

国土交通省鉄道局幹線鉄道課長と地域交流部長の面談（令和2年6月5日）

○足立幹線鉄道課長

南里部長、大変御無沙汰しております。改めまして国土交通省安全鉄道課長の足立でございます。

今日の整備新幹線に係る佐賀県さんのお話合い、これは国民の皆様、また県民の皆様、今日も非常にマスコミなどお集まりいただいていますけれども、大変関心も高くいただいているということで、この件は佐賀県さんはもとよりですけれども、九州全体にも非常に大きな影響を与える案件ではないかというふうにも思っています、私も就任以来、心して取りかかっているところでございます。

今回、佐賀県さんが今首都圏との往来は極力自粛ということで発表、発令されている中ですが、この新幹線の話合いは大変重要だと、知事も重要なものというふうに会見で御発言されていたというふうに承知していますけれども、そういう中で、今日私の訪問を受け入れていただきましてありがとうございます。私としては、今日こういう状況ですので、慎重を期すために、自宅から空港へは妻に車で送ってもらい、羽田空港から佐賀空港に着きまして、タクシーで直接こちらのほうにお伺いしたという次第です。

これまで佐賀県には何度も出張させていただいていますけれども、その際、実は楽しみにしていたのは佐賀のお酒であったり、佐賀の珍味であったりということで、南里部長からもいろいろ御推薦いただいたおいしいお酒などもありましたけれども、これは次回にとっておきたいと思ひまして、本日は南里部長と実りのある話合いを、これに専念したいという思いで来ております。

今日来るに当たりまして、佐賀県さんから御要望があった、3月18日に当方から確認文書ということで、それに対する修正意見というのを outs させていただきますので、その趣旨の御説明をするということでございます。

まずは私のほうからその趣旨を御説明させていただいて、さらに、それに関して佐賀県さんとしてはどう考えられているのか、どういうものであれば受け入れられるのか、あるいはそれに対するまた鉄道局としての考え方、こういうことも議論させていただいて、今日、東京からこちらのほうに入りましたので、私としては単に説明するだけでなく、この文書についても可能な限り私と南里さんのレベルで調整し、合意ができるような内容に持ってい

けたらなというふうに思っています。

よろしくお願いします。

それでは、今般趣旨ということで、まず私のほうから説明をさせていただきます。

3月18日に佐賀県さんに意見として出させていただいているものですが、1つ目は、確認文書を佐賀県さんから7項目頂いておりまして、それに対してでございます。

まず1つ目は、幅広い協議というものに関しては、与党の検討委員会で求めている「フル規格を実現するための協議」ではないという佐賀県さんからの提案でございまして、私どもはこれに関しては、まず佐賀県さんが最も重視されている1項目だろうとも思うんですね。これに関しては特に修正することをお願いはしておりません。

ただ、せっくなので、ここに至る経緯も含めて、ちょっと総論めいたこともお話しさせていただきたいんですけれども、新幹線の整備は全国でいろいろ行われていますが、整備新幹線の整備というのは、与党での方針を決めるというのが基本で進んでおりまして、本件も昨年8月に与党からフル規格が適当という判断が一旦下され、それに向けて国土交通省は佐賀県と協議をするようにということで求められました。

私、昨年7月にこのポストに着任していますけれども、当初はその与党の御指示、御方針に従って進めるんだろうなというふうに実は正直思っていました。ただ、佐賀県さんのほうからは思いがあるということで、9月に赤羽大臣が就任してございますけれども、9月に大臣が知事と率直にお話をしたいということを申し上げ、10月には大臣と知事との間で直接お話をすることが実現しているかと思います。

さらに、11月になると、これは山口知事のほうから、会見の場だったというふうに承知していますが、5択なら議論しましょうという御発言がありましたので、これもたしかパネルも使って御発言されていたと思うんですけれども、これは私ども大臣も含めて、これは前に動くサインをいただいたんじゃないかということで、12月に大臣と山口知事との間でまた会談がなされ、幅広い議論をしましょうということになりました。

これは8月に非常に協議ができないという、割とそういう主張されていたことを思い起こすと、この大臣と知事との対談によっての大変よい流れをつくることができ、それを受けて、私は今年1月に入ってから佐賀県にお邪魔をしまして、この前、与党の先生もいろんな思いもある中だったですけれども、フル規格を前提とせずに、5つの方式をフラットに議論しましょうと提案をさせていただいたところです。

これは私としては1月中には協議に入れるかなとは思っていたんですけども、その1か月後の2月に佐賀県さんから質問という形で動かれましたので、そこに速やかに私どもとしては回答させていただいたんですけども、このときに佐賀県さん、これはたしか南里部長だったと思うんですが、回答になっていないと非常に厳しい評価をいただいて、私としては南里部長と信頼関係を築きながら話を進めてきたつもりだったんですけども、そこは非常に正直ショックというか、残念だなというふうにした次第です。

その間、赤羽大臣からも協議に入れないことには当惑しているとか、あるいは事務方のやりとりがちょっと理解に苦しむみたいな大臣相手での発言というのもあって、それもあって、3月は佐賀県さんより確認文書案を頂いたということでございます。これに関しても速やかに修正案を今出していただきましたので、本日はこの修正案を、コロナもあってちょっと時間はかかりましたけれども、こういう機会に御説明をさせていただきたいと思っています。

1つ目に関して、まず私どもとして、繰り返しですが、佐賀県さんも同じように全ての項目が重要だと思いますけれども、重要視されていると思いますので、特に意見は出さなかったということでございます。

まず、ちょっとこれは特に修正のない部分ですが、もし何か南里部長お話があればと思います。

○南里地域交流部長

一回通して。

○足立幹線鉄道課長

通して、分かりました。

じゃ、続いて2つ目の項目でございます。これは西九州ルート整備に係る30年以上の様々な経緯、佐賀県内での議論、佐賀県と関係者の合意を踏まえて協議するというので、これに関しても意見は出してございません。

確かにこのルートを30年以上ということですが、昭和60年に当時の国鉄が新鳥栖－佐賀－武雄温泉を経由する、これはフル規格でのルートの公表というのを昭和60年にしてから30年以上の長きにわたってですね。全国にいろんな整備新幹線の路線がありますけれども、大変紆余曲折の歴史を経てきているというのは事実であろうかと思いますし、その間に佐賀県の中におきましても、いろんな関係者がいろんな試練なりを乗り越えて、その努力をいろいろ重ねながら、私ども国土交通省をはじめとする関係者と一つ一つ合意を重ねてこられたとい

うことだと思いますし、その佐賀県さんの誠実なこれまでの御対応というのは私どもも敬意を持って理解しておりますので、ここに関してもしっかりと30年の経緯を踏まえて議論するということは当然だというふうに思っています。

それから、3つ目です。ここからは修正をお願いしたところが出てくるところです。

1つ目は、今回、私どもはスーパー、フリーゲージ、対面乗換え、フル、ミニ、フラットにということで議論したいというふうに申し上げていますが、その中で、このフリーゲージトレインとスーパー特急について、ここにだけ「実現」という言葉が入っているので、やはりこの5つの選択肢を予断を持つことなく議論すべきだというふうに思っていますので、この2つだけ「実現」と表現するのはおかしいんじゃないかということで、ここは削除いただきたいという意見を出させていただきました。

次に、「与党検討委員会での議論とは関わりなく、ゼロベースから」というところも削除ということでお願いしてございます。

これに関しましても、まさに2番のところで様々な30年にわたる経緯があるじゃないかということで、それはごもっともなんですけれども、そのような経緯を経て今日に至っていると思っていますし、その経緯の中には、山口知事が検討委員会にも出席されて、3回にわたり御意見をおっしゃっておられるということももちろんあると思いますけど、そのような経緯もあって現在に至っているということなので、これに全ての経緯をなくすという、ゼロベースからというのはちょっと議論としては困難なのかなというふうに思っていますし、2番でも30年以上にわたる様々な経緯を踏まえましょうということですので、この部分は落としてくださいとお願いをしています。

さらに、「時間をかけて行う」というところの、「時間をかけて」のところを削除させていただいた趣旨でございます。やはり私どもは、これは国土交通省鉄道局と佐賀県さんの協議ということで、お互い行政の主体同士で協議をするときに、時間をかけるということを目的にするというのはちょっと違和感があるというのが正直なところです。もちろんこれだけ大きな課題ですので、丁寧にしっかりと真摯に協議をするというのは、それは必ず守りたいと思っていますけれども、時間をかけることを目的とするというのはどうなのかということでございます。

私も役所に入って二十数年やって、いろんなこういう協議というのにも出ていますが、やはり協議をやる前から時間をかけて何か進めるというふうなことをあえて約束してや

るということはなかったと思いますし、むしろ私ども国民の皆様、あるいは県民の皆様の期待や、そういうものも背負ってこういうお話をする以上は、やはり精力的に時間を積み重ねて議論するということはあると思うんですけれども、だらだらとやるということ、だらだらというのは語弊があるかもしれませんが、繰り返して時間をかけてやるということをあえて書くのはどうかということです。

なぜ国土交通省はそんなに急ぐんですかということも、いろんな方から、これは佐賀県さんからもそうですし、メディアの皆さんからもよく問われるんですけれども、今回、この場を借りて改めて御説明申し上げたいと思うんですが、1つは、この5つの方式のいずれを選択するにせよ、やっぱり協議の時間というのが長引けば長引くほど、それだけもちろん結論が長引くということでしょうし、その間はやはり武雄温泉駅での乗換えというのが続くということになって、そこは利用者の方も不便というのも続いてしまうことになるのではないかと。やはり丁寧にしっかり議論するというのももちろんですけれども、この時間をかけて結論を延ばすということは厳に慎むべきだと思っていますし、大臣からも山口知事に対しても、いたずらに時間をかけないようにしましょうねということをお願いさせていただいていると思っています。

さらに付け加えると、新幹線というのはもちろんこの区間だけじゃなく、全国にあるわけなんですけれども、私は全国の新幹線の幹線鉄道を整備していく立場として、やはり全国の新幹線のネットワークがどんなスケジュール感で整備していくかというのを、それを考えなければいけない私立場にありますけれども、この西九州のここのルートの協議が進まないという状態が続けば、全国の流れの中で、この区間のみが、ある意味取り残されてしまうような危惧を全体を見る立場から持っております。この取り残されてしまうというのは、単に佐賀県さんだけの問題ではなくて、北部九州、あるいは九州全体のいろんな地域の活性化、経済の活性化、そういうことにも影響していますし、くるでしょうし、また、これらの地域と中国地方や関西地方とのつながり、そういうものにも影響してくるんじゃないかというふうに思っていますので、この点はせつかくの機会ですので、改めて問題提起とさせていただきたいなというふうに思っております。

次に、4番でございます。4つ目は、「西九州ルートから山陽新幹線への乗入れ（新大阪直通）にはこだわらない。」という佐賀県の確認文書案に対して、削除してくださいという意見を出させていただいています。

そもそもこの確認文書ですけれども、これは私どもの理解としては、昨年12月に大臣と知事との間でやりとりがあつて、それを踏まえて、実際に国土交通省鉄道局と佐賀県とが入る協議、この進め方を確認するためのものだというふうに理解していますので、この大臣と知事との間で特にこういうやりとりはなかったというふうに聞いていますし、非常に中身についてのことになっていますので、ここの部分だけ、協議のやり方ではなく、中身について、協議前から価値判断みたいなのが入っているのはちょっと適切じゃないんじゃないかということで、削除してはいかがかという意見を出させていただいています。

実際、今5つの整備方式がございますけれども、これには山陽新幹線を乗入れが可能な方式とそうでない方式、両方あると思うんですけれども、そこは予断なく協議に入ってから議論すべき話だと思っていますので、その協議に入る前のルールとして、中身の部分をあえて書く必要はないのかなということでございます。

ただ、せっかくここもあえて中身の話を申し上げますと、やはり中国地方や関西地方と西九州ルートがどのような形でつながるのかというのは、これは協議に入ってからですけれども、非常に重要なテーマではないかというふうに思っていますし、実際、西九州ルート、これは後ほど出てくるかもしれませんが、スーパー特急方式で平成20年に着工してございますけれども、そのときはスーパー特急方式ですので、確かに新大阪への直通というのは想定していなかったかと思うんですけれども、その後、平成23年の鹿児島ルート開業で大阪から熊本―鹿児島が直通することになりましたが、そのときに、例えば熊本と大阪の流動というのが1.3倍ぐらいになって、関西と非常に直通するということで交流人口の増加が見込まれたというようなことが実証されてございます。

あと、個人的なことですけど、私の母は今関西に住んでいて、鹿児島の出身ですけれども、八代と博多で乗換えがあったときは新幹線を使うことなんて一切なかったですが、やはり大阪から鹿児島まで直通することになってからは新幹線しか使わないというぐらい、やはりそういう一個人的な話ですけれども、直通するという意味というのはあるかと思うので、こういうことも含めて協議の中で議論すべきだというふうに思っていますので、ここに関してはあえて中身の部分をこの確認文書に書く必要はないんじゃないかということで、削除をお願いしたということでございます。

それから、5つ目でございます。これは前提となる条件や数字について、鉄道局が責任を持って示し、内容について確約するというところで、この「内容について確約」というところ

は、正直ちょっとここまでは厳しいですということで、削除してくださいという意見を出させてもらっています。

もちろん協議するに当たって、私どもはその時点で最も正確な、最も確度の高いデータとか条件、これを責任を持ってお示ししたいというふうにはもちろん思っていますけれども、やはり新幹線というのは非常に大きなインフラ、社会資本の整備に関する協議になるわけですが、非常にインフラの整備は時間も長くかかる事業でございますし、その間にいろんな前提となる例えば物価ですとか、あるいは材料費、あるいは人件費等々、こういうのはどうしても社会経済情勢によって変動があり得るものなので、そこを協議の前に、鉄道局が出す数字は全部確約しろよと言われると、ちょっとそこはさすがに難しいというふうに思っています。これは多分、佐賀県さんもいろんな需要予測だとか、建設費の見込みとか、出されていると思うんですけど、なかなか前もって確約ということは難しいというのは御理解いただけるんじゃないかなというふうにも思っています。

