

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9月20日（金） 午後1時00分から
午後2時44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、澤田友広、堤栄三、末宗秀雄

4 欠席した委員の氏名

阿部長夫、高橋肇

5 出席した委員外議員の氏名

な し

6 出席した執行部関係者の職・氏名

企画振興部長 若林拓、企画振興部審議監 上城哲、交通政策局長 嶋川智尉、
交通政策局交通政策企画課長 幸野和成、土木建築部参事監兼道路建設課長 瀬戸祐介
ほか関係者

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) 東九州新幹線について、豊予海峡ルートについてなど、執行部から説明を受けた。

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3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9月20日（金）13：00～
場所：第3委員会室

1 開 会

2 付託事件の調査

- (1) 東九州新幹線について（執行部説明）
- (2) 豊予海峡ルートについて（執行部説明）
- (3) 質疑応答

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3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、太田委員は少し遅れての出席、阿部委員、それから高橋委員が欠席となっています。

さて、本日は、企画振興部と土木建築部から、当特別委員会の所管事項である東九州新幹線と豊予海峡ルートについての執行部サイドの考え方についての説明を受けたいと思いますので、よろしくをお願いします。

それでは、企画振興部から説明をお願いします。

幸野交通政策企画課長 それでは資料の説明をさせていただきます。

資料3ページをお開きください。

まず最初に、東九州新幹線と豊予海峡ルートに関して、これまでの主な取組と経緯を説明します。

上段には国の動向など大きな沿革を記載しており、昭和46年に4県1市を構成員とした東九州新幹線鉄道建設促進期成会が設立されたところ です。

その後、昭和48年に東九州新幹線などの11路線とリニア中央新幹線が全国新幹線整備法に基づいて、基本計画路線に位置付けられました。

昭和49年からは、当時の日本鉄道建設公団が豊予海峡の地形や地質等について、15年間で約17億円の費用をかけて詳細な調査を実施しています。

その後、昭和63年にトンネルが技術的に可能との最終報告がされています。

一方、豊予海峡ルートの道路については、平成6年に豊後伊予連絡道路が地域高規格道路の候補路線に選定され、平成10年には第5次全国総合開発計画に海峡横断プロジェクトが盛り込まれたところ です。

また、平成20年の国土形成計画においても、湾口部や海峡部などを連絡するプロジェクトは、

長期的視点から取り組むと記載されたところ です。

こうした中、平成27年には、4県1市から成る東九州新幹線鉄道建設促進期成会において、東九州新幹線の概算費用や費用対効果等の調査を行ったところ です。

また、昨年度に閣議決定された第三次国土形成計画では、基本計画路線及び幹線鉄道ネットワーク等の今後の方向性について調査検討を行うと明記されたことから、今後の国の動きを注視しているところ です。

次に、ページ中段から大分県内の取組を記載しています。

平成7年から9年間、国と大分県、愛媛県等が連携して豊予海峡の調査を行い、平成10年には豊予海峡架橋調査委員会が、架橋は技術的に可能との発表をしたところ です。

こうした中、平成15年に広瀬前知事は、地方の厳しい財政状況から、近い将来の実現は困難と判断し、豊予海峡ルートの整備事業の見直しを表明しました。

少し飛んで、4県1市の期成会の調査を実施した翌年の平成28年に大分県の東九州新幹線整備推進期成会を設立し、国への要望活動や普及啓発などを強化してきたところ です。

佐藤知事就任後の令和5年度には、全庁を巻き込んだ豊予海峡ルートの実現可能性を検討するプロジェクトチームを発足するとともに、同年大分県独自調査である東九州新幹線のルート調査も実施し、その内容に関する地域別の説明会も実施することで、県内の機運醸成に取り組んでいるところ です。

また、各分野の専門家で構成する大分県広域交通ネットワーク研究会からは、克服すべき課題はあるが、県民や企業、関係団体等へ丁寧説明しながら、関係機関と密接な連携を図り、新幹線や高規格道路などの広域交通ネットワーク整備を進めていくべきと報告を受け、現在、広域交通ネットワークの整備推進に向け、県民

の理解促進や関係機関への連携強化、国への働きかけ等に取り組んでいるところです。

次のページをお開きください。

ここからは、新幹線整備の状況等について詳細に説明します。

初めに、新幹線と一言で言っても幾つかの類型がありまして、まず先行して整備されたのが、東海道新幹線東京―新大阪間と山陽新幹線新大阪―博多間であり、逼迫していた東海道本線など在来線の輸送力増強を目的に、国鉄により整備されたところです。

これを全国に拡大していくため、全国新幹線鉄道整備法が昭和45年に制定され、東北新幹線、上越新幹線と続き、いわゆる整備新幹線と呼ばれる五つの路線について、昭和48年に整備計画が決定され、50年近くたった現在でもなお、一部区間で工事が進められている状況です。

その先の控え組でもある基本計画路線は11路線ありまして、東九州新幹線も含まれていますが、現在まで具体的な進展はない状況です。

次のページから、これらの路線を实际地図に落としとして説明します。

整備新幹線5路線のうち、青の実線が改良済みの区間です。赤の実線が現在工事中、赤の点線部分は未着工の区間となっています。未着工区間は敦賀―大阪間と武雄温泉―博多間の残り区間のみとなっていることから、次の整備計画策定への期待が高まっているところです。

緑色が東九州新幹線、水色が四国新幹線、グレーがその他の基本計画路線の区間ですが、地図上でも分かるように基本計画路線、特に東九州、四国、山陰エリアに集中しており、高速交通インフラの面で取り残されているという見方ができると思います。

次のページをお願いします。

新幹線駅がない県都を人口規模でランキング化した資料になります。

表を見ていただくと、オレンジ色が東九州新幹線、四国新幹線の沿線自治体でトップファイブのうち4都市が両新幹線の沿線自治体となっています。

このように、人口規模の観点からも、東九州新幹線等の沿線自治体は整備計画路線への格上げの必要性が高い県だと言えます。

次のページをお願いします。

次に、全国新幹線鉄道整備法に基づく新幹線建設までの手続の流れを説明します。

真ん中の赤で囲んでいるところを見ていただきたいですが、大きく分けて基本計画の決定、整備計画の決定、工事実施計画の認可と三つのプロセスがあります。

東九州新幹線等は、一番上の基本計画決定後に動きはありませんが、中段の整備計画決定に至るまでには、2段目に記載している法の5条に基づく調査が必要となることから、国に対して調査実施の予算措置を要望しているところです。

また、未着工の北陸新幹線等は、中段の整備計画決定の段階であって、工事の実施が認可されるには、右側の青い線の中に書いてありますが、環境アセスメントを数年間かけて実施しながら、またその左側、ピンク色の囲いのある営業主体というところですが、JRからの同意も得ることが必要となっており、これらが全て満たされた上で、晴れて着工されることとなります。

次のページで手続の最初から最後まで、実際のどのぐらいの期間を要するのか調査して整理をしています。

整備計画の決定から工事の実施計画の認可まで一番早い、右から2番目の北陸新幹線でも16年、また、最初の開業までに24年かかっています。長いところであれば、九州新幹線の西九州ルートが一番右ですが、整備計画の決定から工事実施計画の認可まで35年、最初の開業までは49年もかかっています。

