

2023年12月6日：令和5年11月定例会（第2日） 本文

◎藤木卓一郎君（拍手）登壇＝改めまして、自由民主党会派に所属いたしております藤木卓一郎でございます。

こんにちはなんて言いたいところでございますが、挨拶はそこそこに早速質問を始めさせていただきますと思います。

まずは、九州新幹線西九州ルートについてでございます。

僕は、九州新幹線西九州ルートのこの議論がありましてから、新幹線問題対策等特別委員会の委員長を務めさせていただきました。この議場において決議をする推進役の一人でもあったと思います。自民党県連を通じて、当時の整備新幹線の委員会の細田委員長―亡くなられましたけれども―に要望や陳情に行ったこともあります。その後、議長を通じてこの新幹線のことについては、国交省とも内々のところ、様々な意見交換をして今日にあります。

そういう意味において、一度きちんと僕なりに整理もしておきたいということもありまして、今回相当の熱量をもってこのことについて質問させていただきますが、質問というよりも、まるで講演のようになるのかもしれませんが、お話を聞いていただきたいと思います。

九州新幹線西九州ルートについて、（一）ルートについてであります。

九月議会以降、知事は空港ルート案については協議を開始してもやぶさかではないというような、そんなふうな発言をされております。どのルートであれ、アクションを起こされ、この問題の解決に前向きな姿勢でおられることを大変うれしく思っています。しかしながら、ルートの問題は、議会では確かに空港ルート案について言及される方ばかりだったように思いましたし、殊さら佐賀駅ルート案を進められたり、空港ルート案を批判したりということもあっておりませんでした。この際、ルートについて知事に何う過程で私見を伝えさせていただきたいと思います。

率直に申しまして、私は空港ルートについてはあり得ないと考えています。その理由として、御承知のとおり、空港ルートは極めて軟弱地盤であり、時速二百八十キロメートルで走る線路の誤差は数十メートルで三ミリ以内でなければならないそうです。線路は二本ありますので、一本の線路と一本の線路との間の誤差も当然でしょうし、高低差においてもそうであります。不等沈下を起こす可能性が大である。つまり、そのようなミリ単位の、まるで精密機械であるかのような線路の直進性みたいなものを担保するに当たっては、空港ルートではまず土木工学的に大変厳しい選択になるということです。

次に、建設資金の問題があります。

鉄道局が試算した筑後船小屋駅に接続した空港ルートの建設費は、佐賀駅ルートの六千二百億円に比べてそもそも一兆一千三百億円となっておりますが、さらに建設費について言えば、知事が佐賀県を通るルートでの県の負担は六百六十億円から千四百億円に上昇すると、そう言われる計算式を原課の課長等において試算させてみますと、空港ルートの建設費は約一・八兆円に上ってまいります。空港ルートの場合は収支改善効果が全く認められないと試算結果が国交省において出ておりますので、佐賀駅ルートで得られるJR九州からの二千五百八十億円の貸付料収入はもちろん入ってまいります。その場合の県の実質負担は、福岡県にもお世話になることとなりますね。ですから、福岡県側の一千億円分の負担を除いても、少なくとも我がほうは二千二百億円以上の負担になる計算となります。佐賀駅ルートよりも八百億円高つく計算になっております。

問題はそんなことではありません。問題はそれ以上にこの一千億円という金額が福岡県側の財政負担になるということです。簡単に分かりましたと言えるような金額では幾ら福岡といえども決してありません。したがって、筑後船小屋駅経由となれば、この交渉に福岡県などの多くの自治体の関係者も加わることになりまして、交渉対象者が増える。交渉対象者が増えた分だけ全体の合意形成ということにさらに多くの時間を費やすこととなります。そのようなことになれば、恐らくこの新幹線問題自体は、私たちにとっての実質的な政策課題ではなくなり、全ての開業効果は遅れに遅れ、多くの機会損失を生むこととなります。

ほかにもあります。それは今の佐賀駅が持つ圧倒的な鉄道ネットワークです。例えば、佐賀駅には

特急から鈍行列車等の既存の鉄道ネットワークがあります。または佐賀駅バスセンターは一日七百台程度のバスが発車しておりますし、タクシー乗り場は営々と発車し続けています。自家用車も、そしてそこに至る道路網も、駐車場も、ホテル群も、ショッピングセンター街も、それら全てのネットワークの価値や機能から全く遮断された形で田んぼの真ん中にぼつんと巨大な新幹線駅舎を建てることになるということです。

