

# 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7年9月24日（水） 午後1時30分から  
午後3時02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、阿部長夫、太田正美、三浦正臣、吉村尚久、  
若山雅敏、高橋肇、澤田友広、堤栄三、末宗秀雄

## 4 欠席した委員の氏名

後藤慎太郎、木付親次

## 5 出席した委員外議員の氏名

福崎智幸

## 6 出席した執行部関係者の職・氏名

交通政策局長 嶋川智尉、土木建築部審議監 成瀬哲哉ほか関係者

## 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、豊予海峡ルート及び広域道路ネットワークについて、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 副主幹 油布陽一郎  
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 主任 三宅未紗  
議事課委員会班 主査 坂口泰弘

# 第7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7年9月24日（水）13時30分～  
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) 広域道路ネットワークについて（執行部説明）
- (4) 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7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、木付委員と後藤委員が欠席しています。また、委員外議員として、福崎議員が出席しています。

さて、本日は、交通政策局と土木建築部から、当委員会の所管事項である東九州新幹線、豊予海峡ルート、広域道路ネットワークについて説明を受けたいと思います。

それでは、交通政策局及び土木建築部から説明をお願いします。

**幸野交通政策企画課長** 交通政策企画課長の幸野です。本日は、貴重なお時間をいただきありがとうございます。

本日の内容は、昨年度、当委員会で御説明して以降の広域交通ネットワークの取組についてです。座って、お手元の資料で説明させていただきます。それでは、目次に沿って五つのテーマについて順次御説明します。次のページを御覧ください。

まず、新幹線の整備促進のための新たな財源確保に向けた取組について説明します。基本計画路線や国の財源等に関する現状と課題ですが、昭和48年に東九州新幹線を含む11の基本計画路線が示されてから50年以上、全く動きはないです。令和5年12月には、当時の国土交通大臣である斎藤大臣が、新幹線の整備については、まずは北海道、北陸、九州の各整備計画路線の確実な整備にめどを立てることが最優先と答弁をしました。過去20年における新幹線整備に関する国の当初予算を見ても、700億から800億円程度の推移にとどまっており、現行の国の予算額や財源スキームでは整備計画路線の完成まで20年以上を要するとともに、基本計画路線に関する議論も今後進展しないおそれがあると考えています。

また、骨太方針2025においては、基本計画路線について、例年同様前向きな記載はあまりなく、目立った進展がない状況です。

このような状況を踏まえて、国・地方負担の軽減に配慮しつつ、新たな整備財源に関する具体策を地方から提案することで、政府・与党内の検討を促進することが必要だと考えています。次のページをお願いします。

そこで、大分県では新幹線の整備促進のための新たな財源確保策を、九州地方知事会や全国知事会で提案しました。提案内容は三つです。

まずは、一つ目の貸付料算定の適正化です。

次のページを御覧ください。貸付料とは、鉄道運輸機構が建設をした新幹線の線路等を、営業主体であるJRが借り受けて使用する際に支払う施設使用料のことです。新幹線施設の貸付料は、JRとの間で30年の定額契約となっていて、各路線の開業後31年目以降の取扱いは未定となっています。

グラフの一番下ですが、これは北陸新幹線、高崎駅ー長野駅間、いわゆる長野新幹線の状況を表したものです。令和9年9月に、一番最初に貸付料の見直しが必要となります。その後、東北新幹線や九州新幹線、北陸新幹線等の各区間が順次貸付料の見直し時期を迎えます。今後、国とJRが協議を行っていくものと考えており、今後の動向が注目されています。

次のページをお願いします。

この貸付料については、国の財政審議会でも議論がされています。北陸新幹線の金沢開業では、受益の上振れが試算と比較して約1.4倍となっていて、現行が年420億円ですが、追加的に年176億円を得られたであろう旨の指摘がありました。

その対策として、開業後31年目以降も引き続き、営業主体であるJRから貸付料を徴収し、開業当初の需要予測よりも実績値が上振れした場合に、追加徴収できる仕組み等への見直しを地方からも求める提案を今回行ったところです。

次のページをお願いします。

続いて、新たな財源確保に向けた具体例の二つ目、国際観光旅客税の活用について説明しま

す。

次のページを御覧ください。

国際観光旅客税は、いわゆる出国税と呼ばれるもので、出国1回につき1千円の負担を求めるものです。使途は、国内をストレスフリーで快適に旅行できる環境整備等で、ハードの整備費にはいまだ充当されていません。国内をストレスフリーで快適に旅行できる環境整備という使途を考えると、新幹線整備もその趣旨に沿う取組と考え、これを欧米諸国並みに増額し、新幹線、鉄道等の高速交通インフラ整備費にも充當できるように税制改正をしてはという提案です。

次のページを御覧ください。

今年5月の参議院予算委員会でも、石破総理が国際観光旅客税については、訪日外国人客を対象に引上げを検討する考えを示したときに、訪日外国人客に対する課税について、「日本国民の納税でいろんなインフラを整えてきた。相応しい対価をもらうことは、当然日本の納税者に対する義務ではないか。政府でも検討したい」と述べています。

一方、日本人に対する徵収に対しては、「バランスがとれるのか議論もある」と慎重な考えを示し、「議論を精緻に行いたい」と語ったところです。

このように、国でも国際観光旅客税の活用方法には前向きな議論がされているので、しっかりと注視したいと考えています。

次のページを御覧ください。

最後に、三つ目の既設新幹線利用者からの負担について説明します。全ての新幹線利用者からの薄く広い負担を得て、新幹線鉄道の全国ネットワーク化を加速するための賦課金制度を新設する提案です。

次のページを御覧ください。

こちらの資料は、電話のユニバーサルサービス制度について記載したものです。ユニバーサルサービス料として広く利用者から徵収し、公平かつ安定的な通信の提供を行っています。不採算地域や未整備地域でのサービスの確保のためのスキームですが、こうした仕組みと同様の

