

## 令和6年度「知事と市町長の円卓対話」（松阪市）概要

- 1 対話市町名 松阪市（松阪市長 <sup>たけがみ まさと</sup> 竹上 真人）
- 2 対話日時 令和6年8月25日（日）13時30分～14時30分
- 3 対話場所 松阪市産業振興センター 3階 研修ホール  
（松阪市本町2176番地）
- 4 対話項目
  - （1）小児一次二次医療体制と小児の健診業務等、小児科医不足にかかる三重県のイニシアティブについて
  - （2）三重県再生資源物の屋外保管に関する条例の制定について
  - （3）松阪港（重要港湾津松阪港大口地区）への「にっぽん丸」寄港の実現に向けた整備及びカーボンニュートラルポートの実現について
  - （4）過疎地における自家用車活用事業（日本版ライドシェア）について

### 5 対話概要

#### 対話項目（1）小児一次二次医療体制と小児の健診業務等、小児科医不足にかかる三重県のイニシアティブについて

（市長）

松阪市には、休日・夜間応急診療所が春日町にあります。一次救急の診療所で深夜帯にやっているのは、29市町の中で松阪市だけですが、残念ながら毎日ではない状況です。その中で、松阪市の小児科医のみなさんは、年間約70日の日曜日・祝日の午前午後を受け持っていていただきましたが、2か月ほど前に、高齢化や閉院などの理由はありますが、「来年から全てをやるのは無理です」という話がありました。

そこで、県内他市やさまざまなところを見ながら、県とも相談する中で、半分程度公募をかけていくというようなことを考えています。公募をかけて他の地域から来ていただくということをするのは、言ってみれば応急措置のようなものですが、その時にご協力いただけないかということです。

長い目で見ると、小児科の医師が少なくなっている原因は、大きく2つあります。まずは少子化、単純に出生数が減ってきているため、自ずと小児科の患者数が減る。これは当たり前の話です。もう一つ問題であるのは、子どもは夜に熱を出しやすく、他の診療科に比べ、負担だということです。そのため、インセンティブをある程度考えていかないと、三重県から医師が本当にいなくなります。特に松阪市の現状を申し上げますと、50代が1人、あとはすべて60歳以上、70代もたくさんお見えになり、10年後には、おそらく開業医は半分以下になる

と考えられる状況です。そのため、何らかの形で小児科医が続いていく、さらには新しく開業してもらおうといった、何らかのイニシアティブなことをインセンティブが高まる形で、県にやっていただく必要があります。例えば、奨学金制度の充実などです。

まずは目先の話で一つ県にお願いをしたいのが、小児救急輪番制等に参加する病院の開設者が行う小児科医確保事業についてです。現在、補助の対象が小児救急診療を行う二次救急医療機関となっていますが、これを一次救急医療機関まで対象にしてもらえないかというのが、応急的なところでのお願いです。

現状から考えますと、三重県全体が小児科医不足であることは否めません。三重県としては大きく人口減少対策を打っていくことが柱となっていますが、安心して子どもを産み育てていくために、医療は非常に重要です。ぜひそういったところにも力を注いでいただきたいと、私からの提案は以上でございます。

(知事)

福井県で全国知事会がありまして、「知事として一番大事な仕事は何か」という話になりました。意見が一致したのは、「県民の命を守る」ことでした。先ほど少し台風の話をしました。まずは「防災」、それともう一つが、「医療」です。県民の命を守るということは、災害から命を守るだけではなく、平時にどうやって命を守っていくかといったら医療になります。医療体制については、松阪市は二次救急まで本当に進んだ取組をやっておられ、他県からも評価をいただいています。

県としても医療が大事ということで、医師の確保もやってきたところですが、医師数が三重県は元々ものすごく少なかったんです。人口10万人あたりの医師数は全国34位とまだ低い。ただ、過去10年間で言いますと、医師の増加数は全国9位ですので、増えています。これまで頑張って医師の増加に努めてきましたが、元々少なかったため、まだまだ少ないところがあります。

