

第 12 回佐賀県 GM 2 1 ミーティング（概要）

次第

- 1 自己紹介
 - ・伊万里市 深浦市長
 - ・吉野ヶ里町 伊東町長
 - ・有田町 松尾町長
- 2 挨拶
 - ・佐賀県知事 山口 祥義
- 3 フリートーク

【概要】

1 自己紹介

深浦伊万里市長、伊東吉野ヶ里町長、松尾有田町長から自己紹介があった。

2 挨拶

今日は、GMもいよいよ 12 回目になりました。初参加の方も今日 3 人居られるということで、嬉野市長さんも今日 2 回目でしたかね、なかなかフレッシュな雰囲気になってきたと思います。

今日は改めて、この GM はなんなのかということも皆で考えながらやる会議にしていきたいと思っていて、マークもあそこにぶどうの房みたいな、あれ、 が 21 個あって、要は、佐賀県の中に首長が私も含めて 21 人、政治家がいるわけですから、この 21 人の中で、しっかりと県民・市民・町民に寄り添った形での議論をしながら、自由闊達に意見交換をしようという趣旨です。

ですので、ここで言った意見は、政策的につくるときは、別途しっかりと詰めながらやるという立て付けになっています。

山口県政もそうですけれども、基本的に自発の県政、自発の地域づくりということで、21 人がそれぞれ創意工夫を交わしながら作っていくということの、個性の連帯が GM 2 1、佐賀県の総合力になる。

個性あるまちを 20 つくっていくことと、佐賀県自体をしっかりと、佐賀の個性をしっかりと発信していくことと、21 個の が連携できたときに、佐賀県は非常に前に進んでいくという想いで、今頑張っている。

手前味噌になるかもしれないが、私なりには、本当に皆さん方の頑張りで、市民町民の頑張りで、いろんな芽が出てきたのかなと、つくづく思うこともあります。

最近も色んな事がありました。昨日は、大隈重信公をしっかりと讃えようということで、早稲田大学の応援部を自治体が招致するのは初めてらしいです。OB 会に呼ばれることはあっても、自治体が呼ぶのは初めてで、特に「佐賀は聖地だから」ということで、秀島市長の協力も得て、大隈祭に来ていただいたということもある。

武雄も凄かった。竿燈祭。150 年で。

明治維新 150 年を皆でやろうと 21 人で志したが、別に調整をしたわけでもないのに、武雄は武雄で、鹿島は当然酒蔵ツーリズム、基山町はエミューと、全部言っていたらきりが無い。有田のホテルも素晴らしい、昨日見させていただいたが。20 (市町) 全部が創意工夫に満ちた取組をしていて、これを明治維新 150 年という記念すべき年に総意をもってやっていきたいなど。

今日は、もし皆様方から特段の議題があったらそれをやることと、県の方とすると、今回初参加の方も多いので、一つは県の総合計画が切れるので、その紹介と、それでいいのかどうかということと、なにか着眼点があるなら教えていただきたいということをするか。もう一つは来週に九州・山口知事会があるが、その中の一つのテーマが交通機関、特に JR との関係ということであって、地域公共交通機関との関係でいくらか問題が出ているので、皆さんの意見を聴きながらやっていきたいということと、維新博もスタートして、もうすぐ 2 か月半なので、今の状況を踏まえて、また改善点があれば。

昨日、初めて市町の日で鳥栖市さんが。昨日は大雨ですね、私も心配になって駆け付けましたけど、晴れた日はあそこが埋まるが、雨になると、とたんに厳しい状況になる。こういったところを今後どうやっていくかは課題なのですが、市町の日も 20 (市町) 全部がリストアップされましたので、その在り方なども含めて皆さんで議論させていただきたい。

これから更に佐賀県が、GM 2 1 が盛り上がるように祈念いたしまして、冒頭の

挨拶にさせていただきたいと思います。

3 フリートーキング

(1)～(5)について意見交換等が行われた。

(1) 新幹線西九州ルートについて(嬉野市)

(嬉野市長)

先般、知事も上京されて新幹線西九州ルートの与党PTのヒアリングを受けられた。

そこで知事が発表された試算について、資料を取り寄せてみましたものの、費用負担について2.4倍という形で地元メディアが取り上げましたが、試算の根拠を説明いただきたいということと、試算の中にJRからの貸付料を長崎県側は18.9%と想定しているが、佐賀県側は貸付料を含めずに試算している。