スキームを、この取組の中で考えています。次のページをお願いします。

こうした三つの新たな財源確保に向けた具体策を、本年5月の九州地方知事会や7月の全国知事会において佐藤知事から提案しました。知事会では、三つ目の既設新幹線利用者からの負担については、国民負担が生じる話であり、議論が不十分と見送ったが、貸付料の適正化、国際観光旅客税の活用は、多くの方の賛同を得て採択されました。国への要望・提言内容に反映され、知事会において要望活動が実施されたところです。今後も引き続き、国や政府・与党に対して強く働きかけていきたいと考えています。

次のページをお願いします。

ここまで、新幹線整備を進めるための新たな財源確保策の説明をさせていただきました。その参考として、整備新幹線の整備に係るこれまでの地方負担と地方財政措置の変遷について御説明をします。

昭和59年までは、新幹線の建設は、国土の基幹的な交通網の一環として、国及び国鉄等が負担し、地方の負担はありませんでした。特に東海道新幹線については、世界銀行から融資を受け、東京オリンピックの開催に間に合わせるために、急ピッチで整備されたところです。その後、昭和59年になると、地元が10%の負担という考え方方が導入されます。

次のページをお願いします。

平成9年からは、全国新幹線鉄道整備法が改正されたことにより、建設費用の公的負担が法律上規定され、現在の国3分の2、地方3分の1のスキームとなりました。さらに、交付税措置を創設し、地方債は充当率90%ですが、地方債を充て、その元利償還金の50%を交付税措置することになりました。

次のページをお願いします。

平成20年から、交付税措置が拡充されました。国と地方負担のスキームは変わっていませんが、実質的に整備費用の1割から2割を地方が負担することとなっています。

次のページをお願いします。

次に、東九州新幹線に関する関係機関と連携

した取組について説明をします。東九州新幹線については、福岡県、大分県、宮崎県、鹿児島県に北九州市を加えた4県1市の自治体や経済団体を構成員とする期成会を、基本計画に決定する前の昭和46年に設置して、国への要望活動等を毎年実施しています。

以前は、会長である宮崎県知事のみが国土交通省に要望活動を行っていましたが、佐藤知事が就任した令和5年度以降は、佐藤知事も同行をしています。昨年度は、近年では初めて4県1市全ての首長等が参加し、早期格上げに係る強い思いを国に伝えたところです。

次のページをお願いします。

さらに昨年度は、大分県主催で基本計画路線に関わる全国の自治体等を一堂に集め、鉄道局との勉強会を開催しました。この勉強会は、コロナ禍以来6年ぶりに開催し、全国の29自治体等に声をかけて、約8割の23自治体等が参加しました。以前は担当者のみが参加していましたが、本県から佐藤知事が参加するなど対応を強化したこともあり、各県も部長級や課長級が参加するなど、関係自治体との連携の強化がさらに図られたと考えています。今後は、より一層の全国的な機運を高めるため、基本計画路線の期成会が一堂に会し、整備計画策定に向けた調査の開始や新たな財源の確保等、地方の熱意を国へ届ける全国総決起大会のような場もつくりたいと考えています。

次のページをお願いします。

次に、東九州新幹線に関する機運醸成の取組について説明します。東九州新幹線の4県1市期成会の取組として、昨年度、ロゴマークを一般公募し、364作品の中から、右上にあるマークが選定されたところです。大分県としてはこのロゴマークを活用し、本年度の取組としてカーステッカーを1万枚作成しています。行政と経済団体が中心ですが、大分県東九州新幹線整備推進期成会の構成員に加え、トラック協会やタクシー協会などの交通事業者と協力して、整備計画路線格上げに向けた機運醸成を図ります。今月中に順次、各市町村や交通事業者に配布を予定しています。

次のページをお願いします。

次に、関係機関と連携した機運醸成の取組の一つとして、1月にシンポジウムを開催しています。令和5年度に続き2回目の開催で、約550名の方に御参加いただきました。シンポジウムでは、関西インフラ強化を進める会の委員長であり、様々な要職を務める京都大学の小林名誉教授に基調講演をいただいたほか、パネルディスカッションには、九州経済連合会、宮崎県、愛媛県伊方町などの関係者が登壇し、広域交通ネットワーク整備の意義や効果等について活発な意見交換を行ったところです。

また、その日は、宮崎県で開催された東九州新幹線シンポジウムの会場とオンラインでつなぎ、佐藤知事と宮崎県の河野知事が互いのシンポジウムに出演するなど、関係者が連携して機運醸成を図ったところです。

次のページをお願いします。

また、本年3月になりますが、岡山県の山陽放送が制作した特別番組「めざせ！四国×東九州新幹線」が放映されました。この番組には、東九州と四国の知事6名が出演し、経済効果や災害対策など、様々な角度から熱い議論を交わしたところです。日本列島改造論を提唱した田中角栄元総理の秘書官を務めた小長啓一氏も出演し、反響を呼んだところです。番組は、ユーチューブでも視聴可能です。

次のページをお願いします。

また、昨年度初めて県民、高校生、企業を対象に、東九州新幹線等の認知度や期待の有無などを問うアンケート調査を実施しました。結果について、次のページから御説明します。

まずは、県民アンケートの結果です。住民基本台帳から無作為抽出した満18歳以上の5千人を対象に実施しました。48%にあたる約2,400人が回答し、新幹線計画等の認知度については、東九州新幹線が60.2%、豊予海峡ルート構想が46.8%という結果になりました。

