

社会資本整備審議会 道路分科会 国土幹線道路部会

第3回本州・九州連携小委員会

令和8年4月22日

【総務課長】 定刻になりましたので、ただいまから社会資本整備審議会道路分科会国土幹線道路部会第3回本州・九州連携小委員会を開催させていただきます。

皆様、本日は御多忙の中、御参集いただきまして、誠にありがとうございます。進行を務めさせていただきます国土交通省道路局総務課長の高藤でございます。よろしくお願いいたします。

本日はウェブ会議も併用しながらの開催となっておりますので、御発言の際は手挙げ機能を御活用いただくなど、円滑な進行に御協力のほどよろしくお願いいたします。

また、御発言の際はマイクのミュートを解除いただきまして、それ以外の際はマイクをミュートにさせていただくようお願いを申し上げます。

なお、会場で御出席の方におかれましては、御発言の際に、お手元のマイクのトークボタンを押し、ランプが赤く点灯してから御発言をお願いいたします。御発言終了後は再度トークボタンを押し、ランプを消灯させてください。

それでは、開会に当たりまして、道路局長の杓掛より御挨拶を申し上げます。

【道路局長】 皆さん、おはようございます。ただいま御紹介いただきました道路局長の杓掛です。

本日は、年度初めのお忙しい中、加藤委員長をはじめ、委員の皆様、この会議に御出席いただきまして、誠にありがとうございます。また、平素より道路行政について多大なる御指導、御支援をいただいておりますこと、この場をかりて厚く御礼申し上げます。

さて、この本州・九州連絡小委員会につきましては、前回3月30日に開催させていただき、その際には、福岡県、それから、北九州市、中国経済連合会、そして九州経済連合会の方々に御出席をいただき、御意見を賜ったところでございます。

本日は前回に引き続きまして、本州・九州間の地域の現状あるいは課題などについて、山口県から村岡知事、そして、下関市からは前田市長、さらに、日本バス協会からサンデン交通株式会社の竹重代表取締役社長、西日本鉄道株式会社からは松本代表取締役副社長執行役員に御臨席賜り、御意見を陳述いただく予定としてございます。

限られた時間ではございますが、忌憚のない活発な議論をお願いして、私からの挨拶とさせていただきます。本日はどうぞよろしくお願い申し上げます。

【総務課長】 ありがとうございました。

道路局長は他の公務の関係で、大変恐縮ではございますが、途中での退出とさせていただきます。

本日の小委員会の議事につきましては、社会資本整備審議会運営規則第7条第1項により公開といたしております。傍聴の方はウェブにて傍聴されております。

また、委員の紹介につきましては、資料1の委員名簿をもって代えさせていただきますが、羽藤委員長、小林委員には対面で御出席をいただいております、大串委員、齋藤委員、戸田委員、根本委員、円山委員、渡邊委員にはウェブにて御出席をいただいております。また、小澤委員におかれましては、御欠席との連絡をいただいております。

本日御出席いただきます委員の方は8名でございまして、委員総数9名の3分の1以上でございまして、小委員会運営規則第1条による定足数を満たしておりますことを御報告申し上げます。

本日の議事内容は、配布または事前にお送りさせていただいておりますが、議事次第、議事1として、関係団体へのヒアリング、議事2として、今後のスケジュール案についてでございます。

それでは、以後の議事の進行を羽藤委員長にお願いしたいと思います。羽藤委員長、よろしく願いいたします。

【羽藤委員長】 どうもありがとうございます。それでは、これより議事のほう、進めさせていただければと思っておりますけれども、本日の進め方でございますが、まず、村岡山口県知事、それから、前田下関市長様より続けて御説明いただき、その後、一度、委員の皆様より御意見をいただく形としたいと思っております。

その次に、日本バス協会竹重様、松本様より続けて御説明いただき、説明後に、委員の皆様から御意見をいただく形としたいと思っておりますので、よろしく願いいたします。

それでは、まず資料2について、村岡山口県知事より御説明のほう、よろしく願いいたします。

【山口県（村岡）】 皆様、おはようございます。山口県知事の村岡でございます。本日は、本州・九州連携小委員会、この場におきまして、私どもの長年の悲願でございます下関北九州道路に関しまして意見を述べさせていただく機会をいただきました。羽藤委員長

はじめ、委員の皆様方、また、沓掛道路局長さんをはじめ、国土交通省の幹部の皆様方に厚く御礼を申し上げます。

それでは、早速、説明に移らせていただきます。

本日は、大きく3点、山口県の現状、そして、下関北九州道路の役割、早期実現に向けて、この3点について意見を述べさせていただきます。

まず、山口県の現状についてということでございます。山口県は、ご覧のとおり、本州の一番西の端、最西端に位置しておりまして、三方が海に開かれて、それぞれ特色ある部分がございます。多くの良港を有し、ほかの県にはない大きな強みを持っております。山陰の地域では、豊富な農林水産資源に恵まれておりまして、この特性を生かして、全国に誇れる農林水産物の生産、また、6次産業化、新商品の開発など、県産の農林水産物の高品質化、高付加価値化、これに取り組んでおります。一方で、瀬戸内海の沿岸におきましては、3つの地域、コンビナートが広がっております。そうしたところを中心に、基礎素材型産業をはじめとする世界規模の基幹企業群が立地、集積しております。県経済の重要な活力源、また、発展の基盤となっております。

こうした瀬戸内の産業の強みを生かして、現在、国がGX戦略地域という脱炭素の関係の産業の集積を図っていこう。そうした地域指定をしようとしております。我々山口県にとっても、これまでの集積を生かせる大きなチャンスだと思っています。産学公金の総力を結集して官民一丸となった取組を進めているところです。この計画におきましては、物流拠点となります港湾との近接性、こうした強みをフルに生かして、次世代のエネルギー、また、素材の供給拠点と、GXサプライチェーンの形成を目指して、クリーンアンモニアの製造ですとか含めまして、17のGX関連事業を展開することを計画しております。これの選定をぜひ受けて、2040年までの累計で県内に1兆4,000億円を超える経済波及効果、これを見込んでおります。

また、県央部には自動車関連の企業が集積しておりまして、隣の広島県と、それから、北部九州、これを合わせて年間250万台以上の生産能力を持つ一大生産基地を形成しております。さらに、九州地域に半導体関連企業の進出が相次いでおりますが、そうした中で、本県においても半導体関連の設備投資がこのところ大変活発化しております。今後、こうした分野での九州との連携の重要性、これはさらに高まってくるものと思っております。

そして、九州の北部とのサプライチェーンが形成されております自動車関連産業、これ

につきましては、関門海峡を渡る部品輸送の約7割が関門橋、そして、関門トンネルを利用しているという状況にあります。そしてまた、下関北九州道路の起点となります彦島地区におきましては、古くから製造事業所が多く立地しています。例えばタイヤの原材料でありますカーボンブラックですとか化学製品等が関門海峡を越えて、熊本県ですとか宮崎県、それから、九州各地へ輸送もされております。このように本県の産業というのは、九州地方と強く結びついていると、そういう現状がまずございます。

そうした産業面に加えまして、観光面におきましても、山陰のほうで萩城下町、松下村塾に代表される歴史文化遺産をはじめ、錦帯橋、また、秋吉台、そして、角島大橋ですとか、本県の多彩な観光資源を求めて、九州地方から年間300万人以上の御来県をいただいております、その面でも大変強い結びつきがあります。

今年の10月には、山口ディステーションキャンペーン、これは全国のJRグループが連携して、今年は山口県に送客すると、そうしたキャンペーンが開催される予定であります。こうしたことも絶好の機会と捉えて、九州から多くの方に本県に訪れていただけるようにプロモーションも展開しているところでありますし、こうしたキャンペーンを起爆剤にして、より県の観光力を高めて、より多くの方にこれからも継続的に九州から来ていただく、そうしたことを目指しております。

また、将来的には、下関北九州道路の整備に加えまして、広域交通ネットワークが構築されますと、山口・九州間の世界遺産を周遊するような、そうした広域的な周遊観光を実現することができ、一大観光拠点の形成も期待されます。

