

第10回 九州新幹線整備に関する調査特別委員会

令和6年10月22日（火）

午後1時30分～午後2時41分

佐賀駅周辺及び議会第1会議室

【出席委員】野中宣明委員長、永渕史孝副委員長、中島妙子委員、稲葉嵩広委員、御厨洋行委員、富永明美委員、山田誠一郎委員、重松徹委員、重田音彦委員、嘉村弘和委員、西岡義広委員

【欠席委員】なし

【執行部出席者】武富政策推進部長、志波政策推進部副部長、白濱企画政策課長、稲又都市戦略部長、豊田都市戦略部副部長兼緑化推進課長、福田都市政策課長、西佐賀駅周辺振興室長

【案 件】

- ・ 執行部からの説明、現地調査、委員間協議

○野中委員長

それでは、これより第10回九州新幹線整備に関する調査特別委員会を行います。最初にマスコミからテレビカメラでの撮影の申入れがありますがいかがいたしましょうか。

（「どうぞ」と呼ぶ者あり）

はい、異議ないということで許可いたします。それではこれより議事に入ります。まず本日の流れでございますが、今日は現地へ行く予定をしておりますが、このような形で天候が悪いということでございます。今ちょうど、雨も小康状態というか上がっていますので、最初に執行部から説明していただきます。その後、現地のほうにすぐ行きたいと思っております。で、現地から帰ってきて執行部への質疑をお受けしたいと思っております。その後、委員間協議で終了する予定でございます。それでよろしいでしょうか。

（「はい」と呼ぶ者あり）

そしたら、本日の資料につきましては、サイドブックスのフォルダの中に掲載しておりますので、お目通しよろしく願いいたします。では、執行部からの説明をお願いいたします。

○志波政策推進部副部長

はい。それでは順次、資料の説明をいたします。タブレットにおきましては特別委員会資料①の環境影響評価報告書を御覧ください。紙でも資料を渡しているかと思っております。まず、いわゆるアセスルートの地図になります。ちなみにこの地図につきましては通常の地図とは逆に、上が南になっております。昭和61年に当時の国鉄が環境影

響評価を行った際の手紙、こういった冊子がございます、この中に掲載されている地図を一部加工してお示ししております。一部加工といいますのは、この地図が実際はもっと横に、西のほうに長くて佐世保の早岐を経由するルート、これは当初のルートだったわけですが、これが記載されているわけですが、その後ルートの見直しがありまして、実際は武雄温泉から嬉野に行くいわゆる短絡ルートで建設されておりまして、武雄温泉から先についてはこの地図とは違う経路になるということで西のほうを削ったというか省略しております。この図の中で太くて赤い線が新幹線の経路でありまして、比較的直線に近い形になっております。在来線、長崎本線とは経路が異なっているということになります。佐賀県内では、左手から新鳥栖と佐賀と武雄温泉、ここに大きめの丸印が経路上にありますけれども、これが当時計画されていた新幹線の駅ということになります。このアセスルートにつきましては、フル規格を前提としたルートですが、新鳥栖－武雄温泉の区間につきましては、その後、スーパー特急やフリーゲージトレインを運行するという事で在来線を活用することとされましたので、アセス後、現在に至るまでこの地図、これ以上の具体的な計画、例えば工事実施計画、こういったものが策定されたことはないということになります。

そしたら次のページをお願いいたします。次が佐賀駅のこの当時の予想図となっております。これも先ほどのルートの地図と同様に、環境影響評価報告書案に掲載されていたものとなります。手前が駅の北口、向こう側が南口、左手が東で博多方面、右手が西で長崎方面というふうになっておりまして、下のほうに注釈があります。現佐賀駅の裏に併設となり高架構造となると書いてありますけれども、この図を見る限り、新幹線のホームと在来線のホームが1面ずつとなっております。つまり、現在2面あるホームのうち北側のホーム、これを一つ潰して新幹線のホームに改造して、東西に新幹線規格の線路を通すというイメージになります。あくまで38年前の予想図ですので、参考ということで御覧ください。

