

令和8年度知事定例記者会見[抜粋]

令和8年8月26日 知事定例記者会見[抜粋]

○朝日新聞

あともう一点ありました、新幹線の予算が付いたところで、外部の学識経験者とかのサポートとあるんですけど、これは検討会自体には入らず、県が折に応じて検討会の中身で議論されたことを、そちらのほうに別途ご相談されるとか、そういうイメージでしょうか。

○山口知事

はい、そうです。基本的にコンサルと、あとは学識経験者何名か指定して、その方々に出された資料を見ていただいて、それについて分析していただくということで、それをさらにこの技術検討会の中で話をするということ、それは基本的には表に出しながらやっていきたいと思っています。

○西日本新聞

発表項目以外でお伺いしたいんですけど、西九州新幹線に関して 7 月に二者合意されて、それに関する報告などで、近く長崎県知事ですとか、JR 九州の社長などに面会される予定がございましたら教えていただけますか。

○山口知事

平田長崎県知事とは、明日の午前中に、10 時 15 分からこの部屋で実施したいと思っています。頭撮りして、今回は 2 人で会おうと思っていて、二者合意の話を改めて私から平田知事に説明したいと思っています。終わったらそれぞれ、もし皆さんからのご希望があればそれぞれぶら下がりに応じるというか、そんな感じでどうですか。

ちなみに、JR 九州の古宮社長については明後日で調整をしております。

○西日本新聞

それぞれ具体的にどんなことをお話しする予定なんでしょうか。言える範囲で。

○山口知事

基本的に二者合意はいろんな議論があったので、あそこには書いていることは結構しっかり書いたつもりではあるんだけど、その考え方というか、その心とか、これから一緒に検討していきたいこと、それから、全体としてのスケジュール感ということについてはお話ししたいなと思っています。

基本的に、もう 11 回も会って 2 人で話したことなので、あの処方箋どおり、あの合意どおりに一つ一つちゃんとみんなが誠実に向き合っていくと、着工に向かっていくようにはなっているんです、最速で。なので、ここにあるように、環境アセスはどうしても必

要なので、この間であそこに書いてあることについて整理ができれば、そうすると、その整理ができたことが新たな合意ということになるわけですがけれども、そうしたらそのまま着工ということになるので、もちろん予断を許さないところはありますけれども、みんながそれぞれ真摯に向き合う、JR 九州は JR 九州で、長崎県は長崎県さんで、我々は我々で、国は国でということを2人で知恵を出し合いながらやったので、その部分の説明を、どういうつもりでこのプラモデルを作ったのかと——プラモデルはおかしいか。そんな感じです。その取扱いについての説明をしたいと思っております。

○日本経済新聞

先ほどの西九州新幹線のアセスに関するもの、新幹線で、これはだから、ここに書いてあるタイムスケジュールで、今回ともう一回とおっしゃいましたか、検討会に関するものという感じですか。

○山口知事

今日は調査方針を確認して、もう一回ぐらいこの近いところで確定するというか、調査のやり方を。で、そこから調査に入るというイメージと私は認識しています。

○日本経済新聞

そこで出てきた資料に対しての精査、県としての精査であったりとか、これはどうであるとか、そういう県としての答えであったりとかするのを出すのをサポートする方々に払うお金というのがこの予算ということですか。

○山口知事

そうです。だから、我々としてもこっちこれ、ここでいろいろ課題を検証するわけですね。特にじゅくじゅく(軟弱地盤)、この掘ったときの。我々も例えば、有沿道路とか、道路関係では分かるんだけど、じゃ、新幹線ってどのぐらい必要なのかとか、それこそ接続するときの合流地点での合流というものにどのぐらい技術的な課題があるのかとかですね。いや、九州新幹線に合流させる場所での問題ですけど。とか、そういう何か二者協議の中で水嶋次官からいろいろ課題について言われていたので、事務屋同士で話しても、それは何ていうの、技術的な課題は技術者同士で、開かれた形でみんなに発表しながらやって整理していったらどうですかということで、そこは合意ができたから、ここアセスに行くということと併せて、そのやり方についてここで整理をするということなんです。

ですので、この中身については、ここ、機構というのはずっと新幹線とかを造っている専門家集団なので、とてもこの我々の土木だけではなくて、これどうですかって一応いろいろプロたちに聞いて、そういった結果も我々もちゃんとお出ししながら進めていきたいなという感じです。

○日本経済新聞

ただ、そのスケジュールにすると、その黄色い部分でしょうか、そのグリーンの部分が入って。

○山口知事

このグリーンの部分は、国と機構、要はこっちですね。これ事業主体というか、この調査主体は、この緑なので。

○日本経済新聞

黄色の部分というのは。

○山口知事

黄色、そう、この黄色がこれです。この緑は、彼らの調査です。国と機構の。

○日本経済新聞

それと、先ほどおっしゃっていた、あしたその二者合意の内容に関して長崎県知事にご説明される。それを県庁に来てもらってということですが、古宮社長とはこちらでやるんですか。それとも、知事が。

○山口知事

こちらに来ていただくという形で。

○日本経済新聞

それも、やはり2人でという、知事と長崎県……

○山口知事

この二者協議の合意の話については2人でしたいなと思っていて、その後については、もっと4人とか6人とか、やるときは三者で会うこともあると思うし、そういった、状況に応じて対応したいと思います。今回まではトップ同士で、2人でやっていきなと。

○日本経済新聞

結構お時間を取ってしっかり話すイメージでしょうか。

○山口知事

今、時間どのくらい取っているんですか。

○職員

30分程度です。

○山口知事

30分程度でいいと思います。

○読売新聞

新幹線の現在地について基本的なところを少し聞きたいんですけども、新幹線のほうなんですけど、技術検討会である程度調査範囲を絞り込んでいくイメージになるんでしょうか。例えば、そうすると必然的にルートもけっこう絞られていくと、あるんですけども。

