

# 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9月9日（水） 午後2時06分から  
午後2時37分まで

## 2 場 所

第3委員会室

## 3 出席した委員の氏名

麻生栄作、木田昇、清田哲也、今吉次郎、阿部長夫、太田正美、木付親次、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

## 5 出席した委員外議員の氏名

岡野涼子

## 6 出席した執行部関係者の職・氏名

なし

## 7 会議に付した事件の件名

別紙次第のとおり

## 8 会議の概要及び結果

報告書（素案）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 1 1 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 9 月 9 日（水）本会議終了後  
場所：第 3 委員会室

- 1 開 会
- 2 報告書（素案）について
- 3 その他
- 4 閉 会

## 会議の結果

**麻生委員長** これより第11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、後藤委員が欠席となっています。また、委員外議員として、岡野議員が出席しています。

本日は、第4回定例会閉会日に本会議場で報告します、本委員会の報告書の素案について協議をします。事前に委員の皆さんには素案を送付していますが、内容の概要について、事務局より説明をさせます。

**事務局** 報告書の素案の概要について、前回お示した報告書の骨子案からの追加、変更点を中心に御説明します。

今回の素案は、これまでの委員会における調査、執行部からの説明、参考人からの意見聴取、県外調査及び委員の皆様からいただいた御意見を踏まえ、骨子案の内容を整理、充実させ、正副委員長との協議の上、報告書の形に取りまとめたものです。

表紙の次のページ、目次を御覧ください。報告書の構成については、はじめに、調査の概要、提言、終わりに、委員会の活動状況という構成としています。調査の概要では、4つの付託事件についてそれぞれ調査内容を整理しています。

1ページを御覧ください。はじめについてです。こちらでは、本県の先人たちが水路、トンネル、橋、鉄道などの社会基盤整備に挑んできた歴史を取り上げ、南一郎平や児島佐左衛門の功績にも触れながら、本県がこれまで自らの技術と力によって社会基盤を築き、地域の発展を支えてきたことを記載しています。その上で、現在本県では広域交通ネットワークの整備が他地域と比べて遅れている状況を踏まえ、先人たちが築いてきた社会基盤を受け継ぎ、これからの時代に必要な交通基盤について考えていく必要があるとの問題意識を示しています。

次に、3ページを御覧ください。ここからが調査の概要です。今回、骨子案から新たに、各付託事件の冒頭に、調査の趣旨という項目を設

けています。これは、それぞれの付託事件について、なぜこのテーマを調査するのかを委員会として整理したものです。

それでは、骨子案から追加、変更した主な箇所について御説明します。

5ページをお開きください。こちらは、付託事件Ⅰ、東九州新幹線についての部分です。

(2) 実現に向けた取組、①整備における優先順位の状況の、こうした中から始まる2パラグラフ目の後半のところと3パラグラフ目ですけれども、国が今年度実施する基本計画路線に係るケーススタディの対象として、東九州新幹線及び四国新幹線の2路線が決定されたことを踏まえ、記載内容を修正しているものです。

次に、10ページをお開きください。こちらは、付託事件Ⅱの豊予海峡ルートについてです。次の11ページの(2)県の取組についての後半ですけれども、下から2パラグラフ目のさらになら始まるところに、本年7月に設置されました官民連携投資研究会について記載を加えています。豊予海峡ルートについて、県が現在どのような取組を進めているのかを示すため、直近の取組として追加したものです。

以上が調査の概要における主な追加、変更点です。

続きまして、17ページを御覧ください。こちらからが提言の部分です。今回お示している提言の素案については、前回お示した報告書の骨子案をベースとして整理しています。その上で、前回の委員会での御議論に加えまして、正副委員長との協議を踏まえ、一部内容を修正、追加しています。骨子案から変更した部分を中心に御説明します。

