

【記者からの質問】

<SAGA2024 国スポ・全障スポについて（その1）>

佐賀新聞／国スポの準備状況の評価と、宿泊施設や交通の課題への対応は？

知事／全 20 市町が開催会場になるため、県と市町が連携して取り組んでいる。全般的には順調だが、県内には宿泊施設が不足しているため、隣県の協力を仰ぐことになる。

また、開会前に行う期間外開催を増やし、できるだけ県内に宿泊してもらえるように計画したが、それでもあふれるため、現在調整中。

初めてのスポーツ大会となる大きなイベント。すべての県民の皆さんにスポーツの力をお届けできるよう準備を進める。

交通関係では、選手や出演の皆さんの誘導を円滑にすること、皇族の警護との両立を図ることがポイントになる。開会式を行う SAGA サンライズパークが、まちの中心にあるため、渋滞回避の工夫が必要になる。周辺にバスの拠点を設け、そこから歩いたり、駅から歩いたりなど工夫する。

先催県では全面通行止めにした県もあったが、佐賀の場合は幹線道路もあるため、できる限り自家用車使用の自粛をお願いし、方策を検討している。

<九州新幹線西九州ルートについて（その1）>

共同通信／議場で古賀県議の質問に対し、意義深い、と知事の発言があった。南回りルートや類似したルートへの認識を。

知事／もともとはフリーゲージトレインで合意していた。断念したのは国の責任。佐賀県から打開する話ではないと、ずっと申し上げてきた。

合意したものは何もないため、未着工区間ではなく未合意区間だと話した。未合意区間であるため、新たに話し合うものだとは私たちは認識している。そこで、フル規格を新たに議論するのであれば、鉄道局が未合意区間であることを認識してほしい。

これまでの延長線上の議論ではなく、九州佐賀国際空港の活用や有明沿岸道路との連携など新たな発想での議論が必要だと述べてきた。

今回、空港関連ルートの話があった。空港直結でなくても、空港の南側を展開し、空港や道路と連携させる話は一考に値する意義深いもの、と申し上げた。財政負担や在来線の整理の問題は残るが、協議する準備は整えている。

共同通信／南回りルートは以前からあった。このタイミングで発言した理由は？

知事／フリーゲージトレインの断念から数年間にわたり議論を進め、この問題は多方面での検討が必要だと考えた。その中で、南回りルートは条件が整えば、検討を進める価値があると思った。

佐賀駅を通るルートは、在来線を活用することで合意した。鉄道局がこだわっているフル規格で佐賀駅を通す話は、未合意に終わっている。過去の延長線上で、FGTでできないからフル規格でやればよいという無理な考え方から離れて、未来が見えた形で議論することを一貫して申し上げてきた。

共同通信／国から具体的な踏み込んだ案が示された場合、幅広い協議は進むのか。
知事／現在の鉄道環境が悪くない中、武雄温泉から長崎県までに200億円出し、最大限生かそうと努力を重ねてきた。

現状は、佐賀駅も含め1時間に5、6本電車が通り、佐賀駅から新鳥栖駅まで13分。それでもフル規格でつなぐなら、全く別の発想がほしい。そんな簡単な話ではなく、整備新幹線のスキームの整理や在来線の整理など様々な整理がつけば、前に進む可能性があるということ。

<SAGA サンライズパークについて>

NHK／国スポ時のメイン会場までの移動手段を本番に向け、どう周知するのか。
知事／国スポ・全障スポ開催時に限らず、大渋滞になることに危機感を持っている。周辺には、周産期対応の病院もあり、渋滞させないことが県の使命。

もし、周辺に8,000台の駐車場をつくると、その出入りで大渋滞になる。イベントの際は、公共交通機関を利用する、あるいは車を駅の南側に駐車し、そこからバスを利用するなど持続可能性のあるまちづくりをしたい。

<SAGA2024 国スポ・全障スポについて（その2）>

NHK／国スポでの交通手段の計画を具体的に教えてほしい。
知事／具体的なことは、事務局に聞いてほしい。学校の校庭を使うなど、渋滞しない作戦を検討しているようだ。

<「KATA ラボ」について>

日経新聞／「KATA ラボ」が、意見を取り入れ実践に移すまでのスケジュールは？
知事／旧駅の復元、駅の新設などのハード整備も含め、6～7年かけて進めていく。アイデアを取り入れ、修正しながら徐々にできあがる。その過程で「KATA ラボ」が、どう機能するか見据えながら進める。

日経新聞／「KATA ラボ」は、鹿島と太良の可能性を探るチームという解釈でいいか。
知事／そうです。新駅舎、旧駅舎、ロータリー広場の工事関係は、別のチーム。

「KATA ラボ」は、コンセプトづくりや、地元の人を巻き込んで普段使いできるコンテンツをつくる。そこに観光客が来て、地元の人とともに楽しんでもらう。

<SAGA2024 イメージソング「Batons～君の夢が叶う時～」のカラオケ配信について>
日経新聞／「Batons」のカラオケ配信で、県にメリットがあるのか。

