

## 総務委員会 県外調査活動状況

1 日程 令和7年8月6日（水）～8月8日（金）

2 出席委員（8名）

委 員 長 向山 憲稔

副委員長 飯島 力男

委 員 藤本 好彦 桐原 正仁 渡辺 大喜 笠井 辰生  
名取 泰 志村 直毅

3 欠席委員 望月 勝

4 調査先及び調査内容（主な質疑応答）

### （1）【九州佐賀国際空港 地方整備空港（九州佐賀国際空港）の現状と今後の取組について】

問) 多分どこの地方でもそうだと思うが、平成10年から開港で、建設に当たって、反対意見などがあると思う。その辺りがどうだったかを聞かせていただきたい。

答) 反対はすごかったと聞いている。

知事としては、3代にわたって、計画として上げては消え、上げては消えしながら、何とか今の知事の2代前の井本知事のときに、空港を建設するとかじを切った。当時大きかった声としては、有明海に近いので、やっぱり海の環境に対する心配、油の流出があるのではないか、あとは、空港ができるもどうせ人が増えないので、あなたたち自衛隊に売ってしまうのだろうなど、いろいろな声があった。

騒音関係もそうであるが、環境に与える負荷というものは相当ある。県としてはもう間違いないと思うが、そこをもってしても、県としてしっかりと発展していくという部分を支える一つの手段としては、どうしても必要だということで、そこは粘り強く御理解を得ていくことが必要かと思う。

いろいろな環境に対して心配だという声に対しては、全国ニュースでも言われているが、公害防止協定を漁協、佐賀市、あるいは当時関係する漁協があった神埼市、農協など、こういったところと結んで、毎年、しっかりと水質調査、騒音調査をやって、その調査結果を毎年お示ししている。

そういうことをずっと続けてきた中で、今、空港があることに対しては、かなり理解が進んでおり、空港に対して否定的な意見というのは、我々としてはあまり

聞いていない。

ただ、柳川市が空港の東側にあり、天候の状況が悪いときなどは、どうしてもその上空を飛んでこざるを得ない状況であり、そういったことに対する少しほど的な意見もあるが、逆に柳川市も観光という部分ではウナギなどで有名な町であり、佐賀空港から来る韓国、上海、ソウル、台湾の方々が観光として行っているという評価もいただいている。

問) 滑走路機能の拡張について、国交省が厳しい認識を持っていると説明があったが、そこをもう少し教えていただきたい。

答) やっぱり一番肝になるのは、費用対効果、それと費用対効果の基になる需要予測である。

滑走路が2,000mから2,500mになることで大型ジェット機の就航が可能になる、少し距離の遠い都市と直行便で結ぶことができるというところが、一番のメリットとしてあり、そこに今だと幾らかかって何時間かかるのが、もっと安く行けて時間も短くなるということがベネフィットになってくる。

ただ、逆に福岡空港が近いおかげで、佐賀空港に就航するのだったら福岡空港にも就航するだろうと言われてしまう。おっしゃるとおりであるけれども、そうして競合が発生すると、どうしても時短効果が出なくて、我々としては福岡空港に就航していないところに飛ぶという話をしているけれども、それだけの需要があるのだったら福岡空港からも飛ぶのではないか、という話をされるとなかなか厳しい。

問) 当初は利用者数が平均的に推移して、LCCが増えてから利用者が増加したという話をいただいたが、羽田便もLCCと併せて結構増えていると思う。これは羽田便も海外の方の利用が多いのか。今日見た感じだと海外の方はすごく少ないというイメージだが、その増えている利用者に海外の方は入っているのか。

答) 羽田便は就航当時1日2往復だった。それを3往復にしていただき、4往復にしていただいた。上海便が飛び出した2011年のときは、週4便であったが、先ほど説明した柳川市や福岡県の方は、飛行機に乗ることイコール福岡空港という潜在意識がどうしてもあり、荷物を抱えて鉄道に乗って福岡空港まで行っていた。多分駅の中を荷物引っ張りながら移動されていたと思うが、LCCで海外に行けるというインパクトがやっぱり強く、当時片道1,000円くらいで行けた。そういうチケットの売り方だったので、バスくらいの値段で行けるのだったら行ってみようという人で福岡空港を使っていた人たちが、ちょっと佐賀から行ってみようかということで、やっぱり1回使ってみると、「あら駐車場ただやんね」とか「あんまり

