

## 1 第3次薩摩川内市総合計画の推進体制について

- (1) 計画立案の段階を終え、これからは総合計画に基づく施策を推進し、評価及び管理・監督していく重要な段階を迎える。当局として全体をまとめ戦略的（総合的・長期的）に評価等を実施するためいかなる体制をもってPDCAサイクル（計画・実施・評価・改善のサイクルを繰り返すという計画管理手法）を機能させるのか、その方針・要領を問う。
- (2) 実施計画は基本計画に掲げた政策や施策に基づき、向こう3年間で取り組む事業を示したものとされているが、当該実施計画は全体の計画体系でどのように活用されているのか。また、現在の記載事業は実施計画の位置づけ上適切なレベルであるかを問う。
- (3) 市は前期基本計画及び薩摩川内市スマートデジタル計画等に基づく、市役所改革の検討を本年度から着手することとされているが、このなかで組織活性化及び組織力の向上の取組みの一つとして「庁内ナレッジマネジメント」の推進があげられている。このナレッジマネジメント導入の背景・目的及び実施体制の概要はどのようなものかを問う。

## 2 甕島航路の課題等について

- (1) 「結 Line こしき」への改善要望について  
本年3月に就航した「結 Line こしき」に関して利用者から従来のフェリーより乗降時の階段が急である、エレベーターが実質的に使えないなどバリアフリー化が低下している等の様々な問題点が提起されている。  
ア 市はこのような住民の声を把握しているか、またなぜ就役と同時に様々な改善要望が出されるのか、その原因について市の見解を問う。  
イ 様々な改善提案に対する市の今後の対応方針を問う。
- (2) 新造船の開発体制等について  
ア 高速船甕島の新船への更新時期など建造に関わる構想等は、現段階においてあるのか。  
イ 新船の建造等に際しては、利用者の声も反映する開発体制が必要と考えるが市の見解を問う。

(3) 甕島航路のBCP（事業継続計画：ビジネス・コンティンエィ・プラン）について

昨年10月に発生した屋久島航路の長期運休に鑑み、今後甕島航路においても同様な事態が生起する可能性は否定できないが、そのような際の対応要領は事前にBCPとして検討されておくべきものとする。

ア 現在のフェリドック期間の対応と課題並びに運休が半年等の長期に及ぶ場合の影響、課題は何か。

イ 長期に及ぶ場合の代替プラン（臨時船のチャーター、コスト負担等）は県及び甕島商船と検討されているのか。

### 3 地方自治における正義とはなにか

- (1) 一般論として行政が施策実施の可否を決定する場合、メリットとリスク（デメリット）は重要な判断基準の一つになると考えられるが、施策遂行にともなうリスクをどのように考えているのか当局の見解を伺う。
- (2) 下甕町瀬々野浦地区に設置された「前の平展望所ライブカメラ」の画角設定に係る当局のリスク等に関する判断は、現地の状況、住民の声などを適切に評価したうえでのものか見解を問う。

皆様、こんにちは。議席番号 6 番 希綱会 宮野健一です。

質問の前にご逝去された帯田議員をいたみ、心からご冥福をお祈りいたしますとともに、これまでの暖かな心遣いにご指導に感謝申し上げます。

本日最後の質問となりました。まず、壇上で一括質疑をさせていただきます。

前回の一般質問では、2050 年に向けた日本の未来予測に関する京都大学と日立グループの共同研究の成果を紹介し、まさに 2025 年は日本が都市集中型社会を目指すのか、地方分散型社会を目指すかの分岐点である旨をお伝えしました。そして我が国は地方分散型社会を目指し、もう後戻りはできず、約 10 年後に持続可能となるか不可能となるかが判明するという話をいたしました。

また、この 10 年という時間軸は、第 3 次薩摩川内市総合計画の実施期間と偶然にもぴったり重なる期間であることから、この計画が薩摩川内市の持続可能な発展の成否に大きく影響するとの認識を示しました。

