

総務政策常任委員会会議録

平成28年 3月23日

場 所 第2委員会室

平成28年 3 月 23 日 (水曜日)

午前10時59分開会

会議に付託された議案等

- 総合政策及び行財政対策に関する調査
- その他報告事項
- ・東九州新幹線調査の結果概要について

出席委員 (8人)

委 員 長	清 山 知 憲
副 委 員 長	島 田 俊 光
委 員	坂 口 博 美
委 員	星 原 透
委 員	丸 山 裕次郎
委 員	満 行 潤 一
委 員	新 見 昌 安
委 員	来 住 一 人

欠席委員 (なし)

委員外議員 (なし)

説明のため出席した者

総合政策部

総合政策部長	茂 雄 二
総合政策部次長 (政策推進担当)	金 子 洋 士
部参事兼総合政策課長	井 手 義 哉
総合交通課長	野 口 和 彦

事務局職員出席者

議 事 課 主 幹	鬼 川 真 治
総務課主任主事	日 高 真 吾

○島田副委員長 ただいまから総務政策常任委員会を開催いたします。

お手元に配付している委員会の日程でございます

ますが、この日程のとおりでよろしいでしょうか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○島田副委員長 それでは、そのように決定させていただきますまして、執行部の入室を認めたいと思いますので、暫時休憩をいたします。

午前11時0分休憩

午前11時1分再開

○島田副委員長 委員会を再開いたします。

冒頭に、皆様方をお願い申し上げますが、本日、清山委員長が少し公用でおくれますので、その間、私のほうで進行させていただきますので、よろしくお願い申し上げます。

ただいまから執行部の説明を伺いますが、質疑はその後にしていただきたいと思いますので、よろしくお願ひします。

それでは、執行部の説明をお願いします。

○茂総合政策部長 本日は、今年度、東九州新幹線鉄道建設促進期成会として実施いたしました、東九州新幹線調査の結果概要につきまして、議会閉会中にもかかわらず、総務政策常任委員会の皆様方に御報告をさせていただく場を設けていただきまして、まことにありがとうございます。

先日の常任委員会の時点では、まだ調査の途中でありまして、御報告ができず大変申しわけありませんでしたが、調査結果の概要がようやくまとまりましたので、総合交通課長より御説明させていただきます。本日は、どうぞよろしくお願ひいたします。

○野口総合交通課長 それでは、東九州新幹線調査の結果概要につきまして、お配りをしてあります資料に沿って御説明をさせていただきます。

まず、資料の1ページにございます、1のルートについてでございます。

東九州新幹線は、全国新幹線鉄道整備法に基づき、建設を開始すべき新幹線鉄道の路線を定める基本計画の1路線であり、昭和48年の運輸省告示により、福岡市を起点に、大分市付近、宮崎市付近を經由し、鹿児島市に至るルートが示されております。従いまして、今回の調査におきましては、この基本計画を踏まえ、図表1に掲げておりますルートで設定されております。ルート設定に当たりましては、①から④に掲げておりますような考え方で設定されております。

まず、①といたしまして、福岡市からの北九州市に至る区間では、既存の山陽新幹線がございますので、この線路を供用することとしております。

②といたしまして、新たな整備が必要となる部分の起点、終点を、小倉駅、鹿児島中央駅としております。

③といたしまして、経由地となる大分市付近及び宮崎市付近につきましては、既存の大分駅、宮崎駅近くを通る形としております。

また、④といたしまして、新幹線に適した線形、具体的には、カーブは半径4,000メートル以上の緩やかな曲線になるよう考慮した上で、起点、終点、経由地を最短で接続するように設定されております。

なお、需要予測等の検討を行うために、ゾーンの設定が必要であります。基本計画に示された整備区間にある福岡・大分・宮崎・鹿児島各県につきましては、生活圏に基づいて各県2つから3つのゾーンを設定し、それ以外の都道府県につきましては、都道府県単位で設定されております。

次に、2の所要時間についてであります。

設定されましたルートにおいて、主要区間の距離を求め、近年開業いたしました九州新幹線や北陸新幹線等の表定速度、これは、途中の駅で停車している時間も含めた平均速度ですが、この平均値が約時速210キロメートルとなりますので、これをもとに所要時間が推計されております。

その結果、図表2に掲げておりますように、一番下の欄、北九州・鹿児島間で見いただきますと、左から2番目の欄にありますように、現行の特急で401分、つまり6時間41分かかっておりますところが、3つ右の欄にありますように、新幹線では108分、つまり1時間48分となり、その右の欄にありますように293分、4時間53分の時間短縮となります。

また、博多からの所要時間を見ますと、一番右の欄の上から2つ目になりますが、博多・宮崎間の所要時間は95分、1時間35分となります。

次に、2ページをお願いいたします。

3の整備費用についてでございます。

設定されましたルートが通過する区間の標高データ等をもとに、整備が想定される高架橋やトンネルといった新幹線施設の構造種別と数量が推計されまして、これに、近年開業した九州新幹線や北陸新幹線等の事例から推計された高架橋やトンネルごとの単価を乗じて、整備費用が算出された結果、図表3の左から2番目、整備費用の欄の一番下の合計のとおり、総額が2兆6,730億円と推計されております。このうち、宮崎県内分の整備費用といたしましては、先ほどの合計欄の2つ上にありますように、1兆430億円と推計されております。

この整備費用につきましては、現行の整備新幹線の財源スキームでは、運行事業者となるJRが支払う新幹線鉄道施設の貸付料収入と公費

とで賄われることになっております。このうち、貸付料につきましては、新幹線が整備されたことによるJRの受益を限度として、JRと国との交渉により、開業直前に決定されるものであり、九州新幹線の場合、年間約100億円と伺っております。

また、公費負担分につきましては、3分の2が国、残り3分の1が地方負担となります。この考え方で宮崎県内の地方負担分を推計いたしますと、償還期間を30年と仮定し、30年間で単純平均いたしますと、図表4の中ほど、宮崎県内とあります欄に記載しておりますとおり、年間103億円の負担額となります。

この地方負担分につきましては、国からの交付税措置がありますことから、この交付税措置を考慮した実質的な負担額は、その下にありますように、年間38億円から57億円ほどと推計されております。

次に、4の整備期間についてであります。

全国新幹線鉄道整備法に基づき、昭和48年に基本計画決定された東九州新幹線が、将来的に着工・開業に至るためには、整備計画決定、工事実施計画認可といったプロセスを経る必要があります。

これまでの事例によりますと、整備計画として決定された後に、政府・与党等の検討を経て、着工時期・開業時期が示されているようですが、図表5の一番下に掲げておりますように、九州新幹線の鹿児島ルートや北陸新幹線、北海道新幹線では、整備計画決定後、開業までに40年程度を要しております。