歩かんでよかね、ビルも小さくてコンパクトで、動線短くていいね」など、そういったことを実感いただいたのかと思っている。

福岡空港だと、どうしても地下鉄を降りてエスカレーターに乗って、大きなビルの中をぐるぐる歩いた上に乗るというパターンだと思うが、佐賀空港では、駐車場に着いてすぐ空港ビルまで来られる。「1時間前に空港に着かんばね」というのが、例えば、40分前に着いても十分間に合う。

あと、年配の方、あるいは体に障害のある方というのは、やっぱり動線が少しでも短いほうが使いやすいという部分が随分浸透していったのかと分析している。

問) この利用者が増えた分も、ほとんどが海外の方ではなくて、日本人ということか。

答) そのとおりである。

問) 干拓をされた部分を空港にされているということで、騒音に対してはあまり影響がないかとは思うが、開港以来、騒音対策であったり、近隣住民等に対する防音対策について、何か要望があつて予算を計上して行ったことがあるのか、また騒音全体についても教えていただきたい。

答) おっしゃられたとおり、空港の周りに全く民家がない。一番近いところで3キロくらい離れていた。なので、特別、空港の周りに防音対策をしたという実績はない。

先ほどお話しした柳川市のほうでも騒音値を測っている。モニタリングして、その結果をずっと示しながら理解していただいているという状況である。施設系で何か、二重ガラスの補助をやっているなど、特別何かをやっているといったことはない。

問) 最初は、福岡と長崎に挟まれているところで、どのくらいのニーズがあるのかという先入観があったが、今お話を伺ったところ、ここが干拓地で周りに何もないところに空港を造られたということ、有明海に面していることが、周りからのアクセスもとてもよく、道路も整備もされて、発展の余地がある。また滑走路の長さも2,500m以上に伸ばそうと思えば伸ばせるようなところであり、これから発展の余地があり、本当にいい空港だと思う。

説明の中で、陸自の駐屯地が新しくできたということで、ますます空港の重要性が増すような気がする。陸自がここに来たことで、ある程度、金銭的、収支の面でもメリットがあったり、空港に対してのプラスという部分もあるかと思うが、その辺りを教えていただければ。

答) 駐屯地が来ることによって、空港運営について何かプラスがあるかというと、実はない。

自衛隊機の着陸料なども訓練ということで、免除になっている。

ただ、空港はこういった旅客だけではなくて、防災拠点としても非常に有用であるので、そういった意味ではいろいろな連携が可能になると思っている。

問) いろいろ御苦労があったと思うけれど、造るべくして造って、ほかの地方空港に比べて、比較的順調に来ているのではないかと感じながら今日来た。そういう中でオスプレイを受け入れることで、国からそれに対する交付金か何かあり、一財を入れて施策としてやっているので、収支が赤字ということではないにしても、そこが来る分で、少し収支のバランスがよくなるのではないかということを踏まえても、やっぱりここは場所的に住宅が遠いというお話もあったし、でもある程度いいエリアにあると思う。航空部門の収益は着陸料や利用料が限られているので、非航空部門の収益をどう上げていくかというのがこれから空港を運営していくのにまだまだ知恵が出せるところかと思うが、その辺りのところをお聞かせいただけたらありがたい。

答) 空港の周りで何か稼げるものがあるかというと、なかなかそこは難しいと思っているが、例えば地元の佐賀市で、物流拠点構想があつたりするので、そういったものを空港の北側の近いところに造っていただく、そこの中に保存倉庫の機能を持ったものを造ってもらうことで、貨物の需要とも出てくるかと思っている。

実は昔、夜間貨物便というのがこちらからも飛んでおり、2時ごろ来て4時ごろ飛んでいくぐらいのスケジュールだった。今はなくなってしまっているが、当時、北九州空港からも飛んでおらず、夜間貨物として佐賀空港だけだった。飛脚便などそういった部分でしっかり運んだり、あるいは大きいところでいうと、九州内の医薬品、生ものの医薬品を運ぶときなどは夜来て、午前中のうちに北部九州の病院に運んでいく。その日のうちに鹿児島まで運ぶことをやっていたとは聞いている。



※ 九州佐賀国際空港での概要説明、質疑の様子(終了後、空港内の視察を行った。)

