

2020年6月19日：令和2年6月定例会（第4日） 本文

◎藤木卓一郎君（拍手）登壇＝これで最終最後、六月定例会県議会一般質問もこれで終わりになります。

皆さんも随分とお疲れのような顔をされておりますが、皆さんたちのその空気にも少しは配慮しながらも、全ては県民の皆さんのためであります。しっかりと議論をさせていただきます。

まず一番目、災害復旧工事の円滑な実施についてということであります。

ここ数年の度重なる大雨で県内でも甚大な被害が発生し続けており、現在、河川や道路等、その復旧工事が地元建設業者の皆さんの手によって鋭意行われております。

災害復旧工事の基本原則はスピード感だと思います。被災された人や地域の人々になるべく早く安心感や満足感を届けることが大切です。

七月の集中豪雨によって被災された箇所が、一年たっても工事の見通しも立たぬまま放置してあるということが一番まずい。越年して二次被害、三次被害の可能性が出てくるし、被害に遭われた方々の県執行部に対する行政への不信を増幅させることにつながるからであります。

本県には、これに対応する建設業者は多数います。しかし、実際は、多くの建設業者がこの災害復旧工事をやりたがってはおりません。県は必要な経費を見てくれないし、利益が出てこないからです。

また、日頃平地の土木工事を基本としている多くの建設会社は、経験の少ない山間部の復旧工事に気後れをしています。技術の未熟さは事故につながりますし、大きな赤字のもとにもなります。だから、多くの事業者に入札に参加していただけない。問題は、その原因をつくっている発注者の考え、つまり、要領や要綱が問題なのであります。

こうした災害復旧工事の現状を踏まえ、同工事を円滑に実施していくため、入札契約制度及び経営事項審査等の変更を求め、次の点についてお伺いいたします。

まず一番目、災害復旧工事の施工実績の評価についてであります。

先ほど申し上げたとおり、災害復旧工事の要諦はスピード感です。被災された人や地域の人々になるべく早く安心感や満足感を届けることが大切であり、そのためにはまず、施工する建設業者の決定が円滑に進むことが重要であります。多少技術的不安があっても、災害土木の経験を積んで、山の工事も対応できる、そんな会社になろうと、今まで入札にちゅうちょしておられた皆さんの背中を押す何かしらのインセンティブが必要なはずであります。

私は、総合評価方式における評価項目にするであるとか、山の工事をしたという実績を工事点数に加算するとか、災害復旧工事の実績を高く評価して、入札の参加意欲を高める工夫が必要と考えますが、県土整備部長に御所見をお伺いします。

二点目、迅速な災害復旧の取組についてであります。

災害復旧工事が嫌われる原因の一つに新規工種を認めないということがあります。

例えば、設計図面に千立米の掘削が千二百立米の掘削になっても、その変更は見てもらえるんですね。しかし、山の中の出来事でもございますので、急遽現場の状況によっては当初の設計図面でないL型擁壁を立てることになった場合、それは新規工種を認めない原則の中で、その分については全部施工業者の持ち出しになるようであります。

そもそも中山間部の災害箇所は、平野部に比べて現場の条件は特別に厳しい。それは設計者たるコンサルタント会社も同じと言えます。正確な設計をすること自体が大変なんだと思いますね。

しかし、県が認めた設計図面の不備を施工業者に補填させるような今のやり方では、多くの建設業者に敬遠されるのは当然であります。

このような現状を踏まえ、災害復旧工事を待ち望む多くの被災者のためにも、何よりそれを施工する業者が安心して入札に参加できるように、災害現場の条件に合った復旧工法や仮設計画、それに伴う適切な工事額の見積り等について計画段階でもっと精査され、検討すべきです。

何より工事中も適正に工事変更を行い、もちろん当たり前ですが、その費用は受益者たる県が負うことにするなど、建設業者にとって災害復旧工事への受注意欲が湧くような工事とする必要があると

