

◎藤木卓一郎君（拍手）登壇＝皆さんおはようございます。半年ぶりにこの議会壇上から物を言う機会を得ました。

四問あります。どれも僕にとっては本当に重要な県政の課題というふうに思っていて、日頃の活動の成果の幾つかをここで披瀝しながら、私一人では何ともならない幾つかの問題について、知事をはじめ執行部の皆さんたちに御助力を得たいという思いから、同じ大切な県民のために、本当に彼らの満足するようすばらしい回答を期待しながら質問を始めたいと思います。

それでは、お手元の資料にあるとおりに、まず一番目、九州新幹線西九州ルートについてということであります。

今年七月二十日、日曜日に実施されました参議院議員選挙の最終盤、七月十七日、木曜日、長崎市内において石破茂首相は自民党現職の古賀友一郎参議院議員候補の総決起大会に登壇されました。その際、総理は、全線フル規格化が「九州全体の発展に間違いなくつながる」と強調される一方、財政負担や在来線維持等の問題などで反対する佐賀県についてメリットがないと考えるのは至極当然と理解を示されております。また、在来線も走行できるフリーゲージトレインの導入を断念した経緯も含めて、佐賀県の納得を得ることは国の責任とし、積極的に関わる姿勢を示されております。

現在、佐賀、長崎両県、両県議会はもとより、国土交通省鉄道局及び与党整備新幹線建設推進プロジェクトチーム九州新幹線（西九州ルート）検討委員会、また、事業者たるJR九州も含めて多年にわたって大きく大きく議論してまいりました。そういった問題であるがゆえに、参議院選挙での総理のこの発言は極めて重く、ありがたいものだと感じましたし、実際この発言を契機に国も県も事態解決に向けて大きく動き出したと言っても過言ではないと思っています。

私ども佐賀県議会九州新幹線西九州ルート整備促進議員連盟も発言の真意を確認すべく、同年八月二十五日、水嶋事務次官をはじめ、鉄道局の幹部の皆さんたちと意見交換に及びました。少なくとも、佐賀県議会の納得とは主として財政上の負担軽減であるということ。国の責任において財政上の負担が軽減されなければ、佐賀県も佐賀県議会もおおよそこれを簡単に納得することはできない旨、主張してまいった次第であります。

国土交通省側からの発言については、ここでは控えさせていただきますが、幹部の皆さんたちは口々に、省を挙げて佐賀県民の皆様たちが納得のいくような実務的な議論をさせていただきますと力強く手を握っていただきました。

このことは、佐賀県側はもとより、長崎県側の与党PTの国会議員にも伝えてあり、与党PTの開催の折には財政上の負担の軽減を柱に発言をし、実現していくよう努力してほしいと強く申し入れさせていただいております。

それから数カ月、総裁も替わり、政権も替わり、目まぐるしく国の情勢は変化してまいりましたが、それでもあれ以来、この新幹線に関する骨太の方針は何ら変化せず、進み、現に水嶋事務次官と知事との実務的なトップ会談は僅か二カ月の間に三回も実施されており、年末にも佐賀の地で行われることになっていると伺っております。

こういったトップ同士の会談が盛んに行われることこそ、我々が待ち望んでいたことですからうれしい限りなのですが、佐賀県の代表として、国や長崎県、また、JR九州の皆さんたちと意見交換される知事に対して、議会人としてただしておきたい幾つかの点が私にはありましたので、ここに上げさせていただくことにいたしました。

一つは、ルートについてです。二つ目は、佐賀県が自ら打開する立場にないといった取組の姿勢についてであります。三つ目は、スケジュール感についてであります。四つ目は、部分開業の可能性についてであります。五つ目は、千四百億円の負担金額の積算の根拠についてであります。それでは、よろしく願い申し上げます。

一つ、ルートについてであります。

新幹線のルート選定の着眼点は、新幹線の線路をどこにどのように引くかといった問題ではなくて、現在ある鉄道網、道路網、空港、港湾等、佐賀県の交通ネットワーク全体をどう生かし、どう発展させるかということに尽きます。何より鉄道の駅は、それ自体の価値というよりも、周辺の交通インフラや都市機能と一体となってより大きな価値を生み出しており、そういう意味では、新幹線のルートについては、佐賀駅を通るルート以外にはないと多くの県民は思っています。