この状況について、どうして前提の違う数字が並んだのかということも含めて説明いただきたい。

(知事)

新幹線について、基本的に今回我々が主張したかったことはもう伝わっていると思いますけど、2点ありまして、1つは、これまでずっと、平成4年も平成19年もそして2年前の六者合意も含めて、佐賀県と長崎県がお互いに合意したことについて協議してきた。それについて、今回、佐賀県の協議が整っているわけでもないのに、長崎県がフル規格ということを主張したことに関して困惑している。

整備新幹線は1/3は地元負担金があるわけで、これは誰のお金かと言うと、佐賀県民全部のお金を使ってやるということだから、それについては、佐賀県と長崎県、これまでも色々な議論があって、佐賀県であれば、鹿島と太良(経由)の長崎本線が、肥前山口から経由していたのを武雄と嬉野(経由)に振り替えるという大きな判断だった。長崎県側からすれば、小長井の方から行っていたのが大村を通るわけですから、長崎は大きなメリットがある。色々な議論の中で、それでも、井本知事と高田知事、古川知事と金子知事ということで、その中での合意

のもとで成してきた。

今回はそういうことではなくて、長崎が自らの意見をPTに言ったということなんでしょう。ただ、それが成されてない中で言うのはどういうことかという提言をした。

それに絡めて試算の話をするれば、我々からする気はなかったが、長崎が試算を出された。そんな詰まった議論でもない試算、武雄と嬉野で我々が払うと決まった額ですら増額されるという話。そのぐらい、数字というものはどうなのだろうかと思う。もちろん貸付金は入ってくるでしょう。もちろん。確定されてないから貸付財源を書いていない。だから、うちも単に6,000億円を2,000億円にしているだけだけど、それは本質的なところではなくて、我々が言いたかったのは、これからやる武雄から新鳥栖までの間というのは、全て佐賀県です。そこに関する整備は、新規の部分は長崎は0です。我々だけです。長崎県は今後新たな負担は直接的には発生しない。

長崎県が繋いでもらいたいという気持ちはわかります。ところが、今のスキームの中で、本当に佐賀県民全体として、一応2,000億円と言われている、もちろん、貸付金財源があれば減るかもしれない。でも、それは増えるかもしれない。そのうちの交付税措置を抜いた部分は。でも、実際交付税措置というのは、言い方は難しいけれども、言いえて妙な部分があって、実負担という部分がどうなのかということとはよく考えないといけないということ。この話をしたのが一点。

もう一点は、やはり、我々はずっと、今まで合意してきたことについては、かっちりやってきたし、やはり、佐賀県のポイントというのは、嘘はつかない、まっすぐちゃんとやる、約束は守るということだと私は思っていて、これまで言ったことはずっと守っている。今回の六者合意で肥前山口から武雄までの複線化を順次進めるという話は、この前約束したことだから、こういったところはちゃんとしましょうよね、という話。

そして、もう一点敢えて言うと、我々とする、今さっき言った自発の地域づくり、例えば、武雄も嬉野も非常に素晴らしいまちづくりをやっておられて、我々も4年後の暫定開業に向けて、全力でそれを支援する予定なので、まずは、そこをやっていこうよ、という話をさせていただいたのです。

もちろん市長さんの気持ちも、市民の思いを抱えて出られているというのもわかるんだけど、県としてどう考えるのか、負担金をどうしていくのか、という議論というのがあるので、そしてそれを、何とか今回の4年後の暫定開業を成功させたいという気持ちがあります。

それとあの時は、長崎に対する思いとか、色々な中で聞かれたので、答えているが、別に長崎と佐賀は共栄圏、両方でしっかりと連携していきたいという気持ちは、その時もさせていただきました。

ある程度しっかりと連携を、お付き合いをさせていかねばならないところがあると思いますが、いかんせん、今、佐賀は、やりたい仕事がいっぱいあるんです。

それは、今、いろんな仕掛けをやっている。例えば、1,100億とさっき言いましたが、佐賀県の負担が、先だつての有田焼400年の記念事業で、あれでも26億円ぐらいかかったかな。今度、1,100億ですよ。ロットとして。そして、それにとどまらない。

しかもそれが起きると新鳥栖から武雄までの在来線はどうなるのですか。それはJRはみんな新幹線に乗るようにいいですよ。当然。

一つのポイントは、JRさんも上場されて、非常に採算の面を強く（言われるように）なった。

じゃあ、今日は、地域交通を最初にやろうかな。交通の問題もあるので、色々そんな問題を抱えている中でね、本当に、これ、難しい問題だと思います。

(2) 地域公共交通について(県)

