

広域交通ネットワーク特別委員会会議記録

広域交通ネットワーク特別委員長 麻生 栄作

1 日 時

令和6年7月17日（水） 午後1時30分から
午後2時37分まで

2 場 所

第3委員会室

3 出席した委員の氏名

麻生栄作、木田昇、清田哲也、今吉次郎、太田正美、後藤慎太郎、木付親次、
三浦正臣、吉村尚久、若山雅敏、高橋肇、澤田友広、末宗秀雄

4 欠席した委員の氏名

阿部長夫、堤栄三

5 出席した委員外議員の氏名

守永信幸

6 出席した執行部関係者の職・氏名

な し

7 会議に付した事件の件名

別紙次第のとおり

8 会議の概要及び結果

(1) 付託事件の調査・検討内容について協議した。

9 その他必要な事項

な し

10 担当書記

政策調査課政策法務班	主査	近慎太郎
政策調査課政策法務班	主査	稲垣俊和
政策調査課政策法務班	主事	岩尾晴花
議事課委員会班	主査	坂口泰弘

第2回広域交通ネットワーク特別委員会 ～広域交流・観光・産業の振興～

次第

日時：令和6年7月17日（水）13：30～
場所：第3委員会室

- 1 開 会
- 2 調査・検討内容について
- 3 その他
- 4 閉 会

会議の概要及び結果

麻生委員長 これより、第2回広域交通ネットワーク特別委員会を開催します。

本日は都合により、後藤委員は少し遅れての出席、阿部委員、堤委員が欠席しています。また委員外議員として、守永議員が出席していません。

本日は特別委員会として、これからの調査や検討内容をどのようにしていくのか協議します。

初めに事務局から、付託事件となっている東九州新幹線、豊予海峡ルート、広域道路ネットワーク等の現況や要望などのこれまでの動きについて説明を受けたいと思います。

それでは、事務局から説明をお願いします。

事務局 政策調査課の松原です。

本特別委員会の設置にあたっては、事務的に関わっていたので、私から東九州新幹線、豊予海峡ルート、広域交通ネットワーク等の現状や要望などのこれまでの動きについて説明します。

資料はタブレットの第2回広域交通ネットワーク特別委員会資料とお手元にもお配りしている大分県広域交通ネットワーク構想のカラーのリーフレットで説明をします。

それでは、第2回特別委員会資料の説明をします。1ページをお開きください。1、2ページは、令和6年2月に提出された大分県広域交通ネットワーク研究会の報告書の一部です。

初めに東九州新幹線について説明します。

図の⑩が東九州新幹線です。昭和45年に制定された全国新幹線鉄道整備法に基づく、基本計画の一路線になります。昭和48年の運輸省告示により、福岡県福岡市を起点とし、大分市付近、宮崎市付近を通り、鹿児島県鹿児島市を終点とする路線が示されています。

2ページをお開きください。新幹線整備法で規定された整備手続についてです。

昭和48年に整備計画の決定を受けた5路線の経過について記載しています。昭和48年の整備計画決定から最初の部分開業まで最短で東北新幹線の29年、最長では九州新幹線、西九

州ルートの49年となっています。

一番左の東北新幹線、左から二つ目の九州新幹線、鹿児島ルートは全線開通済ですが、北海道新幹線は令和13年に全線開通予定、北陸新幹線と九州新幹線、西九州ルートは全線開通時期が未定です。

3ページをお開きください。東九州新幹線に関する提言・要望についてです。

具体的な内容としては、整備計画路線への格上げについてであり、政府や関係省庁等に対して様々な要望活動を行っています。県執行部は、毎年春と秋に要望・提言を行っています。直近では本年6月に要望・提言をしており、12ページに詳細を添付しています。

九州各県議会議長会は毎年秋に提言しており、昨年10月の提言を13ページに添付しています。なお、令和4年度までは西九州新幹線と一緒に項目で要望していましたが、東九州新幹線の重要性を鑑み、令和5年度から単独の項目で提言しています。

九州議長会の秋の要望活動にあわせて、大分県、福岡県、宮崎県及び鹿児島県の4県議会議長で構成される東九州軸陸上交通高速化促進4県議会議長会も平成6年に設立し、これまで提言活動を行っており、直近では昨年10月に提言をしています。

次は期成会の要望です。

福岡県、大分県、宮崎県、鹿児島県の4県と北九州市の行政機関等で構成する東九州新幹線鉄道建設促進期成会は、昭和46年に設立しました。これまで要望活動を行っており、直近では本年1月に国土交通省に要望を行っています。

官民一体となった推進組織大分県東九州新幹線整備推進期成会も平成28年に設立しました。これまで要望活動を行っており、直近では昨年11月に要望を行っています。

4ページをお開きください。

大分県の期成会については、さきほど簡単に説明しましたが、要望活動の他に機運醸成を図

るため、毎年シンポジウムを開催しています。昨年度はルート調査や県内各地域で説明会も開催しています。

5ページをお開きください。福岡県内の最近の動きです。

先月12日に、北九州市及び京築地域の商工会議所・商工会から福岡県知事に対して、福岡県東九州新幹線推進期成会早期設立に関する要望書が提出されました。服部知事は、期成会の設立について早急に検討を進めると答えています。