そうした産業の評価によって、稼ぐ力を一層飛躍させていく。経済面での成長、これを暮らしの安心へとつなげていく。お互いに高め合いながら、人口減少の中でも社会全体が持続的に発展していく、そうした成長と安心の好循環を実現していきたいと強く思っています。そのために、その基盤となる幹線道路ネットワークの整備、これは大変重要でございます。この構築に積極的に取り組むことにしています。

次に、下関北九州道路の役割について説明させていただきます。

まず交通の現状ですけれども、下関都市圏では、朝夕を中心に下関市役所や下関駅の周辺、そして旧彦島有料道路と国道191号が接続する金比羅交差点など、市の中心部に向かう主要な結節点において渋滞が発生しております。また、下関インターチェンジと関門トンネルの入り口、これが大変近接しておりますので、九州方面から下関市内に流入する交通がこの狭いエリアに集中して、ここから中心部に向かう経路上で渋滞が発生している

という状況でございます。この下関北九州道路が整備されることで、九州方面からの交通が分散する。これによって下関インターチェンジや関門トンネル周辺を起点とする交通の円滑化が期待されます。そして、関門地域におきましては、下関市、北九州市の中心市街地の移動に直線距離の約2倍の迂回を現状、要しております。加えまして、渋滞ですとか関門トンネルでは事故ですとか落下物の対応によって、約2日に1回の通行止めが発生しております。そうしたことを含め、多くの交通課題がここに存在しております。

また、昨年8月に大雨に見舞われましたけれども、その際には、中国道や関門橋などの通行止めの影響によりまして、唯一の代替路となります国道2号に大変交通が集中したことに伴いまして、約40キロにわたって大変な速度低下が発生しました。こうした長時間、広範囲にわたる渋滞において、物流ですとか産業、また、日常生活等に与える影響は大変甚大でありまして、早期に対策を講じる必要があるということを身をもって改めて感じたところであります。

そして、下関北九州道路は下関市と北九州市の都市部を結んで、循環型ネットワークの形成によって、暮らし、産業、物流、観光など、地域の一体的発展に寄与するとともに、本州と九州の広域的な人流、物流、そして、経済活動の活性化を支える大動脈であります。さらに、災害とか事故、補修工事などに伴って、通行止めとなります関門橋や関門トンネルの代替路としての機能を有するものです。これらの機能、役割を担う道路として、下関北九州道路を昨年の12月に都市計画決定させていただいたところでございます。

さらに、下関北九州道路の広域的な役割について御説明させていただきます。県内西部の高規格道路は、中国道と山陽道が下関ジャンクションで合流しております。将来、これに、さらに山陰道が中国道に接続するということになってまいりますと、小月インターチェンジ付近から九州方面へは、関門海峡を横断するまでの間、中国道と山陽道と山陰道、3つの路線の交通を中国道の1路線で担うということになってまいりますので、多重性ですとかリダンダンシーの確保、これが大きな課題だというふうに思っております。

一方で、下関北九州道路から本州方面へは、信号交差点のある一般道を経由して中国道に接続する形となっております。規格の高い道路ネットワークの連続性が確保されていない状況がございましたので、このため、中国道への速達性、また、アクセス性を高めていくとともに、代替機能の強化や、本州・九州のさらなる連携強化を図るためには、下関西道路など、下関北九州道路から中国道につながるシームレスな広域道路ネットワークの形成が将来的には必要と考えています。そして、広域道路ネットワークが形成されるまでの間

は、現在の都市計画に基づいて交通の分散導入を図っていこうと考えております。例えば下関インターチェンジへのアクセスにつきましては、主な3つのルートが考えられます。

具体的には、下関北九州道路に接続し、市街地へのアクセス道路となる県道南風泊港線を経由するルート、そして、旧彦島有料道路から金比羅交差点、貴船町3丁目交差点を経由するルート、そして、県道武久棕野線を経由するルート。この3つのルートであります。これら3つのルートに対して、各道路管理者が連携して、県道南風泊港線の4車線化、そして、金比羅交差点を経由せずに国道191号下関北バイパスに接続する都市計画道路筋川武久線の整備などによりまして、道路ネットワークを充実していく必要があると考えています。また、旧彦島有料道路から国道191号に接続する金比羅交差点など、課題のある交差点の改良を行い、交通の円滑化を図ることによって、周辺道路ネットワークの機能を強化していきたいと考えております。

次に、下関北九州道路、関門橋、関門トンネルの3つのルートの望ましい使われ方についてでございます。関門橋については、主として、広域的な高速交通を、そして、関門トンネルは主として下関市・北九州間の生活交通を、そして、下関北九州道路は、両市の中心部を結ぶ都市間交通を担うとともに、関門橋や関門トンネルを代替する機能を持ち、本州・九州の広域的な人流・物流、そして、経済活動の活性化を支える役割も担っています。これらの3つのルートの特性等を踏まえて、平常時、災害時ともに特定のルートに集中しないようなバランスの取れた適切な交通配分となる道路が望ましいと、そのように考えております。

そして、地域の取組についてでございます。下関北九州道路の早期実現に向けましては、これまで関係の県市と経済界が一体となった整備促進大会を開催するなど、長きにわたって様々な活動に取り組んでまいりました。また、民間団体により、PR動画の作成ですとか絵画の募集、さらに機会あるごとに官民が連携した地域イベントなどを行いまして、事業概要を説明するなど、機運の醸成を図っておりまして、下関北九州道路の実現に向けた期待が非常に高まっている状況であります。下関北九州道路の早期実現、これはまさに我々にとっての悲願でございます。

そして、下関北九州道路の早期実現に向けましては、まず早期の整備につながるよう、利用者負担を基本とした有料道路事業を最大限に活用していただくようお願いいたします。次に、関門橋、関門トンネル、下関北九州道路の3つのルートの交通量をバランスよく配分するような料金体系の検討をお願いしたいと思っております。さらに、下関北九州

道路が明石海峡大橋に次いで国内2番目となる大規模な吊り橋として計画されていることから、建設時や整備後の維持管理において、新技術・新工法など、高度な技術を結集していただきたいと考えています。また、下関北九州道路の整備効果を発揮させるため、国と関係県市で連携し、下関北九州道路の前後の道路ネットワークの充実強化を図る必要があると、そのように考えております。

最後になりますが、重ねまして、下関北九州道路の早期実現、これは長年にわたります我々地域の悲願でございます。委員の皆様方並びに国土交通省幹部の皆様方におかれましては、下関北九州道路の早期の実現に向けまして、御支援、御理解を賜りますように何とぞよろしくお願い申し上げます。私からの説明を終わらせていただきます。本日はありがとうございました。

【羽藤委員長】 村岡知事、大変分かりやすい説明をありがとうございました。

それでは、続きまして、前田下関市長様より御説明のほう、よろしく願いいたします。

【下関市（前田）】 下関市長の前田でございます。本日は、羽藤委員長様をはじめ、委員の皆様方、このような機会をいただきまして、誠にありがとうございます。そして、沓掛局長様をはじめとする国土交通省の皆様、本当にいつも下関に対して温かく御理解いただきまして、ありがとうございます。大井裕子副市長も連日頑張っておりますので、引き続きよろしくお願いいたします。

村岡知事様からは広域的な視点からの御説明をいただきましたので、下関市からは、より地域の視点、それから、下関北九州道路の必要性について説明させていただきます。

本日の説明内容でございます。以下の4つのテーマに沿って説明させていただきます。

まず簡単に、下関市、本市の紹介をさせていただきます。2005年、平成17年に旧豊浦郡の4町と合併いたしまして、本市の現在の面積は、東京の23区の約1.2倍に相当する広さでございます。

そして、人口でございます。現在、人口は約24万人でございます。本市は、本州の最西端に位置しておりまして、三方が海に開かれた自然と文化に恵まれた海峡と歴史のまちでございます。御存じのとおり、源平の船合戦、壇ノ浦の戦いであつたり、武蔵・小次郎の巖流島の戦い、幕末の功山寺の挙兵など、日本の歴史の節目に劇的な舞台として数多く登場してまいりました。また、著書の『死ぬまでに行きたい世界の絶景』という本があるんですが、これにおきましては、本市の北に位置する角島大橋が選ばれたこともございます。関門海峡沿いでは、唐戸市場や人気水族館であります海響館など、大変多くの観光客

