

◎藤木卓一郎君（拍手）登壇＝おはようございます。いよいよ二月定例県議会、一般質問が始まりました。ここに立つと、県民八十万人を代表して県民の思いを伝える場、今ここにいること、本当に身の引き締まる思いであります。本当にいろいろ考えました。いろいろ考えて考えて、自分なりに精いっぱい、今の力量というんですかね、実力を持って、精いっぱいここで質問をさせていただきます。また、知事におかれましては、御清聴賜り、私ども議会のために、何より県民のために簡潔にして明瞭な答弁をいただければ大変ありがたく思います。

それでは参ります。一つ、九州新幹線西九州ルートについてであります。

知事は昨年十二月の国との協議の中で、県側は九州新幹線西九州ルートに関して議論を深めるには佐賀駅を通るアセスルートを一白紙にして、地元で一から議論して合意形成を図る必要があると述べられました。また、さきの代表質問でも、不利益を受け入れ、建設費を負担するの佐賀県です。今のスキームでの合意にはかなり無理があると感じている。原点に立ち戻って地元で議論し、新たな合意形成を探るのも選択肢の一つではないかと思う。そして、新鳥栖－武雄温泉間は未合意区間、現在の状況はフリーゲージトレインを断念した国の責任であり、県が打開する話ではないと、常日頃から言われております。本当にそうでしょうか。

知事は、南回りルートなら一考に値し、アセスルートなら白紙に戻したい。本当に南回りルートが佐賀駅ルートに比べ断然優位なのでしょうか。建設費を払うのは佐賀県だと言われますが、実際建設費のほとんどを支払うのは政府であり、JR九州であります。

そして、それでも地元負担が生ずる佐賀県にとっては、その特殊性、フリーゲージトレインを断念した責任に鑑み、負担の軽減策について特別に考慮させていただきますということが与党PTの基本方針であると、そのことをしっかり受け継いでいくことでもあります。

そして、それは整備新幹線法に基づく新幹線整備計画に位置づけられた国家プロジェクトであります。何十年にもわたる高速鉄道輸送体系確立のための日本列島を俯瞰した国家の基本方針です。知事のみ判断で、本県の事情だけで、いたずらにいつまでもこれを引き延ばしたり、中止したりできる軽い問題では決してありません。何より佐賀県民八十万人を代表する当議会の決議、「九州新幹線西九州ルートに係る国との協議に関する決議」、国土交通省と積極的に協議するよう県に求める決議は大変重く受け止めるべきであります。この決議を誠実に履行しないということは、県議会を支えている佐賀県民そのものを軽んじることに繋がってまいります。

私は本議会において、一番目に南回りルートの課題について、二番目に国との積極的な協議について、そして三番目にJR九州との協議について、そして、最後にさきの質問で示された考え方である新たな地元合意について知事に質問します。

一つ目、南回りルートの課題についてであります。

一つは新幹線の建設についてですね。

南回りルートの地盤は極めて軟弱であることは、有明海沿岸道路を整備してきた本県は誰しもが承知している事実であります。さきの議会で私は、時速二百六十キロで走行する線路の誤差は数十メートルで三ミリ以内だという条件も紹介いたしました。不等沈下を起こす可能性が高い南回りルートでは、精密さを求める新幹線の建設は土木工学的に難しいと考えますが、知事の認識をお伺いいたします。

建設費負担に対する考え方についてであります。

鉄道局が試算した佐賀駅ルートの概算は六千二百億円に対し、筑後船小屋駅に接続した南回りルートでは建設費一・一兆円となっております。今の試算の段階ではです。知事は九月議会から県独自の試算において、総工費が上振れして、佐賀県の実質負担が六百六十億円から一千四百億円に上昇すると言われております。

それでは、南回りルートで県の担当課に同じ試算、もちろん福岡県分の負担を引いた上での試算でございますが、六百六十億円から一千四百億円に上昇すると言われるその根拠に基づいた試算でいくと、南回りルートの場合は二千二百億円ということになります。つまり、南回りルートは持ち出しが八百億円も高くなることとなります。このように佐賀駅を通るルートと比較して、明らかに南回りルートは建設費負担が高くなりますが、知事の認識をお伺いいたします。