それでは次のページをお願いします。九州新幹線環境図というものでございますけれども、この地図は、環境影響評価報告書案の別冊の図面を、佐賀駅が中心になるように、数枚あったものを切り貼りして1枚にしております。この地図も同様に南が上になっております。中央部に横に一本赤い太い線があるんですが、これがアセスルートでございます。真ん中の少し左手、赤く塗ってある区域の中に佐賀駅があります。当時の都市計画の用途地域が色分けされております。駅周辺は全て商業地域となることが分かります。駅の左手、つまり東のほうの青い部分が工業地域となっておりますけれども、ここに白抜きで上のほうに曲がっていく線が見えますけれども、これが廃線前の佐賀線になります。それから下のほうに分岐して曲がっていくのが長崎本線ということになります。それではこの資料はここまででございますので、次は航空写真になります。タブレットにつきましては特別委員会資料②の、航空写真を御覧く

ださい。

佐賀駅周辺の航空写真でございます。本日4枚でございます。右肩のほうに①と書いております。1枚目ですけれども、これが昭和60年に国土地理院が撮影したものでございます。若干解像度が低いですが、なおこの昭和60年といえますのは、先ほど御説明したアセスルートを国鉄が発表した年になります。

次のページをお願いします。2枚目以降は、佐賀市が撮影した航空写真となりますので、ここからは駅の形状がよく分かると思います。駅の中央部ホームがある部分が膨らんでいるような形態をとっております。現在、ホームの島が2面、乗り場が南のほうから順番に1番から4番まである、そういう形になっております。この写真②につきましては平成24年に撮影した写真ということになりますが、この年はフリーゲージトレインの工事実施計画が認可された年ということになります。

それでは次のページをお願いします。③ですけれども、これは平成29年度に撮影されたもので、市役所のほうを見ますと議会棟が完成してございまして、その北の農協のビルが解体中ということになっています。この年の翌年、平成30年にフリーゲージトレインの導入が断念をされております。

次のページをお願いします。4枚目ですけれども、最後が令和5年、最新のものとなります。駅前広場南口、北口の整備が終わっておりまして、西友が取り壊されてコムボックスになっているといった状況が見えます。私からの説明は以上です。

○福田都市政策課長

続きまして都市政策課です。都市政策課からは、都市計画の用途地域について各時点で説明させていただきますが、資料に沿って説明させていただきます。御手元に配付している資料は、用途地域の変遷図になります。市街地を住居系、それから商業系、工業系に色分けした図となっております。緑色と黄色が住居系、赤とピンクが商業系、青、紫が工業系の用途地域でございます。まず資料の①を御覧ください。これは昭和61年のアセス時点のものとしまして、直近たる昭和58年の用途地域となっております。佐賀駅周辺につきましては、この①の資料の真ん中の赤く塗ったところ、ちょうど長崎本線が見えると思うんですけど、この赤く塗ったところが佐賀駅周辺になりまして、商業系の用途地域となっております。

続きまして資料の②を御覧ください。これは平成22年に変更した用途地域の変遷図でございます。フリーゲージの導入の決定が平成23年12月ですので、その直近の用途地域の変遷図となっております。先ほどの資料の①からの変更点は、昭和63年からの兵庫地区土地区画整理事業や、平成10年からの兵庫北地区土地区画整理事業に伴う変更を行っております。佐賀駅周辺につきましては先ほどの①と同じく商業系、赤で塗ってる部分、商業系の用途地域のままとっております。

それから、資料の③を御覧ください。この資料の③につきましては、平成30年7月

のフリーゲージを断念した時点、その直近のものとしまして、平成27年の用途地域の変遷でございます。先ほどの資料②と比較して変更はほとんどありませんが、兵庫北地区土地区画整理事業がおおむね完了したことに伴いまして、若干の微調整を行った資料となっております。これにつきましても佐賀駅周辺は、赤色、商業系の用途地域のままとっております。

