

昭和37年9月20日生
平成23年4月福岡県議会議員初当選
平成27年4月二期目
平成31年4月三期目
添田町立添田小学校・添田中学校卒
福岡県立田川高等学校卒
日本大学商学部会計学科卒
麻生セメント株式会社入社・株式会社
麻生情報システム転籍
株式会社麻生情報システム代表取締役
社長



県政報告

食と緑を守る緑友会福岡県議団

令和元年8月号

福岡県総務企画地域振興委員長
緑友会福岡県議団・幹事長
福岡県議会議員 神崎 聡

改選後の議会で、福岡県総務企画地域振興常任委員会の委員長に選出されました。総務企画地域振興委員会は、行財政対策、職員の定数・給与及び勤務条件、財産の取得・管理及び処分、消防防災対策、県行政の総合企画及び総合調整、地域振興、ITの進展に伴う情報化の推進、交通政策、国際化の推進、地方税制などについて審査及び調査を行っています。

県政運営は大変難しい状況ではありますが、私自身は、これまで2期8年の間、商工委員会・農林水産委員会（副委員長）・県土整備委員会・文教委員会の主要な常任委員会に所属し、様々な角度から地域振興に関する取り組みを行ってきました。また、議会運営委員会理事に任命されてきた経験を活かし、委員長職を担ってまいりたいと思います。当委員会は常任委員会の要であります。何としてもこの難局を乗り越える覚悟であります。

6月定例会・予算特別委員会では、JR日田彦山線の復旧問題について、知事と県議会との温度差が浮き彫りになりました。二元代表制の一翼を担う県議会の役割と責任は、極めて重く、執行部と緊張関係を持ちながら、これ

からも地域の振興、県政の発展と県民福祉の向上に努めてまいります。



スマートフォンでも県議会録画中継

ブログ報告



第31号

ふくおか県議会だより

2019年（令和元年）6月発行 (6)

県議会について

総務企画地域振興常任委員会の様子

常任委員会は、所管事項ごとに8つの委員会（総務企画地域振興、厚生労働環境、県民生活商工、農林水産、県土整備、建築都市、文教、警察）が設置されており、会期中は議案や請願などの審査を行い、閉会中は本会議で付議された事項の調査、現地視察などの活動が行われています。



総務企画地域振興委員会



委員長
神崎 聡
(緑友)



副委員長
江頭 祥一
(自民)

中村 明彦(自民)	原中 誠志(民主)
井上 順吾(自民)	後藤 香織(民主)
板橋 聡(自民)	高橋 雅成(公明)
香原 勝司(自民)	吉田 浩一(福民)
富田 徳二(民主)	

行財政対策、職員の定数・給与及び勤務条件、財産の取得・管理及び処分、消防防災対策、県行政の総合企画及び総合調整、地域振興、ITの進展に伴う情報化の推進、交通政策、国際化の推進、地方税制などについて審査及び調査を行っています。

令和元年度福岡県総合防災訓練



6月2日、令和元年度福岡県総合防災訓練が、広川町及びみやま市で行われました。訓練は、県、広川町、みやま市、消防本部、消防団、警察、自衛隊、医療機関など約1,800名が参加して行われ、県議会からも原中誠志副議長や総務企画地域振興委員会の神崎聡委員長、江頭祥一副委員長など多くの議員が参加しました。今年の訓練は、平成29年7月九州北部豪雨及び平成30年7月豪雨等を踏まえ、複数の市町村が同時に被災したと想定し、「県災害時受援計画」に基づく被災自治体から県への応援要請訓練や、地域住民の避難訓練及び避難所運営訓練といった住民参加型訓練が行われました。



ツイッター



1. JR日田彦山線の復旧問題について

《井上忠敏会長質問》

小川知事は、3期目のビジョンについて、「豪雨災害の復旧・復興」を一日も早く成し遂げる。地方創生が喫緊の課題であり、誰もが住み慣れた地域で働く、暮らす、子どもを産み育てることができる地域社会づくりをしつかりやうしていく。と抱負を述べられています。

