

## 九州新幹線西九州ルートに関する「幅広い協議」（令和3年11月22日）

山下地域交流部長

佐賀県地域交流部長の山下でございます。川島課長、そして田牧専門官、本日は大変お忙しい中、わざわざ佐賀までお越しいただきましてありがとうございます。

昨年6月に始まりましたこの「幅広い協議」も今回で5回目ということになります。川島課長さんとは今回初めて協議を行わせていただきますけれども、当然、これまで4回の協議の積み重ねの上に本日があるというふうに思っております。

御承知のとおり、九州新幹線西九州ルートの整備は、新鳥栖 - 武雄温泉間は在来線を利用すると、このことを大前提として関係者で様々な協議をし、合意を重ねながら進めてまいりました。そして、来年秋開業ということでございます。

佐賀県にとっては時間短縮効果もほとんどない、そういう特殊な状況の中で、それでも長崎県や西九州全体のことを考え、鹿島や太良など長崎本線沿線地域の皆さんの大変つらい思いの上に、ぎりぎりの判断でこの整備に同意したものでございます。

これまで申し上げてきましたとおり、佐賀県は新鳥栖 - 武雄温泉間のフル規格化を求めてはおりません。何十年と変わらない県の考えです。一方で、西九州ルートの将来の在り方について、様々な可能性を議論する、そのことを閉ざしてもおりません。特定の方式を前提とせず、様々な選択肢について幅広く協議をするというこのスタンスに変わりはありません。

この問題は、佐賀県の将来に大きく影響する話でございます。真摯に向き合い、しっかり協議をさせていただきます。どうぞよろしくお願いいたします。

川島国土交通省幹線鉄道課長

山下部長さん、ありがとうございました。また本日、こういった形で「幅広い協議」を開催いただきまして誠にありがとうございます。

御紹介いただきました川島でございますけれども、本年7月に着任をさせていただきます。今回、第1回というか、初めてということで、この協議に臨ませていただきます。

今、部長さんがおっしゃったように、これまで、山下部長さんもその前の部長さんから引き継いでやっておられるということで、私のほうも引き継いでやってくるというところで、当然、これまでの経緯の中で進められてきた、それを継続しながら、さらに議論を深めていければなというふうに思っているところであります。

この後、御説明もあろうかと思えますけれども、前回はいろいろと議論をさせていただきまして、フル規格の場合においても幾つかルートがあるだろうということで、そのルートの比較検証ということで引き継いでおりますので、それについて本日御説明をさせていただきまして、また議論を深めていければなというふうに思いますので、どうぞよろしくお願いいたします。

山下地域交流部長

それでは、説明を受けます前に、これまでの協議について簡単に振り返ってみたいと思います。

先ほど申し上げましたように、この「幅広い協議」は昨年6月に1回目を開催して、これまでに4回開催してきております。1回目、昨年の6月でした。主に「幅広い協議」の前提となるところや西九州ルートのこれまでの経緯などについて協議を行いました。

佐賀県からは、5つの整備方式のうち、スーパー特急、フリーゲージトレイン、対面乗換方式については既に合意をしているので、この3つからということであれば異存はありませんが、フルとミニ新幹線については議論をしたことがないので、ルートを含めて、ゼロベースからしっかり議論しますということを申し上げました。

2回目、昨年の7月でした。

2回目は環境アセスメントの実施についてでした。鉄道局のほうから、改めて5つの整備方式の全てについて環境アセスを実施したいとの提案がございました。これに対しまして、環境アセスは事業実施が前提であり、佐賀県はフル規格とミニ新幹線については合意していないので、アセス実施には同意できないということを改めて回答したところでございます。

3回目は、昨年の10月でした。

5つの整備方式について、国から比較検討した資料が示されました。メリット、デメリットについて示されていましたが、それは、国から見た場合のメリット、デメリットであって、佐賀県の立場では全く違うというようなことを申し上げました。また、この前月、昨年の9月ということになるんですけども、県議会において九州新幹線西九州ルートに係る国との協議に関する決議があり、その中で、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あったこと。そして、あの当時、県の負担額について全く現実的ではない数字があたかも真実であるかのように独り歩きをして混乱をしていたと、そういうこともありましたので、3回目協議において議論の前提となる、

確定された、または確約できる条件や数字を事業主体である国が責任を持って示していただくようにということで求めました。

そして、4回目が今年の5月31日でした。

特にテーマがあったわけではありませんけれども、私も就任してから早くやりたいということもありましたので、そして、7か月以上やっていなかったということもあったので、私のほうから、協議をやりましょうということで申し入れをしました。このときのやり取りを踏まえての本日の協議ということになるわけですが、どういうことであったかということで、会議録の抜粋ということで資料をお配りしております。A4のカラー印刷の裏表の紙です。

4回目の協議で佐賀県から申し上げたのは、在来線に関しては、その利便性低下を心配していると。特に、在来線特急がどうなるのか、非常に心配していると。そして、そこがクリアできないとなると、なかなか話が進まないだろうというようなことまで申し上げました。

フル規格に関しましては、ルートを含めてゼロベースからしっかり時間をかけて議論をするんだと、これは何度も申し上げてきたことです。

そして、ルートについては、県内にも様々な意見があると申し上げ、県議会での意見を紹介しました。福岡空港の代替、九州のハブ空港としての可能性、九州全体の浮揚の可能性などの議論があると申し上げました。

そうしたことを踏まえまして、佐賀駅を通るルートだけでなく、佐賀空港を通るルート、佐賀市北部を通るルートについて比較検討できるものを示していただきたいということをお願いしました。

また、考え方として、新幹線というのは、30年先の開業としてそこから50年、100年と運用していく、ルートを考えるときは、そういう長期的な未来を見据えて考えていかなければならない。そして、単に時間短縮効果や収支改善効果ということだけでなく、新幹線があることで地域の発展にどうつながっていくのか、様々な要因と関係し合い、新幹線がどう生かされ、佐賀県や北部九州、そして九州全域がどう発展していくのか、想像力を持って長期的な視点で、幅広く協議していくことが必要だと。そして、まずはどういう夢が描けるのか見てみたいというようなことを申し上げました。

そして、フリーゲージトレインに関しましては、国から示された資料に基づいて、時速200km/hで走るスーパー特急と対面乗換を比較すると、博多 - 長崎間は1分しか変わらないと

いうことを指摘した上で、であるならば、時速200km/hのフリーゲージトレインということも考えられるんじゃないですかということをお願いしました。安全性が問題と言われておりますけれども、車軸の磨耗も大きく改善され、もう少しというところまで来ていると思っています。260km/hでそうであるならば、200km/hならクリアできるのではないかと、いや、既にクリアしているんじゃないですかということをお願いしました。

鉄道局のほうからは、九州の活性化、中国地方や関西とのつながり、そういった観点からも、九州全体、日本全体にとっても非常に大きな交通ネットワークをどうすべきかという議論をしなければならない。アジアの玄関口である佐賀県のポテンシャルを生かすということができれば、素晴らしい未来を創造できることになる。そういう未来を考えたときに、この高速ネットワークがどうあるべきかを大きな視点を持って議論していきたい。これに関連しましては、1回目の協議でも、アジアの成長をいかに取り込んでいくか、そういう目で見てこの交通基盤をどうするか、そういう視点で考えているというお話もございました。

その地域にとって20年、30年、100年を見たときの重要なインフラ、100年を見据えてというのはそのとおりだと思う。単にコストが幾ら、効果が幾らということだけではなく、在来線を含めてこの地域がどうなるかという視点も入れて説明したい。フリーゲージトレインについては、時速200km/hでやったらということについて技術部門に話をしてみたいというお話もございました。

本日はそうした4回目の協議を踏まえて、鉄道局としての考えを示していただく、そういうことだろうと思っています。しっかり協議していきたいと思っておりますので、よろしくお願い致します。

説明資料のほうは事前に送付いただいておりますので、一通り目は通しております。時間もございますので、ポイントを絞った形で御説明いただいても結構かと思っております。

では、よろしくお願い致します。

川島国土交通省幹線鉄道課長

ありがとうございます。

それでは、私のほうから御説明をさせていただければというふうに思います。資料に基づいて御説明をさせていただきます。

まず、ページをめくっていただきまして、1ページ目のところで、本日の御説明内容ということで大きく2点用意しておりまして、1つがフル規格で整備した場合の3つのルートの

比較検証、それからもう一つが、先ほどございましたように最高速度200km/h程度でのフリーゲージトレインについてということでございます。

3ページ目をごらんいただければと思いますけれども、3つのルートということで、それぞれのルートの概要図を表したものになります。アセスルートにつきましては、これまでもお示しもさせていただきましたし、過去にアセスを途中までやっているということで、こういったルートというところがございますけれども、いわゆる北回りとか南回りルートというのは、何か定まったものがないということでありまして、佐賀県さんのほうから、例えば、具体的にどうと、こういう前提条件でとか、こういうルートで検証してほしいとかということが特にないということがございますので、我々のほうで一定の仮定を置いてルートを設定したという形になっております。