それから最後に資料の④、こちらは最新の佐賀都市計画総括図を抜粋したのになります。これも佐賀駅周辺につきましても商業系の用途地域ということで、以上のことから、新幹線に関係いたしまして、佐賀駅周辺の用途地域を変更した経緯等はございません。私からの説明は以上です。

○西佐賀駅周辺振興室長

それでは最後の資料になりますけれども、私のほうからは佐賀駅前広場の整備経過を時系列で御説明させていただきます。資料よろしいでしょうか。時系列で並べておりますけれども、右側備考欄に新幹線に関する経過のほうもお示ししておりますので、併せて御覧いただければと思います。佐賀駅前広場の整備につきましては、佐賀駅周辺整備構想を策定するのがスタートでした。平成27年11月に構想の検討会議、これは有識者会議ですけれども、これを立ち上げまして平成29年3月まで全6回の会議を開催しまして、平成29年3月に佐賀駅周辺整備構想を策定いたしました。その後、平成29年11月に整備の基本計画を策定するための有識者会議を立ち上げまして、平成31年2月までに全4回の会議を開催しまして、平成31年3月に佐賀駅周辺整備基本計画を策定いたしました。その後は実施計画を経まして、段階的に工事を行っております。まず、令和2年9月に北口広場の工事に着手しまして、令和3年5月に供用を開始しております。翌6月に南口広場の工事に着手しまして、整備が終わった箇所から順次、供用を始め、最終的には令和4年11月の南口交流広場の完成をもちまして、佐賀駅前広場の整備が終了しております。執行部からの説明は以上でございます。

○野中委員長

それでは説明は以上ということでございます。先ほど言いましたように、これから現地に先に行ってみます。質疑はその後ということで、よろしく願いいたします。それでは早速、継続ということで歩いて行きますので、議会棟の玄関に一旦集合して参りましょうか。

◎午後1時44分～午後2時10分 現地調査

◎午後2時10分～午後2時15分 休憩

○野中委員長

それでは再開いたします。前半の執行部からの説明、そして現地調査を行いましたので、一括して皆様から御質疑をお受けいたします。御質疑のある方はいらっしゃいますか。

○重田委員

今ね、昔のアセスルートってということなんですけど、現在、これをもしも造るということになれば、何か問題点等ありますか。例えば、前後の道の状況が変わっているとか、高架の状況とか、そういう部分はどうなんでしょうか。

○稲又都市戦略部長

はい。何分、国鉄時代に作られた昭和 60 年のアセスでございますので、委員おっしゃるとおり、周辺の状況も衛星写真で駅の周辺はそこまで大きくは変わってないとは思いますが、いろいろ変わっておるところもあるかと思えます。ただ、この中でも、先ほど現場に行くときもちょっとお話しさしあげたかと思うんですが、これから西のほうに行くと西部環状線の高架、それとその先の鍋島駅の先に鍋島の跨線橋というのが二つございます。今の資料にあったルート図でいくと、今の J R 線、在来線の真横を赤い計画線がどこを通るか詳しい絵は書いてないんですけど、上から見るとそういうふうに書いてあるんですが、その辺がどうなるかっていうところとかが、この中には、特に表記がないんじゃないかなっていうふうに思っているところです。以上です。

○重田委員

例えば、そういう問題があるということで、その解決策っていうかそういう部分で、駅を例えばもうちょっと高くしなくちゃいけないとか、そういう部分はどうなんでしょうか、可能性としては。

