

九州新幹線西九州ルートに関する「幅広い協議」（令和5年2月9日）

○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。

川島課長、そして、田中企画調整官、本日はわざわざ佐賀までお越しいただきましてありがとうございます。

約1年ぶりの開催ということになります。昨年9月23日に西九州新幹線が開業いたしました。課長さんには開業の記念式典などにも御出席いただきましてありがとうございます。

開業して4か月ですけれども、JR九州のほうでも好調という評価のようです。そして、同じ日に運行が始まりました「ふたつ星4047」という観光列車がございます。これは新幹線が速さを求めるのと対照に、スローな旅を提供する観光列車ということで、こちらの平均乗車率は95%ぐらいということで非常に好評のようでございます。

そうした一方で、新幹線開業に伴って上下分離運行区間になった地域がございます。特急が大幅に減る、そして、非電化区間になったりもした、そうしたことで新たな負担というのがあるということも様々見聞きしております。

開業後、いろんなことを目の当たりにして、この新鳥栖－武雄温泉間のあり方というものもいろいろと考えさせられるところでございます。大きな視点で引き続き協議をしていきたいと思っておりますので、どうぞよろしく願いいたします。

○川島幹線鉄道課長

ありがとうございます。私のほうからまずは御挨拶ということと、あとは御説明ということでよろしかったでしょうか。

じゃ、すみません、改めまして国土交通省の川島でございます。日頃から大変いろいろとお世話になってございます。本日はお忙しい中、こうした形で協議を開催いただきまして誠にありがとうございます。

先ほど山下部長のほうからもお話がございましたように、昨年9月23日に西九州新幹線武雄温泉－長崎間が開業したということでございまして、開業後の推移も順調と聞いておりまして、大変喜ばしいことだなというふうに思っております。ぜひ長崎県、佐賀県さん、この新幹線をしっかり使っていただいて、また、様々な地域振興に活用いただければなというふうに思っておりますので、ぜひよろしく願いします。

○山下地域交流部長

説明に入りますか。

○川島幹線鉄道課長

はい。じゃ、まず。

○山下地域交流部長

説明を受ける前にちょっと申し上げさせていただきたいんですけども、本日、空港ルート
の調査結果、検証結果ということで報告なんですけれども、不思議でしょうがないんです
よ。何で我々はこの説明を受けるんだろうかなと。何か間違った進め方をされてしまってい
るんじゃないかなと心配でさえあります。分かりますでしょうか。

今どういう状況かという、我々はフルと決めたわけではないんです。今回、南回りです
と。空港直結ルートですと。検証結果は無理ですと。えっ、何それって、不思議な感じなん
ですよ。佐賀県はフルは求めていませんし、ルートについて何も協議をしていません。なの
に、空港直結ルートという一つのルートについて技術的に困難ですという説明を受けなけれ
ばならない。何なんだろうと思うわけです。ルートだっていろいろ考えていいはずなのに、
ここと決めてしまって調査をすると。物すごい違和感もあります。我々はこれを求めていた
わけじゃない。我々が鉄道局さんに求めているのは、3つのルートについて、我々が考えら
れる何かがあるのかどうか示してくださいと。それなのに、空港を直結するルートについて
の検証結果ですという報告。

フル規格、もちろん「幅広い協議」の中で選択肢の一つとして協議はしますけれども、
ずっと言っているようにアセスルートはあまりにもデメリットのほうが大きくて考えられな
いということを申し上げてきました。

その一方で、県内にも様々な意見があると。議会で意見があったことも御紹介しました。
それから、議論をするのであれば、真ん中だけじゃなくて、南回り、北回りということも考
えてくださいと。そして、北を通ったときにどんな可能性が出てくるのか、南を通ったとき
にどんな可能性が広がるのか、新幹線が単に人を運ぶとか、時間短縮効果ということだけ
じゃなくて、周辺には高速道路であったり、高規格道路であったり、空港であったり、港湾
であったり、あるいは福岡県との関係であったり、熊本県との関係であったり、様々考える
要素がある。そうした様々な要素が複合的に関係し合う中で、この新幹線というのがどうい
うふうに生かされて、どういうふうな未来が、希望が描けるのか、そうしたところを鉄道局

