

今受けられてるサービスが低下しないかというところが一番心配されてるところがございいます。当然、やっぱり建設というところも頭にございまして、新しければそれにこしたことはないというご意見もある一方で、今現在、長井市内のほうに、すみれ学園ともう一つ、民間の施設もございいますが、そちらのほうと見比べながら、施設が古いということは了解してると。古いんだけど、そこは理解の上でここを使いたいという意見もございいます。様々な意見がございまして、そちらのほうの意見を参考にさせていただきながら、また検討させていただきたいと考えております。

○浅野敏明議長 10番、鈴木富美子議員。

○10番 鈴木富美子議員 ぜひ、保護者と市とが、納得いくように進めていただければと思います。あと、年度内中に方向が決まるのかどうかは分かりませんが、私としては、やはり子供たちが困らないような方向で、しっかりと対応していただきたいなと思っておりますので、よろしく願いいたします。

私の質問は以上で終わります。

鈴木一則議員の質問

○浅野敏明議長 次、順位7番、議席番号1番、鈴木一則議員。

(1番鈴木一則議員登壇)

○1番 鈴木一則議員 政新長井の鈴木一則です。よろしく願いいたします。

昨年のこの時期は、新型コロナウイルス感染拡大の第三波により感染者の増加が止まらず、先が見えない不安な思いを持っていた時期でした。その後も第四波、第五波では、第三波以上の拡大を迎えました。感染拡大は、連休や行楽シーズンの旅行など、人の移動が多くなった1

から2か月後に必ず大きな拡大となっております。今、ワクチン接種が進み、感染防止施策の継続により落ち着きを見せていますが、ワクチンの免疫抗体の減少によるブレークスルー感染が各国で増えている状況もあり、早期のワクチンの3回目接種が決定され、国内でも医療関係者の接種が先週から始まりました。

また、新たな変異株のオミクロン株の拡大が懸念される事態となっております。政府は、緊急避難的に全世界を対象に外国人の新規入国者を禁止しましたが、既に2例の感染者が見つかり、市中に既に入り込んでいる可能性も懸念されます。感染力が強いという情報もあります。ようやく行動制限が緩和され、人の流れも出て活気が出始め、これから年末年始に向けリベンジ消費など、経済の再生に期待をしている事業者の皆さんに、感染拡大による影響が出ないことを願うばかりです。

私の質問は、大きく3点です。明快なご答弁よろしく願いいたします。

最初の質問は、DMVの検討の状況と山形鉄道フラワー長井線の今後の運営について伺います。

線路と道路の両方を走るDMV、デュアル・モード・ビークルの運行が、徳島県海陽町と高知県室戸市の間で12月25日に始まることになり、先月、全国ニュースや新聞紙上で取り上げられていました。両県などが出資する第三セクター、阿佐海岸鉄道株式会社が運行し、本格的な営業運行は世界初とされています。このたび導入されるDMVの営業区間は約50キロメートルで、そのうち線路走行は、徳島県海陽町と高知県東洋町を結ぶ阿佐東線3駅間、全長8.5キロメートルと1駅を追加した4駅間、10キロメートルになるようです。

山形鉄道へのDMV導入の可能性等の研究と推進に向け、平成25年に長井市長を会長に、南陽市、寒河江市、長井市、川西町、白鷹町、朝

日町、大江町の3市4町でデュアル・モード・ビークル推進協議会を設立し、現地視察や導入の可能性などの検討を重ねていると思います。

DMVについては課題も多く、実現にはかなりハードルが高いため、開発したJR北海道も道内での試験運行など研究を進めましたが、現在は断念したとお聞きします。

このたび運行開始する阿佐海岸鉄道では、県のバックアップもあり、相当な期待感があり実現しますが、フラワー長井線への導入は課題が多いと思いますので、DMVの次の3点について、地域づくり推進課長に伺います。

1つ目、DMVを走らせるための運行や施設の課題についてです。以前からDMVを運行するには専用線であり、鉄道との混在運行は法律ではできないし、また可能となっても、車両が軽いため専用の信号機等の設備が必要ということでしたが、課題が解消されるめどはありますか。

2つ目、車両の購入費等が高額になっていることについてです。報道からの情報ですが、阿佐海岸鉄道では、営業運行に向けて今回のDMV車両の購入費を約3,500万円と見込んでいましたが、1台1億2,000万円になったようです。従来のディーゼルカーが1億3,000万円、フラワー長井線のように前後のエンジンだと1億七、八千万円と聞いていますので、乗車人数が最大23人なので、現状の輸送に代えるには相当な金額となります。協議会設立時のメリット事情とは相当違ったものになっていると思いますが、いかがですか。

3点目、DMVのキャパシティーでは現状の運送等に代わるとは思えないがどうかについてです。このたびのDMV運行のメリットについては、車両自体が観光資源となる、知名度を高め地域の活性化に、経営改善、防災の強化などを上げているようですが、導入には、この鉄道の1列車当たり平均4人の乗車人員という事情

が大きいと感じました。フラワー長井線の導入には相当の設備投資が必要であり、今の輸送量に代わるのは難しいと思いますが、いかがですか。

続いて、山形鉄道について、課題と今後の運営について伺います。

4つ目として、開業から33年がたち、現行の運行の状況や課題、車両の更新について伺います。開業から33年がたちましたが、この間、車両の更新が行われていないと思います。当初6両から8両へ、現在は6両で運行されているようです。車両の耐用年数は25年で、過ぎていると思っていましたら、担当者からは35年ということを知りました。車両の現状、更新はいつ必要か、更新の経費及び運行に支障が出ていないのかについて、地域づくり推進課長に伺います。

