物流は大きく変わる。例えば、松山から関西圏へ、あるいは関東圏へ、時間価値の高い荷物を数時間で届けることができる。これまでトラックで丸一日かかっていた輸送が、数時間で完了するようになれば、企業の競争力は大きく向上する。四国の産品が本州の市

場に迅速に届くようになれば、地域経済の活性化にも直結する。さらに、貨物を高速で運べるようになれば、四国の物流拠点としての価値も高まる。四国は地理的に本州と九州の中間に位置しており、物流ネットワークの中継点としてのポテンシャルを持っている。新幹線がその役割を担えば、四国は単なる「周辺地域」ではなく、日本全体の物流を支える重要な拠点へと変わる可能性がある。

新幹線は単に「速く移動するための乗り物」ではない。人と物の流れを変え、地域の経済構造そのものを変える力を持っている。四国新幹線を貨客混載型として設計することは、四国の未来を切り開くための最も現実的で、最も効果的な選択肢だと考えている。

## 7. 四国の未来を切り開く高速交通と地域社会の再生

新幹線が四国に開通すれば、地域の働き方や生活のリズムは大きく変わる。大阪まで1時間半、東京まで3時間で行けるようになれば、朝に四国を出て大阪で仕事をし、そのまま東京へ移動して、夜には四国へ帰ってくるという働き方も現実になる。移動時間が短くなるということは、単に便利になるというだけではなく、時間という最も貴重な資源を取り戻すことを意味している。時間を取り戻せば、人はもっと自由に動けるようになり、企業はより広い市場で活動できるようになる。これが地域の活力を生み出す源になる。

四国新幹線は、単なる交通インフラではなく、四国全体の未来を左右する基盤である。人口減少が進み、地域経済が縮小する中で、四国が自力で成長を続けるためには、外とのつながりを強めるしかない。新幹線はそのための最も強力な手段であり、四国を「遠い島」から「日本の中心と直結した地域」へと変える力を持っている。もちろん、新幹線の建設には莫大な費用がかかる。しかし、社会資本は採算性だけで判断すべきものではない。道路も港も空港も、建設費を利用者が直接負担しているわけではない。社会全体の利益を最大化するために整備されてきた。新幹線も同じで、建設費を税金で賄うことは決して無駄ではなく、むしろ地域の未来への投資である。移動費用が下がり、経済活動が活性化すれば、結果として建設費は社会全体で回収される。



四国新幹線の実現には、地域の声が欠かせない。住民が必要性を理解し、経済界が声を上げ、行政が動き、国を動かす。これまで四国は、どうしても声が小さく、国の大きなプロジェクトから取り残されがちだった。しかし、今こそ四国が一つになり、未来を切り開くための声を上げるべき時である。

講演の最後に、会場では四国新幹線の実現に向けた強い期待と決意が共有された。物流の課題を解決し、地域の交流を促し、子どもたちが未来に希望を持てる四国をつくる。そのために、新幹線は欠かせない存在である。四国新幹線俳句コンテストのように、子どもたちが新幹線を身近に感じ、地域全体で気運を高めていく取り組みを積み重ねることが、四国の未来を形づくっていく。

四国新幹線は夢ではない。必要性があり、実現すべき理由があり、そして実現できるだけの根拠がある。あとは、四国がどれだけ本気でそれを求めるかにかかっている。四国の未来を変えるのは、外からの力ではなく、四国の住民自身の意思である。新幹線は、その意思を形にするための最も強力な道具だと私は信じている。

# 講演会報告「四国新幹線実現に向けての課題」

講師：四国旅客鉄道株式会社 専務取締役鉄道事業本部長 長戸正二様

令和7年1月24日

## 1. 四国新幹線の必要性と現状認識

本講演会は、「四国新幹線実現に向けての課題」をテーマに、四国が直面する交通インフラの現状と将来像を共有し、地域としてどのように向き合うべきかを考える場として、講師に四国旅客鉄道株式会社専務取締役鉄道事業本部長 長戸正二様を招いて開催された。

長戸様はまず、「さあ、次は四国の番だ」という言葉を掲げ、全国で新幹線整備が進む中で、四国だけが高速鉄道網から取り残されている現状を指摘した。東海道・山陽・東北・北陸・九州など、全国で高速鉄道が拡大し続ける一方、四国は日本で唯一、新幹線が一本も通っていない地域である。この状況は、人口減少が加速し、地域経済の縮小が進む中で、将来の持続可能性に大きな影響を及ぼすことに危機感を示された。続いて、全国の新幹線整備の進展が紹介された。北海道では札幌延伸が2030年度末に予定され、北陸では金沢から敦賀までが2024年に開業した。九州でも長崎ルートが開業し、各地で新幹線を軸とした都市再開発が進んでいる。こうした動きは、単なる交通利便性の向上にとどまらず、地域の経済活動や都市の魅力を大きく押し上げる効果を生んでいる。



一方で、四国の在来線は高速化の限界に達している。予讃線をはじめ主要路線は最高速度120km/h～130km/hで運行されているが、単線区間が多く、特急列車が離合待ちで停車することも多い。松山～高松、松山～岡山といった主要都市間の移動時間は、距離の割に長く、ビジネス・観光の両面で大きなハンディとなっている。こうした現状を踏まえ、四国新幹線の必要性を次のように整理した。「**四国の交通インフラは、これ以上の高速化が難しい。全国が高速鉄道で結ばれていく中で、四国だけが取り残されれば、人口減少と経済縮小に拍車がかかる。新幹線は贅沢品ではなく、四国の未来を守るための基盤である。**」

また、四国新幹線は1970年に基本計画として位置づけられたものの、その後50年以上にわたり具体的な進展がないことも指摘された。全国の整備新幹線が着実に前進する中で、四国がこのまま動かなければ、将来にわたって高速交通網から取り残される可能性が高い。

## 2. 全国の新幹線整備が示す未来像

四国新幹線の必要性を考えるうえで、全国の新幹線開業地域がどのような変化を遂げてきたかを理解することは欠かせない。スライドを用いて北陸新幹線や西九州新幹線の事例が取り上げられ、開業が地域にもたらした具体的な効果が紹介された。これらの事例は、四国が将来どのような姿を目指すべきか

を考えるうえで重要な示唆を与える。

まず、2024年3月に開業した北陸新幹線（金沢～敦賀）の影響である。東京～福井間は36分、東京～敦賀間は50分短縮され、首都圏との距離感が大きく変わった。時間短縮は単なる利便性向上ではなく、地域の経済活動を押し上げる力を持つ。福井駅前では外資系ホテルやマンション、商業施設が次々と開業し、敦賀駅周辺でも大規模な再開発が進んでいる。新幹線が開業すると、駅前の景色が一変する事例から、交通インフラが都市の姿そのものを変える力を強調した。

## 北陸新幹線（金沢-敦賀間）—2024年3月16日開業

5



出典：鉄道運輸機構HP



出典：鉄道運輸機構パンフレット

次に、西九州新幹線（武雄温泉～長崎）の事例である。2022年の開業に合わせて、長崎駅周辺では在来線の高架化、区画整理、民間による再開発が一体的に進み、スタジアム、ホテル、商業施設が集積する「長崎スタジアムシティプロジェクト」が動き出した。長崎駅は「100年に一度のまちづくり」と呼ばれる大規模な変貌を遂げ、地域のにぎわいが目に見える形で増加している。

これらの事例を通じて、新幹線は単なる交通手段ではなく、地域の未来をつくる装置である、と考え方が示された。新幹線が開業すると、観光客が増え、企業立地が進み、駅前の再開発が加速する。さらに、地域の人々が外へ出やすくなり、外から人が来やすくなることで、交流人口が大きく増加する。こうした効果は、四国にとっても大きな可能性を秘めている。また、「新幹線が開業した地域では、当初は反対意見があったとしても、開業後にはその多くが消えていく」という点も指摘された。長崎でも当初は費用対効果や整備方式をめぐって様々な議論があったが、開業後は駅前のにぎわいが増え、地域の評価は大きく変わった。他地域の事例から「新幹線は“できてから評価される”インフラである」と説明し、四国でも同様の変化が起こり得ることを示唆した。全国の事例を踏まえると、四国新幹線の整備は単なる移動時間の短縮にとどまらず、地域の将来像を根本から変える可能性を持つことが示された。

# 西九州新幹線開業



出典：長崎県HP

長崎駅



新大村駅



出典：鉄道運輸機構HP

## 3. 四国が抱える構造的課題

全国で新幹線整備が進む一方、四国は深刻な構造的課題を抱えている。四国の交通インフラの脆弱性、人口減少の加速、そして地域経済の縮小という三つの問題が相互に影響し合い、地域の将来を危うくしている現状が示された。

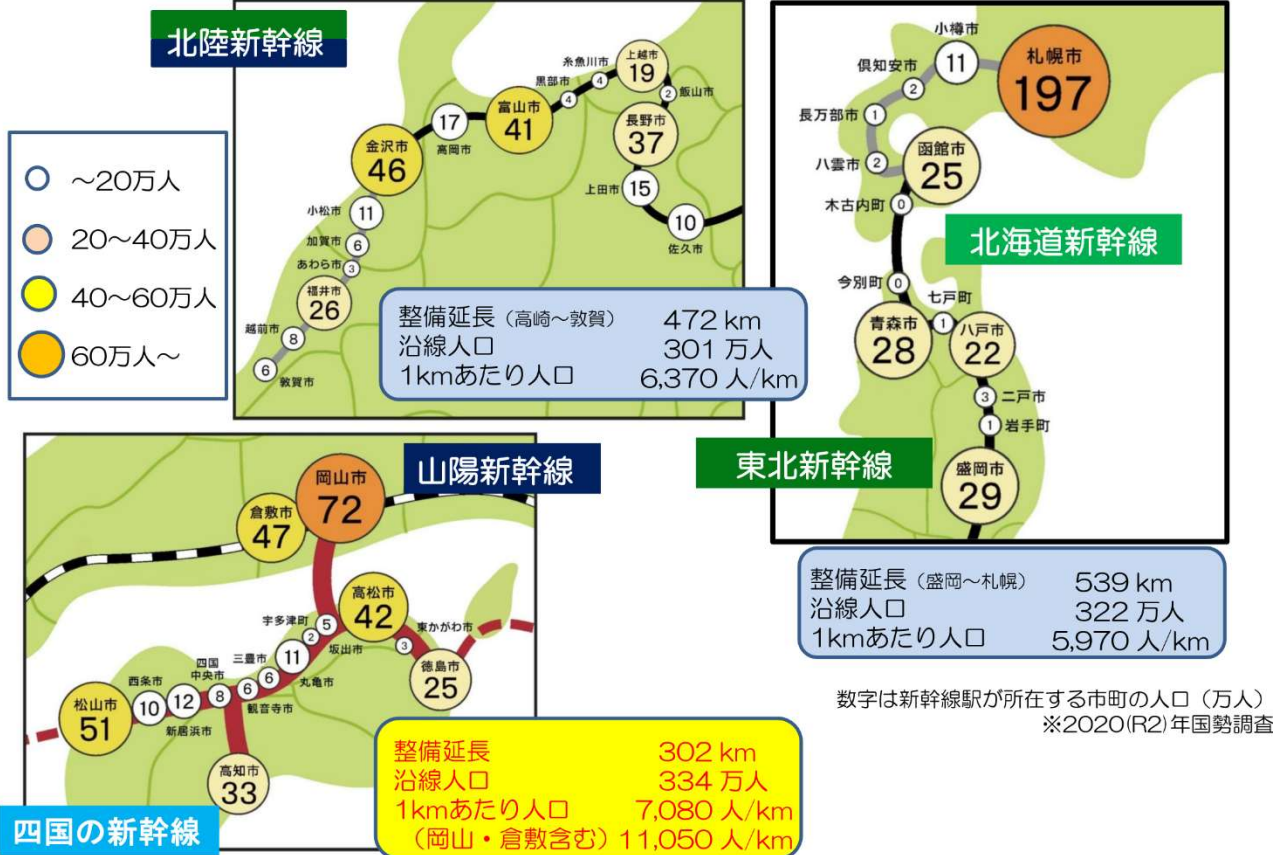
まず、交通インフラの問題である。四国の在来線は単線区間が多いため、特急列車が途中駅で停車することが日常的に発生している。松山～今治～西条～三島～川之江に至る予讃線は四国の中でも利用が多い区間だが、単線ゆえにダイヤの柔軟性が乏しく、特急が5分、10分と停車することで全体の運行効率が大きく損なわれている。講演者は「四国の鉄道は構造的に高速化が難しい」と述べ、現状の延長線上では地域の競争力が低下し続けると警鐘を鳴らした。

