

社会資本整備審議会 道路分科会 国土幹線道路部会

第2回本州・九州連携小委員会

令和8年3月30日

国土交通省道路局総務課長 高藤

定刻となりましたので、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2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、本日はご多忙の中、ご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。どうぞよろしくお願いいたします。本日はWeb会議も併用しながらの開催となっておりますので、Webでご参加の方は、ご発言の際は手上げ機能をご活用いただくなど、円滑な進行にご協力のほどよろしくお願いいたします。また、ご発言の際はマイクのミュートを解除いただき、それ以外の際はマイクをミュートにさせていただきようお願い申し上げます。なお、会場でご出席の方におかれましては。ご発言の際に、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ご発言をお願いいたします。ご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。それでは開会にあたりまして、道路局長の沓掛よりご挨拶を申し上げます。

国土交通省道路局長 沓掛

皆さん、おはようございます。ただいまご紹介いただきました道路局長の沓掛です。本日は年度末迫る大変お忙しい中、羽藤委員長をはじめ、委員の皆様、当委員会にご出席いただきまして誠にありがとうございます。

また、日頃より道路行政に多大なるご支援とご理解いただいていることも、この場を借りて御礼申し上げます。

今月2日にキックオフしました。この小委員会ですね。前回は本州と九州のつながりという重要性について、経済であったり、産業であったり、あるいは防災面のいろいろ説明をさせていただきました。そして、委員の皆様から色々のご意見をいただいたところでございます。本日、本州、九州ですね、地域の現状と課題につきまして、福岡県から服部正太郎知事、それから北九州市から武内和久市長。

そして、中国経済連合会から谷口雅彦専務理事、そして九州経済連合会から堀江広重政務理事にご臨席を賜りまして、ご意見を陳述いただく予定としております。大変限られた時間がございますが。忌憚のないご意見をいただければと思っておりますので、どうぞよろしくお願いいたします。

国土交通省道路局総務課長 高藤

ありがとうございました。報道関係の方に申し上げます。カメラ撮りはここまでとさせていただきますので、ご退出のご協力をお願いいたします。

道路局長の方は本日、他の公務の関係で大変恐縮ではございますが、途中での退席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七条第一項により、公開といたしております。

傍聴の方はWeb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、資料一の委員名簿を持って代えさせていただきますが、羽藤委員長、小澤委員、根本委員には対面でご出席をいただいております。

小林委員、斉藤委員、戸田委員、円山委員、渡邊委員にはWebにてご出席をいただいております。また、大串委員におかれましては、ご欠席との連絡をいただいております。本日ご出席の委員の方は、委員総数九名の1/3以上でございますので、小委員会運営規則第一条による定足数を満たしておりますことを、ご報告申し上げます。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きますが、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、羽藤委員長にお願いしたいと思います。羽藤委員長、よろしくお願いいたします。

羽藤委員長

はい、どうもありがとうございます。それでは、これより議事を進めさせていただきます。議事次第の通り、議事一の関係団体様へのヒアリングをしてお話をいただくため、福岡県知事の服部誠太郎様、そして北九州市長の武内和久様、そして中国経済連合会専務理事の谷口雅彦様、そして九州経済連合会専務理事の、堀江広重様にご出席いただいております。本日はどうぞよろしくお願いいたします。本日の進め方でございますが、議事一として、服部福岡県知事、武内北九州市長より続けてご説明いただき、その後、一度委員の皆様よりご意見いただく形としたいと思います。その次に中国経済連合会の谷口様、九州経済連合会堀江様より続けてご説明いただき、説明後に委員の皆様からご意見をいただく形としたいと思います。最後に、議事2として事務局よりご説明いただき、説明後に委員の皆様からご意見いただく形としたいと思います。

それではまず、資料2につきまして、服部福岡県知事様よりご説明の方、よろしくお願いいたします。

服部福岡県知事

はい。皆様おはようございます。福岡県知事の服部誠太郎でございます。どうぞよ

ろしくお願い申し上げます。羽藤委員長をはじめ委員の皆様方、また沓掛道路局長をはじめ、国交省の皆様方、本日は年度末の大変お忙しい中に、この小委員会の場において発言をさせていただく機会をいただきまして、心から感謝申し上げます。ありがとうございます。それでは、配布資料に沿ってご説明申し上げます。一ページをおめくりいただきまして。本日は、この三つの視点からご説明申し上げます。どうぞよろしくお願い申し上げます。まず九州・福岡のポテンシャルについて、でございます。九州・福岡、皆様ご存知の通り、地理的にアジアに近く、古くから、大陸の、アジアからのゲートウェイとして重要な役割を担ってまいります。この中で、空港についてでございますが、福岡空港、国内外に多彩な路線、9カ国地域に15都市と結んでおります。こういった路線を展開しております、昨年3月の第二滑走路の供用、また現在進めておりますホテル等が入ります複合施設の整備など、機能強化を進めることで、アジアの拠点空港としての発展を目指しているところでございます。

そして、北九州空港を、県としては東側、瀬戸内海エリアに入るわけでございますが、北九州空港は24時間利用可能な海上空港でございます、九州、中四国地域においては唯一、貨物の定期便が就航している空港でございます。貨物取扱量は令和六年度、一昨年でございますが、過去最多を更新したところでございます。国際物流拠点としての役割が高まり、滑走路の延長、来年8月完成予定でございますが、これによりまして機能強化がさらに進みます。このことで貨物取扱量のさらなる増加が見込まれているということでございます。また、海上輸送の方でございますが、博多港、そして北九州港は国際拠点港湾に指定をされております。国際物流の要衝として日本の産業経済を支えております。次でございますが、産業でございます。我々の地域、自動車産業、非常に強くございます。北部九州、現在でも154万台という生産能力を有しております。この図にも赤く示しておりますように、トヨタ、日産、ダイハツといった主要自動車メーカーの四つの車両組み立て工場が立地をし、サプライヤーなど関連工場も多数集積しております、自動車生産の一大拠点を形成いたしております。日産自動車につきましては、報道も多くなされておりますが、今後、神奈川県の実業団の追浜工場の車両生産がこの北九州市に隣接いたします、福岡県苅田町の日産自動車九州に移管統合される予定でございます、今言われているところでは、さらに20万台の生産能力が追加されるというふうに言われております。これを契機といたしまして、私どもも県内の自動車サプライチェーンのさらなる強靱化を進めております。地元調達率の向上、そして戦略的な、サプライヤーさんなどの企業誘致につなげてまいりたいと考えています。

それから半導体でございます。ご存知の通り、TSMCすでに第二工場着手しておりますが、熊本の菊陽町に進出をいたしております。これを契機として、九州、福岡に、多数の半導体関連企業が集積を続けておりまして、今、ICの生産額の全国シェ

アは48.5%、ほぼ半分という状況でございます。この九州の半導体産業の強みを生かし、九州各県経済界と連携しながら、これはもう広域リージョンという考え方で、地元企業の取引拡大を推進するなど、新生シリコンアイランド九州の実現を目指しているところでございます。

