

協議后会見（南里副知事）（令和5年12月28日）

○記者

今日の協議で、県側どういったお話をされたのか、よろしくをお願いします。

○南里副知事

どうぞよろしくお願ひいたします。今日、まず私のほうから申し上げたことをご説明させていただきたいと思ひます。

大まかに6点ほど申し上げました。

1つは、現在の状況はフリーゲージトレインを断念した国の責任である、ということです。ご承知のとおり、西九州ルートは、博多から武雄温泉までは在来線を活用して、武雄温泉から長崎までバイパスの新線を建設する、在来線と新幹線の両方を走行できるフリーゲージトレインでつなぐ、という提案でありました。

そして、この西九州ルートは、このフリーゲージトレインというものが着工の前提であり、開業の前提でした。現在の状況を招いているのはフリーゲージトレインを断念した国の責任である、ということをご改めて申し上げました。

その上で、佐賀県はこれまでも、未合意区間である新鳥栖－武雄温泉間の在り方について様々な可能性を議論していいと申し上げてきましたし、フル規格も議論していいと申し上げてまいりました。その考えに変わりないということをご最初にお話ししました。

次に、フルのルートに関してでございます。

まず、佐賀駅を通るフル規格は考えられないということをご申し上げました。

先ほどいろんなご説明があったかと思ひますけれども、新大阪直通であったり、時短効果であったり、それから、関西からの入込客が増えるとか、駅前周辺の開発など、様々なことがもちろんありますけれども、そういう問題ではない、ということをご申し上げました。

圧倒的多数の日常的な在来線利用者が不便になり、県民の日常生活や地域の経済活動に大きく影響する、佐賀県にとっては失うもののほうがはるかに大きい、フリーゲージトレイン断念のツケを全て佐賀県民に回すようなものだ、ということをご申し上げました。

資料がお手元に行っていると思ひますが、その資料を見ながらお話ししました。

そして、今後の議論の方向性の基本的な考え方として、50年先、九州全体の将来を見据えた議論が必要だということをご申し上げました。西九州ルートは、昭和48年に整備計画が決定

されまして、もう既に50年経っています。そして、昭和61年に当時の国鉄が、いわゆるアセスメントを公表してからも、もう40年近く経っています。そして、これから仮にフル規格で整備をするとしても、完成まで、私は20年から30年はかかると思っています。

こういう状況ですので、この議論は過去の延長線上ではなくて、50年先、九州全体の将来を見据えてどういうグランドデザインを描くのかという議論である、ということを申し上げました。

そういう観点から、空港関連ルートは議論する価値があるということを申し上げました。

これからの九州佐賀国際空港の発展や有明海沿岸道路の整備など、鉄道以外の社会資本整備とも連携させることによって、佐賀県や九州全体の発展や将来展望が描けるのであれば議論する価値がありますし、議論する用意がある、ということを申し上げました。

民間の提案で、武雄温泉から江北、佐賀空港の北側を通過して柳川、筑後船小屋につなげるルートであったり、これは報道であったと思いますが、同じく武雄温泉から江北、佐賀空港の北側を通過して築後川に沿って新鳥栖につなげるようなルートなども報道されておりましたけれども、そうした可能性についても議論をしていいということを申し上げました。

ただ、どういうルートであっても、財政負担や在来線の問題がありますので、ルート、財政負担、在来線の問題、地域振興をセットで議論する必要があるということをお話ししました。

そして、受益と負担の在り方に関してですけれども、フリーゲージトレイン断念の特殊事情を考慮する必要があるということを申し上げました。これは議会でもご説明したことでございますが、西九州新幹線武雄温泉－長崎間に対する地元負担は、長崎県が3に対して佐賀県が1です。佐賀県の負担は長崎県の3分の1です。これを新鳥栖－武雄温泉間をフル規格でつなげることによって、西九州ルート全体に対する佐賀県の実質負担額が長崎県の2.5倍以上に逆転してしまう、これはあり得ません、ということを申し上げました。どう考えても西九州ルート全体に対する佐賀県の負担は最大でも長崎県の2分の1以内ではないか、これは一般的な感覚だと思っている、ということを申し上げたところです。そういうことで、議論に当たってはフリーゲージトレイン断念の特殊事情を考慮する必要がある、ということ申し上げました。