このようなことから今後はこの総合計画をいかに的確に実施・管理していくかが重要なフェイズとなります。そこで今回の一般質問においては、一つの大きくくりとして、この総合計画の遂行体制・管理体制に関する質問をさせていただきます。

一方私は昨年 5 月末に神奈川県から薩摩川内市に U ターンしてきて今月で概ね 1 年が経過しました。この間、多くの市民の皆様と出会い、語らいの場を持ち、様々な地域の現状と具体的な課題を十分とはいえないまでも把握することができました。二つ目のくくりとしてこの市民の皆様から寄せられた声に基づく地域に密着した質問を実施することといたします。

それでは事前通告に基づき、一般質問をさせていただきます。

## 第 1 項 第 3 次薩摩川内市総合計画の推進体制について

3 月議会終了後、市から第 3 次薩摩川内市総合計画として「基本構想」、「前期基本計画」及び「第 1 期実施計画」が正式に発簡され、市民の皆様にも公表されました。

これまでの計画立案の段階を終え、これからは総合計画に基づく施策を推進し、評価及び管理・監督していく重要な段階を迎えます。2034 年の未

来の姿を実現するためには、今後の計画のフォロー体制、管理体制が重要となってきます。そこでまずは今後の市の管理体制について質問します。

- (1) 当局として全体の実施状況を取りまとめ戦略的（総合的・長期的）に評価等を実施するため、いかなる体制をもってPDCAサイクルを機能させるのか、その方針をお伺いします。

また、

- (2) 実施計画は基本計画に掲げた政策や施策に基づき、向こう3年間で取り組む事業を示したものとされているが、当該実施計画は全体の計画体系でどのように活用されているのか。また、現在の記載事業は基本計画の位置づけ上適切なものであるか伺います。

引き続き、(3) 組織改編におけるナレッジマネジメントの適用について質問します。

この組織改編は、先に述べました総合計画の実施・管理体制の成否とも密接に関連するものと認識していますので併せて質問します。

市から5月16日付で発簡された文書によれば、本年度早々から前期基本計画及び薩摩川内市スマートデジタル計画等に基づく、市役所改革の検討を着手することとされています。

この市役所改革は総合計画に基づくものですが、極めて動きの速い取組みであり、それは市長始め当局の危機感の表れではないかと考えます。そして、このなかで注目すべき事項として組織活性化及び組織力の向上の取組みの一つとして「ナレッジマネジメント」の推進があげられています。

ナレッジマネジメントは、直訳すれば「知識管理」ともいえます。決して新たな概念ではありませんが、なかなか聞き慣れないことばですので簡単に説明をさせていただけば、企業などの組織が保持している情報・知識と個人が持っているノウハウや経験などの知的資産（これを暗黙知という場合もあります）、これを組織内で共有して、創造的な仕事につなげていくことを目指す経営管理手法です。

このようにナレッジマネジメント（知識管理）は組織を改革し組織能力を進化させていくためには極めて重要な管理手法あるいはシステムになると思っています。

そこで(3) ナレッジマネジメントを採用する背景・理由、そしてどのようなス

ケール・体制で進めていくのか現段階の構想レベルで結構ですので伺います。

以上で第1項の質問を終了します。引き続き第2項及び第3項は「住民の皆様の声」に基づく質問というカテゴリで実施させていただきます。

まず、第2項 甕島航路の課題等について

本年3月20日、島民を始め住民の皆様が待ち望んだフェリー「結 Line こしき」が就航しました。この「結 Line こしき」の就航は大変喜ばしいことではありましたが、一方、様々な機会を通じ市民の皆様から新たなフェリーに関する様々なご意見をいただきました。

(1) 結 Line こしきへの改修要望について質問します。

結 Line こしきはバリアフリー化が進み、また授乳室、キッズルームの新設、エレベーターの大型化など一見従来のフェリーに比較し快適性が大幅に向上しているように思えます。しかしながら乗客の上下船の際の安全性に問題があるのではないかと、あるいはバリアフリーについて、従来のフェリーに比較し明らかに20年も後退しているのではないかとという厳しいご意見をいただきました。

