

開 議

○**渋谷佐輔議長** おはようございます。

これから本日の会議を開きます。

本日の会議に欠席の通告議員は、ございません。よって、ただいまの出席議員は定足数に達しております。

なお、宇津木正紀議員から資料の配付について申し入れがあり、会議規則第150条の規定により許可いたしましたので、ご報告いたします。

本日は、配付しています議事日程第3号をもって進めます。

日程第1 市政一般に関する質問

○**渋谷佐輔議長** 日程第1、市政一般に関する質問を昨日に引き続き行います。

これから個人質問を行います。

それでは、順次ご指名いたします。

浅野敏明議員の質問

○**渋谷佐輔議長** 順位6番、議席番号2番、浅野敏明議員。

(2番浅野敏明議員登壇)

○**2番 浅野敏明議員** おはようございます。

平成31年3月定例会一般質問2日目の1番目、長井創生の浅野敏明でございます。

1番目の質問は、長井フットパスの取り組みについてご質問します。

国土交通省では、全国において、かわまちづ

くり計画が登録されている191カ所のうち、計画に基づいて供用している箇所のうち、かわまちづくりの取り組みによって、地域のニーズに応じた利活用が図られ、地域活性化に一定の成果を上げ、他の模範となる先進的な取り組みを認定する、かわまち大賞が創設され、全国で2カ所の一角に長井市が認定されました。ご案内のとおり、平成30年12月20日に国土交通大臣室において、国土交通大臣からじきじきに内谷市長に認定証が授与されました。心からお喜びを申し上げるとともに、全国のかわまちづくりの先進地として、今後とも模範となるような取り組みを行っていただきたいと思っております。

このたび、長井市がかわまち大賞に認定された取り組みは、長年にわたり国土交通省と長井市、地域住民と連携し、フットパスによる地域づくりを実践してきたことや、舟運で栄えた長井市の特性を生かし、地元団体と民間事業者がうまく協力して事業を進めていること、そして、フットパスにより、河川空間とまち空間が連携し、さらにそれをつなげる役をボランティアガイドが担うことで、かわとまちの回遊性を向上させる取り組みが際立ってすぐれているなど、高く評価されたものです。

この認定を契機として、今後、フットパスを長井市のまちづくりにどう生かしていくのか、市長のお考えを伺います。

これまで、長井市は全国に先駆けて平成15年度から国土交通省山形河川国道事務所と連携し、国交省からはハード整備として、最上川と白川の合流点を始めとして、最上川河川敷にフットパスコースやトロッコ道、飛び石、石の階段などを整備していただきました。

長井市では、まち歩き観光の礎として、まちなかのフットパスルートを整備し、案内サインやガイドマップなどの整備を進め、かわまちづくり推進協議会や黒獅子案内人を初めとする地域住民と連携しながら、フットパスルートにお

いて、おもてなしの交流を図り、交流人口の拡大に寄与するなど、フットパスの先駆者として取り組んできたものと思います。

また、長井フットパスの取り組みを全国に発信するため、平成18年、2006年6月に全国フットパスシンポジウムinながいが開催されました。かわまち大賞授賞式に出席されていた高村裕平氏、現在は東北地方整備局河川部長ですが、山形河川国道事務所長をされていたときに開催し、全国からフットパス愛好者や自治体関係者など、多くの方が長井市においでになりました。市民による歓迎のおもてなしが随所で見られ、交流会では、水辺の灯り回廊と夜まつりとして、屋台や獅子舞などを振る舞い、多くの市民の方も楽しんでいただきました。

翌日は、市内5つのフットパスコースを歩いていただき、地元の皆さんとの交流会を行うなど、楽しんでいただきました。

この全国フットパスシンポジウムを契機に、町田市長が会長、長井市長が副会長とする日本フットパス協会が平成21年、2009年2月に設立になり、大きな観光名所に頼らない、独自の観光資源を生かしたフットパスによる地域づくりの取り組みが全国に拡大しました。

平成31年2月末で、自治体会員14団体、民間会員48団体、賛助会員2団体、計64団体が加盟し、北海道から九州までの地域ごとに、主に自治体会員の地域を主会場として、毎年、フットパス大会などが開催されています。それぞれのフットパスを生かした地域づくりを実践し、地域のフットパスコースを体験するほか、全国のフットパス愛好者と地域住民との交流など、地域活性化に寄与しているものと思います。

これまで、長井市のほか、町田市、北海道黒松内町、山梨県甲府市、熊本県美里町、福岡県中間市、鳥取市、秋田県由利本荘市、昨年の宮城県柴田町で全国フットパス大会が開催され、平成31年度、ことしになりますが、10月26、27

日に兵庫県豊岡市で開催予定となっています。

長井市では、日本フットパス協会設立後の平成23年10月に、日本フットパスシンポジウムinながいが開催され、北海道から九州までのフットパス協会会員関係者を初め、フットパス愛好者や自治体関係者、国土交通省関係者などと多くの市民の皆さんが一堂に会して、シンポジウムと交流会を楽しんでいただきました。翌日は、市内4つのフットパスコースを散策していただき、地元の皆さんとの交流などを楽しんでいただくなど高い好評を得ました。県外から長井市においでになられた参加者は、市内に宿泊され、飲食やお土産の購入など、長井市の経済効果に少なからず貢献されたものと思います。