なお、いずれの路線も整備計画の決定から全線開業までは30年以上の時間を要している状況です。

次のページをお願いします。

次に、整備新幹線の財源スキームについて説明します。

左のように整備新幹線は、鉄道建設・運輸施

設整備支援機構がハードの整備を行って、整備後は、施設をJRが借り受けて車両運行を行う、いわゆる上下分離方式で運営されます。

なお、鉄道運輸機構による整備は、国や地方が負担する公共事業方式で進めています。

建設の財源は、右側に記載している貸付料とありますが、これは既に開業した他の区間でJRが納めている貸付料等を建設費に充てた後、残りの部分を国と地方で2対1の割合で負担します。

また、地方負担分の9割が起債の対象となっており、元利償還金の50%から70%は交付税措置されることから、実質的な地方負担分は国、地方合計の約1割強となっています。

次のページをお願いします。

参考資料として、開業している整備新幹線の当初の事業費の想定と最終の事業費を一覧にしています。

一番右の欄ですが、いずれも当初の事業費想定と最終事業費を比較した場合、約1.2倍の事業費がかかっていることとなります。

次のページをお願いします。

次に、並行在来線について説明します。

現在並行在来線は、右側の北海道の道南いさりび鉄道から、左下の九州の肥薩おれんじ鉄道まで全国に9区間あり、いずれも地元自治体等が出資する第三セクターによって運営されています。

そもそも並行在来線とは整備新幹線区間を並行する形で運行する在来線の鉄道のことです。整備新幹線に加えて並行在来線を経営することは、営業主体であるJRにとって過重な負担となる場合があるので、沿線全ての道府県及び市町村から同意を得た上で、整備新幹線の開業時に経営分離される可能性があります。

並行する形で運行するとされていますが、区間全体が経営分離されるわけではなく、開業前と同様にJRが運行することもあります。

並行在来線としてJRから経営分離されると、特急の廃止などによる利便性の低下や地方自治体の負担増などが想定されます。

個別の路線で見えていくと、左上の北陸新幹線

ですが、金沢―敦賀間が開通したことで、令和6年3月からハピラインふくいが新しく運行開始した路線となります。

左下の九州新幹線ですが、博多―八代間、川内―鹿児島中央間のように、新幹線が整備されてもJRから経営分離されない事例もあります。

また、西九州新幹線では、地元自治体の一部が経営分離に同意をしなかったため、江北―諫早間については、地元自治体が主体の佐賀・長崎鉄道管理センターが施設を保有し、JR九州は施設を借りて運行を担うという上下分離方式を導入することで、経営分離をせずに運行している事例もあります。

次のページをお願いします。

右側の表です。並行在来線の各社の経営状況です。

直近の令和5年度鉄道事業に係る経営状況を見ると赤字経営となっており、いずれの路線も厳しい状況にあることが分かります。

次のページをお願いします。

令和6年度の国土交通省の新幹線関連を抜粋した予算概要となります。

左の表の赤枠部分を御覧いただきたいと思えます。

新幹線の予算ですが、約800億円で、例年同様の予算金額となっており、内容は右の図ですが、整備計画路線の整備を着実に進めるための予算となっています。

そのほかにも、その下ですが、幹線鉄道ネットワーク等に関する調査ということで、約2.5億円計上されていて、基本計画路線等の今後の方向性について調査検討の予算が計上されています。

具体的に次のページで説明します。

幹線鉄道ネットワーク等の在り方に関する調査ですが、国土交通省が平成29年度から実施しているもので、効果的、効率的な新幹線の整備手法、鉄道の将来像、整備効果の推計方法の三つの観点から様々な検討をしています。

まず左上、平成29年度ですが、新幹線の開業効果について、インバウンドの増加を確認したほか、単線やミニ新幹線方式等による整備の

研究を行って、一定程度の費用の抑制が見込まれるものの、課題もあり、さらなる検討が必要とされたところです。

その下、平成30年度には、九州新幹線などを調査し、現在のB/Cに反映されていない誘発需要等の効果が確認されたほか、並行在来線では定期的に利用しない乗客の減少が見られた一方で、新幹線の駅に接続する支線においては、利用者の増加等が確認されたところです。

その下、令和元年度は、単線新幹線の有効性や課題について具体的な事例を設定して検討を進めるとともに、新幹線整備後の在来線の輸送量の変化を調査しています。

右上、令和2年度以降は、既存の路線の活用も含め、段階的に速度を向上させる整備方法を検討するとともに、災害便益やインバウンド増加などの効果を事業評価に反映できないか検討を進めています。

なお、令和5年度の調査については、まだ公表されていないところです。

次のページをお願いします。

平成27年度の東九州新幹線の調査についてです。

4県1市で構成する東九州新幹線鉄道建設促進期成会が実施をして、概算事業費や効果等を算出しています。

事業費ですが、総事業費が2兆6,730億円となっており、うち大分県は9千億円という試算となっています。

次に、時間短縮効果ですが、資料中段、大分ー北九州間が52分短縮の31分、大分ー博多間が52分短縮の49分、大分ー新大阪間が55分短縮の2時間36分で行くことが可能となります。最後に費用対効果ですが、国の人口推計による場合では1.07、人口ビジョンを達成する場合は1.36と、いずれも1を超える結果となっています。

次のページをお願いします。

令和5年度には、大分県独自の取組として、東九州新幹線の日豊本線と久大本線ルート of 調査を実施しました。東九州新幹線は御存じのとおり、福岡市を起点に大分市付近、宮崎市付近

を經由し、鹿児島市を終点とする計画であり、福岡市と大分市の間は、どこを經由するという指定がないため、令和5年のシンポジウムで発案いただいたことをもとに実施したところです。

従来から想定されていた日豊本線ルートを青い線で表示していますが、大分から小倉を經由して、博多ー小倉間は山陽新幹線を使います。久大本線ルートは赤い線を表示しており、大分から新鳥栖を經由して九州新幹線を使って博多まで行くルートを設定しています。整備する区間は太い青と赤の線です。

大分より南は、いずれのルートでも同じルートが想定されるため、今回の調査では含めないという前提で実施しています。

次のページをお願いします。

調査の結果の概要です。

まず、所要時間については、博多ー大分間は47分と46分と差がなかったものの、新大阪までは日豊本線ルートの方が30分ほど早く、長崎や熊本方面では久大本線ルートの方が早いという結果になって、それぞれの特徴が具体的に把握できたところです。

次のページをお願いします。

続いて、2の概算事業費ですが、久大本線ルートが若干高くなっています。その要因として、右の表ですが、山間部を通ることから、トンネルが全体の75%となることが挙げられます。

下の3の需要推計です。沿線人口の多い日豊本線ルートが利用者数も多くなる見込みですが、他の交通機関からの転換を見ると、西九州方面への移動は高速バスの利用が多いことから、久大本線ルートの方が多くなるという特徴があります。

これらの事業費や需要予測、需要推計を基に計算したのは、4の費用対効果B/Cであり、日豊本線ルートが1.27、久大本線ルートが1.23で、ほとんど差がないという結果になりました。

なお、今回の調査は、あくまで基礎調査であり、県内の東九州新幹線への関心を高めることも期待して行った調査です。この結果をもってルートを決定するというわけではありません。

次のページをお願いします。

東九州新幹線の整備計画路線格上げに向けた令和5年度の取組を説明します。

国への要望活動についてですが、令和5年11月に調査のための財源確保や整備計画路線への格上げ、整備の際の財政措置の拡充等の要望を国に対して実施しました。

また、下段に記載していますが、4県1市で構成される東九州新幹線建設促進期成会でも、令和6年1月に要望活動を行ったところです。

なお、4県1市の期成会においては、例年、幹事県である宮崎県知事のみで要望していましたが、令和5年度は大分県知事、宮崎県知事、福岡県副知事、北九州市副市長が参加し、関係県が一致団結して国に対し強く要望したところです。