知事は、佐賀駅を通るルートについての議会での質問については、一貫して佐賀駅の現状のダイヤはむしろよいと主張され、新幹線の乗り入れはこのダイヤの環境を壊すことになると反対されてこられました。しかし、佐賀市の南ルート、新佐賀駅を造った場合、具体的には現在の長崎駅、諫早駅、大村駅—前にも一度この話はさせていただきましたが、繰り返しになりますけど、佐賀市の南ルート、新佐賀駅を造った場合、具体的には現在の長崎駅、諫早駅、大村駅、そして、武雄温泉駅から新幹線「かもめ」に乗った乗降客は南回りルート新佐賀駅に向かって移動することになりますから、佐賀駅自体の特急の需要は大いに減少することになります。現在、「リレーかもめ」や特急「みどり」など一時間に三本運行されている特急は、一時間に一本、佐世保線の特急だけになる可能性は大いにあります。佐賀駅を通れば、特急「かもめ」が佐賀駅構内で新幹線「かもめ」に置き換えるだけでございますので、佐賀駅では僅か二、三百円の差いで特急から新幹線に乗り換えることができ、特急、または快速を走らせることができれば快速、そして普通列車と、乗り手の状況に合わせて自由に列車を選べる時代がやってくるというわけでありまして。新幹線でもいい、特急でもいい、快速でもいい、普通列車でもいい。現在の佐賀駅では自由にその状況に応じて選べる時代がやってくるというわけです。そういう意味では佐賀駅自体の価値は飛躍的に上昇することはあっても価値が減じるとはちょっと想像がつきません。

この際ですから、料金を調べさせていただきましたので、質問とはちょっとずれてしまいますけれども、改めてここでお知らせさせていただきますと、佐賀—博多間の営業距離がほぼ同じなのは、筑後船小屋—博多間です。両方とも五十キロ前後です。運賃はともに千三百円で一緒なのですが、佐賀からの自由席特急券が現在千円なのに比べて、筑後船小屋駅からの新幹線特急券は千三百六十円と僅か三百六十円分、新幹線が高いという現況であります。御承知のとおり、これとて佐賀駅からは西鉄高速バス「わかす号」との永遠の運賃価格競争がありますので、今のような大幅な割引切符の発行も十分期待できるであろうというふうに思います。つまり、二千三百九十円ではないということでもあります。

話は元に戻りますけれども、県民にとっては便利になるはずの新幹線が佐賀駅を通らないルートが採用されることによって、佐賀駅を中心とした現在の鉄道とか、バスとか、道路のネットワークの価値が減少して、そのネットワークに依拠した住宅や公共サービス、商業施設群を著しく衰退させることにつながってまいります。特急は通らないから、新幹線も佐賀駅は通らないからです。

そこで、お伺いします。

新鳥栖—武雄温泉間のルートは、佐賀市民だけではなく、県民全体の利便性、駅周辺を核とした地域経済への影響、そして、将来の交通体系を踏まえた上で考えるべきだと思いますが、佐賀駅を通るルートと佐賀空港付近を通るルートについて、知事はどのように評価しておるのかお答えいただきたいとします。

二番目は県の主体性ということについてです。この新幹線問題を解決する県の主体性についてお伺いいたします。

知事はこれまで、現在の状況を招いたのはフリーゲージトレインを断念した国の責任であるとして、国が打開策を示すべきだと主張されてこられました。しかし、現在の水嶋事務次官との度重なる会談は、その内容はここで明かせなくても、国が佐賀県の負担軽減策はもとより、新幹線を通じた佐賀県全体の未来、その発展の未来について、省としての提言をお受けおいでだからなんだろうというふうに私は思っています。私は、水嶋事務次官という国土交通省最高の協力者を得た今、佐賀県は事態を打開するその立場にないという認識を改め、本県は国と一体となって、本県はもちろ

