

第7回佐賀県・市町行政調整会議議事録

- 1 日 時：平成26年2月12日(水) 15時～16時15分
- 2 場 所：県庁本館4階 正庁
- 3 出席者：市長会【横尾多久市長(会長)、坂井唐津市長(副会長)、秀島佐賀市長(役員)】
町村会【武村大町町長(会長)、末安みやき町長(副会長) 小森基山町長(役員)】
県 【古川知事、坂井副知事、牟田副知事、西村交通政策部長】
- 4 議事

○協議事項 佐賀県の身近な移動手段の確保に関する今後の取組

【古川知事】

今日は、この佐賀県・市町行政調整会議が始まって以来の臨時のものでございまして、お忙しい中お集まりいただいたことに感謝申し上げます。

協議事項は、身近な交通手段でございます。これについて、今日はまず10分程度牟田副知事から、この県からの提案の趣旨について話をさせていただいて、その後、議論を30分ぐらいできればと思っているところでございます。

この移動手段の問題というのは、ちょっと表現があまり馴染んでいないかもしれませんがけれども、今は車で移動されている方が多いと思うんですけれども、だんだん高齢化が進んできて車を運転できない人たちがたくさん出てくるだろうと、更には車がない人たちもいらっしゃるし、そういう人たちにどうやって暮らしていったらいいのかということの問題意識として持っていて、都会はともかく我々の住んでいるところだと、バスに頼るあるいは鉄道に頼るといっても現実的ではないという中で、どんなふうにしていったらいいんだろうかということについて、皆さま方の御意見を賜っていきながら検討を進めていきたいというものでございます。それでは牟田副知事から、よろしく申し上げます。

【牟田副知事】

それでは、私の方から今回の問題提起と申しますか、議題提出に至った背景、趣旨等々について御説明申し上げます。

まず、地域の身近な移動手段の確保という問題については、今始まった話ではございませんで、もう既にいろいろなところで、どうやって住民の移動を確保するかということはそれぞれの市町において御苦労いただいて、現実にはさまざまな取組も実施をされているところでございます。

かいつまんで申しますと、やはり背景には少子化それから高齢化、人口減少の問題等々がございすけれども、高齢者の増加に伴いまして、ほとんど佐賀県では自家用車で移動されるという人が多くて、必然的に高齢になっても車を運転し続ける人が増えている。

そういう問題がございまして、現在の交通事故の統計を見ましても、高齢者が加害者・被害者の両方になる割合が、佐賀県は非常に高いと傾向がずっと高まってきております。それから高齢者で、もう既に運転ができない高齢者の方も増えている。それから要介護者も地域で介護するというケースも増えてきているところで、地域でそういう移動手段を持たないという方も増えている。

反面そういった状況に対するために市町でいろいろな交通手段を確保するという努力をしていただいておりますが、一つは交通手段について、いろいろ用意をしても、なかなか公共交通機関に乗ってもらえない。一方で、そういう利用者がずっと減少をし続けている。それにも関わらず、行政が公共交通を維持するための公的負担は依然としてしなければならない

ことといったような、いろいろな問題が既に生じております。

県としてはこういう状況下ですので、今後ますます大きな問題になっていくだろうというふうに思っております。本気で県民のあるいは住民の移動手段の確保がどうあるべきか、といったようなことを県と市町で一緒になって考えていく場を設けたいというのが本日の提案の趣旨でございます。

国で昨年の12月に交通政策基本法が改定されました。この改定の大きな趣旨の一つに地方自治体の役割というのが明確に書かれております。地域の交通関係をどうするのかということについて、地方自治体が責任を持って計画を策定すべきだということ、それから、事業者・国等はそれに協力をするべきだといったような趣旨で法律が改正されました。それに関連しまして、今国会に上程を予定されております。今日、閣議決定がされたと報道もあっておりますが、この道路運送法、それから地域公共交通活性化・再生法、この二つの改正が予定されております。

この道路運送法では、地域交通と関する部分につきましては、希望する市町村又は都道府県への有償運送旅客法の権限を委譲するといったようなことが書かれています。それから、地域公共交通活性化・再生法では、交通ネットワークの形成計画をそれぞれ自治体で作るということで、それはそれぞれの市町でもいいし、必要であれば都道府県でもいいといったような書き方になっておまして、ますます地域で、地方自治体でこの交通ネットワークの形成計画の策定をするといったようなことが謳われております。

今後、いろいろな課題がございますけれども、理想論として目指すべき姿ということで県が勝手に考えておりますが、今後、世の中がどのように変わっていくかをにらみつつも、やはり住民の移動の足をきちんと確保して、それが県民・市町村民の活力を生み出すような社会を作っていかなければならないというのが、我々が捉えている目指すべき姿だと思っております。

そのために今後の方向性ということで、大きく二つ書かせていただいております。地域交通を守るという観点から住民の移動をきちんと確保するという考え方。それから、もう一つは国・事業者主体から地方自治体が責任をもっているいろいろな検討を進めていくという、この2点が今後求められているのだと思います。

具体的に本日の提案としては、今後、地域の移動手段の確保がどうあるべきかということについて、基本的にはそれぞれの地域で地域特有の問題もあるでしょうけれども、県と市町とで連携してそういった検討の場を設けたいといったことが本日の提案の趣旨でございます。もちろん、走りながら考えていかなければならないという非常に難しい問題でもございますけれども、いずれにしても地域の実態については、県もよく知らないこともございますし、あるいは市町をまたがる、あるいは圏域をまたがる交通の足等々については、当然、県が中心になって検討してなければならぬ問題もあろうかと思っております。

とりあえず、今やらないといけないと考えているところは、一つは基本的なデータをきちんと整理をすべきだと思っております。どういうところに、どういうニーズが、どのくらいのボリュームであるのかという基礎データをきちんと調査・収集して議論の土台にしたいということが一つございます。

もう一つは、やはり県もですけれども、市町も一緒に検討進めていくに当たって、地域交通の確保に対する検討あるいは施策を打っていく段階でのきちんとした推進体制を強化していく必要があるだろうと思っております。

3点目は、福祉有償運送制度です。これもいろいろと市町で御苦労されていて、なかなか事業者との調整が難しいといったようなこともうかがっておりますが、これをどう活用していくかということも今後の移動手段を確保するという意味で大きなポイントになるんじゃないかと考えております。

