

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3月25日（火） 午前10時10分から
午前11時53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

守永信幸

6 出席した参考人の職・氏名

長崎県立大学 教授 鳥丸 聡

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）九州新幹線を中心とする九州交通インフラの歴史と展望について、参考人から意見聴取を行った。

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
議事課委員会班	主査	坂口泰弘

第5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3月25日（火）予算特別委員会終了後
場所：第3委員会室

1 開 会

2 参考人からの意見聴取

長崎県立大学 教授 鳥丸 聡 氏

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5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、木付委員が欠席しております。また、委員外議員として、守永議員が出席しています。さっそくですが、本日は参考人として、長崎県立大学の鳥丸聡教授に御出席いただいております。

鳥丸先生におかれては、今朝、長崎から大分までお越しいただき、委員会終了後とんぼ返りをされるということで、本当にお忙しい中、御出席いただきまして心から感謝を申し上げます。

本日は、本委員会の検討テーマである「東九州新幹線」に関して、九州の交通インフラ整備の歴史、西九州新幹線開業のインパクト、取り巻く環境変化、私どもへの御提言等をお聞かせいただきたいと思います。本日は、どうぞよろしくをお願いします。

先生のお話をじっくりお聞かせいただくため、委員の自己紹介は省略してよいですか。

〔「はい」と言う者あり〕

麻生委員長 これより参考人の鳥丸教授に発言をいただきます。鳥丸教授から一通り御説明をいただいた後、全体を通した意見交換を行いたいと考えております。

それでは、よろしくお願い申し上げます。

鳥丸教授 皆さん、おはようございます。今月いっぱいまで長崎県立大学教授の鳥丸でございます。65歳定年退職です。

今日は、九州を一つにする新幹線ということで、5.60分しゃべりたいと思いますが、今日の目的は、ここにいる皆様方が、新幹線っていいよねという気持ちを持って帰っていただければそれだけで十分です。ただ、コストはちょっと置いておいて、いろいろと考えていきたいと思います。

最初に、九州の交通インフラ整備についてです。九州には東軸の国道10号と西軸の国道3号があります。10というのは、2桁国道で、1桁より格下と勘違いしがちですが、国土交通

省が10号までは1桁国道と同じと言っていて国道3号と国道10号は同格です。鉄道が国道3号に沿う形で整備され、数年後に日豊本線が国道10号に沿って出来上がりました。

九州山地があるので真ん中を突っ切れず、縦2軸で整備されました。九州縦貫自動車道路が、1990年代半ば、今から30年ぐらい前につながりました。その数年後に、予算上の問題により東九州自動車道がつながらず虫食い状態になっている間に、佐賀県鳥栖市を起点として、長崎自動車道路と大分自動車道路がほぼでき、縦2軸の九州からクロスハイウエーの時代が変わっていきました。

九州クロスハイウエーが福岡一極集中を後押しするという、道路が高速道路に変わっていくときに従来の九州とちょっと違った動きが含まれてきました。

鹿児島本線に沿う形で、昭和47年組の九州新幹線ができる時も紆余曲折ありました。吉永小百合さんの誕生日である2004年3月13日に、新八代・鹿児島中央間ができて、東日本大震災の翌日2011年3月12日に全線開通となりました。

私、今日、二日市駅からJRに乗り、博多駅で新幹線に乗り換えて小倉まで行き、小倉からソニックで来たのですが、7時11分のJR二日市駅に乗って、着いたのが9時30分ほどで、2時間半かかっています。

私は4月以降、鹿児島から熊本学園大学と久留米大学の御井校舎に週1回ずつ授業に行きます。新幹線はすごいと移動計画を立てながら驚いたのですが、久留米大学は午後2コマ授業をするので13時までに着いとかなきゃいけないのですが、10時45分に乗って久留米大学御井校舎の教室に入るのが12時半です。1時間45分で、鹿児島中央駅から久留米大学御井校舎の教室の入り口まで到着しちゃうという2時間かからないです。二日市から大分に来るまでよりも短いです。だって、博多・鹿児島中央間

が1時間16分ですもんね。

今、博多・大分間って、ソニックを使って2時間くらいでしょうね。博多・長崎間がかつて1時間50分かかったのが、長崎から武雄温泉駅までは新幹線ができて、今1時間20分になりました。途中、乗り換えがあるので、あまりメリットがないと言われていますが。

熊本から福岡大学や西南学院大学に通学する女の子の父親が、福岡で変なのに捕まるとよくないと、自宅から通学させます。娘は一人暮らしをしたいから福岡大学や西南学院大学に行くのに、30分で博多駅へ行って、福岡大学だったら地下鉄七隈線がそのまま博多駅から出ているので、完全日帰り圏域です。だから、親が子離れしないという困った問題が起きています。

西側はスピード感が出てきたのに、東側が、もうちょっと怒んなきゃいけない。九州縦貫道って大体片側2車線で、一部だけ片側3車線、全6車線で、先見の明があったと思う。多分、50年以上前に線が引かれたと思うんですが、片側2車線を片側3車線にするのは、工事費で言うと、用地買収費や強度の問題から考えると、多分2倍以上かかっていると思うんですよ。50年、100年後を考えたときに、長崎や大分からも合流してくるから、この太宰府と久留米の間だけは6車線にしないと耐えられないと。今でも夕方は渋滞しますけどね。

50年後のことを考えたら、もう自分は死んでいないのに、昔の人はやっぱり立派だったなと思うのと、九州新幹線は昭和47年に格上げされたが、戦後の焼け野原の頃から計画を考える人たちがいたということですよ。

僕らの世代って、20年後、30年後、誰も考えなくなって、来年トランプ政権がどうなるかも分からないのに、5年も10年も先のことを言われても分かるかみたいな、ある意味、私たちの世代って無責任になったんだと思う。自分たちの世代がよければ次の世代も多分よくなるだろうみたいな勝手な思い込みで、それはデフレ社会という失われた30年ですよ。前に向かっているいろんなことを考えていかなきゃいけないんだろうと思います。

鹿児島中央駅から、用意ドンで新幹線に乗った人は3時間45分後に新大阪です。宮崎経由の特急に乗った人は、4時間後まだ日向・延岡で、佐伯にまだ入っていないでちょうど県境です。

九州7県の中でも、四国を身近に感じている人、大分県民だけです。びっくりしますよ。ほかは、愛媛県って言ったら、もう秋田県や石川県と同じぐらい縁がないところですよ。だけど、福岡県から宮崎の県北の辺りの一体は、昔からつながりありますもんね。参勤交代するときにこっちからこう江戸へ上がっていったという歴史もあったりして。