次のページをお願いします。

次に、県民等の理解促進・機運醸成に向けた広報活動ですが、デジタルサイネージ広告を大分駅構内のストリートビジョンで放映したほか、大分県在住の若い世代をターゲットにYouTube広告の配信を行いました。

そのほかにも、県庁舎本館と別館の連絡通路に横断幕を設置したほか、地元情報誌に広告を掲載するなど、県民等への周知促進に努めているところです。

次のページをお願いします。

活動が活発な団体の紹介をしたいと思います。四国新幹線整備促進期成会の令和5年度の取組状況です。

四国新幹線の早期実現に向けての国への要望活動として、5月には岸田文雄首相に、8月には国土交通省、自由民主党、財務省への要望活動を実施しているところです。

また、整備計画路線格上げに向けては、東京で各県の知事、国会議員等が参加する大会を開催するほか、広報活動として、次代を担う子どもたちを主な対象とした四国の新幹線に関する絵本の作成などを実施しています。

次のページをお願いします。

最後になりますが、広域交通ネットワーク整備を推進する関係団体です。

東九州新幹線については、4県1市の期成会と大分県の期成会の2団体が活動しています。

また、下の豊予海峡ルートについては、豊予海峡ルート推進協議会、太平洋新国土軸推進大分県期成会、太平洋新国土軸構想推進協議会の3団体が活動しているところです。

麻生委員長 ありがとうございます。

続いて土木建築部から説明をお願いします。

瀬戸道路建設課長 それでは私の方から豊後伊予連絡道路について説明します。

資料の23ページをお開きください。

豊後伊予連絡道路の沿革と大分県の取組について説明します。

上段、沿革のところですが、さきほどと重複する部分がありますので、簡潔に触れます。

まず、平成6年にこの豊後伊予連絡道路が地域高規格道路の候補路線に指定されています。

その後、平成10年には、21世紀の国土のグランドデザインにおいて、海峡横断プロジェクトの一つとして盛り込まれています。

海峡横断プロジェクトについては後ほど説明します。

その後、平成20年の国土形成計画では、湾口部や海峡部などと連絡するプロジェクトは長期的視点から取り組むと記載されているところです。

一つ飛ばして、令和3年には、大分県で策定している新広域道路交通計画によって、豊後伊予連絡道路は構想路線と位置付けています。こちらも後ほど説明します。

下段、大分県内の取組ですが、平成7年には国と県が連携し、社会経済調査及び技術調査を行っています。

そのうち平成10年には、豊予海峡架橋調査委員会が架橋は技術的に可能と結論を出しています。

平成15年には広瀬前知事が取り巻く状況を踏まえて豊予海峡ルートの整備事業の見直しを表明したところです。

続いて資料24ページです。

海峡横断プロジェクトについて説明します。

こちら、海峡横断プロジェクトは21世紀の

国土のグランドデザイン、いわゆる五全総ですが、こちらに示されている長大橋等に伴う六つのルートのことを意味しています。

具体的には下の図面にありますが、一つは、東京の湾口部、伊勢の湾口部、紀淡海峡、関門海峡、さらに豊予海峡と島原・天草・長島という3地域を結ぶ、これらの六つの路線ルートに掲載しています。

これらについては沿革のところですが、平成10年の、21世紀の国土のグランドデザインで位置付けられたところですが、平成20年の冬柴国土交通大臣、当時の大臣ですが、取り巻く状況を踏まえて、今後海峡横断プロジェクトの調査は行わないと表明されており、それ以降、この検討は下火になっているというところです。

その後に策定された国土形成計画においては、長期的視点から取り組むと整理されているところです。

続いて資料の25ページをお開きください。

広域道路ネットワークについて説明します。

こちらは全国の都道府県で同じ動きをしていますが、大分県においても令和3年6月に新広域道路交通計画というものを策定しています。

その中において広域道路ネットワークとしては、高規格道路と一般広域道路と2種類位置付けています。

高規格道路は右にあります。大分自動車道とか、東九州自動車道、こういったものが含まれていて、一般広域道路については、国道10号や57号といった路線が含まれています。

これらの高規格道路や一般広域道路の要件に合致する可能性があるものの、構想段階の路線については構想路線と位置付けされていて、豊後伊予連絡道路については、この構想路線という位置付けになっています。

続いて、資料の26ページです。

広域道路ネットワークの要件について少し説明します。

まず上段、高規格道路の要件ですが、主に三つあって、一つがブロック都市圏間を連絡する道路、二つ目が、ブロック都市圏内の拠点連絡や中心都市を環状に連絡する道路、三つ目とし

て、高規格道路と重要な空港、港湾を連絡する道路、これらの要件から選定されています。

一方で、一般広域道路についても、二つ要件があって、一つが広域交通の拠点となる都市を効率的かつ効果的に連絡する道路。二つ目が高規格道路や一般広域道路と重要な空港、港湾等を連絡する道路という要件となっています。

さきほど申しましたが構想路線については、高規格道路や一般広域道路の要件に合致する可能性があるものの、現時点では事業化に向けた環境が整っていない、そういった路線を構想路線として、位置付けているところです。

麻生委員長 ありがとうございます。

以上で説明は終わりました。これより質疑に入ります。ただいまの説明に対する質疑はありませんか。

末宗委員 交通政策局長は今度、東京から来たよね。昔の運輸省よね。新しく来てどこまで知っているか分からないから、ちょっと私が説明をしておこうと思うけど、さきほど東九州新幹線のルート、大体もう小倉から大分、宮崎というふうずっと何十年間もそういう予算要求をしてきていたわけよ。そしたら、広瀬知事が出て最後の方になって2路線になったけど、要するに県民を分断作戦みたいなものよね。県民の政争をつくったわけよ。

だから、局長たちがそこをどんなふうに理解して今後進めていくのか。国から来たんだから、ちょっと所見を聞きたいと思ってね。

嶋川交通政策局長 国の立場からすると、ルートは地元でよくよく議論をしていただくというのがまず基本ですが、私が理解しているのは、やはりおっしゃるとおり、昭和の時代からずっと積み重ねで、この日豊本線ルートというのが基本的に議論をされてきて、皆さん方も共通認識のところできっと運動されてきたんだろうと思っています。

ただ、説明したように基本計画路線です。もう半世紀にわたって議論の進展がないと。これは全国的にそうですが、そういう中で少しでも地元の機運を高めるという意味合いで、もちろん県民感情を二分するという意図をもっていた

わけではなく、少しでも大分県内の県民に、この新幹線問題をしっかりと認識していただくという思いで、恐らく実際のシンポジウムの中でそういった声があったということを踏まえて、しからばちょっと調査をしてみようということでもやられたのだろうと私は理解しています。ルートに関しては特に、しっかりと今後、実際に着工間際まで議論をされていくものになります。そこは正に県内の議論のきっかけ、あるいは新幹線というものに対する関心の高まりのきっかけにという意味合いで、そういった複数のルートの調査を行ったのだろうと理解しています。

末宗委員 それじゃ困るんだけどね。機運を盛り上げるために県民を分断するような、そういう理解のされ方をされたらね。第一、東九州新幹線なんよ。僕も議会で言っているけど、昔から日田とか湯布院とか東九州って言わないよ。中央や。それをねじ曲げてまでこの二つの路線にしたのは、県民を分断させようという結論だから、機運じゃないよ。大分県を分断させようという意図だから、それをしっかりと認識してもらいたいよ。そういうつじつま合わせみたいな議論、理屈じゃなくてね。それを頭の中に入れて込んでくれ。よろしく。