今後のスケジュールでございます。このスケジュールどおりって間に合うのかといった話も当然でございますので、先ほど言いましたように走りながら考えていくということがこの問題については大切だろうと思っております。まずは、もし今日皆さんに御理解いただければ、さっそいろいろな取組を進めさせていただきたいということでございます。こちらからの提案は以上でございます。

【古川知事】

はい。それでは議論に移りたいと思います。

問題点については、皆さま方よく御存じだと思っております、今日はこの会議で決められればと思っておりますのは、これからの進め方でございまして、スライド6のこうしたことについて、こういう方向性に基づいて、一緒にいろいろな調査や取組をやっていきたいと思います。このことについて、議論をし、決めることができればと思っておりますのでございます。

では、どなたからでもけっこうでございますので、これについての御意見があれば。

【横尾多久市長】

市長会の横尾です。これは実は事務方の方から概要についての御説明をいただいて本当にありがたいと思いましたが、副知事から話があったように、非常に身近な問題でもありますし、特に高齢化社会を考えていくと免許の返上や安全の確保もありますし、もう一つ動かないと健康を害するというようになっていきますので、モビリティを高める、動くような場面を作っていく意味でも公共交通網の整備というのは重要だと思います。

このことは、実はこれまでの間も各市町においては、赤字路線バスの廃止に伴う後をどうするかとか、あるいは福祉的な対応はどうあればいいのかとか、いろいろな工夫をそれぞれなさっていると思います。

一つ明確にあるかと思うのは隣との連携をどうするかです。例えば、多久の場合もふれあいバスを運行して、この1月6日に路線を新たにしましたし、デマンド交通も始めたところですけども、地域を越えて繋がった方がいい、例えば、うちの場合ですと佐賀市とか小城市とか牛津とか、そういったところに繋がるのを日常的には人々は動いていますので、あった方が便利だよねという声があります。この辺については、こういった調査をしながらどういった方法がベストミックスなのかを考えていくのは意義あることだと思っております。

その上で、事務方からの説明のときに申し上げたのでひょっとしたら概要は届いているかもしれませんが、各市町の交通を考えている企画関係の担当者は、かなり深く理解をして、いろいろな知恵も考えてみて、試行錯誤もやってみてされている方もけっこうおられますので、少し手間がかかるかもしれませんが、できればそら辺のヒアリングをかけて、何が課題と思うのかとか、どういう方法でやってみようとしたけど実は何が課題でできなかったのか、あるいは本当はこんなことできたらいいけどなと思っているのかとか、その辺をデータ収集程度の参考でもけっこうですので、まず会っていただくと市町の職員にとってもモチベーションもプラスになると思います。これまで詳細なところまではなかなかヒアリングができていなかったというような御認識をふれられたように県の交通関係のスタッフの方々にとっても、市町がこう考えているのかと、こういった課題もあるのかといったこともお互い認識も高まると思いますので、できればそういったこともしながら、最後の行程表にありますような実態調査とかデータの収集とか、そういったことと併せて関係者からのヒアリングをぜひ重視をいただくといいと思っております。とはいえ我々市町が完璧にやっているわけではありませんし、なかなか財政的や機能面、制度面などいろいろありますので、苦勞していますが、そういったことを参考にさせていただくと、きめ細かなものが考え出せ得るのではないかと期待をしていますので、よろしくお願ひしたいと思います。以上です。

【末安みやき町】

みやき町では24年度からコミュニティバスを本格的に運航しております。地域公共交通会

議を設置しまして、利用者のニーズの把握や新規開拓、運行形態とか運賃等について、さまざまな機関の皆さんの御指導を得て行っております。

その中において、特にみやき町南部の三根校区というところから鳥栖市の鳥栖商業、鳥栖工業、学校が非常に遠いところで公共交通機関がない。それから佐賀市内の商業高校、工業高校についても本数が少ないというそういう御意見。それから、医療機関が鳥栖市の重粒子線ができましたし、鳥栖市の医療機関を利用される方が多いといった中で、行政の枠を越えてコミュニティバスの運行ができないかといった御意見も出ております。

それで、今、平成24年度から基山町、鳥栖市、みやき町、上峰町で鳥栖・三養基地域連携検討会というものをしております。これの中でも地域バスの相互乗り入れについての協議も開始しております、基山町から鳥栖市、みやき町、上峰町を一つのネットワークでできないかと既に検討を開始しておりますので、今回、このような県の御提案がありましたことを大変ありがたく思っておりますので、ぜひとも積極的に協議をさせていただきたいと思っております。以上でございます。

【秀島佐賀市長】

これから先のことについては、まだ具体的な案は私も持っておりませんが、佐賀市の現況を言ってみたくと思います。

合併しているからですが、だいたい佐賀市の部分については、主に佐賀市営バスを運行しているわけですから、それをメインにさせていただいております。

ところが、皆さん御存知のとおりお客さんもかなり減って、今、単年度の収支だけで比べるとちょっと赤字くらいです。うまくいくとギリギリくらいという状況です。

ただ、その前段には累積した7億円近くの赤字を返していった、その部分は一般会計で、あと毎年の収支についてはトントンくらいにいたいという感じで、今、なんとかそこに近づいているような感じです。かなり不採算路線もたくさんあるわけで、儲ける路線は何本かしかないというような非常に厳しい状況であります。

それはそれとしてやっていながら、山間部とか西部の多久市や武雄市方面とかに行く路線バス、それから東の方の西鉄バス。それで赤字路線で切りますよ、どうですか、となりますが、東であれば神埼市などと話し合って、存続になると一定の負担をしないとイケない。西の方も祐徳バスや昭和バスに一定の負担をしなければならないということで、これが金額的に4,300万円超えているくらい。

その他、山間部で補い得ない部分をどうするのかということで、いろいろとこれまでも補助金を出しながら試みをしてきました。なかなか路線は存続してもお客さんは少ないもので、苦戦をしているという状況で、とうとう廃止をせざるを得ない。

では大きいバスに変わるものでは何があるかということでデマンドタクシーとか、合併する前の旧町で持っていた社協的なバスを無料で走らせるなど、週1回でも走らせればいいけど、月2回でも、という感じで走らせてみたり、三瀬は以前からあった無料バスを存続させて、などいろいろな形態があります。それでも十分かというところではない。

それでは具体的には何がいいかという先ほど横尾市長が言われたように、生きがいをもって余生を生きていただく高齢者の皆さんのために、健康のことを考えたら少々つぎ込んだっていいじゃないか。その方が健康で長生きしてもらうことに繋がるということで、そういう意味からするともう少し充実しなければいけない。