このシンポジウムにも、本省担当官として、当時河川環境保全調整官の高村裕平氏からご講演をいただいております。長井市との深いつながりが感じられ、今後ともいろいろな場面でご指導いただけるのではないかと思います。

その後、平成21年度からは、国土交通省のかわまちづくり支援制度を活用して、かわまちづくり推進協議会と連携しながら、船通し水路や船着き護岸などの河川敷の整備をしていただき、長井市では、その施設を活用してフットパスウォーク開催などの取り組みを行ってきました。

日本フットパス協会設立から10年目、日本フットパスシンポジウムinながい開催から7年以上が経過していますので、そろそろ大きなフットパス関連のイベントを開催してはどうでしょうか。

他の模範となる先進的なかわまちづくりの取り組みを認定する、かわまち大賞の受賞と重要文化的景観選定を記念するフットパスシンポジウムなどを開催し、長井フットパスやかわまちづくりの取り組みを全国に発信するよい機会だと思います。

これまで、東北においても長井市を初め、秋田県由利本荘市や宮城県柴田町で、全国フット

パス大会が開催され、また、宮城県登米市、福島市、村山市の地域団体によるフットパスの取り組みが行われています。

東北におけるフットパスの取り組みの拡大や最上川流域におけるフットパスの推進を図る上でも、仮称ではありますが、東北フットパスシンポジウム in ながいを開催してはどうでしょうか。

準備や財源のこともあるかと思いますが、河川財団の補助制度もあります。東北地方整備局や山形県河川国道事務所の支援をいただき、最上川地域づくり推進協議会と共催するなど、2020年の開催を目指してはどうでしょうか。市長のお考えを伺います。

かわまちづくりは、河川とそれにつながるまちを活性化するため、地域の景観、歴史、文化及び観光基盤などの資源や地域の創意に富んだ知恵を生かし、市町村、民間事業者及び地元住民と河川管理者の連携のもと、河川空間とまち空間の融合した良好な空間形成を目指すものがあります。

長井市では、かわまちづくり計画に基づいて、昨年度から白川の合流点の整備と今年度からタス東側の最上川河川敷の整備に着手されましたが、最上川における国道からのエントランスでもある、道の駅、川のみなと長井に隣接する河川敷は、旧態依然の状態になっており、最上川を眺望することはできません。これまで、多くの観光客が道の駅においでになりましたが、その大部分の方が期待を込めて堤防に上って眺めた最上川河川敷に、がっかりしてお帰りになっているのではないかと思います。

川のみなと長井のにぎわいと魅力を高めるため、それにふさわしい環境とかつてのにぎわっていた舟運の船着き場跡の歴史を感じられるような河川敷の整備が急務だと思いますが、今後の整備計画について、市長のお考えを伺います。

また、この機会に、改めてランドマークとし

て、川の一里塚を整備すべきだと思います。平成27年12月の一般質問でも取り上げましたが、かわまち大賞の認定を記念して、全国のかわまちづくりの先進地にふさわしい長井市の取り組みの一環として、最上川河川敷の整備にあわせて、川の一里塚を整備してはどうでしょうか。改めて市長のお考えを伺います。

これまで全国の先進地として、フットパスを生かしたかわまちづくりを進めてきましたが、改めて川まちづくり推進協議会の位置づけと毎年開催されているながいフットパスウォークの取り組みの成果と課題などについて、建設課長に伺います。あわせて、今後のかわまちづくり計画についてお聞きいたします。

2番目の質問は、広域連携による交通ネットワークについて質問します。

長井線は前身の長井軽便線として、大正3年、1914年に赤湯長井間が開通しました。大正11年、1922年に長井線と改称し、昭和63年、1988年には第三セクターの山形鉄道株式会社によるフラワー長井線の運行となり、平成26年、2014年に100周年を迎えました。また、平成28年、2016年からは上下分離方式を導入し、鉄道事業の運営部門と施設、用地を切り離すことで経営が安定し、平成28年度は20年ぶりに黒字決算となったことはご案内のとおりです。

一方、米坂線は大正15年、1926年に米沢今泉間が米坂東線として開通になり、昭和11年、1936年に米沢坂町間全線が開通し、米坂線と改称されました。

米坂線と長井線の接続駅は今泉駅になっていますが、当時の計画では接続を長井駅としていたものを、米沢市の政財界の意向で今泉駅に変更になったとの裏話が残っています。

このたび、置賜定住自立圏共生ビジョン(案)が示されました。それによると、共生ビジョンの目的は、中心市と近隣市町が連携して、都市圏への人口流失を防ぐとともに、定住を進

