

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8年6月25日（木） 午後1時30分から
午後2時47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、阿部長夫、清田哲也、今吉次郎、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

宮成公一郎、守永信幸、佐藤之則

6 出席した執行部関係者の職・氏名

嶋川交通政策局長、幸野交通政策企画課長、
石和土木建築部審議監、清永道路建設課長

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）豊予海峡ルートについて及び東九州新幹線について、執行部から説明を受けた。
- （2）報告書骨子（案）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	副主幹	稲垣俊和
政策調査課政策法務班	主 査	笠置徹
政策調査課政策法務班	主 任	三宅未紗
議事課委員会班	主 事	藤本光祐

第10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8年6月25日（木）13時30分～
場所：第3委員会室

1 開 会

2 付託事件の調査

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

3 報告書骨子（案）について

4 その他

5 閉 会

会議の概要及び結果

麻生委員長 これより第10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、木付委員が欠席となっています。また、委員外議員として、宮成議員、守永議員、佐藤議員に出席いただいています。

さて、本日は、土木建築部と交通政策局から、当委員会の所管事項の豊予海峡ルート、東九州新幹線について説明を受けたいと思います。

今日は、付託案件の調査として、執行部からの説明及び今後の報告書の骨子案等について協議したいと思いますので、どうぞよろしく願います。

それでは、早速、土木建築部及び交通政策局から説明をお願いします。

清永道路建設課長 清永でございます。お手元の資料を1枚めくっていただきまして、目次に沿って、豊予海峡ルート、東九州新幹線の順に御説明します。

次のページを御覧ください。豊予海峡ルート（豊後伊予連絡道路）と書かれたページかと思います。豊予海峡ルートのこれまでの技術的調査の概要と、道路トンネルの検討結果について御説明します。

次のページを御覧ください。これまでの技術的調査の概要、その下に旧日本鉄道建設公団の調査となっています。

最初に、これまでの技術的調査の概要について御説明します。旧日本鉄道建設公団が豊予海峡区間の地形、地質について、昭和49年から昭和57年までの9年間に約17億円をかけて調査を実施しており、当時の資料が保管されていたので、お借りし内容を確認しました。調査は、地形測量、ボーリング調査、地盤内部を非破壊で調査する音波や弾性波探査などにより実施されたものです。

地質については、全体は緻密で堅硬であるが、部分的に片理が発達し、割れやすいものがある。また、九州側には蛇紋岩の存在が部分的に認め

られ、施工に当たって留意する必要がある。

断層については、中央構造線に関連すると考えられる断層が、両半島を結ぶ線とほぼ並行に約7キロメートル北側に存在すると推定されており、両半島を結ぶ浅部には全く影響がない。

結論としましては、青函トンネルの施工技術を活用すれば、豊予海峡トンネルの建設は十分可能とまとめられていました。

次のページを御覧ください。こちらは、令和6年度に旧日本鉄道建設公団の調査結果を最新の知見を用いて再検証した結果となります。専門家の国立研究開発法人産業技術総合研究所の宮崎一博招聘研究員と吉見雅行主任研究員に再検証していただきました。地質については、最新の知見をもって再検証しても、地質図は大きく変わらない、活断層についても、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とのコメントをいただきました。

下の図を御覧ください。左側の赤茶色の線が密にある範囲は、堆積層で変形が認められます。それに対して、右側の南側になりますが、黒丸がトンネル予定部です。その周辺では変形は認められず、明瞭な変形をもたらす断層も認められないとの解析結果となりました。

次のページを御覧ください。道路トンネルでの検討結果について御説明します。

これは、今年の3月23日の知事定例会見で発表した内容と同じものです。豊予海峡ルートにおける道路トンネルについて、令和7年度に外部委託し、検討結果をまとめました。検討に当たっては、トンネルの専門家の東京都立大学の砂金伸治教授から、今後さらなる地質調査や施工に関する条件確認が必要となるが、青函トンネルと同様の山岳工法の適用は十分可能との御意見をいただきましたので、類例のない海底長大トンネルである青函トンネルを参考に、工法や構造を検討しました。

図の真ん中の平面図を御覧ください。まず、ルートについては濃い青色が水深の深くなって

いる場所で、比較的浅い尾根を通るルートを設定しています。海峡部のトンネル延長は21.3キロメートルとなり、真ん中右の断面図のとおり、青函トンネルの施工事例を参考に、3本のトンネルを設定しました。下の先進導坑は、地質や湧水の状況を調査し、施工時や完成時の排水などに必要なものです。左上の作業坑は、掘削土砂搬出や資機材搬入などで使用し、完成時には避難坑となります。右上が本坑となりまして、片側1車線の2車線道路として検討しています。

下の図が縦断図です。青函トンネルを参考に土かぶりを100メートルと設定しています。一番深い箇所は水深190メートルです。その下に40メートルの新規堆積物があり、その下に土かぶり100メートルを確保します。勾配は、道路構造令の最急勾配4%を超えないように設定しています。

上の図に概算事業費を記載しています。海峡部トンネルの延長21.3キロメートルについては、最新の山岳トンネル工事を参考に、海底部の施工に必要な止水対策などの経費を積み上げ、本坑6,200億円、先進導坑1,600億円、作業坑1,500億円、合計9,300億円と算出しています。

以上がトンネル検討結果です。

幸野交通政策企画課長 ただいま令和7年度に行いました道路トンネル検討結果の御説明をしました。9,300億円という多額の整備費用を要することが見込まれたところです。従来の公共事業方式のみでは、国及び関係自治体の財政負担が過大となるおそれがあると考えております。

他方で、昨年末に都市計画決定や環境影響評価の手続が完了しました、同じく海峡を横断する下関北九州道路は、内閣府のPPP/PFI推進アクションプランでPFIの活用についての検討を国から促されているところです。

こうしたことから、今年度は、内閣府が実施する調査事業の支援を得てPFI方式等の官民連携手法を活用した有料道路事業スキームの可能性について研究を進めていきたいと考えてい

