

九州新幹線西九州ルートに関する「幅広い協議」（令和2年10月23日）

○南里地域交流部長

佐賀県地域交流部長、南里でございます。どうぞよろしくお願いたします。

本日は、足立課長さん、東平室長さんをはじめ、皆様、佐賀県へようこそおいでくださいました。

3回目の「幅広い協議」に当たりまして、一言だけ御挨拶をさせていただきます。

これまでも申し上げさせていただきましたように、佐賀県は将来のあり方について様々な可能性を議論することは閉ざしておりません。国土交通省さんから、佐賀県の意向を踏まえながら幅広く協議するので応じてほしいという呼びかけをいただきまして、「幅広い協議」に入らせていただいたところであります。

6月5日の協議でも足立課長さんとは非常に様々な議論をさせていただきました。

その中で、時間軸についての考え方に違いがありましたものの、特定の方式を前提とせず、予断を持たずに幅広く協議することは一致したと考えております。

これからも幅広く協議をしていきたいと考えておりますので、本日もどうぞよろしくお願申し上げます。

○足立幹線鉄道課長

部長どうもありがとうございました。

改めまして、国土交通省鉄道局幹線鉄道課長の足立でございます。

本日は3回目ということになりますが、本日もこのように協議の場をこちらで丁寧にセットしていただきまして、ありがとうございました。感謝申し上げます。

今日、東京はすごい大雨だったんですけども、大雨の中、ある意味、この緊張する協議にいろんなことを思いながら飛行機に乗ったんですが、佐賀に降り立ってみると大変きれいな秋晴れ、快晴でございます、ちょうどこちらに来るときも稲刈りの稲穂が太陽に輝いてきらきらしているということで、非常に透き通った凜とした空気感を感じたところです。

今日は3回目ということになりますが、この今日の佐賀の気候のように、凜とした協議ができればと思っていますので、どうぞよろしくお願いたします。

それでは、今回は私ども資料のほうを御用意させていただいてございますので、それに沿って御説明を申し上げたいと思います。

まず本日、9月に佐賀県議会があつて新幹線の話題が相当出ていたと承知してございますけれども、その中で、県議会のほうからも、これは県のほうに対してということだと思ひますが、しっかり国と協議する、積極的に協議するよふにという決議が行われたと承知してございまして、それは私どもとしてももちろん歓迎でございますので、その決議が出たというこを踏まえて精力的に協議に臨んでいきたいと思ひています。

今日は5つの整備方式についてということでテーマに掲げさせていただいてございまして、それについて御説明申し上げたいと思ひますが、まず最初にフリーゲージトレインの導入の断念ということでございます。

第1回目のときも議論になりましたけれども、南里部長のほうからは、その件は正式には佐賀県としては聞いていないんだというお話がございましたので、私どもこの技術開発の過程で、与党検討委員会で議論を並行している傍ら、佐賀県庁さんのほうにもいろんなレベルで何度も足を運んで状況は御説明してきたつもりでございますし、その後、断念ということに至ったときの中間取りまとめの後には、山本与党検討委員会の委員長と江田委員長代理が知事のほうに御説明に来られたと、そこで説明をいろいろ与党としてさせていただいたという認識ではございますけれども、国土交通省として県庁に御説明がないんじゃないかということもございましたので、本日はまず東平という鉄道局の技術開発室長が来ておりますので、まず技術開発室長の東平のほうからフリーゲージの関係について冒頭御説明申し上げたいと思ひます。

○東平技術開発室長

鉄道局技術開発室の東平と申します。

本日は、先ほど幹線課長の足立のほうからありましたよふに、フリーゲージトレインのこれまでの経緯ということ御説明させていただければと思ひます。

本日の資料、ちょっとざっくりとしたものでございまして、非常に端折った形になると思ひますけれども、よろしくお願ひいたします。

資料を見ていただきますと、2ページ目から3ページ目にかけてでございます。

これもすみません、もしかしたら既に御承知のことかと思ひますけれども、平成24年度以降のフリーゲージトレインの流れをまとめた資料についてでございます。既に御承知かと思ひますが、こういった経緯があつて、今回の件になっていると我々は認識しております。

平成24年6月、佐賀県武雄温泉－長崎間のフリーゲージトレインによる運行として着工し

ました。その後、平成26年11月、いわゆるフリーゲージトレインの耐久走行試験中にフリーゲージトレインの車両の不具合、これは車軸の摩耗、これが確認され、走行試験を見合わせる事となつてございます。

こうした不具合を受けまして、その検証とかもさせていただきましたが、まず1つは平成27年12月、これはフリーゲージトレインの開発におきましては、いわゆるこういった技術的な面を議論いただく専門の先生の方々がお集まりということで、軌間可変技術評価委員会、こういったものを開催してございます。

このときに、いわゆるフリーゲージトレインの不具合の理由、高速域での耐久走行試験が原因と評価され、摩耗対策として、台車の改良というのを提案していただいております。

そして、こういった改良の台車による試験によって対策の効果を検証して、耐久走行試験の再開は、試験の結果等で判断するというような、こういった対策の議論がなされたところでございます。

後ほどきちつと御説明させていただきますが、こういった平成27年12月の軌間可変技術評価委員会を受けて、新たな対応策というものを検討させていただいております。

その結果、今度は平成29年7月に開催しました同じ軌間可変技術評価委員会におきまして、いわゆる車軸の摩耗は、講じた摩耗対策に一定の効果があるという評価はいただいたところでございますけれども、一方で、耐久走行試験を行うためには、新たな対策とその効果の確認が必要であると、そういう評価になってございます。

また、いわゆる経済性、こういった面につきましては、フリーゲージトレインの製造コスト、あるいはメンテナンスコスト、こういったことを含めたトータルのコストにおいて、一般の新幹線に比べて約1.9から2.3倍、こういったこととなりまして、一般の新幹線よりはかなり高いコストになるというような評価を示されました。

こうしたことを受けまして、フリーゲージトレインの開発の状況、こういった厳しい状況から、既に部長は御承知かと思っておりますけれども、平成29年7月に与党検討委員会におかれて、JR九州様からこういった中での御意向等もありまして、西九州ルートのあり方の議論がありましたし、佐賀県、長崎県、JR九州の意見を伺うことが行われております。

一方、それと並行して、いわゆるフリーゲージの技術評価ということにつきましては、平成30年3月、これもまた軌間可変技術評価委員会、こういったところにおきまして、平成29年の委員会を受けまして、新たな摩耗対策、こういったことを御報告されました。

一定の進捗というのはあるんですが、この効果を確認するためには走行試験が必要となり、摩耗対策に対して問題解決には時間を要すること、また、経済性につきましては、先ほど数字を述べさせてもらいましたが、大幅にコストダウンする、そういったことがなかなか見当たらないといったことが認識されたところでございます。

そして、平成30年7月に与党検討委員会におきまして、フリーゲージトレインのこういった技術開発状況を踏まえて、与党検討委員会においては導入は断念せざるを得ないと判断されたというところで、フルorミニということを検討するという方針を示されたものでございます。

