

【大久保潔重議員】皆さん、こんにちは。愛郷無限。の大久保潔重でございます。県議会復帰後、2度目の県政一般質問の壇上に立たせていただきますことを、県民の皆様にご感謝申し上げますとともに、本日の登壇に当たり、順番変更にご配慮いただきました同僚議員にお礼を申し上げます。

1、陸・海・空の交通体系について。

(1) 九州新幹線西九州ルートについて。

日本の最西端に位置し、離島・半島や中山間地を多く抱える我が長崎県の地理的、地形的なハンディキャップを乗り越え、長崎から地方創生を成し遂げるため、力を尽くしてまいり所存でございます。

地方創生の実現には、まち・ひと・しごとをどうつくるかが大きな課題であり、そのためにはまず、陸・海・空の総合交通体系の整備が必要不可欠であります。

物流・交流の要となる交通網を戦略的に整備するうえで、まず、陸上交通の最大の懸案であります九州新幹線西九州ルートについて、お尋ねします。

去る11月18日、国の「軌間可変技術評価委員会」の報告では、フリーゲージトレインの車軸の摩耗、高速走行性の安定性、維持管理コストの3つの問題が指摘され、本来、年度内に再開予定の耐久走行試験が来年6月以降となる約半年間の先送りとなりました。

この報告を受けての県のご見解を、まずはお伺いします。

以降は、一問一答方式により対面演壇席から質問をさせていただきます。

【中村法道知事】大久保議員のご質問にお答えいたします。九州新幹線西九州ルートについてのお尋ねでございます。

九州新幹線西九州ルートにつきましては、新幹線によって本県と中国圏、関西圏域が直接結ばれ、経済交流や交流人口の拡大等を通して、西九州地域全体の活性化につながるものであり、早期実現が必要であると考えております。

こうした中で、今年度後半からのフリーゲージトレインの耐久走行試験の再開を期待しておりました本県にとりまして、今回の「軌間可変技術評価委員会」の報告は、大変残念な結果でありました。

したがって、国に対しましては、新幹線の開業を見据えた県内のまちづくりが進む中で、新幹線の整備効果の早期発現に向けて、これ以上、大きな遅れが生じることがないように、しっかりと対応していただきたいと考えているところであります。

以後のお尋ねにつきましては、自席の方からお答えをさせていただきます。

【大久保潔重議員】今、知事からご答弁をいただきましたけれども、去る11月18日のフリーゲージトレインに対する国の報告、本当に大変残念な気持ちを持ったわけです。

12月4日ですから、一昨日から検証走行試験というのがスタートをいたしました。これの一つのめどが来年の3月であります。そして、さらに検証を重ねて来年の6月以降ということになりますから、一日でも早い新幹線の開通、開業、そして、まちづくりに取り組んでいる県内の自治体、あるいは県民の皆さんにとってみれば本県に残念な気持ちであると同時に、この半年間、その検証結果を待つだけの、表現は悪いかもしれませんが、生殺しの状態、その

半年間をただ待つだけでいいのか、こういう気持ちも一方であるわけであります。

この「鉄道・運輸機構」の今回の報告を何度も読ませていただきました。中身は大変厳しい内容であります。そういう中で、果たして半年後に、これでオーケーだと、耐久走行試験に入れる、その確証があるわけでもない。（発言する者あり）ひょっとしたら遅れるかもしれない。（発言する者あり）大幅に遅れるかもしれない。（発言する者あり）最悪のケースは、できないかもしれない。いろんなことが想定されるわけであります。そういう中で、そのあらゆる想定を考えながら、今後の県政の取組というのにも必要になってくるのではないかと思います。

そこで、幾つか確認も含めて質問をさせていただきます。

まず、平成 37 年度、遅ればせながらでありますけれども、当初の予定よりは 3 年遅れてフリーゲージトレインの量産化ができました。その時はもちろん、今のスキームで全面開業ということでもよろしいでしょうか。

【辻本政美企画振興部長】平成 24 年 6 月認可の長崎・武雄温泉間の工事実施計画につきましては、フリーゲージトレインの導入を前提としたものとなっております。

また、平成 28 年 3 月 29 日の九州新幹線西九州ルートの開業の在り方に関する合意においても、フリーゲージトレインの導入を前提とした関係 6 者での協議のうえ、合意されたものでございます。

フリーゲージトレインの技術開発が順調に推移した場合、量産車の導入は平成 36 年度末の見込みでございますけれども、現

在のスキームに従い、フリーゲージトレインの量産化導入により全面開業と理解をしております。

【大久保潔重議員】その際、平成 34 年には、これは暫定的でありますけれども、リレー方式で開業します。そして 3 年後にフリーゲージトレインの量産化ができました。ということは、そこでフリーゲージトレインに戻すということは、少なくとも平成 34 年にリレー方式で開業して、長崎から武雄までというのは、まさにこれフル規格の車両に乗った乗客の皆さん、県民の皆さんの感情がどうなっていくのかということですね。これは一つ、やっぱり頭にとめておかなければいけないのではないかと思います。

それから、フリーゲージトレインの開発が遅れた場合、平成 34 年にリレー方式で開業しますから、特段問題ないじゃないかと。時間をかけてフリーゲージトレインの開発をしていこうとなった時に、1~2 年遅れるんじゃないかと、3 年、5 年、8 年と遅れた場合に、このリレー方式が固定化をするのではないかとという懸念があるわけですが、リレー方式の場合には、いろんな試算の中で時間短縮の試算は明らかになっておりますけれども、収支採算性とか、B/C といった試算の計算はなされていないと思います。

