

午前十時六分 開議

○青木委員長「それでは、ただいまから地域交流・県土整備常任委員会を開催いたします。

本日の審議に当たり、お手元に本委員会に付託された全議案一覽及び執行部提出による議案の説明要旨と請願・陳情に対する現状と対策を配付しております。

これより質疑に入ります。

通告に従い、順次発言を許可いたします。

○木村委員「皆さんおはようございます。公明党の木村雄一でございます。

それでは、所管事項につきまして、今回は大きく三問質問いたしますので、よろしくお願いをいたします。

まず一項目は、江藤新平復権プロジェクトについてお尋ねをいたします。

来週の七月三日ですけれども、新しい紙幣が発行されます。これまで九州出身の偉人であります福澤諭吉は、ある意味その役目を終えまして、今度は千円札で同じく九州出身の北里柴三郎が登用されます。国立印刷局によりますと、紙幣に採用される基準は、国民が世界に誇れる人物で教科書に載っているなど一般的によく知られていること、偽造防止の目的からなるべく精密な人物像の写真や絵画を入手できる人物であることとなっております。このため、明治期以降に活躍した文化人の中から最近は選ばれるそうであります。

ちなみに一万円札は渋沢栄一、五千円札は津田梅子となっておりますが、さて、この佐賀が生んだ偉人であります江藤新平も、短い生涯ではありましたが、明治期に活躍した佐賀の大偉人の一人であります。しかし、その名前や偉業については、残念ながら国民的認知を得ているとは言えない状態だと思っております。

今年近代司法制度の父と言われたこの江藤新平が亡くなって百五十年とな

る年であり、県では、真の復権を果たすべく様々な取組を展開し、今後も予定されていると聞いております。

そこで、まず最初の質問となりますけれども、この復権という言葉の意味を改めて辞書でひもときますと、一度失った権利を回復する、恩赦の一つ、また、有罪の言い渡し等によって喪失をし、停止された資格を回復することとありました。

こうした定義を踏まえてお聞きしますが、現時点での江藤新平の復権の状況についての県の認識をまずお尋ねいたします。

○南雲文化課長「まず、復権の県の認識についてお尋ねがございました。

江藤新平は、明治維新後の新しい国づくりに向け、多大なる功績、貢献をしたにもかかわらず、佐賀戦争の影響などもあり、功績に見合う評価がされていないと認識しております。これは特別展でも大きく触れましたが、例えば、大木喬任と共に東京奠都を建白したり、国民皆教育の導入を行ったり、そして、三権分立に基づく国家制度の設計、憲法や民法などの法典編さん、初代司法卿としての司法制度の確立など、まさにこの国をつくったと言える功績がありますが、もっと広く知られるべきものと感じております。

その要因ですけれども、江藤の、先ほどの復権の定義ではないですが、罪状や位階については、明治二十二年、大日本帝国憲法発布の大赦により罪状は消滅しております。そして、大正五年に正四位が追贈されている状態です。しかしながら、江藤と同時に罪状が消滅した西郷隆盛に比べると、西郷が罪状消滅直後に追贈されたことや、まさに教科書の記載、西南戦争と佐賀の乱、そういう教科書などの表記の違いなど、江藤との大きな境遇の差があることは否めないと感じております。

さらに言いますと、佐賀戦争の二年後、その影響などから佐賀県は一時期県に併合され、再び佐賀県が設置されるまで七年の時間を要したという歴史もご

ざいます。当時の薩長政権中心であった影響などもあるかもしれませんが、薩摩の西郷隆盛、土佐の坂本龍馬らとも並び称されるほど、それ以上かもしれませんが——の英雄であるにもかかわらず、我々佐賀県民は江藤新平に対する十分な顕彰ができていなかったのではないかと感じております。

以上です。

○木村委員⇨明治政府は、亡くなった後に恩赦は行っているとか、また、それによって世間が江藤新平の偉業等について正しく認識をしたり、戦乱の首謀者としてではなくて、明治政府において重要な働きをしたこうした偉人としての国民評価に至っていない背景についても、そしてまた、今、教科書のお話もありましたが、江藤新平の置かれている歴史上の現在地についても御答弁をいただいたのではないかなというふうに思っています。

私は言うならば、自分ではわかファンだというふうに思っております。この委員会室におられます先輩方には申し訳ないことに、江藤の偉業に対する認識がかなり薄かったわけでございますが、そうした私もある意味、県民の今の姿を映し出しているような感じかもしれないと思っております。次に、県民の認知度についてお尋ねしたいと思います。

どのような状況にあるのかお尋ねをいたします。

○南雲文化課長⇨県民の認知度についてお答えいたします。

平成二十九年に県の文化課が実施しました佐賀の七賢人の認知状況の調査によりますと、江藤のことを知っている、もしくは聞いたことがあると答えた方の割合は五三・五％でございました。ちなみにですが、大隈重信は九〇・一％、鍋島直正は七四・六％となっております。これらと比べると認知度について一定の差があると言わざるを得ないと感じております。

以上です。

○木村委員⇨江藤新平について、裏を返せば四割の方は知らないという状況か

というふうに思います。

では、その県民の中でも、若い方についてもお伺いをしたいと思いますけれども、若年層における認知度についてはどのような状況なのか、併せてお尋ねいたします。

○南雲文化課長⇨若い方の認知度に関するお尋ねがございました。

先ほどの調査における十代、二十代の方の回答ですが、江藤のことを知っている、もしくは聞いたことがあると答えた方は、先ほどの全体の平均よりもさらに低く、四三・四％にとどまっております。若い年代の認知度は低い結果となっております。

以上です。

○木村委員⇨若い方の六割は知らないという状況かと思えます。大変低い認知度ということになりますけれども、これは比較する例えが悪いかもしれませんが、いわゆるサブカルチャーの中で触れる機会が多いというふうに思っています。明治期の偉人となりますと、少し距離感があるのかもしれない。

そもそもですけれども、私も学生時代、歴史の授業等において、近代史に近づくにつれて、何か丁寧に教わった記憶はあまりございません。自分の興味が湧かなかった部分もあったかもしれませんが、そこで、教育現場における江藤新平、そして、佐賀戦争の扱いについてもお尋ねしておきたいと思えます。

佐賀の未来を担う若年層の認知度や理解を深めていくことは大変重要だというふうに考えておりますけれども、県内の教育現場でどのように扱っていただけるのかお伺いいたします。

○南雲文化課長⇨佐賀の教育現場における佐賀戦争の取り扱いについてお尋ねがございました。

現在、佐賀県内の中学校で採択されている、利用されている歴史教科書を確認したところ、佐賀戦争と記載されているものはございませんでした。現在のところ、佐賀の乱という表記を使用されており、反乱を想起させる表現となっております。また、江藤新平について紹介している教科書、江藤新平の文字が入っていて、江藤新平の功績が載っている教科書ですね、それは一つございました。

ただ、佐賀県としては、それを補足するような取組を行っておりまして、例えば、佐賀県教育委員会が郷土学習資料として作成した副読本「佐賀巡り」がございます。その中や、一部の学校で資料集と使用されている佐賀県版歴史資料集、これは佐賀県の中学校教育委員会社会科部会が編さんした佐賀県の歴史に関する資料が入った資料集でございますが、その中では「佐賀の乱（佐賀戦争）」との記載で佐賀戦争を取り上げており、新しい見方というか、そういったものを示している取組もございます。

補足なんですけど、ちょうど今、県民ホールで、文部科学省が令和七年度から使用される教科書の検定結果を通った教科書を展示、公開しております。あしたまでなんですけれども、私もそれを見ってきました。そして、新しい中学校の教科書九点が展示されているんですけども、そのうち一点の中に「佐賀の乱（佐賀戦争）」という記載があるものがありまして、佐賀戦争という新しい見方の広がり兆しということであれば歓迎したいと思っております。

以上です。

○木村委員 かなり詳しく御答弁いただきましたありがとうございます。

私たちの時代では、そこまでの県独自の取組を感じる場面というのがなかなかなかったのではないかなと思います。新しい兆しがあることを光明を見いだすところがあります。正しく子供たちが歴史の事実を認識していけるきっかけになればと思うんですけども、かく言う私は大変不勉強でありまして、先

般行っていました。また、没後百五十年特別展を鑑賞できておりません。終わりましたらホールを見に行きたいと思うんですけども、大変後悔をしております。県では、これまでも江藤新平の復権に向けて様々な角度で情報発信を行っていただくなど、私を含めてあまり関心のなかった層に対する取組を行っていたのだと思います。

どのようなことにこれまで取り組んでこられたのか伺いをいたします。

○南雲文化課長 これまでの取組についてお尋ねがございました。

まず、近年ですが、トピックとしては、平成三十年に明治維新百五十年を記念しまして開催しました「肥前さが幕末維新博覧会」というのが大きな転換点としてあったと思います。この中で、七賢人の一人として江藤を取り上げております。このほか、「さが維新まつり」においても江藤新平をテーマに開催し、行列を行うとともに、行列だけではなくて、例えば、小学生向けに「江藤新平の五つのすごいところ」と題して学芸員による学習会を開催するなど、江藤に光を当てる取組も県としても行ってきております。

そして、昨年度の二月の委員会でも少し答弁しましたけれども、令和四年三月に出版した「佐賀城本丸クラシックス」江藤新平関係書翰という取組、動きもあつたり、先ほど委員のほうからもありました特別展も開催しております。

そして、県以外の取組もありますが、把握しているものとしては、江藤の命日である四月十三日前後に開催されます、佐賀市の万部島招魂場で行われる佐賀の役殉難陣歿諸郷慰霊祭典や、佐賀市の神野公園の中で、江藤新平銅像前で開催されている江藤新平銅像まつりなどもございます。

また、没後百五十年の今年には佐賀市観光協会が主催する、先ほど申し上げた江藤新平銅像まつりと連携して、佐賀城本丸歴史館の特別展を巡るツアーを共同して造成したりなど、地元である佐賀市の関係団体とも連携して当然取り組んでおります。

そして、研究的な分野におきましては、先ほどお話ししましたが、江藤新平関係書翰の編さんに多大なる貢献があった江藤新平関係文書研究会の活動がございませう。こちらは平成十二年度佐賀県出身で早稲田大学の島善高教授が立ち上げた研究者らによる活動でございませう。

また、「明治六年政変」、「江藤新平―急進的改革者の悲劇―」などの著作がございませう江藤新平の研究者である毛利敏彦先生の研究は、江藤の復権を後押しする研究の一つであると考えております。

このようないろいろな取組、研究が行われてきましたけれども、江藤の復権ということにスポットを当てて本格的に取り組むのは今回のプロジェクトが初めてであると認識しております。

以上です。

○木村委員 県以外の取組も含めて民間の方々の方々の動きについても詳細に御答弁いただきました。それだけ復権に向けた動きという、兆しといひませうか、多くの方の啓発活動によって、正しい事実を私たちにお伝えいただいている方々に改めて敬意と感謝を申し上げますというふうに思ひませう。

私、冒頭申し上げましたように、御答弁いただきましたように、様々な背景があつて、ほかの明治期の維新に比べて江藤の復権というのがなかなか途上にあるという状況にあるわけでございますが、県では、そうした状況を打破していく意味からも今議会において江藤新平復権プロジェクトを提案されております。

改めてどのような取組なのかお尋ねをいたします。

○南雲文化課長 江藤新平復権プロジェクトについてお尋ねがございました。

まず第一弾としましては、先ほどから話に出ております今年の三月十五日から約二カ月間において、佐賀城本丸歴史館で特別展を開催しました。約四万人の来館者がございませうして、県民の江藤に対する関心の高さを感じました。こ

の特別展では、「佐賀の乱」の呼称ではなく、「佐賀戦争」と呼称を統一して使用して特別展を行いました。復権に向けた取組の大きな一歩であると考えております。

そして第二弾としましては、江藤を広く伝えるための映像を制作することとしております。

そして今回、六月補正でお願いしております第三弾となる取組としましては、特別展「江藤新平展」を佐賀城本丸歴史館内で常設展示することをまず提案してございませう。また、来年二月には復権に向けた式典を開催し、江藤の功績の顕彰や関係者の交流を図りたいと考えております。さらに、パンフレットなどの制作も計画してございませうして、こうした取組によって復権に向けた大きなうねりをつくり出していきたいと考えております。

以上です。

○木村委員 第一弾の特別展から第三弾として来年二月には式典も行っていただき、そして、佐賀城本丸歴史館での常設展示ということでございます。

ここで、お尋ねしておきたいんですけども、さきの議会、二月議会で御提案いただいております若い方、また、あまり関心のない層への発信となりますショートムービーですけれども、今どのような作成の途上にあるのかお尋ねをしておきたいと思ひませう。

○南雲文化課長 映像の制作についてお尋ねがございました。

まず、復権運動をさらに盛り上げていくためには、江藤新平の認知度が低いと、先ほどから言われております若い世代の方々に興味を持っていただくことが重要であると考えております。

認知度が低いということは、主に興味、関心が低いというのが原因となつていふと思ひませうので、そのような方々に対して興味を持ってもらうことを狙い、映像の制作を進めております。

伝える手法はいろいろあると思うんですけども、手法というか、ストーリーといいますか、ただ、ポイントは、なかなか興味を持ってもらうことが少ない方々なので、映像は短時間でインパクトがある内容として見ていただいた方に強い印象を残して行動変容といいますか、その後の江藤のことを知りたい、さらに言うと、特別展に行きたいと思ってももらえるようなものにしていきたいと考えております。

その映像については、若い方々が集まるイベント会場などでの放映のみならず、SNSなどでの情報発信などの機会を活用しまして効果的に県内外に広めていきたいと考えております。

以上です。

○木村委員 二月議会からまだ日にちもたっておりません中でお尋ねしておきました、個人的に期待値が高いものですから確認をさせていただきました。ありがとうございます。

ではここで、少し本質的な質問をさせていただきますと思います。

冒頭、私、復権という言葉の定義を申し上げました。私なりのこの復権の解釈としては二つございまして、この真の復権の意味するところの二つに、先ほどから教科書の表記等が、御答弁でもいただきました、歴史的事実の評価、例えば、佐賀の乱、こういう表現ですね、歴史表記、また、江藤の非業の最期にまつわる事実の正しい評価とか、こういったことを歴史家なり、文部科学省なりに再評価、訂正をしていただくことが一つのゴールではないのか。先ほど今度改訂予定の教科書の中で一つだけ表記が変わったところがあるという話もございまして。そしてもう一つ、県民や国民の中に江藤新平の偉業についてもっと認知をしてもらい、いわば市民権を得ていくこと。このためには江藤を題材とした小説や大河ドラマ化などのメディアに取り上げてもらうことも効果的ではないかと考えております。この点は過去先輩方が幾度もこの議会におきまし

て、佐賀の偉人を大河ドラマに取り上げてもらう取組について県の取組をただしてこられました。答弁も読みましたが、とても簡単なことではないというふうには認識をしております。

そこで、お尋ねいたしますが、本プロジェクトの目指す江藤の復権とはどのような方向性を目指しているのかお伺いいたします。

○南雲文化課長 復権プロジェクトが目指す方向性についてお尋ねがございました。

委員おっしゃるとおり、小説家とか、ドラマですとか、メディアに取り上げていただくこととか、そういった全国的に発信を行うことは大変効果的な取組であると認識はしております。

ただ、我々として、先ほどの教科書も含めまして全国規模で認知度を向上していきたいという視野は持っているものの、まず、冒頭にありました認知度が低いということも含めまして、我々佐賀県民が本当の江藤について知り、自信を持って語り、佐賀の誇りとして未来につないでいくことの最初の姿として、そういった姿になっていきたいということを目指してしっかりと取り組んでいきたいと考えております。

以上です。

○木村委員 まずは県民の認知度をしっかりと上げていくという御答弁であったかと思えます。

にわかファンである私とやかく言うところは少ないかもしれませんが、これまで各種メディアにおいて、江藤新平に限らず、佐賀の偉人を大河ドラマで登場させる取組を行ってこられたこととか、また、最近では直木賞作家の今村翔吾さんもこの江藤新平をテーマに小説を書きたいというふうにご発言なさったとも聞いておまして、大変期待をしております。

今作成中のショートムービーもそうですけれども、市民権を得ていくために、

江藤の真の姿を伝える手段は様々あるわけですが、この伝えると伝わるは似て非なる言葉であると思っております。大変難しいところがあるかなと思っております。しかし、伝わるまで伝え続けていかなければいけないと思います。今回の復権プロジェクトが一過性のものであってはならないというふうにも思うわけがございます。

ここで、少しモニターのほうを御覧いただきたいんですけど、（モニターを示す）これはSNSのXのほうでアップされていた画像であります。御覧になった方もいらっしゃるかもしれません。タイトルは「実は変わっている教科書の内容や表記」というものです。先ほど御答弁でも少しいただきましたけれども、たくさんございます。一番上は鎌倉幕府成立の年が変更になっていること、また、今、小中学生に聖徳太子を教えることは実名「厩戸王」という難しい漢字ですけども、こうしたことを教えているという状況であります。いずれも歴史的検証の結果ということであるようにございますが、昭和世代の私たちが習った常識はいつの間にか変わっております。今や小中学生の常識は変わっております。いつかこのように、江藤新平にまつわる歴史的評価や表現も変わっていくことを期待してやまないわけでございます。

そこで、この項の最後の質問になりますが、橋口局長にお伺いをいたします。本プロジェクトが一過性のもので終わらず、復権に向けた真の兆しとなりますように、今後どのように取り組んでいくのか、意気込みをお聞かせいただければと思います。

○橋口文化・観光局長 〓 木村委員の御質問にお答えいたします。

お示しいただきましたとおり、教科書の内容の表記というのは、年を経るごとに変化している、特に歴史に関しては変化が激しいというふうな認識をしているところでございます。

そういう意味では、私自身も昭和の、私自身は昭和四十年代生まれですけど

も、その頃の常識というものは学び直していかないといけないと認識をしているところでございます。そういう意味でも、今回予算で提案させていただいておりますが、江藤新平の特別展に関して常設展示化していくことは大変大きな一歩だろうと思っております。これまでの調査研究で分かってきた江藤の実像というものを、ある意味、県民に限らず、皆さんに見ただけ、感じていただける、そのような常設展示の内容に努めていきたいと考えているところでございます。

その一方で、研究の歩みは止めてはいけないと思っております。これからも江藤に関しては新しい発見というものが出てくるかと思っております。佐賀戦争についても実相に迫る取組というものは、先ほど文化課長が答弁いたしました、これまで民間の方々も借りながら進めてこられたわけではありますけども、そこにはもつと我々県として関与していく必要があるのではないだろうかと考えているところでございますので、研究が充実していくこと、加速化していくこと、これに関してしっかりと県として取り組んでいきたいと考えているところでございます。

一方で、どのように伝えていくのか、どのように伝わっていくべきなのかという点にもお尋ねがございました。

冒頭、サブカルチャーに関してのコメントがございましたけども、確かに今の若い人に対してはトップカルチャーといえますかね、もつと感ぜてもらえるような伝え方ということももつと工夫してよいのではないかと考えております。そういう意味では、動画というものは上手に活用できるいいツールなんじゃないかと考えておるところでございます。

いずれにいたしましても、この江藤の取組、我々、佐賀県民しかできない、江藤に対する思いを熱く語れるということは我々しかできないという、そういう意味では、恵まれていることでもありますし、大きな責任を持っているとい

うことでもありません。それを十分に自覚しながら、江藤の復権に向けた情報発信を今後も欠かすことなく努めていきたいと考えているところでございます。

以上、御答弁申し上げます。

○木村委員⇨御答弁ありがとうございます。歩みを止めないということと、伝えるではなくて伝わる取組をどうか一過性のもので終わらず、ぜひやり続けていただくよう期待を込めまして次の質問に移らせていただきます。

二項目でございます。持続可能な移動手段の維持確保についてお尋ねをいたします。

連日のように高齢のドライバーの方によります大変痛ましい自動車運転事故のニュースが続いております。運転免許を返納したくても、地域公共交通網が脆弱でありまして、かつ人口減少によって、買い物先や病院、金融機関などが減少して、車での移動を余儀なくされている方が多いということが背景にあります。

私の地元唐津市におきましても、運転手の不足を原因としました路線バスの再編がなされ、頼みの綱でありますタクシーは特に平日の朝の八時台でありますけれども、玄海原発関係者の利用者が多く、高齢の方やその御家族から、病院に行きたいけれども、なかなかタクシーがつかまらない、何とかならないか、呼ぼうとしても、旧郡部などの市街地から離れたところは配車が困難だと言われてしまう、そうした声をたくさん頂戴しております。核家族化や単身高齢者の増加がますます進んでいきますことから、大変危惧をいたしております。

ここで、今日モニターを活用させていただいているんですけども、もう一つ御覧いただきたいものがございます。(モニターを示す)これは先般、NHKの番組で紹介されましたバス路線減少マップというものでございます。これは東京都のマップということになりますけれども、ここ二十年ぐらいのバス路線の状況を可視化したものであります。青い線は現在、路線の維持ができてい

状態、赤いところが若干ありますけれども、これは変更を余儀なくされて、廃止や他の手段に変更になった路線ということになります。

続けて、神奈川県、やっぱり青が多い状態でございます。

では、佐賀県の場合どうか。赤い路線が増えてきております。この赤い路線の距離を全国で足し合わせますと四万キロ、地球一周分になってきているというところであります。

このまま効果的な対策が打てなければ、ほとんどが赤い路線になってしまうという可能性があるわけでございますが、そこで、最初の質問になります。

路線バス、タクシーについてでございます。

昨今の路線バスやタクシーを取り巻く環境を県としてどのように認識しておられるのか、まずお尋ねいたします。

○黒木交通政策課長⇨路線バスやタクシーについての認識を答弁いたします。

まず、利用者数についてでございます。県内の路線バスの年間利用者でございますけれども、こちら昭和四十四年度の七千万人をピークに、コロナ禍前であります令和元年度におきましては約一千万人と、約八五%減少しております。また、タクシーについてでございますけれども、昭和五十五年度の約二千万人をピークに、令和元年度には五百三十万人と、七三%程度減少しているところでございます。

また、コロナ禍の中にありましたは、移動制限に伴いまして、その利用というのは令和元年度からさらに減少いたしましたして、バス・タクシー事業者の経営が危ぶまれたところでございます。

新型コロナウイルスが昨年五月に五類感染症に移行された後は、路線バス及びタクシー、いずれの利用も一定の回復は見られますけれども、生活様式の変容もありまして、コロナ禍以前の水準には利用が戻っているというのはい言いがたい状況でございます。

続きまして、運転士の状況についてお答え申し上げます。

県内のバスの運転士でございますけれども、令和元年に四百四十名程度だったのに対して令和五年には四百名程度と、約一〇%減少しております。

また、タクシーの運転士につきましては、令和元年に一千三百名ちょっとだったのに対して、令和五年におきましては千八十名ちょっとと、約一七%減少しているところでございます。

これまで路線バスとタクシー事業者におかれましては、地域交通を維持するという強い使命感を持って運行を担っていただいていたものの、本年四月から時間外労働の上限規制などが適用されます二〇二四年問題も加わりまして、やむを得ず路線バスにおいては路線の縮小ですとか廃止などの再編が発生するケースも出てきております。

利用の減少によりまして、事業者にとつては減収が続くこと、そして加えて、運転士不足もありまして、その運行体制を維持確保することに大きな課題を抱えているものと認識しております。

以上でございます。

○木村委員 Ⅱ コロナ禍もありましたけれども、ほとんどの路線バス等は交付金を投入して何とか維持していただいている状況がありました。そして、本県特有の事情で、マイカー保有率も高うございますので、もともと公共交通を利用する意識が低いというところがあつて、高齢化もございますが、ここに追い打ちをかける形で就業時間規制の問題で運転士自体が不足をしているということ、さらに追い打ちをかけてきている状況であります。

利用が少ないと減収になるということで、今まさに負のスパイラルに入っているかと思えます。

そこで、そうした現状認識の下で、県ではどのような方針に基づいて地域公共交通の維持確保に取り組んでいただいているのかお伺いいたします。

○黒木交通政策課長 Ⅱ 維持確保に向けた取組方針についてお答え申し上げます。県では、県政の基本理念でございます「人を大切に、世界に誇れる佐賀づくり」を踏まえまして、令和四年三月に佐賀県地域公共交通計画を策定しております。

本計画におきましては、目指すべき将来像に県民及び来訪者の移動を適材適所の移動手段で確保し、交流の拡大やにぎわいの創出、地域の活性化、個人の健康や幸福感の増進に寄与し、持続可能な地域交通のネットワークの形成というものを掲げております。

この目指す将来像に向けました取組の方向性といたしまして、四つの基本方針を定めております。利便性を高める、ニーズに応じたサービスに見直す、利用を促進する、そして体制を強化するといった方針でございます。

この四つの基本方針に基づきまして、路線バスやタクシー、そしてコミュニティバスやデマンドタクシーなど、地域公共交通システムを一体で捉えまして、持続可能なものとするために国、県、市町、交通事業者及び地域住民の方々など、各主体が果たすべきそれぞれの役割を担っていただき、また連携しながら取組を行っているところでございます。

以上でございます。

○木村委員 Ⅱ 自治体に作成が努力業務となっております計画に基づいて、目指すべきビジョン等々についてる御答弁いただきました。

では、その具体的な中身についても併せてお尋ねいたします。

○黒木交通政策課長 Ⅱ 維持確保に向けました具体的な取組について答弁申し上げます。

今ほど申し上げました四つの基本方針、その区分に従い御紹介させていただきますかと思えます。

まず、利便性を高める取組についてでございます。

具体的には、バスの経路検索ですとか遅れ情報などの発信、あるいはスマホ一つで乗車可能となるデジタルチケットの造成、そして誰もが利用しやすいU Dタクシーの導入、こういったものに対して支援をしているところがございます。

次の基本方針、実情やニーズに応じたサービスに見直す取組といたしまして、まず現行のサービスが維持できますよう、市町をまたぐ路線バスのうち、赤字運行となっている路線に対して国や市町とも連携いたしまして、直接的な財政支援を実施しているところでございます。

また、路線バスの利用状況などに応じまして、市町や交通事業者がコミュニティバスやデマンドタクシーへ見直す取組に対しましては、システム等の導入支援などを行っているところでございます。

三つ目の基本方針であります、利用を促進する取組といたしましては、今年一月も実施いたしました県下一斉でのバスやコミュニティバスなどの運転を無料といたしました、「さがバスまるっとフリーDAY」ですとか子供の利用を促進するために世界百七十カ国で愛されるアニメ「ひつじのショーン」とコラボいたしましたラッピングバスの運行などがございます。

基本方針の四つ目であり、体制を強化する取組でございます。

例えば、市町職員向けの研修会の開催ですとか運転士不足に悩みます交通事業者に対しては業界団体が行います会社説明会開催への支援を拡充するとともに、交通事業者が女性運転士を受け入れるための事務所改修への支援などを新たに加えて取組を強化しているところでございます。

以上でございます。

○木村委員Ⅱ四つの柱に沿って具体的に取組について御答弁いただきました。

私自身、こういった質問をしている割には、地元では全くバスを使うことがございませんで、大変申し訳ない思いがあるんですけども、県会議員になっ

てから佐賀市内でバスを利用することは増えております。

先日、佐賀市内でバスに乗った際に、大変驚いたんですけども、運転士の方の大変きめ細やかなアナウンスがありました。衝撃だったのは、座席に座れないお客様誠に申し訳ございませんという一言から始まります。このような言葉聞いたことがなかったので、大変驚きました。またぜひ利用したいなど思わせるような丁寧な言葉遣いでありました。この乗ったバスの運転士の方の個人の取組なのか、路線全体の取組かは分かりませんが、こうしたこともソフト面で利用者増につながっていけばというふうな期待をしたところであります。

ここで、少し先ほどからバス、タクシーの運転士の減少、不足の状況等についても御答弁をいただいたんですけども、国の動きについても確認をしておきたいというふうな思っています。

この運転士の確保について、国としてはどのような施策を展開しているのかお伺いいたします。

○黒木交通政策課長Ⅱ国におきます取組について答弁申し上げます。

国土交通省におきましては、バス・タクシー等の公共交通事業者の人手不足対策といたしまして、バス・タクシー事業者が行います人材確保のセミナーですとかPR資料の作成など、広報業務に対する支援のほか、例えば、二種免許取得経費の支援などを実施されております。

また、県内でいきますと、佐賀運輸支局におかれては、業界団体とも連携をされ、昨年十二月にはバスやタクシー、そしてトラックの合同企業説明会の開催ですとか今年四月には大型免許などを持ちます自衛官のセカンドキャリアに運転士を進める説明会などを開催されているところでございます。

以上でございます。

○木村委員Ⅱバス運転士に関しては、先ほど御答弁いただいたように、自衛官

の方のセカンドキャリアというのは非常にいい取組だなというふうに私も報道で見たことがございます。

タクシーについても、少しいろいろ調べますと、今、タクシーの運転士さん募集の際にも、地理に詳しくなくてもいいというようなお話も聞いております。試験か何かあるのか分かりませんが、私も実際、最近乗っております。これは佐賀に限らずですけど、あまり地理にお詳しくない方が増えたというふうに思っています。それが悪いということではなくて、実際、住所を打ち込めばアプリで運んでくれるので、そこは全然違和感がないわけでございます。

では、ここでもう一つ、地域におけるもう一つの移動手段としてお尋ねしておきたいのが、各市町で運行されておりますコミュニティバスやデマンドタクシーであります。

まず、県内市町の運行状況がどうなっているのか、まずお尋ねいたします。○堀岡地域交流部副部長⇨県内市町におけるコミュニティバスとデマンドタクシーの運行状況についてお答えいたします。

県内市町ではコミュニティバスは二十市町全てにおいて、予約型乗り合いタクシーであるデマンドタクシーは十一市町において運行されているところがございます。

以上でございます。

○木村委員⇨タイプ別にお示しをいただきました。

路線バスがなくなってしまうとして、交通空白地というんですかね、こういったところをなくしていくために、本当に苦勞の末に立ち上げられたり、運営をなさっておられるのではないかとこのように思います。

こうしたコミュニティバスとかデマンドタクシーの維持確保に向けて、県としてどのような方針で取り組んでおられるのかお伺いいたします。

○堀岡地域交流部副部長⇨コミュニティバスやデマンドタクシーの維持確保

に向けた取組方針につきましてお答えいたします。

県内市町におけるコミュニティバスやデマンドタクシーといった、いわゆる地域交通の維持確保につきましては、地域の方々が長年住み慣れた地域で安心して暮らしていくために大切なものであり、いかにしてそれを維持確保していくかは重要な課題であると認識しているところでございます。

地域交通は与えられるものではなく、地域が自らつくり上げる自発の地域づくりの考え方の下、市町や地域の方々が主体となりまして、それぞれの地域の実情やニーズを踏まえながら、その地域に合った運行形態がどのようなものかを考え、検討し、自らつくり上げることが重要だと考えているところでございます。

このような考え方の下、県はこれまで市町や地域の方々に対しまして、広域的な見地から必要なアドバイスや支援を行うとともに、市町や地域の方々、交通事業者と協議を重ねながら、様々な工夫をし、利用者、交通事業者、それぞれの視点に立ちまして、地域交通の維持確保に向けて取り組んできたところがございます。

以上でございます。

○木村委員⇨地域が自らつくり上げる自発の地域づくりの一環として県も支援を行っているということであったかと思えます。

地元唐津市におきましても、本当に地域でいろいろ話し合って立ち上げたけれども、なかなか使ってもらえないとか、いろんな苦勞を大変お聞きした時期もありましたけれども、今、地元においては大変好評なデマンドタクシーがあるというふうにも聞いております。唐津市以外にも様々な好事例が出てきているかと思えますけれども、佐賀県内の状況についてお尋ねしたいと思えます。

○堀岡地域交流部副部長⇨コミュニティバスやデマンドタクシーの維持確保に向けた具体的な取組事例についてお答えいたします。

市町や地域がコミュニティバス等の地域交通を導入する際に、県としまして、市町や地域に対しまして、先行事例の紹介や運行実現に向けたアドバイス、試験運行時の車両リース代など必要となる初期費用の補助などの支援行つてきたところがございます。

また、運行の見直しを行う際には、市町と共に地域に入りまして、交通事業者の意見も聞きながら、住民や自治会、まちづくり協議会などの関係団体との協議やアンケート調査、コミュニティバスなど利用実態調査などを実施することで、地域の実情やニーズの把握など、地域づくりの視点だけでなく、交通施策の視点を踏まえながら、利用しやすい運行内容へと改善を進めてきたところであります。

具体的な取組事例といたしましては、先ほど議員から御紹介がありました、唐津市の厳木、相知、浜玉、七山地区等で運行されたデマンドタクシーの利用者から急な通院の場合、前日までの予約が非常に煩わしいと、使いづらいといった声があったことから、それを地域で協議しまして、予約型の利便性の向上が見込める効率的な運行ルートを作成できるAIデマンドタクシー「チョイソコ」というシステムを導入いたしました。

AIシステムの導入に当たりまして、県として地域の代表者や住民、交通事業者が集まる事前説明会の協議に参加すると共に、AIシステム導入などの初期費用に対しまして、支援を行ったところがございます。

このAIシステム導入による地域交通の仕組みの見直しによりまして、これまで前日までの予約制だったものが、一時間前の予約可能になったほか、利用者のニーズを踏まえて、乗降場所を追加し、利便性が向上したことで、システム導入以前よりも利用者が増加したところがございます。