めるために形成する置賜圏域の活性化に向けた取り組みを推進することで、定住に向けた機能の充実や地域の魅力向上を目指すための具体的な取り組みとしています。

山形鉄道株式会社に移管するまでは、朝の通勤通学列車として、長井駅米沢駅間を長井線から米坂線に乗りかえなしで運行されていました。

置賜定住自立圏における広域連携を進める上で、ぜひ、米沢駅に乗りかえなしで直行できる列車の実証事業として、共生ビジョンに上げてはどうでしょうか。

米坂線の接続を長井駅にすることも検討の一つだと思います。その場合は、秋田新幹線の大曲駅における方向転換のように、白川信号所から長井駅まで逆送することで可能になると思います。ハードルは高いと思いますが、赤湯駅に停車しない山形新幹線、現時点ではつばさ124号、米沢発7時38分発になります、へ接続することで、関東方面への出張や通勤、通学の利便性の向上が図られ、置賜圏域における広域観光の推進を図る上でも検討してはどうでしょうか、市長のお考えを伺います。

また、置賜定住自立圏共生ビジョンの策定までのスケジュールと共生ビジョンの実現に向けた取り組みについて、地方創生参事に伺います。あわせて、これまで、既存公共交通の利用拡大策や広域的な公共交通網の整備に向けた検討の中で、長井線と米坂線の相互乗り入れなどの検討はされてなかったのか、地域づくり推進課長に伺います。

次に、デュアル・モード・ビークルについてご質問します。

デュアル・モード・ビークルとは、列車が走るための軌道と自動車走るための道路の双方を走ることができる車両のことで、平成25年、2013年8月に長井市を初め、2市6町によるJR左沢線と山形鉄道フラワー長井線の接続、駅と観光地間のアクセス向上を実現するため、鉄

道未整備地域と鉄道とを乗りかえなしで接続することができるデュアル・モード・ビークルの導入を図る目的で、デュアル・モード・ビークル推進協議会が設立になりました。

会長には長井市長、副会長には寒河江市長、大江町長、白鷹町長、幹事には山辺町長、中山町長、川西町長とする推進協議会となっています。

これまでのデュアル・モード・ビークル推進協議会の取り組みについて、地域づくり推進課長にお尋ねします。

かつては長井市役所屋上のフェンスに、左荒線を実現しようのスローガンの看板が掲げられていました。昭和50年代の前半までは掲げていたと思います。戦前の計画では、内陸循環鉄道として、左荒線が計画されていたようですが、戦況の悪化する中で中止されたとお聞きしています。

実現できれば、西置賜地域と西村山地域が結ばれ、江戸から明治にかけて、最上川舟運で栄えた地域間が、かつての最上川舟運にかわる新たな交通ネットワークとして、広域観光においても、内陸循環交通ネットワークとして、魅力的で交流人口の増加に寄与できるものと期待しています。

この質問の最後になりますが、実証事業として運行、検証することで、実現の足がかりとなるのではないかと思います。市長のお考えを伺います。

最後の3番目の質問は、ユニバーサルデザインの取り組みについてご質問します。

2020年オリンピック・パラリンピックのタンザニア連合共和国のホストタウンとして、平成28年に認定されました。

平成29年10月に長井市長を団長とする20人の長井市訪問団がタンザニアを訪問し、2020年オリパラにおけるマラソン代表チームの事前合宿の誘致活動や関係者との交流を図られたことは

ご案内のとおりです。

また、翌年の平成30年10月には、イカンガーさんを初め、マラソン選手、関係者など、15名を長井市に招待し、うち8名の選手が長井マラソン大会への出場や瀬古利彦氏とジユマ・イカンガー氏との対談など、全国的にも話題となり、全国ニュースやスポーツ雑誌の記事にもなりました。

平成31年度の施政方針の新しい人の流れをつくる取り組みの中で、移住者をふやすため、ホストタウンをきっかけに国際交流を進め、本市の知名度向上につながるような取り組みを行うとして、予算においてもオリパラホストタウン事業として、約5,140万円の積極的な予算が計上されています。

ユニバーサルデザインとは、障害の有無、年齢、性別、国籍、人種などにかかわらず、さまざまな人々が快適に利用できるような製品や建築物、生活空間などをデザインする考え方です。これからの公共施設を整備する上で、基本となる考え方だと思います。

このたび、タンザニア共和国のオリパラホストタウンを契機に、インバウンド観光にもつながるようなユニバーサルデザインの国際都市を目指すべきではないでしょうか。既存の公共施設のユニバーサルデザインによるハード整備を行うには、予算面で難しいところもありますが、ソフト面では可能ではないでしょうか。

まず、インバウンド観光における外国人にもわかりやすい、外国語表記の案内サインやガイドマップの整備などの取り組みを行うべきだと思いますが、観光行政におけるユニバーサルデザインの考え方について、産業参事にお尋ねします。

これから整備する新市庁舎や公共複合施設を初めとする公共施設整備に当たっては、ユニバーサルデザインの考え方が導入されていると思いますが、公共施設整備におけるユニバーサル