るところです。

続きまして、東九州新幹線の推進に向けた取組について御説明させていただきます。

資料の8ページ目をお願いします。今年の1月に、全国の基本計画路線の関係者・団体が一堂に会しまして、第1回新幹線基本計画路線全国総決起大会を東京で開催しました。全国初の取組となった本大会は、大分県知事が大会発起人となりまして、東九州をはじめ、羽越、奥羽、山陰、中国、四国といった6地域の期成会が共同で主催を務めました。当日は500名以上の関係者が集まり、全国の知事や多くの国会議員等から50年越しの熱のこもった発言が続き、正に歴史的な大会になったと考えています。県議会からも、麻生委員長をはじめ、会派の垣根を越え、多くの議員に応援に駆けつけていただいたこと、この場をお借りして改めまして感謝を申し上げたいと思います。

資料の9ページ目をお願いします。全国大会後は、法定調査の早期実施や新たな財源の活用を含めた新幹線整備予算の拡充、また、2020年代に整備計画路線への格上げを目指してほしいといった大会決議をもって、自由民主党、国土交通省、財務省に対し要望活動を行ったところです。

資料の10ページ目をお願いします。先月には、現在策定していると思いますが、骨太の方針2026への反映に向けて、全国の知事や地元国会議員など総勢20名からなる全国大会の関係者と共に、木原内閣官房長官、林総務大臣、片山財務大臣、佐々木国土交通副大臣に対して、改めて新幹線整備の早期実現を求める要望活動を行ったところです。

資料11ページ目をお願いします。こうした取組を進めている中、国が令和8年度当初予算にケーススタディ調査を盛り込んだことは、半世紀以上動きのなかった基本計画路線にとって大きな前進だと捉えています。国土交通省からは、法定調査の手前の第一歩だと捉えてもらって構わないといった話もあり、このケーススタディ調査の対象路線に選ばれることは喫緊の課題だと考えています。

資料1 2ページ目をお願いします。そこで、先月には4県1市、福岡県、大分県、宮崎県、鹿児島県、北九州市の首長が一堂に会しまして、今後必要となる予算の確保をはじめ、ケーススタディへの参画に向けた連携を強化していくことで合意したところです。近日中に、この4県1市が一緒になって鉄道局長を訪れ、我々の熱意を伝えたいと考えています。

資料の1 3ページ目をお願いします。また、今月上旬には、県単独で政府予算等に関する要望活動を行い、自民党の鈴木幹事長、小林政務調査会長はじめ、国土交通省の佐々木副大臣や水嶋事務次官らに対し、ケーススタディの対象に東九州新幹線を選定するよう強く要望を行ったところです。私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。以上で説明が終わりました。これより豊予海峡ルート並びに東九州新幹線について、質疑、御意見等を伺いたいと思います。

私から先に何点か伺いたいと思います。まず、豊予海峡ルートという呼び方をしている豊後伊予連絡道路に関して、より具体的に大分市のどこからどこまでなのか、いわゆる構想道路の位置付けはどうなっているのか。それから、四国新幹線を想定したトンネル構想という旧鉄建公団の調査結果報告書があるけれども、例えば四国新幹線が今盛り上がっている中で、本州四国連絡架橋は新幹線と高速道路が一体化しているわけですね。新幹線と構想道路を一体的にしたトンネル調査は、今まで一度もやっていないはずですが、それに対する県の認識、課題、そして今後調査をするにしても、県民の皆さんから無駄な調査と思われないように、そのタイミングも含めてどう認識しているのか伺いたいと思います。

あわせて、さきほど説明があった道路に関しての報告ですが、海峡部分は国家としては全て凍結という状況の中で、例えば道路の位置付けによって、九州地方整備局がゴーサインを出した、あるいは四国地方整備局もゴーサインを出したなど、両方がどういう認識であるのか。この構想道路は、四国と九州を結ぶもので、本来

国家プロジェクトだから、国のトップが決めた上で、九州地方整備局と四国地方整備局に何らかの方向性を出さないと進まないという認識をしているんですけれども、その辺の現状や実態についてもお知らせいただければと思います。

さきほど、構想道路の豊後伊予連絡道路についての説明をいただいたが、技術革新で、電気自動車や電気バス、トラックが出てきている中で、最先端技術の導入によって、電気自動車専用の道路トンネルの場合にはどうなのかといった疑問なども我々は聞かれるんですが、そういった部分についての調査も当然やっていて、組み込まれた上での報告書になっているのかについても説明を求めたいと思います。

清永道路建設課長 4点御質問いただきました。

1点目の豊後伊予連絡道路の起終点についてですが、手元がないので、お時間をいただいて調べて後ほどお話ししたいと思います。

2点目の新幹線等との一体的な検討ですが、説明の中でも道路は道路構造令で下り勾配が4%というお話をしました。鉄道、特に新幹線は、その下り勾配が違ってまいりますので、一本のトンネルというわけにもいかないし、可能とするなら、逆に道路を緩くするといった話になりますので、まだ検討は行っていないのが実態です。

3点目の、国土交通省の出先機関も含めた動向ですが、おっしゃるとおり凍結されているプロジェクトで、自治体で自主的に検討している段階ですから、まだ具体的に御相談するところには至っていません。

さきほどの新幹線のお話と交じった形になりますが、電気自動車や将来の交通機関、技術革新については、私たちも日進月歩という状態なので、調査しないといけないという思いがございます。今、自主的に、私たちなりに文献を調べたり、いろんな情報を収集して、どうやってそれを研究していくのか、例えば鉄道と道路を一緒にすることも、もしかしたら研究しているところがあるかもしれません。そういったところを、今一生懸命調べている段階です。大変その辺にも留意しているところです。

幸野交通政策企画課長 今、清永道路建設課長に答えていただいたとおりです。現在、豊後伊予連絡道路をトンネルで通した場合の安全性や地質の面、あるいは工法を優先して調査してきました。今、委員長がおっしゃられたような鉄道との一体的な整備、あるいは電気自動車専用トンネルといった技術的に課題がある部分は、今後調査の必要があらうかと思っています。