(知事)

ちょっと最初に、特に今回のダイヤ改正などで色々問題点が起きているので、担当の方から少し説明させたい。

種村新幹線・地域交通課長　～説明(略)～

(知事)

今、こうなっていて、これをどうするかということですが、これまで、県も含めて、我々政治家も、そして行政も若干反省しなければいけないのは、昔国鉄であった時と同じように陳情だけしていても、非常に、ＪＲさんも採算の面を考えざるを得ないところもありまして、要は、乗車率が悪い、ますます本数がひかれる、そうするとますます使い勝手が悪くなる、という悪循環からどうして脱すべきなのかという議論をさせていただきたい。

どうやったらもうちょっと人が乗るような形で、進んでいくのか、もしくはもう諦めるのかも含めてですね、特に、今一番深刻なのは、筑肥線の伊万里唐津間なんですけど、こういったところ、またそれから、実は心配しているのは、唐津線。

佐賀県という県の中で、大動脈である佐賀と唐津を結ぶ線ですが、実際は、全部各駅停車なので、車に比べて、格段に時間がかかりますよね。本当にそれでいいのかどうかということ。

それから、ダイヤ改正もあまり我々と協議ができていないというか、もちろん決定されるのはＪＲさんですけども、ある程度、特に通学、さっきの多久高校なんか（午前中に）１時間減らして授業するなんか、そういう影響も出ているものですから、そういったことも含めて、どうやって行けばいいのかということについて、ちょっと幅広に議論させていただきたいな、というふうに思いますが、・・・。

以下 ～ のとおり、意見等があった。

現状分析に係る資料に関する意見、要望

ア 平日の乗り方と週末の乗り方では違うし、夏休みも違う。平均値という、非常にあいまいな数値ではなく、リアルな数値を把握して確認してほしい。

もう一つ、データの後ろにある調査の仕方を確認いただき、ＪＲさんとも共有したらよい。

イ 西九州道路がつながって便利になる一方で、乗降者の減は愕然とする数字だった。バランスをどうとっていくのか考える必要があると認識した。

ウ 乗り降りをしなくても、乗り換えで多くの人を利用するような駅もあるので、そうした動態を把握したうえで、議論ができるとうい。

ＪＲへの要望について

ア ＪＲは上場したので、（ＪＲとの話は）コスパ（コストパフォーマンス）がいつも意識される議論になりがち。

しかし、ＪＲは地域の足という意識も持っているので、地域公共交通の一角を担うということを考慮いただくような働きかけをする必要がある。

イ ＪＲに「何もかもして」という要望は通らないので、地域の色々な環境整備やまちづくりの中で、自治体側も負担をすとか、あるいは協働して整備すとかに発想を変えて提案していくことが必要。

ウ 忙しい朝や夜に利用者を増やしてもＪＲが対応できないので、昼の空いた時間帯に利用者を増やす努力が必要。

エ 人口が減っている中でも通勤・通学はある程度利用があるはずなので、そこに絞った話をしてよい。

オ ＪＲには、運行の助成金だけでなく、駅舎の改築、あるいは駅周辺の乗降客の対応、例えば、駐輪場とか経費を負担して、お客が逃げない形のバックアップをしているつもりだが、便数を減らす話を経営的な数値とかでポンポンやられると、便数減を理由に利用者が減る負の連鎖が起き、地域活性化が損なわれて大変なことになる。

運行の仕方について、地域の意見も事前に聞いてからやるように働きかけをする必要がある。

カ（電車を）停めてくださいというだけじゃなく、その代わりに（乗降客を）増やすから停めてくださいと言うことがなければ説得力を持たない。

キ 東京の私鉄を見ると、鉄道事業者が沿線開発、駅をつくってその周辺に分譲住宅を開発して、またスーパーマーケットを設けるというような沿線の開発をしているが、こうした部分をＪＲについては自治体が担っている。自治体も鉄道の維持に一定負担をしたり貢献をしているということは、忘れていただきたくない。

ＩＣカードの利用について

- ア 県の西部の駅でＩＣカードを使えるようにしていくこと、これは我々一丸となって、それはＪＲの役割と思うので、要請していくべき。
- イ 観光客が乗降時にＩＣカードを使えなくて、説明等に駅職員も苦慮しているようだ。
- ウ 外国人は（カード決済で）現金を持たない。