まず、付託事件Ⅰ、東九州新幹線についてです。こちらについては、基本的には骨子案の内容を踏襲しています。

まず、整備の必要性については、東九州地域が高速交通インフラの面で取り残されていることや、人口規模の観点からも整備の必要性が高

いこと、また、九州新幹線の整備による沿線地域への効果を踏まえ、東九州新幹線の整備を進める必要があるという骨子案の考え方をそのまま引き継いでいます。

次に、2の実現に向けた取組についても、基本計画路線の中で東九州新幹線を最優先課題とすること、4県1市を経由する日豊本線ルートを基本とすること、県民の機運醸成、東九州期成会の活性化、また、国への働きかけといった骨子案の内容を基本としています。

(1) 基本計画路線の優先順位の2パラグラフ目のまた以降の記載については、国の基本計画路線に係るケーススタディの対象に東九州新幹線が選ばれたことを踏まえ、現状に即して記載を一部修正しています。また、その続きで書いています財源確保策やB/Cについても、骨子案で示した方向性を具体的に記載しています。

次の18ページに記載しています検討課題についても、新幹線整備のメリットだけではなく、ストロー現象や並行在来線、特急廃止などのデメリットについても調査、検証をする必要があるという骨子案の考え方を踏襲しているものです。

次に、19ページを御覧ください。こちらは、付託事件Ⅱの豊予海峡ルートについてです。こちらについては、正副委員長と協議の上、一部内容の修正、追加をしているものです。

まず、内容の修正をしている部分ですが、3行目から記載しています豊後伊予連絡道路構想の部分です。こちらは、骨子案では構想そのものを否定するものではなく、今後も調査を継続していくことについては否定しないという趣旨で整理していたんですけれども、今回の素案では、まず、豊後伊予連絡道路の構想そのものを否定するものではない。一方で、その構想を具体化するための委託調査など、新たな調査予算を措置することについては、その必要性や期待される効果などを十分に検証した上で、慎重に検討する必要があるとしています。

また、その次の文章も追加してまして、構想の具体化に向けては、県として独自の調査を先行させるのではなく、まず、国に対して、海

峡横断プロジェクトの凍結解除を求めることが先決であるといった形で文言を追加しています。

ほかにも3点追加してまして、1点目は、官民連携による整備手法についてです。19ページの真ん中のまた、から始まる3パラグラフ目の3行目の後半、あわせて以降の箇所ですけれども、豊後伊予連絡道路を、将来的な事業化に当たっては、巨額の事業費を要することが見込まれることから、民間資金の活用を含めた官民連携による整備手法についても検討する必要がある旨を追加しています。

2点目は、国における所管の整理について追加しています。

その次に、さらにはから始まる文章ですけれども、豊後伊予連絡道路は、豊後水道を挟んで九州と四国を結ぶ広域的なプロジェクトであることから、九州地方整備局又は四国地方整備局のいずれが中心になって対応するのかを含め、国における所管を整理するよう求めていく必要がある。また、あわせて以降ですが、豊後伊予連絡道路が将来整備される場合を見据え、その効果を県内全域に波及させるため、接続する周辺の道路ネットワークの整備を着実に進めていく必要がある旨を今回追記しているものです。

次に、Ⅲの広域道路ネットワークについてです。こちらでは、県内の主要な高規格道路について、それぞれの役割を踏まえて、整備を進める必要性を整理しています。

まず、東九州自動車道については、県内区間の多くが暫定2車線であることから、災害時の代替性や交通安全の確保のため、4車線化を着実に進める必要があるとしています。

続きまして、中九州横断道路については、九州の東西連携を強化するとともに、広域防災、物流、産業振興を支える重要な道路として、事業中区間の着実な整備と未事業化区間の早期事業化を求めることとしています。

また、中津日田道路については、災害時に命をつなぐ道として機能してきたことを踏まえ、早期の全線開通に向けて取り組む必要があるとしています。

最後に、構想路線については、長期的な視点

から、必要性や優先順位を整理し、具体化に向けた検討を進める必要があると記載しているところ です。

次に、20ページを御覧ください。こちらは、付託事件Ⅳの広域交流、観光振興、産業振興についてです。今回の調査を通じまして、新幹線や高速道路など、広域交通ネットワークは、単に移動時間を短縮するだけではなく、人の往来を活性化させ、観光、物流、企業立地など、地域の様々な分野に効果をもたらすことを確認いたしました。