麻生委員長 ただいま新幹線の方が先に質問が出たので、新幹線に絞ってまず先に議論を進めたいと思いますが、それでよいですか。

〔「異議なし」と言う者あり〕

麻生委員長 では、新幹線に関して。

堤委員 15ページのB/Cの関係ですが、これは人口が結局ビジョンどおりに進んだらという場合等も書いているね。現状からすると、人口減少というのは想定されている以上に減少率が進んできていますよね。それを考えたときに、実際に北陸だったかな、この前一般質問で言ったけど、費用が今高騰していますから、費用も含め結局1以下になってくるのではないかと。

こういう計画というのは、平成27年に多分計画されたやつだから、見直しをやっぴりすべきではないかなと思いますが、そこら辺はどうなんですか。

幸野交通政策企画課長 この調査は4県1市の

東九州新幹線鉄道建設促進期成会で調査をしたものです。委員がおっしゃるように、実際の費用については、最近の資材や人件費の高騰等を考えると、それを反映した場合は増額が見込まれるのではないかなと思っています。

国の方では現在、費用対効果B/Cについて計算方法の見直しも検討しているという話も伺っています。そうした結果を踏まえて、この調査を実施した4県1市の期成会とも協議をしながら、再算定の必要性は検討していくものかなと考えています。

堤委員 さっき言った人口の問題ね。人口がビジョンどおりに基本的にはなかなかいっていないというのが実際だけど、また費用も上がる。乗客そのものが減ってくれば、売上げそのものが減少するわけじゃないですか。それも含めて、平成27年から現在までの人口の減がどういう状況で、それによってどれぐらいの売上げの減少が見込まれるのかとか、そういうことが数字上出ていないとちょっと分かりにくいというか、よく経済圏が広がるとか、何が広がるとか、いいことばかり言うけど、マイナスの部分というのも結構あるわけですね。確かに国が見直しを今検討していると言っていますが、県が進める以上は、県としても独自の試算を出すべきだと思うけど、そこら辺はどうなんですか。

幸野交通政策企画課長 人口減少の影響というのは非常に大きいかと思います。委員もおっしゃられたその視点も含めて、見直しをする際には議論をすることになるだろうと思っています。**堤委員** 見直しの時点がいつ頃になるか分からないけど、そこら辺は早急にやるべきだと思います。

それから、さっき肥薩おれんじ鉄道とか、並行在来線の問題、いろいろお話があったでしょ。あの中で、この前も一般質問で言ったとおり、乗客数そのものは減少しているわけ。全部赤字でしょ。結局、その肥薩おれんじ鉄道については鹿児島県だったかな、何億円か今後出さなければいけない。しかも、それで最後なんだというところまで鹿児島の場合にはなっているわけね。そうしたところが仮に久大線であろうと日

豊線であろうと、そういうことになってくる可能性は十分あるわけでしょう。そこら辺をもう少し考えてやらないと、当然解決しないし、在来線で切り離された場合にはいいところばかりじゃないからね。そういうところは、是非JRと協議しないといけないし、せつかく今JRには日豊線も久大線もあるわけだから、いかに利用してもらおうかというところの中身を、やっぱりもっともつと言わないといけないと思うんですよね。そこら辺はどうなんですか。

幸野交通政策企画課長 並行在来線の課題というのは、今年のネットワーク研究会の中でも挙げられています。

我々は、その機運を醸成する中で、やはり課題についても深い理解をしていただくべきだと思います。

さきほど新幹線整備法に基づく手続の説明をしたところですが、過去の先行事例を見ると、並行在来線がどうできるかというのは、整備が格上げされて、それから事業の認定が下りて、そこで初めてJRと協議をしていくという形で、どこが並行在来線になるかということが決まるものになっています。

大分県はまだその段階にもないので、どのあたりが並行在来線になるか、あるいはどのぐらいの負担が出るかまでは今持ち合わせているわけじゃないですが、並行在来線の課題というのは、赤字問題も含めて非常に大きいとは思っていますので、その点は他の並行在来線を注視しながら、しっかりとした情報発信もしながら進めていきたいと思えます。

木付委員 基本計画路線から整備計画路線に格上げするにはどのようにすればいいとお考えですか。大分県議会でも去年から九州議長会で東九州新幹線のことは取り上げていますが、執行部としてどう考えているのか教えてください。

幸野交通政策企画課長 やはり新幹線の問題というのは、国家的なプロジェクトになると思っています。地元の思い、地元の熱意等を、まず県の中で醸成して、県の中での必要性をしっかりと議論をして、それから県境をまたぐので、関係する自治体とも連携して、思いを深めて、

その上で国の方から国家的プロジェクトとしてコンセンサスを得た上で、整備計画路線の格上げにつながっていくものじゃないかなと考えています。

木付委員 北海道庁に行ったときはもう一つありましたが、これはちょっとここでは発言しません。

今吉委員 ちょっと今の木付委員の質問ですが、基本計画を決めるのは国が決めるんですか。

嶋川交通政策局長 そうです。

今吉委員 整備計画も国が最終決断するわけでしょう。今、課長でいうと地元の熱意がいっぱいあればと言うけど、もう整備計画というのは、4ページを見ると昭和46年、48年、平成23年とあって、あとずっと進展していないんですよ。地元の熱意があろうがなかろうが、国があんまりそういう意識がないんじゃないですかね。予算もかかるのか分からないけど。

嶋川交通政策局長 国の意識がないということではないです。国としては着工というところが一番意識すべきイベントになりますので、少なくとも今、整備新幹線5路線がまだ全てのこの着工にめどが立っていないので、次のステップに進めないという状況なのかなと思っています。

今吉委員 ちょっと1点不思議なのが、中央新幹線がリニアになったでしょ。あれは地元の要望が強かったんですか。新幹線とリニアと、誰がそういうふうに分けたのかな。

リニアができると、スピード感が全然違うから既存の新幹線に乗らなくなるじゃないですか。ああいうのは国がどうしてリニアに変えたのかなと思います。

嶋川交通政策局長 リニアの場合は、どちらかというど発案したJR東海がやりたいというところで事業を進めていると理解しています。

今吉委員 それは地元の熱意はそうなかったんじゃないですか。いまだに工事が進まないじゃないですか。そこは地元の熱意があったんですか。

嶋川交通政策局長 すみません。地元の熱意と申しますのは、次の基本計画路線に関してだと

思っています。というのも、半世紀にわたって進展がなかったという話で、大事なのは、この次のまだ控えている基本計画11路線で、ややもすれば、世論の中ではこの整備新幹線でもう終わりでもいいんじゃないかみたいな、そういった議論もあり得ると思います。

先日、堤委員がちょっと世論調査なんかも引用されていましたが、そういった声もやはり一方であるわけで、そうならないように、我々が何をしっかり国に訴えていくかといったら、今、四国新幹線は、四国4県の国会議員が全部集まって、4県知事もまとまって、経済界がまとまって、かなり一致団結しています。この間も東京大会がありましたが、600名ぐらいが地元から押し寄せて頑張ろう三唱をやっていて、しっかりと鉄道局の幹部を巻き込んで議論されています。

現状は、そういった本当の熱意が東京に伝わっているという意味合いでは、やはり四国新幹線ぐらいしかまだ伝わってないのかなというのが率直な私の感想です。

最終的にはやはり政府与党の方で決まる話になるので、地元の熱意ってちょっとふわっとしていますが、要すれば地元の国会議員と県議の皆さんもそうですが、あとは知事、いろんな関係知事が一致団結をして、しっかりとこの基本計画路線の工程調査を進めてくれというような働きかけをするように動いていかないと、今、四国だけが声が大きい状況ですが、我々もしっかりと地元一致団結して伝えていかなきゃいけないということだと思います。

