

2020年9月15日：令和2年9月定例会（第3日） 本文

◎藤木卓一郎君（拍手）登壇＝本日最後の登壇者となりました自民党の藤木卓一郎でございます。前語りはありません。しっかりと頑張りますので、皆さん御拝聴のほどよろしく願いをいたします。

新型コロナウイルス感染症対策についてということであります。

新型コロナウイルス感染症対策及びその経済対策において最も重要なことは、この病気の症状及び影響等に関する情報をいかに正確に伝え切るかにあると言えます。間違った情報を基に恐怖感を抱かせたままでは、どのような経済対策を講じても効果は上がってまいります。正しい知識を基にしっかりとした安心感を抱かせれば、多少危険があっても人は移動を開始し、人との交流をより活発化させ、その結果として経済行為につながってまいります。

地雷原の中を歩けと言っても歩けません、この一メートル幅の枠の中で一キ口突き進めば、それは地雷に当たることはないと分かってさえいれば、その一メートルをてくてくと人は歩み、歩み切りますね。地雷原の中とて行くことはできる。

佐賀県がなすべきことは、間違った情報を正し、不足する情報を補う、過度な情報には制限を加えて、県民に対する情報をしっかりコントロールすることにあると思っています。

今、県民にとって一番の問題点は、県では日々の感染者の情報をマスコミに公表しておりますが、これにより家庭の食卓や職場、地域の会食や、ママ友やふだんのお付き合いの会話の中で感染者が特定され、その結果、その患者家族は今まさに流言飛語に基づく偏見や差別などの社会的制裁を受け続けております。現在、本県もまさしく第二波のさなかであるだけに、どの町でもその町中、悪意に満ちたうわさで持ち切りであります。

また、何でもこのような流言飛語、悪意に満ちたうわさが飛び交っているかといえば、新型コロナという未知なるウイルスに対する恐怖ゆえのものであり、今度は逆に、新型コロナウイルスに対する正しい知識が、県及びマスコミを通じて提供されていないという側面に起因するものであります。

その点、私が本県健康増進課を通じて調査したところ、現在、新型コロナウイルス感染症は、これも当初から、未知なるウイルスへの過剰なる恐怖ゆえか、指定感染症として危険度が二番目に高い、例えば、結核や鳥インフルエンザと同等、赤痢やコレラより上位に位置する二類相当として扱われておりました。しかし、実際は高齢者や基礎疾患のある人でなければ、多くは軽症か無症状であるということが分かり、国では近く類型の見直しが検討されているようであります。

また、このような状況で、本来、ただの風邪で病院に行こうにも、その医療機関の判断いかんでは新型ウイルスと診断されたその後に来る様々な出来事に身をすくませ、結果、受診も控えられ、かえって感染者の潜在化が進み、これが感染拡大に影響するのではないかと考えられます。何より必要な医療が得られにくくなってしまっております。

改めて申し上げますが、このような問題は、本来、県民に対して必要かつ身近な情報が周知されておらず、かえって県民を混乱させるような不必要な情報が発信されていることから起こっているように思えてなりません。

そこで、次の点について伺います。

一つ、新型コロナウイルス感染症に対する現在の知見についてであります。

当初、新型コロナウイルスは、政府において鳥インフルエンザや結核と同等の極めて危険な感染症と位置づけられました。だから、地方を巻き込んで三密の回避、ソーシャルディスタンス、全国民に対するマスクの着用奨励、ほぼ全ての行事の中止、移動や交流に関わる経済活動の自粛要請や長期にわたる休校、ひいては戦後始まって以来の緊急事態宣言の発令など、大きな大きな対策が施されてきたわけであります。本県議会においても、今、目の前にこういうシールドというか、アクリル板があるのもそのようなことなんだろうというふうに思います。

あれから、世界的には二千九百万人ものが罹患され、九十二万人ものが亡くなっておられます。我が国でも七万五千人ものが罹患し、千四百人ものが亡くなりました。その結果として、医療情報の集積と研究の進展は大きく進んでまいりました。新たな知見も更新され続けております。今では未知のウイルスとしてやみくもに恐れるものではなくなりつつあるように思います。