南部の方でも幹線的には走らせていますが、幹線と幹線の間土地がバス停までの距離が遠いということがあり、そこをどうするのか。だからそこを、モデル的に手立てをする方法はないか。だから幹線と支線的なもの、枝の部分とを別して、枝の部分は小さく回して幹線に繋いでやるというような試みができないか、今、考えて実施をしようかとしているわけですが、そういう部分での助成的なものがなかったわけですから、何らかの形で手立てをし

ていただけるようになれば助かる部分もあります。

そういう中で一般的に見て、ちょっとネックになっていたのが国のバス関係で料金を整えたりすると、かなりチェックが厳しくなっている。地域の自由度が低く、限定されてしまうことがありました。そういう部分がある程度外してもらえないと、バスとかタクシーを頭に入れた部分で、その足りない部分だけという形での感覚で物事を進めていくと非常にやりづらいところがある。もちろんバス、タクシーも経営的には必要だけど、それを大きく阻害しないような形であれば、地域の特性という形で、裁量的な余地を残していただけるような今後の運営のあり方というものを求めていかなければならないことになるのではないかと思います。

【武村大町町長】

私のところは高齢化率が高い。こうした中で運転できない高齢者をどうしていくかということについていろいろ検討をして、現在、身近な移動手段の確保について取組をさせていただいているところですが、現状では誘致した温泉と連携を持って、始点と終点だけに限って町内を平日 13 箇所、バスを止めてもらって運行しているような状況です。

その他、順天堂病院以外の病院では独自で送迎をされている状況でございますけれども、これは町としてはなかなか難しい。

次に社会福祉協議会では、それぞれの行事に参加される方については、マイクロバス等でのお迎えをしているところですが、ただ、いずれも無料でありまして、目的地が決まっているということでもあります。途中ここで降りたいということがなかなかできないものですから、そういった問題を抱えております。

特に制度を考えるに当たってのタクシー業者との関係の問題、あるいは買い物の目的地が町内の場合を除いて町外、こういった場合には外部の市町や関係団体などとの調整も必要になってくると思っております。

こういったことを踏まえると、今後は問題として考えていかなければならないのは新しい制度で可能であれば、温泉バスで始点終点を決めずに町内巡回してもらいたい、そして料金無料化したいというように考えております。

それからもう一つは、タクシー業者と協力して買い物弱者の店先から店先までの送迎を実現したいという考えも持っております。これは当然、行政として助成をしていかなければならないと考えております。

それから有償運送の育成として NPO の育成です。こういったものを一方では検討をしておりますが、これからはいろいろと御指導いただきながらできるだけ意に沿う形で進めていきたいと思っております。

【小森基山町長】

基山町でございますけれども、私の方は今やはり高齢化が進んでおまして、移動手段の確保、充実といったようなことで、現在、地域公共交通活性化協議会というのを 6 回ほど開催いたしまして、県の方から交通政策部の課長もメンバーに加わっていただいております。そういうことで検討する中で、やはり町としても今までよりももう 1 台増便しようとか、逆に今までは無料でしたが有料化にしようとか、そういう検討を詰めてきたところでございます。

しかし、幹線以外は町である程度やっつけていかなければならないだろう。だけれども、幹線はやっぱり公共交通を業者にお願いしたいという部分がございます。と言いますのは、高速の基山サービスエリアですが、あそこから基山町内を駆け抜けて、また、鳥栖の企業もかなり基山駅から鳥栖の方の企業に行かれています。それは企業の運営というようなこともありますけれども、それもだいぶ苦戦しているようです。

それから、先ほどみやき町長もおっしゃったように、鳥栖市内の学校や病院などにもやっ

ぱり繋げたいということで、検討はしたはずでございますけども、幹線だけでもということだったんですけれども、なかなか業者としましても採算ベースというようなことも当然あるでしょうし、もう一つは市町境で止まってしまうというようなこともございますので、その辺は一つ国・県の補助というとおかしいですけども、プッシュなりバックアップなりをお願いできれば解決できるのかなあと考えておりますので、ぜひこれを進めていただけたらと思っています。

【坂井唐津市長】

二つだけ。1点が今、基山町長がおっしゃっていただいたとおり、我々も公共交通の協議会に1年に1回開いております。我が町はちょっと特殊で、昭和バス路線がございますのでバスの各皆さま方と公式非公式のみならずいろいろな話をします。当然、行政と一緒にやっていくわけですが、やっぱりバス事業者がおっしゃるのは、1回引いてしまった路線はなかなか消すことは難しいということです。ですから、その路線を存続させるために、この周りにしてみようかなど、常に路線の変更を事業者は現在考えておられます。当然、バスの大きさも大型から中型、小型、そして現在は不採算事業の路線については、ジャンボタクシーというやり方で負担をいかに軽減するかということに苦労されながら事業者はがんばっておられる。当然、県内他のバス事業者もございますので、そういった事業者の御意見もぜひお聞きがいていただきたいし、我々もそうですけれども各市町の皆さんも会議の中でいろいろ意見交換されていますので、ぜひお聞き入れをいただいて有効な公共交通の形にしていきたいというのが一つ。

もう一つは、今回の法改正にはあまり関係が薄いかもしれませんが、その他の関係法の中での海上輸送法。つまり離島航路というのは、我々唐津に全てありますので、今も国・県のさまざまな予算措置をしていただきながら、もちろん市も予算を出しながら航路存続をがんばってきております。如何せん長崎県のように道路認定という所まで行けば一番いいですけど、すぐそこまではいかないでしょうし、協議会の中でも一部道路認定という議論はあっているようにお聞きがいはいたしているところですけども、生活路線で7つの離島のそれぞれ発着場所は違いますが、必ずお乗りになっておられるところです。車といっても海の上を車ではいけませんので、島での、そして陸に降りて車で当然活動されていますが、島と島の間というのは船でしか往復できない状況でございますので、この法改正に直接今回は関係しているのかは薄いかもしれませんが、関係法としての海上輸送法の運送法といえますか、その中での離島航路もぜひ頭に入れていただきながらの地域交通公共機関の今後のあり方というのをぜひ検討していただきたいと思います。

【古川知事】

ありがとうございます。今、さまざまなお立場からの御指摘をいただきました。

【横尾多久市長】

すみません。確認ですが、7番目のスライドにあります「基礎データの収集」については、例えば一番思うイメージとしては、佐賀空港でも国交省がやられております搭乗者の出発地、目的地、何の御用ですか、どこまでどんな手段で行きますか、というような、あのイメージで思っていればいいですか。