続きまして、佐賀市の春日北校区におきましては、交通が不便な地域であることを解決するため、地域住民が主体となった検討の場で協議を重ねた結果、

昨年八月からデマンドタクシーが本格運行されることとなりました。このデマンドタクシーの導入に当たりましては、県は先ほどと同様に市町や地域住民の方々と協議を重ねるとともに、試験運行に関わる運行委託料や広報費への支援を行ったところがございます。

デマンドタクシー導入後におきましては、利用者の口コミなども含めて、便利さや快適さの認知が高まって、地域住民の方々の暮らしの移動手段として活用が広がっているとところでございます。

以上でございます。

○木村委員 二つの路線について御説明をいただきました。

確かに春日北校区のお話とか、先ほどの唐津の「チョイソコ」ですかね。本当に好評だというふうに聞いております。「チョイソコからつ」の停車所が本当にたくさん増えたなというふうに、ふだん走っていてもよく気づくんですけど、ますますこういったものが人気を博して、持続可能性が高まればというふうに思っております。

ここで私が最近注目しておりますのが、いわゆるライドシェアであります。国の制度が変わって、自治体版ライドシェアというものが可能になったという報道があります。通常のライドシェアというのは、一般の方が自分の車で有償で客を運ぶということをイメージする方も多いかもかもしれませんが、私はこの過疎地における運転手不足を解消できる手段として注目をしたところがございます。武雄市において実証事業も始まるというふうに聞いておりますけれども、この自治体版ライドシェアについて、どのようなものか御答弁をお願いいたします。

○堀岡地域交流部副部長 自治体版ライドシェアの制度につきまして、お答えいたします。

現在国におきまして、一般ドライバーが自家用車を使用して有償で運ぶ、い

いわゆるライドシェアの制度について議論が進められているところでございます。このライドシェアですが、現行運行形態が大きく三つに分かれて分類されるところでございます。

まず一つ目は、自家用有償旅客運送の制度改正により運行される、いわゆるこれが自治体版ライドシェアと呼ばれるものでございます。

この自治体版ライドシェアでございますが、市町村やNPOなどが主体となりまして、交通が不便な地域や時間帯におきまして、道路運送法上、第七十八条第二号に基づいて運行されるものでございます。全国的な事例としましては、石川県小松市、大分県別府市などが導入または導入予定となっているところでございます。

二つ目は、自家用車活用事業により運行される、いわゆる日本版ライドシェアと呼ばれるものでございます。

こちらは主体が先ほどのNPOとか市町村などの自治体ではなく、タクシー事業者が主体となりまして、タクシーが不足する地域や時期、時間帯におきまして、道路運送法第七十八条第三号に基づき、運行されるものでございます。全国的な事例としましては、こちらは新聞報道等でよく出ております東京とか札幌、名古屋、大阪、広島など、都市圏で現在導入されているところでございます。

三つ目は、いわゆる海外版ライドシェアと呼ばれるものでございます。

この海外版ライドシェアでございますが、一般ドライバーが自家用車を使いまして、地域や時間、場所を限定せずに運行されるものでございます。この海外版ライドシェアを国内で運行するためには、新たな法整備が必要なことから、現在国におきまして、車両やドライバーの安全確保や事故時の責任体制の確保、ドライバーの適切な就業条件などについて議論が進められているところでございます。

先ほどから答弁いたしました三つの体系の中から委員からお尋ねがございました自治体版ライドシェアの主な仕組みについてお答えいたします。

先ほど御答弁いたしました、主体は市町やNPOなどが主体となって、白ナンバーの自家用車を使用して運送を行うものでございます。あと、タクシーが常に目安として三十分以内に配車されない地域や時間帯で運行されるもの。運送の対価につきましては、目安としてタクシーの八割、ドライバーは二種免許でなく一種免許で可能となっているところでございます。

導入事例としましては、先ほど御答弁申し上げました石川県の小松市、大分県別府市、先ほど委員から御紹介がありました武雄市において、今年度この自治体版ライドシェアの仕組みを活用した試験運行が予定されているところでございます。

以上でございます。

○木村委員 Ⅱいわゆるライドシェアといっても、いろんなタイプがあって、いろいろ報道を見ても錯綜しているようなイメージを持っておりました。私が見て、テーマとして掲げるのは、過疎地におけるライドシェアというのはどこまで可能性があるのかなというふうな思っておりますので、確認をさせていただきます。

いろいろな動きが始まってきております。ここで少し全国の状況についてまた、モニターを使ってお話したいと思っておりますけれども、(モニターを示す)これも先般NHKで報道をされておりました茨城県常陸太田市の事例です。路線バス、スクールバス、病院への送迎バス、コミュニティバスといった地域の輸送手段を一本化したしまして、それぞれの所管の縦割りを乗り越えまして、いわゆるバス・クライシスに対応をしているということでありました。本当に難しいことだと思っておりますけれども、こうしたことによって、空いている車両を活用することによって、様々な効果が生まれているという事例であります。

子供は無料ですけれども、高齢者においても半額助成を行ったりとかして、路線バスの利用者が二割増えたとか、また、キロ当たりの公費負担が減ったというような報道がされておりました。このような取組というのは、愛媛県とか沖縄県でも、とにかく地域の輸送事業に有効に使おうという取組であります。

続いて、滋賀県のお話になりますが、地域公共交通を維持していくために、政策実現のための財源の一つとして、交通税の検討を行っているそうであります。これはかなり議論が出ているものだと思っておりますが、滋賀県のいわゆる地域交通計画というものをひもときますと、中に真ん中のほうで、公共交通への新たな費用負担に対する意向調査を行ったということでございます。この中で、許容できる、どちらかといえば許容できると答えた方が六割いらっしゃったというところであります。滋賀県の方はそれだけ自分ごととして捉えている方が多いのかなというふうに思ったところであります。このように、詳しいデータも乗っておりますけれども、とにかく自分ごととして地域の足をいかに確保していくかということで、滋賀県としてはこのような取組をされているということでございます。

少し海外に目を転じますと、家用車の普及によって、路面電車とかバスが相次いで廃止になって、交通が不便となった、ここはフランスですけれども、農村部から人口が流出したために、ここでは国民の移動の自由を守る、交通の権利ということで、交通権というものを法律で定めまして、それぞれの人が置かれた状況や障害の有無にかかわらず、移動の自由を守るというふうにされているそうであります。

そこで、この項の最後の質問となりますが、佐賀県民の持続可能な移動手段の維持・確保に向けて今後どのような思いで取り組んでいくのか。先ほどフランスのお話をさせていただきましたが、海外経験が豊富だというふうに聞いております引馬部長、御答弁をお願いいたします。

○引馬地域交流部長 県民の方々の持続可能な移動手段の維持・確保に向けた今後の取組についてお答えを申し上げます。

やはりこの地域公共交通でございますが、地域住民の方々の日常生活、シーンを支えるとともに、観光客の方々をはじめとした人的交流、これを促すなど、地域づくりの重要な基盤でございます。そして、地域の高齢化とか、核家族化、それから、過疎化といった様々な周辺環境の変化でございますが、こういったものを背景に、こうした地域公共交通の役割はますます高まっていくと承知しております。

他方、その利用でございますが、コロナ禍前の水準まで利用の回復がなかなか見られておりません。また、運転士の不足については、これはすでに御答弁を申し上げておりますが、二〇二四年問題、大変深刻でございます。さらに、昨今の物価高騰といった社会情勢の変化もこれを踏まえますれば、地域公共交通を取り巻く環境はこの数年で大変厳しいものになっていきますし、より厳しくなっていくものだろうというふうに思っております。いかにこれらを維持確保していくかが重要な課題であるということでございます。

そうした中、私どもはこの路線バス、タクシー、それから、コミュニティバスといった公共交通、これはシステム全体、一体として捉えていくということが大変重要だと考えております。その観点の元、利用の促進、それから、運転士の確保、さらには財政支援など、こういった施策をスピード感を持ってよりきめ細やかに取り組んできたところであります。

また、木村委員に御紹介いただきましたこういった先進事例、これの研究も大変重要でございます。私もこういったことにもしっかりと取り組んでまいりたいというふうに思っております。

引き続きまして、交通事業者、それから、国、市町、地域住民の方々ともこれはしっかりと連携をいたしまして、交通政策、それから、この地域づくりとい

う観点、この両方を意識しながら、この地域公共の交通システムの全体、これが持続可能なものとなるように、しっかりと取り組んでまいりたいというふうに考えております。

少し付言いたしますと、私も地域交流部は交通政策をやっている交通政策課、それから、地域づくりをやっているさが創生推進課という二つの部署が部の中にあります。さらに、席の配置もこれは隣同士ということでもあります。ですので、やはりこの交通政策という観点と地域づくりという観点、これは両方しっかりと、この地域交流部で意識をして、これからも取り組んでいきたいというふうに考えております。

私からは以上でございます。

○木村委員 Ⅱぜひ佐賀県の取組が他県において紹介されるような先進事例となるように、持続可能な交通網確保について取り組んでいただければと期待をして次の質問に移らせていただきます。

三点目は建設業の担い手確保育成についてでございます。

建設業は言わずもがなですけれども、社会資本整備や維持管理、災害復旧や先般の鳥インフルエンザ、豚熱への対応など、危機事象におきましても不可欠な地域を支えていただいている大変重要な業界でございます。

しかしながら、県内の建設業に従事される方は年々他の産業に比ばましても主業者の高齢化が進んでおりまして、今後建設業を担う人材不足はさらに深刻化することが危惧されております。今議会での一般質問や県立大学での議論でも繰り返し言われておりますように、県内のあらゆる分野において、担い手の確保は課題となっており、人口減少社会の中で建設業の人材を確保していくことは大変困難な時代に入っております。そのような中、佐賀県は二十八年ぶりに社会増、すなわち転出者よりも転入者が上回るという状況になったという明るいニュースがありました。その背景には、県内高校生の県内企業就職率が上

がったこと、それともう一つ、外国籍の方が増えたということでもあります。御案内のとおり、「プロジェクト50+」の取組の成果がここに出てきているということ、大変喜ばしくも思っております。

一方、外国人の方が増加をしているということですが、地域住民としてだけではなくて、労働力として期待をされているわけでありまして、今後の県内建設業の分野におきましても人材として登用されていくことが予想されます。

私は、令和三年決算特別委員会で建設業の担い手確保について質問をさせていただきました。こうした外国籍の方の増加も含めまして、多様な人材の確保、育成という視点で再度質問をさせていただきます。

そこで、改めてでございますが、県内建設業の状況についてでございます。

ここに関しましては二点伺いますが、就業者数の推移と、また、併せて年齢構成についても御答弁をお願いしたいと思います。

○川崎建設・技術課長 Ⅱ建設業就業者の推移についてお答えいたします。

国勢調査によりますと、県内の建設業の就業者数は、平成七年の五万八百人をピークに令和二年には三万二千八百十九人とピーク時の約六五%まで減少しております。

続きまして、建設業就業者の年齢構成の推移についてお答えいたします。

これも国勢調査によりますと、県内の建設業就業者の年齢構成の推移は、平成七年から令和二年にかけまして、二十九歳以下は約一九%から約一一%へ、また、三十歳から五十四歳は約五八%から約四八%へと減少しております。一方、五十五歳以上は約二三%から約四〇%と増加しており、高齢化が進行している状況でございます。

以上です。

○木村委員 Ⅱ厳しい状況について御答弁をいただいたかと思えます。

冒頭触れましたが、社会増に転じました要因に県内高校生の県内企業就職率の向上が寄与したと申し上げました。

それでは、県内建設業への県内高校生の就職状況がどうなっているのかお尋ねをいたします。

○川崎建設・技術課長⇨県内高校生の県内建設業への就職率についてお答えいたします。

県内には、土木や建築など専門的な学習を行っています工業系高校が八校ございます。その八校からの聞き取りによりますと、令和六年三月の卒業生の県内建設業への就職率は約三八%となっております。

以上です。

○木村委員⇨前回質問させていただいたときより比率が若干伸びておりまして、安堵したところでございます。

次の質問ですが、多様な人材確保という観点ですけれども――失礼しました。私も会社経営をしている友人がおりまして、建設業を営んでおりますが、幾ら募集しても人が入ってこないということ、人手不足で仕事を受けられないということ、今回、オンラインで海外の方の面接を行って採用するというふうに言っております。

国土交通省の資料によりますと、日本全国で建設業に従事しておられる外国籍の方は、二〇二二年のデータでは十一万人ということでございます。佐賀県内でも今後増えていくことが予想されます。

建設業への就業者数が減少していく中で、外国籍の方を含む多様な人材の確保について、県内ではどのような状況にあるのかお伺いいたします。

○川崎建設・技術課長⇨建設業の多様な人材の確保についてお答えいたします。建設業者の方からは、若手の採用は難しい、高校への求人やハローワークへの求人を行っても採用に結びつかない状況が続いているとの声や、経営を維持

するためには外国人材に頼らざるを得ないといった声が聞かれております。また、外国人材を雇用しておられる建設業者の方からは、外国人材は貴重な戦力となっているが、近年は円安の影響もあり、日本より他国への就職を選択する傾向にあることから採用に苦労しているとの声や、業務以外でも日常生活における言語や習慣の違いについてサポートが必要などの声が聞かれており、人材確保に苦労されている状況にございます。

以上です。

○木村委員⇨昨日もまた大きく円安が進みまして、こういった状況がさらに深刻化するのかなというふうに思ったところです。

長年にわたってこの建設業界は、いわゆる三K職場として敬遠されて、男性中心の職人の世界というイメージでございましたが、最近、現場代理人の方で女性の方をお見かけしたり、昨今、佐賀駐屯地へ唐津地区からの土砂の運搬をしておられるダンプの運転手の方も女性の方をかなりお見かけするようになっておりました。建設業界を志す多様な人材が増えていくことに期待を高めているところでありますが、ようやく獲得した人材が長く従事していただく取組も重要だと思っております。

そうした中で県では、建設業基盤強化支援事業を行っておられると聞いておりますが、どのようなものかお尋ねいたします。

○川崎建設・技術課長⇨建設業基盤強化支援事業の目的についてお答えいたします。

県が実施しております建設業基盤強化支援事業は、建設業を支えておられる事業者のうち、主に若手や女性就業者の育成や技術力の向上など、建設業でより長く働き続けていただくための支援を行うことを目的としております。

以上です。

○木村委員⇨事業目的について御答弁をいただきました。

それでは、幾つか視点があるかと思うんですけども、まず、若手就業者、大変大切な存在でございますが、こうした方々に働き続けていただくためにどのように取り組んでいるのかお伺いいたします。

○川崎建設・技術課長Ⅱ若手就業者向けの取組についてお答えいたします。

県では、若手就業者向けの取組といたしまして、若手就業者と経営者を対象といたしました二種類のセミナーを実施しております。

若手就業者向けセミナーは、入社二年目から七年目の若手就業者を対象に、建設業に精通した専門家を講師に招き、建設業で働く上での基礎的な知識や現場代理人としてのスキルの習得を目指した内容となっております。また、同世代間の交流を促すため、ワークグループなどを積極的に取り入れているところでございます。昨年度は七十八名の方に参加いただいております。

もう一つ、経営者向けセミナーといたしまして、建設業の経営者を対象に若手就業者の働きやすい労働環境整備について習得する内容となっております。昨年度は六十二名の方に参加いただいております。

以上です。

○木村委員Ⅱ就業者と経営者の両面へのアプローチについて御答弁をいただきたいかと思えます。

それでは、もう一つの取組となるかと思いますが、女性就業者が職場で活躍していただけるような取組について、どのように施策を展開しておられるのかお伺いいたします。

○川崎建設・技術課長Ⅱ女性就業者向けの取組についてお答えさせていただきます。

県では、女性就業者向けの取組といたしまして、女性活躍推進セミナーを実施しております。このセミナーは、建設業で働く全ての女性が働きがいと働きやすさを実感し、より長く働き続けていただくことを目的としております。セ

ミナーの内容は、他県の女性活躍推進の事例の情報収集や女性就業者同士のネットワーク構築づくりを行うものとなっております。昨年度は四十一名の方に参加いただいております。

以上です。

○木村委員Ⅱ女性の皆さんが働きやすい環境づくりについて、環境整備の補助等を行っていただいているということ認識をいたしました。

やはり就業者の方自身にも技術を磨いていただいたりとか、これは男性、女性に限らずですけども、こうしたことは会社の発展と業界の発展にもつながっていく不可欠な要素だと思っております。この点につきまして、どのような支援を行っているのかお伺いいたします。

○川崎建設・技術課長Ⅱ技術力強化への支援についてお答えいたします。

県では、建設業で働く方々が必要といたします土木施工管理技士などの資格取得に要する経費の一部について補助を行っております。この補助では、若手や女性就業者が資格取得を希望される場合、補助金の増額を行うこととしております。

また、この事業以外にも技術力強化の取組といたしまして、ICT施工や橋梁、トンネルなどの先端工法を学ぶため、実際の工事現場での研修会を開催しております。ほかにも技術者の意欲増進や技術力の向上を図るため、優れた工事や技術者の表彰なども行っているところでございます。

以上です。

○木村委員Ⅱ様々な取組について御答弁をいただきました。

とにかく、せっかく入ってくださいましたので、長く従事していただくために今後も様々な取組を行っていただきたいというふうに思っておりますけれども、これまでの様々な県の取組についての業界の皆様の声、どのような反応が出ているのかお伺いしたいと思います。

○川崎建設・技術課長Ⅱ事業に対する業界の反応についてお答えいたします。
セミナーに参加された建設業の経営者の方からは、社員が長く安心して仕事ができる環境づくりを行うことが重要であると認識できた、また、社員の離職を防ぐためには一人で仕事を抱え込まないなどの意識改革が必要との声がございます。ほかに、女性技術者同士が話し合う機会が設けられていることで横のつながりができて、働き続けるためのモチベーションにもなっているなどの声をいただいております。

以上です。

○木村委員Ⅱ評価の声があるということでした。

ここまで、るる様々な取組について確認をさせていただきましたが、最後の質問とさせていただきますというふうに思います。

今回、一般質問でも取り上げられておりましたが、県の国際政策とか多文化共生に関する議論の中で県庁内に横串を刺してという議論があったかと思えます。やはり建設業への人材確保、国土の安全・安心に直結すると言っても過言ではありません。人材獲得は危機管理と言えるのではないかと思っております。増えることが予想されます外国籍の方への対応など建設業における登用についても目配せをし、多様な人材の確保、育成に取り組んでいくべきではないかと考えます。

そこで、建設業の担い手確保、育成に向けて今後どのように取り組んでいくのかお伺いし、私の質問を終わります。

○川崎建設・技術課長Ⅱ建設業の担い手確保、育成に向けた今後の取組についてお答えいたします。

建設業は、社会資本の整備はもとより、災害時の対応も担っていたり、県民の命と暮らしを守るためになく存在であり、今後とも持続的に発展していくことが必要と認識しております。将来にわたり建設業の担い手

を確保するためには、若手や女性就業者だけでなく、外国人材が活躍してもらうことも重要であると考えております。このため、週休二日の実施など建設業の働き方改革の取組の推進や、ICT施工などの労働環境の改善に取り組むことが必要と考えております。

今後も外国人材を含む多様な人材確保の取組や、若手就業者などの育成につきまして、建設業界からの声を聞きながら、より充実した取組を行ってまいりたいと考えております。

以上です。

○池田委員Ⅱ皆さんおはようございます。自由民主党の池田正恭でございます。今回、地域交流・県土整備常任委員会の所管事項につきまして、四項目質問をさせていただきます。執行部の皆様には明快で前向きな答弁をいただきますようよろしくお願いいたします。

それでは、質問に入らせていただきます。

まず、第一問目として、佐賀県の移住施策について伺います。

私の地元では、高齢化に加え、空き家が増えてきていること、また、その買手がなかなか見つからないことなど、地域の活力低下を懸念する声をよく聞くようになりました。また、昨日視察で行った唐津市の高島で区長さんが案内をされておったときにいろいろお話をされて、この地区も高齢化率が六三%を超えたよというようなことを言われていました。やはり今、若い人材を中心に県外への流出も多く、これからの地域の担い手となる人材の不足に危機感を持っておるところであります。

佐賀県では、平成二十七年度から移住相談のワンストップ窓口となる「さが移住サポートデスク」を設置し、都市部での移住相談会、セミナー等の実施や情報発信など、積極的に移住促進に取り組まれています。

先ほど申し上げたような現状を考えると、暮らしやすさや子育てのしやすさ

など、佐賀県のよさを積極的にPRし、多くの方に佐賀県を移住先として選んでもらえるように取り組んでいくことがますます重要となってくると考えます。

そこで、次の点について伺います。

まず第一点目として、佐賀県への移住者の状況について伺います。

初めに、佐賀県への移住者数の推移について伺います。これまでの佐賀県への移住者数はどうなっているのか、移住支援室長に伺います。

○副島移住支援室長 佐賀県への移住者数の推移についてお答え申し上げます。出生率の低下や進学や就職を契機とした若い世代の都市部への流出による人口減少が進む中、本県への新しい人の流れをつくり、地域に新しい活力を生み出すため、平成二十七年七月から移住促進に取り組んでいるところです。

県や市町の移住支援を受けて移住された移住者は、平成二十七年には二百五十三人でしたが、最近五年間では、令和元年度が六百九十一人、令和二年度が六百四十七人、令和三年度が六百三十五人、令和四年度が七百三十四人、令和五年度が八百五十人と増加傾向にございます。

以上です。

○池田委員 令和五年度八百五十人ということで、本当に平成二十七年九度から比べれば、大分多くの方が移住をされているというふうに思っております。

それでは、佐賀県に移住をされていらっしゃる方の移住元について伺いたいと思います。この佐賀県に移住される移住者はどのような地域からの転入が多いのか伺いたいと思います。

○副島移住支援室長 佐賀県への移住者の移住元についてお答え申し上げます。令和五年度に移住された方の移住前の居住地は、多い順に、東京圏、具体的には埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県を指しますが、これらの地域から全体の三〇％に当たる二百五十五人、次に、福岡県が二七・五％に当たる二百三十四人、それから、長崎県が一六・五％に当たる百四十人となっております。この

上位三つのエリアで全体の約四分の三を占めているという状況にございます。

以上です。

○池田委員 令和五年度、先ほど申されましたように、東京圏とか、福岡県、長崎県ということで四分の三を占めているということで、非常にいいことじゃないかというふうに思っておりますけれども。

それでは、移住をされた方の年代についてはどのような傾向が見られるのかお伺いしたいと思います。

○副島移住支援室長 佐賀県への移住者の年代についてお答え申し上げます。

昨年度の八百五十人の移住者のうち、世帯主の方四百二十四人の世代別の構成でございますが、最も多いのが三十歳代で三四％、次に二十歳代で二四・一％、その次が四十歳代で二二・二％となっております。上位三つの世代で全体の八割以上を占めておりまして、ワーク・ライフ・バランスや子育て環境を重視するような若い世代が多くなっている傾向にございます。

以上です。

○池田委員 移住をされる年代、本当に若い方がこちらのほうに移住をされてきているということで、非常にいいことではないかというふうに思っておりますけれども、この取組についてですけども、佐賀県の移住促進の取組について伺いたいと思います。

まず、移住促進の広報の取組について伺います。この佐賀県への移住を促進するため、どのような広報で取り組んでいるのか伺いたいと思います。

○副島移住支援室長 移住促進の広報の取組についてお答え申し上げます。

佐賀県への移住者は、先ほど申し上げましたとおり、東京圏及び福岡県からの若い世代が多い状況にあります。また、移住してきた方からは、豊かな自然や景色を満喫できる、安心でおいしい食材が入手しやすい、子育てしやすいといった声が多く聞かれております。

これらのことから、ターゲットエリアである東京や福岡を中心に、佐賀の暮らしやすさ、住みやすさを発信していく広報が重要だと考えています。このため、東京や福岡などにおいてPRイベント、セミナーや移住相談会を実施しているほか、移住イベントへの出展等を通じ、情報発信に努めているところです。イベント以外にも佐賀県移住ポータルサイト「サガスマイル」において、実際に移住された方のインタビュー記事を掲載するなど、移住後の生活がイメージできるような広報に努めております。

イベント情報やポータルサイトの更新情報は、SNSやメールマガジン等を通じ、広く周知しています。このような情報発信を通じ、佐賀県での暮らしに興味を持っていただき、移住に向けて実際に訪れてみるなど、具体的に検討する段階へとつないでいるところです。

以上です。

○池田委員 今いろいろな広報をされて、それに基づいているいろいろ移住されてきておる方もだんだん増えているというようなことで、やはり広報というのも大分取り組んでおられるというふうに思っております。

その移住をされてきた方とか、移住希望者への県の支援状況というのは、どのようになっているのか伺いたいと思います。

まず、仕事ですよね。仕事、それと、生活情報、移住希望者が必要としている情報はそれぞれのライフステージにより千差万別だというふうに思っております。そのように幅広いニーズに対しての支援も必要だというふうに思っております。その中でも、佐賀県ではどのような支援を行っているのか、また、その支援の方法でやはり移住されてきた方もいらっしやると思っておりますけれども、どのような支援を行っているのかについて伺いたいというふうに思います。

○副島移住支援室長 移住希望者への県の支援状況について御答弁申し上げます。

県では相談窓口として佐賀県庁新館と東京交通会館の二カ所に「さが移住サポートデスク」を設けており、移住希望者からの暮らしの相談と仕事の相談に対応しております。

暮らしの相談では、生活環境や子育てに関する情報をはじめ、経済的な支援制度など、移住希望者の必要とする情報を専任のコーディネーターがきめ細やかに提供しています。

また、仕事の相談では、移住後の仕事を探している移住希望者に対し、「さが移住サポートデスク」内の「しごと相談室」の仕事コーディネーターが本人の希望に寄り添いながら、県内企業とのマッチングを行っているところです。

また、移住の方向性が決まった方の最後の後押しとなるような経済的支援として、移住に向けた住居探しなどの際に利用できるレンタカー費用の助成制度を実施しているほか、市町と共同で移住支援金制度も実施しているところです。

このように、漠然と移住を考えている方から具体的な希望がある方まで、その方々の状況に応じたきめ細やかなサポートに努めており、サポートがあつたおかげでいい形で移住ができたというお声もいただいております。

以上です。

○池田委員 分かりました。いろいろなサポートにより、移住者もだんだんと出てきているというふうに思っておりますけれども、いろいろ移住促進にも取り組んでおられるというようなことなんですけれども、今後、移住促進にどのように取り組んでいくのかということと、もう一つ、移住された方がいらっしやるますよね、そういう人たちから、佐賀に住んでみてどうですかというようなことを伺いされたというか、そういうのを聞き取りされたような経過があるのかどうかも併せて伺いたいと思います。

○副島移住支援室長 今後の移住促進の取組と移住者の方からのお声に関する御質問についてお答えいたします。

実際に佐賀県に移住された方に関しては、先ほど申し上げましたホームページでのインタビューの掲載に当たってのお声の御紹介でありますとか、あと、実際に移住された後に御報告に来てくださる方がいらつしゃったり、あと、こちらのほうから事業に際してセミナーで登壇されませんかというようなお声かけをしたりというところでやり取りがございます。そういったやり取りの中で、佐賀県の景色にほれて移住しましたとか、あと、佐賀はとにかく子育て世代にはとても住みやすいところですねですか、移住して子供と過ごす時間が五倍に増えましたとか、サポートデスクのおかげで安心して移住ができましたというお声を頂戴しているところです。

このような状況を踏まえまして、自然環境や子育て環境、都市部への利便性、暮らしと仕事に関する不安を払拭するサポートデスクの充実など、佐賀県ならではの強みを、先ほどお話に出ました既に移住されたような方たちのお力も借りながら、きめ細やかに発信していくことが重要だと考えています。

引き続き庁内の関係部局や市町、既に移住された方々とも連携し、ターゲットエリアや世代を意識しながら、本県の暮らしやすさなどの強みを丁寧に発信し、相談会等を通じた移住希望者との接点をつくり、移住希望者のニーズに応じてきめ細やかな対応を進めることで、県外から本県へのさらなる移住者の増加につなげてまいりたいと考えております。

以上です。

○池田委員Ⅱありがとうございます。移住をされておられる方に佐賀県のよさをどんどん発信して、そしてまた、佐賀県に来たいなという方が多くなるように、今後もその取組をお願いして次の質問に移りたいと思います。

次に第二問目として、「SAGA2024」国スポ・全障スポについて伺いたいと思います。

「SAGA2024」国スポ・全障スポの本期の開幕までちょうど今日で

残り百日前となり、開催準備も最終段階に入っているというふうに思っております。

今月初めには全障スポのリハール大会が開催され、私も小城市で開催されたバレーボール競技を観戦に行きましたが、本当に選手の皆さんの力のこもった白熱した戦いが繰り広げられていました。

各市町で昨年から開催されている国スポのリハール大会も先週末までに予定されていた競技が全て終了をしたというふうに聞いておりますが、これらリハール大会で得られた経験や課題を、九月から始まる国スポの会期前競技を含め「SAGA2024」の本大会に生かしていきたいと思っております。

さて、「SAGA2024」は正式競技の開催に先駆けて、四月からは県民誰もが参加できるデモンストレーションスポーツが県内各地で開催されており、このような競技の開催もスポーツの裾野を広げるといふ観点から、非常に意義があるというふうに考えております。そして、九月から始まる会期前競技、十月の本会期に向けてはますます多くの方の力で大会を盛り上げ、支える取組とともに、来県される方に佐賀県のよさを発信する取組が重要であると考えています。

また、この前の一般質問でもあつておりましたけども、eスポーツも十二月の十四、十五日に、国スポ・全障スポの文化プログラムとして開催される「全国道府県対抗eスポーツ選手権SAGA2024」ということでアリーナのほうで開催をされるというふうに聞いております。

やはりこの「SAGA2024」後も引き続き競技力を維持向上させるとともに、さらなるスポーツの裾野を広げる取組も必要だというふうに考えておるところであります。

そこで、次の点について伺いたいと思います。

まず第一点目として、「SAGA2024」の取組状況について伺います。

デモンストレーションスポーツについて伺います。デモンストレーションスポーツについて、どのような目的で実施されているのか、また、実施状況はどうだったのか、SAGA2024競技運営チームリーダーに伺います。

○川原SAGA2024競技運営チームリーダー||デモンストレーションスポーツについてお答えいたします。

「SAGA2024」は、佐賀県が取り組むSAGAスポーツピラミッド構想の重要な通過点であると位置づけており、また、国体から国スポへと変わる最初の大会です。誰もが大会に対して「する」、「観る」、「支える」というそれぞれのスタイルで関わることで、全ての人にスポーツの力を届ける佐賀らしい大会を目指しております。

国スポのプログラムの一環として実施するデモンストレーションスポーツは県民の皆さんがスポーツを「する」楽しさを体感し、生涯を通じてスポーツに親しむきっかけをつくることを目的として実施するものであり、スポーツ文化の裾野を広げる取組であるというふうに考えております。

「SAGA2024」では、有田町で開催された皿かぶり競走や基山町の草スキーなど地域の特性を生かした競技や、拾ったごみの質や量を競うスポGOMI、室内で行うカーリング競技ユニカールといった、経験がなくても楽しめる競技など、誰でも気軽に参加することができる二十八の競技会を県内十五市町で開催することにしております。

四月二十一日に開催された吉野ヶ里町のアジャタ及び大町町のウォーキングを皮切りに先週の日曜である六月二十三日までに十二の競技会が開催され、約千五百名の方が参加されているところです。

参加者の皆さんからは、またやってみたい、いろんな年代の方と一緒にできてよかった、初めてだったけど、簡単に楽しめたなどの感想が寄せられております。

デモンストレーションスポーツを通じて多くの方にスポーツを「する」楽しさややすらしさを味わっていただくとともに、「SAGA2024」への関心を持つてもらうことで、九月から始まる本大会の盛り上げにつながるよう引き続き取り組んでいきたいというふうに考えております。

以上でございます。

○池田委員||先ほど申されたように、本当にSSP構想「する」、「観る」、「支える」ということで、非常にいいことではないかというふうに思っております。

誰でもしたくない競技でもできると、それが体を動かす、それが一番の健康のもとになるんじゃないだろうかというふうに思っておりますし、私も実はスポーツ推進員を長くして、ニユースポーツの普及にも大分努めておりますけれども、本当に今ニユースポーツ教室も小城で開催をして、高齢者の方が楽しんでこられるんですね。こちらが余計動かされるようにして、楽しい、それが一つの「する」、そして「観る」、「支える」ということでいいことではなからうかというふうに思っております。

それでは、次に観客席の盛り上げサポーターについて伺いたいと思います。式典の観覧者の募集とともに、観客席盛り上げサポーターの募集を行われていましたが、これはどのようなものなのか、SAGA2024総務連携チームリーダーに伺います。

○北村SAGA2024総務連携チームリーダー||観客席盛り上げサポーターについてお答えいたします。

先ほどの答弁にもございましたように、式典につきましても、「する」、「観る」、「支える」という、それぞれの立場から全ての人が楽しみ、スポーツに関わるきっかけとなるようなものにと考えております。

式典の新しい取組の一つとして行います観客席盛り上げサポーターは、会場

を盛り上げ、選手たちを応援するという「観る」、そして「支える」という観点から、「SAGA2024」に関わっていただくものであり、その楽しさに触れ、スポーツ観戦をはじめとする様々な関わりのかきかけにつながるものがございます。