デザインの設計方針について、公共事業推進調整参事にお尋ねします。

また、タンザニア連合共和国とのスポーツ交流の主会場となる置賜生涯学習プラザや運動公園、陸上競技場における施設のユニバーサルデザインの実態について、教育参事にお尋ねします。

あわせて、外国からのお客様の案内として、見るだけで場所や施設などの案内を可能にする案内用図記号のピクトグラムについては、これまでJIS規格を採用して整備しているかと思いますが、日本の規格と国際規格が異なっている場合が多く、外国人観光客など、戸惑うことが多いようです。

長井市は2020年オリパラのホストタウンとなったことを契機に、今後、姉妹都市や友好都市との交流も計画されていることもあり、国際規格であるISO規格を採用すべきだと思います。特に主会場となる施設については、ISO規格のピクトグラムに整備すべきだと思いますが、教育参事のお考えを伺います。

以上で壇上からの質問を終わります。ご清聴ありがとうございました。

○**渋谷佐輔議長** 内谷重治市長。

○**内谷重治市長** おはようございます。浅野議員からは、25分を越える熱いご質問をいただきましたので、私は大きく2点、2項目6点ほどご質問をいただいております。できるだけ簡潔に申し上げたいと思いますが、ちょっと時間のほうも少しかかりますので、ご容赦いただきたいと思います。

まず最初に、かわまち大賞の認定を受け、長井フットパスのさらなる取り組みを問うということで、議員からは、受賞を契機にフットパスをまちづくりにどう生かしていくのかというご質問をいただきました。

このたびのかわまち大賞の受賞は、施政方針でも述べさせていただきましたが、大き

く2点要因があると思っております。

まず1点目は、舟運で栄えた長井市の特性を生かし、地元団体と民間事業者がうまく協力して事業を進めているという評価、2点目がフットパスにより、河川空間とまち空間が連携し、さらにそれをつなげる役を観光ボランティアガイドの皆さんが担うことで、かわとまちの回遊性を向上させる取り組みが際立ってすぐれているということが評価されたというふうに考えております。

この大賞の受賞は200近い取り組み団体の中で、最初の2団体の一つでございますので、本当に名誉なことで、その後、新聞や雑誌にいろいろ取り上げていただきました。

また、受賞後には全国のかわまちづくりに取り組んでいる市町村、これから取り組もうとしている市町村を集めた国土交通省主催のかわまちづくりに関する意見交換会に出席をいたしまして、先進的取り組み事例として紹介をさせていただきました。

各市町村からは、行政と市民、河川管理者との連携が難しい、苦勞しているという話をいただきますが、長井の場合は皆様から評価していただくのが、やはりその連携、協力がとてもよかったです、よいということだと思っております。これまでの丁寧な取り組みがようやく実を結ぶことができたと感じております。

そして、このたびの受賞は外への情報発信として、かなり有効なものになったと考えております。かわとまちをつなぎ、回遊性の向上に尽力いただいているボランティアガイド、黒獅子の里案内人の利用者数は、年々増加しており、年間1万人となっておりますし、平成24年から開催しておりますフットパスウォークも、これまでの参加者が約1,000人となりました。今後もこれらの取り組みを継続、充実していくため、来年度完成予定の最上川河川緑地や学びと交流の場としての長井小学校旧第一校舎の国の認定

を受けた重要文化的景観などが、かわとまちをつなぐ新しい資源として活用できますので、まちなかのにぎわいづくり、交流人口の拡大のため、道の駅、川のみなと長井、そして、山形アルカディア観光局を中心に連携を強化し、情報発信、PRを積極的に行い、まちづくりに生かしてまいりたいと考えております。

改めて、かわまちづくり協議会の皆様や、また、浅野議員にも市職員時代、大変ご尽力いただいたことに感謝を申し上げたいというふうに思います。

2点目が2020年を目指して東北フットパスシンポジウムinながいを開催できないかというご提言でございます。

ご提案いただきました、仮称、東北フットパスシンポジウムinながいでございますが、やはり旬は逃がさず取り組むのが大事でございますから、かわまち大賞の受賞をいただいた今、長井市をPRするにはとてもいいチャンスだと思いますし、地元開催はフットパスに対する市民の認知度は間違いなく上がると思いますので、春の桜のころのフットパスも魅力でございますけれども、やはり2020年の東京オリンピック・パラリンピックが終了して、少し落ちついた秋ごろの開催がいいのではないかと考えています。

道の駅を会場にさまざまなフットパスコースを設定して、長井の秋を堪能してもらい、かわまち大賞受賞コースなどもつくってもおもしろいと考えております。

全国から多くの皆様に長井にお越しにいただくわけですので、宿泊いただき、夜のフットパスなども情緒があるのかもしれないと考えております。

日本フットパス協会の会員は年々ふえまして、団体会員数は東北、北海道で約20団体、全国では60団体を超えました、来年度、兵庫県の、ことしになりますけれども、豊岡市で開催予定のフットパス全国大会、それに負けないぐらい