すみません、次、4ページ目をごらんください。

南里部長をはじめ、佐賀県の皆様には釈迦に説法のような資料で大変恐縮ですけれども、そもそもフリーゲージトレインとはこういうものだというのを資料で示させてもらっております。

それで、むしろ、フリーゲージトレインの開発目標、下のところを御覧いただければと思うんですけれども、当然、今回、我々ずっと開発をしていた目標というのをこのように①から④に掲げさせていただいております。

読ませていただきますが、軌間可変機能、当然台車が安全に軌間可変ができること、また、新幹線においては標準軌ですけれども、270キロの走行性能を有していること、また、③番では、在来線（狭軌）での走行性能、130キロを有していること、こういった①番から③番につきましては平成23年10月、これは、基本的な走行性能に関する技術は確立された、これもこのときの軌間可変技術評価委員会で御評価いただき、こういったことになっております。

しかしながら、④番、耐久性評価に基づく保全・経済性の分析・検証ということで、これらにつきましては、先ほどちょっと御説明させていただきましたが、平成26年からの九州新幹線での耐久走行試験60万キロ走って検証することになりましたが、不具合が生じたというようなことでございます。

次に、5ページ目を御覧ください。

少し不具合のお話を先ほどさせていただきましたが、図を示しまして、車軸の摩耗ということにつきまして、少し不具合の状況について御説明させていただきます。

フリーゲージトレインですけれども、これはいわゆる車軸と車輪、基本的に普通の車両と

というのはこういった車軸と車輪が一体となって固定されているんですけども、車輪の幅を動かすことによって、こうした構造になっているものでございます。

フリーゲージトレインというのは、車軸と車輪がつながっていない一方で、高速で走行しても外れたり、壊れたりしないように、そういった安全性を保つ必要があると考えてございます。

それと、車軸と車輪をつなぐ幾つかの部品のところで、右下のところの写真に出ています、すべり軸受という部品がございます。これは図にありますとおり、すべり軸受の中の車軸が通っている形になりますけれども、車軸を回転する際にすべり軸受との間に想定していた形にうまく回転せずに、すべり軸受の中の金属粉というのが生じて、その結果、車軸に摩耗を生んで、摩耗痕というのが車軸に発生したということが一応メカニズムになってございます。

左下のほうに写真を載せてございます。これは本来、車軸は真っすぐな直線であるものでございますけれども、これはわずかな隙間、0.1から0.2ミリと書いていますけれども、こういった隙間が発生している、こういったところから摩耗しているというようなことでございます。こういったことから、いろいろ対策を、後ほどこれに対する対策というのをやる検討してきたところでございます。

次に、6ページ目でございます。既にこれも御承知かと思えますけれども、非常にフリーゲージトレインという台車の複雑性といいますか、そういったメカニズムというものを単純に写真とイメージ図をつけさせてもらってございます。

いわゆる軌間可変輪軸と言われている車軸と車輪、こういったことが通常の車両と違って、こういった特殊なもので構成されていると御理解いただければと思います。

この資料に掲載されています歯車付外筒、あと車輪スリーブというものがあると思います。これは車輪の幅を変更するフリーゲージトレイン特有の部品でございます。この製作には非常に高い技術力が求められていて、先ほど経済性の話もありましたが、他の部品とともに高価でありますので、経済性の中でこの部品の再利用について検討しているところでございます。

次に、7ページ目を御覧いただければと思います。

専門的な話が続きまして大変恐縮でございますが、先ほど平成29年の軌間可変技術評価委員会での説明がございましたが、このときのいわゆる評価結果というものを7ページ目に記載させていただきます。

大きく分けて、フリーゲージトレイン、そのときの状況として、車軸の摩耗と経済性のことにつきまして、そのときの現状というものを少し示させていただいております。

その内容、主に2点ございます。先ほどちょっとアウトラインを説明させていただきましたが、1点目につきましては車軸の摩耗についてでございます。

下の写真のところを御覧いただければと思いますが、平成26年の耐久走行試験のときの車軸、このときはいわゆる、新幹線のところで走っているのは2.5万キロのところで大體230マイクロ、約1,000分の230ミリですか、その摩耗量、それが検証走行試験をして、一応ある程度の加工を要することが確認をされたんですけども、失礼しました、検証走行試験である程度摩耗がないということは確認をされたんですけども、しかしながら、講じた摩耗対策は一定の効果が確認されたんですけども、まだ完全ではなくて、引き続き対策を講じて、その効果を確認していくということが今回、このときの評価結果としてまとめられてございます。

また、2点目の経済性の検討についてでございます。6ページ目に記載された、先ほどの歯車付外筒、車輪スリーブ、これはフリーゲージ特有の部品で非常に高いものでございますけれども、こういったことにつきまして、いわゆる高価な部品の再利用を検討したところ、それでもやはりメンテナンスコスト等を考えますと、先ほど言いましたように、一般の新幹線に比べて2.3倍、いろんな工夫をしても1.9倍ぐらいになりまして、相当割高になってしまい、営業用の車両として使うことはなかなか難しいというような評価をいただいているところでございます。

この後、先ほどの平成30年の軌間可変技術評価委員会もございまして、その後、そういったもろもろのコストの低減とかできないものかということがありましたけれども、基本的にそれほど進展もせず、特に経済性の検討につきましては、コストを低減させる具体的な新しいアイデアもなく、また、車軸の摩耗につきましても、平成30年の段階においても工夫はいろいろしたもの、完全に安全性のめどを立てるためには、新しく車軸を作って、数万キロの検証走行試験を行い、それを踏まえて、数十万キロの耐久走行試験を行う、こういったことが必要になっております。そのため、現時点ではこういったことを踏まえまして、フリーゲージトレインの技術開発のめどが立てられていないといった状況となっていると認識してございます。

最後に、8ページ目でございます。

今後、国土交通省としてどういった技術開発をしていくのかということでございます。

これまでは新幹線と在来線を結ぶフリーゲージトレインを御説明させていただきましたが、このような形で新幹線区間における高速走行のための新しい技術につきましては、現状ではめどが立っていないような状況であるため、こういったことは既に予算化というのはいない状況でございます。

しかしながら、在来線の中でもレールの幅が異なる路線がございまして、資料に記載のとおり、近鉄様におきましてそういったフリーゲージトレインの実用化に向けた検討を進める旨を公表していただき、国土交通省としても近鉄様、あるいは関係の皆さんとともに、こういった在来線間のフリーゲージトレインの技術開発をしているという状況でございます。

以上、簡単ではございますが、フリーゲージのこれまでの経緯、今の現状につきまして資料の御説明でございます。ありがとうございました。

○足立幹線鉄道課長

以上、御説明させていただきましたが、フリーゲージトレインの開発ということで、安全性、それから経済性、高速化という各課題、これは技術的なめどが立っていないということで、私どもとしては西九州ルートの整備方式としてフリーゲージトレインは現実的な選択肢とするには、これはなかなか難しいんじゃないかとは認識をしております。

これは結果的に多くの関係者の期待に応えることができなかつたということになりますので、この西九州ルートの整備の前提、第1回のときも南里部長がおっしゃってございましたけれども、そこが大きく変わったということになりますので、その点に関してはおわびを申し上げたいと思っております。