駅の利用の促進に係る取組について

- ア コミュニティバスを、通勤時間を含め、全部ＪＲの乗り換えが可能なような運行タイムにしている、公共交通機関で色んなところに行けるような配慮をしながらバスを回している。
また、ダイヤ改正に合わせて、あるいはスーパーマーケットの開店時間を含めて、利便性の向上を図りながら、運行時間帯とか運行頻度を細かく調整している。
- イ 観光の利用客増を考えたときに、電車でどう観光するかという視点を、佐賀県、あるいは佐賀県と長崎県を合わせた形で考えていければ。
- ウ 駅利用の促進のため、駅周辺の整備をやりたいという気持ちを持っているので、駅周辺の土地の利用条件の緩和をお願いしたい。
- エ 木造の駅そのものをウリにするなど、管内の駅の面的整備をしている。

その他

- ア ＪＲ、バス、高速道路のどれで社会的に分担してもらうかをじっくりやらないと、鉄道もどんどん残してくれ、しかし、高速道路も立派に整備してくれとやったら、どんどん投資して、お互いにつぶし合うような恰好になる。
- イ 大局的見地から、新幹線西九州ルートフル規格化をし、ＪＲの収益改善を行って、地域交通の改善を要請する必要があるのではないか。
- ウ 新幹線西九州ルートの影響で、長崎本線の存続がどうなるのか懸念している。

エ 新幹線が導入されると、それ以外の列車が減らされて、通勤・通学に支障をきたさないか懸念している。

(知事)

関係

- ・ (データについて) 県の資料も大雑把だった。平均したら本当の姿が出てこないわけで、土日とか、それこそサガン鳥栖の試合の時は、私も乗りましたが、佐賀から鳥栖まで、なんで車両をもっと増やしてもらえないかとなるわけで、もう少しこれから分析をしてみたい。

関係

- ・ 我々はJRのことをもう少し理解すべきだろうし、JRさんには元々の公共交通機関の維持ということで歩み寄ってもらって、お互いの議論の組み立てというものができる形をつくっていければよいと思う。
- ・ どこであっても、どんな場所であっても、本物に感動したのだと思う。自分の街でしかできないものをえぐって、勝負するということにお金をつかっていきたいし、磨き上げをしていきたい。

関係

- ・ ICカードの件はさんざん言われていて、我々も反省しなければいけないのは、もちろん生活に使う、我々がどこかに遊びに行くときに使う駅であることと合わせて、お客さんに来てもらっている。今、県民の中でも、このカードがコンビニでもどこでも使えるんだというのが広まりつつある状況で、やっと、今、色んな声で、唐津線に使えないとか、色んな駅でICカードが使えないのが不便という声が出ている。実は、JRに言ったこともあるのですが、なかなか、筑肥線が途中(福岡市営)地下鉄(の区間)が入ったりと色々厄介な問題があって、前に進まない、進みにくいところがあるんですけど、これは国交省に話をさせていただいて解決していきたい。これは共通課題として、意気投合した。

関係

- ・ 一度、土地利用の関係の勉強会は、この会でやってみたい。色々な事でそこが原因になっていることが確かにあるので。
- ・ 駅を目的に行くというのはよい。

関係

- ・ 車がどんどん早くなっている中で、列車は快速化もされていないところがあって、かといって、我々が全部停めた方がいいのか、ある程度は高速化してもよいのかどうかとか、我々の中で努力をすべきところ。

(3) 総合計画、看板の老朽化

池上政策総括監 ~説明(略)~

山崎県土整備部長 ~説明(略)~

(知事)

看板の話もそうだが、ぜひ、21人で片づけたい問題で、一旦ね、10年前、20年前から看板を建てて、そのまま放置している。昔のデザインをそのまま引きずっていたり、更新もせずに朽ち果てていたりする。維持管理にはあまりお金が使われていない。

作るときは華々しく設置したものの...という残念な状況がある。

県でもし助成制度が必要であれば、一緒に考えていくので、佐賀県の中を、今、総合計画の中でさがデザインといって、できるだけクリエイティブ、心地よくえぐる政策をやっているんで、そういうところでブラッシュアップ、県の反省も含めて、古くなった看板を含めてリノベーションしていきたいという話でした。

以下 ~ のとおり、意見等があった。

総合計画推進の過程で見えてきた課題について

ア 教員に関して、都会で教員をしていて、戻ってきたいが大卒(大学新卒)