6ページをお開きください。

さきほど福岡県の期成会設立に向けた動きを説明しました。参考として、四国4県の動きを資料1枚でまとめました。四国では、昨年5月に4県の方針が岡山ルートに一致して、議論が活発化しています。昨年8月に東京で期成会大会を開催、本年6月からは四国新幹線の早期実現に向けた署名活動も行っています。下の図は四国新幹線整備促進期成会のホームページから四国新幹線のイメージを抜粋したものです。

7ページをお開きください。

令和5年12月に開催された第61回国土幹線道路部会資料からの抜粋です。部会での議題は高規格道路ネットワークについてなので、参考として新広域道路交通計画における広域道路ネットワーク計画図を抜粋しました。

8ページから11ページは委員へのアンケート調査結果をまとめています。

12ページから18ページはさきほど説明した各種団体の要望書をそれぞれ個別に添付しています。

参考資料として、19ページから25ページは全国新幹線鉄道整備法を掲載しています。

26ページは大分県長期総合計画素案を抜粋したものです。

最後に、豊予海峡ルートについて簡単に説明します。カラーのリーフレットをお開きください。

九州から近畿までの地図がありますが、大分県と愛媛県の間には黄色点線で豊予海峡とあります。赤の吹き出しで豊予海峡ルートとあり、そ

の下の黒点で豊後伊予連絡道路と四国新幹線と記載されています。なお、愛媛県交通政策室は、大分県の豊予海峡ルートに関する取材に対して、国の計画の推進につながるのであれば歓迎したい、新幹線実現の可能性が具体化した段階で豊予海峡ルートの議論を進めたいとコメントしています。

事務局からの説明は以上です。

麻生委員長 ありがとうございます。

ただいま当特別委員会の設置目的に基づき、付託案件4件について現状の行政側の取組、あるいは県議会としての取組等々について、概略について説明がありました。

今日は調査・検討内容、今後どういった調査、あるいはどのような検討をしていくのかについて、各委員に付託案件に対する議論の優先順位や具体的な調査・検討テーマについてアンケートをして、8ページから11ページまでに記載のとおり、いろいろな御意見をいただいています。

優先順位についても考え方はまちまちであり、またそれぞれの内容についても、記載のとおり多岐にわたっています。当特別委員会の特徴からして、基本的には常任委員会の所管内容については常任委員会でやっていただく中で、さらに、先の長い案件ですが、今決めなければならないことについてしっかりと議論を深め、県民の負託に応じていくのが県議会の使命であり役割であると認識しています。大分県議会基本条例に基づき、それに沿って議会は議決により県民の意思を確定することも記載されているわけですが、そこに至るまでの調査研究をしっかりとやっていくのが当特別委員会に課せられた使命ではないかと思っています。今日はそういうことを前提に、今後の調査・検討内容、方向性について、フリートークで話を進めたいと思います。まずは、ただいま事務局から説明のあった内容について、皆さんから質問などありますか。何かこういった部分について、さらに資料がないかとか。

今吉委員 1ページの現況ですけど、東九州新幹線が大分から北九州に抜けずに行くというの

はどういう形になっているかな。

清田委員 地図の縮尺があって、表示の仕方がどうしてもこうなるけど。

今吉委員 北九州を通っていないような絵になっているかなと思うけど。

清田委員 当然通っているでしょう。

今吉委員 どうですか。通っている。

末宗委員 いや、これは通っちゃらんわい。

清田委員 こっちは通っていないけど、こっちは通っている。ただの見方です。地図の表記の仕方だと思います。

麻生委員長 事務局で、それと併せて3ページにもあるように、期成会の組織等についても補足説明できればお願いします。

事務局 こちらの図は概念的なものになるので、ルートを通っているところで示しているわけではないと御理解ください。

末宗委員 こちらとはどれか。

事務局 資料の1ページの東九州新幹線の緑色のルートの位置については、あくまで概念で示しているので、実際……

麻生委員長 3ページの④の部分をちょっと説明しておいて。期成会。

事務局 東九州新幹線鉄道建設促進期成会、昭和46年に設立されたこちらの部分の話だと思いますが、こちらの期成会は、昭和46年に設立され……

麻生委員長 3ページのマルの上から四つ目にあるように、東九州新幹線鉄道建設促進期成会は昭和46年に設立されて、福岡県、大分県、宮崎県、鹿児島県の4県と、政令市である北九州市の行政機関で構成されており、16ページにあるように、令和6年1月にも国土交通省に東九州新幹線の整備計画路線への格上げについて、九州議長会を通じて大分県議会議長が代表して要望活動を行っています。北九州市もその期成会には入っています。そういうことでもいいですか。

