

## 「市長、出勤！まちトーク in 川上」議事録

令和6年12月20日（金）

川上公民館

※意見交換の内容は要約しています。  
(太字は参加者の意見、細字は市長の応答です。)

### 【意見項目】

- 1 佐賀市自治会協議会規約の一部改正について
- 2 高齢者の移送支援サービスについて
- 3 川上校区の浸水被害軽減について
- 4 排水機場について
- 5 佐賀唐津道路について
- 6 少子高齢化対策のモデル地区検討について
- 7 公共交通について
- 8 防犯カメラについて
- 9 新幹線について

### 【意見交換内容】

#### 1 佐賀市自治会協議会規約の一部改正について

佐賀市自治会協議会の規約には、単位自治会長の中から校区の会長を選出するという規約があります。しかし、川上校区は、単位自治会長と校区の自治会長の兼務が非常に難しい状況です。校区自治会長になると充て職が11種あること、校区内に寺社仏閣も多いため伝統行事も多いことなど役割がたくさんあり、1人ではなかなか難しい。

そのため、「校区自治会長を、単位自治会長にとらわれず、自治会長経験者で校区自治会長会が推薦する者を充てることができる」という規約の追加をお願いしたいと思います。つまり、校区自治会長の選択枠を広げてほしいということです。

この要望は、今後、少子高齢化が進む中で、後継者不足を解消するための最善な手段ではないかと思います。

佐賀市自治会協議会規約の改正について、ご検討をお願いします。

(市長)

大変ご多忙の中、自治会長をお受けいただいているということで、心から感謝申し上げたいと思います。

様々な実情をお話いただいたので、自治会協議会にも、そうした声を届けたいと思います。また、そうしたお声が、何らかの考えるきっかけになればと思います。

## 2 高齢者の移送支援サービスについて

川上校区は、「いつまでも住みなれた地域で安心して暮らし続けられる」ことを目指し、通院や買物、社会参加のための「高齢者の移送支援サービス」を民生委員児童委員が中心となって行っています。

閉じこもりがちになる方々を助けるために立ち上げたものであり、10年を迎え、利用者からは非常に感謝されています。高齢者を外に連れ出すということが、介護保険や医療費の節減にも大いにつながっていると私たちは思っています。

高齢者の健康寿命は長くなっており、移動難民は今後も増えていくと思います。

特に、旧佐賀市の周辺部に位置する校区では、増えていくのではないのでしょうか。

一方で、このサービスを全校区に取り入れることは非常に困難だとも思います。

この活動の運営資金は、自治会や介護保険からの補助金もありますが、大半は県のふるさと納税に頼っています。最近、ふるさと納税そのものが減少しており、今後の活動に支障が出るのではないかと懸念しているところです。

また、運営スタッフが高齢化してきている中、その後継者がいないということに加え、ふるさと納税を申請する事務は、ボランティア活動の枠を超えて複雑な処理内容となっています。

この移送支援サービスを継続するためには、社会福祉協議会などからの支援強化や、新たな組織を立ち上げて支援することが必要だと考えます。

この移送支援サービスが全国に誇れるように、佐賀市の今後の重要課題として施策を考えていただけないのでしょうか。よろしくお願いいたします。

(市長)

現在、交通の空白地域を何とかしたいということで、国の方でも交通空白解消本部を立ち上げられて、様々な検討が進められています。

川上校区の移送支援サービスは、絆の会さんが「地域のために」との思いで10年も前から取り組まれ、年間約5,000名の方が利用されているということです。この取組に対して心から感謝を申し上げます。

国は、移送サービスに関する制度を、出来るだけ使いやすいものに変えていこうとしています。以前は、国の登録を受けて運送することに非常に手間がかかっていました。

会議を設けて関係者の様々な利害を調整したり、運賃の水準などにも制限があったりしていました。

そうした中で、ドライバーもボランティアで継続できればいいのですが、難しい場合には、謝礼的なものがもらえるなら「貢献したい」という方も出てくるかと思います。

今後、国の制度の活用について意見交換させていただきながら、どのような形で持続的な移動手段を確保できるのか、ご相談に寄り添っていきたいと思います。

### 3 川上校区の浸水被害軽減について

校区内の排水対策についてです。

川上校区の山間部には、土砂災害特別警戒区域があります。

また、校区の中間部分は、国営右岸幹線水路が東西に流れ、南部は洪水浸水想定区域が3mの地域もあります。

特に上戸田地区は、梅雨時期の大雨による右岸幹線水路の増水による内水氾濫が常襲しています。佐賀コロニー跡地の建設検討委員会では、大和中央公園一帯及び真手川の排水対策を重要課題として挙げていました。

コロニー跡地や真手川から右岸幹線水路へ雨水が流入することと、「遊水地」との関連や被害軽減について説明をお願いします。

(市長)