では、資料の御説明を続けさせていただきたいと思っております。

5つの方式、今回ちょっと整理をしてみました。10ページでございますけれども、これは路線図ということでございますが、今、全国、北海道と北陸と九州を造って建設中ということで、残りの区間は敦賀－新大阪間と新鳥栖－武雄温泉間ということに、まだ建設していないところ、着工していないところはこの2か所になります。敦賀－新大阪間はフル規格ということで環境影響評価を実施していますので、新鳥栖－武雄温泉間の整備方式がまだ決まっていない、ある意味唯一の区間ということになってございます。

この5つの選択肢を検討するというところでございましたので、1つずつ御説明申し上げたいと思っております。

12ページのところでございます。

まず、スーパー特急でございますが、部長も前田課長もよく御存知の話でございますけれども、平成13年に暫定整備計画ということで決定して、平成20年にはスーパー特急方式ということで着工してございます。その後、平成23年の年末に、政府・与党においてスーパー特急方式に代えてフリーゲージトレインを導入するということが決定され、平成24年には武雄温泉－長崎間でフリーゲージトレインの導入を前提にフルで、この武雄温泉－長崎間が着工されているということでございます。

スーパー特急は、レール幅は狭軌の幅で、速度に関しましては、在来線は130キロ、暫定の新幹線区間では200キロということでございます。ただ、この備考のところに書かせていただいておりますけれども、現在、武雄温泉－長崎間はフル規格で着々と整備をしてございますので、これをスーパー特急にするということになると、狭軌のほうに変えなければいけないという工事が必要になってきます。これは後で出てまいります、相当な工事となってまいりますので、先日、武雄温泉－長崎間は対面乗換という形で令和4年秋に開業するということを発表してございますけれども、この開業ができないということになってまいります。さらに、対面乗換方式と比べても時間短縮効果は少のうございますし、今、スーパー特急、まだこの世に車両はございませんので、その車両の開発ということも必要になってくる、こういう課題がある方式ではないかと思っております。

13ページ、フリーゲージトレインは今御説明申し上げたとおりですが、2つ目の丸のところですけども、平成30年7月に与党検討委員会の中間取りまとめで断念ということになり、平成31年4月には、フリーゲージトレインの導入を前提とせず、武雄温泉－長崎間をフル規格により運行するものとして、工事実施計画の変更認可というのを行わせていただきました。

備考のところにも書いてございますけれども、高速走行車両の開発というのは今、断念をして、やっていないというのが現実ではございます。

14ページ、対面乗換、これはこのままでいくと、まず対面乗換というのが令和4年の秋に実施されるということでございます。武雄温泉駅で対面で乗り換えることができるので、非常にそこもいろんな工夫をして努力をしているところでございますけれども、やはりこの対面乗換方式というのが続くと、恒久的に武雄温泉駅での乗換えということが発生してまいりますので、そこは私どもの鉄道行政の観点からは、利用者利便というのが損なわれてしまうのではないかと考えてございます。

15ページは、ミニ新幹線でございます。これは平成29年の秋以降、平成30年8月に与党のほうで基本方針が決定されるまでの間には、フリーゲージトレインとフルとミニ、これが議論をされていたところでございます。ミニ新幹線はレール幅は標準軌ということで、今の在来線のところの線路を一部標準軌に変える工事をして、新幹線の車両が在来線も新幹線の標準軌の軌道も走ることができるということで、山形新幹線、秋田新幹線というのはこの方式で造られているところでございます。

これも備考のところを書いていますが、やはり今、在来線を当然、毎日、通勤の方々を含めて御利用されているわけですが、その軌道を工事するというので、長期にわたってその期間中、在来線の利用者の利便を損なってしまうおそれがあるんじゃないかと思っています。

16ページはフル規格ということで、標準軌で、赤いところ、新鳥栖―武雄温泉をつなぐということでございます。これは私どもとしては、やはり時間短縮効果、あるいは収支改善が最も大きくて、新幹線のネットワークという観点からは、やはり整備効果が最も発揮される方式ではないかと思っています。他方で、建設費は他の方式に比べて最も大きくなりますし、在来線の取扱いをどうするかということが課題としては出てくる方式だと認識してございます。

それを一覧にしたのが17ページの表にしてございまして、やはり今回の協議は「幅広い協議」ということで始めさせていただいて、5つの方式を予断なく議論するというので、もちろん私どももそのつもりで今もやらせていただいていますけれども、やはりその5つから何か1つを最後は決めていかなきゃいけないということになるかと思うんですけれども、そのときにはやはり5つを総合的に評価して見ていく必要があるんじゃないかと思っています。今日の説明であり、これをちょっと表にしてみたというところでございます。

一番左の整備方式のところの所要時間は、今の状況を書いてございます。対面乗換でございますと、これは武雄温泉―長崎間は令和4年の秋頃開業ということで、例えば、長崎―博多間は今、最速で1時間48分なのが1時間20分になるということです。ただ、これがいつまでも続くと、利用者の利便というのがいつまでも乗換えが発生する状況が続いてしまうということで問題があるんじゃないかと。問題があるといえますか、利用者の利便が損なわれる期間がずっと続いてしまうことになるんじゃないかと思っています。

スーパー特急のところでございますが、これも今フル規格で整備をしている中で、そこを

やめて狭軌に改修するとなると、相当程度、1,000億円以上の建設費が見込まれるということでございますし、期間も相当かかります。にもかかわらず、時間短縮効果は、ここで書いてある「+約1分」というのは対面乗換と比較してということですが、対面乗換と比較しても、時間もほとんど、むしろ1分ですが多くなってしまうと、ほとんど時間短縮の効果はないということで、備考のところにも書いていますけれども、大きな改修工事が必要となるために、令和4年秋の対面乗換での開業というのができなくなってしまうということで、これも私どもとしてはやっぱり現実的に選択肢として取り得ないんじゃないかと考えてございます。

フリーゲージトレインは先ほど御説明申し上げたとおりで、いずれにせよ、高速の車両の開発は断念してしまっていますので、この点はおわび申し上げたいところでございますが、これもなかなか現実的に取り得る選択肢としては難しいのではないかと。

それで、ミニとフル規格ということになりますが、ミニ新幹線、フル規格に比べれば整備コストは安くございますけれども、やっぱり時間短縮効果ですとか、あるいは工事期間中に在来線の利用者に相当な不便をおかけする可能性があるということも思っております、フル規格に関しては、少なくとも新幹線のネットワークという意味では収支改善、あるいは時間短縮効果等、やはり今一番優れていると思っております。他方で、建設費、あるいは在来線の取扱いについては、しっかり協議をしていかなきゃいけないと思っております。

これが総括でまとめたものでございます。

最後に、アセスの件を1つ資料としてお付けしてございます。これは前回、6月に提案させていただいて、7月に御説明申し上げますので、本日御説明は省略させていただきますけれども、5つの整備方式全てに対応できるアセスの手続、これの御提案というのは、私どもはこれを取り下げるとは思っておりませんので、協議の過程で、他方で、佐賀県さんと何らかの合意が、同意がないままアセスメントを先に進めるということも、これはやりませんということは前からお約束しているとおりでございますので、佐賀県さんとしてこれでいいんじゃないかということになるのであれば、それはまたお待ちしているという状況は引き続き続けたいと思っております。