5つ目として、上下分離方式導入により経営の改善が図られたか、今後の経営の見通しについて伺います。平成28年度から、厳しい運営の改善を図るため上下分離方式により運営となりましたが、経営の改善が図られたのでしょうか。また、今年度から、経営改善計画では負担金が8,400万円から1億800万円と増額となっています。これは、前回の計画では維持修繕の国の補助が2分の1で、今回計画から3分の1となるための増額という説明をいただきましたが、信号機等の設備更新も控え、経営はまだまだ厳しさを感じます。老朽化した車両や設備の更新により、利用する地域の方々の安全・安心を図り、運行されることを望みます。今後の負担や経営について、市長の考えをお伺いいたします。

あわせて、阿佐海岸鉄道のDMV運行開始となりますが、今後のデュアル・モード・ビークル推進協議会での検討と、フラワー長井線への導入の考えについて伺います。

2つ目の質問は、市内の信号機のない横断歩道の安全確保について伺います。

11月10日の山形新聞に、信号機のない横断歩

道、止まる車、24.8%から42.5%という記事の掲載がありました。日本自動車連盟、J A F山形支部によると、止まる車が大幅増加したということです。「交通安全ありがとう運動」等の県警の取組が奏功したという内容で、「見守り・セーフティ・ロード作戦」で市民の協力も得られたことも要因として上げられていました。

市内の状況を見ると、旧市役所前、長井高校から南長井駅方向の横断など、警察の取締り強化や、停止しなかった運転手への違反指導もあって、多くの車両が停止し、歩行者優先を守る状況となってきているようです。横断歩道でも、通学路で幼稚園や学校の近くには押しボタン式信号があり、危険度が高いところは赤色灯がついているところもありますが、住宅や店舗が密集するところで横断者が結構あっても、横断歩道標示と標識のみとなっているところもあります。

過日、泉地内の国道で、横断歩道での人身事故がありました。以前から横断歩道があることを運転者にあまり認識されていないところで、過去にも何回か人身事故があり、死亡事故も起きていますが、信号機はなく、地元では、またか、見えないよねという声も上がりました。けがを負われた方にはお見舞い申し上げますが、両側が坂で歩道が最上部付近にあること、当時、夕方で暗く、周辺も見にくい時間で、運転されていた方も歩行者を確認しづらい状況だったと思います。

横断歩道があることを認知されていない、こんなところもあったのかと思う場所が市内にも多くあります。県内でも夕方の歩行者事故が多く起きていますが、再発防止のために対策を講じないわけにはいかないと思います。

そこで、信号機のない横断歩道を認識していただくための課題について伺います。

1つ目、信号機のない横断歩道での人身事故状況についてです。市内には、押しボタン式信

号のない横断歩道の箇所は幾らありますか。また、分かる範囲で、過去10年間の信号機のない横断歩道での人身事故の件数と主な場所について、市民課長にお伺いをいたします。

2つ目、県の公安委員会に要望してもなかなか実現しないのはなぜかについてです。横断歩道や押しボタン式信号機の設置は県の公安委員会の管轄ですが、なかなか設置のハードルが高いと感じます。毎年、長井地区交通安全協会の皆さんにより安全点検をいただき、押しボタン式信号機や横断歩道の設置の要望がありますが、市から公安委員会に要望しても、設置までは至りません。交通事情にもよる判断でしょうが、優先順位や設置の基準があるとすればお知らせいただきたい。市民課長にお伺いします。

この項の最後、危険な現状の放置はできないので、市独自の交通対策が必要ではないかについてです。横断歩道や標識は運転者へ認識させるサインですが、運転者が見落とす、認識してないのでは意味がないです。赤色灯も一年中回っているのに景色と同化してしまい、本当に役立っているのか疑問です。児童生徒の通学時や下校時に交通安全指導や見守りをいただいている皆さんに感謝申し上げますが、高齢者や少し体が不自由な方々も散歩や用事で利用されるわけですから、歩道を渡る意思があるというサインを運転者に示し、気づかせる必要があると考えます。

横断歩道に黄色い旗が設置されているところがあります。横断者は必ず旗を振り、渡る意思を示す運動の取組は、児童生徒だけでなく、大人も取り組む必要がありますし、運転者には、歩道の近くに歩行者がいるというサインで気づかせる必要もあるのではないのでしょうか。例えば、工事現場にある三角コーンの上部にLEDランプがついたものを横断歩道に置くとか、これは道路交通法上の関係は分かりませんが、運転者に認識させるという方法と考えます。

今年6月に、千葉県八街市の市道で痛ましい事故が起きました。原因は、事故を起こした運転手が飲酒運転の常習性があり、当日も飲酒して運転していたこと、安全運転管理者を置いていない会社であったことなどが分かってきました。八街市では、5年前にも国道で同様の事故があったことが分かりました。八街市長が、多額の経費がかかるため十分な措置をできなかったという会見でしたが、道路幅が7メートルでセンターラインもないのに法定速度は60キロメートル、交通量もあり、路側帯もガードレールもない通学路でした。教育委員会も、児童には指導していたが、危険箇所と認識していなかったという報道でした。事故後、車道の範囲を示す外側線を整備しましたが、公安委員会ばかりでなく、市も危険な場所という認識が甘かったと思います。

