

令和7年9月16日

佐賀市議会
議長 山口 弘展 様

九州新幹線整備に関する調査特別委員会
委員長 野 中 宣 明

九州新幹線整備に関する調査特別委員会調査報告書

本委員会で実施した九州新幹線西九州ルート of 整備に関する諸種調査が終了したので、佐賀市議会会議規則第110条の規定により下記のとおり報告します。

記

1 調査期間

令和5年12月20日から令和7年9月16日まで

2 調査事項

九州新幹線西九州ルート of 整備に関する諸種調査

3 調査に至った経緯

九州新幹線西九州ルート（新鳥栖－武雄温泉間）に関しては、当初、国、県、JRの三者合意されていたフリーゲージトレイン（以下、「FGT」）の開発が困難になり、令和元年8月の与党検討委員会で新鳥栖－武雄温泉間はフル規格で整備することが適当等の基本方針が取りまとめられている。

国・JRはフル規格での整備がよいとしているが、県はフル規格での合意はしておらず、フル規格での議論を行うのであればこれまでの延長線上の議論ではなく、全く新しい発想での議論が必要としている。

このような状況の中、九州新幹線西九州ルート（新鳥栖－武雄温泉間）がもたらす経済効果や自治体が負担する財源等の課題に関する諸種調査を進めるべく、本特別委員会を設置することとなった。

4 調査概要

(1) 委員会の開催実績等

回	開催日	主な調査項目
1	令和5年 12月20日	○正・副委員長互選について
2	令和6年 1月12日	○調査範囲について ○特別委員会の進め方について
3	令和6年 3月26日	○佐賀県地域交流部からの説明（佐賀県市町会館） ・これまでの経緯 ・新鳥栖―武雄温泉間の整備に関する基本的な考え方 ・国土交通省鉄道局との協議 ○説明を踏まえた委員間協議
4	令和6年 4月10日	○国土交通省からの参考人招致に向けた委員間協議
5	令和6年 4月16日	○国土交通省からの説明（参考人招致：国土交通省鉄道局幹線鉄道課長） ・整備新幹線について ・新幹線整備の意義について ・九州新幹線（西九州ルート）の経緯について ○説明を踏まえた委員間協議
6	令和6年 5月27日	○九州旅客鉄道株式会社（JR九州）からの参考人招致に向けた委員間協議
報告	令和6年 6月10日	○中間報告（令和6年6月定例会）
7	令和6年 6月11日	○九州旅客鉄道株式会社（JR九州）からの説明（参考人招致：九州旅客鉄道株式会社取締役常務執行役員、新幹線計画部長） ・地域を元気に ・鹿児島ルートがもたらした交流・定住人口拡大 ・西九州新幹線開業（武雄温泉～長崎） ・西九州ルートの整備（新鳥栖～武雄温泉） ○説明を踏まえた委員間協議
8	令和6年 8月7日	○佐賀市政策推進部からの説明 ・与党 整備新幹線建設推進プロジェクトチーム 九州新幹線（西九州ルート）検討委員会ヒアリングについて ○関係機関の対応状況等の整理についての委員間協議

回	開催日	主な調査項目
報告	令和 6 年 9 月 4 日	○中間報告（令和 6 年 8 月定例会）
9	令和 6 年 9 月 5 日	○関係機関の対応状況等の整理についての委員間協議
10	令和 6 年 10 月 22 日	○佐賀市政策推進部、都市戦略部からの説明 ・佐賀駅周辺の状況等について ○現地調査（佐賀駅周辺） ○説明、現地調査を踏まえた委員間協議
報告	令和 6 年 11 月 28 日	○中間報告（令和 6 年 11 月定例会）
視察	令和 7 年 1 月 27 日 ～29 日	○福井県福井市（北陸新幹線の整備について） ○福井県敦賀市（北陸新幹線の整備について）
報告	令和 7 年 2 月 27 日	○中間報告（令和 7 年 2 月定例会）
11	令和 7 年 5 月 30 日	○大学教授からの説明（参考人招致：青森大学社会学部教授） ・整備新幹線の社会的・経済的諸課題について ○説明を踏まえた委員間協議
報告	令和 7 年 6 月 5 日	○中間報告（令和 7 年 6 月定例会）
視察	令和 7 年 6 月 27 日	○佐賀県武雄市（新幹線を生かしたまちづくりについて） ○佐賀県鹿島市（新幹線開通に伴う並行在来線の課題について）
12	令和 7 年 7 月 2 日	○関係機関の対応状況等の整理及び 6 月 27 日の行政視察を踏まえた委員間協議
13	令和 7 年 8 月 12 日	○最終報告に向けた委員間協議
14	令和 7 年 9 月 8 日	○最終報告に向けた委員間協議
報告	令和 7 年 9 月 16 日	○最終報告（令和 7 年 8 月定例会）