ほかの輸送インフラはもちろんのこと、ほぼ何もありませんから、誰も降りません。降りる理由のある方は降りるかもしれないけども、基本的にその駅を通じてどこかに行こうという気分にはなかなかならないだろう。

新幹線の直進性を踏まえて、新幹線も二百八十キロですから、何としてでも真っすぐです。その新幹線の直進性を踏まえて構造的に既存の駅から分離独立せざるを得ない場合ならともかくとしても、運よく佐賀駅を通すことができるのに、あえて先人が築き上げたこの強大なネットワークという鉄道最大の強みからこれを切り離すというのはあまりにも僕は愚かな行為だと思っています。

県都佐賀市とはいえ、富士町から三瀬、諸富町から久保田町に至るこの広大なエリア全体で二十三人の人口です。大阪や横浜ではないのですから、佐賀市の玄関口が二つということはないだろうと思うんですね。

新幹線鉄道ネットワークの中で、このようなことをして衰退した町は幾らもあるし、在来線の駅舎に新幹線駅を乗り入れたことが駅を中心とした都市の発展につながった事例は幾らもあります。

一番大切なことを言います。長崎駅や熊本駅の絶大な開業効果を見て思うんですけれども、新幹線駅が佐賀駅に乗り入れることによってもたらされる五十年に一度、百年に一度の佐賀駅周辺の大規模な再開発、まちづくりの機会もまた失われてしまうということです。壊すの後は再生です。再開発が待っています。それが一番残念なことでもあります。

この際、改めて二つのことを申し上げておきますが、貨物新幹線の議論もあります。実際私どもは見てまいりました。JR東日本が実際運行しておられますが、それは車両の中の空いた車掌室などに小さなカートを入れ込んで運ぶ程度のもので、全体で軽トラック二台分くらいの量だったと思います。貨物新幹線に関する法制度の整備をはじめ、貨物輸送用の新幹線車両の開発、荷受けターミナルの整備はどうするのかとか、貨物になれば、荷重も大きなものになってまいりますでしょうし、これを受ける路線の路盤の強化ということも考えていかなければなりません。そういう課題の解決が今現状において全く見通せない以上、空港貨物と新幹線貨物のコラボとしての空港ルート案は現実的ではないと見るべきだと私は思います。

最後に、佐賀空港の将来の発展に欠かせない新幹線佐賀空港駅設置の議論です。

この点については、福岡空港の代替機能を佐賀空港が持つ可能性、つまり、真の意味で九州国際空港を誘致するための手段としての空港ルート案ということでしょうか。しかし、それは駅と空港を道路で結ぶか、モノレールで結ぶかの話なのであって、ルート自体の変更を求める議論ではありません。この議論は、新幹線の交渉妥結時に、空港の振興策の一つとして九州知事会や九州議長会、政府や与党の皆さんと真摯に話し合うべき重要な問題提起だと、そこは私も思っています。しかし、まずは県民の新幹線利用という観点で考えれば、在来線やバス、タクシー等、ほかの公共輸送手段とのネットワークの利活用やその利便性を考慮しながら議論するべきです。

そういう意味では、新幹線整備と九州国際空港の発展とを絡めて考えることは、この問題の本筋ではなく、しっかりと切り分けて議論するべきであると思います。

長々と申しましたけれども、これらの点から、フル規格のルートについては佐賀駅周辺の大規模開発を促し、鉄道ネットワークの強みを最大限生かすことができる佐賀駅ルートを通るしかないと思いますが、もう重ねてになりますけれども、知事の御見解をお伺いします。

議論の在り方についてということでもあります。与党検討委員会との議論についてということです。

知事は国との「幅広い協議」とは別に与党検討委員会の森山委員長と面会されるなど、最近様々な関係者と意見交換をされているようでもあります。ありがたい話です。私も先日、森山委員長にお会いしましたし、鉄道局長やほか平田次長さんらとこの新幹線について幾つかの意見交換をさせていただきました。詳細はもちろんここで話すことはありませんが、特に気になったのは、一つは四国新幹

