



暖かい心 広い視野 行動力 『県民ひろば号外』

# もりちゃん通信

大分県議会議員 守永信幸活動報告

発行責任者  
大分県議会・県民クラブ  
守永 信幸  
〒870-0022  
大分市大手町3-1-1  
TEL 097-506-5088  
FAX 097-538-0136

## 暮らしの安心を支えるために ～「安心・元気・未来創造ビジョン」の取り組み～

県議会第1回定例会が3月26日に終了し、2026年度当初予算が議決されました。

喫緊の課題として、物価高騰対策の充実や防災対策の高度化、観光面で誘客対策の強化、人材育成に向けた魅力ある学校づくりなど「安心・元気・未来創造ビジョン2024」の実現に向けて諸施策を加速的に進めていくことと、昨年11月に大分市佐賀関で発生した大規模火災の被災地の復旧・復興に関する予算・物価高対策に関する予算などを含め約7,300億円の当初予算が編成されました。2025年当初予算と比較して3.9%増の積極予算となっています。

### 災害に備える安心

安心に関わる分野では、特に災害に強い県土づくりと危機管理の強化に関して、各家庭等での地震対策として、感震ブレーカーや家具転倒防止器具等の整備への助成事業が組まれたほか、避難所等の環境改善（バリアフリー化、衛星携帯電話等）に要する経費への助成の拡充などが盛り込まれています。また、簡易水槽を助成対象に追加しています。

今回新たに追加された簡易水槽は、写真に示すような形式の水槽を始めとして、各地域の実情に応じて検討できるものとなっています。写真にあるのは、被災時に給水車が現地に留まって給水するのではなく、被災地で組み立てた給

水槽に一旦満水にすれば給水車は次の給水地に向かうことができます。

地域ごとに状況が異なるため災害への備えのあり方は異なります。災害が発生する前に、どのような困りごとが発生するのか地域で話し合い、何のために必要なのかを、地域で検証しながら、万が一の時の備えとして整備していくことをお勧めします。整備に関する詳細は、自治会を通じて各市町村にご相談下さい。

### 大分県ホームページを判りやすく

災害対策以外にも高齢者の暮らしや子育て環境の整備に関して様々な助成が用意されています。大分県のホームページをご確認頂きたいと思います。

大分県のホームページを開くとすぐに？マークが付いた緑色のサイコロが登場し「チャットポットに質問する」という問いかけが表示されます。サイコロをクリックすると質問が記入できるスペースが開きますので、そこにご自分の言葉で質問してみてください。AIが記憶している公表文書等から質問に答えようと努力してくれます。是非、お試し下さい。



画面右下の？マークのサイコロが、チャットポット

▼サイコロをクリックすると出てくる入力画面



▲組み立て前



▲組み立て後

被災時に飲料水・生活用水を貯める簡易水槽  
(出典:国土強靱化 民間の取組事例集、R7.4内閣官房)

# 大規模プロジェクトについて考える

## 豊予海峡ルート

豊予海峡を橋やトンネルで結ぶ計画は、1969年の「新全国総合開発計画」において大規模プロジェクト構想として「九州・四国連絡新幹線鉄道」や「九州・四国連絡自動車道路」が盛り込まれたことに始まります。木下郁知事時代に豊予海峡に架橋するとして、計画が持ち上がり、その後風速の測定など基礎的な調査活動が行われ、1971年に四国新幹線等が全国新幹線鉄道整備法（1970年）による基本計画として告示されました。

更に1988年には鉄道建設・運輸施設整備支援機構の「地形・地質等に関する調査」により、「建設可能」と報告されています。また道路としての観点から、1995年に国土交通省が新交通軸基礎調査を、愛媛県、大分県が長大橋に係る基礎的な技術調査を開始し、1998年には「架橋は技術的に可能」と報告しています。

1993年に豊予海峡ルート推進協議会が設立され、建設推進に向け大きく踏み出そうとしたのですが、一方で巨額となる建設費に大分県の財政に対する不安はつきませんでした。2003年4月に広瀬勝貞知事が就任すると、県財政の

厳しい状況下において豊予海峡ルートの凍結を宣言しました。

建設時の大分県の負担や完成後の維持に係る負担などに、大分県の財政力が耐えられないと判断したのです。佐藤樹一郎知事になって、豊予海峡ルートの議論が復活しましたが、県が抱える負担と経済効果について、しっかりと試算していかなければなりません。