リニアの場合は、当然JR東海がまず最初にやり出して、あとで静岡県の問題とかいろいろ出てきましたが、地元の熱意はあくまで基本計画路線の次、整備計画路線の次にしっかりと議論をやめないように国に働きかけるという意味合いだと理解しています。

麻生委員長 これは技術革新の国家プロジェクトとして最優先にやるという動きなんでしょう。

今吉委員 今の嶋川局長の答えて、四国新幹線は熱量はすごいと思っている。じゃあ、嶋川局長が東九州新幹線もどうしたら熱量が入るか、

県職員全員にそういうことをまず指導してください。東九州新幹線が四国に負けられないようにどうしたらいいとか、地域にもそれをちゃんと伝えて。国からせっかく来ていますから、それが決まらなと国には帰れないと思いますよ。よろしくをお願いします。

三浦委員 四国で力強い集会等もされているということで、非常に温度差を感じてはいます。今正に局長からお話があったように、国家プロジェクトで、県内はもちろんです、近隣エリアもしっかり一致結束をしてということですが、大分県では当初の日豊本線、私もそういった形で一般質問をしてきましたし、国等に要望させていただいていますが、この久大本線ルート、また宮崎も違ったルートが出てきています。今の期成会の状況がどうなっているかをまず1点お聞きしたい。できれば同じ方向を向いて、しっかりとルートも決まってということだと四国みたいにまとまりやすいのかなと感じます。しかし、今この当初あった路線にしっかりと戻そうとか、福岡県、北九州市、宮崎県、鹿児島県とともにしっかりと縦軸でやっていこうということには、なかなか現段階では、末宗委員が冒頭申されたとおり、それはまずは地元で始めていただかないとというような話もありましたので、その辺ちょっとすみません、質問になっているかどうか分かりませんが、まず1点目の今の期成会の状況を教えていただきたいと思います。

幸野交通政策企画課長 4県1市の期成会の方は、さきほど申しましたように、昨年一致団結を強めて国への要望に取り組んだところです。その上でルートに関しては、大分県も昨年調査しました。宮崎県も新たなルートの可能性をとということで、今年度調査をするということで2県がルートの調査をしているところです。

4県1市の中で、大分県と宮崎県がそれぞれ県独自の期成会を持っているという状況です。

4県1市の要望もそうですが、やはりこの4県1市の一致団結が大事ということで、そういった取組を常々連携しながら図っているところです。

三浦委員 今年の1月29日に宮崎県知事、大

分県知事、福岡県副知事、北九州市副市長が国に要望に行っていますが、鹿児島県は残念ながら参加していただけていないような状況でもあるので、しっかり4県1市の期成会がまとまって、同じ方向を向いて、四国のように前進をしていっていかねばいけないのではないかなと思っています。

そのためにもある程度、同じ方向を向けるようなルートというのを照準を絞ってやっていくべきではないかなと私は感じているので、またそこはしっかり議論していきたいと思います。

吉村委員 今さらという質問になるかもしれませんが、さきほどから地元の熱意だとか、機運の醸成だとかいう、これはこれで当然大事なことだと重々理解はしていますが、そういう地元といったときの、この大分県としてなぜ東九州新幹線の建設を目指すのか、このことをもう一度お聞きしたいですね。

というのが、九州の中の西軸、東軸というのか、そういう中で福岡、熊本、鹿児島のこのルートと、いわゆる東、大分、宮崎というところでいったときに、かなりの交通格差が出てきている中で、これをどうしても解消したいんだと。そして交通格差をなくしていきながら、また九州循環のルートをつくっていきながら、人と物の流れをつくっていきなりたいんだということが基本なのかなとは思ってききましたが、その辺のところをもう一度お聞かせ願いたいです。

幸野交通政策企画課長 今委員がおっしゃられたように、九州の西側の新幹線がもう九州新幹線ということで整備をされています。非常に大きな効果を上げて、沿線の自治体に関しても効果を楽しんでいるというふうにも聞きます。

国は全国的なネットワークの形成を目指していますが、それにあたっては、やはり九州の東側にも同様に、もともと基本計画であった新幹線を通し、九州の強みをさらに増す必要があるのだと思っています。

半導体や自動車、それから農林水産業といった九州の強みを今以上に伸ばすためには、広域の交通ネットワークをつくる必要がある。そのためには、今、計画段階にしかないこの東九

州新幹線を一日も早く整備計画路線にタイミングを逃すことなく上げていくことが必要だなと考えています。

吉村委員 そういう意味で、東の軸をしっかりとということであれば、さきほどからあるように、僕はおのずとルートは決まってくるのかなと思うし、じゃあ大分県大分市というところどこを見ていくのか。どこに人や物の流れを見ていくのか、福岡なのか、それとも広島、岡山、近畿、関西圏、その辺を見ていくのかというようなところ、何かこの辺のところをはっきりと示していくような中で、最終的にルートはどうするんだ。そして、さらに機運を醸成して、各自治体期成会を含めて盛り上げて、地元として盛り上がっていく、国に対してというようなところが大事なんじゃないかなと。その辺の発信というか、僕らにはまだ県としてどういうふうなスタンスなのかというのが少し見えにくいかなと思っていますがいかがですか。

幸野交通政策企画課長 さきほどの資料の説明の中でもお話をしたように、この調査をもとにどこかのルートを決めるということでは考えていませんで、あくまで県内の新幹線に向けた動き、機運醸成を図りたいという目的で調査をしているところです。

北陸新幹線などの先行する新幹線では、整備計画の格上げ後もルートの複数案が示されたり、あるいは新駅の設置場所について協議が行われたりというように時間がかかっているところです。あらかじめ議論を尽くすことで、整備計画格上げ後の手続が迅速に進めることができるんじゃないかということも加えてルートの調査をしたところですので、今委員がおっしゃられたような、どこのルートがどうメリットがあるんだ、どういう効果があるんだということも含めながら、しっかりと議論していくのかなと考えているところです。

吉村委員 いずれにしても、県として新幹線の持つ意味とか、新幹線の建設後の未来だとか、なぜこの東九州新幹線が必要なのかというようなことをもっときちっと県民に知らせていく必要があるのかな。そういう中での機運醸成とい

うようなことも大事なかなと思いますので、よろしくをお願いします。

清田委員 皆さんと同じような話ですが、さきほど工事が始まってルートの変更とかの議論があると。それはもう承知していますが、ただ、東九州と久大では縦か横かという真逆の方向のルートになるというのが一つと、機運醸成も分かりますが、ただ、久大本線ルートも検討するところの機運醸成があつて、じゃあ次のステップというストーリーがないと、もう機運もそのまま尻すぼみで、逆に日豊本線ルートなのか、久大本線ルートなのかふらふらする中で、関係県との期成会の活動も活発化せず、四国新幹線は片やどンドン、ホームページを見ただけで違いますよね。盛り上がり伝わるといふか。片や、一般質問するときに調べましたが、まだこっちはホームページがないですね。なので縦と真横を両方掲げながら、皆さん連携してスクラム組んで東九州やりましょうと言っても、宮崎とか鹿児島とか福岡においては当然日豊本線ルートだとも思っているでしょうし、大分県はどっち向いてんのかという中で、本当にスクラムが組めるのかな。正にさきほど三浦委員がおっしゃった、まずは建設に向けて一歩進めるためには、期成会の活動を盛り上げるというところが一つの階段なのかなと思いますが、今のままではそこにさえ行き着かない気がするんですね。