私たち議会は、改選前から知事の政治姿勢について質してきました。特にトップリーダーとしての資質・欠如を指摘し、政治家としての難局の解決に当たるように強く求めてきました。その1つにJR日田彦山線の復旧問題がありました。

知事はJR日田彦山線の鉄道による復旧に対して、「全身全霊で取り組む。職を賭す、あるいは政治生命をかける覚悟で取り組んでまいりたい」と議会ですべて取られました。政治家の発信した言葉は極めて大きいことは知事ご自身、お判りだと思っています。

JR日田彦山線の甚大な被害により、JRは代行バスを運行していますが、この状態は被災地域の通勤、通学、通院など、非常に不自由な生活を強いられ、地域住民は、一日も早い鉄道による早期の復旧を求めています。

この豪雨で同じ被害を受けた久大本線は17億円をかけ発災後から復旧工事が始まり、一年ですでに復旧をしています。また、平成29年で台風被害を受けた日豊本線は、31億円をかけ復旧し、熊本地震による豊肥本線も、約50億円かけ復旧をする見通しと聞いています。JR日田彦山線に限って、何故、復旧に着手できないのか、地元住民は理解しがたく、非常に憤りを感じています。知事はどのようにお考えなのか、お尋ね致します。



《質問》

日田彦山線復旧会議の発足は、JR九州の青柳社長が「鉄道での復旧が前提」との表明により立ち上がったもので、知事も「鉄道による復旧が大前提である」と繰り返し発言されてきました。

本年3月15日、第3回復旧会議で、JR九州側から年・1.6億円の鉄道設備維持費用として必要であるとし、運行経費の自治体への財政負担の支援を求めてきました。一方、自治体側は1.6億円の負担はできないことを表明し、両者の溝は埋まりませんでした。

その復旧会議の場で知事は突然、「JR九州として交通ネットワーク維持の考え方を次回復旧会議で示すこと」を要請しています。どういった意図で、このような要請をされたのですか。そして、この要請の知事の真意はどこにあったのですか。お尋ね致します。

《知事答弁》

「日田彦山線復旧会議」において、鉄道での復旧に向けた協議を行う中、JR九州は、昨年10月、復旧後の継続的な運行を確保するため、自治体側に運行経費に係る財政支援を求め、さらに、今年1月の検討会ではその額として1億6千万円を提示しました。

自治体側としては、収支改善のための利用促進策を示し、「運行経費に対する財政支援はできない」として、再考を求めた。そして、3月の復旧会議では、JR九州から、改めて鉄道設備の維持費用として1億6千万円の財政支援が必要であるとの説明がされた。

そこで、
①一昨年の7月に被災し、長期間そのままになっており、1日も早い復興を図りたいこと
②鉄道での復旧を求めること
③地元への財政支援の要請は再考すべきこと

という自治体側の強い思いを伝えた上で、「地域住民の移動手段と利便性の確保、地域の活性化に資する交通ネットワークというものについて、鉄道事業者であるJR九州としてどのように考えているのか」と、改めてその考えを質したものである。

《質問》

その要請によって、「第4回日田彦山線復旧会議」が行われたのが、4月23日でありました。ここで、鉄道、BRT、バスによる3案が提示されました。鉄道による復旧が前提ではなかったのでしょうか。被災地の首長並びに住民の声を代表し、知事は到底受け入れられないと厳しく発言しなければならなかったのではないのでしょうか。

それを知事は、事もあるうか、「地域の活性化、観光の振興、それ自身が観光になるかもしれないという観点から、住民のご意見を聞いてみなければならぬ。」と鉄道以外にもやむなしのような発言をされました。

知事のこの他人事のような弱腰の発言に、被災地並びに私たちは、あ然としました。被災地の皆さんの気持ちを何だと思っているんですか。「職を賭す、政治生命を懸ける、そうした覚悟で取り組んで行く」との発言は何だったのですか。鉄道以外の復旧になった場合、責任はどうお取りになるのかお尋ね致します。

