

九州新幹線西九州ルートに関する「幅広い協議」（令和3年5月31日）

足立幹線鉄道課長

よろしく申し上げます。山下部長、それから前田課長もお隣にいらっしゃいますかね、国土交通省鉄道局幹線鉄道課長の足立でございます。本日、専門官の田牧とともに、今回、第4回目ということになりますけれども、山下部長とは初めての協議ということになりますので、どうぞよろしく願いいたします。

山下地域交流部長

佐賀県地域交流部長の山下でございます。4月にこのポストに就任しまして、今回初めての「幅広い協議」ということになりますけれども、前職が危機管理・報道局長ということもありまして、これまでのやり取りや報道されていたことについては、ずっと見てまいりました。

足立課長とは一度お電話で御挨拶だけはさせていただきましたけれども、こうやってWeb形式ということになりましたけれども、本日初めて顔を合わせながらの話合いということになります。

佐賀県はこれまでに申し上げてきたとおり、西九州ルートの将来のあり方について、様々な可能性を議論することは閉ざしておりません。特定の方式を前提とせず、様々な選択肢について、幅広く協議するというスタンスに変わりはありません。様々な議論をさせていただきながら、しっかりと協議を進めていきたいと考えております。

本日は、コロナの中でこういうWeb形式での協議となりましたけれども、真摯に協議してまいりますので、よろしく願いいたします。

足立幹線鉄道課長

今、こちらでも非常にメディアの方も大変多く来ていただいています、こちらでも恐らくそういう状況かと思えます。やはりこれだけ集まっていたということは、これは今の西九州ルートに関しまして、佐賀県さんの中でのもちろん御議論というのは非常に注目も浴びておられるんだと思うんですけれども、東京のほうでもこれだけ集まっていますので、やはりこれは九州の活性化、それから、中国地方や関西とのつながりをどうするか、そういった観点からも、九州全体、ひいては日本全体にとっても非常に大きな交通ネットワークをどうすべきかという議論をしなければいけないと思っていますし、そこは佐賀県

さんとしっかり議論をさせていただきたいと思っています。

先日、大臣のほうからもしっかり佐賀県さんと御議論するようにと指示も受けていますので、よろしくをお願いします。

山下地域交流部長

大臣のコメントは承知しております。幅広くやってみましょう。

足立幹線鉄道課長

はい、よろしくをお願いします。

もう一点だけよろしいですか。

山下地域交流部長

はい。

足立幹線鉄道課長

コロナが非常に猛威を振るっていて、だからこそ、こういうWeb会議になってしまっ
てございますけれども、今、コロナということで、国民の皆様の生活はもちろんです
が、私も公共交通機関を行政の対象としていますが、この公共交通機関を取り巻く環
境というのも非常に厳しい状況になっていまして、中でもインバウンド、非常に隆盛
を誇っていた佐賀県さんでも非常に前向きな取組をされていたと思いますけれど
も、そのインバウンドが今需要が蒸発しているというような状態になっています。

ただ、いずれこの危機を、日本が、あるいは世界が脱してということになると、
また再び非常に大きな反動もあるでしょうし、私も旅行を自粛していますが、佐賀
県含め、旅行にやっぱり行きたいという非常に思いが募ってきていますので、や
はりそういう需要が生まれるということになると、特にアジアの人口というのは今
後10億人増えるとも言われてございます。

そういう中で、やっぱり古来からアジアの玄関口である佐賀県さんのポテンシャル
を活かすということができれば、また素晴らしいそういう未来を創造できるというこ
とになるかと思っておりますので、そういうことを踏まえた未来を考えたときに、
この高速ネットワークがどうあるべきかということ、ぜひ、そういう大きな視点も
持って御議論していきたいと、協議していきたいと思っていますので、改めまして
よろしくをお願いします。

山下地域交流部長

それでは、協議の中身に入ります前に、ちょっとまずこちらのほうから確認を
させていた

だきたいことがあるんですけども、よろしいでしょうか。

足立幹線鉄道課長

はい、どうぞ。

山下地域交流部長

今、こうして国土交通省鉄道局さんと「幅広い協議」ということでやっておりますけれども、そうした中、先週5月26日、与党検討委員会で佐賀県の考えや意向を無視する形でフル前提の議論があつて、検討の方向性というものが出されています。強い違和感がありました。

赤羽大臣から山口知事に、佐賀県の意向を踏まえながら幅広く協議するから応じてほしいと呼びかけがあつて、このテーブルに着いています。

それももともとは、与党検討委員会で山口知事がフルは求めていないと意見を述べたにもかかわらず、検討委員会はフルが適当とする方針を出し、国交省に関係者と協議しなさいということになりました。

