

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
株式会社麻生情報システム代表取締役
社長



こうざき 聡 夢からはじまる

http://www.kouzakisatoshi.com



県政報告

食と緑を守る緑友会福岡県議団

令和2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

令和2年梅雨前線等で、お亡くなりになられた方々に心からお悔やみを申し上げますとともに、被害に遭われた皆様には心から、お見舞いを申し上げます。被災地の日も早い復旧、復興に全力で取り組んでまいります。

2017年の九州北部豪雨で被災したJR日田彦山線の復旧方法をめぐり、小川知事は、東峰村の不通区間全体を含めた彦山(彦山町)―宝珠山(同村)の14.1kmを専用道とするBRT案を提示し、彦山町長、東峰村長は容認されました。

これまで、東峰村・彦山町のみならず、日田彦山線沿線や北九州市・下関市を含めた需要と利活用について、またそれぞれの駅を中心としたコンパクトシティや具体的な街づくりの提案もしてきただけに、鉄道による復旧を願っていた皆さんに、自らの力不足と説得力の欠如に、大変申し訳なく、心からお詫び申し上げます。

一方で、令和2年2月定例会の会派代表質問で、「JR日田彦山線不通区間となった彦山町並びに東峰村に対して、なぜ地域振興策、活性化策を固めてこなかったのか」と指摘し、また、超党派の「九州の自立を考える会(蔵内勇夫会長)」の尽力、並びに県議会の「日田彦山線復旧問題に関する決議」により、彦山町と東峰村の地域振興を長期的かつ安定的に継続させるための「福岡県日田彦山線沿線地域振興基金」、十億円の設置を6月定例会で可決ができたことは、地元の皆さんに大いに評価頂けるものと自負しています。鉄道による復旧は叶いませんでしたが、鉄道軌道は残りました。希望は失わず、いつの日か、鉄道列車が走ることを夢見て頑張ります。



スマートフォンでも県議会録画中継

ブログ報告



動画報告



フェイスブック



フェイスブックページ



ツイッター



最終本会議【総務企画地域振興委員長報告】

飲食店等に対する支援等、補正予算を提案しているにも関わらず、県職員の組織的な会合は自粛となっており、ちぐはぐであるという指摘、さらに、緊急事態宣言の際の記者会見が全国で最も遅かったことや、自民党県議団の代表質問で、知事の答弁骨子の調整が遅れたことについて、知事保留質疑を行いました。

知事からは、社会経済活動のレベルを徐々に上げる新しい段階に入っており、職員の組織的な会合は、地域の感染状況に十分注意したうえで、自粛を解除するとの考えが示されました。

また、知事の判断が遅れ記者会見が遅くなったことについて、陳謝がなされ、今後は、スピード感をもって判断していきたい、との決意が示されるとともに、知事の答弁骨子の調整が遅れたことについても、お詫びがなされ、今後このようなことが無いようにしたい、との考えが示されました。

《緑友会質問》
JR日田彦山線復旧をめぐり、知事は5月24日、沿線自治体である東峰村で住民に対して説明会を開き、鉄道復旧を断念し、BRT案で復旧を目指すことを示されました。東峰村としては、断腸の思いで鉄道復旧を断念しBRT案を容認することを発表されています。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」と知事として、政治家として述べられてきました。我が会派は、この結果を踏まえ、知事としてけじめが必要ではないかと考えますので、以下質問致します。

まず、鉄道復旧ができなかった政治責任をどう取られるのか、お伺いします。

先の2月定例会・予算特別委員会では、我が会派の質問に対して、復旧方針の決定に至っていないことを陳謝され、地元自治体と協議を行ない、地域の信頼関係を築き、具体的な方策の決定、復旧の方向性について決断してまいると答弁されました。

そこで知事にお尋ね致します。5月24日の初めて開いた住民説明に至るまで、地元自治体とどのような協議を行ったのですか。地域の信頼関係をどのように築いてきたのですか。知事の答弁を求めます。

また、東峰村の説明会で知事が提案された彦山宝珠山駅間のBRT延長案は事前にJR九州となんらかのすり合わせがなされたもののなか、お伺いします。

これから東峰村・彦山町の両町村を長期的に支援し地域振興を図ることとして総額10億円の基金を今議会に提出されました。これは九州の自立の会と県議会の求めに応じたものであります。我が会派は、県だけではなく、国にも地域振興策を求めていくべきであると考えております。