今吉委員 いいんですけど、入ってるんですけど、動きが見えづらいというか、さっきの図面で見ても、それは北九州を通っていると言うけど、どう見ても博多直通に行ってるからね。北

九州には通っていないようなイメージがあるんですけどね。

末宗委員 通っちゃらんわい。

麻生委員長 そういった部分もひっくるめて、次回執行部を呼んで明確に聞きたい部分について、声を上げてほしいと思います。今日は皆さんからいろんな御意見をフリートークでいただければ幸いです。その件はよろしいですか。

〔「はい」と言う者あり〕

麻生委員長 では、皆さんからそれぞれ思いのあるところ、順次発言を求めていきたいと思えます。

それでは、まず付託案件をどうしましょう。優先順位となると、それぞれ思いがあるので、まず付託案件の1番目の東九州新幹線について、皆さん特にこういったことを調査研究したい、あるいはこの辺がよく分からないので執行部から話を聞きたいことも含めて、発言をお願いします。順番でいいですか。

木付委員 だから、どれが重要なのかをアンケートで取っているわけですよね。その中で1番が何人とか、2番が何人とか、3番が何人とか、4番が何人とか、そういうので順序付けはできるんじゃないですか。アンケートを取っているから。だから、それが一番多いところがやっぱりこの特別委員会の総意になるんじゃないですかね。

麻生委員長 分かりました。広域交通ネットワークの部分で、付託案件の中で多かったのは、1番の東九州新幹線についてです。広域交流、観光振興、産業振興については同様に多いと。これが表裏一体なので、そういうことであるのかなと。

2番の豊予海峡ルートと広域道路ネットワークについては、それに比べれば多くはなかったです。

そういった状況の中で、東九州新幹線について、まず皆さんから何か特に、こういった部分をもっと深掘りして調べたいことがあれば。

三浦委員 この特別委員会は、まず議長から特別に付託をして、それが代表者会、議会運営委員会という流れで今日に至っていると思えます。

冒頭に委員長から、付託の関係は常任委員会ということもありました。特別委員会として出口というか、常任委員会が中心でやるのであれば、我々として一個一個政策提言をしていくのか、もしくはまとめていくのかによって、例えば、有識者を呼んで意見交換をするとか、でもそれは常任委員会の方が主たるところになる。その辺の縦割りというか、この特別委員会として四つの付託を受けている以上、どこまでやっていくのか。常任委員会が主導だとなると、なかなか深掘りすることがどうなのかと思うんですけど、その辺を是非。

麻生委員長 その辺の意見もまず皆さんからお出しただければ幸いです。

太田委員 これまで説明を受けたんですが、毎年提言をしているわけですが、現状を見ると、やはり何か大分県は取り残されているんじゃないかという実感を持つわけですね。議論が集約されていない。まだ大分県はそんなことを言いよるかみたいな、最近の県の執行部のやり方を見ると、少しその辺がまとまっていないような印象を国あたりに与えているのではないかと。それをもう少し整理して、もっと集約することが、この特別委員会の役割じゃないかと私は思います。

末宗委員 東九州新幹線はルートも決まらなくて、県民を分断するような話から始めて、集約できるとかそういう問題じゃないと思うんですよ。

さっきは北九州市長を呼んじょったら、絵は入っちゃらんし、まだそういう措置ができていないわね。その中で議論をやって何の意味があるんかね。

東九州というのは大体場所が決まっちゃうのに、急に日田市が東九州になったりね、そういう特異なところから始まっている議論だから。そしてもう知事は課題だけ残して辞めていったんだから。

委員長、まずそういうのをどう整理するかやね。そこら辺りの方針が……

麻生委員長 私が方針を出す前に、一度皆さんから意見をお伺いして、その上でまた協議して出したいと思っていますので、まず……

末宗委員 いや、議論の前提を委員長がどう整理するかが。

麻生委員長 要は、常任委員会には所管付託案件が明確にあるわけで、それぞれの常任委員会が付託案件についてはしっかりやっていくことが基本だと思っています。

末宗委員 これはどこになるん。総務企画委員会か。

麻生委員長 そうそう。

末宗委員 総務企画委員会やね。

麻生委員長 今回の特別委員会というのは、さきほど太田委員からお話があったように、新幹線網を全国に張りめぐらせる、あるいは高速道路も全国に張りめぐらせるということで、それぞれ国会において、国の法に基づいて議決をしているわけですね。そういう中で、大分県が取り残されちゃいかんという危機感の中で、恐らく議長がいろんな要望活動へ行く際に、国の官僚やあるいは政治家から、大分県はどうなのという本質的な部分についての問いがなされたときに、返事をしづらいこともあったのかなという気もしています。議会は議決により県の意思を決定することが大分県議会基本条例第3条に書かれているから、大分県議会基本条例に基づいて、当特別委員会ですることになるのか分かりませんが、いずれにしても議会の使命、役割として、そういう方向性を見いだす一助として、この特別委員会で必要な調査研究を行っていくと私は認識しています。なので、まずはそういう方向性の下で調査すべきもの、法に基づいて現状に沿って取り組んでいく、確認をしていく作業が前提条件になるかと思っています。