ですから、お伺いしますけれども、フリーゲージトレインの開発が大幅に遅れた場合、このリレー方式が固定化される可能性、そして、懸念というのはないのか、お尋ねしたいと思います。

【辻本政美企画振興部長】国といたしましては、この半年間、今考え得る最善の策を

とった車両による検証走行試験という形で、フリーゲージトレインの技術開発、それから経済性の検討を進め、今後のスケジュールに遅れが生じないように取り組んでいくということでございます。

そのため、県といたしましては、現段階では検証走行試験など、フリーゲージトレインの開発状況を見極める必要があり、状況の変化に応じて対応していくべきものと考えております。

【大久保潔重議員】国は最善の策で取組を進めるということであります。県としては、それを待つしかないというような、心中も察するわけでありますけれどもね。

一方で、私の聞いた話、真意かどうかはわかりませんが、「鉄道・運輸機構」のOBが、フリーゲージトレインは望ましくないと長崎県内の経済界にアドバイスしているらしいと、こういう話も一方で聞くわけであります。

その辺、真意も含めて、「鉄道・運輸機構」と県当局は、何か情報交換、あるいはフリーゲージトレインについての話をされていますか。

【辻本政美企画振興部長】「鉄道・運輸機構」本社及び九州新幹線の建設局とは、適宜、情報収集に努めているところでございます。

【大久保潔重議員】 その中で特段、フリーゲージトレインに対する「鉄道・運輸機構」の見解とございますか、望ましくないとというような声をお聞きですか。

【辻本政美企画振興部長】特段、そのような報告はお伺いしてございません。

【大久保潔重議員】 ということは、私の耳に入った噂は、真意ではないということになりますね。

一方、営業主体、これはJ R、特に、軸となるのはJ R九州でしょう。それから、山陽本線への乗り入れの関係も含めて、J R九州、あるいはJ R西日本との情報交換、話し合いというのは、県当局はどのようになさっていますか。

【辻本政美企画振興部長】 J R九州におきましては、現在、国と一緒に検証走行試験の取組を行われているということでございます。フリーゲージトレインの開通がなると、J R九州とJ R西日本が、そのダイヤの関係とかの協議に入るとお伺いしております。

したがって、J R西日本と本県が特段、協議をするという場はございません。

【大久保潔重議員】 ちょうど私も、現在のフリーゲージトレインを導入して西九州ルートで開業するというスキームを作成した時のメンバーであります。政権交代後に整備新幹線未着工の部分をどうしていくのかということで、このシナリオづくりに関与させていただきました。この西九州ルートも、ここまでやるのに本当に大変な苦労をしたわけであります。5つの着工のための条件をクリアするための前提となる条件を、一つひとつ積みあげてやってやりました。ですから、本当にこれで完璧にやってほしいんです。

ところが、どうもその雲行きがあやしい感じを、正直、今しているわけであります。今、J R当局、あるいは「鉄道・運輸機構」との県当局とのやり取りのことも聞かせていただきました。

当時を振り返れば、もともとの西九州ルートというのは、スーパー特急でやる予定だったんです。ところが、政権交代後に我々に、与党の方に権限がきた。あっと驚くことがあったのは、JRにしろ、「鉄道・運輸機構」にしろ、スーパー特急、時速200キロの車両の開発をしていなかった。もう啞然としたわけです。

しかし、時を同じく、フリーゲージトレインの基本的な機能といいますか、走行の技術確立ができたという報告があったんです。だから、これに走っていったわけですよ。思えば、JR九州は、フリーゲージトレインに非常に積極的な姿勢を示しました。

だから、もしその姿勢が今、ちょっとでも揺らぎがあるのであれば、そこはしっかりと確認をされた方がいいと思います。何らかの原因があるので、JR九州の態度が変わったということではですね。

それから、JR西日本、これは当然山陽本線に乗り入れの問題があるので、スピードの問題とか、車両の問題とか、いろいろ課題はあるけれども、概ね合意をすることで同意をしたんです。

ですから、もし、今、ちまたで言われているようなスピードの問題、フリーゲージトレインの車両の問題で山陽本線に乗り入れできないんじゃないか、こういうことが本当であれば、少なくとも今のフリーゲージトレインでのスキーム、この前提条件が全部崩れますからね。最悪の場合には、フリーゲージトレインすら来なくなる可能性だってあるわけです。そこはしっかりと検証をし、確認をし、進めていただきたい

と、このように思いますけれども、いかがですか。

【中村法道知事】 JR西日本のさまざまな考え方等について報道がなされておりますけれども、私どもは、西九州ルートの大前提として、直接、中国圏域、関西圏域まで直行運転できると、これがあってはじめて新幹線であると理解して、これまで取り組んできたところでありまして、新聞報道等の都度、発言等の内容について真意を確認しておりますけれども、決して、報道で指摘されるような趣旨の発言があったという確認はいたしていないところであります。したがって、これからも重大な関心を持続けてまいりたいと思っております。

【大久保潔重議員】 ぜひ、そういう覚悟で取り組んでいただきたいと思います。

それで、あと、県民の皆さんの声です。今の状況が本当に厳しいのではないかという懸念があるということです。先行きが不透明だと正直感じるわけでありまして。

県民の皆さんの声を、この1年間、聞いてきました。やはり全線フル規格を望む声が圧倒的であります。

そういう中で、県の立場もわかりますよ。国がこう言っているんだから、予断を許さず国の、あるいはJRの、あるいは「鉄道・運輸機構」のこの取組を注視していくしかない。こういう県の姿勢というのは、もうそれ以上はなかなか言えない。それはよく心中をお察しします。

