

九州新幹線西九州ルートに関する「幅広い協議」（令和2年7月15日）

○足立幹線鉄道課長

本日は第2回の協議ということで、前回に続き佐賀県庁の方でホストをしていただきありがとうございます。前回6月5日だったかと思いますが、この部屋で南里部長と2時間40分、休憩を挟まずにいろんな議論をさせていただきました。

そこで双方に色々な意見があり、噛み合うところ噛み合わないところあったかと思いますが、こうやって南里部長と私の方で2時間40分にわたって議論できたということは非常に有意義だったと思っております。

その際私どもの方から、鉄道局として提案があるんですというお話をさせていただきました。

そこは部長の方からは、協議の責任者である南里部長の方でお話はお受けしますということでしたので、私が6月16日だったと思いますが、今お手元に配布されてございます「幅広い協議の対象となる5つの整備方式の全てに対応できる環境影響評価の手続きについて」ということをご提案させていただきました。

これに関しまして、実際部長の方からは、その後にはこれはお受けできませんというお話もございましたけれども、その後、協議の場で議論すべきということもあったようにございますので、本日は6月16日に提案させていただいたことにつきまして、こちらの方からしっかりとその趣旨等ご説明させていただきたいと思っておりますので、よろしく願いいたします。

○南里地域交流部長

はい。改めまして、遠路遠いところ本当にお疲れさまでございます。

課長さんからもお話がございましたように、第2回目の協議ということでございますので、忌憚なくいろいろ意見交換させていただければと思います。

最初に私のほうから申し上げさせていただきますけれども、鉄道局さんからご提案をいただきましたことについては、6月16日に佐賀県として同意をできないことを正式に回答させていただいておりますけれども、改めてご説明したいということでございましたので、お話を伺いさせていただきたいと思っております。

それで、1点だけ最初に確認をさせていただきます。

前回の協議で、佐賀県の合意がない限り環境アセスメントを含め事業化に向けた手続きを行わないことを確認させていただきましたけれども、この文章にも書いてありますとおり、当然これは約束は守るということによろしいでしょうか、ということをお尋ねさせていただきます。

○足立幹線鉄道課長

はい。もちろん佐賀県さんの合意なしに手続きを進めることはないということはお約束いたします。

○南里地域交流部長

ありがとうございます。それではご説明をお願いします。

○足立幹線鉄道課長

はい。改めましてでございますが、6月16日にご提案させていただいているものでございます。

これは、こちらの紙にも書いてございますけれども、今5つの方式をフラットに協議をしていこうじゃないかということで、私どもは協議の席についているつもりでございます。

その5つの方式について、これを全て対応できる環境影響評価の手続きというのを、これを先に進めてはどうかという提案でございます。

その提案、5つの整備方式がこれからも議論になるわけですが、その5つについて、まずフル規格というのがございますが、このフル規格についてはアセスの、環境影響評価の法律に基づいてアセスを進めるということをしていきたいと思っています。

それから、5つの方式の2つ目、ミニ新幹線につきましては、これは、ミニ新幹線を整備する際には、いろんな行き違いの施設ですとか、あるいは在来線を営業しながら工事をしていくので、その仮の線、営業をするにあたって営業の車両が走れるような仮の線を仮線と呼んでいますけれども、そういうものを建設する必要がございますので、これらに関しましてはアセス法あるいは県の環境影響評価の条例に基づいて、このアセスを進める必要があると思っていまして、そのような形でアセスは進めていきたいと思っております。

それから、スーパー特急についてでございますけれども、このスーパー特急につきましては、今現在、武雄温泉―長崎間で、これは標準軌の軌道で整備をして、順次、令和4年度開業に向けて整備が今進んでいるところでございますけれども、これをスーパー特急にするということをする場合には、狭軌に、在来線の幅の狭軌に整備し直す必要が出てくることに

なります。

この区間67キロございますけれども、既にこれは標準軌で整備をしてございまして、仮にこれをスーパーにするということになるとその軌道を変えなければいけないんですが、その軌道を、レールを支えるコンクリートがあって、スラブ軌道というのがあって、レールの上に乗っかっているんですけれども、それを根こそぎ変えなければいけないという工事が発生いたします。