既存の交通ネットワークの分断についてであります。

現在の佐賀駅には、既存の在来線のネットワークに加えて、一日七百台程度のバスが発車するバスセンターや数百人が乗降するタクシー乗り場があります。そもそも既存の在来線のネットワークがありますね。南回りルートの場合には、佐賀駅が持つ既存の交通ネットワークから分断されるので、明らかに不便になります。例えば、小城の人は三駅目に佐賀駅があって、二百八十円を支払って佐賀駅に到着し、そこで新幹線に乗り換えますが、新佐賀駅、例えば南佐賀駅でもいいんですが、新佐賀駅の場合は、川副方面に向けて自家用車で行くか、佐賀駅に一旦降りて、そこから改めて新佐賀駅へバスに、もしくはタクシーに乗り換えていくこととなります。タクシーを使えばウン千円とかかることになりましょう。全く不便で、しかも、多額の出費が伴います。その点、知事はどのようにお考えかお伺いいたします。

佐賀駅周辺の町の衰退についてであります。

南回りルートとなった場合には、今の佐賀駅から離れたところに新駅が建設されることになり、その場合、佐賀市の駅という玄関口は佐賀駅と新佐賀駅の二つになります。卑近な事例ですけれども、富山県の事例では、在来線富山駅に新幹線が乗り入れて、いよいよ繁盛し、もともとにぎわっていた在来線高岡駅から離れたところに設置した新高岡駅はにぎわいを見せることもなく、高岡駅も新高岡駅も共に衰退を招いたと言われております。このような事例は全国にあるようです。

佐賀市の玄関口が二つになることは、現在の佐賀駅周辺の町の衰退につながるおそれがあると思いますが、知事の所見をお伺いいたします。

五番目、佐賀駅周辺の再開発の機会喪失についてであります。

熊本や鹿児島に例を引くまでもなく、九州新幹線西九州ルートにおける武雄温泉駅や長崎駅では、周辺の整備も含めて絶大な開業効果を得ております。新幹線が来ることになれば、佐賀駅周辺はホテルの整備をはじめ、大規模な再開発が可能となりま

す。このことは、将来のSAGAアリーナへの広域的な集客や、その結果としての飲食産業や宿泊業、観光産業の振興のためには欠かせない視点だと思えます。

しかしながら、仮に南回りルートで新駅が建設された場合には、佐賀駅周辺の大規模な再開発の可能性は全く失われることとなりますが、その点について知事の所見をお伺いいたします。

佐賀駅の鉄道環境の悪化についてであります。

南回りルートとなった場合、武雄温泉駅以西から—長崎方面ということですが、武雄温泉以西からの旅客は新幹線に乗りして、新佐賀駅、川副方面を通過して福岡方面に行くこととなります。さらに佐賀市内の方も一部は新幹線を利用するため、一定程度は佐賀駅ではなく、新佐賀駅から乗車します。そうならば、佐賀駅の特急列車は現在の武雄以西で乗車された方々も合わせて、今ある約二十分に一本の間隔で特急は停車いたしておりますが、新佐賀駅設置以降は佐賀駅からの乗客数のみに合わせた列車本数ということになり、乗り手が少なくなった分、もちろん減便することになります。これはあくまでも私の勝手な私見ですが、四十分一本、五十分一本とか大きく減少することは間違いありません。

そして、先ほど申しましたとおり、在来線の佐賀駅を出て初めて新幹線佐賀駅へ向かうことになれば、さっき小城の話をしたしましたが、小城の事例のとおり、さらなる移動時間とコストが加わることになり、利用者の利便性は一層低下します。

一方で、佐賀駅を通るルートであれば、フル規格であっても特急みどりは政策的に残るでしょうから、普通列車に特急列車、そして、新幹線が加わることになり、場合によっては快速列車も運行され、佐賀駅に着いたら列車の種類を選択することができるようになります。つまり、佐賀駅の鉄道環境が今よりはるかによくなる、ブラッシュアップされると考えられます。