考えています。

県として、この災害復旧工事に今後どのように取り組んでいくのか、改めて県土整備部長にお伺いいたします。

三番目、建設工事の登録業者数についてであります。

近年の入札状況における問題は、応札者がいない、そんな不落が大変多くなっているということです。誰も入札に参加しないというような話です。

しかし、そんな中でも意欲を持って、そして、確かな技術力で災害復旧工事に果敢に取り組んでいる業者もいます。

今まで公共事業は否定され、建設業の育成に力を注がなかったそのツケを、災害の多いこの近年に払わされているように思えてなりません。

あふれる意欲や確かな技術、実績を持つ企業をC級からB級、B級からA級、A級から特A級と、もっと大きな仕事をさせて育てていくべきだと思われ、現下の災害の状況、これからの災害の予測等を踏まえても、県建設工事の入札に参加できる建設業の登録業者数を増やす、つまり、その量的な充実も考えていく時期に来ているのではないかと思います。

改めて県土整備部長にお伺いします。

県では、二年ごとに等級格付を行い、登録業者を決定しておられますが、近年の不調、不落の発生等を踏まえて、今後は建設工事の登録業者数を増やしていくべきと考えますが、いかがでしょうか。

問いの二番であります。県管理河川における遊水地の整備についてであります。

県民の多くが感じているとおり、我が国において近年の雨の降り方は異様なまでに激甚化、多頻度化といった傾向となっております。

直近でも、平成二十九年の福岡県朝倉市一帯を襲った九州北部豪雨や、昨年の関東地方を縦断した巨大台風十九号など、我が国では毎年どこかの地域で未曾有の水害に見舞われております。

県内でも平成三十年の七月豪雨、令和元年八月の佐賀豪雨など、二年連続で甚大な浸水被害を経験しました。地元小城市においても、牛津川の破堤の危険を回避するために牛津川に設置された全てのポンプを停止させ、その結果、牛津町を中心として甚大な内水被害を生じさせてしまいました。

特に昨年のあの巨大台風十九号の進路がもう少し西回りであったら、もっと言えば、北部九州を直撃するなんてことになっていけば、嘉瀬川ダムも持ちこたえられずに、恐らく嘉瀬川も破堤していたかもと考えれば本当に空恐ろしくなります。まさしく現代に生きる我々とは、そういう気象上の高いリスクを負って生きていると思わなければなりません。

それは私たちが山に住むと、平野に住むと、海辺に住むと関係なく、誰しもが高い確率で水害の被災者になり得る可能性を今、このタイミングで秘めているということでもあります。

そういう意味では、今年も未曾有の大水害は必ず来る。そういう危機感の中で常に非常時の目線で河川整備などの治水対策、浸水被害対策に取り組んでいくことの必要性を痛感しております。

洪水を処理するためには、原則三つであります。当たり前ですが、一つは河川を広げるか、もう一つはダムを整備して上流でためるか、またはその途中で遊水地を建設して水を逃がすか、いずれかの方法で本川の河川水位を下げるしかありません。しかし、本県の治水行政は、一部の例外を除けば、今まで河川改修かダムの建設のみに頼ってまいりました。

しかし、現在の気象の状況では、五十年スパンで企図されるダム建設は現代的な災害防備の手段とはなりません。下流から順番に予算と時間をかけて進められる河川改修もまた、全体の完成まであと何十年もかかってまいります。

実際、水害を経験した地域の住民は一日も早い治水対策を望んでおり、正直時間のかかる河川改修を待っている余裕は本当にありません。やはり今の時代には、遊水地という新しい治水対策の考え方があります。

河川の中流域で必要量、水を逃がし、ためる。堤体に堰を造り、必要とする面積の圃場を堤体で囲む。ダム建設や河川改修より明らかに安くて、短期間に建設が可能となります。

実際、国土交通省でも早期に治水効果をもたらすものとの考えから、昨年八月の佐賀豪雨災害に伴う「河川激甚災害対策特別緊急事業」、つまり激特事業と言われるものですが、その事業において、