それから、6つ目でございます。6つ目に関しては、佐賀県の合意がない限り、方針決定を行うことなく、事業化に向けた手続も行わないということで、これは当然ですということで修正のお願いはしていません。

昨年8月以来、いろいろ佐賀県さんとのお話もさせていただいていますけれども、私どもとして佐賀県さんの合意なり御理解を得ることなく、何か前に進めたというようなことは、少なくともこの1年弱はしていないつもりですし、今後ともそれは守り抜くという認識でございますので、修正はお願いしていません。

ただ、この項目ですね、つまり佐賀県さんの合意がない限り、方針決定や事業化は行わないということ、これをしっかり守りながらも、今残念ながら、事実上膠着している事態があるわけですが、この膠着した事態を前に進めるためのアイデアというのも実は検討中でございます。これは実は局長のほうから知事にも直接感触を伺ってみたいということで、佐賀県さんの緊急事態宣言が解除されて以降、何度も何度も局長から知事に御連絡をしているところでございます。ただ、なかなかそれには応じていただけていない、いまだにお話もできていないということでございます。このアイデアをまた知事に何らかの形でお伝えしたいというふう考えてございますけれども、もしこれが一考に値するような御感触があるのであれば、それで詳細を事務的に聴くようにということがあるのであれば、また、このアイデアについても直ちに説明に佐賀県さんのほうを訪問したいと思っておりますので、6番とい

う項目はしっかり守りたいと思っていますけれども、ちょっとそういうアイデアも持っていますので、まずは直接、知事の御感触を伺いたいと鉄道局としては思っている次第でございます。

それから、最後7番でございます。こちらは、まず「「幅広い協議」には期限を定めない。」ということ削除をお願いして、「いたずらに時間だけが過ぎることのないよう精力的に協議を積み重ねるものとする。ただし、協議が期限ありきで性急に行われることはあってはならない。」というふうに修正させていただいています。これは時間との関係でございますので、3番のところでも御説明申し上げたので多くは言いませんが、やはり時間をかけるということを協議の目的として書くのはいかがでしょうかということでございます。

それから、「北陸新幹線など他の線区の財源確保に係る与党の議論やスケジュールの都合で協議を進めることはない。」と、これは削除をお願いしています。これも、この西九州のルートというのは、私ども鉄道局として、他の線区の都合とは独立した問題としての議論すべきというふうには思っていますし、過去、そういうふうに回答もさせていただいております。

ただ一方で、この西九州ルート、これは全国で進められている整備新幹線事業の一環である以上は、やっぱり国全体で行う財源の議論、こういうのを踏まえた上で、いずれかの時期に佐賀県さんに御判断いただく場合もあるんじゃないかと思っていまして、その可能性を全く否定してしまうような表現は適切ではないんじゃないかと思って、削除をお願いしているところでございます。

これは事実関係だけ申し上げますと、現在、整備新幹線スキームの中で、やはり今のところ複数の路線が同一のタイミングで着工が決定されていて、例えば、今造っている北海道新幹線函館－札幌間、北陸新幹線の金沢－敦賀間、九州新幹線の武雄温泉－長崎間も平成23年同時に着工していますが、財源の議論も同時に議論をして、同時に着工を迎えているということですので、このタイミングというのを完全に否定するということまではどうかと思い、削除というふうにさせていただいています。

最後に、この幅広い協議に当たって、佐賀県さんが内容が守られていないと判断した場合は協議を中止するということでございますが、そこは、本確認内容を遵守した上でというふうに修正できないかということをお願いしています。

今日この協議というのは、国土交通省鉄道局と佐賀県さんの2者の協議でやることになっ

ていますので、一方の当事者でいらっしゃる佐賀県さんが席を立てば、それは事実上の協議はできなくなりますので、そこはこだわる必要はないんじゃないですかと、実は前、私ある記者さんから言われて、ここは別にどうせ協議できなくなっちゃいますよねということと言われました。そのときにも申し上げたんですけれども、やはり非常に地域、あるいは全国の将来に関わるような大きな課題に関して、これは前向きに建設的に議論をしていくというのが本来の姿だと思っているんですけれども、そういう中で、この一方の佐賀県さんが中止できるという、席を立つことができるというのは、ちょっとこれはあまりに否定的な取決めじゃないかなというふうに思っていて、正直言うと、この項目があろうがなかろうが、あまり実害はないのかもしれないんですけれども、やはり姿勢というか、こういう課題に向き合う姿勢というのは非常に大事なのかなと。国民の皆様も県民の皆様もそういう姿勢というのも多分しっかり御覧になっているかと思うので、私といたしましては、非常に難しい課題があるからこそ、冷静に前向きに未来志向で協議をすべきじゃないかなというふうに、そこは強く思っていますので、だから、あえて佐賀県さんで協議を中止することができるというのは外して、むしろ両方でしっかりこの確認内容を遵守していこうという前向きな修正をさせていただいたというものでございます。

まず、佐賀県さんから御照会があった確認文書への私どもの修正の考え方は今述べたとおりです。よろしくお願いします。

○南里地域交流部長

御説明ありがとうございました。

それでは、私のほうから御質問をさせていただきますけれども、その前に、西九州ルートの経緯とか、佐賀県の置かれている状態について、少しちょっと現状確認ということで御説明をさせてください。その後、少しそもそも論的なところも少し確認をさせていただいた上で、個別な話を質問させていただければと思います。よろしくお願いします。

この資料とこっちを配らせていただいております。こっちはお手元で見ていただくということで、スクリーンのほうで御説明をさせていただきます。

まず、これは課長には釈迦に説法だと思いますけれども、西九州ルートは、この部分の在来線を使うということとフリーゲージトレインを導入するというのが大前提として進められてきたということでございます。これは御承知のとおりです。先ほどもお話がありましたとおり、昭和60年に国鉄ではこういうルートが出されました。それが昭和62年4月に国鉄が

分割民営化されましたので、そのときになかなか当時の国鉄の計画の、いわゆるアセスのフルですね、これでは鉄道建設はなかなか難しいということをＪＲ九州も長崎県も、もちろん佐賀県もですけれども、そういうふうな認識に至りまして、平成４年に福岡から武雄までは在来線を使いますと。そして武雄から長崎、ここではほぼ今のルートでしょうけど、ここに新線を造って、当時はスーパー特急を走らせるという計画で合意されました。要はこちらですね、今、長崎本線は沿岸を通っていますけど、こういうふうに海岸線を大きくカーブしながら走っていく単線区間、これを実質的に複線化して高速化するというものでありまして、これが西九州ルートの原点と我々は認識をしています。そして御承知のとおり、その後、平成16年12月の政府・与党の申合わせでフリーゲージトレインを導入しますというお話があり、そして翌年、平成17年には国土交通省のほうから、国として責任を持って実現を推進するというお約束をいただいたということでございます。

そして、こちらの並行在来線とされましたところなんですけど、これは一番最初から並行在来線の問題というのがずっとありまして、これが一つ課題であったわけでございます。これについて、平成８年にＪＲさんがＪＲ九州から経営分離をするというふうな話になりまして、まさに着工をめぐって大きな議論が起こった。これがまさに佐賀県では一番大きな問題が当時あったと思います。

そして、平成19年に肥前山口－諫早間については経営分離ではなくて、上下分離方式でＪＲ九州が運行するというのを佐賀、長崎、ＪＲ九州の３者で合意いたしまして、この沿線市町の同意が不要となったということでございます。

そういうことで、先ほどからありましたように、平成20年に武雄温泉から諫早間についてスーパー特急方式で認可があり、着工をし、その後、このフリーゲージトレインの技術開発のめどがついたということで、平成24年に武雄温泉から長崎まで、これをフリーゲージトレイン方式で認可されたということでもあります。

この間、新鳥栖－武雄温泉区間ですね、こういう議論をしているときに、ここは将来フルになるんじゃないかという議論が県内でも何度もありました。ありましたけれども、これに関しては当時の古川知事は、この区間をフル規格で整備することは考えていないと繰り返し答弁をされて、着工に至ったということでございます。

このように、この西九州ルートというのは佐賀県にとって物凄く大きな問題でございまして、県の全体を巻き込んだ議論を経て今の着工というふうに至ったわけですが、これ

はあくまでもこの新鳥栖－武雄温泉間については在来線を利用するということが前提であるということをもっと申し上げさせていただければと思います。

そして、平成28年に6者合意がありますけど、これは国のほうからフリーゲージトレインの開発がなかなか遅れているということがありまして、フリーゲージトレインの開発を待つのではなくて、今度は平成34年、今で言うと令和4年ですね、令和4年に武雄温泉駅での対面乗換え方式に改良させてほしいというお話をいただきました。いわゆるリレー方式での対応でございます。

佐賀県といたしましては、このフリーゲージトレインの開発を待って開業することではなかったんですけれども、いろんな県西のまちづくりとかのこともありましたので、あくまでもこのフリーゲージトレインの開発までの暫定ということで、ここの肥前山ロー武雄温泉間の全線複線化を段階的に行うことなどを条件として、いわゆる6者合意をさせていただいたというものでございます。

このように、西九州ルートについては、佐賀県としては本当に大変厳しい苦しい状況の中で、ぎりぎりの判断でこの整備に協力をしてきたということについては、改めてぜひ御理解いただければと思います。

そしてもう一点、これをちょっと申し上げさせていただきますけれども、このようにいろんな合意を重ねながら進められてきました西九州ルートにつきまして、これまでの合意ですとか約束が守られていないということを申し上げさせていただければと思います。

先ほど申し上げました佐賀県としてぎりぎりの合意をしてこういうふうに進められてきました。それについて、平成29年7月です。JR九州さんが突然このフリーゲージトレインによる西九州ルートの運営は困難であるというふうに表明をされました。

そして、在来線を利用するということで合意をしております新鳥栖－武雄温泉間につきまして、長崎県とJR九州さんが、これは一方的にフル規格での整備を国などに要望されております。

そして、先ほどお話がありましたように、与党検討委員会のほうで新鳥栖－武雄温泉間の整備の在り方の議論が行われ、与党検討委員会からの求めに応じまして、知事御本人が3回にわたって委員会に出席して、フル規格の整備はここは受け入れられない、新鳥栖－武雄温泉間の整備を求めているなどの意見を述べさせていただきました。にもかかわらず、昨年8月、与党検討委員会のほうでフル規格での整備が適当という基本方針が決定されたという

ことでございます。

これは俗っぽく申し上げますと、佐賀県からしますと、お隣の家の方から、表通りに出て行くのに、あなたの庭に歩道を造ってくださいとお願いされたので、分かりました、それに協力をしましょうとなったわけです。やっていたら、後から、速く行きたいので、これは歩道じゃなくて、高速道路にしてくださいと言われていたようなものなんです。

この西九州ルートの着工の前提でありますフリーゲージトレインの開発、それから、6者合意の事項でございます肥前山口ー武雄温泉の全線複線化など、これまでに関係者で合意したり、約束されてきたことが守られていない状況であります。

そして、西九州ルートの着工の前提となりました肥前山口ー諫早間、こっちのほうですね。こっちのほうの上下分離についても、維持管理経費の佐賀県と長崎県の負担割合ですとか、J R九州の普通列車の運行に関しまして、当時の合意と異なるような主張がされております。

そして、在来線を利用することで合意しておりました新鳥栖ー武雄温泉間について、長崎県やJ R九州さんが、一方的にここはフルでしてくださいというふうなことをおっしゃっている。こういう状況なんです。

佐賀県といたしましては、本当に苦しい中で、本当につらい思いを地域の方がされる中で、本当にこれまで合意したことは守るということ、そこはしっかり守るという姿勢で真摯に対応しているんですけども、そうした佐賀県がぎりぎり合意した武雄温泉から長崎間の新線整備に関わることで、そして、その前提であります肥前山口ー諫早の上下分離に関する、こういったことすら今決着しておりません。そしてさらに、ここのフルみたいな話が出てきている状況でございます。佐賀県からすれば、これまでの約束が守られていない中で、今度はゴールまで動いている、まさにこんな状況でございます。こういう状況であるということをもまずぜひ御理解いただきたいと思います。

その上で、少しそのところで御質問をさせていただければと思います。

まず、今、佐賀県の状況ということで御説明させていただきましたけれども、これについて、我々からすると、関係者で合意したこと、約束してきたことが守られていないというふうな思いでありますけれども、この状況について課長さんとしてどういうふうにお考えなのか、ちょっとお尋ねさせていただければと思います。

○足立幹線鉄道課長

今御説明いただきました。

全国の整備新幹線の中で、今まだ建設に至っていない区間はあと2区間です。1つはこちらの区間、もう一つは北陸の敦賀―新大阪ということで、やはりなぜその2区間が残っているか、いろんなことがあるんだと思うんですが、まさに部長のおっしゃるとおり、2区間が残っているのは、非常に難しい区間なんでしょうし、その間、今、部長がまさに御説明された佐賀県さんとしての努力、ぎりぎりの判断、それから地域、ともすれば地域間のいろんな問題があったかと思うんですけれども、それをずっと乗り越えてこられたということは、先ほども申し上げましたけれども、私どもとしても非常に敬意を持って考えておるところです。