南回りルートでは、さきに申しましたとおり、佐賀駅の鉄道環境は今より明らかに悪くなると思えますが、知事の所見をお伺いします。

七番目、新幹線の料金についてであります。

このことは議会でもあまり語られておりませんが、現在、まず、料金について先行の事例を紹介いたします。

在来線特急「かもめ」は、佐賀—長崎間では三千九百七十円でしたが、リレーかもめと新幹線「かもめ」を乗り継いで四千四百円となっています。その差額は僅か百三十円です。もう一つ、佐賀—博多間は現在在来線特急の正規料金は二千三百三十円ですが、ほぼ同程度の距離である筑後船小屋—博多間の新幹線料金は二千三百九十円と、二百六十円しか違いません。値上げ率は一二・二%となっています。

仮にフル規格となったとしても、私は料金が大きく変更されないと考えていますが、このことについて知事のお考えをお伺いします。

大きな問いの二番目、国との積極的な協議についてであります。

佐賀県議会では、令和二年九月三十日に、「九州新幹線西九州ルートに係る国との協議に関する決議」を行っており、執行部に対し、国との協議を積極的に進めることを求めました。今なお求めています。

私は、佐賀駅を通るルートであれば、佐賀県の財政の問題を除いて、その鉄道環境は都市の再生も含めて大変よくなると思っております。その財政問題として令和三年六月、与党検討委員会が当時の山本幸三委員長が、佐賀県の地方負担については「フリーゲージトレイン導入断念等の経緯を踏まえ、佐賀県の財政負担の軽減を図る必要がある。」と与党検討委員会はその対応方針を検討されています。

つまり、その点で佐賀県議会の決議に従い、政府や与党検討委員会の皆さんと正面から積極的に協議すべきかと思えますが、知事の所見をお伺いします。

JR九州との議論についてであります。

これは毎回質問していることですが、県内の在来線も新幹線も運行主体はJR九州であります。この西九州ルートの新幹線の問題は、運行主体のJR九州と胸襟を開いて議論をしなければ、政府との議論の前進はありません。

新幹線問題以外ではJR九州といろいろ一緒にやっていると常日頃から答弁されておりますが、私はそういったことを聞いているわけではないんです。この新幹線問題についてJR九州と話をすべきであると思うが、どうかということです。改めて知事の所見をお伺いします。

最後になりますが、新たな発想と新たな地元合意についてであります。

知事は、佐賀県や九州全体の将来展望にどうつながっていくのかなど、大きな視点による新たな発想での議論ということを再三言われておりますが、全く新しい発想による議論とはそもそもどのような議論を指すのでしょうか。

また、代表質問の答弁では、新たな地元合意をつくるのも選択肢の一つとありますが、この際、地元とは何であって、知事の期待する地元合意の形とはどのようなものを指すのでしょうか、知事にお伺いいたします。

県立大学についてお伺いいたします。

私は、県の政策やそれを実現するための事業というのは、この分野の課題を解決したい、あるいはこの分野をこういう状態にステップアップさせたいといった政策目的があって、その目的を達成するために、より効果的な手段を選択して事業化するものと思っています。

また、私たち議会は、その政策に関する目的が県民ニーズや時代の流れ等に沿ったものなのか、あるいは提案された事業がその政策目的を達成するために本当に効果的な事業なのか、コスト的には妥当なものなのかという視点でチェックいたしております。

それは、県が昨年提案されている県立大学についても同じであります。知事が公約を掲げて当選したから県として提案しますということではなくて、事業として税金を使うからには、そこにきちんと県としての政策目標を設定しつつ、それを達成するための手段として提案するものだと思います。

そこで、お伺いしたいのは、県立大学設置の政策目的は何なのかということです。選挙時の公約は知事が公務として掲げられていることですから、知事自身の思いを表現するには自由でいいんですけども、先ほど申し上げましたとおり、県の事業として提案されたからには、県として確かな政策目的がなければならぬはずであります。しかし、一月に作成された県立大学構想を見ても、どうもそのところがはっきりと書かれておりません。また、これまでの答弁でも、そのところが曖昧なままだと言わ

