

## 東海道新幹線新駅に係る協定類の終了にあたって

東海道新幹線新駅の設置については、滋賀県、栗東市、関係市をはじめ多くの関係者が協力し、その実現に向けての取り組みが進められてきましたが、昨年7月に行われた知事選挙において、私は、新幹線新駅の「凍結」を盛り込んだ『かだ由紀子マニフェスト』を県民の皆さんにお示しし、多くの方々から御支持をいただきました。

私は、この選挙結果において示された県民の皆さんの意思を厳粛に受け止め、その公約の実現が県民の負託を受けた知事としての使命であるとの認識のもと、これまで全力を傾けてこの問題に取り組んでまいりました。

現行の新駅計画については、滋賀県、栗東市、東海道新幹線(仮称)南びわ湖駅設置促進協議会(以下、「促進協議会」)およびJR東海の4者間で、平成14年に締結した「基本協定」、平成17年に締結した「工事協定」等に基づいて進められてきました。

当初、新駅「凍結」の実現に向けては、これらの協定類を一方向的に破棄するという選択肢も考えられましたが、私としては、あくまで関係の皆様との対話を尽くし、関係者との合意による解決を図ることを基本姿勢として取り組んでまいりました。比喩的な表現になりますが、「(基本協定等の)すでにひかかれている社会的なレールを尊重し、その上を走っている列車を、関係者との対話と合意の上で後ろに戻す(平成18年7月県議会答弁)」という大変労力を費やす手法で、新駅「凍結」の実現を図ろうとしたわけです。

このような基本姿勢に沿って、知事と各市長等で構成する促進協議会正・副会長会議を「新駅の設置に関する重要事項を協議する」場として位置づけ、自ら促進協議会の会長に就任し、昨年10月以降、10回にわたり同会議を開催いたしました。この間、県からは「新駅の需要予測・経済波及効果の再検証結果」「新駅凍結にかかる県の責任の範囲の考え方」など、新駅設置の是非について検討する際の判断材料となる資料を随時提供しながら、虚心坦懐に「凍結を含む幅広い議論」を精力的に重ねてきたところです。この過程においては、関係市長からの提案により、大幅なコストダウン案の検討についても議論いたしました。

新駅については、「財政状況が非常に厳しいこと」「利便性が低く必要性が低いこと」

「他の請願駅に比べて著しく事業費が高いこと」の3つの課題があることから、「凍結」すべきであると私自身は主張してまいりました。

特に県の財政状況に関しては、県債残高が増加する中で、現状のままでは今後とも多額の財源不足が生じることが見込まれるなど、もはや一刻の猶予も許されない「非常事態」ともいうべき危機的な状況にあります。したがって、まずは県財政の健全化に取り組むことが先決であると考え、必要性の低い、巨額の投資を避けることにより将来における県民負担の最小化を図ることこそが、本県にとって最善の選択であると判断してきたところです。

一方、栗東市においても、栗東新都心土地区画整理事業等の周辺整備を含めると、栗東市の財政規模（約230億円）をはるかに上回る約650億円（うち栗東市負担分は約300億円）を要する膨大なプロジェクトであるという財政的な課題がありました。栗東市負担分の財源をほぼ起債（約250億円）で賄い、その償還には全額を新たな税収増で見込むという計画から、栗東市が将来の財政の健全性を保ちながらこのプロジェクトを推進していけるのかどうか、私はかねてから大変危惧し、また指摘してきたところです。この10月19日に、栗東市起債行為差止請求事件で最高裁から上告棄却等の決定がなされたことは、さらに重大な問題を招来する恐れがあったものと考えています。

このような経過の中で、私は促進協議会の会長として、10月末の期限までに関係の皆様のご合意のもとに最終結論が得られるよう精一杯努力してまいりましたが、残念ながら、最終的に、協定類を履行するのか否かについて正・副会長会議としての合意には至りませんでした。

しかしながら、この間、関係の皆さんの御理解のもと、滋賀県、栗東市、促進協議会およびJR東海の4者間で昨年12月18日に締結した「東海道新幹線新駅設置工事に係る平成18年度10月期工事費支払いの特例的な猶予等に関する覚書」、また、同じく4者間で本年4月24日に締結した「東海道新幹線新駅設置工事に係る協定類に基づいた履行の諾否の期限及び解除の猶予等に関する覚書（以下、「覚書」）」をはじめ、一步一步、関係者のコンセンサスを得ながら手続きを進めてきたところであり、去る10月28日に開催された促進協議会総会においては、合意に至らなかったという事実の確認と、今後の諸課題に対する県の基本的な方針について報告させていただきました。