ただ、今御説明があった中で幾つか御指摘させていただくと、1つは、部長のほうから、お隣さんが歩道をつけてほしいというのがあって、それが高速道路になったという例えがございましたけれども、そこは本当にそうなのかと思ひましてですね。それはなぜかといいますと、実際、これは国鉄時代ですけれども、昭和60年に当時、国鉄がフル規格でこのルートを造るというような発表をしたときに、時の佐賀県知事は、そこは非常に佐賀県にとってこのルートの新幹線は地域活性化にも資するし、地域の経済にも相当いい効果があるということで、ぜひともお願いしたいというようなコメントを残されていたというふうに、これは昭和60年時代の話ですけれども、というふうに私は認識していますので、必ずしも佐賀県さんはお隣が歩道をつけてと言うから、歩道をつけてということではなかったんじゃないかと思ひますし、翻って、じゃ、今はどうなのかということですが、やはり私どもとしてネットワークがつながるというのが非常に大事だということはいつも申し上げていますが、そのネットワークがつながる、つまり、ということは、当然、佐賀県さんにも、単にお隣がつなげてほしいからつなぐということを超えた、いろんなメリットがあるんじゃないかと思ひますし、そういうことは御検討、あるいは一緒に考えられたらなというふうに思っています。

実際、交通の世界では、このネットワークのこの部分がつながっていないことがミッシングリンクとか、そういう言い方をして、なるべくミッシングリンクは早期に解消していこうというふうなことを、例えば道路運搬でも、有明沿岸道路とか、そういうところもそうだと思うんですけれども、なるべくそのネットワークとして広域につなげていこうということを進めるというのが割と交通の政策では重要なこととして位置づけられていますけれども、この件に関しましても、やはりネットワークでつながることによって、これはもちろん佐賀県さんだけでなく、九州全体と本州とのつながりにもなるでしょうし、それは翻って、佐

賀県さんのほうにも例えば交流人口が増えるだとか、いろんな形で経済、あるいは人々の生活への影響というのはあると思いますので、繰り返しですが、お隣さんの通過道路ということではなくて、佐賀県さんにとっても非常に大きな意味のあるネットワークではないかなということをもまず申し上げたいと思います。

その上で、幾つか約束を守っていないんじゃないかという御指摘の件ですけれども、確かに先ほどの部長の説明はそのとおりだと思うんですけれども、フリーゲージを導入するということで、私どもも旗を振ってフリーゲージを導入し、この新鳥栖－武雄温泉間は在来線を活用して進めていきたいと思いますということで共に歩いたのは事実です。

ただ、これは残念ながら技術開発がうまくいかなかったということで、これを提唱し、この旗を振ってきた鉄道行政を担う者として、そこは非常にその開発ができなかったというのは、それは責任は痛感しているところでございます。

ただ、そのフリーゲージができなかったことで立ち止まっていはいけないんじゃないかというふうに私どもも思っていますし、関係の皆さんもそのような御意見、御努力もあって、その後はフルとミニとフリーゲージの比較、さらにはフルとミニとの比較、そういうこともなされて、与党のほうからはフルでどうかということが提案なされたということでございます。

何を言いたいかというと、フリーゲージの開発ができなかったということは大変責任を痛感し、痛感するがゆえに、私どもとしてより一層この件については真摯に対応していつて、何らかこの地域の、あるいはこのネットワークの未来というのを、未来志向と言うとちょっと言い過ぎかもしれませんが、過去の経緯は経緯としてしっかり反省はしますし、その上で未来のことを考えていけないでしょうかということでございます。

それから、複線化のところも約束が違うんじゃないかという多分御指摘だったんだと思うんですけれども、ここの複線化のところですね、今、肥前山口と武雄温泉、全線複線化というふうに資料でも出されていますけれども、これもまさにフリーゲージを平成24年に事業認可して導入するいうときに、併せてフリーゲージを導入する際には、ここを全線複線化しないとネットワークとしての効率が悪いということで、おっしゃるとおり、全線複線化ということで認可していますので、お約束もしたということになろうかと思います。

ただ、これも残念ながら、フリーゲージの開発というのができなかったのも、そこはちょっと元に戻さざるを得ないということで、実際には大町－高橋間だと思いますけれども、

大町－高橋間についてはリレー方式だったとしても、複線化として必要な事業なので、これは整備新幹線事業として大町－高橋間の複線化はやるということですが、それ以外の区間ですね、それ以外の区間に関しては、フリーゲージが導入されることが前提で複線化するということがしたので、導入できなくなってしまった以上は、そこは残念ながら、整備新幹線事業として複線化するというのは難しいということで、平成31年にそういう工事実施計画の変更認可をさせていただいています。

実際、その際には佐賀県さんとも公文書によって複数のやり取りをさせていただいて、この複線化の部分は、大町と高橋間で、それ以外の区間に関しては工事認可から外しますよということで、何度もこちらとしてのお考えをお示しさせていただいているものでございます。

この複線化、もちろんできれば鉄道サービスとしての向上というのは図られるので、非常にいいことだと思うんですが、この新幹線事業、つまり国が3分の2、地方が3分の1負担するという、ある意味ほかの全国の多くの路線に関して、複線化の事業というのは、基本、自治体の皆様と鉄道会社で話されて、あまり国の補助とか、そういうものが入ることなく進められているものであるものですから、整備新幹線事業として一度そこは要らなくなったことになった以上は、その部分に関しては工事の認可から落とすということをさせていただいていますので、ちょっと部長のおっしゃられた長崎県さんとの話合い、JR九州さんとの話は別の方々の話なので、あえてコメントはしませんけれども、国として、国土交通省として、佐賀県さんに対して何か約束を破ったとか、ほごにしたとか、そういうつもりはなく、約束というか、私たちとしてフリーゲージを導入します、複線化をやりますといったときに、それができなくなることに限っては、随分と前から何度も事務的にもいろんな御説明、これは私の前の者ですが、お伺いして説明をしていたとも聞いてございますし、佐賀県さんにもいろいろな照会を諮った上で、形としては工事実施計画の変更認可ということで、行政上の手続をさせていただいたということでございます。

これもまた繰り返しになるかもしれませんが、この区間に関して非常に難しいことがあり、佐賀県さんの非常に努力もあり、つらいところもあったというのは先ほどもお話ししたとおりですが、そういう中であって、これからこの地域をどう経済的に、社会的に活性化させていくかということを、やはり未来に向けて考えていかなければいけない。

ちょっと脱線しますが、今回、コロナの非常な問題もあって、人々の生活様式だとか、そういうのも変わるかもしれないというふうに言われていますけれども、いずれにせよ、

そういう中でもこういうネットワークというか、こういう基盤というのはやはりしっかりあってこそその地域であり、交流でありということだと思いますので、過去の経緯は私ども反省すべきところは反省をしつつも、佐賀県さんと前を向いた協議ができないかと。今日一番申し上げたいことはそういうことですので、せっかくこういう問題提起をいただいたので、改めて私の考えとしてお伝えさせていただきたいと思います。

○南里地域交流部長

ありがとうございました。

このテーマだけでも多分一日ですまない話になりますので、これは今日は先に行きますけど、1点だけちょっと私から申し上げさせていただきたいのは、F G Tを断念するという正式な説明は、佐賀県は受けておりませんので、この点だけは申し上げておきます。

続きまして、新幹線整備の基本的なところなんですけど、先ほど課長さんのほうから冒頭、与党が方針を決めるというふうなコメントもございましたが、国鉄分割民営化後の新幹線は、これは地元の自治体が莫大な財政負担ですとか、在来線の利便性の低下などといった様々な不利益、これを受入れてでも整備をしたいというふうに手を挙げて進められるものと。言わば、地方が造りたいから造るという申請事業であると私は認識しています。そのような理解でよろしいでしょうか。

○足立幹線鉄道課長

まず、フリーゲージの件ですけれども、これも言った、言わないになるかもしれませんが、私どもとしては何度も佐賀県さんにも足を運び、逐一状況も、あるいは佐賀県議会にも審議官が呼ばれて御説明するなどしてきたというふうに思っております。

ただ、さらにこの件に関しましては、先般もこちらの県議会の自民党・・・からも呼ばれ、お話をしていますけれども、どのような機会でもいただければ御説明をしていきたいと思っています。

今の御質問の整備新幹線、自治体からの申請でということですが、私は必ずしもそうではないんじゃないかと思っていまして、新幹線は、これは全国新幹線鉄道整備法というのに基づいて工事がなされるわけですが、昭和47年にできた法律が、昭和48年にそれぞれの整備計画というのがつくられて、この博多から長崎というものも整備すべき路線として、まず、これは国が定めたということでございますので、法律に基づいて博多から佐賀を通して長崎に行く新幹線を造るというのは、国として整備すべきということで位置づけられ

ているものでございます。

他方で、国鉄改革以降は確かに自治体さんの財政負担を得ながら造るというスキームに今なっていますけれども、必ずしも手を挙げられた自治体さんのところだけを造るというものではなくて、実際に平成に入ってから、この整備計画に位置づけられている自治体さんはほとんど造ってもらいたいということで要望、要請をいただいていたのが事実ですし、さらに、蛇足ですけれども、基本計画路線と言われているその次の路線の、今自治体の皆さんも、何度も整備計画路線に上げて整備してくださいという要望をですね、これは四国からも東九州からも山陰からも、いろんなところからいただいているのは事実です。

したがって、もちろん私どもはそういう皆さん方の要請、要望というのにしっかりお応えすべく答えを出さなければいけないとはもちろん思うものの、この新幹線が自治体さんの申請があって初めて整備されるものなのかということであれば、それは法律の仕組みからして、そうではないんじゃないかと思います。

ただ、御負担をしていただくということなので、自治体さんのトップの理解というか、自治体さんとの合意がなしにこの新幹線ができるものとはもちろん思っていないけれども、そういう仕組みじゃないでしょうか。

○南里地域交流部長

そうすると、私は申請事業という正確なものは別として、そういう性格のものだというふうに認識をしていたんですが、そうではないということであれば、例えば、新鳥栖－武雄温泉間は今回全て佐賀県内ですよね、ここは。全部佐賀県内ですね。そうすると、今、長崎県とＪＲ九州がここをフルにしてくれと言っています。私たちは別にここは全然求めています。それを、じゃ、佐賀県は求めているけれども、造りますと。そして、負担してくださいという話になるんですか。

○足立幹線鉄道課長

それが、直ちに造りますので、ルール上、佐賀県さんは3分の1払ってくださいということにはもちろんならない、できないですから、だからこそ、ここのネットワークの張り方をどうすべきかということ、まさに真摯に、5つの選択肢から、まずは今、ＪＲさんと長崎県さんの話が出ましたけれども、与党から4者協議とも言われていますけれども、いやいや、待ってくださいよ、まずは私たち国土交通省と佐賀県さんの2者でこの部分をどうすべきかというのをしっかり協議します、というお約束の下、この今日の日を迎えているということ

です。

仮に、佐賀県さんと国土交通省がどうしてもこのお話はなかなか難しいですねというようなことになれば、それはそういうことをもって動かなければならないかもしれません。

ただ、繰り返しですけど、ここのネットワークをどう考えるかというのは、確かに逆に佐賀県さんだけに線路上は当たるもんですから、未来志向で協議しませんかということでございます。

○南里地域交流部長

私は今、与党検討委員会、長崎県さんとかＪＲ九州さんが一方的にフルを求められて、与党のほうでいろいろ議論されて、フルしかない。我々は明確に求めていますし、フルは受け入れられませんというふうに明確に申し上げたにもかかわらず、そういう方針を出して進めておられます。こういうような進め方は、普通に考えるとおかしいんじゃないですか。それは新幹線鉄道の本質だとおかしくないということなんですかね。

○足立幹線鉄道課長

まずは法律の話というより、確かに物事をいろいろ進めるときに、その進める上での最も主たる対象である佐賀県さんの御意見を聴かないで進めるということは、それはおかしいかと思います。

ただ、与党の中で、ＪＲさんも長崎県さんもうございますかという意見も求められて、彼らはフルがいいじゃないでしょうかというお答えをされ、佐賀県さんも同じように求められて、それはフルは難しいんじゃないですかというふうに答えられているという中で、その与党の議論がありましたけれども、今般、佐賀県さんが一番こだわっておられたのは、与党の検討委員会で決められた協議じゃないんだということを白日にしてくださいと。だからこそ、この１番の項目を置かれたんだと思うんですけども、そこは私どもは分かりましたと。これは与党の求めているフル規格を実現する協議ではないということ、この前提に立って佐賀県さんと協議をしますということですので、今、長崎県さんがどうおっしゃろうが、ＪＲ九州さんがどうおっしゃろうが、そこは関係なく、佐賀県さんとやって、この件に関して協議をやりたいと、そういうことでございます。

○南里地域交流部長

平成18年に衆議院の予算委員会でこの区間の議論がございました。佐賀県選出の大串衆議院議員の質問で、ここが将来フル規格になるということはあるのかということに対しま

して、当時、梅田政府参考人、これは多分当時の鉄道局長さんだと思いますが、要は整備新幹線の整備につきましては、事業費の負担をするこうした沿線の県の意向を無視することはできないものでございますというふうに御答弁をされております。私は当然そのとおりだと思いますけれども、そこはいかがでしょうか。

○足立幹線鉄道課長

もちろん、そのとおりですね。梅田は私も当時お仕えしていた——私は当時、都市鉄道の担当をしていましたが、お仕えしていた局長ですけれども、佐賀県さんのいわゆる負担だとか、そういうことを無視して進めるものではないというのはそのとおりですし、だからこそ、何度も繰り返しますが、そういう負担のことだとか、そういうことを含めて、まずは国土交通省と佐賀県さんで忌憚のない協議をしませんかということをお願いしている次第です。

○南里地域交流部長

それにちょっと関連して御質問しますけど、どうして新幹線では地元負担を義務づけられているのでしょうか。

東海道と山陽と上越、それから東北の盛岡以南ですね、これは地元負担はなかったと思います。どうしてなかったのか、何が違うのか、ここはちょっと教えていただきたいと思います。

○足立幹線鉄道課長

そこは政策的な話になるかもしれませんが、当時、国鉄という事業主体があって、その国鉄が鉄道のネットワークをつくっていくということでございました。

実はその東海道新幹線ですけれども、ここはまず東京と大阪をオリンピックの前に結んで、大動脈をつくっていくということで、当時、世界銀行からも融資をしてもらって、国として造るということを進めていったものでございます。