## (2) 【佐賀県議会 子育てし大県“さが”プロジェクトについて】

- 問) 最初に、こちらのプロジェクトの説明で、佐賀県の概要や特徴、出生率の関係などを説明いただいた。今回説明いただいた子育てし大県“さが”プロジェクトでは、こういったいろいろな指標の目標値などを定めて取り組んでいるのか。
- 答) 指標で言うと、2019年の総合計画までは、いろいろな数値的な指標を佐賀県の総合計画の中で示していたが、その中で合計特殊出生率に関しては、「合計特殊出生率の増加を目指す」という表現になっていた。ただ、次の施策方針2023では、そこからは全局的な方針で、あまり数字にとらわれずにしっかりと各事業を取り組んでいこうということで、数値目標自体が全体的な計画からはなくなっている。我々としても、合計特殊出生率の向上を目指すというのは姿勢としてはあるが、佐賀県として具体的に数値の目標は今定めていない状況である。
- 問) フィンランドのネウボラの取組の話で、いろいろな段階で相談の対応が徐々に専門的な対応ができるようになってくるという説明だったが、それぞれの段階で主にどのような相談が多いのか、もし分かればお願ひしたい。
- 答) こども家庭課で取り組んでいる事業のため、つぶさに相談の内容を細かく報告は受けていないが、赤ちゃんの夜泣きがひどいったり、離乳食の状況だったり、そういう相談が多くあると聞いている。
- 問) タクシー事業について伺うが、妊婦利用のコースについて、これは緊急時や出産の直前の状況に対応するということか。通常の通院などでは利用できないということか。
- 答) どのコースでも御利用いただくというのは当然大丈夫である。一方で、佐賀はやはり車社会というところがあり、自分で運転していく方がほとんどである。使われ方として、何かあったときに自分で車を運転していけないときや、家族も不在といったときに、登録をしておきたいという需要が多いかと思っているが、結果的にあまり使われずに、結局家族の方が陣痛が始まったら行くという場合が多いかと思う。そこを制限しているものでは一切ない。
- 問) 子育て施策として81の事業があり、すごく力を入れているというところで、非常にすばらしいと思う。山梨も人口規模的には同じで、市町村が27あって、今やはりこういう時代なので、それぞれの市町村で子育て施策をやっている中で、例え

ば今LINEの登録者数が3万2,000人のことだったが、市町村でも子育てのアプリをやっているところもある。市町との子育て施策との整合をどのように図っているのか。多分県が市町でやっていることをフォローしたり、小さな事業を県でまとめて県全体に波及するようにやられているのかと思うが、その辺りの整合をどう図っているのか。

答) まさしくそのとおりで、このプロジェクトでは、市町単位ではなかなか取組が難しかったり、県が広域でやらないと難しい事業に取り組んでいる。

各市町においても、例えば医療費の助成であったり、給食費の補助であったり、各市町レベルでとても尽力をされて保育料の無償化をされていたりして、それぞれの市町で施策として行われているところもあるが、やっぱりどうしても市町単位に限られてしまう。あるいはベースの支援の部分に限ってきてしまうところもあるということで、我々としても実はこの子育てし大県プロジェクトが27年度から開始をして、本来であれば、そういった市町との連携を密に取りながらやっていくべきというのが一番理想な姿であったが、これまでがどうしても県の広域の事業の磨き上げというところに注力してきた部分があった。

子育て世帯が一番密に触れ合うのはどうしても市町が最初で、そこが一番に行くところであることを我々も認識として持っていて、佐賀県の子育て支援の情報と市町の子育て支援の情報を総力的に皆さんにお伝えすることで、本当にその市町ならではの話もあるし、全員が利用いただけるサービスもあるし、そういった情報発信のやり方ができないかを議論している。

例えば市町の移住の窓口でも、そこの市町を移住先に選ばれる方というのは、その市町の取組に魅力を感じておられる方も多いと思うが、そこに加えて県全体でもこのような取組をやっているというのを、先ほどお示しした黄色のリーフレットで周知したり、あるいは、市町の住民課でも、こういった子育て支援の情報を置いてもらって、みんなに見ていただけないかという形で、それぞれ市町の取組と県の取組、総合的に全体として佐賀県がとても充実した支援をしていることを知ってもらうことで、佐賀県への移住につなげたり、ずっと佐賀で生活してほしいということで、ここ最近、市町の連携はなかなかできてこなかったところもあり、やろうと思っていたところである。

