

今年の夏はというよりも、去年から猛暑が続いています。エアコンがない避難所というのは非常に苦しいと思います。ぜひ、財政的な制約もあるかとは思いますが、整備を進めていただきたいというようなこと、それから、災害の情報、どのくらい災害が拡大するかというのが恐らく気象の情報などを見たりすると分かると思うんです。地震などでは広範囲に災害が起きて、多くの方が避難所に行く必要があるわけですが、今回のような土砂災害だと、地区がほぼ特定されるので、避難する方々の人数も大体推定できるわけです。その方々が暑いところに、エアコンなしのところに行くということではなくて、せめてエアコンのあるところに、特に高齢者等避難ですから、高齢者等が最初に避難するわけですから、そこら辺も柔軟に対応していただければいいのかなと思っています。

以上で質問を終わります。

今泉春江議員の質問

○鈴木富美子議長 次に、順位9番、議席番号15番、今泉春江議員。

(15番今泉春江議員登壇)

○15番 今泉春江議員 日本共産党の今泉春江でございます。大きく2つについて質問します。よろしく願いいたします。

まず、最初の質問です。米坂線の復旧促進について質問します。

2022年8月の豪雨で被災したJR米坂線は、今泉から坂町までの運休が現在も続いています。復旧に向けた取組は進まず、バス代行が続いています。

昨年の7月20日に共産党の衆議院議員、国土交通委員、高橋千鶴子さんが、豪雨被害に遭ったJR米坂線沿線の長井市、飯豊町、小国町を

訪れ、懇談をしました。共産党、石川渉県議と私も同席させていただきました。

また、高橋千鶴子議員は、新潟の関川村、村上市にも足を運びました。そして、高橋千鶴子議員は、国土交通大臣が米坂線は復旧すると明言したことを紹介しました。

この中で、どの自治体からも米坂線の存続と小規模自治体の負担をなくしてほしいと要望を受けました。内谷市長とも懇談し、市長は、米坂線あつての長井線と話されました。

また、吉村知事も全国知事会で、運休が続く米坂線について、鉄道ネットワークの重要な横軸路線だとし、早期復旧へ政府の強力な支援が不可欠だと訴えています。

また、吉村美栄子知事は、JRによる早期復旧の実現には、国による補助率のかさ上げや安定運営のサポートが欠かせないとし、鉄道は住民にとって重要な公共機関であり、採算だけで議論せず、観光立国の視点からも維持する方針と方策が必要と政府に求めています。

私も、米坂線は住民の暮らしや命を守る重要な公共交通機関であり、早期復旧が必要と考えます。

今、物流の運転手の不足、高齢化、輸送力低下など、交通の2024年問題が話題になっていますが、衆議院国土交通委員、高橋千鶴子さんは、2024年問題の有効な対策の一つが鉄道の活用だと話されており、鉄道網を維持、活性化し、未来に引き継ごうと奮闘しています。米坂線の復旧も2024年問題の有効な対策ではないでしょうか。

さて、山形新聞が8月20日から5回連続で米坂線の記事を連載していました。その中では、長年にわたり地域を支えてきた米坂線の復旧は見え、バスが当たり前となる現状が続いてると書かれています。飯豊町で5月にJR米坂線復旧をすすめる飯豊の会が設立され、飯豊町、後藤町長は、必要な人がいる以上、公共交通は

欠かせない。採算だけでやるなら本末転倒だと挨拶の中で話されています。

昨年度、置賜地域の県立高校に通学した生徒のうち、337人がバスによる代行輸送を含めて米坂線を利用、そのうち鉄道不通区間の小国町、飯豊町の生徒は78人、関川村では70人が通学しています。2022年度の公立置賜総合病院への沿線市町からの通院者は年間で延べ13万人、新潟県側の県立病院にも関川村から約1万人、小国町から約1,000人が通ったと書かれていました。飯豊町観光協会では、雪遊びをメインとしたインバウンドは、今冬、過去最多の6,308人を受け入れたとしています。

また、復旧に11年かかった只見線ですが、そもそも赤字路線である只見線がなぜ復活できたのか。住民からの熱意と地元自治体の覚悟が県を動かし、県も福島の復興の象徴として只見線復旧を掲げたと書かれています。様々な運動には参考にするものがあります。

J R 米坂線開業100周年記念事業実行委員会も発足しています。委員会（久保道典会長）では、署名活動を昨年から取り組み、J R 東日本東北支部、国土交通省東北運輸局に2万筆以上を提出、沿線の思いを届けています。8月31日には小国町で米坂線復活絆まつりが開催されました。これらの新聞報道を見ますと、各沿線自治体や住民の方々による米坂線復旧への熱意が伝わってきます。