だから、多くの九州人にとって、四国とつながっていくというのは新鮮です。関門海峡の話ばかりですから、九州人にとっては、そのあたりを味方につけていたら面白いと思っています。

今申し上げたように、クロスポイントになり福岡一極集中の原因になったというお話をしました。私がここ何年間か、大学の地域データ分析を試験問題に出していますが、福岡県の職員は全員外します。

下表のA町、B町、C町及びD市の地図上の位置、1から4を正しく組み合わせなさい。これは、2000年から2020年の20年間の九州7県の市町村の人口増加率ランキングです。福岡市は人口の増加数は間違いなく日本一ですが、増加率は過去20年間で20%しか増えていません。福岡市以外に、20年間で52%、46%、25%、22%増えたのはどこかという問題です。

福岡県の職員研修でやっていますが、人口増加率1位のA町は志免町や新宮町と、福岡都市圏以外はありませんという発想です。第1位のA町は、TSMCが来る熊本県菊陽町です。2020年には、TSMCが来るという話はまだありませんでした。要するに、九州で一番人口増加率が高いところにTSMCがくるわけです。だから大問題なんですよ。ものすごい勢いで増えているので、もしかすると菊陽町は、2020年に4万3千人ですが、今回調査すると5万

人行っている可能性があるんですよね。市に移行するかというと、菊陽町って20世紀は2万数千人の町ですから飲むはずないです。だから、県や市におんぶに抱っこみたいな形でやっていけないといけないが、今でも台湾人が大挙押し寄せてきているわけですね。

第2位のB町が、これ福岡県の職員がよく言う一番で、新宮町です。新宮町は、何で人口が伸びたかという、あんまり大したことはなくて、元々JRの線路が走っていたんですが、駅がなかったんですよ。JRが線路の途中に駅をぽこっと造ったら、福岡市のベッドタウンになったという形です。小学校が全然足りなくて増設され、ごみ処理が全く追いつかないと、大騒ぎ状態になっています。

その次、第3位が粕屋町で、福岡市のお隣ですが、人口が今度5万人に確実にいきますので、市政移行プロジェクトチームがあって、恐らく粕屋市になっていくと思います。

4位が大津町です。ホンダの工場があってということですが、ひと頃は不交付団体だったんですね。

こう見ていくと、5番目の合志市。志免が上で、福津がどっかこの辺で、久山町はどっかこの辺で、嘉島町はどっかこの辺です。7番目のD市は、鳥栖市です。

要するに、九州の過去20年間の人口増加率ベストテンって福岡市なんです。それが、今熊本市に変わってきているという。昔は福北大都市圏とかで、頑張れ北九州市で、福岡市にというパワーを引き込んでいくみたいなのもあったんですが、今熊本市なんですよ。熊本市が中心となって、長崎、大分、鹿児島という、こういうやっぱりクロスポイント関係になっていると。

このまんま行くと、福岡一極集中が始まったのが、新幹線の歴史をちょっと話しますが、実は1970、1980年以降という感じですかね。岡山から博多まで新幹線が延伸されたのが1975年、50年前。だから、今年は、おめでとう新幹線博多駅50歳みたいな年です。50年前の北九州市の人口と福岡市の人口を比べ

ると、まだ北九州市のほうが高かった。北九州市は100万人都市、福岡市は90何万人で、まだ100万になっていなかったんですね。それが1976年、新幹線が岡山から延伸された翌年に、福岡市が100万人都市になって、北九州市の人口に迫ったんですよ。それでも、まだ北九州の時代。それが1980年になると、北九州の人口も増えてはいたが、当時は、福岡市の人口の増加の方が多くて、九州ナンバーワン都市が福岡市になってしまったということですね。

要するに、福岡って新幹線の終着駅効果をフルに発揮してきたわけです。だって、国の出先機関が、熊本で待機していたんですよ。岡山から博多まで来たら、その後、鹿児島の方にすべとんと、昭和47年組。あと長崎まで伸びていくのが当初の計画でした。それがオイルショックで予算がないというので、博多止まりになって、熊本で待ち構えていた、九州経済産業局、当時は九州通産局ですが、それを博多駅裏の合同庁舎に移して、みんな中心を博多駅裏の合同庁舎に移していくんですね。

国の許認可権限を持ったところが熊本に来ないとなると、東京本社の大企業は、九州に1か所拠点を構えるんだったら熊本って言っていたのが、福岡に変わるわけですね。だから、福岡というのは、支店経済都市として発展してきました。それでも、福岡支店は頭脳なき支店経済ってみんなばかにして、たかが商人の町と言っていたら、いつの間にか福岡支店が九州支店になり九州支社になって、電通九州みたいな別会社に独立して、頭脳部門を持っていくというふうに変わっていきました。

なので、新幹線の停車駅、終着駅効果を、1975年から2011年まで福岡が発揮し続けて、その間に起きたのが、福岡一極集中ということです。この福岡の時代が100年続くと、誰もが思っていますが、疑ってかかった方がいいと思います。

江戸時代に一番人口が多かったのは、九州では長崎で、江戸末期に多かったのが、鹿児島です。その次、熊本の時代がずっと続いて、その

後は北九州市が5市合併して100万人都市を作って、北九の時代が新日鉄の時代というか石炭の時代がやってきたわけです。その後、福岡の時代が今続いているだけです。人口が減っていても、福岡の時代が続くのか分かりませんよ。

もしかすると、大昔の石油化学コンビナートの時代に基礎を作った、小規模ものづくり製造業がたくさん立地しているところを中心になるかもしれないです。今のTSMCの周辺を見ると、昭和の時代のハイテク版に変わっている感じもしているので、どうなるかなかなか見通しづらいというのが一つ。もう一つは、新幹線って、多分皆さん方は、できたらどうしようというのを考えたときに、観光客、ビジネス客を世界からどう呼ぼうか、イベント、コンベンション、世界大会等をガンガンやって、多くの人たちを世界から呼び込んでといったのを考えるわけですが、オリンピックにしろワールドカップにしろ大きい大会は、5、6年前にはスケジュールが決まります。ということは、5、6年先の国際大会の誘致に走らなきゃいけないということになります。