ただ、これはもうずっと今、皆さん質問してきて、機運醸成、機運醸成というところでとどまっていますが、機運醸成に向けた次の一手というのは何かお考えがあるのでしょうか。久大本線ルートも検討しました。こうです。じゃあその次というところの。それがいつの段階で、いつどのような内容で、本当に前に進む方策を取っていかうとしているのか、もしあればお聞かせください。

幸野交通政策企画課長 委員のおっしゃられることはよく分かります。もともとシンポジウムという我々が機運を醸成する場の中で、こうしたルートの調査もした方がいいんじゃないかと、必要なんじゃないかということでしたいた

見に基づいて、機運醸成ということで進めたところでは。

その次の手はどうなのかということですが、繰り返しになりますが、整備計画路線への格上げというのが最重要なものだと思っています。

整備計画路線格上げのタイミングというのは、今正に残り区間が二つになり、それから国が骨太の方針の中で踏み込んだ表現で記載している。このタイミングが正に今チャンスであつて、ここを逃すとその次の整備計画路線格上げのチャンスというのを逃してしまうのではないかと。正に今、その整備計画路線格上げに対して一致団結して、関係県の意思を統一して国に要望するんだ。その事業を強めることが大事だと思っています。

ルートはさきほども言いましたように、これをもって最終的なルートを決めるものではなく、格上げになった後に、国の調査に基づいて、国がルートを決める形になっていますので、我々としては、その前に、そうした意識でやっています、国に早く整備計画に上げてくださいというような姿勢を強く示して、格上げされるというのが次の一手になるのかなと考えているところです。

清田委員 重々理解はしましたが、関係県の期成会との活性化というところが、今日の資料を見ても、過去いろいろ一般質問する際に調査をしても、正直、それはもう豊予にもつながりませんが、結局、四国と東九州、どっちも新幹線ができていないのに、豊予海峡新幹線という話はありませんので、まずはその四国に追いつくような期成会の活性化というところを重々考えていただきたいし、我々も木付委員がさきほど言わなかったので、私も言いませんが、県議会同士の連携であるとか、お互いの県の選出国會議員の連携であるとか、そういうところでの連携も深める必要が当然あるでしょうから、そこは一致団結して皆さん方と頑張っていきたいなどは思っていますので、よろしくをお願いします。

若山委員 基本的なことになってしまいますが、大分県に聞くべきか分からないですが、4県1市、政令指定都市ということも含めてでし

けど、北九州市が1市入っている。その中で、さっきから何回も言っていますが、久大本線ルートが出たという部分も含め、北九州市との意見調整というか、そういった関係はうまくできているのかなという思いが一つあって、期成会の中の機運醸成、機運醸成と言いながら、そういった、思うに久大路線になると北九州市が外れていくのは誰が見ても分かると思うんですよ。そういった部分で本当に機運醸成ができるのかどうか。北九州市が外れますよと言えば、そのままのむのか。そうすると機運醸成どころじゃなくなるなというふうな話に思いますが、その辺はいかがでしょう。

幸野交通政策企画課長 このルート調査をする際ですが、大分県独自でやるということと、福岡と大分を結ぶ区間に限定するということでしたので、特に他の県と相談して行ったものではありません。

ただ、4県1市でやっている期成会があります。情報共有や連携は非常に重要なことだと思っていますので、ルート調査をしたのは昨年ですが、意見の交換や共有はずっと図ってはいます。これからも連携を崩すことはないので、進めていきたいと考えているところです。

若山委員 であれば、早々に多くの委員が言われていたようにルートを決めなきゃいけないんですよ。北九州市とのやり取りがどうなっているのかなという疑問に思っていますが、北九州市は何で入ったんですか。まずそこを1点聞きたいです。

幸野交通政策企画課長 私も当時の状況は承知していませんけど、昭和48年に基本計画ができる前に、46年の段階で、この4県1市の期成会ができています。その段階で、ある程度のルートの想定とか、その中の日豊本線ルートを想定した中で北九州市が入っているんじゃないかなと考えているところです。

若山委員 政令指定都市だけでなく、そういった思いも北九州市の方は持っているんじゃないかなと思いますが、その辺を含めて、本当に機運醸成につながるような取組に、4県1市がまとまっていけるような取組にしていきたい

たいなと思います。

木田副委員長 平成28年度の東九州新幹線調査報告書の最後に、今後の検討課題というのが当時出ています。もうだいぶ時間も経っていますが、特に4点出されて、最初の三つ、これは極めて大事な項目だと思っています。

1点目は国の検討プロセスへの働きかけですが、これはこれから一体感を持って取り組むという話が出ていますので、これからそういうふうに進んでいこうと期待しています。

あと2点、3点ですが、2点目が並行在来線の運行維持に係る自治体負担の明確化というのがありますね。これはさきほどの幸野課長の説明だと、整備路線格上げになってからでいいんじゃないかというような説明があったと思いますが、果たしてそのような順序でよろしいのかなと、ちょっと疑問には感じています。ここにも明確化すべきという検討課題を出されてもう10年近く経っていますが、そのことについて今後、整備計画が明確化されるまで、並行在来線を明確化しないのかどうか、その辺の考え方を教えてください。

また、JR九州との連携が3点目に挙げられています。

今回、久大本線ルートの検討、そしてまた、豊予を凍結したものが再浮上するというところで、このJR九州との連携がうまくいっているのかどうか、その辺をちょっと教えていただきたいと思っています。

幸野交通政策企画課長 平成27年調査の報告書の確かに一番最後の課題の中で、二つ目に並行在来線の運行維持に係る自治体の明確化があります。

長期的な見通しの構築が必要だとは思いますが。ただ、説明したように、並行在来線として必ずしも全ての区間が経営分離されるわけでもない事例が先行県であったり、そのままJRが持ち続けたり、あるいは上下分離方式という別な方式をとってみたい、いろんなパターンがあるかと思っています。

さきほど申しました整備計画路線格上げ後にどのルートになり、どこに駅を置き、どこが並

行在来線になるかという議論があるかと思っています。その段階で、並行在来線の負担がどこに生じるのか、どのぐらい沿線自治体に生じるのかというのを考えるものだろうと考えていて、今時点でどこがどういう並行在来線になるという想定は特段に入れていないところです。

それと、JR九州に対する東九州新幹線の要望関係ですが、九州各県の知事とか県議会、議長会で組織をしている九州地域鉄道整備促進協議会というのがありまして、JR九州に毎年要望をしています。その項目の中の一つで、東九州新幹線等の整備計画路線への格上げに向けた協力というのをに入れていて、その中で要望しているところです。

JR九州からは、東九州新幹線は国により検討されるものであり、直接意見を申し上げる立場にはないが、九州地域の一体的な浮揚にとっても重要なプロジェクトであることから、早期に事業化をするには地元での機運を盛り上げることが重要だと認識しているというような回答を頂いているところです。

木田副委員長 ルートが決まってからでいいというのはどうかなと思いますね。どちらにしろ日豊本線と久大本線しかないわけですから。当然旅客数とかいうのはもう分かるわけで、それぞれのパターンを出せば大体の見通しはつけられると思うし、新幹線プロジェクトは当然JRの合意が要するという、最初に説明があったとおりですから、JR九州とやっぱり連携していかないとそれはうまく話は運ばないじゃないかと思っています。

