



鹿児島県議会議員 秋丸 健一郎

秋丸だより



Vol.8
2025年3月
議会報告号
(2025年5月発行)

言志

秋丸 健一郎

3月議会の期間に大学生のインターンを受け入れました。一般質問をすることになったので、「一問作ってみないか？」と提案しました。

質問の締切が近づき、「難しかったかな？」と思いながら「質問どうする？」とLINEしたところ、「企業説明会等の企画も大切だと思うのですが、そもそも若者がキャリア形成において何を重視しているのか、何があれば県内に残ろうと思えるのか、どんな働き方をしたいのか等、若者のニーズや価値観を把握する取り組みが少ないように感じています。そういった施策を積極的に行うことに対する県の考え方を聴いてみたいのです。」「キャリア教育系の授業でも、自分の価値観等を分析することはあっても、結局は『今の社会で求められる人材になるには』という感じになるので、学生側が一方的に社会に合わせて変わっていくことが求められるような印象です」と返ってきたので、「それで質問作ろう。あなたの思いを1000字くらいでまとめてみて」と依頼しました。

その日の夜遅くに2000字超の熱い思いの詰まった原稿が届きました。

当初、私はその中から1文、2文

20歳の文章を本会議で読み上げた話

をピックアップして質問時に読むつもりで依頼したのですが、あまりに素晴らしかったので「これ、もう全部読むけど、いいけ？」と了解を取りました。

質問時間1時間のうち、7分近く意見を読むのは、「質問内容は詳細かつシンプルに」という私のスタイルとは違いましたが、私というフィルターを通さず、若者の声を直接県の職員に届けたと思ったからです。議場でも全文を資料配布しました。

多くの議員から「彼は凄いな。いい意見だった」と称賛を貰い、また3月8日付の南日本新聞の編集局日誌でも紹介されました。後日、ある県庁の課長と話をしていて、「一般質問で先生が紹介された、あれが今の若者の真実だと思いました」と声をかけられた時に、私の目的は達成された、と思いました。



インターン生と秋丸事務所

続・スポーツ・コンベンションセンター

秋丸の選んだ3月議会ハイライト
3月定例会から
テーマをピックアップ

県が財政上必要なお金を外部から借りる手段として地方債を発行することがあります。これを「起債」と言います。

3月13日、スポーツコンベンションセンターに関する集中審議が文教観光委員会で行われました。ちょうど一年前の3月13日も同じ文教観光委員会集中審議が行われ、財源論を当時の財政課長にお尋ねする中で、「世代間の負担の平準化という考えで、起債でもっと長期間で薄く広く負担して行く考え方はなかったか」と問いました。その時は「トータルのコストを抑えたい」との答弁でしたが、今回の議会においては、年度ごとの費用負担を抑えたい、とPFIではなく従来型で30年かけて償還するという考えに県は転換しました。「20億を15年で支払う」から、「10億を30年で支払う」ということです。

公共事業では、施設や道路などを作る際、現在の住民だけではなく、恩恵を受ける未来の住民も負担すべきという考え方があり、お金があってもあえて起債することがあります。

言志で触れている学生の文章の一部です。「例えば、多くの若者に『推し』がいるが、アーティストを推している人たちはライブに行きたいと思っても十分な施設のない鹿児島で公演するアーティストは少なく、ライブのたびに県外に行かなければならない。休日に友人と遊びに行こうと思っても、遊びたいと思える娯楽施設がない。学びたいことや習いたいことがあっても、教えてくれる人がいない。鹿児島には、プライベートでやりたいことを思う存分やることが出来る環境が整っておらず、自己実現の機会がないのである。この『機会の貧困』こそ、若者が県内企業に就職せず、県外へ流出する原因であると考える。」

私はこういう文を書けとは言っていない。彼が自分で書いた文です。彼の意見が若者の総意ではありませんが、間違いないこういう意見があるのです。いろいろな意見を踏まえて、最後は政治の責任で物事を着実に進めていかなければなりません。



秋丸 健一郎

プロフィール

●出身 隼人町神宮

●学歴 ラ・サール中・高、
鹿児島大学法文学部法学科卒

●資格 行政書士

●経歴 霧島市役所 在職23年(保健・福祉・税務・農業委員会)