牛津川遊水地として約二百万トン規模の遊水地整備に着手していただいております、これも僅か五年という短期間で完成させると皆意気込んでおります。

○時間延長

◎藤木卓一郎君（続）＝そこで、次の点についてお伺いします。

今後、本県でも国の施策に倣い、費用が抑えられ早期整備が可能な遊水地整備を、河川整備計画に位置づけながら、治水対策、浸水被害対策を進めていくべきと考えますが、県土整備部長に重ねて御所見をお伺いします。

問いの三です。新型コロナウイルス感染症対策に係る県独自支援についてということであります。

今回の新型コロナウイルス感染症により影響を受けた事業者に対し、国や県等が様々な支援策を実施しておられますが、それを手にすることとなる多くの事業者から本当に感謝の声が続々と届いております。

しかしながら、今回の事業は、行政も議会も緊急事態宣言の中で現場に出向いて、多くの人々の意見を聞く機会も極端に少なかったし、業界の代表者が業界内の意見を取りまとめて、要望書といった形で提出できたところも少なかったんだろうと推察できます。

そういう意味では、選定された事業者であることの合理性や、事務手続の合理性等については、少なからず疑問点が出てくることも致し方ないかなというふうに思わざるを得ません。みんな大変だったんですから、なかなか情報も行き交わないですね。

そんな中でも、声を上げにくいはり、きゅうやマッサージの人々であるとか、代行運転の方々に、県からの支援の思いが現金という形で届いたことは、本当に人ごとでありながら、私自身のこのようにうれしく、よかったですねと本当に深く感謝をいたしております。

私が今回のこの事業で問題意識を持っているのは、基本は県政に声の届きにくい業態、そして、「佐賀型 宿泊施設支援金」についてであります。

僕も様々な業種を知っているわけではありませんし、ただ、世の中には声の届きにくい業態というものも確かにあります。特に飲食産業であるとか、ホテル、旅館等については目につくし、企業規模も大きいし、その存在自体も大きいから、出会う回数も多いし、情報発信の力が声の届きにくい業態とは全然違います。

例えば、「佐賀型 宿泊施設支援金」では、観光連盟や観光協会などへの加入が支援金給付の条件となっています。県としてもこの現金給付という施策は、僕も長年この今の仕事をさせていただいてはいますが、なかなかそういうことはありませんでした。そういう意味からしても、行政はこの現金給付という施策にあまり慣れていないということもあろうかと思っておりますので、観光連盟や観光協会などを一つの窓口として事業を実施するといったことも理解はできます。しかし、農家民宿やゲストハウスなどの宿泊施設が、観光協会や旅館組合への加入が交付要件としたのは行き過ぎではなかったかと。施策と目的が混同してはいないかと。この支援金が本来の目的、ダメージを受けたところの再生であり、見舞金みたいなものなのかも分かりません。しかし、その本来の目的を薄めて、観光協会自体の加入促進資金という目的になってはしないかと。別にそういうことではないんでしょうけども、結果的に目的になってはしないかと疑問に思ったりもします。

当たり前ですが、国の持続化給付金では、経済が痛んで商工業者にダメージを与えた、再生をさせる、そこで、商工会、商工会議所などの団体に加入されている方に給付するというわけではない、全ての人たちが条件であります。全ての人たちが資格を持つわけでありまして。

実際多くの宿泊施設が影響を受けており、観光協会や観光連盟などへの加入の有無にかかわらず、宿泊施設は観光産業に関わるものと位置づけて支援の対象とすべきであると思っております。

何よりインバウンド誘客に取り組む県の方針からすれば、簡易宿泊施設の許可がある農家民宿やゲストハウスは、実際多くの外国人にそのサービスを提供して、佐賀県が最も得意とする日本の農村の原風景のすばらしさや佐賀県民の真心を外国人に伝え続け、まさしく県の方針に沿う宿泊施設であるのに、ただ観光協会等に加入していないというだけで支援の対象になっていないということは手続上の間落ちのように思えてなりません。

