

令和5年度知事定例記者会見[抜粋]

令和5年4月21日 知事定例記者会見[抜粋]

○朝日新聞

幾つかあるんですけども、まず1つは新幹線問題ですね。斉藤国交大臣が先日の囲みかな、合同での対応の中で、先般からお話をされている中で、西九州ルートの先の部分の在り方について国交省全体で考えていくということで、じゃ、どういうふうにするかというのを鉄道局のほうで検討しているという話をされました。

この点なんですけれども、従前の流れでいうと、じゃといって、佐賀県が音頭を取ったり、議論をリードしたりするような立場じゃないというお考えというのは分かるんですけども、国交省全体で、佐賀県と国交省以外の部分、知事もおっしゃっていますけれども、例えば、筑後地域だとか熊本だとかというふうなところで視野が広がったときに、議論の在り方として、じゃ、佐賀県と国交省だけの今の枠組みの中で話せる話なのかなという気もしていて、知事としてはどういう形で九州全体の話をしていこうというときに、どういう形での議論の場というのが望ましいとお考えかというのをお聞かせください。

○知事

斉藤大臣の会見、国交省全体で取り組むという話ですよ。これは恐らく、昨年8月に私が森山委員長と面談させていただいたときに、もしフル規格ということで議論するのであれば、九州全体の空港とか港湾とかインフラ全体で議論をすべきで、そういう大きな観点から考えるべきだと思うということで、そこは一致したと私は思っています。森山委員長からもそういう大きな観点は大事だよというお話もいただいたので、それを受けて斉藤大臣がお話しになったということだと思いますので、であれば、これまで国交省鉄道局はある部分同じ主張をずっと繰り返して、ほとんど柔軟性が無い議論だったと私は思っています。そういった意味で、「幅広い議論」、様々な、九州全体、おっしゃったように筑後圏域も含めて、議論ができるような環境になってくれればいいなと期待しています。ただ、いずれにしても、佐賀県から打開するという立場ではないというのは、これはずっと申し上げているとおりで、今の佐賀駅を含めた在来線の環境というのは悪くないと我々は認識しています。そこを打開するような話が出てくるとしたならば、そういったことについても議論することについては、我々はやぶさかではないと考えているわけでありませう。

○朝日新聞

あくまでもそこのところというのは国交省がどう進めていくかの話であって、先ほど私が質問したように、例えば、筑後船小屋ルートに接続するとなると福岡も当然絡ん

できますし、もう少し参加者を増やした形での議論の場というのが今後必要になってくるかどうかというところはでしょうか。

○知事

そうですね。それにしても、大きな方向性というところについては、ある程度整理したほうがいいのかなとは思いますが。これは随時、森山委員長とはかねてより昵懇でありますので、そういったところという大きな方向性というものについては、ある程度整理されたほうが、もし進むにしても、いってこいではなくなっているのではないかとは思っています。

令和5年5月19日 知事定例記者会見[抜粋]

○西日本新聞

西九州ルートの関係で1点だけ。「幅広い協議」が続いている状況だと思うんですが、先日、JR九州の古宮社長が決算会見のときに、質疑の中で、現時点では「幅広い協議」に出る状況になっていないとした上で、状況が整えば我々としても参加したいという、意見を述べたいというような発言をされていたんですけど、そういった発言に対しての受け止めですとか、何かありましたらお願いします。

○知事

特にありませんが、JR九州からしてみると、収支改善という観点からすれば、さもありなんということなんでしょう。そして、もともと新幹線というのは公共的セクターも作ってあげて、そこを走るとというのが基本的なパターンだから、そういう状況が整ったらそっちのほうがいいと思うのは、民間企業として当たり前のことだし、ただ、どう思うかと言われても、佐賀県としてみると、我々はそういう観点で判断するわけではないし、あくまでも県民というものが大事だから、今、それこそ在来線、特急も普通列車もいい感じで走って悪くない環境の下で、それを壊すリスクが高いものということに関しては、やはり総合的に判断せざるを得ないし、いつも言うように、そういったフル新幹線というものに踏み出すということであれば、もっと、全く価値の違う、将来の夢が描ける構図ということになるわけですから、そういった意味で考えていただければ。物事というのは、単一的な視点だけではないので。だから、冒頭申し上げたように、JRさんのお考えというのは分かります。

令和5年7月21日 知事定例記者会見[抜粋]

○西日本新聞

もう一つあるんですが、国土交通省との新幹線問題の「幅広い協議」についてお尋ねします。

協議が始まってもう3年になりますけれども、特に進展はなく、最近では開催自体の頻度も落ちてきています。協議では国交省から何ら新しい提案はなく、この協議を続けて、今後成果が出てくると思っている人もだんだん少なくなっているのが現状だと思います。

