

協議後会見（平嶋鉄道局次長）（令和5年12月28日）

○司会

平嶋次長様のほうからまず説明がございまして、よろしくお願いたします。

○平嶋鉄道局次長

鉄道局平嶋でございます。よろしくお願いたします。それでは座って説明させていただきます。

今、お手元のほうに資料を置かせていただいております。こちらのほうは新幹線について、どういったプラスの要因があるのか、というところをまとめたものであります。この資料を本日改めてご説明させていただきましたところであります。

4つ効果を書いてありますけれども、人流の活発化、これは人がつながっていくことによって、ネットワークとして非常に高速で移動できる、短時間で移動できる。それによって人の動き自体が太くなっていく、また、行きやすくなっていくというところであります。

2点目が、地域の活性化であります。これは後ろのページで細かく出ておりますけれども、今までの新幹線、ほかの線区におきましても開業とともにどういった効果が出ているのか、というところを書かせていただいているところです。観光の入り込みもそうですし、それから、遠距離から入ってこられる方、そういったものも大きく開業を機に変わっているところであります。

3点目が、まちづくりの観点であります。これは特に、近年、北陸の富山ですとか、金沢ですとか、また、鹿児島ルートで言いますと鹿児島中央駅、こういったところが既存のまちづくりの中核として新しいまちづくりの都市計画も含めて、全体の役割、まちとしての発展を組み直しておられる、そういったところがあります。

4点目が災害に強い交通ネットワークの構築であります。これは資料の後ろのほうに10ページにございまして、災害、特に雨ですとか、それから、雪ですとか、こういったもので既存のネットワーク道路、ですとか、それから、在来線が支障した場合も、非常に規格が高いものでつくってあり、強靱にできている、それによって、代替輸送が行われたものであります。具体的に山陽新幹線の代替輸送の実施の例を書いておりますけれども、こういった効果があります、というところを改めてご説明いたしました。

大きくこの点について申し上げますと、国土交通省としての考え方、フル規格で新幹線を

つくっていくというところにつきましての効果ですね、そのフル規格で整備するというところの意義、今申し上げたこの4つの項目、こちらと、それから、もう一つ話としまして、先ほどのまちづくりと関連する部分ですけれども、ルートとして、やはり既存のネットワーク、これは在来線であるとか、それから、バス、こういったものが既に出来上がっているこの交通ネットワークの中に、きちんと乗換えが便利になっていくとの観点でも、やはり今のこの駅を中心としてのルートが効果が高いのではないかと、いうところを改めてご説明させていただいたところであります。

私のほうからこの冒頭のご説明を我々のほうからお話しした話としての資料についてのご説明は、以上でございます。

なお、こちらの資料のもう少し詳しいご説明もしたいと思っております、別途夕方、時間を取っておりますので、そちらのほうの説明の場にいらしていただければ丁寧にご説明できればと思っております。

以上でございます。

○記者

まず、協議の内容ですけれども、今おっしゃったこの新幹線の効果に対する説明という部分で、他にルートや財源の話など、何かテーマ、今回はどういったもので話されたのか教えてください。

○平嶋鉄道局次長

本日は、忌憚なく意見交換ということでありましたので、細かいところは省略させていただきますけれども、今ご質問のありました負担の話、それからルートの話ですね。ルートについては、今ご説明したような形で、日本全体として、また地域としてこのネットワークの強さというところを考えたときに、やはりフル規格で整備していくというところ、そして、アセスルートでいうところを我々からはご説明しました。それがまず一つ。

それから、後ほど県さんからもお話があると思っておりますけれども、やはり県さんとしては、県としてのメリットがきちっと発現されるようなものが望ましいのではないかとというようなお話でございました。ちょっとこちらは県さんから直接お話を聞かれるのがよろしいかと思っております。我々のほうからお話ししたのは今のような話です。

ただ、いずれにしても、どういう形がよいのかというところですね、これは我々のほうから逆に懸念を、佐賀県さんとして懸念を示されている部分、負担の部分もありますし、在来

線の利便性、今の利便性が損なわれる蓋然性があるんじゃないかというお話は以前からあったわけですが、我々としては、やはり全体としてのフル規格、駅を通るといふところのもので、その部分というのはこの在来線の利便性を損なわないようにできる、そういうやり方で解を探していけないか、そこは議論していける余地はあるんじゃないかということでは申し上げたところであります。そういったところは、今後ちょっとやり取りを深めていければなと思っているところであります。