基本的な考え方はこちらに書いてございますように、北回りについては中心市街地を避けて北のほうに迂回したルートと。それから、南回りにつきましては、筑後船小屋を経由して佐賀空港を直結させるということでルートを引いているところでございます。

4ページ目のところが検証項目一覧ということでございまして、事業全体の評価と、それから、リクエストのございました佐賀県民にとって、佐賀県民目線で見たらどうだということころで効果をお示しできればなというふうに思っているところであります。

5ページを御覧いただければというふうに思います。

まずは事業全体の評価というところがございます。縦線でアセスルート、北回りルート、南回りルートというふうに御覧いただければというふうに思います。

北回りルートにつきましては、ちょっと幅を持たせた形になっております。これは駅をどの辺に置くかということによって少し変わってくるというところで幅を持たせているというふうに御理解いただければというふうに思います。ちょうど平野から山にかかるようなところ、この辺りが一つの候補ということになるのかなと思っておりますけれども、その通るルートによって、トンネルが多くなったりとか、高架橋が多くなったりとか、その辺で事業費等が変わってきますので、その辺りを加味して幅を持たせているということになっております。

上から申し上げますと、それぞれ駅の設定、整備延長等は御覧のとおりなんですけれども、概算建設費のところになりますけれども、アセスルートにつきましては、これまでもお示しさせていただきましたように、約6,200億円ということがございますけれども、そことの比

較で申し上げますと、北回りルートというのは、通るルートによっては若干概算建設費が下がると。逆に、一番右、南回りルートになりますけれども、倍近く概算建設費がかさんでしまうという結果になっております。

それから、所要時間につきましては、アセスルート、北回りルート、南回りルート、比較いたしますと、アセスルートと北回りルートは大きく時分が変わらないところがございますけれども、南回りルートにつきましては、南の方向に迂回するような形になりますので、所要時分が少しかさんで時分短縮効果が限られるという格好になります。

それから、その下の投資効果、いわゆるB/Cになりますけれども、こちらはアセスルート3.1というところに対しまして、北回りルートが2.6~2.8、南回りルートが1.3ということで、南回りルートにつきましては少し、半分以下みたいな形で落ちてしまうということになっております。

それから、収支改善効果についてでございますけれども、これは営業主体であるJRがこれを運営することによって、もともとの在来線と比べてどれくらい収支が改善するだろうかということになるわけでございますけれども、アセスルートにつきましては、これもこれまでどおり約86億円ということでございますが、これと比較しまして北回りルートは約62億円~75億円ということで少し落ちる。南回りルートにつきましては、約0億円ということで、ほとんど収支改善効果はないと。こういう格好になるわけでございます。

6ページを御覧いただければなというふうに思います。

先ほど概算建設費につきましては、アセスが約6,200億円、北回りが約5,700億円~6,200億円、南回りが約1兆1,300億円ということでお示しさせていただきましたけれども、これが何でそういう違いになるかというところであります。

まず、上からいきますと、用地、アセスルートにつきましては、やはり市街地を通るということで、用地費がほかのルートに比べますとかさんでくるというところがございます。他方で、明かり、それからトンネル、停車場というところを御覧いただければと思いますけれども、特にトンネルのところですね。南回りルートにつきましては、ここの部分だけで約4,000億円強というふうになっておりまして、これは筑後船小屋駅から空港に至る間に筑後川がありまして、そこをトンネルで抜けていかないとこのルートは成り立たないだろうということでありまして、そのトンネルがかなり地盤が軟弱というか、水底トンネルのような形になりますので、浮き上がり対策ですとか、漏水対策ですとか、そういったいろいろな対策

を講じていかなきゃいけないということで、非常に建設費がかさむということになります。

それから、駐車場のところも、アセスルートや北回りルートですと高架駅という形になるうかと思えますけれども、南回りルートにつきましては、佐賀空港に直結させるということですので、筑後川からすぐ空港というところがございます、ここも掘割の地下駅を建設せざるを得ないということになりますので、建設費も相当かさむという形になっております。

こういったものを足し上げますと、事業費のところ、一番下でございますように、アセスルートと北回りルートと南回りルートでこういった差、比較という形になるというところを御確認いただければなというふうに思います。

7ページを御覧いただければと思います。

実際にこの各ルートですね、施工する場合にどんな課題がありそうかというところについてもお示しをさせていただければと思います。

まず、アセスルートでございますけれども、これはいわゆる中心市街地を通るような形になりますので、その支障物件の移転とかということが当然課題になるということがございます。他方、北回りルートでございますけれども、こちにつきましては埋蔵文化財が多いエリアというふうに承知をしております、実際に建設する際にその文化財の保護に関して様々な手続等が発生する可能性があるかと。

それから、先ほどルートによって山側を通ったりということをお示ししたと思えますけれども、仮に山側を通るといっておきましてはトンネル区間が多くなりますので、そこで発生した土砂の受入れですとか、他の工区で問題になっているところもありますけれども、自然由来の重金属等が発生をして、その受入れ交渉が非常に難航するとか、そんなようなこともリスクとしてはあり得るところをお示しさせていただいているところであります。

それから、南回りルートでございますけれども、こちらのほうは逆に海側を通るといってございまして、ノリの漁場への環境の影響についての懸念、それからあと、東よか干潟というラムサール条約湿地に登録されたというふうに聞いておりますけれども、ここの関係をどう整理していくのか。場合によっては何らかの対策が求められるかもしれませんし、そういったところが施工上の課題としては挙げられると。

あと一番最後ですけれども、やはり佐賀平野ですね。南に行けば行くほど軟弱地盤だというふうに伺っております、まだ、具体的なボーリング調査とか、そういうのをやっている

わけじゃないので、実際に調査を進めていくと、さらに工事費がかさむとかということがあり得るというところを課題として挙げさせていただければと思っております。

それから、8ページを御覧いただければと思います。

ここからは、佐賀県民の皆さんにとってどういう効果があるかというところでありまして、お示しさせていただいている図は、市役所とか区役所とかがまちの中心部であろうというところを仮定いたしまして、佐賀市役所から各市役所とか町役場とか、そういうところまでどれくらい時間がかかるのかというのを図に示したものでございます。ルートによってアクセスルートで行けば佐賀市役所からすぐ佐賀駅というところでありましてけれども、北回りや南回りだと、それぞれ少し所要時間がかかってしまうということでこういった差が生まれてくるというところでありまして。

アクセスルートでいきますと、例えば大阪とか、そういったところが3時間圏に入ってくるというところでありまして、それぞれ、その到達圏の対象人口が書いてありますけれども、新幹線の整備というところが交流人口の拡大というのが1つ効果というふうに仮定をいたしますと、こういった比較の中でアクセスルートの効果というところが1つ見えてくるのかなというふうに思っております。

9ページ目につきましては、こちらにつきましてはあくまで参考というところでありまして、今、申し上げたように地域間流動が活発になるというところで、既存の駅の開業事例を御紹介させていただいております。左上から鹿児島、熊本、石川、富山とそれぞれありますけれども、新幹線開業に伴って、鉄道の利用実績というのは大幅に増加するというところが見て取れるかと思っております。

それから、10ページのところになりますけれども、こちらは鉄道だけでなく、新幹線整備に伴って、当然飛行機から鉄道への転換とか、そういったことも生まれるんですけれども、では、差し引きゼロで鉄道だけが上がっているということではなくて、モード全体でも利用実績が上がって地域間の交流が活発化しているというところを御紹介させていただければというふうに思います。

11ページを御覧いただければと思いますが、新幹線の整備に伴って、一つのメリットとして挙げられるのは観光振興というところかと思っております。この点につきましては、私どものほうで大手の旅行会社にヒアリングを実施しまして、3ルート比較してどうかというところをお伺いさせていただきました。

一番上の四角を御覧いただければと思いますけれども、まずはいずれのルートでも新幹線が開業すれば、特に県内の主要観光地である嬉野温泉ですとか、武雄温泉、もしくはその周辺地域で観光客の大幅な増加が見込まれるのではないかと。

ルート比較という点におきましては、アセスルートにつきましては、佐賀駅で二次交通網等を結節しているのです、有明海沿岸地域とか、そういったところに誘客が見込まれる、少し県内への波及も見込まれるというお話があった一方で、北回りルートにつきましては、ここは特に二次交通網と結節しているわけじゃないので、その点については課題があるだろうと。