《知事答弁》

4月23日の復旧会議では、3月の会議で私及び大分県知事がJR九州に質したことに、青柳社長から、

①改めて社内で検討した結果、やはり継続的な運行を確保するためには、利用促進策と併せ、運行支援による年間1億6千万円の収支改善は欠かせない。

②財政支援を求めることなく、鉄道で復旧する方策を見いだせなかったことについては、皆様の期待に沿えず大変申し訳ない。

との表明があり、その上で、地域に必要な交通手段を確保するための考え方として、自治体の財政支援を前提とした鉄道復旧案のほか、BRTや路線バスによる復旧案が示されたところである。

このため、まずは、地域の皆さんに対し、新たな提案を含め、地域に必要な交通手段の確保に関するJR九州の考え方を説明し、その声を聞いていくこととなった。
県としては、これまでの経緯を踏まえ、今後、地域の皆さんのご意見を伺った上で、どのような方策が望ましいのか、沿線自治体と共に考え、解決に向けて取り組んでまいります。

《質問》

災害復旧費用の確認をここでお聞きしたいと思います。

まず、ＪＲ日田彦山線の復旧に要する費用は、ＪＲ九州が７８億円と積算していますが、これは県としてチェックされた金額ではありません。なぜ復旧費用金額の査定を行わないのですか。ＪＲ算出の金額を是とする根拠をお示ください。

また、ＪＲ九州が提示した７８億円の復旧費は、福岡県、大分県の災害復旧に係る事業によって、５６億円まで低減できる目途がたったと聞いています。さらに、仮にＪＲ九州が第二彦山川橋梁を架け替えてなく修繕し、国が第三彦山川橋梁を架け替えた場合、この復旧費は３４億円にまで低減できる可能性もあると伺っています。これに鉄道軌道整備法を適用すれば、ＪＲ九州の費用負担は二分の一となり、１７億円まで圧縮されるのではないかと考えられます。

そうすれば、ＪＲ九州の復旧に関する費用負担額は、久大本線や筑豊本線等の復旧費用と同額の金額まで下がると思いますが、その検証をＪＲ九州とされているのかお尋ね致します。

「豪雨災害の復旧・復興」を一日も早く成し遂げるとした知事の所信表明の中には、被災したＪＲ日田彦山線の事は、一言も発言をされていません。報道各社からも、これだけＪＲ日田彦山線の復旧問題を取り上げられているにもかかわらず、なぜ所信表明でＪＲ日田彦山線の復旧問題に触れられていないのかお尋ね致します。まさか今年の春の知事選で鉄道存続を訴えたことを忘れたのですか。誰もが住み慣れた地域で働く、暮らす、子どもを産み育てることができる地域社会づくり逆行するとは思わないのでしょうか。

ローカル線を抱える沿線自治体及び九州各県は、ＪＲ日田彦山線の鉄道での復旧に大きな関心を寄せています。九州の鉄道ネットワークの維持向上のための決意をお聞かせ下さい。

《知事答弁》

復旧費用７８億円は、ＪＲ九州が、鉄道事業者として安全運行を確保するために必要と考える復旧方法を選定し、概算費用を積算したものである。

復旧会議では、ＪＲ九州が提示した資料に基づき、被災箇所ごとの復旧方法や復旧に要する費用の確認を行った。その上で、福岡・大分の両県の災害復旧事業を活用することによって、復旧費用７８億円を５６億円に低減する方策を見出すことが出来た。このため、復旧費用の低減額は２２億円となっている。

なお、一方で、国が管理する河川に架かる２つの橋梁については、

①ＪＲ九州は、第２彦山川橋梁については、架替でなければ安全運行が確保できないとしていること

②第３彦山川橋梁は、鉄道で復旧することが決まった後に、国が架替するか否かを検討することになっていることから、ＪＲ九州が負担すべき復旧費用の低減額の確定には至っていない。