次に、3ページをお願いいたします。

5の需要予測についてでございます。

東九州新幹線が開業した場合の需要の予測を行っておりますが、今回の調査におきましては、

4段階推計法という需要予測モデルにより、国立社会保障・人口問題研究所による将来人口予測や内閣府・日本経済研究センターによるGDP予測等のデータを用いて推計されております。

ちなみに、この4段階推計法でございますが、下の注の(1)に、ちょっと小さい字で恐縮ですが書いてございますけれども、第1段階として、現状の旅客需要の実績や将来人口、経済状況に基づいて将来の交通量を予測いたします。第2段階でその交通量がどこからどこに向かうのかを予測をいたします。

次に、第3段階で、どの交通手段をどれくらいの割合で利用するのかを導き出した上で、第4段階として、区間別の需要、今回であれば、新幹線が整備された場合の需要を推計するものでございまして、この需要予測モデルは、交通需要予測で一般的に用いられる手法と聞いております。

なお、図表6と図表7と2つの表が並んでおりますが、上の図表6のほうは、国立社会保障・人口問題研究所による将来人口予測をベースにした、すう勢的将来の予測、基本的なケースとして予測した結果を表にしたものでございます。

また、下の図表7のほうは、上の基本ケースに、大分・宮崎両県の独自推計の将来人口予測を加味した場合の予測、宮崎県で申し上げますと、宮崎県まち・ひと・しごと創生総合戦略で推計をしております将来人口予測のうち、高位水準ケースの数値であります。このような両県の独自推計値を加味して需要を予測した場合の結果を表にしたものでございます。

なお、予測時点としては、今から24年後となる2040年時点と、44年後となる2060年時点の2つの時点での予測結果を記載しております。

まず、上の図表6、すう勢的将来の予測からごらんをいただきますと、表の一番下の欄にあります全区間平均で、現行の在来線特急からの転移に、航空機、高速バス、自家用車からの転換を加え、2040年時点で、上り下りを含めまして1日当たり1万190人、2060年時点で9,950人と、いずれも1万人程度の需要が見込まれております。

区間ごとにごらんいただきますと、表の上のほうから、北九州・大分間が2040年時点で2万1,300人、大分・宮崎間が7,460人、宮崎・鹿児島間が2,840人となっております。

次に、下の図表7であります。これは先ほど申し上げましたように、大分・宮崎両県の独自推計値を加味して予測したものであります。人口減少を抑える方向での推計値でありますので、表の一番下、全区間平均の2040年時点で1万770人と、需要予測も少し上向きとなっております。

次に、4ページをお願いいたします。

6の費用対効果・経済効果等についてでございます。

まず、(1)の費用対効果の推計についてであります。先ほど御説明いたしました整備費用と需要予測をもとに、東九州新幹線整備による費用対効果、いわゆるB/Cが推計されております。こちらについても2つの表がございますが、先ほどと同様に、上の図表8が、社人研の人口予測がベースの基本的ケースをもとにしたB/Cであり、下の図表9が、大分・宮崎両県の独自推計の人口予測を加味した場合のB/Cであります。

なお、先ほどの需要予測と合わせまして、2040年または2060年で開業した場合という仮定で推計されております。また、その計算期間として

は、国土交通省が定めた評価手法マニュアルに沿って、30年間及び50年間で見た場合のB/Cが推計されております。

上の図表8、すう勢的予測ケースをもとにした場合ですが、利用者便益として、新幹線による時間短縮効果を社会全体として金額換算したものや、供給者便益としての運行事業者の収益増加分、また事業資産の残存価値として計算期間の終了時点で残っている資産価値を便益とし、先ほど御説明した整備費用で除してありますが、表の一番下にありますように、30年間では、それぞれ0.89や0.88となりますが、50年間で見ますと、1.12や1.07と、1を超える結果が出ております。

また、下の両県独自の人口予測を加味した場合である図表9をごらんいただきますと、30年間でも1に近づいており、50年間では、同様に1を超える結果となっております。

次に、5ページをお願いいたします。

(2)の経済効果の推計についてでございます。

これは、東九州新幹線の整備、建設によりもたらされる九州域内への経済波及効果を産業連関表を用いて推計したものであります。直接効果であります。用地費等を除く東九州新幹線の整備に係る総投資額2兆2,700億円と、一次波及効果として東九州新幹線の整備に伴う原材料等の購入によって誘発される生産額が2兆2,800億円、さらに、二次波及効果として、これらを通じて発生した雇用者所得のうち、新たに消費として支出された分によって誘発される生産額1兆6,600億円を加えて、経済効果合計として6兆2,100億円が見込まれております。

次に、(3)の開業後に見込まれる経済効果であります。ここに記載してございますように、

過去の整備新幹線開業前後における利用者数の推移を見ますと、いずれも開業直後に20%を超え、その後も順調に旅客数が伸びております。

特に、九州新幹線では、鹿児島への入り込み客も大きく増加しており、開業前の平成22年と比較して、鹿児島県内の月別の延べ宿泊客数が前年比平均19.6%増、主要観光施設来場者数が前年比平均27.3%増となるなど、ネットワークの接続により遠隔地との往来による利便性向上の効果が発揮されております。

ただし、一方で、既存開業区間では、ストローク現象により地方の消費などが大都市に集中するという弊害や、ビジネス旅客の日帰り圏が拡大する結果、宿泊施設や支社・支店の立地等へのマイナスの影響もあり得ることは留意すべき問題であると指摘されております。

観光面においても、今回の調査結果概要には記載しておりませんが、例えば、長野県では、平成9年の北陸新幹線開業により、大都市圏との時間的距離が大幅に短縮をされ、観光地利用者に占める宿泊客の割合が、平成10年の38.1%から平成23年には、31.6%にまで低下するといったケースも見られるとのことでございます。

次に、(4)の防災等への効果であります。

東九州新幹線が開業すれば、九州域内は既存の九州新幹線と合わせて、ループ状に接続された新幹線ネットワークが完成することとなります。ループ状のネットワークは、九州域内を移動する旅客に対して、同一の目的地への最適ルートとして機能するだけでなく、代替ルートとしても機能することとなりますので、九州域内を周遊する観光等に対して非常に有効であると考えられますが、同時に、例えば、南海トラフ地震の発生等により東九州域内が被災した場合には、東九州新幹線の一部が開通していれば、

ループ状のネットワークにより、九州域内のいずれの地点からも代替ルートを通じて往来をすることが可能となります。

同様に、西九州エリアが被災した場合には、東九州新幹線がその代替ルートとして九州域内での移動を補完するということも期待できると報告されております。

次に、6ページをお願いいたします。

最後に、7の、並行在来線の事例研究結果についてでございます。

(1)の新幹線の並行在来線に係る課題にありますように、整備新幹線に加えて並行在来線を経営することは、営業主体であるJRにとって過大な負担となる場合があるため、先行する路線では、沿線全ての道府県及び市町村から同意を得た上で、整備新幹線の開業時に経営分離されておりますが、交通弱者にとって、在来線も地域の足として不可欠な存在でありますことから、地元の自治体が出資し、第三セクターにより並行在来線の経営を引き継ぐことが一般的であります。