線が地元政財界を中心に大いに要望の熱を上げられておるということでもございました。これを受けて九州新幹線西九州ルートについてもスケジュール感を持って議論を加速させていきたいということでもございました。今日は四時半から九州新幹線西九州ルートの委員会が開始されるというような話も伺っております。あと十数分後ですね。何が話し合われるのかは、明日、新聞を通じて我々は知ることになると思うんですが、そういうスケジュール感を持って議論を加速させていきたいということ。

もう一つは、前任の山本委員長さんたち、前の西九州ルート委員会等が決めた過去のいきさつ等も大切にしていきたいということでもございました。それは六月議会でも少し話をしましたけれども、令和三年六月に与党検討委員会が武雄温泉-新鳥栖間の整備についての委員会としての対応方針を決定して、当時の山本幸三委員長が山口知事と当時議長であった私のところに持ってこられた書面のことを指すのだと思っています。それはせっかくの機会ですから簡単に説明しますと、全部で四点の構成になっております。

一つは在来線の取扱いということについてであります。これは武雄温泉駅から新鳥栖間までの間は経営分離を前提とせず、JR九州が運行維持することが不可欠で、在来線の利便性確保については佐賀県と密接な協議を行うことが必要であるということが書かれております。我々の望みどおりのことが書かれているんですね。

二つ目は、佐賀県の財政負担についてであります。これはフリーゲージトレイン導入の断念のいきさつも踏まえて、佐賀県の財政負担の軽減を図る必要があると明記されています。

それについては二点あって、一つは、JR九州の貸付料収入の現行三十年間、貸付料をJR九州は払うわけですが、例えば、これを五十年間に延長させることによって、国と県の支払い総額を減少させるということでもあります。

もう一つは、佐賀県は九州新幹線鹿児島ルートでも、そしてまた、西九州ルートでも、両方の整備負担をお願いすることになりました。佐賀県の財政力の脆弱性とか、長崎県や他県と比べて費用対効果が見劣りするとか、そんな佐賀県の特殊な事情を踏まえて、方法を明らかに明示されておりませんが、佐賀県の財政負担の特段の軽減を図るために検討を進める必要があると明記されています。これもありがたい話ですね。私たちがとても願っていることそのものをここに明記していただいていると思います。

三つ目はルートについて書かれてありました。

与党検討委員会は、旅客の量や利便性、事業費の額などから佐賀駅を通るルートが適当であるとしてしっかり明記されています。先ほどのことも踏まえてということですね。ただし、フル規格であることは前提ですが、佐賀県から別ルートの提案があれば別途検討するというふうに書いておられます。だから、山口知事は南ルートについては一考に値する、そういった議論が今行われているということになるわけですね。「ただし、佐賀県から」ですから。しかし、ここで言う県とは狭義の佐賀県庁を指すのか、私ども佐賀県議会も一体となった広義の佐賀県なのかは、この点においては定かではありません。

最後に、四つ目の項目になります。それは地域振興についてということでもありました。

これはすばらしいことが書いてあります。新幹線の開業効果が最大限発揮され、その開業効果が西九州全体に資するように、佐賀県からの地域振興策に関わる要望をしっかりと受け止める必要があると書いてあります。つまり、西九州全体にこの開業効果が資するように佐賀県の地域振興策を受け止めると、そういうことが必要だと書いてあるんですね。

どういうことか。それは新武雄温泉駅の開業効果を高めるために、例えば、国道四百九十八号線の高規格化もそうでしょうし、諫早駅の開業効果を高めるために鹿島-諫早間の有明海沿岸道路の整備だってそうかもしれません。佐賀駅の開業効果を高めるために、佐賀唐津道路全体の整備なんかもそうかもしれませんし、新鳥栖駅の開業効果を高めるために国道三十四号線バイパスの話なのかもしれません。そういった議論を私たちは、佐賀県及び佐賀県議会としっかりやりたいとの熱い思いで、山本委員長は県庁と議会にお越しになられました。森山委員長はその既定の方針を受け継いでくださるものと私は確信いたしております。