次に、人口減少の問題である。松山市の人口はすでに40万人台に突入し、高知県をはじめ四国全体で急速な人口減少が進んでいる。人口減少は地域経済の縮小、税収の減少、公共交通の維持困難など、さまざまな問題を引き起こす。特に南予地域では鉄道利用者の減少が顕著であり、将来的に在来線の維持が困難になる可能性がある。講演者は「人口減少は四国の最大のリスクであり、交通インフラの改善なしに地域の持続可能性は確保できない」と述べた。

これらの課題は互いに密接に関連している。交通インフラが脆弱であれば企業立地が進まず、人口減少が加速する。人口が減れば公共交通の維持が難しくなり、さらに地域の魅力が低下する。この悪循環を断ち切るためには、四国全体の交通ネットワークを抜本的に見直し、外部との高速アクセスを確保することが不可欠である。「四国新幹線は、交通・人口・経済の三重苦を打開するための唯一の現実的な

選択肢である」として、四国が直面する構造的課題を乗り越えるためには、新幹線整備が避けて通れないテーマであることを強調した。

### 新幹線沿線人口（北海道・北陸・四国地方）



#### 4. 四国新幹線の構想と松山駅の将来像

四国新幹線の議論を進めるうえで、具体的なルート構想や駅の将来像を市民に示すことは極めて重要である。まず、松山駅の構造についてである。現在の松山駅は高架化が進み、駅舎の東側には大きなガラス張りのスペースが設けられている。この部分は「将来の新幹線ホームを想定した構造」になっており、駅の設計段階から新幹線延伸を見据えた準備が進められている。講演者は「松山駅は終点として設計されていない」と述べ、将来的に大分方面へ抜ける可能性を残した構造であることを強調した。

ルート案については複数の可能性が検討されている。和気方面から山に入る案、三津浜付近から山に入る案などが挙げられ、いずれも松山駅を通過点として位置づける構想である。講演者は「どのルートが最適かは今後の調査次第だが、松山駅が四国新幹線の重要な結節点になることは間違いない」と述べ、松山が四国全体の交通の要となる未来像を示した。

また、新幹線の整備は松山だけでなく、四国全体の交通ネットワークを再編する役割を持つ。特に予讃線の単線区間が多い現状では、新幹線が高速輸送を担うことで在来線のダイヤ改善が可能となり、地域交通の利便性が大きく向上する。北陸新幹線開業後に在来線が地域交通として再編され、観光列車の導入や地域ニーズに合わせた運行が進んだ事例は、四国にとっても参考になる。また「新幹線ができれば在来線がなくなるのではないか」という市民の不安にも触れたが、実際には、新幹線開業後に在来線が第三セクター化されるケースはあるものの、地域交通としての役割はむしろ強化されることが多い。

四国でも、松山～今治～西条～三島～川之江といった利用の多い区間では、在来線の利便性向上が期待される。さらに、松山駅周辺の再開発についても言及があった。新幹線が開業すれば、駅前の商業施設やホテル、オフィスなどの整備が進み、都市の景観が大きく変わる可能性がある。北陸や長崎の事例を見ても、新幹線開業は駅前の再開発を強力に後押しする。松山駅前の景色は、新幹線が来れば必ず変わるとして、都市の将来像を描くうえで新幹線が重要な要素となることを示した。

### 松山駅周辺のまちづくり（連続立体交差事業・区画整理事業他）

29



- 松山駅付近連続立体交差事業(愛媛県)  
事業期間:2008(H20)年度～2025(R7)年度(予定)
- 松山駅周辺土地区画整理事業(松山市)  
事業期間:2008(H20)年度～2031(R13)年度(予定・清算期間含む)

### 新しい松山駅（9月29日開業）

30



駅西口デザインは「松山駅周辺デザインコンセプト」(市策定)基本方針をふまえて検討し、「松山駅まち会議」での意見もふまえ決定

天井は道後温泉本館の唐破風(からはふ)屋根の形状をイメージ



2階の屋根は「伊予かすり」をもとにデザイン



愛媛・松山に愛されている地元の人気テナントを中心とした物販店や飲食店を15店舗(現在)配置



【コンセプト】  
ぎゅっと、ずっと  
“愛媛を紡ぐ 松山 GATE”

## 5. 制度と財政の壁

四国新幹線の実現に向けては、地域の機運や交通上の課題だけでなく、国の制度や財政構造という大きな壁が存在する。整備新幹線の仕組み、国の予算配分、財務省の姿勢など、普段は市民が触れる機会の少ない制度的背景が丁寧に解説された。これらは四国新幹線の議論を進めるうえで避けて通れない論点である。整備新幹線の財源構造については、一般に「新幹線は地方に巨額の負担を強いる」という誤解が広がっているが、実際には国・地方・JRの三者負担という独自の仕組みが採用されている。表向きは国と地方が3分の1ずつ負担し、残りをJRが貸付料として返済する形になっている。しかし、実質的には地方負担は3分の1よりも低く、15～20%程度に収まるケースもあると説明された。これは、JRが支払う貸付料が国の財源として積み上がり、地方の負担を相対的に軽減しているためである。

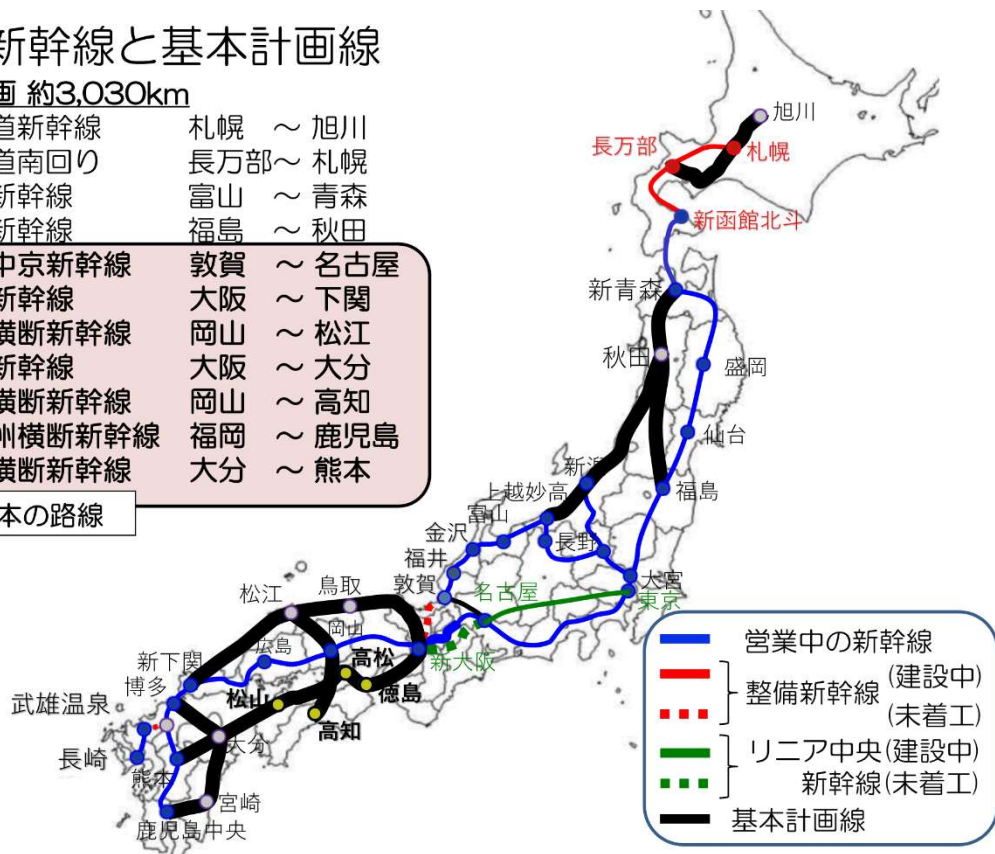
次に、国の予算枠の問題である。鉄道建設に充てられる国の年間予算は約1,000億円程度であり、道路予算（2～3兆円規模）と比べると極めて小さい。鉄道は道路の20分の1以下の予算で全国整備を進めていると、鉄道分野がいかに限られた枠の中で運用されているかを指摘した。この限られた予算枠の中で、四国が整備計画に格上げされるためには、政治的な後押しと地域の強い声が必要不可欠である。さらに、財務省の姿勢も大きな障壁となっている。近年、財務省は「新幹線建設をこれ以上増やすべきではない」という立場を強めており、東九州新幹線や山陰新幹線など他地域との競争が激化している。四国が後回しにされないためには、国に対して“次は四国だ”と明確に認識させる必要がある。単独ではなく他地域と連携して基本計画路線の格上げを求める戦略の重要性を強調した。また、公共交通のあり方そのものを問い直す必要性も指摘された。国鉄分割民営化以降、鉄道は民間経営が前提となっているが、人口減少が進む中で四国の在来線が民間だけで維持できるのかという根本的な問題がある。新幹線は高速幹線としての役割を担い、在来線は地域交通として再編するという構造転換が必要だと述べ、四国全体の交通体系を持続可能な形に再構築する必要性を示した。

### 整備新幹線と基本計画線

基本計画 約3,030km

- ・北海道新幹線 札幌 ～ 旭川
- ・北海道南回り 長万部～ 札幌
- ・羽越新幹線 富山 ～ 青森
- ・奥羽新幹線 福島 ～ 秋田
- ・北陸中京新幹線 敦賀 ～ 名古屋
- ・山陰新幹線 大阪 ～ 下関
- ・中国横断新幹線 岡山 ～ 松江
- ・四国新幹線 大阪 ～ 大分
- ・四国横断新幹線 岡山 ～ 高知
- ・東九州横断新幹線 福岡 ～ 鹿児島
- ・九州横断新幹線 大分 ～ 熊本

西日本の路線



## 6. 四国の未来を切り拓くために

本講演会を通じて明らかになったのは、四国新幹線の整備が単なる交通インフラの拡充ではなく、四国の未来そのものを左右する重大なテーマであるという点である。全国では新幹線整備が進み、各地で都市再開発や経済活性化が実現している一方、四国は高速鉄道網から取り残され、人口減少・経済縮小・交通脆弱性という三重苦に直面している。この状況を放置すれば、地域の衰退は加速し、将来世代に大きな負担を残すことになる。講演者は、四国新幹線の必要性を「未来への最低限の投資」と位置づけた。新幹線が開業した地域では、観光客の増加、企業立地の促進、駅前再開発の進展など、明確な経済効果が確認されている。四国においても、松山・高松・徳島・高知といった主要都市が高速鉄道で結ばれることで、地域全体の交流人口が増え、産業の活性化が期待される。また、災害時の代替ルートとしての役割も重要であり、四国の安全性向上にも寄与する。

一方で、実現に向けては多くの課題が存在する。国の予算枠は限られており、財務省の慎重姿勢も強い。四国新幹線は基本計画線に位置づけられているものの、整備計画への格上げが行われていない。四国単独ではなく、東九州や山陰など他地域と連携し、基本計画線全体の格上げを求めることが現実的だとして、広域的な視点での戦略が必要であることを強調した。

また、地域の機運醸成も欠かせない。市民の理解を深めるためには、丁寧な説明と情報発信が必要であり、経済界や行政が積極的に役割を果たす必要がある。四国新幹線俳句コンテストや啓発イベントおよび模型展示など、文化的・体験的な取り組みは市民の関心を高める効果があり、手を携えて大いに取り組んでまいりたい。議論が起きること自体が前進であるとの考えのもと、賛成・反対を含めた幅広い議論の場をつくることの重要性も指摘した。さらに、四国4県の連携が不可欠である。県ごとの事情や温度差がある中で、四国全体として一体感を持って国に働きかけることが求められる。四国がバラバラでは国は動かないと、広域的な視点での協力体制の構築を呼びかけた。



講演の締めくくりに、愛媛経済同友会の小泉副代表幹事から次のような言葉が述べられた。中村知事が台湾・韓国路線の拡大に取り組んでいるものの、松山空港は地形的制約が大きく、滑走路延伸が困難であるため、国際線の拡大には限界があり、空港単独では四国の将来を支えきれない。外から人を呼び込むためには、新幹線による高速アクセスが不可欠であると述べ、鉄道と空港の役割分担の必要性を強調し「**新幹線がなければ、私たちの子どもや孫の未来を守れない。四国の未来を考えると、新幹線は“必要”ではなく“不可欠”だ。**」と述べた。この言葉は、四国新幹線の議論が単なる交通政策ではなく、地域の未来をどう描くかという根源的な問いであることを象徴している。本講演会は、四国新幹線の必要性と課題を多角的に捉え、地域の未来を考えるうえで極めて有意義な機会となった。四国が人口減少時代を生き抜き、次の世代に希望をつなぐためには、外部との高速アクセスを確保し、地域の魅力を高める取り組みが不可欠である。四国新幹線の実現に向けて、経済界・行政・市民が一体となり、長期的な視点で継続的に取り組みを進めていくことが求められている。