しかしながら、県民の皆さんの声の反映をどうしていくか。そして、先行き不透明になった、この西九州ルートの新幹線の政策転換というのがないのかどうか。あるとするならば、どういうタイミングでしてい

くのかどうか。ここらあたりが、今後の課題ではないかと思うわけであります。

その中で、もし政策転換があり得るならば、一番カギを握っているのは、この与党の「整備新幹線建設推進プロジェクトチーム」、新幹線の与党PT、これが今、定期的に会合が持たれていると聞きます。この与党PTの議論内容、この情報把握というのは、県としてなされていますでしょう

【辻本政美企画振興部長】「与党整備新幹線建設推進プロジェクトチーム」の動向につきましては、公開された内容について適宜、情報収集を行っているところでございます。

【大久保潔重議員】非公開でありますけれども、当然これは長崎県選出の国会議員も入っておられるので、情報提供はあろうかと思えます。

そういう中で、この西九州ルートについての今の与党PTの話というのは、どのような感触を持っておられますか。

【辻本政美企画振興部長】国がご説明をされている、検証走行試験の後の技術評価委員会の結果を待つと理解をしてございます。

【大久保潔重議員】その域だということですね。これだけ県民の皆さんの声盛りがあって、そして、田中県議会議長、また、県議会の中には、「長崎県九州新幹線長崎ルート建設促進議員連盟」の八江会長はじめ多くの県議会議員の皆さんが夢の理想形に向けて頑張ろうという時に、政策転換といえますか、国会議員あるいは与党PTの中から、なかなかその声が出てこないというのは非常に寂しい思いがするわけであります。

今日の新聞記事にもありましたが、北陸新幹線の敦賀からのルートは、小浜、京都、そして大阪というルートが有力であるけれども、年内に与党PTの中で決定されるのではないかとということがあります。

ということは、我々の西九州ルートについても、この年内というのは一つの大きなカギを握ると思うんです。

そこで、ぜひ、今日申し上げたいのは、我々長崎県としても、待ちの姿勢ではなく、ともに考えて一緒に国を突き上げていくという動きにならないのか、そういう申し入れをさせていただきたいと思えます。

そういう中で、私、一番大事なものは、やっぱりなんでこの西九州ルート、長崎ルートが必要なのかという大義名分、これをしっかり県民の皆さんと一緒に考えていかなければいけないと思えますが、ここらあたりのロジックですよ。北海道や北陸に対抗できるロジック。今、長崎県として準備しているといえますか、考えている大義名分というかロジック、もしあれば、お教え願いたいと思えます。

【辻本政美企画振興部長】先ほど、議員がご指摘になられたように、現在の西九州ルートにつきましては、財源確保の問題、それから収支採算性の問題、費用対効果、それから並行在来線の取扱い、それから地元負担の問題など、さまざまな課題を解決しながら積み重ねてきた問題でございます。

そういった中で、フル規格に向けた財源の論議をする前に、現在の西九州ルートの認可は、フリーゲージトレイン導入を前提としたものであるということを考えるべきだと考えているところでございます。

現時点において、全線フル規格化に向けた財源確保については、新たな地元負担、それから並行在来線の問題など、極めて重要な課題があると思っております。関係者の合意形成が不可欠でございますので、現時点では、論議する環境にはないと考えているところでございます。

【大久保潔重議員】フリーゲージトレインについては、平成23年でしたか、基本的な技術確立ができたということで、当時、このフリーゲージトレインを国家戦略として開発して輸出しようとしたわけです。そして、それを我々は全面的に支援するから、その第1号を西九州ルートに導入しようというのが、当時のロジックですよ。

ところが、その雲行きがあやしいとなれば、このロジックが非常に弱くなるんですね。

北海道、これは全国の政令指定都市で新幹線が通っていないのは札幌だけなんです。だから、札幌まで新幹線を通すことで、まさに日本列島を縦断する大動脈ができあがるんだというロジックできますよ。

北陸については、この東海道が南海トラフ地震で大きなダメージを受けるかもしれない、その時に関東と関西を結ぶ多重系の交通網が要るんだ。これだけでも十分大義名分ですよ。だから、北陸新幹線はどんどん進んでいきます。

我が九州を振り返った時に、もう既に鹿児島まで縦の軸はあるじゃないか、なんで長崎までなんだと、中央での論議は必ずなるんですよ。

だから、長崎県としても、これは議会も含めて、なぜ長崎に要するのか、このロジックを皆さんと一緒にもう考えておかない

と、いざ勝負という時に勝負にならないですよ。これをぜひ、私は申し上げさせていたいただきたいと思っております。

ですから、どうぞ、県民の皆さんが思う理想形に向けて我々も頑張りますので、知事、我々にも、何かやるべきことがあったら遠慮なく申しつけていただきたいと思いますが、いかがですか。

【中村法道知事】九州新幹線西九州ルートのロジックについてのお話でございましてけれども、これはもう既に、武雄温泉・長崎間はフル規格できあがってしまっているわけですから、これはもうロジックを今さいろいろ言う余地はないものと思っているわけでありまして。