抜本的な対策を取るまでに、取れる対策があると考えます。危険と思われる歩道等について、旗を振る、反射テープを貼るなど、歩行者側の取組とともに、運転者に気づかせるための方策を工夫し、市独自で進める必要があると考えますが、市長の考えをお伺いいたします。

最後の質問は、市の森林保全活用施策について伺います。

4月22日、金井神地内で発生した山林火災は約4日間延焼し、報道では約7.2ヘクタールの立ち木や下草が焼失しました。幸いけが人はいませんでした。火災のあった場所は市の所有地で、造林をしたところも多く含まれていたようですが、森林火災時の初期消火活動は、市はどのように対応していますか。市の森林、林業の施策にはあまり目立った事業がなく、関心を持っていませんでしたが、このたびのこともあり、業務の状況と、脱炭素社会に向け木材需要の高まりがありますので質問いたします。

1つ目、市所有の林野の維持管理はどのように行われているかです。市の職員のときに長井

ダム建設関係の業務で、木地山ダムの奥、祝瓶山荘まで行く機会が何回かありました。林道を進むと、途中に樹齢が70年を超える杉の造林地があります。市内で、これほど除伐や枝下ろしなどを管理された大木の杉の林は見たことがありません。平野地区共有地組合などが管理されているところですが、市内には、ほかにも大字単位の財産区等で管理されている林地があります。木材活用がクローズアップされ、伐採期を迎えた木材はどう活用されていくのでしょうか。

9月議会で示していただいた主要な施策の成果報告書には、森林、林業に関する事業の報告がありませんでしたので、市の通常の維持管理はどのように行われているのか、管轄の森林等を把握しているのか、農林課長に伺います。

2つ目、白鷹町は森林保全活用に積極的な展開をしようとしているが、長井市はどうかについてです。白鷹町は、庁舎建て替えを機に森林ビジョンの策定に取り組み、積極的な施策の展開をしようとしています。課題も多くあるようで、協議会を設立し、議論を始めています。長井市は、国や県に準じ、森林の持つ水源の涵養、山地災害の防止、自然環境の保全、木材などの林産物の供給等の多面的な機能を安定的、持続的に発揮するため、計画的、長期的な視野に立った、平成29年から10年間の長井市森林整備計画を立てていますが、伐採や活用に関しては十分とは言い難いと感じました。新市庁舎建設では地元産木材の活用の要望もあり、随所に木材を取り入れられましたが、市内森林の活用事例、実績はどうか、また、なかなか進まない原因は何か、農林課長に伺います。

最後に、森林の活用を進めるために林道整備を急ぐべきではないかについてです。建築業界も、環境負荷軽減等を目的に、木材による建設の事例が近年増え、新型コロナウイルス感染拡大で世界的なウッドショックに見舞われているため国内需要が増え、国産材の不足による高騰

を招いている状況にあります。

長井市を見ると、市内総面積の68%が森林に囲まれており、そのうち約40%が民有林ですが、活用が皆無ではないですか。その中で、伐採時期となっている人工林と天然林は約50%あるようですが、用材として利用するためには、単価的には木材の長さが必要ですが、大型の車両が入る林道がないので切り出しができないと要望をいただいています。白鷹町でも、需要があるが、森林から木を切り出す体制が十分整っていないという現状に直面しているようです。市内には林業をなりわいとされている方がほとんどおられないので、積極的に需要に対応することは今は難しいですが、伐採時期を迎えた今ある財産の活用と、山地の荒廃を防ぐために、早期に林道整備の計画を立て、整備を行い、需要に対応しつつ健全な森林資源の維持、推進を図るべきと思いますが、市長にお伺いをいたします。

以上で壇上からの質問を終わります。

○浅野敏明議長 内谷重治市長。

○内谷重治市長 鈴木一則議員のご質問にお答えいたします。

議員から、大きく3項目でご質問、ご提言いただきました。

まず最初に、DMV検討の状況と山形鉄道フラワー長井線の今後の運営について、私のほうには、(5)の上下分離方式導入により経営の改善が図られたか、今後の経営の見通しについてということでのご質問をいただいたところで、

まず、デュアル・モード・ビークル推進協議会のほう、私が会長を務めさせていただいておりますので、経過は鈴木議員もご存じだと思いますが、最初は、いわゆるフラワー長井線の沿線、また左沢線の沿線の県議会議員を中心に、J R 北海道のほうに県議会で視察された議員の皆様からの提言で、これをつくって検討すべき

じゃないかというようなお話をいただいたものですから、協議の上、じゃあ検討しようということで、本当に予算的には年間5万円ぐらいは負担金ということでもいただいておりましたけれども、その都度必要なときに経費をと、あとは視察等々については、県のほうのいわゆる宝くじの基金とか、そういったものを活用して、できるだけ負担のないような形で今まで進めてまいりました。

鈴木一則議員からは、徳島県の阿佐東線の事例などをお話ございましたけれども、実はJ R 北海道さんで開発した中身と、今回徳島県が県として観光資源の整備ということで多額の助成をしたんですけども、全く違う考え方です。私どもはJ R 北海道の考え方に非常に共鳴して、なおかつ、いわゆる幻の左荒線ですね。それを、フラワー長井線と左沢線もつなぐと内陸循環線になるというような、県議会の先生方のそういう構想もあったようでございまして、それに対して、なかなか進まないんですけども、実は山形市さんが会員になるということとか、あと南陽市さんも、まず参考までにオブザーバーになってもいいよとか、一方で、今まで入っていた市町村がやめたりとか、非常にばらばらな対応なんです。

