

近藤栄次郎

まず、はしょっていうところも出てきますけれども、下関北九州道路計画についてお尋ねをいたします。

1の推進の手順ってのは、本当は細かく聞こうと思いましたが、現在の候補路線が計画路線になって、ど
う上がって行って、ということを順次お聞きしようと思いましたが、要するに、いつごろの実現を目指して
いるのか。端的に、それだけをお答えください。

都市整備部長（熊澤至朗君）

完成時期はいつかという御質問ですが、下関北九州道路につきましては、ルートや構造、事業手法、事業主体等は
決まっておりません。建設等の事業着手や完成の時期をお示しできる状況にはございません。

近藤栄次郎

例えば、北バイパスってというのは、私が議員になって1年目か2年目に、議員の期成同盟もできたわけです。当
然、これは必要だから、共産党市議団も全員が期成同盟に入りました。以来、30年です。来年、何とか完成するわ
けでしょ。長い、言うなれば市民の期待、ものすごくかかっているわけです。

じゃあ、この下関北九州道路が何年になるのか。これ、西道路の問題もあるわけですね。後、具体的にお聞きしま
すけれども。じゃあ、西道路ってものの、さらに困難を極めるんじゃないか。今の現行計画では、彦島の荒田から、
当然、金比羅通って、そして北バイパスを一部巻き込みながら、巻き込みって表現悪いのかもわかりませんが、
ずっと延びて。そういう道路計画、これは北バイパスが30年かかったように、そのぐらいかかるのではない
か。

そうすると、この海峡道路整備促進期成同盟会のホームページを見ても、人口がどう推移するかってことは、
いろんな立場で書かれてますけれども、何ら触れてない。

じゃあ、今から30年先にどうなるのか。国立の人口問題研究所、2015年の推計は、下関と北九州を合わせて
約120万なんです。2035年、20年先は96万、約20%減るわけ。つまり、10年で10%、30年で3
0%、こういう、まだ30年先が出てませんけれども、この推計からいくと30%になる。

そうすると、80万前後にまで、120万の人口が、現在の人口がそこまで落ちる。そうすると、そのときに橋が
どのような役割を果たすかということについては何も考えて書いてないんですけれども、これはどういうことなん
でしょう。

都市整備部長（熊澤至朗君）

完成時期等につきましては、先ほど申し上げましたように、お示しできる状況にありませんので、人口減少など
社会情勢、情勢の変化につきましては、今後検討されるものと認識しております。

近藤栄次郎

それは極めていいかげんと、言わざるを得ませんよ。つくろうということを皆さん方、言ってるわけですから。じ
ゃあ、つくる以上は将来のまちのあり方、これは当然、人口問題もあります。それらを加味しながら、この道路は必
要なんだ。こういう形でつくっていくわけじゃないですか。小月バイパスも大変渋滞していた。だから、小月バイ
パスも、私どもも賛成しました。

だから、それは目的はあるわけ。当然必要だと思うから、やってるわけ。そうすると、かつては30年前、どち
らかというと人口も車も右肩上がり。今は下がっていくわけですね。そうすると、それを加味しないで、単純に「い
いぞ、いいぞ、つくれ」という言い方ってのは、私は極めて無責任な言い方ではないか。このように思います。この
ことを指摘しておきたい。

第2番目は、全国計画との関連です。この要望書、読まさせていただきました。21ページに、国交省関係で下関北

九道路、下関西道路の点に触れております。この中で書かれているのは、どう書いているかという、海峡横断プロジェクトの枠組みから切り離し、最重要国家プロジェクトとして推進することを強く要望する。

海峡横断プロジェクトとは何かということです。これは国のホームページを見ても、国土軸構想ですね。つまり、国家全体にかかわりを持つ道路計画。それよりも上へいく国の最重要国家プロジェクトってのは何なんです。お答えください。

都市整備部長（熊澤至朗君）

国への要望書の記載の最重要国家プロジェクトとはどういう意味かという御質問についてお答えいたします。

下関北九州道路は、下関市、北九州市間における物流の効率化や地域住民の生活利便性向上による関門地域発展に寄与する道路であるばかりでなく、大規模災害時等の代替機能の確保も期待されている道路であると認識しております。

これらのことから、本市といたしましては、下関北九州道路の整備については、国の責務において取り組んでいただくべきものと考えており、国の要望書の中に、最重要国家プロジェクトと記載をいたしておるところでございます。

近藤栄次郎

私が聞いているのは、海峡横断プロジェクトっていうのは、まさに国の根幹をなす計画ですよ、道路にしても。それを超える道路ってのは、どういう定義になるんですか。

つまり、国土軸よりも上へいく道路だということになりますね、今の部長の見解では。そんな道路があるんですか、現実に。お答えください。

都市整備部長（熊澤至朗君）

繰り返しのようですが、本市としては、下関北九州道路の整備については、国の責務において取り組んでいただくべきものと考えておりまして、国の要望書の中に最重要国家プロジェクトと記載させていただいておるところでございます。

近藤栄次郎

回答になってないでしょう。皆さん方の、いろんな取り組みについては、新聞報道などで逐一学んでおりましたが、要するに、海峡横断プロジェクトっていうのは国家国土軸構想。だから、これを外さないことには、今、棚上げされてますからね。当時の、民主党前の自民党政権のもとで、この海峡横断プロジェクトっていうのは東京湾港だとか、あるいは伊勢湾だとか、全国6大架橋と言われておりましたけれども、それらが全部、一応調査をやめて、計画は廃棄はしないけれども、中止をするという形であがっている。

