

令和5年度 定例県議会 知事提案事項説明要旨〔抜粋〕

令和5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。

新鳥栖－武雄温泉間は、現在、合意されたものは何もない「未合意区間」です。現在の状況を招いたのは、合意していたフリーゲージトレインを断念した国の責任です。この区間の鉄道環境は悪くありません。佐賀駅を通るフル規格は、今の鉄道環境を壊すリスクがあります。また、建設費に対する佐賀県の実質負担は1,400億円以上となり、西九州ルート全体で、佐賀県は長崎県の2.5倍以上を負担することになります。

フル規格については、これまで県議会でも議論がありましたように、例えば、九州佐賀国際空港の活用や有明海沿岸道路などとの連携を含めて、佐賀県や九州全体の将来展望が描けるのであれば、財政負担や在来線などの課題はあるものの、議論する価値はあると考えています。県民の皆さんにお示しして議論できるような案ができるかどうか、それは複雑な連立方程式を解くようなものであり、簡単なものではないと思いますが、様々なチャンネルで議論していくことは大事なことであると考えています。

西九州新幹線の開業により、上下分離区間となった長崎本線の特急列車が大幅に減り、利便性が低下しました。また、西九州新幹線の通る嬉野温泉駅では、停車本数が少ないという課題があります。JR九州に対しては、利用者目線に立ったダイヤへの改正を求めるなど、沿線市町と一緒に、利便性の改善に引き続き取り組んでまいります。

令和5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。

昨年9月23日に西九州新幹線が開業してから、間もなく1年が経過します。開業後は、長崎からの宿泊客が増加するなど、観光面で好調な動きが続いています。一方で、県内の宿泊施設においては、コロナ禍での離職による人材不足が新たな課題として浮き彫りになっています。県では、コロナ禍においても、先を見据え、宿泊施設の高付加価値化に取り組んでまいりました。そうしたことで、人材不足の中でも、宿泊施設では客単価が上がり、利益率の向上に寄与したとの声をいただいています。今後も、人材不足という課題への対策と併せて、真に選ばれる地域となるための取組が求められます。引き続き、人を惹きつける、そこにはかない地域資源の磨き上げとその発信に取り組む市町や地域を後押ししてまいります。

上下分離方式に移行した長崎本線の江北―諫早間については、特急列車の大幅な減少など、利便性の低下が課題となっています。また、西九州新幹線においても、嬉野温泉駅での停車本数が少ないなどの課題があります。JR九州に対しては、利用者の目線に立ったダイヤへの改正を求めるなど、沿線市町と一緒にあって利便性の改善に引き続き取り組んでまいります。

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す。現在のこの区間の鉄道環境は悪くありません。フル規格については、今の鉄道環境を壊すリスクや多額の建設費負担などの課題があります。こうしたリスクを大きく上回るメリットがあるかどうか、これまでの延長線上の議論ではなく、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、大きな視点による全く新たな発想での議論が必要です。

令和5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。

西九州新幹線の開業から8か月が経過し、全国旅行支援などの相乗効果もあ

り、県内の宿泊稼働指数は昨年11月と12月に全国1位となった後も、毎月1桁の順位で推移し、好調を維持しています。引き続き、地域の盛り上がりが広域に波及するよう市町や地域の取組をしっかりと後押ししてまいります。

一方、西九州新幹線の開業に伴い、上下分離方式に移行した長崎本線の江北一諫早間については、利便性の低下などが課題となっています。JR九州や沿線市町と一緒に、利用者の目線に立って利便性の改善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、新駅舎や駅前広場を含めた駅エリア全体の基本設計を進めているところであり、様々な美しさを併せ持つ「鹿島・太良らしさ」を感じられるよう整備してまいります。

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す。この区間の鉄道環境は悪くありません。フル規格については、この鉄道環境を壊すリスクを大きく上回るメリットがあるかどうか、過去の延長線上の議論ではなく、全く新たな発想で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、幅広く骨太に議論してまいります。