6月定例会議会 緑友会代表質問
一、JR日田彦山線復旧問題について

《緑友会質問》



「小川洋知事答弁」

鉄道復旧ができなかったことについて、
私自身、鉄道での復旧を目指し、東峰村
長・添田町長をはじめ、県議会の皆様と一
緒になって、国あるいはJR九州に対する
要望などの活動を重ねてまいりました。また、
これまでの経験を活かして、様々な人脈を駆
使して、私自身やれることは精一杯やって
まいりました。

しかしながら、壁が厚く、今年2月の国
会審議においては、国土交通大臣と鉄道局
長から「最終的には鉄道会社の判断であ
る」という、最終的な国の判断が示され
た。私自身、鉄道での復旧を目指して行
ってきたが、力が及ばず、申し訳なく思っ
ている。

今ある状況を踏まえ、その状況の中で、
地域の皆様にとって一番いい形で解決す
ることを模索し、苦渋の策として彦山駅
から宝珠山駅までを専用道とするBRT案を提
案させて頂いたものである。

先月24日の住民説明会での、私からの
提案を受け、26日には、添田町長が、東
峰村としてこの案を受け入れる旨、表明さ
れた。東峰村の皆様にとって、厳しい苦渋
の選択だったと思う。また、添田町の寺西
町長もBRTで復旧するというこの案につ
いて、了承されており、先日8日、町議会
でその旨を報告された。それぞれ方針を取
りまとめた上でいただいた村長、村議会、町
長、町議会をはじめ、住民の皆様は改めて
感謝申し上げる。

そして、連休中にもかかわらず、現地に
足を運ばれ、現地の視察や地元住民の皆
様と親しく意見交換をしていただくなど、
多大な労力添えを賜ってまいりました。果
原議長をはじめとする県議会の皆様、蔵内
会長をはじめとする「九州の自立を考える
会」の皆様は改めて厚くお礼を申し上げる
次第である。

私としては、これまでの経緯、そして東
峰村、添田町の決断の重みをしっかりと受
け止め、1日も早い復旧を成し遂げるべ
い。JR九州との協議に全力を尽くしてま
いる。併せて、地域の皆様、県議会の皆
様と一緒に沿線地域の観光振興、経済
の活性化など地域振興に取り組んで参る。
沿線地域の振興を長期的かつ安定的に推進
するため、十億円の基金の創設を本議会に
提案しているところであり、今後、息の長
い支援を行ってまいります。

日田彦山線復旧にかかる地域との信頼
関係について、4月に入ってから、新冠
コロナウィルスによる緊急事態宣言がな
され、東峰村長・添田町長と、直接、お会
いすることができなかったが、私自身、
そして江口副知事から両町村に電話を差
し上げ意見交換を行った。また、
4月21日に行われた「九州の自立を
考える会」の皆様による東峰村での意見
交換会には、江口副知事も出席し、地元
の皆様のご意見を伺ったところである。
私自身、緊急事態宣言解除後の先月1
6日に、早速、東峰村を訪問し、村長や
村議会の皆様と意見交換を行った。
その場では、鉄道での復旧を目指して
活動してきた経緯、そして、鉄道での復
旧を断念せざるを得ない状況を説明し、
問題の解決に時間がかかったことと鉄
道による復旧が実現できなかったことにつ
いてお詫びを申し上げた上で、彦山駅
から宝珠山駅までを専用道とするBRT
案を提案した。

その際、村長から、「直接、村民の皆
様と意見交換をしてほしい。」との申し
入れがあったので、先月24日には、果
原議長・中嶋議員にもお越しいただき、
東峰村で説明会を開催し、住民の皆様
に、お詫びを申し上げた上で、私自身の
考えを説明し、意見交換を行った。ま
た、同日、添田町の寺西町長を訪問し、私
自身の考えを直接説明したところである。

住民説明会で提案したBRT延伸案に
ついて、日田彦山線の鉄道による復旧が
難しくなる中で、苦渋の策として、彦山
駅から宝珠山駅までを専用道とするBRT
による復旧を、私自身、決断したもの
である。このことについては、まずは、
東峰村の瀬谷村長、村議会、住民の皆
様に説明し、意見を伺うべきものと考え
たものであり、事前にJR九州との打ち合
わせは行っていない。

