

国鉄幹第40号
令和2年2月14日

佐賀県地域交流部長
南里 隆 殿

国土交通省鉄道局幹線鉄道課長
足立 基成



九州新幹線西九州ルートに関する「幅広い協議」について（回答）

九州新幹線西九州ルート（新鳥栖・武雄温泉間）については、令和元年12月11日に山口佐賀県知事と赤羽国土交通大臣との2度目の会談が行われ、大臣より、幅広く協議を行うので応じてほしい旨を申し上げたのに対し、知事より、協議の進め方・あり方について確認したいとの意向が示されました。これを受け、国土交通省において、大臣・知事の会談内容等を踏まえた協議の進め方・あり方に関する事務的確認文書案（別添）を作成し、令和2年1月16日の貴職との打ち合わせにおいてお示しするとともに、貴職からのご質問に対してお答え申し上げたところです。

当省としての協議の進め方・あり方に関する基本的な考え方は、既にお示しした事務的確認文書案に記載のとおりですが、今般、令和2年2月12日付「九州新幹線西九州ルートに関する「幅広い協議」について（照会）」において、貴職より改めて文書でご質問をいただきましたので、下記のとおり回答いたします。

記

1 佐賀県は、基本方針で求められている「フル規格による整備を実現するための協議」に応じることはできません。

基本方針において「フル規格による整備が適当」とされたことについて、国土交通大臣や鉄道局長等が「重く受け止める」と発言されていますが、1月16日の貴職との面談において、「協議はフル規格を前提とせず、真摯にしっかり議論したい」との説明がありました。

この二つの発言は矛盾しているように思われますが、このことについての考えをお伺いします。

1 国土交通省として、矛盾するものとは考えておりません。

与党PTの基本方針は、国政の観点から全国の新幹線整備のあり方について議論する与党の枠組みで2年間の議論を経て出されたものであり、行政機関として重く受け止めるべきものと考えております。

一方、新鳥栖・武雄温泉間は佐賀県内区間であり、協議にあたっては、貴県の意見を丁寧に伺いながら進めていく必要があると考えております。知事は「5択」で議論を行いたいとお考えを表明されているものと承知しており、国土交通省として幅広く協議する意向であることは大臣から知事にお伝えしたとおりです。特定の整備方式を前提とすることなく、貴県の意見を丁寧に伺いながら、協議を進めてまいります。

2 「幅広い協議」が、与党検討委員会が求めている「フル規格による整備を実現するための協議」ではないことを明確にする必要がありますので、このことについての考えをお伺いします。

2 国土交通省としては、フル規格も含め、特定の整備方式を前提とすることなく、5つの整備方式をフラットに並べて真摯に議論してまいりたいと考えております。

3 「幅広い協議」は、フル規格を前提としないことはもとより、フル規格に誘導するような進め方であってはならないと考えますが、このことについての考えをお伺いします。

3 国土交通省としては、フル規格も含め、特定の選択肢に議論を誘導する考えはありません。5つの整備方式をフラットに並べて真摯に議論してまいりたいと考えております。

4 1月16日の面談後の貴職へのマスコミ取材において、「高速ネットワークが一日でも早く何らかの形で繋がっていくことは、佐賀県にとっても、九州にとっても、我が国にとっても重要」と発言されています。

「高速ネットワークを繋ぐ」とは、フル規格を前提とされているのではないかと受け止めていますが、このことについての考えをお伺いします。

4 「高速ネットワーク」とは、既存の新幹線も含めた全国につながる高速鉄道のネットワークのことであり、新鳥栖・武雄温泉間及び武雄温泉・長崎間についても、何らかの形でこのネットワークにつながることを重要であるとの考えを述べたものです。高速ネットワークは必ずしもフル規格に限られるものとは考えておらず、新鳥栖・武雄温泉間について、特定の整備方式を示唆したものではありません。

5 「幅広い協議」である以上、フル規格ではない結論となるのが当然ありますが、このことについての考えをお伺いします。

また、その場合、貴省としてどのように対応されるのかお伺いします。

5 幅広い協議の結果について、国土交通省として何らかの予断を有しているものではありません。国土交通省は、与党PTから関係者との協議を要請されている立場にありますので、協議の結果については、与党PTに報告の上、その後の進め方を議論することとなるものと認識しております。

6 地元負担を義務付けられている新幹線整備では地元の合意が前提であり、佐賀県が合意しない限り、協議は前に進まないと考えています。

1月16日の面談において貴職からも、「地元の合意がない限り、前に進まないというのは当然そのように考えている」との説明がありました。

当然ながら、佐賀県が合意しない限り、事業は前に進まないと考えており、事業実施が前提である環境アセスメントについても同様です。

このことについて、あらためて考えをお伺いします。

6 国土交通省としても、貴見の通りと考えております。

7 西九州ルート of 整備は、もともとスーパー特急方式で合意し、その後、貴省からフリーゲージトレインの導入について提案があったもので、佐賀県は、新鳥栖・武雄温泉間は在来線を利用しつつ、少ない負担で新大阪駅にも直通できるとされたことから、武雄温泉・長崎間のフル規格による整備に同意したものです。

このため、「幅広い協議」においては、山陽新幹線への乗入れには拘らないことを明確にする必要があると考えていますが、このことについての考えをお伺いします。

7 「幅広い協議」の5つの整備方式の中には、山陽新幹線への乗入れが可能な方式（ミニ新幹線・フル規格）とそうでない方式（スーパー特急方式・フリーゲージトレインの導入・武雄温泉駅での対面乗換方式）が含まれておりますが、山陽新幹線への乗入れの可否は、協議の中で各整備方式の特徴の一つとして議論されるものと考えております。