## 講演会報告「高度成長期に建設した膨大な社会インフラに忍び寄る崩壊の危機

～南海トラフ巨大地震を乗り越えるための備え～

講師：矢田部龍一（愛媛大学 名誉教授／インフラメンテナンス国民会議 四国フォーラム代表）

令和8年3月19日

### 1. はじめに — 日本が直面する複合的危機

本講演では、愛媛大学の矢田部龍一先生より、日本が直面する社会インフラの老朽化、南海トラフ巨大地震の脅威、そして事前復興計画と防災教育の重要性について、長年の研究と実践に基づく極めて示唆に富むお話をいただいた。先生の語り口は終始情熱に満ち、危機感と使命感が強く伝わってくる内容であり、参加者に深い印象を残し一人ひとりに「自分ごととして考える必要性」を強く訴える内容であった。

講演の冒頭、先生はまず「日本は今、静かに進行する二つの危機に直面している」と述べられた。一つは社会インフラの急速な老朽化、もう一つは南海トラフ巨大地震という未曾有の災害リスクである。これらは互いに無関係ではなく、むしろ複雑に絡み合い、国の存続に関わる重大な課題となっている。高度経済成長期に集中的に整備された道路、橋梁、上下水道、港湾、トンネルなどの多くが、今まさに50年の節目を迎えている。2018年度には5.2兆円であった維持管理費が、事後保全、すなわち「壊れてから直す」方式を続ければ、30年後には12兆円に達するという試算が示され、現行の仕組みでは到底持続できないことが明らかになっている。さらに、自治体の定員削減により技術者が不足し、従来のような細切れ発注では対応が困難になっている現状が説明された。国交省はこれを受け、広域連携・多分野連携・大口契約・多年度契約など、インフラ管理の仕組みそのものを転換しつつある。しかし、老朽化のスピードはそれを上回る勢いで進んでおり、八潮市で発生した下水道陥没事故のように、全国で同様の事故が頻発する可能性が高い。

インフラの老朽化は、一つひとつの事象としては小さく見えるが、全国規模で同時多発的に起これば、国の基盤そのものが揺らぐ。特に高速道路や主要幹線道路の損傷は、物流や産業活動に甚大な影響を及ぼす。ある松山道のトンネルが補強工事のため片側通行となっている事例を挙げ、インフラの脆弱性が地域経済に直結することを強調された。こうした状況を踏まえ、「インフラの老朽化と巨大災害のリスクは、別々の問題ではなく、同時に進行する“複合災害”として捉えるべきである」との考えを述べ、講演の核心へと話を進められた。

### 2. 南海トラフ巨大地震という国家的リスク

インフラ老朽化の問題に続き、矢田部先生は「南海トラフ巨大地震」という、より深刻で避けられない国家的リスクについて語られた。南海トラフ地震は必ず起こる。しかし、いつ起こるかは誰にも分からないと切り出すと、会場の空気が一段と引き締まった。南海トラフ地震は、規模によっては **M8.0～M9.0 級** に達する可能性があり、もし M9.0 級の巨大地震が発生すれば、日本は壊滅的な被害を受け



る。東日本大震災の 10 倍以上の被害が想定され、直接被害額は **220 兆円**、経済被害は **1241 兆円** に及ぶという試算が示された。これは単なる自然災害ではなく、国家の存続に関わる規模である。

特に西日本は、

- 震源が陸地に近く揺れが強い
- 津波到達が極めて早い
- 地盤が脆弱である
- 名古屋・大阪・高知・徳島など産業集積地を直撃する

## 南海トラフ巨大地震についてのミニ知識

### 南海トラフで発生する海溝型地震

(南海トラフとは:フィリピン海プレートが大陸プレートへの沈み込みにより形成)

### 東日本大震災と比べて

- **陸地に近い**  
結果、揺れが強い  
津波到達が早い
- **西日本の地盤は脆弱**
- **大都市が多い**
- **産業の集積地**  
➡ **被害甚大**



といった複数のリスクが重なる。東日本大震災から 15 年が経過したが、被災地では人口が戻らず、産業も完全には復活していない。もし西日本が壊滅すれば、日本の再起は極めて困難になると、南海トラフ地震がもたらす影響の大きさを強調された。また、災害は“発生するかどうか”ではなく、“いつ発生するか”の問題であると述べて、南海トラフ地震が避けられない未来であることを改めて示された。特に、南海トラフ地震は東日本大震災とは異なり、震源域が広く、複数のプレートが連動して動く可能性があるため、被害の広域性と複雑性が増すと説明された。

さらに、災害は単独で起こるのではなく、社会の弱点を突いて複合的に襲ってくることから、インフラ老朽化と巨大地震のリスクが同時に進行している現状を指摘された。例えば、老朽化した下水道管が地震で破損すれば、都市機能は長期間麻痺し、復旧には膨大な時間と費用がかかる。道路や橋梁が損傷すれば、救援物資の輸送が滞り、被害がさらに拡大する。こうした複合的リスクを踏まえ、南海トラフ地震は“国難”であり、個人や自治体だけで対応できる問題ではない。国全体で備える必要があると述べられた。特に、企業や経済界がこの問題を“自分ごと”として捉えることが重要であり、災害対策は企業の社会的責任であると同時に、自社の存続に関わる経営課題でもあると強調された。先生の説明は、単なる危機の列挙ではなく、科学的根拠と実際の被災地の経験に基づいたものであり、参加者に強い説得力をもって伝わった。会場の空気は次第に重くなりつつも、「ではどう備えるべきか」という次のテーマへの期待が高まっていった。

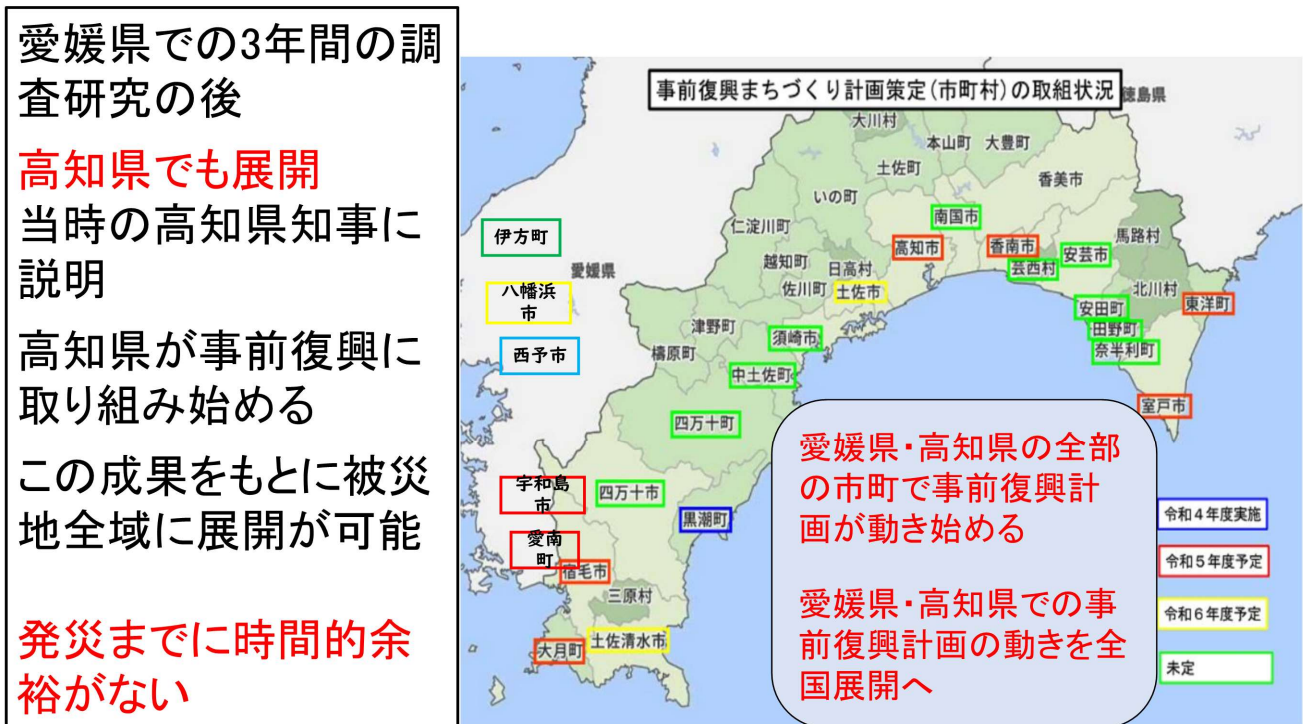
### 3. 事後復旧から「事前復興」への転換

南海トラフ巨大地震の脅威を示した後、災害への備え方そのものを変えなければならないと強調し、事前復興計画の必要性について詳しく説明された。従来の日本の災害対応は、発災後に元の状態へ戻す「事後復旧」が中心であった。しかし、東日本大震災の経験は、この考え方が限界に達していることを明確に示した。どれだけ備えても死者ゼロは不可能であると率直に述べられた。巨大災害では、避難行動が間に合わない地域が必ず存在し、また津波や地盤崩壊など、人間の力ではどうにもならない現象が起こる。さらに、復興には10年以上の時間が必要であり、人口が戻らず、地域の産業が衰退するという現実がある。東北の被災地では、復興が進んだ地域であっても、若い世代の流出が止まらず、地域社会の再生が困難になっている。

こうした現実を踏まえ、災害が起こってから議論しても遅い。発災前に復興の姿を決めておく必要があると「事前復興計画」について説明を始めた。事前復興計画とは、発災前に住民・行政・企業が協議し、

- ・どこに住むのか
- ・どの地域を復興の中心にするのか
- ・産業をどう再建するのか
- ・避難所や仮設住宅をどこに設置するのか
- ・復旧の優先順位をどう決めるのか

といった復興の基本方針をあらかじめ合意しておく取り組みである。災害時に最も困るのは“合意形成”であることから、被災直後は住民の意見が割れ、行政も判断を下しにくくなる。復興計画を作るにも、住民説明会を開くにも、膨大な時間がかかる。だからこそ、平時に議論し、合意形成を済ませておくことが極めて重要である。



愛媛県では、先生の提案により平成30年度から事前復興計画の研究が始まり、南予地域5市、愛媛大学、東京大学が連携する全国初のプロジェクトが立ち上がった。愛媛県が全国のモデルになると述べ、地域の特性に応じた復興計画づくりの重要性を強調された。しかし、愛媛県単独では全国への発信力が弱いという課題もあった。そこで先生は高知県に働きかけ、太平洋沿岸の全市町村が事前復興計画を策定する流れを作り出した。高知県は津波リスクが全国的に知られているため、ここが動くことで全国の注目を集めることができる。行政を動かすには、その気になる人を見つけることが重要との考えから、知事との直接対話を通じて取り組みを広げていった。また、能登半島地震を受け、高知県では山間部にも事前復興計画の対象を広げており、全国でも最も先進的な取り組みとなっている例も紹介された。そして、事前復興は国難に備えるための唯一の道であるとして、今後は国全体で取り組むべき課題であると強調された。

#### 4. 防災教育 — 「心」を育てることが国を守る

事前復興計画の重要性を示した次には「防災教育こそが日本を強くする根幹である」と述べて、講演の中でも特に熱を込めて語られたテーマへと話を移された。先生は、防災教育は単なる知識の伝達ではなく、「心の教育」であると位置づけている。災害時に自分と家族を守るだけでなく、地域の人々を助ける精神、そして困難な状況でも冷静に判断し行動できる力を育てることが、防災教育の本質であると強調された。

日本人は本来、危機の中で他者を助ける文化を持っている。しかし現代社会ではその精神が弱まりつつあるとの危機感を示し、地域社会のつながりが希薄になった現代だからこそ、防災教育が果たす役割は大きいと語られた。特に大規模災害では行政の力だけでは限界があり、地域住民が互いに助け合う「共助」が不可欠である。防災教育は、この共助の精神を育てるための最も効果的な手段である。松山市での前世代型防災教育の取り組みは、こうした理念を具体化したものである。平成30年7月の豪雨災害で松山市でも犠牲者が出たことを受け、同年11月の市長選挙で「全世代型防災教育」が公約に掲



げられた。小学生から高齢者まで、年齢に関係なく防災教育を行うという取り組みである。翌年には愛媛大学に松山防災技術者育成センターが設置され、防災士の大量育成、地域防災力の強化、学校防災教育の充実、福祉施設の防災点検など、多岐にわたる活動が展開された。