かつては港湾施設が未整備な時代には舳（はしけ）を利用して乗船する時代がありました。海面の動揺が大きいときは丁度よいタイミングを計って乗らねばならず、女性、子ども高齢者にとっては大変なことでした。現代は港湾の整備が整いそのようなことはなくなりましたが、まさにバリアフリーとはこの陸地と船という違う世界の境界をいかに平坦にかつスムーズに移動できるかが最も重要なことであると考えます。

前のフェリー「ニュー甕」は乗船に際しては、潮の干満に応じ上下二カ所の乗船口を使い分け乗船する際のラッタルの角度が急にならないようにコントロールされていましたが、今回のフェリーはのり口が一カ所になり高潮時は階段が急になります。高齢者の多い島の住民にとっては大変不便でかつ危険な状態が生起しています。一方低潮時には陸岸より乗船口が低くなり、当該乗船ゲートを使用できず車両甲板から乗降するという事態も生起しております。

エレベーターについても従来のものより大型化された一方で使いづらいものとなっています。従来は乗下船する2階部にもエレベーターがあったため、足の悪い人は極力階段を使用せず利用できましたが、今のエレベーターは1階の車両甲板と3階の客室部分にしか止まりません。階段が使用しづらい乗客にとっては、わざわざ車両が通過する車両用の乗船口を利用するしかありません。遠

回りとなり、かつ足場が悪く車両が行き交う危険なルートを歩かざるを得ません。

また、新たに設置された授乳室及びキッズスペースについても様々な意見をいただいています。そもそもなぜ、このような事態を招いたのでしょうか。そこで質問します。

ア 市はこのような住民の声を把握しているのか、またなぜ就航と同時に様々な改善要望が出されるのか、その原因について市の見解を伺います。

またこのような情勢を受け

イ 住民からの問題提起に対し検討委員会等の合議の場を設置し現状を正確に把握するとともに県、市、甕島商船、造船会社等の関係機関を含め総合的に解決策を検討すべきと考えますが当局の見解を伺います。

## (2) 新造船の開発体制について

現在の高速船は、平成 26 年 4 月に就航し 11 年を経過しています。まだ、更新には時間があると考えますが、第 3 次薩摩川内市総合計画の期間中には更新の時期を迎えるものと予想されることから、

ア 高速船甕島の新船への更新時期など建造に関わる構想等は、現段階においてあるのか伺います。

現代就航している高速船こしきしまについても就航後に様々なご意見があったと認識しています。例えばシーホークとの比較で就航率が低下したこと、大変洗練された内装にもかかわらずリクライニングもできないいすや荒れる海には使いづらい横向きのベンチ、堅い床面の座席などなど、多くの意見があり一部は改修されたときいています。

今回の結 Line こしきに関しても就役早々、先ほど述べました意見が寄せられています。このように見ると高速船就航時及び今回の結 Line こしき就航に関して続けて 2 回も同様な事態を招いているように感じています。なぜ同じことが繰り返されるのか、その要因としては東シナ海という外海環境で育ちその危険性と実態を知り尽くした様々な知恵をもっている主に島民を主体とする利用者の声が反映されていないことが最大の原因であったのではないかと考えます。

是非次の新船等の建造時においては、利用者の声を反映する開発体制が必

要でありかつ当局も開発に積極的に関与していくべきであると考えます。

以上のことから、

- イ 新船の建造等に際しては、利用者の声を反映する開発体制が必要でありかつ当局も開発に積極的に関与していくべきであるとするが当局の見解を伺います。

### (3) 長期運休が発生した際の代替手段について

昨年10月に生じた屋久島航路のフェリー屋久島2の機関故障に伴う長期の運休は住民の足及び農業漁業関係者を始め島の産業や物流に多大な影響がありました。

幸い近年においては甕島航路においては、同様な事態は生起していませんが、今後同様な事態が生起する可能性は否定できません。そのような際の対応要領は事前にBCPとして検討されておくべきものと考えます。