そこで、市長にお伺いします。

私は、吉村知事が米坂線早期復旧について全国知事会で述べたことは大変重要と考えます。要は国に対してどれだけ要望できるかだと思いますが、沿線自治体の市長として、復旧に対する基本的なお考えをお聞きします。

次に、地域づくり推進課長にお伺いします。現在、復旧に向けて、長井市としてどのような取組が行われているのか、また、今後の計画がありましたらお聞きします。

次に、買物弱者への支援について質問します。

近年、身近な商店やスーパーの閉店、撤退、また高齢者の自動車運転が困難になったり、運転免許証返納等などの理由で、買物に不自由を感じている買物弱者の増加が全国的に大きな課題となっています。

先日、中央地区長会の皆様と中央地区在住の市議会議員の懇談会が開催されました。毎年、地区長会の皆様からは、地区で抱えている諸課題について質問があり、その解決策について一緒に考えるための懇談会を開催しています。

このたびの懇談会で私がいただいたテーマは、買物弱者、買物難民についてでした。具体的には、今まであったスーパーが閉店し、近くで買物ができなくなる。免許返納の高齢者も多く、買物が不便になる。できれば必要なものは自分で買物をしたい。郊外の量販店で買物がしたい。中央地区は市営バス路線も複雑です。何かよい仕組みづくりはないでしょうかという具体的な質問がありました。

経済産業省による買物難民または買物弱者の定義は、交通機関に難があり、日用品の買物が困難である人々を指すそうです。さらに、買物難民、買物弱者は、買物ができないだけでなく、買物に行く機会が減少し、外出の機会が減り、ひきこもりで社会的な交流が少なくなり、これにより意欲が低下し、生きがいを失うリスクが高まります。また、食料を十分に手に入れられないことから栄養不足が生じ、食事の質が低下、健康に悪影響を及ぼす可能性があります。また、買物に行けないことで、家での活動が増え、転倒や事故のリスクが高まります。これらのことから、買物弱者支援は、買物ができないだけでなく、様々なリスクが高まることを回避していくためにも重要であると考えます。

かつて本町の大きなスーパーが移転してしまい、直後から車や人の流れは激減して、中心市街地なのに非常に寂しい状況になってしまいま

した。近くの方からは、必要なものをいつでも当たり前のように買物ができた。なくなってみると、こんなにも不便なのかと、まるで買物弱者のような状態だなどと話されました。また、近隣のお店の方からも、人通りが減り、それに伴いお客も減ってしまい、何とかしてほしいなどと要望が寄せられました。さらに、買物に行く知り合いや友人と会って話ができて楽しいなどと話される高齢者もいました。お店がなくなると、その楽しみもなくなってしまいます。

その後、時間はかかりましたが、菜ナポートやドラッグストアなどが開業し、道路の改修工事に伴い、近隣のお店も新しくなり、中心市街地のにぎわいが出てきました。私たちは、このようなことも経験しましたので、このたびのスーパーの閉店が買物弱者をつくるのではと心配しています。

そこで、中央地区での買物弱者の支援について質問します。

買物弱者を支援する3つの提案が経済産業省から提案されています。1つ、買物の場をつくること、2つ、家まで商品を届けること、3つ、家から出かけやすくすること、この3つです。

そこで、現在行われている本市の取組の状況を見ますと、一般社団法人長井市コミュニティ協議会の令和6年度重点事業の中で、各コミュニティセンターと本部を連携しながら生活支援体制の構築として、移動支援事業や買い物支援事業が行われています。その中身は、移動支援事業で各コミュニティセンター1台の公用車を配置し、自宅とコミュニティセンターの移動を支援しています。これは、コミュニティセンターで行う100歳体操など、移動手段がないときに大変好評で、利用者も増えていると聞いています。また、買い物支援事業では、民間事業者と連携して、高齢者の見守りとコミュニティセンターからの情報を基にお宅を訪問し、移動販売を実施しています。この事業の実施には、地

域づくり支援員委託料、生涯活躍の地域コミュニティ形成支援事業交付金、過疎地域等集落ネットワーク圏形成支援事業交付金などを活用しています。地域の拠点であるコミュニティセンターとの関わりが、高齢者の買物支援だけでなく、高齢者の見守り、そして自宅からコミュニティセンターへの移動支援により、社会参加も支援ができています。このようなコミュニティセンターを拠点にした事業は今回の中央地区でも取り組むことができるのではないのでしょうか。

そこで、地域づくり推進課長にお聞きします。

1つ、一般社団法人長井市コミュニティ協議会が本年度からスタートした買物支援は、コミュニティセンターと業者が連携し、希望者一軒一軒を訪問し、見守り活動をしながら買物を支援することは、移動販売者と買物弱者の双方にメリットがあると考えます。中央地区でもこのような買物支援ができるのかお聞きします。