のイベントを開いて、来訪いただいたお客様に長井の魅力を堪能していただければと考えております。

続きまして、3点目の最上川河川敷の整備等々についてでございます。

最上川の支障木と河川敷の民地部の整備についてというご提言でございます。

道の駅、川のみなと長井に隣接する河川敷は、河川の河岸の支障木等により、堤防から最上川が見えない状況がありましたけれども、先日、国土交通省長井出張所におきまして、以前から要望しておりました支障木の伐採を行っていただきましたので、現在は広範囲に見えるようになっております。また、河川敷内の田んぼ、畑の民地部分でございますが、ここにつきましては川のみなと長井をつくる際、観光交流センターとして、その整備とあわせて河川緑地公園ということで同じ都市再生整備計画事業で考えておりましたけれども、なかなか議会の理解も得られないということで断念した経緯がございます。こちらについて、来年度の重要事業の要望として、国に2.5ヘクタールぐらいでございませうけれども、買収をしていただいて、それをお借りして整備をしていきたいなというふうに個人的に考えているところでございます。

機会あるごとに要望しているところでございますけれども、山形河川国道事務所でも、民地部分について、大分気にしていただいておりますので、今回の受賞を契機に、この6月で最上川河川緑地公園の整備、とりあえずタスのところから道の駅、川のみなとのところまでは行かないんですが、その近くまで整備が完了する予定でございまして、ことしの黒べこまつりは、この河川敷でやりたいということで、過日、委員会を開いたところでございます。

個人的には、ぜひ、さくら大橋から長井橋までの区間をしゅんせついただいて、ことしやはり対岸の日の出町から金井神の堤防の上の市道

が完成する予定でございますので、その対岸まで、森地区で行ったような渡し船で結ぶ、あるいは東山の上のほうをお借りして、眺望広場みたいなものも設けまして、そこから長井のまちが、あるいは最上川の重要文化的景観などが眺められるような場所を設けたいと思っておりますので、そういったことにつなげる、あるいはながい百秋湖の水陸両用バス、また遊覧船も運航いたしますので、水陸両用バスなどは、その間をクルージングできるんじゃないかなと、そんなことができれば最高だなと考えております。

この項の最後の質問でございますが、川の一里塚整備についてでございます。

川の一里塚については、以前もご質問いただきました。最上川流域地域づくり推進協議会、これは県内の10市13町2カ村、合計で35市町村のうち25市町村が加盟して、私が会長になっておりますけれども、ほかに県と、それから25の民間の事業者、観光事業者やNPOも参加している団体でございますが、この団体と以前から、ぜひ地方創生の推進交付金を使って、広域での河川を生かした、最上川を生かした観光交流の活性化を図りたいというようなことを、いろいろ提案しておりますので、ぜひ、その際に最上川沿岸の環境整備の推進と観光拠点等の地域資源を活用した取り組みを進める一つの目玉というわけじゃないんですけども、連携する意味で、この川の一里塚ということが考えられるんじゃないかなというふうに思っております。

ただ、各市町村、この25市町村の中でも、川に対して少し温度差がありますので、そこをうまく私どもで理解を深めていただきながら、そんな取り組みを県も含めて行っていただければというふうに思っております。

最上川上流から下流までは229キロある沿岸といえますか、流域でございますので、そういったことで設置すると、山形県の中の最上川という、母なる川、最上川ということで生きてく

るかと思えますので、そのように取り組んでいけるよう提案してまいりたいと思っております。

次に、2項目めの1点目でございますが、広域連携による交通ネットワークについてでございます。

議員からは、置賜定住自立圏共生ビジョンや西村山地域との広域連携による交通ネットワークについて取り組みを、あるいは考えを問うということで、フラワー長井線と米坂線の、長井駅から米沢駅間の直行運行をぜひ目指すべきだということでございます。

これは浅野議員おっしゃるとおりで、以前は国鉄時代は長井から直接米沢駅に乗り入れる朝夕の直通の列車あったわけですが、これが長井線廃止になってからは、なかなか今度は違う形態ということで、難しい状況になっております。

フラワー長井線はご承知のとおり、先ほど紹介ありましたが、鉄道事業再構築実施計画ということで、これはいわゆる上下分離方式です。これは地元の平県議が長年にわたって県のほうに働きかけ、そして、私ども山形鉄道も沿線の自治体の了解を得て取り組んだものでございます。

これによって、安定した運行が行われることになったんですけれども、同時に、車両を今度新しくしなきゃいけないということでの課題が生じております。フラワー長井線は、今、8両だったのが6両しかないんですね。そうしますと、直行便を米沢までというのは新幹線のことを考えますと、やはり赤湯駅にとまらない新幹線がもちろんあるわけですね。米沢ですと、実はあんまり時間変わらないんですね。今泉から赤湯間と今泉から米沢駅間は、多分10分も変わらないので、これは大変いいと私も思っているんですが、なかなかこれ、JRとの調整で難しい部分があるのかなと思っておりますが、置賜定住自立圏の共生ビジョンの中で、こういったことも議題に上げながら、ぜひ前向きに検討して