それから、南回りルートにつきましてはでございますけれども、これは佐賀空港との相乗効果みたいなことをお聞きしておりますけれども、その点どうかというふうに聞いてみたんですけれども、現状、佐賀空港、団体観光客が多いというふうなことのようございまして、便利な観光バスの移動というのが主になるだろうと、航空便が増加するとは言い切れないというようなお話ですとか、個人観光客含め、仮に航空便が増加するということになったとしても、むしろ新幹線との結節によって、佐賀県内というよりは、博多ですとか、長崎ですとか、そういったところに流れてしまうのではないかと、こういうようなお話があったところでございます。

12ページのところは、これも既存の開業事例を御参考までにお示しさせていただきました。先ほどと同様、鹿児島、熊本、それから、金沢、富山というところで、開業に伴って、観光入込客数、さらには宿泊者数というところで増加が見られるというところでございます。

13ページをお開きいただければと思います。

新幹線整備に伴う効果といたしまして、不動産開発、これもよく言われるところでございますけれども、こちらにつきましても、大手の不動産会社6社、ヒアリングをさせていただいたところでございます。

一番上の四角を御覧いただければと思いますけれども、アセスルートにつきましては、他県同様に移住定住促進に関する取組を実施すれば、タワーマンションですとか、商業施設ですとか、そういった開発は十分見込まれると。実際には佐賀駅周辺には既に一定の定住人口があって、集積があるというところがポイントになるかというふうに思います。

他方で、北回りルート、それから、南回りルート、これは現状ではいわゆる郊外に該当するようなところでございまして、他の高架駅と同様になかなか不動産開発は見込みづらい。なかなか一からそういったところで大きな不動産開発というのは可能性としてはなかなか高

くはないんじゃないでしょうかと、こういうようなお話があったところでございます。

14ページ、もう既に御承知かと思えますけれども、既存の開業事例ですね。写真で御確認いただければと思えますけれども、熊本の事例ですけれども、2007年の開業前と比べまして、開業後の2015年、それから、現在の2021年ということで、駅周辺に大きなマンションですとか、それから、商業施設ですとか、そういったものが建ち並んでいる様子が御確認いただけるかなというふうに思います。

15ページにつきましては、不動産開発と並んでということでございますけれども、駅周辺の地価についてでございます。こちらも既存の開業事例ということで、鹿児島、熊本、金沢、富山、それぞれ御提示させていただいておりますけれども、開業前後で地価が上昇しているというところが見てとれるかなというふうに思います。

新幹線の開業に伴って、住宅ですとか商工開発、こういったものが活発になって地域活性化につながっているということのあらわれなのかなというふうに思っているところであります。

16ページは定住人口の関係でございます。こちらも熊本県さんからデータは頂けなかったんですけれども、鹿児島、石川、富山と、それぞれ移住者が開業前後で増えているというところは見てとれるかなというふうに思います。下の方に富山県の例ということで、様々な取組を掲載させていただいておりますけれども、こういった取組も新幹線開業と相まって大きな効果を生んでいるのではないかなというふうに考えられているところでございます。

17ページを御覧いただければと思えますが、最近、注目を集めている新幹線物流の関係でございます。JR九州さんにおきまして、様々な実証実験や、実際の輸送に今取組を始めていらっしゃるかと思います。こういった取組もありますし、新幹線が通れば中国、それから関西方面、こういったところが商圈に入ってこようかと思いますので、佐賀県の新鮮な果物ですとか、もしくは海の幸、こういったものを大都市圏に送っていくということが可能になるのかなというふうに思っております。

18ページ、これは よろしいですか。

それでは、18ページは飛ばさせていただきまして、19ページになります。200km/hのフリーゲージトレインの可能性についてということであります。

20ページを御覧いただければと思えます。大きく3点お話しさせていただければと思えます。

もともと先ほど部長さんからもお話ありましたように、最高速度270km/hということで開

発を進めてきたんだけれども、200km/hに落とせば可能性があるんじゃないかと、こういうお話だったかと思えますけれども、まず一番冒頭ですけれども、対面乗換に比べて200km/hのフリーゲージを導入することによって、武雄温泉駅での乗換えが不要になるということは一つのメリットになります。

他方で、武雄温泉 - 長崎間、これが260km/hから200km/hに低下してしまうということがあります。それから、これ軌間可変のところですね、一定の減速が必要になってまいりまして、実際には博多から長崎の間が約4分所要時分が増加してしまうということになってございまして、より不便になる車両開発みたいなことになってしまいますので、ちょっとその辺りが非常に大きなネックになろうかなと思います。

それから、耐久性の課題ということで、いわゆる安全性のところでございますけれども、こちら200km/hに落としたとしても、これをクリアするという見通しが今現に立っているわけではないということでありまして、こういった見通しの立たない研究開発に、実際に走行試験を導入するとなると多額の費用と時間がかかるというところございまして、こういったところにめどが立たないというのは御理解いただければなというふうに思っております。

それから、経済性の部分でございますけれども、270km/hと200km/h、これは基本的には台車構造というのは変わりませんので、現時点で200km/hに落としたとしても、では、このコストの部分が縮減できるという対策案、見通しが立っていないということでございます。

こういった点からも、コスト縮減ができる見通しが立っていないという中で、200km/hのフリーゲージトレインの開発というところにはなかなか厳しいものがあるというところでありまして、こういった中で200km/hのフリーゲージトレインについての開発に、これまでと同じ言いぶりでございますけれども、予算とか、それから、時間を費やすということは現実的じゃないということを改めて申し述べさせていただいて、その点についてもぜひ御理解を賜ればなというふうに思っているところであります。

以上が我々の御説明になりますけれども、冒頭、3つのルートの比較検証ということで、いろいろな数字、それから、佐賀県の県民にとっての効果につきましても、我々がというより、若干差し出がましいところもあるかなと思いますけれども、ヒアリング等を通じて材料を提供させていただいたところでございます。特に費用の面、効果の面、そういったところからすると、やはり我々としてはアセスルートがベストな選択肢ではないかなというふうに

考えているところでございますが、ぜひ佐賀県さんの御意見もいただき、また、御質問などあれば承っていきたいというふうに思います。よろしく申し上げます。

山下地域交流部長

アセスルートが一番いいんだろうという話がありましたけれども、アセスルートというのはおよそ考えられないと、佐賀県は失うものが大き過ぎるということですってしていました。では、それをどうするのかという話は全然なかったと思います。

説明いただいたことについていくつか質問させていただきますけれども、その前に、本日の説明資料に関する率直な感想と、大きなところでの御意見を申し上げさせていただきます。

まず、感想ということでは、何か考えていたのとは大分違っているなというのが正直な感想です。冒頭申し上げましたように、100年先を見据えて、北部九州や九州の発展ということでどう考えていくのかと、どういう夢が描けるのかと。アセスルートというのが我々は非常に厳しいと思っているんですけども、それでも南や北というのを広げて考えたときに、我々の気づかないような、100年先を見たときのいろんな可能性というのがいろいろ関係し合う中で生まれてくるものもあるのかなというふうなことも思って、3つのルートを並べてみましょうという話をしたんですけども、そこら辺のことは共有していたのかなって思ってたんですけども、だからこそ5月31日に協議をやっておよそ7か月、数字だけであれば、いろいろと集めればできるみたいなことをおっしゃっていたので、それ以外のところで100年先を見据えて、いろんな想像力をもってこの地域がどうなっていくんだ、今あるものがどうで、これからできるものがどうでと、いろんなものが変わっていく中で、佐賀空港、あるいは北のルート、どういったことが考えられるのか、あるいはアセスルートについてもそうです。そんなことを様々考えていただいていた、そういったものが出てくるのかなというふうに思っていました。

資料はそういうものにはなっていないくて、課長も言われましたけれども、不動産のところ。よく言われていることと。今時点でも普通に言われていることが書いてあるのかなという印象です。

ですから、そのところは、今回3つのルートについてどういう協議をしていくのかというところは共有していたのかなと思っていたんですけども、その共有ができていなかったとすれば、そのことは残念だと思いました。

では、佐賀県は何か考えがあるのかと言われると、そこは我々にもありません。一緒に考

えようと言われるかもしれませんが、佐賀県は今フルを求めているわけではありませ  
ないので、そのフルの可能性について我々が積極的に何かを模索していくことはありま  
せん。そこは佐賀県にフルを求める鉄道局のほうで考えていただく部分になるのかなとい  
ふふうに思っています。

それと、大きなところ、大事なこととして、前回も申し上げましたけれども、フルを語る  
上で、我々が大きな懸念だと申し上げていた在来線の利便性低下、特に特急がどうなるのか  
ということについて、そうしたことに全く触れられていませんでした。こちらからお配りし  
た資料、4回目協議の抜粋の裏面のほうですね、フル規格で整備する場合の在来線への影響  
ということで資料を用意しています。影響ということで、どういうことがあるかというこ  
とです。特急のことだけではなくて、ここに書いてあることの多くは、この「幅広い協議」で  
も申し上げてきたことです。