山口知事

特に、さっき2つ言いましたけど、これは二者協議の中でじゅくじゅく、要は地盤地盤。地盤の話というのは両者でそれなりに話をしたので、そこを実証していく。彼らも佐賀県内の地盤のボーリングの刺し方というのはしていないので、まだ。僕は幾らかしているんだけど、そこを一緒に佐賀県内のどこでやるかも含めて、数か所でやることになると思うんですよ。その場所をどこにするのかとか、それがどの程度であれば、杭をどの程度打ってどうすればいいんだろうか、大丈夫なんだろうかということ。だから、彼らは彼らで我々のデータを欲しがっているところもあって、我々はもちろん提出、道路でやっているやつとかも提供するし、一緒になってやっていくということと、あとは、さっき言った2つ目の例で言うと、合流するということ、要は、ふだんいわゆる九州新幹線、スピードはガッツと走っているわけですね。そこに斜めに入っていくとか、合流していくということに対する、その部分の分岐の在り方というのが結構二者協議でも言われてきたので、そのいろんな課題というのは。でも、それって、事務屋2人で話していてもなかなか難しいじゃないですか、そこで結論を出すのは。だから、いずれにしても、アセスが9年度なので、それに向けて、そういった課題について検証をしていくと、例えば、これができる、これができないということが、みんなの見える中で分かってくるので、そうすると、そこを踏まえた上でアセスができるんじゃないかということで合意したということです。ですから、有効に今年度の期間を活用していきたいという趣旨です。

○読売新聞

改めて、今回、自分たちで建設コンサルだったり、学識経験者を用意するというのは、押し込まれないというか、あまり向こうにリードされないような形を意識されたのか、狙いを改めて。

○山口知事

狙いというか、一言で言うと新幹線は詳しくないからですね。だから、結局、何というんでしょうかね、県民の中で議論してもらうのに分かりやすく状況を提供したいわけです、我々としてみると。それこそ、まだ決めなきゃいけないことは幾つもあって、そのときの条件というか、こう分かったほうがよくて、我々も国交省さんとか機構さんの言っていることをそのままのみということじゃなくて、我々なりに技術者に確認をして、こ

れはこういう趣旨だということを自分たちの言葉で説明できたらいいなと思うわけです。なので、国がこう言っています、皆さん見てくださいますじゃなくて、県は県なりにこう評価しますということを言いたいなと思ったので、これはそういった意味で、我々とする、よりよい形になるための必要なサポートかなと思っています。

令和8年7月24日 知事定例記者会見[抜粋]

○NHK

昨日、JR 九州の古宮社長は会見で、合意内容の並行在来線について、経営分離は前提としないものの、10 年後の鉄道需要の予測はつかないので、現時点で約束することはできないと述べて、慎重な姿勢を見せました。一方で、知事とも会って話をしたいということもお話しになっていました。

これについての知事の受け止めと、今後の古宮社長との面会の調整状況をお伺いします。

○山口知事

直接、古宮社長から聞いたわけではないんですけれども、そういう報道がなされております。この問題に関しては、複雑な連立方程式だという話は何度もさせていただいて、それがゆえに、我々にとってみたら新しい話で、我々から打開する話ではないとは申し上げてきたわけなんですけれども、やはりこの膠着を打開したいという水嶋次官の強い思いもあって、じゃ、この膠着を打開するにはどうすべきかということで、国と努力を重ねてきたわけなんです。それが前提だと思っています。

今回の二者合意ですけれども、これまで何も見えてこなかった道筋が明確になって見えるようになったと認識しています。山に最近例えていますけど、フル規格で着工することが仮に頂上とすると、それに対する道筋が見えてきたということだと思っています。

ですから、これから様々な関係者がそれぞれ登っていくための努力を重ねていくのか、努力を惜しまないかということが鍵だと思っています。この話がこれから前に進んでいくかどうかといったことの鍵は、相互理解と関係者の協力がいかに積み重なるかということだと思いますので、古宮社長におかれましてもそこをよく認識した上でお考えいただきたいと思います。その上で、古宮社長との会談は、今日もどこかで会う可能性があると思うので、多分福岡で会いますかね。夜、パーティーが一緒なんですかね。パーティーというか。だから、言いたいことだけは言う機会があったらと思いますし、きっと古宮社長は 2 人でじっくり話したいと思っていらっしゃると思うので、その機会もしっかり持てるように調整をさせたいと思います。

○NHK

例えば、前も 3 者の意見交換みたいなこともありましたけれども、ああいった形でゆ

たっぷりお話しになる時間というのは、できる限り早い段階で設けたいというようなお考えでしょうか。

○山口知事

まずは私から、JR 九州の古宮社長と長崎県の平田知事にはそれぞれ、今回の二者会談に関する話をしっかりさせていただきたいなと思っております。恐らく古宮社長も平田知事も、水嶋次官なり国とも話をすると思うんですね。そういったことを踏まえて、また三者で会うことがタイミングとしていい時期があるとしたら三者で会うということで、まずはこの二者合意をそれぞれがしっかり受け止めて、どうするのかをしっかりと考える期間というのが必要なのかなということで、私は一つ一つ丁寧にと申し上げております。

○佐賀新聞

それと新幹線の関連で幾つか伺いたいと思いますけれども、先ほど JR 九州さんの列車の本数維持についてはなかなか先のことなのでございましたが、IC カードの導入については前向きに検討するという言葉もあったんですけれども、そこに関しての受け止めはいかがでしょうか。

○山口知事

これに関しては、やはり私のほうから、この新幹線の整備の問題というのは、進むときはみんなが笑顔になってほしいと思っています。そのときどうしてもやっぱり僕には鹿島・太良のことって一緒にしたかったんです。そこは水嶋次官にもお願いして、これは入れさせていただきたいということで、本当はうちもね、もっと唐津線とかいろいろ言いたいことあるんだけど、そうは言っても、お互いが議論する中で、鹿島・太良だけは、やはり前を向いて、もしフルになる場合についても応援していただけるようないい形になるようにということで、それは水嶋次官も分かっていたいて、JR 九州さんとももう、どれだけこの話をしたかというのは私が言う話ではないかもしれませんが、そういったことで、これは古宮社長のほうから前向きな話をいただいたというのは、何よりも鹿島・太良の地域の皆さんにとっては喜びだったと、私のほうにも伝わってきているし、そういう何か、こういう話ってエールの送り合いで進めば、かえってこの話が北部九州を固めていくことによかったなって、なればいいなと思いながら今過ごしております。