以上でございますが、私どもとして今日、部長、課長に御説明申し上げたいところを一度これで終わらせていただきます。

○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、私から幾つか御質問というのか、意見というのか、ちょっと分かりませんが、申し上げさせていただきたいと思います。

まず、フリーゲージトレインについてでございます。先ほど東平室長さんのほうからフリーゲージトレインの開発状況について現状ということで御説明を賜りました。

このフリーゲージトレインでありますけれども、本日の資料にもありますように、開発目標を4つ掲げておられまして、①の安全な軌間変換と、それから、②の新幹線（標準軌）における走行性能（270km/h）、そして、在来線（狭軌）における走行性能（130km/h）、これらについては平成23年10月の軌間可変技術評価委員会で基本的な走行性能に関する技術が確立していると評価されまして、それで営業主体でございますJR九州さんも同意をされて、平成24年6月にフリーゲージトレイン方式による武雄温泉－長崎間の認可に至ったと私は承知しております。その上でございますが、先ほど御説明ありましたように、この④の耐久性の評価に基づく保全性・経済性の分析・検証に関して、まだ時間がかかる、まだ技術的なめどが立っていないという御説明であったと思います。

それで、本日の資料にはありませんでしたけれども、鉄道局さんが平成30年3月30日に与党検討委員会のほうに御報告された資料でございますが、その検討委員会に先立って開催された3月27日の軌間可変技術評価委員会の評価を踏まえたものがございますけれども、この中で、現時点で安全性の観点では車軸のメッキ厚の増加などの新たな摩耗対策を進める必要があるということと、技術開発が順調に移行した場合、西九州ルートへの導入は平成39年度、2027年度半ばとなる見込みということで、フリーゲージトレインの開発スケジュールを御報告されております。これは事実だと思います。

このことに関しまして、先日、9月2日に佐賀県の新幹線問題対策等特別委員会に鉄道局の寺田次長さんが参考人として御出席を賜った際に、軌間可変技術評価委員会の場合でフリーゲージトレインが困難だとかそういう結論を直接的に出されているわけではないということと、なかなかめどが立っていない状況で、これ以上技術開発のための予算や時間を投入することはできないということを御答弁いただいております。つまり、フリーゲージトレインにつきましては、技術的に開発できないということではなくて、高速走行車両の開発にまだ時間がかかるので開発はしないことにしたと言われていて、本日も同様の趣旨の御説明であったと理解をいたしました。

それで、6月5日の協議で、長く2時間40分にわたって課長さんと大分やり取りをさせていただいたんですけれども、あの折に、スーパー特急やフリーゲージトレインの実現について真剣に議論するという話をさせていただきました。私からは、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思いであることを申し上げまして、これは一定御理解いただいたと思っています。そうした中で、当然、特定の方式を前提とせず、予断を持たずに、幅広く協議をすることを一致したと思っています。

そして、その後なんですけれども、その上で鉄道局さんのほうからフリーゲージトレインを含む環境アセスの実施の提案がございました。これは6月16日にいただいたと思います。それで、この環境アセスの提案については、佐賀県として同意できないということを回答させていただいておりますけれども、鉄道局さんがフリーゲージトレインの環境アセスを提案されたということは、鉄道局さんとしてもフリーゲージトレインの実現についても真剣に議論するというのを改めてお示しいただいたものと私は考えております。

本日は、フリーゲージトレインの開発についての現状ということで御説明をいただきましたけれども、5択で幅広く協議をするとしながら、フリーゲージトレインの開発はしないということになりますと、これは協議自体が成り立たないんだろうと私は思います。したがって、冒頭に申し上げましたように、フリーゲージトレインの実現も含めて、これから幅広く協議していきたいと私としては考えているところでございます。

○足立幹線鉄道課長

ありがとうございます。今、部長がお話しされた話は事実として私も同じ認識でございます。私ども、この協議に入る際に、しっかり5つの選択肢について予断なく議論していくということで入りましたので、そのつもりでやってございます。

ただ、他方で、フリーゲージトレインのところでございますけれども、今、東平が御説明申し上げましたとおり、その委員会等で、これは完全に全くできない技術であって、これはもう事実上、未来永劫不可能だと言われているかということ、もちろんそうではなくて、耐久性試験も含めて、あるいは時間とコスト等々が相当かかるであろうということで、私どもが行政を進めるときに、技術開発を何十年とずっとずっとやっていって、最後花開く技術というものもちろんあるんだと思うんですけれども、やはり新幹線でネットワークでつないでいくということに関して、さらに申し上げますと、この整備計画の中で、最後に残っているこの

区間というのを私どもとしては、高速ネットワークを一日でも早く完成して、その便益を佐賀県の皆さん、もちろん全国に広げていくということを行政として担っている者として、いつになるか分からない技術開発を、もう10年、20年といつまでも待って、仮に20年かけて1兆円かければできますみたいなことであれば、本当にそれが取り得る選択肢になるのかとは思ってございまして、したがって、このフリーゲージトレインの実現に関しては、私どもも、まさに部長とは6月、実現という言葉を入れるかどうかというところでも議論させていただいたと思いますけれども、やはり改めて考えますに、まだ——まだといいますか、今後めどが全くないと、ゼロではないですけれども、全くなくて、そういう中で、このネットワークのあり方を決めていかなきゃいけないときに、取り得る選択肢にはならないのではないかなと改めて思っているところです。

したがって、実現はもしかしたら、いずれするかもしれませんが、行政として時間とコストを考えたときに、取り得る選択肢にはならないんじゃないかと思っているということでございます。

したがって、協議に入るときに5つの選択肢を真摯に予断なくというところから入りましたけれども、その一つであるフリーゲージトレインというのは、改めて考えましても、私どもももう一度その技術はどうなのかというのも技術開発室はじめ、いろいろ確認しましたけれども、やはり繰り返しですけれども、現実的に取り得る選択肢ではないのではないかと至ったということでございます。

○南里地域交流部長

ありがとうございました。

フリーゲージトレインに関しては、確かに技術開発の難しさとか、そういったものは、安全性がまだまだ大事だということは、そこはもう十分我々も分かっておりますし、理解しております。ただ、その上ででございますが、6月5日に大分やり取りさせていただいたときにも、僕らは新大阪直通に必ずしもこだわらないという話でいろいろやり取りをさせていただきました。

例えば、この対面乗換の固定化とか、これが続いたらどうなのかという話もあるわけですが、私たちとしては、佐賀県は在来線をそのまま利用するフリーゲージトレインであればということで、これまでぎりぎりの合意をしてきたわけでございます。これまでに約束をいただいていますフリーゲージトレインが実現できるのであれば、それが一番いいわけ

なんです。

そして、対面乗換の固定化を避けるべきということであるならば、例えば、リレー方式と併せまして、博多―長崎間に安全な速度でフリーゲージトレインを走行させるというようなことも考えられるわけでございます。繰り返しになりますけれども、佐賀県は将来のあり方について、様々な可能性を議論することは、これは閉ざしておりません。まさに「幅広い協議」ということで入っておりますので、様々な可能性について、幅広く協議すればいいのではないかと考えているところでございます。