問) 私たちも県で子育ての施策をやる、市町村でもやる、当然それぞれに議会もあるので、議員からも子育て施策をもっとやれというになるが、県は市町村がやっていることの屋上屋を架かすようなことをやっても仕方ない。出産のときにいっぱい配りものが来て、その中に県のもある、市のもあるというような、情報過多とは言わないが、このようになってしまふのがもったいない。県と市町の連携は、本当は補

完し合う形でできるのがいいと非常に感じていたが、そういうことはどこでも課題だと思う。

でも、すごいなと思ったのは、この情報発信とかキャッチコピー「子育てしだ県」、「こそぱさいこう」、「佐賀暮らスイッチ」など、こういうものは職員の方が考えられているのか、外注や委託などで事業者が入ってこういうプロモーションをやっているのか、この辺りはどうか。

答) 「子育てしだ県“さが”」に関しては、当時、知事まで入ったところで、いろいろなネーミングを出して決定をしていると聞いている。

「こそぱさいこう」は、実は移住の部署でやってくれている。ネッツ九州という会社が、移住支援の業務を受託している中で、「子育てパフォーマンスいいよね佐賀」ということで、つくり出した新たな言葉。やっぱり子育て環境が移住の一番のフックになっているところもあるので、我々もすごくありがたいと思っている。

本県も、「さがデザイン」といって、いろいろな事業のコンセプトをアドバイスしてくれるライターやデザイナー、広告代理店出身の方などのプロの方からアドバイスを受けられる部署もあるので、職員発でそういった方々のアドバイスを受けながら、キャッチコピーをつくっているのもある。

問) 今でも子育て支援タクシーのサイトを見ると、佐賀県でも中央タクシーで認定ドライバーがいますと出てくるが、それから切り離して、佐賀の独自の子育てしだ県さがタクシーもして、やられているドライバーは今どれくらい実際いるのか。

答) 認定ドライバーの数として、令和6年度末時点で216名いる。

問) 結婚支援事業は業務委託されているのか。

答) 業務委託で行っている。

問) タクシー事業の登録窓口というのは県が一括でやっているのか、それとも各タクシー業者に取りまとめてもらっているのか。

答) 各タクシー事業者に登録をお願いしている。

補足だが、登録を基本的には電話でされて、電話でやり取りしながら情報を打ち込むため、結構手間と時間がかかるということがタクシー事業者にとっては負担だと課題になっている。このため、見直さないといけないだろうということで、ロゴフォームというシステムを使い、登録者の方がスマホで登録をして、その情報を事

業者に流すということで簡素化できないかということを少しづつ進めている。

問) 全県対象ということで、山間地などはどうなのか。

答) 山梨県も同じだと思うが、どうしても中山間地はタクシー 자체がなかなかそこまで回らない。行くにしても時間がかかるてしまうのが課題としてはあろうかと思う。今、現状を申し上げると、この子育てタクシーを使われている方の多くが、どちらかと言うと都市部のほうが多くて、裏を返すと中山間地は車を既に持っているらっしゃるとか、送迎が多いというのが現状かと思う。ただ、そういった方でも中山間で使われたい方がいらっしゃるということももあるのであれば、そこに手を差し伸べていくというのが必要だと認識している。

問) 先ほどのタクシーの件で、お子さんの利用の場合、お子さんが利用料を払うのか、事後払いなどか。

答) そこはタクシー事業者の運用に任せている。定期的に利用される方は月締めで精算して後払い請求していると伺っている。

問) 後日請求書払いということだが、タクシー業者が家庭に請求書を持っていくというイメージか。

答) 利用される方で、固定の方というのは毎月毎月利用されているので、利用されている保護者とタクシー業者のやり取りでそうしている。請求書払いなのか、集金されているのかまでは伺っていない。

問) 子供たちの体験活動で、骨太部門、t a i k e n部門とあるが、それぞれ県で事業をつくって提案するのか、それともそれぞれで提案を受けて県が選ぶのか。

答) この枠以上に応募があるので、提案を受けて、そこで審査をして決めている。より具体的に体験していただくものが今年も人気だったので、多くの応募があった。

問) 市町村からも上がってきているようだが、民間など要件があるのか。

答) 要件は広く企業もオーケーである。市町の県民会議からも応募されていて、このチラシの後ろに県民会議の事業も入れている。大町町という少し小さい町だが、大町町青少年県民会議が大町子どもフェスティバルというものを開催している。太良