JRからの経営分離に伴いまして、利便性やサービス水準が低下する可能性、例えば、直通運転が廃止されることによる乗りかえの発生や、特急の廃止、大幅減便により県内のアクセス性が低下したと指摘されているような事例もございますが、こういった利便性の低下により利用者数の減少が加速し、沿線自治体における並行在来線維持のための財政負担が増加することも考えられます。

具体的な事例としては、(3)に並行在来線に係る沿線自治体の財政負担事例として概要を整理されておりますが、肥薩おれんじ鉄道の事例として、鹿児島県では、開業前には、熊本県と共同による第三セクター設立時の出資金拠出、

開業後には、経営安定基金を設立し、県内の非沿線市町と民間団体等からの寄附により、約5億円を積み立てたほか、補助金等により、県及び沿線市において継続的な支援が実施されているとのこととあります。

その他調査機関において、I G Rいわて銀河鉄道や、しなの鉄道、えちごトキめき鉄道などの事例が研究されており、沿線自治体の財政支援の状況について図表11のとおり整理されておりますが、いずれも相当程度の財政負担を伴うことが示されております。

以上、説明が大変長くなりましたが、私どもといたしましては、今回の調査結果について、今後、市町村や関係団体、県民の皆様に対してさまざまな形でお伝えをし、幅広く御意見を伺いたいと考えております。

その中で、いろいろな御意見、例えば、地元自治体としての財政負担を含めた整備手法の問題、また、今回の調査でお示した以外のルートなどの選択肢についても出てくるのではないかと考えております。そういった御意見も踏まえて、県内を初め、期成会関係各県・市においても、一つ一つ検討、議論を重ね、今後の取り組みに反映させてまいりたいと考えております。

以上で説明を終わらせていただきます。よろしく願いいたします。

○**島田副委員長** 委員長が帰ってこられましたので、委員長にバトンタッチしたいと思います。委員長、よろしく願います。

○**清山委員長** おくれて申しわけございませんでした。

執行部の説明が終了しました。報告事項についての質疑はございませんか。

○**満行委員** 確かに効果が上がって、短期間で福岡と宮崎がつながるとするのは、非常に説得

力はあるところだろうと思うんですが、ただ、その費用ですよ。この整備費用がやはり相当大きい。大分県と北九州・福岡県とのメリットは相当見られるので、なおかつ、その費用の負担も、これでいくと宮崎県よりも少ないということ。今の利用率から見れば、相当、宮崎県は負担も大きい、利用率も低いと。3ページでは、北九州と大分は2万1,000人、大分と宮崎は7,000人、宮崎と鹿児島に至ってはもう2,700か2,800人という数字ですよ。大分と福岡から比べると、宮崎から南のほうは、利用、需要予測も低いということで、相当これは厳しいのかなど。

今、最後にありました、並行在来線の負担もこれにまた上積みされる。とりわけ、その並行在来線は今後どうなるのか。少子化が進んで高齢化が進む、非常に、そういう意味では、日豊本線がもし切り離されたら、その維持をどうするかという、本当に大変な課題も残るんだろうと思います。

この結果について、当局としてはどうお考えなのか。私は、もう非常に厳しい結果かなと思うんですけど、いかがでしょうか。

○**野口総合交通課長** 御指摘のとおり、所要時間の短縮ですとか、一定の経済効果が求められる一方でありますけども、まさに多額の整備費用、それから並行在来線の課題も示されたところでもあります。

実質の負担等につきましても、単純な予測値でありますけれども、年間38億から57億円程度かかるというような、非常に大きな数字も出ております。私どもとしましては、まずはこの調査結果をしっかりと分析をして、あわせまして、いろいろな御意見を伺いますとともに、期成会の中でも、まずは議論を深めていきたいと考えて

いるところでございます。

○満行委員 私は、北陸新幹線、九州新幹線の調査をして、この前の代表質問でも触れさせていただきましたが、北陸新幹線は在来線の通っている沿線自治体だけじゃなくて、もう全自治体からも応分の負担をもらったりして、並行在来線をいかに維持するか腐心をされてる県もあります。そういう意味では、在来線の自治体だけじゃなくて、県内全ての自治体との意見交換が、今後、この調査結果をもとに始まるんじゃないかと思うんですけど、そういうスケジュールとか考え方はどうなんでしょうか。

○野口総合交通課長 現時点で、具体的にいつどこでというのは今からの検討になるんですけど、まさに御指摘のとおり、市町村を含めまして、どういったやり方がいいのか御意見を聞きながら検討してまいりたいと考えております。

○来住委員 まず、部長にお聞きしたいんですけど、いわゆるこの調査結果を期成会が作成しているんですけど、現実にはコンサルをお願いして、コンサルがつくった調査結果だと。この調査結果の、要は正確性です。これをまずどう捉えるかという点で、どのようにお考えになっていらっしゃるのかなど。

なぜこんなことを聞かかと言え、僕の経験からですよ、例えば、都城の盆地畑かん事業というのがありました。当初の計画は600億円でした。実際にでき上がったときには1,300億円になりました。ですから、そういうことを含めて、まず、この調査結果についての捉え方です。これは、どのようにお考えになっていらっしゃるのかなど。もちろん頭から否定はしてません。かといって、これをうのみに捉えるということもしないんですけども、その点、まず、当局の皆さんはどうお考えになっていらっしゃるか

なと思います。

○茂総合政策部長 この東九州新幹線の整備については、歴史的に言いますと、昭和48年に基本計画路線になって、それからほとんど動きがなくて、平成24年、4年ほど前に九州地方知事会議で東九州新幹線の整備計画路線の格上げについての特別決議がなされたという背景があります。

ただ、それまでずっと議論が休止していたような状態なものですから、何かやはり材料が要るだろうということで、今回行ったのがこの調査と考えております。

これについてはあくまで、全然、今まで数字も何もなかったものですから、やはり一定のめどが要るだろうということで始めた調査ということでして、これが本格的な議論のスタートになっていくんだと考えております。

ですから、このことについては、非常に大きな課題ですので、これからの議論を進めていきたい、丁寧な議論を進めていきたいと考えております。

○来住委員 ざっと計算したら、1キロ、70億円かかるんですよ。こうやって一応結果が出ますと、これ自身がずっとひとり歩きというよりも、これが一つの基準になることは間違いないと思います。一定の基準になって、当然、皆さんはこれで説明をされていくことになりますから、我々もこれで説明を受けたわけですから。

