

ですか、こういったところもちゃんとやっ
ていかなきゃいけない。

それと、あとは、やっぱりおっしゃることは分かるんですけどね、まず最初に測量ありきはないと。測量は、必要なときにやるべきだと思います。

おっしゃることは分かりますので、やっぱりいち早くこれ取り組んでいきますので、引き続き監視、ご指導を賜りたいと思います。

○浅野敏明議長 9番、平 進介議員。

○9番 平 進介議員 やっぱり行政や庁内全体の情報のデータ化をして、それを共有するということは、やっぱり行政の大切なところの一つでもあるかと……。

(「データ化するのに相当お金がかかる」の声あり)

○9番 平 進介議員 それは分かります。分かりますが、そういったところもやっぱり職員数、大変だというふうなお話もさっきありましたので、ぜひ検討いただきたいと思います。

3番目の主権者教育の一環として、市長からもありましたとおり、市長も議会の議員のときに、少年議会やったらどうだというふうに提案された方ですので、少年会議と少し違うところは市長もやっぱり分かっているんじゃないかと思うので、ぜひ、まちづくり青少年育成市民会議の皆さんと協議いただきながら、これからどうされていくのか検討していただければと思います。

以上で私の一般質問を終わります。ありがとうございました。

○浅野敏明議長 ここで暫時休憩といたします。

再開は、午後3時20分といたします。

午後 2時57分 休憩

午後 3時20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。

それでは、市政一般に関する質問を続行いたします。

なお、蒲生光男議員から早退させてほしい旨の届出がありましたので、ご報告いたします。

鈴木一則議員の質問

○浅野敏明議長 順位10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。今日最後の一般質問となります。よろしくお願いいたします。

厳しい寒波の時期が過ぎ、先週後半より気温も上昇してきました。今週は4月並みの気温で、雪解けも一気に進みました。家の近くの田畑もところどころ土が見えてまいりました。桜開花の予想では、東京が3月18日、山形県は4月7日頃と予想されており、昨年より若干早いかなという感じですが。空も青く広がり、ようやく気持ちのよい季節の到来が楽しみです。

私の質問は2点です。最初の質問は、J R米坂線の復旧と公共交通の持つ役割と地域振興についてです。

8月3日から4日にかけて豪雨災害では、米坂線は未曾有の被害となりました。鉄橋の崩落、盛土の流出、土砂流入による土木被害は112か所に上り、通信ケーブルや踏切遮断機などのケーブル断線や破損の被害も出ているということです。

J R米坂線の管轄区分が、米沢ー今泉間が仙台総合指令室、萩生駅一坂町駅間が新潟総合指令室で、今回の被害は新潟の管轄がほとんど

なっています。国道113号線沿線から見える被害状況は、飯豊町、関川村、村上市と、まだ手つかずの状態です。被害箇所は、本県側が68か所、うち羽前椿－羽前沼沢駅間が43か所となっています。

昨年11月16日に山形県・新潟県沿線の首長がJR新潟支社を訪問し、早期の全線復旧、代行バスの運行、羽前椿－今泉間の運行などを要望されております。報道では、復旧の技術的検討を行っている、代行バスなど地域交通の利便性確保に努めるなどの話があったということでした。

米坂線の早期復旧に関し、以下、市長にお伺いをいたします。

最初の質問です。米坂線復旧に向けたJR東日本新潟支社の要望会での対応についてお伺いをいたします。

8月3日の豪雨により、福島県の磐越西線も鉄道被害が発生しました。濁川橋りょう崩落と盛土の流出など12か所の被害がありましたが、今年4月に喜多方－山都間、全延長の176.6キロのうち9.9キロ区間ですが、8カ月ぶりに開通予定だそうです。

なぜ福島県が早く一部復旧できたのかを調べてみますと、今回と同じような災害が平成23年7月の新潟福島豪雨により、福島県の只見線でありました。只見線全線のうち、特に会津川口－只見駅間の被害が大きく、只見川に架かる3つの鉄橋の崩落、1つの鉄橋の盛土崩壊があり、全線の被害総額が90億円、再開通まで11年を要し、昨年10月1日に開通となりました。

復旧の判断にこぎ着けるまでには、地元要望を受け、復旧の可否、財政負担の法律改正、平成30年などを経て、JR、国、県、自治体負担の枠組みの合意がなされ、ようやく本格工事に着手し、約4年で開通となりました。磐越西線も同じ制度が適用されるようです。

米坂線を利用する通学や通勤に大変苦勞され

ている声や専用バスのある私立高校に進学先を選択する生徒が増えるなど、地域にとっても早期の復旧を願っています。今、紹介した災害復旧事例もあり、早期に見通しが立てられれば、地元も安心されると思います。市長も参加された要望会でのJR東日本新潟支社の復旧の考えや感触はいかがだったのでしょうか、お伺いをいたします。

2つ目、国が設置する再構築協議会に向け、米坂線、フラワー長井線の今後について、どのような考えを持っているかについてお伺いをいたします。

2月10日に政府は、地域公共交通の再編に向け、関連法の改正案を閣議決定されました。これは、国の努力義務として、自治体や事業者らの連携を促すことを想定し、赤字が続く地方鉄道の存廃を議論する再構築協議会を国が設置する仕組みをつくるというものらしいのですが、この対象が複数の都道府県にまたがり、乗客数が減少している路線で、1キロ当たりの平均乗車数を示す輸送密度が1,000人未満を想定されているということです。

