

2019年9月19日：令和元年9月定例会（第4日） 本文

◎藤木卓一郎君（拍手）登壇＝最終、最後になりました。本当に皆さんそうお話しただくんですが、今期災害で被災された多くの皆様方、全ての皆様方に心からお見舞いを申し上げたいと思うし、亡くなられたお三方には心から哀悼の誠をささげたいと思います。

それでは、質問に入ってまいります。

地域を守る建設業の育成についてというテーマであります。

質問に入ります前に、今災害における建設業の話から始めたいと思います。

今回の災害を受けて、僕は建設業という存在が、本県にとって本当に大切な産業だと改めて身にしみました。恐らくここにいる全ての人がそう思っているんだろうと思います。

議会での執行部の皆さんの答弁を聞いていて、自衛隊、消防、警察、消防団、役所の仲間、みんな公務の中にあってたたえ合い、ねぎらい合う。その中には入れず、半ば日は当たらぬものの、私たちのことを正面から全力でこれを支え、事が終われば静かに日常の業務に戻っていく建設作業員の方々、または建設会社の経営陣の方々に、心から最大級の敬意を表し、感謝の誠をささげたいと思います。

災害が来る、来ないに関係なく、待機の要請があれば、それが空振りとなれば別に報酬は何もないのに、酒も飲まずにじっと一晩待機をし、役所の依頼を受けて、いざ出動となれば、昼夜を問わず、さまざまな危険を顧みず、水災の拡大を防ぐために、ある者は水防監視に明け暮れ、ある者は破堤の兆候が見てとれる現場に陣取り、ひたすらにぐり石を投入し続け、ある者は集落の孤立を防ぐために、土砂が再び崩れる危険を感じながら道路の復旧に働く。

私は小城市に住んでいるのですが、今災害において晴気川が破堤しかかったとき、夜の八時にその危険を察知してから荒れ狂う晴気川の現場から十二時間離れず、堤防を守るためにただひたすらにぐり石を投入し、なくなればこれを探し出し、取りに行き、投入し続け、結果、晴気川の堤防を守り通し、牛津町一万の民を守ってくれたあの建設会社の作業員の皆さんたちは、紛れもなく、名もなき地上の星そのものであります。本当にありがたかったです。

そういう意味で、改めて建設業というなりわいは、県民全体の貴重な財産として、現在において大切に守り育てていく必要を感じ、ここで改めて地域を守る建設業の育成というテーマで幾つかの質問をしてまいりたいと思います。

建設業の現在は、幾つかの大変難しい問題に直面をしています。

建設業は、他産業の就業者と比べ、比較的長時間の労働を強いられ、休日がとりにくく、また給料も低く抑えられています。

その結果として、平成二十七年度の建設業の就業者に関する国勢調査によれば、県内の建設業就業者の五十五歳以上の割合は約三九%と非常に高く、逆に二十九歳以下がわずか一一%と、他産業と比較してはるかに高齢化が進行している状況であり、若手技術者等担い手の確保及び育成は本県の喫緊の課題であります。

また、こうした就労環境を改善するための働き方改革の成功は、本県の将来における安全・安心を求めていく上で絶対に欠かせぬ要件だと思っています。

また、経営面においても、例えば、本県では四年間における建設投資金額を明示した総額調整ルールを廃止しました。また、政府も、その都度実施される経済対策や国土強靱化等の対策に応じて、公共事業の予算も大幅に変動してまいります。入札がほとんどくじ引きで決まるように、現在は経営計画が立てづらい、大変難しい経営の時代であります。

そういう建設業に関する課題の大きな流れの中で、本県も建設業の健全な発展のためにさまざまな施策を実施していただいておりますが、課題としてある幾つかについて、県の考えを部長に率直に聞いてみたいと思います。

工事の平準化についてということであります。

このことについては、本議会でも再三にわたって議論されてまいりました。結果として、発注の平準化は実施されています。

平成三十年度を例にとると、第二・四半期までに五七%もの事業が発注されており、本県においてはしっかりと早期発注が実現されているようであります。中には、平準化対策の一環として政策的な繰り越し等も行われているんだろうし、その心遣いに本当に感謝を申し上げたいと思っています。

