

令和元年第1回市議会臨時会において不採択となった陳情

番 号	陳 情 第 22 号	受理年月日	平 29. 7. 28
件 名	桜島地域の住民に対する桜島フェリー自動車航送運賃の負担軽減策について		
結 果	令和元. 5. 22 第 1 回臨時会で不採択		
付託委員会	市民健康福祉委員会		
<p>(委員会における審査経過)</p> <p>本件は、桜島地域の住民に対し、旧桜島町時代に行われていた「自動車航送料助成事業」及び「自家用自動車通勤費助成事業」の復活、もしくは両事業を参考にした新たな政策を検討されるよう要請されたものである。</p> <p>本件に対する当局の考え方や対応状況等について伺ったところ、旧桜島支所管内の人口は、国勢調査の人口推移によると、昭和 22 年をピークに一貫して減少し続けており、平成 27 年と合併前の平成 12 年を比較すると 28.7%も減少している。これは、平成 16 年に合併した 5 支所管内のうち、人口が増加している松元支所を除いた 4 支所管内の平均値であるマイナス 13.2%と比較しても大きく減少している。また、旧桜島支所管内の平成 27 年の高齢化率は 41.5%となっており、5 支所管内の平均値である 29.9%と比較しても高い割合となっている。</p> <p>旧桜島町時代に実施されていた「自動車航送料助成事業」及び「自家用自動車通勤費助成事業」については、それぞれ 5 メートル未満の車両を対象としており、航送料助成事業は自動車航送回数券 (36 枚綴り) の購入費の半額を 1 世帯当たり年間 2 冊まで助成するものであり、また、通勤費助成事業は同回数券 (48 枚綴り) の購入費から 5,000 円を控除後、その半額を 1 人当たり年間 12 冊まで助成するものであった。両事業については、合併協議の中で、新市全体で考えた場合、一部地域のみにも適用するものであり、不公平な行政サービスになるということから廃止されているが、その代替措置として桜島フェリー事業者において、回数券の割引制度が拡充されたところである。</p> <p>このような現況・経過がある一方で、桜島地域については、本市の公共交通不便地対策の選定基準を満たしておらず、また、同フェリーも 24 時間運航されていることに加え、公共交通機関を利用し、本市中心部まで人が移動するのに要する運賃についても他地域と比較して大きな差異はないところである。</p> <p>これらを考慮すると、本市としては、特定の地域及び利用者のみを対象に助成を行うことは不公平な行政サービスとなることから、公平性の観点により、地域活性化策として桜島地域の住民に対する桜島フェリー自動車航送運賃の負担軽減策を行うことは考えていないところであるが、現在、本市では人口減少を見据えた持続可能なまちづくりを進めており、桜島地域においても地域特産物の生産振興や防災営農対策をはじめ、桜島・錦江湾ジ</p>			

オパーク活動の推進や改新交流センターの活用、地域コミュニティ協議会の活動支援など、地域の特性に合わせた施策等を展開することにより、地域活性化を図っていきたいと考えている。

なお、桜島フェリー自動車航送運賃の助成制度と地方自治法との関連性については、地方自治法第232条の2において、「普通地方公共団体は、その公益上必要がある場合においては、寄附又は補助をすることができる。」と規定されているが、逐条地方自治法では、「公益上必要があるか否かは、当該団体の長及び議会が個々の事例に即して認定するが、認定に当たっては全くの自由裁量行為ではなく、その必要性や効果など客観的に公益上必要であると認められなければならない。」とされているとの説明がなされた。