米坂線全線が1,000人未満ですので、対象となり、廃止やバス転換などJRと自治体が議論することになります。そこでは、長井市は、フラワー長井線も含めた再構築ということで議論されるものと思いますので、臨むに当たっての市長の考えをお伺いをいたします。

3つ目、公共交通である鉄道存続のため、国も負担し維持していくべきではないかについてです。

JRは、民間なので、東京へ向かう縦線、つまり、収益のある路線にはお金をかけるが、収益が上がらない路線、特に横線は赤字と称して減便を繰り返し、ますます利便性を損なう悪循環となっていると考えます。

東日本大震災では、東北新幹線、東北本線の不通で横軸となる米坂線、陸羽東線・西線が重

要な役割をしたともてはやされたが、今は廃線危機にあり、横軸の役割は何だろうと思います。

民間は、収益路線に傾注し、赤字路線は廃止方針を出します。只見線でも赤字路線であったため、復旧業務は大変だったとお聞きします。

被災時の鉄道軌道整備法では、民営鉄道の災害復旧費用は、原則鉄道会社の全額負担で、一定の要件を満たした場合のみ国や地方自治体からの2分の1まで認められるものでした。そのため、黒字のJR東日本は、全額負担となる復旧には固辞、その後、福島県選出国会議員の活動により、議員立法で法改正が行われ、赤字路線であるなどの一定の要件を満たせば国、地方自治体からの支援が可能になり、国、県、自治体負担の枠組みの決定により、災害から7年後に復旧工事が本格化しました。

国は、地域交通の重要性はうたいますが、地域鉄道を独立採算の事業としています。ヨーロッパでは、公共輸送サービスに生存配慮という概念で、国や州が役割や財源調達に関して規定されているとのこと。日本では、地域公共交通の運営にはほとんど支援がありません。JRでも運営の厳しい路線では、上下分離方式を採用してるところはあるんですが、維持管理への補助はありますが十分でなく、運営面でメリットがなかなか出ない地方路線では厳しいようです。結局、老朽化した設備や車両の負担は、下を負担する自治体に覆いかぶさっている状況です。

米坂線のように収益の上がらない地方路線を廃止という選択ではなく、骨格をなす路線と位置づけ、さきに述べた復旧費の費用負担のように、上下分離方式の下インフラ部分は、国も責任を持って支えるように要望すべきではないかと考えますが、市長の考えをお伺いをいたします。

2つ目の質問、中学校部活動の地域移行についてお伺いをいたします。

昨日の竹田陽一議員の質問と重複するところはあると思いますが、よろしくお伺いをいたします。

昨年11月に県の運動部活動と地域等の連携の在り方に関する検討委員会から、2026年度、令和8年度から部活動は平日のみとし、休日は原則行わないとする考えが示されました。学校の部活動の位置づけ、具体的な地域の受皿や施設状況、運営管理の課題など、まだまだ整理を示さないままでの発表は、唐突な感じを持ちました。

12月末に突然文部科学省が、地域移行の実現は、地域実情から、一斉の移行は難しいとの判断から、令和5年度から3年間達成時期を設けずに、できるだけ早期の移行を目指すに修正されました。

先頃の山形県の検討委員会でも、国の方針転換を受け、2025年度末としていた目標達成時期を見直し、ガイドラインは、部活動改革の基本的な考え方の整理となったようです。

このような中、県中学校体育連盟が全日本中学校体育連盟の決定を受け、令和5年から主催大会に総合型地域スポーツクラブなど、民間団体に所属する選手の参加を認める方針を示しました。2月12日に県中体連から、令和5年度の参加要項がホームページに掲載されましたので、示された要項から教育長の考えや市の検討状況をお伺いをいたします。

初めに、県中学校体育大会に地域クラブ選手の参加を認めるというのが、その基準についてお伺いをいたします。

要項は、19種目の地域スポーツ団体の定義とともに、加入した場合の大会参加の流れ、各競技種目の団体登録についてです。競技種目ごとの要項は、地域スポーツクラブの設立規程が結構厳しいという感想を持ちましたが、種目によっては都道府県を超えることも可能でもあり、また、中体連へのクラブチーム参加の自由度が

高い印象です。

ただ、チームを組むことや取り組みたい活動がないなどの、生徒の救済という感想は持てませんでした。

私の地域スポーツクラブのイメージは、市全体が取り組む総合型スポーツクラブで進めるのがよいと考えていましたので、部活動の任意加入が進められ、この要項のように個々の種目別地域スポーツクラブが多くなった場合、部活をしないで個人のクラブ参加傾向が強くなってしまふのではという懸念を持ちました。

学校の部活動を生活の一部や楽しみとして通学している生徒にとって、部活の意味合いはどのようなのでしょうか。この要項を見てどう思われたのか、お伺いをいたします。

2つ目、現在進められてる市の検討状況についてお伺いをいたします。

1月に行われた市スポーツ少年団の活動情報交換会では、令和5年度から野球と陸上の団体が土日の受皿になって進めるというお話をお伺いいたしました。この要項にある種目ごとのスポーツクラブが増え、参加生徒が多くなると、入部や加入、大会参加の調整などの対応する学校が整理するというのは、かなり大変ではないかと感じます。市の方針、検討状況をお伺いいたします。