地域振興策に係る国への要望につ
いて、これまで、被災地の公共土木施設や
農地、農業用施設等の早期復旧に加え、
観光の復興や中小企業、小規模事業者の
販路開拓、伝統的工芸品産業の早期復旧
など、地域の振興についても、県議会と
ともに国に要望してきた。

今後、具体的な地域振興策を、今月1
日の東峰村、添田町からの要望、「九州
の自立を考える会」の「日田彦山線復
旧問題対策協議会」における議論を踏ま
え、両町村と協議しながら検討し、地域
の皆様、県議会と一緒に取組んでまい
る。その際、国の交付金や補助金
を活用できるものが多くあると考えられ
ることから、引き続き、必要な支援を得
られるよう、国に要望してまいります。

平成29年7月九州北部豪雨災害で被災したJR日田彦山線、復旧方法をめぐり3年間もの時間を費やしました。

日田彦山線復旧問題（総括）

平成27年7月の九州北部豪雨で被災し、現在も
添田駅・夜明駅間で工事未着工のまま不通となつて
いる日田彦山線の復旧については、被災区間の沿線自治体である東峰村、添田町、日田市の3市町村、福岡・大分両県、そしてJR九州の6者間で長らく協議を重ねられてきた。
当初は「鉄道により復旧したいの」とのJR九州からの申し入れにより始まった復旧会議も、昨年4月の第4回会議でJR九州が「一部区間のBRT（バス高速輸送システム）導入を含むバス路線への転換」を提案したことで、大きな転換点を迎えた。
各自治体では今年2月の第5回会議でJR九州から示された具体的提案を検討の結果、既に添田町、日田市、大分県は基本的にこれを受け入れる姿勢を示していた。
今回、福岡県も、鉄道での復旧を断念し、BRTの運行区間を延長する修正案でJR九州側と協議する方針を固め、鉄道での復旧を求める村民に知事が直接説明するため、去る24日に東峰村で県主催の住民説明会を開催。また、瀬谷東峰村長も5月26日の村議会全員協議会で県の提案を受け入れる意向を表明し、引き続き夜には住民報告会を開き「断腸の思いで苦渋の決断をした」として、村民の理解を求めました。被災以来3年近くを経て、日田彦山線復旧問題は再び大きく動き始めました。

一方で、「鉄道での復旧を求めるのは『地域エゴ』『鉄道のノスタルジー』」といった声もありました。私は、東峰村長や村民は決して地域エゴを振りかざしていたわけではないと思っています。どうして私たちが、ここまで鉄道での復旧を求めてきたのか？
私たちが問いただしたのは、「これまで巨額の公金が投入されてきたJR九州は果たして純然たる民間企業なのか？株式上場した途端に、採算性を優先して、赤字路線を切り捨てていく良いのか？JR九州には鉄道ネットワークを維持する社会的義務があるのではないか？」という点にあります。
この問題意識を理解していただくためには、昭和62年の国鉄分割民営化から平成28年のJR九州完全民営化に至るまでの経緯を振り返って見る必要があります。
国鉄分割民営化の際、JR東日本・東海・西日本（JR本州3社）は国鉄時代の債務5,9兆円を承継しましたが、JR北海道・四国・九州（JR三島会社）については、営業損失が見込まれたため、長期債務を承継せず、かつ、営業損失を補填する収益を生む経営安定基金（JR九州については3,877億円）が設けられました。

その後、平成27年6月に改正JR会社法が成立、翌28年4月に施行され、同年10月の株式上場により、JR九州は完全民営化されましたが、この際、経営安定基金の国庫への返還は求めず、鉄道ネットワークの維持確保に必要な鉄道資産等への振替が行われました。
これについては、改正JR会社法案の国会提出に先立って国土交通省内に設置された「JR九州完全民営化プロジェクトチーム」が平成27年1月に出した「取りまとめ」の中に「今後、JR九州が不採算路線も含めた鉄道ネットワークを維持する責務を負っていくことに鑑み、完全民営化後においても、経営安定基金の果たしている機能を引き続き維持する必要がある」との記述があり、これに沿った取扱いがなされたこととなります。
この法案の審議が行われた衆参両院の国土交通委員会では、「人口減少の進展等により鉄道事業の経営環境の厳しさが増す中、完全民営化後、JR九州の抱える不採算路線が廃止される可能性」について懸念が示されましたが、これに対して国土交通省からは「JR九州には、国鉄改革の際に不採算路線を含めて事業全体で採算が確保できるように国鉄長期債務を承継せずに経営安定基金を設置した経緯がある。今般の完全民営化に際しても、経営安定基金を将来の鉄道ネットワークの維持・向上に必要な鉄道資産等に振り替えることとしている。こうした経緯からJR九州は、完全民営化後も現に営業している路線の適切な維持に努める必要があると考えており、指針その旨を定めている」として「JR九州には、完全民営化後においても鉄道路線の適切な維持に努めるという指針の趣旨を株主に対して十分に説明してもらいたい。仮に株主からの意見によりJR九州が路線を廃止しようとする場合には、指針に照らして、必要な指導、助言及び勧告、命令を行うこととする」という旨の答弁がなされました。

