

◎相手の気持ちに寄り添いつつも実現に向け最大の努力を

新型コロナウイルス感染防止については国はもとより県も全力で取り組んでいます。議会でも各常任委員会で議論し、私自身も国に対し提出する意見書案作成に努めています。

さてタイトルの件です。「自分達も長崎県の気持ちはわかるので一歩ずつ前進するよう取り組んでいる。それに対し長崎県知事は足を引っ張るようなことを。本気でなんとか打開したいという気持ちがあるのか？」先般2月10日の自民党佐賀県連政調会と長崎県連政調会の新幹線をテーマとした意見交換会の冒頭での先方からの第一声でした。

何のことかという、平成20年に肥前山口～諫早間を上下分離で運行（走らせるのはJR、維持管理は地元自治体）と決めた時に当時の長崎県知事が佐賀県に配慮し「佐賀県1、長崎県2」の割合で費用負担に合意したのを今般、費用の上振れを理由に比率割合を再協議したい意向を長崎県が示したという報道を受け「前知事時代に取り決めた比率を今これだけ新幹線の件で揉めている時に見直そうというのは喧嘩を売るのと同じではないか」ということです。

確かにまだ時間的に猶予があるなか私も今結論をださなくてもよいと思っています。焦る理由の一つに以下の北陸新幹線の進捗もあり、このままでは先を越され財源確保は後回しとなる恐れがあります。

佐賀県側ではフル規格推進派による集会で配布された資料では、左記のように複数のルート案が示され、各ルートのメリット・デメリットも説明されています。開催中の佐賀県議会では自民党県議団からの代表質問で「とにかく早く協議の場につくように」という趣旨の質疑もなされています。相手の気持ちに寄り添いながらも与党PTでご尽力頂いている地元国会議員の取り組みに応え、自らも汗をかき取り組んでいかねばと思います。

佐賀県側ではフル規格推進派による集会で配布された資料では、左記のように複数のルート案が示され、各ルートのメリット・デメリットも説明されています。開催中の佐賀県議会では自民党県議団からの代表質問で「とにかく早く協議の場につくように」という趣旨の質疑もなされています。相手の気持ちに寄り添いながらも与党PTでご尽力頂いている地元国会議員の取り組みに応え、自らも汗をかき取り組んでいかねばと思います。



■各ルート案のメリット・デメリット

長崎自動車道ルート	佐賀空港ルート	佐賀駅ルート	
<ul style="list-style-type: none"> ・工事費少、工期短い ・駐車スペース広大 ・貨物輸送基地 	<ul style="list-style-type: none"> ・空運との相乗効果 ・駐車スペース広大 ・貨物輸送基地 	<ul style="list-style-type: none"> ・佐賀市中心街に近 	メリット
<ul style="list-style-type: none"> ・中心街との連絡方 ・大きな問題点はない 	<ul style="list-style-type: none"> ・福岡県等の負担と協力が必須 ・中心街との連絡方 	<ul style="list-style-type: none"> ・駅前広場、駐車場等が極めて狭い ・用地買収等が困難? 	デメリット

■北陸新幹線スケジュール

年度	R1 (2019) 年度	R2 (2020) 年度	R3 (2021) 年度	R4 (2022) 年度	R5 (2023) 年度
金沢・敦賀間			工事		★開業(予定)
敦賀・新大阪間			環境影響評価調査	財源議論?	★着工(目標)