2つ、中央地区は何本かの市営バスが走っていますが、高齢者には分かりづらいなどの意見も届いています。本数も少ないなどの理由もあり、利用者は少ないようです。買物弱者が出かけやすくすることも重要です。買物、移動などの支援にさらに利用いただくように、時間帯の設定やコースなども検討いただければ、利用者も増えるのかと思います。いかがでしょうか、お聞きいたします。

以上、壇上からの質問といたします。

○鈴木富美子議長 内谷重治市長。

○内谷重治市長 今泉春江議員からは、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。私のほうからは、最初の項目である米坂線復旧促進についてということで、(1)の吉村知事が米坂線早期復旧について全国知事会で述べたことは重要と考えると、沿線自治体の市長として、復旧に対する基本的な考えはというようにご質問をいただきました。

議員おっしゃるように、8月1日に福井県で

開催された全国知事会において、吉村知事は、現在、本県と新潟県で連携してJR東日本に対し早期復旧を求めていますとともに、政府に対しても支援を要請しているところです。災害で被災した鉄道は当然復旧されるべきです。鉄道事業者による早期復旧が担保されるよう、補助率のかさ上げや復旧後も安定的に運営できる環境づくりについて、政府の強力な支援が不可欠ですということを発言されたようでございます。

また、先月、8月31日でございますけれども、山形県側、新潟県側一部区間で運休が続くJR米坂線復旧に向けた機運を盛り上げようと、米坂線復活絆まつりが小国町のJR小国駅前広場で開催され、会場には多くの方が来場されており、私も沿線の自治体と一緒に、また、置賜3市5町の市長、町長が全員、本人来れなくて副町長、副市長という場合もございましたけれども、知事と共に、あるいは新潟県のほうからも花角知事がいらしていただきまして、関係自治体の首長と共にきずなセレモニーに出席しまして、会場の皆さんの米坂線復旧に対する熱い思いを感じたところです。JR小国駅の前の広場に特設会場みたいな形で、約1,000人ぐらいの方が集まったというような話でございました。

一方で、JR東日本は、5月に開催された第3回JR米坂線復旧検討会議で復旧後の米坂線の利用試算を基に、JR東日本が単独で運営を行うのは、経営の観点、持続可能性の観点から厳しいものがあるという発言があり、災害復旧後の4つの経営パターン、これは、JRが引き続き運営するということと、上下分離方式、あるいは第三セクター、バス転換、この4つの簡単に言えばパターンということですね。示されております。

復旧については、復旧費86億円、工期5年が見込まれていることから、これは当時ですので、今はこの金額ではいけないと思いますが、復旧

と復旧後の運営を別々に考えるのではなく、一対として考えることが現実的だと考えております。

そんな中、議員からいただきました、全国市長会の後、この9月の6日に山形県知事と福島県、新潟県、3知事が福島県のほうに集まりまして、JR只見線のほうに乗車された。ご存じだと思うんですが、そこで吉村知事がおっしゃったのは、JRによる運営を基本としながらも、上下分離方式、あるいは第三セクターへの移管を含めて議論を進めなきゃいけないということを発言され、あるいは新潟の花角知事については、只見線の経緯に学びながら歩みを進めたいというような発言をされたというようなことでございます。議員からもご紹介いただきましたJR只見線ですが、2011年に災害で不通となって、それが2022年に結局豪雨災害で不通になっていたのを上下分離方式で復旧して現在に至っていると、そういったところを学ばなきゃいけないと発言もされております。

長井市といたしましては、長井市単独の活動、行動というのは、これは慎まなきゃいけないと。それはなぜかという、沿線のまず2市3町、山形県側ですけども、足並みをそろえなきゃいけないと。なかなか腹を割っての話合いというのはまだできておりませんが、それに加えて、これは沿線の山形県側自治体だけでは到底復旧等々については、国に対してもJRに対してもいろいろ申し上げると、お願い、要望していくというのはもちろんでございますが、県が一緒になって行動しないと、なかなか大変な、多額の復旧費でございますので、一丸となって、県と沿線2市3町、そして、私どもとしては置賜3市5町一体となって活動しなきゃいけないと。なおかつ今度は新潟県側も、関川村、村上市、一緒になって、両県で足並みをそろえなきゃいけないということで、今、いろいろその方策について議論、あるいは方向性を、米坂線の山形