それで、まず最初に、J R 北海道さん、なぜこれをやろうとしたかというのは、J R 北海道のほうは、ちょっと我々は分からないんですけど、ほとんどJ R の路線しか鉄道がなかったわけですね、私鉄は全くありませんから。どんどんどんどん廃線せざるを得ないと。これでは本当に、公共交通機関、地域の足として非常に残念だと。これを残す方法ということで、コストの低い方法、これがいわゆるデュアル・モード・ビークルだったということであります。そもそもは、マイクロバスを改造してやるものですから、1両当たり2,000万円から3,000万円ぐらいということだったんですね。私も、幹事長をしている

朝日町長と一緒にJR北海道の本社に出向きまして、いろいろ、ぜひ貸してくださいということとか、今後の動向等々について、あるいは意義について直接、常務さんとか担当の課長さんから話を聞きました。非常に感銘を受けたところですが、しかしながら、JR北海道としては、新幹線ということで新たな要素が出てきたことから、やっぱり経営判断で、デュアル・モード・ビークルはもう凍結せざるを得ないという判断なんですね。

一方で、徳島県の阿佐東線については、いわゆる廃線になった路線なんですね。そこを観光路線として使えるんじゃないかということから、そのためにトヨタ自動車株式会社とかいろいろな企業を巻き込んで、それ専用の車両を造ったと。研究開発費も含めるから1億円以上になったんだろうと想像します。

したがって、考え方が全く違うということをご理解いただきたいと同時に、今は国土交通省内で一応審議会のほうはストップしておりますけれども、やっぱり法的な規制緩和をしてもらわなきゃいけない。いわゆる鉄道は、鉄道の運転手の免許、資格持ってないとできない。あと一方で、道路を走る場合は大型の二種の免許が必要だということで、その2つの免許証を持って人じゃないと運行できないわけですね。途中で替わるなんて、そんな無駄なことはできませんので。そういったところの部分とか、あとは通常の車両と連結して悪いとか、あとは、阿佐東線は専用でやるんですね。専用だと問題ないんですが、混在すると、いわゆる運行管理システム、これを直さなきゃいけない。これ多額なお金がかかる。そういったところの規制緩和を求めていこうということだったようです。

なお、こちらについては、今後どうするかということは、やはり会員の皆様と協議しながら検討していかなきゃいけない問題だと思えます。

一方で、上下分離方式導入によって経営の改善は図られたかと。これ、もちろん図られたわけですよ。ただし、5年間だけでやったから、今年から上がったわけですよ。というのは、議員もご存じだと思うんですが、基金というのが、最初6億円でしたっけ、フラワー長井線スタートしたときに。県を中心に沿線とか、当時その基金を持ってたわけですが、それが金利が低いということで、結局、もうここ10年以上はそれを切り崩して赤字補填してきて、いよいよ、もうほとんどない、1億円を切って5,000万円とか、それぐらいしかなくなったわけですね。このままでは、いわゆる支援金を上げなきゃいけないと。最初は6,000万円のスキームだったのが、最終的には8,400万円のスキームになったんですかね。ところが、もうその時点で基金から取り崩して補填できなくなってしまいました。何とか上下分離方式を認めていただくと、確実に公共のいわゆるハード整備については2分の1補助を受けられると。一応、上下分離方式の認定をいただかなくても3分の1の補助をいただけることにはなってるんですが、予算のある限りということで、実質的には10%とか、よくて十四、五%でした。したがって、3割どころか2割もないという状況でしたので、それが確実に5割いただけてましたので、したがって、毎年基金に2,000万円ぐらいずつ積立てができたんですね。

それから、あと上下分離方式にすることによって、山形鉄道株式会社が創業以来初めての黒字というのが3年間続きました。ところが、大雪の事故だったりコロナ禍で赤字に転落してしまったということでございまして、実はこの上下分離方式を延長したかったんです。ところが、延長するにはやはり条件がありまして、私どもも沿線の2市2町は鉄道事業者の一種になりますね。それは何かというと、山形鉄道のある市町村の鉄道用地等々を、私どもその当該する

自治体が保有することという条件が、認めていただくときに必要だったんですね。したがって、長井市にある線路の敷地、それと、この駅の周辺の鉄道関係の用地等々は、全て長井市のものということで山形鉄道から無償譲渡をしていただきまして、そして私どもが無償貸与。この形態を取ることによって、5年間は認めていただきました。

次のステップにするには、今度は、駅とか線路とか信号、踏切とか、そういったものを全て持たなきゃいけないんですね。そうしますと、やはり沿線の2市2町で足並みがそろわない。長井市は、もうなくてはならないという考えですから、当然それはしなきゃいけないと思ってるんですが、必ずしも沿線でそういった考えが一緒に共有できるかという考えがありました。そもそも、もう今は南陽市さんも随分変わったんですが、南陽市さんのほうでは議会のほうで、フラワー長井線、必要ないんじゃないかという声が根強く大変だったと聞いております。今は変わりましたが。あとは、川西町さんの場合は1つの駅しかありませんし、あとは白鷹町さんと、それぞれ少しずつ違うと。そこまですると、さらに今度は、鉄道関係のインフラを全て沿線の自治体が所有しなきゃいけないところまで来るんですね。これはなかなか難しいだろうということで断念したわけです。