## 東九州新幹線

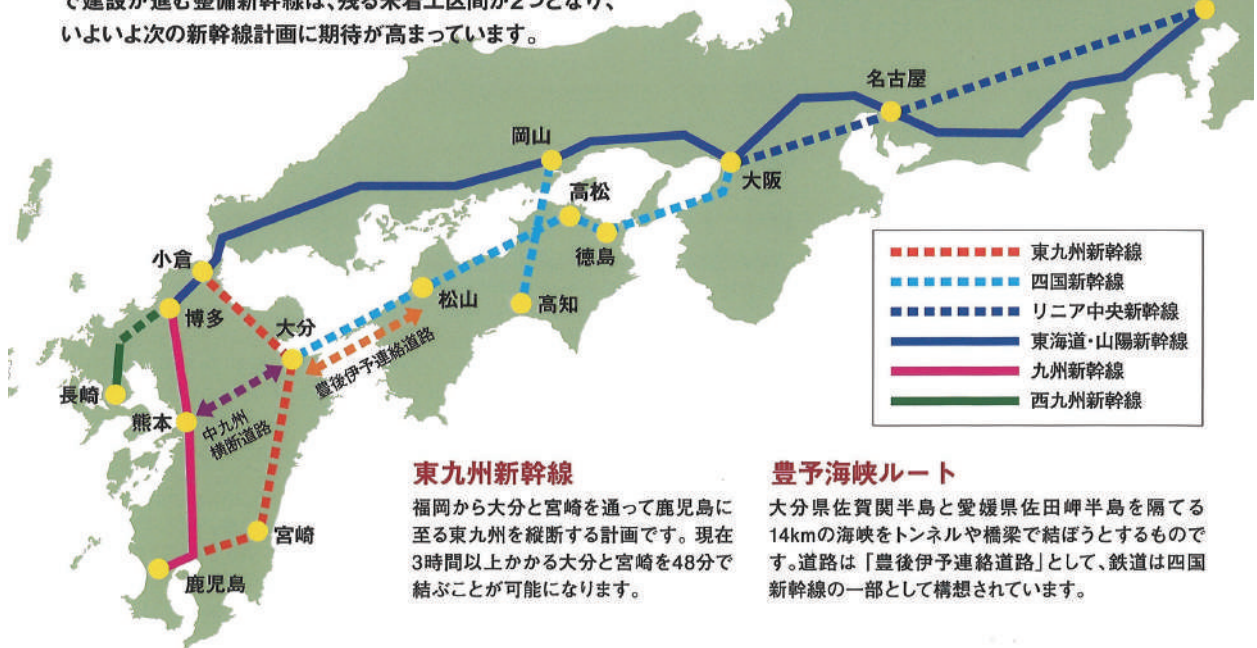
東九州新幹線は今年1月22日に、東京都都市センターホテルで「新幹線基本計画路線全国総決起大会」が開催されました。大分県でも、東九州新幹線の整備計画路線への格上げを国に求めています。九州では、西九州が新幹線を先行していますが、大分市から福岡市に向けては、従来の日豊線コースと久大コースで議論が行われています。現状の経済圏として博多に向けてつなげることが即効的な経済効果が働くのではないかと考えますが、その後九州の全域を経済的に豊かにしていくには、九州の各地域に拠点を創っていくことが大切だと感じます。まずは、日豊線コースから開設して、北九州・下関を核にした経済圏として博多と並ぶ商圈を創り

## 広域交通ネットワークの形成に向けて

九州と四国は陸路で結ばれておらず、さらに東九州と四国は新幹線が未整備で交通アクセスに課題があります。全国で建設が進む整備新幹線は、残る未着工区間が2つとなり、いよいよ次の新幹線計画に期待が高まっています。

### 【リニア中央新幹線】

東京・名古屋間は2027年以降開業  
名古屋・大阪間は2045年から最大8年間開業前倒し



### 東九州新幹線

福岡から大分と宮崎を通って鹿児島に至る東九州を縦断する計画です。現在3時間以上かかる大分と宮崎を48分で結ぶことが可能になります。

### 豊予海峡ルート

大分県佐賀関半島と愛媛県佐田半島を隔てる14kmの海峡をトンネルや橋梁で結ぼうとするものです。道路は「豊後伊予連絡道路」として、鉄道は四国新幹線の一部として構想されています。

出すことも大切だと考えます。そして、大分市を核とする商圈や宮崎県、鹿児島県、熊本県、佐賀県、長崎県に経済の拠点を創造しながら広域交通網を整備することが大切だと考えます。