まずは特急列車が新幹線に振り替わるということです。

まず言いたいのは、誤解されている方も多いと思うんですけれども、今、普通列車があ  
って、特急列車があって、新幹線が増えるんだと、選択肢が増えるんだと思われる方もい  
らっしゃる。いや、そうじゃないんですと。特急は新幹線に振り替わることになります。鹿  
児島ルート为例に見れば、鹿児島本線、博多 - 鹿児島間、特急は全てなくなりました。新幹  
線という選択肢が増えるわけではなくて、特急が新幹線に振り替わると。佐賀県民にとっ  
ても大事な特急列車が全てなくなるということの懸念があります。

そして、新幹線に替わるということで、運賃は大幅にアップします。佐賀と距離的に近い  
ようなところで、博多 - 大牟田間では、特急列車が全てなくなりまして、新幹線になりまし  
た。時間は17分ほど短縮されましたけれども、運賃は往復の割引料金で3,000円であったも  
のが5,240円となっています。1.7倍としておりますけれども、もっと正確に言うと1.75倍、  
75%の運賃アップ。金銭的に負担が大きく増えるということになります。

そして、新たな乗換負担の発生があります。

今、県内には7つの特急停車駅がありますが、例えば、新幹線の停車駅とならない有田駅  
の今の特急利用者は、博多方面へ行く場合、武雄温泉駅での乗換えが必要になります。肥前  
山口駅の利用者は佐賀駅での乗換えが必要になると。そして、この乗換えに関して、西九州  
新幹線における武雄温泉駅での対面乗換、これが利用者に不便だと言われておりますけれども、  
今申し上げました新たな乗換えは、その便利な対面乗換ではありません。在来線と新幹線の

乗換えになります。改札もホームも違います。階段を昇り降りして、ホームを移動しての乗換えになります。武雄温泉駅での対面乗換が不便だと、これを解消しなければいけないということを前から言われていますけれども、それを解消して新幹線を通すことになると、今の在来線利用者はそれ以上の大きな乗換負担が新たに発生することになります。そういうことを申し上げております。

そして、上下分離区間はさらに不便になります。

上下分離区間では、今、肥前鹿島駅に上下合わせて約50本の特急が停車していますけれども、来年秋の西九州新幹線開通に伴う上下分離によって、初めの3年間は上下合わせて14本ということですが、その後、20年間は上下合わせて10本ということで、大幅に減ることになります。特急停車がなくなりますこの空白の時間帯については、普通列車で肥前山口まで行って、そこで特急に乗り換えるということを余儀なくされるわけですが、それが新幹線ということになりますと、肥前山口には新幹線は停車しませんので、佐賀駅まで行かなければならないということになります。佐賀駅直通の普通列車というのがもちろんあるんですけども、全部がそうじゃない。すると、普通列車で肥前山口まで行って、そこでまた普通列車に乗り換えて佐賀駅まで行く、そして、そこで新幹線ホームに移動して乗り換えるというとんでもない不便さを強いることになります。絶対にあってはならないことだと思っています。

西九州新幹線は、この沿線地域の皆さんの大変つらい思いの上に成立するものです。この沿線地域の鉄道利用環境がなお不便になるということは絶対に許されるものではありません。

そして、並行在来線の経営分離の問題です。

仮に新鳥栖 - 武雄温泉間が経営分離ということになれば、建設費とは別に、並行在来線の運行や施設の維持管理、これを自治体が負担していくことになります。これは沿線住民のことを考えれば、途中で運行をやめるということにはなかなかいきませんので、沿線自治体は終わることのない大きな財政負担が必要になってまいります。そして、経営分離にならなかったとしても、特急がなくなれば利便性は大きく低下します。そこは2つの問題があるんだろうと思っています。

こうした大きな問題があるのに、この検証資料では、そうしたことが全く触れられていません。前回も、そこが課題だということを申し上げました。そこがクリアにならないと、この話はなかなか進まないだろうということも申し上げておりました。

そして、今日のこの会議、この資料を我々ホームページにもアップしませんが、この資料だけ見た人は、そういう課題があることを知らずに新幹線問題を語るかもしれないということを懸念いたしました。ということもあって、あえて、私どものほうで資料を作らせていただきました。

また、小さなことかもしれませんが、資料はアセスルートを何か強く主張する書きぶりになっているかなという気がしました。ルートを含め、ゼロベースからということで申し上げて、3つ並べて見ましょうということで言っていました。

例えば5ページ、アセスルートとあって、北と南は参考となっているんですよ。3つ並べてみましょうよと我々は言っていたんですね、真ん中はどうか、北はどうか、南はどうか。であるのに、資料は、アセスルートがあって、北と南は参考です、となっている。何で参考なのかなって。国交省さんにとって、北と南は参考という程度の捉え方なのかなというふうに思っちゃうわけです。そこはフラットにやっていただけるといいかなと。議論はゼロベースでフラットに、真摯にやっていきたいと思っています。何か、これが答えで、あとは参考だ、みたいなこと出されるのではなくて、そこはフラットに、真摯に協議ができれば、この話し合いもいいものになるのかなと思っていますので、細かいところと思われるかもしれませんが、そこはよろしく願いいたします。

それでは、在来線問題はまたいずれ示していただくとして、今説明いただいたものについて、ページを追って確認をさせていただきたいと思います。よろしいでしょうか。

川島国土交通省幹線鉄道課長

もし、あれでしたら、今、部長のほうからお話があったことについて、私のほうからコメントをさせていただければと思います。

大きく4点ぐらいあったかなと思いますけれども、まず1点目が、アセスルートについて、佐賀県としては厳しいという認識を持っているんだということをお話いただいたかと思いますが、ちょっとそこをぜひ御議論させていただければということなんだと思いますけれども、今回3ルートの比較検証ということでお示しもさせていただきましたので、まさに、部長がおっしゃるようにフラットにこの比較を御議論させていただいた上で、アセスルートについてどうお考えなのかというのをぜひお聞かせいただければなというふうに思います。

それから2点目ですけれども、100年先のお話ということでお話もございましたけれども、佐賀県さんにおいても、その100年先のお考えはないというようなお話もありましたけれ

ども、佐賀県にとって100年先を、もちろん我々も考えていければというふうに思いますけれども、佐賀県のことが一番詳しい佐賀県庁さんのほうにお考えがないところで、我々が何かこうあるべきみたいなことをなかなかちょっと、この場でもお示しするのは難しいのかなというふうに。

山下地域交流部長

ちょっといいですか。佐賀県のことではなくて、九州全体のことを考えてとおっしゃったんですよ。そして、アジアの成長を取り込むんだと、そういう視点で考えているんだと。だから、そこについては我々はないんだと。佐賀県のことだけを語るのであれば、佐賀県は要らないと、もともとやっている。ただ、九州全体、アジアの成長を取り込むんだと、100年先を見据えて考えていくんだといったときには、ひょっとしたら違うものがあるのかもしれない。ただ、九州全体のことだと我々はなかなか難しい。福岡県でどんなことがあるのか、熊本県でどんなことがあるのか分からない。だから、そういうことは国交省さんとして提案できる部分があるんじゃないかなということで話をしていたのに、佐賀県のこととは分からないので佐賀県でという、そこはちょっと違うかなという気がしますけど。

川島国土交通省幹線鉄道課長

分かりました。今後、よく議論ができればなというふうには思いますけれども。

おっしゃるように、インフラというのは計画から、そして実際に着工して工事が完了して、開業して、さらに、それを管理運営していく。例えば、50年とか、そういうロングタームでいろいろと議論を進めていかなければいけないということなんだと思います。

お示しさせていただいた資料の中に、B / Cというところがあると思いますけれども、これはまさに開業50年後の先を見据えた計算をしているというところでありまして、こういったところも一つの端緒になるのかなというふうにも思います。なかなか先のことは、非常に見通しが立ちづらいというところかと思えますけれども、だからといって、不明確だから何もできないというわけではないと思いますので、その辺につきましても、真摯に議論を受け止めていきたいというふうに思います。

それから、在来線の関係でございますけれども、こちら第4回の議事録を拝見させていただきまして、そういった議論があったというふうには承知もしております。多分そのときに、前任の足立のほうから、JR九州さん、これは実際に在来線の運営主体ということになると思いますので、それは実際に経営分離するかどうかというのは、ちょっとまた別な話が

あるかもしれませんが、現状において運行されているというところもありまして、JR九州さんも交えて、ぜひ議論をさせていただければというようなお話もさせていただいたかと思しますので、もし在来線についてぜひ議論をしたいんだというようなお話があるのであれば、そういった議論の場というか、そういった枠組みもできるのかなというふうに思いますので、その辺もぜひ御検討をいただければなというふうに思います。