それから、福岡県の取り組みといたしまして、私も今、二期目に入ったんですけど、一期目から、自動車、半導体、水素、この三つをグリーン成長プロジェクトと位置づけまして、環境と経済の好循環を実現し、その中からグリーンな成長を生み出す、このプロジェクトを強力に推進しております。自動車分野では、この春から、福岡県中小企業“稼ぐ力”応援センター（仮称）を国と県共同で立ち上げ、運営をしております。この中でも、先進モビリティ産業支援に特化した体制を整備し、サプライヤーの設備投資に対する支援などに取り組んでまいります。また、電気自動車の使用済みバッテリー、これがやがて大量放出時代を迎えます。しかし現在、中古EVはほぼ8割以上が、海外に出されてる。つまり貴重なレアメタル等が流出をし、これは国益にそぐわないものだというふうに考えております。この日本で初めてとなります、使用済みバッテリーの資源循環システムを構築するため、30数社の企業にも参加していただいておりますが、GBNet福岡を設立いたしております。この福岡モデルを使い、日本の資源循環社会を牽引していきたいと考えております。半導体では、グリーンデバイスの開発生産拠点の構築に向けまして、福岡半導体リスクリングセンター、すでに1万6千人の受講生を迎えております。福岡超集積ソリューションセンター、3次元積層あるいはチップレットといった先端後工程の先端技術の開発支援に取り組んでおります。

水素では、北九州の響灘臨海エリアを中心とした水素供給拠点の構築により、県内各地への水素サプライチェーンの展開を目指しております。また、昨年、国の燃料電気商用車の導入促進に関する重点地域の中核地方公共団体として、全国六都府県のうち九州では唯一、福岡県が選定されました。この選定を追い風に水素ステーションの整備、大型燃料電池トラック等の本格導入を推進してまいります。

それから農林水産業でございます。ご存知の通り、九州は野菜、果物、魚、畜産などの農林水産業が大変盛んでございます。全国シェアの約2割を占めておりまして、出荷先のこの半分は本州各地になっており、この輸送手段の96.5%はトラック輸送になっております。本州と九州間における自動車の貨物輸送が全国の食を支え、九州の農林水産業を支えております。

それから観光でございます。九州は恵まれた観光資源に加え、豊かな食文化、これも先ほど申しました農林水産業が盛んであるということでございます。この豊かな食文化によって観光地の魅力を高め、国内外から多くの観光客の皆さんを引き付けております。アジアに近いという地理的な条件と交通の便の良さで、外国人の入国者数が過去最高の581万人を記録いたしました。九州を訪れる国内外からの観光客

は、我が福岡県を起点といたしまして、九州、山口の各県の観光地に周遊をしているということでございまして、福岡県の宿泊者数は全国的にも高い数字で伸びております。このように九州福岡は様々な分野においてポテンシャルが高い地域でございます。

次に、本州・九州間のインフラの脆弱性ということでございます。極めて脆弱であると言わざるを得ません。本州と九州を結ぶ関門橋では、台風や事故により、左側の表にあります、最長 34 時間という長時間にわたる通行止めが発生しております。それから下の方でございます。関門トンネル、こちら事故や落下物といった要因で、もう 2 日に 1 回、非常に高い頻度であると言って差し支えないと思いますが、通行止めが発生しています。関門橋、関門トンネルの通行止めによりまして、物流、観光、緊急輸送などにおいて、大きな影響が出ております。例えば、自動車部品の輸送業者の方からは、関門トンネルへの迂回輸送を余儀なくされ、そのために、貨物を別のトラックに積み替える作業が生じ、余分な時間、人件費が発生したといった声をいただいております。直近の事例では、昨年 8 月 10 日の大雨で、関門橋が約 19 時間通行止めになったことによりまして、関門トンネルに交通が集中し、北九州市全域において、速度低下が発生をいたしました。さらには、交通が集中した関門トンネルにおいて、落下物による通行止めが重なりまして、橋とトンネルが同時に通行止めとなった時間帯があったことも確認されております。このように、昨年の事例では、こういったことは短時間ではございましたが、この時間が長時間になった場合を想定いたしますと、物流産業などに与える影響は計り知れないものとなります。早期に対策が講じられるべきであると考えます。

また、いわゆる高速道路と言われる高規格道路のネットワークを広域的視点で見ますと、本州と四国が三つのルートでつながっているにもかかわらず、本州と九州では関門橋のみ一本でございます。建設から半世紀以上 52 年が経過しているこの関門橋、代替性も確保されておられません。この本州・九州間の脆弱性を解消するためには、新たな国土の骨格を形成する下関北九州道路の早期整備が不可欠でございます。国土全体にわたる高規格道路ネットワークの連結の強化、代替性の確保、国土強靱化の観点から重要な国家プロジェクトであると考えております。あわせて、福岡県では、本県を南北につなぐ九州縦貫自動車道や国道 3 号の代替機能を強化すべく、県管理の国道 200 号、国道 322 号のバイパス整備、4 車線化を進めております。下関北九州道路の整備により、県内の道路網の多重化が図られ、代替機能が強化されることを期待いたしております。下関北九州道路の早期実現に向けまして、これまでご説明申し上げてまいりました、本州・九州間のインフラの脆弱性を、この下関北九州道路を 1 日でも早く整備することによって、早期に解消させる必要がございます。また、下関北九州道路の整備にあたりましては、この道路が本州・九州間の広域的な人流、物流を担う新たな国土の骨格を形成する道路でありますことか

ら、受益を受ける利用者の負担を基本とした有料道路方式を最大限活用し、スピード感を持って整備を行うべきであると考えております。この下関北九州道路を有効に活用いたしますためには、交通量の分散が図られ、効率よく利用できる料金体系の検討が必要でございます。このため、料金体系の検討につきましては、既存道路の利用状況をしっかりと分析し、料金を負担する道路利用者の利便性も考えて、バランスの取れた料金体系になることを望んでおります。これまで、2県2市と経済界の皆様が一体となって、下関北九州道路の早期実現に向け、整備促進大会や国への要望活動を継続的に行ってまいりました。まさに我々悲願としてこれを捉えております。令和7年度は整備促進大会を東京で初めて開催し、国会議員の皆様、国土交通省の関係の皆様方に対し、この道路への期待、必要性について、地元の熱い思いを直接お伝えすることができました。福岡県といたしましては、下関北九州道路の早期実現に向けて、引き続き、国や2県2市と継続的に連携してまいります。以上で福岡県からの説明を終わりますが、下関北九州道路は地域間をつなぐ道路だけにとどまらず、日本の物流、人流、経済活動を支え、防災・減災、国土強靱化のために必要不可欠な国家プロジェクトでございます。この重要なインフラ整備に向けて、有識者の皆様方の多大なるご支援と、ご理解を賜りますことを心よりお願いを申し上げます。ご清聴、感謝を申し上げます。ありがとうございました。

羽藤委員長

はい。服部知事、ありがとうございました。それでは続きまして、武内北九州市長よりご説明の方、よろしく願いいたします。

武内北九州市長

皆さん、おはようございます。羽藤委員長、そして、杵掛局長はじめ幹部の皆様、今日は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。北九州市の立場から、地元の生の声、そして思いというのをお話しさせていただきたいと思っております。今回の下関北九州道路というのは非常に時代を画する国家的なプロジェクトであり、私どもも日本の中における北九州エリアの責任を果たしていきたいという思いがあります。ご案内の通り、北九州市は120年前に八幡製鐵所に火がともって以来、日本の近代化、高度成長期を支えてきたものづくりのまちです。こちらの写真にありますように、八幡製鐵所、TOTOさん、あるいは安川電機さん、日本製鐵さんはもとより、非常に多くのものづくり企業が集積をしてきた。この過程で、下にありますように公害を経験し、それを克服することによって、環境首都としての定評も得てきたところなんです。まさに北九州市のDNAというのは、挑戦ということになります。こうした挑戦を繰り返す中でその基盤を成してきたこのインフラ、ここに限界が来ている。ここを何とかしなければならぬという強い思いがあります。本日

