

午前十時三十分 開会

○留守委員長「おはようございます。ただいまから新幹線・地域交通問題対策等特別委員会を開催いたします。

○議席指定

○留守委員長「まず、本日の議席につきましては、会議規則の規定を準用し、ただいま御着席の議席を指定したいと思いますが、これに御異議ありませんか。

「〔異議なし〕と呼ぶ者あり」

○留守委員長「御異議なしと認めます。よって、そのように決定いたしました。

○会議録署名者指名

○留守委員長「会議録署名者として、古川裕紀委員、岡口重文委員、徳光清孝委員、中本正一委員、以上の四人を指名いたします。

九州新幹線、新幹線停車駅周辺整備、及び在来線、バス路線等地域交通体系に関する諸問題の調査に関する件を議題といたします。

本日の委員会は、お手元に配付いたしております日程表のとおり、参考人招致を行います。

○参考人の出席について

○留守委員長「参考人の出席についてお諮りをいたします。

九州新幹線、新幹線停車駅周辺整備、及び在来線、バス路線等地域交通体系に関する諸問題の調査に関する件について、本日、国土交通省鉄道局次長 小林太郎氏を参考人として、それから、国土交通省鉄道局技術企画課鉄道産業技術戦略室室長 中山央己氏及び国土交通省鉄道局幹線鉄道課課長補佐 高相裕氏、以上二名の方々を補助者として、本委員会に出席を求め、お手元に配付いたしております日程表に記載の事項について御意見を聞きたいと存じますが、これに御異議ございませんか。

「〔異議なし〕と呼ぶ者あり」

○留守委員長「御異議なしと認めます。よって、そのように決定し、その旨、議長に申し出ることにいたします。

暫時休憩します。準備が整い次第、委員会を再開しますので、そのままお待ちください。

午前十時三十二分 休憩

午前十時三十四分 開議

○留守委員長Ⅱ それでは、委員会を再開します。

ただいまからお手元の日程表に従いまして、参考人から御意見を聞くことにいたします。

それでは、本日御意見をお聞きする参考人を御紹介申し上げます。

まず、参考人として国土交通省鉄道局次長、小林太郎氏でございます。ほか補助者の方々です。

小林参考人及び補助者の方々に一言御挨拶を申し上げます。

本日は御多忙中にもかかわらず、本委員会のために御出席いただき、誠にありがとうございます。

これより小林参考人には九州新幹線西九州ルートのこれまでの経緯と今後について御意見を述べていただき、その後、委員の質疑にお答えいただくようお願いを申し上げます。

なお、参考人は着席のまま御意見を述べられて結構です。

それでは、よろしく願います。

○小林参考人Ⅱ では、冒頭だけ立ち上がらせていただきます。

私、今御紹介にあずかりました国土交通省鉄道局次長をしています小林と申します。本日はどうもありがとうございます。

日頃より鉄道行政に関しまして御理解と御協力をいただいておりますことに、この場をお借りして深く感謝申し上げます。そして、本日この佐賀県議会の新幹線・地域交通問題対策等特別委員会におきまして、九州新幹線西九州ルートのもこれまでの経緯と今後についてということで意見陳述とその後の質疑という大変貴重な機会を与えていただきまして、誠にありがとうございます。

この場合は令和二年に、今、国土交通審議官をしております寺田が当時私のポ

ジションにおったときにお招きをいただいております。過去三回、国土交通省鉄道局のほうから意見陳述をさせていただいたということで伺っております。今日は四回目ということでございます。本日に留守茂幸委員長をはじめ、新幹線・地域交通問題対策等特別委員会の委員の皆様方に心から感謝を申し上げます。

私自身のことを冒頭少し御紹介させていただきますと、昨年七月一日付で鉄道局次長を拝命いたしましたので、今、ちょうど丸一年ということになります。この一年間、新幹線を担当させていただいておりましたけれども、過去に、令和三年から令和五年になりますけれども、五年前、鉄道・運輸機構のほうに向しておりました。当時、北陸新幹線の遅れとかいうことで、いろいろ地元の方々にも御迷惑をおかけしたというタイミングで機構のほうに出向いたしました。二年間そちらで担当しておりました。その際、北陸新幹線や北海道新幹線はいろいろトラブルなどもあったんですけれども、ちょうど幸いなことに令和四年九月、武雄温泉―長崎間の開業に立ち会うことができました。

当時、私も担当しておったので、佐賀県のほうにも何度も足を運ばせていただいて、今でもいろいろ覚えておりますけれども、まず最初に車両が到着をいたしました。武雄温泉駅を出発する式典にも参加をさせていただきました。今動いていますが、本日に武雄温泉駅を出発するときに併設されている武雄市役所から皆さんが旗を振って、すごく多くの方々が盛り上がり、地元地域にとつてすごく大きな意味があるプロジェクトだったんだというのを感じた次第でありますし、その後、まさに開業のときも、最初は長崎駅で朝五時に始発列車を見送った後、武雄温泉まで来まして、それから戻って嬉野温泉駅での開業式典にも立ち会わせていただきました。また嬉野の皆さんも本日に喜んでいらっしゃるって、開業効果、これから大きいんだというふうに感じたところでございます。当時四年前でありますけど、嬉野の駅前も、開業当時はまだまだ

何もなかったんですけど、最近また、今回もちよつと前を通りましたけど、ど
んどん開発が進んで、開業効果の大きさというを感じているところござ
います。

本日は資料を用いまして、様々御承知のことも多いかとは思いますが、ど
も、整備新幹線ということの仕組みも含めまして西九州新幹線等の現況につ
いて御説明させていただければと思います。御疑問等も多々あるかと思いま
すので、後の御質問にもお答えしたいと思っております。真摯にお答えしてい
ただく所存でございますので、どうぞよろしくお願いいたします。

それでは、座って資料のほうを御説明させていただきます。

〔資料を○頁から○頁に掲載〕

○小林参考人Ⅱ 本日の御説明内容でございますけれども、整備新幹線の仕組
みについて、新幹線全般について少しお話をさせていただきます。それから、
西九州新幹線の経緯、それから最後に整備新幹線の効果についてという三本立
てでお話をしたいと思います。

それではまず、一ページ目をおめくりください。

全国の整備新幹線網の現状ということでございます。これも皆様方はよくよ
く御承知のことかと思えます。いわゆる整備新幹線と申しますのは、昭和四十
八年に整備計画路線に指定をされました路線でございます。左の上にありま
すとおり、北海道新幹線、東北新幹線、それから北陸新幹線と九州新幹線鹿児
島ルート及び西九州ルートの五路線ということになってございます。現在は、
北海道新幹線の新函館北斗―札幌間が工事中ということでございまして、残る
北陸新幹線の敦賀―新大阪間、それから九州新幹線のこの区間については未着
工という状況となっております。

今後の参考ということで、少しだけ他路線の状況をお話したいと思うん
ですけれども、北海道新幹線につきましては、今のところ、工事は進んでいるん

ですけれども、全体二百十二キロの区間で、目標は二〇三〇年度末ということ
でございました。ただ、これは相当トンネルの多い区間もございまして、難工
事が続いております。その結果として、昨年になりますけれども、全体と
して八年程度の遅れが生じているということで報告がなされまして、現時点に
おいてはおおむね二〇三八年度末頃の完成予定ということなんですが、まだま
だ少しトンネルの状況が分らないということで、最終的な完成予定時期につ
いては、トンネルの掘削にめどが立った段階で改めて発表しますと、こんなこ
とになってございます。

さらに事業費について申し上げますと、これもなかなか、西九州新幹線につ
いても不安をあおるようなことになってはいけませんけど、当時、一番最
初に始まったときは一・六兆円ぐらいで始まりまして、それが二・三兆円と今
なっております。さらにまた今後ちよつと一・二兆円ぐらい増えるんじゃない
かという見込みとなっております。ですので、総額で三・五兆円ぐらいのプ
ロジェクトになるということでございますけれども、昨今のやはり物価高等々
も踏まえて、そういう事業費の増加が進んでいるということが今、北海道新幹
線の状況でございます。

それから、北陸新幹線でございます。これもるる報道がなされておりますの
で、御承知のことも多いかと思うんですが、現在は敦賀から新大阪、こ
の区間がまだ未着工でございます。ここをどうするかということで、かなり
長い間、政府・与党のほうで御議論をいただいてまいりました。

政府・与党のほうでは、当時の自民と公明の自公政権の下で、敦賀から小浜
を通って京都、それから、新大阪を通るという、このルートで行こうというこ
ろまでは平成二十九年に決定していただいたところでございますけれども、
さらに、その後、京都の駅にどうやって入るかということを引き続き議論が進
んでいく中で、昨年、政権交代といえますか、政権の枠組みが変わりまして、

日本維新の会さんが政権に入ってから、公明党さんが外れたということで、自民と維新の間での新しい検討体制が入ったということで、日本維新の会さんのほうからパターンで改めて検討しようということになってございます。

現状で申し上げますと、もちろん敦賀から京都を通って新大阪というのがもとの案なんですけれども、それに加えて、敦賀から米原を通る案、滋賀県を通る案でありますとか、湖西線を通る案でありますとか、米原、舞鶴、それから、亀岡を通るなど、ハルートで検討しているところでございまして、現状でいうと、この七月の国会中にルートを決めるということでおっしゃっていただいているんですけれども、あと三週間の中でのうなるかということでございます。

こうした他線区の状況も西九州新幹線の動向とは関わってくるのではないかなと思って簡単に御報告をさせていただきました。

次のページです。

これも今の続きでございますけれども、新幹線の類型ということで、既設の新幹線があります、これは東海道、山陽、それから、東北新幹線と上越新幹線、ここまではJRのほうに譲渡がなされておりますので、JRさんの持ち物ということであります。

それから、整備計画路線、これは未着工の部分については先ほど申し上げたとおりでありますけれども、完成・開業している区間については、後ほど出てきますけど、JR TT——鉄道・運輸機構が保有をして、JRに貸し付けていると、こんな形でございます。

それから、中央新幹線、これはリニアでありますけれども、これも最近いろいろ報道がございますけれども、今のところ、二〇二七年以降ということで工事を進めているところでございますけれども、静岡県でいろいろ調整事項がござ

いまして、かなり先になるんじゃないかなという見通しでございます。

それから、基本計画路線というのがございまして、こちらは整備計画路線の一つ前の段階と申し上げた方がいいのかもしれませんが、整備に取りかかる前段階のものとして、今そこにある十一路線ございます。九州でいうと、東九州新幹線というのがございますけれども、こちらの十一路線についてやはり早く整備計画路線に上げてくれというお声も多くいただいているところでございまして、ただ、国としては、鉄道局としても、まずは今残っている整備計画路線の三区間で、西九州ルートを含めて、その三区間をまず整備するというのが大前提ということで進めているところでございます。

次のページをお願いします。

こちら皆様よく御承知のとおりかと思えます。上が整備新幹線ということで、その整備新幹線についての整備方式及び費用負担ということでございまして、けれども、左側にありますとおり、まずは鉄道・運輸機構が施設の建設、それから、保有をいたします。その上でJRに貸し付けて、運行はJRが担う。その中で上がった利益のうちの受益の範囲で貸付料として鉄道・運輸機構に支払うと、こんな形になってございます。

それから、財源スキームに関しては右の下でありますけれども、これも今後またいろいろと御議論あるかと思うんですけれども、まずはその全体の総事業費の中で、貸付料、これを一部充てます。その残った部分について国と地方で二対一で配分するという仕組みになってございます。

それから、着工五条件ということでありますけれども、整備計画路線に関しましては、これを実際に着工するに当たりまして、そこにあります着工五条件を満たすことが必要、これは政府・与党での決め事でございます。安定的な財源見通しの確保、それから、収支採算性、投資効果、JRの同意、並行在来線の経営分離についての沿線自治体の同意ということでありまして、いずれもしつ

かり精査をした上で着工に臨むということでございますけれども、やはり御地元のほうからも財源の話については、後ほどもいろいろ御質問いただくということかと思いますが、財源については一つ課題であるということもありますし、投資効果、北陸新幹線についてはBバイCということで投資効果がないんじゃないかといったところの御指摘もいただいているところでありまして、こうしたところもございます。それから、あとは沿線自治体の同意というところで、自治体の皆様方にやはり同意いただけないプロジェクトについては進めないという仕組みになってございます。

次のページでございます。

ここは直近の国が定めている計画の中で九州新幹線西九州ルートがどういった形で位置づけられているかということの御紹介でありまして、今年の一月にここにあります社会資本整備重点計画、それから、次に出てくる交通政策基本計画というのが二つございますけれども、こちらの中で「九州新幹線（新鳥栖・武雄温泉間）の着実な整備」ということがうたわれているところでございまして、これは国土交通省の委員会で作成している計画でございましてけれども、閣議決定でございますので、政府全体としてこうした方針ということは揺るぎない形でお示ししているということでございます。

次のページも交通政策基本計画でございます、これも同じことが書いてございます。

次のページをお願いします。

改めまして整備新幹線の財源スキームについての御説明でございます。申し上げましたとおり、整備新幹線の建設につきましては、全国新幹線鉄道整備法——全幹法の法令に基づきまして、貸付料等を除いた整備費について国と地方が二対一で負担をするということになってございます。

そこにある法令を書いてございますけれども、この貸付料の額は今三分の一

ぐらいで青い部分ありますけれども、これをどれぐらいに充てていくかということによって全体の額も変わってまいります。ということで、貸付料の額がぐっと今の黄緑の辺りまで来ると、国と地方の負担も減ってくるということでございます。逆に貸付料の額が右のほうに行ってしまうと、全体として国と地方の額も増えるということでございます。

この国と地方の負担二対一、これを何とかならないかという話もよく他線区でもございますけれども、これ自身は、いわゆる全幹法の政令の中で掲げられてございます。ということ、そこをどう変えられるのかというところもありますし、実際変えるとなっても、これまでずっとこの仕組みでやってまいりましたので、過去にお支払いいただいた自治体さんとの関係で不公平が生じないのかとか、そういった辺りも含めて御議論が必要かなと。もちろん新しく今後つくるものについて様々な御事情の変化もあるということです、我々としても何かしらのことができないかなということは考えているわけでございますけれども、現状ではこういう法令によってこういう定めになっておりますし、今すぐ変えるというのはなかなか難しいということとは御理解をいただければというふうに思います。

次のページをお願いします。

貸付料でありますけれども、先ほど申し上げました整備新幹線について、JRが鉄道・運輸機構から借り受けたものを受益の範囲で貸付料としてもらうということになってございます。

もともと整備新幹線は最初に開業したのが平成九年に北陸新幹線の高崎―長野間が開業したところでございますけれども、その際から貸付料が始まっています。ちょうど来年で丸三十年を迎えるという状況です。当時はやはり国鉄分割民営化したばかりでございまして、今はJR東日本にしても、西日本にしても、東海にしても、東海は整備新幹線はないんですけど、非常に会社としても

うかっていますし、もうかっているんだから、もっと取れよみたいな意見は各方面から頂戴するところでありますけども、やはり分割民営化直後というのは国鉄が大赤字を抱えた中で新たに民営化していったということで、将来がなかなかどうなるかからないということ。それから、東海道新幹線や山陽新幹線は、大動脈として需要も十分確保されていたわけでありますけれども、それ以外の路線について、果たしてどれぐらいもうかるんだろうかというところがなかなか難しかったということもございまして、つくった金額のまさに償還という形で取るにはなかなか難しいということもありまして、受益の範囲、まさにもうかった範囲でお支払いをいただくという形でルール化したということでございます。

当時のルールとしては、三十年間、新幹線の耐用年数ということで三十年間というのを一つの区切りとして、三十年間同じ金額を払い続けていただくと、これは経営としても、なかなか毎年増えたり減ったりしても難しいということもあるのです、三十年間、定額で固定額をいただくという形で決めたと。そのときの受益というのは何なんだということの考え方がそこに示されてございます。With、Withoutと英語で分かりにくいんですけど、要は新幹線がなかった場合、今まさにここの新鳥栖―武雄温泉間は新幹線ないんですけど、そのこない状態に比べて新幹線がもし開通した場合にどれだけ利益が上がったかというところを差額として算出しようということです。

四つありますけど、一つは新幹線自体が走るることによってそこで上がる利益があります。

それから、関連線区として、例えば、開業済みの区間、長崎で申しますと、武雄から長崎に関連する線区、そこから発生する、新幹線でやってきて乗り換えていく、そんな需要の部分ですね。これが受益になると。新幹線がなければ行かなかった人たちが増えたということの受益――失礼しました。新幹線だけ

ら、ごめんなさい。これは北陸新幹線で、もともと金沢まで行っていて、それが敦賀まで延びたところで、この金沢から敦賀まで延びたことによって東京から金沢まで行く人が増えた、この新幹線の関連線区部分というのが二番です。

三は今申し上げたとおりで、新たな新幹線ができたところで、新幹線によって在来線に乗り継ぐ人が増えた部分というのが三番。

それから、最後は四番目、並行在来線でありますけれども、ここは並行在来線の部分は、もともとローカル線として赤字があつたところが地方に移管されることによって、JRとしてのマイナスが減る、マイナスがなくなるので、その分はプラスでしょうということでここも載せるということで、これらの額を三十年分積み上げて計算した結果、それを均等で払っていただくと。これが貸付料の仕組みになっております。

次のページをお願いします。

今申し上げたとおりで、三十年間の仕組みということでやってきたんですけども、最初に開業しました北陸新幹線高崎―長野間、これが来年の十月で三十一一年目に入ることとでございます。契約上は三十年契約になっていますので、その次どうするかということで新たな契約を結んでいく必要があるわけでありますけれども、今申し上げたWith、Withoutの計算方法、これがそれでいいのかどうか、当時は三十年前と大分状況が違っているものですから、これをしっかりと、何といいますか、JRからもとと取るべきじゃないかみたいなこともありますし、今後、契約を結んでいくに当たって数字が正しいのかどうかということを対外的に聞かれた場合も、その計算方法について問われてもしっかり答えられるような形でルール化すべきじゃないかということもありまして、昨年から我々のほうでこの小委員会というのを立ち上げて回してまいっております。昨年十一月からるるやってまいりまして、五月までに六