それで、もっとこれ自身を検証しなきゃいけないんじゃないかと思います。その点で、例えば、九州新幹線や北陸新幹線や北海道新幹線の当初計画の調査結果は把握されていらっしゃるのでしょうか。

○野口総合交通課長 ちょっと資料を。

○来住委員 把握されてるかどうかをまず。

○野口総合交通課長 当初といたしますか、いわゆる実績としての建設費についてのデータは把握しております。例えば、北海道新幹線、新函館と札幌間でございますけれども、これが211キロございまして、総工事費が1兆6,700億円、キロ単価は79億円程度と、そういったデータは持っております。

それから、北陸新幹線、金沢・敦賀間も同様に1兆1,300億円でキロ単価100億円程度というもの。それから、九州新幹線の武雄温泉・長崎間、こちらが66キロで総工事費が5,000億円、キロ単価で75.8億円いう、この程度のデータは把握をいたしております。

○来住委員 それはいわゆる結果でしょう。そうではなくて、当然、北陸新幹線にしても北海道にしても、各市町村や各住民の皆さんに、最初に説明をするときに何か持っていたはずですよ。少なくとも、こんな調査費用というのを、こんな結果を持って、多分、説明をされていったと思いますが、そういうものは、皆さんはお持ちでないですかと聞いています。

○野口総合交通課長 現時点では、そのところは持っておりません。

○井手総合政策課長 詳しい資料は持ち得てませんが、平成10年に政府・与党整備新幹線検討委員会にかかった資料としましては、約4,800億円という資料があります。それは把握をしております。

○来住委員 我々、党の議員団で直接現場に行つて調査をしたりしていきたいと思いますが、皆さんがお持ちになってるそういう資料は、なるべく当委員会にも出していただくようお願いをしておきたいと思ひます。

それで、続けてお聞きしますが、坂口委員のほうから前に出されたと思うんですけど、

今後、皆さんは県内で幾つかのところで説明会をされていくんですけど、その説明をする立場です。この事業を進めるという立場から説明会をされていくのか、それとも、進めるかどうかはまだわかりません、皆さんの意見を聞いてから決めますというような立場ですか。

説明会をするんだったら、やるという立場からしないと、非常に無責任になると思ひます。つまり、やるかやらんかわからないですと、皆さんの意見を聞くだけですというようなやり方ではまずいと思うんですけど、その点、どうなんですか。非常に、聞くほうから見ても、説明を受けるほうからしても、何が何だかわからないと。実際、それはどっちのほうに行くのかわからないと。自分たちが意見出したって、それが実際どうなるかもわからないということになってしまうので、そこはどうなんですか。そこをちょっと、部長にお聞きしときたいと思ひますが。

○茂総合政策部長 まさに、そこは非常に大事なところだと思ひてまして、我々は、第三者的な議論ではいけないと思ひてまして、この新幹線整備については、整備計画路線になったとしても、それから40年かかるというのが、これまでの状況でございますので。我々としては、新幹線というのは一つ目標に置きつつ、やはりいろんな課題もありますので、それは最大限に、どういうふうにしていけばクリアできるのかという視点が一番大事なと思ひてます。

諦めることは、どこからでもできると思ひますが、やはり最初から旗をおろしてしまつてはいかなものかと思ひてまして。新幹線については課題を踏まえつつ、こういう課題もありますよということは率直にお出しをしつつ、議論をしていきたいと。

ただ、それはあくまで、何十年先かわかりませんが、それが実現できるようにできれば持っていきたい、課題の整理をしていきたいと思えます。

○来住委員 北九州から鹿児島まで約380キロとなっておりますけれど、この内訳は、福岡県が何キロ、大分・宮崎・鹿児島が何キロかわかりますか。

○野口総合交通課長 今から申し上げる数値につきましては、本編のほうにしっかり記載をされますけれども、例えば、鹿児島中央から都城まで約62キロ、それから宮崎・都城で約40キロ、延岡・宮崎間が80キロ等々、それぞれの区間ごとに数字が出ておりますので、これは本編のほうに記載されることになります。

○来住委員 県ごとは出してないんですね。例えば、鹿児島県内が何キロ、宮崎県内が何キロというのは出てないんですか。

○野口総合交通課長 今、申し上げましたのはゾーンごとの区間でございますので、ちょっと計算をすれば出るかもしれませんが、今、手持ちにないものですから、申しわけございません。

○来住委員 それは、後でまた出していただくようお願いしたいと思います。

橋梁とか、高架、それからトンネル、駅、車両基地、具体的に出されておりますけれど、県内の橋梁は何本で何メートルですか。それから高架橋は何本で何メートルか、トンネルは何カ所で、何本で何メートルかとか。それから駅は、宮崎県内は何カ所なのか。もう金額は出てますから。それから車両基地は県内に何カ所置くのか。それは出てるんですか。

○野口総合交通課長 この図表の3でござんいただきますと、県内で申し上げますと、路盤が約34キロメートル、橋梁が約15キロメートル、

高架橋が約34キロメートル、トンネルが約68キロメートル、軌道電気等が約150キロメートルとなっております。

なお、駅につきましては、ゾーンを3つに区切っておりますので、県内では、試算上は3カ所で想定をしているところでございます。

車両基地につきましては、全体で1カ所と聞いております。ただ、どこにということ、この時点では想定しておりませんので、便宜上、大分県と宮崎県での金額を案分したということでございます。

○来住委員 宮崎県は、駅は230億なんですけれど、これは何カ所を予定してるんですか。

○野口総合交通課長 3カ所を想定いたしております。

○来住委員 それから、ちょっと事務的に聞きます。何回も済みません。

3ページの需要予測なんですけれど、これで、すう勢的将来予測においては、2040年よりも2060年が減少しますよね。これでいくと1万190人だったのが、2060年には9,950になりますよね、減ります。下のほうの、大分、宮崎両県の独自推計人口から来た数字はふえるんですけど、これはどういうふうに理解すればいいのかなど。

○野口総合交通課長 大分と宮崎の両県の人口のデータが変われば、もうそれに単純に比例して変わるということじゃなくて、それをもって全国レベルでの総需要ですとか、交通量のいろんな動きのモデルの計算の結果がいろいろ変わってまいりまして、調査機関のほうからは、人口の増減だけが単純に反映されることじゃなくて、あくまで需要予測のモデルにおいて、その人口の変数を入力した結果であると説明を受けているところでございます。

○来住委員 それから、在来線の現在の宮崎

宮崎間の利用者は何名なんですか。それはつかんでますか。1日何名ですか。

○野口総合交通課長 仮に、乗降客ということ御説明申し上げたいんですけども、平成26年度で申し上げますと、大分駅の1日の乗車人員が約1万7,000人となっております。宮崎駅につきましては、JR九州の上位30には入っておりませんが、5,000人を切っている状況にあると聞いております。

