

広域交通ネットワーク特別委員会会議記録

広域交通ネットワーク特別委員長 麻生 栄作

1 日 時

令和6年12月12日（木） 午後1時30分から
午後3時30分まで

2 場 所

第3委員会室

3 出席した委員の氏名

麻生栄作、木田昇、清田哲也、今吉次郎、阿部長夫、太田正美、後藤慎太郎、木付親次、三浦正臣、吉村尚久、若山雅敏、高橋肇、澤田友広、堤栄三、末宗秀雄

4 欠席した委員の氏名

な し

5 出席した委員外議員の氏名

宮成公一郎、守永信幸

6 出席した執行部関係者の職・氏名

観光局観光誘致促進室長 長谷部貴志、土木建築部参事監兼道路建設課長 瀬戸祐介
ほか関係者

7 会議に付した事件の件名

別紙次第のとおり

8 会議の概要及び結果

(1) 広域道路ネットワークと観光振興について、執行部から説明を受けた。

9 その他必要な事項

な し

10 担当書記

政策調査課政策法務班	主査	近慎太郎
政策調査課政策法務班	主査	稲垣俊和
政策調査課政策法務班	主事	岩尾晴花
議事課委員会班	主査	坂口泰弘

第4回広域交通ネットワーク特別委員会 ～広域交流・観光・産業の振興～

次第

日時：令和6年12月12日（木）13：30～
場所：第3委員会室

1 開 会

2 付託事件の調査

- （1）広域道路ネットワークについて（執行部説明）
- （2）広域交流、観光振興、産業振興について（執行部説明）
- （3）質疑応答

3 その他

4 閉 会

会議の概要及び結果

麻生委員長 これより、第4回広域交通ネットワーク特別委員会を開催します。

本日は、委員外議員として、宮成議員と守永議員が出席しています。

本日は土木建築部と観光局にお越しいただいています。基本的に、各常任委員会で所管事項を審査していますが、当特別委員会としては、それぞれのプランや長期総合計画よりもっと先の構想や10年以上先の話になっている分野が所管事項となっており、非常に難しい案件です。そういった長期的な部分であっても、今、当委員会や県議会としてはアプローチをして、意見集約の方向性について議論しておかなければならないので、その部分の方向性を当特別委員会として調査していこうということです。

議会開会中であり、しかも常任委員会が終わった後のお疲れのところですが、しっかりと事前準備をしていただき、今日は説明をいただくようになっていくことに対して敬意を表し、感謝を申し上げたいと思います。

それでは、本日は土木建築部から付託事件3の広域道路ネットワークについて、そして観光局から付託事件4の広域交流、観光振興、産業振興のうち、観光振興に関する部分について説明を受けたいと思います。

それでは、土木建築部から説明をお願いします。

瀬戸道路建設課長 私の方から広域道路ネットワークについて説明します。

まず、資料の2ページです。

さきほど委員長からもありましたが、長期的な道路の計画については、大分県新広域道路交通計画が令和3年度に策定され、こちらで整備されていますので、この計画について説明します。

まず、計画策定の経緯ですが、令和2年6月に国土交通省において新たな広域道路ネットワークに関する中間とりまとめがなされました。このとりまとめに基づき、全国各都道府県にお

いて新たな広域道路計画の策定作業が行われています。新たなというのは、平成6年に同じように全国の都道府県において計画の策定作業を行っていますので、それを更新する新たなものということで令和2年6月から作業をスタートしています。

令和3年3月には有識者を交えた懇談会を大分県で開催し、5月にパブリックコメント、6月に関係機関との協議会を経て、令和3年6月の第2回定例会で報告し、内容を公表するというものになっています。

資料の3ページです。

こちらは、その計画において定めている広域道路ネットワークの階層の図です。こちらについて説明します。

広域道路ネットワークとしては、高規格道路と一般広域道路の2種類の位置付けとなっています。さらに加えて、高規格道路や一般広域道路の要件に合致する可能性があるものの、構想段階の路線というものについて、別途構想路線という位置付けをしています。高規格道路については右側にあるとおり、大分自動車道や東九州自動車道の合計6路線があります。一般広域道路についてはその右下、国道10号や国道57号などの14路線、さらに構想路線については左側にあるとおり、宇佐国見道路や臼杵港臼杵インターチェンジ連絡道路など合計7路線が位置付けられています。

続いて4ページです。

こちらはさきほどの3種類、高規格道路、一般広域道路、構想路線のそれぞれの位置を示したものです。

続いて5ページです。

広域道路ネットワークのそれぞれの要件について簡単に説明します。

まず、高規格道路ですが、こちらは三つのカテゴリーがあります。一つ目がブロック都市圏間を連絡する道路、二つ目がブロック都市圏内の拠点連絡や中心都市を環状に連絡する道路、

三つ目がこれらの道路と重要な港湾、空港を連絡する道路、このいずれかに該当する道路が高規格道路として定められています。

一般広域道路については、二つのカテゴリーがあり、一つ目が広域交通の拠点となる都市を効率的かつ効果的に連絡する道路、二つ目が高規格道路や一般広域道路と重要な空港、港湾等を連絡する道路という定義付けがされています。

一番下の構想路線ですが、こちらはさきほども少し触れましたが、高規格道路や一般広域道路の要件に合致する可能性があるものの、現時点で事業化に向けた環境が整っていない路線というものが構想路線として位置付けられているところです。

続いて6ページ目以降ですが、こちらから高規格道路と構想路線について、個別の路線を簡単に説明します。

まず6ページの高規格道路の一つである東九州自動車道です。こちらはNEXCO西日本において現在4車線化の事業が行われています。区間は北から、宇佐インターチェンジから院内インターチェンジの間、大分宮河内インターチェンジから臼杵インターチェンジ付近までの間、津久見インターチェンジから佐伯インターチェンジの間の一部区間となっています。

続いて7ページです。

こちらは中九州横断道路になります。国土交通省において事業が進められているもので、大分県内では犬飼インターチェンジから竹田インターチェンジ間が開通しています。そのほか、竹田阿蘇道路では現在事業が進められており、工事も始まっているところです。さらに大分から犬飼の間については、現在都市計画決定や環境アセスメントの手続きが実施されているという状況です。

続いて8ページです。

こちらは中津日田道路になります。大分県と一部国土交通省で事業が行われています。開通済みの区間としては、中津港から青の洞門・羅漢寺インターチェンジの間、それに加えて、本耶馬溪インターチェンジから耶馬溪下郷の交差点までの間の二つの区間で開通しています。事

業中の区間としては、三光本耶馬溪道路が国土交通省において実施されている区間です。加えて、日田山国道路と耶馬溪山国道路、この二つの区間は大分県が事業を実施中です。

続いて9ページです。

大分中央幹線道路、いわゆる庄の原佐野線です。こちらについては、大分インターチェンジから下郡工業団地入口の間が開通しており、現在の事業としては、下郡工区と下郡・明野工区の二つの区間で大分県が事業を行っています。

高規格道路の最後になりますが、10ページです。

大分空港道路です。こちらは日出インターチェンジから塩谷交差点までの間の区間が供用されており、これまでに4車線化の事業やワイヤーロープの設置なども実施してきました。

以上が高規格道路の現状の簡単な説明です。

11ページからの構想路線について、こちらでも簡単に説明します。

構想路線の定義はさきほど説明しました。この構想路線の具体化に向けては、長期的な視点からニーズの把握や事業主体等に係る検討・調整が必要となってくるという位置付けのものです。

路線は7路線あり、五十音順で、宇佐国見道路、臼杵港臼杵インターチェンジ連絡道路、大分港大分宮河内インターチェンジ連絡道路、大野高千穂道路、日田阿蘇道路、豊後伊予連絡道路、湯布院竹田道路の七つとなっています。

12ページです。

こちらは宇佐国見道路です。宇佐市から国東市に至る路線となっており、フェリーが就航している竹田津港と東九州自動車道の2点間を結ぶことにより、広域的な循環型のネットワークを形成することを意図した道路となっています。