ア 現在のフェリードック期間の対応と課題並びに運休が半年等の長期に及ぶ場合の影響、課題は何かお伺いします。

- イ 長期に及ぶ場合の代替プラン（臨時船のチャーター、どこがコストを負担するのかとの負担割合など）は県及び甕島商船と検討されているのか、答弁を求めます。

以上で第2項の質問を終了します。

## 第3項 地方政治における正義とは何か

地方政治における正義とは何かとやや大上段に構えた質問を設定しましたが、これからお話する内容は、逆に極めてローカルなかつ予算もほぼゼロの小さな案件です。組織にとっては取るに足りない小さな問題かもしれませんが、地方政治を行う上で正義とは何かという根源的な問題を考える上で参考となる事例の一つと考えられることから取り上げたものです。このようなことを前提に聞いていただきたいと思います。

(1) まずは一般論としての質問ですが、行政が施策の可否を決定する場合、当該施策を遂行するうえでメリットとリスク（デメリット）は重要な判断基準の一つになると考えられるが、施策遂行にともなうこのメリットとリスクをど

のように考えているのか当局の見解を伺います。

(2) それでは本論に入ります。私の結論を先に申し上げれば、地方政治における正義とは、政策の決定に際しては行政組織の目線・立場ではなく一度住民の目線・立場になって問題を咀嚼し、要望あるいは課題の背景を十分に理解してから解決策を検討することであり、それにより多くの人に喜びと幸せをもたらし、それが社会正義の実現につながるのではないかということです。このことは国や県にできることではなく、直接住民と向き合う市町村だからこそできる重要な役割であると考えます。そしてこのことは新鮮味のない当たり前のことかもしれませんが、これからの話は、住民の目線・立場に立つというステップがないがしろにされたり不十分な場合があるのではないかという問題認識にたったものとなります。これは先ほどの第2項の甕島航路の問題にも共通することがあります。

これから小さな村で起きた問題をお話します。5分を少々超える物語になりますが、本日最後の質問ですのでご静聴いただけたら幸いです。

薩摩川内市は市内6カ所に観光用のライブカメラを設置しています。のうち下甕町瀬々野浦の前の平展望所に設置されたライブカメラは、昨年8月の台風10号の被害で利用できなくなりました。これに伴い「早くカメラを修理してもらいたい」との要望が地元の西山地区コミュニティーの皆様始め全国各地から、メールや電話で私のもとに届きました。

市の調査によると被害状況は深刻でカメラ本体が台風の大雨で冠水し、本体自体を換装しなければならないということでかなりの費用を要することが判明し、当初は次年度予算になる可能性が高いとのことでした。

しかし当局も前向きに対応していただき補正予算でなんとか年度内に修復作業が完了したのです。私は全国各地から問い合わせをしてこられた方々に市が迅速に対応していただいたこと、年度末の本年3月末までに復旧する旨を伝えたところ、多くの皆様が市の対応に大変喜んでおられました。

しかし復旧後、予想と反して喜びの声ではなく戸惑いと落胆の声が多数寄せられました。「新しいライブカメラは海しか見えず西山小学校と集落が写らなくなっている、元のように西山小学校と集落が見えるように戻してほしい」というほぼ全て同じ内容のものでした。私もこれらの多くの皆様からの要望を受け、担当課に出向き従前の状況に戻してほしい旨をお伝えしました。

しかし、市からの回答は、今回の修復でカメラの解像度が上がり住民のプライバシーを侵害する恐れがあるので集落側は移せないというものでした。一方、

被写体となる西山コミュニティーからは、プライバシーは問題ないので元に戻してほしいとの要望がある旨もつたえましたが、それでも犯罪等が生起した場合、設置管理者の責任は逃れられないので戻すことはできないとの回答でした。そのような状況で現在にいたっています。