回、この夏に取りまとめを考えているところでございます。

主な審議事項としては、一つはそもそも整備新幹線の貸付制度、これが今のままでもいいのかどうかということ、それから開業三十一年目以降の計算方法をどうするのかと。それから、最後は大規模改修ということで、整備新幹線の仕組み自体は全幹法という法律で決まっております。整備費用については、先ほどのとおり、貸付料を入れて国と地方が二対一と、こんな仕組みになっているんですけれども、やはり大規模インフラでありますので、三十年、五十年たった段階で大規模改修が必要になってくるということもございます。

東海道新幹線で申し上げますと、三十年のところで大規模改修というところでございますので、そこはＪＲ東海さんのほうでも積み立てということも対応してきたわけでありますけれども、整備新幹線については現状では誰がどのように、どうやってお金を負担して大規模改修するかというルールがなかったので、ここはどうしていくかということも含めて今回しっかり確認する必要がありますあるんじゃないかと、こうしたところございました。

次のページをお願いします。

まだ最終的な取りまとめには至っていませんけれども、現状で論点の整理としてはこんな形になってございます。

上からいきますと、貸付期間については、今まで三十年でやってまいりましたけれども、これは三十年が妥当なんじゃないか。

それから、取り方についても、固定とか変動ですね、もうかった分だけ毎年変わるんだから、たくさん取ったり、少ないときは減らしたらいいんじゃないかみたいな話もあったんですけども、そこは会社側の、払うほうの状況もありますし、安定的に収入を得るという意味でも固定性でいいんじゃないかということがあります。

三番から七番については、先ほど申し上げたとおりでありますけれども、受

益の範囲というのはもう一度見直していこうということで、例えば、七番なんかは、関連収入というところで新幹線の開業によって、よりＪＲが稼いでいるんじゃないかと。駅前なんかでも、それこそ武雄温泉の駅前でも、新幹線ができたことによってＪＲの稼いだ分というのが大きいんじゃないかと、そういったところも貸付料として取るべきじゃないかと、こんなお話があるわけありますけれども、やはりなかなかどこまでが新幹線の影響かというのは難しいということもございますので、一応、構内営業、駅のラッチ内の部分については三十年でどれぐらいかということをしつかり見積もった上で、貸付料に反映していくのがよろしいんじゃないかと、こんな結論づけになってございます。

あと、大規模改修に関しては、先ほど決まっていないと申し上げたんですが、これは大家である鉄道・運輸機構が責任を持つということが重要であるということで、整備費用については今後また改めて議論していきましようということで結論づけようかというところがあります。これが貸付料の話でございます。次どうぞ。

これは整備新幹線に関する予算でありますので、年間八百四億円ということ、これまでずっと変わってきていないというところですね。

この中で唯一目新しいものといいますと、右の下であります、ちよつと字が小さくて恐縮ですけれども、幹線鉄道ネットワーク等に関する調査というところで、文字で書いてありますけど、基本計画路線を含む幹線鉄道ネットワークについて、各地域の実情を踏まえ、方向性も含めた検討を行うため、幹線鉄道の高機能化に係る技術的課題の整理や基本計画路線に係るケーススタディーを実施するということで、これまで基本計画路線については特段の個別の調査といたったものは行ってこなかったんですけども、今年初めてルートを選定して、基本計画路線の幾つかについてもケーススタディーをやるうということになったというところがございます。

まだルートは決まっていらないんですけれども、当然、東九州新幹線についても一つの候補にはなっているということで、大分県さんなんかは非常に熱心に行われているというふうに承知しております。

次のページをお願いします。

ここから整備新幹線の事業費でございますけれども、これは残念ながらと申し上げますが、新幹線の費用、予算は全く増えていません。令和二年から八百四億円で、横ばいですし、もっと遡っても、平成十七年以降、ほとんど増えてこなかったという状況であります。その中で、途中三線の同時着工なんかがあつて、今は北海道しか造っていないですけども、一時期、大変事業費が増えるという時代もございましたし、これからまさに西九州新幹線を造つていくということ、それから北陸新幹線もまた着工に向けて今調整をしているということですので、なかなかこの額では厳しいかなというふうに我々としても認識をしているところでございます。

次のページをお願いします。

これも先ほど申し上げました地方負担でありますけれども、国と地方、二対一の一部分です。こちらにしましては、全体の九割まで地方債の発行が認められておりまして、その中で交付税措置がなされる、これが今のところ五割から七割までということ、おおむね五割なのかなと思うんですけども、そうしますと、実質的には、九割の五割だとすると右側が四五%ですので、約半分、五五%ぐらいが実質的な地方の負担になるという、こんな仕組みになっているということでございます。

次をお願いします。

それで、ここから西九州新幹線の経緯について御説明をさせていただきたいと思ひます。

一五ページ、こちらはルートなので、次のページをお願いします。

これが昭和四十八年に決定されました整備計画の内容でございます。九州新幹線の鹿児島ルートと西九州ルートのうち、鹿児島ルートにつきましては平成二十三年に全線開業、それから、西九州ルートについては、令和四年九月に武雄温泉―長崎が開業し、残る、新鳥栖―武雄温泉間が未着工という状況でございます。

先ほど申し上げましたが、これが整備計画の内容でございます。九州新幹線、その福岡から長崎までということでございますけれども、主要な経過地として佐賀市を通ることでございます。それから、その他として、九州新幹線と筑紫平野で分岐するものとし、福岡市・分岐点間は共用する、建設に要する費用の概算は九州新幹線との共用部分は含まないと、こんなのが昭和四十八年、五十年以上に計画された整備計画でございます。

次のページをお願いします。

西九州新幹線につきましては皆様よく御承知のことかと思ひますけれども、令和四年九月に武雄温泉と長崎間が開業いたしました。残る未着工区間は新鳥栖―武雄温泉間となっております。武雄温泉―長崎間の開業によりまして、この区間の所要時間は一時間ほど短縮をされました。現在は、武雄温泉駅におきまして、博多方面へのリレー特急との対面乗りかえ方式によって接続をしているというところでございます。

次のページをお願いします。

九州新幹線の整備方式に係る経緯と最近の動きについてでございます。

西九州新幹線につきましては、先ほど申し上げましたが、昭和四十八年に整備計画が決定をされまして、昭和六十年に当時の国鉄により駅ルートの概要が公表されました。このときは、フル規格かつ早岐周りルートが想定をされておりました。

その後、平成四年、福岡、佐賀、長崎の各県及びJR九州の地元案として、

現行ルートであります短絡ルートをスーパー特急方式で整備することが合意をされまして、平成二十年には武雄温泉―諫早間をスーパー特急方式で着工いたしましたところでございます。

その後、平成二十三年に武雄温泉から長崎までの間を一体的な事業として、フリーゲージトレインの導入が決定をされまして、平成二十四年六月に着工をいたしました。

それから、平成二十八年六月には、当時の与党委員会、佐賀県、長崎県、JR九州、鉄道・運輸機構及び国土交通省の六者間で、武雄温泉駅で対面乗りかえ方式により暫定開業すること等が合意をされました。

しかしながら、フリーゲージトレインの技術開発が想定どおりに進捗せず、平成三十年に西九州ルートへのフリーゲージトレインの導入は断念に至ったというところでございます。

その後、与党での御議論も踏まえまして、新鳥栖―武雄温泉間をフル規格で整備することとし、関係者間での議論が進められているところでございます。

この未着工区間の整備に当たりましては、佐賀県からフル規格で整備した場合の地方負担などについて御懸念が示されているなど、様々な課題があるというふう認識をしております。このため、佐賀県との「幅広い協議」をはじめとして、あらゆる機会を通じて関係者間での議論を進めてまいったところでございますけれども、昨年の十月より、国交省の水嶋事務次官、それから、佐賀県の山口知事との間でフル規格を前提とした意見交換を進めているところでございます。

続きまして、フリーゲージトレインについてでございます。

これももう何度も御説明をさせていただいているところかと思えますけれども、右側の図を御覧ください。新幹線と在来線は線路幅が異なっており、新幹線は標準軌、在来線はそれより狭い狭軌となっております、車輪がスライドする

ことでその両者を運転できるというのがフリーゲージトレインでございます。フリーゲージトレインにつきましては、平成九年度から本格的に技術開発に着工して以降、様々な課題を乗り越えながら開発を進めてまいりました。

その後、平成二十六年十月に開始した耐久走行試験において、安全上の重要部分である車軸に摩耗痕が確認をされました。様々な角度から摩耗対策について検討を行ったものの、十分なメンテナンス等を確保した上での対策を確認するまでには至らず、新幹線と在来線の異なる線路幅を直通運転する実用に耐えるフリーゲージトレインを開発することは困難でございました。

また、目標とする最高速度二百七十キロと設定をし、西九州新幹線においては、山陽新幹線の乗り入れを前提とした開発を行っておったものの、高速化の進む山陽新幹線は乗り入れが困難になっていたことから、平成三十年、西九州新幹線の導入を断念したということでございます。

次のページでございます。

これまで新鳥栖―武雄温泉間の整備について五つの方式の検討をいたしました。ピンク色の線がフル規格、緑色の線がミニ新幹線、スーパー特急、フリーゲージトレインを示しております。

それぞれの方式について簡単に御説明をします。

ミニ新幹線とは狭軌の線路を走行可能なサイズの車両で、秋田新幹線や山形新幹線での運行実績がございます。武雄温泉―長崎間はフル規格で整備をし、新鳥栖―武雄温泉間の在来線を新幹線が走る標準軌に改軌をして、かつミニ新幹線の車両が走行することによって武雄温泉以東の在来線及び新鳥栖以北の新幹線と直通運行を行う計画でございます。

スーパー特急につきましては、線路以外の設備が新幹線規格の整備方式でございます。武雄温泉以南を新幹線鉄道規格新線、いわゆるスーパー特急で整備をし、武雄温泉以東の在来線との直通運転を行う計画でございます。

これらを実現するためには、当時、標準軌で建設中だった武雄温泉―長崎間を狭軌へ改軌する必要がありました。

フリーゲージトレインの仕組みにつきましては、先ほどの御説明のとおりで、新幹線と在来線など、異なる線路幅を直通運転できるよう、車輪の左右間隔を線路幅に合わせて自動的に変換する車両でございます。武雄温泉―長崎間をフル規格で整備し、フリーゲージトレインの導入によって武雄温泉以東の在来線及び新鳥栖以北の新幹線との直通運転を行う計画です。

また、地図中に黄色でマーカーをつけておりますけれども、こちらは武雄温泉―長崎間をフル規格で整備し、武雄温泉以東の在来線と武雄温泉駅で乗り換える対面方式を恒久的に継続する計画でございます。

なお、先ほど御説明のとおり、平成二十八年には武雄温泉駅での対面乗りかえ方式に暫定開業することが合意をされております。

次のページでございます。

こちらが検討結果の総括でございます。

左から対面方式でございます。恒久的な武雄温泉駅での対面乗りかえは利用者利便が損なわれるという点がございしますが、西九州新幹線が開業してから実際に対面乗りかえをする中で、乗り換えがなければもっと便利なのということとは皆様が実感されていることかなと思います。

次に、スーパースペードでございますが、現在、フル規格で整備をしている区間について、それをやめて狭軌に改軌するとなると、相当程度の建設費が見込まれる上、期間も相当程度かかります。その一方で、長崎―博多間の時間短縮効果は対面方式と比較して一分ですが、多くなってしまう、大きな時間短縮の効果は見込めないとしております。

フリーゲージトレインは先ほど御説明申し上げたとおりで、いずれにせよ、高速の車両の開発は断念する運びとなったように、現実的に取り得る選択とし

ては難しいのではないかと考えております。

ミニ新幹線につきましては、フル規格に比べれば整備コストは抑えられるものの、長崎―博多間の時間短縮効果が単線並列で一分、複線三狭軌で七分と限定的であることや工事期間中に在来線の運休が発生する可能性等、在来線の利用者の利便性が損なわれることが考えられます。

最後に、フル規格に関しましては、建設費、あるいは在来線の取り扱いについて協議をする必要があると考えておりますが、長崎―博多間の時間短縮効果が二十九分と一番大きく、少なくとも新幹線のネットワークという意味では、収支改善効果、時間短縮効果等において優れていると考えられます。

次のページをお願いします。

それから、今話題になっております佐賀空港経由する案ということでございますけれども、この場合は課題について、これまでも「幅広い協議」の中でも御説明をしてきた内容でございますが、佐賀空港を経由する場合につきましては、筑後川と早津江川を横断する必要があり、この区間が施工上最大の難所と想定されておりましたけれども、この区間はシルドトンネルという施工が最も適する構造形式と思われましたが、ミリ単位の軌道面の調整が必要となる新幹線においては不等沈下が大きな課題となり、軟弱地盤中のシルドトンネルの施工は前例がなく、完成後の安全な運転に支障を生じるおそれがあることから、現実的な選択肢にはなり得ないと考えているところでございます。

次のページをお願いします。

これはこれまでの協議の内容でございますので、飛ばさせていただきます。それから、次のページでございます。

こちらからは、整備新幹線の効果について御説明をします。

次のページをお願いします。

整備新幹線は地域間の移動時間を大幅に短縮させ、地域相互の交流を促進し、

我が国の産業の発展や観光立国の推進等に対し大きな役割を果たしてまいりました。例えば、三時間四十分の移動時間を要しておりました博多―鹿児島間では、九州新幹線の全線開業以降、その所要時間を二時間以上も短縮されたところでございます。また、九州新幹線鹿児島ルートと全線開業前後である平成十二年及び平成二十五年における熊本または鹿児島県と山陽、関西の公共交通機関流動量を比較したところ、熊本と関西の交流が約一・三倍、熊本と山陽の交流が約二倍に増加したところでございます。さらに鹿児島県と関西の交流が約一・三倍、鹿児島県と山陽の交流が約一・九倍と増加するなど、地域相互の交流も促進されました。

次のページでございます。

ここは一番新しく開業しました北陸新幹線の開業効果でございます。御覧いただきましたとおり、福井駅の周辺も非常に整備をされて、にぎわっているところでございます。

次のページでございます。

こちらと同じでございます。福井駅の周辺の市街地開発がしっかり進んでいるということも一つ御紹介をしたいと思います。

次のページをお願いします。

こちらにも北陸新幹線、福井県内の開業の大きな効果でございますけれども、東京と直結したということも要因であります。開業年と比較しますと、関東圏からの来場者が非常に増えているということが分かります。近隣の信越エリアに至りましては、開業年と比較して、開業一年目に約五四％、二年目には約六四％増加するなど、他エリアからの来訪者も含めて、トータルで見ても、開業一年目で一七％、開業二年目についても約一四％の増加を維持するなど、おおむね順調に推移しております。非常に福井も増えているということでございます。

次のページでございます。

ここから先は釈迦に説法でございますが、九州新幹線武雄温泉―長崎間の開業効果というところでございます。

開業後、近隣地域、福岡、関西方面からの所要時間が大幅に減少しております。利便性が改善したことも要因として、累計利用者数は順調に推移するとともに、一日平均利用者数も開業一年目以降、増加傾向にございます。

次のページでございます。

こちらにも長崎駅のにぎわいということでございます。長崎市では百年に一度の大改革ということで、新幹線開業に合わせた整備を進めてこられているということで、こうしたにぎわいが出てきているということです。

次のページをお願いします。

こちらにも、佐賀県内、長崎県内それぞれの駅についての開発状況というところでございまして、嬉野温泉、武雄温泉につきましても、駅前の開発というのはどんどん進んでいるということかなと思います。

次のページをお願いします。

西九州新幹線の開業三年間の利用状況ということでございます。

開業三年間の合計で、この区間の利用者数は約七百五十八万人、一日平均で約六千九百人となっております。開業前と比べて約一割の増加となっております。また、西九州新幹線の自由席を利用できる通勤・通学定期「新幹線エクセルパス」も販売されておりまして、このパスの利用者も含め、利用者数は年々増加をしております。

ここで御説明のとおり、新幹線の開業は人流の活性化、地域の活性化、まちづくりの進展といった効果が見込まれるところでございます。

資料は以上でございますけれども、国土交通省といたしましては新幹線ネットワークの構築に向けて、今御説明をいたしましたような取組を進めていると

ところでございます。とりわけ、北部九州の経済や観光面のポテンシャルを踏まえれば、西九州新幹線の整備が進むことで、日本の第二のゴールデンルートが形成をされ、沿線周辺も含めた地域一帯において、観光、まちづくり、地方創生などでより大きな効果が期待できるところでございます。

他方、武雄温泉―長崎間が開業して以来、武雄温泉駅で在来線との対面乗りかえというものが生じております。こうした武雄温泉駅での対面乗りかえが恒久化することは、利用者の利便性や整備効果の面からも課題があると考えておりますので、九州新幹線をフル規格で整備することによってこの状態を解消することが、全国的な高速鉄道ネットワークの形成にも重要であると考えているところでございます。

引き続き、西九州新幹線の整備に向けてしっかりと取り組んでまいりたいと考えておりますので、皆様方の御理解と御協力を賜りますよう、よろしくお願いいたします。

長くなりましたけど、私の説明は以上でございます。

○留守委員長⇨小林参考人ありがとうございます。

以上で小林参考人からの意見陳述は終わりました。

次に、ただいまの陳述に対し質疑を行います。

本日の質疑は、理事会での申し合せにより、最初に各会派代表の質疑を行い、その後フリー形式の質疑を行います。質問のある委員の挙手をお願いし、こちらから指名の後、指名された委員は自席から質問してください。

参考人におかれましては、発言の際は挙手にて委員長長の許可を得て、起立の上、発言をお願いいたします。また、参考人は委員に対し質疑をすることはできないことになっております。さらに補助者は、参考人から意見を求められた場合に参考人に対し助言を行い、委員に対して発言はできませんので、御了承ください。