したがって、今後について考えたときに、1億800万円のスキームですから、要は1億800万円の赤字だということですね。これを何とか埋めるために様々な、いわゆる高校生の足だけでなく、本当に沿線の住民の皆様にもご利用いただいたり、あとは、日中の空いてる時間帯の運行には観光、交流のお客様に乗っていただくということなど、様々な取組が必要だと思っております。

車両の更新のお話もございました。やっぱり

難しいのは、山形県のスタンスが、これは今の県の対応が悪いということではございませんので、それは誤解ないようにお願いしたいんですが、スタートしたときから、そもそもやっぱり置賜地方の問題という考え方なんですね。東北地方には、いわゆる第三セクターの鉄道会社というのは、福島県と、秋田県2社ですね、福島県も2社ですか。結構いっぱいあるんですよ。各県1社ずつありますし、2社あるところもあります。県が筆頭株主というのは山形県も同じです。ただ、大きく違うところは、ほとんどの第三セクターは知事が代表取締役なんですね。あと、知事でないにしても、やっぱり県のほうが実質的に経営のイニシアチブ取ってると。ところが、やっぱり山形県の場合はスタート時からそういう考え方じゃなくて、沿線の意向次第だと。沿線が必要だというときは県も支援するよと。だから、そこで市町村連携して頑張ってくださいと。県はそれを最大限協力しますと、支援しますという考え方なんですね。

一時期、10年ぐらい前だそうですけども、10年、20年前ぐらいから、置賜総合支庁に担当があるんですけども、そうじゃなくて、直接、今でいうみらい企画創造部内で、これを行うべきだって県議会議員の先生方おっしゃったそうなんですけども、なかなかそれが実現できなくて、県庁じゃなくて、やっぱり出先という形になったんですね。出先は出先でも、置賜総合支庁もだんだん変遷してきまして、置賜独自というよりも、やっぱり県庁と密接に関わらないと、なかなか物事がうまくできなくなったというのが最近言われてますが、私ども、山形鉄道の事業もそういったところかなと。ですから、置賜総合支庁で担当も含めて非常に積極的に、こうしなきゃいけない、ああしなきゃと。でも、実際それがどっかで変わるんですね。

したがって、非常に難しい経営だと思います。もう少し、山形県とやっぱり沿線の市町村でも

う一回、協力体制を再構築する必要があるのかなど。あと、あわせて、沿線の2市2町がやっぱり少しずつ足並みが乱れておりますので、その辺をもう一回再構築しながら、県と一体となって、車両の更新も含めて考えていかなきゃいけないと思っております。すみません、長くなりました。

2点目の信号機のない横断歩道の安全確保について、私からは、危険な現状の放置はできないので、市独自の交通対策が必要ではないかということ です。

1番目も2番目も、それぞれ担当課長からの答弁がありますので、私のほうは、担当課長がそれぞれ大変いい答弁書を書いていただいたんですが、これを読みますと非常に時間かかるんですが、多分、私が答えるよりこっちのほうの方が短いかもしれませんが、簡単に申し上げたいと思っております。

これは、やっぱりあそこは県の管轄の国道ですよ。したがって、対策するとしたら、県がまずしなきゃいけないですよ。議員からありましたように、道路の標識から何から、まず全て長井警察署の了解をもらわないと勝手にできないということがあって、長井警察署も公安委員会のやっぱり指示に従わなきゃいけないという、そういうそれぞれ限られた条件の中で対応しなきゃいけないと。

例えば、私も独自にしたものとしては、中道の百間道路、あその事故が、死亡事故ゼロ、停止したときですから3年前ですか。その年に続けてお二人が亡くなられたんですね。あそこ、やっぱりずっと見ますと、暗いんですよ。十字路が結構あるんですね。歩道もちろんあるんですが、いろいろ長井警察署さんからご指導いただいて、標識とかいろんなところを検討しました。それと同時に、やっぱり街灯で明るくしなきゃ駄目だということで、去年、おととしですか、それをやりました。これは地元のほう

で、やっぱり防犯灯ということでちょっと大きい、ワット数の高い防犯灯をずっと設置したんですけども、見違えるぐらい明るくなって、非常に以前から見れば、十分じゃないかもしれませんですけども、かなり安全になったなどは思うんですけども、そういったことをやっています。

ですから、鈴木一則議員おっしゃったあその横断歩道って、えっ、こんなところに横断歩道あったのかと思うぐらい、こんなの危ないよねというふうに普通思いますよね。でも、なぜあそこに横断歩道あるかということ、もうちょっと長井側の、七、八十メートルぐらい、あその地区の人たちの住宅の中を、国道がぼんと通ってるんですよ。だから行き来しなきゃいけないんですね。行き来しなきゃいけない用事がたくさん、きっとあるんですよ、隣組が一緒だとか。ですから横断せざるを得ないもので、あの福田橋の橋の上に横断歩道って、ええというふうに思いました。でも、きっとあそこが一番いいですよ。あれ、橋の下とかになると見えないですから。それこそ国道ですから、ばんばん来るわけですよ。かといって押しボタンもできないと。坂になってますから。非常に難しいところですので、そのところを、やっぱり置賜総合支庁と長井警察署さん、それから公安委員会等々とじっくり協議しながら、長井市でできることがあったらぜひやりたいので、何がいいでしょうかということで、これからも協議を進めていきたいと思っております。

最近の例ですと、長井駅前通りに新町、高野町のほうから来る、あの標識のないT字路ですね、あそのところも非常に危険だという地区長会さんからのご意見をいただいて、いろいろ検討したんですが、標識も置けない、何も駄目、これも駄目で、結局、長井市のほうで長井警察署さんと相談して、止まれの文字を道路に書いたということをしてしておりますが、そういったことを一つの例として、いろいろ検討してまいり