当然いろんな粉じんが出たり廃棄物が出たりということになろうかと思っておりますので、環境への影響というのは不可避ではないかと思っております。

これはアセス法上の、フルをスーパーにすることに関してアセス法上対象になるという規定は必ずしもないんですけれども、もともとスーパーをフルにするということは法律上予定してございまして、フルをスーパーに戻すということは、これは今、法律上想定してないことになっていきますので、したがって、アセス法上も今それは対象事業となつてはいないんですけれども、先ほど申し上げましたとおり、環境への影響というのは非常に甚大だろうということで、これは自主的な環境影響評価というのを進めたいと思っております。

それから、フリーゲージトレインでございます。

フリーゲージトレインを整備するには、新鳥栖駅と武雄温泉駅のところでアプローチ線の建設が必要になるわけですが、武雄温泉側の1.1キロメートルというのは、これは既に環境影響評価を終えているところでございまして、新鳥栖駅側、約1.9キロのアプローチ線が必要になってまいりますけれども、ここに関しては、これは都市なり、都市周辺の公園の中でトンネルを掘削するというような工事もございますので、これもその法律上求められているアセスではございませんが、これも環境に非常に大きな影響があるだろうということで、自主的に環境影響評価を進めるというふうに考えていきたいと思っております。

このスーパーとフリーゲージでございますけれども、先ほど申し上げましたとおり、法律上は確かにアセスを求められていませんけれども、今述べたような理由によって自主的なアセスをしっかりとやっていきたいと思っております。

過去、法令で求められないけれども、新幹線の工事で自主的にアセスをやっているということは、過去そういう例もございます。

あと最後、対面乗換。これに関しましては、追加の工事というのはございませんので、ここはアセスは不要ということになってございます。

この提案の趣旨というか、意味ということでございますけれども、この提案は紙にも書いてございます通り、5つの整備方式の全てに対応できるよう環境影響評価の手続きを進めたいということで、逆に、このご提案を受け入れていただければ、いずれの方式、協議の結果どの方式に決まったとしても、迅速にその実現に取りかかることが可能になるということでございます。

さらに、アセスは年単位での時間がかかりますので、その年単位の2年とか3年の時間がかかるわけですが、その間に、腰を据えてこの整備方式をどうすべきかということをしっかり時間かけて議論できるのではないかと私ども思っております、つまり、今、6月5日以来協議に入っているわけでございますけれども、フリーゲージトレインやスーパー特急の実現可能性ですとか、あるいはフル規格を導入する場合の負担のあり方や在来線のあり方とか、そういうことに関しまして一定の時間をかけて議論することができるんじゃないでしょうかということで、これが私ども、この5つの方式を可能にするアセス。

これは、過去にこういう例があるのかと問われれば無いのかもしれませんが、やはり私どもとしては、そういう手段を採ってでも、しっかり時間を取って、その間に議論させていただき、結論が出れば速やかに事業に取りかかることができる、そういうことをすれば、数年単位で新幹線の効果が早く出てくるということになるろうかと思っておりますので、ここは私どもの今回の提案の本質ということでございます。

これは、私どもの理解としては、佐賀県さんにとっても、この費用自身は特にご負担いただくものでもございませんので、ある意味ノーリスクノーコストで、しっかりとした議論ができる環境が作られるのではないかとということで、私どもなりに知恵を絞ってご提案を申し上げたところでございます。

今日7月15日にこちらに来てございまして、6月16日にも提案をさせていただいてございますけれども、その間、先ほど部長からも、本件は提案があった日にもうお断りしているというお話もございましたが、今ご説明させていただいた趣旨などを今一度よくよく考えていただいて、私どもとしては7月中であれば、この案を受けるということであれば、7月中まではお待ちしたいと思っておりますので、ぜひご検討、ご再考をいただければと思っております。

私の説明は以上でございます。

○南里地域交流部長

ご説明ありがとうございました。

せっかくご説明をいただきましたので、私の方からいくつかご質問をさせていただきたいと思います。

まず、ここの文書の中にもありますが、「5つの整備方式の全てに対応できる環境影響評価の手続き」とおっしゃっておられますが、これは具体的にはどういうことなのでしょうか。

○足立幹線鉄道課長

これは、今、5択、5つの整備方式をフラットに議論するという事で協議に入っていると私は理解していますが、協議を部長とこれからさせていただいて、仮にどれか5つの方式のどれに決まったとしてもアセス手続きは終えているので、逆に言うと、アセス手続きの間、検討、協議をしますので、協議が終わればアセスも終わっているのです、そのまま決まった整備方式のどれかに着手できるというものでございます。