しかしながら、ここで申し上げたいのは、こうした早期発注の取り組みに感謝しながら、受注したにもかかわらず、結局さまざまな理由で何カ月も現場に入らず、工事に着手できないケースもままあると聞いております。

そのような案件に限って、繰越工事だから絶対年度末には終わらせなければならなかったりと、せっかくの早期発注の取り組みが工事の平準化につながらないどころか、会社側にとってみれば、受注計画上の大迷惑になっている場合もあるようでございます。

このような事態が生じると、作業員や施工機械等の効率的な運用に支障を来すことから、こうした状況を避けるために早期施工が可能なもののみ早期発注するとか、施工の時期をきちんと明示して発注するとか、幾らかの改善が必要と思われませんが、県土整備部長に御所見をお伺いします。

二つ目、県営クリーク防災機能保全対策事業の入札不調への対応についてお伺いします。

施工条件が厳しく、会社の利益がほとんど出てこないと見込める工事では、入札不調が多数生じております。特にこの傾向が顕著にあらわれている事業が県営クリーク防災機能保全対策事業であります。

その事業は、その名のとおり、集落内において防災用に一定量の水を貯水させる防災事業であり、のり面を復元し、農地を保全する産業施策で、何より集落が心から楽しみに待つ申請事業であります。業者が決まらないから、また来年にというわけには絶対にまいりません。

ですから、不落が続いた場合、事務所から頼まれて、経営計画にはなかったものの、赤字覚悟で無理やり入札するケースもあるやに聞いております。これでは誰にとっても喜べる姿ではありません。今後もこうした状況が続けば、事業の進捗にも支障を来してまいります。

県は、同事業の施工条件などを踏まえてどのように対応するつもりなのか、農林水産部長にお伺いいたします。

三番目の問いは、災害時の応急対策についてであります。

今災害直近の議会で、今災害から学ばなければならない教訓はこの点だと僕は思っています。

建設業者は、災害時には県や国、市町との協定に基づいて現場へ向かい、応急対応を行うわけですが、昔はどんなに危険な場所でも役所から行けと言われれば必ず行く、嫌ということはなかったようであります。

それがお上と請負業者とのおきてであり、不文律、慣習や伝統だったのでしょうか。しかし、現在では、やはり状況によっては断られるようであります。

災害対応を予見し、待機をかけていた今どきの若き建設作業員の中には、会社に来る道中、車が水没したら補償してくれますかと尋ねてくる子がいるようであります。もちろん、補償はしてやれないんだから来なくていいよとなるようであります。そのような問いは、昔なら絶対なかったようなことが、建設作業員の人手不足により作業員の立場が強くなって、このような機会がふえてきているようなのであります。

昔なら完全に仕上げて帰ってきた土砂の除去作業も、やはり途中で断りを入れる現場もちらほらあるようでございます、それはなぜか。当たり前です。災害現場の正面に立つ建設作業員の皆様には、災害に関する知見や装備等の災害に対する準備や訓練もなく、または危険に対する金銭的な手当や補償も何もなく、そういったものが何もなく、できる作業ではないという当たり前のことなんでありませう。そもそも依頼する側も結果に責任を負わないのです。うまくいったらもちろんありがたいけれども、うまくいかなかったら、私どもはそこまでの思いで要請はいたしておりませう。何かあっても自己責任でお願いしますとのことであります。

私どもは、この大災害という非常時に、無力な個人として呆然と立ちすくんでいるまさにそのとき、これと戦う能力と意欲のある建設業界、または建設作業員の皆さんに期待をし、彼らの請負業としての暗黙の善意に甘え過ぎてきたのではないのでしょうか。

私たちが、特段できることもないからと、夜間は危険だからと自宅で床についていたあのとき、佐

賀県建設業協会百社以上、数百人の作業員の皆さんが夜を徹し、危険を押し働いていた事実をもっと私たちは重く受けとめるべきだと思ひ至りました。

私は、佐賀市と杵藤地区の三社の業者さんに今期の災害について尋ねてみました。災害業務の過程で、一社はダンプ二台、一社は社用車二台、もう一社も同じように社用車二台が水没したと言われました。もちろん自己責任で補償はないそうです。今度の災害は想定以上に降りましたからねと苦笑いで答えてくれましたが、本当にこれでいいんでしょうか。