と同じ試験を受ける自信がないとか年齢とかで躊躇しているような人達がいるので、(教員のUターン希望者には)一次試験を免除できるような仕組みを作ってほしい。

イ ハローワークがブロック毎で縮こまっているので、佐賀県から通える範囲も含めるようなハローワーク(の枠組み)を県で考えていただきたい。

ウ 福岡に近い佐賀県だからこそできるような、シェアリングエコノミーがあるのではないか。

エ 街中の通りの名について、「外から来た人にどう見えるか」という問題提起の意味を聞かせていただきたい。

古い、江戸から明治の頃に使われている名を表示してほしいという意見もあり、名前を出したが、外から来た人がわからないという風にとらえられると、見直さないといけないかなと思う。

オ 通りの名前に関して事例を紹介したいが、最初は町名をわかりやすくしようとしたが混乱を招くということでやめ、利用される頻度の高いとおりを3つ選んで、通りの名称変更の募集をした。

歴史的なものが多い通りを「いにしえ」通り、通行量の多い通りを「中央」通り、鳥栖駅と新鳥栖駅を結ぶ通りを「駅未来」通りと名付け、起点から50mごとに番号を入れて表示をするようにし、サガンプルーで統一した。

外から来た人にわかりやすいように取組をしている。

公共施設の看板は日本語、英語、中国語、韓国語の4カ国語表記で統一している。

カ 中心地は駐車場が不足するが、ちょっと郊外に出ると駐車場にしたという土地が多くある。(中心地から)外れたところに駐車場をつくって、中心地にアクセスをつなげるかを考えられないかと思っている。

自動運転技術の導入を研究している。また、またシェアリングエコノミーも含めて解決を期待している。

キ 駐車場に関して、一般家庭の駐車場は出勤している昼間は空いているし、農家の軒先も空いており、こうしたものをリストアップして、ICTを使ってわかるようにしてから提供することを、一部の地域で取り組もうとされて

いる。色んな可能性を探りながらICTをフルに使っていければと思う。

先ほどのICカードをつかった乗車券でも、どこからどこに人が来たかビッグデータで分かるようになるし、ぜひ、先々を見越して、それをさせていただくと、データに基づいた対策が打てて無駄もなくなるので検討してほしい。

ク 以前は、教員採用試験に落ちた場合、非常勤（臨時的任用講師）として働くという募集を出されていた。試験に合格できずに非常勤として働く方がいれば、その方を評価して、次回の試験に向けて評価を活用することで、人材の確保ができるのではないか。

ケ 昔、県内50分運動というものがあつた。鹿島地区に道路を一本通すと東西南北が50分で行ける。そういったインフラ整備の話を経済計画にどこまで入れていかれるのか、お聞きしたい。

コ 新たな（道路整備の話になると）財源がない。新しい財源を国交省に考えていただくという話も出ているし、そういった議論をしないといけないという時期に来ている。

看板の老朽化について

ア 方向指示器みたいに描いている看板で、色が統一されていないので、見る人にとって見やすいように、公共施設は同じ色にするとか、色を目的に合わせて統一できると楽になると思う。

イ 看板はある程度規制してよいのではないか。規制の仕方は今の規制の仕方
でよい。

（知事）

関係

- ・ （エについて）維新博に来た人が、案内図を見ながら歩いていて、どこにいるのかがわからないという意見がある。案内図に書いてない通称で通りを読んでいると、外の人にわからないという意味で、案内図と通りの名が一致しているなら、昔ながらの名前を大事にしてよいと思う。

市町それぞれで考えていただきたい。

- ・ 駐車場の話もそうだが、佐賀県の方は駐車場を気にするが、駐車場があっても町は盛り上がっていかない。よそからどう見えるかという視点が大事だと思う。
- ・ （キについて）ＩＣカードも携帯を使っている人もいるし、そうすると、全ての人を入れたてのデータがビッグデータとして分析に使える。
- ・ （アとクについて）教員の件は教育委員会なので。総合教育会議で話をしてみたい。
- ・ （ケとコについて）佐賀は社会資本整備が本当に遅れている。やった分だけ成果が出ることなので、やっていきたい。

