

言志

秋丸 健一郎

初めての一般質問を12月議会で行いました。

県議会では、議員は年に2回程度しか質問ができないルールになっています。

答弁時間も含めて1時間、再質問は2回までの制限があるため、市町村議会と異なり、本会議で県当局と議論を行うのは非常に難しいものとなります。

県議会を見られたことがあれば、県の答弁が「制度の説明」または「今こんなことに取り組んでいます」ということを長々と語り、最後に「今後検討します」のパターンで、再質問無しで終わることが多いのに気がつかれるでしょう。

本会議が原稿の読み合いのようなセレモニーでは、県民に「真剣味が無い」印象を与えるのでは無いでしょうか。

私は、議論をする時間を作るため、質問の数を減らし、聞くことを具体的に書いた質問通告書を作りました。

大抵、質問は「〇〇について」などとざっくりとした形が多いため、質問通告書を出すと、県の各課が、どういうことを聞くかの聞き取り取材をします。



令和5年第4回定例会 12月7日の一般質問

私は「聞くことは通告書に書いてあります。ほぼその通り喋りま」と答えたため、取材はスムーズでした。そして、明快簡潔な答弁を求め、曖昧な答弁ではこのように再質問していくと告げました。結果、議論の時間が長く、緊張感が出たため、同僚議員からもメディアからも「面白かった」とお褒めの言葉をいただきました。

その一般質問をギュッとまとめるのに今回時間がかかり、次の議会が始まってからの発行となりました。興味を持たれた方は動画や議事録をご覧ください。今回の一般質問をきっかけに幾つかの動きがありました。一般質問は「ただ、聞く」でも「ただ、自分の意見を述べる」でも無く、「議論」ができるかが大切だと思います。今後も精進します。

霧島市・湧水町 県議会トピック

始良家畜保健衛生所 移転の覚書締結

現在加治木にある始良家畜保健衛生所が牧園町高千穂への移転問題で、昨年10月31日に県と、地元の高千穂地区自治公民館、高千穂7区自治会との3者で覚書締結が県庁で行われ、約10ヶ月余りに渡った反対運動は終わることになりました。

私はこの間、県の3回の説明会全てに参加し、反対住民と対話を重ね、不安や思い、要求を汲み取り、それを県に伝える理解を求め、調整をおこなってきました。そして、生活や観光に影響のない形で整備・運用していくことで双方納得のいく形となり、覚書の締結に至りました。住民側からの要望で私も覚書締結の場に立ち会いました。「移転場所は不本意ながら、覚書は誠意を感じる及第点の内容。今後も移転整備を見守る」「情報提供が不十分で住民に心配をかけた。覚書の内容は誠実に対応する」と歩み寄り形になり、ホッとしました。

しかし、この整備も運用もこれからですので、引き続きこの件は私も当事者として、責任を持って確認していきます。



2023.12.7 一般質問 動画視聴

令和5年12月7日に行った
秋丸健一郎の一般質問を
YouTubeで公開中。



上のQRコードから視聴可能!

一般質問

（令和5年12月7日）

質問①

鹿児島空港の空港連絡鉄道について

鹿児島空港は、空港連絡鉄道、いわゆる空港に直接乗り入れる鉄道がない。

国内空港の空港利用者ランキング10位以内で連絡鉄道がないのは鹿児島空港だけ。

鹿児島空港へのアクセスに関しては、近年、駐車場が空いていない、バスがいつばいで乗れなかったというような声を頻繁に耳にするようになった。

鹿児島空港への空港連絡鉄道の必要性について県は調査したことがあるか？

昭和57年度に空港連絡鉄道整備調査を実施しており、肥薩線日当山駅や日豊本線加治木駅付近で分岐する2ルートについて検討が行われたが、いずれも急勾配となることや、建設主体をどうするか、財源をどう確保するか、などが整備の課題として示された。