しかし、佐賀県はフルを前提とした協議に応じられないとして、そこで国交省からフルを前提としない協議の申出があつての、この「幅広い協議」と理解しています。

協議に当たりまして、この「幅広い協議」が検討委員会が求めているフル規格を実現するための協議ではないこと、佐賀県の合意がない限り方針決定や事業化に向けた手続は行わないことなどについて確認した上で協議を行ってきました。

そして、協議の中で、佐賀県からは、フルやミニについては、これまで検討したことがなく、佐賀県の将来に大きな影響を与えるものであり、ルートを含めてゼロベースからしっかり時間をかけて議論するという話も話をしています。

まだ何も決まっていない、まさに議論をしている最中で、これからも真摯に協議を続けていきたいと思っています。そう思っているからこそ、今回は4月のお電話の中でこちらから早くやりましょうよと声をかけて本日協議を行うことになりました。その直前にあのようなことがあったということです。強い違和感がありましたし、この協議への懸念といたしますが、今後大丈夫だろうか心配にもなりました。

4回目の協議に入るに当たり、改めて確認させていただきます。

この協議は、与党検討委員会が求めるフル規格を実現するための協議ではないということによろしいでしょうか。また、佐賀県の合意がない限り、事業化に向けた手続を行わないことを確認しておりますけれども、これもよろしいでしょうか。

以上2点について、改めて確認させていただきます。

足立幹線鉄道課長

今の部長からの確認事項でございますが、今月26日に与党のほうで西九州の検討委員会が開かれました。その場では、与党PTの座長である細田座長のほうから検討の方向性が示され、それに沿って検討するよというところが与党の委員会のほうに示されたということでございます。

もともと新幹線の事業なり、政策を進めるに当たっては、私も昔、幹線鉄道課というところに当時係長でいたこともありますけれども、与党のほうで、ある程度方針を決められて、それを政府与党で全体の方針にしていくというのが慣例と申しますか、そういうことで進んできたのは事実でございますけれども、この佐賀県さんとの協議に関しましては、今、部長がおっしゃったとおり、一昨年、大臣と知事が二度面談をされて、「幅広い協議」をしていこうと。その際には、私も1回目の協議のときにも南里前部長のほうにも申し上げましたけれども、まさに佐賀県さんがおっしゃるとおり、与党が求めているフル規格を実現するための協議ではなく、5つの整備方式について幅広く議論していこうということで始まったものでございますし、この趣旨はもちろんこの協議を続けている限り変わらないと思っております。

それから、合意がない限り前に進めないということも、そこも当然だと思っております、この新幹線に係るあらゆる事業というのは、やはり地元自治体さんとの協力、合意なしに進められることは物理的にもできない事業でございますので、そこは改めて今回、その点、御確認がありましたので、申し上げたいと思います。

ただ、しっかり時間をかけていくということは、時間をしっかり議論するのはもちろんですけれども、やはりただとすることなく、精力的に議論をしていきたいと思っておりますので、よろしく申し上げます。

山下地域交流部長

分かりました。では、協議の中身のほうをどうぞお願いします。

足立幹線鉄道課長

今般、4回目ということになりますが、前回、こちらのほうから、この「幅広い協議」の中で、5つの方式を検討しているわけですが、フリーゲージとスーパーについては、これは現実的な選択肢にはなり得ないのではないかと。新幹線ネットワークとしての効果と

いうことを考えれば、やはりフル規格、これが最も適しているんじゃないかということ、これは数字も持って御説明をさせていただいたところです。

これらの点をさらに具体的に協議ができるように、今日は佐賀県さんもいろんなご発言、議会等でもされていますので、その佐賀県さんの問題意識ということを具体的にお伺いしていきたいなと思ってございます。

この5つの整備方式ですけれども、私どもはフル規格がやはりネットワークとしては適切ではないか、ということをお前回お伝えしてございます。ただ、佐賀県さんのほうからは議論に必要な数字、こういうのが明らかになっていないではないかという御指摘をいただいているんですけれども、私どもとしては概算の建設費だとか、それから、投資効果だとか、地元の実質の負担見込額、こういうものをお示しさせていただいてございますので、ほか、どういう数字が足りないとおっしゃられて、どういうのを示してほしいとおっしゃっておられるのかということをおひとつ教えていただければと思ってございます。

それから、フリーゲージですけれども、これも先般、議論させていただいたんですが、やはり安全性、経済性、高速化の各課題で技術的なめどが、残念ながら在来線と新幹線をつなぐフリーゲージというのは技術開発としては断念しているというのが実情でございます。他方では佐賀県さんからフリーゲージがあるではないかということをおいろんな場面でおっしゃっておられるんですけれども、どのようなお考えで、どういうことをすればフリーゲージを実現することができるかと、もし何かお考えがあれば御提案いただけたらなというのがフリーゲージの関係でございます。