の方に連日訪れていただいております。

続きまして、関門海峡沿いの中心市街地エリアでございますが、都市機能が集積いたしまして、道路網が整備されていることから、生活しやすく、コンパクトな市街地が形成されております。一方で、市街地エリアから足を伸ばせば、先ほどありました角島であったり、豊かな自然を感じることができて、幅広い世代の方々にとって住みやすく、市街地での生活と農村部でのスローライフなど、2つの拠点に居住するといったことも考えられます。ちなみに私も、豊北町、角島大橋のすぐそばに家を借りておりまして、市内の2拠点生活というのを昨年からはじめております。

このような都会と田舎が共存する住みやすいまちであることから、「住みたい田舎」ベストランキング、これは宝島社という雑誌がありますが、これで、人口20万人以上のまち4部門で、下関市が昨年からはランキングされまして、2年連続総合部門全国第1位です。さらに、中国エリアでは、全部門におきまして1位に選んでいただくことができました。また、本市では、「For Kids For Future～今と未来をつむぐ子育ての支援」というタイトルを掲げまして、安心安全サポートで、経済的なサポートを含めまして、育ちと学びをサポートするなど、今、子育てに大変力を入れているということでございまして、この辺りが評価されたものと理解しております。

続きまして、冒頭説明いたしました、下関市は、自然豊かな景観や文化史跡など多くの観光資源が広がってございまして、市内全域に観光客が訪れていただいております。令和7年は約586万人の観光客にお越しいただきまして、5年連続でコロナ以降増加しております。また、宿泊された方は昨年、過去最多での数字が上がっております。観光客の多くの移動手段は車が大半でございまして、市内の観光地を周遊していただいております。

続きまして、スライド6、関門エリアのポテンシャルについて説明させていただきます。

次、お願いします。市の中心市街地であります関門海峡の沿岸でございますが、古くから九州や大陸の玄関口として発展してまいりまして、1900年代初頭におきましては、関門連絡船の就航であったり、鉄道の終着駅、関門橋もトンネルもありませんでしたから、終着駅として海上交通の要衝として大変栄えたまちでございまして、1942年に関門鉄道トンネルの開通、これに伴いまして下関駅も現在の位置に移設されまして、関門国道トンネル、それから、関門橋が開通した頃は市街地の開発も進みまして、船から鉄道、自動車に転換しながら、九州とのつながりが強くなってまいりました。下関市と北九州市は身近な生活圏となりまして、関門エリアとして県域を越えた連携が現在行われております。

次、お願いします。関門エリアの景観は地域住民だけでなく、訪れる人々にとってかけがえのない共有財産であります。関門の一体的な魅力である景観を保全することを目的に、下関市と北九州市で、県域を越えて、全国で初めてある条例ができました。同一名称、そして、同一条文でございます。関門景観条例というものを制定いたしまして、景観を阻害するような建物の高さや色などを規制することで、対岸から見る景観を保全する取組を現在も続けております。開通から半世紀が経過した関門橋でございますが、関門海峡の景観の一部としてなくてはならないものとなっております。新しい吊り橋も、両市民、そして、訪れる方々に愛されるランドマークとなることを大変期待しております。

次のスライド、お願いします。関門海峡を挟んだ北九州市とは、関門”新”連携をスローガンに、現在、広域連携を軸とした地域ブランド向上にも取り組んでおります。共通電子クーポンでございます「かんもんPAY」というペイを立ち上げまして、両市のふるさと納税の共通返礼品に採用したことであったり、本州最西端と九州最北端を訪れた方々に対しまして、関門二踏破証明書を発行したり、いろいろな取組を今、行っております。新たな道路の整備によりまして、両市の周遊性がさらに向上することで、さらなる連携強化を期待したいと思っております。

続きまして、スライド10でございます。下関市の関門エリアの取組でございます。令和7年8月に人気水族館、私どもが持っています海響館がリニューアルオープンいたしまして、現在、非常にお客様も好調でございます。そして、御承知のとおり、12月に、星野リゾートさんがリゾナーレ下関というホテルを立ち上げてくれまして、開業してくれまして、今、大変にぎわっております。年間約130万人の方々に御来場いただいております唐戸市場のリニューアルもいよいよやっといこうということで、様々な事業が今、進んでおります。関門海峡が一望できる火の山公園の再整備につきましても、実は明日の4月23日、円形の展望台、ヒノヤマリングがいよいよオープンとなります。今、積極的に関門エリアの魅力向上に取り組んでいるところでございます。

続きまして、スライド11番。これらの取組を含め、様々な取組をやっておりますが、関門橋や関門トンネルのインフラツーリズムによる地域連携を高く評価いただきまして、世界の持続可能な観光地TOP100というものが毎年選出されるんですが、これに最近選ばれて、デスティネーション・マネジメント部門で、何と世界第3位に選ばれるという、先日、快挙の情報がありまして、世界的に関門エリアの注目度が今、高まっております。

続きまして、地域の取組についてでございます。下関市の道路を活用したイベントの取組についてでございますが、景観に優れた関門海峡や響灘に臨むことができるイベントは好評でございます、全国から多くの方々に参加をいただいております。その中でも維新・海峡ウォークという、ずっと歩くイベントがあるんですが、関門人道トンネルを通りまして、門司港まで渡ってゴールするというルートも設けたり、北九州側と一体となったイベントと今、成長しております。なっております。今後は、下関北九州道路を活用することで、関門エリアを最大に活用したイベントの拡大に期待ができると思っております。

続きまして、スライド14、インターチェンジが設置される下関地区の取組の紹介でございます。彦島エリアでございますが、全国で唯一となる、ふぐ専門の卸売市場、南風泊市場や、武蔵・小次郎の決闘の地、巖流島を有しまして、水産加工団地や造船所であったり、化学系の工場が集積している彦島でございます。インターチェンジの設置によりまして、中心市街地や山陰方面への分岐点となることから、彦島地区のさらなる交流人口の拡大であったり、物流の促進など、彦島が通過地点とならないような施策について、地域の皆様と一緒に考えてまいります。

続きまして、最後に、下関北九州道路の役割と期待について、3点に絞って御説明してまいります。

1点目は、交流人口の拡大についてでございます。下関市と北九州市は一体的な生活圏を形成しておりまして、現在、通勤と通学者の方々、1日約1万人の方が移動していると言われております。関門橋は広域的な利用になっておりますが、関門トンネルは日々、日常的生活道路の役割を担っております。新たな西側のルートができるということで、両市の中心市街地をより近づけ、交流人口や生活圏の拡大、周遊性の向上など様々な効果が期待されます。

続きまして、スライド17、2点目に観光渋滞についてでございます。先に述べましたが、関門エリアの観光振興には特に力を入れておりますので、休日には多くの方々に観光に来ていただき、大変喜ばしいことでございます。一方で、関門トンネルや中国縦貫道の出口が近接していることから、下関インターチェンジ付近から本市で一番の観光地でございます先ほどの唐戸にかけては慢性的に渋滞が発生しております。ゴールデンウィークはすごいひどい渋滞で、3キロの距離が30分もかかってしまうような渋滞も実際はございます。これに対しまして、西側からの新しいルートによりまして、唐戸に向かう交通を分散できるということですね。渋滞の解消だけでなく、さらなる観光客の増加が期待できる

のではないかと考えております。

そして、3点目、災害時についてでございます。これは非常に大事なところですが、昨年8月の豪雨災害時には、関門橋が約19時間の通行止めとなってしまいまして、本州と九州の行き来が片側1車線の関門トンネルのみとなったために、国道2号は40キロを超える未曾有の大渋滞が発生いたしまして、経済活動や利用者にも多大な影響がございました。下関市の地形上、国道2号が動かないことで周辺の県道や市道も渋滞いたしまして、市街地内で移動することができず、日常生活にも大変大きな影響がありました。関門橋の通行止めが解除された後も市内の渋滞が解消されるまで約9時間の時間が要されたと同っております。当然3本目のルートができれば、この辺りの話、渋滞解消時間の短縮にも当然つながってまいりますし、市民生活への安心感にも大きくつながってまいります。