多角的見地から空港連絡鉄道の必要性の調査が必要と考えるが、県はどのような認識か？

鉄道の整備については、一般的に、需要や採算を踏まえて鉄道事業者側



で検討されるものであり、また、鹿児島空港へのアクセスについては、移転・開港以来、県内各地や隣県を結ぶバス輸送により整備されてきた。特に鹿児島市内との間では一日60往復以上のバスが10分から15分間隔で運行され、所要時間も約40分であるなど、一定の利便性が確保されている。

議場で

空港連絡鉄道のメリットは定時性、すなわちバスなどと異なり渋滞等の影響がないこと。

そして人と貨物の大量輸送が可能で、それに伴う金銭的コストの削減、また人的輸送コスト、すなわちドライバー不足が課題であるバス・トラックの代替輸送手段としても効果が期待できる。

宮崎では平成8年に宮崎空港線を開設。熊本空港においては、調査検討が度々行われたものの採算面等でなかなか具現化しなかったが、平成30年度から熊本空港アクセス鉄道計画が進行中。鹿児島空港はこれらの空港とは異なり、

標高差という大きな課題がある。私は、可能性があるのは肥薩線經由での接続だと考える。

空港を降りたら、次の駅は築百年の嘉例川駅、そして山を下り、桜島の圧倒的な景観を楽しみながら移動するという観光面でも大きな武器になり得る。

また、復旧の見通しが立っていない肥薩線は、このままでは路線維持は困難。

空港接続ができることで、鹿児島のみならず、えびの、小林、人吉などからの利用も見込める。

県が所有する霧島くりの工業団地からの貨物輸送も可能性が芽生える。

一方で、ルート的には迂回する形となるので、特に鹿児島市方面との高速バスとのすみ分けも可能。

議後随感

本件は、山田国治議員や田之上耕三議員も過去に質問しており、県の、そして地域の積年の課題と考えます。

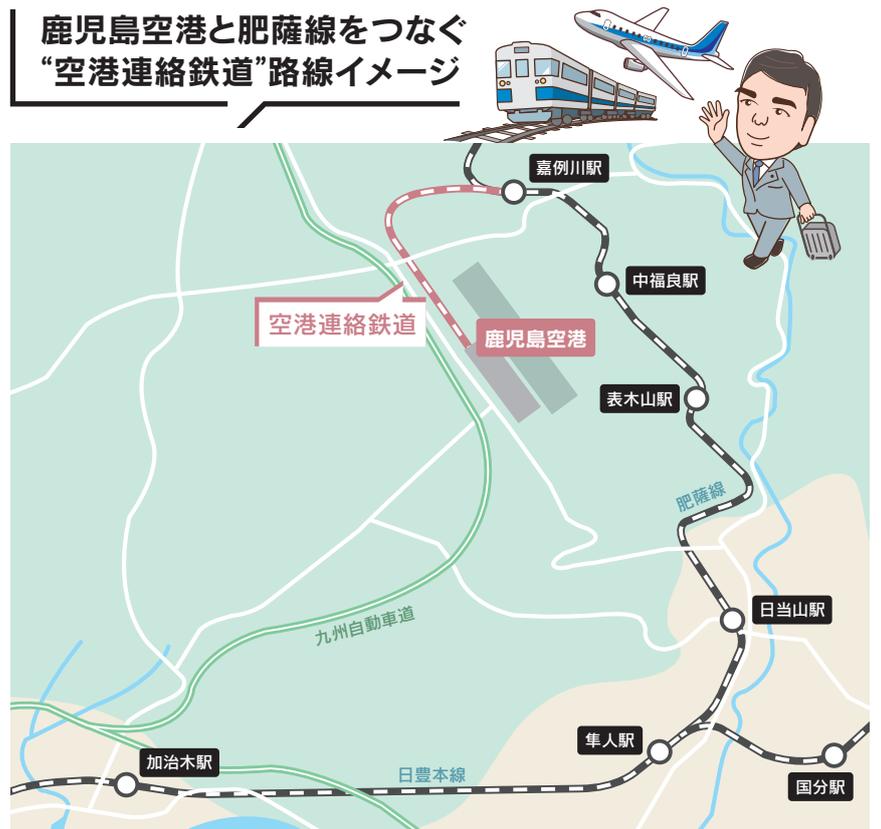
本会議場でも述べたとおり、ドライバー問題、駐車場問題、羽田への貨物輸送、肥薩線維持などの現在の状況から、多角的なメリットがある再度調査検討を行う価値は十分にあると考えます。今後も引き続き問題提起していきます。