西九州新幹線が現行のリレー方式のままでいいというのなら、「幅広い協議」を続ける意味は特にないと思いますけれども、何の進展もない協議を続ける意義は、県としてどこにあるとお考えでしょうか。

○知事

逆に打ち切る理由もないということだと思っています。我々からすると、もともと全体の枠組みの中で、佐賀県は在来線を通すという中で合意する枠組みがあったわけで、我々にしてみると、フル新幹線というのは全く別の枠組み、それこそ過去の延長線上にないものなんですね。ですので、もともとは我々は在来線を活用して、規格が変わっている新幹線が走ることが前提だったという話をすると全国の多くの方も分かっていたんですけれども、なかなかそういう情報というのは伝わらないもので、どうしてここが繋がらないのかというお話を受けることもあります。

という状況なので、いつも申し上げているように、我々から打開する話ではないというふうに思っています。佐賀県からしてみると、やはり新鳥栖駅まで13分から20分程度、15分程度でつながっているわけでありますので、それをさらに在来線だったり、さらに財政負担も私は間違いなく真水で1,000億円を超えていると思いますけれども、それではとても1,000億円でも全然足りないぐらい佐賀県が負担をするという今のスキームの中で、これに乗り出すというのは、我々からすると現実的ではありません。ですので、我々からすると、そこを自ら踏み出すということは考えていません。

ただ、長崎県さんだとか、国だとかJRさんがいろいろフルということに関してずっと検討していきたいということでもありますから、国交省の勧めに応じて「幅広い協議」をやっているわけですから、ということは全く新しい話なので、やはり国のほうから新しい提案というか、全くぴくりともしないということになりますと、我々もぴくりともしないということになるわけですから、それを我々から打開するということは考えていないというのを再三申し上げているので、今の状況だということです。

ただ、別に「幅広い協議」を我々はずっとそれを閉じるということも考えていないので、そういったものは続けていきたいというふうに思うし、私もいろんなところで、それこそ国だとか、森山委員長とかと話をする機会もありますから、そうした中で打開策と

いうものが見えてくることがあるとしたならば、そうしたところで新たな局面になる可能性はあるというふうには思っております。

令和5年8月25日 知事定例記者会見[抜粋]

○読売新聞

来月23日で西九州新幹線の開業から1年になりますが、大体ほぼ1年間で、県内への開業効果というのを知事がどういうふうに評価されているのか、もし課題に感じられていることがあったら、そこも含めて教えてください。

○知事

本当に西九州新幹線開業から1年経ちまして、コロナ禍の中のスタートだったわけですけれども、その中でも非常に関心を持っていただいたことだったり、全国のキャンペーンにうまく乗ったこともあって、非常に宿泊の稼働指数も上位をずっと維持しているという状況になりました。

本当に官民一体となって取り組んだ効果なのかなと思っております。

そして、非常に長崎のお客さんが増えたという声が多い。武雄、嬉野と長崎は結ばれていますから、これまで車では来ていただいていた皆さんが新幹線で直行して来ていただけるということで、非常にありがたいなと思っておりますが、課題としては人手不足。やはりコロナの間に転職をしてしまった人がどうやって戻ってくるのか、そして、アルバイト、パートさんも今集めるのが非常に大変だということでもありますので、そういったことをこれからどうやっていくのかという話が課題になりますし、そして、今、全国的にはインバウンドが盛り返しています。佐賀県も九州佐賀国際空港も9月になりますと上海便とソウル便が戻ってくるということでもありますので、外国観光客対応の部分で、これももう一回やり直しということになるので、(旅館、ホテルの)人手の問題、受け入れるソフトの問題も含めて、これはもう一回やり直しということなので、そういったことが課題かなということです。

もう1点、コロナの間に実は佐賀県は支援をして、高付加価値型の旅館改装に補助金を出したんですよ。それで非常に1件当たりの単価が上がったということで、非常に利益率も上がって、よくなったという声はいただいております。ですので、コロナの間に苦しいながらもプラスの部分を実施してよかったなというところと、やはり人手不足とか、今までとは全く違った課題というものが浮き彫りになっていて、これまでとは全く違った対策というものが必要なのかなということを改めて認識しています。

○読売新聞

西九州新幹線の開業から1年ですけれども、その一方で、新鳥栖-武雄温泉間というのは「幅広い協議」が今年2月に1回開かれただけで、まだ進展というのはなか

なか見られない状況だと思うんですけども、先日の県と市町の議長さんとの会合の中でも、嬉野市議会の議長さんからフルを前提に国との協議を進めてほしいという意見も出ていましたけれども、改めて新鳥栖-武雄温泉間に対する考え方を伺いたいのと、今後どのような展開を期待されているかというのを教えてください。