また参考人として出席していた青柳「JR九州社長も『鉄道ネットワークの維持は当社にとって重要な役割だ』と認識しており、観光振興や交流人口の拡大を通じた九州全体の活性化により、ネットワーク全体の価値向上を図ることが、鉄道事業を始めとする全ての事業の持続的な運営に資すると考えている」と答弁を行っています。
更に質疑の中では「自然災害の多い九州地域において不採算路線が被災する可能性は高く、その場合なし崩し的な廃線に追い込まれるのではないか」との懸念も示されましたが、これに対して国土交通省は「JR九州は直近10年で毎年のように被災しているが自己資金で復旧してきた。基本的に今後も同じように復旧が図られると考えるが、今後同社が大規模な被害を受けた場合、治水事業など他の事業との連携による復旧が円滑に進むよう必要な助言をするなどして協力していく」と、また青柳社長は「鉄道ネットワークは地域住民の足として地域経済に大きな影響があり、鉄道事業を中核とする当社にとって、ネットワーク全体の価値向上を図っていくことが、鉄道事業をはじめとする全ての事業の持続的な運営に資すると考えている」と答弁しています。

その他、国土交通委員会審議における青柳社長の発言をいくつか紹介します。
・「鉄道ネットワークの維持は鉄道事業を中核事業とする当社にとって重要な役割であると認識しており、上場によりその役割が変わるものではない」
・「上場後も、鉄道ネットワークを維持していくためにも、引き続き自己資金等により防災の取組みを着実に進めていく」
・「想定される災害に対しては、予算上、災害対策の経費を見越しており、土木構造保険等による備えもしている」
このような審議を経て、平成27年6月に改正JR会社法が成立しましたが、まさにその直後の翌月に九州北部豪雨により日田彦山線が被災したわけでした。
このような、完全民営化に至った経緯、国会質疑の過程を踏まえれば、JR九州は、地元からの要望を待つことなく、直ちに復旧工事に着手すべきでした。そして、そういう動きを見せないJR九州に対して被災沿線自治体が早期着工を求めたのも至極当然の流れでした。
JR九州は民間企業とは言え、鉄道事業という極めて公共性の高い事業を中核事業とし、地域経済の発展に寄与する責務を担っており、そのことは青柳社長も国会審議の中で自ら答弁しています。
JR九州がそういう性格を有しているからこそ、国鉄時代から長年にわたり巨額の公金が注ぎ込まれ、分割民営化や株式上場の際にも、国鉄債務の不継承や経営安定基金の創設など特別の措置が講じられてきたのであり、他の民間企業と同列に論じることにはできません。
この点については、被災直後から関係自治体の総意としてJR九州に強く主張してきましたが、東峰村は、村内全域が不通区間に際しては、特に強い危機感を抱いたということでした。
同じ九州北部豪雨で被災し、復旧には3年かかると言われた久大本線はJR九州が自ら急ピッチで復旧工事をを行い、わずか1年後の翌年7月には全線開通を果たしています。
「なぜ日田彦山線だけが取り残されるのか？」という思いが、危機感を更に強いものとなりました。この危機感を煽り、特に東峰村の住民にJR九州に対する強い不信感を与えることとなったのが、その後の一連の青柳社長の発言でした。

青柳JR九州社長は、九州北部豪雨被災から1ヶ月しか過ぎておらず、まだ一度も地元との協議も行っていない8月8日の会見で、「これら先はすべてJRが面倒をみるということでは済まない」「郷愁ばかりで鉄道を残すのは」と発言。更に10月4日の毎日新聞のインタビューに対し、早くも「同社単独の費用負担による復旧は困難」として「沿線自治体が一時的な費用を負担した上で鉄道復旧や、バス、タクシーなど鉄道以外の輸送手段による切り替えを選択肢として地元関係者と協議する」との意向を示しました。