○佐賀新聞

今後の協議の在り方に関してなんですけれども、今まで水嶋次官との協議の詰めの部分というのを、ちょっと情報を制限、出すのを制限して非公開という形でやられてきました。公開を旨とする山口県政としてはかなり異例の対応かなとも思うんですけれども、その狙いを改めて伺えればというのと、今後の長崎県、JR 九州との協議であ

ったり、アセス関係の協議であったり、そういったものの情報の出し方、公開の在り方については、今どのようにお考えでしょうか。

○山口知事

基本的に山口県政は公開原則でということで、これは我々の山口県政の基礎でもあるわけなんです。そういったことで、これまで、この新幹線の議論についても、いわゆる水嶋次官がプロレス好きなので、リングに例えると、リングの上で、みんなの観衆の前で議論して「幅広い協議」とかいろいろやってきたわけです。二者協議になって、2人きりでこういういろんな意見交換を、静かなんです、2人しかいないので。何となくこう将棋を指しているような感じなんですね。だから、リングの上で将棋指しているんだけど、あんまりわーって、36 銀とか言われても、何か気になってしょうがないような感じなのは、何かお互いで気づいてきたというか、特に 5 月の終わりぐらいにアセスの範囲の話で、何となくやっぱりいろんな声が出てくると、結局、どこかでまとめなければいけないし、水嶋次官は国交省を代表して来ている。私は佐賀県を代表して来ている。もう後がない。この後で、我々が誰かに会うというところがないので、ちょっと無観客でリングの上で将棋を指すという状況になって、そうすると、駒音の響きが聞こえてくるというか、相手の言っていることの意味とか。そうすると、今までに見えてこなかった相手の考え方というのもお互い分かってきたところがあったのかなと思うんですね。

ただ、私が思ったのは、さはさりながら無観客なんで、ここで全て決めちゃ駄目だと私は強く思いました。方向性みたいな、処方箋みたいな、道筋みたいなものは頑張って整理するけど、やはり最後、頂上にたどり着いたときには観客の拍手の中だと思うわけです。だから、そこを共有できて、今回はこういう方向性の、論点が分かりやすかったですよね。あの紙ができるまでは、ここで堂々めぐりみたいな感じだったんですけど、一つ一つどうしていくのかということについて分かるようになったので、これからは、これはあんまり観客の声が強いとまたどうなるか微妙なんですけれども、できるだけ一つ一つ丁寧に、そして、水嶋次官の後、水嶋次官がずっと次官であられるわけではないと思うので、その後、しっかり国交省を中心とした国の皆さん方が、真摯にやった二者合意というものを大切にしてくださいながら、丁寧にやっていけば、みんなにとって幸せな瞬間というのはいずれ訪れると思うし、やっぱり人間の英知というのはそうやって乗り越えてきたのかなということも、私も今回勉強させられたという次第です。

○佐賀新聞

基本的には静かな環境での協議が続いたほうが前に進むんじゃないかという考え方ですかね。

○山口知事

そう。やっぱり、できるだけ開かれたほうがいいんですけども、結局この交渉とい

うか、要は行ったり来たりするわけです。だから、あの二者合意の文章も全然、がらから変わっているんで、その過程の中で。これはオスプレイを受け入れるまでの 1 年間も同じでしたけれども、やはり交渉をバイでするときというのは、一定そういう期間は必要なのかなと思うんです。例えば、10 個合意しなければいけないことがあるとして、1 つについてあっちだこっちだとなったときに、それがまたばあつと議論に、報道されたりとかして、ああだこうだとなると、ほかの 9 個がおざなりになって、そっちばかりになったりとかすることもあったりするので、どうなんでしょう、やはり交渉している間というのは見守るみたいな部分も必要なのかな。特に関係者が多かったり、変数が多ければ多いほどということを感じかせていただきましたし、それこそ、どちらかが退場しそうになるシーンは何度もあったので、本当に不思議な巡り合わせであの合意になったなと、改めて水嶋次官には敬意を表したいと思います。

○日本経済新聞

今のことに関連してなんですが、もちろんああいう大切な文書を詰めて、それを後に引き継いでいくためにああいう合意文書はとても意味があったと思いますし、その精緻な環境、静かな環境というのはとても今回大事だったと思うんですが、今回、でも、それは環境アセスを進めていくということで合意したのであって、アセスの範囲であったり、今後の整備ルートについての議論というのは別物だと会見の報道でも強調されていました。そうすると、今後、本当に新幹線の整備ルートであったりとか、より具体的なところに踏み込む場合は、いろいろな県民の声も聞いているという言葉もありましたので、それはイメージの中として、今まで議論が膠着していたときは、まず、地元の合意とか三者で話してという感じだったのですが、今回ああいう形でマストの大筋が見えたところで、知事の頭の中にはどういう順番で県のとか、民意を反映させていくとか、聞く機会をそこに盛り込んでいくとかということをお考えなんでしょうか。

○山口知事

例えば、これから進むのは、まず技術委員会を今からつくりますということですよ。で、事前調査をやっていくわけなんですけれども、それこそ国のほうが主張しているのは、いわゆるじゅくじゅくぶり(軟弱地盤)と、あとは分岐の難しさということなので、そういうことをちゃんと技術者の中で話をして、それはしっかり発表することになると思うんです。そうすると、また一定の意見が各方面から出てきて、それはそうだなとか、そうじゃないなということで、それぞれが説得力を持っているかどうかの効果をしっかり踏まえながら、そうすると、だんだんいろんな意味で収束する可能性はあると思うんです。