負担については、どうしても整備新幹線につきましては、全国新幹線鉄道整備法のほうで整備の負担の仕組みというのが決まっております。これは制度的な制約として現存しているものでありまして、この制度があるということ、その制約があるということは我々のほうからご説明しているところです。

そこも、県さんのほうのご意見というのいろいろいただいているところでありますが、そういった制約があるということをご理解いただきながら、引き続き話をしていくということかなと思っております。

○記者

もう一つ、与党内で新鳥栖を起点に佐賀駅と空港の間を通すようなルートは考えられないかという、そういう案が浮上しているんですけども、そういった点での意見交換みたいなことはされたんでしょうか。

○平嶋鉄道局次長

具体的に、このルート、どのルートというような選択肢をあげながら、というお話ではありません。ですが、一つ基本的な考え方としては、先ほどから申し上げている駅を通るルートというのは、やはり我々として、ネットワーク網としても今のインフラを活かすという意味においても効果の発現が一番大きいと思っております。

その点と、それから、今おっしゃったような話、一般論としてこれは申し上げますと、今日もお話ししたところではあるのですけれども、やはり南に行けば行くほど、どうしても地盤は悪くなってまいります。やはり有明海に近づきますと、どうしても地盤が悪い層というのが厚くなってまいりますので、同じ構造物をつくるにしても、どうしてもコストも上がりますし、また、つくった後のメンテナンスというのも大変になってくるというところは、一般論として申し上げているところであります。

また、一方で、距離が、南を回りますと、どの程度南に下がっていくかというのもありま

すけれども、さらに距離が長くなっていくところはございます。距離が長くなりますと、時間短縮効果が薄れるというところもありますし、また、距離に応じての建設費、先ほど申し上げたような地盤が悪くなるという面に加えての、距離が長くなることによる建設費の増というのも一般論としてはあるということは申し上げているところであります。

そういったところも含めて、今後、どうなのかというところは話をしていくということだろうと思っております。

○記者

一応、意見交換の中では話はしたということでもいいですか。

○平嶋鉄道局次長

ええ。今申し上げましたように、駅以外のルートについて、県さんとして議論があるんじゃないかという話は、これは今日、具体的にどのルートというところはありませんけれども、そういった可能性はあるんじゃないかという話はあったと私は受け止めております。ちょっと詳しくはまた県さんのほうからお話があると思いますので、県さんとしての認識を聞かれるとよろしいかと思っておりますけれども、私はそう受け止めたところです。

ただ、何回も申し上げますが、やはり駅を通るメリットというところは、非常にあると思っております、それは重ねてご説明したというところであります。

○記者

今回の協議で、何か一致点を見いだしたりとか、そういうところは何かあったのでしょうか。

○平嶋鉄道局次長

今日、何か、これだったらできますねというような結論に至ったというところではないと思っております。あくまで議論をしていく一つの過程ということかなと思っております。ただ、いろいろとお話しできたところもございますので、それは非常に今後につながるころはあるかなと思っております。

○記者

今度1月に与党検討委員会のほうに報告するよということなので要請を受けていると思うんですけども、どういった内容で報告する方針ですか。

○平嶋鉄道局次長

今申し上げたような、こちらからご説明したところ、それから県さんからお話があったと

ころをご報告しようと思っております。今日、また、この時間だとちょっと時間を取り過ぎるものですから、夕方ご説明しますけれども、こちらの資料について説明した旨もご報告しようと思っっているところです。

○記者

先ほどの質問とちょっと繰り返しになるのですが、少しでも今回の協議で進捗といえますか、進んだような話がありますか。一步でも前に進めたいとおっしゃっていましたが。

○平嶋鉄道局次長

ええ、おっしゃるとおり、どうやって共通項といえますか、答えを見いだしていけるか。これは、いろんな意味で我々としても人口が減っていく中で、残されている時間、これは国交省ということじゃなくて、日本全体としてやはり早く強いシステムをつくっていく。日本として、海外からの投資ですとか、それから、インバウンドも含めて、また、地域の方の交通の足もそうですし、そういったところをできるだけ早くつくっていくというところは、時間的に非常になくなってきているところではないかと思っております。あまりこの話を、議論をして、それで時間がなくなっていくというところではなくて、やはり工事に入ってからそれなりの期間がかかります。その間に、置かれている日本の状況というのもどんどん変わっていくと思っております。

