

**近藤栄次郎**

次に、下関北九州道路。この計画における地域発展の問題についてお尋ねをいたします。第1に、計画の位置づけの問題です。かつては、海峡道路あるいは海峡横断プロジェクトと呼ばれ、どちらかという国土軸の中で語られてきました。ところが今回は、下関北九州道路、このように名称も変更されました。その理由をかいつまんで教えてください。

**都市整備部長（石井陽君）**

下関北九州道路は、関門都市圏における地域間の連携や日常的な交流を促進し、関門地域の自立的発展を支える重要な都市化連絡道路として、また、近年頻発する大規模災害時等にも機能する信頼性の高いネットワークを構築するため必要不可欠な道路であると認識しております。

平成28年11月には、衆議院国土交通委員会において、石井国土大臣より、下関北九州道路については、既につながっている関門トンネルや関門橋のバイパス機能の確保など、ほかの5つの海峡横断プロジェクトとの違いがあると認識しているという発言もございました。こうした国の動向も踏まえ、関係する2県2市と民間団体及び県市の議員連盟が一体となり、下関北九州道路の早期実現に向けて取り組んでいるところでございます。以上です。

**近藤栄次郎**

今は中国で建造されているクルーズ船は、最大20万トンを超えているわけです。こういう大型化が当分の間続くんじゃないかという声もあります。私は若干別の見解を持っているわけですが。

そうすると――今は橋で想定されておるのは、北九の日明から彦島の福浦です。荒田は消えましたから――それを通すためには、このクルーズ船がだんだんトン数が大きくなれば、関門橋で8万トンです。先ほども言いました、高さで61メートルです。そうすると、これが10万トン、15万トンというものになれば、ちょうど一番海峡の広い海域のところ、ここが関門橋並みであればそういう客船は通れない。そうすると、橋の桁をずっと上げないとだめだと。

そうすると、次に西道路の問題が出てくるんじゃないか。当然、橋が高くなり、左右の着地点が伸びていくわけですから、西道路の出発点も変わってくる。もしそうなれば、そういうことでよろしいんですか。それとも高さは関門橋クラスでいいと、港湾として言われるのか。お答えください。

**港湾局長（川崎俊正君）**

お答えいたします。まず、あるかぼーとですけども、市街地に近く、すぐれた景観や徒歩圏内に多くの観光スポットを有しております。旅客船専用の岸壁も有しておりますことから、従来からクルーズ客船の誘致活動を積極的に展開しているところでございます。

一方、あるかぼーと岸壁につきましては、関門海峡沿いに位置することから、潮流の影響や船舶航行の安全を確保するという観点から、現在最大で5万トン級のクルーズ客船しか受け入れることができず、5万トンを超えるものは、利用上の制約の少ない長州出島を利用しているのが現状でございます。

このような状況の中で、あるかぼーと地区が有する特徴を最大限に生かし、より多様なクルーズ客船の寄港を実現するために、今後、船舶の利用上の制約を可能な限り緩和できるように、海事関係者を中心とする関係者の理解、協力を得つつ、必要な検討を進めてまいりたいと考えております。

それから、現在、関門橋の下を通航する船舶につきましては、船舶の高さに関する制限が61メートルとなっております。高さ56メートル以上の船舶につきましては、関門水先区水先人会と事前に協議をする必要がございます。また一方、これまでに下関港に寄港した実績のあるクルーズ客船のうち、マスト高が最大のものは61メートルでございます。

下関北九州道路につきましては、現在、ルート、構造形式、整備手法が未定ですけれども、仮に橋梁形式で整備される場合には、事業主体において、下関港にこれまで寄港実績のあるクルーズ客船及び将来寄港する可能性があるクルーズ客船の航行に支障がないように、マスト高はもとより利用する岸壁の位置、それから運行ルートなどを考慮しまして、関係者の意見を聞いた上で、桁下のクリアランスについて、適切に確保していただきたいと考えております。以上でございます。

#### 近藤栄次郎

今は中国で建造されているクルーズ船は、最大20万トンを超えているわけです。こういう大型化が当分の間続くんじゃないかという声もあります。私は若干別の見解を持っているわけですが。