ここで改めて風邪やインフルエンザなどと比較しながら、少し時間を使っていただいて結構でございます。この新型コロナウイルスに関する最新の知見を分かりやすくお示しいただきたいと思っております。

二番目、陽性となった場合の対応についてであります。

PCR検査の結果、陽性となり発症した場合、以前は一か月ほど入院し、PCR検査において連続二回の陰性証明が必要だったと記憶しています。現在、PCR検査の結果、陽性となり発症した場合、その患者はどうなっていくのでしょうか。また、ただの陽性者の場合、ホテルに滞在することになっているようですが、その場合もお示しください。

また、自分自身が陽性者、または発症者になれば、会社が二週間閉鎖状態になったり、部活動も停止になったり、クラスも閉鎖になったり、発症者が病院を受診した場合も同じように、その病院が二週間ほど閉鎖されると思っておられる方も現在多数おられます。自分自身が陽性者及び発症者になった場合、今後、受診した病院をはじめ、自分自身や自分が所属する社会、学校や職場などはどのような対応を求められることになるのかお示しください。

三、県民への情報の提供についてであります。

佐賀県は慈しみ合う県であり、感染された方、その御家族、濃厚接触者などに対する情報の詮索、不当な差別、偏見、いじめというのが決してないようにと県民にメッセージを発しておられますが、このようなメッセージだけでは、社会的な偏見や差別を生む原因となっている県民の不安や恐怖に根差した差別や偏見の抑止力には全くなっておりません。

今そのために必要な対策とは、PCR検査で陽性となった場合、実際に本人や家族の生活環境がどのような状況になって、また、自分が勤める会社や取引先などの関係者にどのような影響を及ぼすのかといった情報を具体的に提供することで、本人や周囲の人々にも、検査結果が陽性となること、また、陽性者の存在自体を不必要に恐れることはないと伝えることであります。

県は今後、新型コロナウイルスに関し、県民だよりはもとより、市町や各種団体、または各業界の広報誌などを通じて、県民にとって必要かつ自分の暮らしに関わる身近な情報を県民に積極的に提供すべきと考えますが、健康福祉部長の御所見をお伺いします。

最後になりますが、四番目、個人の特定につながる情報の公表についてであります。

県では現在、感染者の情報として居住市町、年代、性別などといった情報をマスコミに公表しておりますが、これにより中小規模の町などでは容易に個人の特定につながり、感染者は様々な誹謗中傷や流言飛語の対象になっております。本来、感染拡大防止に直接つながるとは思われない地域や年代や性別などの情報は、医療関係者内で共有できておれば済むことなんであって、殊さらマスコミや一般市民に公表すべき公益的な価値があるとは思えません。

よって、県は今後、これら居住市町、年代、性別などの情報は個人情報保護法の観点から非公表にすべきと考えますが、健康福祉部長の御所見を重ねてお伺いいたします。

次に、九州新幹線西九州ルートについてであります。

私も昨日の質疑に対する答弁をテレビで見ました。南里部長に私は苦言を呈したいんですね。莫大な、昨日からずっと莫大な費用がという言葉が、この議会壇上で発言をされています。数字は確定しているわけでもなければ、協議入りの結果として、さした協議があっていないがゆえに数字も確定していない、その状況の中で、地元負担が莫大である、莫大である、これはまるで印象操作のように思えてなりません。この新幹線のフル規格の問題がもっとフラットに、県民にとってどんなふうなものであり、それがどれぐらいの金額であって、自分自身の購入する感覚において莫大なのか、意外と安かったのか、それはどこまでいっても主観の世界であります。

ですから、まだ数字がはっきりと特定もしていない段階で、県が自らの試算において莫大だ、莫大だと県民に対して物を言うことは、結局その印象操作につながって、このフル規格ということについての印象操作につながるにすぎないと私は思えてなりません。そのことを私は強く言いたかった。なぜかという、勉強会で、SAGAアクアは飛び込みプールに十八億円使いました。利用されている方は十数人だそうです。一人一億円。私たちはこれを認めています。これを莫大な投資ということを強く言うこともありませんし、そういう経緯の中で今後これを進行していくということです。六十億円の補正が莫大か、莫大だと思いました。しかし、今それは必要なことだとして、そのことを莫大だ