お伝えしたいことは、この3点です。一つ目が必要性論ですが、災害が起こってからでは遅過ぎる。もう待ったなしの現実を直視し、そこに向かって整備をしていくという切実な思いがあります。2つ目が負担論、あるいは事業手法論です。日本全体の成長を支えるインフラにふさわしい負担のあり方、国家戦略的な視点から、既存の枠組みにとらわれない負担のあり方、これを検討していただきたいという思いがあります。3つ目が構造技術論です。我が国の最先端技術のショーケースとして、この下関北九州道路が位置づけられていく。これを願います。技術革新、時代の潮流に対応した構造を作っていくということ。いずれにしましても、日本の物流、人流の要として、この道路を作っていく。もし、これがなければ、北九州のみならず日本の成長が止まっていく。こういう危機感を持っています。

まず必要性論です。渋滞のボトルネックから物流人流のハイウェイへと変えていきたいという思いがございます。これは単なる不便ではありません。もうこれは国難と、あるいは国家の経済、人の流れを止めてしまうという問題があります。最近、気象が大きく変化する中で、令和7年の8月の豪雨では19時間の通行止めということが発生をいたしました。本当に多大な影響が発生した。これが現実であります。次にメンテナンスに関しまして、このメンテナンスのために14ヶ月の車線規制というのが行われ、長期間頻繁に渋滞が発生するという現実もございます。このような細かい糸に日本の経済、これを預けていくというわけにはいかないという思いがございます。この老朽化の問題、メンテナンス、必要です。その中で、今のインフラだけでは、その影響を吸収しきれないという現実があります。そして、この背景にあるのが、分断された海峡をつなぐ唯一のコネクションポイントであるということの一方でトンネルは68年、橋は52年が経過をしております。脆弱で冗長性がない。国土のウィークポイントとなつてはいけません。ここを太く多重化していく。これは本当に現実的な問題として巨大な経済圏の形成に向けても不可欠なものだというふうに位置づけております。

そして次に、この九州の話。知事からもお話がありましたが、ここを踏まえながら事業手法論というのを考えていただければというふうに思います。今、お話ありましたように、九州という土地自体が再定義をされているという今段階にある。自動車、半導体、様々な側面で九州というポテンシャルが今、形になってきている状況にあります。この九州の心臓部へ直結する動脈を目詰まりさせることはできないという思いがございます。この右の円グラフにもありますけれども、本州と九州の取引というのが、すでに半分を超えているということになっております。まさにこの九州のため、あるいは北九州市という一都市を超えた大きな圏域の中でのこの関門のつながり、これをどう強くしていくか、自動車部品、完成車の調達供給、その他にも半導体も含め、様々な産業の動脈としての位置づけを持っております。次のページをご覧くださいますと、メガ・リージョン経済圏という言い方しておりますけ

れども、下関北九州道路は単なる両側をつなぐ道路ではなく、このエネルギーであったり、様々な物流であったり、人流であったり、メガ・リージョンのOSとしての意味合いを持ちます。最近では3月3日に北九州響灘で洋上ウインドファーム。これは稼働時点で日本最大という洋上風力の拠点というのが生まれました。この中で電力送電網の強化というのでも進められております。エネルギー輸送の大動脈エネルギー面でも広域的な整備効果があるという側面を持っています。

さらに次の災害の面、見ていきますと、今の時代、申し上げるまでもなく、この想定外という言葉では、現代の、現在の行政っていうのは、もう持ち応えられないという状況です。様々なことが起きる。様々な事態が発生をする。こうした中で、絶対に切れない絆を作っていく。絶対切れないルートを作っていくということが、今、本当に大事なテーマだというふうに考えております。熊本地震の際には、約7000台の自衛隊車両が関門橋関門トンネルを通行いたしました。この大規模災害など国難を救う際のインフラとしても、この関門のつながり、下関北九州道路は不可欠。そのためにも強靱なインフラを国民の命を守るために作っていく。まさにリダンダンシーを確保し、しっかりとつなげていくということが大事なテーマである、課題である、生命線であると考えています。

また、この関門の断面が寸断されることによる経済損失。これが14兆円と試算をされております。巨大な損失、これが生じることによって、日本経済、日本全体の損失になるということを食べ止めなければなりません。この日本の大動脈にふさわしい負担のあり方、事業のあり方、この点をぜひ、ご高配いただきたいというふうに考えております。単なる地域の問題ではなく、国家戦略的な視点で既存の枠組みにとらわれない負担のあり方、これを考えていくということが必要ではないでしょうか。

そして構造論、技術論の方に入ります。今、物流、非常に北九州市も陸海空、様々な物流というのが大きな産業の柱になっており。西日本の非常に拠点としての力、発揮をしているところであります。ただ、今の関門橋関門トンネルは老朽化が進み、非常に悲鳴が上がっているという現実にございます。関門橋は44t、関門トンネルは35tの重量制限があるということ。それ以上の大型車両はフェリー輸送に頼らざるを得ない。こうした、モノの行き交いの中で多大な時間労力、コストを要しているという現状にあります。世界標準の物流を関門エリアからしっかりと実現をしていく、そういった責任を果たしてまいりたいという思いがございます。現場の声としても、物流事業者の皆様からは重量車両に対応した道路整備を求めのお声というのでも強く上がっております。物流の効率化、産業力強化に直結する喫緊の課題として、私たちも強い危機感を持っているところであります。さらに、日本という国の高度な技術力を世界に示す橋にしていってはいかがかという思いがございます。明石海峡大橋が世界を驚かしたということがございました。ただ、また、この

中で、この日本という国の技術、日本という国の知見というものをしっかりと世界に見せていくその志と未来を見せていく。そういう橋になっていくことを願っております。これまで最先端技術、これを集積してきた知見というのをアップデートし、それを見せていく。そのショーケースとしての役割もぜひ果たさせていただきたい。そして、それが次世代への技術継承の契機となり、日本の未来を開いていく戦略的なインフラとして位置づけていきたい。そういう思いでございます。このように、今日申し上げましたこと、必要性論、そして、事業手法、負担論、そして構造技術論、こういったところからお話をさせていただきました。北九州市、あるいは北九州エリアのためだけでなく、日本の未来、そして動脈として日本の経済社会を支えていくという、そういう使命を負った道路として、これからしっかり決断をし、そして進めていくということを切にお願いをいたしまして、地元自治体からの要望としてお話をさせていただきました。どうぞよろしくお願いたします。

羽藤委員長

はい。武内市長、ありがとうございました。それでは今から服部知事、武内市長よりいただきましたご説明についてのご意見ご質問の方、賜ればと思います。

根本委員

ご説明ありがとうございました。今、武内市長から、下関北九州道路で大型車両が走行できるようにしたいというご提案があったので、コメントしたいと思います。

まず、日本の幹線道路ネットワークを強靱化して、大型車両が走行できるようにすることに関しては賛成です。政府がそのことに税金を使っても、民間が大きなトラックで効率的に輸送ができるということであれば、国全体としては大きなメリットがあるとは思いますが。しかし、ここで注意しておきたいことは、特殊車両の許可なしで走行可能な車両に関する一般的制限値と呼ばれる値です。日本は、相変わらず25tなんですね。ヨーロッパは海上コンテナを内陸まで運びたいということで、この一般的制限値を44tに上げました。その結果、長距離輸送は総重量44t車両が8割、9割を担うようになりました。そのトラックの中で海上コンテナの割合というのは、まあ1割以下じゃないかと思えますけれども、その他のトラックは軸数が5軸以上の44tです。日本も、44tが走れる道路は重要物流道路ということで、3万キロ以上を指定しました。まだ3万キロといった方がいいと思えます。ただ、起終点までのラストマイルは含まれていませんので、44t使いたい場合は、特車の許可を取得することが必要になってきます。そして、その特車の許可取得に一ヶ月ぐらいかかってしまいますので、物流業者は44tはもう使えないということで、日本の長距離輸送は残念ながら許可がいない総重量25tの単車になっています。長距離で単車を使っているのは世界の中で日本だけだと思います。