また、レジャーホテルについては、温泉旅館やリゾートホテル等と同じく滞在を目的に利用される宿泊施設の一つであり、今では外国人観光客や家族連れも宿泊されるホテル業であり、業態の特性から山間地や湖畔にひっそりたたずむ営業形態であったがゆえに、七、八年前になりますかね、広告看板の規制に関する県の条例の制定で営業上のダメージを今も被り続けておられます。そして、何より一部業態への偏見からか、政府の持続化給付金すらいただけない壊滅的な状況となっております。

人の移動が自粛させられれば、ホテルの経営は根本から成り立ちません。そういう意味では「佐賀型 宿泊施設支援金」の対象として扱ってあげるべき事業者の皆さんだと私は思うんであります。

さらに言えば、葬儀場とて同じです。葬儀場も現下の感染症対策の影響で式典の小規模化が極端に進んでおことは佐賀新聞のお悔やみ欄を見れば、一目瞭然となっております。この間、私も幾つかの葬儀に参列させていただいたのですが、この葬儀の変容ぶりが一番大きかったと思います。

この霊柩事業は、ウイルスだろうと自然災害だろうと、どんな状況でも常に二十四時間体制で御遺体を搬送する、その搬送業務に当たらなければならないという半ば社会的、公共的な事業であります。結婚式場の機能を有するホテルを支援するのであれば、亡くなられた方をお見送りする、そういった世の中の陰で社会を支え続ける葬儀場も支援金の給付対象と私はするべきだったんだと思っています。

そして、観光ホテルや大手旅館などと比べても、どちらも日が当たりづらい。霊柩事業者なんていうのは基本的に御遺体の尊厳というか、お金もうけのためにやっているわけではありませんというような姿勢が建前としてあるんだろうと思いますね。お金の話はなかなか控えてというような状態の中で声を上げづらい業種であります。

法の下での平等の原則から考えてみても、観光の側面を有する宿泊業であり、もう一方の葬祭場などは絶対的に必要な業種であります。全ての事業者を支援できるわけではないともちろん分かってはおりますが、ある程度合理的説明のつく事業者についてはぜひ県内経済を支える皆さん方が、佐賀県を通じて少しでも前を向く力になれるように取り計らっていただきたいとの思いから、以下の点についてお伺いします。

一つ、農家民宿、ゲストハウスの支援についてであります。

「佐賀型 宿泊施設支援金」において、全ての農家民宿、ゲストハウスを支援の対象とすべきと思うかどうか。

二、レジャーホテル、葬儀場等への支援についてであります。

レジャーホテルや葬儀場等、支援の対象から漏れた事業者の声は知事に届いていたのか。これらも改めて支援の対象とすべきと思うかどうか、以上二点について知事にお伺いいたします。

大トリにふさわしく、最終最後は九州新幹線西九州ルートの話であります。

昨年九月議会以来、十一月、二月と、この新幹線の問題を取り上げてきましたが、残念ながら知事との議論は全くかみ合わない。恐らく今から質問する内容も全くかみ合わないかもしれない。知事がフル規格に反発する人々に配慮されているからかどうか私は分かりませんが、新聞にはそのようなことも書いてありますのでね。フル規格には反対、反対と強く言い過ぎるがゆえに、フル規格の導入に夢をはせる者たちとの間に大きな亀裂を生み始めているように思います。これが将来県政を二分するような動きになるのではと私自身は大変憂慮をしています。私たちのお仕事は三百六十度にわたって様々な事業があって、知事と一緒に信頼関係の中で様々なことを事業としてやっていかなきゃならんのに、一つの鉄路、これも大きな事業ではありますが、この鉄路のことをもって県政を二分する、人間関係が破綻する、そのような状況になっては私はいかんという思いから大変憂慮しています。

県民の中にも様々な意見を持っていらっしゃる方もいるし、議会もまた同じであります。しかし、どこまで行ってもこれは県勢浮揚を願わんがための思いであり、行動なのであります。