ただ一つ、対面乗換はどうかと問われますと、対面乗換は先ほど申し上げましたとおりアセスの必要はないので、議論の結果、対面乗換方式でいこうということになれば、それはそれでそのままの状態になることと思います。

○南里地域交流部長

ありがとうございました。

そうすると、「5つの整備方式の全てに対応できる環境影響評価の手続き」という表現をされておりますけれども、これは何か共通するものがあるというわけではなくて、対面乗換は別として、あと残りの4つについて個別にそれぞれのアセスをすることによって、結果的にどれに決まっても対応できると、そういう意味という理解でよろしいですね。

○足立幹線鉄道課長

はい。そのとおりでございます。

○南里地域交流部長

はい。わかりました。

何か共通する手続があるのかなと思っていましたので、そういうことではないということですね。

○足立幹線鉄道課長

内容として、例えば地質の文献を調べるとかは、5つに共通するような話はあるかもし

れませんけれども、私どもとしては、実質4つに関してアセスをそれぞれするということを提案したいということです。

○南里地域交流部長

はい。わかりました。

それから、スーパー特急の話は先ほどのご説明である程度分かりました。

要は、武雄温泉－長崎間、今やっている区間について線路を引き直す、標準軌から狭軌に引き直す工事が発生するので、そのことに関してのアセスを実質的には行われるという理解でよろしいですね。

○足立幹線鉄道課長

はい。その通りです。

○南里地域交流部長

それから、フリーゲージトレインのアセスですけれども、これは武雄側の変換装置については終わっているというお話だったと思うんですが、そういうことでいいですか。

○足立幹線鉄道課長

はい。その通りです。

○南里地域交流部長

そして、いわゆる新鳥栖側のアプローチ線に関してアセスがいるのではないかとということで、これを実質的に考えておられると。そういう理解でよろしいでしょうか。

○足立幹線鉄道課長

はい。新鳥栖は1.9キロということですので、今の県の条例を拝見すると3.5キロ以上の鉄道の建設にアセスが必要だということに確かっていたかと思います。

ということで、1.9キロなので条例に基づくアセスは不要なのかもしれませんが、とはいえ、1.9キロ、市内のアプローチ線を作るということですし、朝日山公園というところで風致地区にも指定されている公園の中を通るということですので、そこはしっかり自主的にアセスをしておいた方がよいのではないかと。

○南里地域交流部長

それから、リレー方式、いわゆる対面乗換はアセスは要らないということでもよろしいですね。

○足立幹線鉄道課長

はい。

○南里地域交流部長

だから、実質的には4つの工事についてのアセスということですよ。

○足立幹線鉄道課長

はい。

○南里地域交流部長

分かりました。

それと、1番最初におっしゃいました、フル規格の場合のアセスなんですけれども、これはどこのアセスを行われるつもりなんですか。

○足立幹線鉄道課長

これはルートのことだと思いますけれども、今、私ども、私どもというのは与党などでも検討されてきているのは、佐賀駅を通る、昔、国鉄がアセスをやったルートがございますので、そのルート想定しています。

○南里地域交流部長

いわゆる昔の、国鉄時代にありましたルート想定されているということでしょうか。

○足立幹線鉄道課長

はい。佐賀駅を通るルートですね。

○南里地域交流部長

はい。分かりました。ありがとうございました。

私どもの方からは、質問という形ではこれぐらいではございますけれども、補足等ございましたらどうぞ。

○足立幹線鉄道課長

先ほどご説明しているとおりなんですけれども、この提案の本質というか趣旨は何かと言うと、アセスをやっている間に2年とか3年とかかかりますので、その間に腰を据えたご議論をして、その結論が出れば、整備方式ついて、何らかの。今、部長とこれからやる協議というのは、5つの中のどれか選ばなければいけないというのは間違いのないと思いますので、それは対面乗換を含めてでございますけれども、そのどれかを選ぶ際に相当な議論があろうと思いますし、6月5日も相当な議論がございましたし、部長からいただいた論点を私どもがしっかりお返すするためにも、しっかり時間をかけて議論しなければいけないことが多々

あるかと思えますので。

そういう議論をしている時間、その時間の中にアセスを進めておけば、繰り返しですけども、整備方式が決まったら、そこから数年アセスをするのではなくて、そこから事業に着手できる環境をつくり、それによって、新鳥栖－武雄温泉間のネットワークがしっかりとできるようにしていきたいと思っている。