【牟田副知事】

基本的にはそういう詳細な。

【横尾多久市長】

ああいう形で詳細なアンケートを取られると有効だと思います。

二つ目のパワーポイントに戻っていただくと2番目ですけども、右側の2番目のところですね。いろいろな地域の特性に合わせてというなかに、「自家用有償運送、スクールバス、福祉バス等」とありますけども、これはスクールバスも活用していいということですか。要

は、朝夕は学校が使い、昼間は福祉的か地域的に使ってもいいですということも検討してみたらどうかと受け止めていいでしょうか。

【古川知事】

ここはそこまでイメージして書いているの。

【牟田副知事】

そこまでは書いていないです。

【西村交通政策部長】

自家用有償運送、スクールバス、福祉バス。これが公共交通ということで、今回、法改正で位置付けられる予定ということです。これまでは公共交通はバス、タクシーまでだったのですが、その範囲が広がるということで当然のことながらそういったことも含めて計画に入れていいし、我々が今後国に対して、それに対する補助も要望していかないとはいけません。

【古川知事】

今のお尋ねは、「スクールバス」がここに書いてあるのは、朝夕以外のところは他にも自由に使ってもいいよというようなイメージも含めたものなのかというお尋ねだったと思いますけれども、これはそこをイメージしたものではない、ということが答え。

【横尾多久市長】

直接はですね。ただ、私たちども小中一貫校を導入に伴ってスクールバスを導入しましたがけれども、その際、地域で説明会を行ったときに、昼間行っているように使わせてほしいというような声もやっぱり出ていましたし、先進自治体の一部がそのようなことを試行的にやっていることがあるかと思えます。

【古川知事】

スクールバスの定義って何かなかった。あれ、専らって書いてあるつけ。専らって書いてある場合には何か支援があるんだよ。私立の高校だったらスクールバスを出すとそれに対して経常費の支援があるんです。それは専ら生徒の送迎に使われるということになっているのでやりにくいんですけども、今、市長がおっしゃったように市が持っていて、たまたまというか、朝夕に使っているというものについては、特に助成制度ないんじゃないの。交付税であったか。

【横尾多久市長】

スクールバス自体についての所有とオペレーションについては、交付税算定措置がされていると思いますが、ただ、その他以外については多分ないです。

【古川知事】

普通交付税入っているでしょ。だからそれが他の用途に使われている場合はどうなるの。

【横尾多久市長】

前人未到分野だと思いますが。

【古川知事】

そういったところも含めてなんでしょね。

【横尾市長】

だから、そういう有効活用も含めて、いろいろ意見を聞いてみるのも一策かと思えます。ただ、基本はスクールバスですと朝夕の通学送迎が完璧でないといけないというのが必ず付いて回ります。

【古川知事】

私が今、交通政策審議会の臨時委員になっているんです。今までは交通のことは全部国の権限だったじゃないですか。それで、市町村や県が全くタッチできなかったんですけども、その移動の問題は大事な問題なので、ぜひ権限移譲してくれということを発表し続けていた

ら、それが一部、今回実行されたんですね。それがこの「希望する市町村や都道府県には自家用有償運送の事務・権限を委譲」しますよという話です。

ですから、例えばコミュニティバスとかスクールバスも福祉バスもそうですけど、こうしたものについては、市町村で物事が決められるようにしましょうとなっていきます。それで、今までは権限がなかったのに、赤字で廃止するよと言われてたら慌ててお金を探してきて、何とかこれで維持していきましょうとなっていた話が比較的多かったんですけど、そうではなくて、本当に住民の人たちの移動とか交通をどう考えるのかということを中心に考えてくださいという時代になってきているんです。そこの中のごく一部の権限ではありますけれども、自家用有償運送の部分については、市町村で決められるようになるってことなんです。

ということで、今までは国任せだった交通政策が、市町村とか県が主体的に考えて計画を作っていくという時代に大きく変わっていくんです。そのことがまだあまり世の中に知られていないんです。私委員になって思ったのが、これはかなり違ってきているなということでした。実際に先ほどもお話ありましたけれど、交通の協議会があるじゃないですか。恥を忍んでいえば県庁からも人が出ているんですけど、たぶんほとんど発言したことがない。

それとか、例えばみやき町である NPO が、自家用有償運送やりたいといったときに、そこでやっているバスの事業者とかが、ちょっとそれやられると困ると言えば、協議が整わないまま参入を認めないということになっていっているのが一般的だと思うんです。そこで真剣な議論がなされていたかということ、我々の反省として、あまりしてこなかったと思っているんです。

だから、これからは本当に住民の方たちにどうやって移動してもらおうかということについて、我々も真剣に考えますが、何よりも住民と一番近いのは市町村長たちでいらっしゃるの、ぜひそこを考えていただきたいということと、考える材料をまず一緒になって探していましょう。それで、たぶん共通じゃないかと思いますが、赤字バス路線だから廃止すると言うと反対が起きる。反対が起きるから維持すると、それでもあまり乗ってもらえない。この路線があったら乗るよと言われて市町村営でバス走らせるけれどもアンケートのときは乗ると書いてあるのに、実際はあまり乗られないということがありますよね。本当にアンケートに基づいて仕事をやっていていいのかということもあるんです。今バスやタクシーを實際されている方たちも大事な事業者なので、この方たちが安心して仕事できる状況にすることも大事なんですけれども、そればかりだと逆にもっと便利で身近な移動手段を入れようとする NPO とか市町村がやろうとしたときに、既存の事業者から反対されてうまくいかないケースも県内のあちこちで報告があります。だから、先ほどからお話が出ているように、既存のバスやタクシーの事業者とどうやって折り合いをつけていくのかということも必要な問題だろうと思っています。

今まであったバス路線を市町村が肩代わりするということは比較的分かりやすいんですけども、実はあまりバスもないようなところの、特にお年寄りたちがどういう暮らしを送っておられるのかということについて、移動の観点から本気で調べた人たちもあまりいないと思っています。

本当に例えば週2回くらいのバスであまり使われないというのもあるとしたら、それは週2回だから使われないのか、それくらいだったらということで、実は隣のお兄さんが街に行くときに乗せてもらっているかもしれないんですね。そういう実態というのは全く数字がないんです。ということも含めて、移動の実態を把握していかないといけないのではないかと考えています。