○足立幹線鉄道課長

今日、室長からも説明申し上げましたとおり、8ページですけれども、近鉄のほうで、この技術開発、これは在来線のスピードということですが、これをやっているのは事実でございますし、仮にこれが実用化ということに至れば、これを入れるということは選択肢としてはなくはないと思います。

ただ、今、武雄―長崎間、67キロをフル規格、6,200億円かけて、これは佐賀県さんに御負担をいただいて、新幹線が通れるところを造っているわけでございますが、その在来線スピード、フリーゲージトレイン導入だと、その6,200億円の上を在来線のスピードレベルのものが通るといことになろうかと思うんですけれども、そこはやっぱり投資効果として、そうなりますと、結局、時間短縮効果も全くないですし、そういうもののためにももちろん、今造っているわけではございませんので、仮にこれが開発できて、走らせることができたとしても、この新幹線高速交通ネットワークとして6,000億円もの投資をした施設を走るに足る電車なのかというのは正直私どももそう思っております。なおかつ、技術開発室長が隣にいる前でちょっと恐縮ですけれども、この在来線の開発も、この辺りでめどが立っているかという、そういうものでもない、やはりフリーゲージトレインというのは繰り返しですけれども、仮に在来線スピードのものができたとしても、この今回の新幹線のネットワークに組み込んでいくというものではないんじゃないかなと思いますし、他方で、これは部長は6月以来というか、ずっとおっしゃっている、佐賀県はフリーゲージトレインだということではいろんな厳しい考え方、調整を越えて、そこは合意してきたんだというのをおっしゃるとおりでして、そこには私も非常に敬意を表していますし、私どももそれを目指してやってきたわけなので、それができなかったということに対することはまた改めてお詫びはしたいですけれども、残念ながら、他方でそこができなくなった以上は、次の別の方式とい

うのを考えなければいけないのじゃないかなと6月は申し上げましたけれども、今回改めて検討してきてそう思っておりますし、さらに申し上げますと、部長のほうからも、フリーゲージトレインは合意した、スーパー特急は合意してきたんだと、これであればいつでもということをよくおっしゃっていただいておりますけれども、その合意いただいたときと今は、やっぱり状況は、これはこちらのせいもあるのかもしれませんが、その状況というのは変わってきてしまっているのです、今の現状を前提、例えば、武雄温泉―長崎間が令和4年の秋には開業するというような前提も含めて、改めてその中でどういう選択肢があるのかということと共に協議していきたいと思っています。

○南里地域交流部長

ありがとうございました。

ここは今から引き続きいろいろ議論させていただいていいんですけれども、いずれにしても、我々は「幅広い協議」ということでやっておりますし、それは受けるつもりでありますので、本当にいろんな可能性について議論させていただければと思っています。

○足立幹線鉄道課長

今回、私どもとしての一定の整理をしてきたのは、少なくとも高速交通ネットワークと考えたときには、やはりフル規格というのが一番優れているんじゃないかということでお話をさせていただき、ただ、課題も、建設費あるいは在来線があると申し上げてございますけれども、ここに関して、部長との協議の中では、まだあまりここは詰まった議論ができていないと思っていますので、今、フル規格だと、議会とかで御答弁されているのは承知はしてございますけれども、やはりこういう問題があるんじゃないか、あるいはこういう懸念があるんじゃないかということがもしあれば、ちょっとこの場でお話しいただければと思うんですけれども。

○南里地域交流部長

フル規格に限らず、全般的に少しお話しをさせていただければと思います。

せっかく資料ということで頂いておりますので、1つこれは御質問ということでさせていただきますけれども、17ページの一覧表なんですけれども、ここの中で、博多―長崎間の所要時間を出していただいています。

その中で、対面乗換とスーパー特急とフリーゲージトレインですけれども、これは所要時間がほとんど変わりません。1分だけです。これは多分、対面乗換の乗換時間の調整の分

だと思っんですけど。つまり、博多ー長崎間に関して言えば、もともとの計画であるフリーゲージトレインに対して、リレー方式いわゆる対面乗換方式は、時間短縮効果は同じだということになるんですか、そういう理解でよろしいですよ。

○足立幹線鉄道課長

そうですね。

○南里地域交流部長

よろしいですね。はい。それは分かりました。

そして、その上でなんですけれども、武雄温泉ー長崎間の所要時間は、対面乗換方式やフリーゲージトレインもかもしれませんが、最高速度260キロであっても、スーパー特急の最高速度200キロであっても、同じ、ということだと思っんです。

そうしますと、これはまだ僕らも全然精査できていないので、今後、次回以降よく議論させていただきたいと思っんですけれども、武雄温泉ー長崎間をどうして標準軌で整備することにしたんですかという、非常に素朴な疑問もこの資料を見まして持ちました。ですから、これはこの場でどうこうということはないですけれども、次回以降、よくここは僕らも精査しますので、議論させていただければと思っっています。

○足立幹線鉄道課長

はい、そこは分かりました。

○南里地域交流部長

それから、今回、5つの方式について、それぞれメリット、デメリットなのか、そんな感じで御説明をいただきましたけれども、私からすると、それは鉄道局さんの立場から見た場合は、確かにそうであろうと思っんですけれども、佐賀県にとってそれが同じかという、それはちょっと同じではないと思っんです。

例えば、同じく17ページの一覧表で申し上げますと、対面乗換のところ、「恒久的な武雄温泉駅での対面乗換は、利用者の利便性が損なわれる。」、それから、ミニ新幹線について「標準軌化工事の期間中、在来線利用者の利便性が損なわれる。」と書いてございますけれども、その在来線利用者の利便性が損なわれるという点では、我々にとってフル規格も同じなんです。まさに武雄温泉駅での乗換えの固定化ということが問題になっておりますが、フル規格になると、別のところで乗換えが発生するということでございまして、これはまさにフル規格でも同じ問題だと私は思っっています。

そして、いろいろ時間短縮効果ということで挙げていただいている、フル規格が最も大きいとされていますが、それを得るために私どもは莫大な財政負担をして、在来線の利便性を低下させるのか、という話でございまして、そこまでして、それがメリットだとは思えないということでもあります。

ですから、これから当然いろいろなことも含めて幅広く協議をしてみたいと思いますが、ここは、ここに書いてあるような単純な問題ではないということだけは、あらかじめ、改めて申し上げさせていただきたいと思います。

それから、続けて意見ということで申し上げさせてください。

この中で、今日の資料には実は入っていないですけれども、平成30年3月30日、先ほど申し上げた与党検討委員会に報告された資料では、フリーゲージトレインについて、JRの収支改善効果が約マイナス20億円という数字がありました。今現在どうかというのは別として、そういうのがありました。これは20億円の赤字ということではなくて、現状に比べてJRさんの収支が20億円減るということだと理解をしております。

それはそれとして、このリレー方式による開業でございますが、これはフリーゲージトレインの技術開発を継続するとしての上で、フリーゲージトレインの導入までの措置として、国のほうから御提案をいただいたものでございます。