ん、我が国及び九州全体のためにこの問題を前に進めるべき責任があると考えます。

また、この時期を逸して今の新幹線問題を解決しきれなければ、当県が必要としているほかの国策事業はいよいよ進まなくなるおそれがあるのではないかと心配しております。

山口知事が知事に就任されてから来年で十二年がたちます。しかし、その間、新幹線問題が惹起してよりこの方、継続事業は佐賀道路Tゾーンの整備以外に大きく予算措置はされず、私が議長をしておったときの唐津大橋の四車線化事業以外、道路、空港、港湾ともに一つの新規採択もあってはおりません。

私は、新幹線そのものよりも佐賀県という社会に根差す重要な道路や港湾、空港といった社会資本の整備を私たちの子供や孫の世代のために、早めにもっともっと進めておく必要性や緊急性があるからこそ、余計に本県は国土交通省が最も頭を痛めている新幹線の問題の事態解決の当事者となるべきであると考えております。知事の御所見をお伺いしたいと思います。

三つ目はスケジュールの問題があります。

武雄温泉駅から新鳥栖まで全線開通するには、アセスに四年、設計、用地取得、着工、工事で約十五年かかると言われております。今から約二十年後のことです。開業すると、開業の式典があるのは約二十年後のことで、令和元年、赤羽国土交通大臣と山口知事と面会され、幅広く協議する幅広い協議、幅広議論、そういったことを提案されてから既に六年が経過してしまいました。

そういう意味では、これ以上、新幹線問題の調査や研究、または交渉に当てるゆっくりとした時間は既にないと私は考えます。道路や空港といったほかの新規整備をどんどん行っていくためにも現実的なスケジュール感を持って国との協議を進めるべきと思いますが、新幹線問題についてのスケジュール感をどのように考えておられるのか、知事に御所見をお伺いしたいと思います。

当たり前ですが、知事の答弁はまだいただいておりませんが、先ほど申し上げましたとおり、現在の交渉が何年で決着がつくのか見通しはありません。遅れば遅れるほど私たちの新幹線の開業が遅れてまいります。全線開通まで今でも二十年、五年たてば二十五年。そういうことになれば、正直、現実感、新幹線というもののそのものに対する制度、または新幹線というものの自体に対する現実感なくなってしまう。現実感がなくなってしまうと、交渉事の意欲も湧かないということもあるのではないかと考えています。

そこで、提案ですが、例えば、佐賀駅から新鳥栖まで約二十五キロ、武雄温泉駅から佐賀駅まででも構いませんが、この部分開業であれば、約十年程度で開業が可能になるはずでございます。武雄温泉駅からはるか五十キロ先の新鳥栖駅を目指すのではなくて、まずは二十五キロ先の佐賀駅から新鳥栖駅を目指す、とにかく佐賀駅にたどり着けば、全国の新幹線ネットワークに接続でき、かつコストも工期も半期となれば、部分開業について検討する価値は十分にあると私は考えますが、知事の御所見をこの際伺っておきたいと思っております。

それでは新幹線の最後に、佐賀県の千四百億円の負担額の積算の根拠についてお伺いします。

国は、佐賀駅ルートフル規格の整備費用を約六千二百億円、県の実質負担額を約六百六十億円と試算しております。近年の物価の高騰、資材や人件費の高騰等を踏まえれば、これも現実的ではないことは誰の目にも明らかであります。よって、国に対し、現下の物価の状況を加味したある程度の整備費用を出させるべきかと思っております。

一方、県は、佐賀県の実質負担額を千四百億円と試算しており、この数字が広く報じられ、県民の間でもその額が独り歩きしておりますが、その積算の根拠は県民にも議会にもあまり説明されたことはないかと感じております。

国も、この期に及んで新しい整備費の全体像を出さないのも問題ですが、この千四百億円の県負担から見える整備費全体を、県民や県議会、国に対して明確な説明がしっかりとないのもまたおかしな話だと思ひ、質問をすることにいたしました。

佐賀県負担分、千四百億円の積算の根拠はどうなっているのか、改めて地域交流部長にお伺いしたいと思います。

二番目の問いであります。唐津市沖洋上風力発電事業についてということであります。

洋上風力発電は、再生可能エネルギーの中核を担う我が国にとって大変重要な政策であり、エネルギー安全保障の観点からも積極的な取組が望まれております。

県内で事業誘致が検討されている唐津市沖では、燃油が高騰する中、洋上風力発電設備の基礎による魚礁効果によって近海で漁が行えるようになる、また洋上風力発電設備の建設の準備段階から、運営、そして撤去に至るまでの長期間にわたり操船の仕事が安定的に発生するなど、玄海漁協をはじめ、地元の漁業者から事業誘致を期待する声が、真剣に多数上がっているのが実情であります。