(2) 主な調査項目ごとの調査状況

令和6年3月26日に佐賀県市町会館を訪問し、佐賀県地域交流部交通政策課より九州新幹線西九州ルートに関するこれまでの経緯について説明を受け、質疑応答を行った。

同4月16日に国土交通省鉄道局幹線鉄道課長を参考人として招致し、九州新幹線西九州ルートの整備に関して説明を受け、質疑応答を行った。

同6月11日に九州旅客鉄道株式会社（以下、JR九州）取締役常務執行役員及び新幹線計画部長を参考人として招致し、九州新幹線西九州ルートの整備に関して説明を受け、質疑応答を行った。

令和7年1月28日から29日に、令和6年3月16日に開業した北陸新幹線の沿線都市である福井市及び敦賀市を訪問し、開業までの経緯や現在の状況について調査を行った。

同5月30日に青森大学社会学部教授を参考人招致し、第三者の視点からの広範な意見を伺った。

同6月27日に、令和4年9月23日に西九州新幹線が開業した武雄市と開業により上下分離方式となった長崎本線沿線の鹿島市を訪問し、開業後の状況について調査を行った。

また、佐賀市政策推進部及び都市戦略部からは、関連項目について、適宜、説明を受け、質疑応答を行った。

以上の調査についての詳細な調査内容は、以下のとおりである。

(ア) 整備方式について

委員会としてのまとめ

- ・国とJR九州はフル規格での整備がよいとしている。
- ・佐賀県はフル規格を議論する場合、これまでの延長線上ではなく、全く新しい発想での議論が必要であり、現行のスキームで合意は困難であるとしている。

関係機関への調査結果

【佐賀県】

- ・フル規格には手を挙げてないが、将来の西九州ルートの在り方について、様々な可能性を議論することは閉ざしていない。
- ・フル規格を議論する場合は、これまでの延長線上ではなく全く新しい発想での議論が必要である。
- ・現行のスキームでのフル規格への合意は難しい。

- ・ルート、在来線、財政負担、地域振興などの課題をセットで議論する必要がある。
- ・国土交通省からの呼びかけで、鉄道局と「幅広い協議」を行ってきている。
- ・フル規格での整備を議論するのであれば、佐賀県の発展や九州の将来展望とどうつながるのか、鉄道局としての考えを出してほしい。

【国（国土交通省鉄道局）】

- ・F G Tの導入を断念した。
 - ＜理由＞
 - ①車軸が摩耗し、安全性の確保が困難である。
 - ②安全性を保つにはコストがかかる。
- ・フル規格が適当であると、与党検討委員会で基本方針が取りまとめられた。
 - ＜参考：新幹線整備の意義＞
 - ①人流の活性化
 - ②地域の活性化
 - ③まちづくりの進展
 - ④災害に強いネットワークの構築

【J R九州】

- ・早期にフル規格での整備の実現を国へ求めてきた。
 - ＜理由＞
 - ①地域の活性化について、最大限の効果をもたらす。
 - ②J R九州にとって採算性が成り立つ。

【福井市】

- ・フル規格（F G T断念）

【敦賀市】

- ・フル規格（F G T断念）

(イ) ルート・駅について

㊦ ルートについて

委員会としてのまとめ

- ・新鳥栖－武雄温泉間については、佐賀駅を通るルート（アセスルート）、佐賀市北部を経由する北回りルート、佐賀空港を経由する南回りルートの3つのルートが俎上に上がっているが、国とJR九州は、アセスルートがよいとしている。
- ・佐賀県は佐賀駅を通るルートにこだわらず、一から合意形成が必要と考えている。
- ・佐賀駅を通るルートでは、新幹線駅及び新幹線用線路の設置に必要な用地確保が課題である。