○知事

改めてお話しさせていただきますが、やはり今の状況をつくったのは、鉄道局がフリーゲージトレインの開発を自信を持ってできると言っていたものが、できませんでしたということになったことに全ての発端があると。これは国のほうも認めておりますし、そうしたことがなければ、フリーゲージトレインが佐賀駅を通る形でこの問題は終わっていたわけですね。というのがまず大前提であります。

そして、改めて今の状況を整理すると、佐賀県の置かれている位置というのは、特に、佐賀駅を通る長崎本線の鉄道環境というのは悪くない。1時間に5本程度の特急、普通列車が新幹線の停車駅である新鳥栖とも行ったり来たりしているという状態でもありますし、これは武雄温泉からもしっかりという環境にあります。そして、今のスキームであると、ご案内のとおり、私は地元持ち出しが1,000億円以上と言っていますけど、そんなんでは足りないぐらい、とんでもない財政負担がのしかかるということがありますので、我々のほうからそういう非常に大きなリスク、今の悪くない鉄道環境、そして、財政環境を壊しに行くリスクを犯してまで、もともとの原因が国、鉄道局でもあるので、我々のほうから打開していくというリスクということを考えると、さらに経緯を考えると、我々から打開する話ではないというのはずっと申し上げてきた話です。

ただ、佐賀県は前から申し上げているように、そんなリスクをしっかりと整理できるような新しい話があって、本当に新たな発想で九州全体の中で佐賀県も将来の夢が描けるかもしれないな、全く時代が新しい時代になって、それに向かってこうやって佐賀県もこれに乗っていこうと県民に呼びかけられるような、そういう話があるとしたら、それはやぶさかではないという話はさせていただいているんだけれども、今の状況を冷静に考えると、国や鉄道局が原因でこうなっているわけだけれども、長崎県にしても30分とか短縮効果があって、JRさんも新幹線によって営業成績も上がっていて、佐賀県は非常に大きな痛手を、鹿島、太良地域という痛手を受けながらプラマイがあるという環境なので、なかなかここを打開するような話というものが今出ている状況じゃないし、我々のほうからは常に「幅広い協議」についてはオープンアームズであるんだけれども、2月以降、国のほうから話は一切ないので、今の状況に至っているということなんです。

○読売新聞

あともう1点、新幹線で、実際に在来線の利用者の人に話を聞くと、この利便性を維持してほしいという声も聞かれるんですけども、その一方で、フル規格のアセス

ルートを求める声だとか、空港に近いルートがいいという人もいたりしますけれども、こういう議論をどういうふうに見られていますか。

○知事

もちろん、いろんな意味で利用者の声もあるし、いろんな人たちがいらっしゃると思います。でもこれはあまりにも佐賀県の将来に大きな影響を与える事業です。先ほど言った財政負担だけでも千何百億という、我々の財政計画の中に入れるとほとんどほかの仕事ができなくなります。それだけに執心するという、佐賀県はこれから20年、30年ということになりますから、それで本当にいいのかなと私は思います。

それと、先ほど言った、じゃ、鉄道環境って道路と違ってプラスアルファじゃないので、元に戻らないです。道路って、増えた分だけいろんな選択肢が広がるけれども、何かは新しい新幹線ができたなら、在来線が影響を受けて、どうしてこうなったのかということでも元に戻れないという性格があるので、これは佐賀県庁、私も含めてこの問題をずっと考えているので、そういったところについてぜひ思いを寄せてほしいなど。それは何となく乗りかえないほうが楽だよねとかは分かるけれども、あったほうがいいよねって。でもその軽い気持ちで一旦なったことというのが、取り返しのつかないことになるということ、そういったことについてみんなでぜひ話し合っていたきたいと心から思います。

○佐賀新聞

新幹線の話なんですけれども、1年経とうとしている中、リレー方式の運行状況はどのように、利便性を含めて評価されているのか、教えてください。

○知事

乗り換え——もちろん、先ほどの話じゃないですけれども、乗り換えはそれはないほうがいいというのは一般的な話。ただ、そこまではないよねという話が多いというふうに思いますし、あとは、ダイヤの問題だとか、嬉野温泉に止まるかどうかとか、そういう問題というのはあって、我々からするとできる限り停車していただきたいなと思います。本当に22、3分の話でありますから、といういろんな課題はあるので、これは、これから鹿島、太良関係のダイヤの接続も含めてさらに精査をしていく話だというふうに思っています。

非常に、最近JRさんとの関係も、それこそ佐賀以西間のICカードも近々できるようになっているとか。サガハツで一緒になって連携しながらやったりとか、今あるリレー方式を生かす形で一緒に盛り上がってやりたいねということで、非常にいい関係になっておりますので、さらにそういった話を進めさせていただいて、よりよい環境をつくっていきたいと思います。