わずかに数ヶ月前に衆参両院の国土交通委員会で行った答弁とは明らかに矛盾する内容の発言を、地元に対してではなく、会見や新聞仕組のインタビューという形で発信したことに地元は反発し、JR九州に強く抗議を行いました。地元住民のJR九州に対する強い不信感も払拭されたことはありませんでした。
更にもう一点の東峰村の思いは「自分たちが鉄道以外の選択肢を受け入れてしまえば、これが前例となり、他の不採算路線も同じ運命を辿ることになる。そうさせないためにも自分たちが頑張らないといけない」というものでもした。
JR九州管内の路線はほぼ全てが不採算路線です。採算性を優先すれば、鉄道事業は維持できません。JR九州は、鉄道事業での赤字を、不動産業、ホテル業等の「副業」による収益で賄っているのが現状です。

それでも、敢えて「たれば」を述べるとすれば、もし仮に日田彦山線が被災していなければ、今も赤字路線ながら運行は続けられていたはず。地元住民は、JR九州が、九州北部豪雨による被災を「奇貨」として不採算路線の清算を図ろうとしていると感じました。そして、そうであるならば、今後九州の他の地域においても不採算路線が被災した場合に同じく鉄道からの撤退が行われてしまう、国会審議で表明された「なし崩し的な路線」の懸念がまさに現実のものになってしまうとの思いから、それを阻止するためにも、安易に「鉄道以外の選択肢」に乗るわけにはいかないと考えたのです。
被災した日田彦山線沿線は、決して「孤立」ではなく、「孤高の闘い」を続けてきました。JR九州を充分に攻めきれなかった福岡県知事のリーダーシップの欠如もさることながら、自らの不甲斐なさにも大きな責任を感じ、大変申し訳なく思っています。

被災したJR日田彦山線の復旧が何ら進捗せず暗礁に乗り上げている状況から、九州の自立を考える会（蔵内勇夫会長）が、県議会主要会派代表者と任命された県議による「日田彦山線復旧問題対策協議会」プロジェクトチーム（PT）を立ち上げ、2月定例会では「日田彦山線復旧問題に関する決議」を全会一致で可決しました。そして、6月定例会においてもJR日田彦山線沿線（添田町・東峰村）の地域振興を目的とした10億円の基金を新設する条例も可決・成立しました。私もプロジェクトチームに任命され、地域振興に関する意見やアイデア、要望を積極的に提案しています。地域振興策は息の長い継続性が大事となります。新たに与えられた使命と役割をしっかりと果たして参りたいと決意も新たにしているところであります。

令和2年度主要事業当初予算（田川郡）

田川郡内の公共三部（県土・農林・建築）の主要事業です。今後とも、地元事業の予算獲得に全力で取り組んでまいります。また県立田川高等学校の管理棟改築工事も記載しました。

県土整備部所管

（単位：千円）

道路防災事業費	62,378	○補助事業費 ・ 添田小石原線、八女香春線 ほか
交通安全対策費	128,100	○補助事業費 ・ 国道322号、猪国豊前樹田停車場線 ほか
道路整備事業費	592,410	○補助事業費 ・ 国道322号、英彦山香春線 ほか
基幹的 道路整備事業費	1,412,196	○補助事業費 ・ 国道322号、田川直方線 ほか
河川改修費	172,719	○単独事業費 ・ 中元寺川
砂防事業費	456,750	○単独事業費 ・ 黒中川、深倉川左支川 ほか（砂防事業） 189,000 ・ 樹田宮ノ前地区 ほか（急傾斜地崩壊対策事業） 140,000 ・ 新規箇所調査（砂防調査） 34,000 ○補助事業費 ・ 長浦川、住野川（砂防事業） 15,000 ・ 添田（2）地区（地すべり対策事業） 21,000 ・ 不動地区 ほか（急傾斜地崩壊対策事業） 267,750 ・ 不動地区 ほか（急傾斜地崩壊対策事業） 21,000 ・ 不動地区 ほか（急傾斜地崩壊対策事業） 225,750