なお、ヨーロッパでは44tが自由走行できますから、大型車が連なって走る、連行して走るということも多くなっていますから、連行して走っても耐えられるよう橋梁を強化しています。日本は重要物流道路でもですね、44tが連行して走るということで想定されてないと思います。この面でも強靱化が必要になっていると思います。

結論ですけれども、もし、下関北九州道路を44t連行可能という設計条件で作れば、より大型の車両、例えば総重量50tを9軸、10軸の車両で特車の許可を得て走行することは可能だと思います。以上です。

羽藤委員長

ご意見ありがとうございます。ほか、いかがですか。小澤先生、お願いいたします。

小澤委員

ご説明ありがとうございました。福岡、北九州というお立場を超えて、九州全体、あるいは日本全体にとって、どういう価値があるかという説明をいただいたというふうに思います。どうもありがとうございました。改めてお二人にちょっと質問させていただきたいと思うんですが。福岡県の知事からはこの三本目の道路の効果として、北九州市長さんもあの同様の主張をされてましたが、主として、大きな効果はリダンダンシーの確保であると。それから北九州市長さんからは、その効果としては年14兆円が見込まれますという、定量的な数字もお示しいただいたところなんです。その効果については、いろんな見方がある。九州全体にとって、リダンダンシーの確保でどれぐらいの効果があるのか、あるいはリダンダンシーの確保に限らず、三本目ができることで、九州全体、あるいは日本全体にとって何かプラスの効果을期待できることがあるか。この14兆円という数字は、そもそもどういう効果、この中で見込んでいるのかということについて、もし何か、今時点でお答えいただけることがあれば、お聞かせいただきたいなと思いました。リダンダンシー確保という意味で、大変重要な効果があるっていうのは理解した上で質問させていただければと思います。もう一点は特に北九州市長さんから、負担のあり方についてのコメントをいただいています。福岡知事さんからは、有料道路制度を活用するのがいいのではないかというご提案をいただいているところなんです。特にその既存の枠組みにとらわれない負担のあり方について、実現する事業スキームとしては、なるべく早く実現することで効果を早期に発現するということと、作るだけでなく、作った後の管理、運用をいかに上手にするかというのが、既存のインフラのメンテナンスの問題を抱えている日本としては、とても重要なテーマかなというふうに思うんですが、その辺、何か今の時点で、お考え、ご提案いただける

ことがあるのであれば、お聞かせいただければというふうに思います。以上2点です。

羽藤委員長

はい、ありがとうございます。これはまあ質問ということですね。リダンダンシー、それからまあ負担とか料金の件につきまして、どちらかいずれか、あるいは両方でも構いませんので、ご意見いただけたらと思いますが。どちらからか。

小澤委員

今の時点で何かお考えあればということで質問してますので。

羽藤委員長

北九州市長からしますか。知事、お願いいたします。

服部福岡県知事

はい、ありがとうございます。今、小澤委員からお話がありました。やはりまず、確保しなければいけない点、これはやはりリダンダンシーであるというふうに考えております。先ほども申しました通りでございますが、我々のところはもう、両方とも半世紀以上経った道路とトンネルしかない。高規格道路で見ると橋しかないということでございます。こういうふうなことを考えたときに、しかも現実には、これだけの通行止めというものが発生し、特に現在の関門橋は横風に弱いという状況でございます。やはり台風というものも今、非常に強い勢力を持ったまま、接近しているということで、こういったことも含めて、新しい第三のルートというものが必要である。そしてまた、このことは、当然それが産業経済の面から、様々なマイナス効果を、生じさせないということになるわけでありまして、九州、先ほど申しましたように、一次、二次産業、いずれも発展をしております。特に、やはり半導体、これはもう今、あらゆる産業に不可欠なものとなっております。この国内供給というもの、もちろん北海道のラピタスもありますけど、このTSMCからの国内への供給のルートというものは、途切れさせることなく、確保しておく必要があるというふうに思います。それと、料金につきましても、申しあげましたように、やはりこのスピードを持って取り組むためには、有料道路事業という手法が効果的ではないかというふうに考えております。そういう中で、やはりこの料金設定にあたって、今の関門橋と、新しい下関北九州道路、それと関門トンネル、この三者の料金体系をうまくバランスを取って、この通行量をうまく分散させていくということです。やはり関門トンネルは生活道路という観点からの道路としての意味合いが強くございますので、特にやはりこの関門橋と下関北九州道路、この両者の料金設

定をどういうふうにするのかというのが非常に難しくもありますが、よく考えていかなければいけないと思います。

武内北九州市長

リダンダンシー。14兆円の内訳はちょっと後でまた説明いたしますが、他にも暮らしの面では、下関市と北九州市の30分圏域人口というのが21万人から59万人に3倍増していく。あるいは産業間の輸送距離、響灘から彦島地区の輸送時間が57分から28分に半減をしていく。観光の意味でもこの両岸を30分以内で移動可能な主要観光地数が2倍になる。こういう多重的な効果を見込んでいます。ただ、やはりリアルな話、ここを確保していくというのは、これはもう切迫した、非常に大きな課題だということで認識をしているところであります。

北九州市都市戦略局長 小野氏

北九州市都市戦略局長の小野でございます。14兆円の経済損失なんです。こちらはですね、平成21年に関門海峡道路建設促進協議会。経済界で作る団体でございます。こちらの方が、試算したものでございます。産業だけに限らず、生活っていう側面も捉えて、SCGEモデルを活用して試算したというふうに聞いております。実際これが寸断しますと、短期で復旧というのが難しくなると考えられてまして、数年かかっての復旧ということになると、その間の経済損失は多大のものなんじゃないかという試算でございます。

負担のあり方についてでございますが、こちらの方は昨今の建設費高騰、人件費の高騰等で考えていきますと、これまでの整備の考え方、あり方っていうところできくと、なかなか厳しいのもあるんじゃないかと考えてまして、何かここを新しい考えでしていかなきゃいけないんじゃないかという趣旨でございます。

羽藤委員長

はい、ありがとうございます。Webの方の先生方、いかがでしょうか。渡邊先生、お願いいたします。

渡邊委員

はい、福山市立大学の渡邊でございます。プレゼンテーション、どうもありがとうございました。丁寧に御説明をいただき必要性については、十分理解をしました。私の方からは、ソフト面での「機運の醸成」という観点から知事並びに市長に、質問させていただければと思います。まず、服部知事への質問ですが、プレゼンテーションの8ページ目のところで、“新たな国土の骨格を形成する道路である”ということプレゼンいただきました。そういった意味では、福岡県とともに九州各県

への、かなり重要な軸になるというふうに私も理解しているところですが、例えば九州知事会等において、他県の知事さんは、下関北九州道路へどのような思いを持たれているのかというのを少しご紹介いただけると幸いです。それから武内市長への質問でございますが、今日のプレゼン資料の中にはなかったんですけども、私のイメージとして、北九州市というと、やはり政令市の中でも人口減少あるいは高齢化という厳しい状況にあるというふうに理解をしているところでございます。近年は社会増という、良い傾向にあるということですが、その中であって、下関北九州道路が、おそらく北九州の新たなシンボルになるんじゃないかというふうに私は思っております。そういった意味では、経済界のみならず、市民の方から新たな北九州のシンボルとしての、この道路の意味合いというものが出てこようかと思うのですが、市民の機運醸成という観点で、市長は、どのようなお考えかについて、ご紹介いただけると幸いです。よろしく願いいたします。