豊予海峡ルートに関する技術的な調査は、段階的に進めていっているところです。その意味でいえば、さきほど認識と課題、どのようなタイミングかというお話がありましたので、我々としては、将来的には調査の必要性があると考えていますし、そのタイミングも一つ一つ着実に成果を見極めながら、次のステップに進んでいきたいと考えています。

麻生委員長 新幹線に関してもう一点伺いたいのですが、要望項目の6項目のケーススタディの選定は、国は具体的路線ということで、明確に表示をされているわけですがけれども、東九州新幹線という形でのケーススタディという認識でいいのか、あるいは、その中でも具体的にどこどこの間という形まで踏み込んでいるのか、そのあたりの説明と、骨太方針の中の新たな動きで説明できる件があれば御報告いただければと思います。

幸野交通政策企画課長 委員長がおっしゃられたように、ケーススタディは具体の調査になると我々も伺っています。調査の内容や範囲はまだ国から示されておりませんので、国から情報を取る動きを日々続けているところです。我々の認識としては、さきほど御説明したように、4県1市の期成会がこれまで東九州新幹線の取組を最も盛んに行ってきていますので、この4県1市の取組で強く東九州新幹線を選んでほしい、そういう意味でいうと、その沿線に関わる場所は全てと考えています。

もう1点、骨太の方針ですが、これはまだ動きが我々の方で見えていないところがあります。全国大会を開催したときもそうだったんですけども、やはり骨太の方針に書かれてこそ、基本計画路線の進展があったと言えると思っています。

ますので、このあたりがどう書かれていくかは我々としてもしっかりと把握していきたいと考えています。現時点では情報を持ち得ていません。

清永道路建設課長 最初に御質問いただいた件を御説明させていただきます。構想路線については、大分県新広域道路交通計画を令和3年の6月に策定しています。この中に定義付けしておりまして、豊後伊予連絡道路については、大分市と八幡浜市を結ぶ約80キロメートルという定義になっています。

麻生委員長 ありがとうございます。

堤委員 これまでいろいろな議論を聞いたり、議会の中で質問してきたけれども、まず一つ、豊予海峡ルート構想については、これは安全性を確認したものではない。つまり、現状からすると建設する可能性があるというところですから、安全性という言葉は、簡単に使ってはいけないと思います。

もう一つは、これは四、五十年前の文献で実態調査をやったわけでしょう。確かに令和6年か7年に文献調査をやって、こういう結論等々が出ているみたいだけれども、実際にはその四、五十年の間に新たな活断層がいろんなところに出てきているわけですよ。そのことについては当然反映されていない。だから、そういう点からもこの豊予海峡ルート構想というのはどうなのか。

もともとは、前知事の平松さんが橋で造るということで、海峡の調査も風の調査も全部やったわけですよ。それがいつの間にかひっくり返ってトンネルへ移行している状況で、そういう全体的なことを見たときに、7キロメートル先に中央構造線という弱い地盤があるけど、硬い地盤のところにはルートはあるんだと言っているが、現実には海底で起き得ることは分からない。それが岩盤まで伝わる可能性もある。こういう可能性があるんだから、新幹線を通せばいいんですよ、いくらかかりますよ、ということではなくて、危険性についても県民の前で明らかにすること。危惧があるということは課題があるということなので、これまでどういう形でこの

問題をやっているのかを確認します。

同じ考え方で、東九州新幹線もケーススタディにのせるために頑張るといったことが独り歩きする。基本計画路線にはいろんな新幹線構想があって、これは東九州新幹線だけじゃないが、機運醸成をやっているんだけど、ケーススタディが出たから良いじゃなくて、よく言うストロー現象も含めて、人口の移動もだし、JR九州の日豊本線のいろんな部分をどうするのかということまで情報として出していないと。ケーススタディが出るから大丈夫という幻想だけで物事を動かしちゃいけないし、そのために予算を使うことは間違っている。だから、県民の皆さんが思っている疑問にどう答えているのかを再度教えて。

清永道路建設課長 地質の調査の点について、私からお答えします。

おっしゃるとおりで、既存の情報と過去の調査結果の解析は、さきほど御説明したとおりの状況です。委員から御指摘いただいたとおり、位置や深さの調査は当然した上で、さらに進めていかないといけないという認識です。ただ、現時点で把握している情報を整理したらこうだったというのが、今御報告した内容ということで御理解いただければと思います。

幸野交通政策企画課長 新幹線についてです。

現在、全国大会であつたりケーススタディというのは、新幹線整備には欠かせない関係県との連携の強化ということで進めているところであります。

一方で、今委員がおっしゃられたように、県民の機運をどう盛り上げていくか、あるいは新幹線についてどう理解いただくかも大事と思っています。関係県との連携の強化に併せて、いつも御質問いただきますし、お話もいただきますが、ストロー現象だったり人口移動、あるいは並行在来線であつたりとか、そういったマイナスの要素もあるんじゃないかといった視点は常に持ちながら、県民への情報発信に力を入れていきたいと思っています。

今年度は、情報発信のやり方を少し新しく見直して、今は地域別説明会でやっていましたが、

それを拡大して、もっと多くの方に届けるような取組を考えていきたいと考えています。

堤委員 豊予海峡ルート構想についても、文献調査とかも通じて、当然具体的な調査をしていないといかんとやっているんだけど、豊予海峡ルート構想の正の部分だけが新聞にもマスコミも大きく報じられた。議会の論議を聞いていれば別だが、この記事だけが出ると、いけるんじゃないかと思ってしまう方も多くおられるわけ。そういうことも含めて、県民の皆さんには課題や問題点もきちんと知らせていかないと、正の部分だけを言っては絶対駄目だと思う。

この前、新聞が東九州新幹線で世論調査をやったが、圧倒的にOKが多かったんですね。それはそうでしょ、こういう先進的な部分しか出ていないから。そうじゃなくて、実際にはこうなんだということを僕たちがいろんなところで話をすると、やっぱりいらないよね、日豊本線の便数とか、無人化をやめるとか、そんなところにもっと力を入れた方がいいんじゃないのという声がやっぱり大きい。

