

交通政策調査特別委員会 行政視察報告書

1 日程

令和6年10月22日（火）～ 23日（水）

2 視察先及び視察項目

	視察先	視察項目
1	大分県	ホーバークラフトの導入における交通網整備及び臨海部の活性化について
2	福岡市	福岡市地下鉄七隈線の延伸事業について

3 視察委員（視察日時点）

- 委員長 おぎの 稔 東京政策フォーラム（都民ファースト・国民民主・無所属の会）
- 副委員長 椿 しんいち 大田区議会公明党
- 委員 高瀬 三徳 自由民主党大田区議団・無所属の会
- 大森 昭彦 自由民主党大田区議団・無所属の会
- 鈴木 隆之 自由民主党大田区議団・無所属の会
- 北村 やよい 自由民主党大田区議団・無所属の会
- 松本 洋之 大田区議会公明党
- 佐藤 伸 日本共産党大田区議団
- 宮崎 かずま 日本維新の会大田区議団
- 犬伏 秀一 つばさ大田区議団
- 津田 智紀 立憲民主党大田区議団
- 寺田 かずとも O T Aれいわ新選組

4 視察報告

項目ごとに各会派の視察報告を記載。

(1) 大分県

◆視察項目

ホーバークラフトの導入における交通網整備及び臨海部の活性化について

(自由民主党大田区議団・無所属の会)

大分空港から県庁までは60km以上離れており、全国で県庁所在地まで一番遠い空港に位置付けられている。別府湾があるため直線で結ぶことができず、市内までの利便性は大きな課題であった。

かつてはホーバークラフトが就航していたが、高速道路が整備され空港へのアクセスが向上して以降利用者数が減少しており、2009年に一度廃止になった経緯がある。しかしその後も市内までのアクセスは大きな課題として残っており、平成30年に大分空港海上アクセス研究会が設置され、改めてホーバークラフトの有効性が見直され、新空港線同様、上下分離方式により収支の確保が可能との調査結果が出され、令和2年に運航事業者が第一交通産業株式会社に決定し、令和6年秋の就航に至ることとなった。

利用者数は年間30万～40万人台と想定し、ビジネス需要に加えホーバークラフトの希少性を活かした観光需要も見込んでいるとのことであった。

本事業における県の負担額は75億円～85億円程度であり、支援の内容としては船舶購入・貸与と発着地の整備、貸付料及び使用料の減免とし、赤字補填は行わない内容となっている。事業者との協定内容に関しては事業期間をはじめ、ハード面の整備や地域活性化に向けた取り組みの協力等、主に6項目に関して締結をしている。

試験走行時における事故のため、当初の就航開始時期がずれ込んでいるが、視察当日も頻繁に試運転が繰り返され、着々と就航に向けた準備が進んでいた。

羽田空港を抱える本区としても災害時のリダンダンシーも含め、観光需要を見込んだ新たな交通網として非常に興味深い視察となった。

(大田区議会公明党)

大分空港の立地は、日本で一番県庁から遠い空港ということで、大分市内から空港へのアクセスに鉄道がないばかりか、以前は高速道路も届いていない状態だった。

現在は高速道路が開通し、高速バスが唯一の公共交通機関となり、今でも利便性はいいとは言えない状況にある。



また、九州最大の都市、福岡県の隣にありながら、鉄道も北九州経由か久留米経由と遠回りして大分市内へたどり着くような状況で、別府や湯布院など有名な観光地は数多く点在するものの、古くから陸の孤島と言われてきた。

以前、1971年～2009年まで約38年間、日本で唯一ホーバークラフトが運航されていたが、大分自動車道の開通とともに、1990年をピークに利用者が減少し2009年に完全廃止となった。

近年の円安やクールジャパンを背景としたインバウンド需要の増加で、2018年大分空港の利用者が16年ぶりに200万人を超え、今後も更に増加が見込めることから、現在の高速道路を利用した大分市内まで1時間以上かかっている陸路の改善が求められ、海上アクセスが代案として浮上し、高速船と以前運航していたホーバークラフトが検討された。