ただ、付け加えることとすれば、7月中にもう一度再考いただいて、7月中にご回答をお願いしたいと申し上げていますのは、アセスをする場合に、武雄温泉－長崎間の新幹線は、今着々と建設をしていて令和4年度中に開業ということで諸調整をしているところでございますけれども、令和4年度に開業して次に仮に新幹線を何らかの形で着工とした場合に、切れ目なく着工するというのであれば、令和5年度に着工するという事になるかと思えますけれども、その際に、逆算をすると、アセスに関して8月から県の環境部局さんと調整を始めないと物理的に令和5年度の着工には間に合わないということもありますので、そこはそういう時間軸で検討しているものではないということかもしれませんが、私どもとしては一つ、令和4年度に武雄温泉－長崎が開業して、次に令和5年度に何らかの整備方式で着工するという時間軸を持ってすれば、この8月、7月末までにご回答いただくというのが期限なのかなと思っていて、7月中にお願いしますということの趣旨でお伝えしたものでございます。

○南里地域交流部長

はい。ありがとうございました。

この件については、6月16日に1回回答させていただきましたとおり、あくまで環境アセスというのは事業実施が前提だと私どもは理解しております。

したがって、フル規格とミニ新幹線については佐賀県として合意しておりませんし、前回は申し上げてまいりましたけど、こちらから求めている状況ではありませんので、これは前回ご回答したとおり、この提案には同意はできないというご回答をさせていただきたいと思えます。

そして、これはあくまでも佐賀県としての回答でございます。

そして、その上でですけども、当然、幅広い協議に入りましたので、そういった協議は我々としてしっかりやりたいと思えます。

今回、環境アセスのご説明の中で、このスーパー特急方式に関して、この線路を引き直

すといったことですか、フリーゲージトレインのアプローチ線の具体的な工事の内容についてもご説明を賜りました。

このことは、鉄道局さんとしても、スーパー特急やフリーゲージトレイン方式の実現が可能であるという前提の下で具体的な工程についてもご説明いただいたものと受けとめさせていただきたいと思いますので、次回以降の協議の中で、このフリーゲージトレインの実現についてはしっかり議論をさせていただければと思っております。

また、時間軸の話に関しましては、前回もだいぶ課長さんとの間でやりとりさせていただきましたが、私どもとしてスケジュールありき、フルありきではしませんということは、ずっと一貫してこれまで申し上げさせてきましたし、それは県議会の場等ずっと申し上げておりますので、それが何か変わったということはありません。

まさに課長さんから今ありましたように、しっかり時間をかけてやりたいと思いますので、そこはよろしく願いできればと思います。

以上でございます。

○足立幹線鉄道課長

はい。今のご指摘の関係で、まずは事業実施の、アセスは事業実施の前提かどうかということなんですけれども、事業を進めるには、事業をやるには、必ずその前にこういう規模のアセスが必要になると思いますが、アセスをやればそのアセスをやったものが全て必ず事業に着手するかというと、そこはそうではないと思うんですよね。

だから、アセスをやる、アセスがそのまま事業実施の前提になる、ということではなくて、事業実施の前提としてアセスはあると思うんですけど、繰り返すと、アセスをやったら全てそれがあまねく事業になるかということ、そうではなくて。

実際に今、この件でも、だいぶ前ですけど国鉄がアセスをやっているわけですけども、じゃあその後それが事業実施されているかということ、されてない、でございますので、そこは仮に事業実施するということになれば、そこはまた当然佐賀県さんのいろんな判断を入れていただくことになろうかと思っておりますので、アセスをすれば即それが事業になるかということ、そうじゃないということが指摘としての一つでございます。

それから今のスーパーとフリーゲージのことで、アセスをこのような形でやりますというご提案を申し上げたんですけども、これも6月、話を相当させていただきまして、またこれは今後の協議の対象になるということだと思っておりますので、またしっかり改めてご説明

申し上げたいと思っておりますけれども。

今、ちょっと申し上げられるのは、スーパーに戻すということは、今、フルで作っていて令和4年度の開業に向けてやっていますので、そこを、そのフルのものをコンクリートを剥がしてスーパーにするとした場合には、当然お金もかかれば時間もかかり、開業の時期も多分遅れるでしょうし、そういうような現実もちょっと踏まえた、見据えた上で議論をしていかなければいけないかなと思っております、これはまた協議の場はしっかりいただいて、部長からも幅広くやっていきたいと思いますと言っておりますので、そういう話もまた改めてさせていただきたいと思っております。