つまり、正と負の情報を出すことによって、正確な判断を県民ができるということ、これだけは絶対に忘れないでほしい。それがない以上は、これだけを進めていき予算をつけるのはおかしい。そういう負の遺産を、新たな手法でやっていこうというのは、非常に楽しみにしているけれども、どんな手法でやるかは、決まったらまた僕にらせてほしい。それは要望しておきます。私が言いたいことはそういうことです。

今吉委員 豊後伊予連絡道路は、かなり前から調査を実施しているんですけども、東九州新幹線が期成会とか連携するじゃないですか、いろいろと。この件は、四国との連携は実際に取れているんですか。大分県が言うのは分かるけれどもね。

幸野交通政策企画課長 愛媛県がそのカウンターパートになるんですけども、愛媛県と大分県で毎年やっていますえひめ・おおいた交流会の中で、愛媛県知事と大分県知事が議論するんですけども、そういった中で毎回話題に出

してこの話をしています。愛媛県としても、これはやっぱり国家的プロジェクトとして進めていくべきものだというので、共通認識を持っていると言っていると思います。具体的にどのタイミングでどういう進め方をするかは、一緒にもっと議論していきましょうと今はなっているの、どういった進め方をするかは、毎回愛媛県と話をしながら進めています。

今吉委員 毎年話をしているけれども、具体的にはなかなか進んでいないということですね。

幸野交通政策企画課長 今日御説明した内容のような進捗を毎回愛媛県にお話しし、これを公表し、愛媛県の意見も聞きながら進めていくというような進捗の状況です。

末宗委員 佐藤知事が月例で豊予海峡ルートとかいろいろ言うんだけど、実現した項目はあんまりない。実現しないことばかり口で言ってもあまり意味がないので、即効性のある政策を進めんといかんとするんだけど、県庁内の即効性のある政策はあんまり見られんし、豊予海峡ルートはまだできやせん。何十年言うてもできやせん。行政権がある以上、本当に県民に実現性のある政策は考えないんか。

麻生委員長 ただいまの質問について、多分執行部は答えに窮しているのかもしれませんが、当初この特別委員会を設立した際には、各所管常任委員会、これは10年先を目標とした長期総合計画についてはしっかり常任委員会でやるべきだと。それより先のことに係る案件で今動かないといけない件について、この特別委員会で話をしようということからスタートしたと思っています。豊予海峡ルートの今の質問について、嶋川局長、何かお答えができればお願いします。

嶋川交通政策局長 豊予海峡ルートであるとか新幹線であるとか、明日あさっての話ではないものが脚光を浴びがちですから、県民においてもそういう受け止め方をされる方もいらっしゃるかもしれません。けれども、私が来て2年ですけれども、ホーバークラフトも就航いたしましたし、台湾便も就航しましたし、こども政策局もつくって、しっかりと婚姻件数も増えまし

たし、様々な面でいわゆる県民生活という意味で身近なところでも着実に取組を進めていると思っています。けれども、豊予海峡ルートに関しては、正直申し上げて、私もその筋の専門家というわけではないので、実際に本当に技術的にそもそもできるのかどうかは私自身、確証を得られていない状況で着任しました。

したがって、そのときに過去の文献調査をまずはひもとかうじゃないかという取組が一方で進んでいました。それはそれとしてしっかり見守りつつ、実際に今の建設技術で本当にできるかということを私自身も確証を得るために、いろんなスーパーゼネコンの方々と直接意見交換をしました。いわゆるトンネルでいうところの伝統的かつ一般的な山岳工法ということであれば、別にスーパーゼネコンだけでなく、一般の中小のゼネコンでもありふれた工法としてやっていますので、それは全然技術的に可能ですというお話でありました。当然海峡なので、工事中に漏水が起きないように止水対策をするというような、いわゆる海峡部だからこその特有の課題はあるにせよ、基本的にはできますというお話でした。

じゃあ、実際にいくらぐらいかかるんだろうとか、いろんな一般的な疑問は尽きないので、それに一つ一つ答えていく形でこの2年間、一步一步取組を進めてまいりました。

今回の調査は、これが当然全てじゃなくて、最初の第一歩だと思っています。というのは、当然、豊予海峡のトンネルの安全性の検証はどんどんやっていかなければいけませんし、施工段階に入るときには、そもそも国をまず納得させないといけないのでハードルは高いです。相当道のりは長いし、険しいことは間違いないんですけれども、少なくとも今現在の技術で確実な工法を持ってやれるとしたら、こういう調査結果になりましたというものでございますので、当然将来的には、鉄道と道路の一体型のような、シールド工法でもし豊予海峡が掘れるようなことであれば、そういった2階建てのトンネルも考え得ると思います。また、電気自動車といいますか、自動運転ですね。今、自動運転のト

ラックが高速道路を走っていますので、20年後、30年後を見据えたときに、それがもう普通に当たり前に走っているという状態を考えたときに、今みたいなトンネルの断面積までは必要なくなるんじゃないか、いわゆる換気口が必要になりますので、そうなれば、さらにコスト縮減も可能ではないか。あるいは、予期せぬことがあってこの9,300億円よりプラスアルファになる可能性だってあります。そこは、これから地道に緻密に調査していかなければいけないと思っていますので、そういう前提で今回の報告をお聞きいただければと思っています。

末宗委員 1点だけ。予算とかは何ぼになるか見当がつかないのでどうでもいいんだけど、一番懸念するのは、工事にかかって完成までこぎ着けたとする。その後、大地震が起きて例えば真ん中が壊れたときに、修理が本当にできるんか、それと価値があるんか。本州と北海道ならまだ価値はあるけれども、この大分県と愛媛県をつなぐ海峡に本当に国家を挙げて修理することが考えられるんか。地震は当然考えられるんだけど、造ったが要らんようになった、捨てたんじゃ意味がない。その辺りをどんな風に検討しているんか。

嶋川交通政策局長 今、具体的な詳細設計等々をやっているわけではない。ただ、おっしゃるように、南海トラフであるとか大規模地震に備えて、そういった大規模地震が起きても構造物としては大丈夫なようにそもそも設計していくことが大事だと思っていますので、何か本当に起きた際のための避難坑も当然あるでしょうし、維持修繕のための作業坑も当然掘っているわけですので、正に今後の設計強度の話かと思っています。