そうすると——今は橋で想定されておるのは、北九の日明から彦島の福浦です。荒田は消えましたから——それを通すためには、このクルーズ船がだんだんトン数が大きくなれば、関門橋で8万トンです。先ほども言いました、高さで61メートルです。そうすると、これが10万トン、15万トンというものになれば、ちょうど一番海峡の広い海域のところ、ここが関門橋並みであればそういう客船は通れない。そうすると、橋の桁をずっと上げないとだめだと。

そうすると、次に西道路の問題が出てくるんじゃないか。当然、橋が高くなり、左右の着地点が伸びていくわけですから、西道路の出発点も変わってくる。もしそうなれば、そういうことでよろしいんですか。それとも高さは関門橋クラスでいいと、港湾として言われるのか。お答えください。

#### 都市整備部長（石井陽君）

今、下関西道路の話も言われたかと思しますので、改めてお答えをさせていただきますが、下関北九州道は、平成6年に地域高規格の道路として候補路線に指定されていて、下関西道路は平成10年6月に地域高規格道路の計画路線として指定されておるということでございます。

現在、下関北九州道路に関しましては、国の参画を得て設立した下関北九州道路調査検討会において、概略ルート、構造型式、整備手法について調査検討を進めているというところでございまして、この概略ルートの設定に当たりまして、西道路も含めた関門地域の道路網のあり方について検討を進めているところでございます。以上です。

#### 近藤栄次郎

だから、港湾のそういう特に客船の大型化に伴う問題をクリアするためには、橋を上げなければいけないという課題が出てくる。建設費も割高になるであろうし、下関の例えば着地点はどこになるのか、当然変更になってくる。このように指摘をしておきたい。

その次に、ではこの最近言われだしたトンネルはどうなのか。彼らの手法は、沈埋方式にすれば、橋よりも半値でできる、このように言われております。

沈埋方式というのは、ほとんどの人が御存じだと思いますけれども、トンネルをまずつくって、それを沈めていく、これが沈埋。そのために沈埋というわけですが、一番有名なのは、日本の企業がつくったトルコのボスポラス海峡横断道路、それ以外でも日本でも那覇港とどこかを結ぶ沈埋方式のトンネルも幾つかあります。

では、これの何が次に問題になっていくかというと、現在港湾は関門航路14メートル化で整備をしております。さらに、そういう船舶の大型化等で深くなってきているわけです。そうすると、その沈埋する場所は、海面より14メートル以下、当然一定の——土かぶりというんですか、が必要でしょうから16メートルか20メートルになる。沈埋、埋める場所です。このように理解してよろしいんですか。

#### 都市整備部長（石井陽君）

議員が言われたことも含めまして、今、概略ルートの検討にあわせまして、関門地域の気象、あと海象、地質、断層等も踏まえまして、構造形式の検討を現在行っているところでございますので、今現在どうですということをお示しする段階ではございません。以上でございます。

## 近藤栄次郎

だから冒頭、この計画は国よりも地域に——もちろん国の技術の協力は仰がないといけないけれども——戻ってきているということを確認しあったわけです。どうしていくのか。そうすると、航路が14メートルですから、3メートルなり4メートル下としても、20メートル近くのところにその沈埋方式のトンネル、しかしそれはあくまで海底部分だけです。このトルコの海峡の断面図を見ても、沈埋は、あくまで先ほど言ったボスポラス海峡ですけれども、そこが沈埋。

あとは出てくるのは従来のシールド工法、つまり掘削しながらトンネルを掘っていく。そうすると、これも港湾にまた絡みますけれども、関門航路を巨大化整備すれば、その沈埋は深くなる。さらに、シールド工法によって、当然自動車が安全に運行できないといけませんから、一定の角度で陸上につながっていく、これが第1の問題。

このシールド工法でいいと言われているのは、良質な岩盤、このように言われています。良質な岩盤だからこそ、NEXCOも言っているのは今の国道トンネル、高速のトンネルなども、非常に岩盤のいいところ、かたいところ。これは国交省も言っているわけです。