○NHK

非常に細かいことで申し訳ありませんけれども、先ほど新幹線の課題の中で人手不足というふうにおっしゃいましたけど、具体的には何をイメージされているんでしょうか。

○知事

旅館、ホテルの人手不足で。だから、せっかく新幹線効果でお客さんが増えたのに、やっぱり人がいないと対応できないので、どうしても人が対応できない部屋は使えないので、そういった問題というのが露見しているという話。

○朝日新聞

新幹線の問題で、そもそものところ、やっぱり整備新幹線という考え方、地元の要望で地元がお金を出して、全部じゃないですけども、かなりの部分を出しながら、つくっていくというのが右肩上がりの時代の発想から、逆にいろんなものを立ち止まって考え直す段階で、在り方として、もう時代に合わなくなっているような気もするんですが、そこはどのようなふうにお考えですか。

○知事

そうですね、もともと整備新幹線というのは、まさにおっしゃったとおり、地元が手を挙げてやっていくというスタイルで、国のほうからすれば、もう東海道新幹線とか、あの辺りで東北新幹線とか、あれは国が直轄でやったので。そうじゃなくて、もっと地元が手を挙げながら、お金を出してもいいよというもので対応した制度だと思うんですが、それに応じて佐賀県もスーパー特急、フリーゲージトレインだったらいいよという合意をして手を挙げたわけですよ。今回のスキームについては、一切手を挙げていないのでということで、これからもあり得ると思うんです。知事会の中でも、佐賀県の考え方ってどういう考え方なのって、要は自分で負担金を出してまでやる話なのかなという、誰とは言わないけれども、何人もの知事が聞いてくるぐらい、やはりこの問題って、これからどういふふうに高速交通網というものがどれだけの意義があるのかということ、それから、これから財政的な問題もあるし、この国土をどうつくっていくのか、何が本当の豊かさなのかと、いろんな観点の中で、やはり立ち止まって考えていくということも大事なんじゃないのかなというふうに思うし、なかなか一回できた制度というのは変わらないというのがこの国の課題でもあると思うので、これに限らずですけどもね。ですので、この整備新幹線スキームというのは、やはり検証する意義があるんじゃないかと私は思います。

○朝日新聞

あと、これまでの歴史的な経緯ですね、あと財政的な問題、在来線の利便性の問題などもありまして、佐賀県さんの立場、なるほどなというところも非常に感じるころではあります、やはり物ができた強みというか、やっぱり長崎から武雄温泉まで新幹線が走っているわけで、そういう経緯はともかくとしても、やっぱり物がある以上はどうしてもつながってほしいよねというような声、特に長崎側であると思うんです。私ごとですけれども、9月から長崎に行きますけれども、長崎の市民の方からするとつながってほしいという方も当然おられるでしょうし、佐賀県の知事さんは長崎のことを、西九州のこれからのことをどがん考えてあるのかということも聞かれることもあると思うんですね。どういうふうに答えたらいいですか。

○知事

やっぱり隣人だから、お互いの考えていることということに対して、ぜひ耳を傾けてほしいなと思うんです。

今回も、私も長崎県にいたけれども、長崎さんのことを思っているところが多いと思うんです。なぜかという、私も長崎県庁にいたけれども、確かに肥前山口から鹿島、諫早までの間ってとっても時間が長く感じるんです。だから、佐賀ってすごく近いから一瞬で着くんだけれども、そこから「かもめ」で長崎まで行くその間って結構時間が長いなって思うので、私はよく当時の佐賀県が決断したなと思うんです。長崎のためも考えて、この短絡ルートで、長崎は、だからあれかな、ちょっとダメージを受けたのは小長井ぐらいですかね。小長井という町があるんだけど、有明海に。大村に駅ができるわ、空港とつながるわ、30分ぐらい早くなるわということで、とっても今回の件でも長崎は非常に大きなゲットをしていると思うんです。

○知事

やっぱり隣人だから、お互いの考えていることということに対して、ぜひ耳を傾けてほしいなと思うんです。

今回も、私も長崎県にいたけれども、長崎さんのことを思っているところが多いと思うんです。なぜかという、私も長崎県庁にいたけれども、確かに肥前山口から鹿島、諫早までの間ってとっても時間が長く感じるんです。だから、佐賀ってすごく近いから一瞬で着くんだけれども、そこから「かもめ」で長崎まで行くその間って結構時間が長いなって思うので、私はよく当時の佐賀県が決断したなと思うんです。長崎のためも考えて、この短絡ルートで、長崎は、だからあれかな、ちょっとダメージを受けたのは小長井ぐらいですかね。小長井という町があるんだけど、有明海に。大村に駅ができるわ、空港とつながるわ、30分ぐらい早くなるわということで、とっても今回の件でも長崎は非常に大きなゲットをしていると思うんです。