従って、そこの調査の部分について、我々がよく分かっていないということになれば、県民も判断も苦しむことになりかねない。そういった部分をしっかり明確にした上で隣県の動き、あるいはあってはならないことですが、例えば四国新幹線は整備計画路線に決定したけれど、大分県が東九州新幹線からもし取り残されることが想定されるのであれば、早めに議会としての意思決定もせざるを得ない。どのタイミングでどのようにするかも含めて、当特別委員会が

責務の一翼を担うことになると、私は委員長として認識しています。

それを前提に、皆さんからまず付託案件の（1）東九州新幹線についての危惧されている点とか、この辺がよく分からないからもっと教えてほしいということ、執行部に聞かなければならないことを含めて意見を出していただければ幸いです。

末宗委員 さっきも言ったけど、ルートが決まらんとね、議論しようがない。

若山委員 何回か執行部からの説明を聞きに行ったんですが、その中で担当部局が言っていたのが、期成会としてはルートは後でいいんだと。東九州新幹線を整備計画路線に乗せるのが最初なので、その議論をやってから、ルートは後なんだと説明を受けていたんですが、さきほどの意見にもありましたが、期成会が福岡県、大分県、宮崎県、鹿児島県そして北九州市が政令指定都市として入っています。今の議論の中で言えば、北九州市とは関係ないルート、大分県が出しているルート案がですね。もうあくまでも大分県のルート案でいいんだという考えなのか、あくまでも期成会としてのある程度の方向性をつけて、北九州市が入っているのだから北九州市の意見も踏まえて、4県プラス1市である程度のルートを出してやるのか。細かいルートはまた後で話になるでしょうけど、北九州市の位置付けが私はよく分からない。大分県のルートを決める中で、期成会の中の北九州市は、全く無視していいのかが単純な疑問なんですけど。

麻生委員長 ありがとうございます。ただいまの指摘事項は重要なポイントだと思います。全国新幹線鉄道整備法そのものが法改正をされ、そのルートの基本計画路線から整備計画路線への格上げのための調査、費用の箇所付けとかいった部分のプロセスも含めて、執行部並びに国とかにしっかり聞いていくことも必要かと思うので、そういった法に基づく中でどのような決め方、どのタイミングでどういう声を上げていく必要があるのかもしっかり聞いていく必要があると思うので、そこはチェックポイントとして挙げていただければと思います。そういうこ

とでいいでしょうか。

吉村委員 今のと関連するんですが、基本計画路線の段階では、福岡市を起点にして大分市、宮崎市、そして鹿児島市と、最初からそこには北九州市が入っていないわけですよ、このルート上でいえば。ただ、東九州新幹線というからには、僕らは当然北九州を通って東九州、周防灘を通っていくと捉えていたわけですが、あるときから久大本線ルートを含めて、今は日豊線ルートと二つの路線があって、それも県からも住民説明会等いろんな説明をしています。頭の中では東九州新幹線だから当然北九州を通るものだと思ったら、そうじゃなくて、福岡市、大分市、宮崎市、鹿児島市のみしか示されていないのがもともとだと思うんですね。これでいいですよ。

麻生委員長 その辺についてはまた執行部に確認をしたいと思いますが、基本的には基本計画路線が示された時点で、その沿線の自治体としては北九州市もその中の期成会として入ってきた。それを大分県としても、期成会を認めて一緒に行動する、声を上げていくことで、経過としてはそういった実態があることも事実ですから、例えばそれをルート変更ということになるのか、北九州市に筋を通して変更しているのかといった部分がよく分かっていないので、確認していく必要があると思います。

吉村委員 あわせて、この東九州新幹線の二つのルート案が示されている中で、個人的にはそれまでの間、どれだけそれぞれの地域で機運醸成というか、東九州新幹線を是非作りたいという思いが地域の中で盛り上がってきたのかというと、僕は余りなかったと思うんですね。ある方が旗を振りながらとか、ある地域のどなたかが旗を振りながらという場面はあったけれども、地元住民はあまり盛り上がっていません。ところが、良い悪いは別にしても、久大本線ルート、日豊線ルートとか出た時点で、これはどうか考えないといけないと、それぞれの地元が少しずつ盛り上がってきた。そういう意味での機運醸成はあったかと思うんですけど、これをいつまでも長引かせていくと、大分県内の中でそれ

ぞれ感情的なものが出てくると思うので、個人的にはいち早く一本化をする方向で議論を進めていただきたいと思います。

麻生委員長 ほかにありませんか。

澤田委員 今あったとおりですが、北九州のルートがやはりしっかり決まっていないところと、あとこれから人口減少が進んでいく現状の中で、様々な需要効果が将来的にどう相乗効果として現れていくのかも、やはり県民に示していく必要があると思うので、そういった議論をしていければと思っています。