浸水関係で大変苦勞されていると思います。令和3年の被害状況を写真で見させていただきましたが、改めて、地域の実情や洪水ハザードマップでの状況をお聞きして重要な課題だと感じています。

コロニー跡地に計画されている工業団地の建設検討委員会で議論されているように、排水対策と調整池の問題、そして、真手川や右岸幹線水路が課題になっているということで、このような環境をいかに向上していくかということが大事になってきます。国の水路とも関係しますので、私からも国に対して地元の声を届けて改善につなげていきたいと思っています。

### 4 排水機場について

池上地区は3mの洪水浸水想定区域であり、4か所の排水機場が設置されています。

その中で、特に心配しているのは、檜田地区にある塩土井排水機場です。設置から約40年が経過しており、佐賀県の計画では整備する方針となっていますが、いつ行うのか分からず、地元にも詳しい説明がありません。

この塩土井排水機場について、佐賀市から佐賀県へ要望してください。

(市長)

排水機場と樋門は、地元の方に操作していただいていますので、雨天時や夜中の作業、設備の老朽化対策は大事な課題だと思います。県が更新する計画があるとのことですので、県に対し、時期などの情報が分かり次第、それらの情報が地元が届くよう、伝えてまいります。

## 5 佐賀唐津道路について

佐賀唐津道路についてです。有明海沿岸道路と接続する箇所が嘉瀬にできる予定になっており、現在は鍋島あたりまで工事が進んでいると思います。

佐賀唐津道路が池上地区を通過して小城の三日月に行く経路が、国土交通省から発表されていますが、池上地区に大和 I C (仮称)ができることによって地域の活性化につながる一方で、交通渋滞が考えられます。

対策として、大和 I C から県道までのアクセスはどのようになるのか、地元への説明は一切ありません。説明をお願いします。

心配している点は、洪水浸水想定区域に盛土して建設されると、スムーズな排水ができない可能性があることです。高架橋の建設、もしくは塩土井排水機場へ水が流れやすい状態にしておかないと浸水地域が広がってしまうと思います。検討のほどよろしく申し上げます。

(市長)

佐賀唐津道路については、様々な方法で国に要望を行っています。

現在、多久市東多久町から小城市三日月町までの区間を国が事業を進めており、多久市と小城市の境界あたりの地質調査を行っている状況で、ここが佐賀唐津道路の I 期工事区間です。そして、川上校区を通る三日月町から国道 34 号線までの間が II 期工事区間です。

II 期工事については、国と県のどちらが事業主体になるか決まっていないため、早期に確定してほしいと毎年国に要望しています。相談窓口となる事業主体を決定してもらい、検討状況等の情報が地元の皆様に届くように、引き続き国等に伝えていきたいと思っています。

## 6 少子高齢化対策のモデル地区の検討について

川上校区を少子高齢化対策のモデル地区にすることを検討できないでしょうか。

佐賀市の人口は、2020年から2070年にかけて約40%減少するとのこと。

行政と住民と事業者が一体となってモデル地区をつくり、県だけでなく、全国に拡げていかなければならないと思います。

2020年から2070年への人口推移について、佐賀市をさらに分割して高齢化率を見ると、旧大和町は28.7%から35.9%になり、旧佐賀市が27.2%から36.6%になります。このほかの地区では、2070年の高齢化率が60%を超える地区もあります。

大和町がモデル地区としては最適だと思います。

ただ、少子高齢化対策に重要なハード面がちょっと足りない。幼稚園や保育所、託児所はある程度強化すれば良いが、川上校区には若者に必要な産婦人科が無い。また、高齢者に必要な認知症に対応した病院も無い。

そういった対策も長期的に検討してもらって、モデル地区としての姿を作ってもらいたい。

(市長)

人口減少問題は、今までの日本が直面したことがないような課題だと思います。

人口ピラミッドの三角形の形は、第2次ベビーブーム以降の1990年代頃から、生産年齢については特に逆三角形になっています。その逆三角形の上に、高齢者の三角形が乗っている形です。

人口問題では、合計特殊出生率である2.06人や2.07人といった言葉がよく出てきます。「人口置換水準」と言われ、2.06人産めば、人口が維持できるとされています。

しかし、人口ピラミッドが逆三角形の状態では、2.07人産んだとしても人口は減り続け、1970年代頃の出生率だとしても今後何十年も減り続ける状況です。

そうした中、佐賀市は、移住や転出などの社会増減について、20代を除くとどの年代も増加しています。

子育て世代は、「佐賀で子育てしたい」と増えてきている一方、進学や就職のときに流出しているような現状です。今は人手不足の時代ですので、地元で働く、あるいは一旦出た方も地元に戻ってくるということが大事になると思います。