●役職 向花小学校PTA顧問、新町地区自治公民館 顧問・監事

一般質問

〈令和7年3月3日〉

質問①

空港利用客を1日4,800人増やす
目標に向かって、県は何をどうするのか？

昭和57年度に実施された
空港連絡鉄道整備調査について、
当時県はいづころ、どのような
結論に至ったのか？

空港連絡鉄道につきましては、昭和57年度の調査で、建設主体や財源の確保などが課題とされ、平成2年度まで国に調査・検討を要望してきた。平成5年の鹿児島空港機能強化調査において、空港連絡鉄道については、地形条件から、鹿児島から空港まで約40キロの新線建設等が必要とされ、その後、具体的な検討に至らなかった。

旅客数の目標達成のために、
空港へのアクセス手段について
どのように考えているか？

鹿児島空港の二次交通については、今後バス輸送が中心になると考えている。

昨年の空港利用者数は約563万人、うちバス利用者は約19パーセントの見込み。730万人とした場合には、バス利用者は約31万人増

利用をどう盛り上げるかだけではJR九州も「復旧を」とはならないだろうと考えます。

国土交通省の調査では、人吉からは熊本空港より、鹿児島空港を利用する方が多く、小林からは宮崎空港より鹿児島空港を利用する数が多いことが伺えます。
肥薩線と空港を接続し、山線が復旧すると、この傾向は明確に強くなっていくと考えます。

空港連絡鉄道による
肥薩線の日常利用促進について
県の見解を？

鹿児島空港の二次交通については、人吉方面等も含めて、今後もバス輸送が中心になると考えている。
空港連絡鉄道につきましては、過去の調査において、地形条件から在来線との接続が困難であること、建設主体や財源をどうするか、などの課題が示されており、肥薩線と接続する空港連絡鉄道の整備は困難と考えている。



バスが中心となるとの答弁でしたが、バス運転手についても今非常に確保が厳しい。

鹿児島市と鹿児島空港との直行便は、コロナ前は1日往復が154便。現在124便。単純計算すると1日1,800人、前より運べていない。先ほどの答弁では足りているかのようなお話がありました



加する。これは、現在のバスの輸送能力の範囲内だが、需要に応じたバスの増便等に対応していく。



空港将来ビジョン工程表の中で「二次交通の充実」があり、この中で無人自動運転、空飛ぶ車等の最新技術の導入と書いてあり、「国では、2025年度を目途とした高速道路での完全自動運転の実現を目指している」と記載がある。
私が調べた限りでは、令和3年6月の国の官民ITS構想ロードマップの中で、2025年度を目途とした高速道路での完全自動運転の実現という文言は出てくるが、これは自家用車についてで、移動サービス、すなわちバスについては、レベル2以上を2022年度以降、レベル4は、限定地域での無人自動運転移動サービスという話なのですが、出典元を教えてくださいますか。

利便性が落ちたことでバスの利用は減っているという状況。
工程表では、2025年までに新型コロナウイルスの収束状況に応じた増便と書いてあります。

県は、どのように今働きかけて、今後というふうになっていくのか。確かに減便が生じているが、実際運べる人の数は、一定需要を満たすレベル。

ただ、減便等によって利便性の低下は生じている部分はあろうかと思う。その点につきましては、バス事業者には、県の方からも必要な助言をしてまいりたい。



助言で足りるのかと思うところでございます。
ライドシェア等で、何千人も空港に大量に運ぶことには非常に疑問があります。730万人という目標を達成する前提で、二次交通のあり方、やはり観光立県ですので、様々な可能性を排除せずに検討していただきます。熊本は今整備を進めております。あわせて、肥薩線の復旧・維持についても、しっかりと取り組んでいただきたい。

自動運転に関する記述は、国土交通省の官民ITS構想ロードマップ2017を踏まえたもの。



バスの自動運転が2025年までに可能とミスリードさせる表現だと思えますし、このスケジュールで交通事業者が2025年までに鹿児島空港への実証実験等へ向けた検討と書いてあるんですが、この工程表、前提がかなり変わってしまっていると思うんですが。
工程表につきましては、今後、二次交通以外の項目も含め、今後の状況を見極めながら柔軟に対応して参りたい。

先日、知事のふれあい対話が湧水町で行われた。吉松駅前の観光SL会館や吉松駅前温泉を視察され、意見交換でも、吉松駅前周辺まちづくり推進会議の山口さんが、肥薩線の吉松人吉間、いわゆる山線の早期復旧について尋ねられました。
肥薩線はかつての鹿児島本線であり、吉都線はかつての日豊本線。吉松という町は、その二つの幹線の分岐駅を持つ鉄道の町でした。その精神、思いは今も引き継がれていることを、知事にも感じただけだと思っております。
しかし、山線は災害で寸断される前も1日3便しか通っておらず、そのうち日常利用は1便。観光