結果は港の整備費用や所要時間の半減など全てのコストパフォーマンスに優れたホーバークラフトが採用され、プロポーザルの結果、一般旅客定期航路事業の経験がある北九州に本社を置く第一交通産業株式会社に決定された。

また、運航形態は県が船舶を保有し、第一交通が運航を行う上下分離方式を採用し、事業者の負担をできるだけ軽くされていた。

旅客ターミナルも大分特産の杉の柱をふんだんに使ったモダンな建築として新たに整備され、開業を待つ準備は整っていた。

今回は、残念ながら開業前ということで、乗船できなかったが、話題性、経済性など今後注目を集めると確信した。

本区においても将来を見越した新たな交通手段として、体制を整えば検討する価値はあると考える。

(日本共産党大田区議団)

大分県では、大分空港利用者が増加するなかで課題となっている空港へのアクセスを改善し、利便性を高めるとし、船舶を活用した「海上アクセス」を時間短縮効果が期待できるなどの理由で採用し、ホーバークラフトが最も有効だと考え採用したとのことです。ホーバークラフトは英国企業から3隻41億6,486万円で購入し、運航については第一交通産業株式会社と2020年11月5日、運航事業に関する協定書を締結しました。当初、協定書には「県は運航にかかる赤字補填を行わない」、「県が適当と認める場合は、船舶の貸付料及び県有施設の使用料の減免を行うものとする」としていました。しかし、大分県議会の質疑・答弁で、ホーバークラフトの貸付料、年間約1億8,500万円と施設使用料年間約5,400万円は、20年間ホーバークラフト事業を継続させるため、経営が安定するまでの間は免除することが妥当とする契約が明らかになっています。今後、毎年経営状況を精査して使用料などを徴収するかどうか検討するとしていま



すが、仮に20年間免除となれば、約48億円もの税金の投入となり、赤字を前提に使用料・貸付料等を免除することは、運航の採算性そのものが成り立っていない状況が想定されていることは問題だと考えます。

(日本維新の会大田区議団)

ホーバークラフト (H o v e r c r a f t) の導入について「ホーバーターミナルおおいた」にて説明頂いたのち、実際に船内を見学した。空気クッションを利用するため水面・泥・砂浜など多様な地形で運航可能であり、時速も最速83キロと申し分ない。

大分県では大分空港と大分市のアクセスの悪さ（高速バスで約1時間）が課題となっており、時間短縮効果・災害時のリダンダンシーの確保・事業費の安さ等を総合的に勘案し、ホーバークラフトの活用が最適であると判断した。所要時間は60分から25分にまで短縮され、令和6年秋頃より運航開始予定である。

本区の場合「災害対応」「臨海部の活性化」の2点からホーバークラフトの活用は有効だと感じた。まず「災害対応」に関して、地震・洪水・津波などの災害時に道路が浸水や遮断されたとしても、ホーバークラフトを活用すれば迅速に人員や物資を輸送することができる可能性があり、災害時の即応力・対応力向上に寄与しうる。次に「臨海部の活性化」に関しては、交通インフラと観光資源への寄与が期待できる。交通インフラに関して、本区では臨海部の交通アクセス改善が喫緊の課題となっている。現状は乗用車・バス・自転車等が交通手段であるが、これがホーバークラフトによって多角化すれば、臨海部へのアクセス向上に貢献する。また、昨今は大田区の臨海部を巡るツアーが開催されているが、他にも自然観察ツアーや海からの航空機観察ツアーなどを開催し、ここにホーバークラフトを組み合わせれば地域資源の掘り起こし・PRに繋がり、結果的に観光資源の活用が期待される。

そもそもホーバークラフト自体が非常に人気があるとも担当者は仰っており、本区でも調査研究から始める意義はあると感じた。

(つばさ大田区議団)