1万人の防災士のうち500人、1000人が本物になれば地域は劇的に変わるとの考えから、大きな網をかけて人材を育てることの重要性を強調された。特に学校防災教育については、子どもの頃からの訓練が最も効果的である。運動会で行進訓練をすると「軍国教育だ」と批判されることがあるが、「防災教育だ」と説明すれば受け入れられると語り、教育の枠組みを工夫することで地域の理解を得られると指摘された。また、企業防災や福祉施設の防災強化にも触れられた。特に福祉施設は災害時の逃げ遅れの最大の要因であり、ここを強化しなければならない。企業に対しても良い人材が欲しければ、良い人材を育てるしかないとして、企業が地域防災に積極的に関わることの重要性を強調された。企業が防災教育に参加することで、従業員の安全確保だけでなく、地域社会との信頼関係を築くことができる。

さらに先生は、ネパールでの防災教育支援の経験を紹介された。1993年にネパールで発生した大規模水害では1500人もの犠牲者が出たが、日本であれば同規模の災害でも10人、20人、多くても50人程度に抑えられると感じたという。この国に防災教育を入れれば、死者を半分にできると考えて、ネパールから博士課程の学生を受け入れ、研究環境を整えた。帰国後、彼らは学長や大臣となり、新しい防災法案の策定に携わった。20年という長い時間をかけて、ネパールの防災の根幹を作ることができたというエピソードは、教育と人材育成の力を象徴するものであった。

防災教育は時間がかかる。しかし、時間をかけて育てた人材は必ず地域を支える、との信念から、長期的視点での取り組みの重要性を強調された。防災教育は単なる知識の習得ではなく、地域社会の文化をつくる営みであり、未来の世代に引き継ぐべき価値であるとの言葉が強く印象に残った。

## 5. インフラメンテナンスと日本版 Google マップ構想

防災教育の重要性を語った後、話題は再びインフラ維持管理問題に戻り、今後の日本に不可欠となる「空間情報インフラ」の整備について言及された。特に印象的であったのは、「日本版 Google マップ」の必要性を強く訴えられた点である。現在、私たちが日常的に利用している Google マップは、アメリカ企業が管理する地図サービスであり、地上の情報だけでなく、地下の構造物や地形に関する膨大なデータを保持している。しかし、国防や災害対応の観点から考えると、海外企業に依存したままでは重大なリスクを抱えることになる。日本は自国の空間情報を自らの手で管理しなければならない、として、地上と地下を統合した三次元の空間情報システムの構築が急務であると強調された。特に地下の埋設管の情報は、災害時の復旧において極めて重要である。水道管、下水道管、電力ケーブル、通信ケーブルなど、都市機能を支えるインフラの多くは地下に埋設されている。地震が発生すれば、これらの設備が破損し、都市機能は長期間にわたり麻痺する可能性がある。南海トラフ地震が発生した場合、最も深刻な問題は下水道の復旧であることに着目し、地下情報がなければ復旧のタイムテーブルを作ることすらできないと指摘された。

また、路面下の空洞化も大きな問題である。液状化が発生すれば、道路の下に空洞が生じ、車両が落ち込む危険性がある。道路を開通すると宣言するためには、地表だけでなく地下の安全性を確認する必要がある、そのためにも三次元の空間情報が不可欠である。道路の下には無数のインフラが走っている。これを把握せずに災害対応はできないことから、空間情報の整備が防災とインフラメンテナンスの

両面で重要であることを強調された。

さらに、自衛隊の災害派遣においても地下情報は欠かせない。自衛隊は災害現場で迅速に行動するために、地雷や危険物の有無を確認する必要があるが、地下の情報がなければ安全なルートを確認することができない。自衛隊が本格的に動くためにも、日本版 Google マップが必要であると考え、空間情報の整備が国防に直結することを示された。

このような三次元空間情報の整備は、膨大なデータベースの構築を必要とする。橋梁点検の写真、道路の劣化情報、下水道の調査データなど、これまで個別に管理されてきた情報を統合し、一元的に管理する仕組みが求められる。愛媛県で言えば、須崎地区などをモデルにして空間情報の整備を進めたい、と地域単位での実証が全国展開の第一歩になると語られた。

しかし、この取り組みには多額の予算が必要であり、国の支援が不可欠である。国が動けば一気に進む。だからこそ、今は声を上げるべき時である。行政・企業・大学が連携して国に働きかける重要性を強調された。空間情報インフラの整備は、単なる技術開発ではなく、日本の防災力と国防力を根本から強化する取り組みである。インフラメンテナンスと防災が密接に結びついていることを改めて示し、参加者に深い理解を促す内容であった。



## 6. 経済界への期待と講演の総括

講演の終盤、矢田部先生は、企業や経済界が果たすべき役割について強いメッセージを送られた。先生は「企業は利益を生み、税金を納め、国を支える存在である」と述べ、企業活動が社会基盤の維持に直結していることを改めて強調された。インフラ老朽化や巨大災害のリスクは、企業の事業継続に直接影響する問題であり、企業が防災やインフラメンテナンスに関心を持つことは、社会貢献であると同時に

に、自社の存続に関わる経営課題でもあると語られた。特に南海トラフ巨大地震のような広域災害では、行政だけで対応することは不可能であり、企業が地域防災の一翼を担うことが不可欠である。企業が防災に取り組むことは、従業員の命を守るだけでなく、地域社会の信頼を得ることにもつながると、企業防災の重要性を強調された。また、企業が持つ技術力やネットワークは、災害時の復旧・復興において大きな力となる。平時から行政や地域と連携し、情報共有や訓練を行うことで、災害時の対応力は



飛躍的に高まる。

そしてさらに「残された時間は多くない」と警鐘を鳴らし、今こそ行動を起こすべき時であると強く訴えられた。南海トラフ巨大地震は必ず発生する。インフラ老朽化は待ったなしで進む。事前復興計画、防災教育、人材育成、空間情報整備など、取り組むべき課題は多いが、これらはすべて「日本の未来を守るための投資」である。行政、企業、大学、地域住民が一体となって取り組むことで、初めて強靱な地域社会が実現する。

講演の最後に先生は、日本は必ず立ち上がる国である。しかし、そのためには“備える文化”を取り戻さなければならないと述べられた。防災教育を通じて育まれる助け合いの精神、事前復興計画による未来への備え、そして空間情報インフラの整備による科学的な防災力の向上。これらが組み合わさることによって、日本は巨大災害に対しても折れない強さを持つことができると力を込められた。

本講演は、単なる防災論やインフラ論にとどまらず、「日本の未来をどう守るか」という国家的課題に対する明確な提言であった。矢田部先生の言葉は、科学的根拠と現場経験に裏付けられたものであり、参加者に強い説得力をもって伝わった。講演を通じて、参加者は防災やインフラメンテナンスを「自分ごと」として捉える重要性を再認識し、明日からの業務に活かすべき多くの示唆を得ることができた。

講演を受けて、締めくくりとして渡邊政富インフラ整備委員長より、インフラ老朽化問題を取り上げる意義や、企業人としての責任について改めて言及があった。委員長は「企業人は税金を納め、国を支える存在である」という先生の言葉を引用し、今日の学びを明日からの業務に活かしてほしいと参加者に呼びかけ、インフラメンテナンスや防災への関心を高め、地域社会の安全と発展に寄与することが、企業の社会的責任であると強く述べた。こうして、本講演会は多くの参加者にとって、インフラ老朽化や巨大災害のリスクを改めて認識し、地域社会の未来を考える貴重な機会となった。矢田部先生の情熱と使命感に満ちた講演は、参加者一人ひとりに深い気づきを与え、今後の取り組みに向けた強い動機づけとなった。



# 視察研修記録

## 長崎視察研修報告書

令和6年4月12日～13日

### 1. 視察の目的

本視察研修は、四国新幹線の早期導入に向けた活動の一環として、**西九州新幹線の開業効果と地域再開発の実態を学ぶ**ことを目的に実施した。長崎県は令和4年9月に西九州新幹線（武雄温泉～長崎）が開業し、駅周辺の都市再開発や観光振興が急速に進展している。愛媛県における新幹線誘致活動をより実効的なものとするため、先進地の取組みを直接確認し、経済団体間の意見交換を通じて今後の方向性を探ることを主眼とした。

### 2. 参加者

愛媛側からは、村上高志福代表幹事を筆頭に、インフラ整備委員会 渡邊委員長・副委員長・委員・事務局を含む**愛媛側16名**が参加。長崎側は、長崎経済同友会 安達健太郎副代表幹事、まちづくりと交通委員会 塚本委員長をはじめ、九州旅客鉄道(株)長崎支社長、長崎経済研究所、JTB長崎支店など**12名**が出席した。



### 3. 行程概要

4月12日（金）午前8時、松山空港に集合。JAL便で福岡へ移動後、特急「リレーかもめ」および西九州新幹線「かもめ」に乗車し、12時半に長崎駅へ到着。まずは駅周辺の再開発エリアを視察し、**新幹線開業に伴う都市空間の変化**を確認した。駅舎は全面ガラス張りの近代的構造で、周辺にはホテル・商業施設・公共空間が



整備され、開業効果が視覚的にも明確に示されていた。

16時から十八親和銀行本店別館9階にて長崎経済同友会との**意見交換会**を開催。長崎経済研究所より「西九州新幹線開業後の経済効果」について報告があり、観光客数の増加、企業立地の進展、駅前再開発による雇用創出など具体的な成果が紹介された。続いて長崎経済同友会事務局から「誘致活動の経緯と地域連携の仕組み」が説明され、行政・企業・大学が一体となった推進体制の重要性が強調された。意見交換では、愛媛側から「四国新幹線誘致における課題」「広域連携の必要性」「若年層への啓発活動」などを共有し、双方の取組みを比較しながら活発な議論が行われた。閉会后、名刺交換を通じて今後の交流継続を確認した。

その後、懇親会を開催。安達副代表幹事による乾杯の挨拶に続き、塚本委員長から「地域の声が国を動かす」との言葉があり、四国と九州の連携強化を誓い合う場となった。

翌13日（土）は長崎市内の主要施設を視察。亀山社中記念館、長崎歴史文化博物館、日本二十六聖人記念館などを巡り、**歴史・文化・観光資源が新幹線開業後にどのように再編されているか**を確認した。午後には再び西九州新幹線に乗車し、武雄温泉～博多～福岡空港経由で帰松した。



#### 4. 視察の成果と考察

今回の視察を通じ、以下の成果が得られた。

1. **新幹線開業が地域経済に与える即効性** 長崎駅周辺では、開業からわずか1年半でホテル・商業施設・住宅開発が進み、都市の景観が一変していた。交通利便性の向上が企業投資を呼び込み、地域経済の活性化に直結していることを確認した。
2. **行政・経済団体・企業の連携体制の重要性** 長崎では、経済同友会が行政・JR・民間企業を結ぶハブとして機能しており、愛媛における推進体制構築の参考となった。
3. **広報・啓発活動の多層化** 市民への理解促進には、文化・教育・観光を融合したアプローチが効果的であることを再認識。愛媛で展開している俳句コンテストなどの活動が全国的にも先進的であることが確認された。
4. **四国新幹線誘致への示唆** 長崎の成功事例は、新幹線が「地域の未来を守る社会基盤」であることを裏付けるものであり、愛媛県内外の連携強化と国への働きかけを加速させる必要性を示した。

#### 5. 最後に

本視察研修は、四国新幹線誘致活動を次の段階へ進めるための貴重な機会となった。西九州新幹線の開業効果を実地で確認し、長崎経済同友会との交流を通じて、地域が一体となって未来を切り拓く姿勢を学んだ。今後は、今回得た知見をもとに、愛媛県内の行政・経済団体・市民が連携し、「**新幹線を四国に！**」という共通目標のもとで活動をさらに深化させていく必要性を確認した。



