

令和4年度 定例県議会 知事提案事項説明要旨 [抜粋]

令和4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。

いよいよ9月23日に武雄温泉－長崎間が開業します。開業に合わせ、武雄温泉駅と嬉野温泉駅において開業イベントを行うこととしており、4月20日に県、武雄市、嬉野市、JR九州、鉄道・運輸機構の5者で実行委員会を設立しました。10月からは佐賀・長崎デスティネーションキャンペーンがスタートします。県内各地に息づく文化や歴史、伝統など佐賀の本物の魅力を多くの方に存分に体感していただき、開業効果を広域に波及させてまいります。また、上下分離方式へ移行する肥前山口－諫早間については、4月28日から各駅に開業後のダイヤ案が掲示され意見募集が行われています。ダイヤ案は、普通列車については運行本数が増えるものの、特急列車については現行の運行本数から大幅に減るものとなっています。県としては、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。これまで県と鹿島市とで進めてきている肥前鹿島駅周辺整備については、「さがデザイン」の視点も入れながら、今後県が主体となって基本設計を進めていくこととしています。「鹿島らしさ」を感じられる唯一無二の駅にこだわり、県南西部の広域交流の拠点づくりと魅力あるまちづくりをさらに後押ししてまいります。

国土交通省鉄道局との「幅広い協議」については、2月10日の第6回の協議で、フリーゲージトレインについて議論するとともに、フル規格で整備する場合の3つのルートについて、将来を見据え、佐賀県はもとより九州の発展にどのようにつながっていくのかなど、改めて国土交通省としての考えを示すよう求め

ています。次回の協議について鉄道局に確認したところ、準備にもう少し時間がかかるとのことでした。新鳥栖－武雄温泉間の在り方は佐賀県の将来に大きく影響することであり、今後も何が望ましい姿なのかということを中心に大きな視点を持って幅広く、骨太に議論してまいります。

令和4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。

今月23日に武雄温泉－長崎間が開業します。武雄温泉駅と嬉野温泉駅で開催する開業イベントでは、全市町が参加しそれぞれの魅力をPRすることとしています。県では、県内各地域に息づく文化や歴史、伝統、そこにしかない魅力を発信することで周遊を促し、開業効果を広域に波及させてまいります。

そして、いよいよ10月1日から、佐賀・長崎デスティネーションキャンペーンが始まります。8月30日には、佐賀県、長崎県、JR九州の三者で記者発表を行い、キャンペーンの実施と多くの来県を全国に呼びかけました。今後、全国のJR主要駅に、両県の食、温泉、景観等をテーマにしたポスターが一斉に掲出され、公式ガイドブックが駅構内で無料配布されます。全国の多くの皆様に、新幹線の開業にあわせ、佐賀、長崎に行ってみたいと思っていただけるよう魅力が伝わる情報発信を行ってまいります。全国からやって来る多くの皆様に、悠久の歴史、豊かな自然を体感し、佐賀の本物の魅力を堪能していただけるよう取り組んでまいります。

本来西九州ルートは、今回、博多から長崎までの間を在来線も活用する形で全線開業を迎えるはずでした。そのことを前提に、佐賀県は平成19年に肥前山口－諫早間の上下分離に合意しています。この合意は、鹿島や太良など長崎本線沿

線地域の皆さんの大変辛い思いの上になされたものです。国がフリーゲージトレインの導入を断念した中で開業を迎えることになり、長崎本線沿線地域の皆さんの心情を察すると複雑な思いがあります。こうした思いも含め、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。肥前鹿島駅周辺整備についても「鹿島らしさ」を感じられるわざわざ訪れてみたい駅にこだわって、駅エリア全体が魅力的な交流拠点となるよう県で整備を進めることとしており、今議会に必要な予算を提案いたしております。上下分離で県が駅舎等を所有することとなり、利活用について直接関与できるようになったことで、色々な面で良い点が増えたと感じてもらえるよう取組を進めてまいります。

国土交通省鉄道局との次回の「幅広い協議」については、鉄道局に確認したところ、準備にもう少し時間がかかるとのことでした。新鳥栖－武雄温泉間の在り方は佐賀県の将来に大きく影響することであり、今後も何が望ましい姿なのかということ大きな視点を持って幅広く、骨太に議論してまいります。

令和4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23日に、いよいよ西九州新幹線が開業しました。武雄温泉駅と嬉野温泉駅でイベントを実施し皆で祝福しました。

西九州新幹線が開業したことで、武雄・嬉野と長崎がわずか23分につながり、これから多くの観光客が県内を訪れ、移住して来られる方も増えていくものと期待しています。

一方、上下分離方式へ移行した長崎本線の江北－諫早間は、特急列車が大幅に

減少し、肥前浜駅から太良方面が非電化区間となりました。開業から1か月余りが経ち、太良方面と佐賀方面との直通運行が無くなり不便であることや、江北駅では跨線橋を渡る乗り継ぎが多く苦勞することなど、利用者の切実な声が聞かれます。やはり、懸念されていた利便性の低下が様々な形で顕在化してきました。今後、こうした課題については、利用者の目線に立って、その改善にしっかり取り組んでまいります。

また、県南西部の玄関口である肥前鹿島駅については、駅エリア全体が「鹿島らしさ」を感じられる訪れたい場所となるよう整備を進めています。鹿島・太良が持つ本物の地域資源は、国内外の人を惹きつける素晴らしさに溢れています。「むしろ、これから鹿島・太良」をコンセプトに、長崎本線沿線地域を官民一体で盛り上げてまいります。

新鳥栖－武雄温泉間の在り方については、佐賀県の将来に大きく影響することであり、今後も何が望ましい姿なのかということを中心に大きな視点を持って幅広く、骨太に議論してまいります。

令和5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。

昨年9月の西九州新幹線開業後、イベントやキャンペーンとの相乗効果もあり、県内の宿泊稼働指数が11月から2か月連続で全国1位になるなど多くの方に佐賀を訪れていただいています。開業と同時に運行を開始した、有明海に沿ってスローな旅を楽しむ「ふたつ星4047」も3か月間の平均乗車率が95%と好調です。開業を契機とするこうした効果がこれからも継続し広域に波及するよう、そこにしかない魅力の磨き上げと発信に取り組んでいる市町や地

域をしっかりと後押ししてまいります。

西九州新幹線の開業に伴い、特急列車が大幅に減少し、肥前浜駅から太良方面が非電化区間となった長崎本線の江北―諫早間は、懸念していた利便性の低下が顕在化しています。このため、県は昨年12月に沿線市町とともに、こうした課題を共有し利用者の意見を集約して対応策を検討するためのチーム（チームD）を立ち上げました。これまでJR九州に対して、江北駅と肥前浜駅での乗換負担の軽減や、学校の始業・終業時刻を踏まえたダイヤ調整などについて、具体的な対応策を提案し改善を求めています。また、施設面については、上下分離方式へ移行したことで、駅舎等を県が維持管理するようになったことから、県において、多良駅へのアプローチ改善や駅トイレの洋式化などに順次取り組んでいます。利用者の目線に立って、利便性の改善につながるよう沿線市町とともに取り組んでまいります。

また、県南西部の玄関口である肥前鹿島駅については、駅エリア全体が「鹿島らしさ」を感じられる訪れたい場所となるよう整備を進めています。

国土交通省鉄道局との「幅広い協議」については、今年9月に第7回の協議を行い、鉄道局から空港直結ルートの技術的な検討結果について説明がありましたが、フル規格を議論するのであれば、佐賀県の発展や九州の将来展望にどうつながっていくのかなど、大きな視点での国土交通省としての考えを示すよう、改めて求めています。