「SAGA2024」では、開会式、閉会式の役員、選手団入場や退場におきまして、パフォーマーはもちろん、観客も一体となって会場全体で盛り上がり、選手たちへ歓迎やエールを送りたいと考えております。

そのための仕掛けといたしまして、パフォーマーとともに盛り上がるぞという意気込みを持った方々に観客席盛り上げサポーターとして参加いただき、ほかの観客も巻き込むように率先して盛り上げていただくこととしておるところでございます。

なお、この観客席盛り上げサポーターの募集状況について御説明申し上げますと、まず、国スポの開閉会式と全障スポの開会式につきまして、令和五年十二月から令和六年二月にかけて、一般募集に先行する形で県内の小学校、特別支援学校等へ参加を募りましたところ、十の学校から千名の応募がございました。

そして、本年五月下旬から六月下旬にかけて、国スポの開会式、全障スポの開会式について、それぞれ八百名を広く募集しました結果、多くの御応募をいただいたところでございます。

このようにたくさんの方々、が式典を盛り上げたいという思いを持ってくださっていることを大変うれしく思いますとともに、新しい大会にふさわしい式典をつくる主役の一人として、共に開閉会式当日の会場を盛り上げていただきたいと考えております。

また、こういった盛り上げや選手たちの喜ぶ姿に触れることを通して、「観る」、「支える」という立場から、競技会はもちろん、スポーツ観戦など様々

な形で関わっていただくきっかけにつながることを期待しております。

以上、お答えいたします。

○池田委員＝盛り上げサポーターの方もたくさんいらつしやるということで、非常にいいことではないかというふうに思っております。

それでは、サガンティアについて伺いたいと思いますけれども、「SAGA2024」で多くの来場者を出迎え、おもてなしするに当たっては、多くのサガンティアの方の力が必要になってくると考えますが、現在、どのように取り組んでいるのか、SAGA2024総務連携チームリーダーに伺いたいと思います。

○木塚SAGA2024総務連携チームリーダー＝サガンティアについてお答えします。

サガンティアは支えるという立場で「SAGA2024」を共につくり上げる大切な仲間であるとともに、選手と同様、一人一人が主役であります。

「SAGA2024」で活躍していただくサガンティアですが、開閉会式会場や競技会場で来場者の受付案内、式典運営サポート、競技会補助、救護補助等の活動を行う運営サポーター、聴覚障害者への情報保障のための手話通訳や要約筆記を行う情報保障サポーターにつきまして募集を行いました。

昨年三月から今年二月までの募集期間で県内外から多くの個人の方、そして県内の企業や団体からはグループで御協力をいただきました結果、運営サポーターとして約四千八百名、情報保障サポーターとして約六百名、合計約五千四百名と大変多くの方から応募があり、サガンティアとして登録をいただいたところでございます。

このうち、運営サポーターにつきましては、三月から県内各地で研修会を開催し、各活動に必要な事項やサガンティアとしての心構え、障害のある方への接し方、おもてなしなどにつきまして学んでいただいているところでございま

す。

情報保障サポーターにつきましては、専門的なスキルや知識が必要となることから、公募に先駆けまして手話通訳者や要約筆記者の養成を行うとともに、一般向けの研修会も実施してきましたところでございます。

また、一部の運営サポーターや情報保障サポーターの皆様には四月と六月に開催しました全障スポのリハール大会において早速サガンティアとして活躍していただいたところでございます。

先ほど答弁しました運営サポーター、情報保障サポーターのほか、県内全ての医療福祉系の大学、短大、専門学校との協力の下、各学校の学生の皆様には全障スポにおきまして、選手の移動、練習補助、競技会の応援などを通じて、選手のサポートをしていただく選手団サポーターとして活動していただくこととしております。

これら全てのサガンティアの皆様には、自らも大会の主役の一人として楽しみながら活動をしていただくとともに、活動を通じまして「SAGA2024」を盛り上げ、選手をはじめとする来場者の皆様をおもてなしの心を持って接していただくことを期待しております。

以上でございます。

○池田委員「本日にたくさんの方が運営サポーターとかいろいろな面で御協力をなさっているということで、非常にいいことじゃないかというふうに思っておりますし、この間も行ったときに、運営サポーターの方もいらっしゃって、ちよつとお話もさせていただいたところであります。

それでは、次に観光情報の発信について伺いたいと思います。

「SAGA2024」の期間中は、本当に多くの方が来県をされるといふふうに思っております。多くの方が来県をされる、選手はもとより、応援者のほうが多いんじゃないかというふうな思っております。観光地をはじめとし

た佐賀県のよさを知ってもらおう絶好の機会ではないかというふうに思っておりますけれども、そういうことで、どのように取り組んでいくのか、観光課長にお伺いしたいと思います。

○山口観光課長「観光情報の発信についてお答えさせていただきます。

「SAGA2024」の期間中には、県内外から延べ七十万人の方が参集される予定でありまして、豊かな自然や文化、歴史、食など佐賀の本物を体感していただきたいと考えております。

このため、まずは来県される前に県内の観光情報を届けることが重要と考えておりまして、開閉会式会場や競技会場周辺の飲食店などの情報とともに、さらにもう一歩先の観光情報を大会ホームページと連携して発信しているところでございます。

大会期間中は、SAGAサンライズパーク設置されますウェルスポエリア、こちらスポーツ体験や佐賀県の特産品、グルメなどが楽しめるエリアでございますけれども、こちらのほうに佐賀県の観光PRブースを設置いたしまして、来場者の観光情報を提供する予定でございます。

このほか、県内の競技会場、主要駅、佐賀空港などにおいても、観光案内を実施し、来場者の皆様は佐賀県を周遊しながら、楽しんでいただけるよう情報提供していきたいと考えております。

また、大会関係者が宿泊されますホテルや旅館においても観光パンフレットを設置することで、滞在中いつでも佐賀県内の観光情報が手に取れるよう、各宿泊施設に御協力いただく予定でございます。

さらに、デジタルマップ「TAP(タップ) MAP(マップ) SAGA(サ

ガ)」、こちらにつきまして、利用者が現在地情報を基にして周辺の観光情報を検索できる機能を持った地図になっておりますけれども、こちらを使いまして、観光地などを巡るスタンプリーの開催や佐賀県バス・タクシー協会の

御協力の下、佐賀県内のバス・タクシードライバーの皆様方のお勧めの観光スポットを特集したサイトの立ち上げなどの準備を進めているところでございます。

これらの取組により、大会にお越しいただく全ての皆様に佐賀でしか味わうことのできない唯一無二の自然、文化、歴史、食などを体感いただくことで、佐賀ファン、そして佐賀リピーターへつなげていきたいと考えております。

以上です。

○池田委員「本当にいろいろな地域から選手の応援にたくさんの方が見えるといふふうに思っているんですね。実はちょうど四十八年前の若楠国体のときに私ちようど役場に行ったばかりで、小城のほうでもソフトテニスがあつて、その場にいっぱい選手の応援にいろんなところから来ていらつしやるというのは分かつたんですけれども、まだ若者でしたからなかなか分かつたんですけれども、ああ、よその県からいっぱい来ていらつしやるというのはすぐ分かりました。やはりそういう方にこの地域のよき、そして佐賀のよきを知ってもらうのも一番の観光ではなからうかといふふうに思っておりますので、どうかよろしくお願いをしておきます。

それでは、次に「SAGA2024」後の取組について伺いたいと思います。SAGAスポーツメンターについて伺いたいと思います。

このSAGAスポーツメンター制度の現状について伺います。

競技力向上に向けてSAGAスポーツメンター制度を導入されていますが、SAGAスポーツメンターの概要と現状はどうなっているのか、競技力向上推進室長に伺いたいと思います。

○中島競技力向上推進室長「SAGAスポーツメンターの概要と現状はどうなっているかということについて回答します。

SAGAスポーツメンターとは、全国トップレベルの協議力を有し、「SAGA

GA2024」国スポ等各種大会での活躍が期待できる佐賀県スポーツ協会に所属する社会人アスリートであります。

本県が掲げるSSP構想の取組に共感し、佐賀で活躍したい、頑張りたいという思いを持ってもらっていて、現在の人数は八十名でございます。

日頃からチームSSPの一員として専門競技の競技力向上を図るとともに、中高生等への指導、助言を行ってもらっているところです。

こうしたことから、スポーツメンターは多くの大会で活躍し、本県の競技力向上の原動力となっていることはもちろんですが、中高生アスリートにとっては時にアドバイスをくれる頼れる存在であり、身近な大きな目標になっているところでございます。

以上でございます。

○池田委員「トップレベルの社会人アスリートの方が八十名もいらつしやるということ、その中で、いろいろな面で教えももらっているといふふうに思っておりますけれども、それでは、この「SAGA2024」の後について伺いたいと思います。

「SAGA2024」後も引き続き競技力向上の取組が必要だといふふうに考えておりますが、SAGAスポーツメンターを今後どのように生かしていくのか、今日の佐賀新聞を見ておりましたら、ちようど室長が写真入りで載っておったところを見て、その中で、この秋の国スポ・全障スポを契機に県民のスポーツ熱を高めることも大切で、佐賀県ではこれまでもSSP構想の中で再三、国スポは大きな通過点、飛躍点という言い方をしてきた、具体的な方法はまだこれからだが、大会後には各競技団体と地域、学校などが連携して若い世代の育成に力を入れる仕組みをつくりたいというようなことも言われておりますけれども、せっかくこのスポーツメンターの方もいらつしやいますので、今後どのように生かしていくのか、競技力向上推進室長にお伺いしたいと思います。

す。

○中島競技力向上推進室長「まずは新聞を御覧になっていただきありがとうございます。新聞には随分かつこよく書いてもらっていきまして、さらにまた勝ちたいという思いを強くしたところでは。」

それでは、「SAGA2024」後のSAGAスポーツメンターについて回答させていただきます。

SSP構想において、「SAGA2024」は重要な通過点、飛躍点と位置づけていることから、「SAGA2024」国スポ後も引き続き競技力向上の取組が必要であると考えています。

先ほど申し上げましたが、SAGAスポーツメンターは本県が掲げるSSP構想の取組に共感し、佐賀で活躍したい、頑張りたいという思いのある社会人アスリートでございます。そのため、SAGAスポーツメンターには引き続き若い世代をはじめとした多くのアスリートの指導育成に携わってほしいということをご期待しております。その上で、SAGAスポーツメンターそれぞれに人生設計、競技人生があることから、「SAGA2024」後については、それぞれの意向を尊重し、寄り添いながら対応していきたいと思っております。できるだけ多くの方に佐賀を拠点に今後も活動を続けてもらい、佐賀に定着していただき、チーム佐賀として本県の競技力向上を共に進めていきたいと考えています。

以上でございます。

○池田委員「分かりました。本当にせっかく佐賀のほうにいらっしゃっておりますので、佐賀に定着していただいて、若い世代の指導育成をしていただいて、佐賀のスポーツ振興に役立ってもらいたいというふうに思っております。」

それでは、今後のスポーツの振興、普及に向けた取組について伺いたいと思います。

このSSP構想の下、「SAGA2024」後のアスリート育成、スポーツの普及、スポーツ文化の裾野の拡大に今後どのように取り組んでいくのか、SSP総括監に伺いたいと思います。

○日野SAGA2024・SSP推進局SSP総括監「SAGA2024」後のアスリート育成やスポーツ文化の拡大などについてお答え申し上げます。その担当課長から御答弁申し上げますと、「SAGA2024」はSSP構想にとって本当に重要な通過点であり、跳躍点です。当然2024以降も、SSP構想そのものは佐賀県のスポーツ政策の基本であります。アスリートの育成やスポーツ文化の拡大に引き続きしっかりと取り組んでまいりたいというふうに思っております。

少し具体的に申し上げますと、まずアスリートの育成、これはSSP構想でいえばまさに縦軸に当たるわけでございますけれども、これにつきましては、これまで実施しておりますが、県内の高校や競技団体と連携した中高生の育成体制、これの充実を図ってまいりたい。それから、社会人アスリートにつきましては、県内への就職支援、こういったことにも引き続き取り組んでまいります。

また、アスリートというのはどこかで引退の時期を迎えるわけなので、そうした方が指導者に転身できるようなセカンドキャリアの支援、こういったアスリートの人生に寄り添った施策というのをさらに進めて、佐賀で成長したいと思っている中高生や社会人が佐賀に集まって世界で活躍できる、そういった環境をつくっていききたいというふうに思っております。

また、スポーツの普及を含めたスポーツ文化の拡大、これはSSP構想にとってみれば横軸に当たるわけでございますけれども、これにつきましても、「SAGA2024」という一つの大きなイベントそのものが重要なんだろうと思います。先ほど委員からも御質問にありました、例えば、デモンストレー

シヨンスポーツ、これはまさに「する」スポーツであります。それから、会場での応援というのはまさに「観る」スポーツ、それから、サガンティアだとか企業協賛というのはまさに「支える」ということでありまして、非常に多くの方がそれぞれのスタイルで関わる、これが「SAGA2024」だろうというふうに思います。

この経験が生かされることが、「する」、「育てる」、「観る」、「支える」、「稼ぐ」とか、いろんな関わり方がスポーツにはあるわけでございまして、これに自分なりのスポーツで関わる文化というのが広がることが期待されるし、重要な点だろうというふうに思います。

今後もSSP構想に基づきまして、アスリートの育成やスポーツ文化の拡大に取り組みますが、例えば、育成システムの構築というのは県教委が実施しております唯一無二の学校づくりにもつながります。それから、移住政策にもつながるんだろうと思います。それから、アスリートのキャリア支援というのは、そこに企業が関わってくること、スポーツビジネスの普及でありますとか部活動の改革にもつながりますし、また、健康面、「する」スポーツというものは健康づくりにもつながりますし、女性アスリートの支援というものも今行っておりますので、こういったものも医療とか健康分野に関わります。こうした様々な分野との関わりを持つ取組でございますので、より厚みを持って進めたというふうに考えております。

今後とも、例えば自発、当事者の意欲というものを大事にして、むしろ自発的な意思が引き出せるような取組もしていきたいと思えますし、官民連携や市町との連携、こういった県だけで何かやるのではなくて、必ずパートナーを見つけてやる連携というものも大事にしていきたいと思えます。

それから、スポーツビジネスは大きな企業関わってきますので、こういった果実が地域に還元されていって、持続的にシステムとして回っていく、こう

いったことをより一層意識して取り組むことで、スポーツの力を生かした人づくり、地域づくりがこの佐賀の地でより深く根づくように取り組んでまいりたいというふうに考えております。

私からは以上でございます。

○池田委員 分かりました。このスポーツを基にいろいろ「する」、「育てる」、「観る」と、本当にしてもらいたいというふうに思っておりますし、やはり市町、官民が連携してもらいたいというふうに思っております。

それでは、この質問の最後として、「SAGA2024」に向けた思いについて伺います。

間近に迫った「SAGA2024」、新しい大会の開催に向けて、どのような思いで取り組んでいくのか、SAGA2024・SSP推進局長に伺いたいと思います。

○宮原SAGA2024・SSP推進局長 「SAGA2024」の開催に向けた思いについてお答えいたします。

委員のほうから御紹介がありましたように、本日は総合開会式まであと百日、会期前競技まで七十日でございます。私は二〇一九年十一月にスポーツ総括監としてこの仕事を拝命して以来、足かけ六年、丸五年ぐらいつと準備を進めてまいりました。その間、アリーナの不落の問題があったり、コロナ禍がありました。そして、もともと二〇二三年に予定していたこの国スポが二〇二四年に移るといったいろいろなことがありました。そのような中でも、「SAGA2024」は初めてのスポーツ大会、体育からスポーツに変わる最初の大会であり、スポーツが持つ新しい価値を生み、SSP構想の大きな通過点、飛躍点となるように未来につなげていく大会にする、これをいつも心に、念頭から離れないようにして、市町や競技団体をはじめ、様々な関係の皆様とオール佐賀で準備に取り組んでまいりました。

スポーツ本来の持つすばらしさを際立たせるために、これまでの大会になかった新たなことに、様々なことにもチャレンジしております。いろんなところで取り上げられておりますけれども、開閉会式に関しましては、自由でエンタメ感あふれるものになりますし、選手の活躍にスポットを当てていく、こういった取組も行います。スポーツホスピタリティーにつきましても、国体史上初めて取り組むことといたしております。また、大会をつくり上げるサガンティア、先ほども答弁いたしましたとおり、このサガンティアにつきましても、大切な仲間として今後につながるように一緒に取り組んでいるところがございます。そして、競技力も、力強い競技力向上推進室長の答弁もありましたように、天皇杯に向けて着実に競技力が向上しております。

こうした新しい取組を含めた「SAGA2024」を通して、スポーツを「する」、「観る」、「支える」、全ての人にスポーツが持つ多様で大きな力を共感していただける大会をつくり上げます。そして、「SAGA2024」がスポーツを通じた人づくり、地域づくりを進めるSSP構想の大きな飛躍点となり、人生をより豊かにして、ビジネスも含めた大きな社会的好循環を生み出す新たなスポーツシーンを佐賀から切り開いていきたいと考えております。

私からは以上です。

○池田委員「ありがとうございます。」

「SAGA2024」国スポ・全障スポということで、局長が言われたように本当に最初のスポーツ大会ということですので、これが未来につながるように、そして、すばらしい大会になるようお願いをして、この質問を終わりたいと思います。

○青木委員長「暫時休憩します。十三時五分をめどに委員会を再開いたします。」

午後零時三分 休憩

午後一時五分 開議

○猪村副委員長「それでは、委員会を再開いたします。」

休憩前に引き続き、質疑を行います。

○池田委員「それでは、休憩前に引き続き、質問を続けさせていただきます。」

それでは第三問目として、近年の豪雨に備えた浸水対策について伺います。今年六月十七日から佐賀県は梅雨入りということですが、本当に近年、気候変動の影響により、全国各地で豪雨災害が激甚化、頻発化しており、県内でも平成三十年から四年連続で大雨特別警報が発表され、各地で浸水被害が発生しています。また、昨年七月の九州北部豪雨においては、九州北部で線状降水帯が発生し、佐賀県内だけでなく、広範囲に浸水被害や土砂災害が発生しました。

先日の新聞記事に、県内の気象データの集計結果が出ていましたが、二〇一二年以降、日雨量で二百ミリ超えの大雨が一年置きに発生しているということであり、大雨の発生回数は増加傾向にあります。

令和六年の六月二十一日ですが、鹿児島で四百ミリを超える線状降水帯が発生しましたし、今日の午前中、十時過ぎですけども、九州北部でも二十七日の夜、線状降水帯発生のおそれがあるというようなことで発表がっております。

そういうことで、本当に大雨の発生回数が増加傾向にあるというふうに思っております。

私自身もこれまで昭和五十七年の洪水など大きな水害を何回となく経験をしてきましたが、災害を契機として、河川改修などの整備が進められ、昔に比べると、その整備の効果を大きく感じてはいます。

また、私の地元である牛津川流域においては、浸水対策として、現在、県の晴気川河川改修や国の牛津川遊水地整備が実施されており、遊水地整備に関連した市の移転先、市の造成工事着手されるなど、それぞれの役割を分担しな

から鋭意事業を進められていることを実感しておるところであります。

しかし、最近の雨は気候変動の影響により激甚化していることから、これまでのハード整備と併せて除草やしゅんせつ等の維持管理を適切に行うとともに、近年の頻発する豪雨に備えた浸水対策を推進していただきたいと考えております。

そこで、次のことについて伺いたいと思います。

第一点目として、まず、近年の浸水被害について伺います。全国的にも浸水被害が頻発化しており、小城市内においても、令和元年佐賀豪雨では牛津川が越水し、大規模な浸水被害が発生するなど、災害が激甚化しているところでありますが、最近の県内の浸水被害の状況はどのようになっているのか、河川砂防課長に伺います。

○中原河川砂防課長 近年の浸水被害についてお答えします。

委員おっしゃるとおり、近年の気候変動に伴い、本県においても平成三十年から令和三年まで四年連続で大雨特別警報が発表され、県内各地で豪雨による甚大な被害が発生するなど、豪雨災害が激甚化、頻発している状況でございます。

令和元年や令和三年は平野部で広域にわたって浸水被害が発生しており、特に令和三年は家屋や公共施設などの浸水被害額において、全国で約三千五百八十四億円に對しまして、佐賀県は約一八%に当たる六百四十五億円となり、全国最大の被害額となっております。令和五年七月の豪雨においては、九州北部に停滞した前線の影響により、唐津市や佐賀市富士町などの佐賀県北部から鳥栖市周辺の東部地域までの山間部を中心に、河川や道路と、多くの施設被害が発生しております。

牛津川流域においては、令和元年八月豪雨において牛津川が約三十年ぶりに越水しています。沿川地域一帯で多くの家屋等の浸水被害が発生し、小城市に

おいては浸水面積が約六百八十七ヘクタール、床上・床下を合わせた浸水戸数が千七十一戸、また、多久市においては浸水面積が約三百二十六ヘクタール、床上・床下を合わせた浸水戸数が百六十九戸の浸水被害が発生しております。以上でございます。

○池田委員 先ほど申されたように、非常に大きな災害が発生しておる中で、やはり今、牛津川遊水地の工事も着々と進んでおるといようなことなんですけども、それでは次に、晴気川の河川整備について伺いたいと思います。

浸水被害の軽減のためには、まずは河川整備の推進が重要であるというふうに考えております。現在、佐賀県内では多くの河川で改修を進められています。小城市内を流れる晴気川では、近年の豪雨で堤防からこぼれる寸前まで水位が上昇しており、晴気川流域の地元では早期整備を望んでおられます。

そこで、現在の晴気川の河川整備の進捗状況と今後の取組はどのようになっているのか伺いたいと思います。

○中原河川砂防課長 晴気川の河川整備についてお答えします。

令和二年や令和三年など、晴気川の水位が堤防からあふれる寸前まで上昇し、危険な状況になるとともに、一部浸水被害が発生しているところです。

晴気川については、昭和五十五年の災害を契機として、最下流の牛津川合流点から河川改修事業に着手し、県道多久牛津線の西川橋下流までの約二・七キロ区間の整備が平成九年度までに完了しております。その後、平成十五年度に西川橋を含めた上流の二・六キロ区間の河川改修に着手しており、これまでに西川橋周辺の整備が完了し、現在、西川橋上流から峰川合流点までの約一キロ区間について堰の改修や河道拡幅などの整備を進めております。

具体的に昨年度は西川橋より上流にある二つの堰、牛の尾井堰、船田第二井堰の下部工を実施しており、今年度は堰上部工や堰下流にある護岸の整備を実施する予定でございます。引き続き西川橋より上流の約一キロ区間について、

堰や護岸の整備、河道掘削など重点的に整備を実施してまいります。

以上でございます。

○池田委員Ⅱいずれにしましても、早急にこの事業も進めてもらいたいというふうに思っておりますし、今ちょうど晴気川の工事をされとって、こっち側には遊水地の工事がされて、非常にあそこら辺を通れば、重機がどこも多いような状況が見受けられます。そういう中で、ぜひとも推進をしてもらいたいというふうに思っております。

それでは次に、河川の維持管理について伺いたいと思っております。

この河川の維持管理ということで、浸水被害の備えとして、やはり先ほど申しましたようなハード整備と併せながら除草やしゅんせつなどの維持管理をしっかり行っていくことが重要だというふうに考えております。実際に小城市内を流れる祇園川などでも除草やしゅんせつを行ってらっしゃるところがございます。

そこで、県内における除草やしゅんせつの実施状況について、昨年度と今年度はどのようなになっているのか伺いたいと思います。

○中原河川砂防課長Ⅱ河川の維持管理についてお答えします。

今ある施設の機能を發揮させるためには、河川の除草やしゅんせつなど適切な維持管理が重要でございます。

除草につきましては、水防上の重要区間や人家が連檐している地域及び営農上に支障がある区域などを対象に、年一回を基本に除草を実施しております。また、重大な被害が想定されるような特に重要な区間につきましては、出水期と台風期前など、年二回除草を実施しているところでございます。その際、河川の流れを阻害している樹木の伐採も併せて行っているところでございます。

また、しゅんせつにつきましては、「プロジェクトF」の取組として土砂堆積の状況に応じて順次取り組んでいるところでございます。県内におきまし

ては、昨年度は百二十一カ所でしゅんせつを実施し、今年度は玉島川など百三十二カ所でしゅんせつを実施しており、この百三十二カ所のうち三十九カ所については雨季前に実施する浸水対策、防災対策、安全対策などの工事を一部繰り上げて発注し、事業効果の早期発現を図る、いわゆるゼロ県債を活用することで雨季前までにしゅんせつを完了したところでございます。

以上でございます。

○池田委員Ⅱそのようにしてしゅんせつ等についても十分にやっていたかというふうに思っておりますし、このしゅんせつというのが雨が降ればまた土がたまって泥がたまるという、ずっと回りばんこというか、そういうような状況ですけれども、やはりそれについては現場の状況等を見ながらしっかりとやっていただきたいというふうに思っております。

それでは、今後の浸水対策の取組について伺いたいと思います。

線状降水帯が頻繁に発生するなど、雨の降り方が激甚化している中で、近年の浸水被害を念頭に置いた対策が重要と考えます。

そこで、近年の頻発する豪雨に備えた浸水対策について、今後どのように取り組んでいくのか伺いたいと思います。

○中原河川砂防課長Ⅱ今後の浸水対策の取組についてお答えします。

これまで長年かけて行ってきた河川整備は一定の治水効果を發揮しているものの、まだまだ整備が残っている箇所が多いことから、まずは現在実施している河川整備を着実に推進してまいります。併せて計画以上の洪水による周辺の被害を軽減させるために、堤防補強も実施するとともに、引き続きしゅんせつなどの維持管理も適切に実施してまいります。

また、近年の気候変動の影響により、激甚化する豪雨災害に対応するためには、これまでの河川整備や適切な維持管理に加え、流域全体で浸水対策の取組を推進していく必要がございます。頻発する浸水被害を踏まえ、県では令和三

年九月に佐賀県内水対策プロジェクト「プロジェクトIF」を立ち上げ、国、県、市町、関係機関が気持ちを合わせ、佐賀らしくお互い支え合い、いかに被害を減らしていくかという観点で、人命等を守る、内水をためる、内水を流すの三つを柱として流域全体が一丸となり、できることから順次取組を進めております。

県としては、近年の豪雨に備え、河川整備やしゅんせつを含めた「プロジェクトIF」の取組を進めるとともに、国、市町等の関係機関と連携しながら、ハード整備、ソフト対策、一体となった浸水対策の取組をしっかりと進めていくこととしております。

以上でございます。

○池田委員「ありがとうございます。今後とも、この河川整備や維持管理、そして、浸水対策など、着実に推進してもらいたいというふうに思っております。よろしく願いいたします。

それでは続きまして、最後の四問目の質問ですけれども、土砂災害の防止対策について伺いたいと思います。

近年、全国各地で豪雨災害が激甚化、頻発しており、先ほど質疑をしました浸水被害のほか、昨年七月の九州北部豪雨では県内の山間部を中心に多くの土砂災害が発生したところであります。特に唐津市浜玉町や七山では至るところで崖崩れが発生し、貴い人命と財産が失われました。急傾斜地や危険渓流など土砂災害が高い地域の方々からは、豪雨災害が頻発していることを目の当たりにし、雨のたびに次は自分が被害を受けるかもしれないという不安の声を多数聞くようになりました。私自身も昭和五十七年の豪雨災害のときに、自宅の裏山が崩壊し、私のお寺が崩壊をしたというのを目の当たりにしたところであります。

やはり一たび土砂災害が発生すれば、人命と財産に直接的で深刻な影響を及

ぼすことになることから、県民の安全・安心を確保していくためにも、土砂災害防止対策をしっかりと進めていくことが重要であると考えております。

そこで、次のことについて伺いたいと思います。

まず第一点目として、土砂災害の発生状況について伺います。

近年の土砂災害の発生状況はどのようなになっているのか、河川砂防課長に伺います。

○中原河川砂防課長「土砂災害の発生状況についてお答えします。

浸水被害と併せて、土砂災害も近年多発する状況となっております。

近年の土砂災害の発生状況については、平成二十九年度までは毎年十件程度でありましたが、大雨特別警報が発表された平成三十年度以降は、平成三十年度に十七件、令和元年度に七十六件、令和三年度に五十五件、令和五年度は九十件と増加している状況でございます。令和五年七月豪雨では、長雨が続く中で線状降水帯が発生し、四日間で総雨量が五百ミリを超える雨が降り、唐津市浜玉町では大規模な土砂災害、土石流が発生しております。

近年の気候変動により土砂災害が頻発していることから、土砂災害に対してこれまで以上に警戒を強める必要があると考えているところでございます。

以上でございます。

○池田委員「先ほどお答えになったように、本当にこの土砂災害、近年は雨の降り方が異常でもありますけれども、多数発生しているということで、先ほど課長が申されたように、長雨がずっと続いた挙げ句に水を含んで、そこに少し多くの雨が降ればというようなことですけれども、やはりそういうことで多数発生しているということで、それでは次に、県内の土砂災害の危険箇所数について伺いたいと思います。

県内には、土砂災害により被害を受けるおそれがある土砂災害危険箇所は何か所あるのか伺いたいと思います。

○中原河川砂防課長Ⅱ土砂災害危険箇所についてお答えします。

平成十四年に公表しております土砂災害危険箇所については、土石流危険箇所が三千六百人カ所、地滑り危険箇所が二百カ所、急傾斜地崩壊危険箇所が六千二百六十六カ所となっております。合わせて県内に土砂災害危険箇所は九千五百三十四カ所ございます。

以上でございます。

○池田委員Ⅱいろいろ土石流とか、地滑りとか、急傾斜、合わせて九千五百三十四カ所ということで、本当にたくさんあるような状況です。やはり山があれば、勾配が強いところについてはそれだけの危険性がたくさんあるということですが、この土砂災害危険箇所の整備状況について伺いたいと思います。やはり県民の人命と財産を守っていくためには、砂防ダムや地滑り防止対策施設、急傾斜施設などのハード整備が有効であると考えておりますけれども、県内の土砂災害危険箇所の整備状況はどのようになっているのか伺いたいと思います。

○中原河川砂防課長Ⅱ土砂災害危険箇所の整備状況についてお答えします。

土砂災害危険箇所九千五百三十四カ所のうち、被害想定区域内に人家が五戸以上、または官公署、学校、病院、社会福祉施設などの要配慮者利用施設が存在する三千六百十カ所を要対策箇所として優先的に整備することとしております。このうち、土石流危険箇所については土石流対策として砂防ダムや流路工を、急傾斜地崩壊危険箇所については崖崩れ対策として擁壁工やのり面対策工などを、令和五年度末までに九百九十九カ所で整備が完了しております。今年度は県内六十カ所で土砂災害防止対策を進めているところでございます。

以上でございます。

○池田委員Ⅱやはりまだまだ危険箇所はたくさんあります。そういうことについては、地元や関係者、それと市町とも十分協議をしながら、早急に進めて

いってほしいというふうに思っております。

それでは最後に、今後の土砂災害防止対策の取組について伺います。

地球温暖化による気候変動の影響で豪雨災害は激甚化、頻発化しており、土砂災害防止対策に対する関心も高まっていると考えますが、県は今後どのように取り組んでいくのか伺いたいと思います。

○中原河川砂防課長Ⅱ今後の土砂災害防止対策の取組についてお答えいたします。

近年の気候変動による豪雨災害の激甚化、頻発化に対応するためにも、土砂災害防止対策を進めていく必要があると認識しております。県が主体となる土砂災害防止対策については、緊急性、必要性、効果などの観点から総合的に判断し、優先度の高いものから実施しております。まだまだ整備が必要な箇所が多く残っている状況であります。まずは現在実施している土砂災害防止対策を着実に進め、早期完成を目指しているところであります。

また、市町が事業主体として行う急傾斜地崩壊防止事業については、令和四年度より保全家屋を五戸から一戸に緩和しており、市町の取組が進むように支援を行うことで土砂災害防止対策を進め、土砂災害の減少を目指してまいります。

一方、災害時には的確な情報に基づき地域に応じた避難行動を早め早めに行うことが重要となることから、ソフト対策としてテレビ、ラジオ、インターネット、「防災ネットあんあん」のアプリなどにより住民へ土砂災害警戒情報を提供しているところでございます。

また、過去の災害の発生状況と降雨の関係を基に先月五月三十日に土砂災害警戒情報の発表基準を見直しております。見直した内容につきましては、平成十八年から令和三年までの過去十六年間の災害の発生状況と降雨の関係を基に土砂災害警戒情報の発表精度を向上させております。また、五キロメッシュカ

ら一キロメッシュに地域を細分化し、判定することにより、避難対象地域の絞り込みを的確に支援することができるようになりました。このため、各市町に對しまして、住民の早めの避難行動につながるよう、空振りを恐れずにちゅうちよなく、避難指示、避難情報の発令を改めてお願いしたところでございます。県としては、命を守ることを優先的に、ハード整備、ソフト対策一体となつたと土砂災害防止にしっかりと取り組み、県民の安全・安心な暮らしを支えていくこととしております。

以上でございます。

○池田委員Ⅱありがとうございます。

やはり一番は、市町のほうが住民のほうに伝えていって、先ほどおっしゃつたように早く避難をしてもらうと。最終的には命をいかに守っていくかが大変大事でありますので、こちら辺についてもよろしくお願いしますとともに、急傾斜も五戸から一戸に変更になって事業をされるようになったということで、非常に住民の方もよかつた、よかつたということで大変喜んでいらつしやるるところもありますので、ありがとうございます。本当にありがとうございます。