3つ目、中学校、高校が担ってきた競技スポーツの今後と市のスポーツ振興についてお伺いをいたします。

この問題は、教職員の働き方改革と、この機会に学校部活動の変革をという考えがあります。室伏スポーツ庁長官は、地域移行期に地域全体でのスポーツ、生涯を通してスポーツを楽しくできるような環境にしたいという考えです。

また、地域にスポーツを楽しめる環境があれば、そこで継続して好きな競技に取り組むことができるとも述べられていますが、中学校、高校の部活動参加が任意となれば、地域スポーツ

クラブへの参加者は、経費負担や送り迎えなどが課題で、今でもスポーツ少年団参加者の減少の原因となっていますので、簡単ではないと考えます。

競技スポーツのきっかけは、中学校、高校の部活動であり、スポーツ振興も学校が担ってきたと思います。全国中学校体育大会やインターハイを目指し、学校も保護者も一丸となって生徒の活躍を支援し、それに子供たちが応え、より以上の成績を目指し、育ってきたと思いますが、今の進め方を見ると、中体連大会は各競技種目で行うという一大会にすぎなくなり、部活動そのものが変わっていくのだと私は感じています。少子化による部活動の課題解決は早期に必要ですが、目標や目的をしっかりと整理した上での導入を行っていただきたいと思います。

地域移行に伴う競技スポーツの今後と市のスポーツ振興への影響について、どうお考えか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。ご清聴ありがとうございました。

○浅野敏明議長 内谷重治市長。

○内谷重治市長 鈴木一則議員から、大きく2項目にわたりましてご質問、ご提言をいただきました。先ほどの平進介議員のご質問もそうなんですが、この2項目とも我が市にとっては非常に苦しい、難しい課題だと思っております。

特にフラワー長井線の山形鉄道については、私はこういうことを言っては失礼なんだろうけども、一番ストレスたまる仕事です。タスのほうも大変だったんですが、やはり議会からもお認めいただき、また職員、置賜地域地場産業振興センターも、タスパークホテルも頑張っておりますので、何とか前の、先の展望が見えてきたんですが、特にJR米坂線もそうなんですが、フラワー長井線、今後どう進めていったらいいのか。

また、2番目の部活動の地域移行についてと

ということですが、長井市のスポーツ振興ですね、ちょっと私も本当にどうしたらいいかわからないと、なかなか難しい課題だなと思っておりますので、大変ありがたいご提言をいただいたと
思っております。

私からは、1点目のJR米坂線の復旧と公共交通の持つ役割及び地域振興についてのご提言
に対してお答えを申し上げます。

議員のほうからは、米坂線復旧に向けたJR東日本新潟支社の要望会での対応についてということで、今の只見線、磐越西線の事例なども詳しく調べていただいて、おっしゃるように、やっぱり沿線自治体と県が一体となって、JR東日本と、また国に対してもしっかりと、特に県と沿線自治体が力を合わせて要望していくということが極めて重要だと思っています。

議員からございましたように、JR東日本新潟支社への要望会については、今年1月16日に、県から大変お忙しいところ、平山副知事はじめ県の関係者の皆様、そして沿線自治体、山形県側が米沢市、川西町、長井市、飯豊町、小国町、そして新潟側の関川村、そして村上市のそれぞれ首長が一堂に会して、新潟支社の支社長をはじめ皆様といろいろ要望、意見交換なども若干させていただきました。

JR東日本に対する要望内容といたしましては、まず1点目が、JR米坂線の早期全線復旧をお願いしたいということ、2点目は、利用者の利便性に配慮した代行バスの運行と、3点目は、羽前椿ー今泉駅間の段階的な運行再構築等の3点について要望をしたところでございました。

代行バスの運行については、8月3日の大雨に伴う鉄道設備等の被災によりまして、不通区間となってる今泉駅ー坂町間では、8月12日からバスによる代行輸送が行われており、その後も地域の要望を受けて、10月11日に便数の追加や時刻の改正などを行っていただき、利便性の

向上が図られております。

要望の2点目の利用者の利便性に配慮した代行バスの運行等についても、JR東日本新潟支社からは、地域の声を聞き、利便性に配慮した代行バスの運行に努める旨の回答をいただいております。

要望の3点目の羽前椿ー今泉駅間の段階的な運行再開等については、これは議員もおっしゃってますが、運行を管理する様々なシステム上の問題で、段階的な運行再開は難しい、との回答でございました。

また、要望、最初の1点目のJR米坂線の早期全線復旧については、河川や斜面等の施設管理者と技術的な協議や意見を伺いながら復旧に向けた検討を行っているが、復旧方法等に技術的な課題が多いとの説明がございまして、運転再開に向けた具体的な計画等は示されなかった状況でございます。