そして、西九州ルートへのフリーゲージトレインの導入と、このリレー方式による開業については、長崎県もJR九州も同意をされております。そういう中で、JR九州さんが、収支採算性が成り立たないので、フリーゲージトレインによる運営が困難であるとされ、リレー方式の固定化は避けなければならないからフル規格が適当という話が出て、そして、佐賀県に先ほど申し上げたような不利益を受け入れて、財政負担をしてほしいという話になっているわけですが、これはやはり筋が違いますし、JR九州のマイナスを佐賀県に転嫁するものであるということは意見として申し上げさせていただきたいと思います。

それから、もう一点だけ。

フル規格の場合のルートについてでございますけれども、今、鉄道局さんの資料では、昭和61年に当時の国鉄が環境アセスメントを実施した、いわゆるアセスルートということで、それを前提として書かれております。

そもそも国鉄が分割民営化されて、JR九州が発足した以降、国鉄時代の計画では、そもそも難しいということで関係者で議論をして、平成4年に新鳥栖－武雄温泉間は在来線を利

用して、武雄温泉－長崎間に、いわゆる短絡ルートによる新線、これは当時、狭軌でありました、を建設して、博多－長崎間にスーパー特急を走行させることが合意をされたわけでございます。

そして、以後、ルートを走行する列車がスーパー特急からフリーゲージトレインに変わりましたものの、新鳥栖－武雄温泉間は在来線を利用することを大前提として、武雄温泉－長崎間の整備が進められてきたものでございます。

この新鳥栖－武雄温泉間につきましては、在来線そのまま利用すること以外に合意されたものはありません。整備することはもとより、フル規格の場合のルートも何も決まっていない区間でございます。これは御承知のとおりだと思います。

それで、佐賀県には本当に様々な意見がございます。もうリレーでいいということもあれば、スーパー特急と言う方もありますし、F G T、ミニ、フルという意見もございます。

そして、フル規格が妥当、適当というふうに言われる方の中にも、佐賀空港を通るルートという意見もあれば、佐賀市の北部を通るルートといったような様々な意見があるわけでございます。

今後、いずれかの段階でこのフル規格について協議するということになりました場合は、ルートも含めて、ゼロベースからしっかり時間をかけて幅広く協議するということを申し上げさせていただきたいと思います。

○足立幹線鉄道課長

1つ目、在来線のまさに利便のところでございます。前回、9月の議会でも相当議論になったと承知していますし、部長の御答弁も拝聴させていただいているところでございます。

やはり、新幹線、これは佐賀、ここの区域に限らず、整備新幹線を造るということになったときに、その効果と、負の効果というところはないかという、そういうことではなくて、各地域、在来線をどうするか、在来線の利用者の利便をどうするかというのは非常に悩まれているところでございます。佐賀県さんも今の武雄温泉－長崎間のところで非常に厳しい御判断等もされているのも承知してございます。

ただ、それをもって余りある新幹線としての効果、それは地域振興でもあり、さらには災害対応でもあり、そういうところは高速ネットワークがつながることによって、佐賀県の皆さんはもちろん、これは全国、やっぱりネットワークがつながることによっての効果というのが非常に多くございますし、だからこそ、このB/Cとか収支改善効果はフル規格は高く

なるということだと思っていますので、在来線の利用をどうしていくかというのは、当然、それぞれの整備方式ごとに異なってくるものでございますし、今、部長のおっしゃられたフル規格というのは、実はそこは結構在来線の不便というのは出てくるんだということでございましたけれども、まさに、ではそこを、在来線をどうすればいいかということ、そこはできますれば、佐賀県さんも入っていただくのか、少なくとも意見をいただくのか、例えば、こういうことがあるんじゃないか、議会でも部長いろいろおっしゃっておられましたけれども、そういうことをどンドンぶつけていただければ、それに基づいて、それを在来線のサービス低下をどう食い止めるのか、あるいはどうアップさせていくのかということは考えたいと思っていますし、今、JR九州さんと長崎県さんとも、このそれぞれの整備方式について、どういうことができて、どういう課題があってというのをしっかり私どもと整理していきましょうということで今話をしています、本日終わりましたら、JR九州さんや長崎県さんにもこの区間、新鳥栖ー武雄温泉間をどうするかということについて、私どもとでその協議を、どのような形でやるか、まだ考えていませんけれども、やっていこうとしていますので、その際に、その場に佐賀県さんは入られないということであったとしても、私どもと佐賀県さんとの協議体というのはあるわけでございますので、そこにこういう懸念があるんだ、こういう問題があるんだ、こうすればいいんじゃないかというようなことも含めて、私どもに言っていただければ、それをJR九州、あるいは長崎県と、それもしっかり考慮に入れた協議というのを行っていきたいと思っています。

それから、六者合意のお話もされたかと思えます。確かに六者合意、平成28年に私ども佐賀県さんもJRさんも長崎県さんも入って協議をして、当分の暫定ということで武雄温泉乗換えでやっていこうということになったかと思っておりますし、そのときはそのときで、多分ベストな合意を、当時の者に聞いても、六者それぞれいろいろなお考え、利害がある中で一定の合意に達したわけですから、それはそれで素晴らしい合意だったと思っていますし、その結果、少なくとも武雄温泉ー長崎間というのは令和4年の秋に開業すると、それに関して佐賀県さんもいろんなバックアップといいますか、それをしっかり使っていくんだ、盛り上げていくんだということを、これもるるおっしゃっておられるかと思えます。

したがって、その合意の中で、今達成した武雄温泉ー長崎間のフル規格での新幹線と対面乗換をしてやっていくということ、これは対面乗換をいかにスムーズにやるかというのを磨き上げるということも含めて、私どももしっかりやっていきたいと思っています。

ただ他方で、その後、量産ができるであろうと思ったフリーゲージトレインが、今日の話の冒頭に戻りますけれども、高速車両での導入ができないということになり、これは私どもは在来線で開発は続けるものの、高速に関しては正直これは断念していますので、開発主体の一つである国として、そこは今もうやっていないという現実が現にあるものですから、その現実を踏まえた上で新六者合意をどうつくっていくかということかもしれませんけれども、いろんな事象の変化、大きな変化としてフリーゲージ前提だったものが崩れてしまった、これは本当に申し訳ないと思っておりますけれども、その中で次の新合意というのをどうしていくかということをしっかり考えていきたいと思っておりますし、その協議は引き続きやらせていただけたらなと思っております。

最後、ルートのお話ありがとうございました。部長がおっしゃられるとおりで、今のフル規格で、私どもも様々な数字なりそういうのを出していますけれども、これは全て、過去、国鉄がやったことのあるアセスルート、佐賀駅を通るルートということで、それ以外のものに関しては検討したこともありません。

これは新幹線のルートですとか、そういう大きな話というのは、この区間に限らず、与党のほうで検討がなされていくというのが、少なくとも新幹線の世界ではそう、これまできたわけでございますけれども、その与党の中で、では、他のルートに関して何か検討したことがあるかということ、ないですし、例えば、佐賀県知事さんが呼ばれていろいろ御意見されるときに、こういうルートもあるんじゃないかということも、少なくともそういうお話はなかったかと思っておりますし、何を申し上げたいかということ、今の佐賀駅を通るルート以外のルートというのは、今組上には上っていないということかと思っております。