県側の期成同盟会、山形県じゃないな。期成同盟会は小国町が事務局で、会長が小国町長なんですね。したがって、会長の合意がなかったら勝手なことはしてはいけないと思っております。考え方も微妙に違うんですけども、今泉議員おっしゃったように、国に対して、あるいはJRに対していろいろ要望していくことはもちろんですが、吉村知事が9月6日に只見線に乗車された後の記者に対する発言などを聞いてますと、このままずっと膠着状況にいてもしょうがないので、本当に具体的にその4つのパターンについて、一つ一つJR側とまずは新潟と含めて意見交換をしていく必要があると。ただし、バス路線にという方式は、パターンは、これは駅目であると、鉄道として残すべきだと。

私ども長井市として微妙なのは、長井線の利用拡大協議会とか、私は長井線のほうの、フラワー長井線、山形鉄道の会長もしてますしね、ですから私も勝手なことを言いますと、すぐいろいろなところで長井市はこういうふうに言ったとなりますので、そこは慎重に言わなきゃいけないと。

吉村知事のほうからは、第三セクターの移管も含めて検討する。あと上下分離方式ということが出てまいりましたので、私どもも含めて沿線は、まずはJR東日本で運営を続けてもらうというのが一番いいと、ありがたいということですが、いろんなパターンを想定して、力を合わせて一日も早い復旧に向けて歩を進めなきゃいけないと思っております。

ただ、懸念されているのは、私どもも、もう2年、3年目に入りましたので、ちょっといろいろ動きたかったんです。それはなぜかということ、私は思うんですよ。このままJR米坂線の今泉一坂町間が鉄道として復旧しなければ、いずれ今泉一米沢間もなくなると。これは当然ですよ。なぜ非常に採算が合わない鉄道でありながら長井線が廃止されて米坂線が廃止になら

なかったかと。これは長井線から比べたらもう3分の1以下の収益率ですよ。3分の1どころじゃないかもしれないです。それなのに残ったのは、新潟と山形を結ぶ非常に貴重な横軸だからですよ。ところが今泉一坂町間が繋がらなかったら、いずれ盲腸線ですから長井線と同じ運命をたどるのはもう明らかだろうということで、私どもはいろいろ心配していたと。

現行運行しているJR米坂線今泉一米沢間はフラワー長井線と共に、高校生はじめ学生や観光客のほか、地域住民の生活の足としてなくてはならない鉄道ですので、フラワー長井線や市営バスとの連携により、利便性の向上と、それから利用促進を図っていきたいと考えておりますし、工事が決まって、方式が決まった後、できれば県のほうとも、あとJRとも交渉して、まず方式が決まって工事がスタートしたといったときに、5年、6年はかかりますので、その間、現在はたしか米坂線今泉一米沢間は11本ぐらいあったと思うんですが、2本は実は欠便といいますかね、少ないんです。ですから、高校生とか、今まで通勤とか、いろんな形で利用されてた方は不便です。今まで乗れた米沢からの新幹線も乗れません。赤湯止まらないで乗れるやつあるわけですね、米沢止まって。ですから、可能であれば県と合意しながら沿線の皆さんと一緒に、長井線から直接米沢まで乗り入れることも可能ですので、そうすると、白鷹、長井の高校生、住民の皆様は非常に便利なんじゃないかなと思っておりますので、そういったことなどが考えられることだなど思っているところでございます。

○鈴木富美子議長 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 私のほうには2点、まず、1点目の米坂線の復旧促進についての(2)復旧に向けて、市としてどのような取組が行われているのか、また、今後の計画はということでございます。

米坂線につきましては、山形県と新潟県の広域的な観光・交流ネットワークを形成する重要な路線でありまして、また、今回運休している沿線自治体の学生、高校生でございますけれども、の通学に必要な交通手段として不可欠なものとして認識しております。

本市の取組といたしましては、特に米坂線が運休している沿線自治体、そして県の意見を尊重しながら足並みをそろえて行動するとともに、米坂線沿線自治体や団体が企画する米坂線の復旧に関するイベント等について、積極的に協力する形で米坂線の早期復旧に取り組んでいるところでございます。

ただいま市長からありました8月31日開催の米坂線復活絆まつりにつきましても、長井市では、きずなマルシェにブースを出店する形で連携し、沿線自治体と共に絆まつりを盛り上げ、復旧に向けた機運醸成の一助になったものと考えております。この米坂線復活絆まつりの盛り上がり为契机に、引き続き関係者が連携して復旧に向けた取組を行うとともに、特に置賜3市5町が一枚岩となって連携していくことが必要だと考えております。