たいと思いますので、ご了承いただきたいと。

あと最後に、市の森林保全活用施策ですが、大変、私も反省しておりますが、長井市では、ここ20年、森林に対する計画は、本当全くないっていいほど全く進んでない、白紙の状態です。後ほど農林課長からもあると思うんですが、森林整備計画、これも普通このぐらいの計画だったら庁議とかかけるんですよ。それが、どういうわけか知らないですけども、私、決裁押してないんですけど、あるんですよ、最近つくったやつ。いろんな会議するんですけども、その報告も全然聞いてないんですね。正直なところ、担当も困ってると思います。担当も多分、山に行ったことない職員が多いんじゃないですか。それぐらい、もう長井市の森林っていいですか、行政でいう林務事業、本当に職員も気の毒なぐらい、やっぱり何にもできない状況なんですね。

したがいまして、まずは西置賜ふるさと森林組合さん、今度、私も招かれて、いろいろ意見交換とか、私のほうからの講話も聞いてもらうような機会を設けていただきましたんで、そちらのほうからいろいろご指導いただいて、あとは、長井市では唯一、例えばこの木材なんかもうそんなんですが、平野の共有地組合さんがいろいろ切り出しを行ってます。あと、それ以外にもたくさん生産森林組合いっぱいあるわけですよ。でも、切り出しするにもなかなかいろいろな課題があって、それは林道もその一つなんなんですが、林道整備というのは制度的にはあるんですが、林道は多分、20年間一切やってないですね。整備はもちろん、災害復旧でやったぐらいですね。ですから、三階滝のところを整備してほしいって随分いただくんですが、担当に、何か整備する方法ないですかと。ありません、やるとしたら市で単独でしなきゃいけないんだと。だから災害復旧のとき、ここをチャンスにやるしかないということで狙ってるぐらい、そ

れぐらい、もう制度的なところも私自身不勉強ですし、今後、やっぱりもう一回再構築するということで、ようやく去年あたりから担当課のほうでもそういうことで準備を進めておりますので、今後ともよろしくご指導いただきたいと思います。

○浅野敏明議長 高橋嘉樹地域づくり推進課長。

○高橋嘉樹地域づくり推進課長 私のほうに、1項目めで4点ご質問をいただいております。順次お答えしたいと思います。

(1)のご質問にお答えいたします。DMV導入を検討するきっかけ、経過等について、先ほど市長より話されたところでございます。また、フラワー長井線へDMVを導入するためには数多くの課題があると認識していますので、現在、協議会の活動としては、具体的な導入に向けた検討ではなく、主に情報収集を行っているというような状況でございます。そのようなことを前提に答弁させていただきたいと思いません。

国土交通省が開催している「DMVに関する技術評価検討会」では、導入の想定として、DMV専用線区であること、単車運行であること、線路上で行き違いはしないことなどとしております。フラワー長井線における現在の信号保安設備は、レールに電流を流し、車輪による短絡で列車位置を把握しているというような状況でございます。現在の車両重量は約28トンですが、阿佐海岸鉄道株式会社の公表しているDMVの車両重量は、4分の1の約7トンとなっております。車両が軽いと走行中に車輪がレールから浮く現象が見られることから、短絡が起きず、正確な列車位置の把握が難しいことが懸念されます。阿佐海岸鉄道では、列車位置を駅に置いて赤外線で検知する方法を採用するようですし、山形鉄道株式会社でも、次世代の信号システムの開発を信号システムメーカーと共同で行っておりますが、このシステムは無線回線を使用し、

GPSによる列車位置を検知するものです。このように、技術的には課題を解決する見通しは立っているのでございますが、それらの施設に加えて、モードインターチェンジを行う場所の整備やJRとの共用施設部分の整備など、導入には様々な施設の整備が必要となることが考えられるところでございます。

続きまして、(2)のご質問にお答えいたします。新車車両の製造についてはオーダーメイドとなることから、正確な見積りは製造メーカーとの契約事になるため、正確な金額を見込むことは難しいのですが、現在は1両当たり約2億円と言われております。ただし、定員120名ですので、1人当たりに換算すると約170万円ということになります。一方、DMVは車両の定員が23名で、1両当たり約1億2,000万円ですので、同じように1人当たりに換算すると約520万円となります。マイクロバスをベースとするため、当初は安価な価格を売りとしておりましたが、安全な運行のための様々な設備により、車両価格がかさ増しされたようでございます。また、少量の台数しか発注されないため、どうしても高上がりになるようでございます。今後の情報を注視していきたいと考えております。

続きまして、(3)のご質問にお答えいたします。先ほど申し上げたとおり、現在のDMVの運行想定として、専用線区でなければならないことや単車運行でなければならないこと、線路上で行き違いをしないことを考えると、現在のダイヤを維持することが困難であります。列車に乗車する実人数をカウントする乗降客数調査を年1回実施しておりますが、平日、朝夕の通学時間帯は200人前後の利用客がいることから、今すぐに導入することは難しいと思われま。設備投資につきましても、混在運行が認められないと専用線区を整備することとなると思われま。相応な費用が発生します。

このようなことから、議員がおっしゃるとおり、DMVで今の輸送量を賄うことは非常に難しいと思われま。DMV車両導入検討は、沿線内外の方々にフラワー長井線に対しての関心を高めるものと理解しておりますので、今後も関係市町と連携を図ってまいりたいと考えてるところでございます。