いきたいと考えております。

なお、長井駅まで来て逆行して米坂線というのはかなり難しいと思います。それは、なぜ今泉駅が分岐点になったかっていうのは、恐らくですけども、長井駅までですと鉄橋を2本かけなきゃいけないんじゃないかなというふうに思います。

それは、今泉駅から白川の鉄橋を渡って、そして、長井のほうに向かう時庭駅の手前で分岐してるんですね。ですから、フラワー長井線と米坂線というのは、今泉間と白川の分岐点まで、そこを一緒のレールを使ってるんですね。これは、フラワー長井線では使用料を払って使わせていただいているわけなんですけども、それを今度は白川鉄橋のちょっと先から長井駅の間という、多分三、四キロあるんだと思うんですけども、そうすると、その間をさらに距離を一緒に走らなきゃいけないというとなかなか難しいということで、多分、今泉にせざるを得なかったんだらうというふうに思います。

それを米坂線でもう一回戻ってというのは、線路を新たに引かなきゃいけないと思いますんで、線路を引くというのはすごくお金がかかるんだそうです。今、庁舎の建設で、いろいろ山形鉄道とも話し合いをしているわけなんですけども、線路をちょっと切りかえただけで、仮設の線路をつくるだけで何千万ですから、それを新たなレールを敷くなんてなると、もう大変な金額になるんじゃないかということで、できればそこまでは望まなくとも、直行便を出すということだけで、これはすばらしい利便性の向上だと考えているところでございます。

続きまして、2点目のデュアル・モード・ビークルの実証事業についてでございます。

デュアル・モード・ビークルを実証事業として運行、検証することで、実現の足がかりになるのではないかとございまして。

時間もありませんので、用意した原稿は読ま

ずにお話しさせていただきたいと思いますが、デュアル・モード・ビークルについては、JR北海道で、なぜこれを開発したかという、JR北海道は利用客がどんどん減って、コストがもうこれ以上下げられないと、廃止かまたは残すとしたら、デュアル・モード・ビークルのような、非常に経費のかからない、なおかつ軽車両、しかも二次交通も兼ねたものということで、これを開発しながらできるだけ地域の足としてのJR北海道の路線を廃止したくないという思いから、開発に至ったということなんですが、北海道の新幹線が開通したということで、それはとりあえず終了して、今は国のほうの国土交通省のほうに技術と、あとは特許をとってるというんですかね、持ってる会社があるんだそうですけども、今、ストップしておりますが、これを実現するためには、ある程度、法整備が必要です。それは、まず鉄道を走らせる場合は車両の運転手の免許を持った人間が必要なんです。

あと国道を走らせるには、いわゆる1種の免許を持った、大型バスの運転手が要ると。そうしますと、1人で2つの資格を持つということは非常に難しいと、これらの改正等々が必要だと。あわせて、今はいわゆる列車の安全運行システムといいますか、全部コンピューター管理してますんで、そちらに現在の普通の車両とデュアル・モード・ビークルの車両を混在させるのが非常に危険だということで、それらの管理体制の新たなシステムを構築しなきゃいけない等々の問題があるようでございますが、私も4年前でしょうか、北海道に参りまして、協議会の皆さんと一緒に見てきたんですけども、試乗もしました。ただ、試乗はレールの上はちょっとだけだったんですけども、踏切とかの連結はほんの二、三分で道路に出れると。なおかつ北海道ですから克雪型といいますかね、非常に技術的にはもう確立しているというふうに思った

ところですよ。

そのため、ことしの予算のほうに計上させていただいてますが、今、徳島県で安佐東線という廃止になった区間があるんですけど、その部分で、徳島県で県が主体となって、来年のオリパラのインバウンドのお客を1つのターゲットとして、今、新たな車両をつくっているということで、これがほぼ完成したと。そちらにJR北海道の車両を、デュアル・モード・ビークルを貸している、それをことし返すということから、私どもではこの協議会で、ぜひ北海道に返す間に、山形県のほうに借りて、そして、それを実証実験できないかということで、今、検討しているところです。

徳島から山形までは無料で運んでくれるということなんで、これはラッキーだということで、ことし、そのために、ついこの間も東北運輸局のほうに、局長さんのほうに要望をしてきたところですが、ことしはフラワー長井線だと、もしかしたら実証実験ができるかもしれないということで、今後、申請をしながらしていきたいと思いますが、なお、それを実際に、フラワー長井線から左沢線に走らせるには、やっぱり少しハードルがありますので、それらについてはある程度時間かけながら要望してまいりたいと考えているところです。

○**渋谷佐輔議長** 多田茂之建設課長。

○**多田茂之建設課長** それでは、お答えをいたします。

かわまちづくり推進協議会の位置づけでございますが、平成21年度に市民やNPO法人、観光、商工団体業で組織され、宮船着き場跡の船通し水路や案内標識、観光交流センターなどの整備に当たり、貴重なご意見をいただきました。