小児科医は、市長のおっしゃるとおりで、なり手が少ないです。少子化というのがありますが、少子化のことを考えて、小児科を選ばないという人はそんなにはいないと思います。医師は、損得だけで動いているわけではなく、世の中の人のために役に立ちたいということで動いている人が多いですが、負担がものすごいのは市長のおっしゃるとおりです。実はあまり言われていないのですが、医療訴訟が結構多いのも負担であり、大変な仕事であるのは事実です。

三重県としては、全体の小児科医数を増やそうと頑張っており、研修医を終えた医師がどの診療科を選択するかは、その診療科にかかっていることから、三重大学には、「頑張っていていただいてその数を増やしてください」とお願いしていますが、これは行政がなかなか介入できない部分ではあります。また、市長のおつ

しやる奨学金については、医師になるとある程度の収入が確保できることから、奨学金制度が機能するかは難しいところがありますが、そういうことも考えていかなければいけません。もう一つは、三重大学と話をし、小児科の医師が松阪地区で増えるように考えていくということがあります。ただし、大病院でも全体的に小児科医が不足している状況であるため、それを診療所や休日診療に回すのはなかなか難しいと三重大学は言っているのです、これは三重大学にも働きかける必要があると思っています。医療費について、国とも調整をしていかなければいけないと思いますが、小児科の上乗せといったことも含めてお話しをさせていただきます。これから公募をされると思いますので、全国でも小児科医師が余っているわけではありませんが、県としても、ご支援させていただきたいと思っています。

(市長)

だいたいの方向的にはよく考えていただいているということで私も理解をしております。ただし、応急措置については、県が新しい補助制度でここまで踏み込みますといった形でやってもらうのが一番わかりやすいと思いますので、ご理解をいただければと思います。

## 対話項目（２）三重県再生資源物の屋外保管に関する条例の制定について

(市長)

今回は金属スクラップのヤード、再生資源物、要するに有価物の屋外保管施設についてです。松阪市において今年の春から夏にかけて、事案が２つ重なりました。１つは三雲町内の金属スクラップヤードであり、平成 27 年から近隣住民から騒音と振動の訴えが提起され、この令和 6 年 6 月 6 日に結審し、事業者への差し止め命令が出ました。現在片付けていますが、怖いのは誰かがまた取って代わらないかということです。もう一つ、市民生活を脅かすと感じたのが令和 6 年 5 月 17 日です。櫛田町地内、川沿いに金属スクラップヤードがありますが、そこが発火したと 11 時過ぎに消防に連絡があり、鎮火したのが同日 19 時です。私もその日の業務終了後現場を見に行ったところ、異臭や目の痛み、鼻にツンとくる臭い等生活環境への影響甚だしい状況でした。問題は、本来は有価物だと言っているが、そうじゃないのではという話です。

環境省から既に有害使用済機器の保管等に関するガイドラインが出ています。ガイドラインでは、対象が有価物、廃棄物なのかを判断する基準や、適正な取り扱いがされていない時には都道府県による必要な情報の徴収、立入検査、改善命令、措置命令等を行うことができるというのが示されています。役所間のせめぎ合いもあり難しいですが、このまま放置しておくのは市民生活上よくない状況

です。

既に千葉県と茨城県は、条例を作っただけです。市で調べた限りですが、県内で60か所こういった金属のスクラップヤードが存在しています。全部が悪いというつもりはありませんが、火事になれば、周辺環境への影響は甚だしいものであり、放置しておくわけにもいきません。そのため、各県は罰則を含めた条例化を始めています。国でも有識者を集めて調査しようという話になっていますが、長い時間がかかります。何とか早急に三重県として条例制定に踏み切りたいです。今、3課がせめぎ合いをしているような感じですので、受ける課を決めたうえで、タイムスケジュールを示していただきたい。ぜひ知事には、住民の生命財産を守るという意味で大事な話であり、放っておくわけにはいかないため、さまざまな形でご支援いただきますよう、よろしく願いいたします。

(知事)