最後になりますが、下関北九州道路の整備は、下関市民の暮らしをより豊かにし、観光面におきましても、渋滞の緩和やさらなる観光振興につながり、そして、災害時には命の道として、下関市、山口県の発展のみならず、関門エリアひいては本州・九州の発展のために早期実現が必要であるということを申し上げまして、本市の説明を終わらせていただきます。

皆様、御清聴、ありがとうございました。よろしく願いいたします。

【羽藤委員長】 ありがとうございます。

それでは、ここまでの村岡知事、前田市長にいただきました説明について、御意見、御質問ありましたら、委員の皆様からお願いできればと思いますが、いかがでしょうか。

渡邊委員お願いいたします。

【渡邊委員】 ありがとうございます。福山市立大学、渡邊でございます。本日のプレゼンテーション、どうもありがとうございました。また、山口県さん、下関市さんにおかれましては、下関北九州道路の事業推進におきまして、都市計画決定を含め、関係機関との協議・調整に御尽力を賜り、厚く御礼申し上げます。

さて、私からは、村岡知事のプレゼンテーション資料の11ページ「広域道路ネットワーク」について、本州側の高規格幹線道路ネットワークのつなぎ方という観点で御意見を聞かせていただければと思っている次第でございます。この11ページ目の資料に記載されております内容あるいは考え方につきましては、道路分科会 中国地方小委員会の委員長を拝命しております私といたしましてもとても重要な観点であると思っており、賛同するところでございます。

しかしながら、この図におきまして、下関西道路と中国縦貫自動車道が接続する部分から山陰自動車道の接続が見込まれる小月インターチェンジの間の区間、ちょうどこの図で”中国縦貫自動車道”という文字が書かれている部分ですが、この部分は、本州と九州を結ぶ高規格幹線道路ネットワークを、中国縦貫自動車道1本だけで支えるという状況になると考えられるところでございます。ですので、この区間で土砂災害等の交通支障が発生した場合には、当然のことながら、一般国道等への迂回が生じざるを得ないという、そういったことが想定されるところでございます。

そのため、下関北九州道路や山陰自動車道を中国縦貫自動車道に接続させるのではなくて、災害時等のリダンダンシー確保の観点から、例えば山陰自動車道を下関北九州道路につなげて、高規格幹線道路のダブルネットワークの確保が必要ではないかというふうに私はちょっと考えているところでございますが、知事の御意見をお聞かせいただけますと幸いです。よろしくお願いいたします。

【羽藤委員長】 ありがとうございます。かなり大きなネットワークのつなぎ方の議論に発展しそうですが、知事、いかがでしょうか。

【山口県(村岡)】 今、持ち合わせているプランの中では、解決策はなかなか難しいところになるんですけど、おっしゃる点はそのとおりだろうと思っております。我々としては、まず、この3つが一つになるというところは、これはぜひ進めていかなければいけないことですし、そこからさらに九州のほうとぜひうまくつないでいきたいと思っております。現状、下北道路から超えた場合に西道路を通ってつないでいくというところが、プランとしては持ち合わせているわけでありましてけれども、おっしゃるとおり、ここがさらに1本になるというところは、今、現時点で、それに対して直ちにもう1本というところは難しいと思いますので、何らかの別の手当てをしながらうまく流していかなければいけないと思っているところでございます。

いずれにしても、海峡を渡るところは今、1本だけですので、ここをまず2本にさせていただいて、そこからは、陸上のところは何とかいろいろなルートをうまく組み合わせながらやっていくと。できれば太いものをしっかりとできるだけ長くつくっていくというところが大事だろうと思っておりますので、ぜひまたいろいろと御指導いただきながら、どんな解決策があるのかということも考えさせていただければと思っております。

【羽藤委員長】 ありがとうございます。

渡邊先生、よろしいですか。

【渡邊委員】 ありがとうございます。すみません。いきなりむちゃぶりの質問で大変恐縮でございました。どうもありがとうございます。引き続きよろしく願います。

【山口県（村岡）】 ありがとうございます。

【羽藤委員長】 それでは、ほかの委員の方々、いかがでしょうか。円山先生、お願いいたします。

【円山委員】 熊本大学の円山でございます。ご発表、誠にありがとうございました。今のお話とも関連して、北九州市のほうは既にアクセス道路が都市高速としてできているのに対して、下関市のほうはこれからという状況だった点について、しっかり考えていただいた資料を出していただいた点をまず深く感謝申し上げたいと思います。山口県さんの資料の12ページ目の辺りで段階的に今後考えていくということをまず出されたということとはすばらしいことだと思います。このような地域の道路ネットワーク等の改良について、この地域のいろいろな交通計画、具体的には総合交通戦略、地域公共交通計画も含まれると思いますが、下関市さんや山口県さんが策定主体となる地域の交通計画や都市計画にうまく反映して、このプロジェクトの効果が最大限発揮できるようにしていただくことが大切と感じてございます。

通過交通が下関市内に増えてしまうだけという印象を与えることがないように、広域的なネットワークとして目指すべき姿はどういうものであって、段階的にどうしていきたいのかといったことを、市民にうまく伝えることが機運を高めることにつながると思いますので、今後ともぜひよろしく願いたいと思います。

コメントに近いですが、よろしく願います。

【羽藤委員長】 コメントに近かったのでよろしいですかね。

下関市さん、ちょっと関係あるかなと思いますが、何かありましたら。

【下関市（前田）】 非常に関心事の高い市民としてはポイントになってくると思います。先ほどの御質問もそうですが、防災や渋滞の観点から考えれば、当然大きな道路に接続していけば、これはより利便性と安心性が高まるわけでございますが、一方で、本市とすれば、通過型にならないような考え方も同時に必要なのかなというふうに思っております。もう北九州からどんどん高速に乗って上られてしまっただけでは、下関市は元気がなくなるのかなと。そういうことを考えると、いかに、先ほどの負の課題といいますか、渋滞と防災を緩和できることを考えながら、地域の方々に、地域も下関に下りていただくことを同時に

考えて、下関の元気にどうつなげていけるかということが非常に重要だと思いますので、当然、国の皆様方、県の皆様方に御指導いただきながら、我々とすれば地元の声をしっかりと上げていきながら落としどころを考えていくということなのかなと思っております。

以上です。

【円山委員】 ありがとうございます。ぜひどうぞよろしく願いいたします。

【羽藤委員長】 ありがとうございます。ほか、いかがでしょうか。

小林先生、お願いします。

【小林委員】 私も質問ではないのですが、まず下関、北九州道路プロジェクトが動き始めたというのはいいことだと思います。可能な限り早期に実現していかないといけないと思っています。

それと併せて、ネットワークという面を考えてみれば、今までの交通の流れというか、既存のOD表ありきという議論ではなく、それにプラスして新しい流れをつくっていくような発想が必要だと思います。たとえば彦島を一周するような新しい流れが生まれるかもしれません。今まで下関から小倉への移動は鉄道の利用が前提になっていたように思いますが、自動車で行けるようになったら、何かまた別の流れも出てくる可能性もあるでしょう。関門海峡を一周回るような、そういうルートだってあり得る。そういう新しい流れというのは簡単には生まれませんが、民間の創意工夫も含めて、新しい流れを生み出す視点が重要だと思った次第です。

以上です。

【羽藤委員長】 コメントということですね。ありがとうございます。

ほかの委員の方々、いかがでしょうか。戸田先生、お願いいたします。その後、齋藤先生、お願いいたします。

【戸田委員】 西南学院大学の戸田です。御説明ありがとうございました。主に前田市長に御質問させてください。結節点となります彦島地区について御質問させていただきたく思います。新しい道路のインターチェンジ、主に14枚目のスライドかな、インターチェンジの設置が予定されているところの地域になるんですけども、先ほどの御説明の中で、南風泊市場、当該地域の魅力発信に向けたワークショップ等が行われたという話があったと思うんですけども、狭い範囲での地域住民の方から、大きな道路の結節点となることに対してどのような期待、要望があるのか。あるいは逆に、当該生活環境等に対する不安、懸念、心配事等、どんなことが寄せられているのか。当該地域の方々の声を教えていた