としての考えを出してくださいということをお願いしていた、これが我々が求めていたものです。

新鳥栖－武雄温泉間をどうするかということで、フルも一つとして協議をしているわけですが、多分、博多から乗ってこられたことがあると思うんですけれども、新鳥栖－武雄温泉間って鉄道を利用する環境として悪くないんですね。むしろいいと思っている。例えば、佐賀駅、特急列車は1日に83本、上下合わせて。1時間に片道でも二、三本あるし、普通列車も同じくらいある。そして、博多までの所要時間は35分、利用料金は普通列車が博多まで1,130円、特急を使えば1,150円で指定席までつけられる。そして、新幹線が必要ということであるならば、佐賀駅から12分で新大阪直通の新鳥栖駅があるわけですね。だから、新幹線を考えるということは、非常に恵まれた在来線の環境を壊してしまうリスクがあるというふうに思っています。

だから、フルを考えるのであれば、今のすばらしいこの利用環境よりさらにもっとすばらしいものがあるのかどうか、そこがあったときに初めて我々としてもフルを考えるところに立てるのかもしれない。これは前も言っていますが、整備新幹線というのは在来線の利便性低下、多額の建設費負担、そうした不利益を受け入れてでもそれをはるかに超える大きなメリットがあるからこそ地元が手を挙げるんだと。今、我々はそれが無いと思っている。少なくともアセスルートにはないと思っている。南と北にもないかもしれません。でも、いろいろな要因と関係し合うような中で、あるのかどうか。あるのであれば出していただきたいし、なければ多分ないだろうという話になってしまう。何も南に絞って我々は議論しているつもりはないし、南のルートは空港直結ルートしかないなんていうことは思っていない。

何で今回、こういった形で報告を受けることになったのか。そここのところの経緯から説明をいただいてよろしいでしょうか。その上で資料の説明を受けたいと思いますので、お願いします。

○川島幹線鉄道課長

ありがとうございます。

今、山下部長がおっしゃられたこと、ちょっと私も今聞きながら、いろいろと考えながら聞いていたんですけれども、我々のまず認識としては、この「幅広い協議」、振り返ればいわゆる5つの方式というか、この新鳥栖－武雄温泉間でいろいろな可能性がありますねと。さらに、ルートについても、3つのルートの可能性があるんじゃないかというようなことで、

そういった意味で幅広く協議をさせていただく場というふうには理解をしておりました。

なので、この後、説明、もし入れるようであれば御説明をさせていただければというふうに思いますけれども、たしか一昨年11月ですかね、3つのルートの検証結果を御説明をさせていただいた際にもこういった話をさせていただいたと思いますけれども、我々、3つのルートと言われても、じゃ、具体的にどんなルートなのかというのが我々も分からない状態で、佐賀県さんといろいろとお話をさせていただいて、そこは佐賀県さんにも何か特定のルートがあるわけではないというようなお話をいただいて。じゃ、一定の仮定を置いて、我々として北側を回るとしたら、例えばどういうことがあり得るのか。南というと、恐らく空港に接続するという事なんだろうなというふうに理解をして、それであくまでそれを前提にルートを一定の仮定の下に設定をさせていただいて、比較をして、その検証結果を、検討結果をシミュレーションさせていただいた。そういうふうなことを通じながら、いろんな可能性についてこれまでも協議をさせていただいたということかなというふうに思っております。

そういった意味で、今まで一応、我々としても南回りルート、空港に直結する案としては、例えば、総事業費はこれぐらいになりそうですとか、収支改善効果はこれぐらいになりそうですとか、費用対効果はこうなりそうですというようなことも御説明させていただいてきましたけれども、その際にも、やはり施工上にいろいろ課題があるということも併せて御提示もさせていただいたと、御説明をさせていただいたというふうに思っておりますので、改めてその点についてですね。