というふうにもおっしゃいませんね。

前語りはその程度にしまして、九州新幹線西九州ルートについて今から問います。

六月定例県議会終了後、新幹線問題対策等特別委員会では、理事はじめ委員各位の御協力を得、三度にわたって閉会中審査をさせていただきました。

そこで、閉会中審査及び私自身政府とやり取りする過程で多くの事実が判明いたしました。ランダムに言います。

さきの議論で上下分離された鹿島地域の自治体幹部、議会及び経済団体の方々は、異口同音に、鉄路の未来には大いに不満は残るけれども、道路の整備こそ強く望んでいるということ。

一つは、F G Tは五百億円もの巨費を投じたものの、安全性、経済性の両面から開発の見通しが立たず、断念せざるを得なくなったということ。そして、その責任はひとえに政府にあると表明されたこと。

そして、この新幹線整備に関する総責任者は国土交通省ではなく、与党検討委員会にあり、その代表者たる山本幸三委員長は正式にF G T断念の報告に佐賀県に来佐されているということ。

また、貸付料は過去に整備した長野新幹線等の返済に充当するため、そもそも当時の新設区間、鹿児島新幹線及び現下の九州新幹線西九州ルート、長崎-武雄温泉間の整備に充てずに建設されているということ。ところが、平成二十三年度の長野新幹線の返済が完了した後は新線区の建設財源に使用することが可能となり、最初から当て込んではいなかったから、私たちはその種の印鑑を打つというか、議決したんだけど、けども、長野新幹線の返済が完了した平成二十三年から後というのは新線区の建設財源に使用することが可能となった結果、今では今年度の見込み二百九十四億円まで入れると、総額千四百三十六億円が充当されているということ。

そして、今回の武雄温泉-新鳥栖間は年八十六億円の三十年間、二千五百八十億円は制度的に半ば担保された数字なんだけど、これを確定できないのは、建設費に充てる貸付料総額は制度的に新幹線建設着工時に正式に決めることになっているから、現段階では仮定の数字と言わざるを得ないということ。

また、現在、我が国の経済政策の目標はデフレからの脱却であり、つまり、物価を上昇させること、物やサービスの価値を高めることで消費を促し、結果として生産を起す。そして、雇用を安定させ、賃金を上昇させる。確かに新鳥栖-武雄温泉間の六千二百億円の数字は最終的にどれくらいか上がっているかもしれないが、しかし、それは私たちの政府及び国民がデフレから脱却するために求めた経済政策の成果であり、結果として建設費の上昇に比例して労務や資材の単価が上昇しているだけではなく、私たちの所得も県や国の歳入もひとしく上昇していると見るべきだということ。

そういう意味では、政府の数字が確定していない数字というのは、確定していない数字というのは妥当だけれども、仮定に仮定を積み重ねた数字であるというのは、あまりにも極端で、先ほどの莫大な、莫大なという答弁と同じようで、印象操作にも近い失礼な表現であるということ。

また、本県の建設費負担軽減のためのスキームの変更は、県との協議の場において政府が努力をすると表明したこと。

ほかにも、沿線自治体には三十年で五百億円の固定資産税が自主財源として入ること。仮にその分が交付税において減額されたとしても、やはり大きなプラスであることが分かりました。ほかにもまだまだあります。

最後に、このアセスの期限の意味ですが、二〇二三年には北陸新幹線が着工します。その際にこの建設資金、つまり、財源の議論が始まります。

ここは一地域、一区間に数千億円、あるときは数兆円もの巨費をいかに確保するかの場合です。条件は、この議論に参加できる対象線区であること。そして、その議論のとき、つまり、二〇二三年にアセスが終わるためのぎりぎりのタイミングが今年の秋口、十月中旬、分かりやすく政府は九月三十日だと言っていますが、九月三十日だということ。そして、間に合わなければ取り返しがつかず、その時点でフル規格は実質消滅するということなのです。

時既に遅しの感もありますが、県議会でも新幹線問題の概略が、少しずつだけど、だんだんやっばり分かってまいりました。

そこで、次の点について伺います。

環境影響評価についてです。

ここが一番言いたかったんですが、私たちのフル規格案がほかの線区、北陸新幹線ですが、これとの決定的な違いは、政府によるF G T断念の責任を取るための補償線区だということです。