ざるを得ません。

知事はさきの議会で、我々だけで説明できることは、基本的に説明し尽くしたものと認識していますと答弁されましたが、肝腎要の県立大学に関わる政策目的がきちんと明確に説明されていないと思っています。そこが議会と執行部との議論がしっかりとかみ合わない理由の一つだと思っています。

そこで、私なりに基本構想、建学に向けた思いを基に整理してみても、議会として理解できることは、一つは、自県内の進学機会を増やすこと、二つ目に、自県内の進学機会を増やすことで、自県内の進学率を高めること、三つ目は、自県内の進学者数を増やすことで、佐賀県の大学進学率を高めること、四つ目、自県内の進学者数を増やすことで、意欲ある若者が県内で活躍できる機会を増やすこと、五つ目は、鳥瞰力を持った人材を育成すること、順番は違うかも知れませんが、この五点が県立大学設置に係る政策目的ではないかと思っています。

重ねて言います。自県内の進学機会を増やすこと、自県内の進学率を高めること、佐賀県の大学進学率を高めること、意欲ある若者が県内で活躍できる機会を増やすこと、鳥瞰力を持った人材を育成すること、この五点なのではないかと思っています。

県立大学という事業手段の是非を議論するためには、その政策目的を明らかにすることが極めて大事です、何のためにするのか。そうでなければ、しっかりとした議論はできません。県立大学をつくることによって達成しようとしている政策目的は何なのか、改めて知事にお伺いいたします。

次に、その他の政策の必要性和スケジュール感についてお伺いします。

今回の基本構想において、「圧倒的に不足している高等教育機関の充実に向けては、県内の大学や短大なども連携し、引き継ぎ、取り組んでいく」とうたわれており、そのための方策として、さきの議会でも、四つありますが、一つは佐賀大学、西九州大学との連携の強化、二つ目は大学と連携した高専、三つ目は県内就職を促すためのUJ1ターン、四つ目は奨学金の創設などについて並行して検討していくと答弁されました。

これらは私どもも喫緊の課題と認識しており、県立大学の開設を待つまでもなく、早急に検討すべき課題であると思っています。

仮に県立大学から卒業生を輩出することになったとしても、その効果のほどについては、私は大いに疑問が残っているわけですが、それでも県立大学が仮につくられたとしても、それまでの数年を一刻も無駄にはできません。

そこで、示された四項目について、どのようなスケジュール感で検討し、そして実行しようとしているのかを改めてお伺いします。

一つ、佐賀大学、西九州大学との連携強化ということについてであります。

佐賀大学、西九州大学との連携強化がなぜ必要なのか。また、どのようなスケジュール感で検討し、実行しようとしているのか、知事にお尋ねします。

次に、大学と連携した高専についてであります。

高専がなぜ必要なのか、また、検討するとされている大学と連携した高専とは、どのような連携をイメージされているのかということについてお尋ねします。

高専については、産業界からの要望も強いと伺っておりますが、高専の卒業生の就職の実態は、日本屈指の世界的企業や全国大手へと就職されるケースが多く、本県の政策目的である地元定着や地元中小企業に対する人材確保には全く功を奏しません。ただ、昨年六月議会で知事が答弁された、大学と連携した高専の検討というもの、私にはどういうものなのか、イメージが湧きません。もちろん、相手のあることですから、何も決まったものはないと思いますが、例えば、整備費や運営費の一部を県が支援するか、あるいは県内企業と高専との共同研究を支援するか、まさか県立大学を設置したその後に、その附属校として、関係校として自前の高専を設立して連携を図るとか、そういうことではないと思うんですが、改めてどのような連携が想定されているのか、政策部長に考えを示していただきたいと思っております。