○山下地域交流部長

そこまでは分かるんですけど、仮定を置いて、決まったものがないから一応ここに置きましたと。そうしたら、こういうことも考えられますと。ただ、調査をして駄目ですという報告を我々が受けないといけないというのがよく分からない。

例えば、川島課長さんのほうで一つの仮定として置かれて、自分たちの研究というか、考える作業のために持っておかれる分にはいいんですけども、それを佐賀県に報告するというのが何なのかと思って。我々はフルを考えているわけでもない。空港ルートをぜひやりたいと思っているわけでもない。ただ、川島課長さんのほうは南のほうのルートを引こうとしたときに、1つはここが考えられるんじゃないかということで置かれたというのは分かる。そこをやろうとしたら、多分こんなことがあるんじゃないかなって考えられるのも分かる。自

分で調査されるというところもあっていいかなと思うんですけども、それを佐賀県に伝えると。

例えば、佐賀県がフルを考えてもいいというところに立った。そして、南と北と真ん中と考えると、南を考えるとというところに立った。そして、ルートを考えるというところになったときにそういう話はあってもいいのかなと思うんですけども、今まだ、フルをどうしようかなと、どっちかというフルは求めていないと言っている中で、フルにしたときこれです、南はこうです、南の中のこの1本はこうですという報告を受けるって何なんだろうかなという気はするんです。

○川島幹線鉄道課長

なるほど、御趣旨は分かりました。

ただ、今、冒頭申し上げましたように、幅広いいろんな可能性、選択肢の中で議論をするという趣旨からして、これまでも御説明をさせていただいていた南回りルートについて、さらに検討、検証しましたと、技術的にもどうなんだということを我々として検討した結果を御説明すること自体が何か、協議の枠外だというようなことは、私はちょっとあんまりそういう認識ではないんですけども。

○山下地域交流部長

枠外とは言っていないです。枠外とは言っていないけれども、今これをしないとイケないのかなと。

○川島幹線鉄道課長

まあ、なかなかこの協議もですね、何か順序立って、プロセスを踏んで協議をしているというよりは、冒頭申し上げたようないろんな選択肢の中でどういうことが考えられるのかということ、そこまで何というか、秩序立てて何か議論を進めているというよりは、まだいろんな可能性の中で何があり得るのか、逆に言うと、何はあり得ないのかみたいなことを議論をしているという、そういうステージなのかなと思っていたんですが、その辺りはどうでしょう。

○山下地域交流部長

今回、川島課長さんのほうで、鉄道局なりにこういうことでいろいろと検討したらこんな結果が出ましたということをお伝えされると。ただ、そういうことで受けたいと思います。

○川島幹線鉄道課長

はい、ありがとうございます。

○山下地域交流部長

ただ、今回の調査検討指示って、与党検討委員会から出ているんですよ。それは、与党検討委員会に鉄道局さんが報告をされているわけですね、多分。佐賀県との協議状況はどうですって。その説明を受けて指示が出ている。そうすると、その説明が、やっぱり指示をするような報告だったんじゃないかなというふうにも思ったりするわけです。それはちゃんと調査をなさいよって。結果を報告しなさい、結果出たら、それは佐賀県に説明しなさいよって。与党検討委員会が何か強い意思を持ってというよりか、何か状況報告の中で与党検討委員会がそういうふうな指示をするような報告になっていたんじゃないかなと思ってしまうわけです。そうすると、変な進み方になってしまっているんじゃないかなって思うわけです。

だって、1年前に話をしたときに、空港ルートのところを空港直結ルートとして、そこを掘り下げていきましょうなんて話し合っていないですよ。にもかかわらず、与党検討委員会に報告したら、検討委員会のほうから調査をなさいという指示が出てしまったって。妙な形になってきているなと思った、それを最初に申し上げた。

○川島幹線鉄道課長

ありがとうございます。経緯的にいうと、一昨年その11月の「幅広い協議」の中で3ルート、先ほど申し上げたように施工上の課題もいろいろありますねと、技術的にも非常に難しいですよという話もさせていただいた。