その一方、私が、2004年3月13日に九州新幹線の先っぽだけの新八代・鹿児島中央駅間が部分開業したときに、JR九州の許可をもらい、新幹線から降りて、エスカレーターを降りたところから改札の出口までの約100メートルの間、歩きながら利用目的等を聞くアンケートを毎年実施しました。ビジネス、観光・レジャー、帰省、買物、その他の利用目的のうち、観光・レジャーは、部分開業時多いですがだんだん尻すぼみになります。ビジネス客は割と安定推移し、多くなっていくのがその他です。

午前9時頃の利用者に聞くと、新水俣から主人のお父さんが要介護で、ヘルパーが来られない週に2回は私が来るということで、介護のための新幹線です。

夕方5時頃、元気よくエスカレーターを飛び跳ねながら降りてくる小学生に聞くと、八代から塾ということで教育のための新幹線ということになります。新幹線の停車駅の周辺に、予備

校、レンタカー会社は間違いなくできて、爆発的にヒットします。その後、競争が激しくなって、どうなるかはありますが。

夕方6時半から7時頃になり、若いお嬢さん方が5、6人で降りてきます。今日はどちらから来られましたかと言ったら、出水から合コンに来たとのこと。昔はガランとしていた鹿児島中央駅の駅裏は、居酒屋がずらっと並んでいます。そこでコンパして、昔は出水まで帰る特急は、8時何分に乗らないと、その日のうちに帰れなかったのですが、今11時頃まで飲んでいられます。しかも、駅裏の居酒屋ですから新幹線が見えています。例えば、薩摩川内市から来た人たちは、宴会やっていて、それでは間もなく11時30何分の最終便があと5分で出るので、今日はここらでお開き、万歳と言って、みんなで駅に移動して、新幹線で薩摩川内市まで帰っていきます。

また、鹿児島県庁、鹿児島市役所の職員は、ホークスのチケットが手に入ったときは、夕方5時にお先に失礼し、そのまんま鹿児島中央駅に行き、のぞみで博多駅まで1時間16分です。博多駅から地下鉄で唐人町駅まで行くか、博多駅の前から、福岡ドーム行き的高速バスに乗っていきます。プロ野球は、最近、1回の始まりの時間がちょっと早いので、2回から9回まで見て、ホークスの歌を歌って、その後バスに乗って博多駅まで帰ってくると、まだ終電まで時間があります。博多駅裏の居酒屋の信長か信玄で1時間飲んで、終電で鹿児島に帰ります。鹿児島中央駅に奥さんが迎えに来てくれていて、自宅に帰るのがちょうど午前0時と、その日のうちに帰ることができます。

そういったものが普通にできるようになって、新幹線は早いと感じているのは、熊本と鹿児島の人たちです。本当は、九州はもっともっと一つになっていけるのですが、いいよねって思う人たちがまだまだ少ないです。これをもっともっと増やしていったら、九州を一つにするのが新幹線と言ったのは、平松元知事です。

僕、大分県に頻繁に来ていたのは、58市町村をゾーニングしたときです。何でもここはこっ

ちと一緒に聞かれ、このあたりの住民はこっちの方のお墓参りをすると答えたら、ただ道路はこうだろうと言われ、でも今の村を二つに割るわけにはいかないという話をした記憶があります。そのときに、大分も新幹線をやる予定だが、東京と短い時間でつなぐという目的ではなく、九州を一つにするための新幹線であり、その大前提を忘れちゃいかんと、やかましく教えていただきました。

日韓ワールドカップの会場を決めるときは鹿児島県が九州から立候補する予定だったのを、私はサッカーオタクなので、平松元知事からサッカーは何が面白いのか聞かれていろいろ情報を与えていっていたら、平松元知事が日本サッカー協会に顔を出されて、いつの間にか大分会場に決定されてやられたと思いました。

新幹線も、がつんとしたインパクトみたいな方向にばかりに目が行きますが、実は、介護、塾、合コン、部活、練習試合といったもので使えて、何々新幹線は俺のレールみたいな感覚を持つことがとても大切と思っています。

多分、今、大分県内で県民アンケートをして、東九州新幹線は必要かを聞いたら、必要という人は半分いないと思います。鹿児島の南日本新聞が、昭和の時代に九州新幹線で博多駅までつながるという計画に、あなたは賛成か反対かを聞いたら、9割が反対で、そんなもん造るお金があつたらほかのことに金を回せというのと、福岡辺りにつながるから、みんな大都市部に出ていくという回答でした。今日、鹿児島中央駅や鹿児島の天文館で、新幹線鹿児島中央駅ができて博多と1時間16分になりましたが、新幹線造ってよかったと思いますかを100人に聞いたら100人あって当たり前と間違いなく答えます。市民感情はそういうものです。

50年、100年先のことはやっぱり分かりませんよ。この物価高で米が上がって大変なときに聞くと、個人レベルでは何が新幹線か喧嘩売ってんのかと言われるかもしれません。しかし、広く社会や県土構造、国土構造を考えたときに、50年、100年先に何を残さないといけないかは、ある意味、市民や県民に叱られ

ながらもやらないといけないことというのをどう説得できるかです。

太宰府・久留米間の片側3車線をよく走りますが、昔の人は、貧乏な日本で造って偉かったと思います。当時は人口増加社会なので、必要になるのが想定しやすかったですが、逆に言うと、人口減少社会では交流人口を増やしていくためのツールが高速道路であり新幹線だと思います。

だって、すごいですよ。去年の外国人観光客が落としたお金が年間で5兆円ぐらいありますが、長崎県のGDPより大きいんです。だから、去年は47都道府県じゃなくて、48都道府県と、1県が増えたぐらいが日本の経済です。そういったのがこれからもどんどん増えていく時代ですから、高速交通社会はやっぱり必要で、ビジネス以外にも役に立つことをどれだけアピールしていけるかになると思います。

西九州新幹線の開業は、あまりインパクトがなかったです。だって、武雄温泉までしかつながっていないからということにもなっちゃうんですが、これがどんな効果があるのかというと、西九州新幹線は、長崎から今までは長崎本線で有明海沿いを走っていて、片側1車線でちょっと雨が降ると止まるんです。福岡から来た人たちは、列車止まるとみんな携帯出して、会議遅れると一斉に電話するのがずっと続いてきたんです。

長崎県は、戦略を間違ったんですね。長崎県は、何のために新幹線が必要かの理由付けを間違えました。原子力船「むつ」の維持管理を長崎で受け持つ代わりに新幹線を引くという約束と、佐世保市辺りも今も言っています。この西九州新幹線は、そんなもんじゃだめです。長崎と広島を2時間で結ぶ新幹線と言わなきゃいけなかった。世界平和学習のための新幹線と御旗を立てなきゃいけなかったんです。ところが、これ、立てられなかったです。なぜ立てられなかったのか。