経緯

大分空港から大分市内までの陸路移動の短縮（現状60分）を改善するため、令和元年に海上アクセスの調査検討を行ったところ、ホーバークラフトが最も有効との結論を得た。

検討結果

海上アクセスにつき高速船とホーバークラフトを比較検討した結果、時間短縮効果、負担金額、整備期間など、いずれもホーバークラフトが優位であることがわかった。

また、運航形態は、県が船舶などを保有し、民間事業者が運航を行う「上下分離方式」を採用することで、収支確保が可能との結論を得た。

ホーバークラフトは国内にメーカーがないため、海外のメーカーによる入札を行ったところ、イギリスのグリフォン・ホバーワーク・リミテッドが41億6,486万円余で落札し、3隻のホーバークラフトを製造した。

運航主体には大分の地元タクシー会社が名乗りをあげて、現在運航訓練などを行っている。

総額111億円という大きな事業ではあるが、観光需要や県内交通網の整備という観点からは費用対効果が望める事業であろう。ただ、陸上アクセスが十分に整備されている大田区への導入は、交通アクセスとしてはあまり意味がない。あるとすれば、羽田からお台場や横浜港への観光アクセスとしての需要だが、高額な船舶を購入してまで事業を行う事業者はいないだろう。

(東京政策フォーラム(都民ファースト・国民民主・無所属の会))

大分県のホーバークラフトの導入について、大田区議会交通政策調査特別委員会として視察をさせて頂きました。実際の運航は始まっていなかったため、試乗をすることはできませんでしたが、試行運航をしている様子や停船したホーバークラフトの中を見学させていただくことができました。



ホーバークラフトの導入による大きなメリットとしては、大分空港から大分市街まで車などでは1時間近くかかるところが30分弱に短縮することができます。

以前も大分県ではホーバークラフトの運航はされていたが、赤字などもあり上手くいかなかった経緯があり今回は県の側で整備、管理し業者が運航をする形で復活することになると説明を受けました。船などはすべて別物です。

交通政策については公と民の属性、どこまで公金を投入するかという点も大切であり、維持についても様々な視点があります。

ホーバークラフトは波や風などの影響も受けにくく、揺れなどが少ないという説明も受けました。また、国内唯一のホーバークラフトの航路であり、世界的に見ても珍しいこともあり「海外からも早く乗りたい、いつ運航が始まるのだ」という質問も多く来ているとのこと。では大田区で導入できるのかと言えば呑川は厳しいですし、海老取川や多摩川なら可能なのか。という疑問はありますが、こうした珍しいタイプの乗り物を活用することは区の特徴や魅力の発信の意味もあるのだなと感じました。

(立憲民主党大田区議団)

10月22日、今秋に開業を予定しているホーバーターミナルおおいたにて、ホーバークラフトの導入における交通網整備及び臨海部の活性化についてお話を伺った。

まず、大分空港の活性化に向けたホーバークラフトによる海上アクセスの導入について、交通政策企画課よりお話を伺った。大分空港の利用者の伸びがある一方、大分は国内で一番空港と県庁所在地が離れているという事情があり、現状ではバスで約60分かかるところを、平成30年から海上アクセスを検討する中で、以前実績のあったホーバークラフトの導入により約25分に時間が短縮できるとのことであった。そして、運航形態については県が船舶等を保有し、民間事業者が運航を行う上下分離方式を採用したとのこと。利用者は年間30～40万人を想定し、希少性を活かした観光需要も見込んでいるとのことであった。



当日はホーバークラフトがまだ開業前ということで、動いている状態での乗船は出来なかったものの、停船状態で客席に乗せて頂いた。定員は80名程度の客席はとても快適に感じた。また、運航訓練の様子も拝見させて頂いたが、とてもスピードが出ているように見え、是非乗ってみたいという観光客も来るのではないかと感じた。ただ、通常の船舶とは同じ免許で運転ができるものの、操作については相当異なり訓練を重ねているとのこと、運転士の確保は課題になるのではと考えた。