その後、いろいろと報道なんかも拝見させていただくと、おっしゃるとおり、その場でも山下部長さんのほうから、じゃ、これを深掘りしましょうなんていう話も当然なかったですし、そもそも、このルートをぜひ検討してほしいという話も佐賀県さんからもなかったということなんです。他方で、県内の中では、空港ルートについて様々議論があるというふうなことは我々伝え聞いておまして、そういった中で、与党のほうからも、じゃ、これは本当に技術的に可能なかどうか、そういったことについてもしっかり検討するようにと、こういうようなことだったのかなというふうには理解しております。それで指示されて、我々のほうでもいろいろと検討をさせていただいたので、その点についてしっかり佐賀県さんのほうにもちゃんとお伝えをしたほうがいいのかなと、こういうふうには思っているところであります。

○山下地域交流部長

分かりました。じゃ、説明をいただいてよろしいですか。

○川島幹線鉄道課長

では、すみません、改めまして、本日、今いろいろとやり取りをさせていただきましたけれども、南回りルート of 技術的な施工可能性について、これは先般、2月1日に与党の委員会のほうに報告させていただきましたので、その内容について御説明させていただきたいと思えます。

資料に基づいて、御説明させていただきます。

○山下地域交流部長

1ページ、2ページ目って、これは過去の協議、話を聞いておりますので、3ページ目のところ、報告されたところをお願いします。

○川島幹線鉄道課長

分かりました。それでは、3ページをお開きいただければというふうに思えます。

やっぱりすみません、1ページ目のほうから見ていただいたほうがいいかもしれませんけれども、改めまして南回りルートですね。筑後船小屋から鹿児島ルートに分岐しまして、それでここに筑後川と早津江川という大きな2つの川がありますけれども、ここを渡河いたしまして、佐賀空港に直結をさせ、その後、有明海沿いに、西に行って、武雄温泉に至る、このようなルートをもともと想定をしていたというところでございます。

それですみません、また3ページをめくっていただいて、そのルートを検討する中で、やっぱり技術的に最大の難所というふうになるだろうなと思われるのが、先ほど申し上げた筑後川と早津江川を横断する場所ということになります。その横断する選択肢として、ということが考えられるのかということなんですけれども、大きく3つ案があるなということでございまして、1つが橋梁案、橋梁で越える案、それから、2つ目が沈埋トンネルというボックスを敷設してトンネルを造る案、それから、シールドトンネルで行く案、大きく3つあるのかなというふうに考えております。

それぞれ検討したというところでございますけれども、まず1点目の橋梁案でございますけれども、これは橋梁といっても、大きく2つの方式があるというふうに思っております、1つは河川の中に橋脚を建てて橋を造っていくということなんですけれども、これはやはり横断箇所それぞれ1キロメートルぐらいあるというふうに理解しておりますけれども、相当

多数の橋脚を建てていかないといけないということで、ノリの養殖業などに相当大的な影響があるだろうということで適用困難ではないかというふうに思っております。

それから、2つ目の方式としては、河川内に橋脚を建てないやり方として、吊り橋方式というのがあるんですけども、この吊り橋方式にした場合については、1キロメートルぐらいのスパンを橋梁で越す場合には、塔の高さが100メートルぐらいになるんじゃないかというふうに言われておまして、そうなりますと、その空港の高さ制限に引っかかるということで、ここはちょっと難しいということになります。

次に、沈埋トンネル案、これだったらどうかということなんですが、これは筑後川、早津江川の河口付近というのは、非常に水深が浅い状況になっているということで、約6メートルぐらいというふうに聞いております。そうしますと、そもそもこの沈埋函、ボックスを曳航して、その敷設箇所まで運べないというようなこと。

さらに、仮に敷設するとなれば、大規模に浚渫をしていかなければいけないということで、これもノリの漁場への影響甚大ということで適用困難ではないかと考えています。

そうすると、最後に残ったシールドトンネル案ということでございますが、こちらは一応技術的には可能というふうに考えております。

前例といたしましては、例えば、東京アクアラインのトンネルなんかはシールドトンネルで掘っているという前例もございます。ただ、この付近の地質が、有明粘土と呼ばれる全国的に見ても有数の軟弱地盤というふうになっておまして、施工後においても、長期的に沈下のリスクが懸念されるという状況になっております。