それは次の時代の人たち、それからまた、将来の、一回、この新幹線に限らずですが、インフラをつくりますと、その後、40年、50年、70年と使っていく、非常に大事な期間のインフラになってまいります。そういったものをどういうふうに早く効果を発現させて強いシステムをつくっていくのか、この点はしっかり考えていかないといけない。そのためにも、早くこの答えを見いだしていかないといけないと思っております。

なので、どうやってこの共通項を見いだしていけるのかというところは、しっかり回数を重ねながら答えを見つけられるようにしていかなないといけないなと思っっているところです。

○記者

次長ご自身は今日の協議で少しでも前に進めたと思っいらっしゃいますか。

○平嶋鉄道局次長

やはり直接お話をするのは、考えておられること、それから思いも含めて、よく分かるころがございます。そういった意味では、非常に大事な回であるかなと思っっております。

○記者

今日は説明をされて、お互いに今ある状況であるとかという認識を共有されたということだと思うのですが、今後、議論を具体的に進めていくに当たって、スケジュールであるとか、次回の会合ですね、どういうふうに進められるというふうにお話しされましたか。

○平嶋鉄道局次長

今日はまだ、次回いつとか、そういったところを具体的にお話しできているわけではありませんが、今日お聞きしたことも含めて、我々として考えるところもあると思いますし、佐賀県さんとしても考えられるところがあると思います。そういったところをちょっと中でも考えながら、またちょっとセットしていくということかなと。多分それもいろんなやり方があると思いますので、しっかり話ができるようにと思っております。具体的な日程はちょっと決まっております。

○記者

与党のPTのほうにもご報告をされるということでしたが、それはだから、ある意味、ちゃんと国の、政府のほう、与党のほうの意見もその中に入れて次のステップに進むというイメージでしょうか。

○平嶋鉄道局次長

それは報告の内容ということですか。それとも進め方。

○記者

次回の日程は決まっていないということなので、その報告されることはお決まりだと思うのですが、その報告をされた上で、それも踏まえての検討になるということですか。

○平嶋鉄道局次長

それは一回ご報告して、どういった議論があるのか、それもよくお聞きしながら、ということからと思っております。その上で、やはり先ほどの、できるだけ早くこの効果を発現していかないと時間的にもというところもありますし、加えて、さっき申し上げたような、何がインフラとしてつないでいったときのパフォーマンスが一番よいのか、長期にわたって効果が発現できるのかというところは、我々、国の立場として、やっぱりこのネットワーク論の部分、それから、いろんな建設の難しさのところもありますので、その辺も合わせながらお話ししていくということかなと思っております。

○記者

次長、さっきご説明の中で、在来線の利便性が損なわれないような解を探せないかということをお話したということでしたけど、その辺りもうちょっと詳しく伺ってもいいですか。

○平嶋鉄道局次長

詳しくは県さんからそこのお考えは聞かれるのがよろしいかと思いますが、私が受け止めておりますのは、今の佐賀市、特に佐賀駅において、在来線の利便性というのは非常に高いレベルにあるということをお話されているかと思いますが、それが、新幹線ができることによって損なわれるのではないかというお話をされているかと思いますが、我々としては2つございまして、やはり1つは、むしろ佐賀駅を通ることによって新幹線と在来線の乗り継ぎ、さらに、今、佐賀駅を中心にバスも含めての交通ネットワークが出来上がっております。これを活かさない手はないだろうと思っております、そこが1つ。

それから、もう一つは利便性が、県さんがおっしゃっているのは新幹線が通ることによって在来線に何らかの支障が出てくるということではないかと思うのですが、それが全体として、新幹線、在来線を組み合わせて、利便性ができるだけ低下しないような方法というところを、そういったソリューションを見つけられないかと。これはいろんな考え方、リスクを県さんはどう考えているのかとあると思いますので、いろんな考え方があるかもしれませんが、我々は、そういう可能性があるから取り入れないんだということではなくて、それであれば、利便性をきちんと維持しながら、ネットワークとしての効果も出しながら新幹線をつくっていくというやり方もあるのではないかと、そういう話をしたところであります。

つまり、利便性の観点であるがゆえに、駅を通るということは取り入れないというところは、ほかの方法と組み合わせることによって、両立し得る、そういった可能性もあるのではないかなど、それは、ほかの関係者、JRさんも含めて、いろいろと知恵を絞っていけば、そういう答えも出るのではないかと、というところは話したところであります。