まず、3課のせめぎ合いの話は聞いてなかったものですから、どこの課か決めて連絡しますので火曜日まで待ってください。県民が困っているということは、ちゃんと受けてやらせていただきたいと思っております。

屋外再生資源物の保管については、令和6年8月に閣議決定をして、法律を作っていくと決まっておりますので、それほど遠くないときに法律は作るという話であります。それを私たちは横目で見ながらそれが遅いようであれば、条例を作らなければいけません。千葉県の話も出ましたが、千葉県は千葉県、千葉市がそれぞれ条例を作っています。どのように役割分担しているかと言うと、千葉市では、罰則付きで屋外保管の方法を決めています。そして、千葉県では、屋外で保管する事業者の登録や、不適正なやり方があれば市が定めた条例と照らし合わせ、おかしければ、登録を取り消すというような条例を作っています。

これまで三重県はあまり県提案条例をやってきませんでした。子どもの条例、性暴力に関する条例、カスハラ条例など執行部から提案し、議会で議論いただいていたということもやり始めています。必要に応じて、再生資源物の屋外保管に関する条例も考えていきたいと思っています。現在、国がどのような法律を作ろうとしているかということを確認しているところでして、国の方が早ければ、それをまずやらせてもらって、足りない部分を松阪市と一緒にやっていくつもりです。よろしく願いいたします。

(市長)

非常に力強い返答をいただいたなと思っています。心配しているのは、知事が言われたように、環境省はまだ調査から始めますといったことを言っているた

め、それなりに時間がかかるのではないかとこのころです。こうした話は、ある程度スピード感が必要であるため、法律で規定いただければ、それに越したことはありませんが、推移を見守りながら条例制定をお願いすることもあるかと思えますので、どうぞよろしくお願ひします。

### 対話項目（3）松阪港（重要港湾津松阪港大口地区）への「にっぽん丸」寄港の実現に向けた整備及びカーボンニュートラルポートの実現について

（市長）

今から遡ること6、7年前だったと思いますが、沖合に、にっぽん丸が停まりまして、タグボートで来ていただいた。その時は、いい話だなと思っておりました。最近、ようやく松阪港（大口港）の岸壁の補修が完了し、7.5mのバースができました。にっぽん丸の喫水は6.5mで、大口港が7.5mで十分入るため、にっぽん丸は大口港へ入ってもらう可能性があるのではないかと考えました。

なぜそれを思いついたかと言いますと、わが街の観光資源の特徴にあります。お城の周りに本居宣長記念館や重要文化財となっている御城番屋敷、旧長谷川治郎兵衛家、旧小津清左衛門家、原田二郎旧宅など、3時間から半日程度で十分に歩いて楽しんでもらうことができますし、にっぽん丸に乗るような富裕層の方を受け入れる、松阪肉を楽しむ高級なレストランがいくつもあります。しかしながら、松阪市にはビジネスホテルが非常に多く、富裕層の方を受け入れられるホテルはありません。しかし、にっぽん丸は動く宿泊施設です。そのような方々に来ていただいて街中を半日散策していただく観光コースはすごく良いのではないかと私の中では繋がりました、可能なのかどうか県に確認したところ、理論上は可能であるが、もっと浚渫をする必要があるということで、可能ならばトライしない方法はない。もう一つ、橋本さんという方で、元々、にっぽん丸の船長だった方が松阪市在住で、この地に暮らしています。その方に話をしたところ、ぜひ進めて欲しいということでした。夢のようなことを言っているのではと思われるかもしれませんが、やはり観光は楽しい夢がないとダメですし、一度にたくさんの方に松阪市に来てもらうことができる。また、にっぽん丸乗船には相当お金がかかるため、そういう富裕層を連れてきてもらえる。そういうことを企画していきたいと思っています。

先ほどうちの課長が渡してきたのですが、このような船の模型や港湾の図面といった資料を作成するなど気合いが入っています。たくさんの観光客が来ていただけるような、そんな楽しい取組をぜひとも三重県のご協力をいただきながらやっていきたいと思ひますので、どうぞよろしくお願ひします。

(知事)