また、長井フットパスウォークでございますが、協議会において、企画から運営までを行っていただいております。まさに民官連携の民の

部分でございまして、今後ともご協力をお願いしながら連携を強化してまいりたいと考えております。

そして、24年度から続けておりますフットパスウォークですが、継続してきたことが本当に力になっていると思っております。かわまち事業との連携した丁寧な取り組み、これらの積み上げが充実、熟成してかわまち大賞の受賞につながったのだと思っております。

今後は新しく完成する最上川河川緑地やまだ十分に活用されていない船通し水路や木道などの施設、重要文化的景観の素材を長井の舟運文化とマッチングさせた新しいルートや最上川の水源地である長井ダム、そして、健康増進の取り組み等、フットパスウォークでの活用を図り、市内外での認知度の向上、より多くの市民、若い方々の参加、観光交流人口の増加を目指せる取り組みができればなというふうに思っております。

今後のかわまちづくりの計画でございまして、現在進めている最上川河川緑地整備につきましては、早急に完成を図り、白川の整備についても順次進めてまいります。

課題となっております河川敷の民地部につきましては、先ほど市長から答弁ありましたように、国の協力を得て、何とか次の計画に組み入れることができるよう、重要要望等に取り組んでまいりたいと考えているところでございます。

○**渋谷佐輔議長** 竹田利弘地方創生参事。時間に限りがございますので、ご協力お願いします。

○**竹田利弘地方創生参事** 私のほうからは、置賜定住自立圏共生ビジョン実現に向けた取り組みについてお答えいたします。

置賜地域3市5町では、人口減少などの共通の課題を解決するため、各市町が相互に役割分担し、連携、協力することによって、圏域全体で必要な生活機能等を確保する目的で、平成30年の2月26日に米沢市が中心宣言を行ったこと

を受けまして、3月の各市町の議会におきまして、地方自治法の関連項目の条例案が議決され、6月の議会では形成協定の締結について議決を得まして、6月29日に米沢市と各市と町の間で形成協定を締結しております。

実施計画書となる共生ビジョンにつきましては、中心市の米沢市が関係市長の課長会や職員のワーキンググループを開催、あわせて各首長とも協議を行うとともに、3市5町の定住自立圏形成に関する分野の関係者及び長井市からも1名参加しておりますが、各市と町の代表者、学識経験者ら20人で構成いたします置賜定住自立圏共生ビジョン懇談会でもご意見をお伺いしながら、5年間で実施することを想定している共生ビジョンの案を策定いたしております。

共生ビジョンには、生活機能の強化などの各政策分野、具体的には米沢牛の振興とか広域観光の推進、交通ネットワーク等の維持整備ですね、あと職員研修などの個別事業を記載しております。事業の実現のためには、国から特別交付税で米沢市には中心市ですので8,500万円、長井市などの関係市町には1,500万円を上限に支援措置がなされます。

加えてハード事業につきましては、本年度長井市で公共交通と福祉部でも活用を見込んでおりますが、地域活性化事業債の活用も可能でございます。充当率、うち普通交付税の措置が30%という有利な起債措置でございます。

また、共生ビジョン案につきましては、2月の20日から3月11日まで、中心市の米沢市でパブリックコメントを行っておりまして、それを受けまして、米沢市の議会のほうに報告し、実際、31年度から実施となるものでございます。

31年度以降でございますが、毎年、見直しを行いまして、修正や追加をすることも可能ですので、必要に応じて、先ほど言いました共生ビジョン懇談会を開催して検証を行い、次年度以降の変更などに結びつけていくものでございま

す。

スローガンが、つながる置賜、ともに明るく未来へでございますので、連携して活力ある置賜圏域を創造し、共存、共栄を目指していくものでございます。

○**渋谷佐輔議長** 新野弘明地域づくり推進課長。

○**新野弘明地域づくり推進課長** 浅野議員の2つ目の(4)置賜定住自立圏共生ビジョンの検討において、長井線、米坂線の相互乗り入れの検討などはなかったかについてお答えいたします。

ワーキンググループにつきましては、4回開催して、相互乗り入れにつきましては、特にアイデアは出ませんでしたので、そういった検討はございませんでした。

なお、共生ビジョンにつきましては、定期的に改訂できますので、この案件につきましては技術面、そして、費用面や人的な負担等、車両もでございますけれども、そういった課題も洗い出した上で、今後、検討するかどうか考えていきたいと思っております。乗り入れにつきましては以上でございます。

続きまして、質問2番の(5)デュアル・モード・ビークルの推進協議会の取り組みにつきまして、お答えいたします。

これまでの主な取り組みにつきましては、大きく3つございまして、1つは導入推進方策の検討の取り組みでございます。当協議会につきましては勉強会や視察研修を行いまして、具体的には平成27年8月に、JR北海道のデュアル・モード・ビークル推進センター及び当別町を訪問いたしまして、視察研修をしております。

また、勉強会につきましては、これまで3回開催しております。直近では平成29年10月に寒河江市内での会場にて、徳島県の担当者に、講師を招きまして、安佐東線新交通デュアル・モード・ビークル導入準備状況をテーマに開催しております。