さらに、営業主体であるJRさんも佐賀駅を通るルート以外はないとそこは明言されているところでございます。

ただ、これは佐賀県さんとして、この新幹線を造る上での大きな主体である佐賀県さんとして、こういうルートもあるんじゃないかというのが正式にといいますか、私どももちろん空港ルートの話も北の話も、いろんなところからお話はちょこちょこは聞いてはございますけれども、やっぱり佐賀県さんがこれとこれについても検討すべきということがもしあるのであれば、そこはそういうお話を言っていただければ、それは私どもは佐賀県さんの提案をどうするかということで、またしっかり検討していきたいと思っております。

○南里地域交流部長

ありがとうございました。

まず、フリーゲージトレインについて、高速性能の開発が難しいということは我々も十分理解しているし、断念されたというお話も、そこはそうおっしゃっておられますけれども、5択ということで、幅広く協議しましょうという中で、フリーゲージトレインはありませんと言われてしまうと、では、私たちもフル、ミニは望んでいないんだから、これもありませんねと言わないといけなくなってしまうんです。だから、2択になってしまうんです。そういう議論ではないと私は思っていますので、先ほど申し上げましたように、いろんな考え方があると思いますので、そこはぜひ柔軟に議論をしていいのではないかと。僕らも幅広く協議に応じますので、ぜひともそこは柔軟な発想で幅広く協議していただければと思っています。

それから、フル規格の場合のルートの話でございますが、そもそも、まさに今から議論しましょうという段階なんです。私どもは新鳥栖－武雄温泉間というのは、これまで在来線を利用するという以外に何もございません。議論したことも検討したこともございません。ただ、今回こういう状況になる中で、幅広く議論していいですと。当然その中にフルという選択肢もありますということは承知しておりますので、そういう議論は当然いたしますけれども、最初から、では、フルはこれよね、という話ではないと思います。

先ほど課長さんのほうから、では佐賀県から意見があればということでおっしゃいましたけれども、本来、私たちから何かこっちの方がいいという立場にはないんですが、いろいろ今後、議論、協議をしていくわけでございますので、そういう中で、様々なルートについて議論に必要な数字を提示していただくことをお願いすることも、それはあるだろうと考えております。

いずれにしても、この17ページの表なんですけれども、5つある中で、例えば、ミニが単線並列とか複線三線軌とかございます。これと一緒に、FGTのところもいろんなバリエーションがあるんじゃないかと思えますし、フル規格に関して申し上げても、少なくともルートが3つはあるわけです。だから、そういう意味で、本当に幅広く今後協議をさせていただければと思います。そこはぜひよろしく願いできればと思います。

○足立幹線鉄道課長

もちろん幅広く、これは大臣と知事でお約束して進めているものでありますので、幅広くということは、私たちもそう思っておりますし、柔軟に対応するというのも、それも当然

そのつもりでこれまでもやってきてございます。

ただ、フリーゲージに戻るんですけれども、フリーゲージに関して、今もしあるとすれば在来線スピードのもの、これもいつ開発できるか分かりませんが、それを通すことができるかどうかということになるかと思うんですけれども、そこは繰り返しですが、新幹線ネットワークで考えたときに、在来線スピードのものというのはやっぱり無いんじゃないかなと、これは私どもとしては強く思っておりますし、あと、高速のものは今開発していないというのは先ほど部長も言っていただきましたけれども、そのとおりなので、今、「幅広い協議」をやりましょうということで、昨年、大臣、知事でお話をし、コロナもあって6月から開始してございますけれども、開始している中で、いずれは私どももこの中から1つを選ばなければいけないということになると思うんですが、その1つであるフリーゲージに関しての現実を見ると、さらにはスーパー特急に関しての現実を見ると、非常に難しいというのが私どもの今の判断でございます。協議の中で私どもとして申し上げた一つの判断ということで、今日はお持ちしたものでございます。

あと、ルートに関しては、これはいずれ数字をお願いするかもしれませんがということでしたけど、もし今それをということであれば、そこはこちらとしてもまた整理したいと思っています。

○南里地域交流部長

ありがとうございました。

我々のほうからフルをやってくれという立場にないということだけは今申し上げておきますけど、いずれにしても、フルも含めて議論、協議はもちろんしますので、その際には幅広く協議をさせていただきたいということと、フリーゲージトレインに関しても、まさに先ほどの繰り返しで恐縮ですけれども、幅広く協議しましょうという中で、このメニューはありませんと言われれば、それは協議にはならないということでございます。私たちとしては、「幅広い協議」ということで応じさせていただいているわけでございますから、そこは本当に柔軟に議論をさせていただきたいということは、繰り返しになりますが、申し上げさせていただきたいと思います。

○足立幹線鉄道課長

部長と佐賀県さんとずっと協議をさせていただく中で、残念ながら一番感覚として合っていないのは、検討の時間軸というところだと思います。これだけの大きな話、これだけ経緯

のある話なので、もちろん丁寧に議論しなければいけないというのはおっしゃるとおりだと思うんですけども、今、冒頭申し上げました新幹線ネットワークというのが全国で、ちょっと私ごとになりますけれども、二十数年前に私がこの課の係長でいたときには、ちょうど最初の整備新幹線の高崎ー長野というのができるところでございました。ちょうど長野オリンピックがあつて、長野オリンピックに間に合わせるんだということで、当時、財政投融资なんかも入れて、初めて整備新幹線が高崎から長野までできた。それから二十数年たつて、またこの課に戻ってきたわけですけども、その間、正直、私もそのとき、新幹線は社会資本としてどうなのかという意見が非常に多うございましたので、高崎ー長野、あるいはそれから金沢と行くわけですし、九州でいえば鹿児島までつながるわけですけども、これが本当にネットワークとしてどんどん進んでいくのか、当時20代だったですけども、いや、これは本当にでき得るのかなというのが正直な20代の私の感想だったんですが、その後、特に、金沢、あるいは鹿児島、青森等々を含めてできていく中で、やっぱり新幹線ネットワークの有効性というのは非常に数字でも表れていますし、地域の皆様、国民の皆様の理解も非常に進んできたかなと思つていまして、やはりネットワークをつなげていくことによる高速移動の効果というのは大きいんだろうと。それは地方創生の効果にも表れていますし。

ということを考えてときに、やはりネットワークはつながって初めて効果を発揮するという中で、申し訳ないですけど、全国でここだけがつながらないという可能性があつて、それをしっかり議論するのはもちろんだと思うんですけども、ずっといつまでもいつまでも議論ということでもさすがにないのかなと、私どもはそういう時間軸でおります。

そういう時間軸で私どもがいる中で、では、この5つを議論していきましょうというときに、繰り返しですが、5つからいずれ1つを選ぶというときには、やはり難しいものは難しいということは、今日、それを申し上げに来たわけですし、そこに関しては、少なくとも私どもの意見としてはそういうことだというのは御理解いただければなと思つています。