末宗委員 そういう設計ができていると思うのか。本気で言っているのか。

石和審議監 我々としては、今の技術ではどうかというのと、将来の技術をもってどうかは、分けてきちんと議論するべきだと思っていますので、今のお答えに関しては明確にはできませんが、そういう議論の中で今回進めてきたと思っています。

末宗委員 もうちょっと具体的に分かるように教えてくれないと議論のしようもない。それを造るとか造らんとか訳分からんことを話しよるけれども。

木田副委員長 今の末宗委員の発言とも重なるところがあるんですが、今回は道路トンネル検討結果で、この21キロメートルのトンネルが9,300億円で実現可能だという資料が提示されていると思うんですね。私は土木職じゃないんで、土木の専門家から見て本当にこのトンネルが実現可能かというところを我々もちゃんと考えなくちゃいけないんですが、まず、今回は道路の新しい断面図と縦断図が出ていますけれども、実際の新幹線の縦断図と横断図を比べたときにどうなのかということも、今日、本当は見たかったです。土かぶりの量は一緒なんかな、ちょっと分かんないんですけども。あと新幹線の勾配との違いを実際に比較してみたかったんですが、道路だけ出ているんで、その違いはどうか説明をいただきたい。

たしか新幹線の検討のときは、避難坑を別に掘るということも、先進坑を別で掘るというような絵もなかったと思うんですが、土木の専門家に私は分からないんでお尋ねするんですが、地山に対してこのトンネルがどう位置するかが、やはり地震に対する体制を考える上で一番重要なポイントになるんじゃないかと思うんですね。

さきほど説明があったとおり、この豊予海峡の海嶺部分にトンネルを3本、横で2本を通すというときに、その地山に対する土かぶり、トンネルの安定性は、この海峡は慶長豊後地震と豊予地震の2回の震源地に挟まれた位置にありますが、それに耐え得る構造と言えるのかどうかというのが一つです。

そして、道路構造令を私は詳しく知らないんですが、勾配が4%あるときの道路で登坂車線がいらないのかどうかは私分らないんですね。全延20キロメートルを超える1車線の対面交通のトンネルはそもそも認められるものなのか。そういうことを周りから聞いたことがあるんで、道路構造令にちゃんと沿った仕様のトンネルな

のかどうかですね。そして、中央分離帯もワイヤーか何もないやつかで、もし事故があったときに全然違うと思うんですが、その辺はどのような考えなのでしょう。

清永道路建設課長 まず、前提条件ですが、御説明しましたように、地質と地震の関係は、既存の文献調査等々を見て、それで判断する限りは可能であるというところで今回検討したところです。

それから、トンネルの断面についても、実際のところ、2車線だったら避難トンネルが別であればいいとか、今のトンネルのルールの中にはあるんですけれども、3キロメートルを超えるトンネルについては個別に検討しなさいということにはなっています。ただ、今回の調査は、実際に道路トンネルとして掘ったらどうなるかという前提で、このとおり造り上げたらというものではなく、可能性という視点で検討しておりますので、2車線がいいのか、途中で休憩するようなスペースがあったほうがいいのかというところまでは押さえておりません。まずは2車線の道路を通したらという前提で言っています。

4%で登坂車線があるかどうかというお話がありましたが、いらないということでいくと、4%ということでセットしています。

土かぶりについては、説明の中で100メートルとお話ししましたが、実際に同じ山岳工法で施工している青函トンネルも海の中にあります。土かぶりの話は新幹線であっても何でも一緒です。山岳工法でやった場合の土かぶりがいくらかという考え方は、100メートルで実際に海の底をやっている先行事例がありますので、それを採用しています。

ちょうど真ん中の辺りになったら、新しい堆積物があり、軟らかかったり、水を通すような可能性があるんで、その部分の40メートルを差し引いて、緻密な状態で海底を構成しているところの地層が100メートル。それを引いて、周りに止水するようなものを注入しながら、底の部分の止水するようなトンネルを構築していけば断面が造れると。これは、山の中で水が多

いトンネルとかでも同じようにやっています。ですから、山岳工法でやると実際のところできるというのが考えです。

木田副委員長 上が100メートルあるのは分かるんですが、海嶺のときに横に何メートルあるのかが前から見たかったんです。今回2本掘るということで、中の幅だけで40メートル近く取るということで、横の幅はどのくらい大丈夫なのか前々から気になっていたわけです。今、新幹線は多分1本のトンネルだけでやっていますから、その辺の図を見たかったんで、土木の専門家として説明できるものや、いただけるものがあれば後日お願いします。

片側1車線の20キロメートルのトンネル道路を、国土交通省はお認めになるのか、そこはどうなのでしょう。

清永道路建設課長 そこも含めて可能性ということでは言っていますので、認められるかという、安全性の面からしてどうかなというのはあります。

それから、トンネルの本数が新幹線は1本というお話がありましたが、新幹線は電気で走ることから、排気、換気の分が道路とは違って不要になるという視点もありますので、本数が違うということで御理解いただければと思います。

高橋委員 今日の資料を見ると、専門家の意見からしても、運用とかいろんな可能性は十分あるという感じで、県民は希望を持てるというか、何か希望があるみたいな感じになるんですけれども、さきほどから委員の皆さんが言っているように、今後さらなる地層調査及び施工に関する条件の確認が必要という条件を出しているわけですね。その上で、検討するならば十分可能かということなので、今日これだけで何かできますよと強調されるのはちょっと困るかなというのがあります。

それと、本当に県民がこれを希望しているのかどうかですね。例えば臼杵市では、八幡浜市からの大きなフェリーが着けるように新しいフェリー乗り場、バースができたわけですよ。さらに第2バースまで造ってということで、もちろ