そして、最後でございますが、地元で合意形成を図る必要がある、ということを申し上げました。新鳥栖－武雄温泉間は未合意区間であります。在来線を利用するという以外に

地元で合意されたものは何もございません。未合意区間について、私どもはこれまでも様々な可能性を議論していいと申し上げてきましたし、実際に協議にも応じてまいりました。しかしながら、40年近く前に当時の国鉄が公表されました、いわゆるアセスルートを前提として、新幹線の一般的な意義をご説明されましても、なかなか議論は深まりません。今回のパターンで申し上げますと、受益を受けるのは主に長崎県で、建設費を負担して不利益を受けるのは佐賀県です。そういった状況がありますので、地元の合意が必要じゃないかという話をしたところでございます。

現在の状況は国の責任でありまして、佐賀県から事態を打開しなければならないものではありませんけれども、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をして合意形成を図る必要がある、ということをお願いしました。一見遠回りのようなことではありますが、むしろそういった議論をしたほうが議論が深まるのではないかといいことでございます。

私のイメージとしては、まずは長崎県さんと佐賀県が話をするのはないかと思っています。そして、その後、JR九州にも入ってもらって、議論をしていくのかなということをお願いしました。そして、現在の状況は国の責任でありまして、議論をさらに深めていくためには、フリーゲージトレインを断念した特殊事情を考慮される必要がありますので、いずれかの段階で鉄道局にも議論に加わっていただくのではないのでしょうか、というようなお話をしたところでございます。

以上でございます。

○記者

ありがとうございます。今、6つの点でお話いただいたんですけども、ルートに関しては、先ほどおっしゃった空港関連ルートについてはその価値があるということと、従来の南回りのルート、プラスアルファで与党内で浮上しているような新鳥栖を起点とした空港と佐賀駅を通る間のルートについても、可能性としては議論をしてもいいというお話をされたということで間違いはないですか。

○南里副知事

そうです。いわゆる今まで「幅広い協議」の中では、空港べた付けルートみたいなのが国交省さんから出てきたと思いますけど、あれではなくて、一般に民間で言われているような、空港の北側を通るルートですね。そしてそれが、柳川を通過して、筑後船小屋駅に行く場合と

筑後川に沿って新鳥栖に行く場合と、2つそのようなものがあると承知していますが、その可能性についても議論していいということを申し上げました。

○記者

ありがとうございます。先ほど平嶋さんのほうから、国交省としては、アセスルートが一番パフォーマンスが高いというお話を改めてしたということだったんですけども、それプラスアルファで、要は南に行けば行くほど地盤が悪くなるというふうなお話ですかね、そういう話もされたっておっしゃっていたんですけど、そこら辺のやり取りはどんな感じだったんでしょうか。

○南里副知事

平嶋次長さんのほうから、技術的な話として、南に寄ると地盤が悪くなるというお話はされました。ただ、それを具体的に今日何か議論したものではありません。

○記者

今回の協議を踏まえて、県側としての認識としての受け止めですね、今回の協議の意義をどんなふうに捉えているのか、どうでしょうか。

○南里副知事

そうですね、基本的には、これまで言われてきたことから何か新しい提案があったとかいうことはありません。ただ、平嶋次長さんとは11月にご挨拶ということでお伺いして、率直な意見交換をいたしましたけれども、それを今回改めて協議という形でお話をさせていただいたということかなと思っています。

○記者

南里副知事的には、今日の話は何か進捗があったといたしますか、そういうところありますか。

○南里副知事

何か動いたとか進捗があったという感じはありません。今まで我々も申し上げてきたことを申し上げましたし、国交省さんも基本的には今まで言われてきたことを言われたのかなと思っています。

○記者

今後のことについては、何かお話はありましたか。

○南里副知事

具体的に、いつ何をしようという話はありませんけれども、お互いの認識としては、いろんな形で機会を見てお話をしていけばいいのかなと受け止めました。

○記者

「幅広い協議」で何回か協議されて、大ざっぱに言うと平行線だったというふうな捉え方をしているんですけれども、今回、また協議されてみて、特には進展がなかったということは、平行線で終わったということの捉え方はできますでしょうか。