続いて13ページです。

こちらは臼杵港臼杵インターチェンジ連絡道路です。こちらは臼杵市内で完結する道路ですが、さきほどと同様にフェリーの航路がある臼杵港と東九州自動車道を結び、ネットワークを形成するという位置付けの道路となっています。

14ページです。

こちらは大分市内の大分港大分宮河内インターチェンジ連絡道路です。こちらも同様に、重要港湾である大分港と東九州自動車道の2点間を結ぶネットワークを形成する道路となっています。

続いて15ページです。

こちらは大野高千穂道路です。この道路は豊後大野市から宮崎県高千穂町に至る路線となっており、九州中央自動車道と中九州横断道路の間を結び、その間を補完するようなネットワークを形成する役割を期待される道路です。

続きまして16ページです。

日田阿蘇道路です。この道路は日田市から熊本県の阿蘇市に至る路線となっています。こちらもしきほどの大野高千穂道路と同様に、二つの高規格道路を結ぶ道路であり、大分自動車道と中九州横断道路を結ぶ広域的なネットワーク形成のための道路という位置付けになっています。

続いて17ページです。

豊後伊予連絡道路です。こちらは大分市から愛媛県の八幡浜市に至る路線となっています。こちらの役割としては、広域的な観光圏の創出や関門海峡とのダブルネットワークの形成といった役割が期待される路線となっています。

最後になります。18ページです。

湯布院竹田道路です。こちらは由布市から竹田市に至る道路で、大分自動車道と中九州横断道路の間を結ぶ路線という位置付けになっています。

簡単ではありますが、説明は以上です。

麻生委員長 ありがとうございます。

続いて、付託事件の調査(2)広域交流・観光振興・産業振興の分野について、長谷部観光誘致促進室長をお願いします。

長谷部観光誘致促進室長 観光局観光誘致促進室の長谷部です。私の方から観光振興に関する部分、特に観光客の動きやインバウンドの状況を説明します。

2ページをお開きください。

まず、大分県の観光動向について説明します。宿泊者数の推移について、令和5年は762

万人のうち、日本人が626万人、外国人が131万人となっています。令和元年がピークということで、その後コロナで大幅に落ち込みましたが、令和5年の水際対策終了後、訪日外国人の増加もあり、ほぼコロナ禍前の水準まで回復をしている状況です。

ちなみに、令和6年の1月から9月までの速報値は、日本人が約512万人、外国人が約109万人ということで、このままの状況が続けば、令和6年は調査以来過去最高になるのではないかとこの勢いです。

続いて、3ページをお開きください。

観光消費額の推移についてです。インバウンドの消費が好調で、令和5年は521億円と、調査開始以来過去最高になっています。全体でも、コロナ禍からの回復でインバウンドの消費が押し上げられているという影響もあり、過去最高になっています。

また、旅行1回あたりの消費額単価については、特に外国人の消費単価が、平成25年で日本人の約2倍だったものが、令和5年で約3.5倍まで拡大をしています。日本人の消費単価の増加は緩やかですが、外国人については急速に増えている状況です。

続いて4ページをお開きください。

宿泊客の構成比についてです。円グラフ左側は国内の発地別の構成比です。これを見ると、福岡県が27.7%で一番多く、次いでその他九州・沖縄、大分県内という順になっています。県内と九州で約6割を占める状況です。

円グラフの右側は外国人の構成比となっています。これでいくと、韓国からの旅行者が最も多いという状況で、アジア圏だけで約8割を占めています。

今のところ、欧米からの旅行者については数%といったレベルではありますが、最近の傾向では、別府などでも欧米系の旅行者が街を歩いている状況もありますので、今後そういった層の増加も見込めるといったところです。

続いて、県内に訪れた旅行者の交通手段の状況について説明します。

5ページをお開きください。

これは県が毎年実施している大分県観光実態調査における聞き取り調査の結果です。

まず、主に国内在住の旅行者を中心に、県外からどの交通手段で大分に来たのかを聞き取りした結果についてまとめています。

表の中段の居住地（地域）別の表を御覧ください。これによると、九州圏域からの来訪者については自家用車、社用車、公用車、いわゆる乗用車等の使用がほとんどという状況です。また、関東からの旅行者については飛行機の利用が多く、近畿については自家用車、新幹線、フェリーの順に多い状況です。

6ページをお開きください。

今度は、大分に来た方が大分県内でどの交通手段を利用したかという調査についてまとめています。どのエリアについても車の利用が多くなっています。特に関東から飛行機、近畿からフェリー、新幹線で来た旅行者については、県内に入ってからバス、JRの利用もありますが、レンタカーを利用しているという割合が高いです。

続いて7ページを御覧ください。

今度は、大分県に来た外国人旅行者の入国の状況について説明します。

入国経路を実際に調査した統計データというのはあまりありませんが、NTTドコモが提供するモバイル空間統計という統計があります。この2023年の4月から9月の携帯電話端末のデータ、これは訪日外国人が外国で契約をして日本に渡航した際に持っていた携帯端末を各基地局で把握した所在データというのがあるんですが、それを基に調査をしたものがあり、それを九州観光機構がマーケティング調査という形で調査しています。その結果を参考にしたものです。

それによると、大分に来られた旅行者のうち、福岡空港からの入国が約9割で、関東、関西からの経路で来られた方が5%程度という状況になっています。

続いて8ページを御覧ください。

今度は、国・地域別の内訳について表したものです。アジア圏の国・地域においては福岡県

からの入国シェアが最も高くなっています。その中でも韓国については大分への直行便があり、大分空港への入国が一定数見られるところですが、大分空港の比率でいくと5%を下回っています。また、欧米豪については、羽田空港、成田空港からの入国が多い状況です。

ちなみに、これは入国の状況ですが、出国についても同様の傾向で、ほぼ同じ割合で福岡空港から出国をしています。

9ページから11ページについては、福岡空港からの流入が多いということで、参考までに10月現在の九州の各空港の国際航空路線の状況を掲載しています。

飛んで12ページを御覧ください。

12ページから、外国人旅行者の九州内での周遊の状況について説明します。

さきほど触れました、九州観光機構が行ったマーケティング調査の結果に基づき、九州内を41のエリアに区切って、あるエリアとあるエリアを1回移動した場合の、その国・地域ごとの旅行者の移動量が見える形で表したものです。赤線の矢印は移動量が多い上位10ルートを示しています。

12ページは韓国の状況です。韓国については、福岡を起点に、湯布院・竹田・豊後大野エリアへのルートに移動量が多いというところ です。

また、湯布院エリアから別府・大分エリアのルートも多く、福岡、湯布院、別府の3点を結ぶ赤色の三角形ができています。こういった状況にあるのは大分県のみで、大分県内のいわゆるゴールデンルートになっています。

また、福岡から日田・玖珠・九重エリアの動線についても上位に入っており、韓国については別府・湯布院以外への若干の周遊の広がりがあると見て取れます。

続いて13ページを御覧ください。

13ページは中国の状況です。中国については、熊本方面へのルートが多く、大分県内へのルートについては、上位、中位に入っていない状況です。

続いて14ページ、こちらは台湾の状況です。

台湾については、福岡から熊本市方面、また、阿蘇エリアから熊本エリアへのルートが多くなっています。福岡から由布エリアのルートも多くなっています。阿蘇から由布・竹田エリアのルートは上位10位には入っていないというところから言うと、今、TSMCなどで勢いがある台湾の熊本への流入は阿蘇エリアで止まっており、大分への波及がまだ小さいという状況です。

続いて15ページを御覧ください。

こちらは香港です。香港については、福岡から由布・竹田・豊後大野エリアと大分・別府エリア、それぞれのエリアのルートでの移動量が多くなっています。

続いて16ページ、こちらはASEAN諸国です。

東南アジア諸国については、福岡から由布・竹田・豊後大野エリア、由布・竹田・豊後大野から別府・大分エリアのルートが多くなっているところですが、他の地域とはちょっと違ったところとして、長崎、宮崎への広域への周遊というところもあるという状況です。