今後も早期の全線復旧を最優先要望として求めていくのはもちろんですが、JRに任せているだけの姿勢では、事態は全く進展しないと考えていますし、仮に復旧したとしても、利用拡大につながらない状況となるのは容易に想像が
つきます。そのため、沿線自治体はもとより、住民にも当事者意識を持ってもらえるような、私ども行政側でも啓蒙活動等が必要と感じて
おります。また、復旧も見据えて、今から利用拡大に向けた沿線地域の機運醸成に取り組んでいく必要があると考えて
おります。

続きまして、2点目の国が設置する再構築協議会に向けて、米坂線、フラワー長井線の今後について、どのような考えを持っているかというお尋ねで
ございます。

まず、2月10日に閣議決定されました地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律案につきま
しては、それで全てが明らかになったわけではなく、省令や規程等まで見ないと分からない部分がありますので、

その点をご理解いただいた上でお答えをさせていただきます。

まず、フラワー長井線及びJR米坂線につきましては、いずれも、国から示された表現で申し上げますと、鉄道を維持し、徹底的な活用と競争力の回復を目指す線区となると考えております。

もう一つの選択肢、BRTやバス等への転換により鉄道と同等以上の利便性を目指す線区には、残念ながら該当しないと考えております。議員からございました再構築協議会につきましては、国、関係都道府県、市町村、鉄道事業者等が構成員となって地方鉄道の存廃を議論するものでございまして、今回新たに国から示された、新たなスキームになると思っております。

米坂線につきましては、山形県と新潟県にわたる広域的な路線で、沿線自治体も複数ありますし、災害復旧という大きな課題も抱えていることから、特に長井市がリーダーシップを取って進めていくということよりも、山形県、あるいは新潟県も一緒ですが、沿線の自治体間でしっかりと議論を重ねながら、よりよい方法を選択して、米坂線の再生に取り組んでいかなきゃいけないと思っております。

また、フラワー長井線については、これまでどおり長井市がリーダーシップを取る立場にあります。やはり、県と沿線自治体と連携協力しながら、存続可能性と利便性の高いフラワー長井線の運行を目指してまいります。

なお、フラワー長井線につきましては、以前にも申し上げましたが、まず、車両の老朽化、もうこれは待ったなしの状況であるということと、今年もですね、この冬、最大で5日間の運休があったわけですが、信号にかかるような電気設備等々については、おおむね昭和30年代あたりに敷設したものであり、大変老朽化していて、もう全部替えていかないと、こういったことが今後もあり得るということで、非常

にこれは大きい問題です。

あとは信号システム、これが耐用年数をとうに超えておまして、ただし、これが、従来のやり方でいくと6億円かかるんですね。これをデジタル無線ですと3億円程度でできるんですが、デジタル無線でやるにも相当準備が必要だということで、これも待ったなしという状況。

あと、山形鉄道の、今度は人的体制の問題ですが、JR東日本からは、残念ながら令和4年度から職員の派遣がもうないと。それは、JR東日本の都合でもあるんでしょうけども、いわゆる旧国鉄時代の社員は、もうほとんど退職されたということで、その取決めとして、民間のJR東日本になってからの職員の派遣は難しいということで、非常に厳しい状況でございます。したがって、社長と専務、総務部長も、運輸部長も、工務部長も空席、課長も空席という状況で、大変厳しいです。

ただ、私ども同じ市庁舎の中の一部を山形鉄道さんにお貸しして入っていただいているわけですが、そんなことから、事務的なところを、やはり地域づくり推進課の担当がいろいろ支援しているので、辛うじて持っている。あと経理のほうなども、県職員のOBの方なんかからもご協力いただいてやっていますが、これが来年度からどうなるか分からないということで、本当に厳しいです。山形県のほうでも、筆頭株主なんですが、大変ご協力いただいておりますが、やはり筆頭株主のほうで、我々と一緒に仕事していませんので、置賜総合支庁の連携支援室、こちらで一生懸命調整を取っていただいておりますが、なかなか私ども現場で決められないと、やっぱり全て置賜総合支庁に、そして県庁に相談して、それからでないとなつてやっぱり決められないという、これは改正になっておまして、これは県を責めることはできないんですが、やっぱり私どもとして、どのようにしてこの体制を維持していくか、何とか安全性は保たれて

ますが、本当にこれも待ったなしの状況で、極めて厳しいと思っておりますので。

しかし、そんな中でも、おかげさまでフラワー長井線沿線の2市2町のほうでは、連携して、この鉄道は残していかなくちゃいけないということでご協力いただいておりますので、ここで弱音を吐いてはいけないということで頑張っていきたいと思っておりますので、議会の皆様のご理解、ご協力を改めてお願い申し上げます。

3点目、公共交通である鉄道存続のため、国も負担し、維持すべきではないかということで、これは鈴木一則議員がおっしゃるように、そもそも日本、世界の中で鉄道事業が民間事業として黒字というのは日本だけだというふうに言われてまして、結局外国は、それだけ人口密度の高いところに鉄道があるかということ、そうではないんですよ。ただ、これは重要なインフラだと。

例えを替えれば、高速道路がありましてね、国道、県道、我々市町村道あるわけですけど、道路については自治体がしっかりと維持管理も含めて、整備してるわけですね。それと同じような考え方が、ヨーロッパでは鉄道も貴重なインフラだと。それは国が、あるいは、場合によっては県とか地元の地域がそれを整備すると、運営だけを民間がやるという考え方なんです。