我々は彼らに対し、平時には平時の歩掛かりと待遇があるように、有事には有事なりの歩掛かりと待遇がなければなりません。取りかかりや撤退に関する判断の目安と、災害に関する知見の熟度を上げ、必要とされる装備を充実させ、金銭的補償の範囲や程度を決め、危険手当を支払う。

また災害は来ます。それは来月の台風の時期かもわからないし、来年かも十年先かもわかりませんが、必ず来ます。その大災害時において、彼らが安心して全力で事に当たれるよう、本県と交わした災害に関する協定に関し、より実践的なマニュアルをつくっておく必要を痛感します。

そういう意味でも、まずは災害現場のどういう状況の中、誰のどれぐらいの判断に基づいて、誰がどんな作業をして、そこでその作業員はどう感じたのか、経営者はどう感じたのか、そういう作業実態の把握にまずは努めるべきだと思います。この点、本県はどのように考えているのか、県土整備部長にお伺いいたします。

建設業に対する知事の思いについてということで、この問いの最後になりますが、これは知事にお伺いしたいと思います。

これまでる、今回の災害対応における建設業界の皆さんに対する私の思いを伝えてまいりました。

今期、もちろん自衛隊、消防、警察、海上保安庁、その他国の機関、また、消防団、水防団、ボランティアの方々など多くの人たちの御尽力をいただいたことに深く深く感謝いたしております。

しかし、先ほどから申し上げているとおり、ほかの機関同様、もしくはそれ以上かもわかりません。佐賀県建設業協会や建設業の方々は災害現場の最前線に立ってこの対応に当たっていただいております。その人力や御努力をしっかりと評価して今後の施策に生かしてほしいと願っております。

また、今回の災害に限らず、日ごろから県民の安全・安心を担う建設業の方々の苦勞を踏まえた上で、建設業の健全な発展に対する知事の思いをお伺いいたしたいと思ひます。

それでは、二つ目の項目です。被災農業者への農業機械等の支援についてという問いであります。

改めてここで申し上げる必要もありませんが、八月二十七日からの大雨は、予想をはるかに超えた雨量が短時間に降っております。このことから、農作物の浸水、冠水等の被害はもとより、通常では浸水しないような農業倉庫においても相当の高さまで浸水し、結果、その中に格納されておったトラクターやコンバインなどの農業機械も大きな被害を受けております。特に、大規模農家や集落営農組織においては、トラクター、コンバイン、田植え機械、乗用管理機などの大型の高性能機械を複数所有されていることに加え、穀物乾燥機であるとか、もみすり機、リフト車や農業用ダンプ、製品保管用の低温倉庫などもそろえておられることから、結果的にそういった機械、施設が一度に多くの被害を受けた農家もおられるようで、再整備にかかる負担は非常に大きなものとなります。

十ヘクタール以上の大規模農家が同じ時期に種まきをし、管理をし、刈り取るためには、五十馬力以上のトラクターが二台は必要になるのではないのでしょうか。一台一台が大型ですから、トラクターは一台六百万円します。コンバインともなれば一千万円以上します。今どきはどの機械もコンピューター制御ですから、エンジン内に水が入り、電子機器部分が完全に水につかれれば、ほぼもう使うことはできません。

私も農家の端くれとして幾つかの農業機械を複数所有しておりますが、本当に農業機械の導入や更新は到底一度に買うことはできませんから、自身のわずかな利益の中から、なるべく経営の負担が小さくなるように本当に爪に火をともし思ひで順次計画的に行われています。本当に農家にとってみれば、暮らしを犠牲にした大変な投資なんでありませう。

そのような大切な大切な農業機械が、今期の災害で同じ時期に一度に多くの修理や買い替えが必要ということになれば、数千万円相当の資金を改めて必要とすることとなり、被災された農家の皆さん

の農業経営への打撃や心情を察すると、事情がわかるがゆえに心が痛むどころではありません。

このような状況下では、被災された農家の皆さんの営農再開への意欲を高めていくため、農業機械などの修繕、再取得等について、国の事業はもとより、県やJAなどが一体となって被災農家に対し、積極的に支援していく必要があると思います。