# 西九州新幹線開業の 効果と課題



2024年 4月 12日

株式会社 長崎経済研究所

## イントロダクション

1. 投資効果
2. 行政の取組み
3. 沿線および周辺地域における来訪者の量的変化
4. 企業アンケートから読む事業者意識

## 投資効果\_ (1) 公共投資動向

- 沿線5市の投資合計額 約418億円
- 長崎県諫早市：住商業複合施設「iisa(イ-サ)」開業



## 投資効果\_iisa (諫早東地区再開発)



## 投資効果\_ (1) 公共投資動向

### 西九州新幹線開業に関連する公共投資

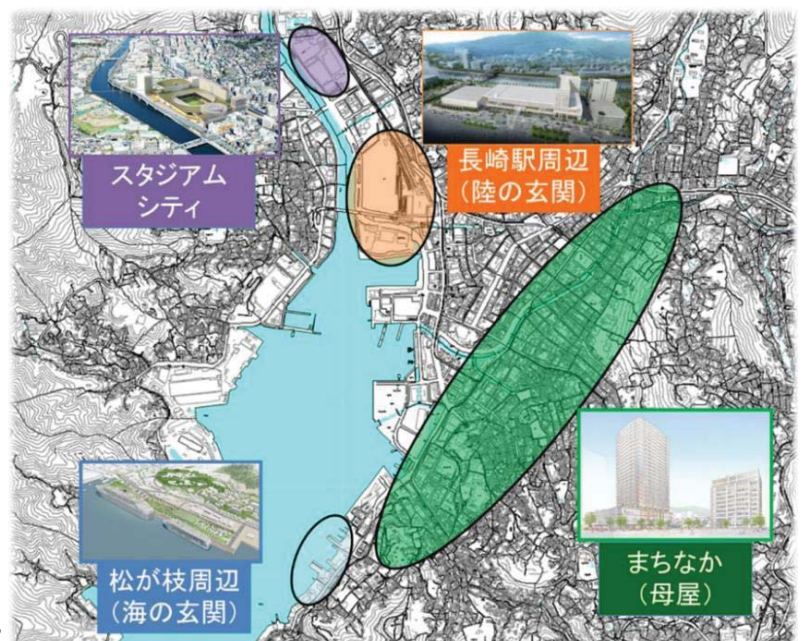
都市名	事業名	概要	期間
武雄市	武雄温泉駅周辺整備 (都市再生整備)	武雄温泉駅に隣接し、観光案内所を設置するとともに、駅前広場、駐輪場等を整備	令和3年4月～
嬉野市	嬉野温泉駅周辺土地区画整理事業	嬉野温泉駅周辺の土地区画整理を実施	平成25年12月～令和6年3月予定
	観光文化交流センター	観光案内等情報発信施設を建設	令和3年11月～令和4年9月
	西口交通広場	交通広場の整備	令和4年1月～令和4年9月
	東口交通広場	交通広場の整備	令和3年3月～令和4年9月
長崎市	長崎駅周辺土地区画整理事業	長崎駅前の土地の区画整備を実施	平成21年10月～
	総合観光案内所改修工事	新駅舎内に総合観光案内所を整備	令和4年4月～
諫早市	諫早駅東地区第二種市街地再開発事業	再開発ビル (店舗、ホテル、マンション等)	平成26年8月～令和4年9月
	諫早駅東地区第二種市街地再開発事業	諫早駅東口交通広場	令和2年4月～令和4年5月
	諫早駅西口交通広場整備事業		令和3年4月～令和4年9月
	その他の駅周辺道路整備事業		令和2年4月～令和4年9月
	駐輪場整備事業		令和3年4月～令和4年9月
	自由通路・多目的床整備事業		平成29年4月～令和3年3月
大村市	新大村駅周辺土地区画整理事業	新大村駅周辺の土地区画整理事業を実施	平成28年10月～
	都市構造再編集中支援事業 (新大村駅周辺地区)	駅前広場及び駅前広場連絡通路 (自由通路) 整備を実施	令和2年4月～令和4年3月
	都市構造再編集中支援事業 (新大村駅周辺地区 (第2期))	駅前広場、新大村駅公園及び駅周辺道路整備を実施	令和3年4月～

資料：九州経済調査協会「九州経済調査月報2023年10月号」

## 投資効果\_ (2) 民間投資動向

- アミュプラザ長崎新館、長崎マリオットホテル ほか
- 新大村駅 複合施設「SAKURA MIRAI OMURA」
- 製造業の進出：(株)平島 武雄市に新工場

“100年に  
一度の変革”



資料：長崎市HP

# 投資効果\_「SAKURA MIRAI OMURA」



## 投資効果\_ (2) 民間投資動向

### 西九州新幹線開業に関連する民間投資

都市名	内容	業種・機能
武雄市	朝日I&Rホールディングス(武雄市)、武雄市の温泉保養村内にキャンプ場、ヨガスタジオ、サウナ等機能を保有する「OND PARK(オンドパーク)」を2023年4月開業。	サービス業
	金属系外装メーカーの平島(熊本市西区)、武雄市に工場を新設へ。事業所などの建築用屋根材を製造。2023年10月操業開始。	製造業
	先端情報技術企画(大阪市西区)、武雄市と進出協定を締結し、支店の展開を決定。農業機械の自動操縦などスマート農業事業を展開しており、2028年度までに15人の地元採用と2億円の売り上げを目指す。	情報通信業
	豆腐製造販売の佐嘉平川屋(武雄市)、西九州新幹線の開業に合わせて、「武雄温泉本店」をオープン。	商業施設
星の華(武雄市)、武雄市に新しいホテル「星の華」を開業へ。全室が二人部屋で、各室に露天風呂を備える。2023年10月開業。	宿泊施設	
嬉野市	JR九州(福岡市博多区)、嬉野市に宿泊施設「嬉野八十八」を開業へ。温泉とお茶をコンセプトに据えた高価格路線の施設で、客室数は36。2023年10月開業。	宿泊施設
	道の駅うれしのまるく内にトヨタレンタカー嬉野温泉駅前店が開業。2023年8月開業。	サービス業
	システム開発を手掛けるアプロシー(東京都千代田区)、嬉野市に支店を開設。西九州新幹線の暫定開業も視野に入れ、業務拡大や人材確保に向け進出。同社の支店は伊万里市に続く2か所目。	情報通信業
長崎市	積水ハウス(大阪市北区)・マリオット・インターナショナル(米国)、嬉野市に「フェアフィールド・バイ・マリオット・佐賀嬉野温泉」を開業。両社が取り組む地方創生事業の一環で、西九州新幹線「嬉野温泉駅」に隣接する道の駅のそばに立地。延べ床面積は3,200平方m。2023年7月開業。	宿泊施設
	JR九州(福岡市博多区)、長崎駅新駅ビル2023年11月に開業。新駅ビルは13階建てで、延べ床面積11.4万平方メートル。	商業施設、オフィス、宿泊施設
	九州電力(福岡市中央区)、長崎市にオフィスビルを建設。地上7階建て。2022年8月竣工。	オフィス
	JR九州(福岡市博多区)、長崎市の長崎駅高架下に商業施設「長崎街道かもめ市場」を開業。土産物店や飲食店など54店舗が入店。2022年3月開業。	商業施設
諫早市	不動産開発大手の森トラスト(東京都港区)、長崎市の築125年の洋館を改装して、ホテルインディゴを誘致して「ホテルインディゴ長崎グラバーストリート」を開業。外国人富裕層をターゲットとするホテルに改装、同社の九州内におけるホテル事業展開は初。2024年冬頃開業。	宿泊施設
	神戸製鋼所グループの神鋼環境ソリューション(神戸市中央区)、長崎市にデジタルトランスフォーメーションの推進拠点「デジタルイノベーションLab長崎」を開業。デジタル技術導入による省人化や技術高度化で自社のDXを加速。5年間で11人の雇用を見込む。2024年7月開業。	情報通信業
大村市	未来エネルギー(諫早市)、諫早駅前の再開発ビル内にホテル「SHIN-HOTEL」を開業。	宿泊施設
大村市	大和ハウス工業(大阪市北区)・日本エスコン(東京都港区)・イズミ(広島市東区)、大村市に複合施設「SAKURA MIRAI SHIN OMURA」の開業を決定。西九州新幹線新大村駅の東側の区画に分譲複合マンションや商業施設など7棟を建設。投資額は約110億円、2025年春開業。	商業施設、マンション

# 1. 投資効果

# 2. 行政の取組み

# 3. 沿線および周辺地域における来訪者の量的変化

# 4. 企業アンケートから読む事業者意識

## 行政の取組み\_ (1) 移住・定住事業

- **武雄市・嬉野市：長崎駅への移動時間  
1時間半近く ➡ 最短23分へ**
- **武雄市：住宅メーカーと共同で住宅説明会**

## 西九州新幹線開業に関連する主な移住定・住支援事業

都市名	事業名	概要	期間・時期
武雄市	通学・通勤定期券購入補助金	西九州新幹線を使って通勤・通学する市民に対し、定期代等の半額（月3万円上限）を補助	令和4年11月～
	住宅相談会（武雄市内）	開業効果による住環境の変化（利便性向上）をPRする住宅相談会を、企業と連携し開催	令和4年10月
嬉野市	嬉野市通勤通学定期券購入補助金	新幹線を使って通勤・通学する人に対し、月2万円まで補助 ※通勤補助は定期代等料金から通勤手当を引いた額の1/2	令和4年9月～

資料：九州経済調査協会「九州経済調査月報2023年10月号」

## 行政の取組み\_ (2) 観光・賑わい事業

- **特徴：沿線自治体が協力して継続的にイベントを実施**
- **嬉野市：新幹線利用に対する乗車券代金1/2補助**
- **諫早市：雲仙小浜温泉までの定額タクシー事業**

2023. 7/16 (Sun) 10:00~16:00

西九州新幹線沿線5市の魅力的な出店ブースが嬉野温泉駅前に大集合!

(まるくアイス前広場)

<b>武雄市</b> 伊東養鶏場 粟山商店	<b>嬉野市</b> うれしの紅茶振興協議会 佐賀県立嬉野高等学校	<b>大村市</b> おおむら夢ファームシュシュ いなほ池のファーマーズ	<b>諫早市</b> お菓子のかわた (一社) 諫早観光物産コンベンション協会	<b>長崎市</b> 餅専門店くらさき ふくタンロンクボナド ふく間屋なかざき
-----------------------------	---	--	---	--

ステージイベント (各20分程度を予定)

- 10時~ 嬉野高校 和太鼓部による演奏
- 11時~ 嬉野高校ソングレーディング部によるダンスパフォーマンス
- 15時~ 嬉野市民吹奏楽団による演奏

アクセス

JR利用  
西九州新幹線 嬉野温泉駅下車徒歩1分

車利用  
長崎自動車道 嬉野ICから車で約7分

QRコード

資料：うれしのまるくHP



資料：長崎新聞web 2022年10月10日

## 行政の取組み\_ (2) 観光・賑わい事業

### 西九州新幹線開業に関連する観光・賑わいに関する主な事業

都市名	事業名	概要	期間
長崎県	「新幹線開業に向けたアクションプラン」の策定	九州新幹線西九州ルートの開業に向けて、交通事業者、経済界、関係団体、行政等が官民一体となって取り組むアクションプランを策定	平成31年3月
	西九州新幹線と長崎県沿線駅からの二次交通利用長崎県旅行商品造成支援	西九州新幹線と二次交通をセットにした旅行商品の造成支援	令和5年7月~ 令和6年2月
	JR九州・長崎県共同事業	九州圏をターゲットとした西九州新幹線・JR佐世保線特急と県内二次交通(着地商品)を組み合わせたJR特別乗車券の販売と、誘客・販売プロモーションの実施	令和5年7月~ 令和6年3月
	民間団体等による取組促進のための支援(長崎県新幹線開業対策事業費補助金)	地域の団体が行う受入体制構築に向けた取り組みについて支援	令和2年4月~ 令和4年3月
沿線5市共同	西九州新幹線沿線5市「5GOマルシェ」イベント	沿線5市による相互乗り入れのマルシェを定期的に開催	令和5年7月~
	西九州新幹線沿線5市アニメコラボレーション事業	西九州新幹線の周知を図った、沿線5市を周遊するスタンプラリーなどのアニメコラボレーション事業を実施	令和4年4月~ 令和5年3月
武雄市	今だけお得キャンペーン	県外から新幹線を利用し市内に宿泊する観光客に対し、5,000円クーポンを発行	令和5年2月中
	新幹線開業1周年イベント	1周年に合わせて駅前広場にてイベント実施。映画まつりなど市内で関連イベント開催	令和5年9月
嬉野市	嬉野市新幹線利用補助	西九州新幹線区間において嬉野温泉駅を始点・終点として乗車した嬉野市民に対し、乗車券の額の1/2を補助	令和5年8月~
	嬉野温泉駅開業1周年特別企画誘客促進事業	嬉野温泉駅で乗車または降車し、かつ嬉野温泉旅館組合に加盟している対象宿泊施設に宿泊した人に対し補助	令和5年9月~
長崎市	国内観光客誘客プロモーション	西九州新幹線開業に合わせて、山陽新幹線沿線や首都圏をターゲットに長崎市への誘客促進を図るためのデジタル(WEB広告、WEBサイト等)とリアルメディア(イベント、屋外広告等)を効果的に活用したクロスメディアプロモーションを実施	令和4年4月~
	長崎新幹線LOVERS投稿キャンペーン	新幹線開業に合わせてInstagramで写真・動画投稿キャンペーンを実施	令和4年9月~ 10月
諫早市	観光タクシー	諫早タクシー協会が手軽に市内観光ができる「ちょこっとタクシー」を実施	令和3年11月~
	定額タクシー	諫早・小浜・雲仙タクシー協会が諫早と雲仙、小浜を結ぶ定額タクシーを実施	令和4年9月~
大村市	新大村駅「駅舎ライトアップ」事業	新幹線開業に向け、光と映像による駅舎のカウンタダウンライトアップを実施	令和4年9月
	ONSEN・ガストロミー事業	新大村駅をスタート・ゴール点とし、新幹線車両基地見学がコースに入ったウォーキングイベントを実施	令和4年11月