今泉議員からありましたとおり、市民団体、JR米坂線開業100周年記念事業実行委員会、長井市の久保さんが会長になっておりますが、JR東日本の社長宛てに1万627名分の署名を提出されました。さらに、後日、仙台の東北運輸局のほうに訪問されまして、国土交通大臣宛てに1万1,533名分の署名を鉄道部長に提出されまして、米坂線の全面復旧と早期開通を要望されたところでございます。市民団体が合わせて2万2,000名分の署名を集められ、JR東日本及び国土交通省に強く要望活動をされていることに対し、本当に敬意を表するとともに、我々沿線の自治体、そして置賜3市5町が連携しながら、さらなる署名活動など、そうした具体的な行動が取れるように、長井市からも働き

かけをしていきたいと考えております。

また、復旧に向けた直接的な取組ではございませんが、来月の10月20日日曜日開催予定のフラワー長井線まつりにおきまして、一つの目玉事業といたしまして、米坂線の車両を今泉一長井駅間で走らせるイベント、そういった取組を実施する予定です。今泉駅では、米坂線のホームから長井線のホームへ車両入替えをする必要がございますが、その際にも参加者にはその入替え作業にも列車に乗っていただける特典がついております。運行につきましては山形鉄道が担いまして、チケット販売につきましては、やまがたアルカディア観光局のほうで実施いたします。これについては、2年前の被災後の米坂線車両の検査、軽微な交番検査というものでございますけれども、それについては長井線の線路を通過して荒砥にあります山形鉄道の車両基地で行われております。そういった経緯もございまして、今回このような事業を実施する運びとなったところでございます。

今後も米坂線と連携した取組で沿線住民の方々に米坂線や長井線の魅力を広めていながら、より多くの方々に利用していただけるよう事業を実施する形で長井市としては米坂線の全線復旧促進について取り組んでまいりたいと考えております。

続きまして、問いの2番、買物弱者への支援についてでございます。

まず、(1)のところで、今年度からスタートした長井市コミュニティ協議会の買い物支援事業について、中央地区でも取り組めないかという質問でございます。

初めに、今年度から新規事業でスタートいたしました移動販売車による買い物支援事業について、簡単に紹介させていただきたいと思えます。

事業主体につきましては一般社団法人長井市コミュニティ協議会、事業名としては買い物支

援事業でございまして、市では、総務省の過疎地域等集落支援ネットワーク圏形成支援事業、この事業を活用いたしまして、当該事業を支援をしております。利用できる方については、長井市内にお住まいのおおむね65歳以上で買物にお困りの方、それで、対象については、長井市内全域を実施対象地区としておりますので、周辺部だけでなく、中央地区も対象となっております。取扱いの品目につきましては、生鮮食品、総菜、漬物、缶詰、飲料などございまして、それらを載せた移動販売車が一軒一軒ごと自宅までお伺いしますので、外出の必要もなく、商品を手に取って買物ができる形になります。また、中央地区などにつきましては、自宅前の通路が狭く、移動販売車が入れないおうちもございまして、そういった場合についても、移動販売の方が歩いて玄関まで伺いますので、例外なく一軒一軒自宅の玄関先までお伺いするといったところを売りにして事業を展開しているところでございます。

この事業につきましては、コミュニティ協議会が市内の移動販売業者のほうに委託して実施しております。2台の移動販売車で行います。この事業者は、長井市内のほか、これまで白鷹町、飯豊町のほうでも長らく移動販売を続けておまして、地域に根差した活動を行う事業者として認識しております。

また、高齢者の見守り活動も事業の内容に含まれておまして、利用中に異変と思われる状況を発見した場合につきましては、直ちに関係機関に連絡を行うこととしております。なお、緊急時には本人の同意がなくとも実施できるよう、初回利用の際に双方合意の上で利用を開始させていただいているところでございます。

利用可能日につきましては、月曜日から金曜日までとなっております。祝日も稼働しております。曜日ごとに訪問地区、こちらは3地区を定めておまして、中央地区につきましては、

月曜日と水曜日、木曜日、金曜日ということで週4日、中央地区のほうには回る予定でございます。

申込みや問合せにつきましては、お住まいの地区のコミュニティセンター、あるいは市役所にあります事務局本部で受付をしております。申込みの際に生活状況などを聞き取った後に、直接移動販売業者と訪問日時の調整などを行っております。

以上が概要でございますけれども、ちょうど今週の金曜日、9月の13日に市内全戸配布でチラシを配布する予定でございます。

これが現在の状況でございまして、昨年度、試行期間を含めまして、これまで5件の利用開始といえますか、登録がございまして、そのうち4件が中央地区のお宅で行っているとお聞きしております。まだ始まったばかりの事業でございますが、想定どおりに利用申込みが増えていくということを感じているところでございます。