○稲又都市戦略部長

私も新幹線駅に関しては、いろんな地方の駅とかを見て回ったというか、出張の際とか何かのときは気をつけて見ているんですけども、同じような感じの駅っていうのが山陽新幹線の徳山駅、合併して周南市ってのが昔徳山市ですけども、徳山駅がそういうふうな感じになっておりまして、新幹線が大体、ですんで、3 階建てぐらいっていうか、在来線がはるか上を通ってるっていうところも実際、現状はございます。確かにそこが先ほど申し上げた西部環状線の高架橋とか、鍋島停車場線の高架橋とかのぎりぎりのところを、道路の跨線橋の上を新幹線が通ってるっていう構造になってるところが実際ございます。ただ、それがそういう形で、昭和 60 年の計画ですんで、そのままその構造でいかれるのか、それともルートを少し変えればそういうことはしなくてもいいということもございますので、どういうふうに計画されるのか、実際ここに来るとなったときにどういう計画されるのかというのは、まだ我々としては分からないっていう状況。ただ、その他の駅でそういう前例はあるっていうことだけは把握はしております。以上でございます。

○嘉村委員

ちょっと確認というか、新たに今回フル規格を佐賀県が合意した場合に、環境アセスってのはもう一度やられるんですか。コースのほうもいろいろこう提案があるみた

いですから、新聞によると、幅広い範囲内でアセスをというふうなことも考えるということも言っておりますけど、これがそのまま生きてくるっちゃうことないですよ、過去の分が。

○志波政策推進部副部長

以前ですね、令和2年に国の鉄道課長さんですかね、がいらっしゃった時の記事を読んだんですけども、それによりますと改めてアセスメントする必要があると、法的にする必要があるということと、それを実施した場合には二、三年かかるというふうなことを話されておりましたので、恐らく実施はされると思います。

○永渕副委員長

私、佐賀駅周辺整備ですね、やはりいろいろとずっと話をこの議会等でもしてきたわけなんですけども、最近、このように新しくなっている人たちが集うようになってきている中で、この新幹線の話が、今日も資料で頂きましたけども、立ち上がってくる中でも、まだ造ったばかりなのになあと感じながらですけど、考えようによっては確かにいろんな計画とかそういうアセスとかいろんなことを、仮に佐賀駅にこれが新幹線がしたとなったときには、5年後とかにすぐ早急にっていうのは想像できないのかなとかいう考えをすると、やはり、もっともっと時間をかけた中でなる可能性もあると思えば、今、駅前の広場自体も気づけば、15年とか20年とかたつた頃に工事とかをやっているとかが可能性とかもあるのかなというふうにちょっと感じるんですよ。そういう意味では皆さんとしても、その辺りはやっぱり時間経過というものを考えると、せっかくここまで頑張って周辺整備でやってきたのについていうのもあるかもしれませんが、何かね、そういうところで気持ちをちょっと聞きたかったなって。佐賀市のここまでやって思ったんですけどね。

○西佐賀駅周辺振興室長

気持ちということですので、何かのお答えということではないんですけども、私が佐賀駅周辺整備に関わりまして6年目なんですけども、ちょうど基本計画ができた直後に関わるようになりまして、やはり思ったのは、新幹線の話も出ておりましたので、今、副委員長おっしゃるように、あんまり長くしないで改修とかするともったいないなっていうのは、ちょっと正直感じたりもしておりました。しかしよくよく知っていくと、やはりアセスのことだったり、ルートがどうなるかとかもあるんですけども、用地の取得にかかる期間とか、実際の設計工事の期間と考えますと、20数年とか経ちそうだということであればですね、20数年間の間にまちづくりの歩みを止めるっていうのはいかがかと、そこは気持ちを持って整備を進めていきたいなというふうな、スイッチを入れ直したというところがございます。お答えになってましたでしょうか。

○重松委員

昭和60年度に国鉄がアセスルートを発表されておりますけども、もう現在、全然変

わってるわけですね。もう駅周辺はどっちかという民間資本によるそういったマンションとかホテルができてきてるわけですね。JR九州が新幹線が来るということになれば、結構その土地の交渉とかをされると思うんですけども、実際、民間投資のそういったマンションとかホテルってどれぐらいあるんですか、大体分かれば。なかなかこう交渉も今からできないんじゃないかと思うんですね。