また、鉄道軌道整備法を活用するには、復旧後の長期的な運行の確保を図る必要がある、ＪＲ九州は、そのための１億６千万円の財政支援を求めるという状況になっている。

被災地の復旧・復興を進め、被災者の皆様の生活再建を図るためには、住宅再建、公共土木施設や農地、農業用施設の復旧はもとより、地域の皆様の交通手段である日田彦山線の復旧は欠かせないものと考えている。この問題の解決に向けた私の決意は、従来から変わるものではない。

日田彦山線の復旧に向けた決意は先ほど申し上げたとおりである。

その上で、九州の鉄道ネットワークの維持向上については、毎年度、ＪＲ九州に対し、県と県議会に加え、県内のすべての市と町村会、経済団体などで構成する「福岡県地域交通体系整備促進協議会」や、九州・沖縄の各県知事と各県議会議長で構成する「九州地域鉄道整備促進協議会」を通じて働きかけを行っているところである。今後も、引き続き、九州のネットワークの維持向上を図るため、こうした協議会の場を通じて、ＪＲ九州に対して働きかけてまいります。

《再質問》

３月１５日に、「ＪＲ九州として交通ネットワーク維持の考え方を次回復旧会議で示すこと」を要請した知事の発言は、鉄道による復旧が大前提だった論議が、この一言によって、鉄道以外の交通ネットワークによる維持を容認したことになったのではないですか。当初から鉄道による復旧に難色を示していたＪＲ九州にとって渡りに船、ＪＲ九州は、この発言で鉄道以外による交通ネットワークに大きく舵を切ったのではないかと思います。実際、４月２３日の復旧会議で、鉄道、ＢＲＴ、バスのＪＲ九州が考える３つの復旧案を提示したことが物語っています。

知事の３月１５日の発言は、沿線首長の意見・考えとオースライズされていたのですか。大きく乖離しているのではないですか。沿線自治体の首長とコンセンサスを得た発言だったのかどうかお尋ね致します。

加えて、知事ご自身、この発言に対してどう責任をお取りになるのでしょうか。また、職を賭す覚悟、政治生命をかけるまで言い切った知事です。鉄道復旧出来なかった時、知事の政治責任をお答え頂きたいと思致します。

《知事答弁》

３月１５日の復旧会議での私の発言でございます。

そのときの議論でございませけれども、自治体側が再考を求めておりました運行経費に対する財政支援について、ＪＲ九州は、鉄道での復旧を行う場合には、設備の維持費用として１億６千万円の財政支援が必要だということを、また繰り返し述べておられます。

その上で私が言ったのは、「鉄道による復旧と、それから運行に対する支援は出来ない。それを前提にして、だったら地域住民の移動手段と利便性、あるいはその確保、地域の活性化、それを支えてきた交通ネットワークというものについて、鉄道事業者であるＪＲ九州として、そもそもこれを一体どう考えているんだ」と、そういう思いで、「ネットワークをどう維持していくんだ」ということを、改めてその基本的な考えを質したわけでありませう。

その発言に当たりまして、事前に参加の沿線の首長さんと意見交換をして言ったわけではございません。そのやり取りの中で私が申し上げた。また、発言をした内容となつてございます。

私はこの日田彦山線の解決に向けまして、１日も早い地域の復興にこれをつなげていくことが大事だと考え、一生懸命取り組んできたつもりでございます。

これまでの復旧会議でいろんな議論が重なつておりますけれども、今の現状を踏まえて、これまでの議論の経過を踏まえて、まずは最近の復旧会議でまとまったところになります。まず地域の皆さまに対し、鉄道による復旧、この案に加えて、新たにＪＲが言っておりますこの案を含めて、地域に必要な交通手段、交通ネットワークの確保についてＪＲ九州が一体どう考えているか、その考え方を説明し、地域の皆さまのお声を伺うことが今、大事だと思っております。

そのために今、関係の自治体とやり方について協議を進めているところでございまして、私としましては引き続き、この日田彦山線の早期解決に向けて全力を尽くしていきたい。このように考えております。