あと、スーパー特急の関係ですけれども、これも先日の協議のときに、スーパー特急を実現するには、今、標準軌で武雄 - 長崎をつくっていますけれども、それをまた狭軌に変えなければいけないだとか、あるいは狭軌に対応した車両の開発というのが必要になってくるんですけれども、そうなってくると、これもやっぱり現実問題として、スーパー特急を過去認可した経緯があるのは、これも前部長からも何度も御指摘いただいているところなんです、やはり今もう一度スーパーに戻すとなると、この令和4年秋の対面乗換の開業というのができなくなってしまいますので、これは同じ佐賀県内の武雄市や嬉野市の地域振興の観点からも、なかなか採り得ないんじゃないかなと思いますが、そのあたりどうお考えでしょうか。

山下地域交流部長

前回3回目、10月23日だったですね、議論されて、5つの方式について資料として拝見さ

せていただいていますけれども、あのとき時間の大部分はフリーゲージトレインに費やして、フル規格について少しやり取りがあったかなという理解でした、私は。特にスーパー特急について意見を交わしたとか、ミニについて意見を交わしたという場面はなかったのではないかなと思います。

全体を通して前部長が言ったのは、5つの方式の検討、それは鉄道局から見た場合であって、佐賀県から見るとまたちょっと違うんだよということも言っていたと思います。対面乗換が続くことで、乗換えが固定化していくということ、それでフルにしようとする、フルにすると、今度は県内の別のところで乗換えの問題が出てくるとか、そういう問題もあるんだという話をしていたと思います。

先ほど条件や数字という話もありました。これも多分1回目、2回目、3回目と協議を見ていただくと、多分、南里はちらちらと言っていたと思いますし、そして、議会の中、議事録なんかを見てもらうと、多分そこには議員さんの質問なんかでも、当然、足立課長さんが見て取れるところはあったと思います。要は利用者目線で見るときに、新幹線ということになったときに、今あるものがどうなるんだろうかと、新しく入るものはどんなものなんだろうかということ、そこが一つ一つ明らかになっていないということです。

我々は、在来線の利便性が低下すること、非常にここを心配しています。では、在来線、特に在来特急というのが、博多 - 佐賀でいけば1日上下で82本通っているんですけども、これってどうなるのと。2枚切符を使えばほとんど普通料金と同じ料金で、35分ほどで佐賀から博多に行ける。非常に便利だと思っています。新幹線でなければいけないとも思っていない。ひょっとしたら思われている方もいるかもしれませんが、

新幹線を佐賀県にということ言えば、佐賀県には既に新幹線駅があるわけです。佐賀駅から特急で十二、三分で新鳥栖駅に行きます。新幹線を使おうと思うと、既に佐賀県には新大阪直通の新幹線駅があります。そうした中で、また西のほうへ新幹線を引かなければいけないということになったときに、今ある在来線はどうなるんだと。新しく引こうとしている新幹線ってどんなものなのと。

事業費の話がありましたけれども、事業費というのは、足立課長さん前も言われたとおり、収支改善効果は86億円、これは仮定、見込みとして試算したもの。それはJR九州と協議したかということ、そうじゃない。それを全額このルートの建設費に充てたらどうなる、およそ今のルールにないものを適用して言われています。仮定に仮定を置いた試算だという

ふうな話でした。

では、本当のところどうなのと。6,200億円って、どれほど詰めたところでの6,200億円なんですかと。貸付料はどこまで確かなものと言えるんですか。そんなところが一つ一つ詰めていけばあるかと思います。

それとフリーゲージトレイン。フリーゲージトレインのところでは、今、対面乗換でいきますと、この資料でいきますと、博多 - 長崎間が1時間20分。対面乗換ですから、武雄温泉 - 長崎間というのは260km/hの新幹線を使います。これが1時間20分。フリーゲージも1時間20分。これも260km/h。スーパー特急は、武雄温泉 - 長崎間というのは200km/hなんだけれども、260km/hの対面乗換と比べても1分しか変わらない。これはどういうことかなと。200km/hのスーパー特急が1時間21分、260km/hの対面乗換が1時間20分、1分しか変わらない。これは何だろうと。これはひょっとしたら、要は武雄温泉 - 長崎間は、必ずしも260km/hでずっと行っているわけではなくて、どこかで260km/hあるんでしょうけれども、200km/hで走るスーパー特急と、そのスピードの求め方というのは変わらないのではないかと。

であるならば、これまで高速性能で摩耗が確認されて、なかなかこれがクリアできないという話がありました。この実験というのは、260km/hを前提にずっとやっていますので、であるならば、200km/hで耐久テストをやったら、ひょっとしてこれクリアできたりしないんですか。200km/h、220km/hであったとしても、多分、そんな所要時間は変わらないことになるんじゃないですか。