高橋委員 ちょっとまだ考えがうまくまとまらないんですけども、一つは東九州新幹線が具体的なルート等も上がっている中では、ここで一番検討しやすい内容かと思うし、さっき言ったように余り時間をかけ過ぎると、悪い方向に影響が出てくると思うので、今後の大分県内の人口、人の流れの動きも見据えながら、新幹線ルートについても早くこの中で話ができればと思います。

木田副委員長 議論の進め方としては、一番御意見の多い東九州新幹線を中心に進めていけばいいかと思っています。

今、佐賀県がああいう状況ですが、法律にあるとおりこのプロジェクトは、国はもちろんJRと地元自治体の合意がなければ実施できないことが明らかなので、合意形成を図ることが非常に重要かと思っています。

さきほど御説明もあったとおり、高速道路も高規格道路もいろんな計画に沿って順次大分県も進んでいます。

この資料にあるとおり、全国の新幹線鉄道計画を見ると、沖縄県は別としてミニ新幹線の秋田県、新潟県もあるから、それを除くと新幹線のない県はごく限られるわけで、さきほど委員長も言われたように、大分県としての意思の方向性を導いていくのが県議会の役割ではないかと。ただ、新幹線についても並行在来線とかいろんな課題はあるわけで、いろんな条件等、非常に複雑なところがあるので、そういったところをしっかりと我々が学んで、内容を整理しながら全体の合意形成を図っていくことが重要かと

思います。

末宗委員 これはルートの話で、今日の新聞に出ちよった、宮崎県はほとんど東九州新幹線を諦めて熊本県に行こうと。県政でも国政でもそのときの形で変わってくるから、そのときそのときで変わってくるんだらうけど、一番誘因をつくるときに力の強い者がそこを取るんだらうけどね。だけど、宮崎県は明確に熊本県に方針を変換したし、宮崎県と相談しても恐らく進まない。北九州が外れたら、例えば今、だから大分県の2案というのは、一つは広瀬前知事が辞める前に出ただけに、それで動かされよるわけや。そして、もう1案は昔からの路線で、通常東九州といったらそれじゃらうということじゃ。じゃき、そのときに力を強めていた国とか県が取らんじゃき、なるようにしかならんのかな。

清田委員 広域交通ネットワークで今、本県が一番優先すべきは東九州新幹線が一日も早く完成していくことだと思うので、今そのために何をすべきかをしっかり検討するのがこの特別委員会の役割だろうと思います。さきほど若山委員がおっしゃっていましたが、執行部の説明、聞けば聞くほどハテナマークが浮かぶ説明で、東九州新幹線というよりは何か四国新幹線を応援しているんじゃないのかという、長期総合計画の記述もそうになっていると私は思うんですね。

なので、執行部のやり方を糾弾するわけじゃないですけど、修正してあげるような提言をしっかりとしていかないと、今の久大線ルートだとか豊予海峡だとかというぶれ方が、ちょっと他県にも失礼じゃないかな。そもそも期成会って何なのという話にもなるし、とにかく東九州新幹線の早期実現に向けて何をすべきかを皆さんで考えていきたいなと思います。

今吉委員 今、清田委員が言いましたけども、やっぱり執行部は、最近は何大線ルートは言っていないと思うんですよ。初めは一時あったけど。今は日豊線ルートしか県は認めていないんじゃないですかね。

末宗委員 いや、こんな絵ができちよる。

今吉委員 いや、絵はあるけど。

清田委員 この前一般質問で言いよったやん。

今吉委員 今日も大分合同新聞が来てるけど、やはり宮崎県も複数ルートが、いろいろ案が出るので、福岡県、大分県、宮崎県の連携がもっとないと駄目だと思うんですよ。一番今怖いのは、佐賀県みたいな例があるでしょう。長崎県はやっても佐賀県は乗らない例もあるんでね。だから、県同士がもっと連携するために、本県としてはやはり一本の筋を出さないとですね。久大線ルートだ何だとかというのでは、なかなかやっぱり難しいと思うんです。結局どこも何十年もかかって、それをやっぱり一本化の筋を、連携を続けていくしかないと思います。

太田委員 基本計画は昭和47年にみんな一緒ですけど、既に完成しているのは2路線で、もう40年近く、30年近くかかっていることを考えると、やはりスピード感を持ってもうちょっと議論を煮詰めて、路線も煮詰めて、やはり国に申し上げるのが我々の役目ではないかと思うので、それに向かってもうちょっと議論を深めてほしいと思います。

木付委員 今皆さん、東九州新幹線ばかりの話をしていますが、付託事件は4本あるんですよ。これも相当広域のやつで、3年後までに提案とか結論をある程度出さないといけないわけです。4本ともいろいろ関わってくる内容なんです。