《要望》

私は、政治は社会的弱者を政治の力でどこまで不公平感を無くすか、これが政治の要点でなければならぬ。そう思っているんです。常に弱者の立場でものを考える。当たり前のことです。

それをＪＲ九州は、国から３、８７７億円、借金を民営化するときにチャラにしてもらっているんです。小川知事は自信を持って、ＪＲ九州と対決していただきたい。そうしないと、地域住民は浮かばれない。

さらに、ことは日田彦山線だけじゃないんです。九州中、そういう赤字ローカル線はいっぱいあります。これが前例となつちやいかん。そのことを肝に銘じて取り組んでいただくことを要望し、終わります。

地元からの様々な陳情や要望、請願などがあります。出先機関の田川県土整備事務所や飯塚農林事務所、田川保健福祉事務所、田川県税事務所、そして筑豊教育事務所に
出向き、働きかけを行いながら、国や県知事部局、県警察などに説明し、解決策や回答を求めています。これからも誠心誠意、地域の代弁者として頑張って参ります！

県道猪国豊前栴田停車場線



県道猪国豊前栴田停車場線（川崎町下真崎公民館横交差点）が平成27年1月28日に開通しましたが、県議になり
地元からの初めての陳情の案件でした。地域の方々の生活の
安全や小学校通学路としての児童の安全を確保する機能も果
たしていますが、その後、交通量も増え、信号機の待ち時間が長いとの苦情がありました。8月には、田川市猪国～川崎
町安真木の大法山病院付近バイパスが開通し、ますます猪国
豊前栴田停車場線の交通量が増えてくることが予想されま
す。選挙後直ぐの4月8日に、現在の交通状況に合わせた信
号秒数の調整を、県警察本部に交通量調査を依頼した結果、
5月16日から、以下のようにピーク時の青色秒数を変更と
なっています。

- ・主要地方道田川桑野線 29秒→51秒
- ・県道猪国豊前栴田停車場線 59秒→37秒

県道添田赤池線局部整備事業（町境～富山町）

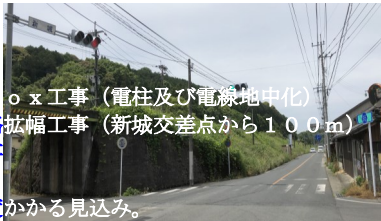


平成18年度より添田町富山町から庄にかけて道路拡幅整
備事業が行われています。平成28年6月、地元区長より真
木団地近くに太陽光発電が設置され、林が伐採されると町境
が洪水になることが想定され、拡幅工事の早期実現と排水処
理の要望がありました。6月28日に田川県土整備事務所に出
向き、これまで進まなかった事由と県と町の管理区分の明
確化を話し合いました。その後もチェックしながら、9月1
5日に区長と整備工場の方の立会いの下、現地検証をし、地
元の理解と協力で事業を推進する方向となりました。
平成29年度で歩道設備工事費として、37,415千円
余の予算を確保し、一気にこの区間の拡幅工事を終わらせま
した。

県道添田赤池線（新城地区道路排水及び歩道設置）

平成17年度に添田町より「県道赤池添田線の新城地区道
路排水及び歩道設置について」要望を受けていて、これまで
きちんとした回答がないままだと、平成28年度に当時の添
田町議会議長から依頼がありました。当該箇所は、通学路指
定がないことやJR九州日田彦山線の軌道が隣接しているこ
と等から、広い歩道の設置は困難な状況でありましたが、繰
り返し、事あるごとに、話し合いを行った結果、歩行者の安
全を確保するため、局部整備により路肩を拡幅し歩行空間を
確保するとともに、あわせて用水路の付け替えを行うように
計画することになりました。

- ・令和元年度 用地測量、JR委託ボックス工事（電柱及び電線地中化）
- ・令和2年度、3年度～JR委託道路拡幅工事（新城交差点から100m）
- ・令和4年度から県道施工路拡幅工事
- ※事業終了後、JR用地買収
- ※県道路拡幅工事は、約10年程度かかる見込み。