また、九州を時間的に小さくする取り組みとして、久大ルートの実現も必要だと感じます。これまで示されたデータから試算をすると、久大ルートで新幹線を整備した場合、大分駅から日田市まで約18分程度で到達することとなります。大分市・日田市間は、通勤圏域となります。日豊ルートによって中津市、佐伯市とも短時間

で移動できることとなります。

九州各地域の経済活性化を求める企画を最初に取り組み、それら地域を結ぶ機能を補っていくことが出来れば、もっと良い未来の九州を描けるかもしれません。

東九州新幹線構想の議論にあたっては、目先のルート議論だけでなく、どのエリアの経済発展を創り出すかを合わせて議論することが必要です。久大線沿線の状況と日豊線沿線の状況を分析しながら、30年後の大分県をどう形づくるかを考えていかねばなりません。

## 健全な県財政の中で

佐藤樹一郎知事が就任した2023年度の当初予算は、佐藤知事就任直後の補正予算を加えて7246億円と過去最高額が計上されています。県税収入は、2020年1月に新型コロナが日本で発生した影響から2021年度に1143億円まで落ち込んで以来、コロナ禍以前への復元から更に上昇傾向が続いています。今年度予算での県税収入の見込みは1488億円となっています。

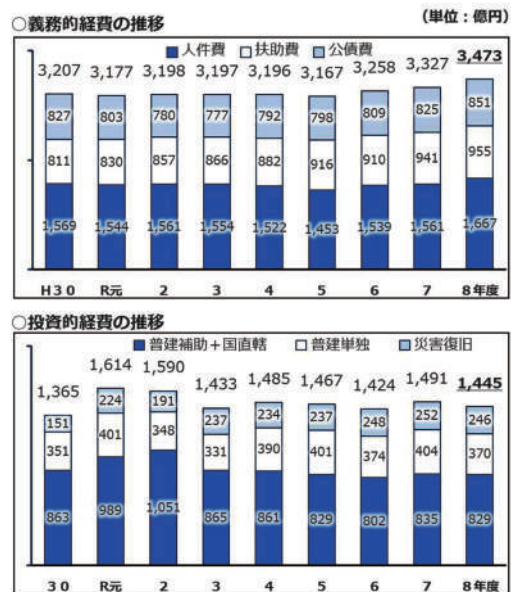
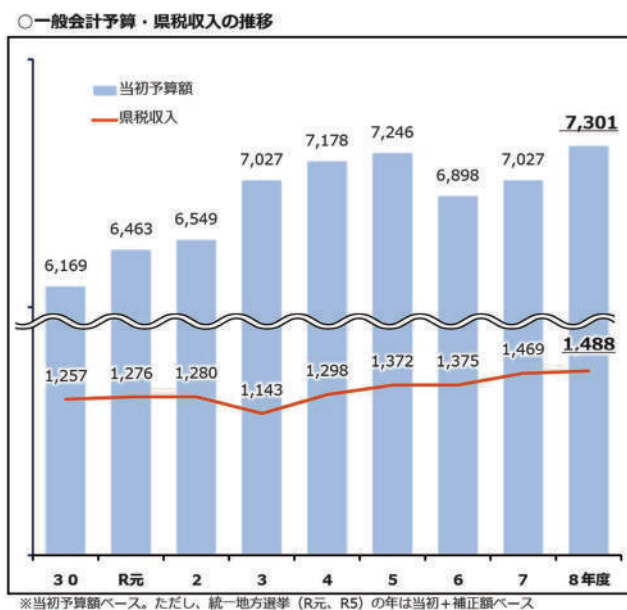
歳入の内自主財源が3277億円で歳入全体の44.9%。依存財源が4023億円で55.1%。特に県債は599億円を計上していますが、前年よりも5億円縮減しています。

歳出については、人件費・扶助費・公債費等の義務的経費が3473億円、歳出全体の47.6%を占めています。投資的経費は、普通建設事業費や災害復旧事業費として1445億円(19.8%)

を計上、その他経費2382億円(32.6%)は貸付金や地方消費税の清算金として国から市町村へ交付する金額887億円や基金に積み立てる額などがその他経費として計上されるため、大きな金額となっています。

予算を執行できる額を確保するために、当初予算時は歳入として、財政調整用基金から90億円を取り崩して準備します。本年度末における、財政調整用基金の残高は248億円ですが、国からの交付金等が減じられた場合を想定して、最低でも2028年度末の基金残高は330億円の確保を目標としています。この一年間の予算執行にあたって、県職員の皆さんは節約等の努力を重ねながらも、行政サービスの低下とならないように取り組んでいます。物価高等の影響など厳しい要素はありますが、県民の皆様方にご理解も頂きながら、我々も笑顔溢れる地域づくりに取り組んで参ります。