続いて、17ページは欧米豪の状況です。

欧米豪からの旅行者については、アジア圏とは異なる動きをしています。福岡から長崎県への周遊が多く、これは平和記念公園や世界遺産のキリシタン協会群、そういったところの人气が影響しているのではないかと思います。アジア圏では別府、湯布院などの大分県内ルートがほぼ上位に入っていますが、欧米豪では入っておらず、大分県への周遊はまだ少ない状況となっています。

18ページを御覧ください。

全ての国と地域での九州全体の周遊の状況を表しています。母数が大きい韓国からの旅行者が全体を押し上げている関係で、福岡、湯布院、別府、阿蘇での周遊が多くなっています。熊本への周遊も含めて、北部九州での周遊が多く、福岡、大分、熊本が北部九州のゴールデンルート化している状況です。これは県で行っている海外プロモーションの現場で、アジア圏の旅行会社から情報収集してみても同様の認識が得ら

れます。

続いて、大分県内に来る外国人旅行者のフェリー航路の利用状況について説明します。

19ページを御覧ください。

大分県に来県する外国人旅行者の経路は、福岡空港以外のルートとして、フェリーのルートが考えられます。関西からのフェリー航路については、別府・大分・志布志航路に就航している商船三井さんふらわあがあり、航路別の旅客数を見ると、別府、大分で9割を占めています。

商船三井さんふらわあの情報によると、令和5年度のインバウンド乗客数は約5,200人で、地域別ではアジアの方が3割である一方、欧米豪の国々を足すと60.4%で6割を占めるというような状況です。

続いて20ページを御覧ください。

フェリーについては隣県からのフェリー航路もあり、来年度の大阪・関西万博も見据えたところで、関西からの経路となり得る愛媛県からのフェリー航路の利用者について、8月から県の方でインバウンド利用状況のアンケート調査を行っています。まだ母数が少ないですが、傾向としてさんふらわあと同様、欧米豪の方が全体で47.4%を占めており、中でもドイツの乗客が大変多い状況です。ドイツの方は乗り物が好きで、乗り物を目当てに旅行に来られるということで、特にフェリーは人気という傾向にあります。

資料の方は以上です。

現状のまとめと課題提起ですが、まず1点目として、やはり車利用が大変多いという大分県の交通状況を鑑みると、自家用車やレンタカー利用に対する利便性を高めることが旅の満足度を高める可能性が高いのではないかと思います。

また、観光消費額が高い外国人旅行者については、国・地域別の割合でいくと、東アジアが8割以上を占めており、海外からの入国経路は東アジアに近い福岡空港からが9割を占めています。

周遊については、福岡、大分、熊本の北部九州を中心に周遊している現状があります。そういった現状も考慮すると、福岡、熊本との間の

移動手段を確保する中で、熊本と大分間の移動手段は今後拡充する必要があると思います。熊本の状況でいくと、今は阿蘇で止まっているので、そこからさらに大分の方の周遊につなげていくというところが課題になります。

県内旅行者の半数を占める韓国については、大分への直行便がありますが、今のところ福岡空港経由の状況です。ただ、韓国からの旅行者の県内滞在時間を増やして、周遊をして、なおかつ観光消費額を増やすということであれば、やはり大分空港直行便の拡充は今後必要になってくるのではないかと考えています。

船について、船便での来県は関西、別府、大分、愛媛、臼杵、いずれも欧米豪の方の利用が大変多いです。現在、県としては韓国が多いところではありますが、誘客の多角化というところも進めています。欧米豪からの誘客強化も必要であると考えていますので、現状でも約半数が利用されているフェリー航路の活用については、関西、愛媛からのルートによる周遊の促進といったところで有効なものではないかと考えています。

資料にあるように、インバウンドにおいても別府、湯布院という名前は大変認知度が高いです。やはり大分といえば別府、湯布院ということで、そこを目当てに来られる方というのはいまですが、大分県内はいろんなすばらしい場所がありますので、別府、湯布院からさらに県内の周遊というところを県としてもいろんな対策を考えていく必要があるのかなと思います。

まずは地域の魅力的な観光素材の磨き上げ、それと、それをしっかり情報発信していく。長期的な取組として、例えば、二次交通の充実、そういったところが今後課題として対応していくものであると思っています。

麻生委員長 ありがとうございます。

以上で説明は終わりましたので、これより質疑に入ります。全体を通してで構いませんので、どうぞ。

堤委員 観光客の状況を見ると、大分県内に入ってくる人は当然外国人よりは日本人の方が多いし、消費額も圧倒的に日本人の方が多いよね。

確かに外国人はあまりお金を使わないというイメージがあるけど、そういうところで、確かに海外での誘客、インバウンドも必要だけど、日本国内の方々に大分に来てもらうための魅力発信というのは具体的にどういう方向でやっているんでしょうか。

長谷部観光誘致促進室長 観光誘致促進室においては、国内誘客と海外誘客の2つに分けて行っており、国内誘客については、先日デスティネーションキャンペーン（DC）を行いました。

また、情報発信の強化のために、県民による県内のいろんな魅力発信ということで、DIGOITAというファンコミュニティをつくりました。そこに登録をされた方がSNS等で大分の情報を上げて、それを国内の方が見て、また大分に来ようかという形の情報発信の強化をしています。

あと、なかなか大分1県では情報発信が不足する部分があるので、他県と連携した取組も進めています。例えば、やまなみ連携ということで、熊本と大分でやまなみエリアを中心とした情報発信であるとか、愛媛県と連携した共同でのイベント等でのPR、そういったところの国内誘客の取組というの、地味なところではありますが、着実に進めているところです。

堤委員 この前福岡に行ってきたんだけど、博多駅前の人の通りはすごいよね。大分駅を見ると、確かにイルミネーションは点いているんだけど、寂しいよね。だから、人口規模も当然違うんだけど、もう少し駅前の人が寄れるような体制をつくる必要があるのではないかと思います。

あと、情報発信の仕方も、お風呂の商業はバズったけど、それ以外はあまりぴんこないよね。そういう情報発信もやっぱりきちんとやっていく。もっとこれはすごいなと思われるようなやつを行政全体で、民間も含めて発信をすべきだろうと非常に痛感しました。

もう1つは道路の関係。構想路線がこんなにあるというのはあまり認識がなかったです。知事が豊予海峡ばかり言うから、そこばかり頭にあるんだけど、それ以外の部分も結構あるよね。

そこら辺は県としてどう認識されていますか。

瀬戸道路建設課長 構想路線は今七つあります。それらに対してどういう認識かという、まず、さきほど説明の中でも申し上げましたが、長期的に検討を要する路線だと認識しています。ですので、5年、10年で何か動き出すというようなイメージよりかはもう少し長いスパンで、必要かどうかも含めてそれぞれ検討を進めていく必要があると考えています。

その中でどれが今どうかという、横並び状態であり、長いスパンで見れば、人口等いろいろ変わってくると思うので、そういった部分を見極めながら、個々の路線についての必要性を定期的に検討しながら、状況が変わったのであれば、それに応じてどうしていくべきかというのを考えていくということです。7つありますが、それぞれ今頑張っって前に行こうという状態というよりかは、状況をしっかり見守って、タイミングが来たら力を入れて取り組むというスタンスで考えています。

堤委員 情報発信はどう。シンフロかな。そういう何か発信をね、民間も含めてした方がいいんじゃないかと思うんだけど、そこら辺はどうですか。

長谷部観光誘致促進室長 情報発信については、確かにシンフロであるとか、尖った形の情報発信というのは確かに効果があるということで、続けていきたいと思っておりますが、まず県としては、やはり何かしらのトピックに乗っかる形で情報発信できればと考えています。来年でいくと大阪・関西万博であるとか、あと宇佐神宮の御鎮座1300年、そういったところを捉えて県内の周遊を促進しようと考えています。例えば、動画を作っていくとか、あとは目立ったところでの情報発信、例えば、関西や関東でメディアを使った情報発信はしていきたいと考えています。その中身については、いろんな方の御意見を伺って、皆さんに刺さるような内容、やっぱり大分に来ようかなというような内容になるように吟味しながら情報発信の方は続けていきたいと思っております。