○来住委員 在来線は有償譲渡になると思います。無償で宮崎県に、各地方自治体に在来線が無償で譲渡されることはないと思います。これまでの、全部有償ですから。まだ計算とか、おおよそ出てないんでしょうか。

○野口総合交通課長 今回の調査におきましては、この東九州新幹線に伴います、例えば、日豊本線がどうなるかというところの調査は入っておりませんので、そのところのデータは用いておりません。

○来住委員 最後にもう一つだけ、済みません。最後のページに、沿線自治体による財政支援の全体像という表が書いてあります。これに、例えば、肥薩おれんじ鉄道の、JRからの資産買い取りが約10億円、うち両県負担が非公開となっているんですけど、非公開というのがあり得るのかなと思って。鹿児島にしても、熊本にしても、予算化しないとできないはずですけど、この予算が非公開とされることはあり得ないと思ってるんですけど、そこはどういうふうに理解すればいいのかなど。

○野口総合交通課長 そこにつきましては、調査機関のほうで調査した結果でありますけれども、わかる範囲で、把握できる範囲で記載をされていると伺っております。

個別の案件につきましては、私ども、また今

後、いろいろ分析をする中で、必要に応じて個別にいろいろ各県等にも、勉強といいますか、分析のための問い合わせ等はしてまいりたいと考えております。

○坂口委員 先ほど部長は、基本計画が組まれて40年先の長い勝負だけれど、断念するわけにはいかない、旗は上げ続けるということだったですよ。当然、新幹線整備を断念することはもうないんだという説明が今。これまで、ずっと眠り続けてきたんですよ。その間は、一体、そういう考え方があったんなら、なぜ、何も講じずにやってきたのか、今さらいきなりこんなこと始めた、当然もう新幹線は断念するという受けとめ方が——今までの時間、断念してなかったんなら、なぜそれをやってこなかったのかということがちよっと気になるんですけど。何も取り組んでこなかったでしょう。

○茂総合政策部長 ただいまのお話でございませんですけども、私の認識としては、やはり宮崎は、東九州自動車道の建設が大事だということで一生懸命取り組んできた経緯があると思います。それが50年かかってどうにか、北のほうは、北九州までつながりそうだというところまでこぎつけてきたと。そういう状況の中で、やはり九州知事会の中でも、先ほどちょっと申し上げましたけれど、平成24年度に、今度は新幹線だと、東西格差は広がっている、何とか、東九州にも新幹線が必要なんじゃないかということで、特別決議をいただいた、御審議をいただいたという経緯があると思っております。

先ほど私も申し上げましたけれど、ただ、そう言いながらも、実際、ずっと休眠状態でしたので、これからやはり議論を深めていくためには、その材料となる何らかのデータが必要だということで、今回の調査を行ったと考えており

ます。

○坂口委員 その間、やはり並行してやってくべきだったと思うんですね。その間のロスというのは大きいと思うんですよ。やはり、これでかなり具現化の可能性が低くなってきているものもある——これは終わったことだから仕方がないけれど、そこらがちょっと疑問だということ。それから断念しないことを前提に、だからもうリタイアはあり得ないと、やるとすればどうするかということに限って、市町村説明とか、県民説明が始まるということでしょうけど、もうくどいように言いますけれど、説明したら必ず、選択肢として比較する材料がなければ、説明はそれ以上進まないと思うんですね。やるんだと、そして、これしかもうないんだということなら、これについての質疑というのはできるでしょうけれど、さまざまな比較をやって説明しなければ、県民は判断できないと思うんですよ。

だから、具体的には、もう南からのやつとか、八代からのやつとか、そういったものを何度も言ってきた。だから、その調査が絶対必要だということですよ。そして、県は県で他の県は関係ないと。宮崎県としてどれが一番、やはりやるからにはもう、これが理想なんだというものを選択して、今後の動きをそれに、一本に特化せんといかんということですよ。

そうなったときに、説明の前に次の作業が必要じゃないかと、説明が無駄に終わってしまうんじゃないかと思うんですよ。これ以上、いい方法ってないんですかと言ったら、いや、それはまだこれからの検討になりますとか、これがベストですかという質問されたとき、お答えのしようがないと思うんですけど。これは、どう見たって、これで説明したって結論は出し切

らないし、こんなことだけで説明して結論出すのは、甚だ無責任だと思うんですけど、どうですか。

○茂総合政策部長 今回の調査につきましては、先ほど申し上げましたけれど、期成会でやっておりますので、4県1市でやってるということでございます。先ほどの別のルートのお話とかもあるかと思えます。そういう御意見も当然あると思えますので、そういう意見が強くなってくれば、別ルート、いわゆる八代からのルートとかについても、実施主体をどこにするかという話もあると思えますが、やるとすれば、もう期成会でやるということは難しいと思えますので、あくまでも期成会がやるのは、これまでというか、いわゆる東九州新幹線を全部開通させた場合どうなのかという議論でございますので。個別のルートの話になると、実施主体のことを含めて、今後、検討が必要になってくるんだろうと思っております。

○坂口委員 それは期成会の立場であって、県民の立場からは比較しなきゃ判断できないですよ。それは無責任ですよ。部長は、期成会の立場を言ってるじゃないですか。

○茂総合政策部長 私が申し上げたのは、期成会の立場でやるということだったら、これがこういう内容になるんだろうと。ただ、ほかのルートやる場合は、県がやるとか、県独自でやるとか、そういうことは、今後、そういう意見が多ければ、検討していく必要があると思えます。

○坂口委員 そういう意見を選択させるために示すものがなければ、判断のしようがないじゃないですか。そういう意見が多くなる、少なくなるって、それは、県民が判断することですよ。我々のためにはこれがいい、だから、これをお

願います。そのためには選択するものを示さなきゃだめじゃないですか、そこを言ってるんですよ。

期成会の立場として河野さんのやるべきことと、宮崎県知事として、県民に対して責任を持ってやる行動というのはおのずと違う。これは2つのわらじを履いてるよということを言ってるんですよ、宮崎県の場合は。ここまで来たら、ほかのことをしっかり調査して、お示しして判断していただいて、宮崎県の知事としてどういう立場をとるのかという選択をやはりやらなきゃだめですよ。

期成会をつくってるから、その中の責任を果たすというのは、ここまではわかるんですよ。ここまでは許されると思うんです。しかし、これから先は、皆さん方が要望すれば、我々が調査しますよなんて言って、それは無責任。こういうことになりますよって、どれがいいんだということを示さないとだめだということを言ってるんです。

それをするまでは、これを説明したって無駄に終わるということですよ。このよしあしを判断するために1,000万円もかけてやって、たったこれだけの情報でしょう。それだって、調査をかけたから説明できる立場になったわけで、聞く側はやはり、それを示してもらわないと聞く立場になれないということを言ってるんです。それが先ですよ。やるには間違いないんだって、もうやらないということの選択は宮崎はないんだということ、火はともし続ける、掲げ続けるということを、今、答えられた。