こうしたことから、佐賀県にとっても日本の国是である脱炭素社会の実現に直結することはもとより、過疎化が進む東松浦半島の地域経済を守り育てていく観点でも、本県にとって極めて重要な事業であり、早期の事業化が求められてまいりました。

事業化を進めるためには、再エネ海域利用法という法に基づいて、まずは国からその海域を「有望区域」に位置づけられる必要があります。「有望区域」に指定された段階で、その区域内の利害関係者が具体的に協議する法定協議会という組織が立ち上がり、二、三年の協議の後、法定協議会関係者全員の同意を得て、その海域を「有望区域」から「促進区域」に昇格させます。あとは公募事業者の選定を終えて、風力発電装置の組み立てが終わったら発電と、最大三十年、洋上による発電が行われるという仕組みであります。

本県は、まず令和六年度に、ようやく地元の合意整理ができたことから、佐賀県の馬渡島周辺海域、佐賀県内の話です。佐賀県内の県の海域内ですね。馬渡島周辺海域を「有望区域」として整理することを国に求めています。

しかしながら、昨年度は国交省及び水産庁からの留保意見、つまり待ったがかかり、「有望区域」の指定は見送られてしまいました。今年度こそはといろいろ準備もして頑張りました。しかし、その願いもむなしく、改めて水産庁の待ったによってまた「有望区域」の指定が見送られてしまったというわけであります。

洋上風力発電については、長崎県では二区域、福岡県では一区域で計画が進められておりますが、先行して「準備区域」にあった佐賀県玄海区域は、北部九州では結果、最後尾になってしまったというわけであります。

私自身、水産庁を訪問するなどして、留保の理由を確認してみますと、長崎県の一部の業者から、福岡県もそうですけれども、長崎県や福岡県の一部の漁協から、佐賀県海域にある発電海域が障害物となって、回遊漁の魚道を寸断する可能性がある。可能性がある、寸断するかもしれない、寸断しないかもしれない。だけど、それがなければ寸断することはないとのことで、結果的には水産資源の枯渇を招くとの懸念から、水産庁に対し、玄海沖の洋上風力発電の検討を進めないようにとの強い申し入れが行われています。そのことが大きく影響して不採択、待った、保留というような形になっている、そういったのが大きく影響しているようであります。

洋上風力発電については、長崎県では二区域、福岡県では一区域で計画が進められていますが、佐賀県の漁協では、両県の三区域への反対活動などは起こっておりません。それは、玄海漁協の皆さんに言わせれば、福岡、長崎で行われる洋上風力発電設備の基礎による魚礁効果によって、先ほど申し上げたとおりのことです。近海で漁が行えるようになる可能性があるということ、もう一つは、福岡、長崎の漁家にとって、洋上風力発電設備の建設準備段階から、運営や、そして撤去に至るまで長期間にわたって操舵の仕事が安定的に発生して、お互い漁師だから分かる。さして豊かでもない漁師仲間が幾ばくかの家計の助けになる事業に、私たち玄海の漁師が反対などできるはずがないということがございます。ですから、反対はしなかった。

しかしながら、玄海の漁師の友情は軽く見られ、佐賀県内の海域で洋上風力発電をすることに両県の漁協から反対意見が出ているとのこと。「有望区域」の指定に待ったがかかることは、私自身全くもって納得できないと言わざるを得ません。

また、本県の海域での事業であるにもかかわらず、長崎県の一部の漁協では説明する機会も与えられないと伺っております。地球温暖化の影響で海水温も上がり、とれたりとならなかったり、水揚

げも大変不安になってまいりました。だからこそ漁家の皆さんが不安であることは分かります。しかしながら、佐賀県海域の洋上風力発電の設置に対して、隣人として、少なくとも説明を聞いて意見を交わす機会すら与えられないとは本当に理不尽な、そんな対応にじくじたる思いがするのは私だけではありません。