今、議員ご指摘のように、さまざまな過程を経て今に至っているわけでありましてけれども、やはり県民の皆様方がフル規格を望まれる声というのは、最初からそういった前提の声が数多くあったものと理解をいたしております。ただ、佐賀県との合意調整が必要不可欠であって、そういった環境の中で、最終的にスーパー特急方式で、現実にはスーパー特急がなかったもので、フリーゲージトレインを採用して認可、着工に至ったということでもありますので、今これをフル規格にということになると、まずはそうしたこれまでの経過を振り返って、佐賀県の同意が必要不可欠でありますので、そういった点も考慮しながら判断していかねなければいけないと考えているところであります。

【大久保潔重議員】今現在、知事として、あるいは長崎県として言えることの限界だろうと思っております。しかし、着工のための5条件を積み重ねてきた私としては、財源の

論議、収支採算性、B/C、JRの同意、地元の、特に佐賀県の同意、それをクリアするための準備が必要だと、これから新たな政策転換を考えた場合にですね。そして、やっぱり大きなロジックがないと、佐賀県の説得すらできないということを私は申し上げたいと思うんです。

だから、ぜひ、表面で言えること、当然先行きが不透明な中で、これはいずれ佐賀県とのやりあいも出てくるわけですから、そういう意味で大きな錦の御旗、ロジックが要るわけでありまして、ぜひ、そこらあたりを検討していただきたいと思います。

(2) 長崎港の振興について。

①長崎港松が枝地区の2バース化について。

港湾の振興ということで、長崎港について質問を移していきます。

新幹線が開通後、当然、今後はこの陸と海の結節点である長崎港の重要性というのが出てくるわけです。前川 清さんの歌に「終着駅長崎」というのがあります。この歌は大変いい歌でありますけれども、しかし、その終着駅長崎が振り出しに戻っちゃいけないわけです。長崎からアジアへのゲートウェイとして、まさに世界に広がっていかなければいけない。こういう世界が長崎港にはあろうかと思えます。そういう中で、人の交流。今、現在、長崎港に寄港している大型クルーズ船、大変たくさん船籍が寄港をしております。そして、その船も10万トンを超える大きな大型客船が入っているわけでありまして。今後、2つの世界遺産登録がなれば、当然これまた増えてくる可能性があります。

そういう中で、平成26年に松が枝国際観光船埠頭の2バース化が港湾計画に位置づけられましたけれども、いまだ事業化に至っていません。この事業化に当たっての問題、今後の取組についてお尋ねをしたいと思います。

【浅野和広土木部長】松が枝岸壁の2バース化の件でございます。

この件につきましては、先ほど議員ご指摘のとおり、平成26年に2バース化を港湾計画に位置づけまして、国に対して今要望をし続けてきているというところでございます。

そんな中で、先ほどお話のあったように、アジア地域のクルーズ市場が急激に拡大してきまして、来年は今年の約200隻をさらに上回る予約が入っているという状況でございます。受け入れ環境の拡充が急務という状況になっております。

国は、現在、緊急経済対策として松が枝地区の既存岸壁の延伸に合わせて、大型船の安全な航行を確保するための航路拡幅等を進めております。

松が枝岸壁の2バース目の整備につきましては、工期約10年程度という長い期間と多額の費用がかかります。今が公共事業、非常に予算が厳しい中でありますが、アジアとの地理的優位性を有し、世界的な知名度がある長崎港の機能拡充は、アジアのゲートウェイとしてぜひとも必要と県では考えております。

今後、早期事業化に向けて粘り強く要望していきたいと考えております。

【大久保潔重議員】もう早い話が2バース化の質問をしたわけでありまして、これは記憶を思い起こせば3バース化なんていう

話も当時はあったんですよ。で、早くやらないといけないですね。これは出島の岸壁を少なくとも7万トン級の船が停泊できるような整備、そして、今の松が枝をちょっと延伸して、さらにその倍の15万トン級の船が止められるような整備、これは急いでやってください。その先に、松が枝の2バース化というのが見えてくると思います。どうですか。

【浅野和広土木部長】先ほども申しましたように、まず、出島につきましては、出島岸壁をせっかくつくったのですから、それを今の急激な需要に対して、まずは活用する。その次に、現在行っている松が枝のバースの拡充、これは急いで今、経済対策としてやっている最中でございます。

ですから、引き続き、そういうものを踏まえながら、将来に向けて2バース化を頑張っていきたいということでございます。

【大久保潔重議員】その課題が予算であれば、それはしっかり国に強く要請をしていただきたいと思います。

国の方針にも、特に、外国クルーズ等のこの交流人口の拡大、港湾整備というのはあるはずですから、やっていただきたいと思います。

一つの参考までに申し上げます。今年の7月でしたか、福井県の敦賀港に視察に行ってきました。この敦賀港というのは、今、北陸新幹線の決定されているところです。そして、我が長崎港と同じように日本海側の重要港湾なんです。ここの敵陣視察に行ってきました。そして、いろんな意見交換の中で入手した情報は、北陸新幹線のいわゆる工事残土を敦賀港の埋め立てに活用して、もう埋め立てをやっていると。

やっているんで、当然、これは国にこの港湾整備の要望を強くするけれども、それはできない時には県単独でもやるぞと、そういう強い決意がありました。

福井県、北陸というのは新幹線についても、駅を先につくってやると。福井の駅も、まだ通っていないのに駅はきれいに整備されているんです。こういう手法もあるんだなと感心しながら帰ってきましたけれども、ぜひそれぐらいの強い思いでやっていただきたいと思います。

②物流による長崎港の振興について。

物流に関して、この長崎港、県内唯一の定期コンテナ航路の拠点であります。港湾としての価値を上げるためにも、どうしてもやっぱり物流を増やしていかないといいですね。港湾の価値が上がってくれば、当然国の予算もつきやすくなるだろうと、私は思うわけです。そういう意味で、長崎港の物流としての観点からの今後の展望というのをお聞かせ願えますか。