○稲又都市戦略部長

どれぐらいのビルが沿線に建ったかというのは申し訳ありません、数字的には今持ち合わせていないところなんですけども、先ほどのこの環境アセスのパス、完成予想図とかを見ていただきますと、現況の駅からさほど大幅に広がるっていう計画にはなっていないように感じておりまして、そういうこともありまして、駅周辺の、例えば支障になるビル等々については、特に検討といいますか、把握まではしていないというところが現状でございます。以上でございます。

○野中委員長

はい、ほかございますか。

(「なし」と呼ぶ者あり)

大丈夫ですか。はい。それではほかに御質疑もないようですので、これで質疑を終了いたします。それでは執行部の皆様方、大変御苦勞さまでした。ありがとうございます。ここで退席されて結構です。委員の皆様におかれましては、本日の現地視察を行った分ですね、委員間協議を少しさせていただきたいと思っておりますので、所感をこれまでのように述べていただきたいと思います。そのままお待ちください。

◎執行部退室

○野中委員長

それでは、これより委員間協議に移らせていただきます。それぞれ所感を述べていただく形でよろしいでしょうか。そしたら、どちらからいきましょうかね。嘉村委員のほうからお願いします。

○嘉村委員

今日説明を受けて、北のほうに当初の予定としては広げるということだったけど、今、重松委員がおっしゃったように結構建物もできてるんで、なかなか移転とか用地買収も難航するのかなと、佐賀駅ルートを前提にした場合ですよ、という感じもしまして、ただ技術的には三層、つまりそのプラットホームですよ、現在の在来のプラットホームの上に造ることも可能ということは国交省のほうも言っていましたので、そうであれば、非常に佐賀駅ルートっていうのは可能性が高くなってるなというふうに思います。今、さっきの説明で、西のほうに高架がありますよね、二つほどということだったもんで、これも高架橋でいけば、どこかの例も確認しているようですし、可能性としては十分あるのかなというふうなことを佐賀駅ルートの場合には感じます。そう

いう感想です。

○重田委員

見せていただいて、イメージ的には湧いたかなと思います。ただ、もうこのアセス自体が非常に古いものでありますので、改めてこの責任ある立場の人の説明を受けて、また検討していくべきじゃないかなと思います。以上です。

○山田委員

例えば、この資料の2枚目ありますけども、これ今の佐賀駅の1,2,3,4線あって、2線を新幹線が使う、2線を在来線が使うという説明だったと思うんですが、そういう利用だったら、要は今、在来線で4つ使ってるわけですよね。それが2,2になったときに、在来線とかその先が単線になるんじゃないかなと思うんですよね。そうなったときに、在来線の数はこの構想だったら当然減るんじゃないかなあっていうイメージを受けました。以上です。

○富永委員

私が言いたかったことは永渕副委員長が言われたとおりで、本当にこの間私たち特別委員会までつくって、周辺整備のいろいろ議論してきた中で、何かしらの動きができなかったのかなという、例えば熊本みたいにですね、そういったものはやっぱりどうしても拭えません。それと今日視察をして、拡張するんだったら南側よりも北側なのかなって思いつつも、具体的な寸法がまず分からなかったということと、北側にはこの間大洋建設ですかね、あのビルも建ったばかりなのでその辺はどうなるのかなとちょっと思ったところでした。以上です。

○中島委員

現地を見させていただいて、仮に佐賀駅ルートとした場合に、やはり用地の確保が課題になるということを改めて感じました。また、まだ今の時点で駅がどこにできるかも分からない状況でありますけれども、可能性をしっかりと検討していただきたいなってということと、あと永渕副委員長おっしゃったように、まちづくりという観点で、15年、20年、30年単位でこの佐賀のまちづくりをどうしていくかっていうことを考えていかなくてはいけないということを改めて感じました。以上です。