ただ、我々の中で、特に私としては、今決めるのはおかしい。そういったところで一つ一つ丁寧にやれば、最終的にラインがどこになってもみんなが納得する環境をつくったほうが結局いいと思うということに賛同いただいて、そこはそういう過程になること

になりました。ですので、そこは国のほうも折れてもいただいたので。ただ、私としては、特にルートはフラットと申し上げているとおり、何が何でもどうしたいとか、別に県が南ルートと言っているわけでもないし、今まで言ったこともないし、そういったことも含めて、一つ一つ丁寧にやっていく。その中でもいろんな人たちが、世論とよく言いますけど、いろんな方々が今回は意見を言いやすい環境にしてあるので、そうした中で最終的にはどこか決めなければいけないけれども、分かりやすく、一つ一つの問題が見える化されたんじゃないかなというふうに思うので、それでご理解いただきたいと思います。

○日本経済新聞

二者合意の会談の後に、県議会への説明であったりとか、市町の議長の方々への説明という機会があって、そこでは、この山を目指して大体こういうふうに進んでいくというルートを示されていたと思うんですけども、それに対する反応とか、知事としての受け止めはどういったことでしょうか。

○山口知事

やっぱり県議会の皆さん方は、唐突感というか、急に出てきたので、この議論はずっとしているんですけども、ただ、二者協定、私と水嶋次官がずっと断続的に話していることについては報告していたわけですけども、ただ、5月26日から潜伏というか、本当に皆さんありがとうございました。その後、4回、いろんなところで会ってきたので、そのの部分については、急にこの日と言われました。ただ、それについては、先ほど説明したように、そういう環境でやらなければいけないし、結局この問題は、国会議員の皆さんも含めて関心の高いテーマで、あの案があると、ここを変えろという話が必ず出るというのは双方の考え方だったので、本当はもうちょっと前に出そうかなというところなんかいろいろ議論をしてきたんですけど、結果的にはその日に、7月17日の9時に、今日6時から会見しますという流れにならざるを得なかったので、それは全ての人に対して基本的に、国会議員も含めてなんですよという説明をしたら、一定分かっていただいた方もおられたというのが感想です。

○朝日新聞

新幹線の関係で2点ございまして、1つは、ほかの整備新幹線との関係を伺えればと思うんですけども、今回、フリーゲージトレインの断念という経緯があって佐賀県に配慮した合意内容になっているというふうに思いますけれども、一方で、北陸、北海道に関しても、地元自治体の財政負担というのが課題となっていると思います。そこら辺の、その認識の確認というか、あくまで今回、佐賀県に対して特別な配慮をすることなので、北陸とか北海道に関しては既存の枠組みの中で進めていくということなのか。そこら辺、水嶋次官との間でどういう議論をして、どういう認識なのか。佐賀県が考えることではないのかもしれないですけども、そこら辺はどういうふうな認識でい

らっしゃるかを伺えればと思います。

○山口知事

まさにおっしゃったように、私が話す話じゃないんです。ただ、じゃ、佐賀県が言ったことだけ説明すると、我々は特別な事情がある。特殊事情と書きましたけど、たしか特殊事情という言葉だったと思いますけれども、本来、フリーゲージトレイン新幹線が設置されれば佐賀県は在来線のままでよくて、軌道変換装置だけ、あと工事すれば終わりという状況だったんです。だから、それが国、国交省が技術開発ができなかったということで、この事態に陥ったということについては国が認めてくれてという特殊事情がある。そこをやっぱり合意したということはとても大きくて、そこが原点なんですよ。いや、私も、この今においても、県民の皆さんからは新幹線要らんという人も一定程度おります。そのくらいね、そもそもそういったぎりぎりのところでフリーゲージトレイン新幹線で合意した内容だったので、今までがですね。なので、そういったことによって佐賀県に特別な配慮ということをお認めいただいたということだと思うんです。

ですので、私の感覚からすると、北海道とか北 陸とかいろいろ他の地域ありますけれども、ほかに影響を及ぼすものではないという、我々の、そういった意味では、発注したものが届かなかったという意味からすると、我々も長崎県さんも JR 九州も被害者で——被害者と今言っちゃいかんね。そういう当事者であって、そこについて国の責任だということは、三者意見交換でも同じ気持ちだということで合意しているので、そこについては訴えさせていただいて、あの結論になったと思っています。

○朝日新聞

もう一点なんですけれども、今回、同じく合意によって、佐賀県にとっては受益と負担のバランスという課題が一つ解決する道筋が見えたということかと思っていますけれども、一方で、佐賀県だけじゃなくて全体を見ると、事業費として、佐賀県としてもこれまで、もともと約 6,200 億円、それが 1 兆円以上になるという推計、試算を出しておられたと思いますけれども、結局、佐賀県じゃなくても、長崎だったり、国だったり、いずれにしても、その巨額の費用を誰かが支出するということになります。それだけの、いずれにしても、その巨額となる事業費をかけて新幹線を整備する必要性というのは、もちろん整備すると決まったわけではないんですけれども、整備する意義だったり必要性とか、そこら辺をどういうふうにお考えでいらっしゃるかというのを伺います。

○山口知事

水嶋次官いわく、ネットワークをつなぎたいと、武雄温泉から長崎までもうできているわけだから、それは自分として耐えられないというお話は大分強く訴えていただきました。なので、国のそういう強い思いというものもあるので、そこは我々も理解しなければいけない、国の考え方というものもあるので。ただ、我々としても、さっき言った発注したものが届かないという事情があって、その中でどうお互いが理解しようかということ

で今回の話になっているんです。ですので、西九州ルートについてはもうそういう世界かなと思います。

ただ、今回、佐賀県には上限を認めていただいております。そこは我々にとってはとても大きくて、負担はするけど、ここが限度というところが設定されると思いますので。

それとあとは、今お話しいただいたように、貸付料の議論がありますけど、それはできる限りね、当事者の貸付料が多いほうがいいのかというのは、国もそうですし、我々もそうなので、その分、国、地方負担分が減っていきますからね。ただ、その負担割合もこれからどういうふうになっていくのか。これは 2 対 1 のところまでは法令なので、法令改正が必要だと思いますけど、その後の区分については決められたものはないと思いますので、そこについてはこれから長崎県さんとかと協議しながらという我々にとってみたら分かりやすい考え方になったかなと思っています。