翻って、今の整備新幹線は確かに自治体に御負担をいただいているものですが、その新幹線に関して地域への影響が、地域への経済、人々の生活を含めて相当この地域に裨益するものだということでございますので、それは当時、このルールを決めたときの国の財政事情なんかもあったんだと思うんですけれども、これだけ地域にも裨益するものである以上は、その部分に関しては地域にも御負担いただいて、ネットワークを完成していこうと。ただ、国としては、国の計画でございますので、3分の2の負担をし、地域には3分の1の御負担をいただくということで進められているものというふうに理解しています。

○南里地域交流部長

この話は、また具体的な話として今後出てくるのかもしれませんが、何というんですかね、正直、腑に落ちないです。何で地元が求めているのにそういう話になるのか。何でかなというのを本当に正直そう思います。

それで、まさに佐賀県としては求めていますと。求めていますと。フル規格は受け入れられませんということを明確に何度も申し上げておるんですけども、鉄道局のお立場というか、立ち位置というのは、これはどういうことなんでしょうか。

○足立幹線鉄道課長

まさに書いてあるとおりですが、求めておられないのは理解をしています。

ただ、ここにどのようなネットワークを引くかというので、5つの選択肢がありますよねということを「5択」という言葉で明言いただいていますけれども、鉄道のネットワークをどう結ぶかということは鉄道局としては考えなければいけないし、そこに5つの選択肢があるということで、その5つをですね、これは求めている佐賀県さんも含めて、佐賀県さんとのような話をしていくかというのは、これは鉄道局として突き詰めていかなければいけないかなと思っています。それはフルになるかもしれない、ミニかもしれない、対面乗換えが未来永続するかもしれない、それがどれになるか、予断をもって話すことでは今ありませんけれども、ただ、いずれかを選択するということにしないと次に進めないんじゃないのかなと。いつまでもこの5つがありますよねといって、そこで止まっていると、ここの将来像というのが見えてこないことになるので、そこは幹線鉄道の行政を預かる者として、ここに対する何らかの結論というのはしっかり見出さなければいけないと、それは強く思っているところです。

○南里地域交流部長

そうしますと、課長さんとしては、5つ選択肢が最低でもあると。それは当然リレーとか、今の現状を含めてということですよ。だから、予断を持たずに何らかの形でどうするのかという話はしていかなければならない、そういうお立場ですね。

○足立幹線鉄道課長

そのとおりです。

○南里地域交流部長

分かりました。

そうすると、当然フルだとか、ミニが先にあるわけでもなければ、それに向かって何かをやるという話でもないということによろしいですね。

○足立幹線鉄道課長

はい。前提としていないというのは、そういう意味です。

○南里地域交流部長

そういうことの中で、昨年12月18日の与党PTのほうに鉄道局が報告された資料がございますけれども、その中で九州新幹線西九州ルートに関する8月以降の動きについてということとで御報告されておりますけど、そこに世論喚起関係という項目が挙げられておりまして、鉄道局さんの取組を御報告されております。

何で鉄道局さんが世論喚起を行われるのでしょうか。我々からすると、フル規格を実現するための世論喚起をされているのかなというふうに思ってしまうんですけど、いかがですか。

○足立幹線鉄道課長

この世論喚起ですね、私ども行政をする以上は、当然、私どもの考え方ということを経世の中の皆さんに問うていきたいと思っていますし、その上でいろんなシンポジウムをやったり、いろんな施策集をつくってホームページに載せたりということをしていますので、世論喚起というのは私どもの仕事として重要なことかなというふうに思っています。

中でも1つ大きな、そこに書いてある世論喚起策だったかもしれませんが、福岡で九州北部のインフラ全体の在り方ということに関して、これは西日本新聞さんからそういうテーマでいろいろ議論できませんかと。中心はここの新幹線の話題になりましたけれども——という御提案もあったので、そこで私どもは当時の森という元事務次官、当時、国土交通省顧問でしたけれども——に基調講演をお願いして、新幹線に限らず、九州北部のインフラがどうあるべきかということをお話しさせていただきました。

これはやはり佐賀県さんが・・かもしれませんけれども、この新幹線の議論まで本当にするんですかということに対して、私どもとしては、ここの鉄道、あるいはインフラの在り方がどうあるべきかというのは、これは県民の皆さん、九州の皆さん、全国の皆さん、そういうことは議論すべきじゃないですかと。結果は議論したうえでの結果になると思うんですけども、そういうことも県民の皆さんや国民の皆さんの議論もなく、ずっとそのまましぼんでしまうということであれば、そこは行政としても責任を果たしていないと思いますし、皆様方の将来に向けても責任を放棄しているのではないかとということも考え、そういう意味で、

「世論喚起」という言葉を使ったかどうかは今ちょっと記憶がないですけども、世論、より多くの皆様にここのインフラの問題、その重要性等々を知ってもらおうということでやっているということだったと記憶しています。

○南里地域交流部長

ぜひフル規格を実現するための世論喚起とかでないということをお願いしたいと思います。それはちょっとフェアじゃないと思いますので、よろしくお願いします。

○足立幹線鉄道課長

分かりました。そこは5つの選択肢をフラットに、真摯に議論するという姿勢は守りたいと思います。

○南里地域交流部長

ありがとうございました。

ちょっとごめんなさい。先に前段で幾つか入りましたけど、今から「幅広い協議」のほうの話をさせていただきます。

課長さんからもさっき5択の話ということでお話しいただきましたけど、まず、冒頭申し上げますけれども、佐賀県は新鳥栖－武雄温泉間の整備を求めている、フル規格での整備は受け入れられないという考えに、これは変わりはありません。

その上で、将来の新鳥栖－武雄温泉間の在り方について様々な可能性を議論することは、これは閉ざすつもりもありませんので、私どもとしては国土交通省さんからお話がありました、要求がございました「幅広い協議」に応じるためにこの確認作業をさせていただいております。

最初に、1月16日に課長さんとお会いして、鉄道局の考え方を伺い、佐賀県の考えも申し上げました。そのとき、確認の文書案をいただきましたけど、私どもが確認したいこととはイメージが違っておりましたので、2月12日に佐賀県のほうから文書で・・をいただきました。

先ほど課長さんから回答になっていないということなので、強烈だったとおっしゃいますけど、私が申し上げたかったのは、佐賀県が確認したいことについての明確な回答にはなっていないということでございます。

そういうことで、この1往復のやり取りがありましたけれども、それについて先ほど御紹介もありましたが、これ以上、協議入りの前の手紙をやり取りをしているという状況はどう

なのかといったようなお話もあり、また、1月16日のときに課長さんと私でお話ししたときに、確認文書の案へペンを入れていただいて結構だという話もいただいておりますので、3月16日に佐賀県から確認文書の案を提示させていただきました。

私としては、佐賀県から確認文書の案を提示いたしましたので、正直これで協議に入るんだろうと思っておりましたが、今回、こういう見え消しで多くの修正が返ってきましたので、これは正直意外でした。

先ほど一通り御説明をいただきましたけど、協議自体は、これは国が求められているものでございますし、私は佐賀県が協議に応じるために確認をさせていただいておるというふうに思っておりますので、改めて御回答をよろしく願いいたします。

それで、先ほど一通り御説明いただきました中で、見え消しがない部分については、これは特にそのとおりだということで御説明いただきましたので、これは確認はできているというふうに思いますから、見え消しをされている部分についてお伺いをさせていただきます。

まず、3月18日の文書の一番最初の趣旨の――趣旨といいますか、リードのところなんですけれども、この中で、大臣と知事のやり取りを踏まえたものではない内容や協議に入ってから議論すべき事項を先取りした内容が含まれていることなどから修正意見を申し上げるというふうにされておるんですが、12月の大臣と知事のやり取りというのは何を言われているんでしょうか。

私どもの理解では、12月11日の大臣と知事との面談では、協議に入る前に事務的に確認作業を行うということを一一致されたものであって、それ以外に何か具体的な話が行われたとは承知をしていないんですが、いかがでございましょうか。

○足立幹線鉄道課長

まず、最初におっしゃられた1月16日に私が来て、それから2月12日に紙で御回答いただいてということで、ここはちょっとごめんなさい。まず、さっき前段のお話ですけれども、今、南里部長は明らかに求めているものと違ったというお話だったと思うんですけれども、それであれば、明らかだったらすぐ言ってくださいよということなんですかね、私からすればですよ。そこを回答になっていないということをしばらくたってから、メディアの前でおっしゃられたというのはちょっとどうだったのかなということですので。その後、・・としては1月16日から2か月たった3月16日にこの紙をいただいて、そこで2か月も時間としては使っていて、コロナがあったとはいえ、今日までまだ日がきてます。大臣と知事が幅広

い協議をしようではないかということになってから半年ぐらいたっているということなので、その時間というのはやっぱりどうだったのかなというのは、これはまず正直、今さら言っても詮はないですけども、私たちとしてはこれだけ課題もあり、これだけ関心が高いものであればあるほど、もう少し時間的なものもしっかり考えた上で対応すべきじゃないかなというふうに思っています。

それで、今、御質問のあった大臣と知事との協議ということで、これはお二人で差しでお話をされているので、私どもも大臣からブリーフィングを受けた内容でしかないですけども、ただ、このときに私どもが大臣から伺っていますのは、幅広い協議をしていきましょうよというふうに大臣から申し上げて、それに関して知事は、であるならば、その協議の進め方というのをしっかりその前に確認しましょうねという内容だったというふうに理解していますので、それじゃ、事務的に確認作業をさせましょうということだったと思っています。

したがって、私どもはそこに忠実に、お二人でそのような話をして、あとは事務的に私と南里部長とでやるということでしたので、その内容に沿ってコメントを申し上げた次第ですので、そのときに、それはあくまで事務的な協議に入る確認作業ということなので、例えば、4番のような中身の部分まで入っているというのは、そのときのお話にはなかったのではないかなというふうに思っています。

あと、これはさっき部長も佐賀県から協議を受ける側ですね、本当言うと求めてもいないのに——ちょっと語弊があったらあれですけども、私が今、部長からの御発言で感じられたのは、佐賀県としては特に求めてもいないのに、そこまで言うんだったら協議はするから、乗ってあげるから、ただ、この確認の文書、土俵というのはうちが決めますよというふうに——ごめんなさい、ちょっと思い過ぎかもしれませんが、ちょっとそういうふうに聞こえたので、そういうことではやっぱりないんじゃないですか。私どももこれだけ大きな課題をいろんな御意見がある中、佐賀県さんと向き合って議論したいということで、こういう土俵をセットしましょうということでもありますので、そうである以上は、その土俵に関して佐賀県さんのおっしゃられること全てをそのまま「分かりました」というものでもさすがにないかなと思っていて、私どもとしては、協議をするという方向は非常にありがたいけれども、土俵をつくる以上は最低限うちとして思っていることは言わせてもらいますということでしたので、私どもとしては絞って修正をお願いしているというものでございます。

○南里地域交流部長

大臣と知事の話の中で、具体的なものが何かあったというわけじゃないというのは、そこはよろしいですね。

○足立幹線鉄道課長

はい。

○南里地域交流部長

特に、そこは同じ認識ですね。それで、分かりました。それはいいんですけど……

○足立幹線鉄道課長

ただ、そこは幅広い協議をしましょうと。

○南里地域交流部長

それはいいです。

○足立幹線鉄道課長

それに対して大臣のほうから——大臣は会見で言っていますが、そこは前に進めましょうというような雰囲気はあったと、サインはあったというふうには、それは私の認識はそうです。

○南里地域交流部長

ちょっとそのサイン云々というのは、ちょっと置いておいて、要は、幅広い協議というものの呼びかけがあり、それについて・・のところで確認作業をさせてほしいというお話だったと思います。

それで、確認作業なんですけどね、さっき課長さんおっしゃったように、我々は求めているんですよ。我々のほうからは特に。ただ、先ほど申しましたように、将来のことを含めていろいろ議論することを拒んではおりませんので、そういうお話になっていますから、そこは入るということで——すみません。協議に応じるために確認作業を行っているということです。

その確認作業が、要は我々——これなんです、我々が同意したのは。これでずっと一緒に国交省さんとも、長崎県さんとも、JRさんともやってきたのに、さんざんこう——我々からするとちょっと言葉は悪いかもしれませんが、はしごを外されている状態なんですね。だから、話はしてもいいけれども、ちゃんとそこはどうなるのかということを確認させてくださいねということを申し上げているということで御理解いただければと思います。

それで、ちょっと御質問ですけれども、もう一つ、協議に入ってから議論すべき事項を先

取りした内容というふうにありましたけれども、これはどこを言われているんですか。

○足立幹線鉄道課長

4です。

○南里地域交流部長

4のことを言われているんですね。

○足立幹線鉄道課長

はい。

○南里地域交流部長

分かりました。

それから、3番目なんですけど、3のところで2か所ぐらいありますけど、1つは「実現」という言葉を消されておりますけど、これは先ほど冒頭申し上げましたように、スーパー特急が、これは西九州ルートの原点になるわけです、我々からすると。そして、フリーゲージトレインの在来線利用というのは、これは西九州ルートの着工の前提であります。したがって、ここを消されると、スーパー特急及びフリーゲージトレインについて真剣に議論するつもりはないんじゃないかというふうに言われているというふうに受け止めざるを得ないと思っています。

なので、我々としては、実現できない理由を確認するための議論をするつもりは全くなくて、本当にこれは実現も含めて真剣に議論する必要があるということ、そういう思いでここは入れさせていただいているというのが1つ。

それから、3の「与党検討委員会での議論とは関わりなく、ゼロベースから、」というところと「時間をかけて」を削除されておりますけれども、これは「幅広い協議」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けれども、与党検討委員会での議論を踏まえてしっかり議論するというふうに言われているわけですね。