そこで、次の点について農林水産部長にお伺いいたします。

農業機械等の再整備を行う農家の負担軽減についてということであります。

農業機械等の修理、再取得に対して、県は今議会に「被災農業者向け経営体育成支援事業」という予算を提案されておりますが、その事業内容を見ると、被災した施設の撤去には県の上乗せ助成があるものの、修繕、再取得については国の助成が五〇%あるのみで、県の助成はないようになっております。

もともと政府の事業であることは理解しているものの、現在、集落を担い、これからもいよいよ集落の大黒柱であることを期待されている若き大規模農家ほど、費用の負担が大きく、打ちひしがれるほどの大きなダメージを受けておられると構えるべきです。

これら被災農家に対して、心情的にも政策的にもしっかり寄り添っていくという本県の本気のメッセージを受け取っていただくべく、県はある一定の助成を上乗せするべきであると思いますが、御所見をお伺いいたします。

この問いの最後になりますが、中古農業機械の活用についてという問いであります。

今回の被災農家の中には、中小規模で経営されている方が多くおられます。中小農家にとって、農機具の更新は、ある面、離農の一つの契機、分水嶺のときになる場合が多くあります。父から受け継いだコンバイン、またはトラクターが壊れた。改めて買い直すほどの収入があるでなし、親戚の何とかさんに預けようかなとか、そういったぐあいがあります。

佐賀県の農業は、基本、認定農業者及び集落営農組織、または中小兼業農家とのバランスによって成り立っています。中小兼業農家の方々も、本県の農業にとって、また集落にとって欠かすことのできない大事な農業者であり、担い手であります。彼らの営農の再開を応援することは、本県農政にとってとても大事なことであります。

しかし、中小農業者にとって農業機械の再整備に当たっては、収入に見合った機械投資ということもあり、高額な最新式の農業機械などではなくて、規模に見合った比較的安価な中古農業機械があればなどの考えの持ち主はきっと多くおられると思うのであります。しかしながら、現在、中古農業機械を常時、多数展示してあるようなところなんてほとんどなくて、そういう意味では被災農家の経営規模に合った、程度のいい中古農業機械を探すのはかなり困難をきわめるのではないかと思います。被災されなかった一般の農家にしても、自己負担の軽減が図られる中古農業機械へのニーズもまた大変大きなものがあると思います。

このような事情を受けて、本県において農業団体や民間企業などと連携をして、被災はしたけれども、農家人生をともに生きる中古の農業機械と改めて出会えてよかったと、これからもまたしばらく先祖から受け継いだ小さな田畑をしっかりと守って頑張ろうと、中小兼業農家の方々の営農再開に向けた意欲を喚起するべく中古農業機械の大展示会を、この際晴れ晴れと開催する必要があると思いますが、農林水産部長に御所見をお伺いしたいと思います。

それでは、これで最後になります。九州新幹線西九州ルートについてであります。

この問いは本議会でも、災害の問題とともに一つの大きな大きなテーマでもありました。それだけ佐賀県中において、この問題に関する県民の関心が高まっている証左なのだと思えます。知事の方の考え方も多少わかったところで、私自身の私見を交えて知事の見解を改めて問うてみたいと思います。

きのう知事が新幹線のメリット云々について申されたので、その点についてまず申し述べたいと思います。

私たちが所与のものとして持っている輸送手段である空路であれ、航路であれ、道路であれ、鉄道であるにしても、事は輸送の話でございますから、まずどこかと改めてつながることが大切であると思っております。私達は投資してまいりました。いずれかの地域とつながり、交流が始まり、物や人々の往来

が盛んになることによって、互いの暮らしの充実感に資したり、経済の発展に生かしていく、そういう観点に立って本県は空路を整備し、つまり、空港を設置して、かつて本当に縁遠かった東京を初めとする関東近県を初めとして、今では外国のさまざまな人々との往来が盛んになっております。

そして、航路でございますが、私たちは御存じのとおり、ガントリークレーンを初めとして、伊万里港を大きく整備して中国との貿易を盛んにしました。

次に道路ですが、長崎自動車道を全国スタンダードの片側二車線で整備し、全国的高速道路網とアクセスさせ、人や物の交流の動脈となっておりますし、有明海沿岸道路及び西九州道路という地域高規格道路の整備の結果、福岡県や熊本県は大分近くなってまいりました。