特にトンネル両端部ですとか、それから、立坑付近、こちらには大きな沈下のリスクがあると思っていて、不均一に沈下が進んでいく、いわゆる不等沈下というのが大きな課題になるというふうに思っております。

新幹線は、道路とかトンネルとは違って、高速走行を前提にしているものですから、安全に運行できるようにミリ単位でその軌道面を調節をしているという状況がございまして、こうした観点からも不等沈下のリスクの高い状況では新幹線の安全運行に支障を来すおそれがあるというふうに考えております。

また、そのシールドトンネル案では、軟弱地盤下ではシールドトンネルの工事に伴って、泥水の噴出とか陥没とか、そういったリスクが懸念されておりますし、そういった場合については、周辺環境に大きな影響を与えるリスクもあります。

加えまして、駅部におきましては、地中連壁を設置する必要があるということで、地下水への流れの遮断というリスク、それに伴って有明海に流れ込む地下水の水量ですとか、水質ですとか、そういったものに影響を与えるリスクの可能性があります。

また、さらにラムサール条約湿地の近傍での大規模な工事ということになりますので、野生生物への生育環境の悪影響というところも懸念される。

こうしたことを考えると、南回りルート、特に空港に直結するためのルートということについていうと、現実的には選択肢とはなり得ないということをございまして、この点について御報告させていただくというところをございます。

それから、この機会にもう一点御説明をさせていただければというふうに思っている点がございまして、資料にはないんですけれども、フリーゲージトレインの施設の撤去について、こちらについてもあわせて御説明をさせていただきたいというふうに思います。

フリーゲージトレインにつきましては、御案内のように異なる軌間を直通運転できるように、車輪の左右間隔を軌道に合わせて変換する電車として開発を進めてきましたけれども、平成30年にその導入を断念したというところをございます。

軌間変換装置につきましては、新八代にあります九州新幹線と、それから鹿児島本線の接続線、こちらのところに設置をしていたところをございますけれども、九州新幹線が開業から約20年がたつというところで、これからレールの交換時期を迎えます。そのレールの交換を円滑に行うためには、こちらの接続線を活用する必要があるというところをございまして、施設の撤去が必要というふうに判断したところをございます。

現在、鉄道・運輸機構におきまして、撤去に向けた準備作業を進めているところをございまして、段階的に撤去していくということにしているところをございます。事前にお伝えをさせていただいていなかったところをございますけれども、こういった状況であるということについては御理解をいただきたいというふうに思っているところをございます。

以上が説明内容ということでございます。よろしく申し上げます。

○山下地域交流部長

フリーゲージトレインのほうは、やっぱり事前に連絡をいただきたかったなど。「幅広い協議」の中の選択肢の一つとして協議をしているわけです。断念自体は平成30年にされていますけれども、それでも、断念したものであっても選択肢の一つということで、これは当時大臣と知事と話をする中で、フリーゲージトレインも選択肢の一つとして協議をしていくと

ということで、そして、こちらからも対面乗換えが不便ということであるならば、それを解消するためにこんな方法もあるんじゃないですかという話をさせていただいた。説明をいただいたけど、私のほうはとても納得いかないという話をさせていただいた。協議の途中にあると思っている。

そういったものが、我々報道で初めて知ることになると。それはちょっと違うんじゃないかなって。ちゃんと理由があって、撤去される説明のつくものであればちゃんと説明されればいいと思いますし、そこはこれからも気をつけていただければなというふうに思いました。引き続きフリーゲージトレインについても、必要によりこの「幅広い協議」の中で扱っていきたいと思いますのでよろしくお願いします。