堤委員 是非ね、いろんな意味で大変だと思う

けど、やっぱり使う人、つまり旅行者の懐が温かかないと旅行もしないからね。そういう点ではやはり民間の人たちの懐を温めるような施策も応援するという全体的な景気対策も含めて、是非検討していただきたいということを要請して終わります。

吉村委員 一つは観光消費額の部分で、特に外国人がどういうところにお金を落としているのかということについて、例えばホテルのランクでいえば、ある程度高いところを望んでいるのかとか、お土産は家電製品とかの方が多いのとか、何かそういうような資料があればちょっと教えてください。どういうところにお金を落としているのかということ。

もう一つは、九州MaaSが具体的に始まったと思うんですけど、さきほど福岡、熊本、大分を回る周遊という話がありましたが、そういうMaaSについての県としての基本的な考え方や九州MaaSの進み具合はどのような状況になっているのか分かればお願いします。

長谷部観光誘致促進室長 まず、観光消費額についての質問ですが、県の方で調査をしたものでは、海外の方は日本人に比べて、交通費自体がかかっている部分は当然あるんですが、お土産代や宿泊についてもやっぱり高いところに泊まっているという状況があるので、若干消費額の方は高いです。

あと、九州MaaSについては、私どもでまだ状況把握ができていないんですが、しっかり情報を把握し、周遊してもらうための情報発信をしていきたいと考えています。

吉村委員 観光消費額の部分で、特に買って帰るようなものは何か分かりますか。

長谷部観光誘致促進室長 すみません、具体的な品目については把握ができていません。ただ、聞くところによると、電化製品といった割と値の張るようなものを買って帰られるということです。

吉村委員 じゃあ、MaaSについてはもう少し勉強していただければと思います。またよろしくをお願いします。

麻生委員長 MaaSについては所管が企画振

興部の方になると思うので、またそれは確認しましょう。

太田委員 さっきの観光消費額で、今、世界的なアベレージとしては500ドルから700ドル、7万5千円から10万円となっており、湯布院でもそういう宿が出てきているんです。

それとやはり、外国人の方は1泊ではなくて長期滞在をします。大分は国際便が少ないのでどうしても福岡便からのアクセスになるんですが、それでも湯布院で1週間泊まって、湯布院だけに滞在するんじゃなくて、そこを起点として大分県内いろんなところに行きます。そうすると、やはりそういう方は、例えば、一旅行に100万円とか、そういうお金を持って来るわけですよね。だから、こちら側としては、それをちゃんと使えるような満足度のある商品を提供するためには1地域だけでは難しいので、やはり大分県内のいろんな商品を磨き上げて、それを一つのパッケージみたいな感じでやらないと、一回きりになってしまう。その人たちが気に入ってリピーターとなってまた来年来てくれたり、その人だけじゃなくて、その人の家族や会社が日本に来てくれる。一番はやっぱり日本がきれいで、空気もおいしいし、水もおいしいし、治安がいいということが絶対条件みたいなところもあるので、その辺のこともですね。

国内旅行について、我々は視察でいろんなところへ行きますが、大分は知らなくても、別府、湯布院といったら大概の人の認知度はあるわけですよね。でも行ったことがない。認知度だけはあるので、その辺の戦略をもう少し考えないと、ただ大分だけを売っていてもなかなか来てくれないので、もっと特化した部分をやらないと効果が出てこないのかなという気がするんですよね。

中国人が増えるとなかなか金を使いません。やっぱり台湾、香港の人が来るとしっかりお金を使ってくれるという特徴があります。

ただ、中国の人はやっぱり珍しいというか、日本国の製品でちょっと高いものとか、そういうものはやたら買いますね。だから、今はそういうふうに時代がどんどん変わっていつている

ので、それをどう先取りをするかということが必要なんじゃないかと思いますが、どう考えていますか。

長谷部観光誘致促進室長 さきほど私の方からも説明したように、別府、湯布院というのは一つのブランドとして確立されていて、やっぱりそこを目当てに来られる方というのはいます。さきほどのルートの移動量について見ても分かるかと思うんですが、そうすると、別府、湯布院までは確実に大分の方に来ていただいているので、そこからさらに大分県内をどう周遊させていくかというところは私どもも課題として考えています。

来年度については、例えば、別府、湯布院まで来ていただいた方を、周遊バスとかを運行して、それ以外のところにも回ってもらうような仕組みをつくるか、あとは別府、湯布院以外の地元の方もいろいろと観光素材の磨き上げをして、ちゃんと旅行消費につながる商品、素材をつくって、しっかりと情報発信をしていただく。その情報発信を県としてもサポートしていく体制は築いていきたいと思っております。

太田委員 新しい商品をとという中で、トレンドが投資なんですよね。今、湯布院を見ていると、中国人や韓国人のオーナーが空き家みたいなものを5件も6件もやたらと買い漁っている。そして、自国のお客さんをそこに泊める。だから、決済も何もかも全部自国で終わっているみたいな。特に福岡空港なんかはタクシーじゃなくて民間のいわゆる白タクが走ってきて連れて行って、タクシーも利用しない状況です。ハイアットも来る、ワシントンも来る、別府も多分そうだと思うんですけど、要するに、極端に言えば、1泊100万円から300万円みたいなスイートの部屋ができたり、そういうのがもうごく普通になっているんです。ニセコでもそういう部屋ができて、10日間とか宿泊する。3千万円落として、予約も来年までずっと埋まっているみたいな現状も既にあります。世界はそれだけダイナミックに動いている中で、それが全てじゃないんですけど、インバウンドの世界にはそういう世界もあるということが一方であって、

一方で国内旅行はなかなかデフレの中で単価が上がらない、付加価値を乗せられないという二重の現状が今あるのかなと。その中でどういう戦略を立てていくのか。

だから、去年あたりか、高付加価値化補助金で、別府、湯布院あたりでも随分それに乗かって今リニューアルしているところは多いんです。だから、その人たちがどういうふうにかからの展開をやっていくのかというのをやっぱり一緒に考えていかないと、負債だけが残っているというのが特に大きいのかなと思うので、その辺を戦略にもうちょっと工夫が要るのかなと。数だけを呼ぶだけじゃ駄目なんでね。

麻生委員長 ちょっと論点を整理したいと思います。

冒頭に申し上げましたが、これは広域交通ネットワークの特別委員会でありまして、常任委員会です。ただいまの部分は十分議論されているはずなのかどうか。そういった意味で私の方からの質問は、今日、当特別委員会で報告いただいた観光動態の状況等はもちろん常任委員会で報告をしているんだろうと思うんですが、その辺の実情と、当然、それに伴った観光戦略を立案するにあたって、深掘りした議論をどのような形で、どのような見直しスケジュールでやろうとしているのか。そしてあわせて、いわゆる交通政策に関わる部分も今出てきているわけで、企画振興部の交通政策局と国際政策課と観光局で、インバウンドを含めた形の中でどのような協議を、具体的にどんなスケジュールで、どんな協議をいつまでにして、議会からどのタイミングでどのような意見聴取をするのか、説明をするのかといった部分について説明を求めます。

長谷部観光誘致促進室長 観光の動態やインバウンドの状況は逐一常任委員会の方で報告をしております。

観光の部分の戦略については、おんせん県おおいのツーリズム戦略というのを策定しています。その所管については観光政策課の方ではあるんですが、その戦略の第4期が今年までということで、現在、新たに来年に向けて第5期の

戦略についての策定作業を進めています。その策定の状況や中身についてはまだ案の段階ではあるんですが、そういったところについても常時常任委員会の方で報告をしているという状況です。

その策定の中で、国際政策課や観光に関わる関係課とも調整しながら、戦略の策定作業を進めています。

麻生委員長 そういう状況の中で、さきほど国際便の話が出ましたが、大分空港の国際便のみならず、福岡空港インがこれだけ多いという状況にあって、さきほど道路交通ネットワークや、いわゆる交通インフラのありようという部分での問題認識として、具体的にどういう問題認識をお持ちかという部分のまとめはいつ頃までにどのような形でしょうとしているのか。海外戦略の素案については来年の1月には出てくると聞いていますので、そのあたりを含めてお願いします。