以上で私の質問については、県土整備の部分については終わりますけれども、先ほど申しましたように雨の時期でもあり、先ほどの浸水対策や土砂災害防止対策ということで、河川砂防課長のほうにもいろいろお答えをもらいました。

先ほど申しましたように、九州北部、線状降水帯の発生のおそれということで今日の午前中にも発表がっておりますし、そこら辺について、県土整備部長のほうに再度、全体的な災害対策についてお伺いをしたいと思いますけれども、よろしく願います。

○横尾県土整備部長Ⅱ私には、近年の災害に対応した私の所見ということでございました。

先ほどからお話にあつていますように、近年、本当に気候変動によりまして

線状降水帯ですとか、局地的な集中豪雨、いろんなことで災害が全国各地で生じております。河川の氾濫とか土砂災害対策、本当に各地であつて、大きな被害が出ているところでございます。佐賀県内におきましても、令和元年、そして、三年と六角川水系を中心として大きな浸水被害もございましたし、昨年七月には唐津市の今坂では三名の方が亡くなるというような大きな土砂災害もございました。こういった災害にしっかりと取り組んでいく必要があるということでございます。

自然災害から県民の生命、財産を守っていくということで、引き続きハード整備にしっかりと取り組んでいかなければならないということで思っております。

また一方で、こうした自然災害はいつどこで起こるか分からないということでもございます。危険性を本当に認識していただいて、そして、早め早めの避難ということにつなげていただければと思います。

先ほど課長のほうからもありました土砂災害警戒情報も発表基準が変わつたということ、本当によりスポット的に危険性を示すという形になってくると思いますので、そういった形では早め早めの行動につながるように、市町ともしっかりと連携した取組をやっていかなければならないというふうにも思っております。

御紹介しますと、唐津市の今坂のほうでは避難行動ということで、地域で自主的にタイムラインをつくって、避難行動につなげるという取組を行つてもらつております。そういった取組がいろんなところに広がっていけばというふうな思っております。そういった形で、引き続きハード、ソフト、しっかりと市町、国と連携しながら整備に取り組んでまいりたいというふうに思います。

私からは以上です。

○池田委員Ⅱどうも本当にありがとうございます。

雨が多くなっておりますし、災害にはどうか気をつけていただいで、災害がないことを祈りながら、私の今回の質問は終わりたいと思います。本当にありがとうございます。

○藤崎委員⇨藤崎です。今し方、池田委員さんのほうから、この後の線状降水帯の発生等に非常に心配、懸念の声がありましたけれども、本当に県民誰もが心配しているところでもあります。そういう意味においても、横尾部長のほうから話があったように、ハード、ソフト、しっかりと実直に力強く進めていっていただきたいというふうに思います。

私のほうからは、大きく三つ質問をさせていただきます。

江藤新平復権プロジェクトのほうから質問させていただくわけですが、午前中、木村委員のほうからしっかりと質疑応答、話を聞いておりました。聞くべきところは聞かれたのかなというふうに思っておりますが、私のほうは、実は幕末が大好きで、特に坂本龍馬が大好きであります。江藤新平も無論、県民として関心を持っておりますけれども、せっかくの機会ですので、この際、歴史上の人物ということに関して、橋口局長さんに誰が好きなのかなということとでちょっとお尋ねをしたいと思えます。

○橋口文化・観光局長⇨御答弁申し上げますが、もちろん江藤新平ですと言いつつ切ってしまうてもいいぐらいの気持ちでいっばいでございますけれども、率直に申し上げますと、もちろん江藤は大変重要な人物で、本当にヒーローでございますけれども、七賢人から選べともしも言われたら、私は副島種臣と申し上げます。

今、県で維新博に関連して二十五体のモニUMENTを佐賀県内に展開しておりますけれども、その中から選べと言われたら志田林三郎をチョイスすることになるかと思えます。

そういうくびきがなく、誰からでも選んでいいということではございしたら、

外交官をしていました小村壽太郎が私にとっての偉人でございます。

以上でございます。

○藤崎委員⇨さすが局長としてすばらしい回答をいただきましたけれども、せっかくですので、引馬部長さんにも七賢人に限らず誰が好きなのか、ちょっとお聞かせください。

○引馬地域交流部長⇨お答えをいたします。

佐賀県の偉人につきましては、私、今勉強中でございます。したがって、誰か一人をとということであれば、私は秋山真之を挙げさせていただきます。これは日本海軍軍人でございます。

御案内のとおり、秋山真之との出会いは司馬遼太郎の「坂の上の雲」でございます。あれを通じて私、この人物に大変共感を覚えました。どちらかというと、軍事的な功績としては、いわゆる日露戦争のロシアバルチック艦隊を破った日本海軍の名参謀ということでございます。私はどちらかというと、軍事的なキャリアよりはその人となりに関心をいたしております。まずもって、米留学をして大変グローバルな視点を持っているということ。ですから、大変物事を俯瞰して見れるということでございます。

他方、彼が言った名言で、固定観念についての名言がございます。これは例えば、海軍はこうであるとか、艦隊はこうであるとか、軍事作戦はこうであるという固定観念というのはよくあるものである。ただ、より重要なことは、その固定観念があるということ自体ではなくて、固定観念がしみついていることを気づかないことが恐ろしいのであるという彼の言葉がございます。

私、これは大変重要だなど自分自身思っています。つまり、自分を客観視し、本質は何かということを見失わないと、常に変化にしっかりと食らいついていくということだと私なりに理解をいたしております。

江藤新平もそういう点では改革の旗手の一人だと承知をしております。私が

今挙げた秋山真之とも共通点が大変多いと思うんですけども、私自身、自戒の念を込めて、常に変化をとらまえ、本質は何かということをとらまえながら変化に恐れずチャレンジしていくことを私考しているところでございます。

以上でございます。

○藤崎委員 ありがとうございます。

横尾部長にはまた今度聞きたいと思います。

今、秋山兄弟の好古じゃなく、真之の名前を聞いて、非常に懐かしい気持ちがありました。

私自身、司馬遼太郎が大好きで、実は今回というか、今度の予算に江藤新平があつたものですから、改めて懐かしく、もう三十年ぐらい前に読んだ「歳月」を本棚から引つ張りだして、さらっと目を通してまいりました。思い起こせば、若いときにこの「歳月」を読んで、私はとっても切ない気持ちになったのを覚えていますが。一週間くらいは胸が何かざわつくような、つらいような、そういうものを引きずった記憶があります。

特に「裁判長、私は」、あの言葉が本当に江藤新平の胸中を察して、本当にその後が続く言葉というものに司法制度に尽くした人物であればこそ、本当であれば東京できちっとした形の中で全国の耳目を集める中で自らの思いを訴え、そして公平な裁判というものを受けたかっただであろうということを思うと、まさに辞世の句ではありませんが、梟首という本当に絶えがたい最期を遂げられた折に、皇天后土、我が思いを知るのみのような言葉をたしか言つたかなと思えます。要は天と地のみが私の気持ちを知っているんだということを三度叫んだというふうに言われています。そういう意味で、この江藤新平に対する世間の関心が集まり、そして復権を成すということの取組は大変うれしく思っております。

ただ一方で、私はこの間、山口県政において維新博からずつと続く志の継承というものに関して、実は正しいことをやっているんだけれども、果たして今回の予算は千九百九十八万四千円、たしか維新博が二十六億円、関連事業が九億円、合わせて三十五億円だったかと思えます。また、先般は佐野常民の銅像を設置されました。もちろん、このほかにもたくさん顕彰事業というものもなされ、佐賀県民に対して明治維新に活躍した佐賀県人の志といったものを引き継ぎ、そして佐賀県政を盛り上げていこうという山口知事の思いというのはよく理解をしております。

しかし一方で、私は先ほど坂本龍馬が大好きだと言いましたけれども、やはり顕彰事業というものは本来であれば、例えば、鹿児島においては大久保利通、西郷隆盛侯の顕彰においては、寄附を集めて市町広く事業に取り組んだり、そういうこと等も行われております。また、先ほどモニメント、偉人の二十五体の話もありました。確かに隣におられる木原委員が県議になられた折、井本元知事にこういう先人の活躍した人の銅像といったものを造って、県民に広く知ってほしい、そういうった思いも言われたことがありました。だから、その思いは私は大事だと思います。もっと大事なのは、そこに取り組む過程、要は県民をいかに巻き込んでいくか。ちなみに、木原委員もそこが大事だというふうなことをたしか言つてあつたというふうに思います。要はやっていることは正しいけれども、これだけの多額の予算を使うのはいかがなものかということろだというふう思うんですね。

歴史上の人物、確かに私自身が坂本龍馬が大好きで、龍馬と出会わなかったら、間違いなく今県議になっていない。やはり幕末の偉人の醍醐味は何かというところ、これは人に会いに行く、要は江藤新平も脱藩をして、そして桂小五郎に会いに行く、またその他偉人に会いに行く、そういう行動力ですよ。これが幕末の若い人たちのこの国の閉塞的なものを打ち壊す、特に佐賀県は二重に鎖

国をしているような風潮、当時状況でもありました。また、鍋島閑叟公のきちとした教育制度の中で葉隠の精神が隅々まで行き渡っている、そういうところに実は大隈侯も反発をしたんじゃないかなというふうにも思います。

私はこの江藤新平は、実はすごい人物だけれども、非常に佐賀県民らしいなとも一方で思っております。要は軽妙家と言われるように、要は法律家、つまり情や感情のところでも訴えていくよりも、やはりきちとした制度、法律、そういうところで公平に制度の下で国づくり、国の運営というものはなされなければならぬ、そういうところの律儀さがあまりにも強過ぎたがゆえに方々であつれきも生んだんじゃないかなというふうな気も私はしております。

そういった思いがあつて、今回、この予算を見て、今度の予算が本当に佐賀県民が望んでいる事業となるだろうか、十年後、三十年後、私たちが江藤新平のおかげなんだと、大隈重信侯のおかげなんだと、そういうふうに思う気持ちになるような、つながるような、そういう事業になるのだろうか。いや、私は南雲課長さんと、実はこの事業に関しては、今回に限らずと議論させていただきました。県が本気で維新の継承というものに取り組んでいることは本当によく分かっております。一生懸命やつておられる。であればこそ、私もしっかりと応援をしたいという気持ちもあります。結果を出すように応援したいという気持ちもありますが、何度も言いますように、やはり多額の予算をそこに投じることに私は非常に心配もしているわけでありまして。

やはりアリーナにも二百五十七億円使った、整備に五百七十億円でしたか、使った、しかし、確実にそれは継承していくであろうというふうに思うわけでありまして。無論、箱物がいいと言っているわけじゃありません。つまり、そのときに取り組んだ事業が本当の意味で後世においてしっかりと活用される、伝わっていく、そして佐賀県のためになる、そういうことにつながるだろうかという思いがあつて、このさが維新「志」継承事業というものについては絶

えず議論をさせていただいているわけでありまして。

そういった思いもあつて、午前中、しっかりと質疑応答、目的等についてもやっていただいておりますので、改めて聞くところは重複いたしますが、質問ですので、改めてこれまでどういったことに取り組んできたのか、再度伺っておきたいというふうに思います。

○南雲文化課長〓これまでの取組についてお尋ねがありました。

さが維新「志」継承事業は、平成三十年から平成三十一年にかけて開催した肥前さが幕末維新博覧会が発信した佐賀の偉業や佐賀の先人の志の継承を目的としております。

これら継承する事業として、維新博 Memorial 展示の整備運営、「さが維新まつり」、偉人モニュメント活用推進、高輪築堤再現展示、テーマ展示などを行ってまいりました。

また加えまして、限られた予算の中で工夫を凝らして取組を行ってきたところも多々ございます。例えば、本年度でございますと、Xやインスタグラムなど SNS の積極的な活用も行ってきておりますし、江藤新平、島義勇の偉人モニュメントの原形を県民ホールに置いております。これも予算なしで工夫してやっております。

また、島義勇関係でいいますと、北海道神宮、六花亭、JR 北海道などと協力して PR も行っております。

こうしたことなどは職員のアイデアと地道な営業によって多額の予算をかけることなくやっております。志の継承を推進してきた取組もたくさんやってきているというところでございます。

例えば、令和四年度に文化課で行ったアンケートがございます。文化施策に関するアンケートでは、佐賀の偉人たちの志や功績に誇りを感じますかという問いに対して七三・二%の方が誇りに感じると回答しております。いろ

んな観点があるかもしれませんが、我々は着実に成果を出していると思っております。

このように「肥前さが幕末維新博覧会」や継承事業の取組を通じ、佐賀の先人たちの偉業や志を着実に未来へつないできていると考えております。

以上です。

○藤崎委員Ⅱ成果を出しているということをしつかりと言っておられますけれども、そこはなかなかソフト事業の非常に検証しにくいところではないかなというふうに思っていますね。

今回、改めて事業化されたわけでありませうけれども、復権に向けた式典の開催及び常設展示の整備ということが予定されているというふうに説明もありました。改めて事業の目的について伺っておきます。

○南雲文化課長Ⅱ復権プロジェクトの事業の目的についてお尋ねがございました。

今年、令和六年は江藤新平没後百五十年となるため、この機会を捉え、江藤の比類なき功績や志を明らかにし、復権に向けた大きなうねりをつくり出すということが目的でございます。

以上です。

○藤崎委員Ⅱでは、どのような事業を考えているのか伺います。

○南雲文化課長Ⅱ事業内容についてお尋ねがございました。

第一弾としましては、今年三月十五日から約二カ月間、佐賀城本丸歴史館で特別展を開催いたしました。約四万人の方に来館いただきまして、県民の江藤に対する関心の高さを感じた次第でございます。

また、第二弾としましては、江藤を広く伝えるための映像を制作することとしております。そして、今回、第三弾となる取組としましては、好評でありました特別展、江藤新平展を佐賀城本丸歴史館内で常設展示化することとしてお

ります。また、来年二月には復権に向けた式典を開催し、江藤の功績の顕彰や関係者による交流を図りたいと考えております。

さらに、パンフレットなどの制作も計画しております。こうした取組によって復権に向けた大きなうねりをつくり出していきたく考えております。

以上です。

○藤崎委員Ⅱ佐賀県民として先人の偉業、功績ということを知っているということはとても大事なことだと思います。佐賀に観光に来られた方に、佐賀は何があるねと言われたときに、何もないというようなことじゃ駄目だということで、この間、ずっと山口県政はそこを取り組んでこられたというふうに思うわけです。

また、自分自らの考えを謙遜するんじゃないで、しっかりと伝えることが国際社会においてはより一層求められているということで、自己主張すべきだと、そのためには知っておかなければならないということで、こういった事業に取り組むことは非常に理解ができるわけでありませうけれども、何度も言うように、基本的には子供たちに、まずは学校教育として私は知識として教えるべきことがまず第一だろうというふうに思うのであります。

その上で、そういった節目に式典を行うことは、これは非常にあってしかるべきことでもあろうというふうにも思います。ただ、私はこの式典等以外に、この間、ずっと「志」の継承事業に取り組むのであれば、私はもっと市町を取り組む中で、何度も言いますが、県費で行うというよりも、もっといろんな寄附を募ったり、そういった浄財の中で、民主導でいろんな事業に取り組むことの方が本当はいいのではないかとというふうにも私は思っております。

その人の人生に影響を与えるのは、行政がいろんなことを知らせるといことよりも、取り組むということよりも、人生の中での出会い、人であったり、書物であったり、いろんな出会いの中で、その人の感性、そのときの境遇で

あったりとか、そういうタイミングに合った中で琴線に触れて、そしてその後の人生に影響を与えていくものであろうと思います。

ちなみに、私が若いときに読んで「歳月」を、多くの方が読んでいるのは当然ですけれども、県庁のOBのある方が県を退職されたときに、実は私は司馬遼太郎の「歳月」を読んで県庁で働こうというふうな志を持ったという話をされました。とても感動いたしました。本当に一人一人がいろんなきっかけの中で自らの人生を切り開いていく、その一つにこういった歴史的偉人との出会いもあるんだろうと思うんですが、ここに予算を投ずるのであれば、私はもっと違う形で投資的な効果といったものを生み出すような、みんなが理解できるような、そういった事業に取り組むべきではないのかなというふうにも思うんですね。なかなかソフト事業を継続していくこと、やめたらもしかすると終わってしまうかもしれない。もしかすると「志」の継承事業というのは延々にやっていかないと、ひよっとすると駄目なのかもしれない、途切れてしまうのかもしれない。そうではなくて、今年やめてもしっかりと残っていく。つまり、行政が先導せずとも、しっかりと民において子供たちの中で受け継がれて、そして、効果を出していく。そういった事業に取り組むべきではないかなというふうに思っております。

そういった意味で、今後の展開について伺っておきたいと思えますけれども、佐賀を担う若者たちに江藤の功績や真の姿を知ってもらい、その志を伝えていくために今後どのような展開を考えているのか伺います。

○南雲文化課長 今後の展開についてお尋ねがございました。

未来の佐賀を担う若者に向けて展開することはとても重要なことだと考えております。第一弾の江藤新平特別展では、観覧後に江藤の印象について投稿する「江藤新平って実は・・・」という中学生、高校生をターゲットとした投稿キャンペーンというのを実施しております。実際に来た方が特別展を見られ

て、その感想を書いて投稿するという取組です。主に中学生、高校生をターゲットとしてやっております。多くの投稿が寄せられまして、その一部を紹介いたしますと、私の憧れの偉人、同じ佐賀に生まれたのが誇らしいです、世の中に再評価されるべき人物ナンバーワン、正義感と行動力の塊、私が法曹を目指すきっかけとなった人などの投稿がございまして、江藤の功績や人物像は現代の若者の心にも憧れや誇りを抱かせる可能性が十分にあると我々はまず認識をいたしました。

その上で、今後ですが、先ほど議論がありましたけれども、教科書における佐賀戦争の表記や江藤新平の功績の紹介など、全国規模で継続的にやっていく認知度の向上も視野に入れながらも、まずは我々佐賀県民が本当の江藤について自信を持って語って、佐賀の誇りについて未来につないでいくことを目指していきたいと思っております。特に若者向けにつきましましては、学校現場などとも連携しまして、第三弾の取組の中にパンフレットの作成があると思うんですけれども、そういったものを学校現場に配って展開していったりとか、さらに常設展も先ほどの投稿キャンペーンからいきますと非常に効果があるというのが分かりましたので、そこにぜひ行っていただきたいという常設展の告知、そして、若者が集まる――あまり関心のない方に対してもイベントやSNSなどを活用した情報発信などによりしっかりと取り組んでいきたいと思っております。

以上です。

○藤崎委員 具体的に江藤新平を知っているという人が、午前中、木村委員の質問に対して五十数%でしたか、そういう意味では、確かにこの認知度を高めていく、やはり佐賀県民として少なくとも七賢人については人に話ができるような知識を持ってほしいということの取組自体はよく分かります。ただ、そのことを通して志を持って、そして、誇りを持って、それをじゃ、一人一人の個

人、子供たちが自分の人生にどう影響を与えていくのかというのは、これは分らないわけですよ。本当にその人の感受性、価値観、いろんな生きていく中での得るもの、糧だと思うので、こればかりは分からない。その分からないところに何か一生懸命取り組んでいるところに、こういう言い方は大変失礼だけれども、のれんに腕押しのような、何かそういう気がしてならないのであります。

具体的にこの知識、知っている人を九〇%超えるんだと、そういった数字目標を掲げてやっていかれるのであれば分かりますけれども、志を持って生きていくというところに光を当てられると、なかなか好きな人物は人によって違います。たまさか引馬部長さんが秋山兄弟の話をされましたけれども、江口県議が実は大学の応援団に入ったときに、先輩から「坂の上の雲」を読めと、そして、感想文を書けと言われて、部員で一生懸命読んで感想文を書いたという話をされました。当然そこで「坂の上の雲」は間違いなく感動したんだろうなと思うんですけど、だからといって正岡子規や秋山兄弟について何か熱い思いを聞いたことはありません。だから、本当に知識だけではなかなかその人の人生に影響を与えることはないと思うんですね。

そういった事業に対して本当に多額の予算を使うということに対して、私は大事なこと、正しいこと、反対しにくいことですよ。だって、これをやっていることに対して怒る人はいないわけですよ。でも、もつとやり方があるんじゃないのかなと。学校教育の中で果たしてどれだけこのことについて取り組んでいたかというのかと。

ちなみに各高校に「歳月」の本があるかということ、若干問い合わせをしていただきました。そういう中で、大概の高校にはあったけれども、鹿島の高校には今はないということでありました。要は学校現場において、江藤新平についてしっかり教えていくこと、これも大事じゃないかなというふうに思うん

です。

何度も言いますが、本当にそれぞれが持つ思いのところはどうアプローチしていくかという非常に難しい事業に今取り組んでおられるわけであります。無論、文化、伝統といったものは継承していくことが大事であります。十年後も三十年後も五十年後も残すこと、それが非常に大事なことで、伝統だと思えます。そういった観点から佐賀の偉人をしっかりと伝えていくということは、これはあつてしかるべきだと思いますけれども、本当にこれがどういう効果があるのかということが、本当に一生懸命やっているというのはよく分かります。だから、こういうことを言うのも、私も正直心苦しいというのがあります。幕末が好きで、本当に十一月十五日は霊山に墓参りに行っております。議員になってからはちよつと行っていませんけれども、そのくらい幕末が大好きで、そして、出合いがあつて、今、議員として仕事をさせていただいている。そういった振り返りをして、本当に幕末の先人のおかげだという気持ち強い。それをほかの人にも分かってほしいという気持ちがあるから、今、県の取組自体は非常にいいことだと思うんですが、この効果というものが私はよく分からないというのが正直あります。

ぜひこの点については、私はもつと議論をしていかなければならないと。質疑応答のこういったところというよりも、むしろ一問一答という形よりも、ある意味膝を突き合わせて、まさに江藤新平はどうだったのかとか、やはり江藤新平といえば、真つ先に頭に浮かぶのが私は大久保利通であります。特別展に行ったときに鳥肌が立って震えたのは、あの大久保利通の日記。要は江藤新平のことを笑止だったかな、何かそういった表現がありました。まさに本当だったんだと、まさに火事が起きる前に消防車が出動するような形で、本当に大久保利通侯に江藤新平はめられたんだなど、正直あの一文を見て私は感じました。そういう意味では、非常に大事な歴史の顕彰だと思いますけれども、ぜひ

この予算、県費を投じるということに対して、私は正しいから、いいことをやっているから行くんだじゃなくて、私はやはり一旦立ち止まって、山口県政の中でこの「志」の継承事業については一度考えてほしいということを申し上げておきたいというふうに思います。

そして、次の質問に入らせていただきます。

SAGAアリーナについて質問させていただきます。

SAGAアリーナにつきましては、本当に多くの議論をさせていただきました。当初、私自身思っていたのは、国体、国スポ、五十年に一度の大きな節目、当然、県民にとっては大きなチャンスだというふうに思っていました。であれば、私は子供たちや、また、地域の健康づくり、また、いろんなスポーツの振興という意味において、規模の大きな体育館をぜひ造ってほしいというふうに思っていました。それが、そうではなくてアリーナと。正直、私自身、アリーナというのはあまりよく分かっておりませんでした。そのアリーナを造るということ、アリーナとは何だろうと。そのアリーナの規模が八千人を超える。正直、私は佐賀にこんな大きなものを造って大丈夫だろうかというのが本音としてありました。

そういう中で、説明を受けていく中で、最終的には、まさに言われるとおりいろんなことがありました。そして、結果できて、日の出にああいう大きな施設が出来上がって、今活用されていると。私も毎日、あの前を通って眺めております。できたばかりのときは正直違和感がありました。こんな大きなと。でも、やはり不思議なもので、慣れて、なじんできて、今はこの佐賀においても、今、東京のほうでは知事選挙があつておりますけれども、まさに東京一人勝ちのようなあの状況の中で、やはり地方においてもしっかりとスポーツを楽しむ、スポーツをやる選手だけが楽しむのではなくて、それを応援する人たちも主役として、まさに「観る」楽しみ、応援をする楽しみ、そういった環境が

あのアリーナで出来上がったというところに私は、ああ、これまで佐賀にはなかったものができたというふうに思っております。

このアリーナについて、若干質問をしていきたいというふうに思っております。

大きな予算を投じてつくり上げたアリーナであります。当然どういった事業を行っていくのかということ、県民の関心も非常に高いものがありました。実際にこけら落としというふうなんでしょうか、B、Zであったり、松任谷由実であったり、N i z i Uであったり、また、羽生結弦のショーであったり、わあ、この佐賀でという、本当に近くの人たちが——なかなか福岡だと、例えば、好きな人はもちろん見に行かれますけれども、これまでそうでもなかった人たち、要はあえてチケットを購入してまで福岡に行こうという方たちではない方が実はこの間、そういったイベントに、コンサートや、また、観戦にプレゼントで行かれたり、いろんな形で行ってある方もたくさんおられます。そういった人たちの喜びの声も大変多く聞いておりますし、現に本当によかったねという声、私の周りでは今そういうふうに聞いております。

そういう意味では、私もできてよかったなと思っておりますが、今年は国スポがあつて、昨年のようにいろんな大きなイベントがなかなか見えてこない中で、正直大丈夫だろうか。年間、指定管理者に支払ってやっていただいておりますけれども、運営自体は大丈夫なのかなという変な心配もしているわけがあります。

そこで、改めて何点か伺いたいと思いますけれども、SAGAアリーナで開催されたイベントについて、五月オープン以降、様々なイベントが開催されたが、どのようなものがあつたのか伺っておきたいと思っております。

○日野SAGA2024・SSP推進局SSP総括監〓SAGAアリーナの昨年五月のオープン以降の主なイベントということでございます。

まず、SAGAアリーナは新時代のエンターテインメントアリーナとして、昨年五月にオープンをいたしました。藤崎委員から今御紹介がありましたように、国スポのための大きな体育館ということよりも、むしろ、その先を見据えて、スポーツ、コンサート、学会など様々なイベントが開催される多目的アリーナ、特にスポーツモードでいくと、「観る」ということにも大変こだわったアリーナとして整備をいたしましたわけでございます。

昨年五月のオープン以来の主なイベントでございます。

まずは、スポーツ系でございますけれども、全部で三十三件ございました。佐賀ブルーナズや久光スプリングスのホームゲーム、それから、フェンシングのエペジャパンランキングマッチなど、それからあと、総合格闘技なども開催されたところでございます。

それから、エンタメ系ですね。これはコンサートとかショーの関係でございます。B, zでありますとか、松任谷由実さん、それから、NiziUのコンサート、それから、アイスショー関係ではデイズニー・オン・アイスとか、それから、羽生結弦さんのアイスショー、こういったものが開催されました。

また、学会でありますとか、いろんな業界団体の全国大会といった、いわゆるコンベンション、それから、展示会につきましては十五件ほど開催されまして、日本ペインクリニク学会であるとか、九州赤十字大会、それから、県内の民間企業が主催した輸入車フェアのようなものも開催されたところでございます。

このほか「SAGAものスゴフェスタ」であるとか、「With You! 佐賀県文化芸術祭」なども開催されまして、この一年間で来場者は合計で五十万人を突破したところでございます。

以上でございます。

○藤崎委員 今説明していただいたとおりなんですけども、まさにそういった

中で、県民にとっては大変大きな効果というものが出ているというふうに思います。佐賀駅からアリーナまで非常にいろんな民間の投資の話も聞いておりますし、地価も上がっている。これから佐賀市とぜひ力を合わせて今後の地域の再開発、そういったものにもつなげていただきたい。そうすることで、経済効果、もちろん今既にいろんな形でイベントがあるたびに大きな需要を生んでおります。そういった意味では、大変経済効果も出ているということで、やはり投資をしたものもしっかりと、回収という言葉が適切かどうか分かりませんが、波及効果が出ているというものは非常に感じているところであります。これをぜひさらにより着実なものとしていただきたいと思いますというふうに思うわけですが、改めてSAGAアリーナの評価について、振り返ってどのような評価をしているのか伺います。

○日野SAGA2024・SSP推進局SSP総括監 SAGAアリーナの評価でございますけれども、SAGAアリーナは新時代の多目的エンターテインメントアリーナとして整備いたしました。もう一つ、稼げるアリーナというのもうたっております。これは何もアリーナそのものじゃぶじゃぶお金が入るといっても、アリーナでいろんなことが行われることで県内の隅々に経済波及効果が行き渡る、そういうようなことをイメージしております。

そういう観点から申し上げますと、まず、新時代の多目的エンターテインメントアリーナという観点で申し上げますと、先ほど申し上げたように、本当にスポーツ系、エンタメ系、それから、いろんな学会、多彩なイベントを開催することができました。まさにオープン一年目にいろんなイベントがあのアリーナはできるよねと、いろんな使い方があるんだよねということを示すことができたというのは、一年目として大変よいスタートを切ることができたんだろうというふうに思っております。

それから、稼げるアリーナかどうかという点で申し上げますと、佐賀県では

これまで一番大きな箱といましようか、それは佐賀市文化会館だったわけですね。大ホールが千八百人で、中ホールが七百人、ですから、二千人前後のイベントはできるけど、それを超えると、キャパオーバーになってしまふ。そういったところにこのSAGAアリーナができたわけなので、まさに来場者数が三千人を超えるようなイベントというのが開催可能になったわけでありませう。

それから、いろんなコンサート系も含めて、とにかく県外からの来場者が多いイベントも開催することができるようになった。これは佐賀市だけでなく、県内のいろんなところに様々な経済波及効果を生んでいるのが事実としてございます。一例で申し上げますと、羽生結弦さんのアイスショーですけれども、これは四億八千万円の経済波及効果があったと私ども試算しております。

少し県内の企業の動きの事例を幾つか申し上げますと、アリーナでそういう大規模なイベントが開催されるので、スタッフ用の弁当とか、学会だと、二千人ぐらい参加しますので、皆さん昼食用の弁当が必要になるわけですけれども、なかなか佐賀県の中ではそれだけのロットを一つの業者が賄い切れないという実態でしたが、こういうSAGAアリーナのオープンを機に、お弁当の製造数を増やした業者だとか、これまでは飲食店だったんですけども、お弁当部門も新たにつくったとか、そういう動きも出てきております。

それから、アリーナでのイベントに併せて営業日であるとか営業時間を柔軟に変更する店舗は出てまいりました。佐賀駅のお土産屋さんには結構七時とか八時とか、九時で割かし早く閉まるんですけども、アリーナでイベントがあるときにはちょっと時間延長して対応できるようにしたという話も聞いておりますし、手荷物の預かりサービスですね、遠方から来られるとか、キャリアバッグを持ってコンサートに行かれるわけですけど、じゃ、コンサート中、そのキャリアバッグはどこに置くんだという話があつて、そうすると、佐賀駅の周辺の空き店舗が手荷物の預かりサービスを始めますとか、そういったことを

始めた例もあります。

それから、ホテル業界も、できるだけお土産物を買っていただくというところで、ホテルの中のお土産物コーナーをアリーナのイベントに合わせて充実させるとか。

本当にいろんな取組が出てきてまして、新たなビジネスチャンスにつなげようという意欲が出てきているのではないかとこのように思っております。

そういった意味で総括して申し上げますと、アリーナそのものも順調にスタートできた、それから、民間企業のほうにもいい動きが出てきたと思っております。また、県民の皆さんにも本当にSAGAアリーナでそれぞれの楽しみ方をしていただいているんだろうと思えます。ブルーナーズの応援に行かれる方だとか、いろいろコンサートに行かれる方、それだけじゃなくて、例えば、ミュージカルでは自分たちでアリーナでミュージカルをやるうなんて県民の方の動きも出てきましたので、本当にSAGAアリーナができて非常によかったという御意見も私ども多くいただいております。

SAGAアリーナ、佐賀の新しい時代を切り開いていくアリーナというふうに思っておりますけれども、そこに県民の皆さんも参加するような形で今いい盛り上がりが出てきているのではないかとこのように感じているところでございます。

以上でございます。

○藤崎委員 大変大きな効果が出ていっているのは間違いないというふうに思います。ただ一方で、やはりイベント時の特需のようなものがあつて、じゃ、そういったイベントがないときをどうするかという課題もあるうかと思うんですね。また一方で、せっかくこれだけ多くの方が来てもらえる、これから人口減少で大変な中、交流人口をどうやって増やそうかと頭を悩ませている中で、このアリーナというものが非常に大きいいわゆるツールとして生かすことができる。

であれば、当然そういった人の交流があるのであれば、その受け皿としての、例えば、ホテルであったり、また、飲食をよりブラッシングしたり、そういったまだまだやるべきことがたくさんあるであろう、課題があるであろうというふうに思うわけであります。そういった課題を解決するためにも、今後の見通しというものが非常に大事だというふうに感じております。

そこで、二〇二四年度の活用の見通しについて改めて伺います。

○日野SAGA2024・SSP推進局SSP総括監Ⅱ二〇二四年度の活用の見通しでございます。

今年度は、まず、スポーツ系としては、七月から八月にかけて北部九州総体インターハイが開催されます。それから、十月末までは「SAGA2024」国スポ・全障スポの会場として利用されるわけであります。

その後ですけれども、来年の四月から五月にかけて、佐賀バルナーズと佐賀久光スプリングス、BリーグとSVリーグのシーズンが始まりますので、そのホームゲームが開催されます。ホームゲームは、佐賀バルナーズが大体三十試合、佐賀久光スプリングスが大体二十二試合をやることになっております。その大半がSAGAアリーナで開催される見込みになっております。