【浅野和広土木部長】長崎港は、県内唯一のコンテナ埠頭として、県内経済の活性化のため、これまでコンテナヤードの拡張とか、上屋の建設、荷役機械の更新など、物流機能の拡充を図り、競争力の強化に努めてまいりました。

こうしたハード面の強化と合わせて積極的なポートセールスの結果、桧木材とか、古紙などの輸出コンテナの取扱量が増加しております。

今年度末にはコンテナターミナルの管理棟が完成し、平成29年5月には、現在整備中のガントリークレーンが供用開始する予定でございます。これまで以上にスピーディに効率的な荷役が可能となることか

ら、県内貨物のさらなる取り込みや、新たな貨物の掘り起こしを行い、物流の活性化による地域の振興につなげてまいりたいと考えております。

【大久保潔重議員】 小ヶ倉埠頭で念願のガントリークレーンが稼働するということがあります。ぜひ頑張ってください。

そして、やっぱり荷物を集める、荷物をつくっていくということも、今後の長崎県の大きな政策課題にしていきたいと思えます。国内外の扱う荷物をやっぱり集めてつくることが、まさにこの港湾機能を使うということにもなってきますので、ぜひ内港、外港、海運含めて、その活性化のために荷物をつくって集める、集めてつくる。これはぜひ大きな政策課題にしていきたいと要望します。

(3) 長崎空港の活性化について。

これは当然、この長崎空港の活性化のために国内線、国際線ともに路線を拡大する必要があると思えます。

そこで、今、九州最大の空港といえば福岡空港、この福岡空港が現在非常に混雑をしている。混雑空港であります。このことは、近県の長崎にとってはチャンスではないですか。このあふれた余剰便を長崎県として取りにいていただきたいと思うわけですが、県の見解をお伺いしたいと思います。

【辻本政美企画振興部長】 長崎空港の活性化につきましてのご質問でございますけれども、長崎空港の活性化を図りまして交流人口の拡大を図ることについては、地域経済の活性化、それから、地域活力の向上につなげていくということでありまして、現在、航空路線の誘致等を積極的に進

めているところでございまして、今年度、国内線では、フジドリームエアラインが長崎・小牧線など36便の国内チャーター便を運航するほか、スカイマークの長崎・神戸線が今月から2往復増えまして4便化されるところでございます。

さらに、国際線では、本年の10月から、長崎・ソウル線が、エアソウルによって、従来よりも利便性が高い週4便で再開をいたしたところでございます。

混雑した福岡空港の代替機能を図って、それから、長崎空港の持つ優位性を活かすために、空港の24時間化への取組を進めているところでございまして、これまで友好交流や訪日需要の高い中国の各都市、香港、台湾、東南アジアからの路線誘致を現在行っているところでございます。

【大久保潔重議員】 福岡空港というのはご承知のように、住宅地に非常に近接をしておりますので、そういう意味では長崎空港というのは海上空港でありますから、24時間化ができる可能性がある。福岡にはないものをこちらで対応できる可能性があります。国内線においても、以前は長崎・札幌航空路というものもあったように聞きます。ぜひ、そのチャンスがないのかどうか。

国際線においては、今、部長答弁がありましたような、中国をはじめ、東アジアをはじめ、東南アジアとのやり取り、これも長崎県としても、条件が合えば積極的に取りにいて、定着化をさせる必要があるんじゃないかと思えます。ぜひ取り組んでいただきたいと思えます。

2、交流人口拡大について。

(1) スポーツ振興について。

①マラソン大会開催に向けて。

もう私は、スポーツ振興、スポーツ交流人口拡大ということで絞って質問させていただきます。

地方創生でスポーツ交流を進めていくことは、地域活性化に非常にいいことであります。今年夏のリオのオリンピック・パラリンピック、長崎県出身の選手団の活躍というのは、県民の皆さんに感動と勇気を与えました。

国においても、これは「文部科学白書」の中にも、しっかりと「我が国は、スポーツ立国を目指していこう」と、そして、「国際的な地位を高めていこう」と書いてあるんですね。

そういう中で、昨年、長崎県で設立した長崎県のスポーツコミッション、今どのように動いておるのか、お尋ねをしたいと思います。

【辻本政美企画振興部長】スポーツコミッションの活動状況についてのお尋ねでございますけれども、スポーツコミッションでは、市町、競技団体等と緊密な連携を取りながら、国内外のスポーツ大会の主催者やスポーツチームへの誘致活動、それから相談対応、受け入れに係る手配、支援や情報発信などを行うことによりまして、スポーツ大会や合宿を誘致し、交流人口の拡大を図るということとしてございます。

今年度は、海外とのパイプを活かしましたスポーツイベントの開催や、スポーツチームのキャンプ誘致を中心に活動をしておりまして、本年10月に「長崎上海カーニバル」を諫早市で開催をしたほか、今月中旬には、韓国体育大学及び釜山

実業団のアーチェリー部が佐世保市でキャンプを実施することとなっております。

また、来年2月には、中国プロサッカークラブの下部チームが長崎市でキャンプを実施し、4月には、九州セブンズラグビー大会の島原市での開催が決定するなど、徐々に成果があらわれてきているところでございます。