この前の交通政策審議会で私が発言したのは、公共交通というとバスとタクシーが佐賀県の場合一般的なわけなんですけれども、移動する手段はそれだけではないわけですね。さっき言ったように、近所の人の車に乗せてもらうというのも十分な移動手段なんです。ただ、いつ

も乗せてもらえるのかということと、いくら払えばいいのかということを含めて保障がないから公共交通手段でもないし、位置付けがなされていないんですけれども、実態として見たときには、そうやって親族に乗せてもらって移動しているというケースがけっこうあるんですね。こうしたものをもっと認めた方がいいのではないかという発言を私はしました。

どうしても公共交通政策審議会というところは認可や許可を受けてやっている事業者の人たちが中心なので、その人たちが仕事をしやすくするという意識がどうしても働いてしまうんです。もちろんそういう事業者は我々にとっても大事な存在ではあるんですけれども、皆さんも我々も一番大事なことだと思っているのは、住民の方たちがどうやったら必要な移動手段を確保することができるのかということであろうと思います。だからそういう観点に立って作業していくということが求められるなと思います。

それでさっき、横尾市長からそれぞれの市や町で苦勞と工夫をしながらいろいろな事業を組み立てて実行しているということもあるので、そういう人たちの知恵も借りながらやった方がいいんじゃないかという御意見もありましたので、それはいい形で使わせていただけたらと思っています。具体的に言うと、今まであまり交通の問題について、問題がなかったとか顕在化していなかったところでは、交通問題の担当というのがあまりいらっしやらないというのがあるみたいですね。一方で日頃からそういう問題があるところでは、企画のセクションに交通担当がいるとか、うちはバスとかがいろいろあるのでその問題を主にやっている者がいるということもいらっしやいました。

なので、初めてやるような人たちの言わば入門編の研修みたいなこともやっていきながら、一方でいろいろな経験を積んでおられる方々も交えたところでのワークショップとか、そういう形で自分たちがやっていて苦勞したこととか、でもこうやったらうまくいったということなどを共有していくことで、新しい人たちもできるだけ早く知識や経験を共有していければと思っているところがございますので、そういったこともできればと思いました。

また、市町単位でやっているとどうしても圏域を越えたところの話がしにくいので、相互乗り入れというものや圏域を越えたものについては県の出番もあるのかと思いましたので、そうしたところについても県も積極的に参加をしていきたいと思っています。

また、離島航路について、道路認定ということを長崎県はやっているんですか。

【坂井唐津市長】

国道です。

【西村交通政策部長】

佐賀県も壱岐に行っている国道は海上ルートで呼子から繋がっています。

【古川知事】

国道だからできるということ。県をまたがっているから、ということではないの。

【西村交通政策部長】

離島の中に当然、県道も走っていますので、県道で認定もできないということもないと思いますが。

【古川知事】

あれを県道で認定したらどうなりますか。どういういいことがありますか。

【坂井唐津市長】

県営航路になるでしょうね。

【古川知事】

県営航路になるのか。でも、県営航路になってメリットあったかな。つまり、今、民間で赤字を補てんしているという状態と県営航路にするということについては、どんなふうにご利用する側からは変わってくるのかな。

【坂井唐津市長】

利用者は変わらないでしょうね。

【古川知事】

分かりました。もう少し、その辺も含めて研究をしていければと思います。

【横尾多久市長】

もう1件いいですか。以前、県とのディスカッションの中にも話題として出てきたかもしれませんが、今の県からの御説明や知事からの御発言の中にも、今までには事業者側サイドに立ったいろいろな分析や対応があったけれども、今後は利用者あるいは住民、特に交通へき地の方々へのいろいろな手当や視点が大切な訳です。そうすると今や多くの人がかかり使っているスマホとか携帯端末を使えば、どこにどなたが困っていて、いつごろ使いたいとか、いろいろなことについて予約ができるようなシステムがあったりしています。それを応用して交通網に活かせば、明日乗せてくれる人いないかなとってアップして、私乗せていいよ、どこからどこまで行けるよというような、ネット上のヒッチハイクみたいになってしましますが、白タク行為という議論もありますが、そういったところまで近未来を想定して交通政策審議会で議論をされるものなのでしょうか。もしないのなら、地方からそういった可能性がないかという提案をしていくのか、そういったものも面白いと思うんですけど。

大々的に交通に投資をしなくても先ほど話題にも出たように乗せれる人が乗せていく、そのことを法的にどうするか、とかいう課題がありますけれども、それも一つの方法になり得るのかなということもちょっとお話したかった。

【古川知事】

おっしゃるとおりで、皆さま今のお話聞かれて、それができればいいと思われた人も多いんじゃないかと思いますが、バス事業者がどうかということは別として、もしそういったことが可能になるのであればそれはそれで。ぼつりと一人で住んでいる人以外は割と移動が自由になるかもしれないということもあります。

今の発想はライドシェアと呼ばれているもので、会員制で乗せるという人と乗せてほしい人がそれぞれ登録して、今からどこそこ行きたいんだけどと、スマホのアプリにメッセージを送ると近くにいる人が、僕が乗せて行ってあげますよと、現地に来てそこまで乗せていってくれるというもので、直接そのドライバーにお金を払うと白タクになってしまうので、その運営をしているところに寄付金という形でドネーションを払うというシステムを取っているというのがアメリカの方針です。ただ、それでも訴訟は何十件も起きているということで、実際に白タクじゃないかということで。

だから、そういったことも含めてなんですけれども検討していく価値はあるんじゃないかと思います。そうやっていくとバスやタクシーがどうなるということは当然ありますから、そこも含めてやっぱり考えていかなければならない。

【秀島佐賀市長】

年に1回とかで、ごくごく知り合いであれば、そういうこともあるかもしれませんが、やはり有償で、ある程度ビジネス的に捉えておかないと、ボランティア的に捉えておくと、もし事故があったときとかの問題が非常に複雑になってくると思いますので、割り切りの部分をきちんとしておかなければならないです。というのは有償にして気兼ねしないで乗れるということです。1, 2回は頭下げてもいいけどしょっちゅうは頼みにくいとかではなくて、自由に頼めると、頼むのも一つの権利だという感じのシステムを考えなければいけないかなと。

【横尾多久市長】

たぶん一番進んでいるデマンドをやっているところは、高齢者がタブレット端末で予約しているんです。それで前日までに送って、何時頃OKよと通信しあって、それを広くするかどうかです。