あわせて、完成したばかりの乗船ターミナルについても土木建築部よりお話を伺った。ターミナルは空へと上昇していく外観を表しており、大変現代的な形状であった。また、地域の声を聞いて、女性の視点や障がい者目線に立った工夫がなされたと説明があった。具体的には授乳室の設置、女性トイレブースの設置数や、2か所のバリアフリートイレを設置していることも特徴であり、これらの点はこれからも本区の新規施設でも大変参考になるものであった。

(OTAれいわ新選組)

大分県は、人口108万人、温暖な気候、海や山に囲まれ、「おんせん県おおいた」を標榜し日本一の湧出量と温泉数を誇る観光県です。大分県の空港である大分空港は、利用者数が200万人を突破し、今後もさらにインバウンド増で需要拡大しています。

そういった中、大分空港の最大の課題は市街地から空港まで60分も掛かる（別府湾の迂回の必要性から）という、アクセスの悪さです。他の都道府県でも60分も掛かるという空港はほぼなく、大分空港の利便性の悪さが際立っており、船舶を活用した海上アクセスが最も有効かつ効果的ということでホーバークラフトの導入を平成30年度から研究してきて、令和2年度に運航事業者の公募・決定、令和3年度にホーバークラフト造船事業者の公募・決定（グリフォン・ホバーワーク・リミテ

ッドに決定)、令和5年度に3隻の船引き渡し(41億円余)、令和6年度就航予定と歩んできました。ホーバークラフト(イギリス製)は時速83キロで空港まで最速所要時間25分で繋がります。年間利用者数は30万~40万人台を想定し、旅客定員80名程度でバリアフリー対応です。

運航形態は大分県が111億円を負担し船舶等を保有、旅客ターミナル発着地の整備をし、民間業者が運航を行う、いわゆる「上下分離方式」を採用し、20年間継続して事業実施、そしてここがミソですが、大分県は運航事業に係る赤字補てんを行わない、運航事業者である第一交通産業株式会社が、ビジネス・観光需要を取り込み、収支確保をするというところであります。

ホーバークラフトは観光面で魅力的なハードですが、導入費用は安くはないことから、大田区の臨海部にも導入できるかどうかは、慎重な議論と大分県の動向を注視する必要性があると感じました。



(2) 福岡市

◆視察項目

福岡市地下鉄七隈線の延伸事業について

(自由民主党大田区議団・無所属の会)

福岡市営地下鉄は開業が1981年と長きにわたり福岡市民の足として親しまれている地下鉄である。これまで福岡市営地下鉄は、福岡市の中心部である、天神と博多から東西および福岡空港に伸びる路線であったが、以前より交通不便地区とされていた市の南西部に向かって、2005年に「七隈線」として開業された。これまで橋本地区の住民は、市の中心街



である天神に出るためには、一度姪浜までバスで北上し、そこから地下鉄に乗りかえるか、そのままバスで天神まで出ている。七隈線は、新たに「天神南駅」から「橋本駅」までを結ぶ路線であり、これにより交通不便地区から直接天神まで、これまで約1時間かかっていたものが、約45分と15分の短縮になっている。

福岡市は、住民の足は主に自動車であるため、今回の延伸事業の対象者は、観光客や車を持たない人が対象であると考えます。ちなみに、橋本地区から福岡空港は、都市高速道路を使えば車だと20分ほどで到着できる。

この延伸事業に対しても、無作為抽出で住民にアンケートを取ったようで、延伸してほしいという声は多かったとのこと。ただし、福岡市民の本音としては、天神駅と天神南駅が同一駅ではなく離れてしまい（徒歩約7分）、改札外での乗り換えになることが、大きなネックではないかと感じた。特に、福岡空港を利用する大きな荷物を抱える観光客にとって、福岡の地下街は、余りに不便に感じた（石畳なので、キャスターが引っかかってしまう）。