摩耗についても随分と改善されていますね。平成29年に改めて確認したときに100分の1ぐらいに改善されている。250マイクロメートルが2.5マイクロメートルぐらいに、多分改善されたのではないかと思います。260km/hでずっと走っていてそこまで改善されているのであれば、200km/hだったら何とかいけるのではないのか。だから、200km/hと220km/hということで新しい技術開発を進めるということも考えてもらっていいのではないだろうかということも多分言っていたんだろうと思います。そういうふうに理解しています。

南里の思いとして、やっぱりそういうこともありましたし、フリーゲージは、もともと我々が求めていた、ぎりぎりまで合意した最後のところだと思うんです。だから、これはやっぱり今回の問題を解決する中で、やっぱりこれをもっと突き詰めていくということが必要だろうと思いますし、この「幅広い協議」においては、技術開発ができなかったのではなくて、

やめたということになっていますので、「幅広い協議」である以上、可能性がある以上、まだ残しておくべきだと我々は思っています。

足立幹線鉄道課長

ありがとうございます。前回、フリーゲージ中心だったということですが、スーパー特急に関しましても御議論は結構あったと思っていまして、1つは、繰り返しですが、スーパーに戻すと令和4年秋の対面乗換の開業はできなくなりますし、スーパーに戻すとなると、非常に今、スラブ軌道で標準軌をつくっていますので、費用も相当かかるんですと、そういうお話もさせていただいたかと思っています。

対面乗換のところも、対面乗換が恒久的に続くというのは、やはり乗換えの利便を減じるのではないかということで、ここは知事も過去にも、対面乗換、これが固定化していいとは思っていないという御発言ですとか、あるいは、普通に考えればつなぐというのが普通じゃないでしょうか、というようなこともおっしゃっておられますので、やはり対面乗換の恒久化、これをネットワークということで見るときに、関西から博多と来て、それから鳥栖と来て、武雄と来て、長崎と行くわけですけれども、その鳥栖 - 武雄間のところだけが何ら整備がなされず、対面乗換がずっと続くということは、やはり先ほど申し上げました今後のインバウンドの再興だとか、そういうことを未来志向で考えたときに、本当に果たしてそれがこのネットワークのあり方なのかなということは私は常々思っております。

あと、フリーゲージ、摩耗云々というお話もありましたけれども、今、フリーゲージの開発状況、これも前回もお話ししていますが、確かにやめたというか、今の時点ではできないという判断をして、今やっている開発は130km/hぐらいのスピードで走る在来線同士のフリーゲージの研究というのをやっていますけれども、それ以上のものについては、もしかして何千億円かけて、何十年かければできるのかもしれないんですけども、そこは私どもの判断として、しかるべき時間で、しかるべきコストで開発するのは難しいということで断念をしているという経緯があるので、そこは今、200km/hのところに関しても開発というのは進めていないというのが現状ですし、なかなかそれをもう一度、いつまでかかるか分からない技術開発に頼って、それができるまでこのネットワークをそのままにしておくというのが今後の西九州のいろんな発展等を考えたときに、やっぱり本当にそれでいいのですかとはい非常に思っております。

他方で、在来線に関しまして、恐らくこれまでの知事や部長の御発言なんかを見ても、あ

るいは県内世論を拝見しましても、やはりこの在来線がどうなるのかというところが一番大きな御関心でもあり、御懸念でもあり、この問題の最重要テーマだと思っております。特急が減る、特急がなくなればどうなるのか。あるいは、前回は前部長は有田駅や肥前山口駅では乗換えが逆に生じてしまうんだというようなお話もありました。

そこに関しましては、私ども、これは営業主体はJR九州さんですので、やっぱりJR九州さんもそちらの県議会に呼ばれたときなんかにも、必ずしも経営分離を前提とせず、佐賀県から具体的な課題認識を拝聴しながら真摯に議論を深めたいとおっしゃっておられて、その後、JR九州とは私どもいろんな話をしていますけれども、やはり地元のいろんな実情、あるいは県の皆様方の暮らし、そういうことも含めて、一番よく御存じな佐賀県さんのお考えも伺いながら、JRがこうする、国がこうするではなくて、佐賀県さんとそういう意見交換をJRとしても重ねながら、どういう在来線のあり方がいいか、これはそういうことを提案していきたいとおっしゃっていますので、今日、私の提案としては、在来線のところのいろんな御懸念を一番事情をお分かりの佐賀県さんとJR九州さんと私どもでそういう打合せ、意見交換なんかもしてはどうかと、そこは強く思っているところでございますが、いかがでしょうか。