僕は長崎で、今まで新幹線について3、4回講演していますが、講演終わる度に、市民・県民から呼び止められて叱られ、どつかれたりし

ます。平和のための新幹線と言っているが、平和活動はそんなチャライもんじゃない、高尚な問題だから、平和で金もうけ、観光客を呼べとは何事だ、そんな問題じゃないと市民団体が怒るんです。やっぱりノーベル平和賞を取っただけあって、Aランクであって、B級の平和活動家があまりいないんです。

広島で働く人たちの名刺は、金や銀や緑や青が点々になっています。この点々は、千羽鶴をシュレッターにかけて練りこんだものです。1枚当たりの名刺代金は1%高く、平和活動のために維持されるそうです。長崎でそれを言っても通用せず貧乏で構わない、平和は高尚なものということで長崎を説得するのは難しいです。辛うじて認めてくれているのが、修学旅行の平和学習に来ることまでですが、ここが変われば劇的に変わっていくという感想は持っています。

この武雄温泉から新鳥栖間が今つながらなくて、さあどうしましょうかということにはなっています。長崎県立大学佐世保校は、新幹線のルートから離れているんですね。佐世保市役所や平戸は、武雄温泉駅や嬉野温泉駅に観光マップ置いていて、レンタカーか何かで遊びに来てくださいとやっているぐらいで、本腰を入れた活動は何にもやっていないんです。

私のゼミ生は、長崎から佐世保に転居してみんなアパート借りています。佐世保市で長崎大学に行く学生も、全員アパート借りています。通学という発想はありません。長崎本社で佐世保店の人も全員住居を変え、通学、通勤という発想は全くないです。

私のゼミ生は、長崎から武雄温泉駅まで新幹線で23分なので、武雄温泉駅と大学の間にシャトルバスを走らせなさいと言っています。この西九州自動車道が今、4車線化工事をしていて、一部出来上がっています。私が長崎県立大学の駐車場から武雄温泉駅の駐車場まで自分の車で測ったら34分かかりましたので、シャトルバスを走らせたら大学の駐車場と1時間で結ばれることになります。

逆も一緒です。佐世保から長崎に通勤通学する人たちはシャトルバスで武雄温泉駅を活用す

ればいい。嬉野温泉駅は新幹線の停車本数が少ないから、武雄温泉駅としているのですが、これによって長崎が一つになります。長崎は長崎、佐世保は佐世保で、同じ長崎県民という意識ゼロですからね。

島は島で、壱岐・対馬も五島も、もう飛び越えて、福岡一極集中ですから。大村湾ベイエリア一帯で拠点性を発揮するための新幹線になっていけるんです。その発想が長崎県にない理由はたった一つです。武雄温泉駅が佐賀県だからです。

要するに、どこの県も、県内で新幹線活用プロジェクトって考えるので、長崎県はめちゃくちゃ損しています。例えば、天然の素晴らしい伊万里港があるんですが、半分佐賀県、半分長崎県で、半分門司税関所管、半分長崎税関所管のため、下水道管1個通すのに、申請書がいっぱい必要になります。また、雲仙天草国立公園は、雲仙が長崎県で天草が熊本県のため一体感が全然なく、長崎の地図を見ると、天草は白地図になっていて、熊本の地図を見ると、雲仙が海岸線だけになっています。

大分と延岡の辺りは、一緒になってこの海岸線で魚一発勝負をかけていて、いろんな人たちがいろんなところで行きやすいです。その中で私の好みはここみたいなファンが付くといったのをやっていかなきゃいけない時代に、県という単位で考えるのをいつまで続けるのかという問題になります。

うちのゼミ生は、遠慮もないので、武雄温泉駅からシャトルバスを走らせたらいいと、大学に言ったら、どうやって県境をまたいでシャトルバスを走らせればいいのかともたついているそうです。

私たちはもっと幸せになれるのに、県という単位だけで考えて損しています。市町村がごみ処理、消防救急、火葬場、介護保険など一部事務組合や広域連合で、複数の市町村でやっているのに、県と県の一部事務組合、広域連合は何でないんですか。広域防災圏や、九州水幹事長など、複数県で一部事務組合や広域連合があってもいいじゃないですか。そういったところか

ら道州制の道が開けていくと思います。

出番がやってきた昭和48年組ですが、47年組の西九州新幹線がああいう状況です。佐賀県の負担金額、総工事費は当初600億円って言われていて、何で600億円も投じて武雄温泉と新鳥栖の間をつなぐのかと、唐津市民はもう福岡市民という意識なんです。地下鉄の南と北が分断していて、縦につながるのが弱いんですよ。そういう県土構造になっているので、コンセンサスを得られにくいんです。

私が武雄温泉駅から真横にずどんと行けばいいと昔から言っています。そしたら、佐賀空港もかすめていくし、九州新幹線とつながります。可能性をいろいろ示して、今の状況を前提とするんだったら、多分大分市民は、博多とどれだけ早い時間でつなげばいいの。宮崎市民は、鹿児島はどうでもいいので、熊本、福岡とどうつながるかを今の世代は考えるんです。

これからもっと人口減っていくので、西南経済圏が必要になる時代は来ると思います。また、人口が少ない中で、自然と歴史と文化を維持していく地域のために、新幹線をどう活かしていくのかを訴えていかないといけない。

そういったことを考えるのが、昭和48年組の新幹線という気がしています。昭和47年組は、どちらかというと効率性、スピード命で考えてきたような気がします。48年組って、僕も、奥羽・羽越新幹線の秋田県庁に一昨年の夏に行ってきましたが、県ごとの足並みがそろわないとどうしようもないと言っていますし、去年行ってきた愛媛県はやっぱり四国が一つになれないと。そもそも岡山から持ってきただけでも至難の技だったのを、これから先どうやっていくのかという。そのときに、やっぱり、瀬戸内海ベイエリア、なんちゃらコリドー、回廊といった考え方が必要になると思います。あるいは、かつてのベルト地帯が、今は南海トラフ云々で大変だったら、防災・減災対策をしながら対応できる新しい社会資本を整備していく動きがもっとあっていいという気もしました。

ちょっと道州制の話をしますが、今、世の中で何が問題かといったら、地球よりちっちゃく

て国家より大きいレベル、EUやアジアで、どうするかが問題になっています。国連より小さいが国家より大きいエリアをどうするかと。国より小さくて都道府県より大きいエリアが道州制みたいなもので、ブロック経済圏をどうするのか大きな問題。都道府県より小さくて市町村より大きいところは、市町村合併という形で一歩進んだんですよ。