あと、民生児童委員やケアマネジャーを通じた利用申込みが大変多くなっておりますので、福祉分野と情報共有を進めながら、今後は身近な商店の廃業であったり撤退など、買物環境の変化に注意しながら、デジタル技術などの民間のリソースを含め、より利用しやすい買い物支援事業を継続、発展させていきたいと考えております。

1つ目は以上でございます。

あと、買物支援の(2)のところ、中央地区のほうの市営バスについては、高齢者には分かりづらいとの意見があるがというところでのご質問でございます。

現在、市営バスの路線につきましては、周辺部から町なかを通るものとなっておりますので、周辺部については、基本的に特定の1台が運行しているため、比較的乗るバスが分かりやすくなっております。一方、まちなかに関しまして

は、そういった複数のバスで循環を今形成しておりますので、どのバスがどこに行くのか、なかなか路線図であったり時刻表を理解するのが難しいといえますか、必要がございますので、高齢者の方で分かりづらいとおっしゃる方がいると思われま。以前は全てのバスが公立置賜総合病院のほうに行く路線でございましたので、令和3年の市庁舎の完成とともに現在のような路線に変更いたしました。以前の路線につきましては、全てのバスが置賜総合病院に行っておりましたので、ルートが重複し、非効率な運行でしたので、曜日により路線が異なるなど、通学する高校生が使いにくいものとなっております。車両の運転手も限られた資源で運行する必要がございますので、高校生など、交通弱者が利用できるように今の形に路線や時刻を変更した経過がございます。しかしながら、現状といたしましては、市営バスの時間帯に利用者の方の都合を合わせていただく時刻でしか運行ができていない状況でございます。

このため、今年度、12月からになりますが、国の補助金を活用いたしまして、自動運転の実証実験を開始いたします。導入については数年後の導入ということになりますが、より利便性の高いサービスを提供できるよう検討しておりますし、それと並行しまして、まちなか循環バスの専用車両の導入も検討しながら、もっと早い段階で最適なまちなかの循環市営バスの運行をつくってまいりたいと考えております。

なお、それまでの間でございますけれども、ご不便をおかけいたしますが、分からない方に対しては、職員であったり運転手が丁寧に対応してまいりますので、ご連絡いただければ対応させていただきますので、どうぞよろしくお願ひしたいと思います。

○鈴木富美子議長 15番、今泉春江議員。

○15番 今泉春江議員 市長からは、基本的な復旧に対してのお考えをお伺ひいたしました。

市長もおっしゃってましたけども、直近の9月7日の山形新聞の報道を見ますと、山形、新潟、福島の3知事との会議で吉村知事が、JRによる運営を基本とし、上下分離や第三セクターの方式を含め議論する考えを初めて示したと山形新聞の報道で知りました。市長からもそのようなお話があったと思います。

その中で、知事は、JRがどのように関わっていくのか、やり取りをしている最中だとして、バス運転は考えていないというようなことも書かれておりましたので、復旧に向けてというお考えはあるんですけども、当初の考えからちょっと変わってきてるのかなと思います。もし仮に上下分離や第三セクターということになりましたら、もちろん長井市も含まれますよね。含まれるのか、また、そして、そういうようなものの、これからだと思いますけども、大きな意味での試算というようなものもなさってるのか、お聞きしたいと思います。よろしいですか。

○鈴木富美子議長 内谷重治市長。

○内谷重治市長 私ども、小国町を会長とした沿線の期成同盟会では、そういったことは一切しておりません。山形県のほうでは、もしかしたらそういった試算なども内々にお持ちなのかもしれないませんが、私どもは、知事といえますか、県がどういう方針を取るかと、それに足並みをそろえるということを原則としておりますので、私どもで勝手にどうのこうのということはまだどこの市町も考えてないと思います。

これちょっと話は別なんですけど、一昨年8月に災害で鉄橋等々崩壊して不通になったんですが、実はコロナのパンデミックになったということでもちょっと遅れたようなんですが、3年前ぐらいに米坂線のJRの職員のいる駅というのは米沢駅と坂町駅と今泉駅だったんですね。今泉には2人か3人行ったんですが、それも実はコロナがああいうふう発生しなかったらもうとうに無人駅になってたと言われてたんです

ね。ただ、そこでコロナが発生したものですから、ちょっと予定が変わったんだと私は聞いておりますけれども、したがって、米坂線は、私どもから見ればですよ、フラワー長井線から見れば大変な、大幅な赤字で、そして運転手さんがあんまりいないと聞いてます。そんなこともあって、なかなか大変だなと思っておりました。