その合間というか、大会や学会のコンベンションでございますけれども、これは全部で今のところ八件ほど予定しております。例えば、十月下旬からになります。西日本泌尿器学会、それから、十一月には九州理学療法士学会、それから、十一月の末では、これは人数が結構多くて五千人規模が参加するというふうに聞いておりますけれども、日本うたごえ祭典、それから、十二月には全国都道府県対抗eスポーツ選手権2024SAGA、それから、来年一月には全国農業担い手サミットinさがという形で、こういった学会でありますとか大会が八件ほど予定しております。

このほかエンタメ系などについても調整中のものもございます。ただ、二〇

二四年度につきましては、全体として見ると、インターハイがあつて、「SAGA2024」があつて、その後、プロリーグというふうに立て続けに開催されますので、二〇二四年度は、どちらかというと、スポーツモード中心の年になります。

なお、二〇二五年の三月末、ですから、二〇二四年度末ということになりますけれども、このときまでは今のところ土日に空きがない状況でございます。新たな御予約などはお断りしている状況でございます。

以上でございます。

○藤崎委員Ⅱ当然、今年はそのような国スポがあるということでもむしろ大変な状況なんだろうと思うんですが、触れていただきましたが、では、二〇二五年度以降、その後について活用の見通しについて伺います。

○日野SAGA2024・SSP推進局SSP総括監Ⅱ二〇二五年度以降というところでございますので、二〇二五年度の話とそれ以降の話と二つに分けてお話をさせていただきます。

まず、二〇二五年度につきましては、これもスポーツ系から申し上げますと、同じように、二〇二五年の十月から、それぞれバルナーズとスプリングスのホームゲームが始まります。先ほど申し上げましたように、四、五十試合ほど入るのかなという感じでございます。

それから、学会でありますとか大会系のいわゆるコンベンションでございますが、これは現時点で六件が予定しております。この中には来年、二〇二五年の十月でございますけれども、一万人規模で日本青年会議所の全国大会、それから、同じく十月でございますが、四千人規模で全国土地改良大会の開催が予定されているところでございます。

このほかにもまた主催者において開催そのものは決定しておりますけれども、まだ公表していないというか、そういった大型イベントも存在しております。

それから、それ以降の話になります。大体毎年こういうパターンになるのかなという傾向のような形で申し上げますと、先ほど来、申し上げましたように SAGAアリーナは佐賀バルーンーズと久光スプリングスのホームアリーナでございます。したがって、毎年十月から翌年の四月から五月にかけては、バスケットとバレーのそれぞれプロリーグの試合が四、五十試合ほどコンスタントに入ります。この特徴としては、これはどちらかというと、県内の方が多く来場されるイベントになります。

一方で、コンサートなどのエンタメ系ですね、それから、学会であるとか業界団体の全国大会などのコンベンション、いわゆる MICE 系、これは県外の方の来場者が当然多くなります。

私どもといたしましては、こういうバルーンーズとかスプリングスのホームゲームであるスポーツ系と、それから、エンタメ系、コンベンション系、これを最適なバランスで引き続き開催していきたいと思えます。要するに県内の方がどちらかというと多く来るイベントと県外からの方もどっと来るようなイベントというのをきちんとバランスよくやっばり入れていきたいなと思っております。

こうしたことから、スポーツチームの関係者、エンタメ系、イベントの主催者などなど関係者いろいろと調整しまして、SAGAアリーナの価値が最大限発揮されるような形にしていきたいというふうに思っています。

特にスポーツ系のホームゲームを見ますと、SSP 構想の一環でもあるんですけども、やっぱり「観る」スポーツということで、非常に県民の方に喜んでいただいている現状であります。言ってみれば、県内の方が多くですから、県内にお金が新しく落ちるかということになると、そこは効果は小さいわけですよ。ただ、県民の方のマインドといましようか、そういったものの満足感というのは最大限高まるようなイベント。一方で、エンタメ、コンベンション

系というのは県外の方がどっと来られるので、県内にどちらかというとお金が落ちるといって、それぞれ性格というか効果が違うわけなので、そういう県内の方のマインドに響く部分と県内に経済波及効果がしっかりと落ちるといって、そういうイベントというのを両方ちゃんとバランス取って配置したいというふうに思っています。そのことが、先ほど委員からも御指摘ございました、人口減少社会の中で交流というものが非常に大事になる中で、例えばでございますけれども、ホテルの建設だとか地域への新しい投資だとか、そういったところの呼び水になっていくんだろうというふうに思っております。

以上でございます。

○藤崎委員 Ⅱまさに呼び水としての期待をしているわけでありまして、県内にプロスポーツがあるというのは非常に喜ばしいことで誇りになるわけですが、一方で、先ほど言われたエンタメですか、なかなか佐賀県だけであれば、立派な施設だし、当然、ある意味、営業せずとも来てもらえるかもしれないけども、どうしてもやっばり隣には大消費地の福岡というものがあって、当然そこの競争もあるのかな。そうすると、なかなか本当に、いわゆるみんなが佐賀に来てくれたと思えるような、そういうビッグネームの方たちに来てもらうのは簡単じゃなからうなというふうに思うんですね。ただ、アリーナを開設して、立て続けにそういった方々が来られたということで、あっ、できるんだ、やれるんだという期待があったわけでありまして。今後もそういった形でぜひやっていただきたい。

とはいえ、簡単じゃなからうなというふうに思うんですね。そういった意味では、指定管理者や、また、そこに関連する事業者の方に頑張っていたかなきやならないわけでありまして、SAGAアリーナの管理、運営について伺っておきたいというふうに思います。

SAGAアリーナの指定管理者について、この際、改めて指定期間等につい

でも、また、業務内容についても伺っておきたいと思えます。

○松尾SSP施設環境推進室長Ⅱアリーナの指定管理者についてお答えいたします。

SAGAアリーナの指定管理者につきましては、SAGAサンライズパーク全体の管理、運営を担う指定管理者といたしまして、代表企業の電通をはじめとして、地元企業のサガテレビなど、様々なノウハウを持つ県内外十四社で構成されました特別目的会社のSAGAサンシャインフォレストが管理、運営を担っているところでございます。

そして、指定管理の期間につきましては、アリーナのイベント誘致活動、それから、店舗棟の出店者の投資回収、継続的な人材育成や安定的な雇用などの様々な点を考慮いたしまして、現在の指定管理者との協定におきまして令和二年十月から令和十三年三月まで約十年間の期間を設定しているところでございます。

そしてまた、SAGAアリーナの業務ですけれども、業務に関しましては、主にアリーナの予約受付などの窓口業務、それから、イベントの企画・誘致などの利用促進業務、それから、アリーナ内でフロアの転換ですとか音響操作など、施設の維持管理業務などがありまして、各社の実績に応じまして適材適所の役割分担により管理運営が行われているところでございます。

以上でございます。

○藤崎委員Ⅱそれでは、その指定管理業務についても、現時点での指定管理はどの程度の負担を見込んでいるのか伺います。

○松尾SSP施設環境推進室長Ⅱ指定管理料についてお答えいたします。

SAGAアリーナの指定管理料につきましては、SAGAサンライズパーク各施設と一体での管理となっておりますので、共通経費もありますので、単体での指定管理料を出すことはできませんけれども、SAGAアクアやSAGAプ

ラザなども含めまして、SAGAサンライズパーク全体で約十年間の上限額は約五十億円ということで設定をしているところでございます。

また、年度ごとの指定管理料の上限額につきましては、令和六年度から令和八年度までは毎年度約五・二億円、それから、令和九年度以降は指定管理者の営業努力によるアリーナ収入の増加を見込んでおりまして、上限額を四・六億円に減少させることにしているところでございます。

以上でございます。

○藤崎委員Ⅱでは、その指定管理者の運営状況についてでありますけれども、何か運営などに問題はないのか伺っておきたいと思えます。

○松尾SSP施設環境推進室長Ⅱ指定管理者の運営状況についてお答えいたします。

SAGAアリーナの管理運営につきましては、現在、首都圏でアリーナ運営を手がけます電通ですとか、スポーツ、コンサート、それから、MICEなどの様々なイベントの企画誘致に知見のある企業を中心に地元企業も一緒になってワンチームで運営が行われているところでございます。

現在は指定管理者といたしましても、数年先のことを見据えまして、イベントの企画誘致に取り組んでいると聞いております。

また、オープンして一年ですけれども、日々、日常的に起きる様々な課題に対しても、適宜対応をいただいているところでございます。現時点で管理運営に何か特段の問題があるという状況にはないと認識しております。

以上でございます。

○藤崎委員Ⅱそれでは、その利用者の声についてでありますけれども、五十万人からの方が利用されたということで、大変状況にある状況にありますが、アリーナオープン後であっても、利用者の意見に対しては、改善が必要なものは適宜対応していくことは大事だというふうに思っております。無論、細かく、

ある意味、後発的な施設でもあるということで、先行しているところをしつかり視察されて、そしてよりいいものを造っていただいたというふうな理解をしておりますけれども、SAGAアリーナの利用者からの意見に対して伺っていただきたいと思えます。

まず、これまでの対応についてでありますけれども、一年以上経過をして、多くのイベントが開催されましたが、これまで利用者からどのような声があり、どのような改善を行ってきたのか伺います。

○松尾SP施設環境推進室長Ⅱこれまでの利用者からの意見に対する対応についてお答えいたします。

SAGAアリーナの管理運営に当たっては、これまでその都度、状況を確認しながら、主催者、利用者などの意見も参考にして、課題に対して改善を図り、施設運営のアップデートを行ってきたところでございます。

具体的には、これまで佐賀バルナーズの来場者からのニーズを受けまして、小さなお子さま連れの方を対象に駐車場を予約できるキッズサポートを実施したりですとか、イベント会社のアドバイスを受けまして、四階の通路の照明を増やして、利用者の安全を確保したりしております。

また、イベントに自転車で来場される方も非常に多かったことから、臨時駐輪場を設置するなどいたしましたして、よりよい施設となるよう改善を図ってきたところでございます。

以上でございます。

○藤崎委員Ⅱでは、最後ですけれども、今後の対応についてであります。

利用者からの意見で必要なものは、できるだけ対応することが必要と思えますが、今後の対応についてどのように考えているのか。よく利用されている御年配の方が足元がちよつと怖いとか、そういった声等も聞いたりしております。雨の日の対応であったりとか、特にこのアリーナは歩くということを県の政策

としてやはり主眼に置いて取り組まれていることから、よりそういった利用者の声については、きめ細かに対応していただきたいというふうに思っております。

今後の対応についてどのように考えているのか伺います。

○松尾SP施設環境推進室長Ⅱ委員のほうから今、足元が暗いですとか、雨の日の対策なんかの御意見をいただきました。私どもにもアリーナの東側がちよつと暗いとか、そういう意見があつたりしております。そういったことについてもできることはしっかりと対応していきたいと思っております。

いずれにいたしましても、今後もこれまでと同様に主催者ですとか、利用者などの意見を大事にしながら、よりよい施設運営に取り組んでいく必要があると認識しております。

それからまた、全国で多くのアリーナが建設が進められております。今後もSAGAアリーナ、主催者から選ばれて、利用者にも喜ばれるアリーナとなるように最新の状況を注視しながら、ハード面、ソフト面のアップデートを行っていききたいと考えております。

以上でございます。

○藤崎委員Ⅱありがとうございます。

それでは、最後の大きな問いの三の質問に入らせていただきます。九州佐賀国際空港の発展についてであります。

空港に関しては、これまでも、特に私自身、一期、二期生の頃はよく質問させていただいております。その折には着陸料の収入と、いわゆる収支の改善にどう取り組んでいくのかというところに一つ主眼を置いて質問させていただいております。

当初、空港を設置する折の利用者の見込みについては、たしか幾らですか、七十三万人か、そのくらいだったかと思うんですけれども、そういった大きな

目標を掲げて取り組んでいくという中で、なかなか本当にできるんだろうかというふうな心配もあったんですが、着実にこの間、上向きになってきた、利便性を上げてきたというふうな理解をしております。

そういう中で、コロナがあつて、これは世界中の落ち込みということをやむを得ぬことではありますけれども、その間、しっかりとできることに取り組むということ、機能強化をさせていただいたり、また、広告であつたり、そういった取組もやってこられたというふうな認識しております。

そして、さらに飛躍するための滑走路延長ということも聞いております。今後、人口減少の中で、先ほども申し上げましたが、いかに交流人口を増やしていくのか、また、県民の空港として、いかに利用していただき、利便性を上げて、さらに発展をさせていくのかということが大事だというふうに思っております。

そこで、何点か伺いますけれども、昨年度の利用状況についてどうであったのか伺います。

○田中空港課長 九州佐賀国際空港の昨年度の利用状況についてお答えします。まず、昨年度の各路線の運航状況につきまして、国内線は羽田便が一日五便、なお、成田便が一日一便でしたが、昨年七月から運休となっております。

また、国際線につきましては、昨年四月に台北便が週二便、九月には上海便、ソウル便が共に週三便で運航を再開し、地方空港では早期運航再開を実現いたしました。九州で東アジアの三つのハブ空港とつながったのは、福岡空港に次いで二番目の早さとなっております。

次に、昨年度の九州佐賀国際空港の全体利用者数は五十三万二千五百二人となっております。国内線は羽田便の利用者数が四十四万八百六人で、搭乗率は六七・二%、成田便の利用者数が二千四十六人で四一・六%となっております。

国際線は上海便の利用者数が一万三千六百四十三人で、搭乗率は五三・五%、ソウル便の利用者数が四万二百七十九人で搭乗率は七八・四%、台北便の利用者数が三万五千七十五人で搭乗率は九三・三%となっております。

以上でございます。

○藤崎委員 Ⅱ それでは、その受け止めでありますけれども、昨年度の利用状況について、どのように受け止めているのか伺います。

○田中空港課長 Ⅱ 昨年度の利用状況における県としての受け止めについてお答えいたします。

全体利用者数は前年度と比較すると一五三・九%となっており、コロナ禍から着実に回復しているところです。過去最多の利用者数であった平成三十九年度と比較すると六五・〇%となっております。羽田便は前年度と比較いたしますと、一三五・一%、過去最多の利用者数であった平成三十九年度と比較すると、九一・六%となっており、過去四番目の利用者数まで回復しているところです。

なお、令和六年、今年四月の対前年の伸び率につきましては、ANAの地方路線の中ではトップとなっております。

上海便につきましては、日本国籍者の中国への短期ビザが免除されていないなどの影響はありますが、運航再開当初の搭乗率は四割程度だったものが昨年度末には七割を超えるなど、春秋グループとの連携により回復傾向となっております。

ソウル便につきましては、搭乗率で見ますとコロナ前と同程度まで回復し、特に二期期では過去最多の利用者数及び過去最高の搭乗率を記録しております。

台北便は運航再開後、九割前後の搭乗率で推移し、年度で見ますと過去最多の利用者数、及び過去最高の搭乗率を記録しております。

なお、コロナ前の運航便数に戻っていない路線もございますことから、まずは、航空会社、旅行会社と連携しながら、復便に向けて取り組んでいるところ

でございます。

以上でございます。

○藤崎委員⇨これまでの取組についてもちょっと伺っておきたいと思えますけれども、羽田便の利用促進について、これまでどのように取り組んできたのか、伺います。

○田中空港課長⇨羽田便のこれまでの取組についてお答えいたします。

令和元年度に国土交通省が実施いたしました航空旅客動態調査によりまずと九州佐賀国際空港が他空港よりも近い半径二十キロ圏内の在住者における九州佐賀国際空港の選択率は約四割となっております。裏を返せば、九州佐賀国際空港は、約六割もの潜在需要を抱えております。

県におきましては、ANAと連携して、利用動向の分析を進めながら、利用率が伸び悩んでいる事業所や地域の掘り起こし等の営業強化、また、コロナ禍で激減した佐賀発、羽田発の旅行商品やホテルパックの造成、販売促進、空港開港二十五周年を契機といたしました広報やマイエアプリの運用開始など、利用促進策を展開してきたところでございます。

以上でございます。

○藤崎委員⇨潜在需要があるということで、確かに今後、有明沿岸道路整備が進んでいく中で大変大きな期待もしておりますけれども、今後の取組について伺います。

羽田便の増便が表現をすれば、利用者のさらなる増加につながるものと考えます。羽田便の増便に向けて、今後、どのように取り組んでいくのか、伺います。

○田中空港課長⇨羽田便増便に向けた今後の取組についてお答えいたします。

羽田空港の発着枠につきましては、五年に一回、各航空会社への配分の見直しが行われており、来年が見直しの年でございます。しかし、昨日開催され

ました国の羽田発着枠配分基準検討小委員会において、新型コロナウイルスの影響が大きいことを考慮し、今回の見直しは延期する方向性が示されたところでございます。

このような中、羽田便増便のためには、ANAが保有する羽田空港の発着枠を佐賀便に割り当てていただく必要がございます。羽田便増は全国の空港との激しい競争となっております、その実現のためには航空会社の動きを注視しながら、大きな潜在需要をアピールして、高い利用実績を積み重ねていくことが重要でございます。県といたしましては、これまで築いてきた航空業界や旅行業界などとの幅広いネットワークを生かしながら、航空会社の動向把握に努め、羽田発着枠の配分見直しを待つことなく、ANAに対して増便の働きかけを行ってまいります。

また、引き続き、地元、首都圏、双方向の利用促進に積極的に取り組み、潜在需要の掘り起こしを行うことで、高い利用実績につなげてまいります。

以上でございます。

○藤崎委員⇨滑走路延長の取組についても伺っておきます。

滑走路延長の現在の進捗状況について、どのような進捗状況なのか伺います。

○田中空港課長⇨滑走路延長の現在の進捗状況についてお答えいたします。

滑走路延長は、現在就航している海外の航空会社から、安全性を高める観点から二千五百メートルへの延長の早期実現に向けた強い要望が出されており、取り組んでいるところでございます。

昨年度は住民の意見を広く聞くPI（パブリック・インボルブメント）と、環境影響評価の手続の第一段階目である配慮書の作成を進めたところでございます。

今年度は環境影響評価の第二段階目である方法書の手続と、現地調査を進めるとともに、滑走路延長の基本設計を実施することとしております。

以上でございます。

○藤崎委員Ⅱ それでは、そのパブリック・インボルブメントの結果についてでありますけれども、今年三月にP Iの報告書が公表されていますが、どのような結果だったのか伺います。

○田中空港課長Ⅱ パブリック・インボルブメントの結果についてお答えいたします。

パブリック・インボルブメントにつきましては、空港整備主体である佐賀県と空港所在地である佐賀市がP I実施主体といたしまして、九州佐賀国際空港P I推進協議会を設立いたしました。

昨年十一月から十二月にかけて、P I活動として滑走路延長計画への意見募集を行い、千三百二十一件の回答、四百三十六件の自由意見をいただいたところでございます。

その結果、九割以上の方々から、「理解できた」、「ある程度理解できた」という回答をいただき、九州佐賀国際空港P I推進協議会におきまして、佐賀県が事業を円滑に実施できる状況であると判断されたところでございます。

以上でございます。

○藤崎委員Ⅱ それでは、その環境影響評価の状況についても伺います。

昨年度から環境影響評価の手續が進められていますが、現在どのような状況か伺います。

○田中空港課長Ⅱ 環境影響評価の状況についてお答えいたします。

環境影響評価につきましては、今年五月に方法書を作成し、この方法書について公告縦覧を行い、また、地元説明会を、佐賀市、白石町、福岡県柳川市の三方所で開催いたしました。

関係自治体から出される意見を踏まえつつ、これから一年間、四季を通じた現地調査を行うこととしております。この現地調査を終了後、第三段階目となる

準備書の手續を進め、令和八年度上半期をめどに、最終段階となる評価書をまとめる予定で進めております。

以上でございます。

○藤崎委員Ⅱ それでは、今後の取組ではありますが、滑走路延長に向けて今後どのように取り組んでいくのか伺います。

○田中空港課長Ⅱ 滑走路延長に向けた今後の取組についてお答えいたします。環境影響評価の手續を進めながら国交省との協議を進めていくこととしております。

また、令和十五年度までの供用開始を予定しているものの、少しでも早く供用開始ができるよう、事業期間の短縮に取り組んでいくこととしております。

以上でございます。

○藤崎委員Ⅱ ぜひ頑張っていたきたいというふうに思います。空港に関しては、本当に開港当初から、もちろん、開港にまでたどり着くまで、相当な苦勞の連続であったということは、私も議員になってからいろんな質疑応答をさせていただく中で勉強させていただきました。当時の議事録などを読んで、本当に苦勞の中でしっかりと整備された県営空港というふうな理解をしております。そういう意味においては、やはり県の先人、先輩方、皆さんにとつての先輩方の功績というものは大変大きなものがあるというふうに思っております。まさにあの頃の、あのときの努力が今の県営空港として活用されているわけであります。これをしっかりと生かして、そしてまた次の世代へ受け渡していく、その一つの大事な取組として、皆さんが本当に汗を流さなきゃならないものがこの滑走路延長だというふうに思っております。簡単ではないかと思えます。また、特に今、防衛省との共用ということもあっているような課題もあろうかと思えます。しかし、民間空港として、より一層の発展につなげていただきたい。

そして、この県営空港ならではの、佐賀ならではの強みもあるかと思えます。野田理事さんが空港課長のときに、大変厳しい質問を私自身してきたような気がいたしております。そういった議論をさせていただく中で、本当にこの県営空港にかける皆さんの思い、そして、この県営空港がいかに佐賀県にとって必要なものであるのかということ学ばせていただきました。

そういう意味においては、引馬部長さんへは一般質問でいずれさせていただきますけれども、野田理事さんに、この県営空港を今後どうやって発展させていくのか、佐賀の強み等も併せながら、唐突で申し訳ありませんが、ぜひ決意を伺って質問とさせていただきますと思います。

○野田地域交流部理事 〓今後の取組についてお答えをいたします。

九州佐賀国際空港は非常に高いポテンシャルを有しております。九州佐賀国際空港が立地するこの筑後・佐賀圏域は、福岡都市圏、それから北九州都市圏に次いで三番目の規模の経済規模、そして人口規模を有しております。

一方で、その立地を見てみますと、周辺に福岡空港、長崎空港、熊本空港に囲まれた地でございます。そういうことから、九州佐賀国際空港の利用者は、需要が一定程度周辺空港に流れているという現状でもございます。

そういう中で、航空会社、旅行会社、一人一人の利用者を選ばれる空港となるための取組を、空港開港以来、取り組んでまいりましたし、今後も続けたいかなければならないと思っております。

航空会社、旅行会社が飛びたい時間、飛びたい曜日に飛行機を飛ばすということ言えば、空港の機能強化、これまで、駐機場、あるいはターミナルビルの拡張に取り組んでまいりました。そして、今、まさに御指摘のありました、より安全性を高めるための滑走路延長に全力を挙げて取り組んでいるところでございます。

先ほど課長も答弁申し上げましたが、二〇三三年度までの供用開始に向けて、

しっかりと取り組んでまいります。

また、一人一人の利用者を選んでいただける空港ということでございますが、これは空港開港以来、一つ一つの事業所、一つ一つの団体に地道な営業活動を続けてまいりました。先ほど課長が答弁申し上げましたけれども、九州佐賀国際空港が他空港よりも近いエリア、半径二十キロ圏内の選択率、開港当初は一五%ございました。それが、コロナ前でございますが、四〇%まで高まっております。まさに、地道な営業の成果が徐々に徐々に表れているところでございます。四割です。まだ六割の潜在需要が残っております。ただ、この六割の方々それぞれ、様々な理由で他空港を利用されている状況でございます。一人一人の御利用者の意見を聞きながら、その方に九州佐賀国際空港を使っていただけの提案をこれからも続けていきたいと思っております。

地道な営業は時間がかかることではございますが、この営業を通じて御利用いただくようになった利用者の方、本当に九州佐賀国際空港の固定の利用者層になっていただいております。引き続き、しっかりと取り組んでいきたいと思っております。

また、九州佐賀国際空港は一つの手段でございます。もう一つ大事なことは、やっぱりDestinyネーションとしての佐賀の魅力を発信していくということも大事かと思えます。このコロナ期間中、SAGAアリーナがオープンをしました。そしてまた、我々は海外の航空会社、旅行会社の方と話している中で、非常に刺さっているなど感じていることは、自発の地域づくりの取組でございます。

今、海外の方が求められているのは、旗振りの団体旅行ではなくて、普通の日本人、一般の日本人の生活を見たい、交流をしたいということをよくおっしゃいます。そういった意味では、自発の地域づくりに取り組まれている地域に入っていくということも一つの大きな佐賀県の売りではないかと思っております。

ます。そして、そのことが地域の自信、誇りにつながっていくかと思っております。

九州佐賀国際空港は地域発展のエンジンでございます。このエンジンとしての役割をしっかりと果たせるよう、引き続きしっかりと取り組んでまいります。

以上でございます。

○藤崎委員Ⅱ期待をしておりますので、ぜひ頑張ってください。

道路と一緒に、やっぱりインフラとしての機能を持つこの空港、この後、新幹線の話があります。本当に大きな山、課題というものに県の皆さんは英知を絞って、そして、いろんな方の力を得ながら結果を出す、そういったことに取り組んでこられたんだというふうに思っております。

皆様方のますますの奮闘を期待して、質問を終わります。

○猪村副委員長Ⅱでは、暫時休憩をいたします。

十五時五分をめぐりに委員会を再開いたします。お疲れさまでございます。

午後二時四十四分 休憩

午後三時五分 開議

○青木委員長Ⅱ委員会を再開します。

休憩前に引き続き、質疑を行います。

○木原委員Ⅱ本日の委員会の最後の質問をさせていただきます自民党の木原奉文です。どうぞよろしく願います。

特に引馬部長にしましては、初めて来られた中で、私は蛇年でございます。ちょっとしつこい質問を、あっち行ったりこっち行ったりするかも分かりませんが、どうぞ御立腹なく、よろしく願います。また、黒木課長もどうぞよろしく願います。

実は先ほどの藤崎委員の格調高い幕末の話になりますけど、一言よかですか。

私も実は幕末大好きで、司馬遼太郎の本は大体読みましたけれども、佐賀というと僕はやっぱり閑叟ですね、十代藩主の鍋島直正公、この人を置いて語れない、私はそういうふうに使っています。いろいろ言いません。志というのは、いわゆる武士の「士」、さむらいに心ですから、今、藤崎委員が言っているしゃつたように、本当にあのときの幕末の、いわゆる思い、閑叟公並びに七賢人をはじめ、本当にすばらしい人たちがおられたわけですけども、あの思いと今の佐賀はどうかかなとちよつと考える、クエスチョンマークがあるのですけれども、そこは今日は申しません。ぜひ私は最終的にやはり教科書の記述、県は佐賀戦争と言ってくれている。本当にありがたいことなんですけど、佐賀の乱から佐賀の役じゃなくて、やっぱり佐賀戦争、ここを佐賀戦争という教科書にぜひ検定で変えていただくような、そういう熱い思いを持っております。

そして、黒木課長、ぜひ星川栄一の江藤新平の本を読んでください。毛利先生とはまた違う本、何と申しますか、江藤新平に対する思いが出てくると思います。

そしてもう一つ、早稲田を唐津につくるときに、佐賀、我々は大反対しましたけれども、でも、あれは譜代の唐津小笠原藩と佐賀鍋島藩と。やっぱり唐津の方は、さつき木村委員が言っていたけど、よく知らないんですよ。そういう意味では、ある意味、佐賀全体、今は佐賀が消えて、また新たに復活して百四十年目になるわけですけども、江藤と島が没後百五十年、佐賀県が新たに地図に載って百四十年、そういう中でやはり佐賀県全体が新しい佐賀県になって、一つの佐賀県というものを知っていたかという意味では、早稲田佐賀が唐津に行ったのもよかったのかなと。いわゆるそのとき、保利文部大臣がおられた、そういう縁もありますけれども、そういう意味でしっかりとこれからもこの幕末維新、そして、佐賀県がさらに栄えるように皆さんと共に頑張りたいと思います。

それでは、質問に入っていきます。

みどりの森スクエアの運用についてということですが、もちろん、まちづくり課長さん、よろしく願いました。

実は私、軟式野球連盟もお手伝いさせていたでいます。ここにいる弘川委員もそうですけれども、富田議員も審判員ということで、軟式野球連盟を一生懸命やっておられます。そういう中で、二年前に高円宮杯、天皇賜杯というのが、本当に試合を見たら素晴らしい人たちの集まりで、日本のナンバーワンの軟式野球の大会なんですけれども、それを初めて誘致して、その大会に間に合わせていただきたいという形の中で、この練習場というかな、いわゆるアツプができる場所を何とかできませんかということをお願いしたわけですよね。そして、去年は西日本のA級の大会もやりました。これは国スポに向けてのプレ大会という位置づけでございました。唐津でやりましたけれども、そして、今年が本番でございます。

すばらしい施設を造っていただいたということは本当にありがたいと思っておりますが、残念ながら、画竜点睛ではございませんけれども、造っていただいたんですが、やはり使用料が高過ぎて、ここにも使用の回数がありますけれども、約二カ月あるんですが、軟式野球連盟関係では一日しか使っていないんですね。この一日というのは、実は学童の大会のときの開会式が雨だったので、そういうときには本当にありがたいなと思うんですが、でも、みんなが望んでいた、いわゆる野球をする前にキャッチボール、トスバッティング、それを簡単にできる施設、そういうものを造っていただきたいという要望だったんですけど、出来上がってみればあまりにも立派過ぎて、そして、使用料が高過ぎて、使い得ないというか、使いにくい、そういう施設になってしまったということ是非常に残念であります。

そういうことから、これは確認の意味で聞きますけれども、みどりの森

スクエアを造った目的というものを原点に戻って、どういったものだったかということ聞かせていただきたいと思えます。

○天本まちづくり課長〓施設の整備目的についてお答えいたします。

佐賀県は、SSP構想の下、スポーツ文化の裾野拡大の実現のための練習環境の充実に取り組んでおりまして、その一環として、森林公園のさがみどりの森球場やテニスコートに近接した箇所に屋内運動施設、さがみどりの森スクエアですけれども、この整備を令和四年から進めてきたところです。

さがみどりの森スクエアは、球場で野球の試合に臨むチームがウォーミングアップを行う場所がないという声や、テニスやサッカー、ソフトボールなどの競技団体からも雨天時に練習ができる場所が欲しいという声を受けまして、多目的な利用ができ、かつ雨天時も利用ができる屋根つきの施設として整備したものでございます。

以上でございます。

○木原委員〓目的はそういうものですよね。野球だけではなく、いろんなスポーツが使えるというのはよく分かります。しかし、さっきも言いましたけれども、一番使うのはやっぱり野球ですよ。軟式野球に限らず、高体連、そして、中体連は金額が半額になっている、そういう話を聞きますけれども、なかなかこれも使いづらいと、そういう話が届いていまして、四月に運用してから、これも確認ですけど、団体、個人、利用があつていと思いますけれども、利用状況、これもお示しいただきたいと思えます。

○天本まちづくり課長〓施設の利用状況についてお答えいたします。

四月、五月、二カ月間の利用についてですが、団体利用が十五日、個人利用が二十日、延べ三十五日となっております。このうち、団体利用と個人利用が重複した日が三日間ありましたので、実稼働日としては三十二日となっております。

また、団体利用の十五日の内訳についてですが、佐賀県高等学校野球連盟が十四日、佐賀県軟式野球連盟が一日となっております。野球場で行われる大会に合わせて利用されているところです。また、個人利用につきましては、テニスが十六日、人数でいきますと百八人、野球が四日間で、人数でいきますと百二十人となっております。

ちよつと補足いたしますと、毎週火曜日は森林公園内の運動施設が休みとなっておりますので、四月、五月の実際の稼働日は五十一日ということになります。この五十一日に対する先ほどの三十二日という稼働日は、率にいたしますと約六三%となっております。団体だけでなく、先ほど申し上げたように多くの個人利用もあつて、多目的に使われている状況となっております。

以上でございます。

○木原委員Ⅱありがとうございます。

いわゆる県の捉え方としては、そういう捉え方なのかも分かりませんが、テニスとか、個人とか、一生懸命やつていらっしゃる方がありますけれども、しかし、私が所属している軟式野球連盟とかは全く違う見解なんですよね。

そういう中で、施設とか、いわゆる関係者が使いやすいようなそういう声、どういったものにしようかというものをどれくらい頻度というか、いろんな形の中で話し合いをされてきたと思いますけれども、施設の設定内容とか利用料金の設定、こういったものについては、関係者とのような話し合いをされてきたのかということをお聞かせください。

○天本まちづくり課長Ⅱ関係団体への意見の聞き取りについてお答えいたします。

施設を計画した際には、野球に関しましては、プロ野球関係者や県内の野球団体から試合前のウォーミングアップに必要な面積や仕様についての聞き取りを行っております。また、テニス、サッカーやソフトボールなどの競技団体に

対しましても、雨天時の練習場所の活用についての意見を伺いまして、それらの意見を踏まえ、天候に左右されない屋根付きの施設とすることや、施設規模を四十メートル掛け四十メートルの広さとすることなどを決定したところでございます。

料金設定や施設利用の予約などの運用ルールにつきましては、こちらの案をもちまして、令和五年十二月に開催した令和六年度の利用調整会議——この利用調整会議というのは、野球場やテニスコートを利用する競技団体が、施設ごととその競技団体が集まって年間の利用スケジュールを調整する会議のことですが、そういった場や、運用開始前の今年三月にその他の関係団体に県の考えを説明し、意見を聞いたところでございます。