この設置管理者の責任とは、総務省はじめ関係省庁が共同で示した「カメラ画像利活用ガイドブック」に基づく判断と考えられます。市の回答はまさに住民のプライバシーを守るという正論であり、これに正面切って反論することは困難なことのようには思われます。しかし、それが果たして正しい判断なのか。プライバシーの保護、個人情報保護といえはその観念が一人歩きして、業務処理上の根拠となりそれ以上深く考えることを阻止し、それが結果として多くの方々の喜び、幸せを奪うようなことになっているのではないか、そのような視点も含め改めて住民の目線・立場に立ちプライバシーに関わるリスクとメリットという観点でこの問題を掘り下げてみました。

改めて申し上げますが、重要なことは要望が実現することではなく、一度住民の目線・立場に立ち一歩踏み込んだ検討のステップをもつことが重要であるということです。

まず、リスクという観点から申し上げます。

① 瀬々野浦集落を移すことがプライバシーの侵害にあたるかという問題です。一般的にマスコミやSNS等でも映像の公開は本人が許可しない限り写すことはできません。先のガイドブックでも「生活者が映り込むカメラ映像の利活用にあたっては、生活者のプライバシーの保護の観点から配慮が必要となる」とされています。しかし、西山コミュニティーの人々はプライバシーは気にならないので写ることはかまわない、いや写してくれといっているのです。さきほどのガイドラインにはさらに続けてこのような記述があります。「具体的なプライバシーや肖像権の侵害の程度は、個々の状況によってことなるため一概にいうことはできないが、・・・総合的に判断して、生活者が社会生活を営むうえでの受忍限度の範囲内かどうかにより判断される」と記述されています。一義的には他人ではなく住民の意識が優先されるものであります。

西山コミュニティーの皆様にとっては、集落が写ることはいうまでもなく受忍限度内なので写してくれといっているのです。これは第3者が判断することではないのです。

② 二つ目のリスクである犯罪の可能性です。これについては、ガイドブックでは触れられていません。しかし当局がいうとおり犯罪の視点も考えねばなり

ません。プライバシーを保護するということは、究極的には犯罪等から個人を守ることにも含まれると考えられるからです。しかしライブカメラを利用した犯罪はなかなか想像できません。ましては立証も恐らく困難だと思われます。

考えられる犯罪の形態としては、ライブカメラで観察し、旅行等で留守になった家が判明した場合に空き巣等の可能性があります。しかし、瀬々野浦はそもそも空き家だらけであり人が住んでいる家と住まない家を識別することは住民でない限り不可能です。ましては集落は北西の季節風から家を守るため囲いを高くしており各家庭を監視することは困難です。

また仮に留守にした家があることが分かったとしてもわざわざ離島まで海を越え、更に瀬々野浦地区に行くには港についてから細い険しい道を一山も二山も越えねばならず、状況によっては交通事故、崖への転落等のリスクが大きくとても割にあいません。現実的にはライブカメラを利用した犯罪の発生は極めて低いものと考えられます。

③ 最後に当局の設置者としての管理責任です。これは先ほどのプライバシーのリスクと犯罪発生リスク掛け合わせて初めて生じるものですので、可能性は更に低いものといえます。以上のとおりプライバシー保護と当局の設置者としての管理責任に関するリスクは現実には起きえない可能性の低い観念上のものであり、組織防衛といえば極端ですが、業務処理を簡便化するため無意識にリスクを過大評価したのではないかと疑問をもちます。

では、一方、住民及び全国の関係人口の発言にはどのような背景があり、メリットがあるのでしょうか。

① まず、従来どおり薩摩川内市景観重要資産に登録されている「旧西山小学校と瀬々野浦集落」をみることができるといことです。これにより瀬々野浦に関心をもってもらい関係人口が増える可能性があります。昨年に引き続き本年5月にもフランス船籍のクルーズ船が瀬々野浦沖に錨泊し、乗客が上陸されたこともあり今後日本のみならず、外国から注目される可能性もあります。今、政府は今後10年で関係人口1,000万人創出を地方創生基本構想の柱に位置づけようとしています。この構想にも合致するものです。

② 二つ目は住民の安全確保に役立つことです。台風を始めとする災害が発生した場合、ライブカメラで速やかに災害の状況が把握できることです。先にも述べたとおり、瀬々野浦集落は道路事情が悪く災害時孤立する可能性が最も高い地域という特異性があります。災害時の情報収集が速やかに可能とな