ですから、ああいう不通の状況じゃないにしても、私どもも沿線の一つの自治体として、長井線でやってるように利用促進協議会みたいなのをつくって、インバウンドなんかも結局、JRさん、職員いないので、何にもできないんですよ。人がいないんですよ。ですから、そういったところを我々、山形鉄道でも、県のほうの了解を得ないとそれはできないですけども、私どもフラワー長井線沿線の2市2町と、それから米坂線の2市3町、ダブっておりますけど、長井市と川西町はダブっているわけですけども、そういったところで連携して、JRさんが直接インバウンドのお客様を対応するなんていうことは、我々、できないだろうと思っておりましたので、それは多分、会長をなさっている小国町長さんなんか分からないわけですよ、長井がどれだけ苦勞してるかと。沿線の自治体が第三セクターとして上下分離方式で負担しているということの重さ、大変なところ、そこは我々、南陽市、川西町、白鷹町、長井市は分かっているわけですから、そういったこともお話ししながら、赤字路線だけでも残してもらおうとしたら、何らかの形で、第三セクターになるかどうかは分かりません。これは県が中心に沿線と、あるいはJRとか、新潟県側とも話していくんでしょうから分かりませんが、私どもとしては、失礼な言い方すると、そういうふうにもう既に苦勞してるわけですよ。本当大変な手間ですよ。本当に。ですから、そういうことを考えれば、我々も沿線として汗を流さなきゃいけないなと思ってまして、ですから絆まつりなんか

も、今回は特に山形県の置賜総合支庁のほうで本当頑張っていたんですが、こういったところをこれからも、直接関わりのない南陽市と高島町と白鷹町もみんな応援するぞと、こう言っていたいてますので、一致団結して存続のために、そしてまた、我々もこの鉄道、本当に必要なんだということを身をもって、一過性のイベントじゃなくて、いろいろ継続してやっていくべきだなと私は思っております。

○鈴木富美子議長 15番、今泉春江議員。

○15番 今泉春江議員 今、市長のほうから、フラワー長井線で私たち本当にいろいろ大変な思いしてるということで、第三セクターとか、上下分離方式とか、上下分離方式になってちょっとはあれですけども、その苦勞というのは分かるわけですから、そういうことも考えながら、沿線自治体、住民の方と連携していくということが復旧のために必要なことですね、情報を取るということで。復旧ということが最大の目的なんでございますが、本当に絆まつりなんかでも、高校生が高校を選択するのに、米坂線がないとどこの高校に行っていくか、そういう将来の選択というのも非常に決められてしまうものですから、子供たちのためにも、また病院とか、買物とか、そういうものにも本当に重要な米坂線だと思っておりますので、引き続き頑張っていたきたいなと思いますけども、まず、今、市長もおっしゃいましたけど、一番は国での復旧と、国が、国土交通大臣もそういうふうには申し上げていますので、それを守ってほしいと、国への要望というものをまず基本として考えていただいて、そして、山形新聞に只見町のことが出てまして、只見町の商工会の会長さんが、福島県選出の国会議員一人一人を議員会館に訪ねてお願いしたというようなことが出てました。地域復興のため、鉄路は途切れては駄目だという一心で頑張りましたというようなことも記事に出てました。この方、私の同級生なも

んで、彼も頑張ったなと思って新聞記事を読んだところ。十年に1回ぐらいの同級会なんかもありますので。

そういうことで、本当に長井市でも国に対して、これをヒントにしますと、県内選出の国会議員も5人いらっしゃるわけですね。特に小国出身の方もいらっしゃるわけですから、ぜひ国会議員の方々にも呼びかけていただいて、力を貸していただいて、米坂線の復興と、それと同時に、県議会議員、長井出身の県議会議員もいらっしゃると思いますので、そういう方たちにも県に呼びかけていただくという、そういうこともお願いするということが大事なんではないでしょうか。

私たち、市長や沿線自治体にただ要望するだけでなく、私たち自身、共産党も、私、このたびの質問に当たりまして、もちろん災害現場を国会議員と共に、県議会議員と共に視察し、自治体の皆様とも懇談させていただきましたので、もちろん今申し上げたように、国での働きを強めることが大事なものですから、国会議員を、私たちの共産党の高橋衆議院議員にさらに国への働きかけを強めるように改めて要望いたしました。そして、県議会議員の石川渉さんも来ていただきましたので、前回、米坂線の復旧について県議会で質問をしたと言っておりますので、引き続き取り組んでいくということで、私たち、このことを確認させていただきました。ぜひこういうことで大きな運動にして、米坂線復旧ということにつなげていければと思いますので、ぜひ市長のほうからも国会議員、県議会議員という方たちへの協力もお願いしていただきたいと思います。本当に鉄道というのは重要な公共交通であると思いますので、官民一体の運動を強めて、早期復旧を求めていきたいと思っております。市長からは、先ほどお話ありましたので、再度その決意というものもいただければ力強いかなと思いますので、お願いいたします。