ところが、日本の場合は、やはり独特に頑張ってるというシステムをつくったということがあると思うんですが、JRになってから、全体で黒字化。厳しいのはJR北海道とか四国とかあるとは聞いてますが、そんな中で、黒字を続けられているということから、国民の間では、黒字じゃなくて赤字だったら、そんなもの、もう車があるんだから必要ないんじゃないかという、やっぱり一般的なそういう国の考え方であり、国民の意識だということ、非常に難しいと。そこを議員のほうから詳しく説明いただいて、本当にありがたいなと思っております。

これまでも長井市から国、県に対しましては、山形鉄道、フラワー長井線、ひいては米坂線も含めた地方鉄道の下の部分、鉄道施設等の更新、設備修繕、維持管理に要する経費の財政支援の継続や拡充を毎年要望してるところですし、フラワー長井線について、特に上下分離方式につきましては、元平県議をはじめ県議会のほうでもご尽力いただいて、そして、現在の吉村知事に認めていただいたものですから、この上下分離方式に対して、私は国のほうに、国土交通省の鉄道局にきちんと要望に、あるいはきちんと状況を説明に行かなくちゃいけないということで、その2年間だけは私が社長を務めさせていただいて、おかげさまで上下分離方式をすることができまして、5年間でごさいましたけど、財政支援も大変ありがたくしていただいたわけです。

議員からは、ヨーロッパの生存配慮の事例の紹介がありました。カーボンニュートラル、SDGsの観点からすれば、鉄道ぐらい優れた輸送手段はないと思っております。公共輸送サービスに必要な経費を国が責任を持って財源調達することは理想的な社会であると考えています。

米坂線も、ディーゼル車からハイブリッドに替えていました。将来的にはフラワー長井線も、そのディーゼル車を払い下げしてもらって、ディーゼル車じゃなくて電気で走る、その中古の車両にしようということ、そういうプロジェクトも職員たちが頑張ってる、いろんなJR関係者の皆様とかOBの方と連携取りながら、そういったところも実は検討しているんですね。ですから、まさにカーボンニュートラル、SDGsに資する、そんな事業だと思っております。

一方で、国によって財政事情や考え方は異なりますし、鉄道を運営する会社が国鉄か民間鉄道事業者かの違いもあると思っておりますので、政策的な部分は国が適切な時期に、適切に、きちんと、しっかりと判断されるものと認識しております。

そのような中、このたびの国によるローカル鉄道の再構築に関する法制度の改正については、危機的な地方鉄道の現状を踏まえ行われたものと認識しております。今回の法改正では、議員からありました再構築協議会による地域の合意形成を、国が支援する以外にも、まだ具体的な内容は明らかになっておりませんが、地域公共交通再構築事業等の補助事業や地方財政措置が新設されるかどうか、新設されると伺っておりまして、国が地方鉄道の再編を最優先課題に位置づけているとも感じております。長井市といたしましても、これら新設される事業等の情報収集を進め、該当する有利な補助事業があれば、積極的に活用していくとともに、今後も引き続き、国、県に対して、下の部分への財政支援の継続やより一層の拡充を要望してまいりたいと思っております。

ということなのですが、1つ懸念する点は、すみません、実は、高校の再編で、米沢市のほうにほとんどの置賜地域の子供たちが通学しなきゃいけないような状況になるのではないかと、非常に危惧しております。

過日、長井工業高等学校の卒業式に3年ぶりにお招きいただいて出席したところでございましたけども、卒業生、今年少なくて61名だったんですよ。61名の出身中学があるんです。61名のうち、東南置賜からは1名だけでした。高島町から。米沢市はもちろんですが、川西町からも南陽市からも一人も来てない。あと、小国町からも来ていませんでした。長井市を中心に白鷹町と飯豊町です。ちょっと小国町なんかは町長にもお願いしているんですが、小国町も人材が足りないと言っているじゃないですかと、すぐそばに長井工業高校っていい高校があるからぜひ言って言っているんですが、なかなか最近ゼロが続いていると。あと飯豊町さんも、努力はしていただいているんでしょうけども、五、六人でしたかね、あと白鷹町さんが十何人ちょっ

と、あと残りの四十何人が長井市ということで、長井高校もだんだんこうなるんじゃないかと。

あと、フラワー長井線沿線の南陽高校も、詳しいデータは今持ってないんですが、大分長井市、白鷹町からは減ったと。もうクラスそのものも減らされてますし、今後、米沢工業高校と商業高校の、あの米沢工業のところですから、大変駅から遠いですよ、あそこに、名称は分かりませんが、産業高校として、これに置賜農業高校も入るのかもしれませんが、置賜農業高校は位置が変わらないと思うんですけども。あと、興譲館高校が中高一貫として、これはちょっと私はよく分からないんですが、興譲館と、もしかしたら米沢東なんかも一緒になるという形で、現在の米沢興譲館の場所っていいですよ、やっぱりかなり遠いんですよ。