同様に、蒲蒲線（新空港線）に置き換えてみると、蒲田駅と新蒲田駅が別フロアで徒歩約10分かかってしまうことは、観光客や大きな荷物を抱える人にとっては、非常に使い勝手の悪い駅になってしまう懸念もある。スムーズな乗り換えができるような駅づくりをしてもらうよう、鉄道事業者に申し入れることも、私達区議会の大きな役割と考える。

（大田区議会公明党）

七隈線は福岡市西南部地域の慢性的な交通渋滞を緩和し、効率的で利便性の高い公共交通体系の確立を図るとともに、均衡あるまちづくりを推進するために計画された。

平成17年2月3日に橋本～天神南間を開業した後、平成24年度から延伸事業として天神南～博多ルートへの整備に着手し、令和5年に開業。



七隈線が博多駅まで繋がることで鉄道ネットワークがさらに強化され、都心部や福岡空港へのアクセスが向上するとともに、マイカー利用から地下鉄利用への移行により渋滞緩和やカーボンニュートラルの実現に寄与。また、新駅によって新たな人の流れも生まれ、沿線部の活性化や地域経済への好影響という相乗効果も期待されている。

翻って本区の新空港線整備からの視点で見ると、地下鉄七隈線延伸事業や本区の新空港線事業も、いずれも都市インフラの強化や地域の経済成長を目的としており、どちらも交通利便性を高め、国際的な競争力や経済活性化を促進する上で有意性を持つ重要なプロジェクトであり、両事業は、都市の発展を目的として計画されていて、地下鉄の延伸により、アクセスが改善される地域が開発され、新たなビジネスや居住エリアが生まれる可能性がある。

新空港線事業も同様に、空港周辺地域の発展を促し、都市全体の成長を支えるインフラ基盤となる。これにより、商業や観光産業が活発化し、地元経済の成長が期待される場所である。一日も早い開業を望むところであり、区議会としてもしっかり後押しできるよう努力していきたい。

(日本共産党大田区議団)

福岡市の西南部地域は、近年、住宅地を中心として急速に開発が進んだ比較的新しい市街地地域です。九州大学や福岡大学など大学が立地する都市化が進展している地域でもあります。福岡市民の4割にあたるおよそ50万人が居住し、今後も人口増が予想されています。この西南部地域の「利便性の高い公共交通体系の確立を図るとともに、均衡あるまちづくりを推進するため」として地下鉄七隈線が建設されました。

しかし、博多駅などの都心部や福岡空港へのアクセスが課題であり、その解決のために計画されたのが、天神南駅と空港線・博多駅を結ぶ七隈線延伸事業です。この区間は約1.4kmで事業費が約602億円です。福岡市は市民3,500人からアンケートによる意向調査を行い市民のニーズを把握したうえで事業計画を進めたとのこと。

市街地における地下鉄事業はナトム工法で行われた博多駅付近において、2016年11月にトンネル工事中の道路崩落事故が発生しました。幅約27m、長さ約30m、深さ約15mが陥没する大事故となりました。徹底した事故原因の究明が今後の地下鉄工事などでの再発防止のために必要だと感じました。

(日本維新の会大田区議団)

福岡市地下鉄七隈線（以下、七隈線）の延伸事業について福岡市役所にて説明頂いた。当該事業は、地下鉄七隈線を天神南駅から博多駅まで1.4キロ延伸した事業である。2011年に事業化に向けた取組を開始、2年後の2013年に着工、9年後の2022年には開業するなどスピード感のある事業であった。



工事に当たっては、ユニバーサル都市の実現のためのタッチレス自動運転エレベーターの導入、カーボンニュートラルの実現のための地中熱交換器・下水熱交換器の設置、木のぬくもりを感じる駅空間の創造など、いわゆる鉄道路線の工事と並行して様々な工夫がなされていた。