なお、各会派代表による質疑における質疑者の持ち時間は、質問と答弁合わせて三十分をめぐりとなってまいりますので、よろしく願います。

それでは、質問のある方は挙手をもってお願いいたします。

○木原委員⇨おはようございます。本日は、それこそ令和六年十月、約一年半ぶりですね。あの当時、足立審議官が参考人ということでお越しになって以来、本当に小林次長さん、そして、補助者の中山室長さん、高槻課長補佐さんありがとうございました。遠いところ、お忙しい中、感謝いたします。自民党の木原奉文でございますけれども、よろしくお願い申し上げます。

それではまず、対面乗りかえ方式の課題と全線整備に対する認識、これは、さきの常任委員会でも、前のお座りになっておられます猪村委員さんが県に対しても質疑がありました。私は、今日は参考人ということで、国土交通省の小林次長に改めて質問をさせていただきたいと思います。

今、るる説明があった中でもございましたけれども、西九州新幹線武雄温泉―長崎間、令和四年九月に対面乗りかえ方式により開業いたしました。本当に早くも約四年が経過しようとしております。

まず、九州新幹線西九州ルートがこの対面乗りかえ方式による運行となっていることにつきまして、どのような問題点や課題があるのか、その認識について伺いますとともに、さらに武雄温泉―長崎間に限らず、全線開通前の新八代―鹿児島中央間や、ほかにそういった対面乗りかえがあれば、それを含めてどのような課題があったのか教えていただきたいと思ひますし、また、課題があったものが解決し、固定化が解消された今、どんなメリットがあるのかということも併せて伺いいたします。よろしく願ひいたします。

○小林参考人⇨御質問ありがとうございます。まず、対面乗りかえ方式の運行となっていることに対する課題、それから、問題点ということでございます。フル規格で新幹線ネットワークがつながり、国土の基幹軸が整備されること

で、人流の活発化、地域の活性化、まちづくりの進展、災害に強い交通ネットワークの構築といった効果が見込まれてございます。

九州新幹線の新鳥栖―武雄温泉間につきましても、フル規格で整備がされれば、西九州地方と関西、中国地方が新幹線ネットワークでつながることとなり、これらの効果が発揮されるということで考えてございます。とりわけ、北部九州の経済や観光面におけるポテンシャルを踏まえれば、日本の第二のゴールデンルートが形成され、沿線周辺も含めた地域一帯において、観光やまちづくり、地域創生などで大きな効果が期待できるということでございます。

他方、九州新幹線武雄温泉―長崎間が令和四年九月に開業して以来、武雄温泉駅で在来線との対面乗りかえが生じているということにつきまして、武雄温泉駅での対面の乗り換えが恒久化することは、利用者の利便性や整備効果の面から課題があると考えております。九州新幹線新鳥栖―武雄温泉間をフル規格で整備することによりまして、この状態を解消することこそ、全国的な高速鉄道ネットワークの形成にとっても重要であるというふうに考えてございます。

それから、武雄温泉―長崎間以外でというところでもございましたけれども、整備新幹線の整備が進められた中において、乗り換えが必要となっている例ということでもありますけれども、先ほど申し上げた九州新幹線全線開業の新八代のケースというのもございます。それから、現在整備が進められている北陸新幹線というのもルートがございます。

北陸新幹線におきましては、令和六年三月に金沢―敦賀間が開業いたしました。敦賀―新大阪の整備に向けた取組を進めておりますが、現在、敦賀駅において新幹線と在来線の乗り換えというものが生じているところでございます。このケースにおきましても、利用者の利便性や整備計画の面からは、全線開業によってこうした状況が解消されることが重要であるというふうに考えているところでございます。

それから、課題があった中で、その固定化が解消された後はどんなメリットがあるのかということでもありますけれども、九州新幹線の全線開業によって、新八代駅での対面効果というものが、対面乗りかえというのが解消されております。これによりまして、九州新幹線の区間である博多―鹿児島中央間での乗り換えが必要がなくなったということとはもとより、山陽新幹線と直通することができるようになったということで、博多駅での乗り換えがなくなることでの利便性が向上しているところでございます。

このため、当初、それほど大きな効果は出ないのではないかと言われていた熊本でございますけれども、博多―熊本間の利用者が約五割増加をしておりますし、熊本―関西圏の交流人口が約三割増加をするなど、極めて大きな効果をもたらされているということでございまして、対面乗りかえの解消ということについては非常に大きな効果があるものと認識をしております。

○木原委員 ありがとうございます。

先ほど申しました常任委員会での猪村委員の質問には、県としてはあくまでもJR九州がリレー方式でも早期開業を望んだため、配慮して対面乗りかえで開業する。どういうメリットがあるかに対してはなかなか答えてくれないわけです。しかし、はつきりと今日、国のほうから、小林参考人のほうから今るる申し上げられた、そういうメリットがあるということで、しっかりと我々も認識をさせていただきましたので、さらに県に対しても、いつまでも同じような繰り返しでなく、やはり私も本当に多くの人から聞きます。やはり対面方式、リレー方式は非常に不便だと。福岡から、博多から長崎に行く場合も、やはり向こうから、東京、大阪から来る人も、博多で乗り換えて、さらに武雄温泉で乗り換えると。二回も乗り換える。本当に見ておって、お年寄りとか、それから体の御不自由な人たちに大変、そして大きな荷物を持っていらっしゃるインバウンドの方々、そういった方々を見ると、一日も早くリレー方式を解消

しなきゃならないなど、そういう思いでありましたので、同じ気持ちであるということ、ありがとうございます。受け止めてさせていただきます。

次に二問目、対面乗りかえ方式による運行となっている、これは今、るる経緯を申されましたけれども、改めてひとくとくと、西九州ルートは二〇一二年に平成二十四年、いわゆる二〇一二年ですから今から十四年前にフリーゲージトレインを導入することを前提として、これまでのスーパー特急方式による建設を変更して、フル規格で武雄温泉―長崎間の着工を見たところであります。ところが、フリーゲージトレインの開発遅れを受けて、平成二十八年、対面乗りかえ方式で開業することについて関係六者間で合意をしました。これはあくまでもフリーゲージトレインが導入されるまでの間の一時的な措置ということでしたが、その後、フリーゲージトレインの導入が断念されたということから、結果的に対面乗りかえ方式による運行が当面続く見通しとなっているわけでございますが、対面乗りかえ方式による運行となっていることについて、福岡―長崎市間を整備することとされておりますが、整備計画に照らし合わせて、国土交通省はどのように捉えられているかということについて伺いをさせていただきます。

○小林参考人〓御指摘いただきました昭和四十八年に決定いたしました整備計画におきましては、九州新幹線西九州ルートにつきましては、先ほどもお示しましたとおり、佐賀市付近を主要な経過地としつつ、福岡市―長崎市の区間を結ぶものとされておりまして、福岡市―鹿児島市間を結ぶ九州新幹線鹿児島ルートと分岐するというところで、福岡市・分岐点は共用するものとされているというのが整備計画の内容でございます。

こうした計画を踏まえまして、まずは九州新幹線武雄温泉―長崎間の整備が進められ、令和四年九月に当該区間が開業いたしました。この開業後は武雄温泉駅での対面乗りかえが生じることとなりましたけれども、これも今申し上げ

たとおりで、利用者の利便性、整備計画の面からも課題があるというふうに考えてございます。

整備計画に基づく整備効果を最大限発揮するという上では、九州新幹線新鳥栖―武雄温泉間をフル規格で整備することにより、武雄温泉駅での対面乗りかえの状態を解消することが全国的な高速鉄道ネットワークの形成にとっても重要であるというふうに考えているところでございます。

○木原委員〓とにかく、今お答えいただきましたけど、ありがとうございます。いわゆる新鳥栖―武雄温泉間、これが約五十キロがミッシングリンクというふうになっておりますので、やはり高速交通体系としては不完全という我々認識でございます。私はそういう認識を持っております。やはり新鳥栖―武雄温泉間、早急につないでいただきたい。心からお願いをしたいと思います。

そして、一の三問目でございますけれども、西九州ルートを最終的にどう整備していくのかの議論は、また後ほど詳しく議論もしますけれども、佐賀県において様々な課題があることから長らく膠着をしているところです。一方で、東九州新幹線や四国新幹線といった基本計画路線については、地元から熱心な要望活動が行われているものと承知をしております。西九州ルートの議論が進まないなら、先に基本計画路線の整備を進めるべき、そういった声も我々聞かえてきますけれども、そのような意見に対する国土交通省の見解、これをお伺いしたいと思います。

○小林参考人〓基本計画路線と整備計画路線の考え方ということでありましてけれども、先ほども申し上げたんですけれども、我々としては、まずは北海道、北陸、西九州という、今、整備計画路線として指定されている区間について、確実な整備にめどを立てることが最優先であるということで、ここは変わらない考えでございます。

基本計画路線につきましては、各地方から非常に大きな声もいただいている

ところでございますけれども、まずはやっぱり整備計画路線の整備が最優先だということも申し上げてきているところでございます。

基本計画路線については、先ほどこよつと御紹介もしたんですけれども、全国からその御要望をいただいていることも踏まえまして、今年度から新たな取組として、基本計画路線に係るケーススタディーということを実施しようということは言っているところでございますけれども、これは別に基本計画路線のケーススタディーをやったからすぐ整備計画路線に上がるという、そういう調査ではないです。まずは、その調査から、ケーススタディーから始めようというところで今回予算を取ったということでございますので、繰り返しになりますけれども、まずは整備計画路線、この三路線をしつかり整備するということが我々の考え方でございます。

以上です。

○木原委員Ⅱありがとうございます。まずは、整備計画路線を最優先にしていくという力強い御答弁だったと思います。ありがとうございます。

それでは、次の二問目、知事と水嶋次官との協議について質問をさせていたいただきたいと思います。

この西九州ルートの整備をめぐる議論、これは佐賀県と国土交通省鉄道局との間の「幅広い協議」や、佐賀県、長崎県、JR九州の三者トップによる意見交換などが行われているものの、長らく議論が膠着をしております。

ところが、昨年秋季以降、山口知事と水嶋次官との間の面談が頻繁に行われるようになり、報道によれば、令和九年度からの環境アセスメントの実施に向けて、そのルートの幅が焦点になっており、議論が山場を迎えているのではないかと推察をしているところであります。このように議論を前に進めるべく国土交通省を挙げて取り組んでいただいていることに、この場を借りて感謝を申し上げます。

知事は議論が膠着している理由として、課題がかみ合わない。複雑な方程式を解くようなもので、簡単な問題ではないと常々言っておりますが、私は常に、私もこのルートというものが決まっていけないことで議論が複雑なように見えているだけで、ルートさえ決めれば、実は財政負担や在来線といった課題はそれぞれ単独で議論できるとこれまでも一般質問等々で指摘してきたところであります。ルートが決まらなければ、事業費とかBバイCが算出できないわけでありまして、在来線の議論もできません。逆にルートさえ決まれば事業費も決まって、財政負担や在来線、さらには地域振興について議論の前提が大きく整うと考えておるところでございます。

そういうことでございますので、まず一問目として、今の私の考えを前提にして御質問させていただきます。

それでは、新鳥栖―武雄温泉間のルートについてでありますけれども、与党は佐賀駅を通るルートが適当と、令和三年六月の九州新幹線西九州ルート検討委員会の取りまとめにおいて示されております。私もそのように考えておりますし、実は森山委員長ともお会いさせていただきまして、はっきりとそのお考えを示していただきました。国土交通省も佐賀県との「幅広い協議」をはじめ、様々な場面で佐賀駅ルートで整備することが適当との考えを示されているものと認識をしているところであります。佐賀駅ルートで整備することが適当だと考える理由を改めて伺いさせていただきたいと思っております。よろしく願います。

○小林参考人Ⅱ御質問ありがとうございます。

まず、知事と次官の間で協議が進んでおります。それは先ほど来、八回（頁で訂正）ぐらいありましたという御説明をしたんですけれども、知事と次官の協議自体は二人でお話をされている内容でありまして、その中身についてはお二人がそれぞれの場で口にされていること以外、私のほうからコメントする

ことができないということはまずもって御容赦ください。

その上で、国交省として、国としての考えとして、佐賀駅を経由するルート
の整備が適当だという理由について御説明させていただきます。

佐賀駅は、今も佐賀の交通ネットワークの拠点であるということで、そこに
新幹線の駅を設置するのが最も合理的かつ効果的であるということが我々の認
識であります。具体的には、博多から長崎までの距離でありますとか所要時間
が少ないということ、投資効果が大きいということ、佐賀駅においては既存の
在来線やバスなど二次交通も含めた結節点としての機能があることなどから望
ましいと、これまでも私どもとしては申し上げているところでございます。

現在の佐賀駅に新幹線駅を併設する佐賀駅ルートがベストだと我々としては
一貫して主張してきているところでございますし、これからその考え方に変
わりはないということを申し上げておきたいと思っております。

以上です。

○木原委員Ⅱありがとうございます。

水嶋次官も、いわゆる新聞インタビューで、佐賀の交通ネットワークは鉄道
もバス・ミナールもある佐賀駅が中心で最適だと、そういう答えをしていた
いております。次官からもありがたい言葉をいただいたと、そんなふうに認識
をさせていただきます。

それでは、次の問二の二問目です。

水嶋次官は知事に対して、ルートについて県内の意見集約に時間がかかると
いうことであれば、ルートを特定せずに幅を持ってアクセスを実施することを提
案されております。また、国土交通省としては、佐賀県の了解なくしてアクセ
スに着手することはないと、そういった認識を示されております。アクセスを円滑
に実施するためには地元の理解が前提となるといった趣旨かと思えますけれど
も、アクセスの実施プロセスの中で、実務面や手続面において具体的に地元の行

政や地域とどのような関わりがあるのかをまずお伺いさせていただきます。

そしてあわせて、福岡県を含むルートでアクセスを実施する場合も、福岡県の
行政や地域に対して同様の関わりがあるという認識でよいのか、重ねてお伺い
をさせていただきます。

以上二点、よろしくお願いいたします。

○小林参考人Ⅱ御質問ありがとうございます。

環境影響評価法に基づく環境影響評価の手続にしましては、自治体の同意
がないとできないということではないんですけれども、関係する県や地域に御
理解をいただきながら、必要な協力を得て進めるべきものであるというふう
に考えているところでございます。

事業者に関しましては、環境影響評価手続の複数の段階において、その方法
や結果等を取りまとめた環境影響評価図書を公告し、縦覧や説明会を通じて、
環境保全の見地から意見のある人は誰でも意見書を提出することができるとい
うことになっております。また、都道府県知事におかれましては、市町村長や
一般の方々から提出された意見を踏まえて事業者に意見を述べることができ、
こうした意見は必要に応じて環境アセスメントで評価する項目及び手法や環境
保全措置の検討等に反映をされていくというところでございます。

こうした環境影響評価法に定める手続のほか、例えば、現地調査を実施する
上での立ち入りの際に占用許可等の行政手続でありますとか、地権者の方の同
意を求めることになるのかといったことがございます。環境影響評価手続の円滑
な実施に当たりましては、やはり沿線における関係者、自治体を含めた関係者
の皆様の御理解と御協力が必要であるということでございます。

福岡県でも同様かということでございますけれども、これはどの都道府県に
おいても、アクセスを進める上では地元と自治体の御理解が必要だということ
は同じかと考えております。

以上です。

○木原委員Ⅱありがとうございます。

とにかく我々県民の事前の了解といったものが必要ということでございますけれども、やっぱり早く――当時の寺田次長が来られたときも、六年前になりますか、当時から一日も早くアクセスをといるその言葉が私の耳に今でも残っております。

では次に、問い二の三番目に移ります。

水嶋次官は、福岡県を巻き込む形で話を進めるのは好ましくないとされておりますけど、先ほどの答弁とも関連するかと思いますが、福岡県を巻き込む場合、具体的にどのような課題が出てくるということをお考えになっているかをお伺いさせていただきたいと思います。

○小林参考人Ⅱお答えいたします。

繰り返しますが、次官と知事でどういう話をしているかということについては、そこは私もコメントを差し控えるんですけれども、福岡県を含めたルートがなぜ好ましくないかという一般的な考え方で申し上げますと、これが福岡に入ることになりますと、有明海沿岸を通ることが想定されるということでございます。福岡から入ってきて空港に向かうということになりますので、そうしますと、実際の技術的な話で申し上げますけれども軟弱地盤への対応も必要となってきますので、なかなかルートとして現実的ではないというふうに考えることと、あと現状、福岡県を通ることにはなっていないという状況において、先ほどの環境アクセスの系統とか今後の系統等において、福岡県の方々の同意を得られるのかというところは、またこれから一から進めていかなければいけないということでございますので、そういうことを考えますと、やはり福岡県を含めないルートのほうがよろしいんじゃないかなということと考えているところでございます。

以上です。

○木原委員Ⅱありがとうございます。

私は、福岡県を通るルートを検討するということは、佐賀県を経由する、いわゆるアクセスルートに比べ時間短縮効果が限られるといったことから適当ではないと、そのように思っております。ただいまの答弁で、実務面や手続面からも福岡県を絡めることはいよいよ現実ではないということがよく理解できたということでありがたく思います。

執行部、多分これを聞いていると思いますが、執行部にはこのこともよく踏まえた上でアクセスの幅の議論を行っていただきたいということをこの場から申し上げておきたいと思います。

それでは、問い二の四番に入ります。引き続きルートについてお尋ねをいたします。

知事が一考に値するとしている南回りルート、あるいは空港に関連するルートになった場合、佐賀市に設けられることとなる新幹線駅は在来線と結節しない新幹線単独の駅となるわけですが、県庁所在地の市に位置する全国の新幹線で在来線や地下鉄など、いわゆる他の鉄軌道と結節しない駅があるのかどうか、これをお伺いさせていただきます。

○小林参考人Ⅱ冒頭、先ほど次官と知事の面会の回数八回と申し上げましたが、七回が正解でございますので、訂正させていただきます。

その上で、県庁所在地が存する市に新幹線駅、在来線その他の軌道と結節しない駅はあるかということでございますけれども、これまで整備された新幹線のうち、県庁所在地に存するものにつきましては、いずれもJRの在来線等の他の鉄道路線と接続する形で整備をされているというふうに承知をしております。例えば、最近の開業例で申し上げますと、令和六年三月に開業いたしました北陸新幹線の福井駅、こちらは並行在来線として経営分離をした「ハピラ