羽藤委員長

はい、それでは知事からお願いいたします。

服部福岡県知事

はい、ありがとうございます。この下関北九州道路、先ほどから2県2市、そして経済界の皆様方と取り組んできたと申し上げております。2県、つまり、九州地方知事会には、山口県も入っていただいております、この九州地方知事会のメンバーの中の山口県と福岡県が取り組んでいるという状況でございます。他の知事さんと知事会の中で、この道路についてテーマを取り上げたことについては、私の記憶にはないんですけども、いろんな懇談の場において、やはり先ほど申し上げましたように、その半導体や農産物について、ほとんどこの関門海峡を通過して本州に送っているわけです。宮崎や鹿児島からもです。そういうことで、非常に各県知事さんのこの新しいルートについてのご理解というのは非常に高いものがあるというふうに私は理解をいたしております。

羽藤委員長

そうですね。はい、ありがとうございます。それでは市長お願いします。

武内北九州市長はい、ありがとうございます。本当におっしゃっていただいた通り、非常に心強いコメントいただきました。北九州市、一昨年60年ぶりの人口転入超過から二年連続で転入超過、あるいは企業誘致の件数も過去最高を三年連続で更新しているという、非常に大きな流れが来ているという状況の中で、この下関北九州道路。まさに北九州市民、経済界、北九州市の反転攻勢のシンボルとして再び世

界の表舞台で北九州市が力を発揮していくということの大きなシンボルとしての機運、かなり熱くなっているところです。言うまでもなく日本製鉄さんが、高炉から電炉に6302億円を投資して世界に貢献するグリーンスチールの拠点を作っていく。安川電機さんがフィジカルAIをはじめとした新しいものづくりの形をここで作っていく。そして洋上風力も日本最大規模のものが稼働し、また北九州空港がまだまだこの可能性。様々なもう今可能性が開いている中で、やはりここで目詰まりを起こしてはならない。北九州市民の誇りと経済的な覚醒、そして日本を支えていくんだということで、24時間止まらない経済を作っていく拠点として、あるいは日本全体に貢献する富を生む動脈として、この下関北九州道路を位置づけていくということですね。地元でも本当に大変な関心、この下関北九州道路についての一挙手一投足というのは、毎日、即座に大きなニュースになって、皆さんが非常に熱い思いを持って老若男女、待っているというような状況である。これは困っているから作ってほしいというより、次の時代に日本を支えていくんだという強い志のもとに、みんなが熱量を上げていくということでございます。もうこれはいくらでもしゃべれそうなんです。

羽藤委員長

ありがとうございました。あと一方ぐらい時間ありますけども、どなたがございませうでしょうか。戸田先生、お願いいたします。

戸田委員

ご説明ありがとうございます。服部知事のご説明につきまして、一点質問させていただきます。シート10ページ目で料金体系のあり方についてご説明いただきました。先ほどの補足説明の中でも話が出てきたんですけども、大変重要な視点だと思いますし、今後、今すぐにではなくて、今後長い時間かけて考えていかなきゃいけない視点だと思っております。その上で、下の方に料金比較等の分析をしていただいているということも踏まえまして、料金のあり方、この三つのルートについて、どういった懸念があるのかとか、どういったあるべき姿、方向性があるのかについて、現時点で考えておられることを、県さんとして考えておられることを、お教えいただけないかなと思ってご質問させていただきます。すみません。よろしく申し上げます。

羽藤委員長

はい、ありがとうございます。よろしくお願いいたします。

服部福岡県知事

はい、ありがとうございます。非常にご評価をいただきまして、本当にありがとうございます。やはりこの、実際に道路を造って、利用者の皆様方が、うまくこの高規格道路である二つのルートをうまく使っていただくということが重要だと。しかし、時間もありますけれども、この料金というの、特に事業者の皆様にとっては、毎日のことであり、大きな問題になります。こういったことで今、ここにも示していますけれども、九州縦貫自動車道の方に流れるケース、それから、東部の方を走っております、東九州自動車道という高速道路の方に流れるケース、これを両方挙げさせていただいているわけですが、これが今のこの門司から下関に行くルートと比較した場合に、時間、そして料金において、どちらがメリットがあるのかということと比較して、考えていく必要があるというふうに思うわけであり。今現在のものを挙げておるわけですが、やはり、先ほどから申し上げておりますように、バランスというものを取っていく、それと、新しい橋梁の場合、先ほど小澤委員からもお話ございましたが、今後のメンテナンスの問題も。その費用を払っていくことも必要である。こういったことを考えながら、また償還もしていかなければいけない。この中でどう料金設定をしていくのかを、詳細な分析をする必要があると思いますから、やはり念頭に置かなければいけないのは、うまく料金設定をして、そして通行量をうまく分けていく、ここのところが必要になるというふうに思います。

羽藤委員長

料金設定の危機管理の仕組みのところ、非常に重要なご指摘いただけたことと思います。ありがとうございます。時間がそろそろですね。よろしいですかね。ありがとうございました。それではここで服部知事、武内市長につきましては、ここでご退席となります。今日どうもありがとうございました。

服部福岡県知事

ありがとうございました。

羽藤委員長

それでは今から資料4のご説明の方、いただくことになっております。中国経済連合会の谷口様、九州経済連合会の堀江様よりご説明の方、よろしくお願いたします。

中国経済連合会 谷口氏

改めまして、おはようございます。広島から参りました、中国経済連合会の谷口と申します。本日はこのような貴重な場で発言の機会をいただき、誠にありがとうございます。

ざいます。それでは早速説明に入らせていただきます。

我々地方の経済界は、今後の我が国の国力強化の観点から、人口減少、高齢化の著しい地方をどう活性化していくのかということが大変大きく、難しい課題であると考えております。そのような観点で、我々は地方経済の活性化に向けて、地域の連携のハブと、経済界の連携のハブとして、日々取り組んでいるところでございます。ご案内の通り、中国地域は九州と関西の間に位置し、四国とも隣接するという地理的な特徴から、昔から西日本の人流、物流、情報などの回廊として幅広い交流を支える役割を担ってきたと自負しております。また、中国山地を挟んで、日本の高度成長を支えてきた瀬戸内地域と松江・出雲をはじめ日本の古い歴史、文化、伝統の宝庫、山陰という特徴の異なる地域により構成されている地域でもあります。一ページ目をご覧ください。中国経済連合会では域外から外貨を稼ぐ産業づくりと、暮らしとコミュニティを守る地域づくりという攻めと守りのコンセプトを両輪に、昨年から六つの重点政策を展開しております。交通インフラの整備促進は、重点課題への対応を支える基盤と位置づけているところでございます。二ページ目をご覧ください。産業振興と地域づくりに向けては、地域の一体的な発展、都市圏の機能強化、リダンダンシーの確保が重要と考えております。そのためには何よりも高規格道路により繋がるのが不可欠で、毎年国交省様には強く要望をしているところでございます。ポンチ絵を見ていただくと分かりますが、下関北九州道路と山陰道が全線開通すれば、山陰側に九州から山陰地方、さらには北部近畿へという新たな太い流れができます。この九州・関西との新たなルートは、インバウンドをはじめとする九州関西とのエンターテインメントや広域観光、あるいは物流にとって非常に大きな意味があると、我々中国経済連合会では期待をしているところでございます。