んこのトンネルが明日あさってできるものではないにしても、フェリー関係者の方とお話をすると、トンネルは本当に要るのか、これができると何のためにフェリー乗り場を造ったのかということになりかねん、そういう声もあるわけです。県民の皆さんが、本当に豊予海峡ルート、こういうトンネル、豊後伊予道路が必要なのかということも含めて、さらなる調査をやっていたきたいと思っているんですが、いかがですか。

幸野交通政策企画課長 委員のおっしゃるとおりだと思います。今回は、こういった前提条件を立てた上で、どういった場合でどういう工事をすれば、どのぐらいの額がかかるのかという検証をしたところです。一方で、安全性であったり、さらなる技術の進歩に合わせた工法の検討、あるいはこれから物価も上がっていったときに、これがどのぐらいの費用として成り立っていくのか、交通量がどのぐらい推計できるのかは、これからも引き続き研究していかないといけないと思っています。これをもって全ての答えというわけではなく、これからの研究のまず第一歩と捉えています。

もう一つ、県民の希望や期待はあるのかということだと思います。

2年間にわたって広域交通ネットワークアンケートという形で取らせていただいています。そのアンケートは、これからも毎年取っていきこうと思っています。その中に、県民の皆さんのお考えを反映することもあるでしょうし、一方では、我々が地域に入って皆さんのお考えを聞く場もどんどんつくっていきたくと考えています。いずれにしても、スタートの段階にいます。これからまだまだしっかりとした取組を幅広く続けていくことが県民の皆さんへの周知、理解につながっていくと思っています。

麻生委員長 大変申し訳ないけれども、この特別委員会で意見集約して提言書をまとめないといけない責任者の立場として、もう何点か執行部から確認しておきたい点がございます。

もともとこの特別委員会をつくったときに、

一番重要なのは、例えば九州の広域交通ネットワークの中で、東西格差、地域格差が大きいので、何とかして東九州側、大分県側、あるいは宮崎県とも一体となって怒りの声を上げていく必要があるんじゃないかと、取り残されちゃいかんということが原点だったはずですよ。

そういう中で、なぜ今、新幹線かという問題に関しては、令和4年の10月20日に県議会の政策検討協議会、ここのメンバーの中にもそのときはまだいらっしゃらない方もいらっしゃるんで申し上げたいと思いますけれども、JR九州の初代社長の石井さんを招聘して講演いただき、意見交換しました。持続可能な地域公共交通の実現に関する調査の一環として、地域の鉄道と新幹線、国鉄、JR、そして未来へと題して行いました。その際に、やはり大量輸送や高速性は間違いなく必要であり、人口減少社会において、東側は厳しいということ、石井初代社長自身が認識されていました。だから、物流とセットになった物流新幹線というお話もいただいていたわけですよ。

そういうことも踏まえて、公共交通に関わる人材の育成について議会からの提言もやっていますが、果たして具体的にどこまで進んでいるのかという疑問点が出てきています。そういう中で、嶋川局長にお越しいただき頑張っていたいているのかなという気もしていますので、一度その提言書や石井初代社長の新幹線の著書を見ていただければと思います。

その上で、例えば日本の明治の最初の道路工事は安積疎水です。これは、宇佐市の御出身の南一郎平、児島佐左衛門等々が安積疎水や琵琶湖疎水をやってきた。そして、日本のトンネルを掘りまくった豊後土工。こういった方が大分県に居たにもかかわらず、大分が取り残されているのは一体どういうことか。こういった怒りの声をしっかり上げているのかなど。そういう歴史背景も含めて、取り残されていることに対する怒りの声を上げていくことが大事だと思いますので、ストーリー性もしっかり認識して取り組んでいくことについて、認識を伺いたいというのが1点。

それから、さきほど豊予海峡の話が出た中で、以前は松山市と大分市は、九四フェリーを通じてバスを走らせたりもしました。トリニータの試合のときに走らせるといったこともやってきたけど、それが続いていないことに対して、本気でやる気があるのということが2点目。

それから、さきほど構想道路の説明をいただいたけれども、豊後伊予道路と、中九州自動車道を今具体化して、もうじき見えてくるわけですが、今議会でも出てきた宮河内インターチェンジと大在港という構想道路もあるわけです。今言った二つの構想道路、豊後伊予と宮河内一大在間は、構想道路でやるのか、別の手法、現状路線を拡幅するとかいうことでも構わないんだけど、どっちを優先しようとしているのか、豊後伊予に係るもんですから、その認識について聞いておきたいと思います。

幸野交通政策企画課長 3点いただいたうちの1点目と2点目について、私からお答えしたいと思います。

1点目、九州の中にあって、これまで大分がいろんなインフラ整備を進める先進地であったにもかかわらず、東西格差で非常に遅れているという思いがあるというのは、我々も同じ思いを共有しています。国に対して、東九州新幹線がなぜ要るかというときには、九州の西側と東側のこの格差について我々も言及し、その理解を求めているところです。東の玄関口に大分がなるという意味でも、東九州新幹線は必ず必要だと思っています。

一方で、九州と四国を結ぶことも、将来的な日本の成長の中では必要なことと思っています。そういった意味で、豊予海峡ルートの研究も将来を見据えてやっていきたいと考えているところです。

2点目、松山一大分間のバスの廃止の件については、今ちょっと詳細にはその当時の経緯は分かりませんが、大分の方も佐賀関までの道が県道としてしっかり通れる、あるいは国道九四を降りてから三崎から松山まで行く道路も高速道路化がしっかりと進んでいます。バスの運行は別としてですが、松山までのアクセスの円滑

化というのは今もしっかりと進めています。そういった取組も、大分ー愛媛間のインフラの整備の中で我々としては重要視していきたいと考えています。

清永道路建設課長 中九州道に接続する構想道路についてですが、まずは中九州道を仕上げるのが当然ですけれども、中九州道が宮河内で接続したときに当然準備ができていて、その機能を発揮しないといけないということで、まずは、一旦接続する国道197号バイパスについては、どういう整備が必要なのか詰めていかないといけない。それをしながら、当然中九州で運んでくる荷物を大在に持っていくのも非常に重要で目的の一つですので、国道197号バイパスで受けて、その後、大在に運ぶのがどういう手だてで、どういった手法がいいのかも併せて研究して、そもそも物流自体も、この10年、自動運転や違う手法になったりというのがありますので、そのときにどういった道路の形態が望まれているのか、いろんな情報を収集しながら次のステップを考えていかないといけないと思っています。