だから、県から要望があれば負担軽減についても応じたいとの答弁が鉄道局寺田次長から公式にありましたし、与党西九州ルート検討委員会の最高責任者である山本幸三委員長も、マスコミを通じてそのようなメッセージを発しておられます。

そういった立場でフル規格案について協議すれば、大枠で三つあります。

一つは建設費負担軽減の問題、そして並行在来線の問題、最後に地域振興の問題であります。

これらは私が個人的に勝手にイメージする話でありますので、ああ、こういう考え方もあるのだというふうに参考的に思っただけであれば結構で、何も確定した—私が思う条件です。

本県の実質負担総額は六百六十億円、交付税措置分を含めて千二百十億円という基準となる数字が政府から出ております。本県の実質負担総額が六百六十億円、交付税措置分を含めて五〇%という話、千二百十億円という基準となる数字が政府から出ています。

そのうち九割は起債ですが、先に百二十億円払うとしても—ここは結構痛いですね、百二十億円払うというのは、百二十一億円払うとしても、残り千八十九億円、これを三十年で払うと交付税措置分を除き年間約十八億円。これを高いと佐賀県さんは言うておられます。しかし、条件をつけて、五十年で払えば年間十一億円になります。

また、交付税措置は現在五〇%ですが、何と長崎県は七〇%です。長崎並みに七〇%にしてもらえば三百二十七億円。これに頭金三十三億円を入れて、五十年払いで年間六億円ということになります。

同じようなデータを皆さんたちは持っておられるので、この計算式に当てはめてやっているとそういう数字になるのはもう間違いありません。

また、J Rは貸付料の支払いを三十年から五十年に繰り延べることを主張しています。

長崎県の交付税措置は実際七〇%になっています。非現実的な話だとは私は思いません。

また、並行在来線の問題とて、J Rとの協議の過程で国土交通省、与党検討委員会の皆さんに間に入ってもらって、最低でも上下分離方式にしてもらって佐世保線を残すとします。特急みどり及びハウステンボス号が残れば、有田も伊万里も現在と変わらないし、肥前山口駅も辛うじて長崎本線の分岐機能の一部は残るし、結果、肥前鹿島駅も何とか利便性低下の歯止めにはなります。

そして、その維持管理負担を佐賀県と長崎県で先例に従って二対一の割合で負担する。いよいよのときは長崎県に全額負担をしていただく。これも長崎県に佐世保線を残したい意向があるやに聞いておりますので、あるとないに関係なく、私どもはしっかりと長崎県に要求するべきかと思えます。

また、地域振興ということであれば道路の建設です。

さきの議論で影響を受ける結果となった鹿島地域の皆さん方のために、国道四九八号の高規格化はもとより、有明海沿岸道路における鹿島—諫早間の整備区間の格上げ、国土交通省による佐賀唐津道路、多久佐賀II期の整備、また、国道三号線及び国道三十四号線、そして、国道二〇三号線の道路改良の大幅整備促進です。

そもそも福岡、長崎など九州の他県と比べても大変な遅れを見せている本県の道路事業から見ても、無理な話ではありません。

最後に、知事がアリーナ建設で算定したように、そもそも鉄道需要だけでは費用対効果が小さいのだから、鉄道建設の経済効果もアリーナのときと同じように費用対効果の中に入れ込めばいい。つまり、六千二百億円分の鉄路建設の元請、下請を可能な限り佐賀県の業者に任せてもらう。

僕は、この問題を解決するに当たって協議の勝利者は誰もいないと思っています。だって、フリーゲージトレインであれば、私たちは歳出すお金はあっておりませんでした。

しかし、高かるうが安かるうが、六百六十億円という基準が出ています。この条件において、これをいかに下げるか。いかに下げてもゼロではないということは、我々は血を流すことになります。

うちも血を流すが、政府も長崎も機構もJRもみんなひとしく血を流してもらおう。三方一両損の精神で痛みを分かち合いながら、一致団結して、この西九州ルートをつくり、育て、それぞれの地域や国土、企業の発展に期していく、僕はそういうことだと思います。