これで断念という判断材料には今回の調査では至りませんよ。今後、いかなる調査をやるうとも、やはりこの断念はしないんだってなれば、じゃ、どれをやるうかと、全部のルートはでき

ないよと。で、今回、どうも宮崎が割高になるのは、大分80幾ら、鹿児島110キロ程度だったですか、宮崎が一番長い延長になってしまう。当然、宮崎は長いからコストがかかり過ぎる、もっとかけなくて利便性を向上させる方法はないのかと言われたときに、それはこういう方法がありますということを示さなきゃ、判断できないじゃないかということ言ってるんです。その調査をやる気はないんですか。

○野口総合交通課長 総合交通課の事務的な説明になって恐縮でございますけれども、具体的にどういう説明会か、まだ今、検討を進めてるところであります、市町村もいろいろ交通の関係がございますので、まず、市町村の職員の人たちに、まずは報告をさせていただいて、そしてまた、市町村の職員の皆さんから、今後、どのように進めていいかという、この調査そのものに対する御意見を1回はお聞きしたいなと思っているところでございます。

それを踏まえて、今、坂口委員がおっしゃるいろんな課題が出てますので、そこら辺については、今の段階で来年度やるのか、補正でやるのかというのをまだちょっと決めかねておりますけれども、それを受けて、そういう、市町村の皆さんの御意見も参考にしながら、今後、どう進めていくか、ちょっと考えさせていただけたらと思っているところでございます。

○坂口委員 いや、それは絶対違うと思うんですよ。我々だって、市町村以前に県議会として選択肢が欲しいですよ。これは、僕個人だけじゃないと思うんですよ。でなきゃ判断ができないということ言ってるんですよ。

例えば、この100億の貸付料をここで算定されている。じゃ、仮に、今度は需要予測も立った。その需要予測から割り出した、この予定してる

新幹線の貸付料というのは、コンサル会社は幾らを試算してるんですか。これは、当然、出るはずですよ。お客さんの数も、売り上げも上がってるわけだから、幾らならペイできるという、借り上げ料というのは出るはずですよ。調査では100億を出してるけど、これは幾ら出てるんですか。そんなものをなぜ示さないんですか。

○野口総合交通課長 そこにつきましては、九州新幹線の事例が100億ということでございますので、それをベースに試算をしていると聞いております。

○坂口委員 100億をベースじゃなくて、100億を、よその分を入れてるということじゃないですか。貸付料というのは、運行して行って幾ら事業収益が上がる、借り上げ料が幾ら許されるかは、当然、簡単に出る数字ですよ。このコンサルは、1,000万もかけた調査費でそんなのも出してこないんですか。こんな、よそが幾らで借りてますなんていうのを言って、もっと高いのをやれば、もっと高い借り上げ料を持ってくれば、仮にも、見せかけの数字は、交付金も精算すれば、宮崎の負担は30億切るかもわからない。

だけれど、これは、需要予測も出てる、建設投資に必要なお金も出てる、そうなれば、当然、貸付料の限界は、JRは幾らまでしか借りないよと。逆に言えば、何らかの負担金を払ってでも運行してくださいという、平たく言えば、これは指定管理制度みたいなものですから、公共の施設をどっかの運営会社に任せるだけで、そこで収支して幾らで借りられるって話だけで、それは能力的にJRしかいないってことだけですから。じゃあ、赤字が出るから、赤字を負担してくれれば、うちが運行してあげますよというのか、いや、それはもうかるから、幾ら払ってでもうちにやらしてくれというのか。その違

いで、幾ら払いますという金額は出るはずですよ。それが、判断材料としての調査というものですよ。

○野口総合交通課長 調査機関のほうからは、新幹線施設に関する鉄道・運輸機構のJRの貸付金につきましては、国交省とJRの協議により設定されると、JRの状況を検討して設定されるということを知っておりまして、具体的には、需要予測をもとに開業の半年ぐらい前に、国とJRが協議をして決定をされるということで、なかなか、その算定の詳細は把握できないと聞いているところでございます。

○坂口委員 違いますよ、これは予測だから。例えば、この波及効果だって、二次波及効果のところ、これから先の雇用とか、そういったものとか、幾らの波及効果があるとか、新たな生産がそこに幾ら生まれるとか、コンサルというのは、そういったのを全て予測するんですよ。その中で、この路線を借りるなら幾らまでがマックスだなんて、その交渉というものも、国交省が幾らかけたから、幾らで借りるということはないんですよ。

この前の議会での電力料金の算定と一緒にですよ。算定基準というのがあって、赤字まで出してこれで借りてと言ったって相手は借りない。だから、予測はできるんですよ。それが、コンサルが資料として出すべき調査ですよ。これ、よそで幾らで借りてるから、ここは幾ら入れましたなんて言って、需要予測がもうまるっきり違うんだから、100億でJRが借りるわけがないですよ。調査で出てきてるはずですよ。大体、予測できる貸付料を算定して、県の負担分というのが出てこなきゃ、これは余りにも乱暴過ぎる数字で、最初から合わない数字だと思うんですけれど。こんな数字じゃ、参考にもならない

ですよ。

○野口総合交通課長 先ほど申し上げたとおり、調査機関のほうからは、算定の詳細は把握できなかったと聞いているところでございます。

○坂口委員 いや、これは、実際の数字調べじゃなくて予測する数字として幾らなんですかということ、じゃ、こんな波及効果とか、ことごとくそれですよ、B/Cにせよ、あるいは他の、仮想的市場効果というんですか、こういったものもありますよね、マーケット何とかというもの。それは、全て予測で出すんですよ、入り込みが幾らあるだろう、1人当たりの単価が幾らだろう、そうなったときに、年間経費が幾らだろうと。これが、コンサルがやる調査で、一番欲しいのは、将来、それを整備したときに、宮崎県は、あるいは市町村は幾らずつ毎年金を出していかないといけないかというのが判断材料としてなければ、市町村説明、県民説明をできないということ。それは、おのずと貸付料があって、残りの借入金の返済というものがあって、補助金というものがあって出てくるんだということ、ここで物すごく大きな意味を持つのは貸付料ですよ。北海道新幹線の貸付料を持ってきたって、東海道新幹線の貸付料を持ってきたってだめなんです。東海道新幹線の貸付料なんていうのを持ってきたときは、物すごく市町村あるいは県の負担というのは少なくて済むはずですよ。

だから、これは全く当てにならない数字をいかにもそれらしく書かれてるということで、こんなばかな調査、そんな調査を任せちゃだめですよ。こういう重大なことを意思決定するための判断材料としてとられるんなら。そこらも含めて、選択肢も含めて、しっかり説明責任ができるものを準備してから県民説明しないと、余