県立大学以外の人材確保の政策についてであります。

UJ1ターン等県立大学以外の人材確保の施策については、どのようなスケジュール感で検討し、実行しようとしているのか、産業労働部長にお伺いします。

次に、奨学金制度についてであります。

奨学金制度については、企業とタイアップして奨学金を免除するものであったり、県内の企業に就職すれば県が返還を免除するものであったり、奨学金制度を通じた人材確保の策として様々なものが考えられます。同制度の効果の検討状況はどうなっており、どのようなスケジュール感を持っているのか、産業労働部長に重ねてお伺いいたします。

三番目になりますが、附帯決議における反省の受け止めについて。

再議に関しては、私もいろいろここで申し上げたいこともあります。実際、私どもは最終的に原案を受け入れております。ですから、再議についていろいろとお話することはありませんが、少し驚きました。それは再議のあった翌日の佐賀新聞を見てです。「附帯決議では、再議に至った経緯に反省を求める内容が含まれている。」との記者の質問に対して、知事は「反省というより、議論が深まったことはよかった。」と答えられております。あれだけのことがあっての結論としての附帯決議であったのに、紙面上の記事だから、実際のやり取りはよく分かりませんが、あたかも反省を求められたことはまるで意に介していないように感じる記事の内容でした。

そこで知事にお伺いしますが、議員全員一致の附帯決議で、何を反省するように求められたと受け止めているのか、その点について知事の認識を伺いたいと思っております。

そして、今後二度と同じ反省を求められないように、どうしようと考えているのかについて重ねて答弁を求めます。

四番目、議案を提出する姿勢についてであります。

県は今議会に、県立大学設置「具体化プログラム」推進事業費として約五千三百万円の当初予算を提案されました。改めて申し上げますが、さきの議会に可決しました決議中、第二項目目において、「大学建設及び運営の検討に向け調査・検討を行うにあたっては、その結果のみならず、その過程についても適宜、議会に状況を報告し、十分な議論を進めていくこと。」とあります。しかるに、昨年十一月議会で可決された八百万円の補正予算の執行やその効果は何ら説明されておりませんし、私はさきの議会の

附帯決議の内容に照らしても、新たな予算案の提出はこの補正予算の効果を検証した後に行うことが筋だと考えます。

今なお県立大学の必要性の議論、人材確保対策においては、ほかの政策手段と費用対効果上の比較と、まだ分かっていないことばかりです。経済波及効果等については説明がありましたが、私たちが求めているのは人材確保対策においてはほかの政策手段との費用対効果上の比較等であり、そういったことは全く明らかにされていません。

第一、本県執行部の中に大学建設の経験のある職員は一人もおられませんし、それは専門家チームとて同じです。正直、私もこの種のことには全く素人なのです。二百億円を皮切りに、将来幾らになるのかも分からないような知らない事業に、議会の責任においても理解もせず、納得もいかぬままに人様のお金に対して簡単に印鑑を押すことはできません。素人なので、急げば必ず失敗します。今議会で新たな予算を提案するのは時期尚早だと考えますが、知事の考えを伺いたいと思います。ちゃんと三番目までたどり着くことができました。三番目の質問をさせていただきます。情報発信プロジェクトの在り方についてであります。

県では企業やブランドとコラボレーションし、情報発信するプロジェクト、「サガプライズ！」に取り組んでおられます。佐賀県を広報することは大事ですし、議会としてこれを積極的に推進することに反対する者はなからうと思います。

その上で、この事業には大きな問題があると私は思っています。それはこの予算の主要企画は令和五年度ですけれども、四千五百万円の経費をかけた島耕作とのコラボレーションを含め三本、合わせて一億円以上の予算がつけられているわけですが、また執行されているわけですが、どれも主要事項に挙がっておらず、半ば議会のチェックを全く受けずに実施されているという事実であります。

島耕作とのコラボの後、東京で「entaku」、よく分かりませんが、東京で「entaku」という企画が実施されております。これは俳優の梅沢富美男さんを招いて、東京の表参道で道行く人々に「佐賀牛」を一口食べていただいて、どれがそうなのか、目隠しで当ててもらおうというお正月の「格付けチェック」のようなイベントだったらしいのですが、詳しいことは報告を受けておりませんからよく分かりませんが、これには三千八百五十万円のお金が費やされております。我々はこの企画内容を事前に知らされることもなければ、その効果がどうであったというような報告が今なお一切ありません。というより、ここにいる議員の誰しもがそういう企画があったこと自体知らずにおられるのではないのでしょうか。