その中の主な意見といたしましてちよつと御紹介いたしますと、野球関係者からは、委員もおっしゃられましたように、利用料金について、一時間当たり二千円という設定にしましたので、その二千円という金額が高いという御意見ですとか、球場と一緒に利用すると支払い額が大きくなるため、球場と同時利用時は減免や割引を行つてほしいという御意見、また、サッカーの関係者からは、フットサルが可能な人工芝のグラウンドは少ないため、施設の整備はありがたいという御意見ですとか、近隣の民間のフットサル場と比較すると料金設定が安いので、民業圧迫の観点から高く設定できないかという御意見ですとか、トレーニングシューズの利用だけでなく、スパイクの利用も許可してほしいといった御意見などがあつているところです。

以上でございます。

○木原委員Ⅱそういうるるの御意見があつたわけですよ。賛否両論あつたということでしょうけれども、特に私が冒頭申しましたように、野球関係のお尋ねをさせていただいているということで、話し合いのときは終わった後の中で設定料金といえますか、使用料金というものは聞かされて、最初からの話し合

いではどれくらいすると、もちろんそれはできてみて、どれくらいかかったという事で皆さん方割り出していかれるかと思えますけれども、できてみてびっくりしたと。特に今、課長が言われたように、野球というのは球場も使っていて、そこも使うと。ウォーミングアップというのは必ず必要なんですよ。だから、二重に払うとなると、特に少年野球なんか、はっきり言って予算がほぼ皆無。軟式をやっている人も、社会人、いいところのチームはそうでしょうけど、寄せ集めと言うと失礼ですけど、どこかのちよつとしたチームなんかすると、なかなかお金がないというのが実情でございます。

そういう中で、一時間使用料金ですね、これは全面使って一万六千円になるわけでしょう。半面で八千円でしょう。そして、一時間二千円というのは、確かにフットサルをやっている方に比べると安いかも分かんけれども、全額というわけにはいかんかも分かんけど、さっき言われたような減免とか、そういう措置、これは最後に部長に聞こうかなと思っていましたけれども、そういうことをやっていたかかないと、せつかく造っても無用の長物みたいな特に野球関係に関してはそういう形になっていく可能性というのが十分あります。

ただ、フットサルとかテニスだけでよかったですらいいんでしょうけれども、一番練習場を造ってほしいという要望活動を熱心にやったのは野球関係だったと私は記憶しておりますので、そういう意味からぜひよろしく願いたしたいと思います。

さっき言ったように、こういう利用者というか、我々が言っているような利用料金が高いという声、これを県としてはどのように受け止めておられるのかということをお聞かせいただきたいと思います。

○天本まちづくり課長 料金の設定とその利用者からの声についてお答えをいたします。

まず、利用料金の設定について御説明をさせていただきます。

利用料金といいますのは、施設の維持管理に必要な費用となっております、県内外の類似施設や佐賀市内の今回はフットサル施設の料金を参考に設定し、照明にかかる費用などを合わせたものとなっております。

先ほども申し上げましたように、全面利用の場合、照明料金込みで一時間当たり二千円という設定となっております。これを県内や福岡県にある同規模の多目的な施設の利用料金と比較いたしますと、嬉野市のみゆき公園内の屋内運動施設では、市外の方が利用されますと、利用料金としては一時間千二百円、照明料金が六百円で、合計で一時間当たり千八百円かかっていると。福岡県の宮若市の屋内運動施設、これもさがみどりの森スクエアと同じ四十メートル掛け四十メートルの施設となっておりますが、これも市外の方の利用の場合は、利用料金が一時間当たり千九百八十円、照明料金が千円となっております、合計三千八十円となっております。このように他の施設と比較して特に高い金額の設定とはなっていないというふうに認識をしているところであります。

あと続きまして、利用者の声を御紹介させていただきます。

四月の運用開始以降、利用者の方からは、野球の関係者からは、野球大会のウォーミングアップ場所として使いやすさがありがたいというお声もいただいておりますし、テニスコートを利用している方からは、雨が降ったため、さがみどりの森スクエアにテニスコートから切り替えることができた、屋根つきの施設はありがたいという声や、外が暑かったので、屋内でテニスの練習が行えて助かったといったお声もいただいております。

料金が高過ぎるという御意見、団体利用の方からの御意見もありまして、事前に御意見を伺っている中で、団体利用で予約する場合に、これが今回初めてできた施設ですので、利用者としても初めての利用なので、利用時間の想定が難しく、事前申し込みと実利用の乖離が生じて、利用者側に不利益となる可能

性があるという御意見がございました。これを受けまして、運用開始初年度でもありませんので、暫定的な対応として、予約時間よりも早く終了した場合にはその時間までの料金を徴収するという運用を四月から行っております。これはさがみどりの森スクエアは野球やテニス、フットサルなどの団体のみは事前の予約ができるようにしております、個人の利用の方は施設の空き状況に依じて利用していただくという運用をしております。こういった暫定的な運用で団体予約を先行して行うような形にしております。これが安易な団体予約につながる懸念がある一方で、その団体の利用予定が変更となった場合、例えば、早く終わった場合や雨が降った場合には料金の支払い前に予約がキャンセルでき、その空いた時間にほかの方の利用が可能になるという状況が生まれるという利点もあります。実際に団体の予約がキャンセルになった後に、当日、個人利用が行われているケースもあり、利用促進につながっている面もありますので、こうした運用を通じて、今年度の利用状況や管理状況を確認していきたいというふうに考えております。

以上でございます。

○木原委員 Ⅱいいことをるる並べられたと思いますけれども、そういう声ばかりじゃないということも分かってくださいね。

冒頭にお尋ねしたように、やっぱり事前の、テニスとかフットサルとか、野球でもプラス面もあったということですが、確かに雨のときはいいんです。ただ、さっき言われたみゆきともう一つ福岡の球場を言われましたが、そういう施設を造っているところはやっぱり利用料金とか、それだけのお金がかかっていきますので、取るということは当然だと思いますけど、ほとんどの野球場がそういうものはない、すぐ近くにアップする、いわゆるウォーミングアップをするような、キャッチボールをするような、トスバッティングをするような施設が併設されているんですね。だから、それを何とか造ってほしいということ

で我々野球関係者はずっとお願いをしてきたというのが今までの経緯だと思うんです。せっかく造ったのはいいけれども、また、じゃ、本当に大会をする前にやっぱり二千円も出してそこでウォーミングアップするというのはなかなか難しいですよ。

だから、横尾部長に聞きますけど、やっぱり我々という失礼ですけど、野球関係者とか、ほかにもそういう方がいらっしやると思うんですけど、特に野球の場合は、球場に併設した、すぐ隣に緑の芝生があるわけですから、そこに簡単でいいですから、そういうウォーミングアップ、キャッチボールとか、トスバッティングとか、簡単にできるような、そういうものを再度考えていただきたいなと思うんですよ。そういうお願いがいっぱい届いています。軟式野球だけじゃなくて、いろんな産業野球とかもあるわけですから、そこからも届いていますので、ぜひ。造ったのはいい、造ったからそれでおしまい。しかし、やっぱり先ほど課長が言ってくれたように、これから利用者の声をずっと聞きながらやっていくことですから、そういうことも踏まえて、本当にせっかく造ったならば、何とかいいものを造ってくれたなと県民の利用者が言ってくれるような、そういうものが、特にさっき重ねて言いますけれども、隣にまだ芝生が残っていますので、ぜひそういうところに造っていただけないかということをお願いしたいと思います、いかがですか。

○横尾県土整備部長 Ⅱみどりの森球場のそばに使いやすい施設をとということでのお尋ねでございました。

先ほど課長が答弁して繰り返しになるかも分かりませんが、森林公園、野球場、テニスコート、アーチェリー、いろんな施設があつて、造るときにいろんな意見を聞かせていただいて、その意見を集約した形で多目的な利用ができる屋根つきの施設ということでございます。

施設の維持管理に必要な費用という形、そして、県内のいろんな同様な施設

を参考に利用料金設定をしたということでございます。この利用料金の設定はほかの施設の状況から見ても妥当な金額ではないかというふうに我々は思っております。維持管理に対して利用者の方に応分の負担をいただくというところは必要なかなというふうに思っております。

そして、そういった意味で高くして使えないということでございますが、すぐそばに広いスペースがあるということですけども、これは公園としての機能として使っているスペースでもございますので、現時点ではさがみどりの森スクエアを開始してまだ二カ月ということでございます。現在の利用料金、運用面の利用状況とか管理の状況をまず確認させていただければというふうに思っております。

私からは以上でございます。

○木原委員 以上聞きました。僕は施設が悪いとか、そういう言い方はしていないですよ。それは当然使う方からは造ってください。しかし、我々関係する団体はやっぱりそうじゃないんだ。本当に今年国スポあるんですけど、みんな一生懸命そこに向かってやっているけれども、何かちよつと違うんですよ。先ほど藤崎委員の質問にあったけど、アリーナとか、ああいうすばらしいものが確かにできております。しかし、みどりの森球場にしてもなかなかいいものができています。けれども、さあ、いざやろうかというときに、そういったものがまず最初のスタートがなかなか切れないということになると、県内はもろろん、ほかから来た人たちが、えっ、佐賀はどうなっているんだ、佐賀は何なんだ、ただ軽い、いわゆるウォーミングアップといいますが、体操ぐらいしかできないかと。絶対キャッチボールできませんからね。トスバッティングできませんからね。そういうことであると、アマチュアは呼べないなど、そういうふうになってくるとことをぜひ分かつとってください。そして、利用状況を見て、いい方向に行くことをお願いして質問を終わります。

じゃ、次に移ります。新幹線の問題です。西九州ルート。

三者協議についてでありますけれども、最初、新幹線の問題は地元だけでなく、国を交えて協議すべきでないかということで、様々な観点から質問させていただきますが、あっち行ったり、こっち行ったりする可能性がありますので、よろしくお願いをしたいと思います。

まず、先日、五月十三日行われました山口知事と長崎の大石知事、そして、JR九州の古宮社長の三者会談ですね、トップによる意見交換会と申しますか、それが行われました。そして、このことについて二月定例会で中村議員が質問をしまして、質問したときに知事が原点に戻って、もう一度立ち返って、長崎、JR九州、地元で議論して、新たな合意形成を探っていくというのを選択肢の一つと言われたのがこういう形になったと思うんですよ。いわゆる三者のトップの会談になったわけです。

しかし、その意見交換をしたけれども、その結果が知事は新たな合意を見通せる状況になっていないという見解だったわけですが、なぜそのような結論、見解になったのかということをお示しいただきたいと思えます。

○黒木交通政策課長 三者意見交換の結論に至った理由についてお答え申し上げます。

改めて申し上げますけど、三者意見交換の中では、まず、山口知事のほうからこれまでの経緯ですとか国との協議の状況などの説明をしております。新鳥栖―武雄温泉間を今まで合意していないフル規格で仮に整備する場合におきましては、この区間は全て佐賀県区間内でございます。佐賀県はさらに実質千四百億円の追加負担が生じるという話をされております。この点につきまして長崎県の大石知事は、長崎県は新たな負担は考えていらつしやらないと。

JR九州の古宮社長には、貸付料の話もお伺いしたようですけれども、先のこととは分らないという御返事でございました。

このように、財源の問題を一つ取りましても新たな糸口はなく、新鳥栖―武雄温泉間については新たな合意が見通せる状況にはなっていないということで知事はそう申し上げているものでございます。

以上でございます。

○木原委員⇨新幹線の整備に必要な財源一つ取っても見通せないということですね。

しかし、この必要な財源というのは全国新幹線鉄道整備法という法において、貸付料ですね、貸付料は分かると思いますけれども、これを除いて、国と地方が二対一と、そういうふうの規定をされているわけですよ。それは御存じだと思いますけれども、事実、大石知事が定例会見で、財源については法令にのっとって対応されるものだ認識をしていますので、そこは佐賀県、長崎県で解決できるものではないということをきちっと表明をされております。このように財源が法令で定められている中、長崎県に負担を求めたところで、大石知事、いわゆる長崎県が言及できるわけ僕はないと思うんですよ。何でそういうものをあえて聞いたのかなというふうに思いますけれども、佐賀県の見解を聞かせてください。

○黒木交通政策課長⇨長崎県知事やJR九州社長への質問についてお答え申し上げます。

改めまして三者意見交換をすることとなった経緯でございます。

整備新幹線、地元自治体が手を挙げて整備が進められるスキームでございます。そして、西九州ルートは長崎県からの提案を受けて福岡市から武雄市までは在来線を利用するという合意の下、佐賀県は長崎と一緒に武雄市から長崎市までの整備に手を挙げております。

長崎県が佐賀県内の区間について合意とは異なるものを望むのであれば、原点到ち返し、地元で新たな合意形成を図られるというのが本来の議論の在り

方でございます。

西九州ルート、これは今まで地元で合意を重ねながら進められてきたものであります。佐賀県が打開するような話ではないですが、原点到ち返し新たな合意ができるのか、今回地元三者での意見交換が行われたところでございます。

その上で御質問の件でございますけど、この意見交換では新たな提案があるのかという観点から、受益のある長崎県は負担する考えはあるのか、鉄道局は全線フル規格の場合の貸付料は年間八十六億円とおっしゃっているけれども、JR九州としてはどう思うのか、そういった趣旨で聞いたものでございます。以上でございます。

○木原委員⇨また、スキームの話は後でしますからね、あくまでも。

僕はあえて角度を変えて聞きますけれども、法令でいわゆる決められていることを長崎県自体に聞くことがどうかと私は思っているんですよ。あなたたちの考え、県側の考えと私の考えはちよつと違うかも分かりませんがね。私からすると、そういうことを聞くこと自体、長崎県にとって答えられない、そういう質問をなぜされたのかなという疑問が残ります。再度そこだけを聞かせてください。スキームとか、そういう話は後でしますから。

○黒木交通政策課長⇨なぜ法令で決められたことを尋ねたのかということだと思います。

一般的にですけれども、まず、いろんな政策を目指す場合については、やりたいこととあるときに、法律や制度というのが障害になっているなら、それは変えられないかというようなことも含めて検討すべきものだと思います。

事に、この新幹線につきましてももともと佐賀県が、受益は長崎県にあるのに、今回新鳥栖―武雄温泉間を仮にフル規格で整備するとした場合については

佐賀県だけが負担を負うというような状況になっております。そしたら、必ずしも法律の枠組みだけで事が進むのかというと、なかなかそうではないことだというふうに思っております。

そういった中で、三者トップが会談ということでございますので、いろんなことを話されるわけでございます。だから、必ずしも法律が決まっているから、こうしなければならぬということよりも、どうやったらできるのかとか、そういうことがあるのであれば、そういった新しい提案があるのかなと、そういった仕組みで新たな提案があるのかというふうに尋ねたものでございます。

以上でございます。

○木原委員Ⅱ いやいや、なるほどですね。法律で決まったことでも新たな提案が出てくるかも分らなかったら聞くこともやぶさかじゃないというような考え方ですね。しかし、それは、これは答えは要りませんけど、私は本当に隣県隣の大石知事さんにとって大変失礼な質問じゃないかなと。答えられないことを聞くというのは、私はいかがなものかと本當思いますよ。何か上から目線だなと、そんな感じがいたします。このことはなかなか平行線でしょうから。

今度、JR九州に行きます。

JR九州の古宮社長に対しては、年間八十六億円掛け三十年間ですから、二千五百八十億円ですよ、今算定されているのは、八十六億円の貸付料、これが本當に払えるんですかと言われたわけですね。

貸付料というのは黒木さんは分かっているよね。収支改善効果ということですよね。だから、武雄温泉駅から長崎まで通ったとき、これはやっぱり開通する本當手前で貸付料というのは発表されたというのは、それは分かっていますよね。現在は八十六億円というのは出ています。これが本當に払えますか、こういうことも聞いても、私、これまた開業と同時に決定されるものだと私は思っていますから、唐突じゃないのかな、古宮社長に対してね、そういうふう

な思いがあります。いわゆる貸付料というのは新幹線の開業に伴ってJRが見込まれる、さっき言ったように、受益の程度、これを勘案して、いわゆる収支改善効果で算定するわけですから。今どうですかと聞かれても、なかなか答えられるもんじゃない、そういうふうに思っております。

そういう中で、例えば、仮に新鳥栖―武雄温泉間ができたとしても、開業するために大体十五年だと、そういうふうに言われていますよね、トンネルがほぼないから、もつと早くできる可能性もあるとは思いますが、大体十五年、そういう中で、民間会社、いわゆる株式会社であるJRに対して、将来の貸付料、収支改善効果、この見通しを問うというのは、新たな合意が出てくるかも分からんという、そういう、ちよつと私としては短絡的な質問じゃないかなと思うんですね。それは僕がもしその立場、JR九州の社長の立場であつても、先のことは分からない、十五年先ですからという、そういう答えを私もすると思うんです。

そういう意味でもちよつとおかしい質問じゃないかなと思いますけど、その点はどうですか。

○黒木交通政策課長Ⅱ JR九州社長への質問についてお答えを申し上げます。

貸付料年間八十六億円ということでございますけれども、こちらは平成三十二年四月に鉄道局が佐賀県の新鳥栖―武雄温泉間の事業費、概算事業費を出したのは六千二百億円を出されたときに、先ほど委員からも紹介しましたように、鉄道局が年間八十六億円というふうに示したものでございます。

この仮にフル規格の整備となれば、その貸付料を充てるということでしたので、通常、普通に考えて、国が出されたということがありますので、それはどうなのと普通に疑問を持つことじゃないかなと思っております。それを聞いたということ自体がおかしいということであれば、いろんな考え方があると思いますけど、普通に疑問点として聞いていらっしゃるところでございます。

以上でございます。

○木原委員Ⅱ疑問点で聞くことはありますけど、それを表に立って貸付料が分からないということを言われたということ、表に対して出すということは僕はいかがなものかと思うから、この質問をしているんですよ。本当にそこで出せないわけでしょう。疑問は疑問でいいんですよ。しかし、それをあたかも出せないから次に進めないみたいなの、そういうことであって本当にいいのかなと自身は思います。聞けない、言えないことを聞いて、それが返ってこなかったら、あっ、貸付料分からないと言ったもんね、先に進めない、そういう話ではない。じゃないかなと私は思うんですけどね。いわゆる十五年以上先の負担の見通し、これを尋ねること自体がJR九州に対して私は無理な質問じゃなかったかなと思うけど、これは黒木さんに聞いても、課長に聞いても、その辺、部長どうですか。

○引馬地域交流部長Ⅱお答えをいたします。

この新鳥栖―武雄温泉間の話につきましては、平成四年の合意というのが原点だと考えております。ここに關しましては、地元六者合意でその中に今委員がおっしゃっておられる長崎県とJR九州も入っているという状況であります。私どもは一貫してフル規格の整備に手を挙げていないという状況でございます。平成四年の合意についてもこの区間については在来線を使うという合意であったわけでありませぬ。

大事なことは、その当時の合意と違ったことを長崎県さん、また、JR九州さんもフル規格が望ましいという御発言をされておられます。こういった当時の合意と違ったことをおっしゃっている方々、さらに、この区間についての当事者は佐賀県でございます。つまり、当事者の佐賀県以外の方々が長崎県さんやJR九州さんがそういったことをおっしゃっているのであれば、まず、どういったことができるのかというのを私どもが問うこと自体、これは大変シンプ

ルなことだと思っております。

私どもは何を気にしているかということも、これ一貫してお示ししております。すなわち今話題になっている財政負担の話、それから、今この話の中に出てきておりませんが、いわゆる在来線の利便性低下と、この二つが私ども大変気になっているのであると。したがって、この区間についてフル規格を手を挙げていないのであると、在来線なのであるということは、平成四年の合意から一貫してございます。

したがって、この間、地元三者での意見交換の場でも、私どもとして当事者である佐賀県は一貫してフル規格に手を挙げておりません。在来線だということ。ただ、当事者じゃない長崎県さんやJR九州さん、当時の合意と違ったことをおっしゃるということでもあります。したがって、そうならば、私どもが懸念、考えている財政負担や在来線の利便性、こういったところに対して何か新しい提案があるかということをお尋ねしたという大変シンプルな構図だということふうに考えております。

以上でございます。

○木原委員Ⅱやっぱり県は県でそういう考え、私自身の考えとやっぱりちょっと違うなと思います。いわゆる今言われたように、六者合意、これも後で質問しますが、そういうものが原点であって、その合意の下に今未合意区間だからと言われていると思えますけど、いわゆる佐賀県は、今の話からちょっと外れますけど、外れるというか、フリーゲージ、佐賀県は現在の状況を招いたのはフリーゲージトレインの開発を、いわゆるFGTを断念した国の責任というふうに一貫して繰り返し答弁されていますよね。しかし、国の責任という答弁がありながら、ただ合意をしない、シンプルな質問だったという、そこに行くというの、私からすると、なかなか理解できない部分があるんですけれども、国の責任と皆さん方は言っているのに、なぜ答えられない長崎県に財政負担を

求めたり、JRに貸付料の話をしたり、それは今部長が言ったように、平成四年当時の合意と違ったことを言っているとおっしゃいましたけれども、彼らは彼らで、皆さん方が、今僕が言ったように、フリーゲージを断念したのは国の責任だとおっしゃっている、そのことが頭にあるんじゃないかと思うんですね。

国の責任と繰り返して言っているにもかかわらず、もう一回聞きます、なぜこの二者に対して確認というか、そういう質問を投げかけてまたそれを外のほうに向かつて話をしたのか、それをもう一回、ちょっと黒木課長、いいですか。

○引馬地域交流部長⇨お答えをいたします。

木原委員御指摘のとおり、現在の状況を招いたのは、これフリーゲージトレインの開発を断念した国の責任でございます。委員御指摘のとおりだということふうに思っております。

したがって、私もはその状況を自ら打開する立場ではないわけではございませんが、国のほうから、鉄道局のほうからの求めに応じて、私もはいわゆる「幅広い協議」を続けてまいりました。この中には私もとして懸念点をしっかりお伝えをしています。つまり、財政負担の話や在来線の利便性低下の話、こういった懸念点を伝えつつゼロベースでフラットに議論をしようということで、新たな提案はないのだろうか、こういう問いかけをしてきたわけであります。しかしながら、委員御案内のとおりでございますけれども、新たな提案はなかったということでございます。

したがって、私ももとしては、平成四年の合意というところがあって、初めに国にこれ要望したという経緯がございます。したがって、私も国との関係では新たな提案がなかった。制度を改変するとか、そういったことに関しても具体的な点はなかったわけでございます。したがって、私ももとしては、地元の合意という歴史的経緯から考えて、改めて地元で原点に立ち戻って、一から

議論してみようと。こういうことで長崎県、JR九州に意見交換を求めたわけでございます。

私からは以上でございます。

○木原委員⇨確かに国との幅広い協議ではそういう答えは出てこない。これは今議会で古川議員も質問したように、やっぱりフルオープンでやっているのとクローズでやっている、その話し合いというのは全然違うと思うんですよ。やっぱりクローズで話していく中では、今、部長が言われたようなことがひよつとすると出てきた可能性はゼロじゃない。あなたたちはあなたたちの立場で国は言ってこなかったと言っていますけど、言いたくても言えなかった、やっぱりカメラが回っているとかなかなか言えないでしょう。

でも、これはちょっと蛇足ですけどね、自分たちが思っている県立大学、つくろうと思っているやつはクローズでやる。そして、できたものをオープンにする。別に要らない、合意していないというやつは初めからオープンと、これは県民の皆さん方にとっていかがなものかなと。やっぱり新幹線が欲しい、新幹線が通ればいい、そういう声はたくさんあるんです。それは分かるでしょう。ここにいらつしやる方、ほとんど分かると思えますよ。聞かれていると思えますよ。なのに国の責任、国が何にも言わなかった、そればかり繰り返しては先に進まないじゃないですか。

先ほども言われましたが、現在の状況を招いたのはフリーゲージトレインの開発を断念した国の責任だとするならば、長崎県とかJRに三者合意を呼びかけられて直接聞くよりも、あえて国も交えて協議をすればいいじゃないですか。国を交えて、その解を出していく。そういうふうにならないんですか。そのところを聞かせてください。

○引馬地域交流部長⇨お答えいたします。

まず三つ、観点あったと思います。

まず一つ目は、国と——鉄道局との「幅広い協議」についてのやり方、フルオープンなのか、それともクロードとどこでございませぬ。私どももいたしましては、そのやり方がフルオープンであろうがクロードであろうが、新たな提案をする、しないということに関して影響しないというふうに考えております。仮にオープンであったとしても、新たな提案をしようということが鉄道局さんの意思としてあれば、当然してきたらうというふうにも私は認識しております。

ただ、今回の一般質問で古川県議のほうから御提案がありまして、知事答弁がありましたとおり、一度クロードで鉄道局との間で「幅広い協議」をやるということ、これはやってみようということでありまして、既に私のほうが早速、鉄道局の担当課長のほうには提案をいたしております。

それから、二つ目です。新鳥栖—武雄温泉間、フル規格についての御要望は県民の方々の間で大変多いというお声を今お話いただきましたが、私どももいたしましたは、県全体で考えますと、財政負担や在来線の利便性低下等々、失うものの方が大きいというふうに認識しております。さらに付け加えますれば、既に開通しております武雄温泉—長崎間のところ、これは鹿島、太良の地域の方々は大変な不利益を被っていらつしやいます。私ども佐賀県は、鹿島、太良の地域の方々の方々のそういった思いにしっかりと向き合うべきだと考えております。

それから、三点目であります。国を交えた四者協議のお話をいただきました。これはやや課長答弁の繰り返しになるかも知れませんが、申し上げましたとおり、国との間では「幅広い協議」をやっている。ただ、新たな提案がなかった。したがって、平成四年の地元合意という原点に立ち戻って、私どもまずは三者でしっかりと議論をしようということをやっております。その中で、国と協議をするのは筋が違つと、こういうスタンスでございます。

以上でございます。

○木原委員 Ⅱ なかなかみ合わないと思ひますけどね、私ども新幹線というのは光と影と、そういう言葉がありますけど、鹿島、太良、そして、ほかの地域、やっぱり影になる部分、これに対して何もするなとか、そういうことは絶対言つていませんよ。やっぱり全てがよくなるように、それは当たり前のことですよ。それを殊さら言われる——だから、ずっと前から鹿島にしてもこうやつて新幹線が通る、そして、国道四九八号の話とか、いろいろあつたじゃないですか。そういうとき、井本元知事だつたと思ひますけれども、県は話を持つていかれたと思ひますよ。しかし、かたくなにそれを拒否された、そういう経緯もあると思ひます。それはいろいろ鹿島の思ひがあつたからだと思ひます。でも、そのとき、太良の町長さんは賛成をされてあります。それはお分かりでしょう。つくつてもいいということを言われてあります。

だから、固定資産税の話も出ましたけれども、富山方式というのは、固定資産を集めて県が管理して、いろんなところに、いわゆる影の部分に何かできることがあればと、そういうことをやっているとあるんですよ。それは別にしておいて、とにかく三者会議ですね、そこを言い出すとまた水かけ論になつてしまうので、三者会議、これからまた続けられていくと思ひますが、お互いが本当に胸襟を開いて、真摯な態度でね、そして、建設的な意見が出るような、そういう三者会議というものをやるんだつたらやつていただきたい。私は、繰り返し申し上げますけれども、答えられないような質問をして、そして、前向きな話が出なかつたからと言われるんじや、やっぱりこれは——声をかけたのは佐賀県ですから、どうぞ来てくださいと来られたお二方に対しては失礼だと、私の考えでは思つてあります。そのことを強く言つておきます。

そして、四者会議、これは六月六日に山口知事が記者団に対して四者協議については筋が違つと、開催する気持ちはない、そういうふう言われた、いわ

ゆる否定をされておりませんが、もう一度聞きますが、なぜ国を交えた四者協議をかたくなに否定されるのか、ちょっと聞かせてください。

○黒木交通政策課長 四者協議についてお答え申し上げます。

整備新幹線につきましては、地元自治体が手を挙げられて、整備が進められるスキームでございます。この西九州ルートも、平成四年に合意をしてからそういうことでやってきました。やはりいきなり国を入れてというのは筋が違うと思っております。

以上でございます。

○木原委員 じゃ、黒木課長、聞きますよ。新幹線というのは、法律で地元負担が決められておるのは分かっています。まず、地元で合意し、手を挙げてから国の与党が調整するというスキームであると私は理解しています。そういうことであるから、まず地元で合意することですよね、皆さん方が言っているのは。じゃ、確かに全国新幹線鉄道整備法、これは地元負担が規定されているわけですが、しかし、先に――先にですよ、地元が合意するというのはどこに規定されているのか、これをお聞かせください。ぜひよろしく。

○黒木交通政策課長 地元が先にと定められているのは、法律のどこに書いてあるかということでございます。

新幹線整備ですけれども、地方負担を義務づけられているわけでございます。第一条の目的にあつたかと思えます。そういったことから、地方の意思は無視できない、そういったものだと考えております。

以上でございます。

○木原委員 はつきり言って答えになっていない。僕は、新幹線鉄道整備法で先に地元が合意するどこに書いてありますかということを書いている。これを言うと六時までに終わらんごとなるかも分からんけんが、勉強しとってください。またやりましょう。絶対に地元で先に合意するなんてないですよ、私が

見た限りはね。それを強く言っておきます。

ということは、そのスキームが何か、いわゆる明文化、きちつと文章に残されることによつて決められているわけではない、私はそのように思っています。だからね、今の答弁ではやっぱり納得できない。地元だけで先に合意するという、そういう説明にはならないですよ、黒木課長。あなたたちは地元で先に合意すると言ったけど、先に合意するということはどこにも明文化されていないからね、このところはしっかりと頭に入れておいてください。

このところはまた後ほど取り上げますから、別の観点から質問しますけどね、この前の二月定例会、知事から原点に立ち戻つて地元で議論し、新たな合意形成を図るのも選択肢の一つではないかと思うことが出ました。そういうフレーズが何度も繰り返されておりますけれども、これは富田議員に対して今回、三十年前にみんなで相談したような原点に立ち戻るといのも一つの方策ではないかということをお聞かせください、このように答弁を知事はしているんですよ。六月定例会でも原点という言葉が何回も出てきました。ここで言う三十年前にみんなで相談したような原点というのは、これを改めて――分かれますか、改めてちょっとお聞かせいただきたいと思えます。

○黒木交通政策課長 原点についてお答え申し上げます。

その原点というものにつきましては、平成四年の、いわゆる地元合意のこと、これで合意をした後、スタートしております。それが原点という意味で使っております。

以上でございます。

○木原委員 それはホームページにも載っていますよ、西九州ルートの経緯というやつ。これも見ましたけどね、読んでみましょうか。平成四年十一月二十五日、「九州新幹線長崎ルート建設促進連絡協議会（六者）申合せ」、「福岡市から武雄市までは在来線を活用し、武雄市から長崎市までは建設路線の延長

を極力短縮しつつ新幹線規格新線を建設して、スーパー特急を運行させる」と、
こういうふうにはホームページにも書いています。いわゆるこれが短絡ルートで
すよね。短絡ルートの合意、これを指すわけですよ。そして、この九州新幹線
長崎ルート建設促進連絡協議会（六者）の申し合わせ、これは確認の意味で聞
きますけど、この六者というのは誰を指すのか。

○黒木交通政策課長⇨平成四年の六者についてお答え申し上げます。

六者は、福岡県、佐賀県、長崎県、そして、日本鉄道建設公団、JR九州、
九州・山口経済連合会、この六者でございます。

以上でございます。

○木原委員⇨いわゆる佐賀、長崎、JR九州、九州・山口経済連合会も入って
います。それから、福岡県も入っています。そしてもう一つ、鉄建公団。鉄建
公団は今、御存じのように鉄道・運輸機構に変わっていますけど、いわゆる国
の機関も六者の中に実は入っているんですよ。これは県のホームページにき
ちつと書いてあるわけですから、六者で合意したと。鉄建公団は今、さつき
言ったように機構になっていますけれども、新幹線の建設主体、これが国の機
関ということはお分かりですよ。さつき言った貸付料もJRが機構に納める
わけですから、そういうこともありますけれども、とにかく建設主体は国の機
関。地元合意と、そういうふうには皆さん方は言いますけれども、国の機関であ
る鉄道・運輸機構、平成四年のときは鉄建公団、今という鉄道・運輸機構も
入っておるわけなんです。あたかも地元だけで合意したかのように、そうい
うふうには僕はならないと思う。やっぱり国も入って初めて合意をしているん
ですよ。その辺が見解の相違だと、そう私は思います。——じゃないですか。
いや、まだ質問があります。

しかし、事業主体で国が入らないと何も決められないわけですから、そうい
う意味では、ある意味国の機関が入っているのは当然のことだと私は思ってい

ます。

それで、三十年前にみんなで相談したような原点ということをおなたたちは
繰り返されますけれども、国の機関も入って、みんなで相談しているわけす
よ。それが原点だと私は思います。

三十年前にみんなで相談したような原点、これに立ち返ってやっぱり議論し
なきゃならない。いわゆる、国を交えて議論をすべき、そのように思いますけ
れども、改めて見解をお伺いします。