特に豊予海峡というか、あれはもうJR四国の問題ですから、まずはJR九州としっかり連携を取っておくことがこのプロジェクトを進める上では大変重要じゃないかなと思うので、国への一体感と、あわせてJR九州とも一体感を持っていただきたいと思っています。

麻生委員長 私の方から何点か質問します。

まず、資料の19ページ以降に期成会の動きで、取組とか国への要望を記載した資料を配付いただいています。

こうした中で、四国新幹線は実は大分が終点

になっていますが、ここは入っていない。大分を通る新幹線はまだ1ミリもなくて、四国新幹線、東九州新幹線、九州横断新幹線という基本計画3路線があるわけですが、今年の大分県の国への要望事項、豊予海峡ルートと、この三つの新幹線に関わる部分をごちゃ混ぜになっていて、何を大分県が優先しているのか何も分からないわというような声が我々のところにも実は伝わってきました。

実際に要望を見てみると、知事が行くにもかかわらず、実際に所管の大臣とか事務次官にもお会いできていない。これが全てを物語っているのかなということを痛感しています。

そういう意味で、新幹線について、整備計画路線、四国新幹線、東九州新幹線、九州横断新幹線、これについて大分県としては何を最優先にしようとしているのか、秋の国への要望事項について、どのようにこれをまとめていこうとしているのか、明確なお答えをいただきたいと思います。

あわせて、東九州新幹線久大ルートと九州横断新幹線の位置付けを大分県としてどう考えているのか、明確に答弁を願いたいと思います。

一番の問題は何かというと、行政の継続性、これが大分県は問われていると認識しています。知事が交代したからといって、これまで積み上げてきた期成会であるとか、関係自治体との協力関係、意見調整、こういったものを全てペアにしているような気が否定できないので、あえて行政の継続性という部分について、四国新幹線に関しての豊予海峡ルート部分を凍結することを決断した後、関係のところには誰が、どのような形で頭を下げて、今まで一緒にやってきましたが、しばらく夢のある事業なので、将来的にも灯を消さないように頑張っていきたいと思いますと言いつつも、ごめんなさいと、どのように頭を下げてきたのか。そして、今日に至るまで約30年間、この灯を消さないためにどのような努力をしてきたのか、それについてもまず伺いたいと思います。

若林企画振興部長 3点だったと思います。

まず秋の要望に向けた県のスタンスというこ

とです。具体的には、これまでの上半期の県庁内での検討とか、全国の動向、概算要求の状況、そして当然県議会からいただいている御意見等々踏まえて、これから具体的に検討することになります。先般の本会議で知事からもお答えしたとおり、新幹線に関してはしっかりと現在の基本計画路線、当然、東九州新幹線も大分の大事な県計画ですので、それを含めて整備計画に格上げになるよう全国の自治体としっかり連携をしないと、そういった基本的な考え方を持っていて、改めて要望内容をこれから検討させていただくことになろうかと思えます。

その上で豊予海峡ルートを含めた継続性ということですが。豊予海峡ルートについては、今日の説明にもあったとおり、佐藤知事になって改めて庁内プロジェクトチームを立ち上げるとともに、外部の有識者等を交えた検討会議を開催した上で、改めて機運醸成から始めようということまで今日に至っているというものです。

我々も、そういった意味では継続性の中での変化の一つであると認識していますが、そのプロセスについてはできるだけ丁寧にしっかりと議論を積み重ねていこうという思いで知事と一緒に話してこれまでやってきたところです。当然、今日の議論の中でも、県民の方々の思いとか、各県としっかりと連携してという御心配の声もあったかと思いますが、当然、我々もそういったこれまでの関係の大きい幹と言いますか、道筋と言いますか、そういったものを崩して進めることは必ずしも得策だとは当然思っていないわけで、そういった大きな方向性がしっかりと継続していく中で、冒頭、交通政策局長からもあったとおり、しっかりと全国的に、新幹線でいえば整備計画路線の次をどうするのかといったところに、簡単な課題ではないかと思っておりますが、その点については着実に進めていきたい。

いずれにしても、しっかりと丁寧に努力を重ねていきたいと思っております。

麻生委員長 ありがとうございます。しっかりと行政の継続性とか、特に丁寧に関係自治体、関係各省、それと同時に、行政用語として豊後伊予連絡道路と四国新幹線は別物ですから、豊

予海峡ルートと一緒にたにしてしまうと誤解を招きかねないですから、誤解を招くような表現は控えていただくことも求めておきたいと思えます。

そうした中で、また要望前には議会のほうにもこういう形で要望を上げていくんだということもしっかり報告をいただきながら、連携を図って一体となって機運を盛り上げていくためには、一体感というのはもう間違いなく不可欠ですので、そういった手順を丁寧に組み込んでいただければと思いますので、そのことは要望しておきたいと思えます。お願いします。

委員の皆さん方から特に何か。

末宗委員 1点だけ。資料15ページの意味が分からない。東九州新幹線の小倉を通ると博多を通ると、大分から新大阪、両方とも一緒ということはあり得ないだろうから、何を表したのかよく分からないよ。

麻生委員長 これは調査資料のもっと分厚いのがあるよね。

末宗委員 これは何を表しているのかね。

麻生委員長 後ほどじっくりと説明を。

末宗委員 そうか、今分からないのか。

麻生委員長 いいですか、それで。

末宗委員 もうしょうがないな。

麻生委員長 ということでお願いします。

木付委員 15ページの上の方に書いてあるじゃないですか。

末宗委員 分からんね。

木付委員 一番上に、調査は小倉－大分－宮崎－鹿児島を日豊本線沿いと書いてある。上から3行目に書いてある。

末宗委員 え、どこかにあるのか。

木付委員 15ページ上から3行目に書いてあるじゃないですか。小倉－大分－宮崎－鹿児島を日豊本線沿いで新規整備すると仮定して試算と。

木田副委員長 小倉、博多が新幹線で行くから一緒なんですよ。

麻生委員長 一番上。もう一回後でよく説明してあげてください。

ということで新幹線に関してはよいですか。

末宗委員 よう分からん。

麻生委員長 それでは、道路に関して御意見はありませんか。

豊予海峡ルートの高規格道路とか豊後伊予連絡道路に関して意見はございませんか。

堤委員 構想路線としての豊予海峡ルートの関係で、平松元知事のときに架橋は可能であると。それは海洋調査とか海流の調査、佐賀関に風向計とかいろいろ置いて調査した。その結果として、技術的にも可能であるというような報告書が出たよね。それと、今の佐藤知事の今までのやり方を見ると、どうもトンネルがメインのような、本来で言うと両論併記しているわけね。トンネルも橋もというようなことだけど、そこら辺は県としてどちらの方で行こうという腹があるのか。

もともと豊予海峡ルートはつくる必要はないと私は思っていますが、今現在県としては橋なのか道路なのか新幹線なのか。費用も含めていろんなやつを書いているね。そこら辺はどうなんですか。

瀬戸道路建設課長 新幹線か道路かという論点は置いておいて、道路に関してトンネルなのか橋なのかということところです。

トンネルに関しては、過去に旧日本鉄道建設公団が調査した中において、トンネルの掘削は技術的にも可能ではないかとの結論が一定程度出ています。

一方で、委員御指摘のとおり、橋についても県や国が調査した中で、技術的には架けられるのではないかと。つり橋にならざるを得ず、橋脚の間がかなり長い距離になるので、技術的には可能だろうけど、実際にやってみないと分からないところがあると。