ここで、今日の木原議員の話を受けてですけれども、佐賀県の公共事業について少し話をさせてい

たきます。今の佐賀県の公共事業というのは、西九州自動車道、そして、国道二〇三号バイパス、多久佐賀道路（Ⅰ期）、佐賀道路、有明海沿岸道路と大体こんなふうであります。しかし、始まったものは終わります。なるべく早いところ、開業効果をと私たちは言い続けているわけですし、山口知事以下、執行部もそうやって願い続けています。でも、そうすればするほど終わります。終わったその後に、私たちは国交省を通じて何があるんでしょうか。何も新規についての種を今まいているということはありません。なるべく早くこの種をまいて、こういった事業が終わったその後の次に佐賀県の社会資本整備を営々と積み増していくための鋭意努力がなされなければならないはずであります。

妙見埠頭はどうでしょうか。伊万里の港湾事業はどうでしょうか。災害の事業も、武雄を中心とした災害の激特事業ももうそろそろ無事に終わるかもしれないし、小城も始まれば終わります。その後は、僕はここに書いてある四つ目の地域振興策等、四項目における九州新幹線の検討状況については、この事業を通じた佐賀県の県土づくりの絵を描く大きな鍵を握っていると思います。

そこで、私はこれからの政府や党との議論の在り方としては、さきに示されております西九州ルート検討委員会が示した基本方針を中心に内容を精査し、ここに書かれてあるということは具体的にどういうことなんですかと、これは私たちはこういうふうに思いますけど、どうしてくれるんですかというようにことを議論していくことが、新幹線問題の本県の県益を大幅に増進させていく道だと考えています。知事の御所見をお伺いします。

(二)の二つ目ですけれども、JR九州との議論についてであります。

これは毎回言っています。在来線であれ、新幹線であれ、本県の鉄道の運行主体は唯一JR九州であります。佐賀駅を通るルートの問題はもちろんですが、在来線の問題も含めて、JR九州の古宮社長とも胸襟を開いて、新幹線問題について幅広く議論されるべきかと思いますが、知事の見解をお伺いします。

最後になります。国との積極的な協議についてであります。

令和二年九月、当時私は新幹線問題に関する特別委員会の委員長であり、県議会議長は桃崎峰人議員でございました。そこで、本県議会は県執行部に対し、国との協議に関する決議を行いました。その中では、県民がこの新幹線を通じた様々な問題について幅広く議論できるように、環境影響評価の実施をはじめとした様々な可能性を想定しながら、国土交通省との協議を積極的に進めるように強く要請すると明記しました。しかし、あれから三年がたちますが、実際は県民がこの新幹線の問題について幅広く議論できるような状況には全くなっていないのは皆さんも御承知のとおりであります。

県も、国との「幅広い協議」という協議の場をつくらねばならぬものの、—それは本当に高い評価をさせていただきます。—しかし、残念ながら、年に一回とか二回の開催という状況で、両者ともこの問題について精力的に協議を進めるといったものではありませんでした。残念な話です。

しかし、今後は与党PTをはじめ、国土交通省鉄道局も積極的にこの問題に向き合われるものと思います。山口知事の前で、私たちのこの県議会の決議とはどれくらいの重みがあったんでしょうか。新幹線の協議を加速させていくことを県議会は求めましたし、今も求めています。政府に対しても別の機会に同じようなことを問うつもりであります。知事は、改めてこのことについてどう考えているのかお伺いしたいと思います。

続きまして、教員の時間外労働問題と部活動に対する関わり方についてお尋ねいたします。

教員の給与については、「公立の義務教育諸学校等の教育職員の給与等に関する特別措置法」、世に言う給特法ということなんですけれども、給特法により教育職員には原則的に時間外勤務手当や休日勤務手当は支払わない代わりに、給与の月額四％に相当する額、これは時間外労働時間に換算すると僅か八時間相当になるそうですが、この分を教職調整額として支給するということが決められています。

逆に言えば、教職調整額四％を払いさえすれば、極端な話、どんなに働いても時間外勤務手当も休日勤務手当も払わなくてよいということになります。実際、現在では皆さんも御承知のとおり、教員の世界では受忍の限度をはるかに超えるサービス残業が横行しています。

文部科学省が今年四月に教員の勤務実態についての調査結果を公表されました。その調査結果によれば、推計される教師の月当たりの時間外勤務というのは、全国において小学校が約四十一時間、中

学校が約五十八時間となっています。先ほど申し上げた教職調整額相当の八時間を差し引いた給与が支払われないサービス残業時間は、小学校が月に約三十三時間、中学校が約五十時間にもなっております。