もう一つの問題は、市町村より小さくて家庭より大きいコミュニティである小学校区、中学校区、集落が今弱くなってきています。実は今の時代は、中間なんです。官と民の中間のNPOや、営利活動を求める企業活動と奉仕精神のボランティア活動の中間といった中間エリアをどう捉えられるかが、今の時代の大きなキーワードになってきていると思います。

新幹線の整備は、50年後の夢づくり事業です。50年たったとき私はいないので、お前責任持てないことを言うなよと若い人たちから言われるかもしれないですが、少なくとも今まで65年生きてきて、これとはまた違う次の50年が多分ある。50年後の人たちに金がないから残せないというのは、理由にならないと思います。だって、高速道路、鉄道、港、空港は、金はなかったところに造っています。それを使って税収、企業のもうけ、給料を増やせばいいんです。そういう前向きの発想が、この失われた30年でなくなってしまったんですよ。日本人全員負け組になったみたいで、後ろ向きで、昭和の時代のように前に向かっていく、そういう時代を作っていかなきゃいけないと思います。

お時間の方が長くなってしまいました。御清聴どうもありがとうございました。

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、意見交換に入ります。まず、委員の皆さんで、御発言されたい方は、挙手をお願いします。

なお、それぞれの委員の選挙区と自己紹介を簡単にいただいた上で、御質問等々いただければ幸いです。

堤委員 大分市の堤です。共産党です。

今の話、短時間で一部分しか話ができないと

思うのですが、我々が一番危惧するのは、並行在来線との関係で、いろんなところを見ると、第3セクターになったり、いろんなことをしてマイナスが大きくなってきているんですよね。そういうところは、結局は在来線が疲弊して、そこに地域の住民の足がなくなるということでしょう。

新幹線は確かに先生が言われるビジネス、観光、見舞い、合コンなどの面はあるが、それ以外の圧倒的多数の新幹線を利用しない庶民、利用するのに遠いとか費用の負担等いろんな問題が出てくる話は、どういう形でいつもされていますか。

鳥丸教授 動脈が機能するのは、静脈、毛細血管があるからで、先っぽがあるから大きい脈になって効率性を発揮する。だから、大動脈が成り立つためには、毛細血管がたくさんないと動脈自体が成り立たないので枝線は大切です。

J R九州、国鉄の分割民営化ですよ。あの時代は、国鉄が赤字だらけでしたからよかったのかもしれないですが、これからの時代いいのかという。例えば、J R九州は利益のほとんどは鉄道事業以外ですよ。よその鉄道やめたがってるところって結構あるんじゃないですか。国が関与するような部分に戻していく。J R九州って聞いたときに、多分50年後ぐらいの人たちは、なんかJ R九州って昔、鉄道会社だったみたいよみたいな、そういう時代、多分来ると思います。

そういったところは国家が関与して、均衡ある国土の発展は、小泉総理以降、誰一人、所信表明演説で使わなくなった言葉ですよ。それは悪平等だと。これからの時代、悪平等でいいじゃないですか。僕は、国鉄の分割民営化のときはよかったが、これからの時代、果たしていいことなのか。

中山間地域や島に、人が住んで、人の営みがあるから、領土、領海、領空を守れています。要するに、中山間地域や島をちゃんと評価しなきゃ持続不可能になります。

効率性で、B/Cで、利益が出ないからだめだと、もう都市部しか成り立たない。これから

の時代、その発想では、都市部にリスクを一極集中するということでもいいのかという問題です。

だから、過疎と過密じゃなくて、ほどほどに過疎でほどほどに過密。にぎわい空間は、やっぱりエンタメが成り立つのに必要ですよ。適疎・適密な国土構造をつくらなきゃいけないんじゃないかと。今は失われた30年でへたって、短期的にはトランプにどう対応していくのか等の問題があるから効率性を前に出すが、大きな底辺のところ、日本国民は均衡ある国土の発展を頭の中に入れながら生活するのがとても大切だと思います。

平成の頭の頃に霞ヶ関へ行ったときに、地方の各家庭が幼稚園、小学校、中学校、高校、場合によっては大学で教育投資をしてきて、それが霞が関で官僚となり花開いているので、東京が稼いだ利益は、地方交付税交付金という形で教育投資のリターンをよこせと、僕は官僚に言っていました。今、それを言うと、霞が関は理解できないです。東京生まれの東京育ちで、じいさんの墓も都内にありますけど何かみたいな、上から目線でしか地方を見れなくなっています。

だから、地方はもっとこう均衡ある国土の発展をアピールして、今から20年前に立候補した知事が都民ファーストと言っていたら、地方から東京に出て働いている人たちからぶん殴られます。今は都民ファーストって言ったら通用しちゃう時代になっちゃったわけです。

だから、都市対地方の戦いというのがおかしくならない、均衡ある国土の発展。だから、枝線はこれからも大切、枝線あつての新幹線という国土構造をつくるが必要だと思っています。

太田委員 由布市選出の太田です。湯布院町があるところです。今すごくインバウンドで、オーバーツーリズムになっていて、どこの国か分からない状況です。

この16ページの一番最後に合成の誤謬ということで、赤信号みんなで渡れば怖くないみたいな風潮も一時あったのですが、交通の関係での合成の誤謬はどういうことを指しているんで

しょうか。

鳥丸教授 こっちも新幹線、こっちも新幹線と、新幹線だらけの日本国土になったときは新幹線のメリットがなくなったということになるわけですよね。だからそれに対して、今リニアというさらに上級のものを造るようになっていきます。フルスペックの新幹線でなく、あの地域にはああいいう新幹線があって、あの地域の新幹線はあっちとつながるといった多様性に富んだ新幹線をこれからは整備していかなきゃいけないくて、高度経済成長期の日本列島改造論のように、とにかく隅から隅まで行き渡されれば、あとは勝手にみんな幸せになるという時代じゃないという意味で、ただばらまきやいいということじゃないと思います。要するに、誰かのためになる地域社会をつくっていかなきゃいけない。

麻生委員長 太田委員、もう一度。

太田委員 交通の時間的には短縮されたのですが、逆に、宿泊業を営んでいるところはかえって日帰り客が増えて、その日帰り客は食事を予約していないから、いわゆる食事難民みたいに今なっていますよね。ニセコや野沢も今お客さんが多いんですが、どこも食事ができないから、スーパーなりに行って物を買ってあさっているみたいな状況なんですよ。