山下地域交流部長

JRと一緒に協議しませんかという話も、4回目のときに話があって、それも議事録を見ただけであれば分かると思います。我々が、今フルを求めている中で、フルを前提としてJR九州と話をすることは今はありませんということを申し上げていたと思います。いろんな可能性を検討していく中で、例えばフルを考えるとというときが来たときには、それはあるかもしれませんが、我々が今フルを求めている中で、フルについてJR九州と話をすることはないというのは前回申し上げていたと思います。

その一方で、鉄道局として、佐賀県さん、いろんな不安や懸念、何でも言ってくださいと。そうしたものは、国交省としてちゃんと聞いて、それを長崎県やJR九州と協議していきますとされていたということも、そのとき確認したと思います。それをまた同じことをまたここで話をされるということであるならば、4回目言ったことというのはどう受け止められたのか。我々は同じことをまたやらなければいけないのかなと今思ったので、改めて確認しました。そこは、佐賀県はそういうことで申し上げたと思います。

川島国土交通省幹線鉄道課長

ありがとうございます。ちょっと、すみません。私も、今、部長さんがおっしゃっている趣旨をどう理解すればいいのかなと逡巡しているところがあるんですけども、この、今いただいた資料も、フル規格で整備する場合の在来線への影響というふうに書いてあって、それについて御心配をされているというふうに理解をしたんですけど、そうではないんですか。

山下地域交流部長

だから、フルになればこういう懸念があるということです。フルにならなければ懸念はないわけです。で、我々は今フルを求めているということです。分かっていますか。

川島国土交通省幹線鉄道課長

はい。先ほど、在来線への影響ということについて御説明をいただいて、その点が懸念なんだというようなお話だったかと思ったので、もしそういうことなのであれば、それにつ

いてはJR九州さんを含めていろいろ議論したらいいんじゃないでしょうかということ、多分お話をさせていただいているということなんですけど、ちょっとそこは、はい、もしあれでしたら引き続きの議論でもいいかなというふうに思います。

それから、アセスを強調した資料だということで、すみません、もしかしたら若干誤解もあったかもしれませんが、それを冒頭に言えばよかったのかもしれないんですが、例えば、5ページのところでアセスルート、それから、参考北回りルート、参考南回りルートというふうを書いてあって、何で参考なんだという話だったかと思いますが、別にそういう趣旨ではなくて、もともとアセスルートというのは冒頭申し上げたように、既にある程度決まったルートになっているということなんですけれども、北とか南とかというのは、では、どこに駅を設置するんだとか、駅を何個設置するんだとか、具体的にどういうルートにするんだみたいな話とか、そういったことについて特に定まったものがないということなので、あくまで我々が参考までにこういうふうに、一定の仮定を置いてルートとしてお示しをさせていただいたという、そういう意味での参考というふうに捉えていただければなというふうに思います。

フラットな議論をしていきたいということは重々理解はしておりますので、その前提で議論も進めさせていただければというふうに思います。

山下地域交流部長

国交省さんの中でそういう位置づけの中で参考とされるのはいいと思いますけれども、フラットにやっていきましょうというこの協議の場であれば、1、2、3ぐらいでやっていただいてもよかったかなと思います。

これから中身の質問に入っていくいいですか。

川島国土交通省幹線鉄道課長

はい。

山下地域交流部長

まず初めに、北回りルートの事業費の幅というのは、これはトンネルの量ということになるのでしょうか。

川島国土交通省幹線鉄道課長

これにつきましては、おっしゃるようにトンネルと高架橋、この割合によって異なります。ただ、実際にはこの佐賀県北部地域も含めてですけれども、地盤があまりよくないという

ようなことも聞いていまして、そんなに差が出るという感じにはならないかと思います。

山下地域交流部長

それと、南回りルートですね。延長が51キロとなっていますけれども、この佐賀県区間は何キロぐらいを考えていらっしゃるのでしょうか。

川島国土交通省幹線鉄道課長

すみません、ちょっと今手元にデータがないみたいなので、後ほどそこはお伝えさせていただければと思います。

山下地域交流部長

質問は細かいところまで行う時間はなかなかないと思っていますので、大きなところ、今確認しておきたいところを中心にやりますし、そのほか、漏れていたものとか、そういう細かいところ、また改めて電話なり、メールなりで確認させていただくと思います。その結果については、またホームページでも紹介するような形になるかと思っていますので。

それと、収支改善効果が南回りでゼロ円となっています。この考え方を教えてもらっていいでしょうか。

川島国土交通省幹線鉄道課長

これは、収支改善効果は御承知のとおり、With、Withoutで、受益というか、どれぐらい改善がされるかということなんですけれども、簡単に言うと、南回りルートは、概算建設費もかさみますけれども、維持管理費ですとか、更新投資費ですとか、そういったものもかさむようになります。

他方で、所要時分の短縮効果も限られているということでございますので、実際の利用者数も非常に限られるというところでありまして、そういったことを勘案して差し引きしますと、収支改善効果というのはかなり限定的になると、こういうことになります。

山下地域交流部長

私はこれは在来線特急利用者のシフトがないということかなと考えたりもしたんですが、そういうことじゃないわけですね。

川島国土交通省幹線鉄道課長

在来線特急のシフトがないというのはどういう。

山下地域交流部長

要は、在来線利用者が新幹線利用者になるということの中で収支改善効果が高まっている

と。そのところのシフトがないから、収支改善効果が表れないのかと、そう理解していたんですけど。

川島国土交通省幹線鉄道課長

そうですね。単純に言うと、結局新幹線の利用者が少ないということですね。新幹線の利用者が少なく、維持管理費が非常に高い。

山下地域交流部長

特急利用者のシフトはないという見方ですか。

川島国土交通省幹線鉄道課長

ちょっともしかしたらお答えになっているかどうか分からないんですが、基本的にはどのルートにおいても新幹線が通ればそっちに移行するという前提に立ってはいます。

山下地域交流部長

じゃ、在来線特急はなくなるという前提ですね。

川島国土交通省幹線鉄道課長

まだそこは、もし必要であればまた詳細もお示しさせていただければと思いますけれども。

山下地域交流部長

分かりました。それと事業費のところですけども、北回りで5,700億円から6,200億円、そして、南回りで1兆1,300億円ということで出されておりますけれども、どういう出し方だったのか。概算で出すにしても、何らかの求め方というのはあると思うので、どういうふうに出されたのか教えてください。

川島国土交通省幹線鉄道課長

基本的には、例えば、単価につきましては類似の新幹線の実際の単価を使って算出をしているということになります。それは構造物の種別ですとか、そういったところできるだけ条件が合うような形でピックアップをして、その単価をはめていると。あとは延長キロと掛け算という、そんな感じと理解いただければ。

山下地域交流部長

収支改善効果は前のときも言っていましたけれども、今回出されている北回りルートであったり南回りルート、これはJR九州と話をされた上での収支改善効果ということでしょうか。

川島国土交通省幹線鉄道課長

いや、ここの部分は、いわゆる普通に計算をして、収支改善効果を出しているという形になります。

山下地域交流部長

J R九州は承知していない数字だということですね。

川島国土交通省幹線鉄道課長

J R九州が承知していないというのはどういう意味ですか。

山下地域交流部長

J R九州には全然話をされていないということでしょうか。

川島国土交通省幹線鉄道課長

何かJ R九州と調整をしてこの数字を出しているということではないです。

高塚地域交流部副部長

四、五点聞かせていただきたいと思います。とっております。

まず、ルートなんですけれども、北回りルートで、先ほどの事業費に幅があるという御説明でしたけれども、駅の位置が変わっているから事業費が幅があるという御説明だったかと思うんですが。

川島国土交通省幹線鉄道課長

駅の位置というよりは、そのルートの位置ですね。実際には、アセスルートから、3ページを御覧いただければと思いますけれども、長崎自動車道方向に中心市街地を迂回するようなルートになっているんですが、その迂回をどれくらい迂回するのかということによって事業費が変わってくるという理解です。

高塚地域交流部副部長

基本的には大和インター方向にというようなイメージで、あの辺の近くに駅を置いたと仮定した場合のルートを検討されているということですか。

川島国土交通省幹線鉄道課長

そうですね。具体的なルートは、今ここで言うことではないとは思いますが、できるだけ市街地にかからないようにということで。ただ、どこまで振るかということによって幅はあると思いますし、当然駅の位置もそれによって変わってくるということになります。

高塚地域交流部副部長

続きまして、もともと整備新幹線のルートの決定権者は国にありますので、主体的に検討

されていると思っております。南回りルートの場合に、議論の中で空港を経由という話になるかと思えます。先ほどの御説明で、筑後船小屋のほうにアクセスをするという話だったかと思えますが、例えば、筑後船小屋のほうに久留米駅もありますので、久留米からアクセスしたほうがいいのか、筑後船小屋からアクセスしたほうがいいのかとか、その辺の検討は、あくまでも線形的には博多から空港のほうに行くとなると、久留米分岐かなと思ったんですけども、何か考え方があるんでしょうか。