りにもいいかげん過ぎないですかということも言ってるわけです。

○金子総合政策部次長（政策推進担当） 今、総合交通課長から説明しましたとおり、今回、九州新幹線、同じJR九州が経営をするということもありまして、一番、至近な例で、実際、貸付料が決まりますのは、まさに開業の半年前ぐらいで、そういう、非常に時間軸の長い話でありまして、現実的には、今、手がかかりとしましては、同じJR九州、経営体ですね、そこらが使ってる数字を、あくまでも仮定ですけども置かざるを得なかったということは、御理解いただけないかと思います。

○坂口委員 いや、それじゃ、判断材料として理解できないというんです。予測だから、簡単に数字なんですよ。お客さんが何人乗るんだと、単価は幾らなんだと、幾ら売り上げるんだと、設備投資に幾らかかるんだと、運営費が幾らかかるんだというところから予定される借り上げ料は、おのずと出てくるということも言ってるので。そういうものを出さなきゃ、説明資料として意味をなさないということも言ってるんです。

一番近いところ、近所だったから、これを入れてきましたなんて。それを根拠に計算したところで何億払いなさいって、そんなばかな説明で説明責任果たせませうかっていうこと。不可能なことを言ってるんじゃないで、予測でしょう。もう一回、聞いてくださいよ。何名ぐらいどの区間乗るでしょうということになれば、料金設定は幾らになるでしょう、何キロになるからって。売り上げが1日当たり幾ら上がるでしょうって。そうしたとき、年間売り上げが幾らなら、JRとしては幾ら払っても事業として成り立ちますよねっていう数字で、JRが借り上げられ

るのは、マックスはこれぐらいでしょうと。他の価格交渉を見てもそうですよ。一定のルールがあるはずですよ。だから、そういったルールのもとで、今回、予測される貸付料を恐らく30億程度でしょうとか、いやいや、200億ぐらいでも借りるでしょうというのを、場合によっちゃ持参金を持ってかないと、経営は成り立たないでしょうというものが出てくるはずだし。それは求めなきゃだめだということですよ、県費をかけて調査をコンサルにかけるんなら。もし調査会社が、そういうことを——これはよその持ってきました、はいはい、ありがとうなんて言ったんじゃ、これはだめだって。そこは物すごく大事な数字だということ言ってる。そうでしょう、皆さん、あなたが借り手になったとき、判断するとしたらどうしますか。

○清山委員長 まずは、この貸付料について、先方にこの調査なりの見積もり試算が少しでも出ないか、求めてみることはできないんですか。

○金子総合政策部次長（政策推進担当） 委員長がおっしゃっていただきましたとおり、きょうの御指摘を踏まえまして、まだ調査期間、3月末日までございますので、最終版の中で、きちんと反映されるかどうかをちょっと受託者と協議してまいりたいと思います。

○清山委員長 12時になったんですが、午後1時から多少は対応できると伺ってましたけれど、1時から1時半程度。執行部のほうは御都合は。知事会見が2時からと伺ってますけれど。そういう形で中断して、1時から再開にしましょうか。それか、そのまま継続でしばらくやるか——もう5分、10分以内で延長して。

○坂口委員 僕は、これでいいですよ、きりがありませんから。まだ、ほかにいっぱいあるけど。

○清山委員長 じゃ、引き続き、少しだけ継続

でお願いいたします。

○星原委員 説明いただいたんですが、この範囲ぐらいしか資料として出せないのか。まだ、かなり判断材料としてあるんじゃないかなと。これはもう結局、要するに、利用人数とか、費用が幾らとかって出てますよね。これだけではなかなか、やるかやらんかの判断をするのに——今、坂口委員からも出たように、本当に、やろうとすればもうちょっと踏み込んだ話が出てこない。我々も結局、費用の部分にしても4県の負担があったときに、福岡県と鹿児島県はもう新幹線が通ってるわけですから、本当にそういう負担が、基本的なところでのっかってくる事業にこの事業になるのかどうかというあたりが詰まってこない、大分と宮崎だけの判断では、多分、無理だと思うんですよね。そして、福岡、鹿児島にしても、沿線の負担金を出せるのか出せんのかということ。

そして、この総数の利用者数なんかがこう書いてあって、確かに、北九州、大分は2万1,300とか書いてあって、宮崎とか鹿児島においては、利用者がもう半分以下になりますよね。そして、逆に、延長は長いので、多分、逆に1人当たりの負担とか、県民当たりで割ったときには負担が多くなる。だから、負担割合を変えるとか、利用の多いところが工事費にしても何にしても負担割合がふえない。利用しない人たちは、県内だけの延長の中で工事負担とかという形になったときは、果たして、それが認められるかどうかというのは、非常に厳しいのかなという思いもあるんですよね。

要するに、大分なんか短いので、工事費なんかもかからないで利用者が多いので、まだ、そこから生まれるものもあるでしょうけれど、宮崎なんかは利用者が少なくて。やはり、そうい

う基本的なところを、まず、その4県での間で、この結果を利用して、そういうことなんかの話し合いがなされてからでないと。実際はやることで進めたいと思ってても、進められるかどうかさえ、まだ厳しいのかなと思いますよね。

4県プラス、あとはJRだと思うんですが、今後、実際、運行するようになったときは、本当に、この割合で引き受けるかどうかという問題もあると思うんですよね。ですから、やはりこういう結果が出たんなら、この結果が出たことを中心にして、その辺の、4県、JRがやれるかどうかの、まず、基本的なところが詰まってこない、幾ら議論してても、末端のほうの議論をしたって。基本的な県、JRが、本当にこの新幹線が、40年先、50年先に可能かどうかという判断をするときに、費用対効果を見たときに、オーケーを出すかどうかということ、まず先に、これを利用して進めていって、やれるかどうかをしてからでないと、幾ら説明されても——我々が判断する材料というのは、その辺じゃないかなと思うんですよね。だから、まず、そこが基本的にゴーを出すかどうかということ、まずすべきじゃないかと思うんですが、その辺についての考えはどうなんですか。

○茂総合政策部長 特に、新幹線の整備は、先ほど星原委員が言われたように、やはり各県の利害も絡んでくる話だと思います。と同時に、進めていこうとすれば、やはりこの4県で足並みをそろえてやっていかないと、進んでいかないだろうと思っています。まさに、今、調査結果、概要がまとまったばかりということですので、これから期成会の中でも、これをベースにしながら、今、星原委員が言われたようなことを含めて議論をしていく必要があると思っています。

○星原委員 ぜひ、その辺をやってもらってか

らでないと、本当にできるのかどうかとか、あるいは今後、どういう経費をかけて、どういう形で——先ほど坂口委員からも出たように、八代のほうからとかいろんな判断材料もありますよね。だから、まずこういう出たものを利用して、いつごろまでにこれで、4県なりJRあたりと基本的に話を詰めていくのかという、その流れの中でないと、幾ら説明を受けても、多分、我々もなかなか判断ができませんよね。