最後に鉄路の話でございますが、私どもが当時、長崎本線を超えて新幹線の整備に夢を託したものは関西方面との交流でした。今までほとんど交流のない大阪、ただただテレビの世界で見るとしか関西の文化に、新幹線を整備することによって簡単にアクセスできる状況をつくる。そしてその交流を活発化させることをもって県勢の浮揚につなげる。これが当時、鉄路の整備の目的だったと私は思っています。それは私たちが空港をもって挫折した大阪都市圏との相互交流へのリベンジであり、布石だったと思っています。

また、そのために、当時盛んに議論していた県内の費用対効果一・〇以上という課題を克服するために、在来線を利用するがゆえの大幅なコストカットを可能にしながら、なお既存の新幹線網にアクセスできるという夢の超特急がフリーゲージトレインだったと思います。この新型車両は、本当に当時の佐賀県の政治情勢のためにあるような車両だったと今さらながら思いますし、私は今でもその可能性を捨てることができません。

それでは、本論に戻りますが、ことし八月五日に開催された与党検討委員会の「九州新幹線（西九州ルート）の整備のあり方等に関する基本方針」では、新鳥栖-武雄温泉間は「フル規格により整備することが適当」とされ、当委員会は佐賀県に対し、国土交通省や長崎県、JR九州との間で協議に参加するように要請されております。

これは現在の六者合意を超えて、未来に向かっての新しい合意を求めてということなのでありますでしょうか。

しかし、私が大層疑問に思うのは、実質的な当事者でも長崎県がこの協議の中心に座っているということであります。この整備新幹線の自治体に関する財政フレームは応益主義ではなくて属地主義のはず。ですから、純粋に佐賀県内の地籍である武雄市から鳥栖市までの建設に関する費用負担が問題なんであって、だからこそ、新武雄温泉駅から新鳥栖駅までの在来線の経営分離問題が議論されることになるわけです。フルであれ、ミニであれ、何であれ、この投資にかかわる者たちの合意によってしか事業は始まらないのに、結局負担に関する議論には参加しない長崎県がただひたすらに応益主義的に自己主張を繰り返すようでは、佐賀県として全く建設的な協議はできないということになります。

例えば、この四者協議の結果においてフル規格に決まったとして、そのフル規格に反対した者たちは、必ずこの結論は長崎県に押し切られたであるとか、長崎県におもねったものであるとか、そもそも政府・与党は長崎県の味方であったとか、その判断の正当性は疑われ、疑われかねないと思う気持ちがまた本来あるべき正しい判断を曇らせることになると思います。

ここで改めて建設負担金について、応益主義をもって負担の割合を決めるということなら、この協議に参加することを全くいとうものではありませんが、しかし、実際はそうでないのなら、本県としてはこの協議に参加するに当たって、まず、長崎県抜きの三者協議が前提であると主張を開始すべきだと私は思います。

加えて言えば、この四者協議というやり方こそがノーリスク、ノーコストの長崎県側の運動を過熱させておまして、結果として、長崎県選出の国会議員さんに軽率で失礼な発言を許し、本来有効な関係を保つべき両県の副知事同士が、あえて坂本副知事をして、長崎県と話を決めて決めることではないと厳しい発言をせざるを得なくなり、結果、いよいよこの問題への本県のかかわりが消極的になっているような気がしてなりません。

たとえ長崎県側から見て、その協議の枠組みの中に正当に参加していればこそその真っ当な主張なん

でしょうけれども、私たちから見れば、長崎県の行為はまさしく越権行為であるし、半ば内政干渉そのもののよう映ります。

この問題で、無用に両県の長年の信頼の基盤を壊さないためにも、当事者ではない長崎県をこの協議の対象から外すことが何より肝要であると申し述べておきます。

次に心配しているのは、知事のこの問題に対する姿勢そのものであります。

この問題について言及するなら、誰であっても会うことはないという直接的でわかりやすい姿勢が、本県と国政との信頼関係に大きなダメージを与えていくのではないかと考えています。

佐賀県が不満を持ってこじっている間はまだいいんでしょうけれども、両者の間がこじれ切ってしまうては、もう取り返しはつきません。知事は本県の代表者ですから、特段もめることもなく、日ごろからお世話になったり、なられたりする間柄でもあり、やはり政府及び党本部とは何であっても誠実におつき合いをするべきだと思います。