一方で、整備効果の認知度は、東九州新幹線が34.8%、豊予海峡ルート構想が23.2%であり、一定程度認知はされているものの、

計画そのものに比べて整備効果は認知が低く、理解促進が十分でないことが分かりました。

次のページをお願いします。

整備を考える際に特に重要な要素を選択する設問では、半数の 50.7%の方が災害に強い交通体系の確保を選択しました。

また、右側の円グラフで表していますが、約 7割にあたる 67.9%の方が、東九州新幹線や豊予海峡ルートの整備に期待する結果になりましたところです。

次のページをお願いします。

次に、高校生アンケートの結果ですが、県内の高校生約 2万 8千人を対象に実施をし、68.9%、約 1万 9千人が回答しました。認知度については、東九州新幹線が 25.6%、豊予海峡ルート構想が 11.9%など、県民に比べて全項目において低い結果となりました。整備効果の認知度についてはさらに低く、東九州新幹線が 17.8%、豊予海峡ルート構想が 10.3%という結果でした。

次のページをお願いします。

整備を考える際の重要な要素を問う設問では、半数以上である 54.2%の方が、新幹線や高速道路へのアクセス確保と回答しました。目的地までの速達性を重視していることが分かったところです。期待度については、4分の 3を超える 75.7%の生徒が、未来の大分県を担う若者として、広域交通ネットワークの整備に対し期待をしていることが分かります。高校生は、期待は高いものの、広域交通ネットワークに対する認知度が低いと判明したことから、今後は、若者を巻き込んだ取組も検討する必要性を改めて認識したところです。

次のページをお願いします。

次に、企業アンケートの結果です。県が行っている秋の 500 社訪問等で依頼を行い、131社から回答をいただきました。

認知度については、東九州新幹線が 88.5%、豊予海峡ルート構想が 82.4%となり、整備効果の認知度についても、東九州新幹線が 68.7%、豊予海峡ルート構想が 60.3%と、全項目において、県民調査や高校生調査よ

り大幅に高い結果となりました。これは、昨年度、整備効果等をまとめたリーフレットを県で作成して、経済団体の会合等に積極的に出向き、説明を行ったことが結果につながったと分析しています。

次のページをお願いします。

整備を考える際の重要な要素を問う設問では、61.1%の方が新幹線や高速道路へのアクセス確保と回答しました。高校生と同様、目的地までの速達性を重視していることが判明しました。今後への期待についても、67.9%、約 7割の方が、東九州新幹線や豊予海峡ルートなどの整備に期待をしていました。

こうした三つのアンケート調査の結果を踏まえ、理解度が低い項目や年代に重点的に普及啓発活動を行うなど、今後の効果的な情報発信、普及啓発等に役立てていきたいと考えています。

次のページをお願いします。

情報発信にも力を入れています。積極的に広域交通ネットワークの趣旨等の説明を行う場を設けたり、有識者を招聘して話を聞くなどの取組もしています。多くの方が集まる大分トリニータの県民デーや農林水産祭などのイベントに出展したり、大分駅構内のデジタルサイネージ広告を活用することで、さらなる機運醸成に取り組んだところです。

次のページをお願いします。

次に、豊予海峡ルート構想の実現に向けた取組についてです。両県知事で意見交換を行う愛媛・大分交流会議を、平成 29 年以来 7 年ぶりに開催しました。第 1 回は愛媛県大洲市、第 2 回は大分県臼杵市で行い、3 回目の開催となりました。豊予海峡ルート構想の推進について、中村知事からは、「海峡を通るフェリーが物流ルートとして重要視されており、産業振興の面からも整備の必要性がある。長い目で見た国家戦略に位置付けるべきとの主張を続けなければならない」と賛同を得られたところです。

次のページをお願いします。

広域的な取組の基盤となる豊予海峡ルート推進協議会についてです。広島県、山口県、愛媛県、高知県、福岡県、大分県、宮崎県の 7 県の

知事と経済団体で構成され、早期実現や西瀬戸地域の活性化等を目的に、平成5年に設立された任意団体です。毎年、国土交通省や各県選出国會議員に対して、東京事務所経由で要望書を提出してきましたが、令和6年度からは、大分・愛媛両県の知事等が上京し、初めて共同で要望活動を実施することができ、対応を強化したところです。

次のページからは、土木建築部が説明をさせていただきます。

**石和道路建設課長** 続いて、道路建設課長の石和です。よろしくお願いします。

31ページです。豊予海峡ルートにおける調査研究について御説明します。令和6年の取組ですが、豊予海峡トンネル建設については、過去の調査資料を最新の知見を用い再検証を行いました。

まず一つ目のポツの過去の文献調査資料です。旧日本鉄道建設公団による地質文献調査では、青函トンネルの技術を活用すれば、豊予海峡トンネルの建設は十分可能という結果でした。

次に2ポツ目の最新の知見を用いた再検証結果です。国の機関である産業技術総合研究所に検証を委託して、①活断層については、既往の調査データに基づき活断層の調査を行ったところ、さらなる精査は必要であるが、トンネルルート上に活断層は確認できない。②地質については、最新の知見に照らしても、旧日本鉄道建設公団の地質図は変わらない。③まとめとして、旧日本鉄道建設公団の調査で得られた地質環境に関する結果は、現在においてもおおむね活用可能との意見をいただき、県としても引き続き使用可能と考えます。

続いて、次のページです。

今年度の取組ですが、現時点の技術で施工可能なトンネルの工法検討や、実際のトンネル供用に必要な設備などを検討するとともに、トンネル建設等に必要な工事費の算出を行っています。

トンネル工法検討では、表のように様々な工法があり、地質や国内外の事例を含め工法を検討しています。

続いて、次ページをお開きください。

海底トンネルの建設であるため、例えば止水対策や非常時等の安全対策などの課題が想定されます。そのため、トンネル建設の専門家である東京都立大学の砂金教授や青函トンネルの管理者などに助言やヒアリングを行いながら検討を進めます。

なお、概算工事費は、表にあるように、主要な工種ごとに積み上げて算出します。また、将来の交通量推計も算出しますが、料金設定による交通量の変化についても行うこととしています。