○川島幹線鉄道課長

今、山下部長さんのほうからお話がありました。フリーゲージトレインにつきましては、今御説明させていただいたように、開発自体は断念しているという状況でございまして、また、この協議の中でも、フリーゲージトレイン、例えば、200キロ程度というふうなことで、少し低速運行であれば、なお技術開発可能ではないかというふうな問題提起もいただきまして、ただ、それについては、確か前回だったと思いますけれども、我々の方から、当然技術開発上も難しいですし、さらには、山陽直通ができないですとか、様々な観点から選択肢としてはなかなか難しいんじゃないかというふうなこともお伝えさせていただいたという状況でございます。

そうした中で、当然、施設の撤去自体が何かその協議に対して影響を与えるというふうには我々考えておりませんが、引き続きいろんな形でしっかりコミュニケーションを取りながら協議は続けていきたいというふうに思っておりますので、これに限らず、コミュニケーションはしっかり図っていきたいというふうに思っております。

○山下地域交流部長

その他、ありますか。

とりあえず今回報告を受けましたけれども、我々が求めているところって、この議論をフル規格についてさらに進めていこうとしたときには、川島課長、さっき順番はないと言われてきましたが、やっぱり順番はあるんだろうと思うんです。ルートから入るということはないと思います。

冒頭言ったように、新幹線整備を求めるといのはやっぱり大きなメリットがあるからこ

そなんです。そのメリットって何なんでしょうねと。新幹線って、鉄道って、長い目で考えなくてはいけない。新鳥栖－武雄温泉間だってできて120年ですよ。一度そこにレールを敷いたら、やっぱりそのくらいの時間の中で活用されていく。それ以上だと思います。だから、50年先、100年先を見ながら、世の中はどうなっているんだろうと、日本はどうなっているんだろう、この地域はどうなっているんだろうとか、いろんな想像力を持って新幹線というものを考えていかなくてはいけない。人口推計を見ると、100年後にはこの国の人口は3分の1になるなんていう推計だってあるわけですよ。そうしたときに新幹線ってどうなんだろうと考えるところもある。やっぱりそれは、単に人を運ぶとか、時間短縮効果だけではやっぱり語れない、ほかの視点の中でやっぱり新幹線が地域にとって必要なんだと、地域をさらに発展させていく、それは新幹線だけでできるんじゃなくて、やっぱりいろんな様々なインフラであったり、あるいは福岡県との関係であったり、長崎県もそうかもしれない、熊本県もそうかもしれない。だから、九州という大きな視点で考えなくてはいけないのかもしれない。

そうしたことを考えたときに、今議論しているところに佐賀県として考えるものがあるのかどうか。今我々はないと思っているけれども、川島課長さんはフルだと主張される。主張されるのであれば、佐賀県がフルを考えてもいいと思えるものがあるのかどうか。まずは鉄道局なりに大きな視点で、長期的な視点で、幅広い視点で、それいいですねというのが見えるのかどうか。見えたら議論も深まっていくかもしれないし、深まらないかもしれない。ただ、議論を進めようとしたときには、まずそこがないと、ルートから入りましょうということにはなかなかならないと思うんですね。

今回、ルートを持ってこられても、最初私が言ったように、えっ、何でこの報告を受けるんだろうと。ちまたでは空港ルートということを言われる方もいらっしゃいますけれども、まだそんなところを我々は議論したことないですよ。我々自身もそこまで考えたことはない。与党検討委員会の中でも、もう少し北のほうに振ったらどうだみたいなことを言われた先生もおられたということを知っていますけれども、ルートだっていろいろ考えられると思うんですね、ここと決めずに。ルートを考えるって、やっぱり南を見たときに、北を見たときに、大きなものがあつたときに、期待する効果を最大限取り込もうとしたときに、どういうルートを取ったらその効果が一番得られるのかというようなことも考えていくんだろうと思います。そういった考え方からいくと、やっぱり物事には順序というのがあるのかなと