長谷部観光誘致促進室長 質問の内容については、当然、今策定中の観光戦略の方に盛り込まれます。観光戦略についても、国際戦略と同じタイミングで来年には策定する形になりますので、今年度中には策定される予定になっているかと思えます。

麻生委員長 一応そういう状況だということですね。しっかり連携が必要だということを指摘しておきたいと思えます。

阿部委員 道路の件でお伺いします。

大分空港道路の捉え方ですが、今、4車線区間が7.4キロメートル、37%ということです。2車線区間が63%あるわけですが、これをどのようにしていくか、このままか。ホーバークラフトに随分とお金がかかりますからね。4車線化に向けて、財政的に難しいかもしれませんが、これは総務企画の政策とどういう話をしているか。この空港道路を県としてどのように捉えているかということ。私は一般質問を何回かしまして、長期で難しいということであれば、ここにも書いてあるように、ワイヤーロープを300メートル付けていただきました。ただ、カーブの多い空港道路は一回事故が起きれば

ば死亡事故につながるんですね。過去にも死亡事故は何件も起きています。

ですから、これをこの300メートルでそのまま、これでとりあえず事故があったところだからやりましたということで終わるのか。これは土木の管轄じゃないかと思えますけど、このワイヤーロープの件をまだ延長して年次計画でやっていくかのか。この2点についてお伺いします。

瀬戸道路建設課長 空港道路の件です。

1点目の4車線化などを定期的にどうしていくのかです。まず、大分空港道路の役割として、当然ながら空港へのアクセスということで、現在もバスを含めて、自動車でのアクセスに非常に重要な役割を果たしていると認識しています。そういったことから、この道路の機能というのはしっかり確保していかないとはいけません。

一方で、委員からありましたが、今、ホバークラフトの準備が進められています。それによって、空港へのアクセス手段が一つ増えるという形になるかと思えます。まずはしっかりとその状況を見る必要があると考えています。それによって車の利用量もそうですが、どういった変化があるのか。例えば、ホバークラフトが欠航になったときにどういう動きになるのか。そういった状況や、あとは利用者のニーズをしっかりと把握した上で、空港道路の果たす役割がどうあるべきかというのは、その状況を踏まえてしっかりと考えていく必要があると考えていますので、現時点で4車線化をやる、やらないという決定を出しているというものではありませんので、しっかり状況を見ながら考えていきます。

2点目のワイヤーロープの件です。そういった中で、事故が発生した区間は2車線対面通行であるがゆえに発生した事故ということであり、それを防ぐために車線の間ワイヤーロープという形で、物理的に接触を防ぐワイヤー状のフェンスをこの300メートル区間で施工しました。こちらは令和6年5月に施工したばかりで、ワイヤーロープも当然効果とともにまだ課題も

あり、しっかりとその課題に対処できるかというのを見極めていかないとはいけません。一番大きい課題は、実際事故が起きた後に修理しないといけないんですが、それにかかる手間や負担、そういったところを県の今の体制の中でどれだけしっかりとできるかというのを検証していかないとはいけません。こちらもある一定期間見た上で、こういった課題があるかというのを洗い出し、さらにこれを伸ばしていくべきなのか、別のアプローチを考えるべきなのかというところに進めていくように考えています。まだ施工して半年ちょっとというところですので、こういった状況になるかをしっかりと分析していきたいというふうに考えています。

阿部委員 これはちょっとおかしな話じゃないかと思うんですよ。もし仮に事故があったときに、ワイヤーを元に戻すのにどのようなことができるかという話だと思うんですよ。そうですね。これは私が質問して、前の部長のときに答弁があったんですよ。最初に僕が質問したときです。2回目に質問したときは、やっと部長がその気になってくれたんですけど、1回目のときは今と全く同じような答弁でした。これは本末転倒じゃないかな。事故が起きたときに元に戻すための技術を今確立されているかどうか。それから、人がいるとかいないとか。これは第1の目的は、事故を未然に防いで、人の命を助けるために造るのがワイヤーロープですよ。事故が起きたときにワイヤーロープを元に戻すのが技術的にできるかどうかみたいな話は後なんです。じゃあ、ワイヤーロープで300メートルの間に事故がなくて、ワイヤーロープがないところで死亡事故があったときはどうするんですか。その死亡事故を防ぐためにワイヤーロープを張るわけですから、本末転倒じゃないかな。何のためにワイヤーロープを張るんですか。事故が起きたときに元に戻すのをしっかりとするために張るんですか。

瀬戸道路建設課長 ワイヤーロープの目的は、事故を防ぐため、特に死亡事故、重大な事故が起きないようにするためというのをおっしゃるとおりです。そのために設置するもので、現時

点において直近で発生した事故があったので、その箇所が一番危険であろうと。あとは施工できる条件や地形的な条件等々あるので、そこも見極めた上で現在の箇所に施工しているというところですよ。

それを拡張していくかどうかという点に関しては、当然危険な箇所というのをデータも取りながらしっかりとアップデートしつつ、さきほど私が申し上げたような事故時の対処というものもやっぱり考慮しなくてはならない要素だと考えています。加えて、委員からもありましたが、費用面もありますので、しっかりとその辺を総合的に判断して、今後どうしていくかというのを考えていく必要があると思います。

阿部委員 是非お願いしたいと思うんですが、東九州自動車道の速見インターから北の方に向かって、NEXCOは随分とワイヤーロープを張ってくれていますね。4車線化は今院内のところの工事を進めているんですが、ワイヤーロープはずっとその手前までやってくれていますね。やはり1回事故が起きれば死亡事故にすぐつながります。是非そこら辺を考えて、過去に死亡事故があった危険箇所が何箇所もあるわけですから、そこら辺も調査しながら、予算とも相談して、是非これは進めていっていただきたいと思います。

麻生委員長 阿部委員からの御意見でありますので、具体個別案件については常任委員会でもしっかりと委員と連絡を取って、深掘りをした議論を進めていただければと思います。

私の方からただいまの話も含めて、豊ちやくプランの中で、既に広域道路ネットワークの階層について、さきほど高規格道路と一般広域道路等々についての説明をいただきました。高速道路の完全4車線化が終わる時期というのはめどが立っているものと立っていないものとか、中九州とか、いろいろ時期が変わってきますよね。さきほどの課長の、総合的に勘案して、次の構想道路への着手への移行という部分についてはそれから先だというような話がありましたが、ある程度豊ちやくプランの今やっている部分を早く仕上げてください、あるいはそのため

の投資を呼び込んで財源措置をしていくということが一番課題だろうと思うんです。その辺について、今年的一般質問の答弁で部長が、いつまでも構想道路のままではいけないということで、各土木事務所とも総合的な調整をしながら意見聴取をして、地域の実情に応じて前向きに進めていくというような答弁があったと認識しています。そのためには、今やっているそれぞれの事業をいかにスピードアップするかということ、そして、いつめどが立つのかという一覧表があるといいと思います。その上で、例えば、さきほど空港道路に関しての4車線化についてはまだプランの中にも入っていないんだと。それを先にすべきなのか、他の新たな構想道路をやるのかという問題や、あるいは中九州道路が宮河内インターまでつながってめどがつけば、そこから先の構想道路をやらざるを得ないというようなことも出て、あるいは一緒に大分港までつなぐべきじゃないとか、そういう時期的な問題とかも出てこようかと思うんですよね。だから、そういうような先を見越して今から準備をしておかないといけない。そういった部分を調査研究し、議論していくというのが当特別委員会に課せられている使命なので、その辺の方向性についてどのように考えているのか、入口だけでも構いませんので説明を求めます。

瀬戸道路建設課長 少し説明が長くなるかもしれませんが、まず委員長がおっしゃられた豊ちやくプランは豊の国ちやくちやくプランというのを道路部局で作成しています。こちらは何かというと、道路のこの先5年間のうちに開通する事業を整理して公表するという取組をしています。それによって、県民の方にこの道路がいつ頃開通するかということを知っていただくとともに、我々が事業を行う上でもその目標を守るべくしっかりと工程管理や予算確保に取り組むという両面から豊ちやくプランというものをつくって公表しています。