そんなことで、一方で、やはり学校の経営方針がしっかりされている米沢中央高校であったり、九里学園であったり、こちらがどんどんやっぱり生徒が伸びてるんですね。しかも、前は米沢中央高校の送迎バスだけだったのが、今は九里学園もしています。そういったことで、鉄道というのはなかなか難しくなるなど。

フラワー長井線としては、ちょっと支障があるから、あまり詳しいことは言っちゃいけないんでしょうけども、最初は私も、ちょうど改選のときだったもんですから、11月頃ですね、10月ぐらいにちょっと申し上げたのは、車両を何とかしたかったんですね、フラワー長井線の。今泉駅にある、あと沼沢駅にあると。車両が置いてあるというのを知っていたので、その車両をフラワー長井線に、すぐそばですから、輸送料本当に少額で済むんですね。それをご協力いただいたら、もうやっぱり今泉駅から小国駅まではかなり開通、再編、もう一回復旧するのは時間かかると思いましたので、フラワー長井線から直接乗り入れできるような形で米坂線が、今、多分4本ぐらい少なくなってるんです。12

本あるうち8本しかないんですね。ですから、そういったところあたりをフラワー長井線から乗り入れさせてもらって、そうすると米沢市にも直通で行けると。もしかしたらフラワー長井線も南陽市のほうの、例えば梨郷とか宮内とかね、あっちのほうもフラワー長井線経由で行ってもらえるかもしれないということで、その車両でぜひ何かご協力したいということをお願いしたんですが、やっぱり沿線の自治体からは非常に、長井市は何言ってんだ、おまえと、こういうようなお叱りもいただきましたけども、やっぱり必要なのは、沿線でもう少し意見交換をして、一緒になって県にお願いして、県と一緒にやってやっぱりJRに、また国にお願いしていくということが必要だと思っておりますので、ぜひ今後ともよろしくご指導いただきたいと思っております。

大変長くて申し訳ありません。ありがとうございました。

○浅野敏明議長 土屋正人教育長。

○土屋正人教育長 私のほうには、中学校の部活動の地域移行について、3つご質問をいただきましたのでお答えさせていただきます。

まず、その前に、鈴木一則議員はじめバドミントンスポ少の皆様、改めてお礼を申し上げます。スポ少と部活動とか学校が非常に一つになって、子供たちを育ててきたなという思いもありますし、私も子供たち、あの中で成長してる姿もいっぱい見ることができました。

加えて、一回、高みを目指すスポ少だったんですけども、全くしたことのない初心者がバドミントンしたいといったときに、そこを快く受け入れていただいて運営していただいたということ、あの子にとっては本当にありがたいことだったなと思っております。今、地域移行という言葉ありますけれども、志が同じであれば、どんな形でも子供も育つし、そんな環境をつくれるん

だなどということ改めて、今回のことを思ったときに余計感じたところでもありますので、今後とも子供たちのためにお力添えをよろしくお願いしたいと思います。

さて、この3つのご質問ですが、このまま私は国か県のほうに言いたいなと思っている項目でもあります。それぐらい非常に混乱している状況ではありますが、まずは、今の状況を捉えていきたいと思っておりますのでお答えになると思っております。

まず1つ目です。部活動の意味合いはどうかということ、これも竹田議員と共通するところはありますけども、まさにこれまで学校では、教育としての部活動として、その意義を受け止めて、大切な柱として取り組んできたところでもあります。部活動は子供の可能性を見つけ、伸ばす大切な場であり、また教師や生徒、それから保護者や地域と心を通わす場でもあります。机での勉強が苦手な子供、それから学校生活でなじめない子供が部活動の中で本当に生きがいを見つけて、開花した、そういうのをたくさん見てきました。

このたびのガイドラインで外してはいけないことは、やっぱり地域の子供たちは学校を含めた地域で育てる。そのために地域の持続可能で多様な環境を一体的に整備するということだと思います。しかし、これはある意味で、学校の中では非常に大きな発想の転換を求められていると思っております。ガイドラインでは、加えて、スポーツだけでなく文化芸術の振興、これもすると、急に出てきました。

もう一つは、教員が学校のホームである授業等に傾注できるよう働き方改革をすること。さらに、学校部活動と地域クラブの在り方について述べられていることが、逆に混乱の要因になってしまってるなというところを率直に感じます。

加えて、県教育委員会からは、この対応は、組織は市町村の教育委員会で行いなさいと求め

られています。議員ご存じのように、各スポーツ少年団やクラブというのは、もう市町を超えて、広域で活動を行っているわけなので、今度この他市町との調整をどうするのか、それもまだ具体的なものは見えていない状況であります。

そして、部活動の入部については、長井市の場合、今、全員入部制を取っておりますが、スポーツ少年団それから文化領域も含めたクラブについては、総合運動部ですとか総合クラブというところで柔軟に対応してきました。

今回のガイドラインを受けて、西置賜の中体連では、来年度、令和5年度をこれからの部活動の在り方を周知・調整する期間として、令和6年度からは任意入部制とする方針をもう示しております。これによって、部活動の意義や在り方、それから形も変わってくるということが予想されます。ご指摘のように、地域活動に選択肢を求めて、目的に応じて活動団体を選ぶとか、それから、逆にそのニーズに応える団体が増えてくるとか、そのようなことも想像される場所です。