何度も言いますが、やっぱりネットワーク、例えば、佐賀県さんでも、道路なんかでも、有明海沿岸道路ですとか西九州道路とか、やっぱりミッシングリンクを整備してつなげていくということをされているかと思うんですけども、新幹線もその最たるものの一つだと思いますので、やはり佐賀県のこともそうですし、全国への波及という意味でも、やっぱりここを一日でも早くつなぐというのは私どもは使命として思つているということは、これも意見というか、思いになってしまうかもしれないんですけども、お伝えしたいと思つていま

す。

○南里地域交流部長

ありがとうございました。

まさにこれは6月5日の最初からの一番違うところだと思います。これも何度も申し上げることになるのかもしれませんが、もともと西九州ルートはフル規格ではなかなか難しいよねということでスタートしたわけです。そして、いろいろ議論を経て、在来線を使うフリーゲージトレインで全国の高速ネットワークにつなげようという計画になったわけがあります。そして、その議論ができるまでにほぼほぼ30年ぐらいをかけて合意を積み重ね、進めてきました。それだけ難しい問題だということをございます。ですから、フリーゲージトレインが難しいから、じゃあフルね、とは、そうは簡単にはいきません。もちろんいろんな議論があつていいと思いますけれども、そこはやはりしっかり時間をかけて議論されるべきものであると。そして、特に、このフル規格というものは、佐賀県にとってはあまりにも失われるものが大き過ぎるというものであります。だからこそ、これだけ大きな問題になっていると。

そういうことはぜひ御理解していただいた上で、幅広く協議をさせていただければと思っております。

○足立幹線鉄道課長

失うものが多い、それは議会でも話されていますし、今日の会議がヤフーニュースでポンと出ていまして、ヤフーニュースでコメントがずらずらずらと出ますけれども、やはり非常にそういう御意見が多いことを改めて見た上で来ているわけですがけれども、他方で、得るものというか、それは佐賀県にとってもそうですし、もっとひいては我が国全体ということかもしれませんけれども、そういうこともあるかと思うので、失うもの、あるいはフルによってデメリットになるもの、これをいかに最小化していくかということに関しても、しっかり私どもは議論させていただければと思いますし、あと、フル規格によって得られるメリットのところをいかに伸ばすかということですね。これも、いいものは、メリットはより高くし、デメリットの部分はより抑えるということも議論させていただかないと、なかなか私どもの考える時間軸ではこの区間というのがいつまでも進まないかなと思っておりますので、時間軸の違いはあることかもしれませんが、JR九州ともそのあたりは私も真剣に議論していきましようという話もしていますので、改めてここがこうなったらどうだ、この乗

換えはどうだ、この路線はどうだということを、私もいろんな方とお話ししますが、部長は相当鉄道にもお詳しい、私よりも詳しいぐらい非常にお詳しい方ですので、やっぱりここはこうなんだよ、こういう問題点があるんだよ、ここはこうしたほうがいいんだよというのがあれば、そこはぜひ御提案としていただけたら、私どもも次にいろんなお話をこちらのほうからさせていただくに当たって、より良いことができる。より良い協議ができると思いますし、そこは「幅広い協議」の中での一つの範疇かなと思っていますので、そういうことも含めて、これはお願いでありますけれども、お願いしたいと思っています。

○南里地域交流部長

ありがとうございました。

今のことに少し関連いたしますけれども、9月2日の特別委員会で寺田次長さんが参考人として質疑をされまして、そういったやり取りも踏まえた上で、県議会の決議が出されました。中身は、現状では議論に必要な数字や条件があまりにも不足しており、議論ができる状況には至っていない、という指摘を受けたわけでございます。

この議論に必要な数字や条件につきましては、これは私たちは持ち得ないものでございますので、事業主体である国のほうで責任を持ってお示しいただく必要があると考えております。ぜひ今後の協議におきましては、この議論の前提となります確定された、もしくは確約できる条件や数字について、事業主体でございます国のほうで責任を持ってお示しいただくことを改めてお願いを申し上げたいと思います。

○足立幹線鉄道課長

数字、私どもこれまでの検討委員会、あるいは検討委員会に当たって事前に佐賀県さんへの御説明、あるいは本日も含めて相当出しているつもりではあります。

ただ、ここの数字がないんじゃないか、今、フリーゲージのお話がありましたけど、こういうのがもっと要るんじゃないかというのがあれば、それは佐賀県から提案するものではないと部長がよくおっしゃいますけれども、やっぱりこれを見て、ここがないよ、ここの数字が欲しいんだよというのも、部長もずっとこの案件に精通されているお一人ですので、そういうことも含めて、先ほどの在来線の、あるいは利用者の話もそうですし、いろんなデータの話もそうですので、そこはぜひこういうあたりを指摘をいただければ、それに沿って私ども、できる限りのことはやっていきたいと思っています。

○南里地域交流部長

ありがとうございました。

時間も押してきましたし、今日、今からまた幅広く今後協議していくということだと思いますので、まとめ的に改めて申し上げさせていただけましたけど、今日、鉄道局さんのほうから5つの方式についての鉄道局様の考え方を御説明いただいたと思います。

まさに様々な論点があって、議論すべきことがたくさんございます。先ほども申し上げましたが、県内には様々な意見があります。今後、スーパー特急、フリーゲージトレイン、リレー方式、ミニ新幹線、フル規格の5つの方式について幅広く協議をさせていただきますけれども、これも繰り返しになります。例えば、フリーゲージトレインについても様々な考え方がございますし、フル規格の場合のルートも様々な意見があります。

まさに5択と言いつつも、様々なバリエーションがあるということだと思います。私どもも本日の資料を精査させていただいて、次回以降、様々な可能性について幅広く協議をさせていただきたいと思いますので、引き続きよろしくお願いをしたいと思います。

○足立幹線鉄道課長

では、私からも最後に。今日も、いつも忌憚なく意見交換、協議をさせていただいて、大変ありがたいと思っています。

部長もおっしゃられた県内でも様々な御意見がある、これだけ大きな事業でございますので、当然かと思えます。ただ、やっぱり様々な意見というのを集約していかなければ物事はゴールには行かないと思えますし、その様々な意見を恐らく県で代表されて、最終的には知事が議会、あるいは県民の皆さんの声を聞いた上で御判断していくというのが、僭越ながら、行政として最後に決めるところということになるかと思えますので、私もおかげさまで佐賀県さんとは、本当にいろんな方々とお知り合いもでき、いろんな意見を私も直接聞くことも多くなって、やはりそれだけ様々な意見が出るような問題なんだなということは実感してございますけれども、やはりそこをまとめていくということは重要だと思いますし、そこは僭越ですけれども、やっぱり部長のお仕事の一つだと思っていますし、当然それは私の仕事の一つでもあるので、またこういう協議の場で、さらに、先ほど申し上げました佐賀県さんとしてこれが懸念があるんだ、これはおかしいんだというのはどんどん言っていただいて、それをどうやって解決していくかということを私どもとしてしっかり考えていきたい。これはJR九州や長崎県さんも含めて、一緒に考えていきたいと思っていますので、そういう意味では、また引き続きよろしくお願いをいたします。

○南里地域交流部長

ありがとうございました。

本当に様々な可能性について幅広く協議をさせていただきたいと思います。今後ともよろしく願いいたします。本日はありがとうございました。