資料：九州経済調査協会「九州経済調査月報2023年10月号」

# 1. 投資効果

# 2. 行政の取組み

# 3. 沿線および周辺地域における来訪者の量的変化

# 4. 企業アンケートから読む事業者意識

## 沿線および周辺地域における来訪者の量的変化

- 開業後の“おでかけ指数”は九州全体で前年比+39.6%と上昇
- **武雄市+89.7% (91.1)、嬉野市+73.2% (84.2)、長崎市+66.2% (73.4)**
- 中間駅となる大村市や諫早市は比較的伸び率が低い

### おでかけ指数の開業前後比較（※開業1ヶ月間）

	開業前 (2021/9/24-10/23)	開業後 (2022/9/23-10/22)	前年比 (%)
九州	52.1	72.8	+39.6
佐賀県	51.4	70.4	+36.9
武雄市	48.0	91.1	+89.7
嬉野市	48.6	84.2	+73.2
長崎県	52.1	73.4	+41.0
長崎市	44.1	73.4	+66.2
諫早市	51.6	66.3	+28.5
大村市	51.5	63.7	+23.6

【おでかけ指数とは】

✓ 九州経済調査協会が作成・提供

✓ 市区町村別の人流をコロナ禍前の2019年を基準に指数化したもの

資料：九州経済調査協会「おでかけ指数・宿泊稼働指数でみる西九州新幹線開業の効果」

## 沿線および周辺地域における来訪者の量的変化

- 開業後の“宿泊稼働指数”は九州全体で前年比+30.4% 上昇
- **西九州新幹線沿線市ではいずれも九州全体を上回る高水準**
- **特に武雄市は 93.4 と高水準**

### 宿泊稼働指数の開業前後比較（※開業1ヶ月間）

	開業前 (2021/9/24-10/23)	開業後 (2022/9/23-10/22)	前年差 (pt)
九州	37.8	68.2	+30.4
佐賀県	51.9	75.1	+23.3
武雄市	60.5	93.4	+32.9
嬉野市	52.9	76.9	+24.0
長崎県	43.2	74.9	+31.7
長崎市	31.2	73.4	+42.2
諫早市	49.7	82.5	+32.8
大村市	54.0	87.3	+33.4

【宿泊稼働指数とは】

✓ 九州経済調査協会が作成・提供

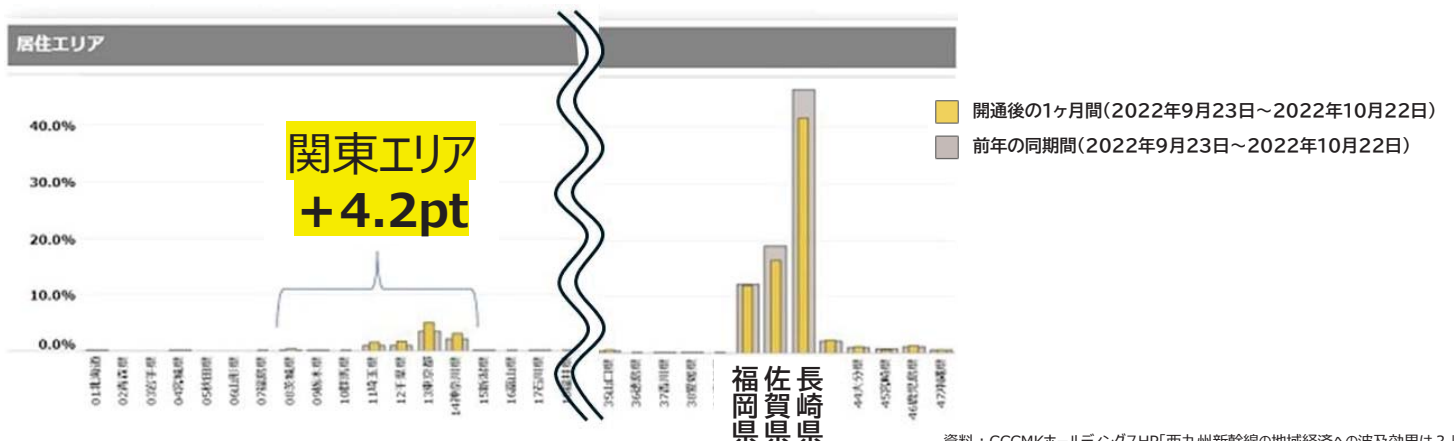
✓ 宿泊予約サイトのデータを基に、日次の空室の水準を指数化したもの

資料：九州経済調査協会「おでかけ指数・宿泊稼働指数でみる西九州新幹線開業の効果」

## 沿線および周辺地域における来訪者の量的変化

- 開通前後いずれにおいても、**長崎県、佐賀県、福岡県**からの来訪者が多い
- **東京をはじめとした関東エリアからの来訪者の割合は +4.2pt増加**
- ➔ **九州外からの利用者の割合がやや増加**

### 開通駅エリア来訪者 居住地別構成比（※開業1ヶ月間）



資料：CCCMKホールディングスHP「西九州新幹線の地域経済への波及効果は？」

# 1. 投資効果

# 2. 行政の取組み

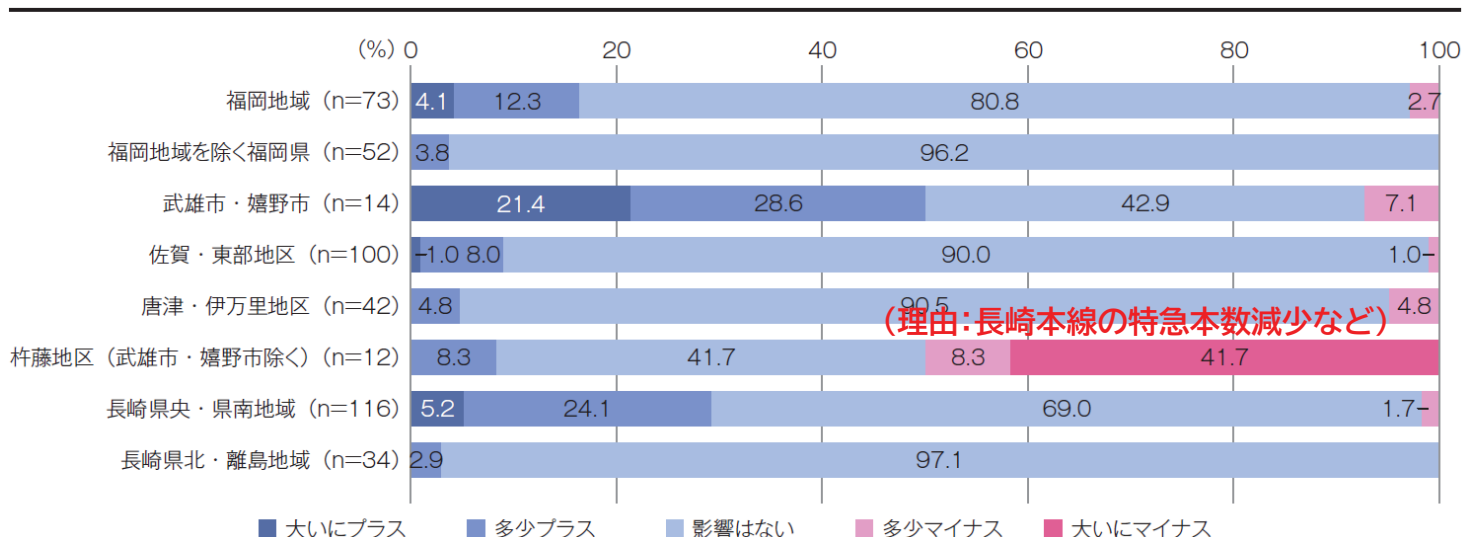
# 3. 沿線および周辺地域における来訪者の量的変化

# 4. 企業アンケートから読む事業者意識

## 企業アンケートから読む事業者意識

- 約8割が「自社への影響はない」
- 杵藤地区（武雄・嬉野除く）はマイナス影響不安視

### 西九州新幹線開業の自社への影響：地域別



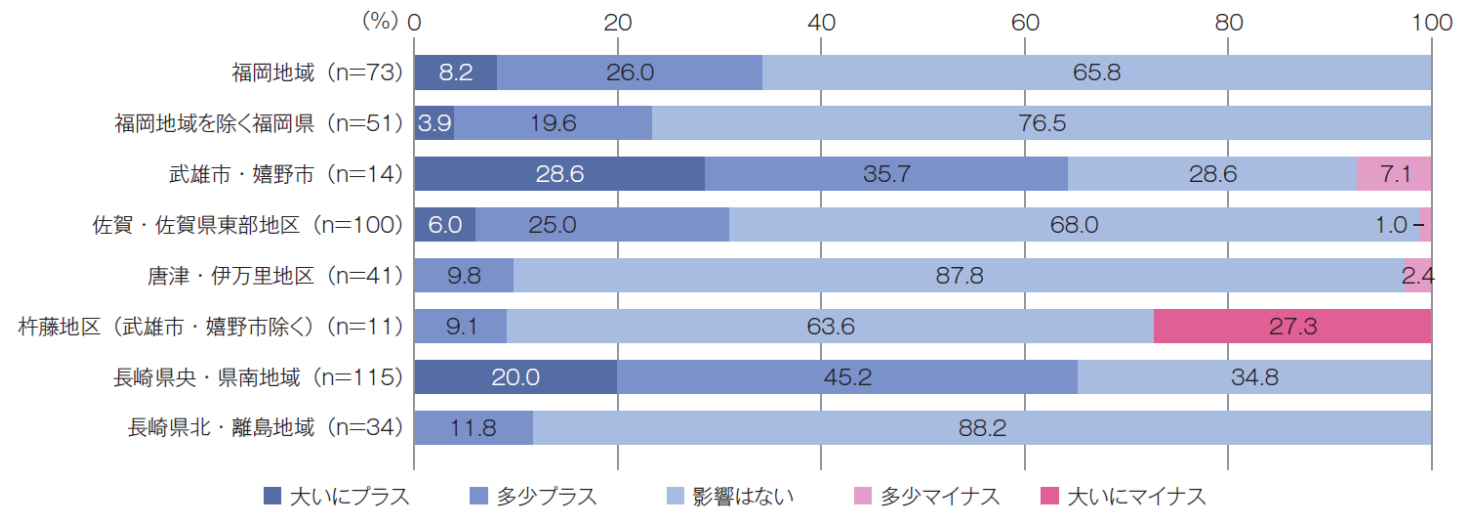
(理由:長崎本線の特急本数減少など)