○記者

知事は、特急がなくなるとか、新幹線が通ることによって特急が減るとか、運賃が高くなるとか、そういうことを懸念されていると思うんですけど、国として、例えば、在来線、特急を維持するとか、具体的にそういう案をお示しされたんでしょうか。

○平嶋鉄道局次長

あまり具体的なことではなくて、そういった点を考えていくという意味では、当然、国でそこを全部カバーできるわけではありません。それは、県さんもですけども、運行者としてのJRさんというのも非常に大事な役割を担っておられると思います。そういった関係者で話をしていくことで、何か知恵が出てくる場所もあるんじゃないかと、そういうお話をしたところであります。

ちょっと今、国と県さんだけの話になっているわけですけども、この話というのは、もう少し広がりがある、いろんな関係者に渡るところがあると思いますので、その中で、じゃ、こういう可能性があるというところはほかの方法でそれをカバーしていく、そういったところも含めて考えていく余地はあるんじゃないでしょうか。その具体的な話を今日できているわけではありません。

○記者

在来線の利便性が低下しないような、何か答えが見つけれられるんじゃないかというような提案をしたのは、国から提案したのは今回初めてでしょうか。

○平嶋鉄道局次長

今までもたしか、JRさんも入っていただいて、こういった話をしていくのがよろしいんじゃないかという話はさせていただいているかと思います。今日はそこを明確に、改めてお話ししたところであります。

我々としては、繰り返しになってしまいますけど、今のネットワークというのを活かしていくということが非常に大事というか、プラスアルファの部分が出てくる。それは、県さんのおっしゃっている評価もあるかと思いますが、今のものをどう活かしていくのかということが短期間で少ない投資で大きなパフォーマンスが出るのではないかというふうを考えているところです。乗り換えて在来線を乗り継いで行ける。乗り換えて今のバスのネットワークなりというのが、きちんとハブができているところに機能を持っていくというのは非常に意味があるんじゃないかなと思っています。

○記者

まず、今日、国交省さんは何を目的にこの協議の場を持たれたのかを教えてください。

○平嶋鉄道局次長

最初申し上げましたけれども、やはりこの新幹線を整備し、早く効果を発現していくとい

うことを考えないといけない時代に日本として入ってきているんだと思います。

そのときに、県さんとしていろいろとご懸念があるというところもあるわけですが、そういったものをどう解決できるのか、どういうふうにソリューションを見つけていけるのか、というところを話ができればというところでお伺いしたところでもあります。それは、今日全ての答えが1日で決まるというものではないかと思えますけれども、その糸口も含めて、いろいろとキャッチボールしていける俎上ができればなと思っているところです。

今まで幅広の協議を何回か重ねております。それはそれで資料も含めてお互い考え方を説明してきているところでもありますので、それはそれで非常に意味があるものではありませんけれども、やはり具体的にどういうふうに解決していくのかというところを、より腹を割ってといいますか、話ができればというのが、今日一番大きな趣旨であります。

○記者

今回国が出しているメリットというのが、いわゆる整備新幹線の一般的なメリットというのを他線区の事例を踏まえて説明されていますけど、9月の県議会以降、山口知事は、南回りのルート、有明海沿岸道路や空港との連携というところを例示しながら国交省にこれまでの議論とは違うメリットを示してほしいと言われていました。そこを示さない限りは、なかなか先には進まないと思うんですけど、今回そういったものを示さなかった理由というのを教えてください。

○平嶋鉄道局次長

まず、具体的にどういうものを県さんとして求めておられるのか。何に重きがあるのかというところが、ある程度輪郭が出てまいりませんと、我々としてもどんなベクトルのものを県さんとして指向されているのか、非常に探しにくいところでもあります。

前回は空港を通るルートというのも材料としてお持ちしたところでもありますけれども、それは多分合致しなかったというところなんだろうと思います。そういう意味で、何を考えて何に重きがあるのか。

それをお聞きした上で、具体的に、じゃこういうものですよというお話があれば、それは比較のものとして、我々も議論していくことはできると思えますけれども、ただ、コアの部分といいますか、何が大事な部分なのかというところの意識合わせが、まずそこをお聞きできていないと、そういう話にもなかなかなりにくいのかなと思います。

加えまして、我々としてはやっぱり、従来からご説明しているところが長期的に、一番パ

パフォーマンスが高いと思っておりますが、ただ、今おっしゃったような、県さんとしてこういうところがというところがあれば、それは比較する材料として議論はできると思います。ただ、その作業をするに当たっても、何がコアなのかというところはある程度お聞きしていないと、少しぼわっとしている形だと、なかなかそういう作業もできないのかなと思っております。