このほか、「スポーツマネジメント講座」を本年11月から開始いたしまして、スポーツで地域を活性化する人材の育成にも取り組んでいるところでございます。

【大久保潔重議員】昨年、長崎県においてはスポーツコミッションが設立されましたので、わずか1年間ということですから、今のいろんな取組の報告をいただきました。それはそれでよしとします。

ただ、一言申し上げたいのは、スポーツイベントとか、合宿の誘致というのは、これはおそらく全国どこもやっていると思うんです。そういう中で、先般ちょっとある機会があって、福岡県のスポーツに対する取組の勉強をしに行ったら、スポーツタレントの発掘事業というのをやっているんです。そして、その事業の中からトップアスリートが何人も輩出されているということなんです。で、聞きますと、このスポーツタレント発掘のネットワークというのが全国にあって、長崎県はそのネットワークに加入はしてなかったんですね。こういうことも特徴があって非常にいいのではないかなと思います。

それから、スポーツそのものをエンターテインメント化する。これも今全国でかなり動きが出ています。これはやっぱりスポーツに付加価値を与えるということです。こ

れが幾らでもビジネスにもつながってくる。そういう動きを先駆けてほしいと思うんです、スポーツコミッションにはですね。

そういう中で、大きなスポーツイベントということで提案をさせていただきたいと思います。長崎県として、何か軸になる大きなスポーツイベント、私は競技人口の多い陸上競技の中でもマラソン大会というのは大きな軸になれるのではないかと思うわけであります。（発言する者あり）全国的な健康志向の増大で市民ランナーが増えています。市民、県民一体となって、選手だけではなく、応援する人、もてなす人一体となって、スポーツ交流と地域活性ができるこのマラソン大会は、全国でどこも盛り上がっています。

なぜ、今、長崎でマラソンかといいますと、これは一昨年の長崎の国体、そして今年のねりんピック等々、いわゆる施設、人材、ノウハウのレガシーがあるので、そのレガシーを今からどう活かしていくか、ここが大きな課題ではないかな。そして、このレガシーを活かしつつ、2020年の東京オリンピックの機運の醸成に、我が長崎県がどこよりも先駆けて出ていくという思いがあるからであります。

マラソンについては、過去に長崎県、諫早市、報道機関、関係団体でフルマラソン開催に向けた協議がなされたとも聞いておりますけれども、ぜひ県が一步踏み出して、このマラソンに対する取組を進めていただきたいと思いますが、いかがでございますか。

【辻本政美企画振興部長】マラソン大会の開催に当たりましては、県といたしまし

て、やはり地元の行政、それから競技団体、観光団体、それから、市民の方々が一体となって主体的に関わることが非常に重要であると考えてございます。

先ほど議員からお話がありました諫早市の方におきましても、関係団体、それから、県も入りまして、協議を進めていたところでございますけれども、その人員の体制の問題であるとか、財源の問題等でまだしっかりとした形には至っておりません。そういった諫早市とか、あと民間の方々の動向を踏まえながら、その状況を見ながら検討してまいりたいと考えているところでございます。

【大久保潔重議員】そう答弁がくるだろうと思っていました。昨年、そういうことで私たちの仲間が、「諫早・雲仙マラソンを成功させる会」を有志で立ち上げて、昨年の暮れには、東京マラソンの財団の早野忠昭事業担当局長を諫早市の文化会館にお招きして講演会を開催。

そして、本年7月24日は、いきなりマラソンは無理だから歩こうということで、「諫早・雲仙ウルトラウォーキング」というのを開催しました。あの炎天下の中でありましたけれども、1,200人の定員がほぼ満員。そして、無事故で大盛況でありました。これはいずれも長崎県、あるいは長崎県教育委員会からご後援をいただいて報告もしてあると思います。

今、早野忠昭さんのお話を出しましたけれども、この東京マラソンの責任者ですよ。私は、将来長崎がフルマラソンをやるなら、この東京マラソンとの連携、あるいは協力を得られるという感触を得ているんです。この早野忠昭さんというのは、知事

と同じ南島原市の出身であります。（発言する者あり）その早野忠昭さんを県としてもフルに活用していただいて、長崎県のスポーツ振興、あるいはマラソン大会に向けて、もっともっと強いお願いをしていったらいかかなと思います、いかがですか。

【辻本政美企画振興部長】ただいまご紹介のありました早野忠昭さんは、陸上競技に関する深い知見、それから全国のネットワークを持たれているということで、平成28年に長崎県のスポーツコミッションの誘致アドバイザーとして、ご就任をいただいているところでございます。

今後も、そういった知見などをいただきながら、参考とさせていただきたいと思っております。

【大久保潔重議員】ぜひ、こういう長崎県出身の人材が、世界で5本の指に入ろうかともする東京マラソンの事業担当局長、そして、レースにおけるチーフディレクターとして活躍をされています。ぜひ長崎県としてお願いをして、活用をしていただきたいと思っております。

次に、このマラソンのコースです。

今現在、県内に日本陸連公認のコースは1カ所、雲仙・小浜の1コースです。先般、これは環境生活委員会で視察をさせていただきましたけれども、このコースは大雨が降ると通行止めになる可能性があります。ぜひもう一つ、あるいはもう一つ、県内にこのコースが必要だろうと思っております。そういう意味では、諫早湾干拓地の利活用、8キロ一直線の堤防道路、こういったのは非常に理想的なコースではないかなと思っております。

そこで、道路使用許可を出す権限の警察本部長にお尋ねをします。

この諫早・雲仙マラソンを開催したいという思い、そして、陸連公認のコースを取りたいという我々の思いに対する県警としての今現在の考え、対応について、お聞かせ願いたいと思っております。