○稲葉委員

まだ現状では想像がつかないなというのが正直なところではあるんですが、先ほど執行部のほうから御説明があった徳山駅であったり、やはり地理的条件が類似してるところが幾つかあると思うんですね。そういったところを比較対象として、今後この委員会で調査するのも一つ重要なのかなと思いました。以上です。

○御厨委員

佐賀駅に新幹線が通ると仮定してですが、今の在来線の南に造るとか北に造るだけではなくて、在来線自体を少し、例えば南に動かして北側に新幹線とか、逆に北側に

少し在来線を動かして南側に新幹線とか、そのように在来線を固定せずに在来線も少し動かせば、あれだけの幅があれば通るんじゃないかなというのがちょっと所感でした。それと、新幹線が佐賀駅ルートになるとするならば、佐賀駅は絶対停車する駅と考えれば、ホームドアから新幹線までの距離が余り必要ないというふうに仮定できますので、そうすれば新幹線を通すことによるその幅は最小限で済むのではないかと。なので、用地買収もそんなに難しくはないのではないかなというふうに考えました。以上です。

○重松委員

やはり新幹線を通すということになれば、やっぱり用地確保ですね。これがやっぱり課題だと思うんですよね。北のほうにちょっと広げるということもできるんじゃないかなとはちょっと見てですね、思ったんですけども、ただどうしてもやっぱり、もう少し幅広くせないかんとということになると、そういった民間資本によるマンションとかですね、そういったものも今、かなりできておりますんで、それを移転とか用地買収とか非常に問題が出てくるんじゃないかなと思いますので、これ、在来線と新幹線との二階建て方式とかですね、そういった形で考えていければ、できないこともないんじゃないかなと思ってます。だから、移転とか用地買収とかは、これはもう大変ですから進まないと思いますんで、そういった形で北のほうに広げるとか二階建てとか、そういった形で造るとすれば進むしかないかなというふうに感じた次第です。以上です。

○西岡義広委員

今日は委員長、現場を見せていただいてありがとうございます。ただ、非常に残念に思うのがね、佐賀県が窓口っていうことでありながら、知事の考え方っていうのが全然見えてこないわけですよ。新聞や報道関係でしか分からなくてですね。知事の考え方次第で、全線フル規格とか何とかっていう形で、国もJRも言っていたいておるんですが、その辺の部分が見えてこないということがただ一つ残念でなりません。その辺をどうにかすることできないのかなって、つくづく思った次第であります。以上です。

○永渕副委員長

まちづくりというところで、今まであまり考えなかったところでのお話ですけど、もし仮にこの佐賀駅というところにそういう形で併設とかいろいろ、今日は何かがつての図面とか見せていただきましたけど、考えたら、今の佐賀駅っていうのは昭和50年代の初めぐらいに今の形になって、それでこれだけ時間が経過しているということなんですよ。だから、もういろいろと佐賀駅をいじっていくということは、これはある意味、新生佐賀駅、新佐賀駅とかじゃなくて、この佐賀駅が生まれ変わるような構造ということも含めて考えていくっていうところにいくと、何となくこう佐賀市の

まちづくりにとってもプラスになるとかいう話になるのかなあとか、今の南側から見たときにあれはもう昭和 50 年代の初めから今と同じ形だなあこの駅はと思いながら、何かそんなことを感じた次第です。あくまでも佐賀駅ルートだったらというお話でございます。そんな所感を持ちました。