協定類の内容どおりの履行の合意に至らない場合には、「覚書」の規定により、本日をもって協定類は全て終了することになります。このことにより、私が公約として掲げてきた新駅の「凍結」が実現することになります。

長年にわたって多くの関係者が関わり、既に動き出していた大規模事業を180度方向転換することには、結果として大変なエネルギーを費やすこととなりましたが、私自身も、これまで全身全霊を傾け、県組織が一体となって取り組んできただけに、このように県民の皆さんの思いを遂げられることは、一つの責任を果たせたのではないかと考えています。

一方で、新駅の「凍結」に伴って、「土地区画整理事業への対応」や「県南部地域の振興」など、未だ解決を要する重要な課題が残されています。

土地区画整理事業に関しては、これまでに御理解と御協力をいただいていた地元自治会や地権者の皆様には、新駅「凍結」への方針転換によって混乱を招き、不安や御心配をおかけしています。土地区画整理事業が仮換地指定や一部工事着手という段階まで進捗していることから、新駅「凍結」による影響はできる限り少なくする必要があります。県としては、地元自治会や地権者の皆様の不安や不満にお応えするため、一日も早い事態の収拾に向けて、まずは栗東市に、具体的に協議をする舞台についていただき、最善の方策を探る努力をさせていただくことで、県としての責任を誠心誠意、果たしてまいりたいと考えています。

また、県南部地域の振興については、栗東市、関係市等の賛同を得た上で「(仮称)南部地域振興会議」を設置し、具体的な振興策等について関係の皆様とともに検討してまいりたいと考えています。

県としては、11月以降においても、こうした諸課題の解決に向けて、引き続き全力で、誠意をもって対応させていただく覚悟です。

これまで長きにわたり推進されてきた新駅計画ですが、長い時間をかけたにもかかわらず、必ずしも県民の皆さんの思いを反映しているものではなかったと認識しています。必要性や効果が十分に理解されなかったことに加え、様々な課題や問題点を抱えながら進められてきたため、徐々に行政と県民の皆さんとの隔たりを広げていったのではないかと感じています。このことが今回の新駅問題の背景にあったのではないのでしょうか。

私は今回の新駅問題に取り組んできた経験を通して、政策を形成するにあたっては、財政状況や社会経済情勢を十分に見極めながら、県民(納税者)の皆さんの思いを真摯に汲み上げるとともに、税財源の配分においても、しっかりと説明責任を果たして

いくことがいかに大切であるかということを変更して実感いたしました。私としては、この経験をしっかりと検証しながら、県政を預かる者として、今後の政策立案や行財政改革にあたっての教訓として重く受け止めていきたいと考えています。

一方、新駅の「凍結」は、ふり返って考えてみますと、確かに私の選挙公約ではありませんでしたが、私を選んだ県民の皆さんの選択でもあると思います。かつての時代なら、公共的な施設はできる方がいいし、便利になるのがいいと誰もが思っていたかもしれませんが、これだけ厳しい財政状況の中で、県民の皆さんは未来を見据えて、今、緊急にやるべき施策は他にあるという選択をされたのだと考えています。

また、栗東市や地元地権者の皆様と話し合いを重ねる中で、新駅の「凍結」は、行政の継続性に反する、行政不信を招くとの御意見を多数いただきました。行政の継続性を保つことは、県政の安定性、県民の皆さんの信頼という面からみれば確かに重要なことであり、もっともな御意見です。しかし一方で、民意を表す機会として選挙があり、行政の継続性と選挙によって示される民意とが相反する場合があります。県民や市民の思いや願いを受けて、また社会経済情勢の変化等を踏まえて、従来の政策を大胆に見直すことも、時代の転換期にある行政には必要なことであり、行政の信頼性を高めていくうえでも重要なことではないかと思えます。

今後とも、県民の皆さんの思いを汲み上げながら、対話と共感が生きる、次世代に喜ばれる県政を共に生み出し、共に育て、共に汗をかく、開かれた協働の県政をつくりだしていきたいと考えています。

県民の皆さんの御支援、御協力を賜りますよう、よろしくお願い申し上げます。

平成19年10月31日

滋賀県知事 嘉田 由紀子