最後に、「リネージュW」というコラボ企画です。これは韓国での出来事です。これは韓国、台湾で有名なオンラインゲームとのコラボで、九州佐賀国際空港の国際線を通じた佐賀県へのインバウンドの増加を狙ったものですが、これは現在進行中の企画ではあります、これに係る費用は二千七百万円ということでした。

この三件合わせて一億一千万円ほどかかっています。この広報費は広告費換算にしますと十五億二千万円ほどになると伝え聞いております。なぜ広告費換算にして十五億円になるのか。その十五億円の広告費換算分は実態経済としてどのような売上げの増につながったのかを説明する者は誰もいません。ただ、一億一千万円は確かに消費されてしまいました。

予算の危機管理をするのが私たちの立場ですから、極端に悪く見た場合、もしかしたら私も島耕作に佐賀県を売り込んでもらう以上に、佐賀県のお金が島耕作を売り込んでいる結果になっているかも知れません。芸能人を呼んで、ただ道行く人に「佐賀牛」を配ったにすぎないかも知れません。韓国においては、その効果は皆目見当もつきません。何もかも一切分からないことだらけなんです。そして、当然のことですが、今度もまた情報発信プロジェクト推進費が主要事項に挙がっておりません。我々がなぜ島耕作でびっくりしたか。知らなかったからです、聞かされていなかったからです。

今、全体事業費一億三千五百万円のうち、一億円のプロジェクト事業費の内容は何も決まっていないまま、三千万円が三つくらいで予算化されています。そして、佐賀県広報の在り方、「サガプライズ！」の今日までの実績及び反省、ほか情報発信プロジェクト推進費について、何ら議案の審査、議論の経過を得ぬまま、ただ我々の議決を待っている状況になっています。

改めて申しますが、これは現在、目的の分からぬ事業になっております。中身も予算額も積算もなく、このぐらいかかるだろうと言っているにすぎません。まるで白紙委任で議決をお願いしますと言っているのも同然であります。

驚きを持って話題化させるために、情報が漏れないように情報管理を徹底する情報発信プロジェクトの進め方は、広報の特殊性から一部は理解できるものの、だからといって広報費は専決処分ではありません。専決処分であれば、後から議会への説明と同意が義務づけられますが、これは後もって決算ベースでの説明もありません。県民の代表たる議会のチェックなしに、かつ最低でも議会への事前の周知や説明なしに県がこうした大がかりなプロジェクトを実施していることは、やはり大変な問題が残ると思っています。

プロジェクトを実施したいのであれば、まずは今年度の広報の方向性や在り方、目標とする成果等について、概略でも当初予算に挙げて議会にきちんと説明し、判断を仰いだ上で実施していくべきであると考えます。

そこで、次の点について伺いたします。

一つ、令和五年度の成果と令和六年度の事業についてであります。

情報発信プロジェクトの今年度の成果と令和六年度の事業について、知事の所見を伺います。

二番目、議案提出の在り方についてであります。

情報発信プロジェクトに取り組むに当たり、今後はどのような姿勢で議会と向き合うのか、政策部長に答弁を求めます。

以上三点の質問はこれで終了することになりますが、知事の簡潔かつ明瞭な答弁を求めます。

以上、終わります。(拍手)

○藤木卓一郎君＝JR九州、新幹線西九州ルートについて、私は伺いました。今から知事は県立大学への答弁に移行されようとしています。私は新幹線西九州ルートにつきましても、知事が南回りルートであれば一考に値するということから具体的な動きが始まっていました。特に南回りルートであればということもあって、久留米市のほうではあのような大会が行われたりいたしています。私は南回りルートであることの妥当性の一つ一つを伺いました。その全体の所感を伺っているわけではありません。その一つ一つの質問に対して、一つ一つ知事はどのような認識を持っているのかと伺っています。全体として所感を述べられるのではなく、僕の質問の一つ一つに誠実に向き合って答えていただきたいと思います。以上、私の議事進行の発言の内容の一切であります。