【古川知事】

そうですね。まさに考え方は一緒ですよ。だから既存のバス路線があったところがなくなったからどうするかといった問題と、一方でそういったものに関係なく実は困っている人はどこにどれくらいいらっしゃるのかということについて、よく我々は分かっていないのではないかと、いったところが問題意識で、探していくとキリがないので。

ある一人の人が、私は何曜日に行きたいから何とかしてください、と言われても、そこは行政の範囲内ではないだろうと。それであればタクシーで行ってください、とか、そんなふうには言わなければならないこともあると思うんですが、どの程度くらいまで日常的に動くのをカバーするのかということも含めて、議論していかなければならないということがあるのかと思います。

【秀島佐賀市長】

乗る人からすると、目的地に乗り換えなくてすぐ降りてから行けたらいいですが、そうすると交通渋滞も増えて、やはり公共交通機関の間接的なものの存在価値も大事にしていかなければならないと思います。そこら辺まで繋ぐ役割をどうするのかということもあるんじゃないかと思います。

【古川知事】

これが難しいのは、基本そうだと思いますけども、民間企業がカバーできないところを我々がどう知恵を出すかということだと思いますけど、県内のある市では、そうやって自家用有償でやっておられるバスがあるんですけど、それは山間部を回って国道に出て、あとバス停二つくらい行くと駅に着くんですね。ところがそこには民間のバスが走っている。佐賀市営バスじゃないですよ。とすると、そのバス会社と競合してしまうんですね。だから絶対だめって言われているんです。そうするとどうしても国道に出たら降りないといけない。利用者からすれば、あそこでしょ、見えているでしょ、連れて行って、と言いたいんですけど、そこはだめ、ということになって、乗り換えてというのが今の国の意見なんです。だからそれを免許を持って走っているバス事業者があるんだからそうだよということも一理あるし、でも一方で利用者から見たら、そこまでだからいいでしょうということもあって、具体的な例をイメージしながらだと非常に難しい。

【秀島佐賀市長】

私のところも、例えば小城市なら小城市から県病院バスが入れないとか、仮にそういった場合に近くまで行って、あとは乗り換えて入ってください、こっちには確保されておりますので、とさっき言われたように、ここまで来ているんだからまっすぐ行って、と。そしたらそういうのがいっぱい来ると県病院の周りが大変混雑するということも出てくるし、今度は既存の路線の核になる幹線の路線の経営が苦しくなってしまうという、そこら辺の兼ね合いが難しいのではないかと思います。

【古川知事】

難しいですね。だからそういったところについても、誰かが一方的に悪いとか誰かがいいとかではなくて、とにかく議論をしていくことが求められているし、既存のバス会社もタクシー会社もふうふう言いながら経営しているので、私がこのことやっていて思うのは都会の問題は実はバスが並びすぎていて同じ路線にいっぱいいるので、その時間調整をする必要があるというようなそんな話なんです。議論している話が、我々と全然違うんです。

だから、そうじゃないよねということで、我々なりの知恵を出していないといけないということと、およそ地方で成り立たないとしたら、まさに上下分離方式とか、バスは全部行政で買うから、バスにしても鉄道にしても、鉄道であればそこぐらいまでは維持しますから、その代り維持管理していく経費は出して、そこで採算取ってくれませんか、とかですね。そういったことでも議論しないといけないし、ただ、それをやると今でもひよっとしたら市町

村によっては1億円以上くらい交通にお金出しておられるところもあるみたいなので、言うは易く、そんなことしたら何億円も市町村が出せと言われたらもたない、というところもあると思うんです。だから、そこの公的な移動に対する支援とか向き合い方についても、併せて考えていかないといけないとも思ったりしています。

私自分で車持っていないので、たぶん佐賀県人としては珍しいですが、私移動するときよくバスとかを使うんです。市営バスもよく乗らせていただいているんです。これよく事業として成り立てると、見ていてつくづく思います。そしてあるバスの事業者の人に、もう止めないですか、と言ったら、それはそうでもないんです。今バス事業者というのはバス事業で儲かっているわけではなくて、バス事業は大赤字だけでも他の関連事業で採算あわせているわけじゃないですか。だけど、そういうところは路線バスというのは免許を得てやっている事業で、それに対する誇りとか信頼の証とか、そういった部分もあるんですね。だからそういったこともやっているからこそ、例えば貸切をやるするときにも、その他の関連事業をやるときにも皆さんから信頼してもらっていると。だから採算がとれていないから直ちにもの事業を止めてしまおうということではないというお話もされていてですね。そこは、ありがたい話ではあるんです。

いずれにしても、課題は多いと思いますけども、ぜひこのことについて、他の県でこういう形で取り組んでいるところはまだないものですから、たぶん他の県は1年遅れくらいになっていくと思います。今の通常国会に法案が出ていまして、法案が通った後にゆっくりゆっくり国が準備を始めていって、更に翌年度くらいに何かやっていきましょうか、くらいの感じだと思うんですけども、私どもはぜひ皆さんと一緒に声を聞いていながら、国がいろいろな制度設計をしていったり、補助の枠組みを作ったりするときに、こういうふうなものにしてくれというのを言っていけるように、ぜひ佐賀県がモデルになって全国の制度の範になるようなことができればと思っているところでございまして、一つよろしく願います。

【秀島佐賀市長】

一つお願い。東京に行くとき最近マイクロバスのような小型のバスが走っているのを見るんですが、あれはどこが経営していて、どれくらいの料金を取っているのか調べてほしい。

【古川知事】

どこで見ましたか。港区とかで走っているやつもありますよね。有名なのは武蔵野市のムーバスですよ。丸の内は都バスがやっているんじゃないかな。港区は区営でコミュニティバスをやっています。いくらだったかな。いくらか知らないかな。そこも調べてお知らせします。

【秀島佐賀市長】

いわゆる大都会の真ん中でそういうことをやっておられる。

【古川知事】

やっぱり港区でも買い物難民とかあるみたいですよ。

【横尾多久市長】

委員でいらっしゃるので、二つだけ情報提供です。

一つは新潟市長とこの間お会いしてお話したのですが、連結バスを作りたいということです。日本のメーカーは作れないので、海外にシャーシを頼み、ボディも頼み、この間入札したのか、で作るという話でした。だからそういう発想を地方は始めているのです。混み合うところを避けて、渋滞を避けて大量輸送ができるということが一つです。

もう一つはミニの輸送で面白いと思ったのが、団地タクシーというのがありたいです。おじいさんかおばあさんかを前に2人か3人乗せて、若者が自転車で漕ぐのかよく分かりませんが、要するにここら辺と違って、都会の例えば光が丘とか練馬とかのいろいろな団

