

# 経済効果の見通しも 示されない「元気の源」

大城 敏彦 議員



閑散とした筑後船小屋駅(3月23日撮影)

**問** 筑後船小屋駅開業に伴う筑後市経済への波及効果はどう見ているか、また見通しを持っているか。

**建設経済部長** 経済効果の関係で具体的に積み上げた試算というものはない。

**問** 今後の周辺整備について、市の基本的スタンスは。

**市長** いかにして筑後船小屋駅で降りる人を増やすか知恵を絞らなければならぬ。当面、筑後広域公園の自身の整備だと思っている。文化交流施設をはじめ温泉施設、数年後のプール整備と公園の魅力が高まれば、癒しの場を求めて来る人が増えると思っている。

## 広告収入ゼロでも 全線開業の大宣伝

**問** 九州新幹線全線開業を筑後市は旗までつくって宣伝しているが、JR九州から広告収入が入っているか。

**建設経済部長** 開業の機運を盛り上げるために、県が作った統一の旗もあるが、駅開業の各市もそれぞれ作成している。JR九州からお金は入っていない。

## 船小屋駅の移転費用 大部分が地元負担

**問** 筑後船小屋駅の利便性が高まるのは結構だが、船小屋駅の移転費用は筑後市がほとんど負担している。額はどれくらいだったか。

**建設経済部長** 在来線の駅移設については、JR九州が三島特例(※)を受けているので、総務省協議が必要となった。そういう中で、JR九州が1割、筑後市が9割ということ、5億数千円程度の費用負担をしている。これが23年度までかかるということ、今回繰り越しをお願いしている。(※)JRが所有する一定の固定資産等について、九州、四国、北海道の課税標準を2分の1とするもの。

# 公共交通の確保と駅の利便性の 向上の再構築を

矢加部 茂晴 議員

## 列車の運行数確保に 引き続き努力を

**問** いよいよ九州新幹線が全線開通し、筑後船小屋駅が開業する。在来線の羽犬塚駅や西牟田駅、さらに交通弱者と呼ばれる方にも目を向けて、第四次筑後市総合計画見直しにあたり、公共交通の確保と駅の利便性の向上についての施策を再構築する必要に迫られているのではないか。

**市長** 公共交通は市民の方の通勤、通学、日常生活の足であり、商工業振興にとっても重要な社会資本である。新幹線は筑後市の新たな元気づくりの源であり、私たちは後世に対し、新幹線を活用したまちづくりを進めることが大きな使命となる。そういう意味でも、総合計画の公共交通の確保と駅の利便性向上については、一定の見直しが必要ではないかと思う。後期基本計画を見直す中で十分検討していきたいと考えている。

## 列車の運行数確保に 引き続き努力を

**問** 新ダイヤでは、西牟田駅は特に「下り」が45本から31本に減少する。羽犬塚駅は朝夕の特急は残ったが、博多方面の「上り」があまり増えたという印象を受けない。

**市長** 元気が筑後市の源は人口が増えることだ。国勢調査でも5年前から少し増えており、この流れを止めないように公共交通も含めて取り組んでいきたい。



市の玄関口として重要なJR羽犬塚駅