町の青少年育成県民会議では1泊2日で合宿のようにいろいろな体験をするサマースクールをしている。

問) タクシーのことで、当初は16社が始めたが13社に減ったということで、どのような理由だったのか。

答) 先日も抜けられた事業者のところに伺って話をしてきた。やっぱり先ほど申し上げたとおり、登録をされるけれども、なかなか利用者がいないということだった。そこは郡部の事業者だったのだが、手間と時間がかかり、タクシー事業者も限られた人数で運行されているので、そういう無駄なことは極力したくないというのが大きな要因である。

ただ、最近、先ほど申し上げたとおり、その簡素化を図っており、利用者の方がぜひとも利用したいときにそういう制度がないのは県民にとってあまりよろしくないので、ぜひ御協力をお願いしたいと申し上げたところ、そういう手間と時間が少し緩和できるのであれば、また再度考えてみようかという御意見は、今いただいている。



※ 佐賀県議会での概要説明、質疑の様子

### (3) 【福岡県議会 飲酒運転撲滅対策について】

問) 飲酒運転撲滅のための議員提案の推進条例、これは何か参考にしたものがあったのか。

答) その当時既に大分県等で飲酒運転に関する条例はあったのだが、いずれも理念的な条例だったので、内容については本当に一から検討会を開いてやっていたという状況である。

問) 先ほど違反者に対してアルコール依存ということで病院への通院を呼びかけるとあつたが、飲酒運転をしてしまうこと自体が依存症になるのか。

答) 飲酒運転をするもののうち、やはり一定数でアルコール依存症の存在があるというのは、いろいろなところから発表されている。もちろん一概に依存症というわけではなくて、違反者に対して医師の診察か保健師の指導を受けてもらい、それを報告してもらう。依存症でなければ、それで終わりだが、もし万が一依存症という診断が出たり、保健師の指導で引っかかったりした場合は、さらにそこからプログラムがあるという流れである。

詳細は、県の健康増進課の所管になり、我々のところではないが、そこは連携しながらやっている。

問) 今VRの体験もあったが、この目的は飲酒運転をしているときのふらふら感や視野が狭くなるなど、そういうものを疑似体験できるということか。

答) VRの目的の一つはそれである。まずは飲酒運転の危険性、実際にお酒を飲んでいる運転手はこうなるというのを体験してもらうものである。

もう一つは、今描かれていた代償をリアルに描くことで、自分ごととして捉えてもらって、飲酒運転したらこういった影響があると学んでもらう。そういう目的でつくっている。

問) さっき説明の中で、違反した方や準違反者に対して、警告するという説明をされたが、条例上警告というような文言はない。イメージとしてもう少し詳しく教えてほしい。

答) 政令数値で検挙基準が、フーっと息を吹きかけて測ったときに0.15ミリ以上が検挙ということで、これが例えば0.1だったり、0.05の場合は、検挙できない。ほとんどの都道府県警察では、もうその場で警告して終わりだと思う。そこを福岡では、それだけで終わらせずに、そういう人たちも準違反者と定義して、先ほどの依存症対策などに組み込んで、検挙されずに警告で終わった人たちも、結局飲酒運転をしていることに間違いない、検挙される予備軍であるということで、同じように対策をとっていこうということである。

問) 数値がそこまでいかなくても、飲酒運転しているということが分かって本人も認めて、結局それは気をつけて帰りなさいみたいなことになってしまふということか。

答) そうである。

問) それは本当にいいのかなというところもあるが、これは別に福岡県警だけではなく、飲酒運転に関しての考え方としてあるかなと思う。

治療義務のようなことを条例でうたっているが、診察を受けてくださいという指示を出して、それでも受けない。ちゃんと受けなさいという勧告もできるとなつていて、それでも受けないというケースがあるのかどうか、またあった場合どうしているのか。

答) その部分を所管するのが、県の健康増進課なので、我々が知ってる範囲だが、結構細かくいろいろ規定されている。例えば5年以内に再犯した者、あるいは、過去に違反があつて警告された者などは行政命令をかけられて、その命令に従わなければ過料があつたり、罰則があつたりする。

その他のものについては、報告義務があつて、その報告義務に従わなかつた場合は、勧告をして命令に行つたりという細かいところがあるが、実際は勧告で止まつてゐるところもあるようだ。