続きまして、(4)のご質問にお答えいたします。現在、1日12往復の運行を行っており、延長距離30.5キロメートルでございますので、1年間で約26万7,000キロメートルの線区を6両体制で運行しております。また、平日の朝夕は2両で、平日のそれ以外と休日は1両で運行しております。現在の6両は、開業時の昭和63年に整備した4両と、平成2年に整備した2両でございます。走行距離は173万キロメートルから202万キロメートルでございます。30年以上経過した車両ですので、経年による劣化はありますが、日々のメンテナンスや法定点検、計画的な修繕により延命している状態でございます。全国で同時期に設立された第三セクター鉄道の多くで同型の車両が導入されましたが、現在でも走っている車両は少なくなっており、償却を超えているため、古い型式の車両は部品確保が困難で、修繕費用もどんどん高額になっている傾向があります。県も沿線の2市2町も新しい車両の更新は必要と考えていますが、高額であるため、今年度から令和7年度までの山形鉄道株式会社経営改善計画、その中の5年間では車両更新は不可能という判断の下で、走行可能な中古車両の有無や価格等を調査している状況でございます。

また、JR東日本では、ディーゼルとモーターを併用するハイブリッド車両の更新を準備しているということから、非公式ではございますが、その有無や価格等を調査していると聞いております。今後も県及び沿線市町と協議を進めていきたいと考えているところでございます。

○浅野敏明議長 渡邊恵子市民課長。

市民課長に申し上げます。残り時間が少ないので、時間の配分を考慮して答弁をお願いします。

○渡邊恵子市民課長 それでは、私からは、信号機のない横断歩道の設置状況と人身事故の状況について、そして、信号機などの設置に係る優先順位やその基準についてお答えします。

初めに、押しボタン式信号のない横断歩道の箇所数ですけれども、議員、そして市長からもありましたとおり、信号機や横断歩道の設置及び管理については、県の公安委員会が所管となります。その窓口となる長井警察署交通課からの情報によりますと、長井警察署管内、長井市、白鷹町、飯豊町の合計になりますが、横断歩道の設置数は約700か所、このうち約90か所は信号機の設置がなされているということでしたので、信号機のない横断歩道は、長井署管内の合計にはなりますが、600か所余りあるものと考えられます。

また、過去10年間における信号機のない横断歩道での人身事故の件数と主な場所についてですが、こちらも長井警察署交通課に平成23年から令和2年までの10年間の状況についてお聞きしましたところ、6件確認されました。いずれも乗用車が横断中の歩行者をはね、けがを負わせたというものですが、主な場所としましては、花作町の百間通りにあるコンビニエンスストア前の交差点、それから、四ツ谷地区の長井高校近くの元スポーツ店付近の交差点、そして、舟場地区のアカシア通りにある焼き肉店付近の交差点などとなっています。

次に、信号機などの設置に際しての優先順位、設置基準についてですけれども、交通規制に関する優先順位や必要性、緊急性の有無は、あくまで設置者である公安委員会の判断によりますので、私からは、主に警察庁のホームページでも公開されている横断歩道と信号機の設置基準

について申し上げたいと思います。

まず、横断歩道については、これは交差点以外の場所に設置する際の基準を申し上げますと、車道幅員が5.5メートル以上で、横断歩行者が多く、歩行者の安全を確保する必要がある場所などとされ、ただし、勾配の急な坂、もしくは坂の頂上付近、または見通しの利かない道路の曲がり角などには原則として設置しないものとされています。

また、信号機につきましては、設置のための必要条件と択一条件があり、主な必要条件としては、歩行者が安全に信号待ちをするために必要な滞留場所を確保できること、自動車等、往復交通量が原則として1時間300台以上であること、隣接する信号機との距離が原則として150メートル以上離れていることなど。主な択一条件としては、人身事故が過去1年間に2件以上発生し、信号機の設置以外に代替措置がないこと、小学校、幼稚園、保育所等の付近において、生徒、児童等の交通の安全を特に確保する必要があることなどとされておりまして、以上のような基準を踏まえた上で、事故の発生状況や沿道の交通量などから総合的に必要性を判断するとされています。

○浅野敏明議長 佐々木勝彦農林課長。

○佐々木勝彦農林課長 私のほうには、市の森林保全活用施策について、2点ご質問いただいておりますので、答弁させていただきたいと思っております。

初めに、1つ目の質問でございます。本市の個人、団体と分収林契約をしている市行造林も含めた市所有の森林につきましては、254ヘクタールとなっております。市行造林地は132ヘクタールでございます。そのほかは普通財産となっているところでございます。市行造林につきましては、昭和58年から平成11年度までに市内53か所の造林地に植栽いたしまして、樹齢は22年から38年に至っているところでございま

す。この市行造林の管理につきましては、長井市森林経営計画の年次計画に基づきまして施業を実施してきているところでございます。下刈り、除伐、枝打ち、そして間伐、それぞれ植栽してから何年目という節目に施行するように計画しているところでございます。

一方、普通財産の市有林の管理につきましては、森林の大部分が天然林でございまして、用材としての利用は難しく、管理施業ができていないのが実情でございます。市有林の天然林の利活用については、パルプ材や立ち木販売による間伐材としての利用が考えられますが、自然景観の要素でもあり、森林の公益的機能に配慮しながら、慎重に今後の管理方法を検討したいと考えているところでございます。