だから、やはりそこら辺をぜひ、こういうデータを利用して、各県の話し合いとか、あるいは今後の詰めるべきもの、ほかに方法が何かないとか、県民とかに説明する前に、まず、そこら辺がまとまってこない、幾ら説明しても、賛成・反対を聞いたって、それじゃ、現実に行うことになるかどうかわかりませんので。その辺をまず先に、このデータを利用して、それぞれが納得いくような話になるのかどうかを詰めたほうがいいんじゃないかなと思うんですが。

○金子総合政策部次長(政策推進担当) まさに、これまであったらいいなぐらいの話であったので、ようやく、こういった一つの、たたき台といいましょうか、これができたわけでありまして、期成会の内部においても、これから具体的な協議といいましょうか、分析、協議、それから課題をクリアするための方策の検討とか、これからスタートだと思っています。

そういった意味で、御指摘の点も踏まえつつ、まずは、この分析をしっかりとやりまして、そして、広く、皆様のお声もお聞きしながら、また、県議会の報告も、これで終わりということではなくて、もちろん次年度以降につきましても、一つ一つきちんと御説明をしながら進めてまいりたいと、そういう姿勢で臨みたいと思っていますので、ぜひとも御理解をいただければと

思います。

○清山委員長 よろしいですか。

○丸山委員 4ページのこのB/Cのことだけちょっとお伺いしたいと思ってるんですが。このB/Cを見たときに、30年を見たときに非常に厳しいデータが出ていますので。50年にすると1を超えるという、何か、あえて1を超えるためにつくったようなデータのような気がするものですから。本当にこのデータが正しいのかどうかというのも、この数字だけ見てもわからないものですから、もうちょっと詳しいデータをいただきたいのと、説明が欲しいと。

九州新幹線とか、北陸新幹線なんかがどれぐらいのB/Cが出てたのだろうかというのも聞きたいんですが。整備費用が2兆6,000億って書いてあるんですけども、メンテナンス費用とか入れていけば、本来、もっとふえていくだろうし、この事業の残存価値が減っていくから、これがペイしているんですよということなのか、これがよくわからないんですよ。本当に効果が、ちゃんと便益が出るのか、うのみにしていいのかが非常に心配なものですから。今後は、これをもう少し、データ開示をしていただいて、説明をしっかりとしないといけない。ここが1を超える超えないによって、やれる、やらないが大きく判断材料になってくると思ってます。これがひとり歩きして、1超えてるからできるんですよ、ではなくて、本当にこれが正しいかどうかというのが、今後、ちゃんと議会のほうにも、また市町村、県民にも説明するときに精査をしてから出さないと、もし、間違っただけだったら取り返しがつかないことになりますので、その辺は、よろしくお伺いしたいと思っております。

○清山委員長 要望、意見でいいですか。

○丸山委員 はい。

○清山委員長 ほかほかございませんか。

それでは、以上をもって終了いたします。執行部の皆様、お疲れさまでした。

暫時休憩いたします。

午後0時8分休憩

午後0時10分再開

○清山委員長 委員会を再開します。

その他、何かありませんか。

○来住委員 いわゆる調査報告書というのか、現物。これはダイジェストみたいなものでしょう。加工してるんだと思うんですよ。加工してないものそのものは、うちの委員会もそうですが、議会に議長を通じて、当然、公開されるべきものだと思うんですけど、その辺、どうなんでしょうか。

○清山委員長 その点は、本体をきちんと報告して、表にも公表していくと聞いてます。

○星原委員 やはり、判断はそう簡単にいけませんよ。初めてデータが出てきたわけで、今後、進めていかなければ、まだ、議会も我々も判断もできませんし。なかなかだと思えますよ。やる、やらんを決めるために、スケジュールをどういうふうにしていくか。

○坂口委員 個人の考えで言ったけれど、選択肢を示して、そして、少なくとも借り上げ料、これはもう負担金につながる一番大事な数字だから、そして、これは出る数字だから。この2つをやはり委員会として1回求めておくべきじゃないかと思うんですけど。選択肢と比較対照の。

あと、新幹線をつくらうとすれば、4県が連携しないことにはできないんだというけれど、それはもう最初に東九州ありきの考え方でも

んね。だから、もうほかは考えてないというのが裏返し。だから、議会としても、また何らかのことを……。

○**星原委員** 鹿児島と福岡が、どこまで本気を出してるかというのがないと、起点と終点が決まらないと。今でも鹿児島は相当負担してるわけで、ダブルでそういう負担をするなんて、どこまでいくかどうか。まず、そこら辺の基本的なものが成り立たないと、人数にしたって、やはり実際にできたときの利用者はこの数字よりかまだ落ちると思うんですよ。

○**坂口委員** 在来線からの転移というのものも、日豊線がゼロになることを想定した転移ぐらいでカウントしてるはずですよ。でないと、こんな数字出てこない。だから、言われるように、一つは、もともとの基礎データができれば、もらうということと、やはりこのことについては、県民に責任を持って説明ができるだけのものを県の責任でしっかりまとめてから市町村説明に入るようにということは、委員長のほうから申し入れをしてもらいたいという気はするんですね。

○**島田副委員長** 県民は、鹿児島県の新幹線の効果を知ってるから、新幹線について魅力を持ってるんですよ。ところがB/Cの問題があるから、しっかり、たたき台を、向こうが調査したものを我々に上げてもらうということで、やはり、これは継続審議でずっとやっていかないと無理だと思うんですよ。そこをしていくのが我々の務めじゃないかなと思います。鹿児島効果を見て期待があるものだから、いきなりだめだということは、県民が納得しないんじゃないかなと思います。継続審議でずっとやっていく、そして数字を求めていくというのが一番いいんじゃないかなと思います。

○**星原委員** 何もなしで話はできないので、こういう調査をしたわけで、この結果に基づいてどう判断していくかということで。何もなくて判断できないので、それを今回調査して、これからどうするかになっていくので。これは見守らないとしようがない。もうちょっと、このデータじゃ、とてもじゃないけれど判断できないわけだから。いろんな比較表も出してこない。

○**清山委員長** 一つは、貸付料について、もう少しこの調査なりの試算が出ないかどうか、先方にまずは求めていただくということと、あと、本体の調査結果がまとまり次第、議会に報告をしていただくこと。それから、市町村などの県内での説明会については、やはりその報告がまとまって、議会に提示されて以降、改めてするときは、やはり議会に諮るといふか、知らないところで急に説明会が始まることのないよう、それなりに調査結果がまとまり、我々サイドにも提示されてから慎重に進めることということで、向こうには伝えたいと思います。よろしいですか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○**清山委員長** それでは、以上で委員会を全て終了いたします。

午後0時15分閉会