問) 条例の解釈の問題かもしれないが、治療を受けるのに、場合によっては費用を助成するというものがあるのが、これは実際に活用されたことがあるのか。

もしかしたら、免停などでもう車の運転ができなくなるから、受診するのに歩いて行つていただく、または誰かに乗せていただくというイメージはできるのだが、多分改正して追加した内容なのかもしれないけれど、受診する費用を助成するというのは、どのような考え方で、またどのぐらいの費用の助成をしているのか。

答) それが県の健康増進課のところで、もう我々がタッチしていないところであるが、条例の中にそういう費用の助成などの項目もあり、それがどこまで活用されてるかは分からぬ。

### 【暴力団対策について】

問) 山梨には指定暴力団がないのだが、稻川会系の暴力団の事務所が2008年に私の地元の同じ地区の自治会の中に突然登場して、当時私は一般市民だったが、その年に市議になり、暴力団の追放運動を市民の方々とずっとやってきて、当時ネットなどで得られる福岡県の情報を非常に参考にさせていただいて助かった。

おかげさまで14年かかって暴力団事務所はなくなったのだが、非常に課題だつ

たのが、底地を賃貸ではなく競売にかかっているときに合法的に取得していた。底地を取得していて、上物は残っていた建物を改修して、そこに事務所を設置していたのだが、競売に入ったときの人物が元関係者、知人のような格好だったので、競売の時点で分からなかった。どうやって取得したのか調べていったら関係者だったのだが、その時点で判断するのはかなり難しい。賃貸物件だったら何とかなるだろうが、もう土地を持っているところに建っているので、どかせないという非常に高いハードルがある。最終的には全国的にも行われている資金面を絶つことなどで暴力団自体の収入源が減ってきて維持できなくなって、ほかのところに移ったというのが実情である。そういう中で、どうやったら少しでも市民や警察から圧力をかけられるかというのが、そのとき非常にあった。

お聞きしたいのは、私たちが行ったのは浄化槽を設置するのに建築確認が必要になるが、そのような方が取得したと分かっていて建築確認を出した業者に対して行政指導した。なので、直接できなくても周りから関係者をぶつ切りにして外していくという手法を取る必要があるかと思うが、そういうことを駆使してやって、あぶり出されるのかどうか。

暴力団関係者とのつながりもある市民も当然いっぱいいて、事業者もいっぱいいて、私たちが暴力団追放の旗を事務所のある通りに立てて、みなさん協力してくれるかと思ったら、やっぱり回り回って、例えばそこの車の整備をしていて、うちはちょっと旗を立てられないみたいな人が出てきたりする。

だから、暴力団自体の勢力を弱める、弱体化させていくために、周りの市民や事業者などは、どうやって立ち切っていくかというところで、こんなことをやりました、あんなことをやりましたという具体的な取組事例があれば教えていただきたい。

答) 前にあったのが、暴力団で言えば地元の出身の者がいて、地元の出身の地域がある。暴力団で地元出身の者同士でつながって、本人は暴力団とはつながっていないのだが、やっぱり地元出身で同級生などのつながりがある中で、実際その地域もやはり暴力団がみかじめ料を取っていた。100店舗ぐらいからみかじめ料を取っていたのだが、みかじめ料を取られたということで声を上げる人がどれくらいいるかということで、やっぱり10店舗ぐらいしかなく、それはそれでみかじめ料不当要求で恐喝ということで事件にはする。

残りの90店舗はどうするのかという問題もあり、そのときに商工会、商工会の青年部、町や市の方と一緒に呼んで、そこで暴力団の排除に向けた決起集会を立ち上げ、今断ち切りましょうということで機運を高めていった。今しかないということで機運を高めるしかないのかなと。どこかでつながっているかがなかなか目に見えないので、やっぱり住民の方から機運をずっと高めて、そういう運動をすれば付き合えないといった感覚にもなるので、そういう運動を地域で行つていつ

た。

問) 半グレについて、暴力団から外れた人たちが流れる居場所ということであると思うが、福岡県でも工藤会系の半グレ、中州のガールズバーの許可営業みたいな記事や、半グレ組織に襲撃されたのか、福岡市の路上で男性刺殺などの事件が起きてしまっているようで、そちらの対策は同じ組織の中でやっているのか。

答) 福岡県警の場合は、刑事部と暴力団対策部という部が2つに分かれている。私がいるところは暴力団対策部で、その暴力団対策部の中に組織犯罪対策課がある。半グレや匿名・流動型犯罪グループ「トクリュウ」に特化した組織犯罪捜査課を去年立ち上げた。半グレや、今多い特殊詐欺や偽電話詐欺といった、暴力団だけではなくそういういったグループに特化した組織犯罪捜査課を立ち上げて、今は検挙活動を行っている。