理想としては、どの生徒も地域に戻ったら、ちゃんと居場所と受皿と活躍のあるということですけども、この環境をどうつくっていくかってことを考えると、これは教育委員会だけでなく、本当に地域ぐるみで考えていかなければいけないなと思っております。

加えて、月曜日から金曜日が部活、そして土日はクラブとなると、クラブに加入して技術力を向上させたいという子供は多分クラブ、それから部活動で学校の仲間との交流を楽しみしながら、そのスポーツに取り組んでいく子供は学校の部活動へという、そういった選択がこれからはっきりしてくるのかなと思っております。

2つ目のご質問です。先ほどからお話ししましたように、地域一体となって子供たちを育てるという、このことを踏まえて、委員会として

は進めていきたいと思っております。目指す方向としては、土日の休日における地域スポーツ活動を競技ごとに整理しておくことが必要であり、その整理に当たっては、教育委員会だけでなく健康スポーツ課、これらが主体となって進めなければいけないと思っております。

委員会としましては、クラブとして中体連主催の大会に参加できるかどうかということを目標にすると、本当ごちゃごちゃになってしまう、種目によって全く違うことになっておりますので、まずは原点に立ち返って、地域の方々、地域の指導者の方々と一緒になって子供たちの成長を見守っていく、支援していく、この立ち位置をしっかりとっていくことで、ぶれないで何とか頑張っていけるのかなと思っております。これは、本来のスポーツ少年団の皆様の理念に通じるものであると考えております。

中体連主催の大会というのは、日頃の成果の発表の場ですけども、勝利至上主義ではなく、やっぱり本来の私たちが目指している、子供を育てる、そういうところに収れんしていきたいと思っております。

議員がご心配なさっている、この学校ですごく大変になるんでないかという、いわゆる働き方改革と逆行するような形になりますが、優に想定されます。例えば、今回の要項の各種目のクラブ加入とそれから様々なものを見てみると、非常に複雑怪奇です。いろんな種目によって違うし、選択肢も限られてきている。

それだけでなく、4月に子供たちは部活動と入部のクラブ活動の選択をしなければいけません。長井市では、原則部活動に入部することを基本としておりますので、部活動にだけ入る子、部活動とクラブ両方に入った子、それから、クラブ活動だけに入った子、大体この3つのどれかに子供が所属しなければいけないし、さらに、これを個人ごとに意思表示することが求められるということを考えると、今度は、これら

のことを認識して、学校のほうでは、中体連に参加するのかもしれないのか、その意思決定からクラブ登録をどうするのか、これらを3月6日から来年度4月3日まで整理しなきゃいけない、こういう仕事が出てきます。そういうふうなところを考えていく中で、本当にどういうふうに整理したらいいのかということを探して、調整していくほかはないなというところでもあります。

今の状況では、地域スポーツクラブとしての活動として、現段階で現実的には陸上、野球、ソフトボール、バスケットボール、これが新たな動きとして、バドミントンは既に確立されておりますので、これらを新たに、この種目に特化してだとか何とかうまくいくんじゃないかなと思って進めているところでもあります。

さて、3つ目の質問についてお答え申し上げます。繰り返しになりますが、これまで日本がずっと営々と築いてきた学校体育を基盤としたスポーツ文化から、スポーツ基本法にうたわれているスポーツ振興法に向かう、そういうものにしたという強い意思は私も感じています。

このスポーツ基本法の前文には、全ての国民が、その自発性の下に、それぞれの関心、適性に応じて安全かつ公正な環境の下、これが地域になるのかなと思います、日常的にスポーツに楽しみ、親しみ、スポーツを支える活動に参画することのできる機会を確保すると書かれております。これらをまず大事に捉えながら、それに向けて、少しずつでも進めなければいけないと思っているところです。

先ほどもお話ありましたように、この中で、かつ文化が入ってきて、吹奏楽どうするんだって、これめちゃくちゃ大変な課題です。楽器どうすんだよ、それどこで練習するんだ。もう、でも全部預けられたので、じゃあどうするかってことで進めるしかありません。

かつ、部活動の地域移行って、この言葉、私、一番悪いと思ってるんです。あたかも何か部活

動を地域のクラブのほうに任せるといって、全くそういう考えでないんですが、それが独り歩きしているの、クラブの担当の皆さんから言わせると、今まで何でこんなに一生懸命やってきたのに、いきなり部活の意義までこっちさ預けるってどうなんだって、かなりお叱りいただきました。そのような誤解等もありますので、繰り返しになりますが、本筋に戻りながら、まず、みんなで知恵を出し合っていたいと。どこがすんだよということ、結局委員会がするしかないのかなと思っておりますが、本当にこれからいろんな意味でお力添えをいただきますので、よろしくをお願いします。

○浅野敏明議長 1番、鈴木一則議員。

○1番 鈴木一則議員 ご答弁いただきました。市長には大変難儀な話をお願いしたところでした。

私、3月の2日の国会の参議院の予算委員会の総括質疑で、舟山康江議員がたまたま私と同じような内容で、国の関与が甘いというか、そういうふうなお話をしているらしいです。時期的にもっと早く言ってほしかったなという感じはあるんですけども。