こちらは5年以内に開通が見込まれるところを整理して掲載しています。当然それ以外の5年以上かかる事業、若しくはいつまでかかるか見通しが難しいものも含めて、現在多様な事業

をやっているところです。

豊ちやくプランには大きい事業もあれば小さい事業もありますが、豊ちやくプランとは離れて、今やっている事業の中でバイパス整備等の大規模な道路関係の事業を約70か所程度進めているところです。そして、既に一部施工済みのところもありますが、それぞれの細かい計算を省いて、全体事業費を足し上げると大体3千億円ぐらいになります。

一方で、新しい道路を造ったり、今の道路を抜本的に改良する事業に使っている予算が、だいぶ増減はありますが、直近だと250億円ぐらい確保しています。ですので、単純な割り算でいくと、今やっている事業を終えるためにもまだ十数年かかるというところが現状です。当然個別の道路の状況がありますので、それより長くかかることもありますし、早く終わるところもあります。

そういうところがありますので、委員長がおっしゃるとおり、まずはやっている事業をしっかりとゴールまで行けるように、必要な予算を確保しつつ、コストカットもやりながら、しっかりと完了を目指していくということがまずは目指すべきところだと考えています。

そういった中で、構想路線に対しては、こちらから委員長から御紹介がありましたが、さきの議会の志村議員の代表質問の際に部長が答弁しました。志村議員の質問の趣旨は、構想路線のような企画段階のものを考えると、土木事務所が今12あるが、ここの企画を担当している職員が重要な役割を果たすんじゃないかという趣旨でした。部長の方からは、本庁と土木事務所の役割分担を述べた上で、しっかりと地元のニーズを把握して、そういった構想路線を含めて、今後の道路の在り方を考えていく。そういう情報を収集する機能は土木事務所が担っていくものなので、その体制をしっかりと確保した上で取り組んでいくという旨を答弁しました。

構想路線については、しっかりと土木事務所の機能をいかして、こういったニーズが地元であるのか、こういった地域の人口や産業の変化があるのか。さきほど観光もありましたが、い

ろいろな役割があって、道路に期待されるものは何かというのをしっかりと吸い上げた上で、行政がどうあるべきかというのを今やっている事業が終わる、若しくはそのタイミングの後にやるべきものは今からしっかりと準備していくことだと考えています。そのための情報収集をしっかりと土木事務所で行いつつ、それを積み上げて本庁で検討していくということかと思っています。

麻生委員長 ありがとうございます。豊ちやくプランだけでも十数年で、既に長計に盛り込んでいるものを含めても10年先まで、さらにそれが先延ばしされるかもという現実の認識をしっかりとしなければならぬわけですね。観光の方では、インバウンドも多く、海外からのお客さんがレンタカーで大分県内をかなり走り回って、事故も増えているというような実態もある中で、観光サイドからもその豊ちやくプランの尻を常に認識をして、もっと急げというようにせつづくことも大事だろうと思いますが、そういう両者の連携というのは定期的に何かやっているんですか。そこはちょっと伺いたいと思います。

瀬戸道路建設課長 連携という意味では、個別の案件があるたびにということなので、広域的な観光や、最近であれば自転車の関係とかいったところは道路と密接に関わるものもありますので、しっかりと意見交換をして取り組んでいるところです。

麻生委員長 よく実情が分かりました。

末宗委員 ちょっと疑問なんだけど、3ページの図面で、構想路線の宇佐国見道路は高規格道路じゃないと言うけど、高規格道路で運動していたんだけどね。どこで誰が落としたんか知らんけど、ちょっと説明。

それと、次に図面でおかしいのが4ページの宇佐で中津高田線というのがあるんよ。それが、これを見ると、中津高田線じゃなくて中津安岐道路となつとるんよ。まずその2点が図面で分からなかったから説明して。

瀬戸道路建設課長 まず1点目の宇佐国見道路です。説明の中でも少し触れましたが、今の新

広域道路交通計画が令和3年に策定されました。それ以前に、平成6年にも同様に計画をつくりました。その当時は大分幹線道路といったものを位置付けるようなタイミングだったんですが、宇佐国見道路というのは候補路線というカテゴリーに入っていました。要は高規格道路の候補であったということが当時からあり、この令和3年に策定した道路交通計画で、同様のカテゴリーになるのは構想路線です。ですので、位置付けが変わったというものではなくて名前が変わったという……

末宗委員 落としたんか。

瀬戸道路建設課長 従来から高規格道路の候補でした。

末宗委員 候補ということは知ってる。県がランクを落としたの。

瀬戸道路建設課長 落としたというよりは、横滑りという形です。

末宗委員 まあいいや。

瀬戸道路建設課長 2点目です。4ページの図で、確かに分かりにくい図ですが、一般広域道路の緑色の線の中に、ふだん耳慣れない名前が記載されています。こちらは委員のおっしゃるとおり、例えば、中津安岐道路はその一部の区間は県道中津高田線であり、国東の方に行くとまた別の県道になりますが、それをあわせた形で計画上の名前として付けています。実態は中津高田線も含まれているとお考えいただければと思います。

末宗委員 あわせたのがいいかどうか分かんけど、中津高田線とその先じゃ道路の意味が違うよ。宇佐国見道路は計画としては一番長いんや。それで、費用対効果とか何とか言うんだけど、今日はその件はあまり触れんわ。

それと、宇佐線が主にやっているのが黒川松崎線に今お金をかけている。それと、中津高田線の延長でダイハツからの4車線化を計画している中で、お金はもっとかかるんだろうけど、全体として中津日田道路は本耶馬溪の青の洞門までできてるんや。その間がちょっと空いているけどね。その青の洞門と宇佐の国道500号がつながるわけよ。それを宇佐の人は観光道路

として考えていて、これは土木でも観光が答えてもいいんだけど、ウサギか何かを通るような道路じゃなくて、バスが通るようにしたら、観光がね、それこそ大分県の周遊に随分つながるんよ。宇佐、安心院、別府までね。

土木は費用対効果がなかなか少ないから予算が付かんとするわけよ。それは意味は分かるんよ。だから、観光局があるんだから、観光局というのはこういうことを土木に提案して、費用対効果が悪いけど、こういうのを造れば大分県の観光の路線が一つ出来上がるというようなことをやってもらいたいんだけど。そういうことをするのが観光局だろうと思うんや。今後そういうのを土木と観光局は打ち出してもらいたいんや。

特に、今観光と土木と一緒に協議してるから、そういう土木は費用対効果でできないけど、観光が進めてくれんかというような、そういう路線に僕はしていただきたいと思って発言しているんだけど、ちょっとそこらあたりの見解を両方から聞きたいんよ。

長谷部観光誘致促進室長 確かに、宇佐から安心院、耶馬溪とか、そういったところにつながると、さきほどから申し上げていますように、県内周遊の効果があるのかなと思います。そういったところは観光の動向であるとか、あとは地域住民の方、観光事業者、そういった方の意見とかも聞きながら、どういったところがどういった取組をやるべきなのかというところは今後……

末宗委員 今後じゃない。今までも言ってきた。

長谷部観光誘致促進室長 土木と連携しながら意見交換等はしたいと思っています。

末宗委員 今まで土木とこの路線でしちよんのか。

長谷部観光誘致促進室長 この路線についてはそういった話合い等はまだ行っていません。ただ今後、状況等は確認したいと思っています。

瀬戸道路建設課長 委員がおっしゃるとおり、道路事業をやる上で費用対効果は一つの重要な要素です。外部や県民への説明という意味においても、一つ重要な指標になるのは間違いない

ところでは。

一方で、道路の果たす効果というのは費用対効果で測り切れない部分があり、観光も代表的なところでは。観光の交通量は計算できますが、経済効果や、最近でいうと防災の効果といったところはなかなか貨幣換算しづらいものも道路の効果であろうというところがありますので、そういった定性的な効果も含めてトータルで考えて、この事業をやるべきかどうかというのはしっかりと観光部局と連携して考えていきたいと思えます。