次ページ、お開きください。

これは青函トンネルの詳細な断面図です。トンネルは、真ん中の桃色の1本、本坑の1本だけでなく、右下の図にあるように、建設時には作業坑として、また、その作業坑は供用後避難路になるなど、様々なトンネルがあるのが分かると思います。

青函トンネルは鉄道トンネルですが、今回は道路トンネルとして様々な視点から検討を行い、概算工事費に反映していくこととしています。

**麻生委員長** ありがとうございました。以上で説明は終わりました。これより、質疑に入ります。質疑、御意見などはありませんか。

**堤委員** 一つ目は、新たな財源についてですが、需要と実測の差が、これまでの実績では175億円などの上振れを前提にした実測予測をしている点です。人口の推移に関して、九州の中でも特に大分県や宮崎県は人口減少が進んでおり、宮崎県ではその影響が非常に大きいと感じています。そのような地域で、この財源の妥当性について疑問を持っています。

つまり、それだけの需要効果や実測効果が期待できるのか。過大な計画を立ててお金が入らなければ、最終的には県民に負担がかかることをどう考えているかという点です。

二つ目は、豊予海峡を巡る旧日本鉄道建設公団についてです。青函トンネルの場合、活断層はどうだったのかなと。確かに、これまでトンネルの上、下、横には活断層は存在しないということですが、10キロメートル先には中央構

造線があることが明確になっており、トンネルにどう影響を与えるのかということです。

現在、旧日本鉄道建設公団では、トンネル上に活断層がないだけで安全性を担保している状況ですが、そこについてどう考えているのか。

**幸野交通政策企画課長** 1点目の、新たな財源の負担に伴う今後の人ロ推移を見たときの財源の考え方です。

今、新幹線を造るときに、B／C、費用対効果を出しますが、その際には、将来的な人口の減少も、社会保障・人口問題研究所のデータなどを盛り込んでじくようにしています。

そういった将来的な人口の推計以外にも、例えば北陸新幹線、九州新幹線、西九州新幹線も、費用対効果と別に経済波及効果もあります。人口がこれから減少する中にあっても、今整備されている整備路線を見ると、そこにおける地価の値上がりや、経済活動の活性化といった経済波及効果が非常に大きい。新幹線の整備が伴うことで、人口減少の中にあっても、そこが発展をし、新たな利益を生む。この176億円に関しても、こうした当初の見込みを大きく超える経済効果だったのではと考えています。

それは、これから東九州新幹線を整備するにあたっても、さらに大分県にこういった経済波及効果が生まれると考えています。ひいては、基本計画路線の整備にもこういった効果が現れると考えて、新たな財源として提案をしたところです。

**石和道路建設課長** おっしゃるとおり、活断層に関しては、旧日本鉄道建設公団の既往の資料に基づけば、現時点では確認されていません。ただし、今後については、どこまで調査をするかという話ですので、事業化する前に、実際どこまで調査するかを検討しながら進めていくことになると思います。現段階においては、あくまでも既往のデータを基に判断している状況です。

**堤委員** 東九州の方では、様々な需要や地域の経済効果を考えて、計算して結果を出しています。去年、我々が特別委員会で視察に行った際、ルートや駅の配置によって経済効果が違つてく

ると聞いた。北陸がこうだから、大分県でも同じようになるというのは甘いと思う。

どういうところに駅ができるのか、ルートによっても大きく影響するので、結局、何となく新幹線を造るという基本路線に乗せるためだけの論理に過ぎないというのが現状です。そのためにつじつまを合わせる感じになっていて、今まで具体的なものはほとんどない。ストロー現象や人口減少などの問題については、このアンケートの中でも全く触れられてなく、開通ありきで話を進めたのではまずいなと思う。

豊予海峡はそうでしょうね。すぐには実現できるわけないから。

**吉村委員** 東九州新幹線開通に向けて、新たな財源確保、機運醸成、シンポジウムとかいろんな取組がされ、着々と前へ進めていこうとしている。

この委員会もできればそうありたいと当然思っています。基本的な県の受け止めをお聞きしたいが、骨太方針の2025で、さきほども少し資料の中にもあったけど、基本計画路線について、幹線鉄道の高機能化が示されている。これを読み解いていくと、これは中速新幹線を表しているのではないかと。つまり、国会の答弁でも石破首相が中速新幹線についても言及をされていたと思います。

財源を含めて、幹線の在来線をそういう形にしてはといった考え方がある、いわゆる骨太方針の中に盛り込まれ、国の基本的な考え方変わっていると感じます。また政権交代して、骨太方針も変わっていくといった部分について、県はどう受け止めているか伺います。

**幸野交通政策企画課長** 吉村委員がおっしゃられたように、幹線鉄道の高機能化は、中速新幹線も含む、まさに今走っている鉄道の高速化などの検討もしていると思っています。

一方で、やはり我々が基本計画路線をつくったときに考えている新幹線の効果は、速達性であり、その面から考えると、フル規格か、中速ではない新幹線が我々の目指すべきところで、これまでもそういうふうに進めてきたところです。

国はこういった記述で検討するのかもしれません、県としては、やはり我々が目指してきたものを引き続き変わらずに目指していくのかなと考えています。

**吉村委員** 中速新幹線について、県として研究、検討することはないということですか。

**嶋川交通政策局長** 中速新幹線に関しては、当然国が検討している以上は、我々も検討の選択肢の一つとしてはあると思っています。

ただ、実際に、今考えられている中速新幹線を改めて見たときに、実際の在来狭軌を一部線形改良して、多少時間短縮していくものなので、言ってみれば、今の山形新幹線や秋田新幹線みたいな、いわゆるミニ新幹線です。