地は巨大ですよ。端から端まで高齢者が歩くのも大変なので、それを簡便に動けるように団地タクシーという名目で皆でシェアできるようにしているらしいです。

【古川知事】

タクシーなの。自転車ですか。

【横尾多久市長】

愛称を付けているだけで、動力は自転車だったと思います。それでも足腰の弱い方は身近なところにちょっと行きやすくなります。

【古川知事】

ベロニカじゃなかった。

【横尾多久市長】

ベトナムとかでやっている。

【古川知事】

そうそう。はい。

【西村交通政策部長】

すみません。一つだけ。横尾市長からあったお尋ねのあったスクールバスを福祉バスに利用できないかということについてですが、そのバスが補助金を活用して購入した場合には、目的外使用になるので一定の手続きを取れば大丈夫だということで、手続きについては、もう少し勉強させていただきたいと思います。

【末安みやき町長】

26年度から行程表の案を見ますと「モデル地区での検証」というのがありますが、モデル地区として手を挙げたいと思っていますが、条件とか選定の時期とかは決まっていますか。

【西村交通政策部長】

まだ国の方が九州から一つはモデルを、ということで、もちろん佐賀県と思っているんですけども、その中でまた県内でどこをするのかということは市町と協議させていただきながら決めていきたいと思っていますけど、末安町長とお話したときはぜひという話は私も十分理解しているんですが。

【末安みやき町長】

早めに条件を整えておきたい。

【横尾多久市長】

地域公共交通活性化・再生法に関する事業として、国交省の事業でやるのですよね。

【西村交通政策部長】

そうです。

【古川知事】

はい。また情報が入りましたら。仮に国交省のモデルにならずとも、そうやって末安町長のようにぜひうちの方でやりたいという話があれば、県単独のモデルにしてでも、やっていくやり方もあるんじゃないかと思います。

【末安みやき町長】

県庁OBの方でNPOで今、会員制の自家用有償運送をやっていますが、非常にニーズが多いので、もっとやってくださいと言いますと、やればやるだけ赤字だということで、それなら財政的な支援をしますと言いますが、ぜひ町内のタクシー事業者の方と提携してやっていただけませんか、私たちはこれで精一杯です、ノウハウはお伝えします、ということで、今、交通会議のメンバーにも入ってもらっていますので、そういう条件はあると。

それと、老々世帯の病院の受診が非常に問題化してしまっていて、これを何とかしていただきたいということで老人クラブに一部デマンド等を委託してしまけど、老々世帯の病院の受診が非常に困っておられます。ということからデマンド方式の自家用車での運送をやるかと、

当然、社協がやろうかということで協議をしていたんですけど、有償か寄付かということもありまして。

【古川知事】

そうなんですよ。有償だとなかなかできないですよ。

【末安みやき町長】

人材も佐賀市のOBの青木さんをお借りして配置しています。

【古川知事】

わかりました。それぞれの地域でそれぞれの課題があると思うので、ぜひぶつけていただいて、とにかくいいものになるようにしっかりやっていたらと思います。

ということで、この議題については、以上とさせていただきます。ありがとうございました。

○その他

【古川知事】

それでは、ちょっと時間もございますので、御発言があれば何かお願いしたいと思いたす。

【末安みやき町長】

26年1月からのドクターヘリの導入について、非常に県民の一人として喜んでおります。

先の消防との組合会の中で防災ヘリの導入について、ぜひ首長としての理解を深めてほしいと県内の消防長会議の中でも出たということでもございましたので、ドクターヘリと防災ヘリの違いがどうなのかということから少し勉強させていただいております。

佐賀県と全国では沖縄県だけと聞いておりますので、今後、導入に向けた検討がなされるものかお聞きして来いということでしたので、現時点での知事の県の見解だけで結構です。

【古川知事】

分かりました。もともと防災ヘリを入れようかドクターヘリを入れようかということで、ずいぶん議論をしました。議論をしたということは必要があると思っているからで、必要がないと思えば、何もためらう必要もありませんでした。それで、防災ヘリで患者を運ぶのは無理ということで。全く作りが違うということと、ドクターヘリ専用にしないと国は補助金を出さないし、運営費についても出さないということでしたので、それでは、ということでドクターヘリを入れるようにしました。

背景として、ドクターヘリについては既に長崎県、そして福岡県との応援協定でカバーできていたのでいいじゃないかと思っていたんですが、件数が増え始めていたんですよ。このままでいくと、例えば、長崎県のヘリが佐賀県の人を救っているときに長崎県の方でコールがあっても対応できないという状況になってしまうと。これはちょっと迷惑かけることになるなということでドクターヘリを入れたんです。

よかったなと思うのは、実は先般、佐賀県のドクターヘリが出動中にもう1件県内で事案が発生して、そのとき足りなかったから長崎県にお願いしたんです。だから、同時に2機運用するような事態が発生したので、やっぱり入れてよかったと思いました。

その観点からすると、防災ヘリを運用する機会っていうのが最近増えているという状況があるのだろうかということについて、議論をしたときには東日本大震災以降、やっぱり大事だねということについての意識は高まったんだけど、これを使う機会が増えたかということ、そこはそうならないよねということで、引き続きの検討課題にさせていただこうという状況になっているところでございます。

ですので、基本的な認識として、防災ヘリの導入についての必要性の認識というものはあ

るものの、ドクターヘリと全然違うのは、ドクターヘリは維持管理費の措置があるので実質的な県の負担というのは年間 2,000 万円くらいです。防災ヘリはそれがないので 1 億 4,000 万円くらいの維持管理費が発生するというので、その 1 億 4,000 万円の維持管理費を本当にこの防災ヘリに突っ込んだ方がいいのか、ちょっと筋の良くない話ですけども、例えば、1 億円をその代わりに 20 市町に毎年配りますよ、その代わりに防災に使ってください、というほうがいいのか、みたいな議論も出て、金が惜しいからやれないというのではなくて、本当に毎年 1 億 4,000 万円をそこにつぎ込んだ方がいいのかというような話をしたところでもございましたが、消防長会からのたつての要請というところであろうと思いますので、引き続き検討はさせていただきたいと思っております。

【秀島佐賀市長】

一言だけ。前にだいぶ議論しましたのであれですが、前は必要件数、見込件数が少ないというようなことを言われていましたが、消防の実働部隊に聞くと、ないということを前提にしているから、自分たちで、もしそういう場合は違う体制で救助をするというようなことをしているから、実際にあれば使いたい件数はそういうものではないですと言っておりました。年間 7 件か何か頭に入れておりましたが。