農林水産部所管

（単位：千円）

農業農村整備事業	32,125	○経営体育成基盤整備事業 ・ 伊方地区（福智町）
ため池等整備費	176,420	○ため池等の整備に要する経費 ・ 大任町地区（大任町） ほか11地区
林道整備事業費	130,871	○県代行林道開設費 豊前坊線 ○森林整備林道事業費 雁田線か1路線 ○ふるさと林道緊急整備事業費 豊前坊線
治山事業費	297,399	○治山激甚災害対策特別緊急事業等 11箇所
造林事業費	100,898	○森林環境保全直接支援事業等 森林整備 約276ha
森林整備地域活動支援交付金	5,934	○森林所有者等の計画的な森林施業の実施に必要な事前活動に対する交付金

建築都市部所管

（単位：千円）

景観整備事業費	4,162	○都市景観の形成及び整備に要する経費 ・ 田川直方線
公営住宅建設事業費	359,958	○県営住宅の建設に要する経費 ・ 西本町団地、須川団地、五ヶ辻団地
公営住宅ストック総合改善事業費	54,440	○県営住宅の改善工事に要する経費 ・ 方城団地

県立学校建設費

（単位：千円）

高等学校大規模改築事業	98,000	○管理教室棟改築第3期 ・ 県立田川高等学校
高等学校その他事業（トイレ改修、グラウンド整備等）	8,000	○グラウンド改修設計 ・ 県立田川高等学校

県立田川高等学校事業費一覧（単位：千円）

平成28年度	23,000	○基本設計
平成29年度	75,000	○実施設計
平成29年度	6,000	○地質調査
平成29年度	87,000	○先行工事（内部改修）
平成30年度	69,000	○解体工事（第1期）
平成30年度～令和元年度	1,183,000	○改築工事（管理・教室棟）
令和元年度	74,000	○内部改修工事（既存特別教室棟）
令和2年度	98,000	○解体（第2期）・渡り廊下・外構工事
令和2年度	8,000	○グラウンド改修設計
総事業費	1,623,000	

【福岡県立田川高等学校新築完成】

令和2年1月16日、福岡県立田川高等学校改築工事（第一棟・管理棟）が完成を間近に控え、学校関係者・岳陽同窓会で当初から関わってきた方々そして県教委や県建築都市部も同席して頂き、見学会（内覧会）をすることになりました。

振り返りますと平成23年4月に県議に初当選し、当時、岳陽同窓会長や関係者から、老朽化した校舎は耐震化したばかりで、今後は改修する方針ということを知りました。田川高等学校の管理棟については、昭和40年から建築され、築50年程度となっていました。県内には老朽化した県立学校校舎が多数あることや、予算編成の観点から、老朽化した建物を改修して長く利用する「長寿命化」が進められており、改築が難しくなっている状況にありました。

「県立田川高等学校は、田川地域のシンボルの存在であり、地方創生の人材を輩出する重要な核となり役割を担っていて、これからも地域とのかかわりを深める必要がある。田川地域の学力低下の問題は、県政にとって大きな課題であり、実は小・中学校だけの問題ではないと思っている。」と県教委と何度も議論を重ね、結果、改修工事ではなく新築（改築）に大きく舵を切ることになりました。

その後、平成27年9月2日に県教育委員会教育長室で、同窓会長・校長・PTA会長・奨学会長・地元町長・同窓会顧問・学校参事が出席し、城戸秀明教育長に、県立田川高等学校の校舎（第一棟）改築等に関する陳情を行いました。それから4



年半の歳月を経ての校舎建て替え完成となりました。

平成29年の創立100周年に向けて改築ができたことは、多くの皆さんの後押しがあったからこそであり、県議として本当に大きな仕事をやり遂げることができたこと、心から感謝致しています。県教委や学校、同窓会、PTAそして完成まで不自由な学生生活を送ることになった現役生の皆さん、ありがとうございます。設計段階から、学校、PTA、同窓会の要望もしっかり聞き取り、例えば県産材を使った木質化などしっかり取り入れられましたことは、皆さんのご協力とご尽力のお陰であります。

私は、田川地域の進学校としての県立田川高等学校の改革こそが、田川地域の課題解決に向けた一丁目一番地じゃないかと思います。「水平線上に突起をつくれ！」の校訓の通り、第一棟校舎の正面には、校章が掲げられています。（これも設計段階での要望事項）五常の徳目「仁義礼智信」の校章が、まさに「水平線上に突起をつくれ」と正面玄関から見上げると示しています。