だけませんか。

【羽藤委員長】 市長、お願いいたします。

【下関市（前田）】 御質問ありがとうございます。彦島の地域の方々も大きく連合自治会が5つに分かれておりますが、どのエリアも非常に関心高く盛り上がっておりまして、様々な要望をいただいております。

私は、国の皆様方に、これまで10年近くずっと要望させていただき中で、幾つかのテーマがありまして、先ほども言いましたが、通過型にならないために、どういう道路であってほしいかということについて、やはりインターチェンジは必ずお願いしたいということでもまいりまして、これを今回、都市計画決定の中でしっかりといい、適切な場所に入っておりますので、これは地元の方々には非常に歓迎していただいております。そして、企業の集積であったり、水産物、ふぐ、我々下関はやはりふぐの町でございますので、ふぐの全国唯一の南風泊市場、ふぐ専門の漁業市場ありますが、こういった我々の持っているポテンシャルといいますか、メリットをいかに多くの方々に知っていただくかということが重要になりますので、例えば、空いている大きな土地が実は今、彦島エリアに存在しているんですが、そこに目をつけた地域の方々が、そこに地元のそういったブランドを紹介できたり、販売できたりするような道の駅的なものを官民連携でつくることができないかという声があったり、業者さんがそこでぐわーっと動いたり、非常に機運は高まっております。

巖流島も、実は宮本武蔵、小次郎で有名、すごい名前は通っているんだけど、水も電気も通っていないと。観光客、たくさんいるんですけど、数字を挙げれば、意外とそうでもなかったりするんですね。この辺りの、何というんですかね、まだ足りない要素、まちづくりについても、実は今回、巖流島に調査費1,000万円つけてコンサルタントに絵を描いてもらって、いい観光地にしていこうと本格的に乗り出したりしているんですが、こういったものを今言ったような幾つかのものだけでも、彦島の活性化には、今回の道路のおかげで、非常につながって、機運が高まっているということはお伝えしておきたいことでもあります。

あとやはり北九州の方々が来ていただいて、住みやすい、下関で住みやすく、通いは、仕事は北九州に出るとか、遊びは北九州に行くとか、そういった連携、流れというか、まちづくりの方向性も重要ではないかという声も上がってきておりますので、私としては、大きな方向性としては、今話したようなことを考えながらまちづくりを進めていきたいと

思っております。

以上です。

【戸田委員】 ありがとうございます。

【羽藤委員長】 ありがとうございます。それでは、齋藤委員、お願いいたします。

【齋藤委員】 山口大学の齋藤でございます。ありがとうございます。私からは、村岡知事と前田市長に一つずつお尋ねしたいところがあるのですが、まず村岡知事の御説明にありましたスライドの12番目です。先ほど議論もありましたけれども、ぜひ下関インターチェンジ方面に向かってのアクセスを早期に実現していただきたいのですが、山口県民としましては、一般市民的な発想で言えば、2号線、印内交差点からのアクセスのところの改良もぜひネットワーク強化として、実現をいただければというふうに思っております。

続きまして、前田市長さんですけれども、先ほどインフラツーリズムで世界3位という御説明もあったんですが、景観条例のところも全国初の取組という御説明をいただきまして、今、響灘の洋上風力発電ですとか、あちら側の景観も非常に珍しくなってきたというふうに考えておまして、先ほど通過型にしないというようなお話、御説明があったのですけれども、ビューパーク辺りを中心に、ぜひ景観を含めた、立ち寄りスポットも検討いただければいいのではないかと考えております。

以上、2点です。

【羽藤委員長】 それでは、知事からいかがでしょうか。

【山口県(村岡)】 ありがとうございます。お話いただいた渋滞緩和のための対策、これをしっかりと進捗に合わせてぜひやっていかなければいけないと思っているところでありますし、もう1点、印内のところのお話をいただきました。ここも大変長い懸案でありまして、私も市長からも随分と、地元から大変強い要望があり、国交省さんにもいろいろな無理をお願いした中で、印内の交差点のところは、おかげさまで、改良事業を進めていただいておりますし、4車線化の事業が進んでおりますし、また、トンネルが1本だったのをさらに新しく事業化を、改修の事業を、今回、新年度から新規事業化ということでお認めをいただいたところであります。

そうしたことで、国土交通省の皆様方から大変な御支援をいただいておりますけれども、ぜひこれも着実に進め、こうした部分を含めて、下関エリアの渋滞の緩和がされて、交通が円滑に流れるようにぜひ取り組んでいきたいと思っております。ありがとうございます。

【羽藤委員長】 市長、お願いいたします。

【下関市（前田）】 長府トンネルの件は本当にありがとうございます。こうやって図面を見せていただくと改めて、知事からも今お話がありましたけれども、長府側への道路のアクセスと、それから、山陰道の、今、議論もずっと国の皆様方に進めていただいておりますが、本当に重要な話になってまいりました。御質問いただきましたのは、西側の響灘の景色を生かしたルートづくりをとということだったと思います。風力発電は、私も山陰側に安岡というエリアがあって、実はそこに、もう今から約15年前に建設案件の話が出たんですが、地元の反対がものすごく強くなってしましまして、風力発電のほうはなかなか今進んでおりませんが、御承知の、今、先生が言われたように、西の景色、本当に山陰の夕日の景色、日没の景色が本当に美しく、日々表情が違って、私は人工島の出島よく走りに行くんですけど、あそこの夕方の景色というのは本当に財産だと思っています。おっしゃっていただいたように、これを生かしたまちづくりであったり、ルートづくりを考えていきたいと思っておりますが、いわゆる西道路というのは地元の関心が非常に、多分一番高いものになってくるのではないかなと。といいますのも、朝夕の道路交通状況が非常に多い道でございます。ぜひこれは地元からしっかりといろいろなことを皆さんに提案させていただきながら、丁寧に進めていただけたらと思っておりますので、よろしく願いいたします。

【羽藤委員長】 ありがとうございます。

ほか、いかがでしょうか。

ないようでしたら、私からも1件と思っておりますけれども、まず財政の問題ですが、やはり相当の建設コストがかかるということは事実でありまして、これに対して、特に知事のほうで、どのようにお考えかというところはお伺いしたいんですが、ただ、一方で、今日の説明を聞いておきますと、GXの説明が冒頭ございましたけれども、私はここまで山口県の中で、GX関連の波及効果、1兆4,000億円という数値をはっきりと出されて、九州はかなりTSMCもあって、景気がいいという話は聞いていたんですけども、ここまでかなり国家的な、まさに経済クラスターを山口県さんの中で構想、実装されようとしているところと、それから、彦島地区で、製造事業でカーボンブラックというところで九州とつなぐような、ローカルレベルでもこういうつながりがはっきりとあるというところが、ひとつ今回の事業を支えるロジックとしては非常に国家的なプロジェクトであるということで、いい御説明いただいて、非常に納得感があったと思うんですけども、一方で、やはり予算がかかるというところ。それから、維持管理についても、特に山口県側に

つきましては、他の委員からもお話がありましたように、例えば、橋でつないだ後、高速までつなぐというところについても整備といったことでの負担、あるいは維持管理のようなことについてもかなり考えていかなければいけないという中で、どういう制度でもってやっていきたいと思われているのか。あるいは維持管理も含めて、県さんとしてどういう支援、アプローチができるのかといった辺りをお伺いできればと思った次第です。

あと、市長さんに対しては、これは前回、福岡県さん側から自転車道を造ってほしいという要望がございまして、やはり地元経済によってツーリズム、今日も力を相当入れられているという話で、説得力があったんですけども、具体的な下関北九州道路に関して、こういう設計、作りにしてほしい、それによってツーリズムがこういうふうに活性化できるのではないかみたいところで、もう少し追加的にコメントあれば、ぜひお伺いしたいと思ったので、まず知事から少しお話を伺えないでしょうか。