り、災害対応に有効で、住民の安全安心に繋がるのです。

③ さらに社会学的意義も考えられます。今後10年で地方分散型社会の成功、失敗が判明すると申し上げましたが、瀬々野浦はかつて1,000人ほどいた人口は60人余りに激減し、さらに高齢化率が80%です。まさに消滅の危機にあります。このままの流れでは10年後半数をきり集落消滅に突き進むかもしれません。一方、薩摩川内市の総合計画などの積極的な施策が功を奏し、もしかしたら村に賑やかさが戻るかもしれません。人口統計予測通りに集落の消滅に突き進むのか、若しくは新たな取組みで村が維持されていくのか、地方分散社会の成否を占う社会学的現場に多くの関係人口の皆様がライブカメラを通じ寄り添うことができるのです。

④ しかし本当のメリットはこれらの他にあります。それは多くの人を幸せにすることです。旧西山小学校は、明治13年に平地がない集落内に9年の月日をかけて当時の村人達が協力して石垣を積み上げ、小学校を建設しました。貧しい中にも子弟の教育に情熱をかけてきた住民の魂の誇り・シンボルといっても過言ではありません。西山小学校の卒業生は132年間の存続した間に2335人の子ども達が卒業しています。未だに高齢となった卒業生やその子弟等が日本各地に多く残り関係人口となり、心を寄せています。

ここには山の頂上まで続く棚田や段々畑で親の仕事を手伝い、また小学校校庭で運動会や友達と遊んだことなど様々な思い出が集落の隅々、周辺の山々に残されています。しかし、帰省しようにも都会から遠く離れ、孤島のため交通の便も悪く、また高齢者となり、帰る家も身よりもなくなっており、望郷の念がつのるばかりです。しかしこの望郷の念をかなえるのが薩摩川内市に設置していただいたこのライブカメラだったのです。高齢の方にとっては残された人生のささやかな楽しみ、喜びそして幸だったのです。

ライブカメラは観光客誘致を主な目的にしていますが、その先には観光を通じ関係人口を増やすことに繋がることです。これまで述べたメリットは、すべて観光の先にある関係人口確保というこの大きな目的に合致するものです。このようにライブカメラは最大限に活用され、また多くの人に幸せを与えてくれています。

ライブカメラの画角を戻してほしいという単純な要望ですが、地域住民の危機感及び関係人口となられる国内の皆様の様々な思いなどがその根底にあ

るのです。改めて根底にある多くの関係者の思いと瀬々野浦という地域の特殊性をも踏まえ、当局の誠実かつ真摯で人間味のある判断を改めて問うものです。

質問の最後に一言申し上げます。

（議会では時間超過で最後の方は発言できませんでした。）

薩摩川内市は高速船こしきしまが就航した平成 26 年の 4 月 15 日に国土地理院に島名をこしきしまからこしきしまに変更する地名訂正の申請を行い認められています。このとき島名が変更されたことを知らされた島民からは大きな反響があり、かつてこの議場で激しい議論が交わされたと聞いています。今回、甕島航路の高速船こしきしま、結 Line こしきの就航にともなう住民の皆様の声を取り上げました。問題の本質は両者に共通しているように思います。仮に結果は同じであってもそれぞれの施策決定にあたっては、住民の立場に立った問題解決がなされたのか、事前に十分に説明がなされたのか疑問が残ります。重要な施策の決定に当たっては、様々な意見の対立、トラブル等が生じ、またそれらを通じ重要な教訓が得られます。当局はこれらの教訓を活かしてきたのか改めて考える必要があると思います。市は今年度から組織改革を検討し、そのなかでナレッジマネジメントを導入していいかれるとのこと。過去の事例を振り返ればまさに的を射た取り組みであると考えます。ナレッジマネジメントが組織文化に溶け込むには長い期間が必要と考えますが、ぜひ成功しますようお祈り申し上げます。