知事に直接言いたい。私は政府に対しても、与党に対しても、JRに対しても、長崎県に対しても、逃げも隠れもせず—逃げても隠れてもいないのかもしれないが、そんなふうに見えるのは私だけかもしれないけれども、腰を据えて、堂々と正面から向き合って話し合っていくべきだと思います。

そして、その話合いの果ての最終最後、つまり、今から二年と半年後、相手に誠意が感じられない—交渉相手はまた、まさに私たちに対して、悪意であったことではないのかもしれないが、結局私たちはだまされてしまったような形になっちゃったものだから—相手に誠意が感じられない、このような条件では必ず県民に夢と満足を与えられない、そう知事が本気で確信したのであれば、そのときこそ議会と共同して責任を持って破断にすればいいと思います。

しかし、それまでは、現在のフル規格案については、地域振興も含め、実際的な協議を続ける価値は十分過ぎるほどあります。話をしてみなきゃ分からんやろうもん。相手の答えを聞いてみなきゃ分からんし、重ねて改めて気持ちをぶつけていく過程の中で一つの結論を得るということは、政治をやり続けているわけであります。

それを、アセスの受入れを今回しなかった程度のもので、アセスはフル規格の着工と同義ではないとのお墨つきまで持っているのに、実質的な協議の機会をまさに失ってしまいます。

あと二週間後にこれから提示されるはずであった県民の多くの夢が詰まった条件の全てを失う愚を犯してほしくない、そう心から思います。

改めて知事におかれましては、環境アセスの実施に同意すべきと考えますが、御所見をお伺いいたします。

二、対面乗りかえ方式の固定化についてということでありまして、今日、富田議員が古川議員のほうから話があったと思うんだけど、同じような話です。

もしこのまま知事がアセスを受け入れないとの選択をすれば、武雄温泉駅での対面乗りかえの固定化を選択することになります。

なぜかFGTの開発に見通しがなく—ないということです。開発ができないと。何か見通しがあれば、あと五百億円投入すれば何とかなるかもという何かの見通しがあれば、費用対効果の観点からでも何とか頑張っしてほしいということなんだけれども、その見通しが立たないから先に行けない。

だけど、その見通しを立てるために—ためにかどうか私は分かりません。政府は永続的ですし、私たちの暮らしはもっともっと先まで続くんだから、近畿鉄道等の話その開発の過程の中で思わぬ拾い物、発見をするかもしれないし、発明するかもしれない。そうしたときに、FGTが高速交通ネットワーク網に大量輸送機関として、車両として、今の三分の一ぐらいの価格でできるかもよなんて話になれば、そのときは改めての話です。

しかし、今、現段階においては、本格的に投資することができる状況にないという、その見通しがなく、スーパー特急方式は建設工事の抜本的なやり直しで、まさしく無駄な公共事業の典型となり、国会や国民がこれを許さないと思うんですね。出来上がったばかりなのにもう一回やり直す、つまり、結論はリレー方式ということになります。

その場合、JR九州は経営上、大きな負担がかかることで—そもそもJRという会社は、その鉄道部分は本質的に赤字です。赤字だそうです。

ホテルや不動産でもっているような会社なのに、収支改善効果が見込めないのであれば、赤字路線の廃止、縮減というふうで、既存の在来線が維持できなくなるということを僕は大変心配しています。中長期的にですけどね。

今、「半沢直樹」というテレビドラマが大流行ですが、帝国航空再建に尽力するあの半沢直樹も、公共輸送に対する責任という美名の下に赤字路線の垂れ流しは経営再建最大の障害であると申しておりますが、JRとて同じです。同じような状況になれば、必ず同じようなことをする。そうなれ

ば、利用者である沿線自治体の住民が最も不利益を被ることになります。

地元自治体の一番の心配は在来線の未来だということ。対面乗りかえ方式が固定化した場合は、佐賀県が結果的に全責任を負うことになると思いますが、本県は現在の赤字路線を守っていくべく、沿線自治体の住民にどのように説明するのか知事にお伺いします。