私は思っています。

○川島幹線鉄道課長

ありがとうございます。なかなかこれまで私の前任からも含めて、この協議も今回で7回だと思えますけれども、やらせていただきまして、もちろん山下部長さんが言うように、しっかり物事を順序立てて、私も役人ですし、やっていきたいという思いはあるんですけれども、さはさりながら、これまでの経過を見ている中で、そういう議論の持っていき方というのはなかなか難しいんじゃないかなというふうには個人的には思います。そういった意味で、いろんな観点で協議を続けていくというのは非常に重要なのかなと。

その観点で、ちょっと2点、今、山下部長さんのお話を聞いていて思った点をお話しさせていただきますと、まず1点目につきましては、これまでもいろんな中・長期の視点ということをおっしゃっておられます。

まず、我々も役人的な話をさせていただきますと、この整備新幹線につきましては、御案内のように着工5条件というのがありまして、実際に着工に当たっては5つの条件を確認していく。その中に収支採算性ですとか投資効果というようなことがあります。当然、新幹線については建設にも10年以上かかるようなものですし、それから、開業した後も何十年にわたってこれを使っていくということになりますので、そういった長期的な視点に基づいて、おっしゃったような人口の動態ですとか経済成長ですとか、そういったものを加味しながら、しっかり効果のある事業なのかどうかとか、それから、営業主体であるJRがしっかり収支採算を償うような路線になるのかどうかとか、そういったことについてはしっかり確認をしながら進めていくということかなと思います。

それに加えて、恐らく山下部長さんがおっしゃっているのは、もうちょっと地域振興とか地域の未来だとかいうことなのかなというふうには思います。

例えば、今回の武雄温泉－長崎間の開業に当たっては、長崎県さん、長崎市さん、長崎駅前はまだ100年に一度の大事業ということで、相当程度、長期的なビジョンに基づいて駅前の再開発なんかもされたということもあります。今回、まだルートの問題もあるとは思いますが、やはり新幹線を通したときに、佐賀県さんとして、もしくはそれは佐賀市さんとか、そういう基礎自治体さんになるのかもしれないんですけれども、そういったところでどういうビジョン、計画、展望が描けるのかということについては、それは非常に重要な視点だと思いますし、逆に新幹線も通った方がいいけれども、地元が何もしないということで

あれば、やはりそこは地域の発展にはつながらないというようなことも我々は感じているところでございます。

そういった意味で、何か我々から提供するというよりは、そういった面については一緒に考えていくというようなことなんじゃないかなというふうには思ったというのがまず1点あります。

それからもう一点については、これは順序ということにもつながるのかもしれないんですけども、これまでも佐賀県さんから、今日もありましたけれども、在来線の問題、アセスルートということになるのであればデメリットが大きいと。在来線の問題とか、あと負担の問題もあるかと思えます。そういった点について、もちろんそれはアセスルートありきということではないんですけども、仮にそういったオプションがあり得るとしたときに、では、どういう解決策があり得るのかということについて議論をするというのは、ある意味、選択肢じゃないかなというふうに思っております、これまでも在来線については、やはり営業主であるJR九州さんを交えて、しっかり議論をしていく必要があるんじゃないかと、こういうようなこともお話をさせていただいておったかと思えますので、そういった議論も今後できればいいんじゃないかなというふうに思っているところであります。

○山下地域交流部長

これまでの協議でも多分、川島課長さんが言われていたことだろうと思えます。一緒に考えるって。これって本当は9月23日、博多から長崎まで乗換えもなしに、佐賀駅を通る形で一本で新幹線が通るはずだったんです。それが今こういった形で「幅広い協議」をしていると。武雄温泉駅でリレー方式でつながっていると。それは国が責任を持って開発するとしたフリーゲージトレインを断念したからなんです。だから、今こんな協議をしていると。

フルについて、効果も含めて一緒に考えましょうと。我々はフルは駄目だと言っているわけです。在来線への影響が大き過ぎるから。そこを一緒に考えましょうということにはならない、今は。ただ、もし鉄道局さんのほうからいろいろ示される中で考えてもいいと思うものがあつたときには一緒になってやるかもしれないけれども、今は我々は考えられない。そこを一緒にやるということは、今はまだないです。考えてくれと言われるところが、佐賀県が考えるものを考えられるんだろうというふうに思います。