また、時間外在校等時間が月四十五時間以上の教員の割合からしても、小学校ではもう六四%の方たちが四十五時間以上、中学校においては、何と七七%も占めております。県内のほぼ大多数の教員が、残業代を払われない超過勤務のただ中であえいでいる様子がうかがえます。

私は、教育行政の現場に触れておきたい気持ちもあって、地元小中学校のPTAの会長、副会長の職を実質三年間経験させていただきました。

特に感じたのは、教頭先生の時間外勤務の多さであります。ほぼ毎日夜の九時、十時まで先生は働いておられる。特に現代では、自閉症や発達障害の傾向を持つ子の増加や、インクルーシブ教育の推進に伴う重複障害児らの受入れであるとか、さらには、モンスターという言い方はおかしな話かもしれませんが、熱心な保護者への対応の頻発化と、昔とはもう比べものにならないほどの勤務内容の複雑さや深刻さであります。

そして、その結果として、時間外労働の多さにつながり、中でもサービス残業の多さは当然、教員に対する志願者不足にもつながってまいります。

実際、平成二十年度の採用年次の志願者は、千八百八十四人おられましたが、令和五年には八百六十八人と二七%もの減少となっています。

結果として、志願者不足による教員採用試験の競争倍率低下を受けて、教員の質的低下をもたらすことになりまして、過度な管理職の多忙化は教頭等管理職へのなり手不足に直面することになります。

そういう教育界の現況に大変な危機感を抱きながら、次の点について伺います。

まず、教員の時間外労働問題についてであります。

このような勤務実態を踏まえて、教員の時間外労働問題に対し、業務内容をドラスティックに削減するのか、または業務量に見合った人員の配置を行うのか、はたまた時間外労働に対し、適正な賃金を支払うのか、いずれにせよ、県教育委員会は選択すべきであると私は考えますが、この点、どのように取り組んでいくのか、教育長に答弁を求めます。

また、教員の部活動に対する関わり方についてということでございます。

教員の時間外労働の主なものとして、中学校の部活があると考えています。県では、「SAGA部活」を令和四年三月に提案され、推進しておられますが、部活をやりたい子供たちの目線だけではなくて、時間外労働に疲弊する教員の目線も入れてこそ、「SAGA部活」という施策を考えていかなければ、中学校部活の地域連携であるとか、学校体育から社会体育への移行がやっぱり簡単には進まないだろうというふうに思います。結果として、学校の先生たちの時間外労働問題の改善にはつながっていかないと考えますが、併せて教育長に答弁を求めたいと思います。

三番目、市村記念体育館の耐震改修について伺います。

知事は、今議会の知事提案説明において、市村記念体育館の改修事業を凍結すると説明をされました。この事業の凍結理由としては、先ほどから議論はありましたが、資材価格の高騰等による事業費の増大等、工事の不落によるものであるとの説明がなされたところであります。

令和三年度から始まったこの事業の最大の目的は、建築物として歴史的な価値があり、多くの県民の記憶に刻まれた市村記念体育館を継続的に使用するため、そして、県民の命を守る耐震改修を行うことにあったと私は考えています。そのような答弁があったりもしました。

一方、佐賀県には、小城市から神崎市を経て、吉野ヶ里町まで、ほぼ東西方向に伸びる佐賀平野北縁断層帯というのがあります。この断層帯の全体が活動した場合、記憶に新しい熊本地震を超えるマグニチュード七・五程度の地震が発生する可能性がきちんと推測されております。そのことは佐賀県の消防防災課及びスタッフラインは、ちゃんと分かっておりますし、地震について佐賀県で考えるというようなことになれば、この北縁断層帯のことについて、これを無視して佐賀県の地震に対する防災活動はあり得ません。

阪神・淡路の大地震、東北の大地震、そして、隣県である熊本県での震災等、大小様々な地震によ

る災害の教訓を私たちは厳粛に、あるときは市民として、あるときは県民として、あるときは国民として、厳粛にこれを受け取って、本県は国の耐震に関する補助をいただいて、大小様々な施設、県内のほぼ全部の公共施設に耐震工事をなしてきました。できていないのは市村記念体育館と本県県立博物館くらいなものであります。