知事は近いうちに大臣とお会いになるとのことでした。私も大変よいことだなというふうに思っています。今の新幹線スキームがいかに佐賀県に対し受忍の限度を超えるものであるか、また、現在のスキームの上で、フル規格に賛成の立場でこの協議に参加するのがいかに県民の理解を得る上で難しいかということ、また、重ねて政府の特段の御協力なくして、この問題の克服はないということをお大臣であれ、誰であれ、きちんと説明をすれば、また、政治的思惑なしに客観的に見ることができるものならば、誰しもが理解をしてもらえなことだと私はそう思っています。

最後の私の問題意識は、この問題に関する確かな情報が私ども議会に対して余りにも不足しているということだと思います。私たちは議決する人間であり、議決者であります。最終的に決定的な判断を下すのは私たち議会であります。

特に与党検討委員会は、新幹線フル規格ありきであり過ぎる一方で、また本県執行部は、新幹線フル規格なかりきの姿勢が強過ぎて、私たちには—私にはと言うべきか、本来我々が積み重ねていくべき健全な議論の成熟が、結果、両者によって阻まれてるように思えてなりません。事実を知らないのだから心情の問題は別にしても—心情の問題として賛成という人もいれば、心情において反対という者も当然いるわけですが、そういった問題は別にして、本来この問題に対して客観的事実を知らないのだから、この問題に対して賛成しようにも反対しようにも本質的にはないはずであります。克服すべき本質的な相違点や論点も見えないので、党や政府に働きかけようもない。県政における県民世論の最大関心事が新幹線問題へと明らかに変わりつつある今、何より私たちは県民への説明責任を果たすことができずにいます。

このフル規格の議論一つとっても、私は大いに疑問があります。例えば、貸付料は本当に二千五百億円は確定的なんでしょうか。確かに当該区間に支払われるんでありましょか。一つは六千二百億円の総事業費はその見積もりにおいて将来見通して妥当な数字なのかということです。一つは算定される交付金は五五%ということでしたが、とある資料には七〇%と記載されています。絶対この五五%という数字は動かせないものなんでしょうか。

または、JRの貸付料の支払いは三十年から五十年に延びるかの議論もあります。私どものこの事業に係る県債の負担金償還期限は三十年から五十年へと変更することはできないんでしょうか。新幹線事業費を毎年十二億円ずつ支払うのですが、県債の償還の時期と重複しないようにはできないんでしょうかという等々、基礎的な条件に関する事実が確定いたしてありません。

今、私が出した条件を佐賀県に有利に確定させることができれば、今までの条件を全部私たち主導でその論戦に勝ち続け、不安定な条件を確定させ、我々の願いをのんでいただくことに成功することができればということですが、例えば、フル規格の導入についても、きのうの総務部長の答弁とはまた違った景色が見えてくるような気がします。

仮に総事業費が六千二百億円、物価は安定して上昇しない、総事業費は六千二百億円だとして、数字が幾らか違ってきてもわかりませんが、夢のようなことを言いますが、JRの貸付料二千五百億円も引けば、三千七億円でいいということになります。これを政府と佐賀県で二対一で支払いの割合を算出した場合は、本県事業費は千二百億円ということになります。これを建設資金として年間百二

十億円、十年間払い込むのですが、県債で賄い、実際の支払いはその百二十億円の一割、年十二億円ということになります。残りの九割、千八十億円を県債の償還ということになります。ここで交付金として五五％を算定すれば、千八十掛け四五％ですから、四百八十六億円ですが、とある資料による七〇％ということになれば、三百二十四億円ということになります。

この三百二十四億円を、例えば、三十年で払うのは大変だから、五十年で何とかしてもらえませんかということを受け入れてもらえるということになれば、年間六億五千万円という数字が出てまいります。十年間は建設資金として確かに十二億円払います。その後、六億五千万円を五十年間払えば済む話。また、年間六億五千万円でこの新幹線が買えるのであれば、現実的な議論の対象とも思います。数字のレトリックで、私自身がその算定根拠が何だ、幾らかのことを多く間違っているかもわかりませんが、それでも実質負担の六百六十億円に先に百二十億円を払えば、四百四十億円を五十年で払えばということになるわけです。