インふくい」やえちぜん鉄道と接続しておりますし、令和四年九月に開業いたしました西九州新幹線長崎駅、これはＪＲ長崎本線と接続しているということで、他の鉄道ネットワークとの接続というものは必ずあるということでございます。

以上でございます。

○木原委員Ⅱ他の新幹線と接続あるということですが、私が質問したいいわゆる県庁所在地の中では別の鉄軌道と接続をしているところはないという理解でよろしいということですか。その確認をさせていただきます。

○小林参考人Ⅱ県庁所在地にある新幹線駅でその他の鉄道と結節しない駅というのはないということです。

○木原委員Ⅱありがとうございました。やはりそうでした。私も調べたところ、ないということでありまして、県庁所在地なのに新幹線の駅が他の鉄道と結節をしないわけなんて全国探してもないというわけでございます。いわゆる鉄道と結節するところ、新幹線駅をつくる、これが全国津々浦々当たり前だということのを再認識させていただきました。

佐賀県の将来にとって南回りルートにする意義が全く理解できない、ただいまの答弁で、そういった思いをさらに強くしたということを申し添えておきます。

それでは問いの五番目、るる新幹線の議論しておりますが、一方で佐賀空港の活性化というのも地元佐賀県にとっては重要な課題でございます。私も市会議員のときに佐賀空港をつくるという中で、竹村健一さんが見えなくなったとき、最後まで一緒に、ＪＣ仲間、先輩たちと夜まで付き合った経験もありまして、佐賀空港といえ、やっぱり県民にとって重要なものがございます。

水嶋次官は、佐賀駅を経由するルートの新幹線であっても佐賀空港の活性化に十分寄与すると、そういうふうに主張されておりますけれども、佐賀駅を経

由するルートで整備した新幹線が佐賀空港の活性化にどのように寄与すると考えられておるのか、改めてお伺いをさせていただきます。

○小林参考人Ⅱこれも繰り返しになるんですけども、佐賀駅は今の佐賀の交通ネットワークの拠点でありまして、そこに新幹線の駅を設置するのが最も合理的かつ効果的であるというのが我々の考え方でございます。

その上で、佐賀駅においては、既存の在来線でありましてかバスの二次交通も含めた結節点としての機能があり、周辺市街地の開発と相まって駅を拠点としたにぎわいの創出なども期待されるということです。

こうしたことに加えまして、佐賀駅と佐賀空港間のアクセス改善を含めて新幹線整備と佐賀空港の連携を図ることで、空港の活性化にも寄与し、佐賀県にとってもより大きな効果が期待できるのではないかと考えているところでございます。空港にそのまま新幹線を通すということよりも、新幹線の駅は佐賀駅につけ、そこで空港と新佐賀駅のアクセスをしっかり整えていくと、これがベストな選択肢じゃないかと考えているところでございます。

以上です。

○木原委員Ⅱありがとうございました。

これもそこに座っておられる古川議員も、南北の交通網をきちつと整備してほしいと、そういうふうな質問を一般質問でいただきました。まさしくそのとおりだと私も思います。ぜひ新幹線は佐賀駅に、そして、空港を結ぶルートをきちつとやはり整備する、これが一番ベストの選択だ、そういうふうに思っております。どうぞよろしくお願いいたします。

それでは、問いの二の六番目になる、これはちよつと付け加えさせていただきます。お答えになられる範囲で結構ですから、よろしくお願いいたします。

二〇二六年夏の概算要求についてお伺いをさせていただきますけれども、国土交通省は、二〇二七年度予算に環境影響調査、いわゆる環境アクセスの費用計

上を目指すと言われておりますけれども、それに対し水嶋次官は新聞インタビューに対して答えて、二〇二六年夏の概算要求が一つの区切りだと、そういう話をされておられます。

先ほども言及しましたが、昨年十月から水嶋次官と山口知事の二者協議が七回重ねられ、最後に五月二十六日に異例の一日二度の面談を行っております。今回は六月にも面談をするということになっているという新聞の発表でございます。私も六月にも面談をするということになっているという新聞の発表でございます。二月十八日に招集された特別国会も七月十七日が会期末と、そのようにされております。会期末後の水嶋次官の動向が非常に気になるところでありますが、今回の二者面談があるのかどうか、また、アセスの範囲が決定しなければ概算要求には含まれないのか、この二点、先ほど申しました、現時点で答えられる範囲で結構でございますから、小林参考人、よろしくお願い申し上げます。

○小林参考人Ⅱありがとうございます。

まず、次官と知事の面談があるのかどうかということについて、すみません、私のほうから現時点で特段皆様に御紹介すべき情報がございませんので、コメントを差し控えるというか、現状では何も決まっていないということかなというふうに思います。

それから、概算要求に関してでございますけれども、当然、我々としては、そのアセスについて仮に合意ができれば、この夏の概算要求に盛り込むということだと思いますが、合意ができなければ、先ほどから申し上げていますとおり、やはり地元の御理解が得られない形でのアセスというのはなかなか難しいのかなと思っておりますので、まずはいろいろ様々、人事の話は私も何とも申し上げる立場にはないんですけれども、概算要求は八月末だと思いますので、そのタイミングまでに何らかの形で合意を得られるように努力をしていきたい

というふうに思っております。

以上です。

○木原委員Ⅱなかなか答えられない中、答弁ありがとうございます。
では次に、三点目に移ります。佐賀県の財政負担の軽減についてという項目でございます。

まず一番目、冒頭にも触れましたけれども、フリーゲージトレインの西九州ルートへの導入が断念されたことによりまして、対面乗りかえ方式による運行のまま当面続く見通しとなっております。そして、やはりフリーゲージトレインの導入断念ということが西九州ルート整備の議論が膠着している要因ともなっていると、そのように理解しておりますが、国土交通省にはこれまでも同様の質問が何度もされているかと思いますが、改めてお伺いいたします。

フリーゲージトレインの西九州ルートへの導入が断念されたことに対する国土交通省の認識、責任と申しますか、そこについてお願いをいたします。

○小林参考人Ⅱ御質問ありがとうございます。

これまでもフリーゲージトレインに関する経緯についてはこの議会の中でも御説明を、私の前任者、過去の鉄道局からの出席者が御説明をさせていただいてきたのかなと思っております。

繰り返しになるんですけども、技術的なめどが立っていない中で九州新幹線の整備方式としてフリーゲージトレインは現実的な選択肢としてなり得ず、導入断念に至ったということで、フリーゲージトレインの導入が困難になったことは大変遺憾でございます。鉄道行政を担う国土交通省鉄道局として責任を痛感しているところでございます。

以上でございます。

○木原委員Ⅱありがとうございます。まさしくそのとおりだと思います。

実は当時の寺田次長さんが、令和二年九月、鉄道行政として当然責任があり、

それを痛感しております。まさしく今、小林次長が申されたとおりのことを言われておりますし、また、当時の足立審議官も、鉄道行政を預かる一人としてそこは責任を感じているところでございます。お二人とも同じような答弁でございます。そのところはぜひ国土交通省としてもしっかりと受け止めていただきたいと心からお願いをしたいと思います。

それでは、次に問三の二問目に入っていきます。

私は、新鳥栖―武雄温泉間のフル規格整備に伴う佐賀県の負担については、フリーゲージトレインの導入が断念された経緯を踏まえ、その軽減について特段の措置を講ずるべきだと考えております。与党検討委員会においても、令和三年六月にそのような方針が示されているところであります。

一方で、佐賀県だけが特別扱いできない、こういったような声も仄聞するわけでございますけれども、まさしく事実であると受け止めてはおります。しかしながら、やはり佐賀県の財政負担の軽減について、特段の措置を講ずることに關する、やっていただきたいという私は強い希望でこれを質問するわけですが、特段の措置を講ずることに關する国土交通省の見解を改めて伺いさせていただきます。

○小林参考人Ⅱありがとうございます。

令和三年六月の与党整備新幹線建設推進PT九州新幹線（西九州ルート）検討委員会における取りまとめの中で、佐賀県の財政負担の特段の軽減を図るべく検討を進めていく必要があるとされているということは承知をしております。国土交通省としても重く受け止めているところでございます。

九州新幹線の整備に当たりましては、様々な課題がある中で、佐賀県のほうからも現在の財政スキームを前提とした地方負担に關して懸念が示されていることも承知をしております。こうした点も踏まえた様々な課題の解決を図る上では、関係者の意見も伺いながら取組を進めていくことが重要であり、まずは

あらゆる機会を通じて関係者間での議論を深めていくべきと考えております。財政負担の問題に關しましては、まさに今、北陸新幹線のほうでも同じような議論がございますので、何か地元負担の軽減を図る策がないのかということとは国交省としてもしっかりと重く受け止めて検討していきたいというふうに思っております。

以上です。

○木原委員Ⅱ答弁ありがとうございます。

いわゆる今までの参考人でいらしていただいた皆様方も同じような答弁でございます。ぜひ重く受け止めて、しっかりと財政負担の軽減、よろしく願っています。

私は、皆様が先ほども資料で説明されました、一番最初の六百六十億円、それが原点だと思っておりますので、そこから出発、そこをまず崩していただきたくない。これはぜひ御記憶にとどめていただきたいと思っております。よろしくお願いいたします。

それでは、問三の三を質問させていただきます。

このほど北陸新幹線、敦賀―新大阪間の八ルートの建設費が一・七から七・九兆円と示されたわけであります。

今後、佐賀県の財政負担の軽減について議論するにしても、それ以前にルールどおりの財政措置が見通せないのであれば、財政負担の軽減の議論もままならないというわけであります。

我々も昨年、北海道新幹線の視察に行かせていただきました。先ほど申されましたトンネルが多くて、トンネルの中にも入らせていただきましたけれども、本当に建設費が大幅に増加する、そして工期も遅れると、そういった説明を聞いたところであります。

北陸新幹線でも見込まれる巨額の事業に対して、着工五条件に位置づけられ

ている安定的な財源の確保につきまして、国土交通省としてどのような見通しを持っておられるのかお伺いをさせていただきたいと思ひます。

○小林参考人Ⅱありがとうございます。

整備新幹線の整備を進める上で、必要な財源を確保するということは当然重要な課題であります。法令で整備財源とされており、貸付料をしっかりと確保していくということで、先ほど御説明しましたけれども、我々も委員会を開いて、今後いかに貸付料をしっかりと確保するかということも議論しているところでございます。

今後、適正な額を継続的に確保していく、これが第一の課題かなというところでございます。その上で、国費を増やすんだとかいうことも含めて、検討はしっかりといたさないといけないということでございますので、また地元の皆様方の御意見も賜りながら進めてまいりたいと思ひます。

以上です。

○木原委員Ⅱありがとうございます。

なかなかお答えにくい問題だと思ひますけれども、じゃ問三の四に移ります。この財源見通しの確保に關しまして、私はやはりまずは国費を増額する、これが大変重要なことではないかと実は思ひております。しかしながら、整備新幹線の建設に与えられる国の予算は、令和二年度から七年間、先ほど説明でございしました、八百四億円という額のままで据え置かれてるところであります。さらに、二〇〇一年、平成十三年、二〇一九年、令和元年度までは、おおむね七百億円台で推移しております。すなわち、この二十五年間の間で百億円、この程度しか実は増額をされておられません。この間、建設費は大幅に上昇しており、国の予算は実質的に目減りをしていることになりまひます。

改めまして、財源を見通すには、令和二年から七年間据え置かれていひる国費の八百四億円を増額するということが非常に重要ではないかと考えております。

けれども、改めて国土交通省の見解をお伺いさせていただきます。

○小林参考人Ⅱありがとうございます。

国費の鉄道局予算ですね、新幹線以外のものも含めて一千億円程度しかないということ、鉄道局の予算が少ないじゃないかというのはいろんなところから御指摘を受けておりますし、我々としても、なかなか事業が進まないということについては、心苦しく思ひていひるところでございひます。

新幹線につきましては、先ほど申し上げたとおりで、貸付料を入れた上で残り二対一という仕組みになっておりますので、まずは貸付料をしっかりと確保していくと、そこが重要なこととございひますし、その上で、整備財源となる国費については、これまでも毎年必要な額、足りなかったということはありません。必要な額を毎年確保してきていひることとございひますので、今後とも所要の額を確保していひくように努力をしてまいりたいと思ひます。

以上です。

○木原委員Ⅱこの質問はなかなか国交省さんが直接答えられない難しい問題だと思ひます。財務省の皆様と、しかし増額はやらなければならないというお考えであつたということは理解させていただけます。

それでは、問三の最後、新幹線の貸付料について改めてまたお伺ひいたしまひす。

新幹線の貸付料を増やす、そういったことについても御議論させていただいていひるところとございひますけれども、整備新幹線の建設費、これは全国の整備新幹線の貸付料を充てた残りを国と地方が二対一の割合で負担するということとされておるわけでありひますけれども、この全国のJRからの貸付料というものは今後重要な建設財源であると、今後とも認識しております。

そういった中、来々九月末には、最初に開業いたしました整備新幹線である北陸新幹線、高崎―長野間が三十年間の当初貸付期間が満了を迎えろというこ

とから、先ほども説明の中にもありましたけれども、国土交通省は、今後の整備新幹線の貸付のあり方に関する小委員会、これを昨年十月に立ち上げられて、関係JRからのヒアリング等を行われて、開業三十一年目以降の貸し付けの在り方について今議論がなされているものと承知しております。その議論の行方を大いに注目しているところであります。

この夏にもこの小委員会の取りまとめがなされると伺っておりますけれども、まだ議論の途上ということで、言える範囲で結構でございますので、佐賀県の財政負担の軽減という観点から、この小委員会における議論の状況についてお示しをいただきたいと思います。よろしくお願いいたします。

○小林参考人Ⅱありがとうございます。

貸付料小委員会の議論の状況でございます。資料の十一ページを御覧いただいて、こちらに出ているとおりでございます。

先ほど若干説明をはしったんですけれども、今の状況を申し上げますと、将来的な貸付期間、これをまた、今まで三十年となっておりますけれども、三十一年目以降も改めて三十年をしっかりと確保していこうということ、それから額については、固定制を基本としつつ、受益に一定程度の変化、非常にぐっと重かったり、逆もあると思うんですけど、そうした場合には増減を考えていくという、こういうやり方でやっていこうということでございます。

それ以外には、受益の把握の仕方について少し見直していこうというところで、これまで受益として必ずしも取り切れていなかったところ、先ほど申し上げた、例えば、駅構内の話にしても、北陸新幹線高崎―長野間でいうと、当時は平成九年、今から三十年前は駅中で稼ぐということはあんまりなかったと思うんです。ですから、あんまり駅の中の売店とかお店の上がりというのは見込まれていなかったんですけど、そういうものはしっかりやっていこうと。九州新幹線にしても、今、新幹線のラッチ内にいろんなお店があって、上がり

大分出ていると思いますので、そうしたものもしっかり取り組んでいこうということでありますとか、接続利益に、先ほど申し上げましたけど、今まで東京から金沢まで来て、そこから先、また、敦賀まで開業したときに、東京から金沢までの部分、ここでの利益を十分取り切れなかったところもあるので、そうしたものをしっかりと取っていくことができないかといったことですか、三十年前にちよつとできなかったというか、今改めてこの状況で見直した中でこういったものが取れるのか、その後三十年間安定的にしっかりと財源は確保していくことができるのかということを議論させていただいております、今のところ夏にはこうした方向で取りまとめを考えているところでございます。

以上です。

○木原委員Ⅱありがとうございました。ここでやっぱり一つ気になるのが、これも一番最初に来ています論点一、貸付期間、これは開業後三十一年目以降も現行と同程度、三十年でやると。我々はやはりフリーゲージトレインの断念ということと国の責任であると言われておりました。我々の主張としては、このいわゆる貸付料三十年という期間をもう少し、例えば、五十年、二十年増やすとか、そういったこととお考えをさせていただけないかなという強い思いがありますけど、その辺はどうかということ。

そして、やはりもうこれだけ材料費等々も高騰しておりますし、非常に財政窮乏の我が佐賀県としては、やはり三十年で区切るということになると大変厳しい金額になってくると思います。JRさんのこともいろいろと考えなければいけない立場であられると思いますけれども、その辺の期間の延長ということについては、今、現時点どういうふうに考えておられるのか、ぜひお聞かせをいただきたいと思います。

○小林参考人Ⅱ貸し付けの期間ということでございますけれども、現状、三十年前に始まってからなる新規開業していった整備新幹線のそれぞれの貸付料の

契約が、これは三十年単位になっていきますということなので、三十年たったらもうそこから先、払わなくていいよということではありません。貸付料という、つまり借りている間は払っていたくという仕組みなので、契約を一旦三十年にして固定でやりましょうということを当時決めていて、それを今回改めてそのやり方をどうするかと見直したわけでありまして、次の三十年たってその後やめるということをいう意味で今回三十年にしたということではないということとは御理解いただきたいと思います。次の三十年間どうやって取るかということとを今決めたということでございますので、六十年後以降取らないということではありませんので、また三十年後は三十年後、改めて次どうしていくかということを検討するということかなと思うんです。

以上です。

○木原委員Ⅱそしたら、なかなかやつぱりその辺が私たちとしては難しいところで、いわゆる三十年で払い切らない部分というのが年単位の負担額、佐賀県としての負担額を減らしていただきたいという思いが前提にあるわけなんですよ。そういう中で、三十年というスパンが今あるわけです。そしてまた、それを三十年という形の中で、いやこれは三十年でやめませんよ、あと三十年ということで続けていきますよということですけど、我々としては、申し訳ないですが、繰り返しになりますけれども、いやその三十年をなるべく年間の負担額を少なくしていただくためにも、五十年、あと二十年、それぐらい延ばしていただけないかというお願いでございます。そういう考えはこの小委員会では出てきていないということでしょうか。

○小林参考人Ⅱ委員会の中での詳細なところはちょっと控えますけれども、議事録などもまた出ておりますので、御覧いただければと思うんですけど、貸付期間についてはいろいろな意見あります。短い五年とかで、要するに見直すべきじゃないかという方もいらっしゃいますし、現状の三十年というのが適