～ 全線開業した場合 ～

➤ 長崎県、福岡県：「マイナスの影響」はゼロ

参考：行政に対する要望  
福岡県、佐賀県の企業からは、全線開業という声が多く寄せられた

全線開業の影響：地域別

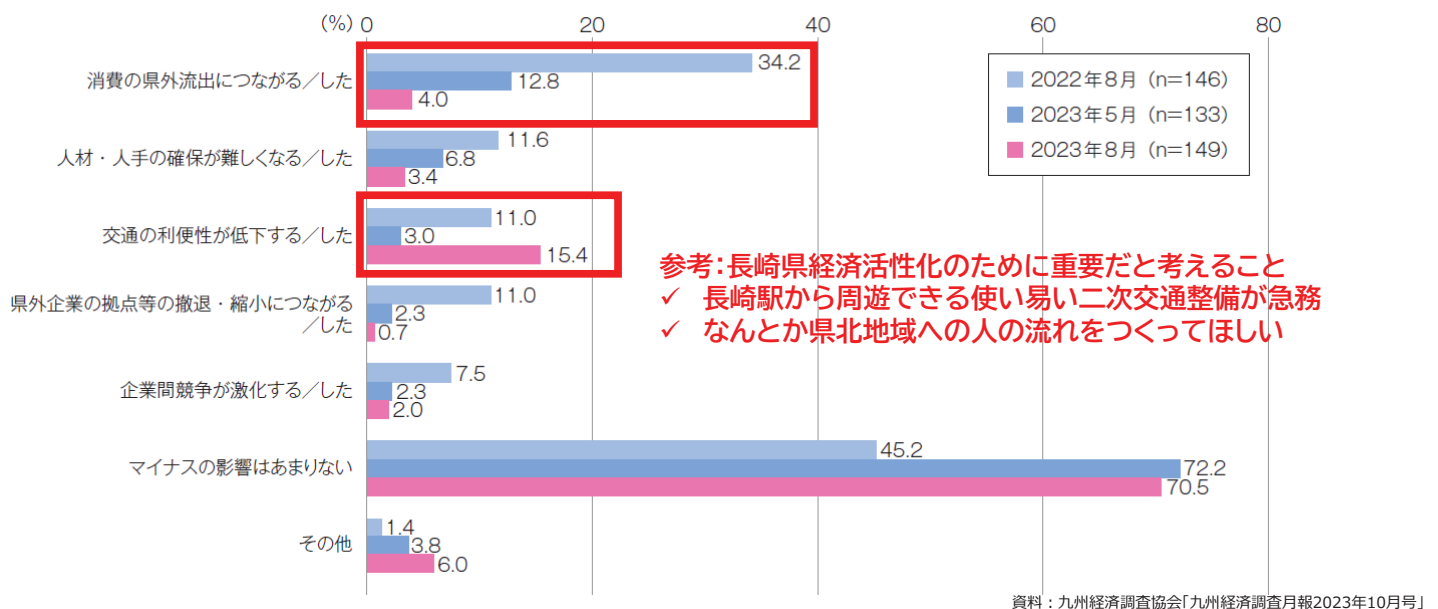


資料：九州経済調査協会「九州経済調査月報2023年10月号」

➤ 消費の県外流出懸念は鎮静化

➤ 代わりに、二次交通の必要性を実感する声が増加

長崎県内経済へのマイナス影響（時系列変化）

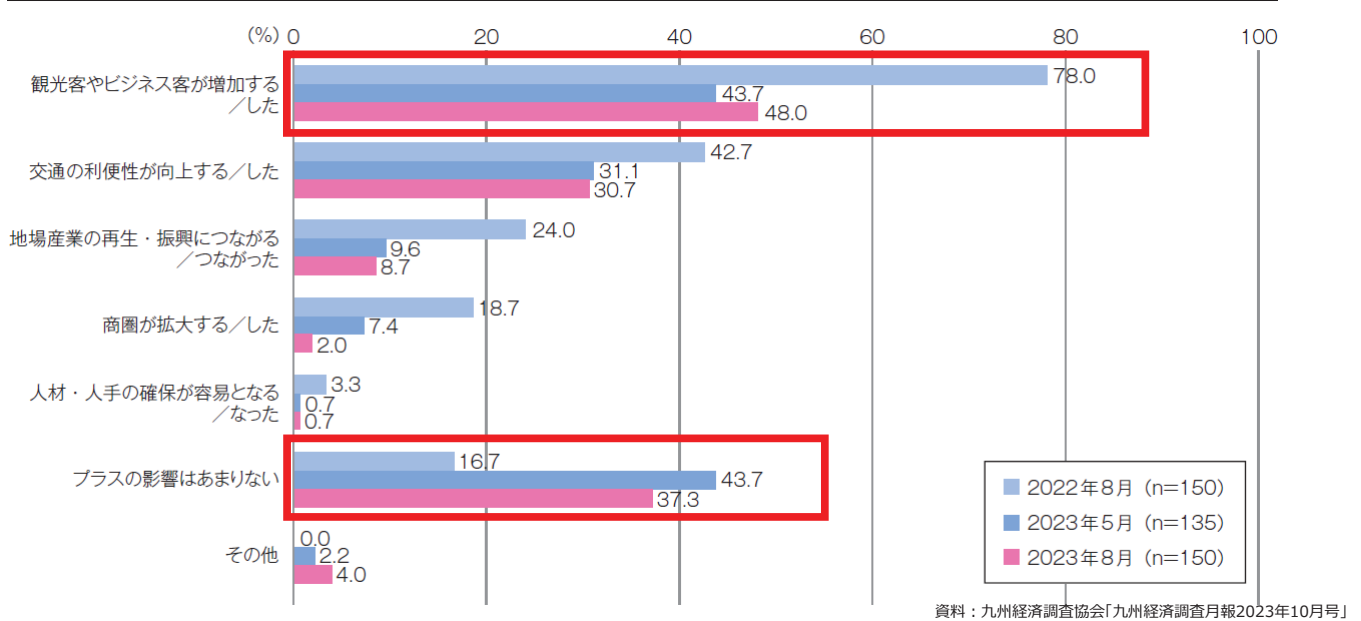


参考：長崎県経済活性化のために重要だと考えること  
 ✓ 長崎駅から周遊できる使い易い二次交通整備が急務  
 ✓ なんとか県北地域への人の流れをつくってほしい

資料：九州経済調査協会「九州経済調査月報2023年10月号」

- 開業前は観光・ビジネスの人流増加が期待されたが・・・
- 「プラスの影響はあまりない」人たちへの喚起余地

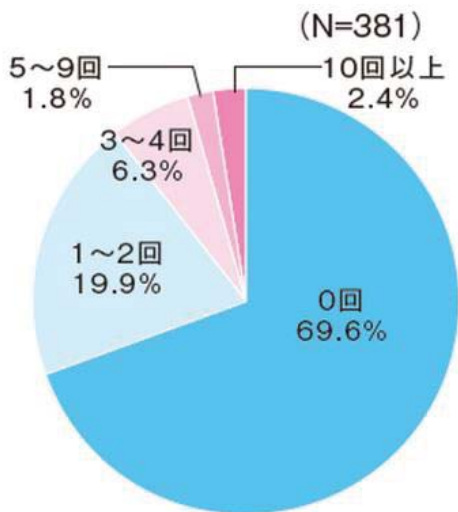
長崎県内経済へのプラス影響（時系列変化）



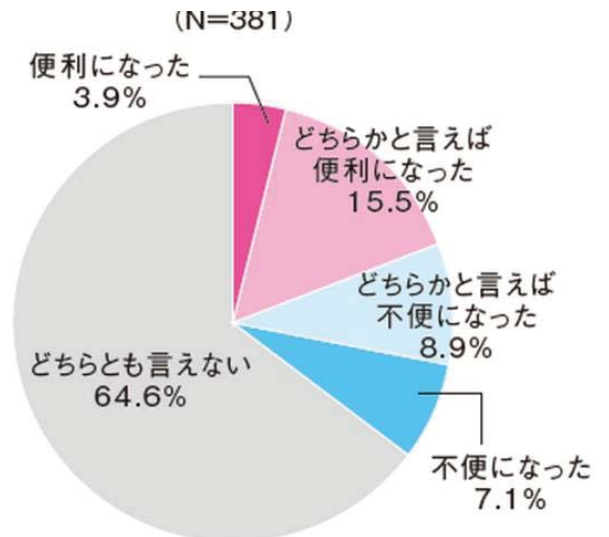
参考：県民意識アンケート調査

- 西九州新幹線「利用0回」が約7割（※2023年3月調査）
- 開業で「便利になった」は約2割

【西九州新幹線の利用回数】



【西九州新幹線開業後の暮らし】



## ～ 地政学的背景 ～

**武雄市・嬉野市**

**もともと人気の温泉地**

**諫早市・大村市**

**もともとベットタウン**

## 長崎経済同友会 新幹線・まちづくりに関する活動状況について

～ 過去約10年間の活動記録 ～

## 1. 新幹線に関する視察・要望活動・イベント

年 月 日	活 動 内 容
2013年3月6日 ～3月7日	フリーゲージトレイン関連施設等視察会 ※長崎商工会議所と合同 視察先 ①JR四国多度津工場F G T関連施設 ②高松市丸亀商店街 ③高松駅周辺再開発地域
2014年8月25日 ～8月26日	金沢視察 ※長崎商工会議所と合同 視察先 ①金沢市の取り組み（金沢魅力発信行動計画、新幹線プロモーションイベント計画、金沢駅東広場視察） ②金沢商工会議所の取り組み ③石川県の取り組み（アクションプランSTEP21） ④金沢経済同友会の取り組み ⑤金沢商業活性化センター概要（商業施設ブレイゴ視察
2017年11月14日	九州新幹線西九州ルート新長崎トンネル視察 ※長崎商工会議所と合同 視察先 ①竹松高架橋 ②新長崎トンネル(西)視察
2018年2月6日 2月22日	全線フル規格化要望陳情 要望先 国会議員、国交省 ①2/6 新幹線実現する会主催 ②2/22 長崎県知事、県議会議長、民間による要望
2018年7月19日	長崎県議会新幹線実行委員会の中央要望活動 要望先 首相官邸、財務省、国交省、衆議院会館、参議院会館
2018年7月20日	九州新幹線西九州ルートフル規格を九州経済連合会に要望 参加団体 長崎経済同友会、長崎商工会議所、長崎県経営者協会
2019年3月27日	九州新幹線西九州ルートを実現させる会のフル規格中央要望活動 要望先 国土交通省、与党PT検討委員会、自民党三役、県選出国會議員
2019年6月22日	佐賀のフル規格新幹線を考えるシンポジウム（佐賀市）
2020年10月31日	九州新幹線西九州ルート開業フォーラム（シーハット大村）
2022年1月17日	長崎大学経済学部生の「西九州新幹線開通の課題」研究報告会 ①長崎本線の課題とこれから -並行在来線を通じてみた新幹線- ②新幹線開業による恩恵 -嬉野温泉と長崎- ③長崎県の人口問題と新幹線開業 -新幹線開業を定住につなげる- ④西九州新幹線における貨客混載の可能性
2022年6月18日	西九州新幹線開業！長崎の魅力発信イベント
2022年9月10日	新幹線試乗会（14日,17日）
2022年9月23日	新幹線出発式,しゅん功開業祝賀会
2022年11月5日	全線フル規格佐賀県民決起大会（佐賀市）

## 2. まちづくりに関する視察・提言・イベント

年 月 日	活 動 内 容
2012年5月16日	コンベンション施設整備計画に関する説明会 ※長崎商工会議所主催
2013年6月21日	長崎駅周辺エリア整備計画に関する説明会 ※長崎商工会議所主催
2015年9月9日	おおいたシティ、大分駅前広場視察 ※長崎商工会議所と合同
2016年1月25日	交流人口拡大に係る提言書 ～交流都市・長崎 2040 に向けて～ ①数値目標 2040年までに 観光客数 1,000万人、観光消費額 3,000億円（1人あたり観光消費単価3万円）を達成し、人口減少による消費額減 1,200億円を上回る需要創出を狙う。 ②交流の産業化の「核」となる組織・体制の構築 交流の産業化を図る統合的な組織「長崎市版DMO」の早急な整備に向け 官民学一体となった動きを！
2017年12月13日	新幹線まちづくりシンポジウム（嬉野市） 講演 高速交通網と地域の観光 パネルディスカッション 沿線5市長、経済界代表者
2018年1月14日	交流拠点に関するまちづくりフォーラム ①長崎市長説明 ②運営事業者提案内容の説明 ほか
2019年9月10日 9月12日	新幹線開業に伴うまちづくり視察 視察先 ①八食センター・みろく横丁（八戸市） ②新函館北斗駅・北斗市観光協会（北斗市） ③函館商工会議所・函館アリーナ（函館市）
2020年5月22日	提言「北部九州経済圏（NBR）」構想下での経済発展 ・NBRにおける人口の社会増（福岡のダム効果を期待） ・内外交流人口の現状比5割増 ・1人当たり所得水準の3割増 ほか
2022年7月5日	提言「北部九州経済圏」のメガリージョン形成による経済発展 ～広域就労圏・広域生活圏・広域観光圏を目指して～ ・3つの'e'と'm'の視点から提言するもの ※ 'e'はエンターテインメント、エコロ、ジー、エネルギー 'm'はモビリティ、メディカル、メガリージョン

## 3. その他（委員会活動、イベントほか）

年 月 日	活 動 内 容
2012年5月8日	市庁舎・公会堂建替えに関する説明会 ※長崎商工会議所主催
2012年8月24日	委員会 ※長崎商工会議所と合同 ・九州新幹線西九州ルートの実現と今後