◎藤本卓一郎君 登壇＝それでは、幾つか再質問をします。

まず、県立大学について、えたいの知れない事業というような発言に対して、どこにでもある事業だということをお話されましたけれども、僕が言っているのは時間軸の話で、先にどうなるのかが分からない、将来が見通せないえたいの知れない事業だと。確実に県立大学の建設やその整備が、将来にわたって佐賀県の豊かさや繁栄、我が国に対する貢献等がしっかり見通せる時代の設立であれば、誰もこのような議論はしなかったはずであります。圧倒的な少子化社会の中であって、学生の確保が大変困難なというような状況、ほかに政策手段が幾つか考えられる中であって、あえて十数年後の未来に向かって、今こうやって大騒動している。それが先の見通しが全く立たない、この状況の中でのえたいの知れない事業ではないかと私は疑問を呈していたということでございます。これは質問ではございません。

いろいろお話をさせていただきますが、情報発信プロジェクトについて様々な実績を語られました。一つ疑問は残りますね。広告換算が九億円、十億円、この広告換算というのは何のことでしょうか。その広告換算が十億円、百億円あったとして、それは実体経済として佐賀県にどのような、肉が売れるとか、米が売れるとか、貿易量が増大するとか、何でもいいですけども、その何億円の広告費換算が実体経済にどのような影響を与えたのかを今もって分かりませんでした。

仮にそのことが影響があったとしても、そんなすばらしい事業であったとしても、だからといって県民の代表たる議会のチェックなしに、かつ、最低でも議会への事前の周知や事前の説明なしに、県がこうした大がかりなプロジェクトを実施しているということについてはやはり不安が残ります、問題が残ると思います。もちろん、iPad送信ということで、議会の皆さんたちはこのことを一週間前だか、十日前だか、三日前だか、いつか知ることになります。しかし、それについては、恐らく予算、または具体的にどのようなことに、どのようなお金がかかっているという議会ならではのチェック機能に資するような内容にはなっていないはずであります。その点について改めてお伺いしたいと思います。

そして、先ほど議事進行ということを申し上げましたが、結局、うちの政務調査会長の古賀陽三議員が南回りルートの有効性等についても触れられたことがありました。それを受けて、これを一考に値するということから、南回りルートであれば検討の可能性があるとということから、西九州、特に南のほうでは、このことでようやく議論が動き始めるんじゃないかと大きな影響があったのは皆さんの知るところであります。新幹線については膠着しておいたものがついに動かすのかと。

そこで、南回りルートの妥当性について、知事が南回りルートは一考に値すると言うから、その妥当性について一つずつ私は疑義を伝え、そして、僕は結局、何というんですかね、説得されたかったのかもしれません。いやいや、佐賀駅ルートよりも南回りルートのほうが、このように圧倒的に正しい選択であると、そう説明を受けるかと思いきや、全部それについてはスルーされました。

南回りルートの新幹線の土木工学的な観点、建設費負担に対する考え方、逆に八百億円も高くなるんじゃないかと、既存のネットワークが分断するよと、分断した場合に不利益を被るのは佐賀県民であるということ、佐賀駅周辺の町は衰退する可能性が全国の事例においてあるよと、佐賀駅周辺の再開発の機会損失が発生するよと、その機会が失われる。佐賀駅の鉄道環境は、新佐賀駅を造ったら悪化するんじゃないですか、新幹線の料金だってさして変わらないんだから。しかし、これについては答えられないということは、半ば答えられないということなんだろうと思います。佐賀駅を通るルートではないというのであれば、その佐賀駅を通るルート以外の有効性を議会にきちんと示すべきです。