したがって、線形改良、トンネルでバイパスをすることになり、かなりの建設費がかかります。そのコストに対して、時間短縮効果が見合うのかといったときに、今、実際にソニックが大分一博多間を走っていて、かなり速いスピードでやっている。ソニックの中でも実際に、駅を間引いて速達性を重視したソニックもあれば通常のソニックもある。中速新幹線になった場合、速いソニックが多少速くなるイメージなのかなと。

国全体の新幹線政策を見渡しても、今の整備財源はある意味限界に来ていると感じているので、しっかりと東九州新幹線を具体的に進めていくその手法が最後は財源という壁にぶち当たって、中速新幹線ということも現実的にはあり得るかもしれません。ただ、我々が今の段階で求めるべきは、あくまで速達性をどこまでも追求するフル規格の新幹線と考えています。

**末宗委員** この委員会で、宮崎県と九州大学に行きました。そして、先日、北九州市から福岡県庁、佐賀県庁、長崎県庁に行ったけど、日豊本線ルートでなく、久大本線ルートを相手にしているところはない。ルートを決めんで、議論をしても全く意味はなく、チャンスを今逃しているようなもんや。特に今、国会議員で抵抗勢力が1人できたから、また阻害要因ができたと思う。

もう一つは、時代の科学の進歩で、空飛ぶ車

が開発されている時代と新幹線を県はどう試算しているのか。

それともう一点は、財源の問題。トランプの関税で、防衛費5%以上を日本が飲む可能性が強い。3.5%が装備品。残り1.5%は、ほかに使ってもいいと言っている。残りの1.5%で、国土交通省から防衛省に予算を移管して、委託すればいいと知事に聞いたが、知事は何か訳分からん答弁になってしまって。

それともう一個、豊予海峡。断層帯もあるのに、海の中で事故が起きたとき。要するに、今の科学で証明されない部分。例えば阪神・淡路大震災のときに、高速道路は大丈夫と言ったが全部倒れてしまった。そして、9.11のときに、ツインタワー、倒れんと世界の建築士が言ったのが、全部崩れ落ちてしまった。そういう全ての要素までは計算できないんだろうが。

あれを見ていると、ローマのポンペイはベスビオ火山が爆発して都市ごとなくなつた「猿惑星」で地球が滅びた、ああいうイメージを抱くんよ。そういうのを本当に今の人間の工学ができるのか疑問に思うので、答弁をお願いします。

**幸野交通政策企画課長** 4点の御質疑をいただきました。

まず1点目のルートに関してです。令和5年に行ったルート調査は、広く県民の関心を高めて、実現への機運を盛り上げることを期待して実施しました。それに関しては、地域別説明会の中でも各地域の方々の意見をいただいているところです。我々が目指したところの一定の効果は出ていると思っていますが、この調査そのものがルート選定の判断を行うことを目的とはしていません。あくまで機運醸成のための取組だと考えます。

北陸新幹線などでは、着工間際まで複数の案が議論されています。まだ東九州新幹線は基本計画路線の段階で、ルートが議論されるのは、まずは整備計画路線への格上げがあってその後かと思っており、ルートに関しては、そのときの国の考え方が優先されるのかなと思っています。

それから、2点目の空飛ぶ車の今後の動きです。今、私が思いつく限りでお答えしますと、新幹線は大量に輸送できることがあろうかと思います。多くの方を速達性を上げて遠くの地に運ぶことができる乗り物だと思っています。こうした乗り物は、空飛ぶ車が導入されても、その重要性は変わらずに運用されていくべきと考えています。

それから、3点目の財源は、国土交通省から防衛省への予算の移管ですが、私が不勉強で、少しそく調べたいと思います。国の予算の移管等に関しては、県で判断できるところは少ないのかなと考えています。

**石和道路建設課長** 最後の海底トンネルの事故の話です。確かに今回のトンネルに関しては、これまでにないトンネルを施工していきますので、専門家の意見をいただきながら、まずは概算事業費を算出するための議論をしています。本格実施の場合は、県、国でも本来議論していくものと思っています。そういう形で今進めている状況です。

**末宗委員** 豊予海峡に何兆円ものお金をかけて事業を進めたとしても、完成した後に壊れた場合、陸上なら修理に行けるが、海の中は対応が困難になるが、壊れたときの責任は誰が取るのか。

**石和道路建設課長** 今、実際どこがするかは明確に決まっていませんが、施工した管理者という形になると思います。

**三浦委員** まず、ルートは早急に日豊本線ルート。我々自民党会派として、あらゆる場で要望として再三上げています。その上で2点。

まずは1点が財源の部分。九州知事会、全国知事会で新たな財源確保を、佐藤知事が中心となってされている。全国知事会や国の状況を含め、もう少し詳しく説明いただきたいのが1点。

もう一点が、先週宮崎県で、県議会で初めて日豊本線ルートと二つのルートの試算がされ、経済波及効果も出されています。日豊本線ルートは、年間234億円。また、整備自体による経済波及効果は、日豊本線ルートで2兆4,414億円と出されている。鳴川局長、宮崎県が

初めて出したこの試算を、大分県の担当局として、どう捉えているのかお聞かせ願いたい。

**幸野交通政策企画課長** 1点目の、新たな財源についてです。

まず、今年からこの取組に我々は取りかかり、各県に説明に行く、了解を得る動きをして、三浦委員がおっしゃったように、全国知事会まで話が上がり、その要望に入ったところです。

これは、これから国に対してもそうですし、各県の思いもあります。まだ提案した段階ですから、随時情報を集めながら、どんどん自分たちでも勉強を重ねて、新たに取組を考えていかないといけないと思います。引き続き、我々が学び得たことを事前に情報共有したいと考えています。