【山口県(村岡)】 ありがとうございます。我々、この道路は非常に重要な道路でありまして、お話、今、委員長さんからいただいたところに関連してみますと、GXの戦略地域ということで、産業をさらに、今あるコンビナート、3つの地域のコンビナートがありまして、ここは非常に力があります。これを脱炭素に切り替えていこうという、国の地域指定をこれから受けていこうということで、かなり力を入れてやっているんですけども、ここで作っているのは、素材もありますし、あと、製造装置とか、様々なものを作っているんですね。半導体の関係も実は結構ありまして、九州にTSMCが進出していますが、九州全体でシリコンアイランド九州というのをやろうとしているんですね。それは、関連する素材とか製造装置、いろいろとTSMCの関連で供給しなければいけないものがありますので、そうしたものを広域で賄っていこうと。その中に実は山口県も入っているんですね。シリコンアイランド九州に入っていて、我々もその会議に入っています。

今回訴えている中でも産業の強化というものも、その文脈も含めてあるんですけども、実はこのところ、非常に投資も順調でありまして、企業誘致も一生懸命やっているんですが、今、3年連続で企業誘致の投資金額が3年連続、過去最高を更新中なんですね。いろいろなものがあるんですが、大きくは半導体関係が多くて、一つは、日立ハイテクという半導体の製造装置を造る企業。これは世界トップクラスのシェアを持っている製造装置のメーカーが下松に来ました。もともと下松には新幹線工場、日立は下松の工場がありまして、そこと今度は日立ハイテクという半導体の製造装置のメーカーが来たんですが、ここは、一つはTSMCに供給する場所として、山口がいいということなんですね。もう一つ

は、広島にマイクロンというのが半導体のメーカーが来まして、そちらにも供給するので、ちょうど場所的に、いや、むしろちょうどいいということもあって、立地してきました。つまり、九州に供給するために山口を適地と思っているわけなんですね。それ以外にも半導体の素材の関係も、先般、日本ゼオンという、これは岡山にある企業、山口にもあるんですけれども、半導体の素材で、世界で唯一作れる素材があるんですね。それも最先端の半導体で全て使われているんですけれども、特殊な性能を持ったプラスチックで、これを作る企業、工場をまた山口に造ると決めてもらいました。これも半導体の関係ということで、これもかなり大きな投資なわけですね。

そうしたことを含め、やはり山口含め、本州・九州がしっかりと結びついて、半導体関係を全体で、ぜひ日本の産業として強くしていこうと、そうした動きがどんどん加速しておりますので、また、その中にGXの要素も入れながら、より大きなものにできるかなと思いますし、やはり山口県単体ではなくて、そうした広域的な産業のつながりの中で成長していけると思っておりますので、そうしてみたら、この道路は非常に重要だというふうに改めて思っておりますし、ますます重要になってくると思っております。

その財源の点を、当初から我々も非常に心配しているわけでありまして、また、最近、資材も非常に上がってきておりますので、いろいろな事業を進めるのも大変苦慮している中でございます。そうした中、ぜひこの事業を早く進めていただきたいと思っておりますので、有料道路の事業でお願いをぜひしたいということも、そうした財源の確保も含め、早急に整備をいただきたいというところもあるわけでございます。

我々、県としての役割もしっかり果たしていかなければいけないと思っておりますので、整備や、あるいは関連する道路の整備ですとか維持管理を含めて、いろいろなコストは当然かかるだろうと思っておりますけれども、何とかそこはやりくりしながら、必要な道路だと思っておりますので、ぜひ着実に進むように、それがブレーキにできるだけならないように考えながら、また、国からのいろいろな御支援をいただきながら進めていければと思っておりますので、よろしく申し上げます。

【羽藤委員長】 ありがとうございます。

市長、お願いいたします。

【下関市（前田）】 まず自転車でしたね。自転車は、要望として、国の皆様方には、自転車を使ったり、歩いたりできる道路が望ましいですねとお願いしてまいりましたが、昨今の想定外の物価高騰でなかなか難しくなってきたのかなという気はしております。当然、

知事が言われたように、私どもも通行料をしっかりと取る形で、早急に予算をつくっていただきたいと思うんですが、一つは、自転車が仮にできるとしたら、それなりの金額が膨らんで、その分、膨らんだ分を地元で出せるのかということも仮に言われたときに、なかなか難しいのかなというのは正直なところあります。

そういった中で、ツーリズムの観点からの御質問でしたけれども、それは橋自体がデザイン力がしっかりしたものであったり、例えば、シドニーでブリッジの上に観光客が上っていけるようなツアーがありますけど、そういったものができるのかとか、あと、ライトアップを少し強化して、多くの方々に近くまで見に来てもらうようなものができたりとか、そういったものでツーリズムについてはいろいろな形でフォローはできるのかなというふうに思っております。

あと大事なところで、金額というか、利用料の設定は幾らになるのかというのは、建てるものの総額に対して、いろいろ数字というのは変化があると思いますが、我々は生活道路として関門トンネルがあります。そして、上の橋がありますね。トンネルは普通車が今、160円なんです。今度、ETCが近い将来、恐らく設置されて、これが230円になって、最後、300円になるのかな。そういう計画が、国の皆さんから御提示いただいています。その数字と比較して、要は、あまりアンバランスにならないように、その数字によって、我々市民は恐らく安いほう、高いほうでかなり動きが出てしまうと思いますので、その辺りのことも考えながら御計画いただければなというふうに思っております。

以上です。

【羽藤委員長】 回答、どうもありがとうございました。

それでは、村岡知事、前田市長におかれましては、ここで御退席となります。今日はありがとうございました。

【下関市（前田）】 お世話になりました。ありがとうございます。

【山口県（村岡）】 どうもありがとうございました。よろしくお願いします。

（山口県、下関市退室）

【羽藤委員長】 それでは、御準備よろしいですか。それでは、次に資料4につきまして、日本バス協会、竹重様、それから、松本様より御説明をお願いしたいと思います。

【日本バス協会（松本）】 それでは、皆様、こんにちは。私は、西日本鉄道株式会社の松本でございます。本日は、公益社団法人日本バス協会を代表いたしまして、発言の機会をいただきまして、御礼申し上げます。誠にありがとうございます。

今日は目次にお示ししておりますけれども、福岡県バス協会からは、私、松本が、それから、山口県バス協会からは、サンデン交通の竹重社長様からそれぞれ発表させていただく流れにしたいと思っております。

関門海峡における公共交通の状況と下関九州道への期待ということで、バス事業者の視点から御報告させていただきます。

私ども福岡県バス協会は、33社局、そして、約3,000台の車両で、地域交通、それから、都市間輸送、観光輸送を担っているところでございます。

まず現状の課題でございます。先ほど何度も下関市さん、それから、山口県さんからも出ておりますが、関門トンネル開通から67年が経過しまして、老朽化ということで、頻繁に交通規制が入り、改修工事などもやっております。また、片側1車線対面交通ということもありまして、事故による規制ということもございます。また、関門橋のほうは、雨や風などの影響を受けやすいということと、やはり交通量が非常に多いために、事故による通行止めというのもしやすいという現状がございます。

こういった形で、改修工事、または異常気象や事故などによって通行止めが発生しますと、代替ルートが限られるために交通が一極に集中いたしまして、深刻な渋滞が発生しているところであります。

下のほうにお示ししておりますが、実際に昨年8月の大雨では、関門橋の通行止めによりまして、関門トンネルに交通が集中、国道3号線、九州側においても6キロ以上の渋滞が発生し、一般の市内路線バスでございますけれども、この渋滞に巻き込まれた形で、5時間以上の遅延、そして、運行の打切りということが生じております。公共交通としての機能維持というのが非常に困難な事態であります。

また、本州と九州を結ぶ高速バスは、東京、名古屋、大阪など、21系統、年間で約46万人に利用されております。路線を記載しておりますけれども、岡山よりも以東のものについては、ほぼ夜行バスという形で運行している状況であります。ひとたび渋滞や通行止めが発生いたしますと、定時性の確保が非常に難しい。また、これらの路線が、夜行バスが多いために、鉄道の代替機関がなくて、非常にお客様に大きな迷惑をかけてしまうという状況がございます。

また、北部九州から山口県内の観光の要所、地図右側にお示ししておりますが、それぞれ非常に人気は高くなりますが、やはりアクセスの不安定さが需要の拡大の阻害要因になっているのではないかなと懸念しているところもございます。