○長崎新聞

新幹線による先日の二者合意についてお伺いいたします。

合意文書の財政負担の項目で、長崎県にも負担を求める内容になっていると思うんですけども、この文言の中で、受益の程度を踏まえて長崎県と佐賀県が共同の負担をすることが適当というふうにあります。この受益の程度、受益というのは具体的にどのようなものを想定されているのかということをお伺いしたいのと、例えば、それは程度をはかたりするようなことができるのかということも併せて伺いたいと思います。

○山口知事

これから議論をされていくんだと思いますけれども、なので、あまり先入観を与えてはいけないと思いますけど、受益というと、このペーパーでいうと、それこそ一般的な新幹線のメリットは速達性と書いてあるとおり、例えば、時間短縮効果とか、様々なものがあると思うんです。そういった要素をこれからどういった形でそこを測定するのかというのは、みんな、長崎県民は長崎県民の皆さん方で佐賀県と比較したりしながら、どのぐらいこれって受益がそれぞれあるんだろうかというようなことを議論するいきっかけになるんじゃないかなというふうに思います。

これまで長崎県の知事さんは、負担はしないとずっとおっしゃっていたんです。そうすると、うちが、僕らの試算で言う 1,400 億円って、今はもっといっていると思います。それを全額佐賀県でということは、佐賀県の県民感情上あり得ない話なんです。なので、今回はそういった意味で、一緒になってこれまでと同じように西九州を連携してやってきた長崎県と佐賀県が一緒の土俵になって物事を考えられるということになったので、そういった意味で、新しい話であるフル新幹線の頂上は近づいてきたと認識しています。

○長崎新聞

長崎県が負担するということに、これは長崎県は長崎県民とも言い換えられると思うんですけども、先日、会見でも山口知事が長崎県民の皆さんにも関係する話というふうに呼びかけられたと思っております。先ほどそれぞれの努力が鍵だとかおっしゃっていたんですけども、今回の長崎県が財政負担するということになると、長崎県民の財布への影響がある話だと思いますので、まず、今回、これから長崎県民も考えていく上で、もう少しその情報が欲しいといいますか、ヒントが欲しいと思っている県民の方もいらっしゃると思うんですが、財政負担、どんなふうな在り方がいいのかという山口知事の頭の中をもう少し教えていただきたいんですが。

○山口知事

あんまりそれを言わないほうがいいんじゃないかなと思うんですよ。これから何だろう、アセスの前に事前調査が来年の3月まで行われて、いよいよ来年度からアセスが始まって、それが3年から5年かかるということなので、要はそういう時間的な感覚の中で詰めていけばいいということなので、じゃ、あの二者合意ができたから、もう今焦ってやるということが返っていいことなのかどうかと私は思っていて、だから冒頭で申し上げたように、ある程度、思考タイムというか、考慮時間というんですか、将棋で言うところの、があってもいいのかなと思っています。

ですので、もう一つの側面として、これから長崎県さんと佐賀県は共通の思いとして、まず、できるだけ負担を全体として減らしたいんですよ。だから、全体の枠組みの中で、国に対して共同で言うこともあるだろうし、法令改正までお願いするのかどうかということも一緒に相談したらいいと思うし、お互いの負担額が決まった後も交付税措置がされるわけだけれども、この中にはフルパワーで入れてするように総務省と調整すると書いてあるけれども、それをうちは特殊事情があるわけで、そういう意味で共通に届くものが届かなかったら、同じ立場なので、そこを一緒になってお互いの負担が減るようにと努力できると思うので、だから、今までとはまた違った局面、一緒になっていろいろ行動するということも増えてくると思うので、そこはもう平田知事はいろいろ話ができる方だって私は認識しているので、きっと平田知事なりのやり方で、解決に向かって道筋をつくられていくものと期待しております。

令和8年5月22日 知事定例記者会見[抜粋]

○日本経済新聞

ありがとうございます。

もう一つなんですけど、西九州新幹線の延伸問題について、水嶋次官と会談をこれまでに重ねてらして、たしか4月の時点ではまた5月の連休明けにでも意見交換をしたものをさらに進化させていく話合いをしていく予定だとおっしゃっていました。ただ、それぞれの方のお話を伺っていても、知事はストライクゾーンが、その話合いの中でのア

セスの提案に対してのストライクゾーンが狭過ぎる、高過ぎるということで再考をお願いしたというか、もう一度こちらの意見を伝えた、そして次官のほうは様々な機会に、本当にストライクゾーンは自分たちが真ん中だと思っているところに投げられていて、決して佐賀県側が想定している下のほうのゾーンは狙っていないと。それをさらに援護射撃するように、JR 九州のほうもストライクゾーンはここだというような言い方をされています。なので、もちろんいろいろな協議の中のこれは一つの事項なのかもしれませんが、今後の話がどうやってまとまっていくのかという方向性と、次回の会談というのはいつ頃になりそうなのか、展望を教えてください。

○知事

長谷川さんがそこまで御案内のとおりというところに一つのまだ課題があるのかなと私は思っていて、そもそもこの私と水嶋次官で、いわゆる 2 人で話をしているわけですね。誰も入っていないです。ですので、当然、議事録も何もなくて、本当に 2 人だけの部屋です。最初に申し合わせたというか、話をしたのが、冷静な環境というか、静かな環境でということをやっていきましょと。外でいろいろ、一つ一つについてあーだこうだという話になると、なかなかまとまるというか、何か成案が出る方向になかなか行きにくいのでという話だったと思うんですけども、どうも途中途中で国のほうから様々な情報が出てきて、こちらが、佐賀県にも現場のほうではいろんな意見があるんだよという一つの例で出したようなものがそのまま外に出ていたり。