それに対して、本当に今つらい思いをして、鹿島、太良の状況もあって、その効果というものはそんなに大きなものではなく、それでも負担金を払っているわけですよ。ということで、それは長崎の立場からすればもっと早くという気持ちはもちろん分かります。長崎県民はそう思うでしょう。ただ、そのときに、じゃどうなんだろうと。佐賀のみんなが今のスキームでやって、自分たちの1.5倍も払ってということとかをもうちょっと長崎県の皆さん方は考えてほしいなと思います。それがよき隣人のことだと、姿勢だと思うので、なかなか私も向こうにいたから分かるけれども、やるんだ、頑張るんだと鉢巻き締めてやるというのは非常に多いんだけど、本当にそういうだけで物事って解決できるのかなと私は思うので、ぜひ長崎に行っていただいたら、そういう佐賀の今の置かれている位置というものも説明した上でどうあるべきなのかということも議論していただきたいと思います。よろしくお願いします。

○朝日新聞

長崎としても、今の長崎-武雄温泉間がつながっただけでもかなり大きなメリットを得られているというような、実際、武雄、嬉野という大きな良質の温泉地をある意味、長崎は手に入れたと思うんですね、観光的に。そういったところを含めて現在の中でもかなり長崎は……

○知事

そう、今の段階でかなりゲインしているんだと思うんです。我々は、だからさっき言いましたようにプラスとマイナスの面があってということで、かなり痛みも伴っています。なので、これからもしフル新幹線という、長崎の気持ちはよく分かるので、もうそういうことであれば、佐賀としても満足するような答えになるように後押しをしていただく、そういうことでしか道は見い出していけないのかな。これは難しい方程式なので、いろんな関係者がいますからと風に思います。だから、ただ単に声を上げてコールを上げているだけで物事が解決する課題ではないと思います。

令和5年9月6日 9月補正予算案知事記者会見[抜粋]

○共同通信

国際線の関係で、タイミング的には西九州新幹線1年とちょうどかぶるタイミングになりますけれども、インバウンドの取り込みというのも非常に重要になると思いますが、何かその関連というか、新幹線の1年と併せた取組みたいなものを考えていらっしゃいますか。

○知事

そうですね、やはり今回の西九州新幹線の一つの大きな効果は、長崎空港が非常に活性化して、大村駅とすぐなので、そういった国際間と国内というものが連携してき

ているということが大きなところなので、我々も九州佐賀国際空港が復便するということがそういった九州全体に波及するように、もともとコロナの前に、うちの空港が熊本や大分や長崎よりもインバウンドが多かったというのは、やはりこの立地条件のよさというものが一番大きな原因だというふうに私らは分析して、そこに有沿道路が重なってということなので、ぜひこの九州の交通の要衝としての空港というものを、これは西九州新幹線だけではなくて、九州新幹線、様々なそういう公共インフラと連携させながら機能させていくということが大事だと思っています。

○共同通信

情報発信の取組が予算の中に含まれていますけど、西九州新幹線関連の PR をインバウンドの人向けにやるとか、そういった観光的な取組というのは考えていらっしゃるんですか。

○知事

基本的に、新幹線そのものが観光素材になるとは思っていないので、普通に、上海も速い高速鉄道網ができていますので、それ自体が売り物になるとは思っていないんですね。ただ、効率的に九州のすばらしいところを周遊する中で、この新幹線、23 分で武雄と長崎を結ぶというのは大きな一つのルートの中でのパッケージの中にはまり込んでいくことなので、そういったことも含めたプロモーションというのは考えていきたいと思っています。

令和5年10月6日 知事定例記者会見[抜粋]

○共同通信

西九州新幹線についてお伺いしたいんですけど、先般の議会でも南回りルートについて知事が議場では恐らく初めて、古賀県議の質問に対して意義深いといった発言がありました。改めて、南回りルート、あるいはそれに類似したルートについての認識を教えてください。

○知事

これまでも様々な九州全体で考えられるようなものであればという話とかもしていたわけですが、この間、様々な検証、検討も我々はした中で、できるだけ分かりやすい形でお伝えできればいいなと思って今議会は臨んだわけでありまして。

やはり改めて我々が感じたのが、整理をしたのが、やはりもともと関係者でフリーゲージトレインで合意をしていたわけでありまして、そこを断念したのは国の責任であります。もう終わっていた話であったので、それが FGT 断念という国の責任でそれができなくなってしまったということであるので、佐賀県から打開する話ではないということもずっと申し上げてきました。そういうことを考えれば、合意されたものは何もありません。