**鳴川交通政策局長** こちらも2点あります。まずは、全国知事会を通じて、様々な県の合意を得ながら、ようやく全国知事会としての要望文書に盛り込むことができたのは、非常に一つの大きな成果だと思っています。実際に、政府・与党の幹部に、全国知事会が終わった後に、これは新潟県知事が代表して、交通の部分は持っていますので、新潟県知事が代表して行かれたときに、やはりこの知事会の場で、財源の話、非常に大きく話題として盛り上がったことをお伝えいただきました。その上で、実際に自分でも、この新たな財源の話は非常に大事だと思っています。国や与党の幹部も新たな財源は大事という認識を示していたと報告を受けています。

もう一つ、この宮崎県の試算ですが、経済波及効果の金額規模や、額は当然、宮崎県、大きく分けて二つあります。日豊本線ルートと独自に提唱されている新八代、それぞれ新たな整備区間の距離が全然違います。また、整備距離が日豊本線の方がだいぶ長いので、その分、建設に伴う波及効果等も高く出ていくと。

なので、整備までの建設効果プラス開業後の観光客増みたいな形で、実際に直接波及する部分と二次的に広がっていく部分のいわゆる経済効率は、宮崎県の試算では、どちらのルートも一緒の結果が示されています。

ただ、新幹線の整備に限らず公共事業全般に

言えることですが、やはりB／Cは一つの大きな壁になります。今、Bのベネフィットの部分に、この新幹線でいうと、実際の今の鉄道利用者がどう転換していくか、在来線が新幹線にどう移っていくか。あるいは、バスなどのほかの公共交通を使っている人が新幹線にどう転換するかの視点しか入っていないくて、実際にいろんな地方都市で開業しているが、不動産投資も当然活発化し、観光客も増えている。国全体でもこれから当面はインバウンドが増えしていく見立てがある中で、そういう部分は、今のB／CのBの部分にも反映されていません。また、そういう部分については、国に対してしっかりと算定の在り方を検討いただくように、要請をしていかなければいけないと思います。また、宮崎県だけではなく、東九州新幹線、4県1市全体としての経済波及効果をしっかりとしていく必要があろうかと思います。これは、大分県単独のスタンドプレーはできませんので、期成会の枠組みの中でしっかりと議論していきたいと思っています。

**麻生委員長** 私の方から、何点か確認です。さきほど、この1年間、関係自治体にも参り調査してきた結果、この新幹線に関しては、整備計画路線に決定しているところでも、まだ20年どうなるか分からぬ。特に東九州新幹線に関しては、西九州新幹線が解決しないと東九州には来ないと。この西九州新幹線も全く先が見えていない、現在のスキームでは非常に厳しい。さらに、基本計画決定をしている11路線に関して、200年先まで見ても、まだ着手しているのかも読めない。

1980年、東海道新幹線のときは世界銀行の融資によって一気にできていたのに比べると、東九州を含めて大分県は取り残されている現実を明確に認識ができた。東九州新幹線、四国新幹線、九州横断新幹線と基本計画路線が3路線あるが、県としての優先順位について、お知らせください。

それから、新たな財源の提案によって大きく変わるのは。そして、11路線の沿線自治体との連携に関して、どの程度の理解を得られ、何

年くらい短縮できるのか。我々としては、まだ全く箸にも棒にもかかっていないという認識です。

さらに、旧日本鉄建公団からダンボール9箱を受け取ったとのことです、千分の3度という勾配角度に基づいて距離が決まるということです。海底トンネルの場合、勾配角度が技術革新により千分の9に改善されると、トンネル部分の距離が短くなり、コストカットできるといった見通しはあるのか。

**幸野交通政策企画課長** 3点御質疑いただいたうちのまず1点目です。今、大分県が抱える基本計画路線3路線の優先順位です。

今、麻生委員長がおっしゃられたように、国は先に整備計画路線を進めると明言し、基本計画路線はその後になります。これでは、今の財源から考えたら、整備計画路線もなかなか進まず、基本計画路線はまだ先ということから、この新たな財源という考え方を取っています。

もう一点は、西九州新幹線も整備しようとしている新幹線の形状に係る費用の問題も財源の問題と考えています。そういうことから、整備計画路線を早く進めるためにも、新たな財源の議論を、全国の各自治体、基本計画を持っている路線だけでなく、整備計画路線を進めていく自治体にも賛同いただき、国に強く要望していきたい考えです。

そういう観点から、大分県が抱えている基本計画路線、例えば九州横断新幹線は、大分市が起点で終点が熊本になるが、これはT SMCの稼働などを見据えた場合、本県の発展に大きく寄与する可能性もあると考えています。

次の整備計画路線の格上げの時期を逃すと、また50年以上格上げの機会が訪れないことも想定されます。

そのため、次の整備計画を策定する際には、全国の基本計画路線と一緒に、こうした大分県の3基本計画路線も全て格上げをされることが望ましいと考えています。優先順位という意味でいえば、全て格上げしてもらいたいと考えています。

それから、2点目の財源です。どのぐらいの

財源確保ができた、どのぐらいのめどが立って、どのぐらい次の整備路線が早まるのかの試算等はできていません。

箸にも棒にもかからないという話でしたが、今我々が言い出した段階であり、やはり国の理解、各自治体の理解も得ないといけませんし、また運行事業をしているJRの考え方もあるうと思います。

こうした調整をこれから重ねていく中で、一つずつクリアしていくのかなと考えていて、今時点、何か持ち合わせていません。

**石和道路建設課長** 3点目、技術革新によって勾配が変更される可能性についてです。旧日本鉄建公団は、あくまで既存の技術に基づいており、将来的にトンネルの勾配が千分の3から千分の9に変わるかは現時点では分かりません。そのため、今後もあくまでも現状の技術をベースにトンネルの構造自体を検討していくことになると思います。

**麻生委員長** ありがとうございました。

一番大事なことは、現状のスキームではいつ実現するのかが全く分からないという事実です。その上で、問題となるのは11路線の関係自治体数が何自治体あり、その中で現在、大分県の提案に賛同している自治体がどのくらいあるのか答えられますか。