さらにバス業界は深刻な運転者不足に直面しております。2024年以降、バス乗務員の働き方改革の影響で必要人員が増加いたしました。全国で約2万人の不足が見込まれており、このままでは減便やサービス水準の低下が避けられないような状況です。この中で新道路の整備は極めて重要だと考えております。

現在、関門エリアは実質2ルートに依存しておりますが、3本目のルートが整備されることで、冗長性が確保され、災害や事故時にも安定した交通機能の維持が可能となると考えております。また、交通の分散によりまして、渋滞そのものが緩和され、バスの定時性向上や所要時間の短縮が期待されます。これは運行効率の改善につながりまして、運転者不足への対応という観点からも大きな意義を感じております。

続きまして、観光面での期待についてお話をさせていただきます。関西、本州方面から、ツアーのお客様が来られますけれども、この玄関口は新幹線の小倉駅となっております。この小倉の中心部と国道191号線のアクセスが改善することで、山口県の川棚温泉だとか、角島だとか、そういった山口県北部の観光地へのルートが大幅に時間短縮され、観光バスツアー、企画旅行の行程にも大きなメリットがあると考えております。

また、移動時間の短縮や渋滞などのリスク軽減によりまして、滞在時間も増えまして、もう1か所、観光地に立ち寄るといったことが可能になります。これは北九州市が掲げます、もう1か所、もう1泊を楽しむ「プラスワン観光」の実現にも直結すると考えております。

また、新道路を活用することで、新たな商品企画も可能だと考えます。例えば、KITAKYUSHU OPEN TOP BUSの海峡越え新コース、既存の企画乗車券のバリエーション展開、そして、本州側の事業者と連携した関門周遊ルートなどです。新道路が持つ高いポテンシャルと道路そのもののビジュアルデザイン性を観光資源として生かし、山口、福岡、両県が一体となった新たな観光需要の創出、そして、地域経済の活性化に寄与するものと考えております。

最後に、円滑な運用に向けた要望を申し上げます。ハード面では、下関北九州道路が単独で完結するのではなく、中国縦貫自動車道へのアクセス道路の整備、これは必須だと考えております。

また、北九州都市高速2号線に接続する計画でございますが、この日明インターチェンジなど、ここをスムーズに、かつボトルネックにならないような接続を切望しております。このことで既存道路への負荷軽減をお願いしたいと思っております。

また、ソフト面でございますけれども、関門橋、関門トンネル、新道路の3ルートを一体的に管理しまして、交通を適切に分散させる高度な交通管制の導入は重要だと思ってお

ります。適切な情報提供によりまして、道路ネットワーク全体の混雑緩和を期待しております。

料金についてです。これはバス事業者としても非常に関心事でございまして、新道路と既存ルートの間で利用が偏らないように、同等程度の料金水準とすることが渋滞緩和の鍵となると思います。併せて、業界を代表いたしまして、貸切バスの周遊ルートなどへの割引、また、既存の高速バスの割引施策の継続、拡充についてもぜひよろしくお願いいたします。

最後になりますけれども、九州、それから、本州が3つの道で結ばれることが単なる利便性向上にとどまらず、私どもにとっては公共交通を守るための基盤整備と考えております。現場の危機感と期待を御理解いただきまして、早期実現に向けて御支援をお願い申し上げます。私の説明とさせていただきます。どうぞよろしくお願いいたします。

【羽藤委員長】 ありがとうございます。

続けてお願いしてもよろしいでしょうか。

【日本バス協会（竹重）】 本日はありがとうございます。同じく山口県のバス協会から参りましたサンデン交通の竹重と申します。当社は、本州の一番端になります西部地区、下関、こちらを中心に路線バスを現在走らせておりまして、高速は福岡への高速バスを運行いたしております。

大正13年に、下関で路面電車を走らせるための会社を設立いたしまして、昭和元年から路面電車を運行いたしました。そして、昭和5年に、路線バス、乗合バスの事業を始めたといったところでございます。ただ、やはり慢性的な交通渋滞等々が起こりまして、昭和46年、1971年になろうかと思えます。このときに路面電車を廃止して、社名もサンデン交通という現在の社名に変更いたしまして、現在、事業を展開しているといったところでございます。2年前にちょうど100周年を迎えた企業でございます。簡単ですが、当社の御説明をさせていただいた上で始めさせていただきたいと思えます。

まず最初のページで、公益社団法人山口県バス協会の概要というのがございます。こちら現在37者ということで、記載のとおりの内容でやっておりますが、先ほどもお話がありました、運転者不足等々もございましてこの中でもバス事業の継続が非常に厳しくなっているといった人材不足という問題が出てきているというところもあるのが実情でございます。中身につきましては記載のとおりですので、また御確認いただければと思います。

続きまして、本日の話でございますが、まず現在の関門橋、関門トンネルの課題ということをお話しております、これについてお話をしたいと思っております。話の内容が重複している部分はあるかと思いますが、御理解いただきたいと思っております。

まず関門橋と関門トンネルの出入口、下関側ですが、これが非常に近い位置にあるということで、山口県西部のインターチェンジ、下関、小月、美祢西、美祢、こういったところで通行止めということになりますと、国道2号線、これが長府トンネル経由でほぼ全ての車両が集中してしまう。これによって大きな交通渋滞が起こっていました。これが常態化しているといったところで、路線バスの運行でも非常に遅延が出てくるといったところでございます。

また、関門橋が通行止めとなった場合に、迂回路が関門トンネルしかないということで、こちらでも大きな渋滞が発生する。また、関門トンネル自体、老朽化による大規模な修繕工事の頻度が非常に増えている。また、期間も長いと。それに伴って、同じようにやはり全面通行止めによる不便といったものがございまして、こういったところで非常に渋滞が起こっているといったところが常態化しているところで問題になっていると思っております。

それから、続きまして、下関北九州道路計画への期待ということで、3つほど挙げさせていただいておりますが、これはまず新たな迂回路としての期待ということで、本州と九州、この道路網が3ルートになることで、通行止めや交通規制、こういった1ルートへの集中が緩和されると。特に関門橋通行止めによる関門トンネル迂回の回避を期待しているといったところであります。これはその下にありますように、通行止めや交通規制の影響、これによる交通渋滞発生に伴う路線バス遅延の解消、これが期待される。それから、私も高速バスを福岡に出しておりますが、これの迂回路としても期待がされるといったところであります。

続きまして、次に期待の2として、交通渋滞緩和・移動時間短縮への期待というところです。本州と九州、先ほど申しました道路網3ルートになるということで、移動の選択肢が増える、各エリアの交通渋滞緩和と移動時間短縮と、こういったものが期待できると思われます。交通渋滞緩和による路線バスの遅延の解消、これは先ほどから申しておりますが、これが一つ、1番目。それから、小倉との新たなルートの開拓への期待と。また、先ほどこれもお話をしましたが、福岡便高速ルートの見直しへの期待といったところがあるかと思っております。

それと、3つ目として、関門エリア、周遊ルートとしての期待ということでもあります。本州と九州を結ぶ道路網。これは何度もお話ししていますが、3ルートということで、同じルートに戻ることなく、新たなルートで小倉まで拡大した関門エリア、これで周遊が期待できるといったところでありまして、当然、交流人口、観光客の増等々も大きく考えられますし、関門エリアの価値が上がるのではないかとということで非常に期待しているといったところがございます。

そういった部分でお話をしてまいりましたが、一方、下関北九州道路計画、これについての懸念、または要望ということではございますが、こちら我々山口県からしますと、先ほどもお話ありましたが、小倉駅から山口県北部への観光、角島大橋とか、元乃隅神社、こういった観光施設が昨今、非常に有名になっておりますが、こちらへのアクセスがスムーズになります。そうすると、こちらもお話がずっと出ておりましたが、下関市内が単なる通過点ということになる懸念がございます。そうならないように、下関市彦島に、これは具体的に書いてありますが、サービスエリア、パーキングエリア、こういったものを整備いただいて、新たな観光の創出をしていただきたいというのが一つでございます。