川島国土交通省幹線鉄道課長

この鹿児島ルートへの接続の部分ということだと思いますけれども、これは何というか、我々として幾つかの選択肢の中で比較検討して、ここがベストだとかいうことを言っているわけではなくて、佐賀県さんのほうで3ルートというようにおっしゃる中で、どうも筑後船小屋駅経由、佐賀空港を結んでというようなことを念頭に置いておられるのかなということで、こういうふうにルートを設定したというところでございます。

高塚地域交流部副部長

分かりました。空港から鹿児島ルートに向かうと、最短距離が筑後船小屋駅なので、無駄な工事はなるべく避けるという視点からも、最短の筑後船小屋とされたのかなとちょっと予想した次第です。

続きまして、概算事業費のことなんですけれども、もともと今、アセスルートで6,200億円という数字が出ております。実は、西九州ルートの変遷を見ると、着工の判断、古川前知事が「今がそのとき」と言った平成16年当時ですけれども、その当時は3,800億円だったんですよ。今は6,197億円ということで変更認可になっております。

今、このアセスルートの約6,200億円というのは、西九州ルートでいいます武雄温泉 - 長崎間のときの、その当時3,800億円プラスが、今でいうフル規格の新鳥栖 - 武雄温泉間でいくと約6,200億円と。つまり、現場に入っていないので、設計も何もやっていない。着工の前の判断の次元ですから、という話ですよね。その辺はそういう理解でよろしいでしょうか。

川島国土交通省幹線鉄道課長

この6,200億円という数字自体は、これまでこの協議の中でも5案を比較する中でも同じ数字を使わせていただいております。今回もそこまた数字が違ったりすると混乱するので、同じベースで比較できるようにということでお示しをさせていただいております。実際には、おっしゃるように、環境アセスですとか詳細な地質調査ですとか、そういったことを

やっていかないと、実際の事業費というのは出ませんし、具体的には着工5条件を確認する際に、そこについてはしっかりとした事業費をつくって、それに基づいて着工を判断していくと、こういう形になります。

山下地域交流部長

すみません、南回りルートで1つ聞かなければいけませんでした。これはトンネルでという話でした。そして、駅も地下に造るんだと。これは地上ではできないという話ですか。

川島国土交通省幹線鉄道課長

筑後川のところ、川幅が大体1キロくらいあるというふうに聞いておりますけれども、ここに橋脚を立てる形になってしまうと、川の水の流れがかなり遮られたりとか、もしくは工事中に影響もあって、有明海のノリの漁場に大きな影響があるのではないかとということで、一旦トンネルという形にさせていただいております。

逆に、さらに申し上げれば、例えば、川の中に橋脚を立てないような形で橋を造るということも可能なんですけれども、そうすると、上の主塔、塔を立ててアーチを造るような形になりますけど、そこが空港の制限表面とかぶるのではないかとこの話がありまして、ちょっとその橋梁で筑後川を渡っていくというのは難しいのではないかとこのように言われております。

高塚地域交流部副部長

ちょっと反論ですが、実際、有明海沿岸道路の大川佐賀道路とか橋脚が立っております。7ページのほうにいろいろな、ノリ漁場への影響とか、そういう懸念がありますけれども、例えば、高架で施工すれば、できないわけではないという理解でよろしいですね。

川島国土交通省幹線鉄道課長

そこは7ページのそういう施工上の課題との兼ね合いということになるのかなというふうに思います。私が承知している範囲だと、その道路もかなり上流のほうで渡っているというふうには聞いているので、今回、もしこういうルートということになれば、相当河口ぎりぎりというか、付近のところという形になりますので、より影響の範囲というのは大きくなるのかなと。

高塚地域交流部副部長

ぜひともお願いなんですけれども、北回りルートでいろんな幅を持たせて、こういうルートで行くと埋蔵文化財とかありますので、それを避けると、ここからここまでという幅があ

ります。ぜひとも南回りルートにつきましても、施工上、困難ではなくて、時間はかかるけれども不可能ではないのであれば、ないだろうと思っています。ぜひともそこはお願いですけれども、高架でやった場合の試算も出していただきたい。この1兆円という数字がまた独り歩きしますので。

そこで、疑問に思ったのが、まだまだ詳細設計をやっているわけではなくて、施工実績からというお話でしたけれども、今までの着工済みの整備新幹線でいくと、北陸新幹線の金沢 - 敦賀間が1キロ当たり146億円となっています。今、その延伸、敦賀 - 新大阪間も、例えば、京都のほうも地下になって、南回りルートと同じように、駅を京都の地下にして、その下に大深度で掘って、貴重な埋蔵文化財の下をくぐり抜けていこうと。そこでも、公表された資料でいくと、まだ調査はやっていないですから、実績に基づいてということで、1キロ当たりおおむね150億円となっているわけです。例えば、ここを最大マックスで見て、1キロ当たり150億円で掛けると7,650億円と、8,000億円未満になるわけです。ですので、現場に入っていない以上、実績から、と言われると、北陸の大深度とか、北アルプスの北側を、いろんな火山活動のあっているようなところの非常に困難なところの1キロ当たり実績よりもはるかに高い、1キロ当たりでいくと221億円ぐらいになるわけです。この1兆1,300億円を51キロで割ると、1キロ当たり221億円と。こんなところは日本全国どこにもないわけです。ですので、ちょっと現実離れしているのではないかなというのが素直な感覚です。ぜひともこの金額も精査していただきたいし、トンネルでいったらどうなる、高架でいったらどうなる、せめてこの幅は出していただきたいなというふうに思っております。

川島国土交通省幹線鉄道課長

ありがとうございます。繰り返しになりますけれども、これまでの類似の条件に合致した実績に基づく単価設定というところで設定をさせていただいておまして、おっしゃるように、これも前の質問とも絡みますけれども、実際の事業費についてはいろんな調査をしたりとかということをもってやっていかなければいけない。ただ、その前段として、今こうやって3ルートですとか5案ですとか、こういう議論をさせていただける中で、数字の目安みたいなものもないと、なかなか話が進みませんし、そういった意味で、そういう前提で数字を出させていただいているということはぜひ御理解をいただければなというふうに思います。

高塚地域交流部副部長

当然、我々もそのような頭で見ているんですけれども、例えば、南回りルートのトンネル

案でいくと、トンネルだけで4,000億円、駐車場を入れると1,300億円、合計すると5,000億円と。武雄温泉 - 長崎間が一時期、平成24年度の時点で5,000億円と言っていたわけです。6キ口をするとき5,000億円、ここはたった11キ口するのに5,000億円、何かちょっと違和感があるなと思いましたが、そこを改めて精査をお願いしたい。

それと、またこれは後なんですけれども、先ほど事業費の話をし上げました。平成30年価格となっております。

平成24年から9年連続で労務費が上昇しております。平成24年比で50%くらい上がっています。今も上がり続けています。就労者数も減少する方向です。平成30年価格とされていますけれども、労務費だけで、令和3年価格で既に10%以上上がっています。資材も上がっています。そうすると、我々も着工の判断とか、事業の判断をするときには何でも厳しめに見なくてはならないと思っていますので、そこはなるべく最新のものを、先ほど改めて出しますという話もありましたので、実際の着工の5条件のときには最新のデータで出しますという話だったので、そこはもう厳しめをお願いしたいと思っています。

川島国土交通省幹線鉄道課長

繰り返しになりますけれども、実際の建設費の精査というのはしかるべき時期にということだと思いますけれども、ただ、今の物価上昇とかそういった話は、例えばこの3ルート比較という面からすると、それは同じようにどこにでもかかってくる話なので、あくまで比較の問題として捉えていただければなというふうに思います。なので、大雑把に言うとアセスルートというのを基準にすると、北回りルートというのはルートによって若干事業費というのは下がってくる。逆に南回りルートというのは、もちろんトンネルということが前提ですけれども、かなり高額になってくるというふうに捉えていただければと思います。

高塚地域交流部副部長

ありがとうございます。続きまして、投資効果なんですけれども、一応これは試算の確認ですけれども、アセスルートで86億円という試算が出ています。これはずっと長く出ていますけれども、これが基本的に特急利用者が新幹線利用者に振り替わるという前提で試算をされているという理解でよろしいでしょうか。