フリーゲージも、フリーゲージが開発されて実現すればこのような形になるということで、アセスを1.9キロやるべきだとは思ってはいますけれども、現時点においてフリーゲージで、これも開発ができているか、あるいは目途があるかということで、全く目途がないというのが正直なところでございますので、ちょっとそのあたりも含めてまた協議の場で議論させていただきたいと思っております。

あと最後、スケジュール。これも6月5日にだいぶ時間をかけてやりましたけれども、私どもとしてはやっぱりネットワークを、何らかの形で新幹線ネットワークを全国につないでいくというのは、国として整備計画を作って進めているものでございますし、それが早ければ早いほど地域への効果というのものもあるでしょうし、それは佐賀県さんの中にとどまらず、九州全体、あるいは西日本全体、あるいは全国と、そのように大きく影響するところであるかと思っておりますので、ある程度スケジュールということに関しては私どもとしては意識をして対応したいと思っておりますし、それだからこそその2年なり3年という時間で協議しませんかということをご提案申し上げております。そういう理解で私はおります。

○南里地域交流部長

はい。ありがとうございました。

またたぶん、平行線でいろんな議論になろうかと思っておりますけれども、我々としては環境アセスというのはやはり事業実施が先にあると思っておりますし、少なくとも、アセス、特にフルですよね。フルって、我々としては何も今まで議論したこともございませぬし、ルートについても全く何もない状況にあるわけです。

僕らだけじゃなくて、推進派の方々の意見を聞いても、別に、北回りだとか空港回りだとかいろんなご意見がある中で、何の議論もなされてなければ何も決まってないという状況

があるし、我々はそもそも求めていないという状況にあると。

そういう中で、一般的なのかもしれませんが、事業実施が前提であるアセスに同意するという事は、これはありえないと私は考えております。

それから、いろいろフル、スーパーの話とかございましたけど、我々としてはとにかく幅広く議論しましょうということでありますので、いろんな可能性を議論したらいいんじゃないかなと思っています。

そして、フリーゲージトレインで申し上げれば、フリーゲージトレインの開発目標は確か時速270キロでありまして、確かに山陽新幹線は難しいという話はあったかもしれませんが、九州新幹線の区間は時速260キロですよ。

だから、そこは九州新幹線内であれば当然可能性はあるんじゃないかと思っていますし、この問題がよく、新大阪直通の話と、武雄温泉駅の対面乗換の長期化の話、いわゆるリレー長期化の話が、これが混在されていると思っています。

だから、リレー方式の長期化を避けるべきということであれば、それは、例えばフリーゲージトレインを博多ー長崎間に導入するという事だあってあるんじゃないかと私たちは考えておりますので、まさにいろんな可能性として議論すればいいんじゃないかと思っております。

これは、協議の中でまたやり取りさせていただければと思っています。

それから、スケジュールは改めてちょっと申し上げませんが、あくまで佐賀県にとってもものすごく大きな問題でございます。特にフルだとかミニだとかになれば。

だから、これまでに合意している3つであれば、それはいつでもいいんですけれども、これまでに話もしたことがないミニとかフルとかいう話であれば、これは佐賀県にとってもものすごく大きな問題であり様々な課題もございまして、そこはしっかり時間をかけて議論をしたいと思っていますので、何かどこかのスケジュールで議論をしていくということは考えてない、ということでございます。

これはもう、今、改めて申し上げているというよりも、かねてより申し上げているということでございますので、その点をご理解いただければと思います。

以上です。

○足立幹線鉄道課長

2点ほどすみません。

フリーゲージですね、これはまた改めてということかもしれませんが、260キロ、新

幹線が260キロで九州を走っているということだと思うんですけど、今、高速の、新幹線並みのスピードでのフリーゲージの開発というのは、これは残念ながら前も申し上げました、安全上、車軸に摩耗がどうしても生じてしまうということで、そこは今断念しています。

ただ、今、在来線のスピード、百数十キロでございますけれども、それに関してできないかということは、これはまだ要検証、研究しているところでございます。

したがって、260キロのフリーゲージを仮に大阪に直通できなかったとしても九州内で走らせればいいんじゃないかということは、技術上今断念している状態なので、今、じゃあその案もありますね、ちょっとよくよく考えてみます、ということはこの協議の場で、なかなか私どもから言える状況に、これは技術開発の問題なので、ないと考えています。それが一つ。