そして、私は再三にわたって質問していますが、議会での決議であります。この決議では、積極的に国交省と協議すべきと書いてあるんですね。しかし、我がほうからこの問題を打開する必要性はない、用意はない、必要とする理由はないと、こう伝えられるということは、協議には殊のほか消極的に見えます。決議は県議会の意思であり、県民の意思そのものであります。知事はこの決議を実質無視するという形になっているんですが、具体的に知事はこの決議についてのどのような評価をしているのか、再三にわたって私は質問しておりますので、その点について説明を求めたいと思います。

新幹線についてもう一つですが、新たな発想と新たな地元合意、この新たな発想と知事が言うので、佐賀駅ルートではなく、新たな発想で、これは別ルートということになるんだろうと思うんですね。それが南回りルートだと言うから、今、僕の話につながるわけですが、それについては答えられない。じゃ、新たな発想というのが何なんですかと、新しい議会の議論のテーマになりました。新たな地元合意と言われたんだから、やっぱり理由があって言われているんですね。内容があって地元合意と言われているんだから、新たな発想とはどんな発想なのか、新たな地元合意とはどんな合意なのかをやっぱり示していただかなければその先に進むことはできません。なので、新たな発想、新たな地元合意について、このことにおいて的確に答弁を求めたいと思います。

大学については、後に続く人たちも様々な議論があるでしょうから、今回はいろいろ話はしませんでしたが、先ほど述べたとおりですね。議案を提出する、その姿勢ということにおいて、知事が答弁されたとおりです。再議がなぜ抑制的なのか。ルールであるならば、いつでも再議をしたって結構なはず。でも、再議は抑制的であります。そのことについては、知事は答弁をされています。

しかし、我々は多数をもって原案を可決した、その責任の一端はあの附帯決議であります。最初から附帯決議でよかったんじゃないかという議論すらあります。この附帯決議を遵守してくれる、が前提で、私たちはかの議案に対して原案を、私自身も可決する側で賛成いたしております。その中に、繰り返しますが、「大学建設及び運営の検討に向け調査・検討を行うにあたっては、その結果のみならず、その過程についても適宜、議会に状況を報告し、十分な議論を進めていくこと。」とある。継続審査であるうとなかろうとであります。継続事業であるうとなかろうと、八百万円はどういうふうに使われたんですか、使われているんですか。その効果はどういうことだったんですか。

最後に、新幹線のことについて言いますが、あと二分です。

知事は、現在の在来線がつくっている鉄道の状況はよいものであって、それが損なわれることは心配だと言われております。また、新幹線の話は連立方程式のようなもので、様々な複雑な課題が関係してくるとも言われている。しかしながら、懸念されることが何かあるからといって、止まってしまって動かないということではなくて、何か解決方法がないか、皆でいろいろと考えて議論していくといったことを行い、県内の移動、隣県との通勤需要等に応えられるようにしつつ、日本をつなぐ高速交通の主軸にもなるようにして、長期的、広域的な成長から外れないようにしていく。そういったことを早急にやっていかなくてははいけな

いということでもあります。

現状から全く足を踏み出さないのであれば、直接的な影響は少ないかもしれませんが、今日に変わらぬあした、あしたと変わらぬあさってが来るかもしれませんが、しかし、これから右肩上がりどころか現状のまま推移することも厳しい時代が到来することは皆が分かっていることです。いや、既に到来している中に私たちが置かれているということに気づくべきです。そうした中で、地域産業の成長をどのように守っていくのかと考えた場合に、影響が生じる可能性があるとかといったことばかりではなく、どうすれば効果を享受できるか、影響を回避できるかといった観点で、県としても主体的に向き合っていくべきだと思います。

連立方程式は単純ではないかもしれませんが、だからこそ、国、JRなどの関係者と皆と一緒に話をしていくことが重要です。

◎藤木卓一郎君（続）＝そして、解くことができれば、それは県の大きな成長につながるものであり、次世代、次々世代の県民に渡していくことができるものとなり、県の長期的な発展の基盤を築くことができるものであります。

将来の県民のためにも、ぜひ正面からこのことについて向き合っていただきたいと願い、私の質問の一切を終わらせていただきたいと思います。

以上、終わります。

Copyright © Saga Prefectural Assembly Minutes, All rights reserved.