本県の観光については、福岡をはじめとする九州域内との交流や、福岡空港を玄関口とする外国人観光客の周遊など、広域的な交通ネットワークとの関係が重要となっています。また、道路整備についても、観光地へのアクセス向上や物流の効率化、企業立地の促進など、具体的な効果が現れていますので、こうしたことから、提言では、広域交通ネットワークを広域交流、観光振興、産業振興を一体的に促進する重要な社会基盤として位置付け、その整備を進める必要があるとしています。

次に、21ページを御覧ください。こちらは終わりにについてです。ここでは、これまでの調査を踏まえ、委員会としての総括を記載しています。今回の調査を通じて、広域交通ネットワークは、人や物の流れを支え、観光、産業、地域の活力を生み出す、将来の大大分県を支える重要な社会基盤であることを改めて確認いたしました。

一方で、交通基盤の整備には長い年月と多額の費用を要することから、整備による効果と課題を十分に検証し、将来の交通体系や地域づくりを見据えて取り組む必要があります。また、新幹線や道路だけでなく、航空路線やフェリー航路なども含め、それぞれの交通手段が連携した、総合的な広域交通ネットワークを構築していくことも重要であると記載しています。

本報告書では、こうした考え方を踏まえ、本県の将来を見据え、必要な交通基盤を着実に整備し、次の世代へ引き継いでいくことの重要性を委員会としての総括としています。

次に、23ページからは、委員会の活動状況を記載しています。これまでの委員会の開催状況や、調査、活動の内容について整理しています。以上が報告書素案の概要です。

本日は、委員の皆様には本報告書の素案について御検討いただき、御意見をいただきたいと考えています。本日の御意見を踏まえまして、事務局において最終的な文言整理を行い、12月の定例会において、委員長から本会議で委員長報告を行っていただく予定です。

なお、本日御発言いただけなかった御意見等がございましたら、後日でも御意見をいただけるように、後ほど別紙をお配りしますので、そちらに記入いただければと思います。

以上で報告書素案の概要説明を終わります。  
**麻生委員長** ただいま事務局から説明をいただきましたとおり、長きにわたり調査活動に御協力いただき誠にありがとうございました。特別委員会ができてからも、東九州新幹線に関わるケーススタディの調査の路線選定が行われ、また、四国新幹線においては、海峡部分はそのケーススタディの中には含まれていないことも明確になったという動きもあります。そうした中で、さらに課題を整理しつつ、優先順位を決めながら声を上げていく形での提言の取りまとめに御協力いただいたことに対して、重ねてお礼を申し上げたいと思います。

そうした中で、新たに豊予海峡ルートの部分で、官民連携投資研究会を増田寛也座長の下に県が設置しました。冒頭、長期大規模構想に関して、公金の投入の在り方について問題視されていたこともありましてし、優先順位のありようについても議論がございました。一番最初に、豊予海峡ルートのパシフィックコンサルタンツ株式会社への調査委託費、こういったものの資金のありようについても議論がございました。今年度予算で計上されていた調査費も、官民連携投資研究会に使われているということで、500万円ほどにとどまっていると伺っています。

そういうことを踏まえながらも、最終的な特別委員会の提言のインパクトという部分ではどうなのか、まだインパクトが弱いのではないかと

という気もしています。今日の日経新聞にも出ていたように、リニアモーターカーは整備新幹線ではなく、あくまでも財政投融资によって、工事費についてはＪＲ東海の収益によって調達しています。こうした動きもあるので、地域間格差、１１の基本計画路線で残っている部分の資金調達をどうするのか、財政投融资の活用などいろんな部分を含め、まだインパクトに欠けていると思っていますので、行政に対する提言活動ということで、そのあたりについて、皆様から最終段階での御意見をいただければ幸いです。御意見がある方はどうぞ。

**木付委員** 前文で先人のことについて書いてあるんですけども、これは委員長の思いがあるんだと思いますが、私の思いを言いますと、用水路じゃなくてトンネルを掘りまくった豊後土工、こういうのが交通に関しての先人じゃないかという思いがあります。これは私の思いですから、変えろとは言いません。