三ページ目をご覧ください。あまり知られてはおりませんが、中国地方にはディスコ、日本のメモリー製造の拠点、マイクロンをはじめ、多くの半導体関連企業が拠点を構えています。電子部品、デバイスなど製造品出荷額でも全国上位に位置をしております。瀬戸内は昔からものづくりが盛んだったこともあり、材料、装置、部品など有力企業や研究機関も集積しており、時代に合わせたものづくりができる基盤やポテンシャルがあるというふうに我々は考えております。九州地域の半導体関連産業や、自動車産業が今後ますます発展すれば、隣接する中国地域の経済産業、企業との新たなサプライチェーンが形成される可能性も高いというふうにも思っております。ちなみに、このたび経産省が主導する戦略産業クラスター計画においても、中国地域では、世界を視野に入れた、半導体拠点創出と観光コンテンツの強化を、目指しているところでございます。4ページ目を御覧ください。瀬戸内エリアの臨海コンビナートでは、2050年カーボンニュートラル実現に向けて、鉄鋼、石油化学分野を中心に、エネルギー転換への取り組みが加速をしております。資料にも示しておりますけれども、地域内には次世代発電の実証施設やカーボンリサイクルの研究拠点など革新的な技術開発を強力に進めているところです。山口県は国のGX戦略地域に申請されており、燃料の転換に加え、新技術製品の実証や、リサイクル素材の拠点作りに取り組んでおられます。今後このような動きが拡大し、この地域で製造された環境負荷の小さい製品を、隣接する九州地方に供給できるのではないかと、期待をしているところでもございます。5ページ目、6ページ目をごらんください。広島、島根、山口など中国地域はまさ土が多く、土砂災害リスクが大きいエリアとなっており、リダンダンシーの確保の重要性は極めて高い地域と言

えます。当委員会におかれても、下関北九州道路によるリダンダンシーの必要性が何度も説明されておりますが、地元の下関の経済界からも、リダンダンシーの確保の観点から、早急に下関北九州道路が必要という声が、年々高まっているということをお伝えしたいと思っております。最後に7ページですけれども、当中国経済連合会と九州経済連合会は、2006年から下関・北九州地区の活性化に向けて、委員会を設立して、取り組みを展開しております。昨年12月には下関に星野リゾートが進出するなど、観光中心に新たな風が吹き始めており、経済界としても一層取り組みを強化したいと考えているところでございます。かけ足で下関北九州道路整備の地域間の重要性に関する地元経済界の期待を申し上げました。本日はどうもありがとうございました。

九州経済連合会 堀江氏

はい。九州経済連合会の堀江でございます。今日どうぞよろしくお願ひいたします。8ページでございます。まず初めに、私ども九経連の取り組みについてご説明申し上げます。当会の創立60周年となった2021年に、2030年の九州のありたい姿を描き、その実現のアクションプランを九州将来ビジョン2030として決めました。今年度はその実現に向けた第2期中期計画の最終年度として様々な事業を進めております。インフラの整備につきましては、九州将来ビジョン2030、11の重点戦略の一つに掲げ、自立型広域連携アイランドの実現を目指すために、必要となる取り組みとして活動を、進めています。9ページに参ります。2026年の事業計画においても、交通インフラの整備は地方創生や国土強靱化、産業振興のために必要であるとの認識のもと、当会の会員企業で構成される交通委員会や、当会が事務局を務める、インフラ整備に向けた活動に取り組む関連団体の要望活動や、官民が一体となった機運醸成の取り組みや働きかけなど、様々な取り組みを積極的に行うこととしております。10ページでございます。関連団体の一つに、下関北九州道路建設促進協議会があります。1998年に設立され、下関北九州道路の早期整備を促進し、地域間の交流拡大を図り、もって地域内の産業経済文化および、観光の活性化に寄与することを目的に活動を行っています。例年地元において、同様の活動を行う団体との共催による整備促進大会の開催、要望書による要望活動を行っておりますが、本年度11月には初めて東京において中央大会を開催いたしました。いずれの大会も地元自治体、経済界、地元選出議員など各界から非常に多くの方へ出席いただき、大変熱意のあふれる大会となっており、地元の期待感も強く感じるところでございます。11ページをお願いいたします。当協議会では、下関北九州道路の都市計画手続きが進捗していた昨年4月に、北九州市においてシンポジウムを開催いたしました。北九州市、下関の両市長によるトークセッション、基調講演、地元住民代表や様々な業界の企業の代表者によるパネルディスカッションなど、プログラムを実施し、下関九州道路の早期実現の必要性や期待感などを共有することができました。当日は会場・オンライン合わせて、約1000名近くにご参加いただき、地元の関心の高さを改めて感じるシンポジウムとなりました。12ページをお願いいたします。先ほど中経連の説明にありました、関門連携委員会の活動の一環として、山口県立大学国際文化学部の齊藤理教授のご協力いただき、地元大学の学生、地元企業の若手社員と一緒にこのエリアの周遊促進活性化を考えるワークショップを開催いたしました。今年度で2回目の開催です。下関と北九州市という個性豊かなツインシティを巡る、ちょうど山手線1周約40キロと同じ距離にあるこのエリアを、関門ベイ・

リングと称し、街歩きを通じて町の隠れた魅力を引き出し、この地域を知り、関わりを持ってもらいたいという思いで、道路が完成した将来を担う、若い世代の方々の柔軟な発想に期待をした取り組みでございます。下関北九州道路の完成により、これまでの直線型・通過型の観光地から、回遊性を持つ滞在型の観光地に姿を変えること、橋そのものを観光素材とした、インフラツーリズムの実現、下関北九州道路を含めた当エリアに自転車道の整備を行い、魅力的なサイクルツーリズムの拠点を生み出すこと、こうした取り組みを通じて、インバウンドを含む交流人口の拡大に繋げていくことに大きな期待を寄せているところであります。次お願いいたします。前回小委員会の資料を拝見したところ、九州の半導体関連産業、自動車産業、農林水産業など、各産業の状況等についてご説明があったものと認識しておりますが、ここからは九州の経済界の立場から、域内産業振興の観点に加えて、当会の活動内容も交え、下関北九州道路の早期実現の必要性についての意見を述べさせていただきます。次でございます14ページ。まず九州における半導体産業の動向と、西日本地域の連携促進の効果について説明をいたします。現在九経連は、新生シリコンアイランド九州の実現を、重点戦略の一つとして取り組んでいます。TSMCの熊本進出に伴い、九州における半導体関連産業の設備投資は、2021年からの4年間で約5兆円を超えました。スライドにある通り、今後も多くの設備投資が計画されており、その経済波及効果は、10年で23兆円に上ると言われております。次でございます。15ページ。九州には、山口県、沖縄県を含む九州地方知事会と、主要経済団体により構成される、九州独自の発展戦略の研究や具体的施策を推進する、九州地域戦略会議という組織があります。九経連の会長である池辺と、宮崎県の河野知事が共同議長を務めています。年2回の会議開催にとどまらず、実際に官民が連携してプロジェクトを推進するというのがこの会議の大きな特徴でございます。2024年6月に開催の、第45回九州地域戦略会議において、新生シリコンアイランド九州グランドデザインを策定いたしました。このグランドデザインには、半導体企業の製造拠点に加え、研究開発拠点や大学などが集まる連携拠点、これを九州各地に分散して整備し、それらを戦略的に繋げていく、イノベーションマルチハブというビジョンを掲げており、現在その実現に向け、官民で連携した取り組みを進めています。下関北九州道路の整備は、移動や物流をよりスムーズにするとともに、災害時の代替ルートとしても重要な役割を果たします。下関北九州道路は半導体サプライチェーンの強靱化、ひいては日本全体の経済安全保障に貢献するとともに、物流の効率化によるビジネスチャンスの拡大にも繋がります。次です。16ページでございます。続いて自動車関連産業の観点からご説明をいたします。前回小委員会でも触れられたかと存じますが、北九州地域には完成車メーカーの工場が集積し、部品のサプライヤーも多く立地しております。部品のサプライヤーには、リードタイムに関する厳しい立地条件があり、特に緊急時、災害時の対応として高速道路が重視されており、現在は、高速道路沿線と周防灘の両岸が立地の中心となっています。先ほど服部知事のお話がありました通り、日産自動車では今後、生産拠点を北九州の苅田工場に集約するという動きがあり、当地の自動車産業は更なる成長が見込まれます。完成車と部品の輸送ルートの安定的な確保の観点からも、下関北九州道路の整備は極めて重要であり、また、将来のサプライヤーの広域化にも期待されるのであります。次、17ページです。続いては食料生産地としての、九州の重要性について説明をいたします。九州は農業産出額において関東ブロックに次いで全国2位、1.9兆円の規模があり、全国有数の生産地となっています。農産物の輸送道路とし

