

【企画振興部】

- 1 佐藤新知事になり、東九州新幹線の整備計画路線への格上げや四国新幹線の推進など、完成するにも相当の期間を要し、今後の人口減少、産業構造、地域経済の構想も示さないまま、莫大な税金を投入するような新幹線の計画は、税金の使い方としては再考すべきである。県民の合意のない整備計画路線への格上げの取組は行わないこと。

(回答)

東九州新幹線のルートをはじめ詳細な事業費や投資効果、また産業構造や地域経済の構想について具体的な議論をするためにも、まずは整備計画路線に格上げし、議論を加速させることが不可欠であることから、県としては、引き続き、東九州新幹線及び豊予海峡を通じてつながる四国新幹線を含めた全ての基本計画路線の整備計画への格上げを目指して、国への働きかけや県民の機運醸成を図っていく。

また、今後の状況の変化をしっかりと見据え、シンポジウムや説明会の場を活用し、並行在来線の問題も含め、様々な観点から議論を深めていきたい。

- 2 太平洋新国土軸構想の豊予海峡ルート構想について、県庁内にPTを作り推進しようとしている。莫大な費用がかかり新たな県民負担も予想される。このような事業については協議会からの脱退と事業そのものを中止すること。

(回答)

豊予海峡ルートを含む太平洋新国土軸構想が実現すると、新幹線や高速道路で東京、名古屋、大阪等の巨大経済圏と短時間で結ばれ、商圈が広がることで本県経済の発展につながる。また、九州、四国、中国の一体的な観光圏が形成され観光需要の拡大も見込まれる。さらに、災害時におけるリダンダンシー確保の面においても重要と考える。

今後、事業主体や負担割合など具体的な検討がなされる中で、地方にも一定の財政負担が生じることが予想されるが、本事業は我が国全体に大きな効果をもたらすことから、国家プロジェクトとして進めるべきものであり、地方の負担が軽減されるよう国に働きかけていく。

大規模プロジェクトを進めていくためには、関係自治体との連携や県民の理解が何よりも重要なため、様々な機会を捉えて丁寧な説明し、合意形成に努めていく。

- 3 JR九州のスマートサポートステーション導入に伴う駅の無人化について、障がい者団体が移動の自由を奪うものとして提訴している。高齢者、通学等にも影響がでる駅の無人化の中止及び安全性の確保をJR九州に強く求めること。障がい者の移動の権利を守り、障がい者への合理的配慮を行うよう求めること。

また、人員の削減をせず、すべての駅のバリアフリー化を促進すること。また赤字路線だからといって廃線の対象にすることがないようにJR九州に求めること。

(回答)

障がい者や高齢者はもとより、全ての人が不自由なく利用できる環境を整えるためにも、障がい者への合理的配慮の基本的な考え方について国が示している「駅の無人化に伴う安全・円滑な駅利用に関するガイドライン」の遵守が重要と考えており、このガイドラインの内容や利用者のニーズを踏まえ、適切に対応するよう、引き続き、JR九州に対し要望していく。

駅のバリアフリー化については、国の基本方針に基づく1日3千人以上利用のある県内9駅に加え、その他10駅についても、令和3年度に整備を終えている。

また、この他の駅についても、九州各県で組織する「九州地域鉄道整備促進協議会」の要望活動を通じて、JR九州に対して、バリアフリー化を推進するよう求めている。

赤字路線についても、在来線鉄道が地域にとって重要な役割を担う貴重な交通手段であることから、採算性の観点のみによる減便や路線廃止の検討を行わないよう求めている。

- 4 ホーバークラフトの就航に伴い、近隣住民からの騒音等の苦情には真摯に対応すると同時に、住民が認知できるような騒音計を設置すること。

また、運行にあたっては、運行会社の財務状況などきちんと監査し健全な運営ができるように監督すること。

(回答)

ホーバークラフトの運航に伴う騒音等については、防音壁の設置等により事前に対策を講じているが、運航開始後に改めてモニタリング調査を行う予定であり、地域住民の理解と協力が得られるよう、丁寧な説明に努めていく。

また、長期にわたって安定的に運航が行われるよう、船舶貸付契約に基づき、毎年度、県において運航事業者の財務状況等を確認していく。

- 5 政府は一般ドライバーが自家用車を使って有償で他人を送迎するライドシェアの解禁を実施しようとしているが、安全性や事故時の補償の問題等大きな問題があり、実施しないよう国に求めること。(商工観光労働部→企画振興部にて回答)

(回答)

ライドシェアについては、安全の確保、利用者の保護等の観点から検討すべき課題があるとされており、今後の国の動きを注視していく。