佐賀県及び佐賀県議会は、諫早湾干拓問題において深く深く傷ついたその恩讐を越えて、今、両県、両県議会の発展のために関係を構築しようと努め始めたばかりであります。

私も佐賀県議会の一人として、この問題の解決を図るべく、福岡、長崎両県の県政幹部の皆さんに協力の要請を求めるなど、十分に働きかけを行ってまいりたいと考えています。

県としても、事態打開に向けて動いていることは認識しておりますが、水産庁をはじめ、福岡、長崎両県と連携して課題を克服していく必要があります。

多くの玄海の漁家の生活がかかる重大な問題です。県が積極的に取り組む姿勢は、県民の利益を守り、信頼を得るために何より不可欠な作業であります。

以上の点を踏まえ、産業労働部長に質問します。(29頁で訂正)

唐津市沖洋上風力発電については、福岡県、長崎県両県の漁協及び国に理解を示してもらおうことでこの議論が進み、事態が進むと考えています。本県は今後、この洋上風力発電事業をどのように進めていくのか、御所見をお伺いします。

問三、肥前精神医療センターへの支援についてであります。

国は精神保健福祉法で各県に一つ精神病院を設置することを義務づけておりますが、独立行政法人国立病院機構肥前精神医療センターが神埼郡吉野ヶ里町に存在するがために、今日に至るまで県立の精神病院を設置することなく、県民に対して我が国最高の医療を提供してきたと言っても過言ではありません。

改めて本病院を紹介させていただきますと、本県に所在する肥前精神医療センターは全国トップクラスの専門医療機関であります。県民のみならず、少なくとも西日本に暮らす国民全体の精神医療に貢献しております。佐賀県においても、自閉症、発達障害、統合失調症はもちろんのこと、精神科スーパー救急や司法精神医学など、現在の精神医療に求められる機能、こういった機能を備えた全国でも数少ないオールラウンド型の精神科医療機関であることを私たち議会はしっかり理解しておく必要があると思っております。

本県においても、若年層から高齢者に至るまで、幅広い患者層が高度な精神科治療を必要としており、その期待に応えるため、センターは日々全力で努力をされていると受け止めております。

さて、昨年、本県議会としてNHQや厚生労働省などに送達した私たちの意見書は、結果として大きな役割を果たしたようでございます。同センターの上野院長を先頭に県議会有志を募りまして、この意見書を携えてNHQの本部に要望、陳情の機会をつくって、NHQの副理事長以下役員の方々に、肥前の建て替えは喫緊の課題であるという現場の声を、古川代議士はじめ参加者一同、熱心にこれを伝えましたし、結果として、国立病院機構が建設費の大部分を負担するということが現在建て替えの方向性が示されております。

にもかかわらず、現状ではあまり建て替えの進展が見られてはおりません。その理由の一つは、当たり前のことですが、センターに償還計画の提出、つまり受益者負担が求められていることにあります。その理由として、受益者負担が求められると何ゆえに建て替えの進展が見られないのかの説明でございますが、その理由としては、精神科の診療報酬点数は通常医療の約三分の一と低いということ。そういう意味からして、収益性が極めて低いということですね。

また、センターは西日本一の人気店でございます。病床稼働率も非常に高く、最大限の努力をしている現況ですから、これ以上、建て替えの償還に回す利益の伸び代が全くないということになります。

さらに、これ以上、無理に償還計画の策定をお願いすれば、本県にとっても、本県県民にとっても大切な高度医療であり、結果としての不採算部門—この不採算部門という部分が公的医療の本旨であります。民間では絶対にやれないからであります—この不採算部門の切り捨てや事業縮小に踏

み込まざるを得ない状況を招きかねないからであります。

以上の点を踏まえ、二つのことを質問します。

一つは、県の事業に対するセンターの役割及び実績について伺います。

県は、肥前精神医療センターに対して様々な事業を実施してもらっていると思いますが、具体的にどのような事業を行ってもらっているのかということでもあります。予算面を含めた実績について伺います。