関係機関への調査結果

【佐賀県】

- ・佐賀駅を通るフル規格での整備は、日常的な在来線利用者が不便になる。
- ・佐賀駅を通るルートを白紙にし、一から議論して合意形成を図る必要がある。
- ・フル規格で佐賀駅を通るルートで、コスト増等のデメリットを上回るメリットが考えられない。
- ・佐賀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議論する価値がある。
- ・50年先の九州全体のグランドデザインをどう描くのか議論が必要で、その観点から空港関連ルートは議論する価値がある。

【国（国土交通省鉄道局）】

- ・佐賀駅を通るルート（アセスルート）がよい。
- ・佐賀駅を中心とした既存の交通ネットワークが確立されており、将来の需要予測が見込まれる。
- ・南回りでのルートや駅について、佐賀県の考えが分かれば佐賀駅を通るルートとの比較検討ができる。
- ・佐賀駅から南へ行くほど地盤強化が必要で、その分コストが上昇する。

【JR九州】

- ・佐賀駅を通るルート（アセスルート）がよい。
＜理由＞
 - ①アクセス性（バスとの結節）
 - ②まちづくり（コンパクトシティ）との合致
 - ③振替輸送も有利

④整備効果

⑤距離

⑥時間短縮効果

- ・南回りルートについては、佐賀県が考えるルートについての意義や理由を示せば比較検討できる。

【福井市】

- ・環境アセスメントで公表されたルート

【敦賀市】

- ・環境アセスメントで公表されたルート

① 新駅設置について

委員会としてのまとめ

- ・佐賀県は佐賀駅を通るルートのみならず、佐賀空港などとの連携を含めた議論が必要と考えている。ルートについて、国・J R九州と県の考えは一致していない。
- ・新駅が佐賀駅周辺ならば、新幹線駅の設置に必要な用地確保が課題である。

関係機関への調査結果

【国（国土交通省鉄道局）】

- ・交通ネットワークの結節点であるため、佐賀駅がよい。
- ・南回りでのルートや駅について、佐賀県の考えが分かれば佐賀駅を通るルートとの比較検討ができる。
- ・佐賀駅に新幹線の駅を設置するなら可能性は既存の駅の上か横だが、駅や駅周辺のまちづくりや技術面・コスト面を含めた議論となる。

【J R九州】

- ・佐賀駅での設置がよい。

＜理由＞

①アクセス性（バスとの結節）

②時間短縮効果

③まちづくりへの契機

【福井市】

- ・2階3層構造（2階に新幹線とハピライン、中2階に乗換改札、1階に観光案内所やショッピングセンター）
- ・新幹線は1面2線
- ・連続立体交差事業
- ・環境アセスメントで公表されたルート

【敦賀市】

- ・駅の近くに在来線を跨ぐ国道8号バイパスの高架橋があり、新幹線はその高架橋をさらに跨ぐため、新幹線の駅舎は3層構造になっている。2階は乗換口で1階に乗換の特急が乗り入れている。ハピラインや小浜、米原方面行の電車はとなりの駅舎となっている。
- ・環境アセスで公表されたルート

【武雄市】

- ・対面乗換のホームについて、在来線は既存の狭軌（1,067ミリメートル）をそのまま活用し、新幹線の標準軌（1,435ミリメートル）は開業に合わせ新設した。
- ・新幹線駅舎も開業に向け新設され、在来線ホームは一部を新幹線ホームと一体化する形に改修した。

(ウ) 財政面について

⑦ 財政負担について

委員会としてのまとめ

- ・ 県は全国新幹線鉄道整備法（以下、全幹法）どおりではなく、受益などを考慮し議論する必要があると考えている。
- ・ 財政負担について、国と県の考えが一致していない。
- ・ 全幹法により佐賀市にも負担を求められる可能性がある。
- ・ 佐賀市の財政負担について、現時点で具体的な割合や金額は不明である。