もう１点、５ページで、九州横断新幹線と四国新幹線についても、県と一緒に整備計画路線への格上げが望ましいと認識している部分があると記載があります。県が国要望で毎年６月と１１月ぐらい、２回行くんですけども、九州横断新幹線とか四国新幹線に関して併記されている要望書を、私は見ていないように記憶しているんですよ。東九州新幹線だけだった気がするので、このあたりの確認をお願いします。

**麻生委員長** はじめにの先人のところでは、たしかトンネルの豊後土工について言っていたと思うので、修正をしましょう。

**木付委員** それは委員長の思いだから。

**麻生委員長** 私の思いとしては、トンネルの部分の豊後土工、佐伯市の上浦についてここでもお話をしたと思っていますので、そこは修正したいと思います。

それから、ただいま５ページにありました基本計画路線、大分を通る３路線、ここの表現は誤解を招かないように、チェックします。

ほかにございませんか。

**堤委員** お疲れさまです。２年間にわたって調査研究をしてきて、本当に委員長、副委員長を

含め、事務局もよくまとめたことについては敬服します。

中身については、私は以前から東九州新幹線と豊予海峡ルート構想については、非常に大きな問題があると、課題が大きいと言い続けてまいりました。確かに今回、１７ページの提言を見ると、いろんな課題はあるんだけど、新幹線整備を進める必要があるという方向での結論づけができています。その後の課題を見ると、ストロー現象の問題だとか、並行在来線が経営分離される問題とか、その具体的な調査がなかなかできていないという状況。だから、本当にずっと言っていますけれども、肥薩おれんじ鉄道、しなの鉄道、えちごトキめき鉄道とか、いろんな第三セクター鉄道、経営分離されて第三セクター鉄道になったところについては、乗客が減少して赤字が続いているところがやっぱり多いです。ですから、果たして並行在来線として、ほかの線も利便性の向上につながるかは、まだ調査が足りないと思います。そういう点で、こういう状況の中で推進するという結論づけは時期尚早だと思いますし、併せて豊予海峡ルートについては旧日本鉄道建設公団が調査した結果を再調査して、建設は可能であるとあったけれども、安全性については明確に言っていないというのが現実です。安全性は全く担保されていない。活断層である中央構造線が７キロメートル北側にあるけれども、南海トラフの問題とか、こういう部分についての調査研究はまだまだ非常に弱いところがあります。そういう点で、豊予海峡ルートについては進めなさいとは書いていませんが、問題点が非常に大きいことは認識いただきたいし、いろいろな課題があるにもかかわらず進めるということになれば、この提言書について私は反対せざるを得ないことを明確に伝えておきたいと思っています。そうならば、報告書の委員名の問題も含めて今後どうするのか、私も再度検討していかないかなと思っていますので、このことは申し添えておきたいと思います。

**麻生委員長** ありがとうございます。

この特別委員会の設置の際に、期限が示され

ていますので、それに基づいて作業を進めてきました。長期総合計画より先、10年よりもっとずっと先の話をここで議論せざるを得ない一方で期限があるということで、こういうスケジューリングの中でやってきたわけです。そこは御理解いただきつつ、調査活動に委員として入っていただいた中で、報告書をまとめるということで、名前が入るか入らないかという問題もありますので、そこは今後調整、御協力をお願いしたいと思います。

**末宗委員** この特別委員会ができる前から、東九州新幹線、日豊本線か、北を通るんかという話をずっと議論してきた。その結論はどこか書いているんか。

**事務局** それでは、今の部分について、記載は17ページ、提言の1ページ目ですけれども、2(2)のルートです。こちらの、したがって以降のところで、東九州新幹線が実現を目指す4県1市を経由するルート（日豊本線ルート）を基本とする考え方の下で取組を進める必要があるといった形で記載をしています。