8 1月16日の面談において、「フル規格を前提とせずに、5つの方式について一つずつお互い納得いくまで議論していきたい」という説明がありました。

佐賀県としては、「幅広い協議」において、まずは、これまでに関係者で合意しているスーパー特急方式（在来特急の直通を含む。）、フリーゲージトレイン方式（博多・長崎間のみの運行を含む。）及びリレー方式（武雄温泉駅での対面乗換方式）について、これまでの与党検討委員会における議論にかかわらず、どうすればこれらの方式が実現できるのかということについて、ゼロベースで真摯に協議する必要がありますが、このことについての考えを伺います。

8 整備方式に関するこれまでの経緯を改めて共有することは重要であると考えており、貴県と協議を開始した際には、その冒頭において国土交通省より、これまで議論されてきた各方式に関する考え方についての総括として貴県へお示ししたいと考えております。その上で、スーパー特急方式・フリーゲージトレインの導入・武雄温泉駅での対面乗換方式の実現の可否については、真摯に協議してまいりたいと考えております。

知事は「5択で時間をかけてしっかり議論」とのお考えを表明されているものと承知しており、ミニ新幹線・フル規格も含めた5つの整備方式を総合的に比較した

上で、議論することが必要になると考えております。

9 合意している3つの方式について真摯に協議した上で、これまでに合意したことがないミニ新幹線及びフル規格については、佐賀県や沿線市町には、莫大な財政負担や在来線のあり方、ルート、地域振興など難しい問題が複合的に横たわっており、佐賀県全体や地域の将来に大きく影響するものであることから、県議会や沿線市町、県民の意見も聞きながら、しっかり時間をかけて議論する必要がありますが、このことについての考えをお伺いします。

9 貴県のお考えは承知しております。新鳥栖・武雄温泉間の整備のあり方は、利用者利便の観点から重要であるとともに西九州地域・九州全体の将来像を大きく左右する課題であると考えております。また、長崎県をはじめ、地域の関係者からは、早期に新幹線ネットワークが繋がることへの非常に大きな期待が寄せられています。

国土交通省としては、利便性の高い交通網を1日も早く構築する観点から、精力的に議論を積み重ねてまいりたいと考えております。

なお、国土交通省においては、令和元年10月以降、佐賀県議会議員等の要請に応じ、西九州ルートの議論の経緯や地元負担の考え方等について累次の説明を行ってきたところです。引き続き、国土交通省として、議会や県民の皆様からご要請があれば、直ちに、かつ何度でもご説明いたします。

10 1月16日の面談において、「可及的速やかに協議に入りたい」「1月から協議を始めたい」という説明がありましたが、なぜ、このように協議を急がれるのかお伺いします。

10 新鳥栖・武雄温泉間の整備のあり方は、9. に述べたとおり重要な課題であると考えており、貴県との協議については精力的に議論を積み重ねていきたいと考えております。

一方、長崎県をはじめ、地域の関係者からは、早期に新幹線ネットワークが繋がることへの非常に大きな期待が寄せられているなか、佐賀県民の方々のみならず全国の皆様の多大な関心を集めている本件について、12月の大臣・知事会談から既に2ヶ月以上も経過し、未だに貴職との間で事務的な調整が続いていることに忸怩たる思いを持っており、「可及的速やかに」に協議に入るべきと考えております。

11 西九州ルートに関する「幅広い協議」は、北陸新幹線に係る議論や整備のスケジュールの影響を受けるものではなく、これとは別に議論する必要があると考えていますが、このことについての考えをお伺いします。

11 国土交通省としては、今後の西九州ルートの整備のあり方は北陸新幹線に関する議論やスケジュールとは独立した問題として議論すべきであると考えております。一方、整備新幹線の未着工区間は北陸新幹線（敦賀・新大阪間）、九州新幹線

(新鳥栖・武雄温泉間)のみであり、与党PTにおいては、両線区の財源は一体的に議論されることとなっていることを申し添えます。

12 佐賀県の将来に大きな影響を与える問題を議論するに当たって、仮定の数字や未確定の条件では議論ができないと考えており、県議会からも同様の指摘がありました。

1月16日の面談では、「協議の中で地方負担や在来線のダイヤなどの話になっていけば、その時点で更に精査して、的確な数字を示していきたい」という説明がありました。

「幅広い協議」を行う場合は、それぞれの方式について、議論の前提となる様々な数字や条件について確定させた、又は確度の高い情報を貴省が示され、責任をもって確約していただく必要がありますが、このことについての考えをお伺いします。

12 将来のことに関して、県民等の皆様に具体的なイメージをお持ちいただきやすくするために、道路、空港等他の公共事業と同様に、一部のデータ・条件について一定の予測値又は仮定に基づきお示しすることとなる場合があることは、ご理解いただきたく存じます。その時点で最も確度の高いデータ・条件として責任を持ってお示しするよう努めてまいります。

最後に、新幹線は、地域間の移動時間を大幅に短縮するとともに、駅その他周辺地域の開発を促進することにより、我が国の経済活動や国民生活の向上に極めて大きな効果をもたらすほか、災害にも強いインフラであると認識しております。利便性の高い新幹線ネットワークを早期に構築することは国に課せられた使命と考えております。

西九州ルートについても、新幹線ネットワークにつながるにより、沿線地域において交流人口拡大、経済活性化等の効果が期待されるものと考えております。西九州地域における利便性の高い交通網を1日も早く構築するため、本件協議を速やかに開始することが重要と考えておりますので、貴県のご理解とご協力をお願い申し上げます。

以上