ところが、その問題があるもんだから、皆さん方の検討の中には、大昔に戻って、以前はそうだったんですね。要するに、関門一体化構想。それにしようじゃないか。このように言われてますね。間違いないですね。主には、簡単に言えば。

都市整備部長（熊澤至朗君）

これも先ほどお話したと思いますけれども、先ほど言いましたように、関門地域の発展に寄与するということで、御指摘のところは、あたっているかなというふうに考えております。

近藤栄次郎

わからない。それが何で最重要国家プロジェクトなの。誰が判断するんですか。

これは、やはり全く意味不明の言葉だと。政府関係の至るところのホームページで最重要国家プロジェクトっていうのを検索してみましたけど、1件も出ません。

やはり、私は、まさに国家プロジェクトとなり得ないもの。そして、関門一体化計画という当時のスタイルに仮に戻したとしても、当時は人口も車も右肩上がり。そういう状況のもとでありましたけれども、これから先につくら

れることを考えれば、人口は大幅に減っていく。そういう状況のもとで、何でこれが必要なのか。このように言わざるを得ません。

次に、時間が長くかかるんじゃないかというふうにもう一つの問題は、下関西道路との関連です。地域高規格道路ってというのは、2車線以上の車線を確保、片道ですね。自動車専用道路、もしくは、これと同等の高い規格を有し、60キロ以上の高速サービスを提供できる道路、このように高速道路は規定されておりますけれども、これは間違いのないですね。

都市整備部長（熊澤至朗君）

地域高規格道路の基本構想については、御指摘いただきましたように、2車線以上の自動車専用道路、またはそれと同等の規格を有する道路で、沿道や交通の状況に応じて、おおむね時速60キロ以上の速度サービスを提供できる質の高い道路であるというふうにされております。

近藤栄次郎

すなわち、今の彦島旧有料道路、県道ですけれども、あれと基本的にはオンセざるを得ないですよ。荒田から金比羅に回っていくとすれば。そうすると、あそこは片側1車線。だから、これに北バイパスの一部を西道路、これに使うという計画があるようだけれども、そうはならない。そうすると、どこにこの西道路建設するのか。

つまり、彦島の荒田から金比羅までの間、高規格道路つくることが物理的に可能なのか。そう、こういう研究はまだしてないってことなんですか。

都市整備部長（熊澤至朗君）

下関北九州道路と下関西道路は、下関北バイパスと重複してる部分を除きまして、具体的なルートや構造、事業手法、事業主体など確定しておらず、どの場所を経由し、どのような構造になるかということにつきましてもお示しできる状況にありませんが、今後の実現に向け、検討されていくことになると考えています。

近藤栄次郎

だから、何も具体的な実現性のないものを、ある意味じゃ私の考えですけれども、計画しながら、そして、至らない金を使ってる。このように思わざるを得ないんですよ。

だから、どう考えても、誰が考えても、技術的には、もう今の旧彦島有料の道路は海岸にせってる。そういう状況です。

じゃあ、山際、道路削ればいいじゃないかというけれども、あそこは急傾斜その他もあって、一番軟弱な所ですね。そうすると、果たして、そのことは可能なのかと。誰が、僕、私どものような素人が見てもそう思わざるを得ないところに、そういう絵を描きながら、そして片一方では、そのような答弁をされる。これは、やはり問題だ。このように思うわけです。

そのことが仮に克服できるにしても、そうすると用買の問題なども北道路バイパスが最大やっぱり難航したのは、住宅地のあるところを通らざる、一部ですね、全部じゃありませんけれども。やはり、用地買収その他に長年の時間がかかったわけですね。それを考えると、下関北九道路にしても、西道路にしても、最終的に、仮に技術的な問題を克服したとしても、30年以上、北バイパスの例を見ればかかるわけです。30年もかかれば、人口が3割も減ってるんです。そうすると、本当に役に立つのか。このように思わなければいけません。

もう一つは、この道路をつくるってのは、防災のためだという説もあります。今、トンネルや橋が壊れたら困るじゃないか。もう一本ぐらいかけておけ、こういう説もありますよね。もう回答はいいですけど。

そうすると、全部壊れたらどうなるんです。俗にい第二関門橋含めて。そうすると、どうするのか。ここは、海峡の町なんです。港湾も今、岸壁は老朽化、あるいは耐震性に劣るということで、厳しい局面に立たされてますよね。

やはり、私はそういう、回答は結構ですけれども、岸壁なども整備をしながら、本当にそういう、ないほうがいいですけれども、大災害が起きたときには、やはり地の利。それは、北九にとっても、下関にとっても、船なんです。

船舶なんです。これで、やはり窮状やっっていく。そういうしっかりとした体制をつくり上げると。

それは30年先につくり上げよったら、そういう事故になるかもわかりません。今だったら、岸壁の補修などもできる。そういう中にかみ合わせながら、本当に災害対応を港湾、下関、港湾都市です。その立場を活用しながら、あわせて考えていく。こちらの方がコストもはるかに安い。その余った金は、もっと国民の、市民の願う福祉の増進にこそ回すべき。こういう市政を、政治をつくっていただきたい。こういう立場で、私はこれは、今回は改めての第二関門橋問題の新たな第一弾の一般質問としますけれども、繰り返しこの問題については、皆さん方に見解を求めます。

だから、わからないとか、まだという、いい加減な回答ではなしに、本当にみずからが考えていかないと、発想してるのは下関でしょ。それを回答できるような体制をつくっていただきたい。このことを私の見解も述ながら、要望して、この質問は終わります。