○記者

3点目は、議会の答弁や記者会見で知事が言ったことに関しては、国交省さんも把握されて来られたと思うんですけど、今日改めて南里副知事から直接的に、今言ったようなお話も伺ったということですか。

○平嶋鉄道局次長

そういったプラスアルファは、県さんとして説明があったかというところは、私はあったのかなと思います。後ほど、県さんのほうから直接聞かれるのが一番よろしいかと思いますが、私はそういうお話、そういう認識であるということをおっしゃったのかなと思いますけれども、ただ、具体的に新聞等、いろいろ報道等出ているところではありますけれども、じゃ、どのルートなのか、どんなものかという具体的なお話があったわけではないところです。

○記者

今日、この会談によって意識合わせ、先ほど次長がおっしゃった意識合わせは一定できたという理解ですかね。

○平嶋鉄道局次長

どのレベルの意識合わせというところはいろいろあると思いますが、私は思いますに、何が課題でというところは、いろいろお話はお聞きできたのかなと思っております。

それが、具体的に、例えば、さっきおっしゃった話で言えば、どの線なのかとか、そういう話ではありませんけれどもですね。ただ、それにしても、我々としてはやはり一番パフォーマンスが高いというところは引き続き比較の材料として、作業はしていくにしましても、議論の中では、お伝えしていきたいと思っております。

これはやはりいろんな、全体を見ても、冒頭私が申し上げたこのフルでつないでいくというところの高規格のネットワークとしての部分、それと、どういった形のルートが、メリットがありパフォーマンスが高いのかというところは、2つ論点としてあるわけですがけれども、

それはやはり今までの事例を見ていても引き続きそれは当てはまる部分だと思っておりますので、それはそれとして話ししていくというところなのかなと。ただ、県さんのほうで、こういうところがというところがありましたら、それは比較するものとしては、考えていくというのはあると思います。

○記者

最後に、今後、県の会談を踏まえて、いわゆる南側、佐賀駅を通らないルートについての何らかの大きなメリットや展望みたいなものを返す予定はありますか。

○平嶋鉄道局次長

それはちょっと、これからいろいろお話をお聞きしながらですね。具体的に私のほうからお話するのは控えますけれども、やはりパフォーマンスが一番大きいのは、今、我々がお話ししているところだと思っております。ただ、比較する作業として、どこなのかというところはいろいろあるんだろうなと思っております。ただ、「今までにない」というところが、「プラスアルファ」をどういう意味合いで持っておられるのか、それが具体的にこういう観点ですというところがですね、例えば、まちづくりだったら、こういうまちをつくっていかうと思うんだと。そして、こういう投資をする余地があるんだとか、そういう具体的な話であれば、割とイメージも湧くんですけれども、漠然と、何かプラスのことだけだと、なかなかそれがかみ合うかどうかというところもあるものですから。それは何を求めていかれるのか、何だったら求めているものではないとならないのかというところは、引き続きお話は聞いていかないといけないのかなと思っております。

○記者

そもそも、要するに県と国との話がどうしても、ボタンの掛け違いのようにになっているのが、そのフリーゲージトレインということで合意して、駅ルートでというところが、要するに、フリーゲージトレインがなくなったことによる前提が外れたのだから、要するに、もっと「幅広い協議」をとというのが知事のというか、県の主張だと思うんですが、そこについては今日は、もう既に違うスタートから入ったということですか。

○平嶋鉄道局次長

フリーゲージ、ちょっとこれは県さんから多分後ほどお話があると思います。今日、我々のほうからお配りしている資料のご説明と、冒頭話した話をさせていただきましたが、県さんからもお話がございました。それは県さんとして、こういうふうを考えていますよという

ところを話されたということだと思いますので。ただ、やはりこの経緯もそうなんですが、実際、どういう整備がよいのかというときにですね、経緯の話だけではなくて、やはりこれから先のことを考えたときに、何がよいのかというところもしっかり考えていかないといけないところだと思います。

そういった意味で、ボタンの掛け違えというところをなくしていく作業、それが非常に大事だと思っておりまして、次の時代の人たちにつないでいくためのものをどういうふうに、いろんな経緯はそれはそれとして話をしながら、前に向かってどうしていくのかというところを詰めていく、距離を縮めていくというところが大事なのかなと思っているところです。