今、インバウンドで外国人が多いせいでもあるんですが、その辺のバランスがすごく崩れている。アウトバウンドとインバウンドの望ましい交通体系みたいなものを考えていかないとまずいという感じ。

だから、時間短縮だけをするんじゃないくて、もっと人間らしいのんびりとした旅行も、もう一方であっていいんじゃないかというふうに思うんですよ。でも、効率性の問題で廃線されていたり、そういう楽しみがなくなってしまうのも一方であると思うんです。その辺はどうお考えでしょうか。

鳥丸教授 私、30数年間、太宰府に住んでいるんですが、太宰府天満宮と九州国立博物館は散歩道です。太宰府天満宮は、ここ10年間、韓国語と中国語以外に大声で聞いた言葉はない

です。日本語を聞いたのは、2017年、「君の膵臓を食いたい」という映画があって、そのとき、浜辺美波と仲よし君の2人がお泊りデートに福岡に来たときに、天満宮でおみくじ買うところがあるんです。そのシーンのときに、日本人の若いカップルがいっぱい来ました。そのときだけは、写真撮ってと渡されて、写真撮ったら、後ろに日本人がずらっと並んで、30人ぐらい連続して撮ったことがありますが、そのときぐらいであとはもう中国語と韓国語です。

梅ヶ枝餅は、周りをセロハンで作ったふにやふにやしたのじゃなくて、焼きたてはパリパリです。本物を誰も知らなくなっているのかという意見も結構あります。

だから、恐らく、湯布院もそうなんです、量から質にどう変わっていけばいいのかを組合を上げて考えなきゃいけないという時代だと思うんですよ。

昔は、黒川と湯布院って、とてもいい温泉があるよねと、1980年代の日本人はみんな知っているんです。知っているが、道路が悪いから行く人がいなかったのが、1995年、6年かな、湯布院インターチェンジができて行きやすくなって、あっという間に、日本第1位の人気温泉街になり、大挙押し寄せてくるようになりました。

ところが、量から質への転換点、質的なのは老舗の温泉旅館があって、僕らもポケットマネーでは泊まれなくて、呼ばれたときだけ泊まれるような亀の井別荘は高いんですよ。それでいいと思う。うちは3年に1度しか行けないでいいんじゃないですか。毎年はある高いところ行けないけど、5年に一度は行くとか、何か節目で行ける湯布院みたいな。

そういうふうに、九州の観光地も宮崎のキャンプ場みたいな量でこなす観光地。それに対して、質でこなす観光地といたためり張りみたいなのを、今少しずつ学習している途中じゃないかなと思っています。

以上です。

末宗委員 この九州も日本も一緒なんだが、さきほど、均衡ある発展と言いつたが、日本社

会は、均衡ある発展なんか今望める状態じゃないわけだよね。もう過疎化も激しいし、地方で田んぼの維持できる者はいない、もうできる都市は。それを明治維新から、この何年か知らんが、100年か200年ぐらいやってきたんだが、それを是正する政策は日本にはない。どうやってできるかって言ったら、先生も、さきほど、新幹線や高速道路のことを言いつたが、都市が便利にじゃなくて不便利にならないと、地方は維持できない。そこら辺は、どんなふうこれから日本を持っていくんかね。

鳥丸教授 精神的な面として、均衡ある国土の発展というのが理想だよというのを、もう一度持つということが必要です。若い人たちは、全く思っていないです。

末宗委員 いや、理想じゃなくて、実現しないといけないわけでしょう。

鳥丸教授 だから、それに向かっていくという姿勢が必要なんですよ。例えば、福岡県庁でいつも言うんですが、福岡市が今何やってるかという、地下鉄を延伸して、七隈線を延伸して、それでまた今度、福岡空港の国際線まで延伸みたいな話があるのと、都市高速道路を国際線ターミナルまで引き込みましょうという話があるのと、アイランドシティに高速の枝線をはわせているんですね。これはこれで、それなりに物流拠点だとか何だとかでいいんですが、いつまで続けるのということなんです。

過密に対して、常に常に税金を投入し続けているんですよ。それに対して過疎はどうなっているかという、過疎地は昔、1学年5クラスありましたが今、1学年1クラスです。そうしたら、1学年5クラスあるときに年間100万円かかっていた校舎の維持管理費が5分の1の教室になったから、20万円で済まず100万円かかるわけです。

横を通る道路が30年前に、トラックが1日に100台走っていたときに災害に遭いました。災害復旧工事に1千万円かかりました。今1日に通るトラックが1日1台と100分の1に減りました。土砂災害が起きたときに、100分の1の100万円で災害復旧工事が終わる

かというところが、やっぱり1千万円かかるんですよ。

ということは、何をしなきゃいけないかというと、適疎・適密な国土構造であり県土構造を目指していかないと、過疎と過密にいつまでもたっても余計な税金を投入し続けなきゃいけないということになる。

ところが、その均衡ある国土の発展というのは、20世紀のうちは、必ず内閣総理大臣が所信表明演説のときに言っていた言葉なのを、小泉総理以降、誰も言わなくなったんです。21世紀に入ってからなんです。そのフレーズを、日本人は今忘れようとしているので、やっぱり必要だと思います。都市住民に、お前、豚飼ってみろ、牛飼ってみろと。畜産業なんて過疎地ビジネスですよ。都会じゃできないですよ。それ食ってんだから、都会人は。自然、歴史、文化って、お前のところで飼ってみろと。由布だけを大分市民が買えるかみたいな、もう買えないですよ。

そういった自然、歴史、文化というものの価値をもう一度ちゃんと見直して、都市、農村のお互いの思いやりをもう一度復活させていかなきゃいけないんじゃないかと私は思っています。

末宗委員 思うんだが、誰もする者が日本にいない。

鳥丸教授 いや、考えている人はいっぱいいます。

末宗委員 いや、それは考えるだけで、政策に反映しないから動かない。

鳥丸教授 そのまんまでいくと、今はもう完全な都市化がどんどん進んでいってしまっ

末宗委員 いや、だから、都市化を防ぐことを実行する者がいない。

鳥丸教授 地方に呼び込みましょうみたいな手を。

麻生委員長 要は、そういった提言をするために、今日は先生にお越しいただいて聞いているわけですから。

ほかに。

澤田委員 今日は先生ありがとうございました。大変参考になりました。

私ちょっとお伺いしたいのが、若い皆さんがよくやっぱりこの新幹線に関しては非常に興味があって、特にやはり大分から福岡に向けてのルートを早く決めていただきたいという声もありますし、また福岡につながれば、当然ビジネスチャンスもあるし、また大分から福岡に通うこともできるようになるということで、非常に期待を持っていらっしゃる方がいる一方、やっぱり40代以降、50代後半の方からは、やはりもう、こんなことしても意味がないんじゃないかということで、非常に、ある意味この新幹線の存在価値を否定する方と肯定する方が、非常にこう割れているような感覚が見受けられてまして、これ多分、お隣の宮崎県も同じような状況なのかなという気はしているんですが、宮崎県も、大分みたいな形で、新幹線がいるという方と、やっぱりいない方が大体どのくらいの割合いるのか。