佐賀県は、フル規格での整備が適当というふうに決められた与党検討委員会での議論を踏まえて協議するつもりは、これはないので、また、鉄道局さんもこれは予断をもたずに議論を進めるべきと言われておりますので、この案でいいんじゃないですかというのが私の考えなんですけど、いかがでしょうか。

○足立幹線鉄道課長

先ほどの、求めているけれども協議をするということなので、確認をしているというこ

とと、あと、はしごを外されているというお話もございましたけれども、私どもとしては先ほど説明したとおり、はしごをこれまで、結果としてフリーゲージが実現できなかった等々、断念したというのもありますけれども、はしごを外すつもりでやったわけでもなければ、はしごを外したつもりもなく、だからこそ、こうやってちゃんと向き合って話をしようということをお願いしているところでございます。

それから、今の3番のところの部分でございますけれども、スーパー特急とフリーゲージの方式の実現ということになっていますが、今、事実としては、先ほど私申し上げましたが、変更認可ということもあって、3月以降、事業認可も行われているA、Bの実現になっていきますけれども、ここは変更認可ということをしているので、実際効力はなくなっているところでございますので、だから、その事業認可としても効力がなくなっているものを殊さらここだけ「実現」と書くのはどうなのかということで修正意見を出させていただいておりますが、ただ、今部長がおっしゃるとおり、ここというのは、まずはここから始めようということで書いているんだということであるならば、この部分については、私どもとして残すということも、そこは考えたいというふうに思っています。

それから、下の「与党検討委員会での議論とは関わりなく、ゼロベースから、」のところですが、1番で与党の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をやっていますので、殊さらここをもう一度言う必要はないんじゃないかと思うんですけれども、ここをもう一度あえて御指摘したいということであれば、例えば、与党検討委員会での議論とは別にしっかり行うという言い方であればいいのではないかというふうに思っています。

ただ、このゼロベースというのは、これも申し上げており、いろんな議論があって、30年の議論があって今日ここに来ていますので、ゼロベースというのはないんじゃないかと思っていますし、これは佐賀県さんも、まさにここで今、ずっと部長が語る御説明されたような経緯をしっかりと踏まえるべきだという、ごもっともな御指摘だと思うので、ゼロベースというのはお互い違うんじゃないでしょうかねということと、あと「時間をかけて」に関しては、先ほど私が説明したとおりで、時間をかけることをわざわざ目的として決める必要はないんじゃないかというふうに思います。

以上です。

○南里地域交流部長

このゼロベースをどう見るかということはいろいろあるでしょうけど、私どもの思いとしては、少なくとも与党検討委員会の中でいろいろ議論されていること、これはゼロベースだと思っています。そうじゃないとこれはおかしいと思っていますので、そういう意味だというふうに御理解ください。

○足立幹線鉄道課長

ゼロベースと、ここだけを見ると、やっぱり今までの経緯を抜きにしてというふうに見えますし、多分これはマスコミの皆さんもそう見えるんじゃないかなと思うので、そこをどうしても担保されたいということであれば、与党検討委員会での議論とは別途とか、そういう言い方をすれば、今の部長の御意向にもかなうんじゃないかなと思うんですけれども。

○南里地域交流部長

認識としては一緒と考えていいんですか。私どもは、いわゆる最近の与党検討委員会の議論、この中でいろいろ議論されていて、結論としてフルが適当というふうに持ってこられていますけど、ここに至るまでの議論を前提とするつもりはないと、そこに関わるつもりはないと、そういう意味でのゼロベースなんですけど、そこはいいですか。

○足立幹線鉄道課長

そこは今回、この検討委員会の求める協議ではない、まさに別の協議体というか、この2者で話し合うということですので、与党の議論とは別に改めて議論するという場であるということ、そう思っていて構わないです。

○南里地域交流部長

ということは、ここでいいますところの議論を踏まえてというところは、それをゼロベースと言うかどうかは別としても、そこは認識は一緒ということでよろしいですか。

○足立幹線鉄道課長

はい。この与党議論とは別に議論するという意味では一緒ですね。

○南里地域交流部長

分かりました。取りあえず、ちょっと次に行きます。

4番です。これは正直、私は一番重いところだと思います。

4を消されたということは、新大阪の直通にこだわるということをおっしゃられていて、そうなりますと、最初からフルかミニしかないんですよ。何度も申し上げますけど、西九州ルートは在来線利用とフリーゲージトレインが前提でありまして、私どもとしては、フリー

ゲージトレインによって在来線を利用しつつ、少ない負担で新大阪へも直通できるとされたものであります。だから、新大阪へ直通できるという、フリーゲージトレインによって結果的に生じる効果が整備の前提にすり替わっていませんかということなんですね、私たちが申し上げたいのは。

国交省さんも「幅広い協議」というふうにお呼びかけされているわけだから、新大阪直通にこだわらないで何が問題なんだろうというのが私の疑問でございます。

○足立幹線鉄道課長

ここはもしかしたら語感の問題かもしれないんですけど、こだわらないというのは、割とどちらかというと非常に主観的な表現になっているかと思うんですけども、私どももこの5つについて議論しましょうと言っている以上、この5つには、部長がおっしゃったとおり、新大阪に直通できる方式はフルとミニであり、そうじゃないのはスーパーとフリーゲージと対面乗換えだと思うんですけども、この5つについて議論するという以上、このどれかをまさに予断をもって、何か前もって決めた上で議論をするつもりはないというのがまず私どもの考えです。

ただ、ここにこだわらないということになると、逆に言うと、むしろこの新大阪直通というのは考えないというんですかね、そういうようなニュアンスにも聞こえるので、アンド、そもそもここって中身の話ですよ、中身は協議に入ってしっかり議論すればいいということなので、この条文は要らないんじゃないかというふうに申し上げたところです。

○南里地域交流部長

フリーゲージトレインに関しては、私、先ほど申し上げたように、我々が同意してきた大前提なんです。フリーゲージトレインは最高速度が270キロにとどまるので、高速化が進む山陽新幹線の乗り入れが困難であることから、新大阪までの直通を前提とする西九州ルートへの導入は断念せざるを得ないというふうにされておりますけれども、私はこれは極めておかしい話だと思います。

そもそもフリーゲージトレインの開発目標というのは、もともと270キロでしたよね。そして、山陽新幹線への乗り入れが難しいというのは、これは最初から分かっていた話でありますし、JRさんがコストが高いとおっしゃっていますけど、それも最初から分かっていた話です。本当にこの議論の当初からこういう議論があったので、佐賀県はフリーゲージトレインの開発状況を常に鉄道局さんと確認しながら議論を進めて、まさにこういうぎりぎりの

判断というのをずっとやってきたわけであります。それを今になって速度が遅いとか、運行コストが高いといったそんな理由で断念せざるを得ないということで、先ほどはしごを外されると言いましたが、まさにはしごを外されているわけで、正直理解できません。何か国の責任とか、JRのコストを佐賀県に転嫁されているような気がするんですよね。

まさに、初めから分かっていた事実でこのフリーゲージトレインを導入できないとされていることについて、これは鉄道局さんとしての見解を1回伺いたいんですけど。

○足立幹線鉄道課長

山陽新幹線の高速化というのがどんどん進んでいっていたのは、もちろん当時、私どもも承知をしていました。ただ、当時、300キロで走る車両というのが6割程度ぐらいで、230キロで走っているという新幹線もあったので、270キロが実現するのであれば乗り入れはできるだろうというふうに考えていたところでございます。

また、コストに関しましても、やはりまだない技術ですので、一旦は新幹線の約1割ぐらいの増じゃないかというようなことで試算していたのも事実ですので、ただ、いずれもこれは実現しなかったわけですから、もっと詰めた議論をしておくべきだったということであれば、その指摘は真摯に聞きたいと思っています。

ただ、今、鉄道局の見解ということですが、この乗り入れの話だけを理由にしているんじゃないかということの御批判かと思うんですが、やはり一番は、車軸が摩耗するという安全上、極めて懸念のある状態というのを、相当その後、何回も改良に改良を重ねて相当程度まで車軸の安全性というのが向上はしていったんですけれども、それでも高速鉄道に耐え得るところまではできなかったということが厳然たる事実としてありましたので、その乗り入れ云々もさることながら、フリーゲージのことに言え、高速鉄道に資するような安全性を確保できるに至らなかったということが最大の原因であり、もっと言うと、そこに関して旗を振っておきながら至らなかった事実に関して、そこは非常に反省すべきは反省するという認識でございます。

○南里地域交流部長

さっきフリーゲージトレインが導入できなかったという御説明がございましたけれども、そうだとすると、もともとその前にある認可、スーパー特急というのがありましたよね。スーパー特急に本来戻るのが筋ではないでしょうか。いかがでしょうか。

○足立幹線鉄道課長

だから、そこも含めて、今の5つの選択肢を議論しようということになっているんじゃないかなというふうに思っているんですけども。ただ当時、このときにスーパー特急に戻るべきだということは、ちょっと私の認識では佐賀県さんからもそういうお話があった認識はないですし、どこかのところからフリーゲージが断念ならスーパーに戻るべきだよねというのは、正直そういうお話があったということは承知はしていませんが、繰り返してすけれども、この5つのことを議論するということでございますので、そういった話も含めて、佐賀県さんと協議の中で進めていきたいというふうに思っています。

○南里地域交流部長

分かりました。

ここって、実は本当に大事なところなんですよ。物凄く大事なんです。なので、少なくとも見え消しを今までされた以外のところについては確認をしたんですけども、今の議論しているところですが、見え消しですっと我々が書いているところって、本当にしっかりと議論しないといけないと私は思っています。

なので、課長さんがこれは内容の話だとおっしゃるのであれば、これ以降、協議に入ったということにさせていただいていいので、引き続きここについてしっかり議論させていただいていいでしょうか。

○足立幹線鉄道課長

今、大変前向きな言葉をいただきましたけれども、今以降、協議に入ったという認識でいいということでしたので、そこはまずしっかり私どもも受け止めたいと思っていますし、その上で、おっしゃったとおり、ここは私どもも非常に大きな問題だと思っています。であるからこそ、この議論というのは分厚くやっていきたいと思っていますし、それに関して、また必要なデータだとか、数字だとか、そういうものも含めて、その時点でお示しできる最も確度の高いものをもって議論させていただければというふうに思っています。

○南里地域交流部長

それで、ちょっと今日はいろいろ準備されていないかもしれませんが、とにかく答えられる範囲で結構ですので、ぜひお答えいただきたいと思います。

改めて確認させていただきたいんですけど、西九州ルートはフリーゲージトレインが前提であるという共通認識でよろしいですね。

○足立幹線鉄道課長

その前提というのは、どういう意味ですかね。

○南里地域交流部長

西九州ルート整備の前提はフリーゲージトレインということでいいですよ。

○足立幹線鉄道課長

いや、今ある事実としては、工事実施計画の認可において、フリーゲージトレインというのは今は外していますので、そういう前提には私どもは立っていないです。

○南里地域交流部長

そうすると、認可ということもあるのかもしれませんが、平成29年4月の衆議院決算行政監視委員会の第四分科会で田村分科員の質問に対して石井国土交通大臣がお答えになっているのがあるんですけど、九州新幹線西九州ルートにつきましては、平成27年の政府・与党申合せなどに基づいて、フリーゲージトレインを導入することを前提に、武雄温泉－長崎間の工事を進めているというふうにあります。そして、そのフリーゲージトレインの開発の遅れが生じたという状況を踏まえて対面乗換えをやったと、こういうふうな答弁をされているんですよ。だから、これが消えたという話なんですかね。

○足立幹線鉄道課長

それはその後、平成30年7月に、これは与党のほうになりますけれども、中間取りまとめという中で西九州ルートへのフリーゲージトレインの導入というのは断念ということになりましたので、その後、私どもは手続として、何度も言っていますけれども、工事実施計画の変更に係る、佐賀県さんともいろんな情報共有、情報交換、意見変更をしながら、平成31年に事業実施計画の認可において、フリーゲージトレインは導入しないという下での認可をしていますので、したがって、そこは変わっているということですね。フリーゲージトレインの導入が、先ほど申し上げた安全性の問題も含めてできないという中で今動いているということだと思います。

○南里地域交流部長

そうすると、今、リレー方式によって暫定開業をすることになっていますけど、リレー方式による暫定開業そのものもフリーゲージトレイン導入が前提だったんですが、それも違うということでしょうか。

○足立幹線鉄道課長

このリレー方式の部分は、まさに武雄温泉まで在来線に来て、ここで乗換えをして、しか

も乗換えが最も利便性の高い同一ホームで乗換えをするというような工事をして、武雄温泉から長崎までのフル規格につながるということです、その部分は生きているということでございます。したがって、工事実施計画の変更認可もその部分は踏襲した形であります。

○南里地域交流部長

いや、でも、これってフリーゲージトレインが前提だったんですよね、リレー方式による暫定開業。違いますか。

○足立幹線鉄道課長

もともと平成28年3月の六者合意のときはそれが前提だったわけです。ただ、平成30年7月にフリーゲージの導入を断念したということなので、フリーゲージ導入部分を外した形で今、リレー方式の部分は進めているということでございます。

したがって、ここの整備方式、新鳥栖－武雄温泉間の整備方式が5つの中のどれかに決まれば、それに基づいたまた新しい――六者合意なのかどうか分かりませんが、関係者間の合意をして進めていくということになるんじゃないかなというふうに思います。

○南里地域交流部長

平成31年4月12日の変更認可に関しまして、私どもは全線複線化が外される認可計画だったので、相当ここでいろいろ意見を申し上げさせていただきました。その内容は申し上げませんけれども、これらをいわゆる除外した理由ですね、鉄道局さんのほうから、与党PTにおいて西九州ルートへのフリーゲージトレインの導入は断念する方針が確認されたことを受け、取り止めを行うものというふうに文書には書かれておりました。