ちなみに、私は国のほうから頂いた資料は一切出していないので、何かその辺りが、こういう状況になっているというのはとても残念だなと思っています。でも、いろいろあーやって主張をされてしまうと、私はずっと黙っているという、何か誤解もされるのもあれなので、私は全てはしゃべりませんけれども、私の話せる、話しても大丈夫だという範囲でお話をすると、ご覧のとおり、この西九州新幹線の問題というのは、いろんな財政負担、これでいいのかとか、在来線はどうなっていくのかとか、それこそ、フルでやるとしたときのルート、どんな形になるんだろうとか、それに合わせて、北部九州はどういうふうに結びついていくのかとか、そういう地域振興の問題だとか、いろんな問題があるというのは常々申し上げてきて、それについては水嶋次官ともいろんな意見交換をしました。

だから、今の財政負担スキームに課題があるねということなどは意見が一致したりもしました。ただ、それについても途中の何か、次官の会見か何かで法改正をすることはしないって、何かぱしと切っていましたけど。

それとか、いろんな話をしながら、ただ、国のほうから、やっぱりアセスという話があったということですね。私は、議論を深めると言っているんですよ。議論を深める、だから、もし仮にアセスなくはないとか私も言ったことがあるような気がするんですけども、議論を深めていくという意味で、という趣旨でお話は申し上げているわけですけども、ただ、この段階で結論ありきみたいなルート設定がなされるというのは、私

の中にないわけです。本当に多くの可能性という中で議論が深まっていけばいいわけで、私は別に、どこかのルートを推奨しているとかそういうことではなくて、やはり県民の中にもいろんな意見もあるし、それぞれで全く違った効果も出てくるので、さらに検討を進めていけばいいと思うんです。それこそ、北陸は一旦決まったのに、まだ 8 個ぐらいでやっているんですか。ですよね。

だから佐賀県は、もともとこれは、何度も申し上げますように、本当はフリーゲージでもう終わっている話を、国がそれができないということでこの話になっているわけですから、やはりこれは交渉なので、お互いが、どこが国として譲れるところかというところがあって初めて交渉というのは成り立つわけなんですけれども、やはり結論ありきというふうな形というのは、交渉になかなかかなりにくいところがあるのではないかなと思っています。それでもいろんな話はしています、いろんな観点から。ただ、今のところなかなか交渉というか、そういうふうな形にはなりにくいところがあるのかなと思いました。

それで、国のほうから、今度 26 日だったですかね、政策提案のときに話をしたいという申出がありましたので、どういう話になるか分かりませんが、お話を聞きに行きたいなと思っております。

なので、ここで議論を深めるという意味では可能性があったんですけれども、もしそれが、もうここで決めてしまうというのに等しいような前への進め方、いわゆるアセスであるとしたならば、私にとってそれはなかなか難しいということなんです。

○日本経済新聞

ありがとうございます。

26 日の政策提案の中で、国交省マターであったりとか、いろいろある中で、国交省の該当する部署としては、必ずしも水嶋さんではないと思っていたので、それとは別に、日程の中で 2 人で話される可能性があるということですか。

○知事

国土交通省さんにもそれぞれ局長さんとかそれぞれ話したいことが、提案させていただきたいことがあるわけなんですけれども、それとは別途、2 人で話す時間を取りたいと思っております。

○西日本新聞

新幹線に関連してになるんですけれども、先ほどちょっと話ががあったんですが、水嶋次官が弊紙のインタビューに先日答えていただきまして、その中で、今まで話に出ていた佐賀空港を通るようなルートに関してなんですけれども、南側を含めたアセスについては少し否定的な態度を取られております。先ほど話ありきで進めるのはちょっとよくないのではないかなということでしたけれども、県としてアセスを進めていく方向での協議を進める中で、どういった範囲、県はアセスしてほしいとか、県としてどういった

求め方をしていくのかというのがもしありましたら伺いしてもよろしいですか。

○知事

少なくとも、今、国のほうがというのはほとんどルートをここで決めてしまうに等しい幅の狭さだと思っているんです。ですので、我々は議論を深めると言っているんです。議論を深めるのに、この段階でそれを絞るということではなくて、結論としてどうなるかというのは分からない。だけれども、いろんな意見があるということを申し上げているわけです。だから、いろんな意見ということ、現場のことを分かっているんじゃないのかなと僕は思ったので、国はそれこそ、ありきみたいな形でおっしゃるところがあるから。でも、やはりいろんな意見があるので、これは新しい話だから、我々としてみると、議論を深めるといことは大事だろうと思っているんです。なので、そういう様々な主張というのはもっと後でと思っていたわけなんですけれども、この段階で、狭いところでアセスをやるっていうことは、ここで結論を決めてしまうに等しいと思うわけです。分かりますか、言っていることは。

○西日本新聞

ありがとうございます。

26日に水嶋次官と会われるということでしたけれども、一応、ずっと言われているのが、夏で水嶋次官が一応1年になられるというので、異動はまだもちろん決まっていないんですけれども、そこも一つ、夏という区切りがあるのと、概算要求とかも含めて、やっぱり夏までにどういった結論を出すのかというのは意識せざるを得ないかなと思うんですけれども、県としての描いているスケジュール感みたいなものがあれば教えていただいてもよろしいですか。

○知事

これは我々、スケジュール感って持ち合わせていないので、真摯に向き合っていきたいと。これはやっぱり佐賀県の誇りにかけて、まっすぐに向き合っていきたいとずっと私は思っています。ですので、期限がどうだということではなくて、常に門戸を開いてというか、だから、26日も時間くださいということであるから、はい、分かりましたということでありまして、その後の展開も分からないけれども、いずれにしても、こういう形でこの議論は続けていきたいと思っています。

○西日本新聞

夏というのは特に意識し過ぎずに議論を進めていくという理解でよろしいですか。

○知事

はい。

○読売新聞

すみません、私も鉄道から伺いたいんですけれども、26 日の件なんですけれども、今の状況として整理すると、アセスについて提案が一度県にあって、それが狭いというところで、その修正案、もっと南側をフォローしてほしいという形で提案をされたという理解、ボールを向こうに投げているという理解をしているんですけど。

