

近藤栄次郎

第2に下関北九州道路計画について質問します。下関北九州道路については、予算要望の回答や一般質問を通して、下関市は次のように述べています。新たな国土軸を形成する海峡横断プロジェクトとは異なり、地域間の交流や連携を強化するための都市間連絡道路であるため、現在は海峡横断プロジェクトの枠組みから切り離して推進することを前提とし――このように言っています。

海峡横断プロジェクトは全く巨大な、そして国やその関連自治体にとっても役に立たないものとして、中断したものだと思いますが、政府はなぜ関門海峡道路などの海峡横断プロジェクトを中断したのか、その理由をどのように把握しておられますか。さらにこの下北道路で関門は浮揚すると思われませんか。建設財源や通行料はどのように考えておられますか。

現在下関北九州道路は、橋だけではなく沈埋型のトンネル構想もあるそうですが、彦島と北九州市小倉北区日明を前提とした橋の計画であるために、金比羅交差点から下関西道路計画がつくられております。トンネルになった場合、これはどうするのでしょうか。

市長（前田晋太郎）

続きまして、下関北九州道路の計画について、海峡横断プロジェクトとの違いについて、政府はなぜ関門海峡道路を中断したのか、その理由をということでございますが、下関北九州道路は、北九州市と下関市の都心部を結び、関門地域における既存道路ネットワークの課題の解消や関門橋、関門トンネルの代替性の確保、さらには循環型ネットワークの形成による関門地域の一体的発展を目的とした道路であり、これまでに山口県、福岡県、北九州市やそれぞれの議会、また、経済界なども連携して、道路の必要性や整備効果などを国などへ訴えてまいりました。

平成28年11月には、石井国土交通大臣の「下関北九州道路については既存の関門トンネル、関門橋のバイパス機能確保など、ほかの5つのプロジェクトとは違いがあると認識している」という国会答弁があり、これを受け平成28年12月、早期整備の必要性、緊急性について地域の総意を再整理し、地域提言として取りまとめました。

さらに、平成29年3月には、検討体制への国の参画と予算的支援について中央要望を実施し、こうした活動が実を結び、平成29年4月に、国から道路調査費による補助が行われたところです。

関門海峡道路は平成20年の道路特定財源の一般財源化の審議の中で、道路整備のあり方などの論議を踏まえ、「海峡横断プロジェクトの調査については、個別のプロジェクトに関する調査は今後行わない」との当時の冬柴国土交通大臣の発表があり、海峡横断プロジェクトに関する調査が中断されたと認識しておりますが、あわせて「仮に将来、整備段階に格上げを検討する場合であっても、国会の場で個別路線ごとに議論をするような手続を経る」といった発表もありました。本市といたしましては、引き続き関係区市や経済界なども連携して、下関北九州道路の早期実現を目指しているところであります。

この道路で関門は浮揚するののかという御質問でございますが、現在本市は北九州市と協力し、関門地域の地方創生に取り組んでいるところであり、今後も引き続き、多方面において交流・連携を強化し、関門地域のさらなる発展を目指しております。下関北九州道路は、関門橋や関門トンネルと環状道路網を形成する都市間連絡道路として、地域間の連携や日常的な交流を促進し、関門地域のさらなる発展に寄与するものと期待しております。

続きまして、建設財源と通行料ということでございますが、下関北九州道路の整備については、規模的にも技術的にも国の関与が必須と考えられておりますが、現時点では事業主体や整備手法、ルート、構造などがまだ決まっておらず、建設財源や有料か無料か、また、有料の場合の通行料についても未定でございます。

そして、下関西道路は、平成10年に地域高規格道路の計画路線に指定された道路であります。平成27年3月には、その一部が下関北バイパスとして供用開始されました。今後も引き続き下関北九州道路及び下関西道路の実

現に向けて取り組んでまいりたいと思います。

近藤栄次郎

その次に下北道路、これは早期整備をしなければ、関門の経済圏は沈下するという資料が何か出たのですか。それともこれから調べるのですか。どちらでしょうか。

都市整備部長（石井陽君）

下関北九州道路に関しましては、長期整備をしなければ関門が下落するだとか、そういうことを議論したものはありません。ただ一方で、市民アンケート等を勘案しますと、多くの方がこの道路について必要だと言っているということと、また、下関北九州道路が整備されますと下関市と北九州市、多くの地域間交流が期待できるということで、都市間連絡道路としても非常に大切なものだと認識してございます。以上です。

近藤栄次郎

まちづくりという観点から見て、先ほど財源の問題も言いました。横断プロジェクトのときには橋だけで2,000億円と、このように政府も概算を言っていたわけです。2,000億円の投資をして関門の経済が浮揚する。両市の市民の生活が向上するのであれば、それは考えていかないといけない。まずそこが、前提ではないのですか。

だからアンケートを見ても、例えば無料であればつくってもいいですよ、こうなりますよ。特に彦島に橋方式でかかれば、彦島の住民にとっては無料であれば、ぐるっと回るより、それを使って小倉に行きますよ。だから、さまざまとり方がある。だから、本当にどうすれば関門の経済が浮揚し、市民の生活利便性が向上するのか。そして財政負担が、過度の財政負担にならないのか。その保障がないままに進めるというのは、今までの開発のやり方、結果として失敗するというのが今までの公共事業の1つの悪例ではないでしょうか。その辺についていかがですか。

都市整備部長（石井陽君）

下関北九州道路に関しましては、国の関与が規模的にも技術的にも必要不可欠だと考えてございます。整備する段階におきましては、本市に財政的に負担がない手法であるかどうかということは、きちんと確認してまいりたいと考えてございます。以上です。