切じゃないかという方もいらっしゃいますし、五十年とか、ちょっと百年というのがあったかどうかは私も、記憶、定かじゃないですけど、もう長く設定すべきじゃないかと。そういう中で、やはり既存の三十年というのが一旦次の延長期間としては適切じゃないかということになったというふうに承知をしております。

以上です。

○木原委員Ⅱありがとうございました。もうこれ以上聞きません。どうぞよろしくお願いいたします。

では最後、問い四でございます。佐賀県民へのメッセージということで質問させていただきます。

西九州ルートの議論が膠着しているというのは、新幹線整備の意義が佐賀県民に訴え切れておらないと、県民世論の理解が進んでいないということが一因であることも事実でありますし、整備を推進する私どもの力不足でもあるのではないかと私自身考えているところでもございます。

そのような中、水嶋次官は最近の度重なる新聞各紙でのインタビューにおきまして、佐賀県民に対するメッセージとして、新幹線の整備が将来の佐賀県民の暮らしや経済の向上にどのように寄与するか、様々な観点から訴えかけておられます。大変ありがたいことだと感謝いたします。

最後に、この場で改めて参考人から佐賀県民へのメッセージとして、この新幹線の整備の意義について強く訴えかけていただきたいと思います。小林参考人、よろしくお願いいたします。

○小林参考人Ⅱ御質問ありがとうございます。もう今、先生おっしゃったとおりで、水嶋のほうからも折に触れてそうした必要性、県民の方々へのメッセージを発しているところでございますけれども、繰り返しになりますが、ちょっと私のほうからお話をさせていただきます。

まず一般論といたしまして、新幹線というのは移動時間を大幅に短縮するものであり、地域間の交流を促進するとともに、我が国経済の発展や国民生活の向上に資するものと理解しております。

また、沿線地域にとつては、全国ネットワークとつながることによって、観光やビジネス面で大きな効果が期待でき、観光交流の促進や駅周辺開発、定住人口の増加等を通じた地方創生にも大きく寄与するものと考えております。

加えまして、新幹線は災害に強いインフラであるということもありまして、在来線が運休した場合でも運行を続けられることができるとともに、在来線の代替輸送としての機能を発揮するものでございます。

新幹線整備によってこうした効果が期待されますが、より具体的な提案を申し上げます。九州新幹線の新鳥栖―武雄温泉間がフル規格で整備されれば、西九州地方と関西、中国地方が新幹線ネットワークでつながることとなりますが、北部九州の経済や観光面におけるポテンシャルを踏まえれば、日本の第二のゴールデンルートが形成され、沿線周辺も含めた地域一帯において、観光やまちづくり、地方創生などでより大きな効果が期待できると考えております。

また、新幹線の整備によりまして、沿線の自治体においては、駅のない自治体も含め、新幹線施設に係る固定資産税等の税収が見込まれるという財政面で効果も期待をされているところでございます。

こうした新幹線整備の意義や様々なメリットを含め、地元の皆様に丁寧に説明をしていくとともに、佐賀県との議論を継続するなど、引き続き真摯かつ誠実に西九州新幹線の整備に向けてしっかりと取り組んでまいりたいと考えております。

西九州新幹線の整備は、佐賀県の発展に大きく寄与するものであると考えておりますので、佐賀県民の皆様におかれましても、ぜひ西九州新幹線の整備に御理解と御協力を賜ればと考えているところでございます。

以上です。

○木原委員⇨小林参考人さん、ありがとうございます。力強いメッセージだと受け止めさせていただきます。また引き続きどうぞよろしくお願い申し上げます。私の質問を終わります。ありがとうございます。

○留守委員長⇨暫時休憩します。午後は十三時十分をめぐに委員会を再開します。

午後零時十一分 休憩

午後一時十分 開議

○留守委員長「委員会を再開します。

休憩前に引き続き、質疑を行います。

○土井委員「皆さんこんにちは。「自由民主党ネクストさが会派」の土井敏行でございます。

本日は、国土交通省鉄道局長、小林太郎様はじめ、補助者お二人の方、新幹線西九州ルートのこれまでの経緯と今後について御説明をいただきました。御多忙の中、わざわざ佐賀までお運びいただきまして、ありがとうございます。

委員長に発言の許可を得ましたので、早速質問に入りたいと思います。

今日、私がしようと思った質問は、大部分が木原委員の前の質問とかぶっておりますので、少し絞って、角度を変えてお伺いしたいというふうに思います。今日の御説明をいただいた資料の十九ページだったと思いますが、平成三十年、二〇一八年、与党P.T.において、西九州ルートへのF.G.T.の導入を断念というのがあります。ここが実はスタートといえますか、今日の議論につながっているところなんです。

一点目ですが、まず、武雄温泉―新鳥栖駅間の整備が進まない理由、その原因を、もう分かり切ったことでありますが、原因をどういうふうに捉えておられるのか、基本的な認識について確認をしたいと思います。

○小林参考人「御質問ありがとうございます。西九州新幹線の整備に関しましては様々な課題がございます。現時点では佐賀県の御理解を得るに至っていないということが、その要因であるというふうに認識しております。

こうした課題の解決を図る上では、関係者の意見も伺いながら取組を進めていくことが重要であると認識しております。様々な機会を通じて関係者間での議論を進めてきているところでございます。昨年十月からは、次官と知事との間でも議論を進めているところでございまして、こうした課題をできるだけ

早く解決してまいりたいと考えてございます。

以上です。

○土井委員「佐賀県の理解を得ていないというふうに御説明がありました。確かに我々は理解をしていないわけですが、なぜかというところ、その原因の一つが、先ほど言いましたこのF.G.T.の導入断念から始まっているわけですね。まず、再度確認ですけど、途中説明がございましたけれども、F.G.T.が採用されなかった理由について再度お伺いしたいと思います。

○小林参考人「ありがとうございます。フリーゲージトレインにつきましては、平成九年度に本格的な技術開発に着手をして以降、様々な課題を乗り越えながら開発を進めてまいりました。その後、平成二十六年十月に開始いたしました耐久走行試験において、安全上の重要部品である車軸に磨耗痕が確認されました。様々な角度から磨耗対策について検討を行いました。十分なメンテナンス性能を確保した上での対策を確認するまでには至らず、新幹線と在来線の異なる軌間を直通運転する実用に耐え得るフリーゲージトレインを開発するということとは困難だったということでございます。

また、目標とする最高速度二百七十キロと設定し、西九州新幹線においては山陽新幹線への乗り入れも前提として開発を行ってりましたが、高速化の進む山陽新幹線への乗り入れが困難となったことから、平成三十年、西九州新幹線への導入を断念したところでございます。

以上でございます。

○土井委員「そういう技術的な問題があったわけでありまして、実は、このことについては私たち佐賀県議会でもフリーゲージトレインの先進地でありますスペインへ行って、フリーゲージトレインにも乗って現場を見てまいりました。当時のスペインの技術の最高責任者の方からお話もお伺いしました。そのとき向こうからお話があったのが、日本のフリーゲージトレインは難し

いよと言われたんですね。なぜかと。もともと日本は狭軌でしようと、スペインはもともと広軌なんですよ。広軌を小さくするのはそう難しくない。狭軌を広げるのはすごく難しいです。まず、振動の問題が出てきますよ、車軸の問題が出てきますよ、いろんなことを、いわゆる今回フリーゲージトレインが断念されたような理由を全てそのとき言われたんですね。

それをどう解決しますかと、私、そのことを皆さんに御質問したんです。そのときどう言われたかというと、日本の鉄道技術は世界一です。この問題は必ず解決しますと言われたんですけれども、解決できていなかったんよね。私はその認識が甘かったんじゃないかと思いますが、その点はいかがですか。

○小林参考人Ⅱすみません。当時、そうした発言を鉄道局側がしたということについては、ちょっと見通しが甘かったということでございます。世界に冠たるといふうに我々も申し上げておりますけれども、実際にやっぱり安全が第一でございますので、結局、安全性能に耐え得なかったということは、我々としても認めて反省をさせていただいているところでございます。

以上です。

○土井委員Ⅱなぜそのフリーゲージトレインを進めていたか、そこにちょっとこの問題が今日遅れている、頓挫をしている状況の原点があると私は思っています。

これは、フリーゲージトレインは国が提案されたんですね。もともとそれはスーパー特急でいくという話でした。最初は、今日も説明がありましたけれども、全国フル規格の新幹線だったんですけれども、整備新幹線になって、ここがスーパー特急方式になって、スーパー特急方式ではなかなか費用対効果が出ないと。当時、多分BバイCは一・一だったと思います。一・一を細かく計算すると一・〇六九で、コンマー以下の数字だったので、これでは投資する効果はないのではないかということに対して、フリーゲージトレインにすればそ

れなりの効果が出ますよというお話で、フリーゲージトレインを進めていったわけですよ。

そこにこのフリーゲージトレインを進めていった原点みたいのがあって、ただ、それは何でかという、当時、やはり佐賀県の財政規模からして、フル規格での新幹線には耐え得ないということで、これについて、できないということについて、そういうスーパー特急方式でやれば、いわゆる佐賀県は在来線を使うので、費用負担がないということで進んできた、そういう経緯があるわけですよ。その条件は今も変わっていないわけですよ。基本的には財源の問題があつて、このフリーゲージトレインを進めてきたのに、それができないと言われたから、じゃ、フル規格に戻りますよと言われても、フル規格を進めることができないで決めてきた話なので、ある意味ではお互い約束したことはほごにされてしまったので、そこに原点があるわけですよ。そこら辺はどういうふうにお考えですか。

○小林参考人Ⅱ当時、そうした状況でフリーゲージトレインの導入を進めてきたということは、もうそのとおりでございます。結果的に技術的に難しかったということかなと考えておりました、約束をほごにしたかどうかということについては、これは今後のフル規格で進めることについても含めて、今まさにそうした前提でいいのかというところを協議させていただいているというふう

に認識しております。

○土井委員Ⅱ先ほども国の責任があるかどうかというお話がちよつと木原委員の質問の中でもありましたけれども、昨年の八月でしたかね、国の責任で頓挫したこと、国に対して責任を追及していくことを、JR九州、佐賀県、長崎県、三者でその認識は一致しているんですね。そういう行動に出てあるというふうに思いますが、そういう意味で、私は国がその責任をしっかりと認めなければいけないというふうに思っているんです。そこはいかがですか。間違

ありませんか。

○小林参考人Ⅱこれは午前中の御質問の中でもお答えしましたとおり、フリーゲージトレインが断念したということについては責任を感じているところがございます。そこについては特段異論もなく、おっしゃるとおりでございます。

○土井委員Ⅱフリーゲージトレインとなったのは、単に財源だけの問題ではないわけですね。当時はやっぱり新幹線が通れば在来線の利便性が低下すると、特急がなくなるというお話がありました。もちろん、並行在来線問題です。私が住んでいるところは並行在来線の鹿島市というところでございますので、一番その影響を受けたところでありますけれども、在来線がそういうふうにご利用性が低下しないように、ある意味ではフリーゲージトレインだと各駅に今までの特急と同じように止まりますよというお話もあって、我々が住んでいる長崎本線側も、肥前山口、今の江北駅まで行けばフリーゲージトレインがドアを開けて待っていますよというお話まであったわけですよ。ところが、それはどこに行ったかと。そのこともなくなってしまっているわけですよ。

だから、財源だけの問題じゃなくて、在来線の利便性低下も問題になっているわけですし、そういったことを全て包含して、約束して、じゃ、フリーゲージだったら進めていいよということで進んできたわけなんです。それが進めなくなつた。要はお互いに約束をして、民間でいえば契約をしていた。そういう前提で約束をして進めていたことが、そちらの都合でフリーゲージトレインが導入できなくなつたと。じゃ、その負担は佐賀県のほうで持ってくださいよと言われるのは、それは普通の民間の契約ではあり得ない話ですよ。一方の理由で片方が負担を受ける、そういうふうな例え、財源についても、利便性についても、我々が負担しなければいけないようなものではないというふうに思います。そこはいかがですか。

○小林参考人Ⅱすみません、民間の契約であるかどうかということにつきまし

ては、ちょっとそこは私はコメントを差し控えたいと思いますけれども、今まさに知事と次官でも話をさせていたいただいておりまして、これまでも「幅広い協議」の中で、鉄道局、国交省と佐賀県さんとの間でどうした形で進めていくのがいいかということ議論させていただいている中での話でございます。もちろん皆様方の御理解を得ない形で進めるわけにはいかないというのは考えておりますので、合意なく何かを進めることではないということは御理解いただきたいと思います。

○土井委員Ⅱ確かにそこは丁寧にやっていただきたいと思ひますし、我々も別にフル規格を否定しているわけではないわけですが、これまで新幹線を否定しているわけじゃないわけですよ。進めようと思つて、いわゆる国の提案にのつて、スーパー特急、フリーゲージトレインというのを進めてきたわけですが、じゃ、ここでフル規格にするためには、さっき言いました前提の条件が崩れているので、そこをどうするかということをしつかり話に乗っていたきたいということ、先ほど財源の問題についていろいろ御説明がありました。貸付料の話とかございましたけれども、あれは全体の話ですよ。そういう今の佐賀県と国との約束の関係を考えれば、それはテーブルが違うと思うんですよ。そのことは多分、政府・与党PTでもそういう発言があったというふうに思いますけれども、佐賀県の特殊事情ではないですけれども、そういう約束で進めてきたものが、我々の責任、我々のせいでこの計画が変わったわけではありますので、そのところを御理解いただきたいと思うんですが、いかがでしょうか。

○小林参考人Ⅱ整備新幹線の仕組みというのは、これは法令で決まっておりますので、費用負担の仕組みについては、まさに法令、全幹法の法令にのっとりて御負担いただくことになると思います。

ただ、その中でいかにして地方の負担を減らしていくかということは、まさ

に今後、御議論していきたいと思えますし、その制度を変えるかどうかということについても、これは我々だけで決められる話ではございませんので、もちろん先ほど与党の中で佐賀県の負担にも配慮するといったことが書かれたことも、それも我々もよくよく認識しておりますし、重く受け止めておりますので、そうした中で今後何ができるかというのをよくよく御相談をしていただければと思っています。

以上です。

○土井委員Ⅱそこが一番大事なところなんですよね。ほかの地方全体、いろいろ財政のことで困っているの、ああいうふうにいるいろいろ考えていただく。小委員会では提案とかしていただいております。貸付料を三十年延ばすとかいう話は、それはそれでいいんですけれども、ただ、佐賀県の場合はそこと同じテーブルではないんじゃないですかと、話の進め方からですね。その御認識をちゃんといただいているかなということを再度伺いしたいと思います。

○小林参考人Ⅱ繰り返しになりますけれども、整備新幹線の整備スキームにつきましては、これは法令にのっとった形で進めていくというのが大前提でございまして、その上で、法令上の仕組みについて佐賀県を特別扱いするということはございません。ただ、その中で地方の負担、佐賀県の負担をどれだけ減らしていくかということについては、今後しっかり御相談していきたいというふうに思います。

以上です。

○土井委員Ⅱそこが、やっぱり佐賀県民がみんな釈然としていないところだというふうに思います。いろんな異論が出てくる、何でそういうふうに約束していたの変わるんだと、こういうことなのであります。これ以上議論は進まないと思いますので、認識をそこはしっかりしていただきたいと思うんですよ。確かに法令上はみんな平等かもしれません。ただ、佐賀県が約束してきたこと

とは違うじゃないですかという話ですよ。

ということですが、次に、先ほどお話も出しましたが、今、山口知事と水嶋事務次官が協議されているアセス案についてちょっとお伺いをしたいと思います。

アセス案の考え方について、佐賀県との違いをどういうふうに捉えておられるのかお伺いをします。

○小林参考人Ⅱありがとうございます。

まず、午前中も申し上げましたけど、山口知事と次官との間で具体的に何が話されているかということについては、二人から直接お話しされていること以上には申し上げられないということはお断りしておきますけれども、アセスの考え方について、佐賀県さんと国交省というか、鉄道局のほうでどうした違いがあるかということでございます。

水嶋次官のほうからは、ルートを特定しない幅での環境アセスの評価、手続について提案をしているということでございますけれども、その際、佐賀空港の周辺については、地盤が悪くて、施工面では技術的な困難が伴うということを踏まえた範囲で提案をしているところでございますけれども、山口知事からは、佐賀県内では様々な意見があるとして、幅広い範囲での環境影響評価手続の実施について御意見があつて、議論を進めているところでございます。これまでの佐賀県さんとの「幅広い協議」の中においても、佐賀空港周辺を通るルートについては、施工技術面から現実的でないということを御説明してきたところでございます。今後、知事と次官の議論がまた引き続き継続して、環境アセスの実施について合意できるよう取り組んでまいりたいと考えております。

以上でございます。

○土井委員Ⅱ今年四月十七日の新聞報道だったと思いますが、水嶋次官と山口

知事の話の中で、次官のほうから経路を特定しないアクセスで進めることはどうかという提案をいただいたようであります。そこで、知事もそれは十分に考えられるということだったんですけど、その後の御提案いただいた案が、先ほどありましたけれども、新幹線が佐賀駅を通るルートしかないような案になっていた。アクセスの幅が、次官は幅広くということだったと思うんですけれども、その幅があまり広くなかったなという感じがしているんですけれども、そこはいかがですか。

○小林参考人Ⅱ具体的な幅については、私のほうからはコメントを差し控えさせていただきますけれども、先ほど申し上げたとおり、佐賀空港周辺を通るルートについては施工技術面から現実的ではないということでございますので、そこまでは含まない形での御提案だったということでございます。

○土井委員Ⅱただ、この空港ルート案については、さっきの説明でもありましたけれども、最近始まった議論ではないわけですね。ずっと前から佐賀県にはあって、佐賀空港を生かす案として出てきた案であります。その中で、そもそも南ルートといいますが、空港ルートについては、本県の中にこれを支持、主張してこられた方々がたくさんいらっしゃって、きのうきよう始まった話ではないんですね。そういうふうに出てきたものではありません。