○知事

そうそう。もともと、僕らはそうずっとその意見なんで。

○読売新聞

これまでの今の他紙とかを見ると、水嶋次官の発信を見ると、どうしても南側に対してすごくネガティブな発言を繰り返しているの、なかなかその修正案を受け入れる状況には見えないんですが、一応この提案をしたいというところでアセスについての修正案に対する回答が 26 日にあるイメージでしょうか。

○知事

それは国に聞いてください。

○読売新聞

少なくとも知事はこの南側が加味されない形でルートがある程度限定されるような案についてはのめないっていう、ほかの条件が提示されても、このアセスの範囲について南側がフォローされてなければ、それはのめないというスタンスで臨まれるのか。

○知事

はい。こんな短期間にそこを決める話じゃないと思っています。

○NHK

改めて新幹線の件です。知事と水嶋次官のご面会を度々取材していく中で、率直な意見を交わされているんだ、いい関係なんだろうなと勝手に思っておったんですけれども、一方で、アセスの提案を受けて以降、この前のぶら下がりの取材のとき、言葉のほうと表情が少し変わってきたなという印象を勝手に持っております。

この間のいろんな報道であるとか、資料が出たしまったとかいうところで、そのお二人の関係性、その信頼関係に何か変化とか、知事のほうでも少し思っていることというのが何か気持ちの変化というのがあったんでしょうか。

○知事

まず、水嶋次官に関しては敬意を持っておりますし、信頼関係は続いていると思っています。

ただ、今回、この問題が一つのキーになったのも、全体、先ほど言ったように、アセスというか、ルートの問題だけ話していたわけじゃなくて、財源だとかいろいろな話をしている中で、アセスでさらに議論を深めていくということと話していく中で、どうもやっ

ぱり限定的に考えておられることがどうしても引っかかるし、そこって早晩、アセスまで、もしアセスということになるならば、そこはどうしても引っかかる場所であったので、なので、私のほうからそれは連絡を差し上げて、やっぱりここはちょっと、ほかの部分は、ある程度整理がつく可能性もあるけれども、ここが分かれたままだと、ほかのほうに行くことを幾ら議論しても、つかい棒になる気がしたんですね。なので、これについては私が問題提起したら、かなりそれについて強い反応が出てきたので、ああ、あれって、ここは結論ありきということなのかなというふうに思いますし、もっといろんな議論というのを信じて、柔軟に対応していただくというもあっていいのかなと思います。

特に運輸省さんのところというのは、どうしても許認可が多いところであるので、何となく分からないではないんだけど、みんなで決めていくというか、何かそういう文化があっても、一旦決めたから、もうここから動かないとかそういうことではなくて、していくようなところがあつたらいいのかなという感想を持っています。

○NHK

もう一点だけ。アセス、もちろん県が主体となってアセスをやる、ほかの事業とかでやることもあると思うんですけど、やっぱりこのアセスというものの性質というのは、ある程度、その規模とか、範囲というものを決めてやるというのが一般的かなと思うんですけども、一方で今回のこの新幹線に関しては割と広い幅の中でのアセスを県としては求めているし、この辺りの整理というのは、知事はどのようにされていますでしょうか。

○知事

それをアセスというのは、私はよく分かりませんが、いずれ、これが話が進めばね、どこかのルートになっていくということになるんでしょう。ただ、今の段階で、そういった意味でのアセスというところに行く環境にはないと私は思っていますし、国交省さんに非常にいいなと思っている点を言うと、県のオーケーがなければアセスはやらないって、それは前から言っていたので、そこは非常に地域をちゃんと大切にしているところでもあるので、なので、ここに関しては、やはりしっかりさらに話し合っていく必要があると思っています。

○NHK

次官に言われるアセスと、この件に関するアセスというのは、やっぱり質の違うものだということですか。

○知事

私はそこまでぎりぎり詰めたわけではありませんけれども、少なくとも、幅の狭いところであるところでは難しいということなんです。だから、言葉に落とし込むかどうかというのは、いわゆる工学上のアセスというもののなかかどうかというところは、これがあ

る程度話がつけばさらに検証していくことになるんだと思います。

北陸の小浜-京都にしたって、幅あると思うんですよ。1 つこの道って決まっていないと思うんです、ですよ。なので、そこをどういう形で進めていくのかというのは、ある程度そこが、もしある程度の合意がついた後に検討されることかなと思っています。

令和8年4月24日 知事定例記者会見[抜粋]

○読売新聞

今回の発表と関係ないところで2点お伺いしたいんですけども、まず1点目は西九州新幹線の関係で、水嶋次官と2人で会談されていますけれども、先日の会談のところで、水嶋次官がルートを決めない形でのアセスを提案しましたと、知事のほうにボールを投げましたというふうな発言されていました。それについての受け止めと、今度、5月に会われるというふうなお話もありましたけれども、今度の5月について、何かしら結論を出そうというお考えなのか、それともまだまだ議論というのはまだ続くのか、その辺の今後のお考えについてお尋ねします。

○知事

今交渉中なので、なかなかコメントが難しいですけども、お尋ねですので、自分なりにお話しさせていただくと、あの後、水嶋次官が会見で、真ん中に球投げてきたっておっしゃっていましたが、私から見るとかなり高めだったと思っています。高めであったんだけど、私的には、その後、バットに当てて取りあえず真正面に打ち返したつもりなので、今度はまた水嶋次官がそれをどうまた投げてくるのかなとか、いろいろやり取りをその後も2人の間でやっているんで、そういった状況などを踏まえて今後どうなっていくのか、5月にお会いするときにはどういう形で迎えるのか、なかなか大変です。改めて今日は新しい方もおられるので言いますと、国はフル規格ということでありますので、フルの議論、フルでやるとしたならばということで話をさせていただきますけれども、佐賀県はフルって手を挙げて決めたわけでもありませんし、そのほかにも在来線だったり、財源の問題だとか並行して横たわっている問題はずっとそのままです。そういったことがある程度整備されてこの話はまとまる可能性があるわけでありますので、本当に一つ一つだと思います。そこに光が——光というかですね。佐賀にとって光かどうか分かりませんが、何か策ができるのかどうか、そういうところを今お互いで模索しているということでございます。