略歴	■令和元年5月
昭和53年 添田町立添田中学校卒業	5月6日 長女結婚披露宴
昭和56年 福岡県立田川高等学校卒業	5月7日 地元行事
昭和60年 日本大学商学部会計学科卒業	5月9日 議員総会
昭和60年 麻生セメント株式会社入社	5月10日 上田川ライオンズクラブ例会・地元行事
平成2年 株式会社麻生情報システム転籍（分社化）	5月11日12日 添田町神幸祭（須佐神社）
平成12年 株式会社麻生情報システム 取締役	5月13日14日 県議会日程
平成13年 株式会社麻生情報システム 代表取締役	5月15日 議員総会・政策審議会
平成23年 福岡県議会（田川郡区） 初当選	5月16日17日 県議会5月臨時会
平成27年 福岡県議会（田川郡区） 2期目当選	5月18日 風治八幡宮例大祭祭典（川渡り神幸祭）
平成31年 福岡県議会（田川郡区） 3期目当選	5月18日 福岡県トラック協会筑豊支部田川分会総会
福岡県議会での主な所属	5月19日 地元行事
親友会福岡県議員 幹事長	5月20日 糸田町商工会通常総会
県総務企画地域振興常任委員会 委員長	5月21日 県庁要望活動
福岡県住宅供給公社評議員会 評議員	5月22日 福岡県農政連・県農政協議会定期総会
公益財団法人福岡県国際交流センター 理事	5月22日 SCSK懇親会
福岡県地域交通体系整備推進協議会 委員	5月23日 田川直方線延伸整備促進期成会総会
スポーツ振興・国際交流推進調査特別委員会 委員	5月24日 筑豊横断道路建設促進期成会定期総会
福岡県文化議員連盟 副会長	5月25日 参議院議員松山政司後援会事務所開き
福岡県タイ友好議員連盟 副会長	5月27日 田川県土整備事務所予算勉強会
福岡県森林・林業・林産業活性化促進議員連盟 会計幹事	5月27日 政策審議会
福岡県日韓友好議員連盟	5月28日 田川地区シルバー人材センター定時総会
福岡県日米友好議員連盟	5月28日 一般社団法人田川地区防災協議会総会
福岡県日中友好議員連盟	5月28日 筑豊中小企業経営者協会総会
福岡県国際交流推進議員連盟	5月29日 飯塚農林事務所
福岡県ベトナム友好議員連盟	5月29日 タイ・バンコク都青少年交流団
福岡県日台友好議員連盟	5月30日 地元陳情処理・県への要望活動
福岡県防衛議員連盟	5月31日 九州の自立を考える会シンポジウム
福岡県果樹振興議員連盟	■令和元年6月
過疎地域活性化対策福岡県議員連盟	6月2日 福岡県総合防災訓練（広川町）
産地地域活性化対策福岡県議員連盟	6月4日 田川地域国道整備促進期成会
オイスカ国際活動促進福岡県議員連盟	6月6日 議員総会・政策審議会
福岡県観光産業振興議員連盟	6月6日 総務企画振興委員会委員長予算勉強会
福岡県スポーツ議員連盟	6月7日 令和元年県予算説明会
九州・沖縄未来創造会議	6月8日 県立高校体育大会
九州の自立を考える会	6月9日 筑豊地方保育事業研究大会
日本会議福岡支部 幹事	6月9日 福大ホテル観覧会
田川直方バイパス延伸推進期成会 顧問	6月10日 県総務企画地域振興委員会打ち合わせ
田川広域観光協会 理事	6月11日 福岡町長選挙告示日
	6月11日 県総務企画地域振興委員会

こうざき聡事務所

〒824-0602 田川郡添田町大字添田1417

TEL:0947-82-5559 FAX:0947-82-5533

こうざき聡 ホームページ

こうざきさとし

検索