もう一つは、同センターへの県の関与について伺います。

先ほども申し述べましたけれども、精神保健福祉法上、各県に一つ必ず精神病院を設置することとされており、肥前みたいな精神科に特化した特別の専門病院はどこにもありませんから、どこの県でも県立の精神病院は設置されており、うちは設置されておりません。本県は肥前精神医療センターが設置されてきたこともあって、県立のつまり自前の精神病院を設置してこなかった、設置せずともよかった。設置しなくてよかったと言うべきか、設置してきませんでした。国からの交付税があるとはいえ、県立の精神病院を設置すれば県には新たなる負担が必ずや発生したはずであります。

例えば、好生館は地方独立行政法人であることから、国からの交付税措置がなされ、県から好生館に支援が行われています。置かれている肥前の厳しい現況、経営状況を踏まえて、この建て替え問題等を考えたときに、国からの交付税措置は見込めない中で、県民の皆さんには、県執行部には大変恐縮に思うけれども、県単独ということにはなりますが、好生館同様に、肥前精神医療センターに対して本県から同センターの経営を支える運営交付金のようなものを交付する必要性もあるのかと思います。この点について担当部長の所見をお伺いしたいと思います。

最後になります。県が管理する道路、河川の除草についてであります。これも私、度々質問させていただきませんが、県が管理する道路、河川の除草についてということでございます。

佐賀県は全国有数の農業先進県、いわゆる農業県であります。道路、河川は公共物であるにもかかわらず、管理者による除草への理解がない。除草への理解がほぼほぼなく、除草の回数も僅かに一回と少なく、結果的に営農上の必要性から農家がよその管理区分の除草を担っているという状況にあります。それも生産に直結しない除草を年に少なくとも四回以上、延べ数キロにわたって、数キロの道のりを炎天下の危険な県道上一県道上に限らずでございますけれども、実際無償で行っています。

先ほど営農上の必要と申しましたが、公共物の除草のような作業は、自前の田んぼの草刈りと違って収益を一切生むことはありません。それでも県道のり面の草が繁茂すれば、圃場とのり面の境界が判然とせず、機械や施設損傷のリスクが高まり、農作業の工程に深刻な影響を与える可能性があり、施設の管理者がこの点について全く対応しないので、必要に迫られてやむなく実施をしているのが現況であります。

本県農業を守るためには、農家が無償ボランティアで支えざるを得ない除草などの過剰な負担を少しでも軽減できるよう、道路や河川の維持管理をしっかりと確保して、公共インフラである道路、河川の管理者としての責任を果たすべきである。

県が管理する道路や河川の除草について、今後どのように取り組んでいくのか、担当部長に御所見をお伺いいたします。

四つの質問ということになりましたが、どれもこれもが本当に大切な問題だと思っております。県の誠意ある答弁を期待して、一回目の質問を終わりたいと思います。ありがとうございました。

(拍手)

◎藤木卓一郎君 登壇＝しっかり答弁を聞かせていただきました。

一つは洋上風力発電のことについては、しっかりと今度こそは、来年こそは「有望区域」に指定され、事業の目的が完遂され、玄海漁協をはじめとする多くの漁民の皆さんたちの生活の安定に資

するように、精いっぱい議会、県一体となって、国及び長崎県、福岡県、多くの皆さんたちに気持ちを伝えて解決していきたいもんだと改めて思いましたので、この点はよろしく願いいたします。

種村部長の答弁を大変ありがたく聞かせていただきました。建て替えは待ったなしですけども、それ以上に運営が大変だと。本県県民はほかの県と比べても余計に精神疾患にかかる患者が多いのか、そういうわけではないにしても、精神疾患の世界というのは本当に厳しい現場です。本人はさることながら、それを介助する家族、施設、そして治療を行う医師、そして看護師。慢性な赤字は、結果的には経済原則に従って言えば、不採算部門の切り捨てとというか、赤字は結果的にその不採算部門の縮小や切り捨てにつながる可能性があって、絶対そうあってはならない。何とか国、NHO、そして本県、力を合わせて、知恵を出し合って、三方一両損というようなこともあります。身を切って貢献した結果として公益を増進して受益を大きくする、そういったこともみんなの知恵を出し合った結果だと思うので、種村部長や山口知事におかれましては、この点についてもしっかりと前向きに、今までどおりにセンターと向き合って頑張っていたいただきたいと心から期待をするものであります。