福岡県立田川高等学校が、地域はもとより国際社会に貢献する人材を育成し輩出していただけるように、さらに力を尽くして参りたいと思います。

新校舎が完成しました



申入書

【JR日田彦山線復旧問題の解決に向けて】

平成29年7月の九州北部豪雨によりJR日田彦山線の添田駅と夜明駅の区間が不通となり既に3年近い時間が過ぎようとしています。早急な復旧を求める住民の声を背景に、県議会開催の都度、各会派が知事の姿勢をただし、JR九州や関係自治体との協議を求めています。復旧方法について関係者間の合意が得られていませんでした。そこで議会が調整に取り組み、九州の自立の会（会長・蔵内勇夫議員）がプロジェクトチーム協議会を立ち上げ、ようやく解決の方向性が見えてきました。

3月8日 東峰村現地視察
超党派の県議で結成された九州の自立を考える会に所属する24人の議員が、東峰村の不通区間を視察し、住民の皆さんと意見交換を行いました。
住民の皆さんからは、沿線の自然と景観ならびに鉄道への強い愛着が伝えられました。また、JR九州のBRT（バス高速輸送システム）案では、専用道路区間が全体の4分の1程度であり、定時性や安全性が十分確保できないことを確認しました。

3月12日 JR九州との意見交換
JR九州の担当者を引き、同社の考えを伺いました。議員からはもっと多様な案を検討して最良の方法とすることやこの地域の交流人口拡大に対する同社の協力が要請されました。

5月18日 沿線自治体とのWEB会議
九州の自立を考える会の呼びかけにより、日田彦山線沿線地域の振興策を議題として、関係する添田町、東峰村及び日田市との意見交換WEB会議が開かれました。今後、沿線地域の観光振興や地域振興を一体的に進めることや会議の継続が合意されました。九州観光推進機構の石原会長も『観光振興に全面的に協力する。地元と一緒に知恵を絞って汗をかきたい。』と語ってくれています。



令和2年6月22日

福岡県議会議長 栗原 渉
福岡県議会副議長 原中 誠志
自由民主党福岡県議会議長 松本 國寛
民主県政クラブ県議団会長 岩元 一儀
公明党福岡県議団団長 森下 博司
緑友会福岡県議団会長 井上 忠敏

6月23日 「九州の自立を考える会」PT協議会へ地域振興策を協議

添田町寺西町長、東峰村渋谷村長やオブザーバーとして江口福岡県副知事・担当部長が参加し、地域振興策の原案を取りまとめました。協議会の中で、JR九州は、BRT（バス高速輸送システムの専用道）の区間を延伸する福岡県案を、受け入れたことも報告されました。
県が新設を予定している10億円の基金を活用した地域振興策について、添田町は、彦山駅を再整備して利便性を高めるとしているほか、BRTが通らない区間に残る線路を活用してレールバイクなどを走らせ観光客を呼び込むとしています。私からは、「釈迦岳トンネルを活用した観光」「レールマウンテンバイク・トロッコ列車と八女香春線のサイクリングロード整備」「添田駅周辺のコンパクトシティに伴う町道と県道の付け替え」「SL列車をモチーフしたSLパス」などを地元選出の委員として提案しました。

東峰村については、沿線にある棚田を保全して景観を守ることなど自然環境を活かした振興策で地域活性化につなげることなどを盛り込んでいます。併せて、大分県日田市との県境を越えた広域連携を行うことも確認されました。

略歴

昭和53年 添田町立添田中学校卒業
昭和56年 福岡県立田川高等学校卒業
昭和60年 日本大学商学部会計学科卒業
昭和60年 麻生セメント株式会社入社
平成2年 株式会社麻生情報システム転籍（分社化）
平成12年 株式会社麻生情報システム 取締役
平成13年 株式会社麻生情報システム 代表取締役
平成23年 福岡県選出（田川郡区） 初当選
平成27年 福岡県選出（田川郡区） 2期目当選
平成31年 福岡県選出（田川郡区） 3期目当選