○南里副知事

そうですね、中身に関して何か動いたということは特にないのかなと思っています。ただ、次長さんも多分言われたと思いますけれども、今2者で議論をしていますが、JRさんとかも入れて話したらどうかという話はされました。それを受けてということではありませんが、もともと整備新幹線というのは、本来地元でこうしたいよねということがあって、それを前提にしてやり取りをする話なんですよ。でも、いわゆる新鳥栖－武雄温泉間って毎回言っていますけど、未合意区間で何もありませんよ。だから、何もない状態で、いきなり国交省とこういうやり取りをしているということのほうがむしろ異常で、そういう意味で、地元できちっと合意形成をするということをやらないと動かないんじゃないですか、ということをお話しました。

そういう意味で、まずは長崎さんと私ども佐賀が話をするんじゃないですかと。それから、段階的にJRさんにも入ってもらおうとか、そういう進め方になるんじゃないですかねということをお話いたしました。

○記者

その点は若干進展があったと言えばあったということなんでしょうか。

○南里副知事

我々から呼びかけてする話ではないので、そこは国交省さんがどういうふうを受け止められるかなということだと思っています。

○記者

まさに今の点なんですけれども、これまでは「幅広い協議」の中とかでは国交省が打開すべきだから、国交省を通じてそういう場を持つなら、ここの場にJRを呼ぶとかではなくてすべきだという話をされていたと思うんですけれども、今回、南里さんのほうから長崎と話

し合うのがまずいいんじゃないかという話をされたということですがけれども、これはどういう条件がそろったら長崎と佐賀が話し合うことになると考えられているのでしょうか。

○南里副知事

条件ではなくて、そもそもの進め方。整備新幹線の進め方なんですけど、国鉄時代は別にお金を負担してくださいという話じゃないんですよ。ところが、今の整備新幹線というスキームになったら、地元が整備新幹線をつくったときに負担をなささいという構図になっているわけです。そういう中では、多額の財政負担をしてでも、在来線の利便性低下を受け入れてでも、それを上回るメリットがあるから、新幹線をつくりたい、つくってほしいということで国とのやり取りをしてやっているわけですよ。

ところが、新鳥栖―武雄温泉間についてはそうっていない。だから、本来の手順を踏んでいったほうがいいんじゃないかという意味で申し上げた。何か条件があるからということではなくて、本来の手順はそうだから、そういう進め方をしたほうが議論が深まるんじゃないですか、ということをお願いしたということでございます。

○記者

それは国交省が、佐賀県と長崎県で話し合ってくださいみたいなことがあったら話し合うと考えられるんですか。

○南里副知事

そうですね。ある意味、今、デッドロックに乗り上げたみたいな構図になっているわけで、それを少しでも議論を深めようと思えば、フリーゲージトレインを断念した国の責任として、本来の手順で地元で合意形成をしてはどうかということであれば、それは私たちは拒否するものではないと思っています。

○記者

そういうふうに南里さん側から提案されて、提案というか、考えを披露されて、平嶋さんのほうからはどういう反応が返ってきたのでしょうか。

○南里副知事

今日何かすぐお返事するということはもちろんないし、そういうことも含めて持ち帰りませうといたしますか、考えますということでした。

○記者

さっき、このルートなら議論してもいいというようなお話をされたということで、その辺

りは具体的にルートを提示してそういうお話をされたのでしょうか。

○南里副知事

このルートならということではなくて、いわゆる空港とか有明海沿岸道路等を絡めることによっていろんな議論をするのはいいですよと、可能性があるんじゃないですか、ということの中で、私どもが言っているわけじゃないんですけど、民間さんが提案されたルートだったり、誰が出されたか分かりませんが報道されているようなルートがありますので、そういったものも含めて、そういった可能性も含めて議論していいですよ、ということを上上げたということでございます。

○記者

ありがとうございます。

それと、国交省のほうはやっぱり駅ルートが一番効果があると今日も言われていたんですけど、比較対象として、比較する作業はするにしてもというような言い方をされていたんですよ。県として何か国のほうにその辺りの、こういう数字を具体的に試算してほしいとか、何か求めていたりするのでしょうか。

○南里副知事

これは私が部長で「幅広い協議」を最初にしたときに申し上げたことで、具体的な議論をしていいけれども、その議論に必要な数字だったり、いろんな諸条件は国のほうでちゃんと示してくださいね、ということをお願いしています。もう3年前だと思いますけど。