これは最近ですけれども、二〇二四年二月に出版された「西九州新幹線議論の経過と今後」ということで、こういう論文がございますけれども、（資料を示す）これはずっと前から、それこそ四、五十年前の話からずっと書いてあるわけであります。御存じだと思えますけれども、発表されていますのは佐賀低平地研究会地方創生部会と、あと久留米大学名誉教授の大矢野栄次先生、長崎県立大の矢野生子先生の三者によるものですが、この空港經由案は平成八年、一九九六年に大矢野教授と中島元大川市議会議長さんによるものと書かれていますけれども、その辺は定かではありませんが、当時、故指山元佐賀銀行頭取

を中心に経済界にこれを支持する声があり、それが今日に至っているわけです。今日でも佐賀県の経済界でこれを支持する声が大分あるわけですね。佐賀空港を将来の九州のハブ空港にしたいという思いがあつて、こういうことが出てきたんだというふうに思います。当時のやつには、大筑紫経済圏構想というのがあつて、その中の一部でもあつたようであります。

私たちが聞いたのは、佐賀空港を九州の物流ハブ空港として、その周囲に物流団地をつくるという物流新幹線の考え方でありました。それが可能かどうかは別にして、先ほど技術的な云々という話がありましたけども、こういった意見がまだ県内にはたくさんございますので、こういったルートもアクセスに含めて正式に調査をする価値はあるんじゃないかと思うんですけれども、いかがでしょう。

○小林参考人Ⅱ技術的な困難については、先ほどからるる申し上げているので、繰り返して上げませんが、どこまで範囲にするかということについては、まさに次官と知事でお話をされていると思いますので、その交渉の結果を待ちたいというふうに思います。

以上でございます。

○土井委員Ⅱそこをしっかりと先ほど言われました県民の皆さんの理解を得るためにも、そういう幅広くやった結果がどうだったということできっかり見ていただきたい。最初からその話を切るような形で進められるのは甚だいかなものかなというふうに思うわけであります。アクセスの幅はぜひ広げていただきたいなというふうに思っておるところでもあります。

この九州新幹線西九州ルートの未整備区間にはそれ以外に様々な課題があります。よく言われているのは四つほど言われていると思いますが、財源の問題とか、在来線の利便性低下の問題とか、あるいは沿線地域の振興の問題とかもあつたというふうに思いますし、出ているんですけれども、まず、第一に先ほ

ども言いまして財源の問題ですけど、地元負担の問題ですね。今日、木原委員の質問でかなり詳しく御説明をいただきましたが、先ほど冒頭言いましたように、今日の件は国に責任があると言われているんですから、ここは責任を果たしてほしいと。基本的にはそのことが財源負担のことも含めそういうふうに進んできたんだから、その負担ができないような案に、元に戻されたんでは話が違うんじゃないかと思うんです。その辺はいかがお考えですか。

○小林参考人Ⅱこれも繰り返しになりますけれども、財源負担のルールというのは法令で決まっておりますので、そのルール、それ自体を崩すことは難しいと思いますけれども、その中でいかに佐賀県さんの負担を減らしていけるか、先ほどから申し上げておりますけど、貸付料をいかに多く充てていくのかということだとかというところも含めて議論できればというふうに考えております。

以上でございます。

○土井委員Ⅱそこはしっかり考えてほしいと思うんですよ。県民の理解はなかなか得られないと思うんです。財源の問題はその一つです。

もう一つは在来線の利便性低下についてお伺いをします。

特急が基本的に新幹線が通るとなくなるんですね、鹿児島ルートはなくなりましたので。今の佐賀の鉄道環境は私もいいと思っています、悪くありません。JRによる旅客の流動を見て、佐賀県と関西圏の二府四県の間では年間約二十七万人ぐらいの旅客があるわけですね。佐賀県と福岡県では年間約三百四十四万人あるんですよ。佐賀県と県内では九百八十二万人の旅客がありますので、二千三百万人ぐらいに、例えば、もし関西圏の二十七万人が何倍かに増えたとしても、佐賀県内が今利用している人たち二千三百万人には影響が出てくるんですよ。

そういう意味で、在来線の利便性というのはしっかりと確保していかなければいけないというふうに思っているわけですけども、例えば、私が住んでいる

鹿島市のことを言わせていただければ、今度フリーゲージトレインがなくなって、ホームで待たなくなりましたので、これがフル規格になれば、佐賀まで行かないと高速鉄道に乗れなくなってしまうわけですよ。そういうふうに、また不便さを増していくわけですので、こういったことに対して国としてどういうふうに取り組んでいかれるのかお伺いしたいと思います。

○小林参考人Ⅱありがとうございます。

新鳥栖―武雄温泉間の在来線というのは、これは通勤通学の利用が多くて、重要な生活の足であるということは我々としてもしっかり認識をしております。

また、在来線の運行主体でありますJR九州につきましても、在来線の利便性の問題というのは地域の皆様にとって重要な課題であるということ、それから、必ずしも経営分離を前提とせず、佐賀県等から具体的な課題認識の御意見を拝聴しながら、真摯に議論を深めたい等の考えであるということを承知しております。

国土交通省といたしましては、こうした前提の下でJR九州と共に佐賀県と在来線の課題について議論を深めてまいりたいというふうに考えております。

○土井委員Ⅱそこは大事ですので、国土交通省も入ってJR九州と一緒に頑張って解決策を考えてもらいたいと思います。

以前、私、お伺いしたときは、JR九州と相談してくださいということだったので、それはちよつと違うだろうというふうに思ったんですけど、やっぱりこの問題の原点はフリーゲージトレインの開発断念にありますので、そこは国交省も責任持って入っていただいて、責任を感じているということであれば、そこは責任をそういうふうに果たしていただきたいというふうに思っているところであります。

では最後に、今後の方向性についてお伺いをします。

国土交通省とされては、今現在、頓挫しているこの新鳥栖―武雄間の西九州

ルートの整備について、今後どのように取り組んでいかれるのか、どのような思いで取り組んでいられるのかお伺いしたいと思います。

○小林参考人Ⅱありがとうございます。

整備計画路線の一つであります九州新幹線の新鳥栖―武雄間、これにつきましては着実に整備をする必要があると、私も先ほど申し上げたとおりで、最優先の課題として進めてまいりたいというふうに考えております。

その中で、先ほど来も御指摘いただいておりますとおり、様々な課題もあります。ルートの話もそうですし、財源負担の話もあります。そうしたところはまさに県政のトップである山口知事、それから、私どもの事務方のトップである水嶋事務次官との間で意見交換を進めているところでございまして、このお二方の間で一日も早く何らかの形で合意を得られるということを願っておりますし、もちろん我々事務方としても佐賀県の皆様としっかり交渉を続けていきたいというふうに思っております。

以上でございます。

○土井委員Ⅱありがとうございます。

この新幹線の問題は大変長い歴史がありまして、私もこの佐賀に帰ってきたときまだ二十五歳でしたけども、そのときから新幹線の話が出て、まだその頃は真ん中を新幹線が通るんだぐらいの話だったんですけども、だんだん話が進んで、整備五路線になって、今の長崎ルートのこういう形になって、途中からやっぱりショートカット案になってということで、それで地域が大変翻弄されてきて、大変厳しく、このままだと我々長崎本線がなくなってしまうという当初の話でしたので、何とかしなければということで、村おこしをやるとういうことで始まったのがガタリンピックなんですよ。

この地域にわざわざ来てもらうような地域にしようということで、みんな自発の力で非常に努力をしてこられた地域でもありますけども、それが今またこ

ういう形で新幹線の形が変わると、さらに不便になるのではないかと非常に不安を皆さん持っておりますので、そうならないように、実質的にそれを補うような高速交通手段が実現できるように、様々な形で御支援をいただきたいと思っておりますし、そう考えていただきたいというふうに思います。

そのことをお願いして私の質問を終わります。

以上です。

○徳光委員Ⅱ県民ネットワークの徳光清孝でございます。

小林参考人をはじめ、二人の補助員の方々、本当に忙しい中、参考人招致に応じていただきまして本当にありがとうございます。時間も迫っておりますので、早速質問に入りたいと思います。

一番目の問いは、ルートを特定しない環境アセスについてお尋ねをします。そもそもなんですが、このルートを特定しない環境アセスメントというのはどういうものなのかお尋ねをいたします。

○小林参考人Ⅱありがとうございます。

このルートを特定しない形での環境アセスの手続でございますけれども、これは要は一本のルートではなくて、ルートに幅を持たせた形で実施をしようというところでございます。

こうした手法による環境影響評価の手続につきまして、例えば、北陸新幹線の今まさに議論をしております敦賀―新大阪間におきまして、詳細な駅位置やルートが確定していない、この線で引きましようということがまだ確定していない段階において、少しその幅を持った形で、この範囲内で引いてはどうかということ、少し一本でやるよりは当然お金もかかりますし、時間もかかるんですけれども、少し幅を広げた形で、範囲を広げて環境アセスの手続をしております。こうした北陸新幹線での実績も踏まえまして、西九州新幹線の新鳥栖―武雄間においても、今、佐賀駅ルートだけじゃなくて、広い形でのほかの

御提案もありますので、そうしたところも含んだ形で、どこまで幅でのルートができるのかということを御相談させていただいているというところでございます。

○徳光委員Ⅱ今答弁ありましたように、北陸新幹線で実例があるということなのですが、今のところここだけですか。

○小林参考人Ⅱ北陸新幹線だけでございます。

○徳光委員Ⅱ通常、環境アセスは五年程度かかるんじゃないかというふうに言われていると思います。今の御答弁ですと、幅を持たせるので、時間もお金もちよつとかかるかなという言い方をされたかなと思うんですが、ルートを特定しない環境アセスというのはどれぐらいの期間というのを想定されているのかお尋ねをいたします。

○小林参考人Ⅱお答えいたします。

幅が広がったから時間がかかるかどうかということは、ちよつとそれは、幾つ、どれぐらい調査をするかにもよります。お金についても、費用についてもそれはちよつとどれぐらい調査するかにもよるといことだと思えますけれども、期間については、これも一概にはなかなか申し上げにくいんですが、北陸新幹線の委員会の中でも御説明しているのは、基本的には最短で五年ぐらいだというふうに見ていただければよろしいかなと思います。

○徳光委員Ⅱありがとうございます。

それじゃ、佐賀県に対してルートを特定しない環境アセスを実施したらどうかというふうに今提案されているわけですが、その理由についてお尋ねをいたします。

○小林参考人Ⅱちよつと先ほど申し上げたんですけど、国交省と、今、国いたしましたしては、佐賀駅を通るルートというのが最も合理的かつ効果的であるというところで午前中も御答弁させていただきました。これまでも現在の佐賀駅に

新幹線駅を併設する佐賀駅経由がベストだということで、環境アセスについてもそれを前提の手続をすることが適当だと考えているところではございますけれども、他方で先ほど来あります南側を通るルートについても御提案があるというところで、どこまでだったらお互いが折り合えるのかということも含めて、一本に決め打ちせずに、ちよつと幅でやっていこうということで今御提案をさせていただいているところでございます。

○徳光委員Ⅱそういう理由ということなんですが、新聞報道によりますと、水嶋次官がインタビューに答えて、そのルートを特定しない環境アセスをやっている間に、財政問題とか、そういったものを議論して、ある意味少しでも短縮版にフル規格で建設するとなった場合、その期間を短縮するためということもあるんだというふうに朝日新聞のインタビューではお答えになっていたんですが、その辺はいかがですか。

○小林参考人Ⅱ次官のインタビューでは時間を有効活用するようという御発言だったかなと思います。アセスをやっている間に財源の話をするから短縮になるかどうかというところ、それはどっちもやらなきゃいけない議論なので、結局のところ、最終的に着工するときに、先ほど申し上げた着工五条件ということで、財政の話もそうです。ルートが決まっていなくて着工五条件に至らないわけですので、アセスもやった上で着工五条件というところに、この期間が仮にアセスで三年、五年あるとすると、今このタイミングで財政の問題が決まっていなかったとしても、この期間でそこについて何とかお互い折り合いをつければいいねという意味で申し上げたということなので、これをやることによつて何かが短縮するということではなくて、一緒にやっていくことで時間を有効活用しましょう、そういう発言であったかと認識しております。

○徳光委員Ⅱずっと膠着状態が続くよりも、時間を有効に使って議論しましょうというところだというふうに思っています。

じゃ、二番目の問い、フル規格整備の際の佐賀県の財政負担について何点かお尋ねをいたします。

これまでも質問がありました、ダブる分は少し避けたいなというふうに思いますが、まずその事業費のいわゆる上振れについてですね。北陸新幹線、北海道新幹線というのは上振れしているという報道もありましたし、午前中の参考人の説明でも、北海道が一・六兆円から三・五兆円ぐらいまで最終的にいくんじやないかという見通しだというふうに言われましたが、それぞれ今、国交省さんとして検討しているというか、大まか考えを持っている、その事業費の上振れというのはどれぐらいになるというふうに捉えているんでしょうか。

○小林参考人Ⅱ北海道新幹線と、それから北陸新幹線はこの間からまさに北陸新幹線の与党PTでルートをハルートということで、それぞれについての事業費を出してくださいということだったので、お出ししたところでございますけれども、これも実は北陸新幹線のハルートも、もともとやっていた小浜京都ルート以外は、我々としてはこれといいますが、実際にどこを通すかとかも決められない形で一定の仮定を置いた数字でございます。そういう意味でいうと、佐賀、またこの新鳥栖―武雄間についても、現状ではルートが決まっていないと。そこは皆さんも御納得いただけたと思うんですけど、ルートが決まっていない段階で実際の事業費を正確に見積もるというのは、これはなかなか難しいということとは御理解いただければと思います。その上で、北海道とか北陸の最近の状況を見ると、物価高騰であるとか、様々な法令改正でありますとか、施工側の問題でない理由で上がってきているということはありませんので、そうしたことは当然、西九州に関しても当てはまるんだろうなとは思っております。

以上です。

○徳光委員Ⅱルートががっちり決まらなないと、本当の意味でも事業費の検討とというのができないと。ただ、本当に今、物価上昇、人件費も含めてすごいです

から、大体二倍近く、当初考えたよりも二倍近くに今、上振れしているということだと思います。

ちらつと答弁されたんですが、武雄温泉―新鳥栖間、平成三十一年でしたっけ、多分佐賀駅を通るルートで積算されたんだと思いますが、六千二百億円ぐらいというふうにその当時言われていました。当然ながらも、ちよつと答弁されたんですが、これも当然、仮にルートが決まって積算すれば、上振れになるというふうに捉えていいですかね。

○小林参考人Ⅱありがとうございます。この六千二百億円についてどうかということについては、ちよつと私も、同じルートなのかどうかということもあるので、それが増えるとか増えないとかはちよつと差し控えますけれども、一般論で申し上げますと、公共事業においては資材価格の上昇だとか、働き方改革の影響とかありまして、事業費が増加しているということでございますので、そうしたことの影響は当然、実際に今後ルートが決まって見積もっていく中で反映されてくることはあるんだろうなと思っております。

○徳光委員Ⅱなかなか正確な数字は当然言えないというのは私も理解できます。それじゃ、これまで六千二百億円で、JR九州さんの貸付料を除いて、三分の一、佐賀県が負担をして、そのうちの九割の半分、四五%を交付税措置するといった場合、そのときは目安として佐賀県の実質負担は六百六十億円ですよという算定をされました。当然これは、私も以前質問して、あり得ない数字なんですけどという前提がありました。JR九州さんの貸付料を全額このルートに投入するということはないですし、私が言うのもなんですけど、全国でプールして投入していくことなので、ないと思うんですが、これも念のための確認ですが、当然これも上振れをするということではよろしいですね。

○小林参考人Ⅱ当然とおっしゃったんですけど、我々としては、今そこは明確に申し上げるできません。なぜなら、仮に事業費が増えたとしても、貸付

料を多く入れれば、全体の事業費、国と地方の負担分も減りますので、なので、今日も朝からいろいろ御答弁させていただいておりますけど、そこができるだけ減らせるようにできないかという議論をさせていただいていますので、六十億円が増えますということはちよつと今の段階で、私はそれは断定的に申し上げられないと思っております。

○徳光委員Ⅱ貸付料は本当に複雑と言うとあれですが、とにかく全国ブルーして、じゃ西九州ルートは幾らにしようというのが後から決まるし、着工直前にしか決まらないということで、なかなか佐賀県としても、本当の実質負担がどれぐらいになるのかというのが、合意した後でしか決まらないということもなかなか判断しづらいというのも実はあるのではないかなというふうに思うんですね。

貸付料のことは、この後お尋ねしますが、現状の地元都道府県負担のスキームを見直すという議論は今どのようなになっていますでしょうか。

○小林参考人Ⅱ地元負担のスキームということというと、まさに貸付料をいかに増やしていくかということによって地元負担を減らすことが現状では取れる手段なのかなと思っております。

国と地方の二対一を変えろといった御議論もあるんですけども、そこはなかなか法令上の手続も必要となってくるものですから、今の段階でなかなかそれを変えますとか変えませんかということとはちよつと申し上げにくいところがあります。

いずれにしても、今できる範囲内でいかに地方負担を減らせるかということでは、我々としても真剣に考えてまいりたいと思っております。

以上でございます。

○徳光委員Ⅱ全幹法をいじくらないと、なかなか残りの三分の一が都道府県で、三分の二が国だという、そのスキーム自体は変えられないので、仮に佐賀県の

負担を減らそうとすれば、貸付料をいかにより多くそこに充当するかということだと思ふんですね。

それで、その貸付料について、先ほど質問もありましたし、説明いただいた資料の小委員会の今の議論の状況というのを説明いただきました。それによると、今三十年契約しているけれども、三十一年以降もおおむね三十年の貸付料をいただくという議論の方向が今なっていると。それから、受益の範囲なんですけど、その受益の捉え方と受益の範囲というのも見直したらどうかという方向で今まとまりつつあるということだったので、それは十分理解できました。