もう終わりに近いので、ちょっと余談ですが、対面乗りかえ方式だと博多から長崎に行く場合は必ず武雄温泉駅で乗り換えなければなりません。行く当てのない旅ならば、ぶらり武雄と、散歩してみるかということになるのですが、実際の観光でもそんな人はおりません。観光にも目的地があるからであります。

今、「かもめ」で長崎-博多間は直通ですが、必ず一旦降りるこの煩わしさ、足腰の悪いじいさん、ばあさんも、障害者も、子育て中の親子も、荷物の多い人も、車中で寝ていた人も、みんな途中で降りるこの煩わしさ、それが年間三百万人もの人がいるということです。余談ですが、佐賀県や武雄温泉駅の印象が本当に悪くなるようで、これまた私の心配の種の一つであります。

三番目、国との関係修復についてです。

かつて、安倍総理に対する周囲の忖度が過ぎると政治課題になっておりました。知事に忖度し、おもねった物言いばかりでは議会の仕事は務まらないと思い、佐賀県のためにならないと思うがゆえに言わせていただきますが、今回のアセスの件で感じたのは、知事は国と必要以上に対決の姿勢をあおっているのではないかということです。

政府が五つの整備方式に関するアセスを提案してきたときに、同じ断るにしても、一旦受け入れて、後日返事させていただきませんか、儀礼上でも慎重に検討させていただきますとか、普通言うべきところを、即日むべなく断ってしまった。それは、国土交通省なりの事態解決への思いを込めた提案だったかもしれないのに。

また、鉄道局長が佐賀県の不安を払拭するためにせっかく出してくれた今回の公文書も一顧だにせず一僕は昨日の答弁、知事の対応を見ていました、生で。まるで木で鼻をくくったような態度であり、このような公文書は全く信用に値しないとばかりに、公文書の内容とは全く真逆の答弁で、アセス受入れはフル規格の受入れと同義であるとちゅうちょなく答える。そういうことになれば、佐賀県知事は国土交通省鉄道局長に公にうそつきだと言っているようなもので、先様はどう思うんだろうということですね。残念を通り越して、怒りや恨みが残っても仕方ないんじゃないでしょうか。これでは初手から対決であり、けんかを仕掛けているようなものであります。

ほかにもそのようなことは様々にあって、この場では伏せておきますが、実際、私自身も地元の用務で九州地方整備局に陳情に行った際、そこはプライベートな部分でしたが、ひたすら知事の態度はあんまりだと、失礼じゃないかと、激烈に不満を述べる方もおられました。霞が関や地元では既にな有名な話のようでもあります。霞が関のとある中堅幹部は、随分とこの種のうわさが広まっていて、このままでは国土交通省はもとより、霞が関の中で佐賀県の味方をしてくれる人がどんどん減っていくような感じだけど、本当に大丈夫なんですかと心配してくれる方すらおりました。それは事実かどうか分かりません。先様も丁寧で大人の対応をされるわけですから。

そういう意味からすると、今では自民党本部、国土交通省、農林水産省などでは、面会を申し入れても、上手に、ていよく断られて、関係者に会うことができない日々が続いているとも聞き及んでおります。

私は、九州新幹線西九州ルートの際は、たとえ意見を異にするにせよ、本県県民のために、知事と政府、知事と与党との信頼関係が損なわれることを大変恐れています。

この点に関する知事の受け止めと、もしそのように感じておられるのであれば、現在の国との関係をどのように修復するつもりなのか、知事の御所見をお伺いします。

四番目、国会議員の役割についてであります。

整備新幹線のような国策事業で、国と県の協議が不調となっている場合は、国会議員がその間に立って一定の役割を果たすべきではないかと考えています。県と市の間でトラブルです。佐賀土木事務所も中部農林事務所もなかなかうまくいかないことが多々あります。やっぱり皆、公務員、丁寧に丁寧に仕事をしても失敗はあるもので、そういうときに、ここにおられる全ての県議会議員さ

んたちは必要があれば、またお誘いがあつたりすると、その間に入って調整して、どがんとねという話。県側の立場に立つときもあれば、市町側に立って県を指導するときだってあるだろう。そういうようなことを私たちはなりわいとして政治活動をやっているはずであります。