福岡県議会で主な所属

緑友会福岡県議団 幹事長
県総務企画地域振興常任委員会 委員長
福岡県住宅供給公社評議員会 評議員
公益財団法人福岡県国際交流センター 理事
福岡県地域交通体系整備促進協議会 委員
スポーツ立県調査特別委員会 委員
福岡県文化議員連盟 副会長
福岡県タイ友好議員連盟 副会長
福岡県森林・林業・林産業活性化促進連盟 監事
福岡県日米友好議員連盟
福岡県日米友好議員連盟
福岡県日中友好議員連盟
福岡県国際交流推進議員連盟
福岡県ベトナム友好議員連盟
福岡県日台友好議員連盟
福岡県防衛議員連盟
福岡県果樹振興議員連盟
過疎地域活性化対策福岡県議員連盟
産地地域活性化対策福岡県議員連盟
オイスカ国際活動促進福岡県議員連盟
福岡県観光産業振興議員連盟
福岡県スポーツ議員連盟
九州・沖縄未来創造会議
九州の自立を考える会
日本会議福岡支部 幹事
田川地方パイパス延伸推進期成会 顧問
田川広域観光協会 理事
下関北九州道路整備促進福岡県議員連盟
JR日田彦山線復旧PT協議会 委員

〒824-0802 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

令和2年5月

5月7日 新型コロナウイルス対策本部
5月11日 新型コロナウイルス対策本部
5月12日 農林業・観光業に関する調査活動
5月13日 農林行政に関する調査活動
5月14日 議員総会・政策審議会
5月15日 医療福祉に関する調査活動
5月18日 九州の自立を考える会日田彦山線PT
5月19日 議員総会・政策審議会
5月20日 地域振興に関する調査活動
5月20日 新型コロナウイルス対策本部
5月21日 厚生労働に関する調査活動
5月22日 県土整備、県営住宅に関する調査活動
5月26日 スポーツ立県調査特別委員会
5月26日 政策審議会
5月27日 地域振興、環境行政に関する調査活動
5月28日 新型コロナウイルス対策本部
5月29日 議員総会・政策審議会

令和2年6月

6月1日 公共交通に関する調査活動
6月2日 農林水産委員会管内視察（飯塚農林）
6月3日 スポーツ立県調査特別委員会
6月4日 学校教育に関する調査活動
6月5日～24日 6月定例県議会
6月8日～10日 政策審議会
6月9日 公園に関する調査活動

6月11日12日 代表質問
6月11日12日 議員総会・政策審議会
6月11日 オイスカ国際活動促進議員連盟
6月12日 総務企画地域振興常任委員長勉強会
6月13日 新型コロナウイルス対策本部
6月14日 農林政策に関する調査活動
6月15日～17日 一般質問
6月15日～19日 議員総会・政策審議会
6月15日 福岡県タイ友好議員連盟
6月15日 福岡県果樹振興議員連盟
6月15日 福岡県産地地域活性化対策議員連盟
6月15日 過疎地域活性化対策議員連盟
6月16日 県議会常任委員長会議
6月16日 福岡県林業議員連盟
6月16日 福岡県文化議員連盟
6月18日～22日 総務企画地域振興常任委員会
6月22日 議員総会・政策審議会
6月24日 福岡県タイ友好議員連盟
6月25日 治山ため池に関する現地調査
6月26日 九州の自立を考える会日田彦山線PT（東峰村～意見交換会）
6月27日 豪雨現場調査
6月29日 政策審議会
6月30日 地域振興に関する調査活動
令和2年7月（予定が含まれています）
7月1日 道路行政、県土整備に関する調査活動

7月2日 県環境行政・建築都市に関する調査活動
7月3日 上田川リハビリテーション
7月4日 新型コロナウイルス対応（田川保健福祉事務所）
7月6日 豪雨災害対応
令和2年7月豪雨災害対策本部
7月7日 豪雨災害対応（田川県土整備事務所、飯塚農林事務所）
7月8日 新型コロナウイルス対応
7月8日 豪雨災害対応
7月9日 令和2年7月豪雨災害対策本部
7月9日 政策審議会
7月9日10日 新型コロナウイルス対応
7月9日 豪雨災害対応
7月13日 田川県土整備事務所
7月14日 豪雨災害対応
7月15日 豪雨災害現地調査
7月19日 国道322号香春大任バイパス開通式
7月22日 One Health（ワンヘルス）会議
7月22日 政策審議会
7月29日～30日 緑友会福岡県議団豪雨災害視察
7月31日 予算勉強会（田川県土整備事務所）
令和2年8月（予定）
8月3日 福岡県果樹振興議員連盟管内視察
8月4日 総務企画地域振興常任委員会、視察
8月7日 上田川リハビリテーション