草刈りの話を一つしますが、当然のことながら、佐賀県の県土面積は変わりません。明治以来変わらない、これからも変わらない。産業振興としての農業の食料安保上の役割においては、やはりこれも変わらないんだろうというふうに思いますね。つまり、耕作面積は変わらないということ、そのために機械力、ICT農業だ、先進農業だというようなふうで、機械力を通じて、売り上げ全体を上げていく、耕作面積を維持していくというようなことは変わらない。

しかし、変わることが一つだけあります。変わり続けていること、それは農業従事者ということです。農業従事者は、ついこの頃、新聞でも報道されておりましたけれども、圧倒的に減じております。平成七年の段階、今から三十年ほど前に四万人いました基幹的農業従事者が、三十年の時を超えて今一万五千八百六十七人、つまり、三十年で六〇%の減であります。二十人の基幹的農業従事者の皆さんたちと公役でもって草刈りをするということになれば、集落の中もまあ何とか。しかし、二十人でやっておった集落内の草刈りを年に四回やるに当たって、二十人でやったものを八人でやる、十人でやったものを四人でやる。

これは生産に直結する草刈りの世界でございませぬので、もちろん県道、県河川の話だけではないです。たまさか僕は県議会壇上で言っているから県道と言ったにすぎません。一般市道でも、国道でもそうでしょうし、国管理の河川、管理用道路についている田んぼもそうでしょうし、この公共たる世界は国の安全保障を担い、そのために農水省としては産業施策として先進農業を推進し、農業を全うするための努力をしようと言っているが、まず、その基本的な部分である農業の基盤整備の残された先進農家、残された大規模農家が、その集落や自分が耕作する農地及び畑地についてこのボランティアの経費の部分をどう見るかということについて誰も返事をしようとしません。

このことを、代表して県の県土整備部の担当部長に答えていただいておったわけですけども、このことについてこれからどんどん農業従事者が減っていく、しかし、県土は変わらない、耕作面積も変わらない。自分の農地ではない農道のり面—農道のり面ぐらいならまだしも、県道のり面、国道のり面、県河川の管理用道路のり面、ありとあらゆる農地に付随する社会資本そのものの管理を、管理責任者が営農者に迷惑かけないようにきちんと全うしていただきたい。そのことを佐賀県を通して市町にも、国にも農業者を代表して申し上げたいということでもあります。

あと四分ということでもございますので、最後に言いますけども、新幹線の問題、県の主体性についてというところで再質問しますが、我々は知事に対して、この問題に打開する立場にはないということから、本当にこの問題に向き合おうとされてこなかったことに対して警鐘を乱打し続けた六、七年だったというふうに私は思っていますが、向き合うべきだというのが議論なんであって、何も六百六十億円や千四百億円を丸のみせいというような話をしたことは一度もないわけです。

フル規格というのは検討に値するのではないかと御検討いただきますように、佐賀駅ルートは妥当なルートではないかと御検討いただきますように、そして検討しないということは、結果的に国交省が持っている運輸三局、航空、港湾、鉄道、そして国交省が持っている道路、河川、そういったこ

とそのものに、私たちの生活に深く根差しているこの問題に、暗い影を差し続けることになりやせんかということで、正面から向き合っていただきたい。県の主体性ということ、当事者ではないと、きびすを返すのではなく、県民全体のために、国家、九州のために正面から向き合って話をし、いただきたいというふうに申し続けてきた六、七年だったということです。

今は僕は向き合っているんだろうというふうに思っています。そうなってくると、千四百億円という数字が妥当であるかどうか。六百六十億円という数字が妥当であるかどうか。着工五条件の中にある経営分離が妥当であるかどうかということを改めて県知事が向き合ってさえくれば、我々は県と一体となって、国及び関係当局、長崎県に対しても、どこに対してもそうですけれども、議論をしっかりとやっていく用意と覚悟があるということを改めて申し上げたいと思います。

◎藤木卓一郎君（続）＝そういう意味において、県の主体性について解決する当事者にないと、今まで立場にないと、認識について、改めてこの点について答弁を求めたいと思います。

Copyright © Saga Prefectural Assembly Minutes, All rights reserved.