じゃ、我々は五五％の算定根拠を七〇％にする努力、三十年の支払いを五十年にする努力、そういうこともフル規格がいいとか悪いとか言うんじゃない、とりあえず議論の対象としてあり得ることなんじゃないかと私は思います。

もしそうじゃないと、そんな甘くないですよということを引きつりお話しただければ、それはそうですね。最初、JRありきの与党検討委員会のペーパーは、六百六十億円なんて話が出てまいりましたが、執行部からいただいた最初の資料はJRの貸付料が載っていませんでした。皆さん同じようにもったはずであります。六千二百億円を二対一で割れば二千億円、我々は三十年で二千億円を払うのかと、こんな話あるわけないよねということで、そもそもこの話は無理筋の話であります。

ところが、その後からJR九州がフル規格を導入した場合の利益相当分を三十年間払います。結果二千五百億円をそのままこの六千二百億円に投入するということになったら、三千七億円で済んだ。結果的に二千億円が千二百億円になったなんていうようなことにもなっていて、これはあくまでも私が仮定した条件を全てクリアした場合の結果であります。

しかし、この問題がどのような結論を得るにせよ、鉄路の実際上の受益者であり、納税者である県民の確かな合意形成なくして進めることはできません。それぞれの方式について、県民の生活にどのような利益をもたらすか、あるいはどのような不利益をもたらすのか、県民や議会への十分な情報を提供できる体制を速やかに構築し、県議会において確かな議論を加速させていくことが県益の増進につながる道だと改めて私は思っています。

重ねて申しますが、知事におかれましては、しっかりと佐賀県庁の関係スタッフ挙げて、国土交通省、またはJRなどと面会した上で、さまざまな選択肢の中で佐賀県のみならず、西九州全体、ひいては日本国全体の将来にとって何がベストなのか判断をされ、議論のたたき台となる正確な材料を佐賀県へ提示していただきますよう、国やJR九州に対して求めるべきであると思っております。

いろいろ申し上げました。知事は与党検討委員会からの協議への参加要請についてどのように対応していくつもりなのか、知事の所見を改めて伺いして、私の一般質問を終わらせていただきます。御清聴いただき、まことにありがとうございました。（拍手）

◎藤木卓一郎君

登壇＝西九州ルートについて、一点だけ伺いたしますが、大変困りました。

僕は、公共なる機関のデータというもの、情報というものを正面からそれは正しいと信じて、今までいろんな議会活動、政務調査権の行使の結果として得られた情報をもとにいろんな議論をし、事の実現に向けて、要望、要求、要請活動をやったり、県政の報告なんかをやっているわけがありません。

先ほどの県の部長の答弁を聞いていますと、政府のこの大きな大きな六千二百億円もの投資にかかわる事業に関する情報は、半ば眉唾であるというふうに分りました。

八十六億円の二千五百億円も結果的に二十億円は先食いしているということになれば、六十六億円ということになって、六十六億円掛け三十が正式な数字であります。

ところが、きのうの総務部長の答弁では、六百六十億円を前提とした千二百億円を事業資金として

十年、百二十億円という話になっておりました。百二十億円を十年払い続けるということになれば、そのインパクトは、道路維持費全体、河川維持費全体が十年間事業を実施することができないインパクトであるという話をされました。

それに加えて六百六十億円割る三十は二十二億円、佐賀県の県単事業であるソフト事業二十二億円が三十年間にわたって凍結するというインパクトがあるだけの問題であるという話もされました。

しっかりと聞いていなかったからということもあるけれども、しっかりと聞いていなかった人たちは、百二十億円を十年払って、合わせてまた償還に対して二十二億円の三十年のような話に聞こえたりもしたわけですね。そうすると、千八百六十億円ということになるわけですから、そんなことはないだろうというようなことで、すぐにわかるんだろうけれども、非常に難しかった。

しかし、何が言いたいかという、あなたたちもその六百六十億円であるとか、千二百億円であるとか、その前提に乗って調査権者である、議決権者である私たちに説明をしている。

