

令和2年度 定例県議会 知事提案事項説明要旨〔抜粋〕

令和2年6月定例県議会

次に、九州新幹線西九州ルートについて申し上げます。

国土交通省から呼びかけがあった「幅広い協議」について、両者の基本的な認識を確認するため、3月16日に佐賀県から確認文書の案を提示しました。これに対し、鉄道局から、議論における本質的な部分について修正意見が示されました。そこで、修正の趣旨について説明を求めるとしましたが、この間、新型コロナウイルス感染症への対応に集中する必要性があり、また、県をまたぐ移動ができない状況が続きました。6月に入り、首都圏との往来の自粛が緩和されたことから、5日に鉄道局の担当課長が来佐し、地域交流部長と議論を行っています。長時間にわたる議論の中で、佐賀県の合意がない限り方針決定や事業化に向けた手続きは行わないことなどは確認できました。しかしながら、佐賀県が確認したい本質的な部分である、フル規格での整備を前提としているとしか考えられない山陽新幹線への乗入れについての認識などについては、鉄道局が、協議に入ってから議論すべきという考えを繰り返し主張され、平行線となったことから、引き続き、協議の中で議論を戦わせることとなりました。これまでに関係者で合意し、事業認可も行われた、佐賀県内は在来線をそのまま利用するスーパー特急方式やフリーゲージトレイン方式の実現並びにリレー方式について真剣に議論する必要があります。そもそも、武雄温泉 - 長崎間を標準軌で整備することになったのは、フリーゲージトレインを導入するからであり、今のような状況になった責任は、国が負うべきものと考えます。フル規格及びミニ新幹線については、与党検討委員会での議論とは関わりなく、ゼロベースから、しっかり時間をかけ

で議論してまいります。佐賀県は、新鳥栖 - 武雄温泉間についてフル規格による整備は受け入れられないというこれまでの考え方に変わりはありません。ポストコロナ時代を見据え、地域自らが新しい価値を創造し、佐賀県を魅力あふれる地域としていくために、何が一番望ましい姿なのかをしっかりと考えてまいります。

西九州ルートは、令和4年度に武雄温泉駅での対面乗換方式により開業することを関係者で合意しており、開業に向けた整備が進められています。令和4年秋には、JRグループ6社と地方自治体、地域の関係者が協力し、全国規模で集中的に観光誘客を行う国内最大規模のキャンペーン「デスティネーションキャンペーン」を佐賀県及び長崎県の全域を対象に開催されることが決定しています。新幹線が開業したら、そのことだけで地域に人が集まるようになるということはありません。開業による効果を最大限引き出すためには、地域の魅力と創意工夫によって、人を引き付け、人を呼び込むこと、住民主体の地域づくりを生み出していくことが重要です。佐賀らしさを発揮し、地域を磨き上げる動きをしっかりと後押ししてまいります。

令和2年9月定例県議会

次に、九州新幹線西九州ルートについて申し上げます。

西九州ルートは、新鳥栖 - 武雄温泉間は在来線をそのまま利用することを大前提として整備が進められてきました。フリーゲージトレインの導入を断念し、現在の状況を招いたのは国の責任です。フリーゲージトレインを断念したからといってフル規格で整備するというのは筋が違います。在来線の利便性低下や莫大な財政負担など佐賀県が大きなリスクを負ってまで対応しなければなら

いものではありません。

2年後には、県として多額の負担をして整備している武雄温泉 - 長崎間の開業が迫っています。その秋には、全国規模で誘客を図る「佐賀・長崎デスティネーションキャンペーン」の開催も決まっています。今は、開業の果実を得るため、全力を傾注する時期です。そして、西九州ルートの開業により特急列車が大幅に減ることで影響を受ける鹿島や太良などの長崎本線沿線地域の振興に力を注いでまいります。

令和2年11月定例県議会

次に、九州新幹線西九州ルートについて申し上げます。

9月24日に開催された与党整備新幹線建設推進プロジェクトチームの会合において、国土交通省から、西九州ルートの武雄温泉 - 長崎間の開業時期が令和4年秋頃の見込みであることが報告されました。開業を迎える沿線の市町では、多くの人に訪れていただける魅力ある地域づくりに向けて、様々な取組が進められていくことになると考えています。県としては、開業の果実を得るために、地域における自発の地域づくりを支援してまいります。また、西九州ルートの開業により、特急列車が大幅に減ることになる鹿島や太良などの長崎本線沿線地域の振興にしっかりと取り組んでまいります。

国土交通省から呼びかけがあった「幅広い協議」については、先月23日に第3回の協議を行いました。協議では5つの方式について鉄道局が考えるメリットや課題について説明があり、その中で、フリーゲージトレインについては、技術的に開発できないということではなく、耐久走行試験も含めて時間とコストがかかるという理由から、鉄道局としては開発しないという判断をしたという

ことでした。フリーゲージトレインの導入を断念し、現在の状況を招いたのは国の責任です。フリーゲージトレインを断念したからといってフル規格で整備するというのは筋が違います。フル規格での整備は、並行在来線の問題のみならず、特急列車が新幹線に振り替わることなどによる在来線の利便性低下や莫大な財政負担など、佐賀県の将来に大きく影響する問題です。佐賀県は、将来のあり方について、様々な可能性を議論することは閉ざしておらず、鉄道局とは5つの方式について予断を持たずに幅広く協議することで一致しています。引き続き、フリーゲージトレインの実現も含めて幅広い協議を行っていくこととしており、議論に必要な数字や条件については、事業主体である国が責任を持って確約できるものを示していただくよう、改めて要請いたしました。今後もこの先の時代を見据え、しっかりと真摯に議論していく姿勢を貫いてまいります。

令和3年2月定例県議会

次に、九州新幹線西九州ルートについて申し上げます。

令和4年秋に、いよいよ武雄温泉 - 長崎間が開業します。新幹線が開業したら、そのことだけで地域に人が集まるようになるということはありません。開業による効果を最大限引き出すためには、多くの人々が訪れてみたい、住んでみたいと思う魅力ある地域づくりが重要であり、「自発の地域づくり」をしっかりと後押しするとともに、県内各地域の取組をつなぎ、それらが相乗効果を発揮するよう取り組んでまいります。また、西九州ルートの開業により、特急列車が大幅に減ることになる鹿島や太良などの長崎本線沿線地域の振興に力を注いでまいります。先月には、肥前浜駅に利き酒体験スペース「HAMA BAR」がオープンしたところであり、訪れる観光客を地域の皆さんが地元の酒でもてなし、交流が一層

広がることを期待しています。今後さらに、沿線地域を訪れる方に地域の魅力を楽しんでいただけるよう、肥前浜宿と祐徳門前を結ぶルートを、歩いて楽しい回遊性のある散策路として整備するなど、沿線地域の未来を輝かせるための創意工夫による地域づくりを支えてまいります。

上下分離後の鉄道施設の管理については、今年4月に、佐賀・長崎の両県が共同で「一般社団法人佐賀・長崎鉄道管理センター」を鹿島市に設立することとしており、鉄道事業許可の取得など、必要な手続きを進めてまいります。国土交通省鉄道局との「幅広い協議」については、佐賀県の将来に極めて大きな影響が生じるものであるため、様々な可能性について、今後もしっかりと真摯に議論していく姿勢を貫いてまいります。