そういったことでいきますと、豊後伊予道路と宮河内一大在は目的地が港なので別物というか、パラレルというか、別で考えさせていただければと思っていますところ。

麻生委員長 それからもう1点、今なぜ新幹線なのかという部分で、大量輸送であったり高速性という部分で考えたときに、例えば、リニアの時代じゃないかと。ところが、リニア宮崎実験線は1974年に着工して1977年4月に1.3キロメートルを実験線としてオープンして以降、無人で1979年には7キロメートルで時速517キロの高速を実現して、1995年に有人走行で時速411キロ、もう極端な話が、そのまま実験線を活用して大分まで延びてきてもおかしくないようなものが、実験線のときだけやったにもかかわらず、石原慎太郎元運輸大臣の、鶏小屋と豚小屋の間を走っている格調の低い実験線では十分なことはできない、その一言によって金丸信さんと一緒に山梨県に実験線を引っ張って持っていかれたと。大分ー宮

崎間は、このおかげで今一気に動いているわけですよ。

さきほどの安積疎水や琵琶湖疎水の話も含めて、日本の最先端技術の部分で現場で汗を流した人たちのところが残されていることに対する怒りの声をいかに上げていくかということは非常に重要と思っております。残念ながら、リニア宮崎実験線は今、太陽光パネルで埋まっています。インパクトのある要望の仕方が重要と思うので、そういう部分について、ぜひ工夫、研究して上げていってほしいなど、これは要望として言っておきたいと思います。

末宗委員 最後に1点だけ。僕も若いときからずっと土木工学を見ているんだけど、サンフランシスコで大きな事故があって橋が全部落ちたんよね。そのとき、日本の土木工学者が日本の橋はみんな大丈夫、陸橋も全て立派にできていると言った。それから何年もせんで、阪神大震災が起きた。そしたら全部落ちたんや。それを今度は想定外と言って逃げるんだけど、想定外は当然想定しておかないといけない。そういうものを、設計とか項目に盛り込んでいかないと、出来上がったけど壊れた、もう終わりで廃棄となったら、何のために世の中にあるか分からんようになるから、要望でいいから、想定外で逃げるような言い訳はせんで、計画を立てて皆さんにやってもらいたい。

麻生委員長 委員の皆さんからほかにございますか。それでは、委員外議員の皆さん、よろしいですか。

〔「なし」と言う者あり〕

ほかに質疑もないようですので、これで終わりにしたいと思います。執行部は御苦労さまでした。御退席をお願いします。

〔執行部 退室〕

麻生委員長 それでは、次第の3報告書骨子案について協議をさせていただきます。

前回の委員会で論点整理のためにお示した骨子素案について、各会派及び各委員からいただいた意見を踏まえ、事務局に報告書骨子案を

作成しております。その内容について事務局に説明をさせます。

事務局 それでは、報告書骨子案について御説明します。お手元のA3資料報告書骨子案を御覧ください。前回3月の委員会でお示した骨子素案につきまして、各会派及び各委員からいただいた御意見を調査の概要等の欄に青字で追記しています。また、それらの御意見を踏まえ、右側の提言骨子案の欄についても、修正案を青字で記載しています。なお、赤字部分につきましては、今回の修正箇所ではなく、前回の委員会において口頭で御説明した主な内容を記載したものです。

それでは、項目ごとに順次御説明します。まず、付託事件（1）東九州新幹線についてです。

1整備の必要性については、九州全体の循環型交通体系を構築することが重要との意見を踏まえ、右側の提言骨子案に東九州軸の形成や九州全体をつなぐ循環型交通体系の構築に向けとの文言を追記しています。

次に、2実現に向けた取組です。まず（1）路線・ルートのうち、①本県を通る3つの基本計画路線の優先順位については、東九州新幹線の推進姿勢をより明確にすべきとの意見や、国によるケーススタディ実施を好機と捉え、早期実現に向けた取組を強化すべきとの意見を踏まえ、早期実現に向け、国への要望・提言活動を一層強化する必要がある旨を追記しています。

また、②ルートについては、日豊線ルートが適当との意見や、ルート沿線の住民との協力関係を強化し、民間と連携しながら取り組むべきとの意見を踏まえ、地域住民との協力関係の強化や民間との連携を進めながらとの文言を追記しています。

次に（2）機運の醸成です。東九州新幹線の実現を見据えた具体的な検討や機運醸成を進めるべきとの意見、さらには県民各層の意見を幅広く聴取すべきとの意見を踏まえ、県民各層から広く意見を聴取しながら、沿線自治体と連携して新駅のあり方や駅周辺のまちづくりなどの検討を進め、沿線地域の将来像を見据えたビジョンの共有を図る必要がある旨を追記してい

ます。

次に（３）期成会の活性化です。国会議員を連携先として追記すべきとの意見を踏まえ、提言骨子案に追記しています。

次に（４）国への働きかけです。①新たな財源確保策については、説得力のある誘致活動が必要との意見を踏まえ、整備効果や必要性を示しながらとの文言を追記しています。

次に、３検討課題です。並行在来線への影響や自治体の財政負担、沿線地域への影響を十分に検証すべきとの意見を踏まえ、財政負担に関する調査・検証や、先行事例を踏まえた将来の交通体系の検討について追記しています。

次に、付託事件（２）豊予海峡ルートです。２県の取組については、豊予海峡ルートの位置付けや、新幹線と道路の整備のあり方について整理すべきとの意見を踏まえ、財政面や整備効果等を考慮しながら、今後の調査の中で十分に整理する必要がある旨を追記しています。

次に、付託事件（３）広域道路ネットワークです。東九州自動車道、中九州横断道路及び中津日田道路については、４車線化や未整備区間の早期整備、リダンダンシー確保の必要性などの意見がありました。