ですが今話を聞いていると、何で北九州市が入っているのかとか、どうして2本ルートができたんだとか、そういう皆さんの共通認識がまだ十分できていない。知識的にも我々も分からないこともある。それをまず執行部に聞いて、皆さん共通認識を持ってそれから始めないと、特別委員会としての提言も何もできないと思うんですよね。

今言ったように、私も東九州新幹線が一番だと思っていますが、それを一個一個片づけて、それに付随する他の三つの付託事件も片づけていかないと、今日初めてだけ何に向かっているのか、この特別委員会はどういうことを議長に提言するのか方向性をびしっとまず決めないといけないと思っています。

三浦委員 今皆さんから色々あったとおりで、今まさに木付委員が言われた、このメンバーで複数年しっかり深掘りできるところが常任委員会とは違うこの特別委員会の強みじゃないかと思っています。

確かに東九州新幹線はとても大事ですけど、今言うように議長から4本の付託事件を受けているわけですから、しっかりそれぞれの4本について議長宛てに政策提言できるように、複数年かけて関係機関、関係部署と意見聴取、もちろん参考人聴取、専門的な知見も伺っていきながら、いい形で複数年まとめ上げて委員長にお願いしたいなと思います。

麻生委員長 ありがとうございます。いろんな意見が出される中で、四つの付託事件、今日出席していませんが、堤委員からは新幹線の整備計画への格上げありきではなく議論をやってほしいという意見もいただいているのも事実です。そういったことも含めて総合的に議論を深めながら、結論を出すべきところは結論を出して県民の意思を確定していくことが大事になると思います。それも含めて、さきほど意見として出された参考人招致とか、あるいは隣県との意向の確認とか、例えば福岡県議会とか北九州市、あるいは宮崎県、あるいは鹿児島県、あるいは四国側、愛媛県との情報交換なども重要になるかと思っています。そういった部分について皆さんから、具体的に参考人としてこういった方はどうかとか、どこの県議会とも連携を図らないといけないなど意見があればどうぞ。

末宗委員 ちょっと1番に、さきほどは委員長が東九州新幹線についてみんなの意見を聞いたわけ。ただ、最後の方はもう東九州じゃなくて何とかと言いつつ出したんや。議論を履き違えて議論されたらね、議論が違うから。

麻生委員長 分かりました。失礼しました。

じゃあ、まず東九州新幹線について。

末宗委員 言うたよね。

麻生委員長 はい。じゃ、そういうことで東九州新幹線についての参考人招致とか関係隣県との意見調整とか何か御意見ございましたらどうぞ。

太田委員 さきほども議論出ましたけど、執行部からの説明と我々が受けている説明がね、何かこう、そのことで我々が迷わされるような説明に今は終わっているの、もうちょっとその辺を集約した説明になっていかないと。執行部の声としては余裕を持たせているのか、路線はまだ後でもいいと我々に思わせているだけなのか。何かその辺がすごく疑念があるんですけどね。それについてまずちゃんと説明してほしい。

麻生委員長 じゃあ、次回はいずれにしても執行部からその説明を受ける場をつくることでよいですか。

〔「はい」と言う者あり〕

麻生委員長 じゃあその際に当然、執行部の説明と。しかしこういった国家プロジェクトになるので、例えば執行部の説明だけではよく分からないとならないようにする必要があるので、そういった部分についての皆さんの意見があればどうぞ。

今吉委員 執行部の説明をまず聞くのが前提だと思うんですね、方針として。

最後は国の事業ですから、桑田副知事は国から来ていなかったっけ。桑田副知事にもう一回確認するというのはどうでしょうか。

麻生委員長 意見として承ります。ほかにありませんか。いろんな角度から切り込んでいくという意味で、アイデアがあればお出しください。よろしいですか。思い付いたらまた私なり事務局に申し出てください。

東九州新幹線についてはそういうことと、さきほども言ったこの1ページのいろんな話がある中で、東九州新幹線は期成会ができていますが、九州横断新幹線は期成会も何もないんですね、大分県、熊本県。一方で久大ルートとか新八代ルートが、九州横断新幹線との位置付けも事務局で執行部に説明を受ける際に、位置付けがどうなっているかを、ルートの問題にもなるのかもしれませんが、九州横断新幹線は期成会も何もなく動きがない中で、どういう位置付けになっているかをしっかりと説明をもらえるように準備しておいてほしいです。

ほかに何か皆さんで気付いたこととかはあり

ませんか。よろしいですか。

末宗委員 最後にちょっと一言。

2ルート、北九州市も中津市も全て外してするルートを言い出したら、大体執行部が何を言いたいかは分かるんや。今ある特急、急行とかを通らんようになるとか何とかかんとか、恐らく日豊線の時も言うじゃろう、久大線の時も言うんじゃろうけど、久大線は要するに人口は全くないわけだ。それで、採算、費用対効果を今国が言いよる中で、耐えられる話かどうか常識で考えれば分かるわけや。そこら辺りのデータを。俺は予算特別委員会で聞いたら、それはあくまでも予測だから何が起こるか分からんと言うわけや。そんないい加減なデータだからね。