委員会においては、本件の取扱いについて協議した結果、「両事業を参考にした新たな政策という点でも、議論する余地が残されていると考えることから、本件については継続審査としたい。」という意見、「1点目に、自動車航送料助成事業については、合併協議の末に廃止されたとはいえ、本陳情に添えられた署名が桜島地域の住民全体の約5割にも達していることは重く受けとめなければならず、また、平成28年に実施された桜峰校区住民アンケートの結果等も踏まえると、事業を再検討するとともに、それにかわる新たな政策も研究する必要があること。2点目に、全国のフェリー事業における運賃助成制度等に関する調査結果等によると、数が少ないとはいえ、フェリー事業者である公社が行う地域住民の運賃割引制度に自治体単独で助成している事例もあり、本市においても、市単独で実施できることが明らかになったことから、さらに検討すべきであること。以上の点から、本件については採択したい。」という意見、「本件は、現在の桜島地域が置かれている急激な人口減少や超高齢化などの実情を踏まえ、旧桜島町で行われていた二つの助成事業の復活等を求めるものであるが、陳情者が地域の将来を憂い、その活性化を図りたいという思いは一定理解するところである。一方、これまでの審査により、二つの助成事業が始まった平成9年度及び12年度以降も桜島地域の人口減少に歯止めがかかっていないこと、また、桜島地域においては自動車を保有する世帯が比較的少ないと考えられることから、助成事業を実施した場合、自動車を保有していない世帯から見ると不公平感につながる懸念があること、さらに、自動車航送運賃の負担軽減策を実施するためには、一般会計から補助する方法しかないことなどが明らかになったが、当局としては、特定地域の住民のみを対象とした助成制度は、市全体としては不公平な行政サービスになることから、二つの助成事業の復活もしくは両事業を参考にした新たな政策の実施は考えていないこと。これらを総合的に勘案すると、陳情の趣旨には沿い難いと考えているが、桜島地域が真に活性化するための新たな施策の必要性については、当局としても十分認識していることから、今後、新たな施策について、地域特性を踏まえる中で積極的に検討することを強く求め、本件については不採択としたい。」という意見、「人口減少や超高齢化という桜島の現状を踏まえると、島内に住民の方が住み続けていける状況を考えていくことは大変価値があり、また、持続可能なまちづくりのために地域特性に合わせた施策を講じていくことは、本市の公益性に

もかなうのではないかと考えることから、本件については採択したい。」という意見が出され、意見の一致を見るに至らず、採決の結果、継続審査の取扱いは否決された。そこで、委員会としては、改めて意見の開陳を願った結果、「桜島地域を中心に2,324人（ほか署名のみの者384人）の署名を添えて提出された本陳情は、人口減少や若年者の流出に加え、高齢化が本市の他地域よりも大きく進行する桜島地域住民からの悲痛な叫びであり、強い思いであると受けとめている。このような桜島地域の状況を鑑みると、自動車航送運賃の負担軽減策については、桜峰校区住民アンケートに示された「自動車航送運賃が高いので助成してほしい」との要望にも合致するものであり、他自治体の助成の実態を踏まえると、地方自治法上も客観的に公益上必要な助成として認められるのではないかと考えることから、本市議会としても真剣に考えなければならない施策である。また、本陳情の願意は、旧桜島町で行われていた二つの助成事業の復活のみならず、両事業を参考にした新たな政策を求めるものであり、当局としても、他自治体の取り組みも参考に真剣に施策を検討すべきであったと考えるが、いまだにその代替案は提案されていない。若者ほど自動車を保有する傾向が強いことを考えると、本陳情の願意は大いに尊重されるべきものである。さらには、地域的な弱者とも言える桜島地域への対応が、他地域への新たな施策の展開につながることを期待するとともに、常に必要な施策を実施することが行政の責務であると考えことから、本件については採択したい。」という意見、「本陳情の願意については、桜島という地域性を鑑みると非常に重いものがあるが、客観性や公益性といった観点から不公平な行政サービスを提供することはできないとの当局答弁は極めて重いものがある。また、合併協議会において、桜島と同様の地域課題は他地域にもあるとの意見があったことなども踏まえると、行政サービスの公平性という観点から、本件については不採択としたい。」という意見、「多くの方々の署名を添えた陳情であり、桜島地域の人口減少等に危機感を持っているという陳情の趣旨については同じ思いであるが、陳情者が求めている自動車航送運賃の助成については、合併協議会における協議や地方自治法の規定を踏まえると、客観性や公益性が担保できないと理解するものであり、また、当局から、同地域においては、同運賃の助成以外の地域振興策に取り組んでいくとの考え方も示されたことから、本件については不採択としたい。」という意見等が出され、意見の一致を見るに至らず、採決の結果、不採択とすべきものと決定。