在来線の利便性の話もそうです。大きなメリットがあつたときに在来線の利便性、建設費負担といったものを受け入れるわけです。ただ、その大きなメリットがどれほどのものなの

か。物すごく大きければ在来線だってぐっと我々受け入れられるかもしれない。小さなメリットだったら在来線はこれっぽっちも利便性を低下させちゃいけないということになるかもしれない。やっぱり、得られるメリットって何なんだろうって。佐賀県が考えてもいいかなと思われるメリットがあったときに初めて在来線の利便性低下、在来線ってやっぱり利便性が低下するんですよ、新幹線によって。得られる効果に対してどこまで我々が利便性低下を受け入れられるのかという話になるんだろうと思う。利便性低下から先に、JR九州さんと話をするという事はないです。

多分、JR九州さんもフルという方向性が見えたときには話しますという話をされていたと思う。我々も多分そうなんだろうと思います。

○川島幹線鉄道課長

ありがとうございます。

多分、今日の協議の、ある意味通底するテーマなのかもしれないんですけど、もちろん物事を順序立てて、何を決めたら次を何にするみたいなことを順序立てて進められるのがベストなんだとは思いますが、往々にして世の中そうでもないということもあるのかなと思ってまして、やっぱりいろんな可能性、逆に言うと一定の仮定を置きながら、例えば、今おっしゃっている話で言えば、別にフル規格と決めないとこの議論ができないということではなくて、仮にフル規格であったとするならば、ここの部分についてはどういう対応ができるのかみたいなことも議論をしていくということは、そんなに悪いことじゃないのかなというふうにも思っていて、そういった意味でも幅広く協議ができると我々としてはありがたいかなというふうにも思います。

なので、例えば、在来線の議論についても、じゃあ在来線の協議をしたんだからフル規格でもう決まりですよ、ということではないということだと思えますよね。仮にということであったとしても、議論としてはできるのかなと思いますし、それからフル規格、ルートとか決め打ちをしなくても、その地域の未来について一緒に考えていくことはできるのかなというふうにも思う。ちょっとそういうようなことを思ったところでございます。

○山下地域交流部長

いろんなことで協議をしていくというのはあっていいと思います。私の中ではもちろん順番立ててというのが正しいと思っていますし、そうすべきだと思っていますけれども、協議を引き続きいろんな形でやるということも大事だと思っていますので、必要なときにはやって

いきたいと思います。

ただ、やっぱり在来線とかいうのって、例えば、さっき川島課長が言われたように、フルと決めてなくてやるということはもちろんあるんですよね。勉強会みたいな形であるのかもしれない。ただ、在来線についてどこまで受け入れるのか、どこまで大丈夫で、どこからだめなのかなという話をすると、世の中への見え方というのを我々は考えなくてははいけない。フルを進めたいと思っている人たちは多分、並行在来線問題を佐賀県が鉄道局と話を始めたら大きな前進と思うかもしれない。フルを求めている人たちから見れば、あっ、佐賀県はもうそっちのほうに行ったのかなと思われるかもしれない。いろいろ考えるとところはあるということです。

○川島幹線鉄道課長

その御懸念の点については、私も十分理解をしますし、仮にその協議をする、しない、今後のそれも御相談になると思うんですけれども、するにしても、じゃ、どういうフォーマットでやるのかとか、そういったことも、何かこういうことじゃないとできないということじゃないと思うんですよね。なので、いろいろ柔軟に考えながら、お互いの間に横たわっているものを一つ一つ丁寧に取り除いていけるように我々としてもしっかり努力はしていきたいというふうに思います。

○山下地域交流部長

ただ、議論はいろんな形でできると思うんですけれども、最初に言ったように、これを見せてくださいと言っているもの、それがないと本当の意味での議論の深掘りってなかなかないなと思ってます。そのほかの枝葉のところをやってもいいですけれども、とは思いません。

では、今日はこのくらいで、どうも今日はありがとうございました。

○川島幹線鉄道課長

どうもありがとうございました。