んから、未着工区間ではなくて未合意区間という話をさせていただきました。

そして、この未合意区間でありますので、さらから話し合うということが我々の認識です。ですので、そこでフル規格をさらであるステージで議論するということになるのであれば、鉄道局が、これが未合意区間であることを大切に思っていたきたい。そして、これまでの延長線上の議論じゃなくて、九州佐賀国際空港の活用とか有明沿岸道路などとの連携とか、佐賀県、九州全体の将来展望をどうつなげていくのか、大きな視点による全く新たな発想での議論が必要だというふうに我々は思って、そのようにずっと述べてきたわけです。

そうした中で、今回、空港関連ルートというような話がありました。空港べたづけじゃなくても、もうちょっと幅広く南側をいろいろ展開して、空港や道路と連携させてもいいんじゃないかという話については一考に値する意義深いものと申し上げたわけでありまして、そういったことに関して、協議の中で議論されるのであれば、もちろん、こちらのほうについても財政負担だとか在来線の整理の問題は残りますけれども、我々とすると、十分舞台で協議するという価値があるのではないかと思いますし、我々はその舞台にもう既に立って協議をする準備は整えているということを申し上げておきたいと思います。

○共同通信

関連して、南回りルートについてはだいぶ以前から示されてはいたと思うんですが、このタイミングでそういう発言に出られた理由というのは何かあります。

○知事

これも、やはりフリーゲージトレインが止まって、それからどうあるべきなのかというのはこの数年間にわたって議論が進んできて、こういった問題というのは一瞬で決める話ではなくて、やっぱりこれまでの新幹線の経緯もあるように、じっくりといろんな多方面での検討をしながら考えていきたいと思っていました。そうした中で我々はこの南側のルートというものに関しては一考に値するなど。うまく条件が整っていくとすれば、さらに検討を進める価値があるのではないのかなというふうに思いました。

やはりこれまで佐賀駅を通るルートというのは、在来線を活用してということで我々は合意してきたわけでありまして、あそこにフルをつくるということは全然違う話で、じゃ、どこのまちを壊すのかと。もし線路の上に乗っかるんだったらとんでもなくまた別の話になってくるので、それは我々としてはとても今想定できないので、その鉄道局がこだわる佐賀駅を通るといところからしっかりと離れてですね、だって未合意なんだから。過去の延長線で、そこから、FGT できないんだからもっとフルでやればいいんだという無理な考え方じゃなくて、しっかりと未来が見えた形で議論をするということであればということはずっと我々は申し上げてきたので、それは一貫してのものと考えています。

○共同通信

国交大臣も今回の知事の発言を受けて、そのことも踏まえながら議論を積み重ねるという発言をされているようなんですが、国のほうから仮に今後、そういった具体的な案が示され、さらに踏み込んだ案が示された場合、今、「幅広い協議」はずっと平行線が続いていますけど、それは進み出すという理解でよろしいのでしょうか。

○知事

これは全く予断を許さないというかですね、我々は今の鉄道環境、悪くないと思っています。それでも、武雄温泉から向こうに関しては我々も実質負担 200 億円を出しながら、それを最大限生かそうと努力を重ねてきたわけですけれども、それでも今の状況をそんなに、佐賀駅も含めて、1 時間に 5、6 本、電車通りますし、新幹線の新鳥栖駅まで佐賀駅からは 13 分という短い距離でつながれているので、さらに、それでもやはりみんなでフル規格でつなぐという全く新たな話があるとするならば、我々としても全く別の発想で考えられるのであればと思いますし、それも、そんな簡単な話ではなくて、先ほど申し上げたように、それこそ今のままの整備新幹線のスキームでいえば、長崎県の倍以上我々が払うというちょっと考えられないようなスキームになっているので、そういったところの整理だったり、それこそ在来線どうするのという整理とか、そういったこともあります。

そういった様々な整理がつくということであれば、前に進む可能性があるということを申し上げたいと思います。

○毎日新聞

新幹線についてなんですけど、知事の南回りルート発言を受けて、JR 九州の古宮社長が一步前に進んだとおっしゃると同時に、佐賀駅ルートが望ましいと発言されていますけれども、知事のほうで改めて佐賀駅ルートになることの懸念というのは具体的にどういうことなのか、お聞かせください。

○知事

端的に言って、そのまま今の在来線、5、6 本あって非常に悪くない環境が崩されるということと、そのままアセスルートでこのままいくと、議会でも言いましたけれども、長崎県の 2 倍以上の負担金が課せられる。それから、今、佐賀駅の周辺も整備は進んでいるわけだけれども、どこを通すのか、要はビルを壊さないといけない、その間いろんなものが止まる、ということなんかも考えるとどうなのかなと思うんです。

ですから、これから全く違う考え方で整理がされるならと思うんだけど、もちろん、JR 九州はそのほうが一番、要は人につくってもらう規格だから、その上を通るといことなので、民間会社としての考え方は分かるんですけれども、だから、JR 九州としてはそう言うかもしれない。ただ、我々としての考え方もあるし、未合意だから。別に合意しなければ、今の環境が僕らは悪くないと思っているので、ということなんですよ。