また、もし今後、機運醸成の中でそれを高めて、新幹線の整備を高めていけるような、反対されている皆さんに何か訴えられるようなフレーズがあれば、お聞かせいただければと思います。

鳥丸教授 宮崎辺りで市民の意欲がどの程度かというのは、アンケートなんかやったことないので分かんないですが、恐らく多くは無駄だと思います。

あと、宮崎県の場合は、東九州自動車道はいいらないって言ってきたんですよ。あんなもんができるから福岡一極集中が進むんだと。今、つながっているでしょう。今頃便利になったよ、なんでまだ片側1車線なんだと、早く2車線にしろよって市民みんな言っているんです。だから、市民はその判断というのは簡単にはできないということですね。

新幹線の必要性は、今日マイレール化というところで、医療・福祉のため、教育のため、文化芸術、男女の出会いの場のためとか、いろんな多面的な機能があります。新幹線が物を運ぶようになります。既にどこのJR各社も、新幹線を使って貨客混載の実験を始めていますが、もっともっと激しくなります。24時間新幹線

が物を運ぶようになり、空港と結ばれる時代を迎えていくわけですね。

私たちは今のところ、どんな未来図かよく分かんない、JR九州もよく分かんないから、鹿児島のカンパチをその日のうちの博多の居酒屋で売り始めてどんな問題があるか。だから、人だけでなく、物も運ぶ新幹線も頭に入れておく必要があると思います。

あと、大分市民が福岡に行ってエンターテインメントを、毎日ホークス見なきゃいけないんですか。ないですよ、そんなの。毎日アビストは見なきゃいけないんですかと。毎日キャナルの中で劇団四季を見なきゃいけないんですかと。毎日HKT48を見なきゃいけないんですかと。ないですよ。行きたいと思ったときにふっと行けて、楽しんで帰ってこれればそれでいいですよ。そしたら、福岡市民も大分へ行って、福岡の刺身もと言うけど、大分にはかなわんよね。今日お父さん早く帰るから、家族で大分まで刺身食いに行つて、その日のうちにぽっと帰る。あつていいじゃないですか。

既に今あっているのが、福岡市内の企業で、今度の歓送迎会、鹿児島の城山ホテルでやりますよね。6時何分かの新幹線に乗ってくださいと。7時半から始めて、9時半でお開きにして、その日のうち福岡で帰るとするのが普通にできれば、大分なんかもう簡単にできますよ。だから、1次会じゃなくても、2次会や奥座敷狙ったらいいじゃないですか。湯布院なんて、もういくらでもです。

もうそんなのをどんどん狙って、九州全体が福岡を利用しまくる。福岡は利用しまくられて喜ぶところですから、いいじゃないですか。ここは譲らないところを大分が勝負に出るというのが、もっとあつていいと思います。

麻生委員長 臼杵のフグとか、中津のハムとかいいですか。

吉村委員 すみません。県北の中津市の吉村です。

この東九州新幹線についていろいろ御意見がある中で、市民的に言えば、その東九州線新幹線通ったらいいよねというのは、本当にごくご

くまだ僅かな方しか声として上がってこないんで、それよりもというふうに、さきほど、先生も言われるような、今の毎日の生活の部分で、そんな費用までかけて必要があるのかとかいうのがあるんですが。

もう一つは、中津市で言えば、小倉までソニックで30分で行けてしまうので、新幹線で十数分というところで、別にその10何分の違いだったら、あまり必要性を感じていない市民もいるのですが、乗り換えずに広島や新大阪まで行けるよというようなメリットというか、ある意味のわくわく感を訴えながら、新幹線ってやっぱり未来のためにいいよねというようなことが言えたらいいのかなと思ったりするんですが、その辺の県北のこの立ち位置を含めて、いかがですかね。大阪圏とのつながりというか。

鳥丸教授 まず、中津の場合ダイハツがあるので、例えば自動車部品をより広域的に、新幹線が物を運ぶようになったら、いろんな可能性が出てくるんじゃないかと思います。

県北の地域は、佐賀県の佐賀市民が言うのとそっくりです。佐賀市民は、今でも特急で簡単に博多駅まで行けちゃうのに、何で新幹線が必要かと言うが、もっと遠くとのことを考えなきゃいけないんですよ。可能性がすごく広がることを理解してもらわなきゃいけないが、市民・県民は今日明日の生活を前提としているから、50年後とか誰も考えないです。そういった30年後、50年後の中津県境の地域、山国川の河口がどうあるべきかを考えなきゃいけないでしょうね。

だから、九州縦貫道がない頃、日田は、完全にこっちの上流域みたいな感じで、耶馬溪とかのも完全にこっち、そちらに依存だったのが、今、福岡の方でぽっとう、簡単に行けちゃうよねみたいなふうになってきている時代で。だから、時代とともにいろいろ変わっていくんです。変わっていく中であって、地域の個性に磨きをかけながら、遠くにあるいろんなところまで早く行けるという時代を同時につくっていかなきゃいけないと思います。

麻生委員長 佐伯の方はいいですか。

清田委員 今日は大変いいお話を伺って、佐伯市の清田です。東九州日豊本線ルートを激押ししていこうと思います。いろいろ理論武装のお話もいただいて、ありがとうございました。

鳥丸教授 佐伯市は、市町村がもう超広域合併でしたから。

清田委員 九州1です。面積が。

鳥丸教授 合併をされる途中で、市長さん亡くなられたんですよね。

清田委員 いや、前の市長はまだ生きていますね。

鳥丸教授 合併する前。

清田委員 その前の市長も生きていますね。

鳥丸教授 その前。

清田委員 その前は亡くなりました。

鳥丸教授 その亡くなった市長さん。市町村合併の講演に私呼ばれて、海と山が一つになれと言われても難しいと言われ、その1週間後に亡くなりました。

刺身で食べられない魚があるか聞かれて、光り物だけ勘弁と答えたところ、そのまま寿司屋に連れていかれて、サバちょうだいと嫌がらせを受けて、醤油つけずにそのまま口へって言われて、食べた甘くて美味しくて、それ以来、光り物が好きになりました。鳥丸さんが普段食べている刺身や寿司は、相当時間がたっていてやばい状態になっている。港からすぐ持ってきたとれたては物すごい甘く本物は違って、福岡市民も実はあまり食べてないんだよねというのを教えていただきました。