○NHK

ちょっと新幹線の話に戻ってしまうんですけども、先日、水嶋次官とお会いになって、ルートを決めない形での環境アセスメントの提案を受けたことなんですが、改めて知事として、その提案を受けたときの印象であったり、受け止め、どのように捉えたか、

まず教えていただけますか。

○知事

私はかなり高めに来たなど。ちょっとバットに当たらないんじゃないかなと思ったんですけど、私はね。なので、真ん中に投げたとおっしゃられたから、そこに若干のずれがあったのかなと思いますし、私はそれを水嶋次官に電話して、ちょっとそれは高め、そのときも言ったんですよ、ちょっと高いって。でも、やはり高めなので、もうちょっと真ん中にしませんかという話をしているんですけど、そういったことも含めて、それぞれに考え方があるので、そこがこの今言った一つのファクターでも、ただ、これは結構大きなファクターだと思うので、最初にこのファクターがある程度解消できるのかということろを今やっているということですね。

○NHK

6年ほど前に、国交省が5つの整備方式に対応できる形で環境影響評価の提案があったかと思います。そのときとの提案の違いというのはどのように知事としては捉えていらっしゃるのでしょうか。

○知事

そうですね、やはり私は、この問題って、オスプレイのときにも全体像、将来像を県民と共有しながらやっていくということで、しっかり時間をかけてやったわけですが、新幹線の問題も、県議会だってすぐやればいいんだよと言う方もおられましたけれども、問題は、佐賀県に対する重大な、深刻な影響、そして、今の鉄道環境がむしろいいという状況の中で、そこに無鉄砲に飛び込んでいくリスクっていうのをしっかりとみんなが共有しないといけないなっていうふうに思いましたので、あの当時、そこでアセスにいつてしまうということの、さらにどんどん進んでいくっていう雰囲気になることを大変恐れたわけなんです。

ただ、ずっとこの間、佐賀県が主張している間に、北陸だとか、北海道とか、今の状況見ていただくと、私が言ってきたことっていうのが蓋然化してきたと思いませんか。そんな安易な話じゃないんだと思うんです。で、ただ、北陸もある程度の帯でアセスやっている。例の小浜京都ルートもやっている途中でということでもあるし、ある程度、もちろん、北陸と違って僕らは意思決定していないけれども、それでもそういった、今これだけみんなが新幹線問題について分かっているし、水嶋さんも、今の負担スキームはやっぱりおかしいと、このままじゃ、佐賀県が全額払うっていうシステムがおかしいっていうのは分かっているし、そういうこと、こういう環境の変化も含めて、いろいろやれるところを少しでも進めていながらという部分が変化してきたんだというふうに思います。なので、少しずつこの問題っていうのは全国的にも理解が深まってきたので、何とかいろいろ、前に進めるところがあったら進めていきたいっていう気持ちはあるので、ただ、それでもやはりなかなか難しい課題があるというのが

今の状況です。

○佐賀新聞

新幹線の関係ですけど、先ほどもお電話でということでしたけれども、この前、会談が終わって、お電話で数度とか、何回かそういうやり取りがあったという理解でよろしいでしょうか。

○知事

あの——いいか、そこは。私が返しただけです。

○佐賀新聞

なるほど。申し訳ない。

○NHK

また新幹線の話で恐縮です。知事は、水嶋事務次官は真ん中に投げたつもりだ、でも、自分は高めだと思ったという話をされたんですけど、改めて具体的にどういう意味合いがあって、どういうふうに応じられたのか、知事はどういうおつもりでいらっしゃるのかというのを改めて教えていただけますか。

○知事

これは交渉内容なので、ただ、どうなんだろう、水嶋次官は何とおっしゃったんですかね、真ん中の球っていったときに。

○県職員

ストライクゾーンで真ん中のストレートを投げた。

○知事

それは何についてとは言っていないのか。

○県職員

はい。

○知事

一般的に言っているわけね。

○県職員

はい。

○知事

だから、そこから先はちょっとお互いの話なので、恐らくこれからいろんなボールの投げ合いは続くと思うので、もうちょっと冷静に見守っていただきたいなというふうに思います。

○NHK

ルートを絞らない形でのアセス提案を指して、そういう水嶋次官は真ん中に投げたという認識で大丈夫ですか。

○知事

いろんな要素があるわけで、2人で話した中でも。ただ、一つ何というんでしょうか、大きな課題が——大きくなって私にとっても大事だし、国にとってはどうなのか分かりませんけれども、その部分は合意はしないと前に進みにくいかなと思っているので、何というんでしょう、いろんな課題があるんですよ。ただ、一つ、お互いが議論する中で意見がなかなかかみ合わない部分について今、議論をしているということで大体分かっていたきたいと思います。

○読売新聞

私も電話の話で恐縮なんですけど、まず認識だけちょっと、具体的な中身はちょうどやり合ったところだと思うので。お電話でボールが高いということで、もう少し真ん中にしてほしいという話は、これはアセスについて何か具体的な回答をしたという理解なのか、それとも、この議論が続いている中で何か具体的な条件提示みたいなのをされたのかという、ちょっとその辺り……

○知事

いや、そこはちょっと難しいですね。水嶋次官に今度聞いていただいたらいいかなと思うんです。私は今日大分頑張って答えたので。ただ、冷静に見守ってほしいねというのは水嶋次官と私との共通の思いなので、なかなかここから先はですね、ある程度、もうちょっと、今回の議論はまだ始まったばかりなので、見守っていただきたいと思います。

○読売新聞

先ほど答えにあったように、やはりここについて合意しないと話が前に進まないと思っているというのは認識として……

○知事

そう。一つの大切なファクターだと。