あとスケジュール。スケジュールは何度もお話ししてはいますが、やっぱり非常に佐賀県さんにとって大きな問題であることはよくよく承知していますし、これまでのここまできている過程も私なりに相当勉強したつもりですし、いろんな方の話も聞いて、大変なご決断、ご苦労もあって今日に至っているというのも理解しているつもりです。

ただ、そういう中で、今これだけ県内・国内、今日もマスコミの皆さんも集まっていたいてはおり、大きな課題だということで皆さんが注目をしていただいている中で、2年とか3年という時間は決して短い時間ではないんじゃないかなと。

今、この区間をどうすべきかというのは、私どもとしては、幹線鉄道課長としては、非常に重要な局面、岐路に立っていると勝手に思っているんですけど、佐賀県さんはそんなの知らないよということかもしれませんが、私の全国の新幹線をどうするかという立場からすると大きな局面に来ていると思っていますので、その間に、部長とこうやって非常に本件の本質を知り抜いておられる部長と密に議論をさせていただければ、2年なり時間があれば、そこは何らかの答えは得られるんじゃないか、逆に、部長が陣頭指揮をとっておられる間じゃないと、なかなか次に、何年も先、何年も先、となっていくと、またずっと延びていくんじゃないかなと思っていて、そういう時間軸、つまり2年なり2年半あれば、南里部長との間であれば何らかの結論を得られるんじゃないかなと、私はそういう期待と信頼をもって接させていただいております。

○南里地域交流部長

はい。ありがとうございました。

具体的な話はまた改めて協議の場でいろいろさせていただきますけれども、我々としては、まさに佐賀県の意向を踏まえながら幅広く協議を行うので応じてほしいという呼びかけがあったということで僕らも協議に応じておりますので、そこは幅広くいろんな可能性について議論をさせていただければと思います。

そして、スケジュールに関して申し上げますと、そもそも論ですけれども、西九州ルートへのフリーゲージトレインの導入にしても、リレー方式による開業も、これは国の方から提案されたものですね。

だから、それがうまくいかないということで、こちらにいろいろ求められても、それはちょっと違うんじゃないかと思っておりますので、そこは国の責任として、仮に財源の問題があらわれるのであれば、責任を持って、協議の結果を踏まえて対応していただければいいんじゃないかと思っております。以上です。

○足立幹線鉄道課長

その責任をもった上での協議を、この2年なりこういう時間で、私どもとしてはやっていきたいと思っておりますので、今日はこのアセスに関してのテーマということに限定してということでしたけども、近いうちに、前の6月5日の続きにもなるのかもしれませんが、この5つの方式に関してしっかり議論する場をまた設けていただければと思いますし、ちょうど7月末までと私は申し上げますので、部長は、それはもう回答済みだということかもしれませんが、例えば7月末なり8月の中旬にでもこちらにまたお邪魔して、その回答をいただくとともに、協議の続きということもお考えいただければと、これちょっと今、急なアイデアで恐縮ですけれども、思っておりますのでよろしくお願いします。

○南里地域交流部長

はい。回答という意味では、改めて今日回答させていただいたということで受け止めてください。もともと6月16日に回答差し上げていると承知しています。

それから、具体的な協議の内容については、それぞれ内容が、どれくらい材料があるのかということもございましょうから、それは別途また調整させていただければと思います。

以上です。

○足立幹線鉄道課長

はい。回答は今、こうやって改めていただいておりますけれども、繰り返しですが7月末までは、私どもとしては、また今日の件を庁内やあるいは県内の方々、関係者にお話しされ

るかもしれませんが、7月末まではお待ちしたいと思っていますし、その後速やかにまた協議に入れれば、次は第3回になろうと思いますけれども、それを私どもとしては希望しているということをお願いしたいと思います。

事務的にそこは調整をしたいと思います。

○南里地域交流部長

はい。ちょっと今日は1つのテーマでしたから、あまり時間でどうこうということはないかなと思ったんですけど、幅広い協議ということでございますので、本当にいろんな意味で幅広く議論させていただければと思います。

○足立幹線鉄道課長

はい。そこはこちらもぜひともよろしくお願いします。

○南里地域交流部長

はい。今日はどうもありがとうございました。