

総務常任委員会

委員会開催日 9月14日
(文責・松瀬 清委員長)

今回、本委員会に付託を受けました案件は議案6件で、審査の結果、原案のとおり同意ならびに可決しました。
ここでは、特に審査の中で出された主な意見、要望などをお知らせします。
【一】は所管課名)

● 急激な状況変化にも耐え得る財政運営を

普通交付税の合併算定替えと一本算定との差額について、概算で17億5千500万円程度が減額されるものと見込んでいたところ、市町村の実情に対応した交付税算定の見直しにより、平成26年度から3カ年、段階的に「支所に要する経費」等が加算されるようになったこと等から本年度の試算で約8億7千万円の減額にとどまる見通しとなったが、引き続き気を緩めることなく財政の健全化に努めていくとの報告があった。

普通交付税算定に人口の減少ほどの程度影響するのかわつたところ、本年の国勢調査による人口減は今後の普通交付税に影響を及ぼすものと見込んでいないが、人口減少は全国的なものであり、国が地方交付税の総額を本年度並みに確保できるようにあれば、予測できる範囲内の影響に収まることも考えられるとのことである。
しかしながら、国の厳しい財政状況を考えると今後乗観視はできないとの答弁であった。
国の政策は不変のものとは言い難いことから、急激な状況の変化にも耐え得る財政運営に努めるよう求めた。

【財務部企画財政課】

● 平成28年度中に生月・田平地区でもサービステラ提供開始

地域情報化基盤整備事業について、当初に予定していた

平戸中学校区域に生月および田平地区を加えるため繰越明許費2億1千450万円が計上されている。これは、先の議会において両地区にまで事業拡大ができないか検討を要請していたものであり、行政の迅速な対応を評価する。
両地区の供用開始時期については、来年度中にサービステラ提供ができるようになることとされており、今後、重要施策となる人口減少抑制対策、特に、雇用の促進等に向けて市内の情報格差の解消に努めなければならぬとの視点から引き続き情報網を整備拡大していきたいとの意向が示された。

【総務部行革推進課】

◆ 開会中の所管事務調査 ◆

「交通船事業について」

調査日 8月4日

(文責・松瀬 清委員長)

交通船事業は、大島と本土を結ぶ唯一の公共交通手段として、大島地区住民の生活全般(通勤、通学、通院、生活物資輸送、農水産物出荷、資材搬入等)を支えるために欠

くことができない大変重要な航路の経営を担う事業である。現在運航中の「第二フェリー大島(199トン)」は、旅客定員が150人、車両航送能力は大型車2台および普通車2台(普通車に限った場合10台)で、大島を始発として1日5往復を運航している。
この事業には、全車両を望む船便に乗せることができない等、車両の積み残し問題が生じている。これは、車両航送を主に同一航路を運航していた民間フェリーが、平成24年1月末をもって運休したことにより一因があり、この対処策として1日4便から5便に増便して輸送能力の確保を図ったものの、水産関係の餌料が陸上輸送に変更になったことや畜産業の規模拡大等に伴う、農水産業関係の大型車両輸送が増えたこと等が要因になっている。

これらを平成24年度と平成26年度の数値で比較すると、平成26年度の航送台数は2万5千736台で、平成24年度より1千371台(5.6%)の増、うち、大型車両(8m以上)の航送については、平成26年度が全航送の5.5%

● 松瀬 清 委員長

竹田市では、過疎化・高齢化・耕作放棄地・空き家の対策として、地域協働による竹田移住を促す取り組みを研修した。
幾度となくマスコミに取り上げられたことも後押ししたのか、竹田に移住してきた人は総計で221人に及ぶ。移住者の相談・助言には、集落支援員が中心となり自治会長と連携を図りながら、移住後に孤立しないような対策を講じていた。市は、地域おこし協力隊との面談を毎年定期的に実施してコミュニケーションを図り、任務終了後も、引き続き長く定住できるように配慮していた。市民を巻き込

行政視察報告

平成27年7月7日から10日までの4日間、大分県竹田市および石川県小松市で次のとおり調査を行なった。

◎ 調査地および調査内容

- ◎ 大分県竹田市
 - ・ 地域協働について
- ◎ 石川県小松市
 - ・ 地方創生について

【委員の所感】



んだ協働による事業推進を図ることで、過疎化を抑制したいという思いが伝わってきた。平戸市は、初めての地域おこし協力隊7人を迎えた。充実した日々を過ごしていたが、平戸の良さを広く発信してもらい、ぜひとも定住していただきたい。
小松市では、JAや民間企業と連携し、地場産業に先端技術を取り入れて地域振興を図る取り組みを研修した。
栽培管理の可視化や休業時間取得など、情報技術の力添えが、農業未経験者のUターン就職および若い世代の就農といった成果に出ているという。
平戸の地域課題解決には、「若い世代に魅力ある持続的なまちづくり」が急がれる。企業誘致がなかなか実を結ばない中において、第1次産業を基盤にした地方創生は参考になる政策の一つではなからうか。
現在取り組んでいる「平戸地域情報化基盤整備事業」についても、今一度、第1次産業等の振興策と並行して、事業拡充を検討することが必要ではないか。

は保てないことを強く申し述べることも、定員適正化計画に公営企業職員を含むべきかについても深く研究し、船員確保に柔軟かつ早急に対応できる体制を整えるよう求めた。
また、車両積み残しの常態化と数年後に迫ったごみ処理広域化の善後策は持ち合わせているのか問うたところ、基本的には、今後、コンサルタント等を交えて客観的な調査・分析を行い、方向性を見出し、いくことになるかと答弁があった。加えて、大型車両の航送が一定便に集中する要因は、大島上陸後に、積荷の上げ下ろしや運搬および島内での作業に時間を要するためであり、同様に、衛生関係車両についても島内での収集作業や処理施設の開放時間等による制約が生じることから、大島発は3、4、5便に、平戸発は1、2便に偏ることが否めず、島内外の各組織・団体等と調整をしながら改善を図ってはいるが、諸般の懸案事項を総体的に解決する最善の策は、船舶の大型化にあると考えていることが表明された。
本委員会は、寄港地変更

よる経費節減や始発地変更による利便性向上等、早いところでの企業努力を求めながらも、船舶の大型化については、物流の大半が大型トラックによる中長距離輸送を占める昨今、離島航路は自動車交通網の延長線にあると言わざるを得ず、生活物資輸送、農水産物出荷、資材搬入等が車両積み残し問題の主要因にあること等からおおむね理解を示すところである。
総じて、地方公営企業法を適用する交通船事業は、「企業性(経済性)の發揮」と「公共の福祉の増進」を経営の基本原則とする性質上、「能率的な経営」と「市民(利用者)の利益を優先」しなければならない。
恒常化した車両の積み残しはサービステラ以外の何者でもなく、本事業の体を成していないとも言える状況にある。事業を良好に運ぶために肝要なことは、定住人口(大島)目線と交流人口(本土、対岸)目線を併せ持つことであり、離島の生活と産業が成り立つか否かは離島航路を担う交通船事業にかかっていると、言っても過言ではない。