知事／「Batons」は、佐賀県出身の作曲家、作詞家、歌手の皆さんにボランティアに近い形で作ってもらった。そこに印税が入ると、私たちはうれしい。

PVには、佐賀の風景、選手が出てくるため、宣伝効果がある。

日経新聞／県が権利を持っていて印税が入るなら、SSPプロジェクトに直接回せると思ったのですが。

知事／爆発的なヒットになって、そのうちの何%が入るとなればいいですね。

<SAGA アリーナについて>

朝日新聞／SAGA アリーナの建設費は 257 億円。巨額な投資に見合う効果を出すための課題と効果の見通しを伺いたい。

知事／国スポ・全障スポを開催するにあたり、先催県は 600 億円、佐賀県は 550 億円。他県は、開会式のためにスタジアムを屋根で覆ったり、新設したりしている。本県は、現在あるスタジアムを改修、屋根は一定限度にした。飛び込み用プールを屋外にしたり、財源も工夫したりした。

国スポ・全障スポの後もアーティストのライブやバスケット、バレーボールの試合を観戦できる。佐賀のアリーナは内側が狭い。見る人を中心につくったアリーナ。金額だけを見ると多額だが、その後に生きる形だと確信している。

実際に利用した人たちから、批判的な意見は出ていない。入って体感すると、いいものだと実感してもらえはす。

ぜひ、多くの県民にサンライズパークを楽しんでもらいたい。その仕掛けも用意する。

朝日新聞／具体的な効果を高めるための取り組みは？また、バルナーズには、5,000 万円のユニフォームのスポンサー支援以外に何かお考えか。

知事／これからの推移を見ながらになる。スーパーコンサート、アイスショー、バスケットボール、バレーボールなどはいいい方で進んでいる。

今後は、裾野の皆さんにアリーナを楽しんでもらえる工夫が必要。アクアでは、「Enji Basha」企画で、県内の幼稚園児に水深 30 センチまで低くしたプールを楽しんでもらった。高齢者への活用方法や工夫を引き続き検討する。

<ローカル線の再編について>

時事通信／JR西日本が、芸備線の一部区間について再構築協議会設置を国に要求した。県内の筑肥線も赤字が続く、協議会を設置する可能性もあり得る。現在の認識を。

知事／芸備線は、広島、岡山県をまたぐので国も乗り出した。今後の推移を見守りたい。

J Rは、経営安定基金など国鉄を引き継いだ時点で、公共的使命を帯びている。それが準民間会社として上場され、資本の論理となったことに齟齬がある。

筑肥線は、学生の大切な足、通学をどうするのか。黒字会社のJ R九州が、どういう形でどこに還元するのも見据えながら意見したい。

<地域公共交通の存続について>

時事通信／過疎化や少子化が進む中、地域公共交通の存続は重要な課題。県としての取り組みがあれば教えてほしい。

知事／多くの人が乗車するのも大事なこと。また、地域の皆さんが地域交通の活用方法や具体的なアイデアを出して、存続の形を考えていくことが大事になる。

鹿島・太良では、二十数年後にもう一度見直される。そのためにも、鹿島・太良を盛り上げて、路線を維持したい。

<九州新幹線西九州ルートについて（その2）>

毎日新聞／知事の南回りルートの発言を受け、J R九州の古宮社長が、「佐賀駅ルートが望ましい」と発言。佐賀駅ルートへの懸念を具体的に聞かせてほしい。

知事／現在の在来線の環境が崩されること、長崎県の2倍以上の負担金が課せられること、佐賀駅周辺のビルを壊すことになり、その間いろんなものが止まること。

民間企業としてのJ R九州の発言なのだろう。私たちは、西九州新幹線に未合意の状態。合意しなくても在来線の環境は悪くない。

今の線路のまま通るフリーゲージトレインとして、一度は合意した。その開発を国ができないと判断したので、この状況になっている。

一般の人が、新幹線が途切れていて、つなげばいいと思うのはよく分かる。この問題は、いきさつが分かれば、県の言い分を理解してもらえる。その努力を続ける。

毎日新聞／整備新幹線のスキームをどう変えたら可能性は出てくるのか。

知事／それこそ、こちらから提案する話ではない。

例えば、武雄温泉駅から長崎間は、長崎県の実質負担は600億円。佐賀県は200億円。武雄温泉駅から新鳥栖間は、長崎県は0円。佐賀県は1,400億円以上。合計1,600億円。長崎県は600億円のまま。どちらが便益ありますか。これに合意は、あり得ない。

来年3月には北陸新幹線が通る。その事業費は莫大で、それをどう整理するのか。四国も新幹線の機運が高まっている。この整備新幹線スキーム問題は、全国的に大きな議論のテーマになるはず。

西九州新幹線は、フリーゲージの計画がとん挫したという特殊要因がある。そこを意識する問題だ。