そういう意味で、今日はちょっといろいろお話をさせていただきながら、そういったものをちょっとずつ一歩でも前に、というところが私の思いであります。

○記者

これまで「幅広い協議」、いわゆる本省課長と県の部長級での、事務方での話合いがありましたけど、今回はもう一個上のレベルの話になったと思います。

これまでの「幅広い協議」と今回のいわゆる協議、どこが一番違って、どういう効果があったと受け止められていますでしょうか。

○平嶋鉄道局次長

「幅広い協議」ですね、複数回、時間をかけてやり取りさせていただいております、そういう意味では、それぞれどういう考えであるのか、またどういう点を懸念しているのかということも含めて、そこの論点を整理していくという意味において非常に大事な役割を担っていると思います。

一方、やはり私が先ほど申し上げたように、広い意味で時間がないといえますか、今の少子高齢化の日本の状況を考えても、やはりこの議論をしているだけではなくて、解決をどうするのかというところを考えないといけない状況にあると思います。

やはりフルオープンの中の議論というところは、どうしても意見のやり取りが非常に慎重に言葉を選ばないといけない面もあるかと思っています。実際そうかどうかは別として、やはりそういうところを気にしながらのところもあるかと思っています。そういった意味で、直接忌憚ない意見をやり取りできるというのは非常に意味があるのかなと思っています。

どちらのやり方がよいとか、正しいとか、上なんだとか、そういうことではなくて、それぞれやり方と意味というのはあるかと思っていますし、回を重ねていくというところに非常に意味

はあると思います。

また、だんだん時間が経っていく中で、環境も変わっていくところもあると思いますので、それぞれ役割はあると思いますが、私は今日の話というのは意味があったと思っているところでもあります。

○記者

関連してになりますが、今後、いわゆる「幅広い協議」、事務方のお話と、今回のもう一個上の協議のどちらのほうで議論の主軸というか、話題になっていくのか、そういう認識はありますでしょうか。

○平嶋鉄道局次長

そこはあまり私、今、色があって、どっちというところはありません。それぞれやり方があると思いますし、併存し得るところだと思いますけれども、よりその時々で一步でも前に進めるのに適したやり方というのを合わせながらやっていくということかなと思っています。今後のやり方を、だから今の時点でこういうふう切り替えますとか、こうしますとか、そういうものではないと思っています。

○記者

県の資料で説明があったと思うのですが、一番最後の建設費の負担が、長崎県の総額で2.5倍という話もあったのかなと思うんですが、最近、県がよく言っていることだと思うんですが、それに対して、平嶋さんのほうからはどのような返答をされたんでしょうか。

○平嶋鉄道局次長

負担の関係は、冒頭お話ししましたが、整備新幹線については、全幹法という法律がございまして、これで負担についての考え方といいますか、スキームが決まっているところがあります。そういった制約がありますということは、今日も申し上げたところがあります。そして、それを考えていかないといけないですよ、という話はしました。

ただ、さっき申し上げたように、いろいろ県さんとしても思いもおありだと思います。引き続きそういった、我々として、この制度としての制約があるということはきちんと説明してご理解いただかないといけないところだと思っていますけれども、引き続きお話をお伺いしていくというところかなと思っています。

○記者

比較検討の進め方について確認させていただきたいんですけども、先ほど次長おっしゃったように、国としては佐賀駅が最も効果が高いということは今日も強調されたということだと思うんですけども、県の求めているものの具体的なイメージが湧かないのでということですけど、今後、その比較検討の案をつくるとかということになった場合、その具体的なイメージを出していくのは県の役割というふうにお考えでしょうか。例えば、まちづくりにこういったところでこういった効果があるとか、具体的にこういう長崎ルートとか、そういう在り方というのは、県が主体で出して国が検討するということになりますか。

○平嶋鉄道局次長

あまりどちらがどうというところよりも、具体的にどう思っておられるのですかというように、そういったところの意識を確認していくのが大事なのかなと思っているんですよね。どちらが動かないところだからということではないというか、話をしながらそういったところというのは、じゃ、どうなのですかというのを確認していくということなんだと思います。

我々としても、先ほどから申し上げている駅ルートが一番よいと思っていますが、県さんとして、ほかのというところであれば、具体的にこういうものがという考えを聞きながら、別途、比較検討になるんでしょうが、いずれにせよ、双方お話をしながらなんだろうと思います。

以上