○黒木交通政策課長⇨お答え申し上げます。

平成四年の地元合意、確かに、日本鉄道建設公団、鉄建公団が入っておるわ
けです。あと、平成四年十一月二十五日に合意をした後、その後、国に要望し
て行くわけでございます。そうやって国のほうで調整して、要望しながら調整
が進められて、進められてきたものでございます。

そういう意味では、合意しました六者の中に国が含まれているものとは考
えておりません。

以上でございます。

○木原委員⇨認めてもらえましたよね、国が入っているということは。そうい
うことでしよう。やっぱりそのときはきちつと……（「委員長」と呼ぶ者あり）
国が入っているわけですよ。ちょっと待ってくださいね、部長ね。そんなに
焦らなくていいですよ。なるべく穏便に行きましようね。この質問は、次も次
もと僕はやるつもりでございますので。

さらに別の観点から伺いますけど、佐賀県、いわゆるあなた方は、新幹線の
メリットが少ないという割には負担が大きい、負担と在来線の問題、そういう
ふうにも言われますけれども、そのような負担をしてまで新幹線を求めて
いないということですよ。メリットに見合った負担に軽減されるべきじゃな
いかということは、実は私も、それは、それで理解をできます。やっぱり佐賀

県がこれだけ、長崎県と比べてというのは、そこは分かるんですよ。だから、何とかそういう財源の負担が少なくなるように努力をしていかないといけない。そのためには、ただ単なる合意をしていないからとか、国を入れない四者協議はしないとか、そんなんじゃないやっぱ先に進まないと思ってるからこういう質問をしているわけですよ。

それで、今度は南里副知事の問題に入りますけれども、南里副知事があるとき発した言葉がどうしても私の中ですとんと落ちないので、少し長くなりますけれども、申し訳ないけど、聞きますけど、南里副知事が、「メリットが大きい長崎県が多く負担すべき」と言っているんですね。知事も、「現行スキームの中で合意するのは極めて至難の業」と繰り返しています。今の負担スキームを変えて、佐賀県の負担の軽減と長崎県の負担を求めする必要があります」、「そういう見解を実は示しているんですよ。スキームを変えて佐賀県の負担の軽減、こういういったものとか、長崎県の負担を求めるといいう見解を示すならばですよ、それはとりもなおさず、佐賀県が負担スキームを変更する、そのことを言わないといけないことじゃないかなと、そういうことになると私は思うんです。

それで、地元合意が先と言ったところで、負担スキームを変えるところには、変更する必要があるならば、繰り返し言いますけれども、国を交えないと僕は駄目だと思ってるんですよ。地元だけでやるのは、これはやっぱり、本当にあなた方が負担軽減も、それから在来線の問題もやるんだったら国を交えて、在来線の問題は最終的にはJRですからね。そういった議論をしないと結論が出ないんじゃないかと、私はそういうふうに思っていますので、これも何回もこのところは繰り返しますけど、国を交えて議論する必要があります、このところを再度聞かせて、そういう考えがあるかというのを聞かせてください。

○引馬地域交流部長⇨お答えいたします。

国を交えた協議というところでございます。この点につきましては、先ほどの御質問のところの平成四年六者合意と国の関係、これは大変重要でございますので、改めてお話をさせていただきます。

平成四年六者合意、これは平成四年の十一月二十五日でございます。

その後、十一月二十七日に総決起大会が行われ、そのまま、当時関係者は当時の運輸省、今の国土交通省と、それから自民党本部を訪れて要望したというのが事実でございます。

それから、六者合意の中の日本鉄道建設公団と国の関係でございますが、これは議員御案内のとおりであります。当時の全国新幹線鉄道整備法、こちらの規定では、日本鉄道建設公団と、それから国を意味する運輸大臣を書き分けてございます。

したがって、私どもが言う国は、この法律上の運輸大臣でございます。それとは別の、建設主体として日本鉄道建設公団が書かれていると、ここはしっかり、はっきりさせておきたいところでございます。

そうした中で、六者で合意をして、それで国、先ほど申し上げました国のところ運輸省と言っています。つまり、運輸大臣でございます。ですから、六者合意がしっかりあって、それで初めて国に要望したということでもあります。

私どもは、知事も答弁いたしていますが、この間、国ともいろんな協議をいたしました。これは「幅広い協議」ということで、ゼロベースで、私どもが気にしている財政負担とか、在来線の利便性低下とか、様々なことについて、とにかく、新たな提案がないかということも私ども再三、鉄道局さんにはお求めをしていたわけでありまして。私どもは当事者として、この新鳥栖―武雄温泉間のフル規格に手を挙げていない。私どもから打開する立場にはないわけでありまして、何か、佐賀や九州全体の将来発展のためにすることがあればというこ

とで、そういったことを言ったわけですが、何もなかったわけでありませう。

したがって、平成四年六者合意、これは国が入っていない。国が入っていない六者合意の原点に立ち戻って、長崎県さん、JR九州さんと私どもでやったということでありませう。

それから、議員が、この長崎県やJR九州に答えられないことをなぜ尋ねるのかという御質問をいただきました。これは私大変シンプルに考えておりますが、今の法令の枠組みで何かできないことがあれば、当然その法令を主体として持っている国に対して、要望主体が法令を変えてくださいと、法律改正をするという要望、これはよくある話でございます。議員御案内のとおりでございます。

したがって、私ども、この新鳥栖―武雄温泉間、ここは全て佐賀県区間です。その当事者、私どもは、フル規格には手を挙げていません、一貫しています。ただ、この当事者ではない長崎県やJR九州が、平成四年の合意と違ってフル規格を求めるといふふうにおっしゃっているわけでありませう。ならば、お求めになられる方々が、仮に法律改正が必要ならば、法律改正の改正要望とセットで、まずは地元で話をするというのは、これは大変普通の、シンプルなことではないかといふふうに私どもは考えております。

以上でございます。

○木原委員⇨執行部側からするとそういうふうになるかもしれないけれども、私は、そこが、いわゆるすんと来ないからこういう質問をしているわけですよ。国、いわゆる国土交通大臣じゃなくて、あくまでも当時の鉄建公団は国の機関であると。国が入ったわけではない、果たしてそれで、もう一度ね、私は上京してでも確認をしていきたいと思ひます。私は、あくまでも六者会議、これは鉄建公団、今という鉄道・運輸機構、国の機関であるイコール国、そういうふうに思っています。

そして法律、いわゆる枠組み、スキームです。枠組みを変えていくためには、確かに、まずは地元という皆さん方のお考え。しかし、本当に変えていくならば、やはり僕は国を交えてやらないといけない、そのところがどうしてもすり合わない。そういうところですよ。

それで、南里副知事が、私の考え、感覚として二・五倍以上に、維持費の負担は長崎県が二、佐賀県が一、どう考えても西九州ルート全体の佐賀県負担は最大でも長崎県の二分の一という、そういう意見を、そういうことを言っているわけですよ。

ちよつと先の話は私も確認をしますし、また、今の引馬部長が言ったことは、次に次につながっていく問題だと思います。大変重要な問題ですから、そこはひとつ置いておいて、あくまでもこの質問として、南里副知事が聞いた二対一というところに質問を変えていきますが、これは、はっきり言って、南里副知事の個人的な見解なのか。それとも、県執行部自体がそういうふうにして、南里副知事はそれを口に出したのか、そのところをはっきりと示していただきたい、確認をしておきたいと思ひます。

○黒木交通政策課長⇨南里副知事の発言、二分の一以下についてお答え申し上げます。

南里副知事が、西九州ルート全体に対する佐賀県の負担は、最大でも長崎県の二分の一以下というのが一般的な感覚だということをおっしゃっています。これは、昨年の、鉄道局次長でございます平嶋様との意見交換において南里副知事が発言されたものでございます。

このことにつきましては、南里副知事が一般質問におきまして、私の考え、感覚として申し上げたものと。そして、「佐賀の負担が長崎より多いというのはあり得ないというのは、これは一般的な感覚ではないか」と答弁しております。

その答弁と併せまして、「佐賀県の負担が長崎県の例えば十分の一以下ならいいのかとか、そんな単純な話ではございません。そもそもデメリットのほうがはるかに大きなものに多額の負担を行うということは考えられません」とも答弁申し上げます。こうした発言につきまして、知事も同じ感覚でございますし、我々も同じ感覚でございます。

以上でございます。

○木原委員⇨黒木課長、いわゆる「感覚的」という言葉が今出ましたよね。本当に感覚的な言葉の中で、具体的にそういったことを決められるのかというのを僕は非常に疑問ですよ。

「感覚的」という言葉があつた中で、じゃ、逆に言いますけど、感覚的じゃなくて具体的に負担割合をどうやって決めればいいと思つていますか、そこをお示しくください。

○黒木交通政策課長⇨フル規格で整備する場合の負担割合ということだと思いません。

我々、新鳥栖―武雄温泉間のフル規格は求めておりません。打開する立場でもありません。

以上でございます。

○木原委員⇨とにかく、求めているから具体的にとも言えないと。じゃ、感覚論でも言わないでほしい。そうでしょう。あなたたちがあくまでも求めているということならば、求めているということならば、感覚論で二対一とかさ、そういう話はないわけですよ。しかし、具体的にその負担割合を決めていくならば、やはり国、私はここは絶対に入る必要があると思つているわけですから、何回も繰り返し返してこのような質問をさせていただいております。

国を交える議論というのが、筋が違う、自分たちは求めているからと。

例えば、本当にいろんな県民が、先ほど部長が言われましたけど、そういう

ふうに光と影で申し訳ないのですが、不便を被られる地域もおられるのは本当に分かるんですけれども、それが全体的に、やはり新幹線、全国、知事はよく鳥瞰的と言いますけれども、俯瞰して大動脈がここだけ約五十キロメートル、厳密に五十一キロメートルですね、ここだけやはりないということがやはり県民の皆さん方がどう思われているのかということは、皆さん方、その不便を強いられる地域、今、一生懸命、太良・鹿島のプロジェクトといえますか、やっていらつしやいます。そういうのを僕たちは、私自身もどンドンどンドンやっていただきたい。本当に頑張つて地域を応援していきたい、そしていただきたい。

僕は前からちよつと、これはもう持論というか、ずっと言っていましたけれども、今、あの時点で、ひよつとすると鹿島の皆さん方、太良の町長さんオーケーしてくれていましたので、政治というものは、どこかで妥協するというのがある。そこで新幹線を受け入れとつたら、今、ツープラスツーというのが走つていきますね。ツープラスツー、これがひよつとすると「ゆふいんの緑の森号」、こちらは「有明の海号」というものがひよつとすると通つていたかも分からん。鹿島のいわゆる酒蔵ツーリズム、太良のあの赤い鳥居、そして、本当においしい竹崎カニ、こういうものを求めに新幹線というのは、時間を買う。しかし、そういう旅をする人は、やっぱりゆつくりと先ほども言われましたね、藤崎委員の質問にもあつたかな、言われましたけれども、そういういわゆるツーリズム、何ツーリズムだったか、そういうものをやっぱり求めてくる人が多いんですよ。そういうものができていた可能性というものは、やっぱり僕は否めないと思うんですよ。あくまでも、いつまでも合意をしていない。新幹線は要らない、それだけで本当にいいものかどうか、これはこれから先もしっかりと議論をしていきたいと思つています。

本当に今、今日はSSPの方々もいらつしやっていますけれども、今年、国

スポがあります。僕も運動好きですから、バスケットとか草野球もやっていた、そういうものがありますから、アリーナができて、佐賀ブルーナーズも頑張ってくれていますし、久光も頑張ってくれていますので、本当にいいことだと思っんですよ。そこにさっき言った二百七十億円と約五百七十億円ぐらいですかね、その財源がやっぱり必要だった。それと今度、県立大学で今約二百億円というお金が出てきていますから。新幹線はちよつとそういうものが、それは時のトップの考えでやっていくわけですから、そこにどうのこうのというわけじゃないですけども、本当に新幹線というものができてきたときに、佐賀の町はやはり私は変貌する可能性があると思っんですよ。

次に南ルートも言いますけどね、そういう意味で、もつともつと皆さん方が言っていることと、私が言っていることがありますが、かみ合わない、そういう主張ですから、これは何回も何回も繰り返して、先に先に話をしていく、皆さんが言ったことを私も掘り下げてまた聞く、そういうふうになると思っんですので、ぜひよろしくお願い申し上げたいと思っんです。

僕、思うに、その負担軽減のことについて、ちよつと思っんですけども、新幹線のメリットが少ない佐賀県が主張すべきなのは、長崎県の負担との比較二対一とか、そういったものじゃなくて、僕も言いました。メリットに見合った佐賀県の負担軽減というものを、やはり押し通していくべきだと思っんですけど、その辺は部長どうですか。

○引馬地域交流部長 〓お答えをいたします。

負担の軽減等々のお話でございます。まず、その前に、先ほど負担の話で南里副知事の二分の一のお話がありました。これはしっかり私部長としてもお話をしておかないといけないと思っまして、まずそこからお話し申し上げます。

南里副知事御案内のとおり、この鉄道、新幹線の関係をずっと真摯に担当し

てきた担当であります。したがって、その担当者として、さすがに当事者である佐賀県が手を挙げていない中であって、当事者外の長崎県等々が求められる中であって、さらにその現状を招いたのは、国がフリーゲージトレインの開発を断念したという、そこに責任があるわけでありますが、そのツケを佐賀県に全て回すのかという率直な思いから、さすがに二分の一以内と、そういうことだと私は理解しております。それは本当に率直な思いを南里副知事は述べただと私は理解しております。

さて、負担の話に移らせていただきます。

負担の話につきましては、今少し申し上げました。これはやはり受益者負担の原則というのが基本だというふうに思っております。これはもう委員御案内のとおりでございますが、今の新幹線の整備の枠組みというのは大変シンプルなかわけでありまして、つまり、鐵路が存在する都道府県、その長さに応じて応分の負担ということでございます。

ただ、今回の新鳥栖・武雄温泉間については、この受益負担の原則のずれがあるということでございます。新幹線というのは、当然、ある程度の距離を高速で移動するというところで初めて時間短縮効果が出てまいります。したがって、佐賀県の場合は、その時間短縮効果が大変限定的であります。つまり、一つ例を言えば、佐賀駅から博多まで特急で三十五分でございます。それが新幹線が入ることによって、時間短縮効果があるわけでありますが、これはもともと大変短い時間で福岡まで移動ができる、博多まで移動できる、そういった利用者にとつてみれば時間短縮効果、大変限定的になります。

ところが、ある程度の距離を移動する長崎県の場合は、大変長い距離移動いたします。したがって、そもそも時間がかかる。なので、高速移動の時間短縮効果が大きくなるということでございます。

今回の問題に引きつけていきます。新鳥栖・武雄温泉間フル規格について、

佐賀県は手を挙げていないわけであり、仮にこのケースにこの原則を持ち込みますと、今申し上げたとおり、受益を大きく受けるのは長崎県であります。ところが、この新鳥栖・武雄温泉間は、今のこの法令の枠組みで言うと、全てが佐賀県にあるというのであります。したがって、受益を大きく受ける長崎県、他方で受益は大変限定的な、ないとは申し上げません、大変限定的な佐賀県が一〇〇%追加負担を負うという仕組みであります。さすがにそれはないのではないかとということでございます。

以上でございます。

○木原委員Ⅱだから、だからですよ、三十五分、それは「リレーかもめ」、ハステンボスは四十分ぐらいかかります。約十五分で行く、十五分ぐらい短縮する、この十五分というのは、もうやっぱり時間を買いたいという人に非常にありがたい話なんですよ、佐賀からも。そして、何が問題なのかというと、知事は、新鳥栖があるじゃないかと。そこまで我々は不便を来していないじゃないか、知事の言い方がありますけれども、そういうのじゃなくて、いわゆる新鳥栖で乗り換えるにしても、すごく待ち時間等があるんですね。ダイヤは博多で組まれていますから、博多乗り換え。

あなた方はいつまで内向きな議論をしているんですか。佐賀県のこと、佐賀の人たちは、じゃ、国際人である引馬部長、そして皆さん、子供たち、ね、考えてみてください。いつまでも、僕は冒頭言いましたよ、佐賀県が新たに生まれて百四十年目なんですよ。佐賀県、全国の人たち、佐賀県の七賢人含め、いろんな方が頑張つて、また復権したんでしょうけれども、佐賀県のことばかり、そういうことばかり言っていて、それでいいんですか、佐賀県は。

やはり今度の連休のときも言われましたよ。何で、例えば、長崎に行くときは、博多でまた新鳥栖に乗り換えて、そして武雄でリレー方式に乗りに行くかばいかんから、僕も何回も乗りました。大きな荷物を抱えて、そして何よりも

体の弱い人たち、人に優しい佐賀県が、体の弱い人たちをそのように二回も乗り換えさせていいんですか。そういうところも議論していきましょよ、ね。

ちよつと待つてください、部長。全国の佐賀県なのか、佐賀だけの佐賀県なのか。こういうところをやっぱりしっかり議論していかないと、それは四十七分の一だから、佐賀県頑張れ。だから、我々もさつき言われたように二百七十億円、六十五億円の負担、あるとき大反対しましたけれども、ある人が、ある人じゃない、とにかく国スポだから、何とか頑張つてやろうよと、我々は賛成しました。附帯決議も二回いたしましたけれども、結局、それはそれとしてできたから、さつき日野総括監が言われたようにすばらしい施設、もうとにかく頑張つて、頑張つて、子や孫の世代まで永遠に続く、永久に続くような施設にならなきゃいけないと思つて我々も頑張りますよ。しかし、なぜあなた方は幹線だけは求めていないとか、そういう言い方をするのかと。そこをやっぱりさちつと議論しましょう。本当に要らないと思つているのか。一人一人聞きましょか。

あなたたち、我々も初めは反対していました。フリーゲージ二百六十キロで大阪まで行く。貧乏県でしたから、緊プロもあつていましたし、金がない。だから、要らないと言つていましたけれども、開発が断念、申し訳ございません、断念させてくださいと、何回も来られているわけですよ、国からも。与党PTからも。それをかたくなに、いや、我々は合意していない、合意していない。それだけで本当に前に議論が進むのかと。だから、私は三者だけじゃなくて、国を言われて四者の会談をなさいて、そういうふうに一先懸命言っているわけですよ。そこから打開策が生まれていく可能性はあると私は、いつまでも合意していない、そういうことだけで県民が納得すると思いませんか。私はとてもじゃないけど、私の周りの人たちは納得はしません。

そういうことですから、とにかくさつき、そして、もうこの問題は、南里副

知事の問題は引馬部長がそういうふうに行った、南里副知事の思い、あの人の人間性って、ずっと付き合っていますからよく分かりますから一生懸命やっていらっしやる。やっぱり自分の思いが、そんな関係ないと、やっぱり県のトップが決めたことは、そして、自分が置かれている立場をしっかり守っての発言だったということは私も十分理解できます。しかし、これはもう一回聞きますけれども、南里副知事はあくまでも黒木課長が言ったように感覚的で言った、その思いを、だから、自分の思いであって、佐賀県の公式見解じゃないということだけ、そこはそれでいいんですね。そこだけ押さえておきます。

○引馬地域交流部長「まず、南里副知事の発言について、改めてお話を申し上げます。

この新幹線の関係について、佐賀県で真摯にずっと向き合ってきた担当者として、さすがにこの負担というのはないだろうという思いで発言したものであります。この発言については、知事も私ども執行部も同じ感覚であるということだけははっきり申し上げておきます。

次に、今、大事な発言がございました。この新鳥栖・武雄温泉間、佐賀県にとって委員は大変重要なのだというお話をいただきました。私は国際人というふうにおっしゃっていただいています。国際人の前に、東京から来た人間として少しお話をさせていただこうかと思っております。

いみじくも先ほど藤崎委員から歴史上の人物として、私、秋山真之の名前を挙げました。私になぜ彼に共感をするかといったところ、改めて申し上げます。いわば固定観念というのを自分が持っていることに気づいていないということ、これが大変危険なんだというふうには彼は言っています。私、もしかしらこの問題も同じかと思えます。新幹線というのは、大変便利である、新幹線ができれば、まちづくりは大きく変わる、これが恐らく従来の新幹線の固定観念ではないでしょうか。私、佐賀ではそうではないんだと思えます。先

ほど申し上げました東京から来た身として、できる限り私個人の感想というよりは、この場でございます、一般論にするべく、努力をさせてお話をさせていただきます。

まず、佐賀県の場合、最寄りの新幹線駅まで、すなわち、例えば、佐賀駅から新鳥栖駅までは、特急で最短十二分、普通では最短二十一分でございます。私はこれに大変びっくりいたしました。なぜか。大変便利なわけでありまして。

私が東京に住んでいたときは、新幹線に乗る場合、品川駅に行きます。私はたまたま山手線の沿線に住まいを持っております。とても普通列車二十一分では品川駅までは行けません。さらに、品川駅の乗り換え、委員方もおやりになったと思いますが、大変長いコンコースを歩かざるを得ません。大変長いです。ところが私、佐賀に来るまでは、あれが普通だと思っておりました。むしろ私は山手線の沿線に住んでいる。自分は恵まれていると思っておりました。

ところがどうでしょう、佐賀に来て、なんと、佐賀駅から新鳥栖まで普通列車で最速二十一分でございます。私も乗り換えをいたしました。こういう立場でございます。いろんなところの新幹線、在来線を利用しました。あの在来線の特急、ないし在来線の普通で改札を一旦出て、すぐにエスカレーターで新幹線のコンコースまで上がれます。これは私の個人の見解というよりは、恐らく一般の方々も同じでしょう。品川駅の乗り換えのほうが大変だと、恐らく皆さん思うと思えます。ただ、東京の人間はそれが普通だと思っております。ところが、佐賀に来て私は、先ほど自戒の念を込めて、固定観念が染みついている自分を見直さんといかんと。これも同じでございます。なるほど。あの東京の新幹線の乗り換えで私は満足をしていたわけですが、佐賀はむしろいいわけでありまして。

こういうことだと私は思っています。ですから、こういうことを一つ一つ、佐賀の今の鉄道環境は決して悪くない。むしろいいと思うと。佐賀県の先輩方

がずっと説明をしてきた。私もこういう実体験を踏まえて、一つ一つ県民の方々に御説明をさせていただければと、こういうふうには思っているところがございます。

そして、その新幹線を造るといことが、佐賀の将来につながるのではないかとこの話がありました。どうでしょうか。実質負担一千六百億円という大変多額な財政負担が予想されます。これについては、既に二百億円は払っておりますので、そういう点では一千六百億円と、全体になっていきます。こうしたことが、果たしてこの佐賀県の未来、子供たちのために、このお金の使い方が正しいのだろうか、これは一担当部長としてやや矩を超えるかも分かりません。したがって、僭越な発言かも知りませんが、私はそうではないんだらうと。なぜなら、今のこの鉄道環境は悪くありません。いいわけであります。

それは私が東京から来てそう実感しております。私の個人の見解というよりは、できる限り一般論を申し上げないといけない、注意をして今発言をさせていただいておりますが、そう思っております。したがって、在来線の利便性低下というのが、新幹線が通ることによって、懸念が生じるんじゃないか。当然だと思います。さらに、合計一千六百億円という真水の負担。これは大変大きいと思います。こうしたことをぜひ真摯に考えないといけないんだらうと。私は担当部長として、つとに思っているところでございます。

以上でございます。

○木原委員Ⅱやっぱりかみ合わないですね。僕が知っている東京から来た人は真逆のことを言います。真逆のことを。新幹線が、料金もこれはもう分かっているらっしゃると思いますけれども、新幹線ができる前の特急「かもめ」で行くと、料金だけで言うと、佐賀から長崎まで三千九百七十円ですよね。それで、今新幹線で乗り換えても、四千百円。百三十円しか料金は変わらないわけですよ。しかし、確かに品川とかそういう乗り換え、僕も品川はあんまり、東京駅

からしか乗りませんので、よく分からないんですけども、やっぱり都会というのはすごく公共交通が発展してすばらしいところではないかと思っておりますよ。ただ単にそれだけを捉えて、鉄道環境がいい、佐賀はいい、確かに新鳥栖まではそういう形で僅かな時間で行くでしょう。そして、大阪、やっぱり乗り換えなしで大阪までいける環境をつくってやるということも、我々の務めであるとは思っていますよ。そこがやっぱり絶対にかみ合わないところですよ。最初に佐賀空港ができたとき、大阪便、名古屋便がありました。でもやっぱり、鉄道で行く人が多いから、名古屋便、そして、大阪便は廃止されました。

今残っているのは東京便だけですよね。どうしても大阪、せめて名古屋までは新幹線で行くことが多いんです。しかし、本当に佐賀から行く一回、博多駅で乗り換えるか、新鳥栖で乗り換えになってきますけれども、我々健常者はいんですよ。今度全障スポがありますけれども、ああいう方々は本当に大変だと思えますよ。博多で乗り換えてお車で来られるかも分かりませんが、そういうことも考えると、新幹線は速さだけじゃなくて、やっぱり揺れません。本当にびたつとした、すばらしい、乗り心地がいい鉄道だと私は思っています。

そこはそことして、南里副知事の発言は、あくまでも南里副知事の思いの中で、一生懸命やられた中での発言だけれども、知事も引馬部長も同じ執行部としてはそういうふうには考えていると。しかし、公式な発言ではないわけですよね。思い、あくまでも感覚的な発言というふうには理解していいんですね。公式じゃないでしょう。公式発言。公式にそうだといいわけじゃないでしょう。あくまでも感覚でしょう。ちょっとそこだけもう一回、お願いします。

○引馬地域交流部長Ⅱ繰り返になりますけれども、南里副知事の発言については、知事も執行部も同じ感覚であるということは申し上げておきます。

以上でございます。

○木原委員Ⅱ同じ感覚であるということは公式であるということを取っていい

んですか。ちょっとお願いします。

○引馬地域交流部長 Ⅱ 恐らく委員が気にされていらつしやる具体的な数字、めんどいことと二分の一以内というお話をされたことについて、それが公式的なところを意味しているのかどうかというところではありますが、私はこの二分の一以内ということは、さすがに全線、新鳥栖―武雄温泉間、全区間が佐賀県で、この当事者の佐賀県は、財政負担や在来線の利便性低下懸念から、この負担というのは、さすがに負えないと、こういうことから二分の一以内、さすがに負えないだろうという一般的な感覚を言ったものであります。ですから、二分の一という数字が独り歩きすることは、これはあつてはならないということでありまして、それで、そういうことを意味したものだということに私は認識しております、それは繰り返しになりますが、知事も執行部も同じ感覚でございます。

以上でございます。

○木原委員 Ⅱ 何か、ぴしつとした答えが返つてこない。じゃ、私としては、そういう言い方をずっとされるんだったら、公式見解。そんなふうにしが取れないんですけどね。同じ思いイコールそういうふうな公式な立場で、副知事という立場でお話されたことだと、そういうふうを受け止めたいと思います。

とにかく、今も言われたように、二分の一、その財源負担、そういったものを言われるんだしたら、やっぱり僕はあくまでも、何回も申し上げますが、国を交えた四者協議、村田局長は今度七月で替わられますけど、それを提案されているわけですよ。これは逆に国交省側からそういう形の中でやりましようよと言われているわけですけども、それも四者協議はとにかく筋が違つうということですけども、何でそれを受け入れられないか。また繰り返しの答弁じゃなくて、ちょっと違う答弁をお願いします。合意していないからというのも、それは分かっていますから。

○引馬地域交流部長 Ⅱ お答えをいたします。

四者協議については、鉄道局長から提案を受けたと、打診をされたということでございます。ただ、これに対しての私どものスタンスとしては、知事が答弁を申し上げているとおりでございまして、筋が違つうことであります。

さて、その理由でございますが、これは大変大事なところなので、繰り返しになるかと思ひますけれども、申し上げます。申し上げたとおり、西九州ルート、長崎新幹線西九州ルートについては平成四年、まずは地元でしっかりと合意をして、その上で国に要望したという段取りでございます。この今の現況を招いたのは、フリーゲージトレインの開発を断念した国なわけでございます。したがつて、まさにそこは委員と同じくするところでありまして、ですので、国に責任があるわけでありまして。私どもはそもそも手を挙げておりません。ですから、私どもは打開する立場ではないわけでありまして、国のほうからお求めがあつたわけでありまして。「幅広い協議」をしよう、と、それで、私どもは何か新たな提案、とりわけ私どもが懸念をしているようなことや、それから、先ほど来、佐賀や九州の将来とか、そういった大きな可能性につながるような議論が出やしないかということで、私どもはそれに真摯に応じてまいりました。ところが、先ほど委員もお認めになられているとおり、何ら国からはそうした新たな提案はなかつたわけでありまして。

したがつて、今回の事の経緯は平成四年、これが原点でございます。繰り返しになりますが、地元でがっちり合意をして、それで国に要望したわけでありまして。ですので、最初の合意と異なることを、私どもは当事者ではない、長崎県さん等々が御要望されるのであれば、では、要望される地元の方と、まずは議論をしよう。これは大変シンプルな考え方だと思ひます。その上で、繰り返しになります、御要望されている長崎県さんやJR九州さんに対して、今のスキームでどうこうというよりは、御要望されるわけです。さらに、今のス

キームだったら、繰り返しになりますが、この区間は佐賀県内の区間です。したがって、今の財政負担スキームだったら一〇〇%追加負担は佐賀県が負うわけです。ところが、私どもは負えられないということでもあります。

したがって、この法律の枠組みも含めて、スキームの変更も含めて御要望されるのであれば、そういったことも含めて新たな提案はないかと、こういうことを私どもは求めているわけでありませう。

これは私も御案内のとおり、日本銀行から出向いたしておりますが、その前は総務省で働いておりました。国の役人でございます。地方自治体の方々が、現行のスキームでなかなか事務が回らないということであれば、当然、法令改正、制度改革の要望をお持ちになります。私も何度もそういう場に立ち会いました。それはつまり、自分たちはこういうことをしたいという思いがあつて、当事者の方です。でも、今の枠組みではできない。ならば、今のスキームを変えようということとセットでお話を持ってくるわけでありませう。そうすると、今の話に引きつきますと、地元の合意が前提でございます。私ども当事者じゃない方々が御要望されています。ならば、その御要望されている方々に、制度のスキームの変更も含めて新たな提案はないかと。これは大変シンプルなことだと思っております。

私からは以上でございます。

○木原委員 引馬さんからは確かに真之がそういう話をした、私も、あれは七巻ぐらいありますよね。読み応えがすごくありましたけれども、読ませていただきます、それはそれとして、固定観念、僕は逆に、あなたたちがそこが利便性がある。鉄道環境が悪くないという、そこが逆に固定観念になっているんじゃないかなと、私は思っているんですよ。やっぱりそこを打開する。新幹線を作ることによって打開できないのかと。それが本当に、私の周りにいる人たちや小さい子供の夢なんですよね。あなたたちが言っていることとは真逆な

んですよ。

そして、今のスキームでは、枠組みでは、とにかく財政負担、特に沿線を通る自治体が全て出さんといかんわけですから、そんな二百億円プラス千四百億円ですけれども、これは総務省にいらつしやつたならば、財源というのは、いろんな形で、それこそいろんな考え方で変わるものだということはあなたが、引馬部長が一番お分かりになっていることだと思ひますよ。そういうこともやっぱり用意されているんじゃないかなと。

だから、あくまでも三者合議じゃなければというかたくなじゃなくて、局長が言われたように、じゃ、四者も含めてやろうじゃないかと。しかし、あなたたちは新しい提案が出ないというけど、僕が言いました、フルオープンのもので幾ら言つても、僕も出てこないと思ひます。そういう仕掛けをされていたわけですから、なかなか言えないと思ひますよ。だからやっぱり四者でね、この前みたいに三者でJRの本社ですか、あそこでやられたような形の中で、国も交えて胸襟を開いてやろうじゃないかと。そのことによって何か打開することができる、そういうふうには私に思ひますから、質問をしているということを、これはなかなかかみ合わないかもしれないけれども、ぜひ理解をしていただきたい。

とにかく四者で一堂に会したほうが、これも知事がいつも言つていますが、複雑な連立方程式、五次も六次もと、これを解決するには、私自身もなかなか難しいと思ひます。しかし、四者で一堂に会したほうが、圧倒的に効率的に、そして、早く最適解が求められる、僕はそういうふうには思ひます。そこは答えを求めても、また同じような答えですから、私はそういうふうには思ひますので、ぜひ頭に入れてください。

それで、これは締めですけれども、とにかく四者で議論すべきではないかと、様々な観点から言ひましたけれども、なかなか議論がかみ合わない、残念ながら納得できるような、そういう私がすっと落ちるような答えは全く返つてこ

ない。しかし、これ以上は私は今日は言いません。もう五時になっていますし、あと、南ルートもありますしね、本当に皆さん方に申し訳ないと思うし、とにかく、私から言わせると国交省は入れないで四者協議はやりたくないという、何か無理矢理、屁理屈じゃないけど、理屈づけしているような、そういうことにしか見えませんけれども、僕はさっき言ったように、とにかく皆さん方が言っていることも、私が言っていることも、一つにするためには、複雑な連立方程式を解くためにはやっぱり四者で、その最適解を求めるというのが僕は一番ベストだと。そういうふうに思っていますので、とにかくこれも長く長く、また議論をしていかなきゃならない問題だと思しますので、この三者協議から四者協議に移ってはどうかという、そういう趣旨の質問、これはここでやめておきます。