我々としては、これは六者合意事項でしたので、リレー方式による暫定開業の条件である肥前山口－武雄温泉間の全線複線化が除外されたということは、これは大変遺憾でございます。フリーゲージトレインの導入が断念されたという理由で全線複線化を除外されたのであれば、何で全線複線化は駄目で、暫定開業できるんですかね。

○足立幹線鉄道課長

六者協議のときの文書を見ますと、肥前山口－武雄温泉間の複線化工事は、全線について整備新幹線スキームで整備を行うが、工事は段階的に実施すると。対面乗換え方式により平成34年の開業時までには同区間を走行する特急、普通の利便性を確保するために必要な区間、これは大町－高橋間の複線化を行い、その後、順次全線複線化を実施するというふうになっていると思うんですけれども、佐世保線の全線複線化は、まず、大町－高橋間というのは、

令和4年度の対面方式による開業に必要な工事として進めておりまして、六者協議でその後順次整備となっているそれ以外の区間に関しましては、これはフリーゲージトレインの導入に伴うもので整備をするということなので、このフリーゲージトレインを断念している以上はその対象ではなくなったんじゃないかというふうに理解しております。

申し上げたいのは、さっきも言いましたかもしれないんですが、整備新幹線事業というルールでやるには、整備新幹線として成り立つからこのルールでやるんですけれども、ある意味、国が3分の2を補助するようなルールでやるということだと思うんですけれども、その整備新幹線としてフリーゲージを残念ながら断念し、フリーゲージでは整備が難しいと判断した以上は、整備新幹線スキーム上でこの複線化をフリーゲージ断念によって必要のないところまで国費を使って整備するというのは違うんじゃないかというふうに当時判断をして、何度も佐賀県さんともこういうやり取りもして、そこの分というのは外させていただいているということでございます。

○南里地域交流部長

私が申し上げたいのはそこじゃなくて、そこは去年の4月に大分やり取りさせていただいて、そこは納得しているわけじゃないんですけど、私が言いたいのはそこじゃなくて、もともと西九州ルートはフリーゲージトレインを導入することを前提に始まった事業ですよということと、そして、六者合意において、全線複線化の話と対面乗換えの開業のところにもフリーゲージトレイン云々という記載はないんですよ。ないのに、片っ方が駄目で片っ方はいいというのはどうしてでしょうかということなんですけれども。

○足立幹線鉄道課長

フリーゲージトレイン前提というのは、平成24年の、まさにそちらの資料にもある6月にそれで事業認可をしているので、その時点でフリーゲージトレインを前提にしたのは、それは紛れもない事実です。

ただ、フリーゲージの開発がうまくいかず、繰り返しになっちゃいますけれども、平成30年には与党としても断念という方針も出たので、それに沿った形でフリーゲージトレインの部分を除いたものが前提になっているというのが事実です。事実というのは、法律上は工事実施計画の認可という形で表れているということでございます。

○南里地域交流部長

私が本当に素朴な話として、ちょっとお伺いしたいんですね。

要は、西九州ルートの整備というのは、西九州ルートの整備そのもの、そして、リレー方式による暫定開業も、いずれもフリーゲージトレインを前提に話をしてきたわけですね。それは間違いないですね。

○足立幹線鉄道課長

それは間違いないです。

○南里地域交流部長

それです、営業主体でありますＪＲ九州さんが平成29年7月25日の与党検討委員会に説明された文書の中で、整備新幹線の事業の前提である収支採算性が成り立たない、ＦＧＴによる西九州ルートの運営は困難であるというふうに明確に表明をされているわけです。これは事業主体であるＪＲ九州さんが平成24年の認可の同意を取り消したんじゃないでしょうかというのが1つ。

それと、平成31年4月12日の変更認可でフリーゲージ関連設備の整備を除外されていますよね。すると、法的なものというのはちょっと分かりませんが、少なくともこれまで西九州ルート整備をしてきた前提が崩れているんじゃないですかと。そういう中で、何で武雄温泉－長崎間の工事を標準軌で進められるんでしょうかということなんです。これは非常に素朴な疑問です。

○足立幹線鉄道課長

まず、ＪＲ九州が運営は困難と表明したことをもって認可から降りたということですがけれども、ＪＲ九州は、困難であるということの表明は、それはフリーゲージとしてこの部分を運営するというのは困難だということを表明しただけであって、武雄温泉－長崎のフルの部分について、ここはフリーゲージができないのであれば、武雄温泉－長崎についても降りますよということではなかったと思いますし、この部分は対面乗換えというのができるわけですから、その上でこの区間、新鳥栖－武雄温泉間について新しい方式を考えていけばいいということで、武雄温泉と長崎の部分というのは、引き続きフル規格で工事を進めていたところをそのまま進めているということです。工事認可としてのその部分を取り消すということまではしていないということです。

○南里地域交流部長

法的には、確かに手続的にはそうなんだと思うんですけども、私が申し上げたいのは、今まで我々が本当に苦勞してやってきた大前提であるこれが崩れてしまっていますよねとい

うことなんですね。だから、西九州ルート整備の前提が崩れている状況でしょうということなんですよ。

○足立幹線鉄道課長

武雄温泉と長崎をフルでやることについて、そこは否定されていないですよ、佐賀県さんとして。そこは武雄温泉と長崎についてのフルも、フリーゲージが駄目になった以上は、そのフルの整備も止めるべきだというようなことをおっしゃってはいないですよ。

○南里地域交流部長

止める、止めないじゃなくて、フリーゲージが走るから標準軌にしたんでしょうということなんです。そういう認可ですよということなんです。

○足立幹線鉄道課長

認可のときは、フリーゲージとここのフル規格をセットでやるというのは、そのとおりですね。

○南里地域交流部長

だから、これって線路の幅を広げたのはフリーゲージが通るからだったわけですよ。そういう前提が全部崩れているのに、何でここを標準軌でやれるんですかと。スーパーに戻るのが筋じゃないですかという素朴な疑問なんですけど。

○足立幹線鉄道課長

そこはまさに新鳥栖－武雄温泉間をどういう整備方式にするかということによるのかもしれませんが、他方で、何度も言いますが、武雄温泉－長崎、ここをフルで造っていくということに関して、それを例えば、営業主体のJRが止めるべきだとか、あるいは地元自治体のほうでそこはやめるべきだとか、そういうようなことは聞いておりませんし、かつ対面乗換えということで、当面はリレー方式の新幹線が走ることができるわけですから、その部分までの後戻りというのはしなかったということだと思います。

○南里地域交流部長

これは、ここでは多分終わらないと思います。ただ、申し上げたいのは、本当に私たちの感覚からすると、非常におかしなことが行われているんじゃないですかということなんですよ、普通に考えたときに。だから、それを何かこう――何というんですかね、はぐらかすような議論は、それはやめていただきたい。ちゃんと、きちんとやってもらいたいなというふうにそこは思うんですけど。

○足立幹線鉄道課長

はぐらかすようなことは、してきたつもりはないし、これからもするつもりはないので、だからこそ、ここのネットワークをどうあるべきかを、何度も言いますけれども、未来志向で考えましょうということを常々申し上げてきているところです。

○南里地域交流部長

未来志向はいいんですけど、こっちの決着をつけていくべきじゃないですか。だって、こっちなんですよ、本質は。こっちが決着を本来つけないといけないのに、その決着すらついていないのに、何かこっちの話を持ち出されて、何かごまかされているような感じがするんです。

○足立幹線鉄道課長

こっちというのは、武雄－長崎ですか。

○南里地域交流部長

そうそう、そこです。これが今、我々がやっている本質なんですネ、もともと。これが決着していませんよねという話なんです、ぐしゃぐしゃになって。

○足立幹線鉄道課長

だから、フリーゲージトレインを導入することを断念したという意味においては、だからこそ、決着していない状態になっているんだと思うんですけども。じゃ、そこで武雄温泉と長崎をそんなだったら全部工事も止めて、ここが決まるまで一切工事を進めるべきじゃないということまでおっしゃっているわけですか。

○南里地域交流部長

今申し上げているのは、そういうことを申し上げているんじゃないくて、こっちの話をきちんと議論しないといけませんよねという話を申し上げているんですよ、我々としては。だから、フリーゲージトレインの話だってきちんとやらないといけないし、この議論をやるならやると、きちんとやると。スーパーもだから――だから「実現」とあそこに入れているわけですね、我々としては。そういうお話を申し上げているんです。

何かね、やっぱり変なんですよ。何となくこっちの話ばかりみんな思うけど、もともとこれですよという話で、それが何か突然訳の分からんような理由でなくなったみたいな話になってしまっていると。そういうのっておかしくないでしょうかね、ということを申し上げているわけです。

○足立幹線鉄道課長

分かりました。そういう意味で、もともとの議論ですね、フリーゲージの話、スーパーの話も含めて、そこは私どもとして、しっかり最新のデータをもって議論するつもりですので、そこはよろしくお願いします。

○南里地域交流部長

ちょっと長くなりましたので、これはこのくらいにしておきますけど、5番ですね。5番は、確約できないということを消されたということですから、去年の4月に鉄道局さんのほうから新鳥栖－武雄温泉間の整備に関しまして、フル規格の場合に貸付料が2,580億円あるので、佐賀県の実質負担が約660億円になりますという試算を示されました。

これは、鉄道局さんから佐賀県の負担は660億円だと示されましたので、変な議論で混乱しております。なので、改めてこの試算の根拠についてお伺いしたいんですけれども。

○足立幹線鉄道課長

まず、この660億円ですね、これは数字として出してございますが、このときに私ども、なかなか通常、こういう試算を外向けに出すということはあまりしないんですけれども、当時、やっぱり議論として負担額がちょっと分からないんじゃないかという御指摘が多々あったものですから、したがって、一定の条件を置いてみて、その上でこの貸付料での試算をし、貸付料を試算したところ、86億円という額が出てきたので、それを財源として充てた上で、残りを国と地方で、3分の1、3分の2で割って、地方の負担分について交付税措置が入るという前提で計算したところ、この660億円になったというものでございます。

○南里地域交流部長

まず、ちょっと1つ、いくつかお伺いしたいんですけれども、収支改善効果の86億円という数字が出てきたとおっしゃいましたけど、この根拠はどういうものなんですか。

○足立幹線鉄道課長

これは、新幹線の貸付料というのは、新幹線が開業した場合と開業しなかった場合、その差分を収支改善効果としてみなすということで計算をしてございますけれども、このときの試算に関しましては、長崎と新鳥栖間ですかね、そこの部分についての開業、開業しないというところを検討して出した数字でございます。

○南里地域交流部長

これに関しては、JR九州さんは関与していないというふうに表明されています。そこは

間違いないですよ。

○足立幹線鉄道課長

関与していません。

○南里地域交流部長

あくまでもこれは国交省さんの独自の試算ですね。

○足立幹線鉄道課長

そうですね。独自の試算です。

○南里地域交流部長

収支改善効果の全てが貸付料というふうになることがあるのでしょうか。

○足立幹線鉄道課長

その御趣旨はどういう意味ですか。

○南里地域交流部長

普通聞いていますのは、収支改善効果の範囲内でＪＲと協議して決められるはずですよ。

○足立幹線鉄道課長

はい、そうですね。

○南里地域交流部長

だから、その全てが貸付料となる、実績としてそうなっているのでしょうか。

○足立幹線鉄道課長

これまでいろんな新幹線が開業してございます。そのときには、その都度、私どもとして収支改善効果をはじき、実際にＪＲさんと協議をして決めます。その収支改善効果と実際に決まったＪＲさんとの協議の結果がぴったり一致しているかという、そうじゃないかもしれませんが、私どもとしては収支改善効果としてはじいた額を、あるいはそれ以上をＪＲさんに貸付料として払ってもらえないかという交渉は絶えずしているところでございます。

○南里地域交流部長

確認しますけれども、少なくとも収支改善効果の範囲内で、ＪＲとの協議で——交渉というんですかね、そこで決められるという理解でいいんですよ。

○足立幹線鉄道課長

基本的にはそうですね。

○南里地域交流部長

そうですね。

○足立幹線鉄道課長

はい。

○南里地域交流部長

だから、ＪＲさんが、いやいや、そんなに86億円も払えませんかと言えば、払えないということですよ。

○足立幹線鉄道課長

私どもはこれぐらいの収支改善効果はあるでしょうということをももちろん主張していきます。結果は、それはＪＲさん、相手のある立場、相手もいらっしゃる所以说えませんが。ただ、この新幹線の整備をするに当たっては、ＪＲさんが開業するはるか前から財源の見通しを立てるんですけれども、その際には、私どもとしてこれぐらいの効果があるだろうという試算をし、その試算を交通政策審議会というところに諮って、交通政策審議会でもんでいただいて、これぐらいの収支改善効果があるんじゃないかという数字を出していただいて、その数字を基に財源を組み立てていきますので、もし最後にＪＲ九州さんと交渉が折り合わなかったら、こんなに収支は取れないんじゃないかという御懸念だとすれば、そこは時間軸が違って、何を言いたいかというと、私どもが計算をし、交通政策審議会がこれぐらいの額が適当という額を示されたら、その額の貸付料は入ってくるという前提で財源を組み立てます。

この86億円は、このときのおおよその規模感ということで、まだ交通政策審議会まで諮っているものではないんですけれども、いずれここの数字をより、仮にフルでやるとしたらということかもしれませんが、ＪＲさんがやるということになると、私どもが試算をして、交通政策審議会に諮って、その数値でもって財源のスキーム、それは国の予算が幾らか、実際の予算が幾らかというのを示していくと、そういうことになります。

○南里地域交流部長

ということは、少なくとも国が試算された数字で交渉されて、それでおおむねＪＲさんは払われる、ＪＲさんもそれで納得せざるを得ないということですか。

○足立幹線鉄道課長

ＪＲさんがどう払うかというのは、ＪＲさんがいるので、今、断定はできないんですけれ

ども、新幹線の財源を決めるときは、ＪＲさんの御判断が入る前の数字でやるということです。

○南里地域交流部長

そうすると、新幹線の財源の判断をするときはＪＲさんは関与せずに、そちらで判断して、実際の貸付料は、その判断の後にＪＲさんと交渉で決まって入ってくるということでいいですか。