知事には、反対派も推進派も含めていろんな考え方がいらっしゃることを踏まえて、オール佐賀県で、佐賀県のためにこの問題に対処していく、そんな気位で事に当たっていただきたいと思います。

一つ、国との交渉に向き合う姿勢についてであります。少し長くなります。

国との交渉に向き合う姿勢についてということですが、知事の見解は昨日の公明党の中本議員に対する答弁でよく分かりました。私は、ほかの議員さんに対する答弁でも同じことを何度も言わ

れていたのによく分かります。しかし、私は政府に対する発言や態度はいかにもきつuitと感ずます。

佐賀県は新幹線の問題で政府にだまされました。何より私たち佐賀県の代表である知事自身が与党PTに全くないがしろにされたというような結果を得ています。そういうことに関する不信と憤りがあるのも私自身も分かります。佐賀県議会の議員の一人として、県民の一人として。いや、それにしても、政府は佐賀県の友達ではありません。佐賀県を支える唯一無二の機関なわけですから、県の立場をきちんと言うべきことは言うとしても、その振る舞いにおいて、物言いにおいて、政府の心証を明らかに悪くして佐賀県民が不利益を被ることがないように、私は願っております。新幹線の問題について、私は遠い未来の話ではなくて、現在のまさしく政府及び佐賀が抱える今の問題として誠実に向き合ってほしいと思います。

少し具体的な話を始めますが、知事は五折と言いました。スーパー特急、フリーゲージ、対面乗りかえ方式、ミニ新幹線、フル規格の新幹線。しかし、スーパー特急は現在そもそも存在しません、ないんです。フリーゲージトレインも実際的な商業ベースでの開発の成功が見込めず、今のところこの世にはない。ないものを五折の中に入れて、今何を話し合おうというのだろうか。どういふ協議をするのか私には全く想像がつかない。仮にその結論がスーパー特急になるにしても、フル規格仕様で県費も入れて六千億円もかけて造ったあの強大な鉄路は壮大な無駄となりますし、さらに、狭軌の線路を引き直させるということになる。そのようなことを長崎県や政府がのめるんでしょうか。

そしてまた、知事は昨日アセスメントの件で政府は無駄な税金を投入しようとしているかのような意見を述べておられましたが、こちらの無駄にさせようとしている投資のことをどう評価するのかということになります。

フリーゲージトレインもしかりであります。私たち議会は当時、特急と置き換わるだけの時間短縮効果が五分か三分のフリーゲージトレインに何の意味があるのかと当初大反対をした。しかし、この軌道可変装置を使えば、標準軌に乗り換えることができるとし、結果、山陽新幹線に乗り入れられて新大阪まで直通で行けると、当時の県執行部が一生懸命説得するし、説明をするから、皆、必死の思いで納得をして、（「違っだろ、国だよ」と呼ぶ者あり）つらい、本当につらい葛藤に耐えてフリーゲージトレインに苦渋の決断をしたものであります。それを簡単に山陽新幹線に乗り入れることにはこだわらないとはどういうことでしょうか。それではただの特急であり、あれだけ県を二分して大騒動して、二百億円以上の資金を投入して、何のフリーゲージトレインなのでしょう。

余談ですが、その当時、佐賀県は、今日も少し話があっておりましたけども、佐賀県は財政も破綻寸前のような時代で、当時でいう二百億円は本当に大きな買物でした。執行部からフル規格の購入には貸付料や交付金の話など全くありませんでしたし、二千億円もの巨費がかかるとだけの説明でしたので、現下の財政状況の中で誰しもがフル規格の新幹線など夢想だにできなかったんです。ですから、木原議員のあの質疑ということにつながっていくわけであります。

話は元に戻りますが、対面乗りかえとて同じです。JRは既に堂々とした株式会社であり、利益を追求する民間の営利法人にすぎません。JRに、幾らかつての国有鉄道時代の幻影を見ても、期待しても、現実に存在する赤字路線の縮小、廃止の流れを幾ら政府でも、どこの自治体でも止めることはできません。対面乗りかえが続く結果として、将来にわたって整備新幹線の収支採算性が成り立たなければ、経営上の大きな問題となれば、そのとき私どもが地域の足として実際に必要としている赤字路線の在来線も、JR側の経営判断として廃止、縮小の流れを止めることはできません。