### 予算規模の推移(一般会計)



### 『コウノトリ育む農法』に命を学ぶ ～命が循環する豊岡の里～

4月に兵庫県豊岡市の「(株)坪口農事未来研究所」を県議会県民クラブ会派で訪問しました。この会社は、水稻の無農薬栽培、農作業の受託、花・野菜栽培、作物栽培農地でのソーラーシェアリングによるエネルギー事業、スマート農業の実践と6次産業化等に取り組んでいます。そして『地域の自然や社会環境から明日の農業を考える』強い農業者をめざし、コウノトリも住める豊かな文化・地域・環境づくりをめざした環境配慮型の農法にこだわっています。



▲太陽光発電プラントの下に水稻が作付される  
(遮光率は30～36%程度)

### 『コウノトリ育む農法』

コウノトリの絶滅が切っ掛けとなりました。生きるために生物は、何かを摂取しています。植物や動物を食べて、栄養として身体を作る物質を摂取する場合もあれば、人間の生活から排出されたダイオキシンやPCB、DDTのように環境中にも、動植物の体内にも残ってしまう物質を摂取する場合があります。残留性のある物質は生物の体内に蓄積され濃縮されていくのです。河川等にある化学物質がプランクトンに摂取され体内で約265倍に濃縮、小魚に食べられると500倍に、更に肉食性魚類、肉食性鳥類へと食物連鎖が繋がる中で8万5千倍にまで濃縮されます。毒性の強い物質であれば、食した鳥自体が死んでしまいます。

人が住む里山を含めた田園地域ではコウノトリは食物連鎖の上層にあります。本来、コウノトリは渡り鳥ですが、一年を通して餌が摂れる環境では、その地域に定住します。かつては日本各地に定住するコウノトリがいたようです。

### お知らせ

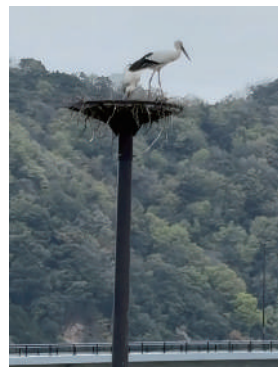
- ◇常任委員会は「福祉保健生活環境委員会」に所属することになりました。
- ◇行政や暮らしの相談をお受けしています。お気軽にご連絡下さい。
- ◇グループでの集まりなどに、お声がけ頂ければ、日程を調整の上、参加させていただきます。
- ◇守永信幸後援会の会員を随時募集しています。年会費3千円です。

連絡先:097-532-4919  
FAX:097-534-6598

しかし銃による乱獲や、高度成長の乱開発による定住エリアの喪失、農薬の大量使用による環境悪化で、食肉性のコウノトリは1971年に絶滅してしまいます。

### 『コウノトリの人工飼育』

豊岡市では絶滅する直前の1965年から野生のコウノトリを保護し、人工飼育を始めていました。しかし人工飼育に失敗し続け、その後1985年に旧ソ連・ハバロフスク地方からコウノトリの幼鳥6羽を譲り受け、その中からペアが出来、1989年の春に初めてヒナが誕生。それから豊岡市での、「コウノトリも住める地域再生」が始まりました。コウノトリの生息エリア(水田や河川)の自然再生、営巣するための人工巣塔の設置、稲作の無農薬栽培等が始まりました。



▲人工巣塔は豊岡市内に20カ所以上設置

環境がほぼ整った2005年9月、飼育していた5羽のコウノトリを放鳥。その2年後には46年ぶりに野外でのコウノトリのヒナが誕生します。そして今、毎年ヒナが巣立ちコウノトリは日本の空を自由に飛ぶことが出来るようになっていっています。この大分においても、コウノトリも住める環境創りが出来れば、定住してくれるかもしれません。

考えて頂きたいのは、私たち人間は食物連鎖の上位にいます。魚や肉を食べることで生物濃縮の影響を受けるリスクは私たちにもあるのです。環境に危険な化学物質を残留させない努力は、コウノトリだけでなく、人類の健康を守ることに繋がります。



▲豊岡市立コウノトリ文化館にて

### 編集後記

第一回定例会の報告書は、常に悩みながら作っています。予算特別委員会で自分自身が投げ掛けた質問もあるのですが、特定の課題には絞りづらいものです。▶4月14日に自然農法に手掛ける滋賀県豊岡市に調査活動に出たので、その事を安心に関わる課題として触れてみました。▶皆様の笑顔のために、今年も頑張ります。