特に、そういう意味からすると、今回は国と県との間があまりにも不調です。協議が不調となっています。誰か間に入ってあげなきゃと私は本当に思っていて、その役割を果たすべきではないかと考えていて、特に前知事である古川康衆議院議員は、F G Tを受け入れるときの知事でありました。僕もここで議論をさせていただきましたが、結果として導入を断念しました。その結果として今の状況を古川代議士は、随分やっぱり心配もされているし、じくじたる思いをされているようではありません。

そしてもう一人は、衆議院議員の今村雅弘先生であります。先生は、御承知のとおりJ R出身でもありますし、何より大臣経験者で、県内国会議員の中でも最長老。特に、与党P Tの有カメンバーでもあります。大変適任かと思いますが、県はこれまでに国会議員に対して働きかけや相談をしてこられたのか。また、今後どのような働きかけをするおつもりなのかお示しをいただきたいと思ひます。

最後になりますが、この前も質疑をさせていただきましたが、そのときは知事からしっかりした答弁をしてもらえなかったのが、もう一回言いますね。さきの議会でも申し上げましたが、改めて問いたいと思ひます。

国との協議はマスコミ公開の下で行われておりますが、衆人環視の中では自由闊達な議論はできないと思ひます。知事の言う開かれた場は、開かれ過ぎて、かえって閉ざされた場になってしまっております。私はこの協議の一部を非公開にするなど、腹藏なく議論ができる環境をつくる工夫も必要と考えますが、どうかということ。

また、協議の実効性を高めるため、僕らはこの協議の行方を大変期待をしながら、本当に期待をしながら、多くの人たちがこの結果を楽しみに待っています、はらはらしながらですね。

だから、そういう意味においては、協議の実効性を高めるためには、知事は国土交通大臣や与党検討委員会の委員長及び長崎県知事、J Rの社長らと必要に応じて面会して、協議の大枠や本質的部分については直接対話をすべきと考えますが、重ねて知事にお伺ひします。

これで私の第一回目の質問を終わらせていただきます。(拍手) (「知事、冷静に、鋭く答弁せんば」と呼ぶ者あり)

◎藤木卓一郎君 登壇＝それでは、再質問をさせていただきます。

まず一つは、アセスの件についてです。

「環境影響評価の提案に関する認識について」、国土交通省鉄道局長からペーパーが来ております。皆さんのお手持ちの資料のとおりですね。「国土交通省鉄道局としては、六月十六日にお示しした環境影響評価の提案にご同意いただいた場合であっても、それをもってフル規格などの特定の整備方式が決まることになるとは考えておりません。」と公印つきでペーパーが来ました。

この文書を読んで、なぜ—同じものを見ているんですよ。なぜアセスの同意がフル規格の着工と同義であるという解釈になったのか。そう理解した根拠をお示しください。

それで、木原委員の質疑は、アセスをしても、我々は着工したことではないというあかしを示してほしいと。だから、このペーパーが来て、よかですと。

そもそもアセスをしたからといって構造的に着工することはできません。構造的に、アセスをしたからといって着工することなんてそもそもできないんです。

何でかという、実際作業をするに当たっては県と一緒に工事実施計画書というペーパーを作って、工事のプロセスと一緒にやるんですね。そのとき、同意している状況じゃないと工事実施計画書なんていうのは作れないし、第一、こちらが同意しなければ、お金の負担を払わないだろう。

同意もしていないのに勝手に着工してから請求書だけ来て、えっ、これ払うんですか、同意もしていないのに、これは押売ですかみたいな話になっちゃうので、そもそもアセスをしたからといって着工と同義ということにはならないんです、実質的に、物質的に、実利的にですね。

だけど、そういうことであつたにしても、着工と同意だというふうにはみなしませんよというペー

パーを、同じものを見ているのに着工と同意ですと、こう出ると、何でと、僕はそこがよく分からない。

もう一つ、知事はそれだけ、このペーパーを見てもそうならば、政治家として赤羽大臣が信頼できる大臣だということであれば、こんな重要なペーパーですよ。局長印を信頼できないんだったら、大臣に直接電話して、これはどういうことですかと、真逆のことを言っちゃっていますけど、真逆の認識をしているんですけどどうですかと大臣にでも聞けば、同意なのか、同意じゃないのか一発で分かる話でね。