だから、最近は、光り物を食べられないという人間は佐伯に行けと、学生にも言うようにしています。

麻生委員長 ほかにありませんか。

〔「なし」と言う者あり〕

麻生委員長 委員外議員でご発言のある方は挙手をお願いします。

守永委員外議員 今日はありがとうございます。委員外で参加しました大分市出身の守永です。生まれは佐伯の方です。

今日のお話の中で、九州を小さくしていくという捉え方と、縦2軸の絡みもあるんでしょう

が、博多の一極集中から北九州を含めた西南城の発展といった部分も伺ったわけですが、今50年後、100年後を見たときに、九州そのものを一極集中させて、それぞれを小さくするという発展のさせ方と、いろんなポイントをつくっていったって全体的に底上げする考え方とあると思うんですが、この九州エリアという面積で見たときに、どの考え方がいいと思われますでしょうか。

鳥丸教授 私は間違いなく他極分散型。北九、福岡、鳥栖があって、横へ行ったら佐世保、長崎があって、南へ行くと熊本、八代、鹿児島、都城、宮崎、日向延岡、佐伯、そして大分・別府とつながっていく。真ん中の方に行くと、日田高や鳥栖・久留米がありますねという。

要するに、九州の県土構造の特徴は、県庁所在都市以外にも、ほどほどの人口規模の10万、20万都市が点在しているということです。それを活かさない手はないです。それをつなぎ続けることによって、均衡ある国土というのは九州はできるんです。これが山陰地方と山陽、もっと九州でも言えば、佐賀県みたいに、北と南がこうつながっていないような、こういう国土構造のところというのはうまくいかないが、九州の場合は、ちょうど適正規模の都市が点在しているというのを活かさない手はないと思うんです。

九州7県に立派な空港ができてしまったのも、なんて無駄なことをみたいな意見はあるが、北九州空港を九州第1ターミナル、福岡空港を第2ターミナル、佐賀空港を第3ターミナル、緯度から言うと、大分は第4ターミナルかな。第8ターミナル。ほとんどが高速道路で結ばれているって、ヨーロッパなんか行ったら普通ですよ。宿からヒースロー空港まで2時間30分とか、ロンドン市内で。その九州は一つでコンセッションでやっていったら、僕なんか面白いと思うんですがね。

とにかく点在している都市を生かすには福岡はでかくなりすぎていると思います。そこに対して、熊本が今、TSMC効果もあって、また反撃に出てきているし、大分は大分で、後工程

の工場立地や、空港問題でも3千メートル滑走路で海に面していますので、あんなの福岡空港じゃ絶対できないことですよ。そういったのを活かしながら、いろんなバリエーションに富んだ都市が点在していて、その間に中山間地域があって、農地があって、産地があって、そこに食料が供給されていくって、めっちゃ面白いと思います。

かつての田園都市構想が、人口3万人ぐらいを念頭としてやったらうまくいかなかったのですが、田園都市アイランドみたいなのを九州でつくっていく中で、大分県ってどんなことができるんだろうと、30年後の九州夢づくり構想みたいなのを、知事会や九経連等をつくっていく必要はあると。僕は、分散型を活かすべきだと思っています。

麻生委員長 鳥丸先生、今日は本当に御示唆に富んだお話をいただきまして、誠にありがとうございました。

今日のお話の中に基づいて、私どもは、県議会の常任委員会は、あえて広域交通ネットワーク特別委員会という形で、50年先、100年先にしかできないことになるかもしれないが、今どういった視点で取り組むべきかというような行政に対する提言を取りまとめることがミッションですので、今日は本当に今までにない視点と言いますか、できていない理由の部分にも幾分なりとも気づかせていただくことができたんじゃないかなと思っています。

特に、今日お話しいただきましたクロスポイントや、ビジネス、観光・レジャー以外のその他の新幹線の利用者の状況や、先生自身がサッカーファンであることから大分にはすばらしいドームがあるわけですが、今回、先生にオファーを出した理由は、実は本音で言うと、西九州新幹線いつまでやっとなじやいと。あれを早くやらないなら、東九州を先にやっちゃえと。しかし、長崎県は熱心なんだが、佐賀県は意外と県議会も含めて熱心じゃないといった流れの中で、大分県においても、県北の認識と佐賀県の認識とか、共通する部分もあるという部分も気づかせていただきました。

また、在来線についての在りようといった部分の御示唆もいただく中で、50年先あるいは100年先の夢づくり事業という形の中で、私どもの時代が求める広域交通ネットワークとは何かといった部分について、これまでにない未来予測力をしっかり働かせて提言をしていかなければならないと痛感した次第です。

今後また、各会派に持ち帰って意見を集約して、特別委員会としての提言に取りまとめをしていければ幸いと思った次第で、本当に先生におかれましては、御無理を言って大分までお越しをいただきまして、また大分の歴史にも詳しい状況をお聞かせいただく中で、これは本当に参考にして、しっかりと我々のミッションを果たしていかなければならないということを痛感した次第でした。重ねて先生にお礼を申し上げます。本当にありがとうございました。

鳥丸教授 どうもありがとうございました。九州新幹線は、熊本県知事が細川知事のままだったら、今でもできていないです。福島知事になった瞬間に、鳥丸君、今度うちの県庁に来たらびっくりするよと言ったので伺ったら、九州新幹線絶対反対から早期完成にがらっと変わって、沿線自治体もあつという間に九州新幹線ゴーサインで、あとの予算付けは、国会議員の先生方があくせくあちこち走ったという経緯です。

どうも今日はありがとうございました。

麻生委員長 どうもありがとうございました。皆さん、拍手でお送りください。ありがとうございました。

それでは、次第3その他です。この際、この場で共有したい事があれば、御発言をお願いします。

〔「なし」と言う者あり〕

麻生委員長 特にないようですので、これで終わりにしたいと思います。委員外議員の皆さん、お疲れさまでした。これから内部協議を行いますので、その他の皆さんも御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。

〔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 次回委員会の詳細な日程は、先方との調整もありますので、後日御連絡します。お疲れ様でした。