での関門地域の重要性は、言うまでもないところでございます。先ほど紹介した昨年4月のシンポジウムに、パネリストとしてご登壇いただいた北九州青果様のご説明内容をここでちょっと紹介させていただきます。物流において、鉄道貨物などを上のモーダルシフトも進む中、キャベツやレタスなどの傷みやすい生鮮食品は、災害時の輸送障害発生時の代替ルートの確保が難しく、トラックによる輸送に大きく依存しているという話がありました。下のチャートをちょっと小さくて見にくいですが、北九州市中央卸売市場主要品目の産地別カレンダーですが、赤が九州産、青が九州以外の産地を示しています。例えばキャベツなどの葉物野菜は秋から冬が九州産、夏場を中心に他の地域の産地がメインとなっていることがわかります。同じ品目でも収穫時期の違いで、関門地域を通る物の流れの方向が季節により変わっていきます。下関北九州道路の整備による安定的な輸送ルートの確保は、食料の九州域外への輸送、九州への市場への安定供給という両面で非常に重要であります。次になります。さて、先ほど紹介しました九州地域戦略会議では、現在第3期九州創生アクションプランを定め、特に官民で連携し、広域的に取り組むプロジェクト七つをQXプロジェクトとして重点的に実施しています。本日説明しました新生シリコンアイランド九州の実現、農業関連の他、環境、観光振興、災害対応力の強化などの項目を重要な視点として整理し、この重要な視点の各項目の実現に必要な横断的視点の一つとして、広域交通ネットワーク整備促進を掲げています。特に下関北九州道路の整備は、広域的な連携強化の観点からも極めて重要なプロジェクトとなります。昨年10月九州地域戦略会議では、総務省の広域リージョン連携要綱に基づき、このQXプロジェクトを核とする広域リージョン連携宣言を発出いたしました。現在政府において進められている地域未来戦略の中においても、広域リージョン連携は柱となる取り組みの一つに位置づけていただいています。九州における地域未来戦略の実現のためにも下関北九州道路は、重要不可欠なプロジェクトであると捉えています。政府におかれましては、早期の事業化、早期の完成に向けた取り組みを進めていただけますようお願い申し上げます、九経連からのご説明とさせていただきます。ありがとうございました。

羽藤委員長

はい。どうもご説明ありがとうございました。それではただいまのご説明についてのご意見ご質問の方賜ればと思いますがいかがでしょうか？Webの先生方、円山先生お願いいたします。

円山委員

はい。熊本大学の円山でございます。谷口様、堀江様、ご発表ありがとうございました。経済界も含めまして、地元の機運が大変高まっているということを確認いたしました。また将来のビジョンの達成に向けて、このプロジェクトが重要であるということも改めて確認したところでございます。発表の内容を全て同意でございますけれども、特に九経連からご発表いただいた12ページ目のところが面白いなと思ってございます。関門連携委員会という地域をまたいだ委員会を開催されていて、地域の将来を担う若者を交えるワークショップがされているのも、大変良い取

り組みだと思えました。この中でも、自転車道の整備が提言されていて、大変面白いアイデアだと思います。私の理解ですと、本州と九州の間を自転車で走行しようとすると、関門橋は自転車では走行できないはずですし、関門トンネルも自転車で行こうとすると、押して歩かなきゃいけないという状況であります。今自転車ツーリズムというのが広まっている中で、自転車で本州と九州を渡れるようにするというのは、非常に魅力的な提案だなと思えました。しまなみ海道のように展開できるという可能性もあると感じます。なかなかすぐに自転車レーンを加えようか、というふうな判断にはならないかとは思いますが、そういったアイデアが地元から出てきているというのは大変よいと感じたと、まずはコメントとして申し上げたいと思います。以上でございます。

羽藤委員長

はい。円山先生ありがとうございます。何か追加的にありますか。

九州経済連合会 堀江氏

円山先生ありがとうございました。今日ちょっと触れませんでしたでしたが、サイクルツーリズムを発展させていくために我々九経連と他の経済団体そして県知事会と一緒にやっています地域戦略会議の中でツール・ド・九州というプロのサイクルレースを開催しております。10月に。これ3回開催して今年も4回目やるという。これは単なるプロのレースではなく、それを契機として九州でのサイクルツーリズムを盛り上げていこうと、一年中を通して、外国からそういったサイクリストを呼び込もうという戦略なんですけど、この戦略会議、先ほどの服部知事おっしゃってましたけど、これ山口県と我々九州は一つで動いてる話でございますので各県開催を単独開催するというイメージではなくて、現場的には事業としてやっていきたいんですね。昨年宮崎県と大分県は県またぎで初めてやっていただいたんですが、そういう発想でいくと、広域連携で橋の中に自転車道があるとなると、中国と九州をやっぱりサイクリストが行き来できる。あるいはプロのレースも県またぎで開催できるということが実現できるのではないかという、若者の本当にいい意見だというふうに思っています。以上でございます。

羽藤委員長

はい、ありがとうございます。他、ご意見ある方おられますでしょうか？挙手機能等ありますので、ぜひ使っていただければと思います。根本先生お願いします。

根本委員

ちょっと二つ簡単なことをコメントします。まず、北九州中央卸売市場の同じ品目でもですね季節により物流の向きが異なると非常に面白いデータをですね、勉強になりました。玉ねぎはですね、東京の玉ねぎが秋からは北海道から来て、4月以降九州から来るっていうのは、物流の勉強してる人はよく知ってますけども、こういう細かいそれぞれの葉物もですね、行ったり来たりしてるんだっていうことをよくわかりました。これ今度授業で使わせていただきます。それで、二つ目はですね、中国地方は最初にですね、縦貫道ができてそれから需要が多いから山陽道ができ