実は今、県のほうでは、縦線というか、東京に、関東に向かうことばかり考えてるんですけども、実際的に地域交通というふう考えた場合に、やはり、私、米沢トンネルよりはるかにこちらのほうが重要なことだと思っています。

先ほど市長も触れられましたように、実は、本当地域の子供たちがどういうふうな進路で、どう育ってるのかというふうな部分まで、この地域交通というのはすごくやっぱり関わってくるなと思っています。ですので、先ほど只見線と磐越西線の話をしたんですけども、ここは本当にベース的にするのに7年かかったんですけども、JR、国、自治体の皆さんと、県とか、正直やっぱり協議を進めていただいて、やっぱり早い復旧をぜひお願いしたいと思っています。

本当に市長もヨーロッパの話をしていただけてますけども、本当に生活を支えている公共交通をやっぱりしっかりしていかないと、人口減少なんて、もう地域が崩壊するということまでいってしまうと思うんですね。ですから、これは本当に官民挙げて、ぜひ、先ほど最後おっしゃっていただいたので、質問とはちょっとしませんけども、国に対して、早期復旧も含めて、地域の存続に関わることだということで、もう本当に強烈にこういう要望をぜひお願いしたいと思いますし、もう民のほうも、なかなかやっぱり、これちょっと官のほうの様子見をしてみたいなどころがあるんですけども、そういうところの働きかけをぜひちょっとお願いしたいと思います。何か手だてとして、市長のほうからはなかなか難しいでしょうか。やっぱり沿線、企業とか、そういうところしかないのかもしれませんが、お考えありましたら。ありますか。

○浅野敏明議長 内谷重治市長。

○内谷重治市長 時間もありませんので簡潔に申し上げますが、米坂線の期成同盟会は、小国町長さんが会長さんで、やっぱり会長という立場は重いんですね。ですから、まず会長をはじめ、沿線で意見交換しなきゃいけないんですが、かなり温度差あるんじゃないかなと。米沢市でしょう、川西町でしょう、あと飯豊町と小国町なんですよ、なかなかかみ合わないかなと思ってまして、そこで、県あたりがやっぱりイニシアチブを取っていただくとありがたいなと。フラワー長井線とはちょっと違うかなという感じをしていますが、やっぱり私のほうからは、あんまり表だってではなく、会長を立てて、会長のほうにお願いをいろいろしていかなくちゃいけないかなと思っておりますので、これからも鋭意努力してまいります。

○浅野敏明議長 1番、鈴木一則議員。

○1番 鈴木一則議員 只見線に関して、福島県

は、結局会津若松駅構内に管理事務所、この負担の関係の、それは積極的な県の関わりというのをぜひ望みたいと思います。よろしく願いいたします。

教育長のほうには、大変ありがとうございました。私も質問書いていて、どうしたらいいか全然分からないんですが、最後は、結局先ほどガイドラインにあったように、地域の子供たちを地域が育てるという部分だと私も本当に思うんです。地域の子供たちは、学校を含めた地域が育てるという趣旨が出てるんですけども、そこに行き着くかなと思うんです。

先頃の山新3P賞の進歩賞を受賞された白鷹中学出身の、九里学園高校陸上部の紺野稜真君は、長井市スポーツ少年団の長井アスリートクラブに所属して、そこで研さんして、中学校で四種競技で優勝しているんですよ。陸上なんで、広域でやっているということなんですけども。また、その後陸上ハードルで、もう高校総体、国体、日本選手権取っているんですけども。あと、長井南中学校でこの間講演されたんですけども、四ツ谷の四釜峻佑君、順天堂大学、箱根5区の新記録ということで、このお二方は大学進学と実業団のほうに行かれるということですけども、やっぱり地域で育成して競技者として羽ばたくということは、大変地域としてうれしいことですし、また、その地域で育て、競技者として輝き、それを目標と、次の世代の子供たちが育ってくんだなと思っています。競技者から地元に戻り、指導者として次の世代を育て、このようにつないでいくことが、やっぱり活力を失わない地域として存続していくんじゃないかと私は考えています。

ぜひ、この部活動地域移行が、地域のためのよい機会となるよう願っていますので、最後に、教育長に、総括のお考えをちょっとお伺いして質問を終わりたいと思います。よろしく願いいたします。

○浅野敏明議長 土屋正人教育長。

○土屋正人教育長 今、ご紹介いただいた紺野君、それから四釜君、性格も非常に立派というか親思いで、じいちゃん思いで、ああいう子供をみんなまで育ててるといのは一つの大きな成果だなと思います。これが一つの地域と学校がみんなまで一体となった姿だと思います。

今、正直すぎすぎしてます、今回国から振られてきて。そうではなくて、今、議員からいただいたような、そんな思いを大事にして、まずできることからみんなまで育てていきたいと思しますので、関係各位の皆さん、ここにいっぱいいらっしゃいますので、ぜひお力添えよろしくをお願いします。

○浅野敏明議長 1番、鈴木一則議員。

○1番 鈴木一則議員 以上で質問を終わります。

散 会

○浅野敏明議長 本日は、これをもって散会いたします。

再開は、明日午前10時といたします。

ご協力ありがとうございました。

午後 4時19分 散会