【金井哲男警察本部長】お答え申し上げます。

マラソン等の路上競技につきましては、ご指摘のように道路交通法におきまして警察署長の道路使用許可が必要な行為とされているところでございまして、その可否の判断に当たりますには、地域住民、道路利用者等の合意形成、地方公共団体の関与、使用する道路及び交通の状況、また競技及び観客の安全確保のための措置の状況などをもとに、慎重に検討をしているところでございます。

県警といたしましては、今後、マラソンの主催者からご相談がありました場合には、こうした諸問題の解決策を講じました計画案の策定を求めますなど、交通の安全と円滑に関する責務を果たしてまいりたいと考えているところでございます。

【大久保潔重議員】この大会をすることが交通に及ぼす影響を上回る公益性があるかどうかという判断、大事だろうと思っております。そして、主催者から相談があった場合にはしっかりと助言をする、情報提供をする。そして、問題解決に向け協力をしてくださるという警察本部長の答弁であったかなと思っております。

ぜひ、主催する側で公共性を有するものになるのかどうかということも含めて、我々民間の会としても頑張っていきたいと

思いますし、いずれにしても、やっぱり県当局の後ろ楯がないと進んでいかない話でありますから、ぜひよろしくお願いを申し上げたいと思います。

今現在、全国で100カ所ぐらいマラソンをやっているんですね。そして、陸連公認のフルマラソンをやっていないのが全国で9県。そして、そのうち4県はもうやる方向で検討に入っています。全国的に検討もしていない、やっていない5県の中に長崎県が入っている。（発言する者あり）九州ではないのが長崎県だけです。（発言する者あり）寂しい思いがします。そして、マラソンの季節というのは1月、2月。まさにこれは観光客が閑散とする時期であります。ここに1万人規模のマラソン大会を誘致して、諫早を中心に開催ということですね。（発言する者あり）ぜひやっていただきたいと思います。

最後に、知事ちょっと一言、思いがありましたらお答えいただきたいと思います。

【中村法道知事】フルマラソンを開催してまいりますためには、もう既に議員ご承知のとおり、さまざまな関係機関の皆様方のご同意、ご協力が必要不可欠であります。そういった環境整備がまず重要になってまいりますことから、県も、関係の皆様方としっかり協議、相談をしてまいりたいと考えております。

【大久保潔重議員】我々としても頑張っていきたいと思います。

(2) 国際交流について。

①東南アジア諸国との交流。

国際交流についての交流人口拡大について、質問を移します。

これまでの我が県の日中、日韓交流に加えて、東南アジアを中心とする海外戦略、非常にいいのではないかと思います。昨年8月に中村知事がベトナムを訪問され、首都でありますハノイ、経済の中心地であるホーチミン、中部のダナン、クアンナム省などを訪問されたことは、私は大変有意義なことであったと思うわけであります。ハノイで会われた当時のクアンナム省のフック知事、現在のベトナム国の首相であります。そういう動きも含めて、この1年間、ベトナムに関する長崎県の動きについて、お尋ねしたいと思います。

【松川久和文化観光国際部長】昨年8月の知事、田中県議会議長、民間の皆様によるベトナム訪問が契機となりまして、本年6月には、長崎県商工会連合会がホーチミン市の高校生を本県へ招致し、県内大学における模擬講義や民間企業の視察、ホームステイなどの交流を行っております。

また、7月には、ダナン市で開催されました「越日文化交流フェスティバル」において、ダナン市との共催、協力のもと、本県の観光や物産をPRするブースを出展するとともに、日本語スピーチコンテストや本県ゆかりの映画上映などを実施しまして、本県の認知度向上を図ってきたところでございます。

さらに、本年11月には、県内企業の海外展開支援として、ベトナムの3都市において、県内企業11社が参加した現地企業との商談会を行っております。

昨年訪問しましたクアンナム省につきましては、相互交流の推進を図るため、今年度、本県を訪問していただく予定となっております。

このほか、2020年「東京オリンピック・パラリンピック」に向けて、ベトナム代表チームの事前キャンプの誘致などにも取り組んでいるところでございます。

今後とも、交流の歴史の活用や人脈の強化を図りながら、民間の皆様とともに、ベトナムとの交流拡大を図ってまいりたいところでございます。

【大久保潔重議員】7月に中部の都市ダナンのフェスティバルでPRをしたということでありまして、ダナンに目をつけたというのは私は非常にいいなと思うんです。当然、このクアンナム省の荒木宗太郎とアニオー姫の逸話がもともと長崎県にあるわけですけれどもね。長崎県立大学とダナン大学を交流しているということは、将来に向けて非常にいいことだと思います。ぜひ応援をさせていただきたいと思います。

ダナンというのは港町です。ダナンの港には、日本のODAが大きく関与していますからね。だから、長崎県が早くこのダナンとの交流を深めることが、これはひょっとしたら将来、長崎の港とダナンの港を結ぶダナン航路というのができてくる可能性があります。そして、人、ものの交流が盛んになってくる可能性を秘めていると思います。

それから、ベトナム交流人材招致事業ということで、今年はずっと始めて事業がありました。これは、長崎県の商工会連合会が主催であります。実は私もその準備委員会のメンバーなんですけれども、これは宅島会長の強いリーダーシップで、思い立ってからわずか10カ月で実現したんです。これは、全国の商工会でもこの取組というのはないです。今、現在も留学生とか、技能実