関係機関への調査結果

【佐賀県】

- ・ ルート、在来線、財政負担、地域振興などの課題をセットで議論する必要がある。
- ・ 佐賀県の実質負担は、長崎県の2.5倍以上になる。
- ・ 国の試算より建設費は上振れする。
- ・ 受益と負担の在り方で、西九州ルート全体に対する佐賀県の負担は、長崎県の2分の1以内であるのが妥当ではないか。
- ・ 多額の建設費を負担して、在来線が不便になる。

【国（国土交通省鉄道局）】

- ・ 地方自治体の負担は、全幹法に基づく。
- ・ 与党検討委員会から佐賀県の財政負担の軽減を図る必要性を指摘され、引き続き議論していきたい。

【J R九州】

- ・ 佐賀県の負担が大きいことは認識している。
- ・ 法改正のための話をするのなら、J R九州と長崎県も一緒に国へ行く。
- ・ 整備新幹線の事業費は建設費だけでなく、それに伴う移転費などを全て含む。
- ・ 佐賀県、長崎県、J R九州での協議に、国も入れて議論していくことが大切である。

【福井市】

- ・ 北陸新幹線の総事業費は、1兆6,770億円。
- ・ 建設負担金は、J Rの貸付料を控除した後の負担割合が国3分の2、県3分の1。地元自治体負担分350億円の県と各市町の負担額は協議による（福井市は34.9億円）。

【敦賀市】

- ・ 新幹線の負担金が15億円と言われていたが、今までに7億円を支払って

いる。今後の請求額を含めても10億円にはならないのではないかと。

【武雄市】

- ・新幹線の建設負担金として、平成19年から令和6年の間に約7億7千万円を支出。

④ 固定資産税について

委員会としてのまとめ

- ・沿線自治体には固定資産税としての税金があるが、財政負担については、佐賀県との調整が必要となる。
- ・税金が増えることで、地方交付税交付金の減額が懸念される。

関係機関への調査結果

【JR九州】

- ・鉄道・運輸機構から沿線自治体へ納付される。
- ・新幹線には減免の特例措置がある。

【福井市】

- ・北陸新幹線資産からの固定資産税収入は、福井県並行在来線経営安定基金の負担に充当する。

【敦賀市】

- ・北陸新幹線資産からの固定資産税収入は、福井県並行在来線経営安定基金の負担に充当する。

【武雄市】

- ・開業による固定資産税の変化は、令和4年度と5年度の比較では、298,907千円（9.98%）増。

(エ) 在来線の利便性について

⑦ 経営分離について

委員会としてのまとめ

- ・並行在来線が経営分離された場合の財政負担は、県、市町、民間等になる。
- ・国・J R九州は並行在来線について、必ずしも経営分離を前提とするものではないとの認識だが、県は並行在来線の経営分離を懸念している。

関係機関への調査結果

【佐賀県】

- ・フル規格（佐賀駅を通るルート）で整備する場合、並行在来線の経営分離を懸念している。

【国（国土交通省鉄道局）】

- ・在来線の運営主体はJ Rである。必ずしも経営分離を前提とせず、在来線の利便性の確保についてJ R九州を交えて佐賀県としっかり議論したい。

【J R九州】

- ・九州新幹線の鹿児島ルートにおいて、川内ー鹿児島中央間は、通勤・通学等での利用もあり、経営分離しなかった。また、西九州ルートの諫早ー長崎間も経営分離していない。線区の特性を踏まえて様々な選択肢をとってきた。
- ・佐賀駅を通るルートでも通らないルートでも、長崎方面からの利用者は在来線から新幹線へ移行し、特急の需要が減るため、どのルートでも並行在来線の問題は生じる。
- ・佐賀地区の在来線は、通勤、通学、輸送をはじめ、地域にとって欠かせない役割と認識している。
- ・経営分離を前提とせず、地元の意見を聞きながら検討する。