川島国土交通省幹線鉄道課長

はい。そういう前提でということで御理解いただければと思います。

高塚地域交流部副部長

それと、この86億円という数字が独り歩きしているので一言言わせていただきたいと思います  
ております。

鹿児島ルートが全線開業し、実際にJR九州さんが鹿児島ルートで貸付料を払う金額が10  
2億円、経営安定基金でも2,200億円くらい、それがそのままJRさんのところに入っていま  
すので、返済したという形にはなっていますけれども、その当時貸付料が102億円になって  
います。博多～新八代間が90何億円、新八代～鹿児島中央間が20億円で、合計100億円とい  
う形で貸付料、収支改善効果が出るという貸付料、それが建設財源に回っているんですけれ  
ども、実際にJR九州さんが出している通過人員からいくと、縦が大体9万人くらいなんで  
す。新幹線と在来線合わせて。それで、こちらの枝線の佐賀 - 新鳥栖間は3万人くらい。3  
分の1くらいしかないんです。それで、250キロを整備した結果9万人ですね。特急料金で  
収支改善効果が出ます。こちら側は150キロしかない。通過人員でも3分の1。

何を言いたいかというと、86億円というのは結構高いなという印象です。もともと前から  
出ている86億円が腑に落ちないということです。その根拠が、事業費も増えていきますけれど  
も、平成16年の政府・与党申合せ、着工の判断のときに、鉄道局さんが何と言っていたかと  
いうと、武雄温泉 - 諫早間で75億円の収支改善効果があると言われていたんです。それで、  
三者基本合意のときに、それが55億円まで減ったんです。その後、平成24年のときには収支  
改善効果が20億円まで落ちたんです。

そういうことがないように、86億円に期待されている声もいっぱいありますので、ぜひと  
もそれは本当に精査をしていただいて、しっかりとした数字を出していただけたらと思っ  
ております。お願いでございます。

川島国土交通省幹線鉄道課長

ちょっとすみません、私も過去の経緯をつまびらかに知っているわけではないんですけれ  
ども、今回の数字も、我々としてはしっかりと精査をしながらお示しさせていただいており  
ますし、そこにつきましては何というか、いい加減な数字とかということではないというこ  
とは御理解いただければなというふうにも思いますけれども、他方で、収支改善効果も含め  
てかもしれないんですけれども、実際には先ほどの事業費とかも含めてですけれども、最後  
にはしっかり精査をしていかないといけない数字であるということは大前提としてあるかな  
というふうに思いますので、何というか、あくまで目安というか、現時点の数字というこ  
ろで、御理解をいただければなというふうにも思います。

高塚地域交流部副部長

ちょっと合点がいかなかったのが、南回りルートの場合の収支採算性ゼロというところですね。一方で、B / Cが1.3あります。1.3というのはB / Cは国の鉄道プロジェクト、費用対効果マニュアルからいきますと、利用者の時間短縮効果を貨幣価値化して、それにプラスして鉄道事業の収益増をプラスアルファするわけです。1兆1千億円もの投資をして、B / Cが1.3あるにもかかわらず、一方で収支採算性がゼロというのは、先ほど維持管理にお金がかかるということであれば、当然B / Cも出ないのではないかなと思ったんです。ですので、その辺はまた、改めて、いつかで構いませんので、ちょっと内訳等も、考え方とかを教えてくださいいただければありがたいなと思っております。

川島国土交通省幹線鉄道課長

今回、詳しいところまではこういう場ですので資料に落として御説明するという場ではないのかなというふうには理解しているんですけども、一つ一つについて、御疑問の点についてはクリアにしていければなというふうに思いますので、またよろしく願いいたします。

山下地域交流部長

後のところはまたあれば質問させていただきますけれども、佐賀県民にとっての効果のところ、旅客流動の話がありました。交流人口の拡大があるんだと。中国、関西とつながることという話があって、鹿児島ルートでのその実績みたいなものの紹介がありました。

こちらから用意している紙の最後のスライド4のところになるんですけども、先ほど関西との旅客流動の説明があって、鹿児島ルートで開業後、関西圏との旅客流動が2倍、3倍になったという話でした。佐賀と福岡、関西というのをここに落としています。これは国交省の資料で、平成30年度、府県相互間旅客輸送人員表というところから取っています。佐賀と福岡の区間はJRを使っただけの移動が年間約1,500万人です。佐賀県内の移動も1,000万人あります。

一方で、関西の2府4県との間でのJRによる旅客流動というのは、30万人弱ということになっています。何が言いたいかというと、分かれていると思うんですけども、関西との流動が2倍、3倍、200%、300%になっても、50万人、80万人、100万人に届かない。

ただ、一方で、新幹線によって在来線の利便性が損なわれて、その在来線の影響というのが仮に10%でも出れば、福岡との行き来、ここの旅客流動で150万人に影響が出る。県内でも100万人に影響が出てくると。やはり新幹線より、県民生活ということを考えたときに、

ここの在来線の利便性を落とすというわけにはいかないと。やっぱり効果もあるんでしょうけれども、その効果を得るためにマイナスの影響というのにも出てくるという心配です。

川島国土交通省幹線鉄道課長

今の点、お示しいただいた資料の4ページ目のところかと思えますけれども、現状はこういうことということなんだと思えますけれども、当然、これは例えば、新幹線が通ればこういうふうになるとか、そういうのもあるのではないかというふうに思いますので、何というか、その在来線についていろいろと御懸念があるということは十分承知しているところでございますので、その点について、冒頭の話にも関連しますけれども、我々の立場としては、フル規格を前提にするかしないかというところはまた整えていかないといけないのかもしれませんが、御懸念の点については、我々としてしっかりその協議をしていきたいと思えますし、仮にそうなるですと、やっぱり実際の運行をされているJR九州さんとか、その辺にも入っていただいて、しっかり議論ができればなというふうにも思っています。

山下地域交流部長

それはいいです。今、我々がJR九州とフルを前提にして話をするというところにはいいです。例えば、鉄道局からの提案を受けてフルを考えられるのではないかというふうなときになれば、そこは、では、そうしたときは在来線はちゃんと残るんだろうとか、我々も求めつつ、心配な点もクリアしていかなければいけない。今、そこにまだないです。それは、たしか4回目の協議のときも同じことをずっと申し上げていたと思えます。そして、それを鉄道局として引き取られたと私は思っています。

あと、説明いただいた資料の細かいところ、あるいは漏れたところなどについてはまた確認させていただきますし、今質問したところで改めてと言われたところについても何らかの形で御回答いただければと思えます。

それで、初めに申し上げたところに戻るわけですがけれども、本日の説明というのは、4回目の協議で佐賀県が言ったことへの回答だろうと思うんですけれども、我々が心配している在来線の利便性の低下、特に特急が心配だと申し上げていたと思うんですけれども、それに対する鉄道局としての考えみたいなものが何もなかったなど。なかなかそれが進まない、それがクリアにできないと、なかなか進まないのではないかという話もしていたんですけれども、それに対して新たなものというのとはなかったかなと思っています。

特に特急だけではなくて、そのほかにもいろいろあるんだということは本日資料としてお

示したかと思えます。県民生活に直結する大きな問題なんです。先ほどの旅客流動の資料を見ていただいても分かるように、年間あれだけの人たちが県内で移動して福岡県と行き来をしていて、そこに大きな影響が出る話だということです。

そして、3つのルートについて、今回、100年先を見据えてとか、空港であったり高速道路であったり、いろんなものと新幹線が関係し合う中で、どういう新しいものが生まれていくのか、新幹線がどう生かされて地域が発展していくのか、そういう視点、九州全体の発展とか、アジアの成長を取り込んでいくんだと、そういった視点でこの新幹線、この問題を我々は考えていますと言われたところがあったからこそ、4回目でああいう話をさせていただいたんですけれども、そういう視点はなかったように思います。観光客がどうなるんだと。関西圏との行き来がどうなるんだと。駅前の周辺がどうなるんだと。よく言われている話かなという気がしました。4回目の協議で言われていた視点での説明資料ではなかったかなという感じです。

改めて、それらの点について国交省としての考えを示していただくようお願いしたいと思います。

今、フルは確かに我々は求めていませんけれども、100年先を見たら、我々が今考えもしていないところで、ひょっとしたら佐賀県が考えるべき要素があるのかもしれない。そのことまでは否定はしていないわけです。だからこそ幅広く、将来を見据えて協議をしていきましょうと。今だけを考えて話をするのであれば、この30年間、それ以上、佐賀県は少なくともアセスルート、新鳥栖 - 武雄温泉間は在来線を利用すると、あまりにも失うものが大き過ぎるんだということを申し上げた。そこは変わらない。ただ、そうではないところでこのことを考えたときには違うものがあるかもしれない。そういう思いは持っています。そういうものがあるのかないのか。

ただ、一方で、在来線の利便性が低下するという事は大きな問題です。併せて考えていかなきゃいけないし、在来線問題をないがしろにしてフルを考えるということはないと思います。

そういうことでございますので、4回目の協議で求めていたものが今回全て出たかという、そういう形ではなかったかなという気もしますので、そこは改めてお願いしたいと思います。