その前提に立っている情報は、そもそも彼らが我々にフル規格ありきの議論としてミスリードさせている情報ですからということになれば、我々はさきに二千億円という数字を聞いたときに、これは手に負えんわというふうにならざるを得ないし、百二十億円が十年間、道路維持費も河川維持費もできないという話を聞けば、ああ、これはもうだめだというふうにならざるを得ないです。

前提として何が真実なのか。我々は県庁職員ではない。独立した機関として佐賀県議会、調査権と議決権を持つ独立した機関として仕事をやっているものの、権限の対象者はあなたたちであります。そのあなたたちのもとになるデータは、国によるものが多分多くあるんだろうと思います。

このことに限って言えば、彼らは暗にミスリードで恣意的な情報を出しているにすぎないんですよ、この県議会の壇上から答えられてしまうと、我々の議論のよって立つところがなくなるということになります。

そういう意味からして、何が正しいのか、何が正しくないのか、我々も県民の多くの期待と、どうあるべきなのかという議論の熟度を上げていきたいという県民の、基山町からも、有田町からも、玄海町に至るまで、ありとあらゆるところでこの議論があっていることを受けて、真摯な議論を正しい情報に基づいてどう進めていくのが本県のためになるかということ、知事とはまた別の展開があるかもしれないが、我々も知ろうと努力をしているこの議会なんです。

知事にはその世界にきちんとした情報を積極的にとりに行こうという話を再三にわたって自民党県議団はやっているが、でも知事は、半ばこれを拒否しているかのように私には聞こえました。今与えられている情報の中で、自分なりのロジックの中で話をしていくと、その話はミスリードです。

県民とともにどうあるのがこの県議会、この県議会を中心とした県民は、この問題に対してどうやって議論の熟度を上げていくかということに袋小路になったような状況が今あります。

そういう意味からすると、山口知事はしっかりと事の正否、事のイエス、ノーと関係なく、正確な情報を収集するためにも、やはり県議会の負託に応えるためにも、しっかりと政府及びJRと正面から向き合って議論をし、議論でないかどうか知らんけれども、情報収集に努めて、我々に正しい、正確な情報を提供して下さることを望みます。

知事の御所見を改めてお伺いして、私の二回目の質問にかえさせていただきます。

#### ○時間延長

◎藤木卓一郎君 登壇＝議場での議論と言いながらも、人間のやることですから、うまく説明したつもりでも、聞き取る側の能力の問題もあるだろうし、説明する側がうまく説明できなかったからという話もあります。しかし、百二十億円の十年間が道路事業、河川事業、十年間、これがもう対応できない、そういうようなインパクトでありますというような話を受けて。しかし、実際は一割、一対九の割合で県債を発行して九割だと。そこは改めて交付税措置をした後にお金をまた別に払っていくというような仕組みになると、河川がこの状況の中で維持費が十年出てこない。道路の維持費が十年出てこない、そう聞けば、もうみんな「あっ」と思うに決まっているわけで、それは確かに議事録を見るとそうかもしれないが、もう少しわかりやすく、丁寧に、人を怖がらせないように客観的なわかりやすい事実として伝えてほしかったということもあります。それはそこを尋ねたいわけではな



い、それは僕の指摘です。聞かれるものの立場に立って物を言うのが、ここの席につくものの責務だということです。

僕は知事に言いたいですね。僕はこの問題に関する浅薄な知識の中で、自分なりの疑問点を今回の議論の中で一つ一つ積み重ねて幾らか質問した。しかし、その行政マンとしてのトップに立つ知事は、さらにそれを超えてさまざまなことに対して疑問を持ってらっしゃるようです。なるほどという話。

僕らがそれを知りたいのは、県民の負託、県民がそれを知りたいというニーズを受けて、この議会で政務調査権の発動としてこの議場で知事に問うているわけです。その回答、疑問点をさらに本当かよというような疑問点を幾つも持っているのであれば、県民はそれを知りたい、その代表者として我々も知りたいから正確な情報が欲しいと、こういう話になっているわけですから、それはもやもやした感じをお互い保ちながらとかというような話ではなくて、確かな議論ができるような正確な情報の収集にしっかり努めてまいりたいと思いますというのが、私は本来の知事の姿なんではなかるうかと思しますので、三回目に当たっては質問させていただきました。その点について、最後の回答、よろしくお願いたします。

Copyright © Saga Prefectural Assembly Minutes, All rights reserved.