○鈴木富美子議長 内谷重治市長。

○内谷重治市長 ただいま今泉議員おっしゃったように、沿線の自治体として、しっかりとまずは山形県選出の国会議員の先生の皆様に、とりわけ小国出身の先生もいらっしゃるわけですし、しっかりと要望してまいりたいと。ただし、これは、一人一人もそうなんですが、まずは沿線と、それから3市5町合わせてそのためのきっちとした要望書をつくって、それには県あたりともちゃんと綿密に連携しなきゃいけないので、県のほうとも打合せをしながら、県は県で、私どもは沿線の市町村で一丸となって要望してまいりたいと思いますし、国土交通省やら、あるいは財務省、JR東日本等々にもしっかりと要望活動をする必要があると思っております。

○鈴木富美子議長 15番、今泉春江議員。

○15番 今泉春江議員 市長からは力強い決意というか、お話をいただきましたので、引き続き米坂線復旧のために皆さんと共に頑張ってもらいたいと思います。ありがとうございます。

それで、買物弱者について、地域づくり推進課長にお聞きいたします。

今回問題になっているスーパーですけども、撤退というか、閉店してみないとちょっとその状況やなんかも、今の状況ではまだ分からないかなと思うんですけども、予想としてはこうなるのかなというような、買物弱者が出るのかなという心配があるわけですので、閉店してみても、どういう状況かなと、市民のニーズがどういふところにあるのかなというようなこともぜひ探っていただいて、方法があれば積極的に支援していくということにしていいただければと思います。

また、地方とか、中央地区ではちょっと状況も違うものですから、ドラッグストアがあったり、いろいろあるので、まるっきり買物弱者というようなことではないんですけども、先ほど課長からはありましたけども、買物がしやすい

ような移動支援、バスとか、高齢者が買物しやすいようにシルバーパスとか、何かパスがあれば、いつ使ってもいいんだなというようなこともあったりして、そういうものも考えていただければ、買物支援にもつながるのではないかなんて思っておりますけども、まず、撤退後の様子というか、市民ニーズというか、市民の要望というものも探っていただいて、できることをしていただければと思います。

移動支援ということで、中央地区長会なんかでもお話が出たんですけども、移動支援の運転手さん、安全管理とか、安全対策とか、資格はなくてもいいのかとかいうような質問も中央地区長さんのほうから出ましたので、その辺のところはどうなのか、ちょっと答弁いただければお願いします。

○鈴木富美子議長 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 今の移動支援は、周辺部のコミュニティセンターで行っている自宅からコミュニティセンターまでのところについては、料金取らないので、白タク行為にもならないので、コミュニティセンターの職員であったり、あとは各地域のボランティアの方が運転も可能だということで行っております。ただ、安全面というのはとても大事ですので、コミュニティセンターのほうで十分な研修等を予定しているようですし、そういった安全対策のほうはしっかり取って、この事業のほうは実施していきたいと考えております。

○鈴木富美子議長 15番、今泉春江議員。

○15番 今泉春江議員 大きく2点の質問でしたが、それぞれご答弁いただきました。引き続き米坂線復旧のために頑張ってもらいたいと思いますし、買物弱者のためにも、何か方法がありましたら、また質問をさせていただきたいと思います。

以上で質問を終わります。

○鈴木富美子議長 ここで暫時休憩いたします。

再開は午後3時20分といたします。

午後 2時59分 休憩

午後 3時20分 再開

○鈴木富美子議長 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。

鈴木悟司議員の質問

○鈴木富美子議長 順位10番、議席番号5番、鈴木悟司議員。

(5番鈴木悟司議員登壇)

○5番 鈴木悟司議員 皆様、ご苦勞さまでございます。本日最後の質問となります。よろしくお願ひ申し上げます。

清和長井の鈴木悟司でございます。先日の日本農業新聞に米農家廃業最多ペースという大きな文字がありました。稲作農家の倒産、廃業件数が今年、過去最多を更新する見通しとなったことが調査会社の帝国データバンクの調べで分かりました。肥料など生産資材の価格高騰分が米価に十分転嫁されず、農家経営が圧迫され続ける状況の表れと見られます。今後の米の安定供給を確保するためにも、農家が再生産できる水準への一定の価格引上げが重要であることが浮き彫りとなっております。消費者の方々にも再生産可能な所得が生産者にとって必要であることを受け入れてもらえるように、理解醸成に向けた情報発信をしていかなければならないと考えております。持続可能な農業生産の実現と、消費者が安心できるよう供給できる体制が大切になってくると思っております。