**末宗委員** よう分かんじじゃないか。

**事務局** 日豊本線ルートが基本といった形で記載しています。

**末宗委員** じゃあ、日豊本線って書けばいいじゃないか。いらんことは書かんでいい、もうそれだけじゃ。これを決めるためにこの特別委員会ができたようなものだから、そこをもうちょっと強調して。明らかに時代が変わりよる。もう自動運転の時代になりよるし、空飛ぶ車になる時代がきているのに。これを遅らせたら、もうできんようにしているようなもんじゃ。そこだけはとにかく強調してくれ。

**麻生委員長** ルート問題に関しては、調査でいろんなところに行って直接確認してきた経過もございまして、その上でのルートの提言ということで、今言ったような方向で強調することで、再度検討したいと思います。そういうことでよろしいでしょうか。

〔「異議なし」という者あり〕

**麻生委員長** ほかに。

**吉村委員** 基本的な部分で、基本計画路線にし

たときに、今回、東九州新幹線、それから四国新幹線という言い方をするんですけども、このケーススタディになったときに、四国の新幹線という言い方になっている。その使い方の違いって何かあったのかなと。報告書の中にはないですが、ケーススタディで発表されたときに四国の新幹線という言われ方をしていたので。

**麻生委員長** 当初の四国新幹線は大阪一大分で四国横断新幹線というのは岡山－高知だったんですけども、四国4県からこの前行って聞いたように、岡山との十字架を、四国の4県並びに経済界としてはケーススタディとしてやってくれと言っているんで、ケーススタディでは両方の海峡部分は落とされているという認識。

**吉村委員** 分かりました。ケーススタディに選ばれたというところで、四国の新幹線という書きぶりじゃなくて、四国新幹線にしては。

**木田副委員長** なるほど。名前が違いますからね。

**麻生委員長** 県が認めようとしていないところがあるので、あえてそういう提言にしている。そのあたりをどうするかという部分も、3か月ほどありますので、国交省や県に確認しつつ詰めていかないといけない案件だと思っています。そういうことでよろしいでしょうか。

**吉村委員** 良いです。

もう1点、終わりにのところに、財源等については県民の理解をという書きぶりが入っているけれども、そもそも僕らがこういうところで議論をしているほど、県民は東九州新幹線に対して盛り上がりというか、意識が高まっているとは言えない。今日も代表質問の中でシンポジウムを開催するという話も出ていましたが、意識の醸成という部分がもっと必要なかなと。県民意識の醸成、東九州新幹線の整備、新幹線に向けてというところが弱いと思いました。

**麻生委員長** ただいまの財源の問題については、東海道新幹線は世界銀行の融資によってスタートしたと。同じように当地域についてはもう発展途上国以下であると。ODAで、あれだけ海外に援助をしていることを考えるならば、そういう声をどうやって上げていくかということも

機運醸成の一つとして考えていく必要があります。そういったものをどう表現するかが、非常に難しいものですから、もし何か表現が出てくれば考えさせていただければと思います。

国内投資や財政投融资の活用という部分については、現政権が年末に向けて、来年度予算編成の中でどのような方針を示すのかも見据えながら、表現できるところがあれば、上げていければという思いは持っています。

ほかに、よろしいですか。

〔「なし」という者あり〕

**麻生委員長** それでは、委員外議員の方で御意見、質問がありましたらお願いします。

〔「なし」という者あり〕

**麻生委員長** それでは、ほかに御意見があれば、説明のとおり、今月中に事務局に連絡をしていただければ幸いです。それらの意見等も踏まえて、修正、追加といった作業を進めさせていただきますが、細部の調整については委員長に御一任をいただくということでよろしいでしょうか。

〔「異議なし」と言う者あり〕

**麻生委員長** ありがとうございます。

それでは、次に、次回の委員会ですが、開会日の11月25日水曜日の本会議終了後にもう一度お集まりをいただき、最終決定したいと考えていますがよろしいでしょうか。

〔「異議なし」と言う者あり〕

**麻生委員長** では、そのように決定をさせていただきます。

そのほかに何かございませんか。

〔「なし」という者あり〕

**麻生委員長** 別にないようでありますので、これをもって本日の委員会を終わります。お疲れさまでした。