だから、その一点がなければ悪くない環境だと私は思っているし。だから、よく勘違いされるのは、我々からこれを打開するとかいう話じゃないんだと思うんです。我々は、だから、1 回合意した話は、フリーゲージトレインとして合意して、それは佐賀駅を、今の線路のままに通るといって合意したわけですよ。それは私じゃないけれども、佐賀県としてそれは守るといって思っていたわけなんだけど。でも、なかなかそれが、その開発が国ができないということだから、こうなっているわけで。ということを考えていただければ、今の事情というのは分かると思います。

単純に考えれば、路線が切れていて、普通の人考えれば、つなげばいいよと思うのはよく分かるんですけど、この問題というのは、ずっと考えて勉強していただければ佐賀県の言っていることが分かっていたかと思うので、その努力は続けていきたいと思えます。

○毎日新聞

関連で、先ほど整備新幹線のスキームを今のままであれば考えられないということだったと思うんですけども、具体的に、この整備新幹線のスキームというのをどういうふうに変えていったら可能性というのは出てくるのでしょうか。

○知事

それこそ、我々のほうから打開して提案する話ではないんだけど、少なくとも、今のままでいくと長崎県さんの 2 倍以上、だって、例えば、武雄温泉から向こう側に、長崎県さんは真水で実質負担 600 億円ですよ。うちは、簡単に言うと 200 億円です。それで、これはほぼフィックスです。武雄温泉から新鳥栖間は、長崎県はゼロ円です。佐賀県は、我々の見立てだと 1,400 億円以上に間違いなくなります。1,400 億円足す 200 億円は 1,600 億円です、佐賀県は。長崎県は 600 億円のままで。どっちが便益ありますか。それで、これをゴーサインするというのは、とてもあり得ない話だし、そこを打開するためには、国のほうで工夫をする必要があると思えますし、実際のところこの問題というのは、建設費というのはどんどん上がっているというのは我々は身をもって、武雄温泉以西で経験をしたし、実際のところ、来年の 3 月に敦賀まで北陸新幹線は通るわけだけれども、北陸から関西にどうやって入っていくのかというのは、これは我々以上になかなか困難。しかも、あそこは事業費が我々どころじゃない可能性が高いので、そこをどうやって整理していくのかとかですね。

例えば、四国で今一生懸命盛り上がっていますが、どこから四国に出して、それは本当に、じゃ、誰が負担するのかとか、結局これは今からどんどん顕在化していくと思うんです、この話は。ただ、佐賀が先にこうなっているからこういう状況になっていますけれども、これは全国的にこの整備新幹線のスキームの問題というのは、大きな議論をするテーマになっていくし、佐賀の問題がなかなか解決しにくいのも、これから後がついてくるころのモデルケースになるからかなとも思いますが、ただ、私が思うの

は、西九州新幹線はフリーゲージでやることになっていたのですが、それが頓挫したという特殊要因があるので、そこをしっかりと意識すればいいのではないかと私は申し上げます。

令和6年1月23日 知事定例記者会見[抜粋]

○読売新聞

新幹線の関係なんですけれども、先日、国交省の鉄道局の次長さんと南里副知事の意見交換というか、話し合いがあったと思うんですけれども、その報告を受けて、知事としてはどういうふうに報告の内容を受け止めていらっしゃるのでしょうか。

○知事

どんな話になるのかなと思っていましたが、南里副知事から聞いた話だと、国から特に新しい点はなかったと聞いています。そして、様々な意見交換ができたという意味では非常に有意義だったと思いますが、一つ、南里さんのほうからは、議論を深めるためにはアセスルートを一旦白紙にして、地元で一から議論して、合意形成を図る必要があると提案したと聞いていますので、もともと私もこの新幹線の問題というのは、佐賀県と長崎県が合意をして、そこで手を挙げたところから、フリーゲージトレインですけど、始まっているので、そこが今崩れていますから、国がフリーゲージトレインを、開発を断念したという、その原点というのはやっぱり大切にすべきなんだろうなと思っているので、今後どういう議論になっていくのかを注視していきたいと思っています。

○毎日新聞

新幹線の問題についてなんですけれども、年末の国との協議の中で、国のほうはアセスルートが最も効果が高いという従来のお話をされたと思いますが、一方で、南里副知事のほうから、ルートについて、新鳥栖を起点として、空港と佐賀駅の間を通過して武雄温泉のほうにつないでいく、党内で浮上している新ルートについては、可能性としては議論してもいいというようなお話があったかと思っています。知事ご自身の新ルートに対するお考えってどういうものなのか、教えてください。