【福井市】

- ・並行在来線の石川県の大聖寺駅から敦賀駅までの区間が、J R西日本から経営分離され、株式会社ハピラインふくいが運営している。

【敦賀市】

- ・福井市と同じく並行在来線は経営分離。

【武雄市】

- ・経営分離はしていない。

【鹿島市】

- ・長崎本線は、厳密に言うと並行在来線ではないが、令和4年9月23日より江北駅から諫早駅までの区間は上下分離方式で運行されている。施設は

佐賀県と長崎県（佐賀・長崎鉄道管理センター）が維持・管理し、運行はＪＲ九州が引き続き２３年維持することとなっており、運行に関する財政負担はない。

- ・肥前鹿島駅の隣の肥前浜駅から先が非電化区間となり、ディーゼル車への乗換えが必要となったため、利便性が低下した。

④ 料金について

委員会としてのまとめ

- ・料金は増加する見込みだが、その金額が不明なので、早期の提示が必要。
- ・特に、佐賀駅利用者が多く利用する２枚切符などの特別企画乗車券利用時などとの比較も必要である。

関係機関への調査結果

【佐賀県】

- ・フル規格（佐賀駅を通るルート）で整備する場合、特急列車が新幹線に振り替えられ、移動料金が大幅に増加する可能性がある。大牟田（新大牟田）－博多間の事例では、移動料金が約２倍程度になっている。

【ＪＲ九州】

- ・整備方法、ルートなどが定まってない時点での言及は難しい。
- ・地域にとって欠かせない役割であると認識している。
- ・料金は上がるがサービス（時間短縮）のレベルに応じて設定する。

【福井市】

- ・厳しい経営状況になることが見込まれている。地域住民の移動手段の確保のため、運賃値上げを抑制し、それにより発生する開業後１０年間の収支不足７０億円を、沿線７市町と県が拠出する基金を設け、支援している（福井市の負担は８億１，０００万円）。

【敦賀市】

- ・経営安定化基金の敦賀市の負担は６億３，８００万円。

【武雄市】

- ・変わりなし。

【鹿島市】

- ・変わりなし。

㊦ 便数について

委員会としてのまとめ

- ・どの程度減便されるのか、まだ提示がない。
- ・現在と同程度の鉄道環境を確保したい。

関係機関への調査結果

【佐賀県】

- ・フル規格（佐賀駅を通るルート）で整備する場合、並行在来線にならなくても特急列車はなくなる。
- ・鹿児島本線の事例では、特急列車が全てなくなった。

【ＪＲ九州】

- ・整備方法、ルートなどが定まってない時点での言及は難しい。
- ・地域にとって欠かせない役割と認識している。
- ・特急の佐賀－博多間の乗客には、長崎からの乗客もいる。新幹線が整備されると、長崎からの乗客の多くと佐賀からの乗客の一部は新幹線に移行する。そのため、一般論だが、在来線の需要の減少に応じて、便数も減少する。ただ、新幹線と合わせて便数を設定するため、輸送環境はよくなる。

【福井市】

- ・普通列車運行本数は１３１本となっており、増便している（特急がなくなり快速便９本新設）。

【敦賀市】

- ・ＪＲの頃の１０２本からハピラインが１３１本と約３割増加している。計画していた乗降の目標人数を超えている。

【武雄市】

- ・開業前の特急の本数は３２本であったが、開業後は、武雄温泉駅から佐賀・博多方面は約２倍に当たる６６本に増便された。佐世保・有田方面は３２本のまま変わらず。
- ・普通列車の本数は変更なし。

【鹿島市】

- ・特急の本数が４５本から１４本（博多方面）となり、長崎方面への特急はなくなった。
- ・普通列車の本数は変更なし。

㊥ 乗換について

委員会としてのまとめ

- ・有田駅や江北駅の利用者が博多駅まで行く場合、それぞれ武雄温泉駅、佐賀駅で新たな乗換負担が発生する。
- ・上下分離区間の鹿島市や太良町などの地域からの利用者は、特急列車が大幅に減便するため、佐賀駅まで移動して、新幹線に乗り換える必要がある。

関係機関への調査結果

【佐賀県】

- ・フル規格（佐賀駅を通るルート）で整備する場合、新たな乗換負担が発生する。

【武雄市】

- ・全ての新幹線が、武雄温泉駅で対面乗換方式によりリレー特急に接続（乗換時間は3分）。

(オ) 新幹線の利便性について

委員会としてのまとめ

- ・国とＪＲ九州は、それぞれ時間短縮効果を見込んでいる。
- ・県は、受益の割には財政負担が大きく、さらには良好な鉄道環境が悪化すると危惧している。
- ・利便性について、国・ＪＲ九州と県の考えが一致していない。