今日、改めてそれを申し上げたことではないんですけど、そういったものがなかなかないというところが、こういうふうに議論が深まらないところでもあるのかなとは思っています。

○記者

今日改めて求めたということはない。

○南里副知事

今日、何かそれを言ったということはありません。もともとそういうお話は差し上げています。

○記者

国からこの話は、もともとフリーゲージトレイン、断念したのは国なので、打開すべきというお話だったと思います。その上で、地元で合意形成するように、例えば、国が佐賀県に対して長崎県とお話するように求めるとかであれば、そういう議論をする用意はできている

ということだったと思います。もともと打開するのは国というところは、今、佐賀県のほうからそういう、ちょっと、何ですかね、サポートするような一言みたいな、があったというのはちょっと意外だったんですが、それは何か、どういう経緯でそういうことになったのかというのを教えていただければと思います。

○南里副知事

こういう状態をつくったのは国がフリーゲージトレインを断念したからであって、それは国の責任ですから、佐賀県から積極的に何かを打開する立場にないというのは変わりません。変わりませんが、もう3年ぐらい同じ議論をしているんですよね。僕も含めて、山下部長も含めて。

私ずっと思っていましたけれども、もともと地元合意がない、その手順を飛ばしてこういうふうなやり取り、構図になっているのが、やっぱりちょっとおかしいんじゃないかと思っていましたので、そういうことであれば、こういうやり方がいいんじゃないですかと、議論を深めるという意味でね、その議論がどうなるかはまた別として、そういうやり方がいいんじゃないですか、ということで、私の考えとして申し上げたところでございます。

○記者

あくまでフル規格を前提にとか、そういうわけではなくて、議論を深めるための方法論として、そういうものが必要ですよねというようなお話という認識でいいですか。

○南里副知事

そうですね。そういうやり方のほうがいいんじゃないですかと、議論を深めるという意味で、ということでございます。

○記者

以前、南里副知事ではなかったですけども、今回の武雄温泉から新鳥栖というのは、全て佐賀県の区間であると。長崎県に相談してやる話ではない、そういった考えも述べられていたと思いますけど、今回、この佐賀県区間に対して、長崎県を巻き込んで議論しようと思われた理由を教えてください。

○南里副知事

ここは佐賀県区間なので、長崎県さんがどうこうという話ではないというのはそのとおりで思っています。ただ、ずっと同じ状態が3年間何も変わらず動かない状況の中で、またこれをずっと続けるんだろうかというのが私の率直な思いです。長崎県がどうこうというこ

とではなくて、地元合意がないということが根本的なものとしてありますので、そこはきちんと本来の手順を踏むべきではないかと思っていましたので、今回、そういうお話をさせていただいたということでございます。

○記者

今回、この話をこの協議の場で話すに当たって、J Rや長崎県には相談とかはされましたか。

○南里副知事

いや、何もしていません。

○記者

今、長崎での協議というのは、例えば、財源の話、財政負担の話を長崎県とするということなのか、あと、J Rと話しするというのは、在来線をどうするのかというような話をしていくという理解でいいですか。

○南里副知事

その前の段階だと思います。要は、どうしたいの、どうするのということだと思っていて、いきなり財源どうするかとか、そういう話じゃなくてですね、この問題を本当にどうしていくのかと。

もともと西九州ルートは在来線を使うということで話が始まったわけですね。国鉄時代にアセスルートという計画があって、J Rさんが昭和62年にできて、J R九州さんが長崎ルートは無理だと言ったんですよね。ご承知のとおり。でも、長崎県さんがやっぱりそれは困るよねということで、長崎、佐賀、福岡も入れていろんな議論があって、長崎県のほうから、博多から武雄までは在来線を使いましょう、武雄から長崎まで、いわゆる佐世保回りじゃない、ルートを変更した短絡ルートの新線をつくりましょう、という話になったわけですね。それがまさに平成4年の合意でありまして、それ自身が西九州ルートの原点そのものなんです。

そういう経緯があるので、やはり原点に一回戻ってね、きちっと地元で議論をしたほうがいいんじゃないですかと、どうしていくのかということ含めてですね、具体的な条件云々以前に。今回、そういうお話をさせていただいたということでございます。

以上