山下地域交流部長

あまり長くなると何をともと言われていたのが分からなくなってしまうので、できるだけ短く質問いただくと助かります。

足立幹線鉄道課長

分かりました。

山下地域交流部長

最初の対面乗換の恒久化のところなんですけど、そのつなぐというところが、例えば、在来線が活かされればいいと思うんです。だから、フルの標準軌と狭軌でうまくつなごうとしたのがFGTだった。これがうまくいかなかったから、じゃ、もうフルであそこをやっちゃったので、全部フルにしましょうよというのは、ちょっと乱暴だと思います。

全部フルにしたときに、今度、ほかのところでもっと大きな乗換え負担というのが出てきます。対面乗換は、鹿児島ルートが暫定開業したとき、私乗りでしたが、あれは便利だと思いましたよ。同じホームに着いているわけです。ドアが開いて、向かいの電車に乗ると。でも、フルになってしまうと、在来線のホームと新幹線ホームが別になりますから、対面乗

換ではなくて、例えば、牛津町、牛津駅というのがあります。これが佐賀駅に来て、乗り換える。在来線ホームに着いて、新幹線ホームに乗り換える。そうすると、対面ではなくて別のホームに行く。階段の上り下りがあります。

例えば、肥前山口駅、ここも今まで特急が止まっていたけれども、ひょっとしたら、新幹線になると新幹線停車駅ではなくなるかもしれない。これも佐賀駅まで行って、そして、階段を下りて上って、新幹線に乗り換えなければいけない。

武雄温泉駅の乗換えというのは対面です。でも、フルになると、佐賀駅もしくは新鳥栖駅で乗り換えることになる人たち、これは違うホームに階段を下りて上ってと。お年寄りも、体の不自由な方も、荷物の多い方も、そういう乗換え負担が出てきますということを前回申し上げていたと思います。

だから、武雄温泉の恒久化を解消することだけで議論されると、別のところでもっと大きな負担が発生することになりますよと。だから、今の新幹線利用者だけを見るとそういう議論になりますけれども、在来線利用者目線で見ると、また違う不都合が出てくるはずなんです。そういったところを前回申し上げていたんだと思います。

足立幹線鉄道課長

今の点ですけれども、新幹線という高速ネットワークを、これは新幹線を促進する立場からの視点でしかないと部長はおっしゃられるかもしれませんが、やはり長崎、武雄、佐賀、博多、それから中国地方、関西地方と結ばれるネットワーク、これによるいろんな地方創生の効果等々は、これは鹿児島新幹線を見ても、北陸の金沢開業を見ても非常に大きな効果があって、そこは新幹線ネットワーク、幹線鉄道全体を見させていただいている私の立場としては、やっぱりネットワークという、つながってこそ。途切れては駄目です。つながってこそ発揮されるものというのが多々あると思いますので、そのネットワークをつなぐというところの効果をしっかり、そこはまず御理解いただきたいなと思っております。

ただ他方で、おっしゃるとおり、この新幹線によって在来線のところで不便が出てくるところがあるでしょうということは、今部長がおっしゃった話もありますし、前部長もそういうお話をされていましたが、そこをまさに在来線、日々県民の皆さんが使われる在来線をどう利便を損なわないようにしていくかというところは、しっかり私どもとしてもJR九州さんも、繰り返しですけれども、それは佐賀県さんとともに、今、具体的話をいくつかされましたけれども、そういうものはJR九州さんはある程度お分かりかもしれませんけれ

ども、やっぱり県民の皆さんの声を一番御存じの佐賀県さんと直接話していかないと分からない部分もあるので、何が言いたいかというと、ネットワークとして高速ネットワークを結ぶことは国益の観点からも、ひいては佐賀の皆さんの観点からも非常に重要だと私は信じています。その上で在来線をどうするかということも一つずつ丁寧に議論していきたいと思えます。

山下地域交流部長

それと、JRとの話をという話もありましたけれども、例えば、佐賀県では今言えばフルは望んでいないわけです。フルをやりたいという話にはなっていない。今望んでいないのに、JR九州にフルになったときの在来線を協議しましょうということは、今の時点ではあり得ないと思えます。

これから幅広く協議していきますので、フルについても幅広く協議していきます。そうしたときに、この「幅広い協議」の結論がどういうふうになるか分かりません。分かりませんが、仮にフルにとなったときには我々のほうからもJRに話を持っていくことはあるかもしれませんが、今の時点でフルを前提として佐賀県がJRに話をするということはありません。

足立幹線鉄道課長

その選択肢の一つとしてあるフルの最大のテーマが在来線であるとするならば、その選択肢の一つの最大のテーマは、そこはある程度、予断を持つことなく関係者と話しておきたいなど。

山下地域交流部長

ただ、そこはたしか第3回のときに足立課長さんのほうから、佐賀県さんのいろんな心配や不安があるならば、言ってもらえれば、私どものほうで長崎県やJR九州とそういう話をしてみますと、どうしたら解決できるのか協議をしたいと思えますと、そういうことをおっしゃっていたんじゃないでしょうか。