**嶋川交通政策局長** 正確な数字は今ないが、少なくとも基本計画路線に関わっている関係県に対しては、私自身、九州は当然、四国、山陰、東北、全て回って、直接御説明をして御理解をいただいていると認識しています。当然、県としても、最終的には知事の判断になるから、少なくとも事務的には丁寧に御説明し、御理解を得るべく活動をしています。

また、当然これは国に対しての要望になるので、最後は国がやるかの判断に全てかかっているので、我々としては、それまでしっかりと、大分県単独ではなく、また東九州新幹線だけではなく、全国の基本計画路線の自治体が束になって、国に対してある程度の圧力をかけていくことは非常に大事で、また、国と言で言っても、結局、与党、国会議員の方々が、この基本計画

路線をしっかりと進めなきゃいけない、あるいは今のスタンクしている整備新幹線をどう進めしていくかというときに、かなり大きなネックになっているのが地方負担の問題なので、そこにはメスを入れるべく、我々として政策的な提案をしています。

さきほど末宗委員からもありましたが、国会議員の方々がいろんな財源のアイデアを出されています。そういったことも把握しながら、ただその中で現実的な案で、さきほど幸野交通政策企画課長が御説明した三つの確保策にまとめて、これは役所として出してもおかしくないものを、国に対して出しています。まずはこれを突破口に、しっかりと機運を高めていき、与党の国会議員の温度感を高めていかないと、いつまでたっても西九州だ、北陸だというローカルで議論が白熱してもしようがない話で、この基本計画路線をしっかりと前へ進めていくよういう国会議員をどんどん増やしていく。そのために我々も国会議員に対して、個別にこういった財源の説明をして、賛同をいただいていると思います。けれども、やはり最後は数なので、ここは我々執行部、役人だけではなくて、今後開きたいと思っている全国大会に大分県議の皆さんも、総出を挙げてしっかりと盛り上げただければと思っています。よろしくお願いします。

**今吉委員** 簡単な質問ですが、豊予海峡ルートの構想は、四国新幹線とつながらないと実現しないことになるんでしょうか。トンネルだけでもいいんですか。

**幸野交通政策企画課長** 豊予海峡ルート構想は、四国新幹線の沿線上というか通路にもなっていますが、豊後伊予連絡道路という構想路線の通り道にもなっています。

今、道路の方でどういったことができるのかをいろいろと議論をしています。将来的に四国新幹線が、今、松山までということで四国が一致団結しているが、また大分県までという話を四国が考えることがあれば、豊予海峡ルートを通ることもあるかもしれません。今はそういう状況です。

**今吉委員** 愛媛県知事は、四国がつながらないとトンネルを造ろうと思わないと思うので、大分県が東九州新幹線と豊予海峡ルートの二ついくとまた50年できないなど遅れる気がする。だから、東九州新幹線をもっと具体的に動いていかないと。

**高橋委員** 機運醸成ということで、東九州新幹線にしても、まだ5年、10年先になるということは、ここアンケートでいうとちょうど高校生が大人になっていると。

ところが、東九州新幹線を聞いたことがない高校生が8割近くいる。確かに私の周りでも、高校生でなくとも、東九州新幹線がどうなっているのか、豊予海峡ルートの話は進んでいるのか誰も関心がない。

このさきずっとこの計画を進めていくのであれば、やっぱり県民の機運醸成がかなり大きなウエイトを占めると思います。28ページに四つほど上げているけど、はっきり言ってこれはあまり効果が上がってないと思います。

高校生や若いこれから国民に、いかに情報発信していくか。何か新しい取組を考えていかないと、そんな話も何かあったねで終わってしまう気がしてならないので、そこら辺の今後の検討をお願いします。要望です。

**麻生委員長** そのために、最終的に提言をまとめるので、そういった中で意見を言っていただければと思います。

**木田副委員長** 今回、宮崎県の調査結果が出たが、豊予海峡を含め、それぞれの事業、調査主体がばらばらです。今回出ている宮崎県の効果をどう理解すればいいのかを、またいつか聞きたいと思います。

宮崎県は、大分県が久大本線と日豊本線のどちらで算定するかを、多分前提条件として考えていません。大分県も新八代経由で考えていません。宮崎県は考へているので、その四つの組み合わせを考えたときに、条件的にルートはある程度絞られてくると私は考えます。宮崎県の今回の発表を見てどうお考えですか。

**幸野交通政策企画課長** 副委員長がおっしゃる

ように、各県がばらばらの動きをしていたら意味がないと思います。宮崎県は、昨年もルート調査をやっていて、新八代ルートとは別に、鹿児島と先につなぐ日豊本線の先行ルート案を三つ出して、それで費用対効果を出しています。そのB/C調査を基に、今年度経済波及効果という次の段階に進んだと聞いています。

高橋委員もおっしゃった誰も新幹線に関心を持たないことが一番の課題と宮崎県は認識しているようです。

国家的プロジェクトになるにしても、地元の熱意が感じられないところでは、そういう動きにもなりません。機運醸成に関しては、我々も一つずつ取り組んでおり、宮崎県の調査に関しても、一定の効果があったと考えています。

ただ、やはりB/C調査や経済波及効果調査は、今、4県1市の期成会を中心に皆さん取り組んでいるので、こういった期成会がB/C調査や経済波及効果調査をこれから行うと、さらにその効果が高まると思っているので、各県との調整を大分県としては引き続きやっていきたいと考えています。

**麻生委員長** はい、ほかに委員の皆さんありませんか。

[「なし」と言う者あり]

**麻生委員長** 委員外議員の方、御質疑はありませんか。

[「なし」と言う者あり]