利用者が多い国内空港ランキングTOP15と各空港の“空港連絡鉄道”の有無

順位	空港名	旅客数	空港連絡鉄道
1	東京国際空港(羽田)	59,810,290	あり
2	成田国際空港	18,656,460	あり
3	福岡空港	17,967,916	あり
4	新千歳空港	17,876,335	あり
5	那覇空港	16,228,632	あり
6	大阪国際空港(伊丹)	12,988,740	あり
7	関西国際空港	11,446,868	あり
8	中部国際空港	6,012,571	あり
9	鹿児島空港	4,678,643	なし
10	神戸空港	3,109,115	あり
11	仙台空港	2,793,973	あり
12	熊本空港	2,642,789	建設計画進行中
13	宮崎空港	2,574,511	あり
14	長崎空港	2,573,014	なし
15	石垣空港	2,422,092	なし

※旅客数順位は「2022年度(令和4年度)日本全国の空港旅客数ランキング」より(出典:東京航空局・大阪航空局「管内空港の利用概況集計表」)

鹿児島空港と肥薩線をつなぐ“空港連絡鉄道”路線イメージ



9月25日に発表された県立短期大学のセクシユアルハラスメント事案について

性暴力等の防止に向けた
文部科学省通知に対する
県短の取組・取扱いとは？

文部科学省の通知を踏まえたセクシユアルハラスメント等の防止に向けた取組については、県立短期大学において適切に実施すべき。また、取組の検証については、大学において、責任を持って行う必要があると考えている。



再質問

文科省の通知は令和4年11月に発出されているが、これについて適切に見直しがされたかどうか、それを確認されたかどうか。

これまで、大学のハラスメント防止に向けた取組は不十分であった。今回の事案をきっかけに、文部科学省の通知に基づく取組がなされているかどうかについて、検証を大学を中心に行う。



再質問

ハラスメントの研修会を9月28日に実施。教職員69名中55名が参加したと。受講していない教職員のその後の状況について。

9月と11月、2回にわたってハラスメント研修を実施。残り14名は、5名は別途の研修会で既に研修を受講しており、11月の研修会では9名が受講し、結果、全教職員が研修を受講している。

大学と設置者である県が一丸となって、県立短期大学の魅力ある大学となるための体制づくりは？

これまでも、双方の幹部が出席する意見交換会を定期的に開催し、必要に応じ、個別の課題等についても協議を行っている。設置者である県としては、今後とも、魅力ある県立短期大学づくりに向け、大学としっかりと協議を進めていく。



議場で

公益財団法人大学基準協会の2017年度の県立短期大学の認証評価結果によれば、県短運営の財源は、授業料等の自己収入が3割、一般財源充当が7割、毎年約5億円余り。納税者である県民及びその代表である県議会に對しての説明責任は非常に重い。費用のうち88%が人件費。つまり、そこでどういう人間が何をしたのかということについても、学問の自由を侵害しない範囲で積極的な情報を開示すべき。

一方、この人件費率は、他の公立大学と比べ非常に高い水準にある。裏を返せば、アカデミックなところに対する予算措置が適切になされ

ているのかという疑問。

公立大学とその設置者との関係性は、ややもすると責任の押しつけ合いになる。今回の話だけではなく、四年生大学化の議論でも同様。授業料だけで経営が成り立たず、毎年5億円余りの一般財源が当たっているのが、納税者である県民に対して主体的に県が説明する責任がある。学校経営、魅力ある大学づくりについて学校と一丸となって取り組んでいただきたい。