トンネルも同じような要素があって、両方机上の検討では可能でしょうということの段階には詰められているという中において、一長一短があると思っていて、トンネルの方が費用的には恐らく安いだろうという部分はありますが、一方で避難を考えたり、あとは橋であつたらその景観、観光への活用とか、そういったいろいろな一長一短があると思うので、現時点におい

てどちらかと決めているわけではありませんが、そこは今後事業が仮に進んでいくことがあれば、その事業主体も含めて、比較検討の上、決定されていくと考えています。

堤委員 佐藤知事の場合には大分市長時代に豊予海峡ルート構想を掲げて、費用もずっとかけて調査してきたね。それは大分県知事になって、そのまま引き継いでいるような感じなんよ。当然、これは新幹線とトンネル、つまり四国新幹線で大分まで来る場合には、豊予海峡に新幹線を通さないと意味がないわけよね。道路だけというわけでもないわけね。だから、確かに国とすれば構想路線だから、調査は何もしていないというのはもう当然のことだけど、どうも国がそういう状況の中で、県だけひとり歩きして、いろんなことでこれがつながると関西圏とかいうのがよくなるよとか、その部分だけがひとり歩きしてるような感じがするわけね。

地に足が着いたような調査及びその計画じゃないというのを非常に痛感するわけですが、そこら辺は県としてどう考えていますか。

瀬戸道路建設課長 さきほどの新幹線の話とも重なりますが、県や地域としては、まずはしっかりとその機運を盛り上げる、しっかりと地元としての必要性であったり、関係者の認識共有を図った上で、それが日本全体に伝わるような取組をしていくというのが、まずやるべきことだと認識しています。

その一つのきっかけとして、そういう技術的な検討というのをやっていることを機会として、いろんな議論が起こったり、説得力が増したりということもあるかと思うので、一定程度地域としても技術的な検討とか、どういうルートがいい、どういう構造がいいということはやりますが、最終的にはやはり事業をやる主体が決める話ですので、最後までやり切るというものでもないと考えています。そこはちょっと程度問題だとは思いますが、県としてできるところまでやってそれも生かしつつ、機運醸成を図っていくと。国への働きかけを進めていくという動きが望ましいのかなと考えています。

堤委員 そんなものでしょう。もういいです。

そんなものの計画でしょう。

麻生委員長 よろしいですか。

私から2点伺います。

まず、海峡プロジェクトに関して、大臣が記者会見で凍結表明されていた中で、6海峡プロジェクトが止まっていたはずですが、関門海峡が今回また工事に入りますよね。あの動きというのがどういう経過、プロセスで再開したのか分かれば教えてください。

当然、それと同じように可能性があるなら、大分県としても何らかのアクションを起こしてもいいのかなと思います。それが1点。

それと、当然この豊予海峡ルートに関しては、旧日本鉄道建設公団が技術的に可能という表明をされた後、調査結果報告書もお蔵入りせずにちゃんと公文書館で残してしっかりあると思いますが、あれをそのまま大分県として浮気せずに橋とか言わなかったら、今頃もしかしたらできているんじゃないかなという思いもあります。今回もルートがこちら、こちらとかいう、新幹線でもそういうことをぐじゃぐじゃ言っているから大分が取り残されていくということもあり得えますから。橋に浮気せずにトンネル一本でまずやっていたら両方できていた可能性もあるわけで、そういった部分の検証も必要ではないかなと思うので、そういった検証をどこでどうやればいいのか分かりませんが、そういったことも必要じゃないかなと思っているので、この豊予海峡ルート、かつて技術的に可能と言われつつ、浮気したばかりに実現していないという現下のこの大分県の遅れに関する検証をやっていく必要があるかと思いますが、それについての考えがもしあれば教えてください。

以上2点。

瀬戸道路建設課長 まず1点目です。さきほどの資料の中でも海峡横断プロジェクトの説明をしました。六つあるという説明でしたが、その中で関門海峡に関するプロジェクトに関しては、委員長の御指摘のとおり、まだ工事に入っていないですが、工事に向けて、事業化に向けて、そういった動きが進んできているというところ です。

こちらに関しては、平成20年に一度大臣の方から海峡横断プロジェクトは調査を行わないという発言があった後も、地域として粘り強い要望が継続的にあったというところ、それは両県両市、福岡県、山口県であったり、北九州市、下関市の両市であったりというところで、政官民を巻き込んで、そういう力強い要望があったというのが一つあります。

そういったのを受けて、国の方でも検討を行い、よくよく見ると海峡横断プロジェクトといいながら、ちょっと違いがあるんじゃないかと。三つ、十把一絡げではなく、特に下関北九州道路、関門海峡については、もう既存のトンネル、橋が既にある、それらの混雑であったり、老朽化であったりといった非常に大きな課題もあると。それに代わる第3のルートとして必要じゃないかという整理を国の中でされました。国交大臣はそういう整理がされるべきであって、海峡横断プロジェクトとして捉えるべきではないと、それとは別ですよという宣言をされて、事業化に向けて動き出しているというところ です。

ですので、平成20年に凍結をしたというところがもう絶対凍結というわけではなく、しっかりと個別の必要性であったり、状況の変化を見極めて、場合によっては必要な事業はまた進んでいくというふうになるかと思うので、残りの五つのプロジェクトについても、しっかりと事業化に向けて取り組むべきことは取り組むべきかなと考えています。

2点目ですが、当時、旧日本鉄道建設公団の調査の中でトンネル建設は可能と調査結果が出た中において、県としては橋の調査も行って、架橋もできるという調査も行ったところですが、たればの話で、そのときにトンネル一本でいっていたらどうなったかというのは、なかなか考えようがないというところだとは思っています。一つの推論ですが、当時県の方で架橋が可能といった、これは平成10年の頃において、ほかの六つのプロジェクトも同じようにトンネルだったり、橋も技術的には可能ですよと、国の調査も含めて一応検査は終わりという中において、

さきほどの関門海峡は別として、ほかのプロジェクトも残念ながら豊予海峡と同じように進展が見られていないというところですので、仮にその当時トンネル一本で頑張っていたら、ひょっとしたら実現していた可能性もありますが、なかなかほかのプロジェクトをいろいろ見ても、ちょっと考えにくいのかなとは思いますが。

ですので、なかなか検証しようにもちょっとしようがないかなと考えています。

麻生委員長 ありがとうございます。

ほかの皆さん、執行部がいる間に質問をしておきたい点、よいですか。

〔「なし」と言う者あり〕

麻生委員長 今日は執行部の皆さんありがとうございます。特に企画振興部長はじめ、企画振興部というのは県民の夢をかなえる魔法使いの部局、扇の要として頑張ってもらわないといけない部局であって、それをインフラ整備に関わる土木建築部に今日お越しいただいて、常任委員会の後、所管事項と重なっている部分があるにもかかわらず、二度手間を取らせて誠に恐縮ですが、今日は本当にありがとうございます。これをきっかけにして、しっかりと県民の夢をかなえられるように少しずつでも前進できればなど。そのためには県議会の基本条例の目的の中に県民の意思を明確にするという、意見を表明するという部分、これはなかなか知事にはできない分野だろうと思うので、しっかりと執行部と我々が意思を明確にしながら、一緒になって取り組んでいければと思っていますので、引き続き執行部の皆様の御尽力をお願い申し上げ、執行部の皆さんお疲れでした。

記者や傍聴の皆さんも御退席をお願いします。

委員の皆様、このままお待ちください。

〔執行部退室〕

麻生委員長 それでは内部協議を行います。

〔協議〕

麻生委員長 以上をもって本日の委員会を終わります。