それから、下関北九州道路が整備されますと、下関市と北九州市の主要道路、当然これは主要道路となると思います。市内の交通の流れが変わり、渋滞地区の変化が、地区が変化する可能性がある。各結節点での渋滞対策も併せて検討いただきたいというところですね。

それと、本州、四国、九州を結ぶ道路網が3ルートということで、災害時、平常時において多くのメリットがありますが、これをそれぞれ将来に維持していくということにつきましては、やはり利用者をうまく分散させる必要があるのではないかと思います。この3ルートを一括で管理し、料金設定を行っていただくことがそのためには望ましいのではないかと思います。

それから、関門橋及び中国道の通行止めによる国道2号への流入、これは渋滞時も含めてですが、下関北九州道路へうまく流す、この誘導ですね。この道路の整備、こういった部分を併せて実施していただきたいと特に強く希望したいと思います。

それから、下関北九州道路の整備により、移動に適した距離と時間・料金が確保されるということであれば、下関の労働力の流出がますます、これはまた懸念されるというところも我々から見るとあります。下関の魅力の創出、さらにこれを求めたい。先ほど市長もいろいろ言われておりましたので、ぜひこの辺を一緒になって実現していきたいと思

ます。

簡単ですが、こちらからは以上でございます。

【羽藤委員長】 御説明いただきまして、どうもありがとうございます。

質疑のほう、55分ぐらいまでという目安ですけれども、委員の先生方から何か御質問、コメント等ございますでしょうか。いかがでしょうか。

【大串委員】 すみません。大串ですけど、大丈夫でしょうか。

【羽藤委員長】 では、大串委員からお願いいたします。

【大串委員】 すみません。ありがとうございます。いつも九州に戻ると、高速バス等利用させていただくんですけども、今回、あまり通勤通学に関しての情報が入っていませんように思うんですが、この区間はあまり通勤通学の需要がないと考えてよろしいのでしょうか。

【日本バス協会（竹重）】 関門エリアでの路線バスというのが現在ございません。高速バスを走らせておりますがそんなに多くはないと思います。鉄道のほうがやはり利用客というのは多いのではないかというふうに思います。

西鉄さんからお願いします。

【日本バス協会（松本）】 以前はそういうバスもございました。トンネルを通過していただんですけども、やはり1車線の道路で、どうしてもトンネルですから勾配がありますので、常に渋滞する路線ということもあって、利用者がやはり鉄道のほうに移行していったというふうに考えております。今は、バス路線としてはございません。

【大串委員】 ありがとうございます。私は佐賀県出身で、佐賀から福岡に通ったり、福岡から佐賀に通勤される方が、天神より西のほうに住まれていると、高速バスのほうが便利だからということでよく使われていたんですけども、いわゆる速達性に問題があると、そういう利用のされ方がされなくなってしまって、地域の足が細ってしまうということもありますので、ぜひ開通した暁には、そういった地域の行き来に関して通勤通学も考慮に入れていただきますと、お互いの産業支援、もしくは大学等々、広域教育の支援になるかと思えますし、その恩恵は住民の方が十分感じられることになると思えますので、よろしくお願いします。

以上です。ありがとうございました。

【羽藤委員長】 大串委員、ありがとうございます。

それでは、根本委員、お願いいたします。

【根本委員】 ありがとうございます。ただいまの説明で、下関から福岡の高速バスは、下関北九州道路供用直後から、この橋を経由して運行することを検討したいというお話があったわけです。しかし、逆に、福岡から広島に行く高速バスがあるわけですが、それに関しては、災害時は使うけれども、やはり下関北九州道路がアクセスコントロールされた規格の高い幹線道路で中国縦貫道につながらないと、やはり当面は使わないということになるのかなというふうに思った次第です。先ほどの知事、市長との議論の中でもありましたけれども、やはり改めて、本州側のネットワークが、この先、どのような時間軸で整備が進んでいくのかということは、地域にとって、あるいはバス会社にとって重要なことだと感じました。

コメントです。以上です。

【羽藤委員長】 根本委員、ありがとうございます。

それでは、渡邊委員、お願いいたします。

【渡邊委員】 ありがとうございます。私からは、観光バスの本州・九州間の動きについて質問させていただければと思います。

資料の5ページ目にありますように、九州から山口県北部の観光地に向かう観光ツアーが認められるということです、先日、長門市仙崎にあります道の駅センザキッチンに行った際に、北九州ナンバーの車が非常に多く認められまして、「北九州からの自家用車は、結構多いんですよ」という話を聞いたのですけれども、やはり観光バスが九州から本州、あるいは本州から九州へ向かうという、観光バスの行き来のボリュームは多いのか、それとも、これから下関北九州道路ができることによって、そういうものがさらに増えるというふうに想定されるのか、その辺りについてお話を聞かせていただければと思います。よろしくお願いいたします。

【日本バス協会（松本）】

私は福岡県に住んでおりますのでよく分かるんですが、山口というのは、自然豊かで観光名所もたくさんあるということで、昔から行き慣れた観光地だということなんです。以前は1泊してというような感じではあったんですけども、最近は高速道路のおかげもありまして、日帰りで観光して回るというケースもございます。そういった意味では、秋芳洞だとか、萩、湯田温泉、こういったところも含めて足を伸ばしていきたいところですけども、先ほどもお話ししましたけれども、どうしても関門橋がネックになって、何かあったらツアーが遅れるということもありまして、その行った先での観光地ポイントがどうし

でも減ってしまうというようなところはあるのかなというふうに思います。

それと併せて、先ほどもお話ししましたように、関東、関西から新幹線を使って小倉駅を入り口にして、山口の観光を楽しまれる方も非常に多く、これは観光バスの事業のほうで仕事を受けておりますので、状況的にはよく分かる状況でございます。

以上です。

【渡邊委員】 ありがとうございます。

【日本バス協会（竹重）】 私もやはり山口県から九州へバスで行くという部分が非常に多くございます。やはり慣れ親しんだ観光地、また、かなり温泉地も多くありますし、山口県西部、中国地方西部側は九州に行かれる方が非常に多いと認識しているところであります。

【羽藤委員長】 ありがとうございます。

小林先生。

【小林委員】 一つだけ御質問ですが、インバウンドの観光客が回るときには、バス利用されているのでしょうか。最近の動向をもし御存じだったら教えていただければと思います。

【日本バス協会（竹重）】 私ども、先ほどからお話ししていますように、高速バスがありますが、徐々に増えてはございます。ただ、急激にという部分でもないんですが、やはり鉄道を利用されたり、あるいはレンタカーを利用されたりという方も結構いらっしゃるようです。そういったところがかなり増えている。全体的に総体的には増えているといったところはあろうかと思えます。九州自体、やはり福岡が東アジアの玄関口ということで、非常にアジアの方が多いいいますか。また、広島辺りには欧米の方が多いいということで、山口県は両サイド、西、東から何とか引っ張ろうということで、いろいろな策を練っておりますが、確かに増えてきているのは事実でございます。

【日本バス協会（松本）】 やはり下関中心に非常に多くのインバウンドの方が行かれていますので、これを山口県のほかの観光地にも広げていきたいと思えますし、また、福岡空港のお話が出ました。福岡空港も容量いっぱいございまして、北九州空港をうまく活用しながら、ここからインバウンドの方を送り込みたいというような話も少しずつ出ておりますので、こういった意味では、山口県はインバウンドの観光地としても有望かなと考えられます。

【羽藤委員長】 それでは、どうもありがとうございました。時間が来たようですので、

竹重様、それから、松本様、本当にありがとうございました。

また、最後に、資料5として、事務局より、既に今後のスケジュールに関する資料を配付しておりますので御確認いただけたらと思います。

全体を通して御意見はよろしいですかね。

それでは、本日予定された議事は以上でございます。議事進行は事務局へお返しいたします。

【総務課長】 長時間にわたり御審議ありがとうございました。

本日の内容につきましては、後日、皆様方に議事録の案を送付させていただき、御同意をいただいた上で公開していきたいと考えております。

また、近日中に速報版といたしまして、簡潔な議事概要をホームページに公表していきたいと考えております。

それでは、以上をもちまして閉会とさせていただきます。本日はありがとうございました。

— 了 —