続いて、2つ目の質問にお答えしたいと思います。森林の伐採から木材利用、再造林までの緑の循環システムの構築が必要であると認識はしております。そのため、植林、育林、伐採など、いわゆる川上の方針につきましては、議員ご紹介のとおり、長井市森林整備計画に基づいて行っているところでございます。しかし、本市におきまして、木材を流通、加工する川中、実際に木材の利活用を行う川下に関わる方々が少なく、体制も整っておらず、川中、川下までの一体的な取組は、現在のところ難しい状況であるということをご理解いただきたいと思います。

活用事例といたしましては、「長井市の公共建築物等における木材の利用促進に関する基本方針」がございまして、そちらのほうで家具や備品、調度品も幅広く利用促進を図るとしております。今回、新市庁舎においても、そのような方針に基づいて様々利用させていただいているという状況でございます。

ただし、リフォームや増改築による県産材利用を進める支援もございますけれども、一般的な建築においては普及拡大が鈍いというような状

況でございます。利用実績といたしましては、本市での材出荷につきましては、令和2年度で370立米、また、そのほか個人、団体による間伐、皆伐につきましては、伐採届で22.4ヘクタールということでございますので、そちらの一部が利用されていると考えているところでございます。

全国的に国産材利用が進まないのは、高価格というイメージが定着していることや、ひび割れや反りの発生等から施業者が敬遠しがちであるということと言われておりますが、本市では、森林から木を切り出し加工する環境がまだまだ不十分だということが大きいのかなと考えているところでございます。地元産材が供給できる環境整備、民間事業者を含めた広域的な体制づくりが必要であると認識しているところでございます。

○浅野敏明議長 1番、鈴木一則議員。

○1番 鈴木一則議員 時間がなくなりました。

さきのDMVの関係よりも、私とすれば市長にお願いしたいのは、今回の改善計画の中には車両の更新の部分が入ってないということでしたけども、ぜひ次期にはしていただかないと、もう40年たつということですから。

この間の勝見議員の高校再編等の話もあったんですけども、やはり高校生にも安全な車両を提供しながら長井市の高校に来ていただくとか、そういうことをしていただきたいと思います。よろしく願いいたしたいと思います。

それから、歩道については、市内の市道。県道、国道ばかりじゃなくて市道がありますので、様々生活の横断歩道になっているという状況がありますので、これは日々注意しながらしていく必要があるかなと。私の家からも、県道ですけども、来るまでに5か所ぐらい信号機のない横断歩道があります。突然、家と家の間からぱっと出てこられる方もいらっしゃいますし、車両もありますし、やっぱりそういう認識とい

う対策も含めて必要かと思っております。

本当、森林については、取っかかりとして質問させていただきました。今後、白鷹町さんが一生懸命取り組むということもありますが、森林の部分は広域でする必要があると思っておりますので、ぜひにそちらのほうも含めて、前に進むようにしていただければと思います。

以上で質問を終わります。

○浅野敏明議長 ここで暫時休憩いたします。再開は午後1時といたします。

午後 0時00分 休憩

午後 1時00分 再開

○浅野敏明議長 休憩前に復し、会議を再開いたします。

市政一般に関する質問を続行いたします。

赤間泰広議員の質問

○浅野敏明議長 順位8番、議席番号11番、赤間泰広議員。

(11番赤間泰広議員登壇)

○11番 赤間泰広議員 公明党の赤間泰広でございます。よろしくお願い申し上げます。

新型コロナウイルス感染症がまだまだ終息が見いだせない中、山形県では幼児のコロナウイルス感染が増加し、私たち大人が責任ある行動をしていかなければならないと強く戒められました。一刻も早くコロナウイルス感染症が終息しますよう願ってやみません。

それでは、通告書に従いまして質問をさせていただきますので、よろしくお願い申し上げます。12月3日、金子議員のほうから質問があり

ましたことに重複することがありますけれども、ご了承いただきたくお願い申し上げます。

初めに、全国的に消防団員の減少が叫ばれております。長井市でも、消防団員数は年々減少していると聞き及んでおります。近年の多発する自然災害などにより、地域住民の安心・安全の確保のために消防団が果たす役割は、ますます大きくなっております。消防団は地域の消防、防災体制の中核であることから、今後、さらに消防団員の確保に向けた取組を推進する必要があると考えます。本市の現状と、消防団員の勧誘にどのようなことが行われているか、消防主幹にお尋ねいたします。

今年の4月に発生しました林野火災について、関係者の方より、消防団活動について、処遇改善と装備の充実をしていただきたいとご相談を受けたところであります。お話を伺いますと、消防団の活動範囲は多岐にわたっております。火災の鎮圧はもとより、地震、風水害など大規模災害の救助、救出、避難誘導、警戒、防除等に関する業務や、平常時における訓練や住民への啓発、広報活動、防火指導、救急指導などです。近年の自然災害の多発や行方不明者の方の捜索などで、出動回数も多くなってきているのが現状であります。消防団の方々のお力をお借りすることが多発しております。今現在の消防団活動への報酬及び出動した場合の費用弁償処遇は、主に住宅火災の鎮圧についての報酬になっているように思われます。今年発生しました林野火災の場合には、鎮火するまで四、五日かかったわけであります。

消防団員の方々は、ふだんは生業を持ちながら、自らの地域は自らが守るという精神に基づき、災害発生時や訓練時には、自宅もしくは職場等から出動して活動します。当然ながら、地域の方々、職場の方々、自営であれば家族のご理解と協力がなければ成り立たない活動であります。この場をお借りして、消防団員の皆さん