議後随感

ハラスメント研修受講の状況については、当初「14名が11月の研修会を受講した」との答弁が、次の日に記載のような答弁への発言訂正がありました。（議会中継動画では、元発言と訂正発言が見れますが、議事録では修正した形となっています）当局側の発言訂正は非常に珍しいものですが、事前に「14名がどうなっているか聞きます」と伝えたにも関わらず、事実認定が適切にできていないことから、県と県短との関係が見えませんでした。県はこれまで、頑なに拒んできた、有識者を入れての県短の在り方の検討委員会を来年度予算案に費用を計上しました。今回の私の質問の影響は大きいと思っています。「四年制大学化の話はしない」との説明ですが、議論に聖域はありません。引き続き確認していきます。

教員採用について

教員志願者の減、教員不足が叫ばれるなか、「期限付教員」と言われる臨時的任用教員が恒常的に相当数配置されている状況について。

臨時的任用職員の
教員採用選考試験の状況は？

本年度の教員採用選考試験において、出願時に臨時的任用教員であることとを申告した受験者は509人、そのうち合格者は206人。

教員採用2次試験の
意義・目的とは？

2次試験については、教員としての積極性、協調性、表現力及び態度等を評価することを目的に、グループ討議、個人面接、適性検査等を行っている。



再質問

期限付教員の、積極性、協調性、態度等は、常日頃の業務の中で十分に把握できるのではないのか。そういう人間性の評価が果たして一日の面接、グループ討論等でできるのかという疑問がある。今後、2次試験において、期限付教員採用に対する配慮等について検討される考えはないか。

同じ区分で試験を受ける受験生に対しては同様の条件で選考するというのが基本と考えている。2次試験では、グループ討議、個人面接、適性検査等を行って、その能力の実証をした上で採用の適否を判断している。当面はこの対応していきたい。



議場で

期限付き教員について、近年特に特別支援教室の増により、あらかじめ必要な定員が定まりにくく、新年度ギリギリまで学級編成が確定しないため、一定の余裕・調整の幅が必要だと理解する。

しかし、毎年相当数の臨時的でない期限付き教員を雇用していると、予算編成の人件費削減ではないかと勘繰ってしまう。もしそうならば、教職を志す若い方の心を傷つける事につながり、教員を志す者は増えない。志願者数も全体では昨年に比べて14%減っている中、志願者を増やすためのアクションだけではなく、教員を目指し、日々現場で頑張っている人材の育成という観点も必要と考える。期限付きで頑張っている若い教員志願者に光を当てる採用方法に改めるよう、切に要望する。

本港区の利活用およびサッカー等スタジアムについて



鹿児島ユナイテッドFCは来シーズンにはJ2へ昇格。早ければ再来年にはJ1に上がる可能性がある。我々サポーターはスタジアム問題を非常に心配している。何が問題で進まないのか明らかにしていくため、また本港区エリアのまちづくりに関しての考え方を整理したい。

本港区グラウンドデザインの開発コンセプト対象範囲はエリア全体か個別の施設ごとか？

県は、「365日にぎわう」をエリア全体の開発コンセプトと考えている。エリア全体のにぎわいが創出されるためには、エリア内のゾーン単位や個別の施設においてもにぎわいが創出されることが求められると考えている。



鹿児島市に対しスタジアムの、稼働率の話をごくまで厳格に求められているのか不明瞭。やはり個別の施設にフォーカスしてにぎわい創出という話がされているのではないのか？

このエリア全体のにぎわいが創出されるためには、エリア内のゾーン単位または個別の施設においてもにぎわいが創出されることが求められる。

旅客ターミナル移設に伴う費用と費用負担はどうなる？

北埠頭の旅客ターミナルと上屋を同敷地で、現在と同等のものを建設した場合、国土交通省の建設工事費デフレーターを用いて本年8月時点で換算すると、約73億円。費用負担は、一般的には原因者負担が原則。

サッカー専用スタジアムを建設時、他の自治体での費用負担は？

北九州スタジアムは、ホームタウンである北九州市のみで費用を負担し、広島スタジアムは、ホームタウンである広島市と同額を広島県が負担する予定。また、京都スタジアムは、全て京都府が負担。その他、長崎市で建設が進んでいる新スタジアムなど、民間資本のみによる整備も見られる。