暴力団だけではなく、その下の組織から結局は暴力団に金が流れているので、そこを潰すための課を去年立ち上げて今組織的な捜査を行っている。

問) 警察官の方も身内がいて怖いと思う。警察の皆さんにはそういった部署に志願して行くのか、またその辺りの警察官へのフォローはどのようにしているのか。

答) そこは当たり前のことと考えているので特段何もない。

問) それは貴い。巻き込まれたくないと思う警察官の人も中にはいるかと思った。  
狙われたりするのを見ると、俺は組対に行きたくないと思う方もいるのかと思った。

答) あまりそれはない。逆に行きたいというほうが多い。希望して来られる方が多い。



※福岡県議会での概要説明、質疑の様子

#### (4) 【国土交通省 九州地方整備局 九州技術事務所 火山防災の取組について】

問) 火山防災の説明の中で、いろいろな火山に伴う災害、自然現象の中で、広範囲の土石流災害をメインターゲットにしているという説明があったが、これは九州地方の火山の特徴だからそうしているのか、または災害の頻度という形で一番危険性が多いのか。判断されている背景を教えてほしい。

答) 九州独自という形ではなくて、広範囲の土石流の頻度が高いというのがまずある。1970年代の有珠山の噴火であったり、90年の雲仙普賢岳の噴火であったり、過去でいえば桜島の大正噴火のこともある。大規模な災害につながっているというところで、国交省としては、土砂災害防止法という法律に基づいて、降灰後の土石流というのはしっかりとリスク管理をしていきましょうという形になっている。

もちろん溶岩流や火碎流、融雪型火山泥流などのリスクも火山によってあるので、それらについてもシミュレーション、どこが危ないかというハザードマップの検討もちろん行っており、先ほど説明させてもらったリアルタイムハザードマップシステムで、どこが危ないかをお示しできるように、技術開発や準備は進めている。

問) 火山防災の中での人材育成について、先ほどこちらでは火山噴火の緊急対応に関する人材育成ということで、関係自治体、関係機関と連携し研修しているとあったが、都道府県などで、人材育成が一番難しく、また非常に重要なと思うが、もう少しスマートにいったらいい、あるいはこの部分をもう少し加えると、万が一のときに対応できる能力を充実させることができるなど、各都道府県との連携の面での助言を何か教えていただけるか。

答) あくまで我々としては、国交省職員向けにこういった研修訓練を行っているが、実際には、地元の国交省の整備局職員たちは、この情報を都道府県や市町村に伝えて、一丸となって対応する必要がある。我々としては、全国に赴いて国交省職員向けに研修しているが、各地方整備局においては、都道府県などの自治体と一緒にあって、実際の流れをイメージした訓練をすることが別途必要になってくると思っている。

実際、富士山であれば、関東地方整備局と中部地方整備局、地元自治体を交えて、一堂に会して研修訓練などをしているので、そういったところでお互いの調整がうまくできるようにしておくことが大事かと思っている。

問) リアルタイムハザードマップシステムは、甲府河川国道事務所にも導入されているのか。クラウドみたいなところで、甲府の事務所も使えるのか。こちらで全部それを管理していて、富士山の部分を甲府で見られるようになっているのか。

答) 根幹的なシステムは我々で管理しているけれども、操作などは地元の事務所がやるということで、富士山にも導入されていて、具体的には、中部地方整備局の富士砂防事務所が富士山については対応する形になっている。

山梨県側も、甲府河川事務所ではなく、富士砂防事務所が使えるように日頃から準備している。

問) 山梨も富士川など、大雨が降ると氾濫の可能性や道路の通行止めがあつたりするので、こういった川のモニターは公開されているものを自分でもよく見るけれども、このリアルタイムハザードマップは、民間で見ることはできない状況か。

答) 現状では、国交省職員だけに閲覧可能で準備をしているところで、緊急時には、もちろんこのシステムを使った結果をお示しするようにはしている。

また、事前にこれを想定した結果というのは、火山防災協議会には提供しているけれども、現状では、民間の方々等に公開しているようなシステムではない。

問) 噴火は予防ができないので、起きてしまった場合の対策という意味では、技術の進展がその後の早い復旧につながるのだろうと思うが、火山から出てきた溶岩流や噴石、堆積物、土石流も含めて、こういうものを一般的には災害廃棄物になるかと思う。普通に山から切土してくるのではなく、そういうものを再生して公共事業等に多少なりとも利用することもこちらで決定されていたり、あるいは今まで噴火があったときの事例で、その後の処理をどのようにされて、その中で再生されるようなことも果たしてできているのか教えていただきたい。