木原委員もちよつと言ったんですが、これまで議論の中で、JRの貸付料を五十年にしたらどうかという議論も漏れ聞こえてきました。先ほど三十一年目以降もあと三十年という議論があったので、ちよつと私も混乱したんですが、貸付料の契約期間を五十年にするとかいう議論は、三十年終わって、あと三十年延ばすという議論の前では、五十年という議論というのは、ほぼ意味がないというか、結果としては、貸付料を全額事業費に投入するわけですから、あんまり貸付料期間を五十年にしようとかいうのは意味がないというか、三十年また延長するということと同じような感じになるんですかね、そこを私自身がちよつと混乱したので、お尋ねをしています。

○小林参考人Ⅱ質問の趣旨を必ずしも理解できているかどうか分からないんですけども、貸付料については、まさに法令上、JRがJR-TT——鉄道・運輸機構から新幹線を借り受けて運行することに対する対価としてお支払いいただくものですので、借りている以上、払わなくていいよということにはならないです。

今まさに議論していますのは、今の各社との契約が三十年間です。先ほど申し上げました、高崎—長野間については平成九年から三十年間、この令和九年十月で切れると。この一つの契約が終わるので、その次の契約をどうするかと

いう話をさせていただいているところでございますので、ただ、次の契約を結ぶに当たっての算定方法をもう一回見直そうということですので、これで次三十年になったからといって、その先は取らなくなるよという議論をしているわけではないということは御理解いただきたいのと、あと期間について申し上げると、三十年なのか、五年なのか、五十年なのかということもありますが、結局、当時三十年で議論してきて、三十年前の価格で今定額ですつともらっているわけなんですけれども、それが正しいのか、五年で見直せという方もいらっしゃると思います。

ですから、JRがもうかっているんだつたら五年後にもつと上げるべきじゃないかとか、十年後に上げるべきじゃないかという御意見もありますけど、あまり短いと、逆に安定性を欠くとか、JRにとつてもなかなか経営上の安定性を欠くみたいこともありますので、そうした観点から様々な御意見をいただいて、次の延長期間というのは今と同様に三十年がいいんじゃないかという方向性で今まとまりつつあるということかなと思っています。

○徳光委員Ⅱちよつと確認なんです、貸付料を五十年にしたらどうという議論があつたというのを報道等では聞いていたんですが、その議論はなくなつたというふうに捉えていいんですか。

○小林参考人Ⅱすみません、五十年という意見があつたかどうか、すみません、手元に資料がないので確認させてください。

その上で、先ほど申し上げたとおり、期間については、五年にしろということから、ちよつと五十年がどうだったか忘れましたけど、もつと長く取るべきじゃないかというところから、会議の外では百年取り付ければいいじゃないかというところもあります。いろんな御意見があつたと思いますので、そうした中で今三十年ということでもまとまりつつあるということで、消えたというか、三十年が適当じゃないかという今論点整理になっているということでございます。

す。

○徳光委員Ⅱ多分、与党PTか何かで五十年という話も出ていたのかなというふうに思いますので、いずれにしても、小委員会の中では三十年あつて、あと三十年延ばそうという議論になっているということの間違ひないというふうに思っています。

そこで、貸付料なんです、これまでも小委員会の中で、JRさんから意見を聞かれたということもあると思うんですが、最終的にあと三十年延ばすよという決めることとか、JR九州さん、もし西九州ルートをフル規格でする場合、貸付料は毎年これだけなりますよと決めるのは、JRさんの了解、同意が必要なんですかね。その辺はどうなんでしょうか。

○小林参考人Ⅱこれこそ民々の契約といいますが、まさに民法上の契約でありまして、鉄道・運輸機構と各JR各社が契約を結んで三十年間これだけ払い続けますという契約を結び、それを国交省が認可するという仕組みになっていますので、当然、契約ですので、一方がノーだと言えばそれはなかなか難しいということだと思っています。ですので、お互いが納得できるようなルール、金額を決める上でのルールを定めましょうということ、まさに今の委員会をやらせていただいているということでございます。

以上です。

○徳光委員Ⅱ分かりました。

それでは、都道府県負担の地方交付税の措置なんです、これも現行五〇%から七〇%ぐらいまでということは可能ということになっています。これを常時七〇%に引き上げたらどうかという議論というのは、この間あつたのかどうか。もしあつたとすれば、今どんな議論なっているのかお尋ねをいたします。

○小林参考人Ⅱ常時七〇%までという議論については、すみません、これは所管されているのが総務省さんであります。我々としては、もちろんそうだった

ほうがいいわけでありまして、地方の負担をできるだけ減らすという意味においては、そうしていただくということもあるかもしれませんが、現状において七〇%まで認められている自治体はほとんどないというふうに伺っておりますので、今後、財政状況にに応じてということなので、少なくとも七〇%が適用されるように、関係者ともよく議論していくのかなというふうに思っております。

○徳光委員Ⅱ最後の質問になります。

佐賀県の行政としての主張は、まず第一にやっぱりフル規格でやったら、もう地元負担があまりにも巨額過ぎて、今の県の財政ではもう負担し切れないんだということを一貫してずっと主張していると思うんですね。当然、その主張に対して、与党の検討委員会だ、PTだ、それから、いろんなところで財政負担の軽減というのは考えんといかんよねみたいな議論もされてきたと思うんですが、佐賀県がこのまま今の財政スキームでフル規格で整備すると県の負担が物すごく巨額になるんだというようなことに対して、国交省さんとしてはどのように受け止めているのか、最後にお尋ねをいたします。

○小林参考人Ⅱもう本日もほかの先生方からも同じような質問をいただいております。この今の仕組みでいくと、整備新幹線の仕組みでいくと、地元の負担が非常に大きくなると。建設当初から比べると、金額も大分上がってきているということもあって、額面だけ見ても、相当やっぱり増えてきているというのは事実だと思います。私も、あしたも実は与党PTの北陸委員会で京都府さん、京都市さんの知事さん、市長さんからヒアリングを行わせていただきますけど、やはり同じような御指摘、今のままだとなかなか受けられないというような御指摘もいただいております。

他方で、じゃ、要らないかというところでもないのです、そこはだから我々としては、もうこれは本当繰り返しになって恐縮ですけども、いかに

地元の負担を減らせるのかというところをしつかり協議をしていきたいと思えますし、今、我々がまずできることは、これも繰り返しになって恐縮ですけど、貸付料をいかに多く充てていくか、その中で、それ以上の負担割合等の問題については何ができるのかというのを今後しっかり考えていきたいというふうに思います。

以上です。

○中本委員Ⅱ公明党の中本正一でございます。小林参考人並びに補助者の皆様には、国会開会中大変御多用のところを遠路、佐賀県議会まで足をお運びいただき、心から感謝を申し上げます。

昨年十月以降、水嶋事務次官と山口知事の間でフル規格整備の可能性について二者協議が行われており、財政負担、ルート、在来線、また、九州全体の将来展望や地域振興なども含め、多面的な協議が今行われているところであります。知事自らフル規格前提の議論と公言をされており、フル規格整備の必要な手続となる環境影響評価がまさに目下の焦点となっていますが、この協議は非公開で行われており、冷静な議論を行うため、途中経過についても、対外的に報告しないということでありますので、この私どもの質問の仕方も一定やっぱり配慮が必要じゃないかというふうに考えているところであります。

今日午前中に参考人から詳細な意見陳述がありました。その後は、各会派を代表して三人の方から質疑がされており、私が事前にお伝えをしておりました項目もほぼ議論がされておりますので、今回は財政問題を中心に総括的な聞き方をさせていただきたいと思っておりますので、よろしくお願いいたします。

まず、佐賀県の財政負担についてであります。

これは改めてありますが、県内には南北に走る鹿児島ルートと新鳥栖で分岐し東西に走る西九州ルートの二つの新幹線の路線があります。

このうち、鹿児島ルート、これは佐賀県区間十二キロメートル、この県の財

政負担は約二百七十五億円、交付税措置後の実質負担で約百五十億円であります。そして西九州ルート、これは佐賀県区間十七キロ、この財政負担が約三百六十億円、交付税措置後の実質負担で約二百億円となっています。したがって、この二つの路線で県は約六百三十五億円負担し、そして、実質負担は約三百五十億円に及びます。

そして、この地元負担の公債費の償還は鹿児島ルートで令和十四年度まで、そして、西九州ルートでは令和二十七年まで続くことになっています。公債費の合計額がピークを迎えた昨年は、令和七年度償還額は約三十二億円となっており、これに新鳥栖―武雄温泉間をフル規格で整備すると、さらに大きな負担が何十年もこれ重くのしかかってくることになります。

本県の財政力指数は〇・三六と財政基盤が脆弱であり、山口知事も、現行のスキームのままフル規格で整備すると財政的な影響だけ考えても佐賀県の将来を毀損する一千四百億円以上の実質負担は県の財政計画上、到底収まらないと発言されており、この点については、私たち県議会も同様の認識を示しているところであります。

そこで、この地元負担を求めた新幹線整備における佐賀県の財政負担に関してどのような認識をお持ちなのか伺いいたします。

○小林参考人Ⅱありがとうございます。佐賀県の財政負担についてということでは先ほども御答弁させていただいたんですけれども、非常に今の新幹線建設全般について事業費も上がっているという中で地方負担が膨れ上がっていくという、今までのルールでいくと、非常に金額も多くなっていくということについては我々も認識をしております。

そうした中で、佐賀県さんもこれまで鹿児島ルート、それから、西九州ルートでも既に負担を負われているということも、ここも認識をしているところでございます。もう本当、これも繰り返しなってしまうと恐縮ですが、いかにし

て地方負担を減らせるか、まさに次官と知事でお話をされているということでございますので、県としてもどこまでだったら折り合えるのかという辺りを探って、何とかまとめられるといいなというふうに考えているところでございます。

以上でございます。

○中本委員Ⅱそういう認識を持っていたということでもありますけれども、それでは次に、このフリーゲージトレインを断念した国の責任を踏まえた県の財政負担の軽減について伺ってまいります。

与党検討委員会では、フリーゲージトレインの導入断念という、佐賀県の特殊な事情を踏まえ、特段の軽減を図るべく検討を進める必要があるとしていますが、実際これまで、この協議というのは非常に難航してきたところであります。

昨年、佐賀、長崎両県、そして、JR九州の地元トップ三者による協議で、国に財政問題など、具体的な解決策を求めていくことで認識が一致しました。

また、水嶋事務次官の就任後、国の責任が地元負担を従来のスキームとは違う形で軽減すべきだという意味だとすれば、財源の問題として、国と県と議論をさせていただきたいと述べられ、その後に関催された山口知事との二者協議で、沿線距離に応じた地方負担を義務づけた財源スキームに課題があることを共有できたとして、この財政問題を含めた多面的な協議が活発に現在も行われているところであります。

そこで改めて、この間、フリーゲージトレインを断念した国の責任、そして、その責任を踏まえた佐賀県の財政負担の軽減についてどのように考えられ、どのような検討が行われてきたのかお伺いいたします。

○小林参考人Ⅱフリーゲージトレインの断念につきましては、るる申し上げておりますとおり、国としては責任を感じているところでございますが、申し訳

ございません。

それを踏まえて、財源負担をいかにしていくところについては、現行のスキームの中で何ができるのか、それから、スキームを変えることができるのかという二段階だと思いますけれども、次官が会見などでも申し上げているとおりでございます。知事との関係でどこまであれば負担が可能なのかといったことなどについてしっかりと議論した上で、今後の制度の見直しができるのであればそうしたところも含めてちよつと考えていきたいというふうに思います。

○中本委員Ⅱ今御答弁いただきました、現行のスキームの中で何ができるのか、そして、現行のスキームを変えることができるのか、この二つだというふうな話だと思います。

そこで、佐賀県の財政負担の軽減に関する水嶋事務次官の発言で少し気になる点がありましたので、確認をさせていただきます。

先ほど意見陳述の中にもありましたが、整備新幹線の地方負担の根拠となる法令には、全国新幹線鉄道整備法、いわゆる全幹法、そして、同法施行令があり、地方負担や地方負担への交付税措置、貸付料、国と都道府県の負担割合などが規定をされています。

水嶋事務次官は五月の日本経済新聞社のインタビューに対しまして、財源スキームは法律を改正してまで見直すべき要素はあまりない。まずは当事者の意見の集約があり、実現に必要ながあれば法令上の手当てをすると申し上げていると、このように発言をされています。

佐賀県の財政負担の軽減に向け、特に昨年の十月、十一月ぐらいですかね、法令改正に踏み込んでまで取り組むといった姿勢から一歩引かれたような印象も受けるところでありますが、この発言の真意について、非常に答弁しづらいと思いますけれども、お伺いしたいということと、あわせてこの法令の改正、

法令上の手当て、この二つの違いは何なのかお伺いいたします。

○小林参考人Ⅱ次官の真意は、私は次官でないので御本人に聞いていただくということだと思うんですけど、ただ、ちよつと解説させていただきますと、法律と法令という意味で申し上げますと、ここで法律と言っているのはまさに全幹法——全国新幹線鉄道整備法の話でございます。スキームとしては、要するに全幹法で決まっているわけでございますけれども、じゃ、二対一の部分ですね、負担割合というのは法律の下にあります政令で決まっております。ということで、法律というとなさになんとか法ということなんですけれども、法令といった場合は政令とかそういうのを含む話でございます。ですから、法律改正となると国会を通さなきゃいけないという話になってきますけれども、政令であれば閣議決定ということになりますので、一ランクちよつと手続的には変わってくるということもございますので、そういった趣旨で法律改正してまでではないということは申し上げますのではないかと思います。

実際そのとおりでありまして、法律の改正はそういうことで、法令上の手当てということについてはまさに政令を改正して、国と地方の割合が二対一というところを、二を三に書き換えるのか、四に書き換えるのか分かりませんが、そうしたことができないかということも含めて申し上げたのかなというふうに推察しています。

次官ではないので、真意についてはちよつと、正しくなければすみません。以上でございます。

○中本委員Ⅱ仮にではありますが、例えば、国と地方の割合を見直す場合には、いわゆる政令の改正が必要だと、こういうことですよね。例えば、今のいわゆる属地主義、応益主義というようなことで議論されているかと思えますけれども、いわゆる利益を受けるその他の自治体が何らかの負担をするというような場合にも、この改正というのは必要になってくるか、その点ちよつと確認をさ

せてください。

○小林参考人Ⅱ属地主義については、新幹線の存する自治体ということですが、これは法律に書いてあるということでございますので、そういう意味で、それを変えとなると、法令、法律を変えなきゃいけないということかなと思います。

○中本委員Ⅱありがとうございます。二年前に当時の足立審議官が参考人として見えられた際に、この与党検討委員会の方針を踏まえて、県の財政負担の軽減について、まずはこのルートについて方向性を見いだした上で、誠意を持って対応したいと、このように述べられたことを記憶しています。ルートの方向性が出なければ、精度の高い建設費の試算ができず、佐賀県の負担軽減について具体的な精査ができないということでありました。

そして、現在、二者協議の中で幅広に取った環境影響評価の手續に向けた協議が大詰めを迎えており、私も合意できることを大変期待しているところですが、県の財政負担の軽減に向けた国土交通省による検証といったものは、引き続きしっかりやっていただきたいというふうに思っております。

現在開会中の県議会的一般質問では、新幹線整備を積極的に推進されている議員さんから、「幅広い協議」で示されたフル規格整備の場合の佐賀県の実質負担六百六十億円に關しまして、現行の財政負担のスキームのままで認めることはあつてはならないと強い要望が示されており、佐賀県の財政負担の特段の軽減を図るための、さらなる検討といったことを求めていると思いますが、御答弁をお願いいたします。

○小林参考人Ⅱもうこれも何度も申し上げているとおりでありまして、地元負担の軽減というのは今後、合意していく上で一番重要なファクターだというふうに認識しておりますので、それはしっかり考えていきたいと思ひます。

それで、足立審議官のコメントというののもございましたけれども、やはり

しつかりルートを決めて、事業費もルートを決めることによって、どこを通すんだとか、駅をどうするんだとか、あと、トンネルを掘るにしても掘り方だとか、恐らくトンネルはそんなにないと思うんですけど、まず工費をいかに安くするかというところが一つあると思いますよね。事業費をなるべく減らす、その上で、貸付料をたくさん得る、国と地方の負担で賄っていたら、こんなことになっていくと思いますので、まずはしつかりそのルートを決めていくということが肝要なのかなと。これは実は北陸新幹線でも同じようなことを申し上げているんですけども、そこはもうぜひ御理解いただいて、結論において出てきた数字について、皆さんでそれが受けられるものなのか、我々もいかに減らせるのかという御相談をさせていただくのかなと思います。

以上でございます。

○中本委員Ⅱ貸付料の中間取りまとめにつきましては、既に議論が深まっておりますので、一定理解できましたので、これは割愛をさせていただきます。

次に、国の財源確保に向けた議論についてお伺いいたします。

国においては政権与党から、財源確保のために建設国債の発行や応益負担を求める声が上がっていると承知をしています。また、全国知事会から、現在進められている貸付料の見直しとともに、出国税の活用や新幹線利用者への賦課金制度が議論をされているとも伺っています。

新幹線整備の財源スキームにつきましては、京都市の松井市長が、我々は誘致はしていない、従来の負担割合の枠で議論するのは違うのではないかと、受益と負担のバランスが取れないものは市民に説明がつかないなどと発言されるなど、財源スキームそのものへの疑問の声も今広がっています。

整備新幹線の着工五条件の一つに安定的な財源見通しの確保があり、国と地方が負担する建設費について、予算措置など財源のめどが立っていることと併せて、将来にわたる財政負担が過大にならないことが前提となっています。整備

新幹線の財源スキームが確立され三十年が経過する中、北陸新幹線や北海道新幹線でも事業費が高騰を続け、数兆円規模に膨れ上がる一方、国が単年度確保できる予算は八百億円程度にすぎないという現状があります。

そこで、新幹線整備を国土強靱化や国際競争力強化のための国家的投資として位置づけ、改めて財源モデルを定義し直す必要があるものと考えます。こうした貸付料以外の国の財源確保に向けた骨太の議論について、どのような状況になっているのか伺いたいします。