改修ではなく、新スタジアム建設がJ1ライセンスの条件？北埠頭での新設でなければJリーグは認めない？

Jリーグから「新スタジアム構想が進捗することを前提とした特例措置」で、「J2クラブライセンスが与えられている」と認識している。Jリーグは、北埠頭は「にぎわいもあり魅力ある場所だが、検討しないといけない点もある」、「ベストの候補地かどうか

は申し上げにくい」、「地元の話しの上で決めてもらうのがベスト」としており、Jリーグは「北埠頭での整備でなければならぬ」とは考えていないものと県は認識。

本港区エリアまちづくりグラウンドデザインは本港区ウォーターフロント開発基本計画の後継計画か？

ウォーターフロント開発基本計画は、県、鹿児島市及び鹿児島商工会議所による鹿児島港ポータルネットワーク21事業推進協議会が平成7年3月に策定。基本計画の廃止時期は明確ではないが、同協議会は平成25年3月に解散。本港区エリアまちづくりグラウンドデザインは、ウォーターフロント開発基本計画を踏まえたものではない。



ウォーターフロント基本計画も目標年次が明確でなく、平成25年まで協議会が存続し、本港区エリアまちづくりを進めてきた。今後このグラウンドデザインというものが、どこまで県において本港区エリアのまちづくりの指針となり得るのかが非常に不明確。今回の利活用の全体像の検討は、グラウンドデザインの開発コンセプトを実現する上で精緻化するためエリアコンセプトプランをまとめている。



サッカー等スタジアムは、白波スタジアムの改修ではなく新しい

スタジアムが必要。そこに議論の余地は無い。北埠頭は、確かに口ケーションは最高で、世界に誇れるスタジアムになる可能性はあるが、現実面で課題は山積。

県は、八項目の確認事項の整理を鹿児島市に求め、「365日にぎわう拠点形成」にスタジアムはそぐわないとするが、「365日にぎわう」にこだわれば、完成後のスポーツ・コンベンションセンターあるいはMICE施設が具体化した際には必ず自らのかせとして、ブーメランとして返ってくる。北埠頭の一番の課題は、現在、港湾利用がされている場所の施設を撤去しての計画案であることで、港湾関係者の理解・調整。あとは費用面とスケジュール面。費用面

は、県は、オール鹿児島の名にたがわぬ支援をする用意があると理解している。ただ、既存の港湾施設の撤去及び代替施設は、公共事業の考え方からすれば、鹿児島市が負担するもの。再建築費で70億円以上。鹿児島市が示した、浜町の土地購入費は43億円、浜町購入のほうで費用が少ない。

スケジュール面は、港湾関係者との調整が一番時間がかかる。鹿児島市はスタジアムをいつまでに完成させたいと考えているのか？ J1昇格後5年以内での供用ができず、ライセンス剥奪による降格と

というような最悪の事態は避けなければならぬ。様々な課題、限られた時間の中で、オール鹿児島で納得できる最良の形でスタジアム整備を。ウォーターフロント基本計画の際は、鹿児島市、商工会議所と一緒に協議会をつくったが、グラウンドデザインは、県が単独設置した検討委員会が決定している。鹿児島商工会議所の提言書でも、「過去においては協議会が設置されたが、現在は民間の意見がまちづくりで反映させる場がない」とあり、協議会の再設置要望がある。県が声を聞く機会を設けていると言っても、相手がそう思わないのであれば適切ではない、対話ができていないということ。グラウンドデザインでは事業主体を民間資本を基本しているが、それが進んでいかない一因ではないか。

議後随感

73億円という具体的な数字が出たことで、私のこの質問は各メディアでも大きく取り上げられました。北埠頭での整備は難しいとの認識が広がり、最終的に2月13日に鹿児島市は北埠頭でのスタジアム整備断念を表明しました。私は「やっと前進する」と思いました。良いスタジアムができるだけ早く実現するように取り組んでいきます。また、本港区エリアのまちづくりについても、令和6年度予算案の中に、民間関係者も含めた懇談会の設置が入っていました。こちらについても引き続き県の取り組みをチェックしていきます。

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員の役割です。

