

令和6年度 定例県議会 知事提案事項説明要旨〔抜粋〕

令和7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。

北陸新幹線敦賀-新大阪間や北海道新幹線新函館北斗-札幌間の例を見ても、従前から申し上げてきたとおり、整備新幹線には、スキームも含めて様々な課題があると考えます。敦賀-新大阪間では、フル規格での早期整備で地元の合意形成が図られていたものの、事業費の大幅な上振れや地下水の問題などから、ルートも含め様々な意見が出ている状況です。上振れした多額の財政負担については、沿線自治体の首長や地元国会議員から国費を投入すべきとか、受益に応じた負担とすべきなどの意見も出ています。また、新函館北斗-札幌間は、想定外の巨大な岩の発見などにより、目標となる令和12年度末の開業が相当程度遅れる見込みです。さらに、最近では、延伸工事により川の水が枯渇し、工事の事業主体が地元農家と補償協議を進めるといった事例もあります。新鳥栖-武雄温泉間についても、複雑で難しいものですが、今後も、慎重に議論してまいります。

令和6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。

先月28日、財務大臣の諮問機関である財政制度等審議会の分科会が開催され、整備新幹線の様々な課題やリスクについて議論がなされました。北海道新幹線や北陸新幹線などの事例に基づく環境面のリスクや事業費の増嵩リスクがあること。また、「見切り発車」の実例としてフリーゲージトレインの導入を前提とした西九州ルートの着工などがあげられました。

整備新幹線は、スキームも含めて様々な課題があり、西九州ルートは、着工後、国がフリーゲージトレインの開発を断念したという特殊事情があります。これ

まで在来線を利用することを合意している新鳥栖-武雄温泉間については、拙速に議論を進めるような簡単なものではありませんが、様々な可能性について議論してまいります。

令和6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。

与党検討委員会の求めにより、7月30日に開催された委員会に南里副知事が出席しました。在来線を利用することを合意している新鳥栖-武雄温泉間について、長崎県が合意と異なるものを望むのであれば、地元で新たな合意形成が図られるのが本来の議論の在り方であることなど佐賀県の考えを、改めて説明しました。

また、8月23日に国土交通省鉄道局との「幅広い協議」が開催されました。鉄道局の北村幹線鉄道課長と引馬地域交流部長の間で一定の信頼関係を築きながら意見交換ができたものの、鉄道局から新しい提案などはありませんでした。

なお、北陸新幹線敦賀-新大阪間について、事業費が8年前の約2.1兆円から最大約3.9兆円になり、将来の物価上昇を見込むと5兆円を超えるという試算が公表されました。整備新幹線は事業費の大幅な上振れが常態化しており、西九州ルートについても、それを前提として考える必要があります。様々な可能性について議論はしていきますが、現在の状況に至っているこれまでの経緯も踏まえれば、拙速に議論を進めるような簡単なものではないと考えています。

令和6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。

5月13日、長崎県の大石知事、JR九州の古宮社長と三者で意見交換を行いました。

新鳥栖-武雄温泉間は、これまで在来線を利用することで合意がなされたという認識は一致しています。そして新たな合意を作っていくことが難しい課題であるという認識も共有しました。また、まずは足元の西九州地域を盛り上げていくこと、そして三者での意見交換は意義があり今後も続けていくことについて一致しました。

整備新幹線は、地元自治体が手をあげて整備が進められるスキームです。西九州ルートは新鳥栖-武雄温泉間は在来線を利用するという合意のもと、佐賀県は長崎県と一緒に武雄温泉-長崎間の整備に手をあげました。長崎県が佐賀県内の区間について合意と異なるものを望むのであれば、原点に立ち戻り地元で新たな合意形成が図られるというのが、本来の議論の在り方です。

佐賀県から打開しなければならないものではありませんが、新しい提案があれば、様々な可能性について議論はしていきたいと考えています。