そういう中で、客観的に見れば分かるじゃない。北九州市が人口100万人で、別府市、中津市からずらっとあつたら、人口は全然もとが違うんだから。それを知事を20年間かやっただから、ただそれだけの話よ、2ルートできたのは。だけど、余りそれをこの場で追求してもしようがないよ。

麻生委員長 そのような御意見がありましたし、全国新幹線鉄道整備法も、さきほどの在来線との関係とか、法改正が46年から随分世の中の環境も変わったりして。人口動態の変化が大きい中で、法改正に伴うこういうルール変更もあったけれども、実は対応できていないことも多々見受けられる。そういった部分も執行部から説明していただくと議論が深められる気もするので、事務局から伝えておいてください。

いずれにしても、末宗委員からあつたのは根拠に基づく政策作りという部分での、米国、英国がやっているEBPM方式とか、こういった部分にもしっかりとチェックを入れていきながら進めて議論を深めていければと思います。

そういうことで、東九州新幹線については、今日の段階では執行部から説明を求める、そしてさらに議論を深めていくことでよろしいでしょうか。

〔「はい」と言う者あり〕

麻生委員長 それでは、2番目の付託案件、豊

予海峡ルートについて。これについて何か皆さん。

木付委員 一緒に説明を受ければいいんじゃない。

麻生委員長 じゃあ、豊予海峡ルートについても一緒に説明を受けることと、特に大分県が凍結したことによって四国4県が四国新幹線のあり様について、要望活動についても方針を変更した経過とか、昨今の国土交通省地方整備局と四国4県の自治体並びに経済界が一体となった整備計画路線格上げのための調査費計上の具体的箇所付け要望という部分についての動きとか最新の動向についてしっかり説明をいただくことでよろしいでしょうか。

〔「はい」と言う者あり〕

末宗委員 これはやりやすいよ、2路線ないんだから。一つしかないから。反対するやつはおらんめえ。

木付委員 徳島県が賛成したからこういう路線になっただけの話で、別にそんな深掘りして四国新幹線のことを聞いたり話したりせんでもいいんじゃないですかね。時間がもったいないような気がする。

麻生委員長 その議論はね。

木付委員 いや、聞くのも。

麻生委員長 問題は、この法律に基づいて調査結果報告書を四国整備局が毎年国会に報告していて、それと東九州の報告書の違いとかね、危機感をやっぱり持つ必要もあると思うので、そういった部分もしっかりと把握しておければと思います。

木付委員 調査書をもらってもみんな読み込まんでしょう。

末宗委員 関心があるのは鉄道でやるか道路でやるかぐらいだね。

三浦委員 でも、今、四国がああなって分散型ですから。大分県が入れますか。

麻生委員長 凍結の経過とか、そういった部分について一応求めておく程度でよろしいですか。

〔「はい」と言う者あり〕

麻生委員長 じゃあそういうことで、3番は広域交通道路ネットワーク。これは道路だけ。

末宗委員 さっき言ったとおり、地図からも抜けて宇佐、国見は4番に、4番にしちよん、1番じゃねえでねえ。宇佐、国見はとにかく何十年間とずっと主要な計画路線にあったわけだ。そして、消えてからは急に全くなくなってるんだけどね。やっぱり過疎化対策とかいろんなことをしてるんなら、大分市だけじゃなくて地方に光を当てんと。ここで言ったら木付委員たちが国東におっちょんけど、陸の孤島は直りゃせんよ。やっぱりね、それが過疎化対策だからね。費用対効果とかいう話とは別なんやね。その辺りを含めてよろしく頼みますわ。

麻生委員長 ほかに。よろしいですね。

じゃあ付託事件の4番。1、2、3に伴う観光振興であるとか経済振興、地域振興等々に関わって、これも調査研究について皆さんの意向、意見、お伺いします。

木付委員 これはどう考えていますか。広域交流、観光振興、産業振興について、広域交通ネットワークの中に付託事件があるんですが、私は要はこれは公共交通ネットワークができて、それでもたらず便益とか観光とかそういうものに付くと思うんですよね。これだけ単独でやるのはちょっと範囲が広過ぎるから、その辺を特化しないと、あっち行ったりこっち行ったり、何もかも観光だ、広域交流だ、観光振興だ、産業振興だとかね。分かりますよね。そういう方向になるから、これはもう三つのことをやって、それでネットワークができたときに、例えば東九州新幹線ができたときに観光振興がどうなるか、豊予海峡ルートができたときにどうなるか、広域の道路ができたときにどうなるか。三つをやった後にどういう便益、メリットがあるかをやればいいことで、これを単独でやるといったら、それは相当なエネルギーが要りますよ。