○野中委員長

それでは最後に私のほうからでございます。国土交通省をお呼びした際にですね、先ほども委員のほうから言われたと思うんですが、佐賀駅に新幹線の駅を設置するならば、可能性としてということでお話しされていた既存の駅の上か横かということでございます。確かにこれも委員の皆様から言われておりますように横にした場合に、このアセスルートでいくとやはり北側の用地といったものに支障が出てくる。そういった用地買収の話も実際に出てくるんじゃないかと思っています。これも国土交通省鉄道局のほうからやっぱり説明でありましたように、佐賀駅周辺にした場合には、アセスルートの課題点として佐賀駅周辺市街地の支障物件の移転が課題に上がるだろうというようなお話が実際に言われたことが、今日実際見て執行部の説明を受けまして、その言葉自体、根拠が持てたなというふうに思うところでございます。そういった中では、アセスルートそのものは先ほどありますように、やっぱり古い、時間が経っておりますので、もちろん新しく、また、そういった環境アセスといったものが必要になってくるというふうな、一般的にはそう感じるんでありますけども、ただ佐賀駅を通るとなると、今、既存の佐賀駅の中でどうそれを新幹線の駅整備に結びつけていくかというのは、やはり課題はあるのかなというふうに率直に感じたところであります。私のほうからは以上です。それでは委員の皆様のお意見ということで、このようにまとめさせていただきたいと思っております。ありがとうございます。

それでは次に移ります。続きまして、前回の委員会までに御確認いただいた対応状況についての一覧表でございますが、私ども正副委員長で確認いたしまして、サイドブックへ掲載しております。今日御手元に A3 の資料でこのような形で出ささせていただいております。これが完成形でございますので、これを基に、今後しっかりと調査の基にしていきたいと思っておりますので、皆さん、これでよろしいでしょうか。

（「はい」と呼ぶ者あり）

ありがとうございます。それではその他に移らせていただきます。まず行政視察についてでございます。まず日程等につきましては、当初は 11 月の 18、19、20 で予定をしておりましたが、どうしても先方との都合が合わずに変更をいたしまして、翌年の 1 月 27 日から 1 月 29 日までの日程で福井市、それと敦賀市、ここで調整しました。両市からも受入れ可能ということで回答を頂きましたので、この日程で委員会視察をさせていただきたいと思っております。先ほどいろいろ御質疑のやりとりの中で出たおた課題点も、この両市の中でも参考になる点もあろうかと思っておりますので、非常に

参考になる調査ができると思いますので、よろしくお願ひしたいと思ひます。視察に關しては、この日程でよろしいでしょうか。

(「はい」と呼ぶ者あり)

ありがとうございます。その他、皆様方から何かございますでしょうか。

○重田委員

駅の計画とかいろいろお話、今まで、国交省、JRと聞いて、よく分からない部分があつて、本当にどこが計画してどこが建設するのか、そういう部分についてちゃんと権限というか、そういうものの調査と、それとその前に、地元、私たち佐賀市の意見を反映させることが可能なのか、それについてもぜひちょっと調査をお願ひしたいなと思ひますけど、いかがでしょうか。

○野中委員長

今、重田委員のほうからそのような御意見が出ています。これについて皆様方、御意見いかがでしょうか。今後、委員会の中で新たな事項として、追加事項として調査したらどうかという御提案でございます。よろしいでしょうか。要は手続ということですよ。今、お話聞く限りでは何か新幹線の整備における手続の中で、どのようなプロセスで整備に向かつていくかという流れということと、いわゆる地元自治体がそこに何か関与できるかどうかというその可能性の有無ということですよ。そういうことも少し調べていければということでした。よろしいでしょうか。一応、今後の流れとしては本当にこの一覧表ですよ。3者から聞き取りをさせていただいた中で、課題点を皆様でまとめさせていただきましたので、今日の現地視察もこれに含まれています。今後の福井市、敦賀市も、この課題点を調査していく参考になると思ひますので、それと新たに今、重田委員から言われた点も、今後追加で調査の事項として入れさせていただければということでございますので、皆さん、よろしいでしょうか。それでは、また、その点も整理させていただいて、追加していきたいと思ひます。ほかございますか、御意見等は。

(「なし」と呼ぶ者あり)

よろしいですか。そしたら、これをもちまして、九州新幹線整備に関する調査特別委員会を終了いたします。大変御苦勞さまでした。