夢があってよいですね。クルーズ船が来てくれるとやはり地域は活性化します。一番よいのは、クルーズ船が岸壁に着くというのが大事ですので、まずそれを実現する。ところが、クルーズ船は4年くらい前からどう回るか決まります。にっぽん丸の場合、商船三井クルーズ株式会社の船なので、外国のクルーズ船に比べるとまだ要望は聞いてもらいやすいですが、これも3～4年前になんとかありませんかという話をしていかなければいけないということです。松阪市には見るところがあると言いますが、せっかく船が入るので、お客さんの要望によって松阪市以外の所にも見に行けないか、県も間に入りますので、周辺の自治体とお話していただいて、どこなら受け入れていただけるか、考える必要があります。なぜかという、クルーズ船は多くの人に乗っているからです。16万トンの船ですと約4千人か5千人、ダイヤモンドプリンセス号で約2千人、にっぽん丸は小型なので約4百人が乗っています。4百人の人が一度に松阪の1箇所や2箇所を渋滞なしで楽しむことができるかということそうではないので、分散する必要があります。そこで、バス事業者に来てもらって周辺の自治体あるいは松阪市内で楽しめる場所があれば行ってもらう。ただし、そのメニューを作るのは商船三井クルーズ株式会社の旅行エージェントですので、そこと話をする必要があります。

浚渫はやらなければならないのは事実です。浚渫はできる期間が限られ、予算の限りもありますので、まだ数年かかるということですが、数年後にルートが決まってくれば、実はタイミングが合うと思いますので、それを一緒に仕掛けていくということです。松阪市でも公共工事をいろいろとやっており、県でも支援させていただいていますが、もし浚渫を急ぎでやるとなると、予算を他の公共事業から浚渫に持っていかなければならないということが出てくるかもしれません。歩調を合わせてやっていって、松阪市ににっぽん丸が入ってくるということであればよい話です。実は、先週の熊野大花火大会でも、会場ににっぽん丸が来ています。もう少しこちらにも来てもらうために、竹上市長には松阪市の魅力発信をやっていただきたいと思います。

(市長)

数年先を見据えながら、県の観光部はもちろん県土整備部の力も借りないと、実現をしていかないことですし、松阪市としては非常に夢のある話ですので、実現ができるようにご協力のほどよろしくお願いいたします。

**対話項目(4) 過疎地における自家用車活用事業(日本版ライドシェア)について**

(市長)

松阪という街は、公共交通に関しては恵まれていると私は思っています。ただそれは、「他と比べて」というのが文頭に付きます。松阪市は約 623 km<sup>2</sup>と、あまりにも面積が広く、タクシーも、法律のうえではカバーできているものの、現実的には飯南・飯高でタクシーに乗ろうと思ってもなかなか難しい状況があります。そこで、飯高地区で今年の春から公共交通の仕組みを大きく変えました。いわゆるデマンド型の公共バスです。デマンド型ですので時刻表はなく、シエンタが3台、電話を受ければ回るというやり方で始まりました。また、飯南から市側へ、デマンド型のタクシーを動かしている地区が現在2地区あります。

特定地域でのライドシェアは、これから我々も何とか取り組んでいきたいテーマですが、タクシー会社でないといけないこと、またスマホアプリに入っているキャッシュレス決済で支払わないといけないなど、高齢者がたくさんいるところでは、なかなか難しくさまざまな制約があります。今の法律でもできるのではないかと最近よく言われるようになってはいますが、政治が動く時期なので、この際もう少しライドシェアが幅広く、もっと規制緩和をしてもらい、動かせるようになればよいと思います。遠いバス停の停留所へ行くことさえ難しいくらい高齢化の波が来ており、タクシー事業を一番やってほしいという多くの声が我々のところへ来ています。しかしながら、無尽蔵に税金をつぎ込めるかという点非常に難しく、どのように交通網、「網」を確保するかについての策の一つに、ライドシェアというのが大きな役割を果たしていくと考えています。ぜひ、県からも、規制緩和について働きかけてほしいと思いますので、よろしく願いいたします。