今日は調整の場ではないので。でも、気持ちをしっかり受け止めてやっていきたい。

（４）肥前さが幕末維新博覧会について

脇山肥前さが幕末維新博事務局長 ～説明（略）～

（知事）

メイン館を見ていただいた方は割と高い評価。身近なところで見ていない方がおられる。

みやき町長はバスを出していただけるということで、この機会にご参加をいただきたいと思う。

以下、～ のとおり、意見等があった。

雨が降った際に飲食できるスペースがない。飲食スペースの上にテントをしていただきたい。売上が少ないと、次回以降（出展業者）の協力依頼が難しくなる。

(効果的な告知について) 行政は広告は1回配ると、皆知っているものだと
思いがちだが、そこを3回4回とやること。

(維新博には) 市報を配った中の5%ぐらいしか行っていない。HPにも載
せたが、何人が見ているかという、あまり見ていない。それで周知したよう
に思っていると、徹底していない。県民だよりもどの程度見られているか、調
べられたらよいと思う。

総合計画にしても、維新博にしても、やられていることは知っているが具体
的な形がなかなか見えていない。

ケーブルテレビが普及しているところには、維新博も「こういうところが変
わった」ということをやっていただければ、非常に市民としての関心が向くと
思う。維新博はずっとやっているわけではないので、早めに手を打っていただ
いて、伊万里地区とか唐津地区とか武雄地区とかのケーブルテレビを利用して
いただければ目が向くと思う。

(脇山肥前さが幕末維新博事務局長)

について

図書館は持ち込めるスペースがあるが、狭いので、検討させていただく。

(知事)

関係

- ・ 結構大事なことで、職員は「やりましたから」と、どういう効果かわからず
して、もう1回やるというのがなかなかない。チェックした方がよいかもしれ
ない。

関係

- ・ 佐賀の魅力の一つはケーブルテレビが充実している。

今年の第2予算を加えて、伊万里ケーブルもやったが、私も出演して、地域
をどう考えるかという番組づくりをぜひやってと。自主制作番組を。討論会で
もなんでもいいからということをやっているの、維新博のやつも番組作りと

かをして、それに、うちの予算もあるので、そういうセットをぜひ。

つい、ぶんぶんテレビで佐賀と神埼の市議会中継をつけてしまうので。

ケーブルテレビをいかしていくのは大事なことだと思う。

(5) その他

(知事)

その他、なんでも結構なので。

総合計画のところで話をしていなかったところもあるが、佐賀県は3つ。

計画推進のために、現場主義ということをして、現場をベースに施策を結びつけるということをし合せている。

あと、ミッションということで、行政目的が忘れられながら仕事が進まないようにしている。例えば、昔出していたのでいうと、ICT教育も、よりよい授業をして、佐賀の子ども達にしっかりした教育を伝えるのがミッションなのに、普及率を目的としてはいけないという話。

あと、プロセス。どんな政策をやるにしても、結果を勝手に決めて、そこに先回りすることなく、一步一步進めていくことが大事。その時その時で説明責任を話すということで、公開をし、うそをつかないでやっていく。

これからも県政で問題があれば遠慮なく指摘をいただいて、連絡をいただいて、そうしたら我々しっかり対処して、発表させていただきたいと思う。

それと、我々の政策は予算的な監査もさることながら、デザインによる監査、チェックもしている。

さがデザインということで、コンセプトだとかデザインだとかをクリエイターとかのチェックを受けて、よりよいものになっているのかということをやっている。ポスターとか箱物が何となく作られることがないようなチェック、質をあげていくということ。

佐賀のものは素晴らしいが、磨き上げるために、それを表現したり、本物のキャッチコピーで売り出したりとがセットでないといけないので、そういったことも含めてやっている。

最後に「人を大切に、世界に誇れる佐賀づくり」というのは、改めて申し上げ

ると、全ての原点にひとがあって、人一人一人を「県民」と十把一絡げに言うのではなくて、お一人お一人、それぞれの想いがあるので、それを大切にやっていくところ。

「世界に誇れる」というのは、佐賀は日本の中でガタガタやるのではなく、昔からの歴史的にも、世界に誇れるものがあるって、インバウンドの評価も非常に高い、日本的なものが多く残った伝統的な地域なので、世界に出して誇れるような客観的に素晴らしいもの、何かにひざまづくのではなくて、我々自体が素晴らしいものと訴えられるようなまちづくりなり、ものづくりなり、地域づくりをしていきたいと思っている。

個々具体例においては、今日もご指摘をいただいたので、そういったことを含めて、常に最終目的はないので、リニューアルしながらやっていきたい。

以上