議後随感

令和7年4月1日、肥薩線の人吉八代間いわゆる川線復旧については、熊本県とJR九州との間で合意しました。
その内容は、復旧工事は熊本県が実施。1日の平均利用者が1人以下だった瀬戸石、海路、那良口の3駅は廃止。車両は熊本県が所有し、JR九州が所有する線路を借りて鉄道事業を行う、いわゆる上下分離方式となりました。またそれだけにはとどまらず、「復旧区間の持続可能性をさらに高めるために『観光を軸とした日本一の地方創生モデルの実現』と『マイルール意識の醸成による日常利用の創出』を具体化する」として、観光利用、日常利用の両方について、具体的な施策・数値目標まで求められました。
山線の復旧にあたっては、この川線の合意がベースとなると思われます。すなわち、上下分離による車両維持コストの削減と運賃収入の増のための具体的な利用客増対策。日常利用でローカル鉄道を利用するのは学生がほとんどです。県境を跨ぐ通学はあり得ないため、山線では日常利用が見込めません。そのため、本気で山線を復旧させようと思うならば、新たな日常利用の創出策として、確実な人の流れの見込める空港接続を検討する価値はあると考えます。

質問②

今度は結果を出せるか？
保育士・保育所センター事業

新規事業として保育士・保育所支援センター事業1160万8千円が計上されております。県はこれまで保育士人材バンク事業に取り組みしてきました。令和元年度にシステム構築し、2年度から運用されていますが、資料(下表)の状況でこれまでの議会の中でも、この事業の成果について、たびたび取り上げられてきました。

本事業の
KPI(重要業績評価指標)とその目標値は何か？

定量的なKPIの設定に当たっては、相談から就業にいたるまでの支援の状況を見るとともに、新たな登録者について就業希望時期などのニーズを分析する必要があることから、今後改めて検討していきたい。



保育士人材バンク事業が実績が上がらなかったのは、適切な目標設定がされず、事業効果が測定されていなかったからではないかと考えております。今回も目標設定がされていなかったということですが、前回の代表質問で総務部長から「各部局等におきましては、個別事業の検討に当たり、

質問③

何故こんなに消えたままなの？
横断歩道。

横断歩道の補修方針における
県警の基本的認識は何か？

令和5年度当初に横断歩道の補修必要箇所3,425箇所を把握。992箇所の補修を行ったが新たに1,450箇所の補修必要箇所を把握したことから、令和6年度当初で3,883箇所となった。こうした現状を踏まえ、令和7年度の道路標示整備予算について、前年度比約1億1,200万円増額の約2億8,400万円を計上し、うち横断歩道の整備予算は、前年度比約6,000万円増の約1億6,400万円。

【横断歩道塗り直し業務について】				
年 度	令和3年	令和4年	令和5年	令和6年
補修必要ストック数 4月1日時点	2,317 箇所	3,032 箇所	3,425 箇所	3,883 箇所
当該年度新規把握数	2,074 箇所	1,559 箇所	1,450 箇所	796 箇所
当該年度補修執行数	1,359 箇所	1,166 箇所	992 箇所	1,372 箇所
横断歩道に係る執行額	7,890.9 万円	7,487.0 万円	7,534.6 万円	9,320.4 万円

【鹿児島県保育士人材バンク事業実績について】

年 度	令和元年	令和2年	令和3年	令和4年	令和5年	令和6年
予算額	790.9万円	93.8万円	93.5万円	93.4万円	93.4万円	93.4万円
予算の累計	790.9万円	884.7万円	978.2万円	1,071.6万円	1,165.0万円	1,258.4万円
登録者数		302人	369人	377人	384人	1,192人
就労数		0件	3件	5件	0件	1件
累 計		0件	3件	8件	8件	9件

事業の効果を定量的に検証するため、可能な限りKPIを設定している」という答弁をいただいていたところでしたが、少し疑問が出てまいりましたので、そこは、またあらためて詳細にお伺いします。



令和7年度から5か年で、横断歩道の補修に集中的に取り組む。単年度で2,200箇所以上を目途としている。

霧島警察署管内	
補修必要ストック数 (R5.4.1時点)	151
新規把握数	44
塗り直し数	15
年度末の補修必要数	180

議後随感

今回の質問の前の12月に、過去5か年くらいの補修必要箇所、補修数、新規把握数の数字をまとめて欲しいと資料要求していました。
そういう統計をとってなかったのでしょう、資料が出てくるのはしばらくかかりましたが、明らかになったのは、補修が追いついていない状況です。北風と太陽ではありませんが、やれやれと言うだけではなく、予算を付けざる得なくなるような客観的なデータを基にした話が大切だとあらためて感じました。