答) 大量に火山灰が出てきて、それを取り除いたりするのはいいが、どこに持っていくなどが課題になっていて、我々としては、どう使うかといった技術開発まではできていないけれども、これまでの事例としては、例えば雲仙普賢岳の噴火のときであれば、氾濫した範囲で埋立てにそのまま使って、その上にコミュニティをもう一回再生しようという取組がなされている。また熊本の阿蘇山であれば、性質の確認とか大事であるけれども、道路の盛土に転用できないかといった検討もされておりする。

道路の盛土に使えるような性質かどうか確認が必要ではあるが、なるべく有効活用しようというと各地で考えられていると思う。

問) なければないにこしたことはないと思うけれど、出てきてしまったものをどのようにするのか。廃棄するにしても、どこに廃棄するのかという災害廃棄物のストップ

クヤードの問題は、どこの自治体でも課題にはなると思うが、火山から噴火して出てきたものの成分は、それほど危険なものがあまり入っているとは思えない。先ほどの水をかけて実験していた映像で見ると、非常に流れやすい砂状の性質になっていると思うが、やりようによってはほかのものに活用できるかと思う。その成分自体に非常に有害性があるなど、何かに活用することによって、その環境に影響するようなことは分かっているのか。こちらでもそういうところを分析しているのか。

答) 今のところは、危険な成分が含まれているかなど、そういった科学的な分析等はできていないが、おっしゃるように、再利用をしっかり検討するに当たっては、そいつたことも把握しておくことが重要だと思うので、今後参考にさせていただく。

問) 先ほど土石流の話があったが、火山灰が市街地にどのくらい積もったら、それを撤去するのか。どのぐらいだったら自然になくなるなど、そういう基準は持つてたりするのか。

答) 我々としては、火山灰が降った後の土石流のリスクを把握したいところであるので、火山灰が山にどのくらい積もっているかを把握したり、調査したりするが、町中の家や道路などにどのくらい積もって、どういったときに除去しようというところまでは特に技術開発等はしていない。桜島などが特にそうであるが、道路部局で火山灰が降った後は、火山灰を除去する車を出して、火山灰を撤去する等の対応はもちろん国交省でやっている。

内閣府で、そういった市街地に火山灰がどのくらい降ったらどういった影響が出るか、まさに昨年度来検討されているので、そういった内閣府の示している火山灰の影響を見ながら、各機関、また都道府県などが対応をこれから考えていく段階だと聞いている。

我々の土石流のリスクの把握のためには、火山の山体に火山灰が1センチ以上積もっているかどうかを調査するようになっている。

山体に1センチ以上積もると、特に土石流のリスクが高まるということで、映像の右側のように、山体部分にどのくらい火山灰が積もったかを調査している。火山よりも下流の平地の状況というのは、土石流が斜面で起きるので、斜面の状況調査をやっているということになる。

問) 立入規制というのは何センチ以上といったものはあるのか。

答) 立入規制は火口から何キロという形で設定されるもので、例えば今、新燃岳であれば、噴火警戒レベルが3で、3キロ以内は立入りができないという規制になって

いるので、そういったときは我々も3キロ以内に人が立ち入れないので、遠隔で監視する技術が必要になる。

答) 昨年8月の日向灘地震では現地で震度6が発生して、大きな揺れとともに、落石があった。このような四、五メートルある巨石を取り除こうとすると、通常であれば人が乗った重機でやるが、当然、二次災害等が想定されるということで、この対応として行ったのが、こちらの事務所で開発した無人化施工ができるユニットで、現地にあるバックホウにユニットを取り付けて、遠隔で操作する。

通常は現地で人が動かしているバックホウを遠隔できるようなユニットを技術事務所で開発して、これも全国展開している。

問) 土砂を積み込むダンプも無人なのか。

答) ダンプは人が動かしている。ダンプは安全なところまで入れるので、そこまでバックホウで石を運んでいる。数百メーター、バックホウがずっと移動している。



※ 九州技術事務所での概要説明、質疑の様子（終了後、施設内の視察を行った。）