足立幹線鉄道課長

はい。それであれば、この協議の場で一つ一つ。

山下地域交流部長

だから、私たちがJRとのテーブルに今着くということはないにしても、JRに伝える役割というのは多分、足立課長さんのところにあるだろうと思えますし、提案というのを受け

ることはできるんだろうと思っています。

足立幹線鉄道課長

それと、いろんな在来線の話がこの協議で全部逐一やれるかというのも、ちょっと時間の都合もあるので、また別途。

山下地域交流部長

在来線を今詰めることをしようとは思っておりませんので。

足立幹線鉄道課長

そこがちょっといつも、前もそうだったんですけど、在来線に非常に御懸念がありながら、私どもも、JRさんを一旦置いておくとしても、国交省、鉄道行政を私ども見ているので、選択肢の一つの重要なファクターを。

山下地域交流部長

そうですね。フルを詰めていく作業をしていったときにはそこは出てくるかもしれないですね。

足立幹線鉄道課長

はい。だから、今、もちろんフルを前提とはしていないけど、一つの選択肢ではありまして。

山下地域交流部長

フルを進めようという話があるのであれば、そういうものがありますねということをも分申し上げてきたので、フルを進めるのであれば、そういったところを明らかにしてくださいというのは、これまで言ってきたことかなとは思いますがけれども。

足立幹線鉄道課長

フルを前提とした協議ではない協議という枠組で、この点も・・・させてくださいということなんですけど。

山下地域交流部長

それで、あれ以降、10月23日に第3回をやって、それから7か月開かれなくて、今日ということになったんですけれども、県議会もその間に11月と2月に議会がありました。その議会の中でも、フル規格といいますか、ルートの話というのは結構出たんですね。これは過去にも出ていましたし、11月、2月議会でも特に空港を通るルートについて意見を述べられた議員さんがおられました。

福岡空港の代替機能として位置付けることを考えるべきじゃないとか、九州のハブ空港として新幹線を組み合わせれば相当の経済効果が出るんじゃないとか、九州全体の地域振興ということではやっぱり空港ルートが必要ではないかという話がありました。それと、佐賀市の北部を通るルートということでは、これは以前ですけれども、高速道路にも近くて貨物ターミナルを造るべきだということを言われた方もいらっしゃいました。それぞれ福岡空港の代替であったり、九州のハブ空港としての可能性、あるいは九州全体の浮揚の可能性など、様々な可能性について大きな期待を持って述べられたんだろうと思っています。

そして、ある議員は、今、佐賀駅を通るルート、佐賀空港ルート、佐賀市北部ルートという3つのルートがあるんだけど、そういう声があるんだけど、それぞれしっかりと研究、検証し、論点を整理しておくことが重要だろうという御意見もされています。

それで、前回5つの方式について足立課長から提案いただきましたけれども、5つの方式ですけれども、いろんなバリエーションがあるんだろうと思っています。先ほどフリーゲージトレインについて私のほうで申し上げたのは、200km/hを前提としたフリーゲージトレインというのもあっていいんじゃないかと。

先ほど足立課長のほうから、200km/hをしたときに本当に何年、どのくらいのコストでできるのかも分からないから手をつけられないという話がありましたけれども、260km/hであれだけ改善されて、あともう少しというところまで来ているわけですから、200km/hで耐久テストをやったら、ひょっとしたらもう既にできているかもしれないわけです。ただ、それは全然やられていないから、ひょっとしたらできていないかもしれないと。できていないかもしれないという前提だからこそ、時間と金はかけられないという話になっているんですけれども、ひょっとしたらそうじゃないかもしれないじゃないですかという話があります。

そして、フリーゲージトレインについては、そういうバリエーションがあるだろうという話。

フル規格についても、今、佐賀駅を通るルートで提案されていますけれども、県内にも、申し上げましたとおり様々な意見があります。県議会のほうでも意見が出ています。佐賀空港を回るルート、佐賀市北部を回るルート、そういうことがございますので、こういう方式についての比較検討ということで御提案いただくのであれば、フル規格については真ん中一つではなくて、やはり北と南についても出していただく必要があるだろうと思います。様々な可能性を協議するのが「幅広い協議」の趣旨だと思っておりますので。

赤羽大臣もおっしゃっていました。会見を私も見ました。九州新幹線西九州ルートが九州地域ひいては西日本地域の未来にとってどのような整備のあり方が望ましいのかという話がありました。足立課長もさっきおっしゃっていましたけれども、アジアの成長を取り込むんだと。佐賀県だけということではなく、九州全体の発展ということを考えたときに、この西九州ルートというのはどうあるべきなのか、そういう議論が必要、そういう視点で考えているんだという話がありました。