関係機関への調査結果

【佐賀県】

- ・現状でも、佐賀県の鉄道環境は良好である。
- ・関西との旅客流動（約２７万人）が２、３倍に増えたとしても、在来線の利便性が低下すると約２，５００万人に影響がでるリスクが発生する。
- ・時間短縮効果について、受益は長崎県側にある。
- ・武雄温泉－長崎間において、期待されていた効果はほぼ獲得できているが、鹿島、太良の利便性は大幅に低下した。

【国（国土交通省鉄道局）】

- ・佐賀駅を通るルートで、新大阪駅が３時間圏内になる。
- ・佐賀－博多間で約１５分の短縮となる。

【ＪＲ九州】

- ・時間短縮効果が大きい。新幹線開業後、長崎－博多間で約３０分短縮した。
- ・現在の武雄温泉駅での対面乗換が長期化、固定化すると経費がかさむ。
- ・新幹線と在来線を合わせた鉄道全体で考えると佐賀駅の利便性は今以上に向上する。
- ・新幹線による時間短縮効果で、佐賀駅から鹿島市など広域に観光客が移動できる。

【福井市】

- ・関西・中京方面への移動で北陸新幹線の利用が増えるかと思われたが、料金の差によりハピラインの利用が増えた（福井－敦賀間で、新幹線３，０００円、ハピライン１，０００円）。

【敦賀市】

- ・敦賀－福井間の利用者の集計はまだ出ていないが、通勤・通学はほとんどが安いハピラインを利用している。肌感覚では８対２でハピライン。

【武雄市】

- ・長崎駅まで最速で２３分、となりの嬉野温泉駅までは約５分。
- ・始発が７時３分発で長崎駅に７時３３分着。開業前は６時４分に武雄温泉駅を出発し、肥前山口駅（現：江北駅）で乗換し、長崎駅に８時１分着で

あった。長崎駅からの終電も 22 時 10 分発であり、通勤・通学に有効となっている。

- ・開業 1 年目の新幹線利用者は 242 万人、2 年目は 253 万 7 千人。
- ・通勤・通学定期「新幹線エクセルパス」の利用者は開業 1 年で 453 人、2 年で 528 人。

(カ) 地域振興について

委員会としてのまとめ

- ・国とＪＲ九州は、フル規格での整備によるまちづくりを想定している。
- ・一方、県は在来線、財政負担などをセットで議論する必要がある、フル規格での議論なら鉄道局から将来展望の提示が必要と考えている。

関係機関への調査結果

【佐賀県】

- ・ルート、在来線、財政負担、地域振興などの課題をセットで議論する必要がある。
- ・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とどうつながるのか鉄道局としての考えを出してほしい。

【国（国土交通省鉄道局）】

- ・新幹線整備の意義
 - ①人流の活性化
 - ②地域の活性化
 - ③まちづくりの進展
 - ④災害に強いネットワークの構築

【ＪＲ九州】

- ・佐賀駅を通るルートの優位性
 - <根拠>
 - ①アクセス性（バスとの結節）
 - ②まちづくり（コンパクトシティ）との合致
 - ③振替輸送も有利
 - ④整備効果
 - ⑤距離
 - ⑥時間短縮効果
- ・まちづくりは地元と一緒に取り組んでいくことが大事である。ＪＲ九州がどのような役割を果たしていくのか考えていく。
- ・仮に新幹線が来るとしたら、まず地元が新幹線を使ってどのようなまちづくりをしていくのかを考えていくことが大事。

【福井市】

- ・在来線（ハピライン）の高架化により、線路による東西分断（踏切による渋滞）の解消。
- ・駅前広場の拡大整備による公共交通の拠点化（バス、路面電車、長距離バス、観光バス）。

- ・ 駅東側に再開発ビルアオッサ（商業施設、市の施設、図書館、県民ホール）。
- ・ 駅西側に複合施設ハピリン（屋根付き広場 ハピテラスと多目的ホールハピリンホール）。