習生というのがベトナムから長崎に来ていますけれども、もっと若返って、高校生のうちから長崎県のファンを増やしていこうという、それが鉄は熱いうちに打てじゃないですが、めぐりめぐって、必ず長崎県の、例えば産業の振興にも貢献するのではないかという思いがあられたんだろうと思います。ぜひ、この事業を来年度以降もぜひ継続してやっていただきたいと思っておりますけれども、いかがですか。

【松川久和文化観光国際部長】今年度実施しましたベトナム人材招致事業、今、議員からご紹介ありましてとおりに、宅島長崎県商工会連合会会長の強いリーダーシップで執り行われましたものでございます。これも現地へ行きまして表明をなされて、直ちに事業に取り組まれたということで、私も将来の交流につながる大きな試みであると思っております。

県としましても、これはぜひ続けていただきたいと思っておりますので、でき得る限りの協力をしてまいりたいと考えておるところでございます。

【大久保潔重議員】これは、なかなか全国的にもない事業だそうですし、長崎県にとってもいい事業でありますから、ぜひ新年度予算に予算をしっかりと計上していただいて、ベトナムの高校生をホームステイで長崎県で受け入れる事業をぜひ継続的にやっていただきたいと思っております。

去る11月2日から6日まで、私は長崎ラオス友好協会のメンバーとラオス航空日本のメンバーと一緒に、ラオス人民民主共和国を訪問してきました。

4年間、駐日ラオス特命全権大使として任務をされたケントン・ヌアンタシン氏

が、今、ラオス北部のボーケーオ県という県の選出の国会議員をされています。その表敬訪問が目的だったんですけども、ボーケーオ県というのは、ミャンマー、タイと国境を有するゴールデントライアングル。昔は非常に悪いイメージがあった。しかし、今は経済特区です。そして、視察の中で、温泉の源泉があったりしまして、これも長崎県内には温泉地というのがあります。広大な農薬や化学肥料に汚染されていない土地がありました。ここでオーガニックの農業をやりたいという声も聞きました。当然、私も長崎県のミッションでありますスポーツの合宿のお願いもしてきました。さらには、教育や医療、あるいは産業支援といった長崎県としてでき得る交流の仕方がいっぱいあろうかと思えます。ぜひお尋ねしたいと思えますが、よそが進出していない地域に長崎県が先行して進出をして交流を深めることが、今後の長崎県の国際戦略として有効だと思えますが、いかがでございますか。

【松川久和文化観光国際部長】ラオスとの交流につきましては、残念ながら、本県とのゆかりに乏しく、また本県企業の展開の動きも見えないことなどから、現時点においてはラオスに特化した取組は行われておりませんが、近年、ラオスは高い経済成長が続き、東西経済回廊と呼ばれるベトナム、ラオス、タイを結ぶ交通インフラの整備も進むなど、今後の発展が見込まれている国でございます。

本県が、他県に先行して海外との交流を進めるに当たりましては、民間を含めた交流が広がっていく見込みが必要と考えております。

したがいまして、今後、ラオスに関する情報や本県の民間の動きなどについて、しっかりと情報収集をしながら、交流の可能性を探ってまいりたいと考えているところでございます。

【大久保潔重議員】ぜひ、いろんな支援の仕方があると思えますけれども、やっぱり経済成長した暁には、こちらにもインバウンドとしての期待というのもありますので、ぜひ頑張ってくださいと思います。

3、地域振興について。

(1) 諫早湾干拓について。

かなり議論に熱が入りまして、通告しておりました項目がほとんどできないかもしれないということで、申し訳ない、お詫びをしたいと思えますけれども、地域振興策における諫早湾干拓について、ぜひ質問をさせていただきたいと思えます。

先般、初日に地元の八江議員の質問にもありましたので、重複を避けたいと思えますけれども、この開門問題については、いろんな現在の裁判の状況、基金の対策など、いろいろありますけれども、ぜひ私はこの干拓地域における利活用、特に、スポーツ面での利活用について、お尋ねをしたいと思えます。

先般も、県央振興局主催の「諫干まつり」というのがありまして、この諫干の利活用がスポーツに関しても徐々に徐々に浸透しているということで大変喜ばしく思います。

この諫早湾の干拓地域における広大な自然干陸地や静穏な調整池などスケールメリットが大きな水陸両用のスポーツの場として、利活用の可能性を秘めていると思いま

すが、県として、どのように考えておられるのか、お尋ねしたいと思います。

【加藤兼仁農林部長】諫早湾干拓事業で創出されました調整池等は、地域活性化のために貴重な地域資源でありまして、これまでスポーツ等を含む利活用を進めますために、県において、潮受け堤防や中央干拓地における駐車場、トイレなどの各種整備、中央干拓地内部堤防におけるジョギングコースの設置等を実施してまいりました。

また、中央干拓地では、陸上競技団体等の主催による「いさはやミニ・トライアスロン・リレー大会」が毎年開催され、本年はリオデジャネイロ・パラリンピックの車椅子マラソンに出場されました副島正純選手など、日本代表選手による大会前強化合宿も行われたところでございます。

また、本明川や調整池では、長崎県ボート協会による艇庫の設置等、環境整備が進みますとともに、今年4月に「実業団ボートチーム」が発足し、本格的な練習を開始されたところでございます。

さらには、今年度は、県央振興局が長崎県カヌー協会の協力のもと、「カヌー体験教室」を実施したところでありまして、県といたしましては、今後とも、地元市、あるいは住民、国など、関係者と連携、調整を図りながら、スポーツでの活用も含めまして、さらなる利活用策の検討を進めてまいりたいと考えております。