真ん中、南、北という3つが今、声としてあるわけですがけれども、新幹線というのは、仮に今からつくろうとしても、西九州ルート、武雄温泉 - 長崎間の整備を例にしても、平成4年に地元合意をして、令和4年、平成34年に開業と、30年かかっているわけです。地元合意から30年。今、何かが決まったとしても30年ぐらいかかるかもしれない。そして、そこから50年、100年と運用をしていくということになると、このルートを考えるときは、かなり長期的な未来をある程度見据えたところで、30年先、50年先、あの地域ってどうなるんだろう、新幹線ってどうなるんだろうと。様々ほかにもいろんな要因があって、その様々な要因がどう関係し合ってこの新幹線というのが活かされて、地域が発展していくんだろうと。いろんな夢も考えていかなければいけないだろうと思うし、佐賀県だけではない、長崎、福岡、九州一帯、この新幹線がどう活かされて地域が発展していくのか、こんなことの話をしていく必要があるのかなと思っています。

足立幹線鉄道課長

ルートの件は、部長おっしゃられたとおり、その協議の後、協議のときもルートの話題に一部なって、では、こちらのほうで幾つか検証しましょうかというところ、そのときは、そこまではフル規格前提になってしまうので求めていないというお話でしたけど、今、部長からは佐賀駅を通るルートだけではなくて、空港を通る南のルート、あるいは山側の北のルート、それも検証してはどうかという御指摘だったかと思います。

もともとこのルートは、御存じのとおり、昭和60年に国鉄がアセスをやったルートということで、佐賀駅を通りますので、需要の取り込みという観点からもこのルートが適切ではないかと思っていますし、逆に空港ルートや山側のルートというのは、これまで私ども検証してこなかったところですが、ただ、佐賀県さんからそういう提案があれば検証しますというのは、外向けには、外向けというか、いつも宣言していたつもりですが、今日、ある意味初めてそういう御指摘をいただいたので、これはフル規格のルートということになりま

すけれども、その3つ、今は真ん中のルートだけいろんな数字を出していますけれども、どのような数字をどのような形でお示しできるかはちょっと検証しますが、南のルート、あるいは北のルートについても佐賀県さんと協議ができるよう、そこは準備をしていきたいと思っております。

山下地域交流部長

やっぱり新幹線というのは、先々、まさに30年、50年、100年をにらんでの話だろうと思うので、単に時間短縮効果とか収支改善効果だけではなくて、新幹線があることで地域にどれだけ光が当たるのか、県民の幸せにどうつながっていくのか、地域の発展にどうつながっていくのか、もっと広く、幅広く議論が必要だろうなと思っています。

JR九州の初代社長の石井さんもおっしゃっていました。新幹線の建設は、完成後100年のスパンで活用すべき一大プロジェクトだということ言われています。やっぱりそのくらいの視点を持って、長期的な視点、幅広い視点を持って協議をしていくことが必要ではないでしょうか。

足立幹線鉄道課長

おっしゃるとおり、新幹線はこれだけ御注目いただくということは、これだけいろんな地域のいろんな経済構造、あるいは人々の生活、そういうのに非常にインパクトのある、影響を与えるものでございますし、その地域にとっての20年、30年、100年を見たときの重要なインフラということで、各自治体さんが私どもにそういうお話を、やっぱり100年を見据えて新幹線を私たち考えていますという言葉、いろんな自治体さんからもお聞きしますし、そのとおりだと思います。

そのためには、ここの地域をどのように整備していくかというところをこの協議を通じて、あるいは協議以外にもいろんな方々と議論しなければならないと思っておるんですけれども、他方で、今部長がおっしゃられたとおり、平成4年ぐらいから、4年はたしかスーパーでいこうというのを地元で決められたのだと思いますけれども、そこから確かに30年近くたって、まだ決まっていないという状況であります。

他方で、新幹線、これまた繰り返して恐縮で、私も平成9年、10年、この整備新幹線の担当課にいて、初めてそのときに長野への整備新幹線ができたわけでございますけれども、それから、各地域、各地でいろんな議論があって、今、佐賀県さんのおっしゃるような御懸念をおっしゃっておられた自治体さんも多数あったと思いますし、そこは皆さん何とか乗り越

えて、ここまでネットワークができてきて、あとは、こういう言い方はあれですけども、新鳥栖 - 武雄と、敦賀と大阪というのがあるんですが、整備計画として残っているこの区間がございますので、その間、佐賀県さんでも、あるいは長崎県さんも西九州全体、私どもも、我々の先輩たちも議論をずっとしてきた中での新幹線のあり方というのがあると思いますので、そこは完全にゼロベースから考えるということではなくて、いろんな議論の積み重ねをこれまでしてきているでしょうから、そういうところもしっかり参考にしながら、今後のこの地の高速ネットワークのあり方を考えていきたいなと思っています。