○小林参考人Ⅱ財源について、そうした御指摘があることは我々としても重々承知しておりますので、国交省の鉄道局の新幹線予算が八百四億円しかないということでございますので、これを増やすのか、ただ、増やした場合、二分の一だと地方負担が増えてしまいますので、それでいいのかという議論もまず第一にありますし、それ以外の財源の活用ということも、もちろん我々としてはぜひお願いしたいと思っているんですけれども、これも同じように、じゃ、公共事業で入ると地方負担が増えちゃいますよとかいうこともあったりしますし、そうじゃない、もう新幹線に直入できるような新たな財源があれば、それが一番いいとは思いますが、そうしたことも含めて、我々も日々苦しい中で、どうしたら財源確保できるかということとは検討しております。ここはまた政治の世界で、ぜひ御協力をいただければというふうに思っているところでございます。

それから、先ほどもみません、ちょっと御指摘であった貸付料五十年という話があったということだったんですけど、これは財務省の財政制度等審議会において五十年という案が出ておりました。ここでは様々な御意見があって、割と財政制度等審議会のほうは新幹線の貸付料の確保のためにまちづくり全体で、先ほど駅中だけだと申し上げたんですけど、そういうところじゃなくて、周りのホテルの開発費とかも全部含めるべきじゃないかとかいう、我々にとってはか

なり前向きな御意見も頂戴しているところで、その中で五十年というのがあったというところでございます。

以上でございます。

○中本委員Ⅱ国の財源確保につきましては、国交省だけじゃなくて、まさに国全体、政治の大きな役割があるうかと思えますので、そうした点も含めながら、これから骨太の議論が進んでいきますことを期待したいというふうに思います。環境影響評価について、これまでの議論でおおむね理解をしておりますけれども、一点だけ確認をさせていただきます。

木原委員の質疑の際、福岡県を含むルートにおける環境アセスについて否定的な見解を示されたものと思います。これまで国土交通省との間で行われてきた「幅広い協議」における議論であったり、また、今日の資料の十九ページ目にもありますね、令和三年六月、与党検討委員会取りまとめの中で、この四つの報告の三番目、「佐賀駅を通るルートが適当だが、佐賀県からフル規格を前提とした提案があれば、別途検討」とあります。与党検討委員会からこうした指示もあるかというふうに思います。

こういった点も考慮しますと、この三つのルートですね、いわゆるアセスルート、佐賀駅ルートだけじゃなくて、北、南、この三つのルートに対応した環境アセスを行った上で、精度の高い事業費を試算し、検証することで、ルートの合意形成に向けて、より多くの県民の理解が得られるのではないかと考えるところであります。仮に南回りルートを含めた環境影響評価を実施する場合、先ほどちょっとあったかと思いますが、手続に要する費用であったり、期間であったり、現在の有明海沿岸道路付近を限界とする想定よりやっぱ大きく変わることになるのか、再度確認をさせていただきます。

○小林参考人Ⅱお答えいたします。

一般論として申し上げるのであれば、環境影響評価について対象範囲が広く

なれば、調査する箇所でありますとか手続で作成する書類等が増えるというところで、必要となる費用も増加することになると思います。期間についても、先ほど申し上げたんですけど、どれだけ合意があつて調査するかとか、立ち入りの期間がどれだけかかるかということもありますし、あとは当然、地元の方の御理解も得た上でアクセスに入るものですから、例えば、立ち入りを拒否されたりとかいうこともあります。それは範囲が広がればそういう可能性も広まってきますし、あとは絶滅危惧種とか猛禽類みたいものが出てくると、それだけまたさらに調査の期間が増えたりとかしますので、そういう意味で対象が広がれば広がるにつれ、手続がというよりも時間かかるということはあり得るのかなというふうには思っておりますけれども、ただ、範囲が広がったからそれ時点で時間が延びるということではなくて、先ほど申し上げたように基本的には最低五年ぐらいなんですけど、そこから先どれぐらいかというのは、いろんな事情を勘案して決まってくるのかなと思います。

以上でございます。

○中本委員Ⅱアクセスにつきましては、まさに今、大詰めを迎えておりますので、これ以上は差し控えますけれども、ぜひ合意ができるよう本当に期待をしたいというふうに思います。

最後に、今後の県との協議についてお伺いをいたします。

佐賀県は、新鳥栖―武雄温泉間のフル規格整備について、これまでに合意をしていない全く新しい話と、このように主張されているところであります。これは先ほど土井委員からの議論の中でありましたように、この西九州ルート整備に関わる長い苦難の歴史がありまして、それを踏まえ、そこに横たわる様々な多面的な課題を共に解決していくという国側の姿勢といったものがすごく大事じゃないかというふうに私は考えるところであります。水嶋事務次官との二者協議は、まさにフル規格で整備する場合の佐賀県が抱える様々な多面的な課

題に、今、本当に誠意を持って向き合っていたいているからこそ、これまでになかったような進展が図られているものと考えます。

ただ、水嶋事務次官もいつまでもというわけでもないと思いますし、今後、県との協議に国土交通省としてどのような姿勢で臨まれるのかお伺いいたします。最後の質問といたします。

○小林参考人Ⅱありがとうございます。

私も今日この場に來させていただきまして、先ほど土井委員からも大変厳しいお話も頂戴して、やっぱり地元の皆様方の雰囲気だとかお考えというのを改めてよく認識させていただいたところであります。FGTの話につきましても、これもおわびを申し上げているわけでございますけれども、そこについては、我々としても真摯に反省する必要があるというふうに思っております。

その上で、今後の議論ということでありませけれども、今はまさに知事と次官の間で、トップ同士で議論をしているというところでありますので、この推移を見守っていくんだろうというふうに思いますけれども、それで、どこかのタイミングで何らかの結論が得られるのであれば望ましいと思いますし、そうならないということもあるのかもしれないので、そうしたときにも、別に我々は水嶋が――すみません、人事のことなので私も何とも申し上げにくいんですけど、十年二十年いるわけじゃないと思いますので、その中で交代した場合にも、それは我々残った人間が引き続きしっかり責任を持って継続的に協議をさせていただくということかなと思っております。

以上でございます。

○中本委員Ⅱ私たちも新幹線のフル規格整備、そのメリットというのは十分に理解をしているつもりであります。その上で、フル規格にした場合のデメリット、これをいかに小さくしていくのか、解消していくのかと、ここに向けてこの議論だというふうに思います。財政負担の在り方をはじめ、様々な課題に

対して国からしっかり提案をいただき、議論の前に進めることができるよう要望しまして、質問を終わらせていただきます。

参考人、大変にありがとうございました。

○留守委員長Ⅱそれでは、これからフリー形式の質疑を行います。質問のある委員の挙手をお願いし、こちらから指名の後、指名された委員は自席から質問してください。

それから、質問時間はおおむね十五時までを予定しておりますので、多くの方が質疑していただけるよう簡潔明瞭にお願いいたします。

それでは、質問のある方は挙手をお願いいたします。

○猪村委員Ⅱ参考人、本日はありがとうございました。

武雄市選出の自民党、猪村利恵子でございます。

佐賀駅ルートで一日も早くつなげていただきたいという思いの一人でもございます。その中で、ちょっとべたな質問になるかもしれませんが、お許しをいただいて、先ほど来、先輩委員さんの何人からも質問が出ておりました。その中の、フリーゲージトレインを計画断念したのも国でありまして、私も一般質問、それから、一昨日になりますか、常任委員会質問でも、これは国が責任を取るべきじゃないかというような、国の責任であるということを申し上げております。計画断念、そして、制度変更なしで佐賀のみの負担、そういったもので反対という構図があるのではないかなというふうに思っております。

その中で、私は全幹法の特例措置をもって変更していただいて、このフリーゲージトレインを計画断念した責任をやはりここは国が持っていたかなければならないというふうに、どこからどう考えても私はそう思うのであります。

ここは何かならないものでしょうか。私も国交省の方々と議論する機会が今までございませんでしたので、本当にベタで失礼な質問になるかもしれませんが、れども、私も、地元からぜひともこの五十キロ武雄温泉―新鳥栖間をつなげて

ほしいというふうな地元の大きな声もございまして、毎回質問に立たせていただいております。どうかお答えいただければと思います。よろしくお願い申し上げます。

○小林参考人Ⅱありがとうございます。

フリーゲージトレインについての断念ということについては本当に大変遺憾でございまして、鉄道行政を担う国土交通省鉄道局として責任を痛感しているということは何度も繰り返し申し上げさせていただいているところでございます。それは本当我々本心から申し上げているところでございます。

その上で、負担の問題ですね、では、その責任がいきなり法律改正に結びつくのかというところという、これはやはりなかなか難しいところでございます。我々が国交省としてできることというのは、これも繰り返し申し上げていくところですけども、いかにして今の枠組みの中で佐賀県の負担を減らしていくのかということかなと思っておりますので、そこについてはぜひ御理解をいただいて、もちろん合意のない形で進むということはありませので、しっかりとその協議も進めさせていただいて納得いただける形を整えていければなというふうに思っております。そこは御理解いただければと思います。

以上です。

○猪村委員Ⅱすみません。そこはなかなか理解ができないところでございまして、今後私もまた質問させていただきたいし、要望をさせていただきたいと、何とかお願いしたいというふうに、どこからどう考えてもここはやはり国の責任ではないかというふうに思っておりますので、私も言い続けてまいりたいというふうに思っております。

委員長、あと一点よろしいでしょうか。

○留守委員長Ⅱはい、どうぞ。

○猪村委員Ⅱこれも先ほど来、質問がありました。国の一般会計予算全体から

見れば、整備新幹線への国費は約八百四億円にとどまっております。一方で地方負担は四百億円を超えていると私は認識をしております。数字が間違っていたらお教えください。

今後も地方負担を前提とした現在の整備スキームを維持することが、この人口減少社会において持続可能だと国はお考えでしょうかという点で質問をさせていただきます。

人口減少や建設費高騰を踏まえ、整備新幹線制度そのものを見直す議論は行われているのでしょうか。そしてまた、整備新幹線予算は令和二年度から、先ほど来ございますが、八百四億円で推移をしているところでもございます。この予算規模を前提とした場合、西九州新幹線未着工区間についてはどのような財源の見通しを持っておられるのでしょうか。

それから最後ですが、国は整備新幹線制度の維持を前提としていらっしゃるのか、それとも、人口減少や建設費高騰を踏まえ財源の在り方自体を見直す議論を行っておられるのでしょうか。この点についてお尋ねいたします。

○小林参考人Ⅱありがとうございます。

財源の話でございますけれども、全体として国の予算が、鉄道局の予算が少ないというところに関しては、これは我々の不徳の致すところなのかもしれませんけれども、日々努力をして増額を求めているところではございます。今はたまたま新幹線は北海道しかつくっていないということでございますので、次に北陸新幹線もそうですし、西九州新幹線もそうですけれども、これが着工した暁には何とか増額を図れないかなということは今後ともしつかり取り組んでいきたいなというふうには思っております。

それから、財源の在り方について大きな話があるのかどうかというところでございますけれども、これは正直、我々だけではなかなか決められることではございませんが、今、北陸新幹線の与党PTの議論もさせていただいていると

ところでございますけれども、そうした中では、自民党の、維新もそうですね、与党のPTの先生の中からは、やっぱり今のままでこの新幹線をつくり続けるのは無理だという声ははつきり出てきておりますので、そこを変えていかなきゃいけないんだというお声は頂戴はしておりますし、それは多分我々役所の側だけではなかなか難しいので、そういう政治の動きが出てくることを我々としては期待をしているというところかなと思います。

以上でございます。

○猪村委員Ⅱありがとうございます。

総額予算の確保をということで、五月二十六日に県の要望提案を行いに国交省に伺わせていただきました。多くの方々にお会いしてお願いをしてまいりましたが、その中でもどこでもおつしやられるのが、総額予算の確保を地方からもぜひ声を上げてほしいというようなことを申されました。確かに総額予算六兆円ぐらいですか、その中で八百四億円の新幹線の予算というのは大変少ないというふうに思っております。人口減少社会において、これは持続可能なスキームには私はなっていないというふうに思っております。

佐賀駅ルートで一日も早い全線フル規格を望んでいる立場といたしましての御意見と捉えていただきまして、ぜひ頑張っていたきたいし、我々も頑張っていかなければならないというふうに思っております。

今日はありがとうございました。以上です。

○留守委員長Ⅱ答弁は。

○猪村委員Ⅱ結構です。

○留守委員長Ⅱほかにはございませんか。

○古川委員Ⅱ引き続き、自民党の古川裕紀と申します。

私も一日でも早く佐賀駅ルートにてフル規格でつないでいただきたいと思っている一人ですが、引き続き質問をさせていただきます。

先ほど来、地方負担についての議論というものが様々出ております。そういった中で貸付料の話というのは出てきているんですけども、この三十年をどうするか、そしてまた、三十一年目以降の取り扱いについて議論があるということですので今説明をいただきました。

そういった中で、この貸付料についても私もこれはもうちょっと延ばせないのかなというのがあるんですが、当然、それはJR側の負担も増やしていくというような議論にもなるのかなというところで、広い目線でも考えなきゃいけないという思いもありつつ、県の負担を軽減したいという思いの中では、今あっているような議論のほう、いい方向に進むようにという思いを持ちながら聞かせていただいております。

そしてもう一点、八ページで財源スキームの概要、そして、十四ページのほうで地方負担のイメージというところがあるので、今回その十四ページのほうなんですが、貸付料を控除した分について、国が三分の二、そして、地方が三分の一を負担ということで、この三分の一をさらに分けていきますと、一割が一般財源、そして、九割は地方債が認められているということで、この地方債に関して交付税措置が行われるということなんですが、これまでの佐賀県の負担に関しては、総工費六千二百億円に対して六百六十億円の負担というようなことが、まず最初平成三十年とかいうところで言われておりました。

この計算にのっとって進めますと、交付税措置五〇％という計算になるのかなと見ております。ただ、今、物価高騰であったり、そして、事業費と財政規模の変化ということも考えると、説明でもありますように、五〇％から七〇％を交付税措置ということになっているとすれば、例えば、これが七〇％になるという可能性というものは検討としてできるのかどうかという点をまずお聞かせください。

○小林参考人Ⅱありがとうございます。これはまさに、財政状況に応じてとい

うことでありまして、これは私どもというよりも、総務省の判断だと思えますけど、先ほども少し申し上げたんですけど、なかなか七〇％まで当たっているところは、今までにあまりないというふうに聞いております。ですので、そこはぜひ声を上げていただいて、総務省のほうへも七〇％の適用が増えるようにということは御要望いただくということかなと思います。現状ではなかなか七〇％というのは、よほど財政状況が悪いところでないかと当たっていかないというように聞いております。

○古川委員Ⅱこの全国新幹線鉄道整備法ですがね、この整備新幹線法の中では、地方財政を圧迫しないというような文言も入っていたと記憶しておりますので、そういった意味においても、佐賀県が難色を示します、当然やっぱり佐賀県は佐賀県としての財政をしっかりと守っていかないとけないということもありまして、そういった意味において、我々も当然努力しなきゃいけないと思えますけれども、そういった働きかけということもお互いというか、やっていけたらなと思っております。

いずれにしろ、整備計画路線五路線の最終盤になって残っている部分、北陸新幹線の一部と九州新幹線西九州ルートの一部、この部分が今の財源スキームでは行き詰まっているというのは明らかですので、そういった整備計画路線もいよいよ最終盤なんだというのも、特別視という言葉は適切ではないのかもしれないませんが、本来であれば、公平に全てのところを見渡しながら法整備というのは当然必要ではありますけれども、この最終盤という特殊事情というか、特別な事情というところも加味されるように、何とか知恵を出していければと思いますので、そういったあたりの考え方というか、例えば、佐賀県側が努力する部分でも、県議会側で努力する部分でもいいんですけれども、何かアドバイスがあれば最後にお聞きしたいと思います。

○小林参考人Ⅱありがとうございます。

現行の制度については、これもるる御説明しているとおりで、なかなか現状で佐賀県向けに、この西九州新幹線向けに変えるということもなかなか難しい状況でございますけれども、今御指摘のあった交付税措置の話でありますとか、貸付料の話なんかもそうなんですけれども、今の制度の中で、できるだけ負担を軽くしていくところについて、もちろん我々に御要望いただくこともあると思いますし、総務省に御要望いただくこともあると思います。そこはぜひ地方から声を上げていただく、まさに国の財源といえますか、予算に関しましても、先ほど御質問いただいたとおりでありますけど、そこも公共事業費を増やすということでぜひ御要望いただくということかなと思っております。

本当に皆様と協力して進めてまいりたいと思います。よろしく願います。

○留守委員長Ⅱほかにございませんか。

〔「なし」と呼ぶ者あり〕

○留守委員長Ⅱないようでございますので、質疑を終了したいと思います。以上で小林参考人に対する質疑を終了いたします。

小林参考人には、御多忙中、長時間にわたり貴重な御意見を述べていただきまして誠にありがとうございました。

参考人及び補助者の皆さんは御退席されて結構です。

〔参考人退場〕

○留守委員長Ⅱ以上をもちまして、本日予定していた参考人からの意見聴取を終了しました。

本日の委員会において参考人から述べられました意見につきましては、今後の委員会審議に十分反映させたいと存じます。

○ 継 続 審 査

○留守委員長Ⅱお諮りいたします。

九州新幹線、新幹線停車駅周辺整備、及び在来線、バス路線等地域交通体系に関する諸問題の調査に関する件につきましては、重要な問題が残されておりますので、閉会中もお継続審査に付する必要がある旨を議長に申し出ることにいたしたいと思います。これに御異議ございませんか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○留守委員長Ⅱ御異議なしと認めます。よって、そのように決定いたしました。なお、委員会での説明及び質疑応答において、数字または字句の誤り及び不適切な表現などがありました場合は、適宜、委員長の手元で精査の上、訂正などを行うことに御承認を願っております。

これをもちまして、新幹線・地域交通問題対策等特別委員会を閉会いたします。御苦労さまでした。

午後二時四十六分 閉会

速 記 者 竹 澤 理 恵