麻生委員長 ただいまの案件に関しては、観光戦略を策定するにあたって、それぞれの振興局や市町村との連携の中でしっかりとヒアリングもしながら、土木事務所とも連携を図って、そういう声に対してしっかりと説明責任を果たすように当委員会としても求めておきたいと思えます。そういうことでよいですが。

末宗委員 最後に一言。

委員長が今まとめてくれたんだけど、この話は今初めて聞いたような話で2人とも話しよる。前から言ってるんよ。土木事務所とか観光局にも言ってるんだからね。それをちょっと考えて物を言ってもらいたい。

三浦委員 まずは4月から6月のDCで、120億円の経済波及効果の目標でしたが、大幅に上回る146億円でしたね。前回のDCのときに比べても宿泊客数がかなり伸びたということで、まずは室長を含めて皆さんお疲れ様でした。

ただ、反省すべき点は、前回もそうなんですけど、やはり市町村ごとの温度差が今回のDCを見ていても感じられる部分があったんじゃないかと思えます。

このDCもそうなんですけど、大分県はここ近年を見ても、かなりビックイベントが目白押しだったと思えます。世界温泉地サミットやラグビーワールドカップもありました。世界の情勢によって大きく異なってくる場合もありますが、一過性に終わらせてははいないと思うんですけど、どうしてもその先が繋がっているようになかなか見られないというか、観光なので見づらい部分もあると思うんですけど、来年の万博もある

ので、引き続き、県内外、国外の方も含めて観光誘客をしっかりとっていただきたいと思います。

1点、他県で大変申し訳ないんですが、岡山県が今年度、中国地方、四国でタイの直通便がないということで、チャーター便、直通便も踏まえて、かなり予算をつぎ込んでタイにアプローチをしているようです。そこがどうかということはさておいて、しっかりと戦略的な観光誘客を踏まえてほしいと思えます。

加えて、これはさきほどから出ていますが、企画振興部になると思えます。ホーバーが就航して、これからまたかなり注目度が高まってくると思うんですが、ホーバーに1回乗ったらもういいやとなる方もいるかもしれないので、これは観光コンテンツの素材の一つとして、初めて来ていただいた方にホーバーを利用してもらってさらに大分県を知ってもらおうと。ホーバーなくしても大分にまた行ってみたいというような観光情報発信や、国東地方や西大分地方での周遊も踏まえて、振興局並びに市町村と連携を取ってやってほしいと思えます。

道路の方は、さきほど阿部委員からありましたが、空港道路は私も以前からホーバー就航後の利用状況等によってということ聞いていますが、私も沿線に住む者の一人として4車線化を進めていってほしいと思えます。県が4車線化をやっていくという方向がまとまれば、これはNEXCOですが、日出ー速見間の4車線化に向けてもしっかり後押しできるんじゃないかなと思えますので、是非両部局、これからの活躍を期待していますので、よろしくお願ひします。

長谷部観光誘致促進室長 DCについては、ある一定の経済波及効果も出て、成功に終わりました。当然レガシーというところで取組をやっていくという話になるかと思えます。

DCは一つの観光キャンペーンではあったんですけど、これ機に各地域で地域素材を磨き上げて、それを魅力あるものにして、それを基に各地域に観光客を誘致しようということで、確かにいろんな温度差はあったんですけど、各地域の

方でも地道な活動でそういったつくり上げをしていったという経緯があります。そういったところの素材をうまく生かしつつ、県の方でも商談会やプロモーションで旅行会社の方にそういった素材を売り込んで旅行商品にしてもらう活動をやっているところです。

あと、ホーバーについては、今の時点では西大分の周遊の航路というところで始まっています。やはり世界でも、ホーバーに乗れるということ、大分かイギリスという話になりますので、一つのコンテンツとしては有力なものであると思います。ただ、それだけを目的に来てもらっても、その後が続かないというところはありますので、ホーバーを一つのパックとして、いろんなパッケージの商品をつくるとか、旅行商品をつくるとか、そういったところは県外の旅行会社に売り込みをしたいと思ひますし、あとは、いろんなところでの情報発信等の取組をしたいと思ひています。

瀬戸道路建設課長 空港道路の件、激励いただきありがとうございます。道路に関しては、大分県全体もそうですし、地域の方々に喜ばれるような、またプラスの影響を与えられるような道路になっていけばというふうを考えて取り組んでいますので、しっかりと地域の方々の声にも耳を傾けながら検討を進めていきたいと考えています。

澤田委員 ちょっとお聞きしたいんですけど、外国人旅行客の九州内周遊の状況をさきほど説明いただきました。これをずっと見ていく中で、プロットとしてはどうしても福岡経由で阿蘇を目指して、そして大分の方に向かってくる矢印が非常に多くて、逆に欧州、アメリカ、オーストラリアは長崎方面が非常に多いという顕著な方向が見られます。私はこれを見たときに、やはり宮崎県の議員としたり、今、八代ルートとの新幹線構想を考えていると思うんですが、みんなが阿蘇を目指して来るという途中経過を踏まえたら、そのまま八代を通過して宮崎に来てもらいたいという可能性もあると思うんですよ。こういった場合に、大分県は宮崎県との観光客の誘致、特に外国人観光客に対してどういった

連携が取れるかというところが非常に大事になっていくと思うんですが、今このように宮崎県はほとんど外国人が来ていないという現状であれば、宮崎県としては何としてでも外国人を迎え入れていきたいという思いがあると思うんですね。

そういった意味で、大分県としての利便性というのを宮崎県にしっかりと訴えていながら、宮崎県と連携して新幹線ルートに対してもしっかりと引き込んでいくという構想が必要かと思ひますが、この観光の面でこういった今後の対策を考えているのかお聞かせください。

長谷部観光誘致促進室長 大分県と宮崎県とで連携した誘客の取組は、国内誘客では長くやっています。共同でPRをしたりというところもずっとやっているところです。

インバウンドについて、宮崎県は大分県ほどの取組は進んでいない部分があるんですが、一つ、サイクルツーリズムの関係で、県境をまたいだところとか、日豊海岸沿いの市の方で協議会をつくって、サイクルを活用した誘客というところで、インバウンドの誘客は可能性としてあるので、そういったところで連携して取組はやっていけるかなというところです。

新幹線の絡みになってくると、まだそこまで取組は進んでいませんが、個々の誘客の部分については連携して取組をしています。

澤田委員 ありがとうございます。外国人の旅行動向を見たときに、以前勉強したときには、九州の中では交通手段を一番重視しているというアンケートがあったんですね。それを考えたときに、今、パーセンテージでは、バスとレンタカーという交通手段が多くて、鉄道というのは結構少なかったと思います。そういった交通の利便性ということ考えたときには、やはり今回の主題である広域交通ネットワークというのは非常に大事になっていくと思うんですが、そういった部分も踏まえて、何らかの対策をしっかりと取っていないと、やっぱり宮崎としてもいろんな考えが出てくると思ひますし、大分は大分として、国内旅行客もそうですし、外国人のインバウンドも集客していくというのが県

民にとって一番よいことだと思いますので、そういったものについて今後何かいい資料とかがあったら教えていただければと思います。よろしくをお願いします。

木田副委員長 交通網と観光との関係です。先日、九州でツーリズムのプロモーションがあったと思うんですが、その商談会のときに台湾の観光サイドからは、福岡、大分になると、大分は直行便がないので往復するのがもったいないと指摘をされていたのを見ました。台湾便がもし大分空港に就ければ、14ページの赤いラインが下から上に赤くなって、国東半島をぐるっと一周回って帰ってもらえるものなのか。レンタカーを福岡空港で借りて大分空港で乗り捨てというようなサービスは受けれるのかとか、その辺のところを教えてください。

それとあと、フェリーですね。昔のダイヤモンドフェリーのときは松山や高松に寄っていましたが、今、松山に寄るということが大分の観光にとってプラスになるのかどうか、観光局はどう思っていますか。四国もインバウンドのお遍路さんが結構いるので、大分の観光に寄ったときにプラスになるのかどうか、どういうふうに思っているのか教えてください。