もう一つは、ここも私はよく分からない。FGTの断念の責任は政府にある。その責任に対する補償、負担軽減や振興策とその提案は政府側がなすべきである。私どもが要望、提案すべき立場にないと再三にわたって主張されておりますが、僕も佐賀県政に深く関わって、そこそ長いので、似たようなケースに立ち至ったときには、県は必ず一県の失政によって住民が困っているときは必ず、おまえたちが失敗したっちゃけん、補償の在り方はおまえたちが考えてこじにやなんて公民館でよく言われます。僕は間に立ちます。

だけど、いや、そこはすみません。勘弁してください。そちらのほうから要望を上げていただければ、こちらとしても最大限考慮しますので、天井があるかないかなんですね。

加点方式でいくのか、減点方式でいくのか。先に要望を出して、上限を決めてさえしまえば、できる、できないはどんどん小さくなっていくんだけれども、加点方式になると、こちらから言っちゃうと、それだけじゃ駄目、これだけじゃ駄目とどんどん増えていく。

だから、基本的には行政側の失政に対する補償の在り方というのは、どちらかという、先に上限を決めて要望を出させて、これはなかなか難しいですよ、もうちょっと待ってみたいなこと、全体の枠を決めていくという政策決定のシステムがあるんですね。

そのことはみんな分かっているんです、みんな分かっている。だけど、これだけの内容、内実があるのに、条件を出せば何とかなるかもしれないという、せっかく最大の、今、高値で売れるチャンスのようなときが来ているのに、ひたすらに私どもは要望、提案すべき立場にありませんと言って、そのタイミングを逸し続けていると私には思えてなりません。

私どもは政府側にその要望、提案をなすべき立場にはないとなぜ言い続けるのか、こだわるのか、その根拠を改めてお示しいただきたいと思います。

あと四分ありますので、ちょっと僕は自民党党员として、この会派の中の一人として、今、質問しているわけですけども、自民党佐賀県連の代表役員会の一人で、この問題について代表役員会として知事のところに要請活動に行こうということになって、要請活動に行くことにしました。結果的にはお断りされましたけど。

県議会が昨日でしたかね、議長経験者、顧問団の皆さんたちがこの問題について話をしに行こうと、非常に緊迫した空気の中でですね。

僕らは、一個人として藤木卓一郎がいるわけではなくて、機関としてここに存在しています。法的権限を持った特別な存在です。これは県民の声を代表する者として、僕はこの議会壇上に立っていて話をしています。その人々が、県民の声を代表する多くの者たちが真摯に考えて、考え抜いた気持ちを、きちんと正式に思いを伝えに行く。それは部屋ですから密室かもしれない。余人を介さないのかもしれない。しかし、結局、昨日の議長団の皆さん方の要請活動についても来ないでくださいということ。理由は、この議場で私の気持ちは伝えますからということだった。

私どもは、深刻かつ重大な問題を知事にはこうやってこの公開の場でしか話ができないという今のありようというのは、僕は異常な関係だと思っています。「何やったですか」といろんな話をします。いろんな話ができる関係。僕も仕事だから、こういうことを言っています。そういうような人間関係、信頼関係に基づいた議会と知事との関係であって、丁々発止、そういう議論ができる場であってほしいです。

議会壇上じゃなくても、どこであっても、ちゃんと真剣な話がお互い胸襟を開いてできる関係。自分の考えとは違っていても、お互いの意見を認め合いながら、何とか妥協点を見つけんばいかんですねと話ができる、そういう本当にしっかりした信頼関係を築いていただきたいと思います。

その点についても御所見をお伺いして、私の質問を終わります。（発言する者あり）

◎藤木卓一郎君 登壇＝答弁漏れを指摘させていただきたいと思います。

質問の趣旨は、なぜこちらから提案というか、要望というか、こういうような条件で何とかありませんかというような提案とか要望をしないのかと。そういう立場にありませんと言い続けていらっしゃるその根拠をお示してくださいということを申しておりました。

Copyright © Saga Prefectural Assembly Minutes, All rights reserved.