○青木委員長 〓 暫時休憩いたします。十七時五分をめぐりに委員会を再開します。
午後四時五十三分 休憩

午後五時五分 開議

○青木委員長 〓 委員会を再開します。

休憩前に引き続き、質疑を行います。

○木原委員 〓 すみません、五時回ってしまつて、六時からの懇親会、覚悟をお願いしたいと思つています。指山理事さんから三十分と言われていますけど、なるべく早くいきましよう。

それではまず、南回りルートについて話しますが、なぜ私が、はつきり言つて南回りルートはおかしい、反対だと言つているのは、私自身、実は佐賀駅があるあの地元が私の地盤というか、選出でございまして、やっぱり佐賀駅を通してお願いしますという声が非常に多いと同時に、いわゆる四十八年前の五一国体のときの佐賀駅が北側に約三百メートル移動した、その現実もよく

知っております。特に西側の踏切は開かずの踏切、大和紡績の引込線で本当に混んでいたんですね。しかし、あれが高架になって、あれは高架になったのは実は九州で佐賀が最初なんですよ。そういうこともあつて、町が変貌しているのがよく分かります。

あの辺、我々、小学校のときはじゅつたんぼだつたんです。じゅつたんぼで分かつたか。べちゃべちゃして、本当に暗い、じめじめしたところで、向こうに友達もいたんですけど、あつち側にあんまり遊びに行きよらんやつたですもんね。やっぱり我々が住んでいるほうが広々として明るかつたけんが、そういう意味もあつて、さつきちよつと引馬部長が言われましたけど、新幹線じゃなくて、あれが高架になるだけでも、五一国体のときにあれだけ高架になつて佐賀駅が変わるだけでも町が変貌するということは、これは佐賀市民の皆さん方も十分体験されていることですから、本当にまちづくりのそういう意味では大きな利点があると私は思います。

そういう意味で、ちよつと南回りルートをお伺いします。

執行部は先ほど新しい提案というのは、どうも皆さん方のいろんな、特に知事とか部長さん、前部長の話の話を聞いていると、佐賀駅ルートについては反対と。利便性低下、莫大な財政負担、駅周辺の町が壊される、そういった理屈を並べられていきますけれども、そして南側ルートは空港があるということで、ひよつとすると新たな提案ということはそういうことを言われているのかなど。そういう意味からも、ちよつとお伺いをさせていただきます。

私は佐賀駅ルートよりも南回りのルートというのが失うものはかなり大きいと思うんですけども、そういうことを念頭にお話をして、ちよつとお伺いします。

まず、軟弱地盤ですけども、これは藤木議員がずっと二月議会にやつたんですけど、やっぱり一般質問ですから、一問一答じゃないから、ほとんどその

答えはスルーされてしまった。そのスルーがあったので、私はあえて聞くということも、これまたやっぱり聞いとかなきゃいけないと、そういう思いで、何で答弁できないんだという、あのとき議事堂にいて思いましたので、改めて聞かせていただきます。

最初に、南回りルートというのは軟弱地盤というのが指摘されています。これは御存じのとおりですけれども、第七回だったんですか、幅広の協議のときは、新幹線は道路と違って高速走行を前提にしますので、ミリ単位で軌道面を調整しているわけだから、不等沈下のリスクの高い状況では新幹線の安全運行に支障を来すおそれがあるというふうに、そういうふうに鉄道局は言っています。

私も安全運行に支障を来すということは、これはやっぱり人命に関わる問題だと思っただけです。そういう意味からも、南回りルートは現実的ではない、そういうふうに思いますけれども、ちょっとその見解を聞かせてください。

○黒木交通政策課長 南回りルートの見解、認識についてお答え申し上げます。まず、改めて申し上げますけれども、新鳥栖―武雄温泉間は在来線を利用すること以外に合意されたものは何もございません。ルートはもとより、フル規格で整備することも何も決まっていないう状況でございます。そして、現在の状況を招いたのは、約束していたフリーゲージトレインを断念した国の責任でございます。佐賀県から打開するような話ではないということを上記させていただきます。

その上で、フル規格の議論でございますけれども、フル規格を議論するのであれば、過去の延長線上の議論ではなく、九州全体のインフラなども考えながら、佐賀県や九州の将来に夢が描けるのか、将来展望がどうつながっていくのか、大きな視点による全く新たな発想での議論が必要だと述べてきました。

そうした中で、いわゆる南回りルートにつきましては、これからの九州佐賀

国際空港の活用ですとか、有明海沿岸道路などとの連携を含めて、佐賀県や九州全体の将来展望が描けるのであれば議論していく価値はあると知事も議会で答弁申し上げているところでございます。そして、この場合であっても、もちろんルートだけでなく、在来線や財政負担、地域振興などの問題もセットで議論が必要だと考えております。

以上でございます。

○木原委員 いわゆる冒頭に合意、我々は求めているものじゃないというのが大前提であるということですね。そういう中で、佐賀空港とか、あそこの南部というか、筑紫圏構想といいますか、そういったものを含めて、九州全体を俯瞰したときに、ひよっとすると面白いルートじゃないか。新しい、何といいましかね、佐賀駅アセスメントとまた違った効果があるんじゃないか。そういうふうに思っているというふうに理解していいんですかね。

今、この南回りルートが、いわゆる現実的じゃない、すごい佐賀駅アセスメントよりもさらに実質負担が高く出てきました。これはまた後で聞きますけれども、空港北四キロルートというような話も出てきていますけれども、それは今回は大丈夫です。聞きません。そういう話が出てこないということならばですね。

とにかく、しかし、南回りルートというものが我々もずっと何年も新幹線の特別委員会とか新幹線の勉強をしております、例えば、鹿児島ルートにしても、新八代、新玉名、やっぱり駅から離してつくと、その町は本当に発展しません。そして、何よりも一番顕著な例というのは群馬県の高崎と前橋の例ですね。これは高崎に新幹線が通って、高崎がすごく、もともと交通のあそこが要衝だったんですけれども、そこが発展して、前橋というのは日本で一番地価が安い県都と、それぐらい言われている。距離的には近いんですけど、それくらい格差がついた。それからもう一つ、長野の佐久と小諸。小諸なる古城のほ

とりという、あの小諸。これも佐久にできた。これでこんなに差ができてしまっているということですから、やはり全体を見渡しても既存の、いわゆる鉄道が走っている、在来線が走っている駅とつなげないと、その町というのは発展しないというのは分かり切ったことでもあります。

例えば、先ほど出ました、約三十五万人の空港利用客がいるとおっしゃいました。これは今回の質問で猪村議員さんが言われましたけど、佐賀駅は九州で人口割をすると、十万人割にすると、博多に次いで多い乗客。これが一日約三万人なんです。三十五万を三百六十五で割ると、大体幾らぐらいだと思いますか、皆さん。さつきちよつと計算しましたけど、九百六十人なんです。一日三万人利用するところと、空港は今からもっと頑張つて人が増えるかも分かりませんが、現時点では三十五万人として三百六十五で割ると九百六十人。千人にも満たない。一日の利用客がですね、乗降客が。そういう、ただ単なる数字を比較しただけでもこれだけ違うんですね。

だから、やっぱり結節した佐賀駅ルートじゃないと私はつくる意味がないと、そのように思っていますけれども、とにかく有機的かつ効率的に交通ネットワーク、こういったものを構築することは、いわゆる交通政策の基本ですから、南回りルートをつくと、やっぱり分断されるわけでありまして。この佐賀県の交通政策をつかさどる黒木課長、そのことをどう思っているかということを見解をお伺いします。

○黒木交通政策課長 御質問の件についてお答え申し上げます。

南回りルートと言われておりますけれども、先ほども申し上げましたけれども、フルで整備することはもとより、ルートも何も決まっていけない、そういった状況でございます。そういった状況ですので、何かお答えできるものはありません。

以上でございます。

○木原委員 じゃ、何で南回りルートみたいな話をするんですかね。一考に値すると。一考に値するという発言があったから、私聞いているんですよ。そんなやり取りだったら質問にならないじゃないですか。じゃ、やめましようか、黒木課長。残念です。あなたたちが、知事が一考に値するということを言ったから、私は南回りルートはどうなんだということを聞いているんですよ。初めから合意したことじゃない、そんな言い方をされると質問にはならない。じゃ、何でこういうやり取りのとき、そんな話をしなかったの。残念ですよ。そういうことはやめましよう。つらいだろうけれども、私もやっぱりその言葉に対して疑問があるから話をしているわけですよ。そこに対しては、ある意味真摯に答えてください。よろしくお願いします。

とにかく鉄道局、新たな提案というか、そういうことがない。提案があるから、あるんだつたら聞こうよというのは、私は頭の中に、さつきも言いましたけれども、冒頭言いましたけれども、南回りルート、いわゆるそういったものがあるからそういう話、あなたも言ったじゃないですか。空港とか、九州全体のことを考えると一考の余地というか、そういうものがある。だから、あるんですよ。言ったから、南回りルートがどうですかということを知っているわけですから。しかし、そういうことが全然鉄道局から出てこないということは、私もそう思うんですね。空港、それから港湾、そういうところと新幹線とどう結びついていくのかなと思うんですね。さつき言いました。乗降客、利用者数が全然違う。そういう中で、なぜ黒木課長、真摯に問いますよ。新たな提案がないという、そういう意味で僕は聞きますけど、なぜ空港ルートということに対して鉄道局から話がないのか。どういうふうに、なぜないのかというふうに思うのか、そこを聞かせてください。

○黒木交通政策課長 鉄道局がなぜ案を出さないのかということについては、ちよつと正直私に聞かれてもということでございます。鉄道局で判断されるこ

とだと思っております。

以上でございます。

○木原委員 確かに鉄道局に聞かないと分からないというわけですね。とにかく「幅広い協議」で言い出した検討事項に対しても、鉄道局より回答をもらっていないということであれば、僕は改めて回答を求める必要はあるんじゃないかなど。あなた方は南回りルート、その試算というか、そういったことをやったわけでしょう。

それじゃ、ちよつと角度を変えて聞きますけど、じゃ、南回りルートとかで佐賀県や九州全体の発展が描けるなら、どのようなものが描けるのか、そこを僕はあなた方の考え、どういうことを描けるのかと思う。そして、その描くことを鉄道局にぜひ聞いていただきたいと思うけど、そのところどうですか。

○引馬地域交流部長 Ⅱ私のほうからお答えをさせていただきます。

まず、一考に値するのところからの話は続いております、そこから少し申し上げます。

鉄道局との「幅広い協議」の中では、そもそも私どもこの現状を招いたのはフリーゲージトレインの開発を断念した国の責任であって、私どもは一貫してフル規格には手を挙げていないながらも、佐賀県から打開する話ではない中にあって、私ども、国からの求めに応じて、この協議に応じているわけでありません。

ただ、私どもとしても、自ら打開する立場ではないわけですが、やはりせつかくの機会ですので、真摯にこの議論に向き合うということで、佐賀県や九州の将来に夢が描けるのかと、また、九州全体のインフラなども考えながら大きな視点で全く新たな視点で新たな提案がないだろうか、こういう気持ちで臨んだわけでございます。

私どもからまた打開する話ではないわけですが、私ども、三つのルー

トとか、それから、整備方式五つとか、こういった話も私どものほうから話をしているわけでございます。

では次に、具体的な案を持つてくるのは誰なのかといえば、これは鉄道局なわけでございます。私どもも十分観点を示しています。さらに、私どもの懸念点も伝えています。さらに、私ども、佐賀県だけではないと、九州全体で大きな夢を描こうと、そういう可能性がありやなしやと申し上げているわけであり

ます。

その中で、次はボールは鉄道局にあります。したがって、先ほど課長が答弁したように、私どもとして、なぜ出てこないのかと問われても、これは私どもがお答えする立場ではございません。鉄道局でございます。ただ、これ非常に大事なポイントでございますが、「幅広い協議」につきましては、私どもはさりながら、これシャットダウンしておりません。私どもは、御案内のとおり、「幅広い協議」を私が鉄道局幹線鉄道課長様のほうに提案をいたしております。これは調整中でございますが、私どもからそういったこともやっております。いずれにいたしましても、佐賀県はこの問題に対して真摯にこれまでも取り組んでおりますし、これからも真摯に取り組んでまいります。

以上でございます。

○木原委員 Ⅱぜひ真摯に取り組んでいただきたい。佐賀県のほうから鉄道局との「幅広い協議」を投げかけられている、ボールは向こうにあるんだ。その一つのボールはそうでしょう。これはまた繰り返しになりますけども、今度替わられましたけど、前局長からは四者協議という提案をされているわけです。それはこっち側にボールがあるわけですね。そのところも十分理解しとってください。ひよつとすると、その中で出てくる可能性もある。まだ分かりませんよ。その「幅広い協議」で出てこないかも分からんし、出てくるかも分からん。私が今言っているようなあなた方に四者協議をしましょうと国交省が言っ

た、鉄道局が言ってきた、そこに応えて四者でしたときに出てくるかも分らないし、出てこんかも分らん。これはいわゆるメイビーの世界、かもしれない世界ですから、何とも言えないわけですよ。でも、部長のほうから、執行部のほうからは、真摯な態度で「幅広い協議」をやりましょう、そういうふうに言っていたらいいというところは非常にありがたいということだけは付言をしておきたいと思っております。

佐賀駅の町の衰退という、こういう鉄道の悪化とか、これはまた議論をしましょう。これはまた時間もあれですから。私は私なりの幾つもの皆さん方に申し上げたいことはあるわけです。

以前、前の井本元知事のときだったと思うけども、やっぱり井本元知事言われました、僕に。あの方は、僕が一期目のときでも、何かあったときに部屋まで来て、木原さん、あなたがさっき言ったような話はどういうことで、びつくりしますよね。一期生に対して、そこまで話して。そのときに言われたんですけど、やっぱり佐賀市、あの人は野球大好きでしたから、野球の四番バッターがきちつと発展しないと、県全体が発展しませんよ。それは全く私と同じ意見がありました。

そういう意味では、あなたたちは壊すとか、町の衰退、駅の町の衰退になるとか、そういうふうな話をしておりませんが、これもまた新たなところで、今日はちょっと時間がありませんけども、一年間この委員会ありますから、またあなた方としっかりと議論していきたい。私は私の持論を話しますから、でも、どの町でも僕はそうだと思います。繰り返します。野球でもそうです。やっぱり四番バッターがしっかりと、その町を支えておかないと、その県の発展はない。そこは言っておきます。

じゃ、あと飛ばしましょう。

じゃ、南回りルートでいくとなれば、これはまた、大体答えは分かっている

けど、聞きますけど、私、佐賀駅ルート、いわゆるアクセスルートよりも鉄道環境の悪化関係はよくならないと思いますけどね。これもさっき言ったように、乗り降りする人がはるかに違うわけですから。僕はこれもいつも言っていますけど、例えば、空港ルートで新幹線をもし造ったとしても、結局、船小屋、それから、四キロ北、四キロルートで造ったとしても、今言っているのは久留米。結局、あそこに行くんですよ、博多駅に行くわけですよ。本当に佐賀県で降りて博多駅に皆さん行きたいのか。直接観光地に行きたい。例えば、福岡に行くといったら、やっぱり天神に行きたいとまず思うじゃないかなと僕は思っています。だから、博多に行くんだったら、もつと新幹線よりも西鉄ですよ。西鉄を呼び込むべきですよ。西鉄が空港とどこかで、柳川なら柳川で接点をつくると思えば、真つすぐ天神に行くわけですから、ニーズは僕は一〇〇%果たせると思っております。だから、空港ルートで幾らつないでも、結局また博多で乗り換えて天神まで行かなきゃならない。よっぽど乗り換えが好きなのかなと、そんな感じで思っています。

それから、ずっと飛ばして、建設費の負担、ここを議論しておきましょう。先ほど六百六十億円という現在の試算が出ている中で、二百億円は除いたとして千四百億円という上振れを先ほども引馬部長が言われました、以上の上振れが建設費、人件費等々、材料費が上がっているからね、そういうふうになると言われましたけれども、しかし、南回りルートについても同様に建設費の上振れ、これを考慮するというか、計算すると、佐賀県からの負担というのは二千二百億円になると言われています。二千二百億円となると、佐賀駅ルートよりも八百五十億円もアップするんですよ、建設費が。そういう中で、八百五十億円イコール一・六倍になっていくわけですね。

そういう中で、こういう認識というのが今言われていますけども、そういう認識で執行部もいいのかどうか、これを確認の意味で聞いておきます。

○黒木交通政策課長Ⅱ建設費負担に関する御質問でした。

フル規格ルートはもとより、フルですること何も決まっております。どんなルートであつても莫大な建設費負担が生じるものと考えております。

そして、それだけではなくて、フル規格を議論するのであれば、佐賀や九州の将来展望にどうつながっていくのか、建設費負担だけではなく、ルート、在来線、そして、地域振興などをセットで議論する必要があると思っております。

以上でございます。

○木原委員Ⅱそういう答えが返ってくるなと思つていましたけど、でも、黒木課長、僕が言ったあなた方の試算、それは大体二千二百億円ということではないですか。そこだけ確認をさせていただきます。

○黒木交通政策課長Ⅱ試算のほうについてお答え申し上げます。

これもともと我々が改めて出したということではなくて、委員の先生たち、あるいは議会の先生たちから、もともと佐賀駅を通るアセスルートの場合、国は実質負担が六百六十億円と言つたけれども、我々は千四百億円以上になるんじゃないかといった計算はどうかと問われて答えたものです。そのときに南回りルート、当時、鉄道局が示した筑後船小屋から分岐しまして空港に直結するときのルート、そのときの事業費が一兆一千三百億円出されておりましたので、じゃ、それを当てはめるとどうなると聞かれたので、それをお答えしたものです。それを我々が試算したものとと言われると、ちよつと違うのかなと思つております。

以上でございます。

○木原委員Ⅱ聞かれたから、たしか試算はしているんですね、二千二百億円という。そこは間違いないんですね、黒木課長ね。その二千二百億円という試算は出ているということですよ。

○黒木交通政策課長Ⅱ試算といえますか、一つ、本当に機械的な算術ぐらいの

ものだと思つております。

加えまして言いますと、鉄道局が示した南回りルート、筑後船小屋から空港直結するルートということでもございましたけれども、こちらのルートにつきましては鉄道局自身が現実的な選択肢はあり得ないということで取り下げているのかなと思つて、取り下げられているのかよく分かんないですけども、そういったことでおっしゃったもので、その数字に意味があるのかと言われると、ちよつとよく分からないところでございます。

以上でございます。

○木原委員Ⅱしかし、あなた方は千四百億円と私たちがびっくりする、自分たちで六百六十億円から千四百億円に跳ね上がるというのは、あなたたちがきちつと試算をして言われていることなんですよ。そういう根拠というのはどこから出てきたのかということ、これは聞くと、また時間が長くなりますけども、何か今のような話をする、我々は言つていません。でも、千四百億円という数字は六百六十億円から上振れするというのをきちつと出しているわけじゃないですか。それは鉄道局が出している試算に基づいてやったわけでしょう。じゃ、二千二百億円というのもさつき言われた国土交通省が出てきた試算、南回りルートの試算に基づいて出した数字なんですよ。それは間違いなわけですよ。じゃ、千四百億円ということを言っちゃ駄目ですよ。私たちは言つていませんとか。県民に対してほんと六百六十億円が千四百億円に上振れすると、不安をおおるような数字はほんと出して、じゃ、こつちが南回りルートは本当にあなたたちが今までやった試算で計算すると二千二百億円になるんですよと、それだけ聞いているんですよ。それを我々はやったことありません、知りませんか、そういう詭弁を課長言つたら駄目。絶対千四百億円なんか分からない数字を言いなさんなど。言つたら駄目ですよ。それがあから、二千二百億円という数字が出てきたわけでしょう。そういうところで

から、これもまた水かけ論になるからここでやめておきます。

ただそれから、もう一つ、私がさっき言いました。佐賀駅に住んでいるからということでは言いましたけど、これ確認の意味で聞かせてください。佐賀駅ルートで何で失うものが大き過ぎると思いますかね。さっき言った在来線の問題もあるんですかね。そのところを確認させてください。失うものが大きいというのは、やっぱり近くに住んでいて大変悲しいですよ。

○引馬地域交流部長⇨お答えいたします。

佐賀駅ルートの話についてはこの後課長から答弁をさせますが、まず、今お話になりました南回りルートの負担額の話、これは恐らく委員は令和六年二月議会新幹線特委で、桃崎委員とのやり取りで、当時の交通政策課長の答弁のところをおっしゃっているとします。すなわち、鉄道局が示された空港直結の南回りルートについて、一定の仮定を置いて機械的に算出した数字として、佐賀県が二千二百五十億円、福岡県が一千五十億円というところであります。これはしっかりと私ども責任を持って、一定の仮定を置いて算出したものであります。したがって、別途私どもが新鳥栖―武雄温泉間、一千四百億円といったところ、これと同じようにしっかりと算出したものであります。これはしっかりと申し上げておきます。

その上で、課長から佐賀駅の話はさせます。

以上でございます。

○黒木交通政策課長⇨佐賀駅ルートにおける失うものについてお答え申し上げます。

今の佐賀の鉄道環境は悪くない、これまでも、この委員会で先ほどもいろいろ申し上げたかと思っております。悪くない、むしろいいと思っております。佐賀駅を通るルートのフル規格は、こうした今の鉄道環境を失うリスクがある、そういった意味で使っております。

以上でございます。

○木原委員⇨僕から黒木課長、大変ね、本当にお立場、御苦労さまです。今の立場からいうと、そういう答弁しかないのかなと思いますので、これ以上聞きません。しかし、本当に真摯に議論していきましょね。県民の皆さんが本当に新幹線が要るのか要らないのか、そして、どこを通ったらいのか、そういう議論は全くされないままに、我々も県民の負託を受けています。トップも県民の負託を受けて、トップの考えの下に多分皆さん方、いろんな話をされていると思うんですよ。だから、正義と正義じゃないですけど、議論と議論を重ねた上で、本当にどっちが正しいかというものを、これからも私が質問して、また議事録が残ります。そういったものを僕はずっとつなげていきたいなと思っていますよ。それが我々県議会と皆さん方の、いわゆるやり取りです。

冒頭に言いましたように、一般質問では時間がなかったか何か分かりませんが、全然この南回りルートの質問に対して答えが出なかったから、あえて一対一で僕は今聞いているということを。だから、また次、私の質問を受けて、ひよつとすると誰かが言うかも分からん。私自身が言うかも分からん。そういうことをぜひやっていきましょう。そして、本当に県民が願う最適解というのを出していきましょう、お願いいたします。

国がぴくりとも動かないという、そういったものもあるんですけども、いいです。ここは、南回りルートはこれでやめます。

次に、最後の質問に入っていきます。――やめますというより、次につながります。

じゃ、二月定例会以降、執行部は鉄道局が現行スキームを変えるつもりはないと何度も繰り返されておりますけれども、何をもちって鉄道局が現行スキームを変えるつもりはないと答弁をされているのか、具体的に明らかにしてほしいなと思いますけれども、ぜひお願いいたします。

○黒木交通政策課長Ⅱ我々が言っております、鉄道局は現行スキームを変えるつもりはないというものについてお答え申し上げます。

例えば、昨年十二月に鉄道局次長の平嶋様と南里副知事との協議が行われております。こちらにおきまして、鉄道局次長の平嶋様のほうから、負担については全幹法という法律があり、負担の考え方、スキームが決まっているというふうなお話でした。

フル規格を議論する場合、佐賀県は在来線の利便性の低下や莫大な建設費負担などの問題があることは、これまでの協議で鉄道局に申し上げているところでございます。

以上でございます。

○木原委員Ⅱいわゆる鉄道局がスキームを考え、これは少し掘り下げますけれども、スキームを変えることはないと、これは、ルートを変えるつもりがないと言っているというふうにと取っていいんですかね。ちょっとお願いします。

○黒木交通政策課長Ⅱ鉄道局がお考えになられていることですので、答える立場にはございません。

以上でございます。

○木原委員Ⅱじゃ、部長の考えでは、このスキームというのは財源、それともやっぱり枠組みの中でルート、どっちとも、ちょっとその辺のところをしっかりと聞かせてください。

○引馬地域交流部長Ⅱお答えいたします。

今、課長が答弁したとおり、具体的な真意というところは、これは鉄道局さんになるわけでありますが、いずれにしましても、これまでの議論の過程からいたしますと、まず我々は財政負担という懸念をお伝えしています。それに対して全幹法という法律の枠組みがあつて、そこで負担の考え方、スキームは決まっているというお答えでございます。

さらにルートについては、駅を通るルートということが望ましいのであるということや、鉄道局さんは主張されておられます。ですので、私もはそういう状況を捉まえて、鉄道局さんは新たな提案がないというふうに申し上げております。

以上でございます。

○木原委員Ⅱこれも次の議論に移しましょう。ここはしっかりと議事録を読んで、また考えておきます。

それでは、最後の二問、これは森山委員長の発言です。与党の検討委員会の中で、新幹線、そして、私も実は森山委員長とこの前、ここに指山幹事長もおられますけれども、一緒に食事をする機会がありました。そのときにも言われていました。いいですか、新幹線は四国や北海道も動きがあると。基本計画路線の東九州新幹線もあると。大分県はルートの検討を始め、宮崎県もルート検討の予算を計上した。そういうふうに言われています。自民党の党大会の中でこのことは改めて言われました。そういう見解を示されておりまして、西九州ルートの整備の議論が停滞していることをすごく心配されております。新幹線は全国から希望が多いと。西九州ルートが後れを取ってはいけません。自分としても鹿児島出身ですから、九州全体のことを考えても、西九州ルートがいち早く開通することが望ましいと思つての発言だと、僕はそういうふうに取りました。

そして、次に言われたことが、繰り返しますが、西九州ルートが後れを取ってはいけなないと、全国から非常に希望が多いんだよと。そして、いつまでも時間をかけていい話ではないと、それもはっきり明言されました。そして、そういうふうになると、整備計画路線から外さなければいけないだろうとまで言及されております。

この発言について、再度執行部に聞きますけど、執行部はどのように受け止

められているか、これは桃崎議員の質問でもありましたけどね、そのときは山下部長だったと思いますけど、再度この件の発言について聞かせてください。

○引馬地域交流部長⇨お答えをいたします。

森山委員長の御発言、恐らくいろいろなお考えになられて御発言されているものだと理解をしております。そうした中、大変僭越ではございますが、私どもとしての受け止めということをお話し申し上げます。

まずもって整備新幹線でございますが、これはやはり地元で合意ができて、それを国、または与党というところが調整をするスキームでございます。したがって、今、我々は地元で改めて議論をということをやっているわけであり、現在の状況を招いたのは、フリーゲージトレインの開発を断念した国の責任でございます。そうした中、私どもこれまでる申し上げておりますこの新鳥栖―武雄温泉間、私どもはフル規格整備に手を挙げておりません。さらに、ここには在来線を利用すること以外の合意はないわけであり、

そうした中であって、これは私ども正直申し上げて、県にそうしたことを聞かれてもお答えしようがないというところが私どもの正直な立ち位置でございます。

以上でございます。

○木原委員⇨答える立ち位置にないということですね。じゃ、これも少しずつ議論を重ねていって、詰めていきましようね。

じゃ、これも質問項目に出していただきましたけれども、そういうことであるならば、山下部長はそれでいいというふうな話もしたので、やじも飛んでいたみたいなんですけれども、いわゆる計画路線からもし外されたときは、未来永劫、武雄で乗りかえ方式、リレー方式が続くんですから、それでいいというふうに思われているかどうかということもちょっと重ねて聞きます。

○引馬地域交流部長⇨対面乗りかえ方式の固定化の話についてお答えを申し上げ

げます。

まず、そもそもこの武雄温泉の対面乗りかえでございますが、なぜ起こったかというところは非常に大事でございます。これはやはりフリーゲージトレインの開発導入を断念した国の責任でございます。その上で、現状がまさにあるということであり、

ただ他方で、そのフリーゲージトレイン以外のところについては、初期の形、すなわち平成四年の合意、福岡市から武雄市までは在来線を使う、武雄市から長崎市までは新線を使うという平成四年の合意については、これは合意どおりできているということでございます。そうした中で、この対面乗りかえが残っているのは国の責任という中で、私ども県にそういうふうにお尋ねになられてもお答えしようがございません。

以上でございます。

○木原委員⇨県からは答えられないと、そういう答弁でしかないんですね。だから、国は一生懸命、申し訳ないと。フリーゲージを我々が断念したのは本当に申し訳ない、ごめんなさいということは何回も来られているんですね。しかし、それはこうやって合意したことでもないと言われている。だから、そういうことではなくて、本当にそれも含めて打開するためだったら、僕は四者でやらなきゃならないんじゃないかと言っているけど、それも拒否されている。じゃ、全く県民が欲しい、つくっていただきたいという、そういう声の県民の考え、それこそびくりとも皆さん方はつかまえていない。そういうのは、はっきり申し上げて無視されているという感じがいたします。俺の言うことを聞けないのかというふうな聞こえてくる感じもします。あくまでも合意していない、我々は四者協議はしない。じゃ、どうやって打開するんですか。どうやってやるんですか、合意していないから。多分三者で幾らやっても、あなたたちはああい質問、僕が一番最初、冒頭に聞いたようなやり取りをやったら、全然道

は開けていきませんよ。そういうことを言います。

それで、今度我々は新幹線問題対策等特別委員会が富山と石川に行きます。それから、敦賀の乗り換えもちょっと見てこようと思っておりますけどね、いわゆるあのとき、武雄もそうでした。すごい人でした。もうびっくりしたのは、鉄道局の当時の次長が四国から何十人と連れてきていますよ。えっ、どうしたんですかと。いや、物すごい熱量なんです、この方々は。だから、ぜひ武雄―長崎間のオープンを見たいんだということでした。それはやっぱりそうでしょうね。四国はやつと一つにまとまりましたから、動き出すのも早いかも分からん。東九州も一つになっています。

そういうことでありますけれども、ちょっと前の金沢、それから、最近の富山、それを見ても、やっぱり新幹線が開通することだと、本当に市民も、そして、老若男女、ほとんどの方がやっぱり喜んでおられるんですよ。富山なんか、恐竜のまちということを売り出していきたい。そして、富山市と一緒に、南北をつなぐLRTも開通させておられます。本当に前向きだなと、すばらしいなと思います。いわゆるまちづくりが飛躍的に進んでいるんですよ、こういったところはね。新幹線の開通でこのまちづくりが終わるわけじゃないんですよ。その後も継続的に都市機能がさらに拡充していくように、いや、ほかの町は拡充していています。そういう民間投資、これもどんどん僕は入ってくると思います。事実、大手のデベロッパーの方が、佐賀駅に新幹線が通ると開発しますよという話も実は聞きました。でも、新幹線がない町は全く魅力がありませんと、これもはっきり言われました。そういう民間の投資も継続的に行われるし、交流の場も広がってくると思います。せっかくの県立大学をあなた方はつくろうとしている。しかし、どうなるかまだ分からない。今のところは七月に場所を選定すると言われていますけれども、いわゆる卒業生がもし出たとしても、働き場所を確保してやらんといかん。そのためには新幹

線というものを通す通さんというのは、僕は差が出てくるのではないかなと、そのように思うし、将来に向けても地域の力というものがすごく向上していく、そのように思っていますので、ただ単に合意していない、考えはないとか、そんなことばかりじゃなくて、僕は何回も繰り返しますけれども、県民の皆さん方にはつくっていただきたいという声も非常に大きい。そういった人たちの声を真摯に受け止めるというのも、私は県のやることだと思っています。だから、本当に議論に議論を重ねて、どっちがいいのかということ、やっぱり最適解を求めて議論をしていきましょう。今日はもう六時ですから、これで終わりますけれども、ずっとずっと次につなげていきますよ、皆さんね。それは覚悟とどうか、面倒くさいなと思わないでね、本当に佐賀県がお互いよくなる、いわゆるお互いが正義だと思つてやっていることですから、どちらが本当の正義なのか、それをとことん突き止めていきましょう。

じゃ、これをもって私の質問を終わらせていただきます。委員長、長い間すみませんでした。皆さんありがとうございました。

○青木委員長 これで質疑を終了いたします。

暫時休憩します。

午後五時五十二分 休憩

午後五時五十三分 開議

○青木委員長 それでは、委員会を再開します。

これより討論に入りますが、ただいまのところ、討論の通告はあっておりません。討論はないものと認めます。よって、討論を終了し、直ちに採決に入ります。

○採 決

○青木委員長 まず、甲第三十五号議案中本委員会関係分、甲第三十六号議案

及び乙第四十二号議案、以上三件の議案を一括して採決いたします。
原案に賛成の方の起立を求めます。

〔賛成者起立〕

○青木委員長⇨全員起立と認めます。よって、以上三件の議案は原案のとおり可決されました。

○ 継 続 審 査

○青木委員長⇨最後に、二月定例会から引き続き審議中の

一、地域交流行政について

一、文化・スポーツ交流行政について

一、県土整備行政について

一、災害対策について

以上四件につきましては、諸般の検討が必要ですので、閉会中の継続審査といたしたいと思います。これに御異議ありませんか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○青木委員長⇨御異議なしと認めます。よって、以上の四件についての継続審査を議長に申し出ることにいたします。

以上で本委員会に付託された案件の全部を議了いたしました。

なお、本日の委員会での質疑応答において、数字または字句の誤り、及び不適切な表現などがありました場合は、適宜委員長の手元で精査の上、訂正などを行うことに御承認を願っておきます。

これをもちまして地域交流・県土整備常任委員会を閉会いたします。お疲れさまでした。

午後五時五十五分 閉会

速 記 者 田 邊 ゆ き の