長谷部観光誘致促進室長 台湾については、台湾便が大分空港に就航すればそれなりの効果というのはあると思います。さきほど韓国の際に言いましたが、移動にかかる距離、時間がかかると、やっぱりその分の滞在時間が短くなって、その分の消費が落ちる傾向にもありますので、直通の便ができるということはそれなりの効果があると思います。今、交通部局の方で台湾の方への働きかけというのをやっていると聞いているので、注視していきたいと思います。

それと、レンタカーについては、私も詳しくはないんですが、恐らく乗り捨ても可能かとは思っています。

それと、フェリーについてですが、さきほど外国人の方が多く乗ってきているという状況はお伝えしましたが、今後、四国との連携、フェリーを使った観光誘客というのは、一つ重要な部分ではあるかなと思っています。その一つと

して、来年、瀬戸内の方で瀬戸内国際芸術祭が万博とあわせて開催をされます。芸術祭については結構な方がいるので、そういった方を大分へ誘客する。瀬戸内国際芸術祭にあわせて国東の方でも芸術文化祭が開催されるという予定もありますので、そういったつながりで、フェリーを活用して大分に来てもらうといったところの働きかけ等もやっていきたいと考えています。

木田副委員長 ありがとうございます。熊本空港はチャイナエアラインが飛んでいますので、恐らく福岡インで熊本アウト、熊本インの福岡アウトができていないんじゃないかと思うので、是非交通部局に強く働きかけてもらいたいと思います。フェリーはそういう取組があるというのはいいなと思います。ダイヤモンドフェリー時代に結構松山へ行くことがあったんですが、あれがなくなって本当に四国に行くことが減ったなと思いますが、是非瀬戸内周遊で強化をお願いしたいと思います。

今吉委員 今日いろいろ話が出ましたが、この広域交通ネットワーク特別委員会ができたのは、東九州新幹線がなかなかできないということできたと思うんです。50年経ってまだ分からないと。市の職員も、もう当然みんな辞めていってしまうから形が見えないんですね。

だから今回、この道路の構想路線も含めて、やっぱり何年後という目標が一応あると思うんですよ。そのためにはどうするかとか、いろんな地域の問題点とかもあるでしょうけど、やっぱり国の力があると思うんですね。今、国土交通省から副知事も含めて来ているでしょう。そういう人の知恵を借りて国との交渉というのは少しは動いているんでしょうか。

瀬戸道路建設課長 こちらの構想路線というのは、全国で新しいものを令和3年につくったときに、新しい名前として整理されたものです。

この構想路線を今後どう進めていくかというのは、国レベルにおいてもまだ明確には決まっておらず、これから考えていく状態ということは把握していますので、委員がおっしゃるとおり、どう進めていくのかというのをまず明確にしてもらって、その上で、それに沿って取り組

む必要があると考えています。

今吉委員 東九州新幹線の話は、交通局長が言うには、四国新幹線は国や国会議員がものすごく動いていると言うんですね。そういうようなことを踏まえて、少しでも形を見せるためには国とどういうふうに動くかということも、国から来ている以上はそういうことを踏まえてやらないと。ただ構想だけ練って、10年、20年経ってもできないという話じゃ意味がないんですね。形が見えないと、県職員を辞められないでしょう。よろしくをお願いします。

麻生委員長 さきほどサイクリングの件が出たので、ちょっと私から質問します。ツール・ド・九州もやっている中で、国土交通省のナショナルサイクルルート指定というのは難しいんですか。ハードルが高いのかな。

瀬戸道路建設課長 ハードルが高いかということ、高いと思います。基本的には物理的な環境の整備というのがまずは必要になってくるので、しっかりと安全かつ快適に走行できる走行空間というのを一定程度整備して、それがルートとして連なっているという形を外形的に整える必要があります。まずはしっかりとそこを整えた上で、そのルートを登録してもらえるようにしていくということになるので、物理的な整備というところのハードルはかなり高いという認識です。

麻生委員長 是非連携を図って、指定を目指すぐらいの取組もあっていいんじゃないかなと思いますので、研究課題として申し上げておきたいと思います。

ほかによろしいですか。

末宗委員 ちょっと1点だけ。

大分県は昔、農林水産部の方で広域農道をたくさんやっていたんですよ。そのときはほとんどみんな単費じゃ。だから、会計検査もなかったんだけど、土木の場合はほとんど国の公共予算でやっているよね。今、農林水産部が単費のそういう事業をやっていないから、そういう単費の分が随分動かさないことはないだろうと思うんですよ。そういうのを利用すれば国の公共予算もたくさん取れるし、そこあたりの発想というの

もちょっと今後取り入れてくれんかね。よろしく。

麻生委員長 要望ということで。

それでは、委員外議員の方は御質疑ございませんか。

宮成委員外議員 広域交通網を考えるとときに、今の観光のトレンドを見ると、観光と土木部署が一緒にというのは本当に意義深い会議だったなと思っています。

その上で、1点ずつ聞かせてもらいたいんですが、福岡空港からのということでありましたが、九州のそれぞれの空港に乗り入れているのが大分とか宮崎とかは少ないんですけど、鹿児島が多くて、佐賀とか熊本とかは一定量あると。

そうした中で、大分県内の代表的な観光地である国東半島というのは、この福岡を見ると非常に弱く見えます。県内の観光客が韓国中心で50%というのも、大分空港の乗り入れのフライトを見れば納得します。そこで質問したいのが、この2ページからのこういったデータで、空港ごとに何か掴んでいるものが、この調査に限らずあるのか教えてください。

それから、構想の7路線ですね。これが、これから先、整備までに大きな時間がかかるという中、今ある既存の県道等の改良を行う上で、この構想7路線がどこか頭にあって、その整備に何かの影響があるのか。要するに、長い目で見れば整備される場所だから、抑制に働くという面があるのか、あるいは必要な道路だということによって推進に働くといったことはあるのか、もし分かれば教えてください。

長谷部観光誘致促進室長 空港ごとの人の流れということでしょうか。

今回お示ししたデータは各エリアに区切って出しているものなので、空港に絞ったデータというのは持ち合わせていません。

麻生委員長 それはまた総合交通の方で。

瀬戸道路建設課長 構想路線と現道の改良や整備の関連性というところだと思います。

まずは、その構想路線自体がどうなるかというところが不明確なので、なかなか申し上げにくいところですが、一般論としては、近接する

箇所には似たような機能を持つ道路は当然ながらいないというところではあります。ですので、例えば、構想路線はさきほど申しましたが、高規格道路、または一般広域道路の要件に合致する可能性があるということですね。高規格道路のイメージとしては自動車専用道路です。一般広域道路というと、国道10号ですとか、そういった感じですが、それと同じような現道改良をするのであれば、同じような構想路線はいないということになってしまいますので、構想路線がどういう役割を担って、どういう機能を果たすか次第なところがあります。

一方で、その機能がまだ決まっていないので、何とも言いようがないところではあります。一方で、現道の課題がある箇所というのは当然緊急度がありますので、そこは構想路線どうこうにかかわらず、やるべきものはしっかりやるということは必要と考えています。

宮成委員外議員 今までこの構想路線があるからということで特に影響は及ぼしていないということで理解しました。ありがとうございました。

麻生委員長 ほかに質疑もないようですので、これで付託事件に関する調査については終わりたいと思います。

当特別委員会ですが、常任委員会での議論で終始している部分と重なった部分があったかと思いますが、お許しを願います。それほど長計、10年先、それより先の話について当委員会としては提言書をまとめないといけないものですから、また皆さん方のそれぞれのプラン、戦略、その策定の中での横の連携、情報共有の中で、将来の夢を共に追い求めるために必要な事項等々、是非当特別委員会にもお寄せいただいて、夢を実現できればと思っていますので、御協力を引き続きお願い申し上げます。執行部の皆さんお疲れでございました。

記者や傍聴の皆さんも御退席を願います。委員の皆様はそのままお待ちください。

〔執行部 退室〕

麻生委員長 それでは内部協議を行います。

〔協議〕

麻生委員長 今回は、1月27日から28日にかけて県外所管事務調査を行いますので、出席をお願いします。

お疲れ様でした。これにて終了します。ありがとうございました。