2つ目の取り組みといたしまして、地域住民

の機運醸成でございます。啓発チラシやポスターの作成、配布、各市町の広報誌による協議会活動などの紹介などを実施しております。

また、31年度に予定しておりますデュアル・モード・ビークル実証展示事業につきましては、大きく地域住民の機運醸成を推進するものと考えております。

そして、3つ目の取り組みでございますが、国・県、県議会議員、関係事業者への働きかけでございます。

具体的には国土交通大臣と運輸局長、県知事、関係の県議会議員への要望活動を実施しております。また、先日はJR東日本山形支店を訪問いたしまして、当協議会の取り組みなど、事業概要を説明しながら情報交換を行っておるところでございます。

そのほか、地元の山形鉄道とは随時情報交換を行っているところでございます。取り組みにつきましても以上でございます。

○**渋谷佐輔議長** 谷澤秀一産業参事。

○**谷澤秀一産業参事** ユニバーサルデザインについて、浅野議員おっしゃるとおり、誰でもが快適に利用できるような製品、建造物、生活空間などをデザインする考え方と捉えております。

特に観光、インバウンドにおける視点ということで、東北はインバウンドがおくれていると言われておりますが、旅行業者あたりからはダイヤモンドルートになり得るといふ資源がたくさんあると言われてます。

この間、立ち上げました地域連携DMOの一般社団法人山形アルカディア観光局でも、ここに力を入れていくようになってございます。

外国人でもわかりやすい表記、受け入れ地としては非常に大切なことですので、観光政策を進める上で、これまでパンフレットや祭りなど、案内看板には三、四カ国語の標示をしております。

それから、今後、インバウンド促進するには

個人旅行で訪れても、安心して楽しめるような道路案内看板標示、Wi-Fi、あと多言語通訳もできるタブレットなど、こういった整備も必要ではないかというふうに考えております。

そのほかに、超高齢社会への対応、体の不自由な方、子供連れ、こういった対応についても考えていく必要があるのではないかというふうに捉えております。

○**渋谷佐輔議長** 川村直人教育参事。

○**川村直人教育参事** 学習プラザ並びに運動公園陸上競技場のユニバーサルデザインの実態でございますけれども、バリアフリーに関係するものにつきましては、スロープ並びに身障者用トイレ、また、身障者用の駐車場を設置してございます。

また、ピクトグラムにつきましては、非常口並びにトイレ、駐車場に標示をしてございます。

議員おっしゃいましたISO規格のピクトグラムにつきましては、タンザニアの選手も長井マラソンに参加をしておりますし、長井マラソンのコースについても、国際規格をとっておりますので、今後につきましては、オリパラ関係の主要施設については、ISO規格のピクトグラムの追加設置なども必要かなというふうに思っております。

○**渋谷佐輔議長** 青木邦博公共事業推進調整参事。

○**青木邦博公共事業推進調整参事** 公共施設整備におけるユニバーサルデザインの設計方針についてお答えいたします。

特に社会資本整備におけるユニバーサルデザインの原則は、1つに公平、安全で使いやすいデザイン、2つに移動しやすく近づきやすいデザイン、3つに経済的なデザイン、4つに持続可能なデザイン、5つに美しくさりげないデザインが上げられます。

今後、展開される公共施設整備にあっても、エレベーターと階段の併設や自動ドア、多機能型トイレの設置、ローカウンター、段差のない

幅広い通路、わかりやすく複数の外国語標示のサインと、全ての人にとって快適な環境を整備すべく、設計に反映させていきたいと考えております。

また、ハード整備だけでなくソフト整備としても、サービスを提供する人の心の優しさや思いやり、心のユニバーサルデザインも教育、啓発していく必要があると考えております。

○**渋谷佐輔議長** 2番、浅野敏明議員。

○**2番 浅野敏明議員** それぞれお答えありがとうございました。質問が長くなりまして、再質問はできませんでしたが、おおむね質問に対してお答えをいただきまして、ありがとうございました。これで質問を終わります。

宇津木正紀議員の質問

○**渋谷佐輔議長** 次に、順位7番、議席番号1番、宇津木正紀議員。

○**1番 宇津木正紀議員** おはようございます。長井創生の宇津木正紀であります。

活力と生きがいのある長井市になることを願い、以下の2項目について質問いたします。一問一答で質疑を進めますので、簡潔で明瞭な答弁をよろしく願いいたします。

特定空き家の除去が今年度スタートしましたが、その内容を問い、さらに推進するための方策を考え、また、ランドバンク事業での再編整備や農地つき空き家などの優良空き家の利活用を聞きたいと思っております。

31年度の施政方針において、次のように述べられております。「人口減少に伴い、近年、空き家等が増加し、家屋の倒壊、景観への支障、防犯や衛生面といったさまざまな課題の対策が必要となっております。そのため、昨年1月に策定した長井市空き家等対策計画に基づき、空き