本区の新空港線事業と比較して最も大きな差異は、利用者の約75%が天神南駅と天神駅間の乗り換えが不便だと感じていたゆえ、当該延伸事業に前向きな意見が多かったことである。一方で新空港線事業については賛否が分かれており、反対意見もしっかりと参酌して引き続きの懇切丁寧な区民への説明が必要であることは間違いない。

延伸事業後の七隈線の1日当たりの輸送人員も令和4年度70,000人から令和5年度126,000人まで増えており、周辺地価も上昇傾向にあるという。また本区の新空港線事業では、新空港線の開通により蒲田駅と京急蒲田駅間の地上の商店街等が衰退するのではとの懸念も示されるが、似た事象である天神地下街では延伸事業によって地下街が衰退したとの報告も現状ないとのことである。

総じて、当該延伸事業の一つをもって新空港線の是非を語ることは正直できないが、延伸による効果は想定以上のものがあることが分かった。

(つばさ大田区議団)

七隈線延伸事業は、地下鉄七隈線を博多駅まで延伸することにより、福岡市の中心部へのアクセスを強化する大規模なプロジェクトである。福岡市の交通渋滞緩和、利便性の向上、観光客誘致などを目的としており、都市全体の交通ネットワークを向上させる狙いがある。特に、博多駅が九州の主要交通拠点であるため、この延伸により通勤・観光・物流などの流れが一層円滑になることが期待された。



延伸により、博多駅を介して他の地下鉄路線やJR、空港などとの乗り換えがスムーズになり、都市間・市内の移動が格段に便利になった。これにより、通勤や観光の利便性が向上し、博多エリアへの人の流れが活発化している。大田区の新空港線も、区内および東京都心と羽田空港への接続強化を通じて、同様の利便性向上が見込まれる。

七隈線延伸により、福岡市内での地下鉄利用者が増加し、自動車通勤やバス利用者の一部が地下鉄に移行した。この影響で道路渋滞が緩和され、地上交通の流れもスムーズになったという。同様に、新空港線でも、渋滞が激しい区内や幹線道路の負荷軽減が期待される。

延伸された七隈線沿線では、新たな商業施設やオフィスの建設が進み、雇用機会の増加や周辺の不動産価値の上昇が見られる。また、観光施設へのアクセス向上が観光客数の増加を後押しし、地域経済に直接的なプラスの影響をもたらしている。新空港線も、空港や都心へのアクセス改善により、大田区全体で商業活動や観光誘致に貢献する可能性がある。

福岡市の七隈線延伸事業は、交通利便性の向上、渋滞緩和、地域経済の活性化に大きな影響を与えており、これは大田区の新空港線計画にも大いに参考になる事例である。沿線開発や住民協力体制などを学び、区議会としても地域全体にメリットをもたらす形での新空港線実現を目指すべきだと感じた。

(東京政策フォーラム(都民ファースト・国民民主・無所属の会))

視察2日目は地下鉄七隈線の延伸事業について、説明を聞くことができました。この七隈線の延伸によって天神南駅から博多駅までの延伸が図られ、福岡市の都心部区間の鉄道網未整備地域と、博多駅、ひいては福岡空港までのアクセスが改善し、都市の開発なども進むことになりました。延伸区間は約1.4キロとなっております。ニュースにもなった駅前の陥没事故やコロナ禍もあり、当初の見込みよりも開業時

期は遅れましたが、2023年3月27日、福岡市地下鉄七隈線の延伸区間の運行が始まりました。2011年に延伸の事業化を決定してから12年経っての開始となります。

まだ地下鉄未整備の地域や博多港へとつなぐルートもかつては検討に上っていたなど課題はあるようですが、地下鉄を通して市内の交通の利便性を向上し、空港や主要駅とのアクセス機能の強化は大きく、まだ開業から時間も経っておらず、コロナ禍という特殊な状況も間に挟んでいるため経済効果等ははっきりとはまだ出せていないとの説明ではありましたが、この取り組みは現在、大田区で検討されている新空港線・蒲蒲線の運用にあたって参考になると考えます。七隈線の延伸においては、福岡市全体の交通網、交通整備の点も様々な点から考慮されていました。また、今回の整備だけでなく更にどうするかも検討をされています。新空港線の運用にあたっては、単に蒲田と京急蒲田を繋ぐだけでない施策も検討し、バスや自転車網整備などの他の交通施策とも組み合わせ、大田区内全体にとって大きな効果を生むように検討していくべきだと考えます。