今回の事業はようやくその片割れである市村記念体育館の耐震という念願がかなって、市村記念体育館を利用する県民の、そのときにおける生命と身体を守り、そして何より歴史的建造物であるこの市村記念体育館そのものを守る最大のチャンスであると思っておりました。そしてまた、この古びた施設が、佐賀市民の災害の拠点施設として生まれ変わる最大のチャンスでもあったのであります。

何より、その分の費用は国から社会資本整備総合交付金をはじめ、耐震改修に附属する設備費まで入れて、おおよそ工事費の二分の一、約十二億円もの金額を頂いておったと、現金でもらったわけじゃないんだけど、もらえる予定になっておったにもかかわらず、これをお断りしてまで事業を凍結するというように伺っています。

私は、事業費の増大等の理由によって、利活用のための改修を凍結するという部分については理解はします。次の世代がこの体育館をどう使うのか、次の世代が改めて時代のニーズを踏まえて考えることがあっていいではないですか。

しかし、これら多くの震災の悲慘を目の当たりにした私たち現議会及び執行部は、この教訓を無視して、このまま放置してよいのでしょうか。知事は、先ほどの答弁で、こう言われておりました。安全に一〇〇%はないと。物事に一〇〇%の安全神話は存在しないと。まあ、取りあえず、恐らくなかるうもんという話ですね。あんもんねと、そういったことでしょうか。あったらどうする、あってからでは遅いが防災の教訓であります。

そういった前提で、今日まで国も本県も耐震工事の事業を営々とやり続けてきたではありませんか。我々議会は知事の求めに応じて五十二億の予算を責任を持って承認してまいりました。議会自身も予算を承認した責任もあり、ここにおられるみんなにも、関わる関係者みんなにも思いだっております。私はこの予算の中でできる程度のこととして、少なくとも県民の命を守る耐震工事については、事業実施に向けて最後まで最大限の努力をするべきだと思っております。知事の御所見をお伺いいたします。

あと、残すところ時間が十五分になりました。再質問はできないかも分かりませんね。

それでは、問四の県立大学についてであります。

県立大学設置については、この頃ずっと議論がっておりますが、私もこのことについて一言質問をさせていただきたいと思っております。

県立大学設置については、昨年の知事選の際、選挙公約として、突如として掲げられて、初めて県民の知るところになりました。議会の知るところになりました。恐らく執行部も同じだと思います。

私も県政界に身を置いてもう四半世紀、二十五年近くたつのですが、このような要望があったことはもちろん分かっていますが、こんなに大きな大きなうねりとして、教育界、産業界、地方政界、いろんなどころから県立大学をつくってほしいという大きな要望がうねりとなって聞くなんてことは今日までなかったし、ここにおられる皆さんも御承知のとおり、佐賀県に対する要望一覧みたいなのが佐賀新聞に載っていたりするときもありますね。その状況の中で、一位、二位、県立大学というようなことが載っていた記憶がちょっと僕には想像できません。

我々議会への丁寧な説明もほとんどなくて、特に最初はA4 4枚のペーパーだったと思っております、二月定例県議会。二百億円だと言われたので、一枚は百億円のペーパー、二枚で二百億円かと内々ではやゆしておりましたけれども、しかし、これが将来の子供のためになるかもよという一縷の思いもあって、本年二月において、半ば本当に不承不承ではありましたが、我々議会はこの案件を県政の諸課題として、確かに取り上げることを認めました。

しかし、事業費は約二百億円とあまりにも巨額です。特に、近年の資材単価、労務単価の高騰はSAGAアリーナの巨額補正、先ほど申しました市村記念体育館の事業凍結に見るまでもなく、設計事務所や本県建築住宅課等の予想をはるかに超えてまいります。物自体が近年の設置事例が百十億円

で、数年後に二百億円を優に超えることは当然予想し得ることです。毎年政府から地方交付税分八億円を頂けるといことが前提なんでしょうけれども、これも将来にわたって確約できるものではないはずです。

さらに言えば、ここもまた重要な論点だと私は思っていますよ。現在の本県の中学生の卒業見込み者数は八千百人、これはデータとしてきちり、今年何人生まれたかから分かっています。今年五千五百人だと聞いていますが。八千百名くらいですが、大学が普通に最短で開学して八年後、今から十三年後の令和十八年の段階で六千人まで減るということになっております。今年生まれた子供が五千五百人ですから、子供たちの人口はその後令和十八年の六千人から二年で今年生まれた五千五百人に減るわけだから、五百人も減るわけです。人口はその後もっともっと減っていくことになります。これは令和三年度の自民党の要求資料の中にある資料を使わせていただきました。