そうすると、このトンネルにした場合に、2つの問題が出てくる。1つは、どこに陸上部が上がっていくのか。深ければ深いほど遠くに行かざるを得ない。良質の岩盤を求めれば、この海峡部の中心部、ここにもってこないといけない。そうすると、これまたどの地域に抜けるのか。そうすると、西道路というのは、それを補完して地域をつなぐ、このように言われているわけです。そうすると、これ全然変わったものになるんじゃないかということで、西道路問題を提起しているわけです。

そうしたことを本当に研究して、明らかにしていくことが、国の責任ではなしに、技術的な協力は得るとしても、それは地域が主体となって決める問題だと思うんですけれども、よろしいですね。

### 都市整備部長（石井陽君）

今、国の参画も得まして、2県2市等々で調査検討会を立ち上げて、概略ルートの検討にあわせまして、今言われた関門地域の地質等も踏まえまして、構造形式の検討も行っているところでございます。以上です。

## 近藤栄次郎

その次に、経済波及効果は、どこがどうやって調べているのか。というのは、本来、こういう建設というのは、こういう経済波及効果、あるいは住民の福祉に寄与するから橋をかけます、道路をつくります、こういう建物をつくりますということで計画というのは発足するわけでしょう。この経済波及効果はあるという確かな立証、これはできていますか。

### 都市整備部長（石井陽君）

平成25年度より、山口県、福岡県、北九州市、下関市が連携、分担をして、経済影響調査を実施しております。整備効果といたしましては、交通渋滞の緩和や所要時間の短縮などに加えて、自動車産業や農水産業に与える効果について検討し、下関北九州道路の必要性を国などへ訴えてきたところです。

また、今後につきましても、観光や防災の観点からも下関北九州道路の整備効果を検証し、下関北九州道路の必要性につきましても、国などへ訴えてまいりたいと考えております。以上です。

## 近藤栄次郎

まだ結果は出てないということですね。完全にこれだけの経済波及効果がある。あるいはコストと利益を見た場合に非常にいいんだとか、そういう類の検証は基本的に行われていませんね。いろいろ私も探していますが、どこが主体でどうやっているんですか。

国のほうも、ある国会議員の質問主意書に対して、波及効果の問題は地元の山口県、福岡県、北九州市、及び下関市が調査検討を実施していると聞いている、このようにしか答えてないんですね。

しかしどこが、例えば市のどのような部門、グループが経済波及効果などについて検討しているのか。だってこ

れをやるとすれば、巨大なプロジェクトですよ。橋でいっていた間は、橋だけで2,000億円と言われている。それに当然、西道路の建設分も加わってくるわけですから、費用分担はさておいても、大変大きな金額。どこが検討しているのか教えてください。

#### **都市整備部長（石井陽君）**

まず、事業主体の話でございますけれども、現在、概略ルート、構造形式、整備手法について、調査検討を進めておる段階でございます、現時点で事業主体を示せる状況にはございません。

あと、お金が幾らかといったことは非常に大きな問題だという御指摘がございましたけれども、現在、ルート、構造、整備手法等について検討を進めている段階なので、費用が幾らかかるかということは今時点ではわかりません。以上でございます。

#### **近藤栄次郎**

渋滞なども言いましたけれども、確かに一度、橋とトンネルが一時に事故があって通行どめになって、ちょうど私も小月かどこかで経験しましたけれども大変な渋滞になりました。しかし、それ以外は、確かにトンネルの工事で通行どめ、橋の工事で通行どめなどもありますけれども、大渋滞まで来してはいない。運営会社のさまざまな資料を見ても、十分余裕率はある。

だから、私は渋滞が起こるから必要だという論理はおかしいし、耐久年数がもうたっているからという声もありますけれども、運営会社が言っているように、あそこは良質な岩盤の上につくられたトンネルであり、そして頑丈な橋。だから、あえて建てかえる必要はない。そうしたものをしっかり検討するならば、私はこんな計画よりも、もっと下関の本気の再生につながるような計画を皆で決めていくべきだと、このことを述べて、これも時間切れなので終わらせていただきます。