それと、旅行会社の意見もありましたけれども、旅行会社の方が佐賀空港の発着便は増え

るとは言い切れないと。意見を求めるのであれば、空港が停車駅ということで考えていらっしやったときに、佐賀空港に就航する航空会社に聞かれなかったということも僕はよく分からなかった。旅行会社に聞いて、旅行会社が佐賀空港発着便について、そうとは限らないと。そこら辺はヒアリングで、それであったとしても、我々が思っていたのは、鉄道局としての考えを示してくださいという話だったので、いろいろ聞いた中で、鉄道局としてどう考えるのかというのが説明資料になるべきかなと思っていたんですけども、この人はこんなこと言っていましたという資料になっている。しかも、聞く相手というのはまだまだほかにもいるんじゃないかなという気もしますので、そうしたものも含めて、九州の発展、アジアの成長を取り込むとか、いろんなものが関係し合う中で、新幹線が生かされて地域の発展がどうなっていくのか、そういったことを語り合えたらいいかなという気はしています。

以上でございます。

川島国土交通省幹線鉄道課長

ありがとうございます。まず在来線の問題についてで言うと、ちょっと私もそこが、今部長がおっしゃるところが正直分からないところがあって、ちょっとまだ飲み込めていないところがあるんですけども、在来線への影響が御懸念であると。それはあれですよね、新幹線が通った場合に、その在来線がどうなるのかというのを御懸念されていると、こういうことでよいんですよね。そういうことですよ。その場合に、では、つまり、フル規格になった場合に、その在来線がどうなるのかということについて、いろいろと今お示しいただいたような御懸念があるので、これについてどういうことが言えるのかということも議論していきたいと、こういう理解でいいんですよね。

山下地域交流部長

いろんな話を聞いていきたいということです。我々が心配としているところは出していますので。

川島国土交通省幹線鉄道課長

そういう中で、我々としても当然、新幹線が通ったら、その他はほったらかしていいんだということでは当然ありませんので、必要な需要に応じた供給がなされるべきということだと思っております。

では、それが具体的にどんな需要が発生しそうなのか。それに対してどういう供給ができるのかということについては、やっぱり実際の運行主体であるJR九州さんを交えてじゃな

いと、なかなか協議というのは前に進まないんじゃないかと思うんですが、その辺りはどうお考えでしょうか。

山下地域交流部長

全然そんなことは思っていない。我々の考えているところを示しているわけですから、そこは鉄道局さんのほうで前回言われていたとおり、いろんな不安、懸念があれば言ってください、私たちの方で、JR九州と協議します、という話だった。協議した結果、何が出てくるのか。今、それは何もありません。もう随分前から言っていますけれど、ということです。

それともう一つ、フリーゲージトレイン、全然納得できません。これまでと同じ回答です。クリアする見通しが立っていないと言われましたけれども、私が言ったのは、もう既にクリアしているんじゃないですかと言ったんですよ。この先クリアの見通しが立たないではなくて、200km/hなら、もう既にクリアしているんじゃないですかと申し上げた。

そして、多くの費用と時間がという話も、クリアをしていけば、もうない話です。

費用については、そこはJRに対してどうするのかという話だろうと思いますので、我々との議論じゃないと思っています。そういうことで、できたら次回、このフリーゲージトレインをもうちょっと詰めてやりたいと思います。

川島国土交通省幹線鉄道課長

フリーゲージトレインについて言うと、先ほども申し上げたように、まず、現状に比べても所要時分が長くなってしまふ、そういう不便になるような車両の開発ということについては、ちょっと我々もそこはそういうことについて、費用とか時間をかけて取り組むというのは正直厳しいというのが現状です。それもぜひ御理解いただければなと思います。

安全性がどうかということももちろんさることながら、その点については御理解いただければなというふうに思います。

あとは、その経済性についても、これは270km/hであろうが、200km/hであろうが、これは同じ構造になりますので、その点についてもクリアできないということは、明確なところがあると思いますので、ちょっと正直、そこに200km/hだったらというところを追求するということになります。

山下地域交流部長

やりましょう。

川島国土交通省幹線鉄道課長

そこがよく分からないです。

高塚地域交流部副部長

すみません、ちょっとやり取りを聞いていて、本当に何か残念と思っているのは、平成17年6月当時に、それこそ前任の幹線鉄道課長さんのほうから、既に220km/hから240km/hの実用化のめどは立っているので、今後は270km/hまでの開発についても引き続き行っていく方針であり、国として責任を持って実用化を推進していく。だから、判断してくださいというふうに言われていた経緯があるということは、ちょっと頭に入れておいていただきたいと思います。

川島国土交通省幹線鉄道課長

ちょっとその現場の経緯を私、つまびらかに知っているわけではないんですけども、もともとそのフリーゲージトレインも最高速度270km/hということにいけそうだとということで開発も進んでいましたし、それによってこの西九州ルートの議論も進んできたという経緯がありますけれども、実際にやってみると、そこについてはやっぱり技術的には難しかったということもありますし、もちろん、それがいろいろな課題もあって、フリーゲージトレインについては断念したと、こういう経緯があるかと思います。なので、ちょっとそのおっしゃっていた220km/h、240km/hというところがどういう文脈でおっしゃったのかちょっと分かりませんが、現状として、仮に200km/hであったとしても、それが明確に技術的にめどがたっているという状況にはなっていないです。

山下地域交流部長

なっていないかの確認をされていないんだと私は思っているんです。私はもうできているんじゃないかと本気で思っているんです。そして、200km/hであっても、長崎 - 博多間が4分しか変わらないと。ここは4分しかと捉えたんです。

武雄温泉駅での対面乗換をずっと続けていくのはだめなんだと。それがフル規格にするということの理由として言われていたわけです。そういった意味からすると、200km/hであれば4分しか博多 - 長崎間で変わらないと。そして、200km/hというところも既にクリアしているんじゃないかと私は思っていて、であるならば、ここをあきらめるんじゃなくて、幅広く様々な可能性を協議していきましょうという中では、協議の対象として十分まだあるだろうと思っています。

今日説明いただいた中で、では、私が思っている、クリアしているんじゃないかと思って

いること、いや、そうじゃないと言われたことに私が納得できたかということ、これまでと同じことを言われていますので、全然納得できる話になっていない。

だから、できたら、これをテーマにして次回「幅広い協議」をやらさせていただきたいなと思うんです。どうでしょうか。

川島国土交通省幹線鉄道課長

それは次回この200km/hのことについて、さらに深掘りしてその議論を進めたいということですか。

山下地域交流部長

そうですね、これまでの経緯も振り返りつつ、最終的にどこの段階で、どういう理由で断念されることになったのか。

ただ、とはいえ、私が今200km/hでということを示しています。所要時間もほとんど変わらないので。

そのところがやっぱり駄目なんだと、我々が、やっぱりそれはもう駄目かなと思えるものがあればいいですけども、今、もともとの新鳥栖 - 武雄温泉間といいますか、西九州ルートというのは、フリーゲージトレインが我々が合意したぎりぎりのところなので、やっぱりこの追求というのはフリーゲージトレインの開発は国が責任を持って進めますと言われたからこそ、まだ開発途中のものであったかもしれないけれども、それに我々乗っかっていったわけです。そして今、それが駄目だと、断念したということでフルにしてくださいと、我々に求められている。フルについていろんな追求があるけれども、フリーゲージトレインについては、我々は可能性あると思っているけれども、それはしませんと言われると、何かフルはやっていくんだけれども、フリーゲージはしないというのは、5つの方式について、フラットに幅広く協議していきましょうという中で、そこはどうかという気がしますので、我々がフリーゲージトレインということも可能性があると認めていますし、であるならば、ぜひともそこは次回のテーマとしてやって、みんながフリーゲージ駄目だよねと思えばそれでいいと思いますし、そうじゃなくて、やっぱり可能性あるよね、ここを求めていくべきじゃないかという話になるかもしれない。いろんな可能性は否定せずにやっていいかなと思っています。

川島国土交通省幹線鉄道課長

ありがとうございます。今日の説明は我々としてもそこは一つ、前回はそういう御提示も

いただいていたので、それに対してしっかり回答させていただいたつもりではあったんですけども、今、部長さんがおっしゃるということは、まだまだそこは御納得いただけていないということかと思しますので、そこはもう一回技術部門のほうにも、もう少しさらに確認をさせていただいて、次回また何らかお示しできるようにしていきたいというふうに思います。

山下地域交流部長

フリーゲージについては、断念されてから何も状況は変わっていないと思うので、あまり時間を置かずにできるんじゃないかなと。年内でも年明けでも我々いつでもいいですので、技術部門の方も入っていただいてやりたいなと思しますので、そこを御検討ください。

川島国土交通省幹線鉄道課長

了解しました。

山下地域交流部長

それでは、結構な時間になりましたので、第5回の「幅広い協議」についてはこれで終了させていただきます。また引き続きよろしく申し上げます。

川島国土交通省幹線鉄道課長

ありがとうございました。