2013年1月24日	委員会 ・県庁跡地活用検討懇話会の状況報告について ・長崎駅周辺エリア整備計画（素案）について
2013年9月3日	長崎県県庁舎跡地活用検討懇話会
2013年9月24日	委員会 ・県庁跡地活用検討懇話会の状況報告ほか
2014年1月14日	委員会 まちなか、中央エリア整備計画（素案）に対する意見照会
2014年2月26日	長崎県県庁舎跡地活用検討懇話会
2014年1月16日	委員会 ※長崎商工会議所と合同 ・九州新幹線西九州ルートについて
2014年3月25日	長崎県県庁舎跡地活用検討懇話会
2014年5月13日	長崎都市再生のグランドデザイン説明会 ※長崎商工会議所主催
2014年7月14日	長崎市の交通問題に対する取組みヒアリング ※長崎商工会議所と合同
2014年10月23日	委員会 ・長崎まちづくりの現状について
2015年1月29日	委員会 ※長崎商工会議所と合同 ・九州新幹線西九州ルートについて
2015年7月30日	観光まちづくりに向けた新たな推進組織（DMO）勉強会
2015年8月20日	大阪観光局講演会 ・大阪の観光戦略と日本版DMOについて
2015年11月5日	長崎の教会群とキリスト教関連遺産視察 視察先 ①旧野首教会堂 ②青砂ヶ浦教会 ③頭ヶ島天主堂
2016年1月29日	長崎空港の運用時間延長（24時間化）に関する要望 要望先 長崎県
2016年9月13日	天草崎津集落および原城跡等視察会 ※長崎商工会議所と合同 視察先 ①原城跡 ②天草崎津教会集落 ③三角西港 ④万田坑 ⑤天草市世界遺産推進室との見交換
2016年10月25日	佐世保黒島天主堂等視察 視察先 ①黒島天主堂 ②信仰復活の地 ③断崖の見える展望所 ④カトリック共同墓地 ⑤根谷の大サザンカ
2017年1月18日	委員会 ・長崎駅周辺部の整備について ・MICE複合施設の整備スケジュールについて ・県庁舎跡地の整備スケジュールについて ・新幹線開業に向けたアクションプランについて
2017年5月15日	委員会 ・九州新幹線西九州ルートについて
2017年5月16日	沖縄県の港湾・空港整備に係る先進地視察会 ※長崎商工会議所主催 視察先 ①沖縄県庁 ②那覇空港 ③那覇港 ④道の駅「かでな」 ⑤世界遺産首里城
2017年5月31日	委員会 ・長崎市の主要事業・整備検討中の事業について ・長崎市 立地適正化計画について ・新県庁舎および県庁舎跡地活用について
2017年6月20日	沖縄視察 ※長崎商工会議所と合同 ヒアリング先 ①沖縄県 ②沖縄観光コンベンションビューロー ③沖縄県レンタカー協会 ④沖縄県物産公社

	視察先 ①沖縄かりゆしアーバンリゾート・ナハ ②ハイアットリ ージェンシー那覇沖縄 ③那覇空港観光案内所"
2017年7月25日	委員会 ・長崎市のまちづくりについて
2017年12月12日	久賀島の集落、奈留島江上集落等視察会 ※長崎商工会議所主催 視察先 ①旧五輪教会 ②江上天主堂 ③キリシタン洞窟・ハリノメ ンド ④旧野首教会
2017年12月20日	松ヶ枝国際観光船埠頭2バース化の早期事業化要望 要望先 国土交通省（幹部、港湾局）、県選出国会議員"
2018年3月12日	三菱重工業総長崎造船所幸町工場跡地へのサッカースタジアム建設の要 望活動 要望先 長崎市長
2018年8月30日	委員会 ・新幹線開業に向けたアクションプランについて
2018年11月13日	松が枝地区再開発意見交換会 ・松が枝埠頭2バース化の概要について ・松が枝地区（埠頭背後地）の土地利用について ・松が枝地区の景 観に関する取り組みについて
2018年12月12日	長崎港松が枝岸壁2バース目の早期事業化要望活動 要望先 自民党三役、国土交通省、地元選出国会議員
2019年2月12日	委員会 ・九州新幹線西九州ルート of 現況について
2019年2月13日	新幹線開業アクションプラン策定会議
2019年5月7日	県庁舎跡地活用要望活動（長崎県庁）
2019年5月21日	県庁舎跡地整備方針（案）に係る説明会 ※長崎商工会議所主催
2019年10月11日	長崎港松が枝埠頭2バース化早期事業化要望活動 要望先 財務省、国土交通省
2020年8月25日	委員会 ・県庁舎跡地活用に関する検討状況について ・九州新幹 線西九州ルートについて
2020年12月8日	委員会 ・県都ながさきのまちづくりと交通結節について ・長崎駅 周辺土地区画整理事業の保留地等について ・長崎駅前高架広場、 長崎駅西口視察
2021年2月25日	委員会 ・長崎スタジアムシティプロジェクトの現状について
2021年7月28日	委員会 ・JR長崎シティが取り組むまちづくりについて ・九州新幹 線西九州ルートの概要について
2022年12月20日	委員会 ・歩行者利便増進道路（ほこみち）について
2023年2月9日	委員会 ・長崎駅前まちづくり協議会の取り組みについて ・博多駅 周辺まちづくり協議会の取り組みについて

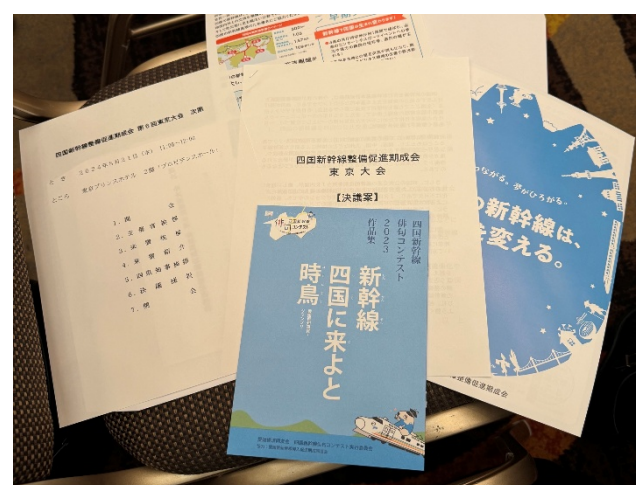
# 要望活動記録

# 四国新幹線整備促進期成会東京大会報告書

第5回 令和5年8月30日 於：東京プリンスホテル



第6回 令和6年8月21日 於：東京プリンスホテル



第7回 令和7年8月21日 於：東京プリンスホテル



# 新幹線実現要望45.2万筆

## 四国期成会 署名 国交省に報告

四国4県の官民でつくる四国新幹線整備促進期成会（会長・長井啓介四国経済連合会長）のメンバーが21日、東京・霞が関の国土交通省で国定勇人政務官と面会し、四国新幹線の早期実現を求める署名が45万2038筆集まったことを報告し、整備に向けた法定調査関連費を来年度予算に盛り込むよう求めた。

四国新幹線は1973年に基本計画路線となったが、その後、具体的な進展

はない。着工には法定調査を経て整備計画へ格上げされる必要がある。面会前、期成会が東京・港区で開催した東京大会には四国4県の知事や国会議員、構成団体関係者ら約700人が出席。中村時広愛媛県知事はあいさつで「国はできない理由ばかり挙げるのでなく、どうすればできるのかを考え、思い切った決断をしてほしい」と述べた。期成会は2024年6月

国交省に署名活動の結果を報告し、四国新幹線の実現を求める長井啓介会長（左から5人目）ら。21日午後、東京・霞が関



から署名活動を展開していた。（二宮京太郎）

**第7回 四国新幹線整備促進期成会 東京大会**

「NHK朝ドラ」実現のため 署名にご協力ください

「四国の新幹線早期実現」に向けた署名活動の最終報告

最終署名数 **45万2,038筆**

○署名活動の実施期間  
2024年8月4日 署名活動の開始まで  
2025年8月21日 署名数の最終発表

○署名活動の取組み

- 2024.11.2 東京「Dream歌い継ぎ」コンサート参加
- 2024.12.17 東京「おたけ」参加
- 2025.7.21 徳島県 定例11日間の新幹線
- 2024.11.15 香川県 高松駅での署名呼びかけ

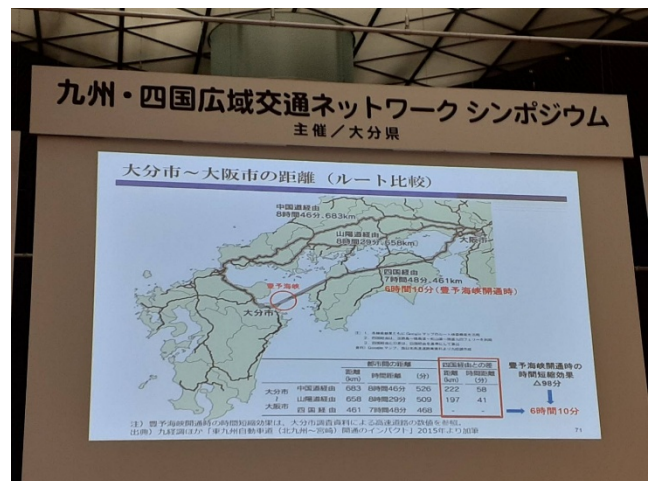
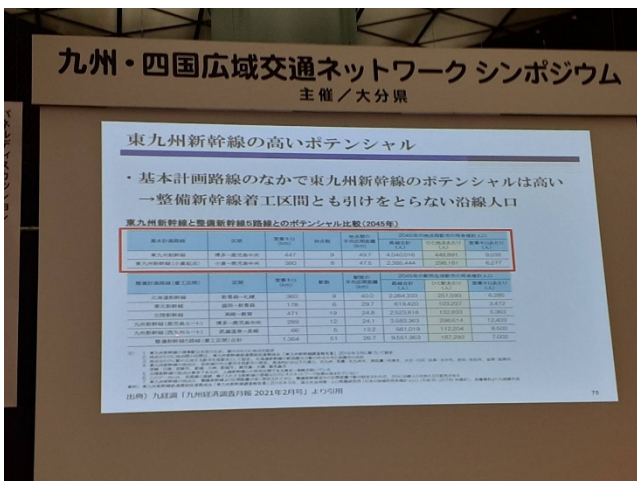
「またね」に変える 新幹線

2024

「さよなら」を

# 九州・四国広域交通ネットワークシンポジウム報告書

令和6年1月21日 於：大分県別府市 別府国際コンベンションセンター





## インフラ整備委員会

区分	氏名	会社名	役職名
委員長	渡邊 政富	渡邊建設(株)	代表取締役
副委員長	窪 仁志	四国旅客鉄道(株)	愛媛企画部長
〃	桑原 涼一	桑原運輸(株)	代表取締役社長
〃	武内 英治	山陽物産(株)	代表取締役
〃	田室 和紀	愛媛県民球団(株)	専務取締役
〃	野間 省一	芙蓉海運(株)	代表取締役社長
委員	赤松 学	(株)建芯	代表取締役
〃	東 誠	協和道路(株)	代表取締役
〃	荒木 将司	(有)右京運送	取締役専務
〃	伊賀上 烈	(株)パドス	代表取締役社長
〃	石橋 貞人	マルト(株)	代表取締役社長
〃	上野 正人	新和塗建(株)	代表取締役
〃	大西 一次	大和生コン(株)	代表取締役会長
〃	小野 正吾	(株)西日本都市建築設計	代表取締役
〃	戒田 大輔	(株)戒田商事	代表取締役会長
〃	加藤 輝之	(株)育成アシスト	代表取締役CEO
〃	門田 実	(株)門田商店	取締役会長
〃	亀岡 剛人	亀岡建設(株)	代表取締役
〃	亀岡 善明	(株)秀光	代表取締役
〃	烏谷 健	(株)ドコモCS四国 愛媛支店	支店長
〃	菊池 誠洋	(株)フジタ 松山営業所	所長
〃	菊野 先一	(株)キクノ	代表取締役社長
〃	北村 秀和	太陽テクノサービス(株)	代表取締役
〃	久保 安正	(株)久保組	代表取締役社長
〃	久米山 章	(株)二神組	常務取締役 経営管理部長
〃	小泉 智治	(株)小泉組	代表取締役
〃	小泉 啓典	東昇技建(株)	代表取締役
〃	里井 利計	(株)ガイヤエクスプレス	代表取締役
〃	重田 芳文	(株)シゲタ	取締役相談役
〃	島原 茂	(有)島原保険	代表取締役
〃	上甲 盛一	(株)S'chatz Japan	代表取締役会長
〃	鈴木 裕二郎	NTT 西日本(株) 四国支店	四国支店長
〃	高木 康弘	四国通建(株)	代表取締役社長
〃	高橋 英行	アインズ商事(有)	取締役

委員	武智 秀樹	(株)親和技術コンサルタント	代表取締役
"	千守 淳	興栄海運(株)	取締役会長
"	豊田 泰晴	五洋建設(株) 四国支店	執行役員支店長
"	永瀬 勝大郎	(株)ナガセ	代表取締役
"	二宮 節文	(株)助格	代表取締役社長
"	畑中 貴博	(株)ウィンライフ	宇和島支店 支店長
"	林 貞義	新企画設計(株)	代表取締役社長
"	兵頭 寛昭	大進建設(株)	代表取締役社長
"	兵頭 好喜	大進建設(株)	相談役
"	福田 和之	野村証券(株)松山支店	支店長
"	前田 英貴	前田海運(株)	代表取締役
"	水崎 佐俊	北米産業(株)	代表取締役
"	三瀬 明子	(有)マルコボ.コム	代表取締役
"	三根生 啓太	(株)イーズコーポレーション	代表取締役
"	村上 高志	(株)シンツ	代表取締役社長
"	矢田 義久	共同計器(株)	代表取締役会長
"	山本 恒久	えひめ洋紙(株)	代表取締役社長
"	渡部 哲	三ツ浜汽船(株)	代表取締役
"	渡辺 俊	(株)渡辺建設	代表取締役