誰が決めてる？ 土曜授業

平成27年度から鹿児島県全体で小・中学校の土曜授業が始まった。本年度の小学校教員の採用試験倍率は1.1倍という衝撃的な数字。土曜授業は、現場の教員から負担が大きいとの声、また、保護者や児童・生徒からも、家族のイベントが立てづらい、学校外の課外活動、クラブチームや習い事などにも参加がしづらいたと、その必要性に疑問の声がある。

3連休に重なる土曜授業を実施しない方針はいつ決まった？
また県教委は関与しているのか？

市町村教育長会の専門部会等において、令和7年度のいわゆるハッピーマンデーに重なり3連休となる土曜日の授業実施について協議を行っていることは聞いており、最終的に11月に市町村教育長会で、柔軟な対応も可能とする申し合わせがなされたと報告を受けた。

土曜授業を実施する、しないの権限は誰が持っているのか？

市町村教育長会や校長会などと協議し、県全体で統一した考え方により土曜授業を実施することが妥当であると合意したことから、土曜日に教育課程に位置付けた授業を実施する際の基本的な考え方や実施



上の留意点等について整理し、平成26年に通知を发出した。

各市町村教育委員会がこの通知を踏まえた上で、学校管理規則等で方針を定め、それに沿って教育課程を編成する学校長がその実施や内容等について決定する。



平成26年の通知の留意点で、月1回程度、原則第2土曜日とあり、10回のところがあったり、もっと少ないところがあったりと市町村によってばらつきがある。事実上、通知とずれが生じているのではないかなと認識しているが、そこについてはどのように考えているか。

当時、県全体で統一した考え方によって土曜授業を実施することが妥当であるという合意がなされたことから、土曜授業を実施する際の基本的な考え方等をこの通知で示したというところであり、実施にあ

【土曜授業実施計画（令和6年度予定）】

10回	鹿児島市、霧島市、湧水町他 全17市町村
9回	鹿屋市、志布志市、伊佐市他 全17市町村
8回	曾於市、東串良町、伊仙町、与論町
7回	瀬戸内町、天城町
6回	奄美市、肝付町、徳之島町

※三島村、奄美市、瀬戸内町、徳之島町は学校によって実施回数が異なるため、最も少ない回数のところに整理しています。

たつては各市町村教育委員会や学校が、地域の実情等を踏まえて柔軟に対応できるものであるため、通知の趣旨から外れるようなものではないと考えている。

議後随感《

土曜授業は個人的には、昼から友達と遊ぶきっかけ作りになるのは良いと思いますが、そもそも出発点、「土曜日でなければできないこと」として使われている例は一部にとどまっています。

また、ハッピーマンデーでも土曜授業をする日もあり、県教委、市町村教委、学校の誰もが主体性を持つていない、みんな様子を伺っているように感じています。

引き続き、土曜授業と教育課程（時数）の問題は取り組んでいきます。

秋丸の発言 3月の総合政策建設委員会

- 県渋滞対策協議会における「地域の主要渋滞箇所」のうち対応未着手の箇所は
- 小浜北永野田線の渋滞解消に向けた取り組みについて
- 鹿児島空港への二次交通について
- 肥薩線山線復旧について
- 工業試験場跡地(鹿児島中央駅西口)の活用のあり方について



会議録の検索ページ

秋丸健一郎 県政ここだけの話

県政報告会

県政報告と地域の皆様と意見交換を行います。一緒に地域の課題に取り組みしましょう。

6月1日 15:30～ 霧島自然ふれあいセンター

〒899-6603 霧島市牧園町高千穂3617-1

6月8日 10:00～ 新町公民館

〒899-4351 霧島市国分新町1-11-7

6月15日 15:30～ 宮内地区公民館

〒899-5121 霧島市隼人町神宮3丁目4-18



※事前登録など不要です。初めての方もお気軽にお越しください。

県政に対するご意見・ご要望などお気軽にご相談ください。皆様の思いを県政に届け、より良い未来を作ることが県議会議員の役割です。

上ではなく、前に立つ。
秋丸健一郎事務所

〒899-4332 鹿児島県霧島市国分中央1丁目9-22 キャニオン105国分-102

TEL 0995-50-0880 FAX 050-3588-6760 MAIL k16.akimaru@gmail.com



公式リンク