また、構想路線については、大分港大分宮河内ＩＣ連絡道路の優先的な整備や、宇佐国見道路についても触れるべきとの意見がありました。これらを踏まえ、提言骨子案では、高規格道路の整備に当たり災害時のリダンダンシー確保の観点を追記するとともに、中九州横断道路については大分県側の整備を最優先で進めることや、東九州自動車道については北九州方面の４車線化を優先、さらには構想路線の整備優先順位の整理について追記しています。

最後に、付託事件（４）広域交流、観光振興、産業振興です。広域交流、観光振興及び産業振興については、地域公共交通や二次交通の整備、航空路線やフェリー航路の充実、インバウンドを含めた人流調査などに関する意見がありました。

これらを踏まえ、提言骨子案では、地域公共交通や二次交通の整備とあわせとの文言を追記

しています。

また、航空路線やフェリー航路の充実、インバウンドを含めた人流調査については、付託事件（４）が東九州新幹線、豊予海峡ルート及び広域道路ネットワークの整備効果を調査対象としていることを踏まえ、提言骨子には盛り込まず、整備効果を高めるための関連意見として終わりにで記載したいと考えています。

最後に、今後のスケジュールについて御説明します。開催計画案を御覧ください。第４回定例会での報告書提出に向け、第３回定例会において報告書の記載内容を御協議いただき、第４回定例会において報告書を確定したいと考えております。このため、本日は報告書骨子案について、委員の皆様から御意見をいただき、その内容を踏まえ、正副委員長と相談の上、報告書素案を作成し、９月開催予定の次回委員会にお示ししたいと考えています。

なお、次回委員会につきましては、委員の皆様のご都合がよろしければ、９月９日に開催したいと考えています。以上です。

麻生委員長 ありがとうございます。

ただいま説明がありました内容について、御質問や御意見がございませんか。

今日の協議の中で、執行部の方で、例えば四国との連携で、これまでのバスの経緯とか、いろいろそういった部分の報告もあろうかと思えますので、そういったことも出てくれば、必要に応じて修正をさせていただければと思っています。

提出は、議長に提出して、議長と一緒に執行部やったっけ。

事務局 本会議の中で委員長から議長に提出するような形になっています。

執行部の方には、その次の定例会の際に、措置状況報告といった形でもらうために、別で議長から知事に依頼するような形になります。

麻生委員長 ということでありますので、そのことも踏まえて質問、御意見ございませんでしょうか。

堤委員 本当によくまとめていただいたと思うが、基本的な線は、さきほど話したような中身

で、時期尚早という気持ちはあります。これに載っているように、新幹線整備を進める必要性とか優先課題とかは広域交通ネットワーク特別委員会だからやむを得ない一面はあるけれども、私とすれば、優先課題でも何でもありません。まずは、日豊本線の乗客数を増やす、駅周辺をどうするかが優先課題という気持ちがやはり強いです。

あわせて、この案の中で、地域住民や県民への情報発信や並行在来線の問題を書いています。これは必要で本当に大事です。これをもうちょっと膨らませた方がいいのではないかなと。これを読んだ方は、大体9割方は推進で1割はちょっと待てよ、だからせめて2割、3割ぐらいこういう課題もあるということを書いておかないといかんのじゃないかなと。大変まとまっていることは非常に感謝していますが、そういう思いはあります。

麻生委員長 ただいまの意見に関しては、さきほども申し上げましたように、令和5年の第1回定例会で議長への政策提言書に、持続可能な地域公共交通の実現に関する調査の一環として、かなり提言をまとめているので、その結果と、推進状況も把握した上で、必要な部分があれば提言の項目の中に入れ込むこともできようかと思えます。そのことを申し上げておきたいと思えます。

清田委員 1ページ目のルートに関するところ。上から三つ目の欄のところで、読めば、日豊本線ルートと分かりますが、赤字の期成会の方針である4県1市を経由するルートを基本とするという記述ですけれども、いまだに佐藤知事は久大本線ルートをやめたというはっきりしたものありません。この前も答弁で、京都の方の北陸新幹線の下がるルートについて、ぎりぎりまで決まらなくてもいいという言い方を何回も繰り返していますけれども、皆さんと視察に行った香川県の取組も、大方沿線の自治体に予算を上げて、駅をどの辺まで造るかといった部分まで市民と一緒に考えて、決まったらすぐ造れるように準備を進めています。そういうところを目の当たりにしたときに、こういう書き方でも、括弧書きでもいいんですが、あ

えて日豊本線ルートを基本にという強めの記述を入れた方が私はよろしいかと思います。

麻生委員長 ありがとうございます。貴重な御意見と思えます。

今回の特別委員会の活動として、県外視察、管内の所管事務調査、参考人招致、あるいはさきほど話の出た県内の各駅の乗降者数とかいうのも、JR九州の大分支社長からもお話をいただいて、細かい数字までいただいているので、出せる部分はできるだけ報告書の添付資料としてつけることも大事と思えます。その辺も、また皆さんと協議して決めていければと思っています。

ほかにございませんか。

堤委員 次の日にちは9月9日か。代表質問が終わった後か。

事務局 はい。開始時間のイメージとしては、現時点では15時に開催できればと思っています。ほかの日にちでも大丈夫ですけれども。

麻生委員長 9月9日に予定しておいてください。15時からということで。早く終われば、もっと早めにスタートします。

麻生委員長 委員外議員の皆さんからは、特によろしいですか。

〔「なし」と言う者あり〕

麻生委員長 それでは、ただいまの委員からの御意見を踏まえ、素案の作成作業を進めさせていただきます。また、細部については、委員長、副委員長に御一任いただければ幸いです。よろしいでしょうか。

〔「異議なし」と言う者あり〕

麻生委員長 次回委員会は、開催計画のとおり、報告書の記載内容について協議を行います。

開催日時は、9月9日15時としたいと考えています。よろしいですか。

〔「異議なし」と言う者あり〕

以上で本日の委員会を終わりますが、この際、特に何かございますか。

〔「なし」と言う者あり〕

麻生委員長 以上で本日の委員会を終了します。お疲れでした。