て、それから生活を支える山陰道も必要ということで今着々と整備が進んでいますよね。非常に他の日本の地域から見て羨ましいですね。高規格ネットワークだと思うんですね。ただ気になるのは山陰道で、無料有料がまだらになって整備が進んでいますよね。特に鳥取県は全て無料じゃないと思うんですね。やっぱりこのまま無料で山陰道が繋がってしまえばですね中国全体でですね、交通分担関係は非常に歪んだものになっちゃうと思うんですね。今、北九州のところで、料金の仕方です、交通がアンバランスになるみたいなことが心配されていますけど中国地方は大きなエリアで、それがやっぱり問題になるはずですよ。しかもですね、今、国費にあまり余裕はなくて、整備はですね、なかなか進みにくいんですよ。2車線を4車線化するのも大変だと思うんですね。ですから、この際にその有料道路で山陰道はやるぞっていうことをですね、ぜひ連合会の方からですね、提案いただいて、そして、山陰道を有料道路で整備して、そしてこの下関北九州道路に繋げるぞ、というそういうことをですね、強くアピールしていただけないかと思いました。以上です。

羽藤委員長

はい。繋ぎ方の話と思いますけど、どうでしょうか？

中国経済連合会 谷口氏

中国経済連合会の谷口です。貴重なご意見ありがとうございました。山陰道の早期整備促進についてはずっと議論していますがそういった料金のあり方みたいなことについてはまだ勉強されてませんので検討をさせていただきたいと思います。もう一つ、言い忘れておりましたが、地方ほど道路は重要です。特に早くできないと、気がついたらそこに人が住んでない事態が起きかねません。ですから国におかれましては、この道路はもちろんですけれども、道路の地方での建設の整備の促進ということに改めて取り組んでいただけたらありがたいかと、地方の経済団体として思っております。以上でございます。

羽藤委員長

はい。ありがとうございます。斎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。よろしくお願いたします。2点ほどご質問させていただきたいのですが、まず中国地方側の方ですけれども、今お話がありましたようにネットワークの形成というところで、ボトルネックになるのがどうしても下関市内の国道2号線、9号線からの分散ということになっていくかと思うのですけれども、経済界の方で下関市の国道から新しくできる下関北九州道路方面へ向けたアクセスといったところの何か利用促進へ向けたお考えがあるのかというのが一点目です。2点目は先ほど円山先生もおっしゃったように、北九州側からサイクルツーリズムとか、インフラツーリズムで利用促進を図ろうというのはすごく私も良いアイデアだと思ったのですけれども、橋自体、ぜひ自転車が通れるような設計にさせていただきたいと思うのですが、陸地側の方ですね、北九州側の陸地と下関側の陸地の方でそういった自転車が通れるような整備方針等々をお考えかどうか、この2点をお聞きできればと思います。以上です。

羽藤委員長

はい、ありがとうございます。山口側のアクセスの話からお願いいたします。

中国経済連合会 谷口氏

中国経済連合会の谷口でございます。ご質問ありがとうございます。下関北九州道路をどういうルートで繋げていくかに関しては、下関では、2号線の渋滞がものすごくあって、その辺りの整備の必要性についてずっと当経連から国に対して要望してきたということでございます。以上です。

羽藤委員長

ありがとうございます。自転車の方はいい。

九州経済連合会 堀江氏

この橋に自転車道が整備されるのであれば当然、兩岸のほうも自転車専用道路のようなものを整備していく必要があると思います。サイクルツーリズムを発展させるためには、やはりナショナルサイクルルートの選定というところに我々持っていきたいなという思いがあるし、しまなみ海道とか富山湾とかあるんですけど。ああいうふうにやっていくことによってやっぱり観光客が多く来るということで自転車専用道路の整備が必要だと思います。以上です。

羽藤委員長

はい。ありがとうございます。他は先生方いかがでしょうか？何かございますか。小澤先生お願いいたします。

小澤委員

ご説明ありがとうございます。両経済界がこの3本目のルートに期待されているということが大変よくわかりました。その上でどちらも、例えば山陰側のルートができれば新しいマーケットが実現する可能性がある。あるいは九州側もビジネスチャンスあるいはサプライチェーンが広域化することで新しい経済の活性化が生まれていく可能性があるという力強いお話があったんですが、一方で今、日本が抱えている社会的な人口動態を含めたいろんな課題に対して、産業の活性化をどういう形で本当の意味で実現していくかというのは多分、経済界それぞれにとって、結構大きな課題になってるのかなと思うんですが、担い手の確保、人材を全ての産業で取りあっている状況の中でそれを実現するためにどんな準備っていうか将来に対する戦略なりお考えで進めようとしているのかを、もしお聞かせいただければ、お聞かせいただければと思います。

九州経済連合会 堀江氏

北九州というところも当然、官営八幡製鉄から始まって要するに本日まで大きなポテンシャルを持った都市なんだろうというふうに思います。それをこういうインフラでもって再強化することによって、また産業集積が進む、競争力が作るという思いでございますので、もちろん国土全体からすると、選択と集中という時代に入ってくるかもしれませんがここは我が国にとっても必要なポイントだというふうに思っております。以上です。

中国経済連合会 谷口氏

中国経済連合会の谷口です。山陰に村田製作所という会社があり、そこは30年前に人と水が豊富だということで出雲地区に出てこられました。そこにはブラジルの日系の方がどんどん入っておられ、コミュニティができていますが、道路が良くなったが故に島根県側にどんどん工場立地を進めてらっしゃいます。私は地方の一つの課題は、外国人をどうやって受け入れていくか、もちろんAIとかロボットを使うこともありますが、外国人をどう地域で受け入れていくかということだと思っております。そういう意味での先行事例がございますので、そういったことを今、各地域の小さな企業に話をしています。また、中国地方は大学入学時と就職時に都市圏へ流出する人数がすごく多いんです。それは実は中国地方にはもっといい企業が、小さくてもキラリと光る企業がたくさんあるのに、そういったものが知られていないということなのではないかという仮説に基づいて、今我々はオンリーワン、ナンバーワンの中国地方の企業のPRを行政と一緒にやっていくということもございます。ありがとうございました。

羽藤委員長

ありがとうございました。県またぎの話です。相当活動やっぱり熱心に進めておられるということで、この道路が新しくできた際にもですね、県またぎでの一体的なマネジメントが期待できる。そういう空気感をすごく感じられたのは、非常に良かったです。それと中国側のリダンダンシーの要求水準の高さが非常に際立ってましたね。広島の話とかも含めて。我々が想像している以上に、やっぱりその代替路となるもののニーズが高いんだということの感じ取れたということ、あと前半の県知事さんからも料金の話、小澤先生からの質問に対してもありましたけれども。維持管理とか返し方も含めてですね、ぜひ経済界と一体になった活動をこれからも進めていただければと思った次第です。私からコメントですけど。どうもありがとうございました。

羽藤委員長

それではお二方どうも本当にありがとうございました。それでは、次の議事の方に移りたいと思い、資料5に基づいて説明の方よろしく願いいたします。

国土交通省道路局企画課道路経済室長 依田

はい資料5につきまして第1回でお示ししたのから一点だけ変更がございまして、下の方の本日と書いた赤い文字の下のところのヒアリングと論点整理、これまで予定してたところに明確に現地視察の方を位置づけさせていただきましたので、今後視察のタイミングと委員の皆様と調整させていただきたいと思っております。以上でございます。

羽藤委員長

はい、ありがとうございました。視察が入ったということでございますので現地にて確認しながらさらに議論を深化させていければと思います。何か全体通してご意見ご質問のある方おられますか。よろしいですかね。それでは議事の方これで終わりたいと思います。議事進行の方を事務局へお返しさせていただきます。

国土交通省道路局総務課長 高藤

ありがとうございました。長時間にわたるご議論の方誠にありがとうございました。本日の議事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、ご同意をいただいた上で公開の方したいと思っております。また近日中に速報版として、簡潔な議事概要ホームページにて公表し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。本日は誠にありがとうございました。