魅力的な働く場など、今後につながるような選ばれる街にしていきたいと思います。

この大和町は、高速道路に近くアクセスが良いので、佐賀市の中でも特に人気のエリアです。市民の皆さんのお声を踏まえながら、魅力度を高めていきたいと思っています。

## 7 公共交通について

以前は、佐賀市営バスが川上から池上まで通っていましたが、今は通っていません。地域の高齢化が進み、運転免許証を返納する方も増えてくると思います。市営バスの運行を検討してほしいです。

(市長)

公共交通は、バスに限らず、デマンド交通やタクシーなども含めて考えたいと思います。また、今年度から一般ドライバーが運転するライドシェアも始まりました。

佐賀市営バスに限らず、民間のバス事業者の方々も、バスの運転士不足や赤字路線を抱えているなどの課題があります。

路線の重複している部分の効率化や、ほかの代替手段などを工夫することで課題を乗り越えていけるように、民間のバス事業者の方々とも一緒に議論していきたいと思います。

少し先の未来かもしれませんが、スマートフォンを操作したら車が来て、何人かが乗り合っていくというようなことも現実的にあり得ると思います。

人口が減り、バスに乗る人数が減っていく中では、バスを定時刻・定路線で運行すると、採算が取れず給料が払えない現象が起きてしまいます。

よりニーズのあるところに、デマンド的に走らせるようなことが今後大事になってくると思います。地域の交通事情を含めて検討していきたいと思います。

## 8 防犯カメラについて

川上校区は出生率が高いと思っていて、それは住みやすいということです。新しい家もたくさん建っています。

そこで、気がかりなことは昨今、全国的に犯罪が多いことです。子どもを守るための防犯カメラを、佐賀市はどのように設置していますか。

(市長)

防犯カメラは、犯罪のリスクが高いところに置くことが大事だと思っています。

犯罪の予防につながり、何かあった際もすぐに情報が得られるということで、これまで、市街地などに設置してきました。

新しい発想として、設置した自動販売機からの収益を防犯カメラの管理・運営費用に充てるということをはじめたところです。

防犯カメラを設置して、管理・運営するには、かなりのコストがかかるので、日本セキュリティ振興協会及び防災・防犯自販機協会と連携協定を結び、自動販売機の収益をそこに充てるという仕組みです。

必ずしも自動販売機を置く場所に防犯カメラを設置するということではありません。

この取組では、公共施設への新たな設置の検討や、防犯カメラのニーズが高い場所を警察と協議したりして、自動販売機を16台設置し、防犯カメラも増やしました。

地域においてニーズが高いところがありましたら、ご連絡いただければ、防犯カメラの設置

につながる可能性があります。

## 9 新幹線について

佐賀県を通る新幹線について「佐賀駅を通るルート」や「佐賀空港を通るルート」が取り沙汰されていますが、今の進捗状況を含めて、市長の考えをお聞きしたいです。

(市長)

新幹線は、「佐賀市北部を通るルート」と「佐賀空港を通るルート」、「佐賀駅を通るルート」の3つのルート案について議論されています。

新幹線整備のスキームは、60年ほど前に開通した東海道新幹線の後に、何回も変わりました。

現在のスキームでは、武雄温泉から新鳥栖までとした場合、国と佐賀県が負担することになっています。

佐賀の場合は、在来線の特急が、福岡へ頻繁に安い価格で走るといった利便性があり、その利便性の中でまちづくりが進んできました。新幹線が通ると、この特急が無くなるということや、現在の物価高騰の中で巨額の整備費を佐賀県だけに負担させるのかなどなどの問題があります。

この複雑な課題を解決するために、「フリーゲージトレイン」という車輪の幅を可変させることのできる車両を走らせることで、関係者全員が一旦合意しました。

フリーゲージトレインの導入は、全国的にも非常に特殊な事例であり、その後、フリーゲージトレインの開発は難しいということで国が断念したため、事情が変わりました。

私から国に申し上げていることは、この「佐賀の特殊な事情」を踏まえて、フリーゲージトレインができないのであれば、どのようなことができるのかを考えてほしいということです。

在来線については、在来線の利便性を維持していく必要がありますし、整備費用についても佐賀県民だけが負担するのか、新幹線が通ることで誰が便利になるのかという事情を踏まえ、それでも佐賀だけに負担させるのか、そうではなくて、国がもっと頑張るのか。

全国でも他に例のないような事案が起きているわけだから、そうしたところをしっかりと議論してほしいと考えています。

また、ルートについても、どこを通るかということによって、その効果が変わります。在来線の問題や負担の問題なども含めてセットで検討してほしいと、私から直接、国や与党に伝えていきます。

今後も様々な形で議論していきたいと思っています。