ミニ新幹線は建設期間中バスで代行しなければならんといひます。これも在来線に乗る方にとっては長期にわたって、十年以上にわたって多大な負担を強いる結果になりますし、実際にこれを利用客に受忍させることができるかというのは甚だ疑問であります。

最後に、新幹線フル規格は私たちにとってあまりにも高額な買物のように見えますし、並行在来線の問題だってある。何ら手を施すことがなければ、本県においては費用対効果が一を割り切るであろうこの施設を、簡単に今のスキーム、今の法律で購入するには無理があるという主張もそれはそうだろうと思ひます。

そういう中で県は、かたくなまでに新幹線での整備にのみ反対の姿勢を示しておられますが、現下の問題として扱ったときに、現実的な選択肢はもう本当ごくごく限られており、どれもひとしく一長

一短はあります。しかし、現実的には幾ら時間をかけてじっくり話し合ったにせよ、相手もあることですから、十年は話し合うことはできません。そういう意味では、本県の鉄路全体の今と将来をどう選択するかという判断からは決して逃れることはできないのであります。

そうである以上、殊さら新幹線にのみ反対の姿勢を取り、議論を矮小化させてはならぬと思えます。くどいようですが、今のような状況では、今後、国との協議は建設的な議論となり、県民が望むような最適解が得られるかは甚だ疑問であります。

そこで、次の点についてお伺いします。

国との交渉に当たっては、いたずらに対決姿勢で臨むのではなくて、誠実にこの問題に向き合い、お互いのある程度信頼し合って、知恵を出し合って、県民にとっての最適解を導くべきであると私は思いますが、知事の御所見をお伺いします。

二番目、交渉の在り方についてです。

次に、今回の国との協議、その交渉の在り方についてお伺いします。

そもそも国やJR九州がフリーゲージトレインなる新幹線車両を責任持って開発すると言い、そして、その車両の山陽新幹線への乗り入れを約束するからとの条件で当時の議会は可決を見ました。殊さらこれを言い募るつもりもありませんが、今もその苦労はありありと覚えています。場所はここですからね、第一委員会室でしたっけ。

国やJRは自ら当車両の導入を持ち出しながら、一方的に開発を断念し、山陽新幹線への乗り入れを拒否し、当車両が高価過ぎるのでやはり購入しないという結果になりました。我々が国との多額の契約をし、払込みを続けている最中の出来事であります。これでは本県がこの点において政府及びJRに不信感を持つのは至極当然であります。

国及びJRは、当時、協議を通じて佐賀県に対し、正式に事ここに至った責任の所在を明らかにし、和解を求めてしかるべき補償を結ぶべきであると思えます。残念です、すみませんでしたで済む話では毛頭ありません。

そもそも鉄道・運輸機構がフリーゲージ車両を開発しても、JRとしては高ければ買いませんよということならば、JRが買わなければこの話は成立しないということになり、我々もそのような不確かな申入れを受けることはなく、契約には至っておりませんし、政府も開発に最大限の努力はしますが、開発の責任まで、完成の責任までは負えませんということであれば、その不安定な申入れにはやはり反対をしたはずですよ。

当車両を開発でき、通常車両同等の価格であって、JRが購入しても、この車両のスピードでは山陽新幹線のダイヤ編成が成り立たないかも、このダイヤ編成の中に置くことはできないかもと先に言ってくれば、やはりそれはただの特急の置き換えにすぎず、契約には至らなかったと思えます。

つまり、本県には国やJRの責任で失敗したフリーゲージトレインの受益を一切受けられずに、所与の約束分以上の支払いを続けていることに対し、国は責任を取るべきです、と主張する権利があるはずですよ。その点については、県はこの協議の過程でしっかり議論し、その交渉の成果を選択したいずれかの方式にしっかり生かしていくべきであると思えます。