**麻生委員長** 次に(3)広域道路ネットワークについて御説明をお願いします。

**石和道路建設課長** 私から、広域道路ネットワークの説明をします。

1ページを御覧ください。中津日田道路の現状と課題ということで、全体延長55キロメートルのうち28キロメートルの供用部分があります。下の図のだいだい色のところは現在事業中で、残る日田側のインター部分もほぼ全ての区間で事業化しています。

課題としては、一日も早い開通は、予算の確保が課題だと考えています。

続いて、次のページです。2ページ目からは、整備効果の項目です。道路ネットワークの強化

で、命をつなぐ道として、中津日田道路はこれまでも活躍しています。令和5年7月豪雨のときは、4日間全面通行止めで本当に大変でした。代替ルートとして機能することが非常に大切なことで、一日も早く工区の完成が望れます。

次のページを御覧ください。

今度は経済の道で、現在、中津日田道路の整備により、中津港から日田市間で12分ほど短縮しています。それによって、平成28年から現在のいろんな指標を見ると、中津港においては、原木の輸出、輸入が増大して約5.5倍になっています。また、日田に関しては、沿線の進出企業数が平成15年以降で130件と右肩上がりになっている状況です。

4ページ目を御覧ください。観光の道としてもこれまでも説明していますが、中津日田道路沿線の観光地、加えて別府や湯布院の観光拡大に寄与すると思っています。田口から青の洞門・羅漢寺インター開通後は、隣接する道の駅耶馬トピアの来場数が1割増加。また、日田方面から深耶馬渓までの所要時間が7分短縮するなど、効果が表れていると思っています。

次のページを御覧ください。

ここからは東九州自動車の現状と課題です。北九州市を起点に、大分市、宮崎市を経由して鹿児島市に至る高速道路です。

全体の課題は未整備区間で、鹿児島県に一部未整備区間が残っています。

次のページを御覧ください。

6ページ目は、大分県内の現状と課題です。県内では、暫定2車線区間が多いです。全長が142キロメートル、4車線が55キロ、暫定2車線区間87キロのうち4工区で21キロ、全体で4車線化の事業を進めています。県としては、基本的には4車線化が必須と思い、事業化に向けて一生懸命要望しています。

次のページを御覧ください。

ここからは整備効果です。東九州自動車道の沿線の企業立地件数は、着実に伸びています。RORO船の大分発のシャーシ台数も、平成28年から令和6年までで3.9倍と右肩上がりです。大分発のコンテナターミナル、大在のコ

ンテナターミナルのコンテナ取扱量も1.4倍ほどになり、ストック効果が發揮されています。次のページを御覧ください。

8ページです。我々は、現在暫定2車線を4車線化する要望をしていますが、まさにこういう事例です。左側ですが、平成28年の熊本地震のときに、湯布院間で全面通行止めになりました。ただ、見てのとおり23日後に片側復旧ができます。右側は昨年の台風10号で東九州自動車道は、2ヶ月も止まってしまいました。左側は本当に好事例で、やはり4車線化が絶対に必要だと思っています。

続いて、9ページです。整備効果、さらなる安全向上ということで、左側は高速道路の死傷事故率ですが、一般道路よりもかなり低く、22分の1ほどです。これは、4車線でも暫定2車線でもあまり変わりません。

ただし、高速道路の死亡事故率は、4車線以上と暫定2車では倍違うので、死亡事故率を下げるために4車線化は必達と思っています。

続いて、次のページです。中九州横断道路の現状と課題です。御覧の様に、中九州横断道路は、熊本県、大分県を結ぶ約120キロの延長があって、県内区間は62キロです。現在、県内では犬飼から竹田インターまでの25キロが供用開始しています。また、竹田阿蘇道路を直轄で令和4年から工事を着手しており、現在竹田インター付近で工事を実施しています。

大分県内の課題としては、特に大分、由布、犬飼間について、令和6年4月に都市計画・環境アセスメントを進めるための調査に移行することが決定し、現在、環境アセスメント・都市計画決定の手続を進めているところです。これを加速させて、一日も早い事業化に向けてやっていくことが大切です。

中九州横断道路は、基本的には直轄事業の区間です。

続いて、11ページです。中九州横断道路と豊後伊予連絡道路の接続です。前回の特別委員会の中でもお話ししたが、広域道路ネットワーク路線の中の構想路線として位置付けられています。あくまで路線が豊後伊予連絡道路構想路

線、起点が大分市で終点が八幡浜市、これしかないです。あとは、九州の計画と四国の計画の中に、こういう形で構想路線として載っています。あくまでも、具体的な路線のルートや位置等を決定するものではないです。

次のページを御覧ください。

中九州横断道路の整備効果の一つ目です。御存じのとおり、産業の活性化で半導体企業がこの沿線に集積しています。TSMCも含めて、こういう物流も構築し、しっかりとした販路拡大に向けて取り組んでいきたいと思っています。

RORO船の農産物の輸送ルートとしても、大在の集積センターから関東方面に出荷できる形に寄与するのかなと思っています。

続いて、13ページです。災害に強い国土で、さきほども言いましたが、広域防災拠点、大分には大分スポーツ公園、熊本には阿蘇くまもと空港があって、これらを結ぶ輸送道路として、必要と思っています。平成28年の熊本地震においても、大分県から熊本県の拠点に物資を運び、九州唯一の製油所がある大分県から油を運んだ実績もあります。

**麻生委員長** ありがとうございました。以上で説明は終わりました。これより、質疑に入ります。質疑、御意見などはありませんか。

[「なし」と言う者あり]

**麻生委員長** 委員外議員の方、ご質疑はありませんか。

[「なし」と言う者あり]

**麻生委員長** ほかに質疑もないようなので、これで終わりにしたいと思います。執行部は御苦労様でした。記者や傍聴の皆さんもご退席をお願いします。委員の皆様は、このままお待ちください。

[執行部、委員外議員退室]

**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** それでは、以上で本日の委員会を終わります。お疲れ様でした。