麻生委員長 ただいまの木付委員の意見に対して、皆さんいかがですか。

末宗委員 木付委員の言うのも分かるけど、東九州新幹線と豊予海峡の実現はまだ先の話よね。それとこれを結び付けたら時代感覚が違ってくるから、取りあえず今できているのは中九州道路や。それと中津日田道路や。それを含めた形

ぐらいに限定して路線とかそういうのを考えた方が現実的と思うよ。

木付委員 同じことですよ。

末宗委員 今、道路は大分県でその二つぐらいしかないんじゃないか。ほかに今現実的にできよるところは。

麻生委員長 全て表裏一体ですから、当然1、2、3をしっかりとやれば4に波及する、あるいは4の具体的な効果を上げるために1、2、3が必要であるということだと思っんです。基本的には、この4番の広域交流と観光振興と産業振興は、総務企画委員会とか商工観光労働委員会それぞれでその所管事項としてしっかり議論をしている中で、特別委員会で議論すべきは多少先の話とか、長い目で見た部分についての議論に特化すればいいという気も私はしています。余り先になってもいけないし、どの程度の先かについて皆さんからある程度意見もいただきながら進めていければと思っています。

基本的には常任委員会で議論すべき部分は常任委員会で議論しつつ、50年先、100年先に、あのときにしっかり議論していなかったので大分県が取り残されたとか子孫の世代に言われないうにしっかりと議論していければと個人的な思いは持っています。非常に難しい部分になると思うので、皆さんの協力をお願いします。4番についてはそういう方向でよろしいでしょうか。

〔「はい」と言う者あり〕

麻生委員長 それでは、特に今、付託事項の1番から4番についての大きな方向性ですが、まずは今度国から桑田副知事がお見えいただいていると。桑田副知事は第3回定例会の政策勉強会の講師としてお話しされると思うので、大きな方向性は聞けると期待しています。その後、今後の方向性としては、第3回定例会の最終日にもう一回、当特別委員会を開催し、交通政策局長も国からお見えになっているので、当特別委員会の付託事件について、さきほど皆さんから出された意見について説明をいただきたいと思っいます。説明を聞いた上で、次に進むより具体的な部分、論点を絞りつつ前に向けて進めて

いけたらいいかと思っています。特に大きな流れの中で、皆さんからこれだけは準備しておいてほしい等あれば御意見ください。何かありませんか。

太田委員 アンケートで、この特別委員会のタイムスケジュール的に開催頻度を月1回とか、その辺のアンケートを取ったと思うので、それをここである程度決定してくれると。

麻生委員長 分かりました。開催頻度について協議をしたいと思っいます。事務局として把握しているのはどうだったですか。

事務局 資料11ページをお開きください。真ん中少し下の3の②開催頻度についての欄に、皆様からの回答を記載しております。

一番上、各定例会期中に1回という回答が3割ほどいただいています。2か月に1回が約半数、最後に毎月が1割といったアンケート回答結果になっています。

麻生委員長 ということですが、いかがでしょう。一番多いのは隔月、2か月に1回ということのようすが。

末宗委員 よいです。

麻生委員長 2か月に1回でいいですか。

〔「よいです」と言う者あり〕

木付委員 結論を出さんとイケんのは令和何年かな。

事務局 令和9年の3月までです。

木付委員 それから逆算して、ここはどれくらいまでやって、県外調査や参考人を呼んだりして、そういう計画を立ててやらないと、ただ回数開くだけで今日みたいな協議はあまり意味がないと思うんだけど。そうなるから、その辺しっかりと計画立てた方がいいよ。長期の計画を作っって。

麻生委員長 それでは、次回までに全体を逆算した計画の作成も含めて取り組んでいきたいと思っいます。案を出すことは委員長、副委員長に一任いただけますでしょうか。

〔「はい」と言う者あり〕

麻生委員長 では、そうします。

今意味がないというお話もありましたが、今日の会議にも、総合交通のネットワークの調査

結果報告書をはじめ、法律の中身とか全てを情報開示、情報提供しています。しっかりと次回からは読み込んでいただいて、それに基づく議論を深めていければ幸いです。御協力を重ねてお願い申し上げます。

それだけこの案件は重要ですし、知事あるいは議長が、国への要望活動に秋にも行くわけなので、春の分として6月には行っていて、さらに秋にもう一度と年に2回行くわけですから、そのときまでにある程度当特別委員会としても何か方向性を出しておかないといけない、あるいは調査しておかないといけない部分も出てくるかと思えます。そういうことも含めて、大分県議会基本条例に沿って進めていきたいと思うので、しっかりと御協力を重ねてお願い申し上げておきたいと思えます。

それでは次第3番、その他で特に何か皆さんから御意見ありますか。

〔「ありません」と言う者あり〕

麻生委員長 よろしいですか。

それでは、以上で本日の特別委員会を終わります。

次回については開催決定次第報告することでお願ひします。

ではお疲れでした。これで閉会します。