二千人の減少、これは一クラス四十人だと換算すると、五十クラス分に相当します。高校一学年が仮に六クラスだとすれば、八校分の高校が消滅するくらいのインパクトであります。恐らくあと数年後には、本県教育委員会はこの事態に備えて、高校の抜本的な再編整備計画を打ち出さざるを得なくなってくるのではないのでしょうか。

この事実は当然佐賀だけの傾向ではないでしょうから、佐賀県はもとより全国の国立、公立、私立の大学の入学者数や受験者数、そして、その大学の存立に多大な影響を与えることとなります。すぐ目の前に立ちほだかる極めて厳しい現実であります。

別の視点で申し上げます。県は九月議会で、この県立大学設置の目的を県外への人口流出や人材確保といった佐賀県が抱える構造的な課題を解決する対策と説明されています、これが目的であると。再三にわたって私たちは説明を受けました。それは確かにそのとおり。そういった部分もあるかも。全国的な人手不足は佐賀県の喫緊の課題です。しかし、二千八百人の人口流出に歯止めをかける何かしらの対策は必要なんだけど、だからといってこの対策に一学年二百人から三百人規模の大学の設置が抜本的な解決策かといえば、これは全く大きな疑問です。三百人丸々入ったとしても、残りの二千五百人はどうするんですかということに当然つながってまいります。

私は、特別委員会のメンバーとして土井委員長に連れられて、みんなで何校か実際に視察してきましたよ。ここにおられる方たちも一緒に行ったんだから。そこで得られた情報は、もう全く驚愕せざるを得ない内容でした。公表されているデータを基に申しますと、地元からの進学率は山口県の周南公立大学の場合、全体の三百四十一人の中で、山口県下から僅か二三・二%、数にして七十九人でした。京都にある福知山公立大学に至っては、全体二百十一人で、京都府からほんの僅かな九%、数にして十九人の入学者しかいなかったんですよ。

頼みの地元への就職率はどうかと。それでも、地元さえ就職してくれたらいいじゃんよという話ですよ。しかし、頼みの地元への就職率はどうかといえば、周南公立大学の場合は三八・五%、数にして七十九人であり、福知山公立大学に至っては、京都府内の就職率は一五・七%、数にして、これまた十九人しかいなかったんであります。

これは全く私の私見ですけど、福知山公立大学は、最初は学費も安い新設の公立大学なんですから、目新しさもあったでしょうし、地元の入学者数の割合は開学当初三〇・八%、約三分の一ぐらいは稼ぐんですね。しかし、大体のことが分かったその五年後の後輩たちは一挙にこの大学を受験しなくなります。二〇二〇年度には何と五・九%、数にして八人まで下がりました。そして、現地の詳しいことが分からない全国の国公立志望者の受験生たちがこれを埋め、そして、全国に散って暮らしていく。そんなさまを視察させていただいたことになりました。

これが極めて厳しい現実であります。しかし、うちは違うと言い切れるんでしょうか。特に両大学とも地元私学の経営の行き詰まりを受けて—今のこの情勢ですからね—地元私学の経営の行き詰まりを受けて、地元の首長さんが大学存続の手段として公立化を図ったものであって、旧大学のしっかりとした資産や人材を受け継いだ形での公立大学の新設でしたから、全てを新規であがなおうとする我々とは状況が全く違います。それだけ私たち県民はより大きなリスクやコストを払うことになるということでもあります。

知事は大学設置に関して、費用対効果の議論はなじまないと改めて見解を示され続けていますが、

やっぱり予算には限りがある以上、私たち議会はどこまでいっても費用対効果で見るとしかありません。二千八百人の県外流出に、多く見積もって百人の歯止めをかけても、二千七百人の流出は止まりません。幾ら理工融合といっても現在の学部構成では既がっかりしている地元企業も多いんじゃないでしょうか。大学進学熱を上げてその率を上げれば、県外の流出を加速することにつながります。大学に進学しなかったから地元の中小企業に就職して結婚してたくさんの子供をつくって、そうやって暮らしてきた、それが佐賀県の肯定的に評価し得る今の状況とも言えます。