【敦賀市】

- ・ 新幹線開通を見据えて敦賀駅交流施設オルパークを建設し、平成26年より供用開始。
- ・ 新たにできた駅東口は、交通結節点としての機能に絞って、バス・タクシーの乗降場、市営駐車場、緑化空間としている。
- ・ 第三セクターのまちづくり会社・港都つるがと敦賀観光協会が一体化した新会社「港都つるが観光協会」を設立。

【武雄市】

- ・ 駅南口をまちのリビングとして整備。イベント広場では季節のイベントが定着してきている。
- ・ 新幹線高架下に駐輪場、線路北側に歓迎フラッグや案内看板の整備。
- ・ 駅舎内に武雄温泉観光案内所、武雄旅書店を整備。

【鹿島市】

※新幹線開業に係る地域振興ではないが、在来線の利便性の維持・向上に向けて、J R九州や県に要望を行うとともに、長崎本線の利用促進を図っている。

- ・ 佐賀県が主導し、長崎本線沿線市町による利用促進や利便性の維持向上に関する取組を協議するチームD会議を発足。
- ・ 鹿島市が主導し、長崎本線沿線市町の首長、議長で構成する長崎本線の利用促進とJ R九州との対話を目的とした長崎本線利用促進期成会を発足。
- ・ 住民向けの各種キャンペーンや住民以外の利用促進のための観光列車や企画列車の運行、イベントの開催等を行っている。

(キ) 青森大学社会学部教授の説明

- ・新幹線は目的ではなくて手段である。着工から開通まで数十年かかるが、開通時にまちがどうなっているのか、そのイメージや政策的な対応がなければ、つくること自体が目的になってしまう。
- ・新幹線の開通は、まちの大改造の契機ともなり、新幹線がもたらす移動の利便性よりも、地元へのインパクトが大きい。その結果、新幹線の沿線地域とそうでない地域とのギャップが出てくる。
- ・新幹線開業がもたらす最も大きな効果の一つは人づくりであり、住民が地域のことを考え尽くすチャンスでもある。
- ・新幹線開業がもたらすまちづくりの効果として、例えば、新幹線はシビックプライドへの影響が大きく、新幹線が来たから安心して暮らしていけると感じる人もおり、精神面でのインフラになり得る。一方で、新幹線がもたらすネガティブな側面もあり、ビジネスチャンスは必ず来るが、そのチャンスに集まるのは地元の人だけではない。
- ・新幹線整備を議論する上で、国やＪＲは日本地図や九州全体の地図を見て話をしており、自治体とは立っている土台が違う。それらの話を丹念に整理し直していくと、もう少しかみ合う議論ができるのではないか。

5 調査結果（委員会としての意見）

本委員会は令和5年12月の設置以降、1年9か月にわたり九州新幹線整備に関して諸種調査を行い、情報収集等に努めてきたところであるが、このたび、一定の結論を得たため、今後、九州新幹線整備に関する調査・検討を進めていくに当たって、下記の取組を執行部に求め、調査を終了する。

（１）将来を見据えたまちづくりについて

新幹線は着工から開業まで数十年かかる事業である。新幹線開業の有無に関わらず、目先ではなく数十年先の将来を見据えたまちづくりを検討すること。

仮に新幹線を開通させることとなった場合には、開通を目的とするのではなく、新幹線開通をまちづくりにどう生かすのか広範な検討を行うこと。

その際には、地域の人々を巻き込んだ形でのまちづくりを模索していくこと。

（２）情報収集と意思表示について

新幹線開業に対する視点は、国・ＪＲ九州、佐賀県、佐賀市でそれぞれ異なる。それぞれの立場にはそれぞれの考えがあることを常に意識し、情報収集に努めること。

また、在来線の利便性の確保等、佐賀市としての意思を適時適切に表明していくこと。

（３）議会への報告について

九州新幹線整備に関する動向は、佐賀市の将来を見据えたまちづくりを議論するうえで非常に重要な要素であり、近隣市町への影響も重要な問題となる。それらの重要性を鑑み、今後も引き続き、適宜、議会への報告を行うこと。