ここで一応私の立場を明らかにしておきますが、私はやはり現実的な選択として、この新幹線問題はフル規格において結論を得たほうがよいと思っています。

我が国において、将来にわたって国土の均衡ある発展を目指して大量高速輸送ネットワークを形成していくためには、現在の地元自治体の属地主義的負担に基づいた申請主義、現在の地元自治体の属地主義、応益主義ではないですね、かかった距離に負担をさせる、かかった距離の割合で負担をするという属地主義的負担に基づいた申請があれば採用するかも、採用しますという考え方では、おのずと限界が出てまいります。とある都市と都市とを新幹線で結べば、その地域全体には大きな投資効果が期待できても、属地主義的な負担に固執すれば、その途中に投資効果があまり期待できない県、この場合は佐賀県になりますが、そういった県が必ず出てまいります。されば、必ず隣県や政府の期待をよそに申請を上げられず、結局、ネットワークは結べないということになります。

そういう意味では、今回の事案はよいきっかけです。今日は稲富議員もその旨、その種の発言をされておりましたが、そういう意味では、今回の事案はよいきっかけです。政府やJRの責任の問題だ

っております。このことを担保に負担のスキームを変えてもらい、支払いの金利や期限を変えてもらい、安心してフル規格の新幹線建設に取り組めるよう、本県として新幹線整備法の成立に臨むことは、そんなに間違った考えではないと思います。

改めて質問に戻りますが、もう一つは、交渉の在り方そのものでございます。

本当にこの協議をまとめるつもりがあるならば、現実的な問題として、交渉の過程を衆人環視の中、一切オープンにして、お互いがお互いの筋論をぶつけ合うだけの場にはしていけないと思います。

もちろん、交渉のプロセスを県民はもとより、国民周知の中で行うことは一見公正な議論のように見えますが、それでは県民や県議会の目線、政府や国民の目線、関係者の目線の重圧を受けて、全く型どおりの議論しかお互いできません。協議の結論を得るのは難しいと思うんであります。何より、このような本県百年の輸送の大計を占うような壮大な事業を、幾ら担当部とはいえ、一部長、一部局に任せていいのかということもあります。

私は政治家としての知事が先頭に立って、大臣をはじめとして与党幹部、与党PTのメンバーなどと地元選出の国会議員とともに精力的に協議をして初めてまとめ上げられるもの、そういう大きな問題であるという認識を持っています。そして、その姿勢を受けて、私ども議会人も、政治家として知事をはじめ南里部長と連携し、これを助け応援することができ、結果、県、そして議会もその結論に対して共同して責任を負えるものだと思います。

そういう意味では、佐賀県が持つ人的ネットワークを駆使しながら、総合的、重層的、複合的な調整の中で交渉に挑むべきと考えますが、今後の交渉の在り方について知事はどのように考えているのか御所見をお伺いします。

最後、三番目、環境影響評価の手續に関する鉄道局からの提案についてです。

十六日に、国土交通省鉄道局から県に対して、「『幅広い協議』の対象となる五つの整備方式の全てに対応できる環境影響評価の手續きについて」という提案がありました。これはマスコミで発表もされておりまして、私どもの机にも乗っていたペーパーでございますので、皆さんも御承知のとおりであります。

これに対し、県からはその日のうちに「不同意と回答した」と本会議で答弁されておりました。これでは、政府からの重要な提案に対して真摯に向き合っていると言えるのか甚だ疑問であります。

知事や執行部においては、手續の不透明さ、直接その場で言えばいいものをといる心の中で思うこと、思わず口に出しちゃうようなこともあるのかもしれない。しかし、正式な対応として、即日「不同意」と回答する。それではやはり、何度も言うようですけれども、先に申し上げたとおりに、この案件、こういった提案、この協議に対して真摯に向き合っていると言えるのかということとは、やっぱり甚だ疑問だと皆が思うのかもしれない。