改めて問わなければなりません。そもそも、今なぜ大学が必要なのか。それは人口流出と人材確保に真に有効な施策なのか。私たちは大学の具体的な中身に入る前にもっともっと、その大学開設の必要性や、大学設置の目的の正当性や、現下の社会情勢における大学設置以外のほかの対策の有効性の検証と、そこに至る前段階の議論、議会を中心とした全県的議論こそが今必要なんだと私は思っています。

大学の設置は一旦始めたら終われません。将来の佐賀県民の人口に比べて佐賀県民の入学者の割合は限りなく少ない。そして、二百億からの大規模施設建設、将来の建替えをはじめ大規模改修工事、けれども、そこに大学があるがゆえに、その時代、その時代の県民に対して財政的、実務的負担を与え続けることとなります。ですから、今私たちは歴史的な、そういった分水嶺の中にいます。

県立大学の発表から期間があまりにも短くて、人口流出や人材の確保、これら課題への対策が大学設置一択なのかといった必要性の議論が大いに抜けていると私は考えていて、改めて、私を含め皆が等しく衝動買いの衝動のど真ん中にいるのかもしれないという自覚を持って、次の点について伺います。三つです。

一つは、課題解決に向けた対策の議論についてであります。

県立大学以外の選択肢も含めて、これらの課題の解決に向けた幾つもの対策が考えられる中で、なぜ県立大学設置なのかということの議論が十分ではないと考えていますが、知事の所見を伺います。

二つ目は、先ほど質問がありましたけれども、重複します。知事は十一月二十四日の記者会見で、今議会に計上している具体化プログラムの予算が県立大学設置の是非を問う予算であるとの見解を示されていました。しかし、具体化プログラムの結果がいかなるものかも分からない現段階で、仮にこの予算を承認したとして、このことが県立大学設置の議会の信任と考えるべきではないと私は思っていて、この点について知事の所見をお伺いします。

最後に、先ほど答弁の結果は知っていますからね。問うのも変な話ですが、知事の対応についてです。

予算を承認したことが県立大学設置の議会の信任と判断されるとなると、約二百億円の予算の了解となって、熟度も時間も足りない中で、可決できるかどうか大変不安定な状況であると思います。

もしこの予算を可決しなかった場合の知事の対応について、知事の御所見をお伺いします。

残時間が二分となりました。島耕作のコラボは楽しい質問にしたいと思っておりましたが、再質問の時間等のことも考慮して、これは次の議会に回させていただきます。

一回目の一般質問を終わります。（拍手）

◎藤木卓一郎君 登壇＝時間は二分しかありませんので、端的に行きますけれども、教育長さんの答弁には大変満足をしました。もう本当に今後、今日語られたことを真摯に引き受けて精いっぱい頑張ってくださいことを心からお願いをしたいところであります。

ただ一点—そうだ、その前に大学の件についてなんですけれども、大学の件で、周南大学だったかな、その関係者、学長さんに類する人だったと思うけれども、大学を造ってほしいという要望が四万五千筆、もういっぱいあったそうです。

実際、いろいろお話をお伺いすると、大学を造ってほしい、大学を造ってほしいというように皆が言う。大人も言う、子供も言う。実際、先ほど言ったデータの結果になっちゃった理由というのは何かというと、欲しいですかと言ったら、みんな欲しいですよと、みんな言うんですよ。で、結果的に受験界—我々は産業界だとか、政界だとか、財界だとか、何とか界だとかとよく言うんだけど、受験界という界があります。受験界は、本当にそんなふうには出来上がっておりませんと、そん

なふうな甘いものではありませんというような話を言われたことを改めてここで付言しておきます。

一点お伺いしますが、時間もありませんから、先ほどの耐震の話ですけれども、昭和三十八年の建設です。五十六年の耐震基準については適用されない既存不適格建築物ということになりますかね。

我々は五十六年以前のものでしょうか、どうですかと、それだったら耐震診断を受けてくださいと県政はやっています。民間に対しても、いろんなところにですね。

結果的に何が言いたいかという、既存不適格建築物だからいいというふうに言われても、我々は法を犯しているか否かの話をしているのではなくて、命の話をしているということなんですね。その点についてどう思っているかということについて改めてお伺いします。

以上です。

Copyright © Saga Prefectural Assembly Minutes, All rights reserved.