(立憲民主党大田区議団)

10月23日福岡市議会にて、地下鉄七隈線の延伸事業についてお話を伺った。七隈線は令和5年3月27日に天神南駅から博多駅までの約1.4kmの区間が開業し、七隈線からJRの結節駅である博多駅に乗り換えをせずに行けるようになったことと、福岡空港へのアクセスも向上したとのこと。福岡市は全国の人口の平均的な伸び率と比較しても増加率が1ポイントほど上回っており、都心部の人口集中と交通渋滞が課題である中、七隈線の計画や整備は昭和40年代から時間をかけて行われてきたとのこと。天神南駅から先の延伸については平成17年から3ルートで検討が始まり、費用対効果、採算性、市民アンケートの結果を受けて市議会を中心に総合的に検討し、天神南から博多の事業化が決定したとのこと。特に市民アンケートについては、75%の方が都心部での乗り継ぎが不便であるとの回答があったとのことで、乗り継ぎの改善や乗り換え数を少なくする要望が多く、全体としては反対という空気感は無かったとのことであった。

延伸事業のスケジュールとしては、手続きに約3年、工事は約9年かかったとのことであったが、平成28年11月8日に発生した道路陥没事故のため、約2年開業が先送りになった旨の説明があった。陥没事故については、道路開放までに7日間かかり、その間ライフラインの復旧なども行ったとのことであった。

その他開業後の駅の施設設備についても説明を頂いた。ボタンを押さなくても良いタッチレス自動運転エレベーターの導入や地中熱や下水熱など環境技術の導入はこれからの時代は必須になると感じた。

開業後の現状については輸送人員数はコロナ前と比較しても1日あたり4万人ほど増加しており、今後は新車両の増備も予定しているとのこと。事業の効果検証は5年後に行う予定とのことであるが、市民の理解や協力を得ながら丁寧に着実に延伸事業を進めてきた市の姿勢はあるべき姿だと感じた。

(OTAれいわ新選組)

福岡市は165万人、一般会計1兆825億円余、特別会計・企業会計合わせて、2兆1,464億円余、職員数17,000人余という巨大基礎自治体です。また、オークランド(米国)など7つの海外姉妹都市があり、東アジアにおけるハブ的なスケールの大きな国際都市でもあります。羽田空港を抱える国際都市大田区と類似点もあり、交通政策としても大田区に活かせるところがあるのか関心があります。



福岡市は人口増加都市ですが、西南部の市の人口の約4割が居住しているにも関わらず、鉄道がなく交通渋滞が慢性化していたという課題があり、都心部への鉄道網として、橋本～天神南を結ぶ地下鉄七隈線が平成17年に整備されました。

その後、令和5年に、天神南～博多を繋ぐ、地下鉄七隈線延伸事業が開業しました。総予算は602億円で、国と福岡市と交通事業者で三分割しました。

七隈線延伸事業の前までは、市民アンケートでは75%の方々が、地下鉄の乗り継ぎが不便と感じており、世論の後押しもあり、市議会を中心に総合的に検討して1.4キロに渡る工区をシールド工法・開削工法・ナトム工法・アンダーピニング工法を複合的に活用し、3年間の手続き、9年間の工事期間を経て完成しました。七隈線延伸事業の開業後、1日に12.6万人の利用者数と1.8倍と増えております。

七隈線延伸事業の事例が大田区の交通政策にどのように活かせるのか、政治的判断は難しいところですので、慎重に議論をし、世論を見定めていくことが肝要です。