本県が言う五方式の全てに対応できるこの提案については、フル規格決め打ちのものでも、佐賀県の負担が生じるものでもありません。佐賀県としてこれを受けないどころか、にべなく即日これを断るとは、政府の、この協議に向き合う本県に対する信頼や期待を著しく損なうものであると言えます。

結論は別にフル規格じゃない可能性だっていっぱいあります。最適解を選べば済む話。ですが、政府との人間関係というか、信頼関係というんですかね、政府の、この協議に向き合う本県に対する信頼や期待を著しく損なうような対応はいかがかなと思うんであります。

政府としても相当な知恵を絞って提案したものだと思うし、議会としてもこの点についてはしっかり議論すべき案件だったなと思っています。

さきの確認文書については、少し時間をかけて我々議会の意見も聞きながら調整されたと思いますが、今回は、五方式でのフラットな議論を可能にするこの重要な案件について、十分な議論を得ずになぜ即日に回答するということになるのか、知事の見解をお伺いいたします。

改めてもう一点、私は県民の受益に関する機会損失を思っています。どんな公共事業でも、認可が下りればすぐに用地測量や設計が始まって、用地買収、そして工事着手、竣工と思いたいのですが、常に、ありや、環境影響評価かということが問題になって、何年ぐらいするんですか、四年です、五

年です、そが先ねという話。あらかた何にしても大体四、五年はかかるもんですね。結局はいずれの形で結論が出るにしても、得られたその状況下においては最適解のはずであります。みんなが真摯に向き合って協議をした結論ですから、何であったにしても最適解のはずだと思います。そうすれば、県民の皆さんにはなるべく早く受益を得てもらいたいと思うのは、決めた私たちの心情だし、決められた県民の皆さんたちの心情だと私は思うんですね。

整備手法が決まり次第、速やかに整備に着手できるように、国と県との「幅広い協議」は協議として進め、県は国の提案に対し、私は同意すべきだったと考えますが、知事の御所見をお伺いして、一回目の質問とさせていただきます。（拍手）

◎藤木卓一郎君 登壇＝まず知事にお伺いいたしますが、先ほどのアセスの件についてなんですけれども、国土交通省鉄道局との信頼関係を損なう原因となった、その環境影響評価の話の出所というんですかね、何か別のところからというふうに言われていて、そこがよく分からないので、よく別のところ、別のところということなんだけれども、どういうことなのかということ、もし説明していただけるのであれば、説明していただきたいというのが一点です。

スケジュール感というんですけれども、スケジュール感を持たない。我々もそれに対応して議会で議論していくということになって、特別委員会まで設置して、今これから動こうという話で、執行部と連動しながらこの問題について議論の熟度を上げていこうとしているわけですね。

そういうことだから聞くんだけれども、執行部的なスケジュール感、もちろん、期限は求めないという、期限を求めるといえることはないんでしょうけれども、イメージとして大体どれぐらいの話なのかということをお伺いしたいということです。

あともう一つ、フル規格についてのお気持ちは、もともと分かっているんですけどね、このゼロベースで話し合うということ、よく三つは合意している、二つはゼロベースでじっくり時間をかけて。そのじっくりというのはどれぐらいのことを指しているのかということ、さっきのスケジュール感なんだけれども、ゼロベースから話し合うというのは、ゼロベースというのはどのような地平から話し合うのかということです。

最後になりますが、知事は南里部長を協議者として選定されまして、そこで鉄道局と丁々発止議論されると、オープンな形でやるという方向性でありのようですが、僕は複合的というか、重層的にというか、様々な人々と様々な関わり合いながらオープンじゃないところも、オープンであるところもひっくるめて、いろんな場面場面で協議をしていくべきじゃないだろうかと、交渉の熟度をそうやって上げていくもんじゃないだろうかと僕自身は思っているわけです。誰もそう思っていると思うんだけれども、そうなってくると、南里部長を協議者と選定されている知事自身としては、もう部長にお任せしているので、この問題については、基本的にはタッチしないというような構えでおられるのか、そこら辺のことについてお伺いしたいと思います。よろしくお願いします。