○知事

本当に複雑な方程式で変数も多い問題なので、答えを導くというのは容易ではないなというのが今の感想でもあるんですけど、それでもやはり、議論を進めていくということであれば、かねてから申し上げているように、ルートだけではなくて、莫大な財政負担、やっぱりこれはそれこそ南里副知事が同じように言ったように、何で長崎より2.5倍も払うシステムなんだと。それは県民から見ても同じだと思うんですよね。せいぜい長崎の半分だよなと。そういうのを一緒になって議論していかないと、判断を間違える。この負担金、少なくとも1,400億円という、その1,400億円というのがどれだけの数字なのかということのイメージが共有できていないところもあって、これはもうほと

んど財政を組めないような状況になるわけですよ。それこそ大学で今、最大 200 億円といいながら財政計画を組んでいて、そこは何とかいけるなど僕らは試算していますが、ここに何もなくても 1,400 億円を乗せると、ほとんど何もない状況になるんですよ。

なので、もちろんルートの問題もあって、今も佐賀駅は佐賀駅としてまちづくりが発展しているので、それでもいろいろ、佐賀駅自体は難しくても、いろんな可能性があるということで、さっき言ったちょっと南に行つてとか、いろんなことを検討してもいいと思うんですけども、それでも、財政負担の問題だとか、様々、在来線がどの程度残っているのかという、その変数は残るわけで、容易ではないんだけど、ただ、国のほうに言っているのは、もともと、フリーゲージで合意していて、そういった意味でもほぼハード的には終わっているわけなんだけれども、ここは。フリーゲージだったら、もうそこを通過しているわけだから、在来線のところを。なんだけど、そうじゃなくなったのに、アセスルートから全く動かないというのはどうなのかというのは、我々もずっと国のほうに申し上げていて、少しも議論にならないので、全くぴくりとも動かないと、という話をさせていただいておるので、なかなか容易ではないと思うし、今、北陸ルートも非常に敦賀から関西圏で結ばれる可能性というのは非常に厳しい。そして今、言われているのは、武雄は対面乗換えだけど、敦賀って乗換えに 15 分ぐらいかかりますよね。それをそのまま続けていくのかとか、この国全体で、しかも北海道もさらに今、どんどん高騰しているので、そういう全国としてこの新幹線問題はどうなっていくのかということも含めて、これから我々も議論をしっかりとさせていただきたいと思っています。

○毎日新聞

重ねてなんですけれども、そういった意味で、ルート自体の評価ですね、知事のほうでは空港関連のルートは議論の価値があるというようなお話を従来からされていますけれども、そういった中で、国はアセスがもっとも効果が高いというふうに再度強調したような形になっていますけれども、そういった中で、折衷案ではないですけど、そういう間を通していくというようなことについての可能性はどうお考えですか。

○知事

可能性はゼロではないと思いますけれども、いろんな変数があるので。ただ、ぴくりとも動かないということだと協議にならないので、そういった意味では、もっと胸襟を開いて、いろんなところでいろんな議論をしながらだと思っています。

ただ、この問題はそんな簡単に何かが決まるという問題ではないと私は思っていて、様々な今言ったような議論の中でも、例えば、県議会の中でも一つにまとまっているわけではなくて、様々な意見を承っているわけです。なので、佐賀県として何かを決めていくということも、これもまた一つのステップだし、そういった意味で、議論をさらに進めていくということはやぶさかではないんだけど、なかなか結論を得るといのは至難なことだと思っています。

○西日本新聞

1 点目が新幹線について。年末の国との協議では、国の意向次第では長崎と地元自治体としての合意形成を図ることもやぶさかではないと、協議する用意はあるというようなお話があったと思います。今後、知事ご自身とかで長崎県のトップ同士という形で協議されるおつもりや用意などはあるのかというのがお伺いしたいところです。

もう一つが、空港北側を通過して久留米方面につなぐという新しいルートも浮上しております。これに対して、久留米の商工会議所の会頭のほうは、そういうルートを通すようなことを実現できるように動いていくというようなお話もあっております。これに対して知事のお考えがどういったものか、お伺いしたいと思います。

○知事

まず、長崎との関係でいえば、南里副知事が1月18日ですか、長崎県の馬場副知事と面談して協議をしたようでありますけれども、南里副知事からは、長崎から話をしたいということであればいつでも対応すると伝えたというふうに聞いております。やはり長崎と佐賀が合意して始めたというのが先ほど申し上げたように原点だから、そこは我々とするといつでも協議して結構——協議というか、今まさにゼロに戻ってしまっているわけけれども、という準備はあります。

そして、先ほどの久留米の話ですけれども、いろんな意見があつていいと思います。ですから、変数と言いましたけれども、一つの考え方ということだと思うので、それ自身も様々な、これに対しても意見があると思うし、様々な観点があるので、そういったものも含めてみんなで議論いただいたらいいなと思います。