いずれにしても、今、ルートに関しましては、ほかの2つに関しても検証しますよというお話をある意味初めて言っていたので、そこは私どももしっかり協議ができるよう準備したいと思います。

山下地域交流部長

西九州ルートは、平成4年から30年たってもまだ決められないでいると言われましたけれども、これは決まっていたんですよ。

足立幹線鉄道課長

失礼しました。そのとおりです。

山下地域交流部長

決まっていて、ひっくり返って今の状態にありますので。

足立幹線鉄道課長

かつ、その決まるためにいろんな苦労があったと、すみません。ただ、結果として、ここはできていないというところを何とかしたいという。

山下地域交流部長

そして、議論の経過を踏まえてということになると、これまでの議論の経過の中ではアセスルートというのは否定されてきていますので、そこはやっぱりゼロベースからと言ったほうがよくないですか。

足立幹線鉄道課長

そこは言い方なのかもしれませんが、アセスルートのところはいろんな数字も出させていただいていますけれども、ほかの2つについての可能性は、今日ちょっと御提案いただいたので、こちらで引き取って検討したいと思います。

山下地域交流部長

決してフルを進めようということじゃございません。幅広く協議をしていくという中で、今出されているこの5つじゃないですよ。県内にも様々な声があるというのはこれまで伝えてきていましたし、南を通ったときにどういう可能性が広がっていくのか、北を通ったときにどういう可能性が広がっていくのか、県民から声があるのにそれに答えられていないというところがあるので、やる、やらないというのはまた次の話で、どういうことが、夢が描けるのか、そういうのを見てみたいということです。

バリエーションでいえば、フリーゲージもバリエーションがあると思っていますので、そこは一つ申し上げておきます。

足立幹線鉄道課長

ルートを検討するに当たっては、一番は、繰り返しですけど、真ん中のところを通ろうが南を通ろうが、在来線をどうするかというのが、これがルートを考える上で、部長おっしゃるとおり、単に収支改善効果とか、そういうことだけではなくて、地域の皆様方の足がどうなるのかということもあるかと思っておりますので、その点も在来線の話等も含めて御議論させていただきたいなと思っています。

山下地域交流部長

在来線の利便性が低下するというのが一番の懸念であって、そこがもしクリアできないとなると、そこはなかなか進んでいかないということも考えられるのかなと思います。だから、様々な可能性が南をしたときにどうなるのか、北をしたときにどうなるのか、真ん中をしたときにどうなるのか、課題があったときにその課題をカバーするためにどんな手だてがあるのか、そういったことも併せて考えていきたいと思っています。

足立幹線鉄道課長

分かりました。そういう意味では、単にコストがいくら、効果がいくらということだけではなくて、在来線を含めてこの地域がどうなるかと、そういう視点も入れて、こちらからもお話し申し上げたいと思っています。

あとフリーゲージに関しましては、200km/hでやったらどうなのかというところは、今ちょっとこちらのほうでも検証していないので、今、これは絶対できませんと、あるいはこうすればできますという答えは持ち合わせていないんですけれども、技術部門のほうには今の御指摘は話をしてみたいと思っています。今やっているのは130km/h to 130km/hなので、200km/hはやっていないというのは事実でございますけれども、そこは一度、技術部門に話

は聞いてみたいと思っています。

山下地域交流部長

お願いします。

あと何かございましたでしょうか。

足立幹線鉄道課長

あとは、よく知事がおっしゃっておられる地域振興の話なんかも、これは武雄 - 長崎が開業することによっていろんな地域の変化が起こりますので、それに当たっての地域振興もそうですし、新鳥栖 - 武雄の整備方式を考える上でも、その地域振興の御意見、御要望というのはあるでしょうから、そこは随時おっしゃっていただければ、私どものほうで国交省で何ができるかというのは検討したいと思っています。

山下地域交流部長

分かりました。

それでは、4回目はここまでで。

足立幹線鉄道課長

あと1点だけ、最後によろしいですか。

私どもの上原という局長ですけれども、知事とお会いして、こちらからそちらに訪問できていないと、コロナもありまして、理由もあるんですが、知事ともお会いしてお話をいろいろしたいと申していますので、これはまた改めて調整させていただければと思っています。

山下地域交流部長

それでは、引き続き幅広く協議をしていきたいと思いますので、また議論できる状況になったら御連絡ください。

足立幹線鉄道課長

今回はいくつか御提案、ある意味初めてと思われかもしれませんが、こういうことをしてはどうかという御指摘もいただいたので、それをしっかり受け止めて、お返しできるようにしたいと思っています。その点で、また真摯に議論を続けていければと思っておりますので、よろしくをお願いします。

山下地域交流部長

いろんな可能性を幅広く捉えていただければと思います。よろしくをお願いします。

どうも今日はありがとうございました。

足立幹線鉄道課長

ありがとうございました。