【古川知事】

ですから、そのときもお話申し上げたと思っておりますけれども、ためらわないでくれということをお願いしているんです。というのは、今、必要性があれば他の消防局あるいは他の県が持っている防災ヘリに頼むということで、そうやって出動をお願いした場合は、費用は県が払うということになっているんです。ですから、人の命に関わることあるいは防災に関わることで、そこはどうか、だって頼むのは県ですから、県に、ちょっとここはこうだからしてくれと言っただけなら我々が頼みますので、どうかためらわないでください。

それで件数が実は倍あるということであれば、それが逆に導入のきっかけにもなりますよね。そういうことなので、遠慮があるという気持ちは確かに分かりますが、ぜひ導入に向けてがんばりたいということであれば、ためらわずに県に必要があるときに言っただけということも、また消防長会議にもお伝えいただけたらと思います。

【秀島佐賀市長】

それとですね、やっぱりはしご車と同じだと思います。あまり使わないけれどもいざという時のために持っておく。それと前も言ったように、それぞれ隣同士で 1 機しか持たないからこちらが休んでいるときには隣がカバーするというような相互応援協定というものもありますから、そういう広い意味で考えてみたら次なる展望に繋がるんじゃないかと期待しています。

【古川知事】

いや、本当にいいと思っておりますけど、本当に 1 億 4,000 万円が皆さんのところに行かずに、防災ヘリの維持管理費に使うということについては、いや、ないよりもあったほうがいいのは分かっているんですよ。でも、本当に防災の充実をしていくのであったら、むしろ 1 億 4,000 万円ではなくて、4,000 万円は応援の経費とかで使うとして、毎年 1 億円を防災に使えということで市町に県から防災交付金として渡した方がよくないかという議論もしているんですよ。

【横尾多久市長】

数年前に天山山頂で事故がありました。ちょうど我々関係首長も同席していたので、私もヘリを呼んだ人間ですけども、そのとき分かったのは、ドクターヘリはまずあいう斜面とか風の強いところは着陸ができない。ホバリングしながらも無理です。危険な時はしないというのが前提だそうですね。幸いドクターが来られたんですけども、その後の対応を見て、実はその後に警察ヘリは駄目だったのでドクターヘリが来たんですけど、途中で本格的に

やってくれて、ウインチが効いて一気に不測の事態になったのを引き上げてヘリに乗せたのは福岡の消防ヘリだったんですね。

ただ消防長会がおっしゃっているのが消防ヘリのことかもしれないなと思って私は聞きました。防災ヘリと消防ヘリはどちらが、という議論があるかもしれませんが。

それで、御礼も兼ねて福岡消防局に行って御礼をした後ヘリを見せてもらいました。消防ヘリ、ドクターヘリ両方です。それで分かったのは、今は少し型が違うかもしれませんが、ドクターヘリの場合はヘリの中で心蘇生手当て作業ができないのです。スペースがなかなかないということと、かなり揺れると不安定だという話を聞いたのが一つです。最近はどうかもしれませんが、当時はそうでした。

ウインチのある消防ヘリを見せてもらったら十分なスペースがありますので、どう動いても大丈夫ということと、そういう訓練をちゃんとやっているという話だったのです。

だから今度ぜひ検討ということであれば、そういったことも考えていただきたいし、消防ヘリと防災ヘリとを消防庁がどう位置付けていくかによるのですけれども、そういった救急救命も含めた臨時の救急搬送も可能なら機種の大規模化とかいろいろなこともまず考えた方がいいかなと思いました。

それと防災ということで考えたとき、佐賀県の場合、目達原に自衛隊基地がありますので、最悪は防災災害対策についてはそこに頼むということであればそこに頼むということで、県と市町と一緒に自衛隊と緊急出動の提携をするとか協定をして、災害については一番でヘリ部隊がきますよということでも県民はずいぶん安心されると思います。そういったいろいろな対応を検討をいただけたらいいかなと思います。

【古川知事】

今回入れたドクターヘリはかなり大きいです。機種をもうちょっと小さいのにしようという話もあったところあえて大きいのにしました。心蘇生はそもそも今 AED が使えるので、以前とは違っていると思いますけれども、ちょっと心蘇生の意味が私取り違えているかもしれませんが、それはかなりできるようになっているのが一つあります。

ただ、きちんと降りられないような場所でやるというのは、それは今も無理だと思います。

目達原の基地の話については、前に協定を結ぼうかという話をしていたこともあるんですけど、目達原からはこう言われたんですよ。自分たちは必要があれば必ず出ますと。協定があるから出る、ないから出ないというのではなくて、そこは必ずやるので、と。逆に自衛隊の本務の部分があったときにそれでも協定があるから出ろと言われると、そこは対応ができないので協定というのは難しいと言われました。

とにかく、おっしゃるとおりだろうと思います。その話は秀島市長とも確かしたと思うんですが、やっぱりそういう意味から言っても必ず専門の安心できるものがあるといったほうが望ましいということについては、私もそうだなと思ってはいるんですけども、繰り返しになりますが、ないよりあったほうがいいということについて議論の余地はないと思っておりまして、それを入れるだけのコストが、本当にそっちの方がいいのかどうかという話なのかと、思っているところがございます。引き続きこれについては、検討してまいりたいということでございますので、先ほどお話したようにためらわずに必要なときには必要だと言ってほしいと、そういったことをためらわないでいただくことが、結果的には導入に繋がっていくんじゃないかと。

【秀島佐賀市長】

私は消防ヘリと防災ヘリは一緒のものを言っています。同じですね。

【末安みやき町長】

市町の消防組合が必要と、ある程度、維持管理費を負担してでもやる気があるかどうかとも確認していただくように。県にばかりではなくて、市町としても負担すべきであるかという

ことについてもお尋ねしていただきたい。

【古川知事】

そうですね。消防ということであれば、市町が一定程度負担する意味、理屈はあるのかもしれないですね。

【末安みやき町長】

消防へりのことを言っているんです。

【秀島佐賀市長】

当然、言うからにはそれぞれの消防で負担をしなければいけないということを前提に、隊員の要請などもです。

【末安みやき町長】

県ばかりでは、ですね。

【古川知事】

はい。ありがとうございました。では、よろしいでしょうか。では、今日はそういうことで臨時の会でお集まりいただきましてありがとうございました。