○足立幹線鉄道課長

そういう仕組みになっています。

○南里地域交流部長

そういうことですね。

○足立幹線鉄道課長

はい。

○南里地域交流部長

だから、あくまでも、まさに仮定というのがいいかどうか知らないですけど、ＪＲが納得した数字として上がって財源が組み立てられているのではなくて、それで財源は見積もるけれども、実際はその後にＪＲさんと交渉して決まると、実際に入ってくる額は、という理解でよろしいですね。

○足立幹線鉄道課長

そのとおりです。

○南里地域交流部長

分かりました。

それから、貸付料なんですけど、全額が工事費に充てられるというのはあるんですか。通常、償還とか事務費でなくなるじゃないですか。貨物調整金なんかだったと思うんですけど。

○足立幹線鉄道課長

今回、この86億円という数字を示させていただいているのは、ここの線区がフル規格でできた場合に入ってくる年間のＪＲさんの収支改善効果ということで出させていただいていて、ただ、実際今のルールは、ここで充てていますのは、この線区に入ってくる貸付料をこの線区の建設費に充てるという仮定において出させていただいています。ただ、実際には貸付料に関しては全体をプールして、建設費だとか工事の進捗状況に応じて貼り付けをするという

ことなので、その部分が実際のルールと違いますねということであればそのとおりですけれども、貨物調整金とか、そういう話はまた別の問題なので、全体の新幹線事業の中からどの部分を貨物調整金に充てて、どの部分を建設費に充てるというのは全体の大きな話としてはありますけれども、今、佐賀県さんに以前お示した数字というのは、そういうことは抜きにして、こういう形ですけど、単純にこの線区で上がっている上がりはこの線区の建設費に充てます、そういうルールで試算したものです。

○南里地域交流部長

要は、当然の話ですけれども、もともと貸付料というのは特定の線区に入れるという仕組みになっていなくて、基本的に全体のいろんなところに入ってプールされてますよね。そこは間違いないですね。そのプールされている中から、鉄道・運輸機構さんとかが実際に建設されるときに、当然これは償還分があったり、人件費だとか、いろんな事務的なものがあったり、先ほどの貨物調整金だったりしますよね。だから、プールされたものが全て建設費に充てられているわけじゃないですよということなんです。

○足立幹線鉄道課長

事務費だとか、そういうのは建設費の一環として見えていますので。

○南里地域交流部長

ああ、そういうことですね。償還はあるでしょう。

○足立幹線鉄道課長

償還の部分も、そこは償還というか、実際、例えば、財政投融资なんかを借りてやりますけれども、その部分の一部に貸付料で返すということにはなっています。ただ、償還するのは新幹線をつくるからこそ借入れというのが出てくるので、必ずしも1対1になっていないかもしれないですけども、おおよそ新幹線をつくる建設費に対して貸付料というのはあまねく新幹線の建設費に、それは償還という金融上の仕組みを利用しているのかもしれないですけども、貸付料というのは建設費に当たるものだと考えていただいて問題ないと思います。

○南里地域交流部長

そうだとすると、少なくとも通常はプール制でやっているやつを、今の試算では、仮定では、とにかく全てが全部このルートに入るという試算を、仮定を置かれたということ。

○足立幹線鉄道課長

そうですね。そこは何よりも大事にしたいのは、規模感ですね。一定の規模感をお示したいということだったので。

○南里地域交流部長

それはあくまでも今のルールにはないもの。

○足立幹線鉄道課長

そうですね。

○南里地域交流部長

それは間違いないですね。

○足立幹線鉄道課長

ルールにはないです。

○南里地域交流部長

分かりました。

それから、事業費に関してなんですけど、新大阪乗入れの話がありますけど、新大阪の拡張経費とか、そんなものは当然入っていませんよね。

○足立幹線鉄道課長

入っていないです。

○南里地域交流部長

入っていませんね。そうすると、鹿児島ルートの例なんですけど、鹿児島ルートから、後から山陽乗入れの話がありまして、後から山陽乗入れのためのシステム改修費の負担が出てきます。後から。そうすると、今のルールでは、それってたしか原因者負担ということになっていて、だから、当時は福岡県と佐賀県と熊本県の3県に山陽乗入れのためのシステム改修の分がかかってきたと承知しています。これは事実だと思います。そうすると、今のルールでは西九州ルートが新大阪駅に入るための拡張費用なるものは入っていないし、それは原因者負担だから、後で佐賀県の負担として出てきますよねということなんです。

○足立幹線鉄道課長

そこは今答えは持ち合わせていませんけれども、まさに新幹線をどう造るかをするときの佐賀県さんの負担がどうかというのは、まさに今日から始まった協議の一つの大きな事項だと思うので、そこはしっかりもう一度鹿児島の事例なんかも整理した上でお示しできるタイミングになったら、そういうことも含めてお示ししたいと思っています。

○南里地域交流部長

私どもはフルにこうこだわっているわけじゃなくて、そういうふうにお示しされたもんですから、されて議論が混乱していますので、それで今お伺いをしています。

それで、今も改めてお伺いしましたが、当時も説明いただきましたけど、あくまでも今この試算というのは現行の仕組みにはない仮定を置かれたものであって、当然、先ほどの確約の話じゃないですけども、確約できるようなものではないですよということなんです。

○足立幹線鉄道課長

1つ、この86億円を今、この協議の場で確約してくださいと言われると、そこは難しいと答えざるを得ません。

○南里地域交流部長

確約してくれと言っているわけじゃなくて、確約できない数字が何か出されて、しかも、甘い数字が出されて、それが独り歩きしている。それで、議論が混乱しているということなんです。だから、別にフルの話を我々として求めているわけじゃないので、そういうのを出してくれと言うつもりは全くありませんけれども、要は今後いろんな、課長さんのあれでいけば、5つの方式があると。それについてフラットにというか、何かに特定せずに議論することでありましてけれども、それぞれの方式についての議論の前提となりますいろんな条件がありますよね。お金とかだけじゃなくて、先ほどのスキームの話とかを私申し上げましたが、そういったものもあれば、それから、そもそも列車とかの本数がどうなるのかとか、ダイヤがどうなるのかとか、あるいは料金がどうなるのかとか、じゃ、地元負担がどうなるんですかと、そんなものがあるわけです。そして、例えば、フルという選択肢の場合は、在来線の列車ですね。並行在来線の問題がどうなるのかというところに、そもそも在来線の列車とか運行ダイヤをどうしてくれるのか、仮に経営分離だとか上下分離みたいな話になるんだったら、じゃ、その場合の維持管理は幾らなんですかと。そういう議論の前提となるようないろんなものがないと議論できませんし、その数字が確定していなければ議論できないですよ。これは佐賀県だけでなく、佐賀県議会のほうからそういう議論が出ているわけです。

だから、我々としては、フルがどうこうということではなくて、議論の前提となる様々な条件だとか数字、負担とかにかかわらず、いろんなものがありますけど、そういったものについて示される場合は、これは確定されたもの、もしくは確約できるものを示して

いただきたいという趣旨でここに書いているというものでございます。

○足立幹線鉄道課長

今の貸付料一つとってもそうですが、ある程度の試算、前提を置いて、いろんな数字をお示ししないと多分議論はできないと思うんですね。部長たち、あやふやないいかげんな、あるいは数字なしで情緒的に新幹線いいよね、いや、だめだよねという議論じゃないと思うので、私たちが協議する以上は当然数字が非常に大事だと思っていますし、その条件も含めて非常に大事だと思っています。

あらゆる公共事業もそうですし、そうじゃない事業も、いろんな大きな投資をするときには前提を置いて、それで試算をして、それで投資をするかしないかという判断をするんだと思うんですけれども、そのときに、じゃ、その前提になる数字を置きます。それはしっかり議論して、投資判断を最終的にするかどうかをするために、当時持ち得るあらゆる最新のデータをもってお示しすることはできるんです。できるというか、やりたいというふうに思いますけれども、じゃ、そのときに出した数字で、これで確約、もっと言うとこれでいただきですからみたいなことになると、その後、新幹線に関してもこの協議をして、直ちに工事に入るわけでもないですし、工事をしてから何年もかかってやっていくものなので、すると、最初に冒頭申し上げましたけれども、いろんな社会情勢の変化というのは当然起こるわけですから、例えば、今、予期しなかったコロナみたいな話も含めて起こってくるわけなので、それを要するに時間が非常にある中、出さなければいけない数字に対して、責任を持って最新のものを出すつもりはありますけれども、一回出したら、それをもって確定よねと言われるとつらいというのは、これは多分、部長の御経験でもどうですかね、行政でいろんな交渉を佐賀県さんもされていると思いますけれども、このときにこの数字で確約しろと言われるとつらくないですかね。

○南里地域交流部長

だから、例えば、佐賀県がこれを造ってほしいとか、造りたいと一緒に言っているなら、それは多少のぶれとかはあるかもしれませんが。でも、我々は造ってくれと言っていないわけですよ。そのときに幾らになるか分かりませんと、その数字が、それこそ一番低い数字を見せられたって、後からどうなるか分かりませんよと……

○足立幹線鉄道課長

幾らになるか分かりませんという、こういうふうなのを・・をもってすれば、こうなると

と思いますと、これは今の出し得る最も自信のある数字ですと、ここまでは言えますけれども、じゃ、数十年後、この数字がずっとそのままだよねということまでも約束しなさいと言われると難しいと。これは非常に分かりやすいというか、ものなんじゃないかなと思っているんですけれども。

○南里地域交流部長

分かりました。いずれにしても、確約は難しいということだと、そういうふうに理解していいですね。

○足立幹線鉄道課長

はい。

○南里地域交流部長

それで、7番目に行きますが、その前に、6に関しては確認したというふうに認識していますけど、先ほど6番を守りたいとおっしゃったんですけど、これは守ってください。守ってもらわないと困ります。

○足立幹線鉄道課長

もちろん守ります。

○南里地域交流部長

ですよ。ぜひそれをお願いしたい。

それと、7番目ですけど、かねてからずっと申し上げていきますけど、佐賀県はフルありき、スケジュールありきの協議には応じるつもりはございません。そこは違うと思っています。足立課長さんに以前お会いしたときにも私のほうからもちっと申し上げたんですけど、今の状況は本当に極めて以前見た既視感があるんですよ。ちょっと申し上げますと、まさに我々がぎりぎりの判断をしてきた武雄温泉―長崎間の着工に関して、その着工の前提となります、これは違いますね、肥前山口―諫早間の並行在来線の経営分離、この話がありました。この話に関して、実は平成16年12月に当時の古川知事が極めて大きな政治判断をされています。当時の状況が、まさに北陸と北海道、長崎の3つのルートがあって、その財源確保の議論がされておりまして、長崎ルートの着工条件、つまり並行在来線の経営分離、これが整わなければその財源が他の部分に充てられて、今回の機を逃せば平成30年度以降にしか見込めなくなると、そういう状況があったわけでございます。

そういう状況の下で、まさに当時の古川知事が今回の機を逃せば平成30年度以降にしか本

格着工できないと、それからＪＲ九州が他の例ではない上下分離方式による肥前鹿島までの運行する案を提案してきたと。それから、長崎県から佐賀県に要請があれば、佐賀県の負担について応分の負担をするという提案がなされたことから、整備に向けた財源確保のために並行在来線のＪＲ九州からの経営分離もやむを得ないというふうな御判断をされております。そして、これによって、この西九州ルートが動き出して着工に至ったわけでございます。

今、先ほどもおっしゃいました国の財源確保の話はこのときと同じなんです。まさに今バスに乗り遅れたらだめだみたいな話で、乗っかってずっとやってきたらこれになったんです。今の状態になって、なくなりました。この辺も・・・していったところも何かうやむやにされた。ＪＲさんもいろいろ約束したと違ふようなことも、そんな状況になったわけですね。当時それに乗ってしまったから。

だから、我々としては、こういう財源がどうこうという話でこれをやりたいと全く思っておりません。北陸新幹線とかの他の線区の財源確保に係る与党の議論やスケジュールの都合で協議を進めることはあり得ないし、鉄道局さんのほうも他線区の都合とは独立した問題として協議すべきと考えているということでもありますので、ここはこれでいいんじゃないですかねというふうなことなんです。

○足立幹線鉄道課長

新幹線の整備を考えると、当たり前ですが、財源の問題抜きにというか、一番大きな問題になってきますけれども、その財源というのは、佐賀県さんにとってはこの区間が検討している唯一の区間だと思うんですけれども、国全体から見るとほかの区間もあって、ほかの区間もある中で、限られた財源をどう配分していくのかというのは、やはり少なくともこれまでの歴史を見ると、その都度一緒にやっていっています。だからこそ今のスキームになって、１線区単独で着工しているというのは実はないんですけれども、２つなり３つというのがセットで着工しているというのは、そのときにそういうタイミングがくるような線に関しては一緒に財源を議論してやってきたということでございます。

今、せっかくなんで申し上げますと、今残っているのは、敦賀－新大阪とここの区間でございますけれども、敦賀－新大阪の北陸のほうは今アセスなんかも進み、北陸の方々は令和４年度に金沢から敦賀まで開業すれば切れ目のない着工をしたいというふうにおっしゃっておられるので、それに併せて財源の検討をなさいと言われているのが事実でございます。

そのときに、財源の検討を――私の立場ですよ。これは佐賀県さんは違ふのかもしれない

んけれども、全国の新幹線整備を考える私の立場としては、財源をつくるというのは物凄くエネルギーが要るんですけれども、そのエネルギーをぶつけるときに、ある程度グループというあれですけれども、一緒に考えるべきタイミングであるならば一緒に考えないといつか、一緒に考えるということを全くしませんというのが佐賀県さんの案だと思うんですけれども、そこまで可能性を否定してしまっているものなのかという問題意識で、ここを完全に否定するところまではやめましょうねという意味を込めてここは消してくださいというお願いをしたというものでございます。