(知事)

松阪市は県内でも、四日市市、桑名市、津市と並んで交通の便は、鉄道に関してはよいところではあります。また、バスも並行して頑張っていきたいということですが、そこから先ですね。幹線をバスが走り、そこから先をタクシーや自家用車、あるいはコミュニティバスが、どのような形で輸送するかが大事です。

実は運輸行政は、二次行政を県にというやり方を取らずに、運輸省の仕事を中部運輸局に、その先は基礎自治体や運輸支局にというやり方になっていました。そこで、一昨年の4月に、県に地域交通を担当する部局を作りました。三重県が最初とは言いませんが、かなり早い方だと思います。今、徐々に地域交通が大事だという意識が出てきました。現在、県内で3か所、どうすれば地域交通がよくなるのかということについていろいろ実験を始めています。結果が出るまではまだ時間がかかるとは思いますが、待ったなしの状況です。1万人アンケートの「三重県に住んでいて一番不便を感じる場所はどこですか。」という質問に対して

は、「収入を上げたい」というよりも、多くの方が「交通」と回答しました。ところが、各自治体・県には、交通のプロがおらず、運輸局も人数が少ない中で管内自治体すべての面倒を見るわけにもいきません。

そこで、県がやっているのですが、交通の充実には、ライドシェアというやり方があり、「都市型・観光地型のライドシェア」と「過疎地型のライドシェア」があります。「都市型・観光地型」のライドシェアは、この4月に法改正がされ、施行された「日本版ライドシェア」であり、志摩市でやっています。タクシーが一定の時間いない、全体数が少ないといったときに、専門の免許がなくてもできるという制度を導入しました。アメリカや中国ではもっと早くから導入されていますが、これはタクシー会社が運営するのではなく、個人の運転手がUber（ウーバー）などのプラットフォーマーと言われるアプリの運営主体と連携して行っています。しかし、アメリカの最大の問題点は事故や車内で暴力等の事件が起きたときの責任の所在です。2018年に年間3,000件の事故があったと発表されましたが、Uberはマッチングしているだけであり、責任は個人にあるとしており、決して日本的ではありません。「日本版ライドシェア」というのは、管理をするところがタクシー会社のみでなく、鉄道会社やバス会社に広げていってもよいのではないかという意見もあり、要は誰かが運転手を管理します。

ただ、今の話に出ているライドシェアは「日本版ライドシェア」ではなくてもう一つの「過疎地型ライドシェア」です。これは「公共ライドシェア」という言い方もあります。「過疎地型の公共ライドシェア」というのは、実はこれまでも実現可能で、必ずしもタクシー会社がやる必要もありませんでした。まずは自治体が車を用意し、運転手は講習さえ受けていただければ問題なくでき、緑ナンバーである必要も全くありません。今日からでもできます。例えば、車を購入する際に県が補助金を出したり、スクールバスの空いている時間帯を活用していただいたりすることもできます。運転手の確保については、例えば、まだ運転できる70代の方やリタイアされた方に入っていただいても結構です。我々はもっと情報提供していき、やっていただきたいと思います。地域交通は、どこでも問題になっていますので、ご理解をいただいてライドシェアをもっと広げていかなければいけないと思っています。

（市長）

公共ライドシェアは実現するのがとても大変であることが課題です。地域交通協議会をとらなければいけないし、松阪市の問題は、交通空白地ではないということです。やはり何らかの規制緩和はもう少しやっていただきたいと思います。市長になってから、公共交通を作り上げていくのに、1つの地域に5年程かかり、交通協議会にあげてもそれなりに時間がかかります。飯高を例にとって



も5年かかりました。これだけ時間がかかるのは、規制されているところが多い  
ため、それを何とかしていく必要があると思います。

(知事)

これまでは地域交通協議会で議論が整わないといけないということになって  
いましたが、これからは法改正等で規制も変わり、知事、もしくは首長もだと思  
いますが、了解すれば、協議会がまとまってなくてもできるということになって  
おりますので、それは大丈夫です。