○南里地域交流部長

我々はここは否定していますので。だから、スケジュールありきとか、そういう感じで議論するつもりは全くないし、当然フルありきみたいな話でもない。そこは譲れないところですよ。

○足立幹線鉄道課長

そこはあれですかね、逆に財源の議論といずれなるときに、そこはこの区間は単独で議論すればいいのであって、タイミングとして北陸なんかと一緒にという議論をするものではなく、みじんも考えられないということですかね。

○南里地域交流部長

要するに、何かそういうよその財源の都合みたいなことである話じゃないでしょうかということなんです、この話というのは。

○足立幹線鉄道課長

はい、よその都合ではないと思います。ただ、タイミングとして繰り出す財源を議論するときに、一緒にできないとなると、少なくともこれまでの整備新幹線の歴史上はそういうことにはならないように関係者はしてきたし、なると、どうしてもその部分というのが遅れてくる可能性はあるんじゃないかなと。

○南里地域交流部長

いや、だから、そこが、最初に戻りますけど、私たちは求めていませんと最初から言っているわけですよ。我々は求めていないんです。求めていないけど、いろんな……

○足立幹線鉄道課長

求めていないのをすごく強調されますけど、協議をして、どんな形であれ、何らかの結論を出す、これは間違いないですよ。

○南里地域交流部長

少なくとも我々はスーパーとフリーゲージとリレーは合意していますから、それは別に時間かけてどうこうという、全然言うつもり全くないです、それはいいです。

○足立幹線鉄道課長

そうなったときに、いざ決まった方式でやりましょうというときに、蓋を開けてみたら、でも、ちょっと財源がとてもありません、入っていませんということは避けるべきじゃないか。これは佐賀県さんにとってもそう思っていたきたいし、九州全体にとっても、この部分だけが何らかの形で、あるいは財源がないという理由によって遅れるということは非常に、こういう言い方は語弊がある、取り返しがつかないようなことになってしまいかねないですが、ということです。

○南里地域交流部長

何かそこが変な話で、我々はずっと信用してこの計画に乗っかってきたわけです。ずっと乗っかって、F G Tでやりますと。・・があるからと。結果的に全部駄目ですと今言われているんですよ。その責任は佐賀県にないですよという話なんですけど。

それで、求めているわけじゃないけど、話は聞きましょうという話をしているのに……

○足立幹線鉄道課長

もちろん佐賀県にはないんでしょうけれども。ただ、すみません、現実としてこういう現実が今あって、そこをこの地域の皆様方は一緒に考えませんか、すみません、最初のほうの話に戻りますけれども、そこを協議を別に求めているだけども、ということじゃなくて、今、繰り返しですけど、フリーゲージなりが我々が確かに旗を振りながら導入できなかったというものはありますけれども、その現実を踏まえて、それでも何らかの解を出さなきゃいけないと言っているときに、解を一緒に出しませんかと。その解を出すに当たっては財源というのは必ず大きな課題として出てくるので、そのようなことも頭のどこかに入れておいて議論しましょうねということなんですけどね。

○南里地域交流部長

普通に考えると、今までこういうふうに一生懸命やってきて、我々としても努力して、本当につらい思いをしてやってきました。それが佐賀県の責任じゃないことでやれなくなりましたということですよ。であれば、こっちの話もぜひさせてほしいという話があるから、話は聞きましょうという話に今しているわけで、そのときに財源の都合がありますからとか

と、そんな話が出てくるんですか。むしろ普通だったら責任を持って確保するからしっかり議論しましょうとか、そういう話じゃないんですかね。

○足立幹線鉄道課長

だから、ごめんなさい、これは全般的にしっかり議論しましょうという、それは大きな方針の下で今日の話をさせていただいて、ただ、そこで財源というのも、もちろん議論する以上は必ずぶち当たる大きな壁ですよということ、その部分も何らかしかりフックというか、持っておきましょうねということなんですけれども。

○南里地域交流部長

この議論を今からやっても終わらないと思うので……

○足立幹線鉄道課長

国の財政も非常に今どき、新幹線のほうに限られている中で、何とかできないかという知恵を出す中での一つの指摘なんですけれども。今、コロナの関係もあって、国の財政は非常に補正予算でも大きな支出をして、場合によっては、より厳しい財政になっていく中で、いろんなプロジェクトがありますけれども、そういうプロジェクトも一旦止まってしまうと、なかなか次にもう一度国としても財源をしっかりそこに充てていくかということにならないような、もしかしたら厳しい事態になるかもしれないという、私は新幹線の財源を含めて担当する立場として思っていて、そういう中で、このネットワークをどう整備していくかということ考えたときに、やはりここの部分は整備新幹線全体の財源の中でどうあるべきかということも残しておいたほうがいいんじゃないかと、これは担当課長として、ここは私はこだわっているところです。

○南里地域交流部長

だから、それは足立さんのお立場とか国の御都合なので、国で責任持ってやっていただければいいんじゃないでしょうか。

○足立幹線鉄道課長

国と佐賀県さんの協議の土俵づくりなので、国として思っていることはこういうことです。土俵づくりに我々の意見も反映させてくださいということです。

○南里地域交流部長

土俵どうこうという話じゃないと思うんですよ。だから、我々は話は聞きますと申し上げているので、自然体でいいんじゃないですか。何かそこにがんじがらめにしてやるような話

じゃないので。

○足立幹線鉄道課長

でも、その協議をする以上は、我々は何らかの結論を得なければいけないですよ。ただ話を聞くだけであれば、こういう大きなしつらえなく、お話は幾らでも私どもすればいいんですけど、やはりいずれかのタイミングで何かを決めるということを私たちは、それは行政官としてやらなければいけないと思っているので、だからこそ、そういう真剣勝負の協議をしなければいけないからこそ、修正意見は全てそういう趣旨を貫徹して申し上げていることなんですけど。

○南里地域交流部長

もしも何か早く決めなきゃいけないということだったら、我々はスーパーでいいですよ。それがもともとですから。

○足立幹線鉄道課長

だから、そこは協議をして決めていきましょうということですね。佐賀県さんの現時点での御意見がそうだというのは今日分かりましたので、それを踏まえて、私どもとして佐賀県さんはスーパーということだけれども、どうやっていくかということを、協議のもう一個の者としてしっかりまたデータをそろえて話合いしていきたいと思います。

○南里地域交流部長

いずれにしても、本当にこれは我々にとって物凄く大変なことを今まで苦労してやってきて、それをこういう状態にしてしまったのは、誰の責任という、少なくとも佐賀県の責任じゃないですよという話なんです。その佐賀県に対して、またこんなことをお話を持ってこられているだけなんだから、それはそれなりにちゃんと議論をしていいので、ちゃんと時間をかけてやらないと、とてもそんな都合でやる話じゃないですよということだけはぜひ申し上げさせていただきます。

○足立幹線鉄道課長

分かりました。ただ、議論をするということも含めて分かりました。

○南里地域交流部長

それで、ちょっと1つだけですね、課長さんの話から1つあったので、1つだけ申し上げさせていただきたいんですけど、熊本ー鹿児島が関西との流動が1.3倍になりましたという話がありましたよね。・・・で。もちろんそれは私たちも承知しています。こっち側の関西と

のここが、全部が新幹線効果かどうかは別として、少なくとも全部入れて1.3倍ぐらいになっているのは事実として知っています。

ただ、我々は熊本県さんとか関西とか、鹿児島と関西と、熊本、福岡、博多とか、そことの割合が全然違いますので、佐賀県の場合は。通勤圏なので、福岡の近郊県なので、ここが圧倒的に多いんです、これが。だから、関西って物凄く細いですね、ボリュームからすると。こっちの福岡とか県内のJR利用者のほうのボリュームが圧倒的に多いわけで、ここが不便になって、ここが1.3倍ぐらいの話ではないんです、そもそも。そういうことだけはぜひ御理解いただいて議論したいと思います。

○足立幹線鉄道課長

もちろん県の人口分布だとか、あるいは県の入込みのもとだとか、そういう分析は非常に大事だと思うんですけども、ちょっと大きな話かもしれませんが、やはり今後、アジアの人口は10億人ぐらい増えるとか、いろいろ言われる中で、やっぱりそういう大きなアジアの成長というのをいかに日本として取り込んでいくか、これはむしろ部長のほうで専門ですし、中国への便なんかも積極的に張ってられたりされているので、釈迦に説法で恐縮ですけども、そういうようなこと、ポスト・コロナになったとしても、逆に言うとポスト・コロナだからこそ、いろんなことをやっていかなければいけないというときに、そういう目で見て、ここの交通基盤をどうするかというのは、やはり佐賀県さんにとっても大事だと思うし、もっと言うと九州全体にとっても非常に大事なんじゃないかなということも逆に、そこは私どもとしてはそういう視点でもって考えていますので、御認識いただければと思います。

○南里地域交流部長

一応今日、協議に入ったという形にさせていただいていいと申し上げましたので、引き続き私が協議責任者でございますので、私のほうで協議をさせていただきます。

今日、見え消しの部分は、ある意味宿題状態だと思うんですよね。だから、これは今後は協議の中でしっかり議論させていただきたいと思いますので、よろしくお願いします。

○足立幹線鉄道課長

分かりました。

あと1点だけ、先ほど6番の話をしたときに、佐賀の合意がない限り進めないということで、当然そうしますということでしたけれども、この件をしっかりと私どもとして当然守るんですけども、ここをよりこういうことがある中で、今の状態をさらに前に進めるようなア

アイデアを実はちょっと今検討しているところでして、それを局長のほうから知事に直接感触をお伺いしてみたいという意向を持っておって、それで実は何度も何度も御連絡を申し上げていますので、そこに関しましては、ぜひとも知事には一度我々が今持っているアイデア、これはこの確認文書と直接関係ない話ですし、事務的に伝えるというようなレベルの内容ではないので、私がここで今何か話すという権限は持っていないんですけれども、いずれにしろ、今日から始まった協議を腰を据えてしっかりと協議ができるという観点からは、恐らく佐賀県さんのほうにも合うようなアイデアじゃないかなと思うので、それに関してはまた何らかの形で知事に当方からアプローチを——もちろん私じゃなくて、もっと高いレベルでやることになるかと思いますので、そこはぜひとも話を聞いていただくということはお願ひできればというふうに思っています。

○南里地域交流部長

今の話はちょっとおかしな話で、協議は受けると、協議していいということですから、そういう御提案があるのであれば、協議の場でおっしゃっていただいいていいんじゃないでしょうか。そして、協議の責任者は私ですので、私に言っていただければいいです。

○足立幹線鉄道課長

分かりました。じゃ、そこはどのような形で、今、少なくとも私が今ここで申し上げる権限は持っていないので、持ち帰りますけれども、ただ、この協議というのは鉄道局と佐賀県との協議ということで、鉄道局のトップは局長であり、佐賀県さんのトップは知事でもあるので、今るるずっとこういう議論を重ねてきた上で今日に至っているものですから、そこは、部長には私からいずれお話を申し上げたいと思うんですけれども、少なくとも私どもはまずは知事に直接感触をお聞きしたいというふうにそこは強く思っていますので、引き続きそのような対応をさせていただくので、ぜひとも知事にお聞きいただきたいと。これは私が部長にお願いしてもしょうがないことかもしれませんが、そういうことはお願いしたいというふうに思います。

○南里地域交流部長

繰り返しになりますけど、いろいろ御提案があるのであれば、協議の場でおっしゃっていただいいて結構でございます。私はその責任者でございます。よろしくお願いします。

○足立幹線鉄道課長

局長から実は何度もお電話させていただいて、残念ながら、それを一度お受けいただい

て、それでこの協議をしましょうということになったかと思うんですけども、お伝えしたいことがあるというのなかなかお聞きいただけないというのは、ちょっと正直そこはどうかかなと思っていますので、他方では今日からの協議になるという御提案をいただいたので、そこはしっかり私どもは受け止めたいと思っていますけれども、局長なりと知事でまずは話さないといけないという事項もあるかと思うので、私どもとしてはまずは知事に聞いてもらいたいと思っていますが、今の部長のお話もあったので、そこは持ち帰りまして、もう一度検討の上、改めて対応したいと思っています。

○南里地域交流部長

1点だけ言わせていただきますけど、局長と知事がお話しして今日の会議の受けたわけではございません。確認作業は私が任されておりまして、本日のお話を聞いた上で、私の判断でこのタイミングで入るというふうにいたしましたので、そこは違います。

○足立幹線鉄道課長

分かりました。

○南里地域交流部長

率直にこういう議論なんですよ。本当に今日お分かりいただいたかと思いますが、我々も本当に苦しい中でこれをずっとやってきたわけで、それが先ほども言ったように、何か今みたいな話になってしまったということです。だから、ここの話のですね、我々はまず今やってきていることをきちんとやってほしいと思っています。ここの決着をまずつけないことにはいけないと思っているし、こっちの話の協議をしていいですけど、少なくともそんなに簡単な話じゃないということだけはぜひ御理解いただければと思います。

○足立幹線鉄道課長

まさにずっと30年にわたり、先人の人たちも相当苦勞して今日に至っているんだと思うんですけども、そういう中で、佐賀県の責任者である部長と、忌憚のない意見交換が今日ではできたかなと思っていますので、タイミングがこの時期にお互いこういうポストにいて話をしましょうということですので、さらに言うと、今日、急遽これをもって協議を開始したいと、協議にしましょうという提案をいただいたので、そこも私は重く受け止めて、その上で部長とは信頼関係をしっかり保ちながらも、お互いの意見なり考えを話させていただいて、しかるべく結論を得ること、これをしっかりやっていきたいというふうに思っていますので、よろしくお願いします。

○南里地域交流部長

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。