

度を最大限に活用した歳入確保に努めてまいります。

また、歳出面では、事業の厳選という、市長からも答弁ありましたけども、最小の費用で最大の効果を発揮できるように予算配分を行っていきたいと思っております。

財政健全化に取り組んでいた時期から転じまして、長年実現できなかった公共施設整備や市民のニーズに応じた行政サービスを積極的に実施してきたことによりまして、主な財政指標は増加傾向となっておりますが、効率的な予算執行、地方債の繰上償還を実施するなど、あらゆる対策を講じながら、後年度負担の軽減に努めて、引き続き持続可能な財政運営を行ってまいりたいと考えております。

○鈴木富美子議長 6番、鈴木一則議員。

○6番 鈴木一則議員 残念ながら時間がなくなりましたので、以上で質問終わります。

平井直之議員の質問

○鈴木富美子議長 次に、順位4番、議席番号1番、平井直之議員。

(1番平井直之議員登壇)

○1番 平井直之議員 お疲れさまでございます。21爽風会の平井直之です。会派を代表して一般質問を行いますので、よろしく願いいたします。

早速ですが、通告に従いまして、私からは、公共交通についての1件についてですが、質問させていただきます。

厚生労働省のデータでは、日本の人口は2070年には総人口が900万人を割り込み、高齢化率は39%の水準になると推計されています。また、団塊の世代の方々が全て75歳となる2025年には、75歳以上の人口が全人口の約18%となり、2040

年には65歳以上の人口が全人口の35%となると推計されています。また、日本の出生数を見ますと、外国人も含んだ2024年の人口動態統計の速報値では、2024年の出生数は72万988人で、9年連続で過去最少となったそうです。諸外国と比較しても、65歳以上の人口の割合は2位のドイツより10ポイント以上大きく離して1位となっており、出生率についても、ヨーロッパ諸国より低い出生率となっております。

本市においても、人口推移を国勢調査のデータ、これは平成27年と令和2年度のデータの比較になりますが、それで調べたところ、平成27年の人口は2万7,757人、令和2年度の人口は2万6,543人となり、5年間で約1,200人減少しており、率でいきますと約4.4%の減少となっております。

また、人口構成を調べてみますと、年少人口と言われる0歳から14歳の人口比率は、平成27年で約12.0%、令和2年度では約10.7%と、1.3ポイントほど減少しております。同様に、生産年齢と言われる15歳から64歳の人口については、平成27年では約55.2%、令和2年度では53.3%と、1.9ポイントほど減少しております。

一方、高齢と言われる65歳以上の人口は、平成27年では約32.9%、令和2年度では約36%と、こちらは約3.1ポイント増加しており、高齢化率についても、全体における高齢化の比率でありますので、大きく増加しているということになります。直近の本市の人口については2万5,000人を切る状況にあり、また、出生数も増えてないことから、さらに高齢化率も上がっているのではないかと考えます。

このように高齢者が増える状況でありますので、車の運転免許証を返納する方が増えてきているのではないのでしょうか。運転免許証を返納することにより、買物や病院など、自分で出かける手段がなくなってしまう、大変困っている方が多くなっているとお聞きします。また、高

齢者に限らず、学生や通勤する方、近所にお店がなく、歩いて買物に行くにも大変な方などもおられ、市民の足となる公共交通の重要さが増してきているのではないのでしょうか。

令和7年度の施政方針の中に5つの各個別施策の主な取組があり、その1つに、住みやすく住み続けたいなるまちづくりの項目があります。その項目でも、市営バスやフラワー長井線は本市における重要な交通手段であるとあり、コンパクトで持続可能なまちにしていくには、小さな拠点をつなぐ公共交通が大きな課題になっているのではと考え、質問いたします。

初めに、1つ目は、市営バスの運用状況についてです。

市内の全ての地区に市営バスが運行されるようになり、路線が大幅に増やされ、10年ほど経過します。この間、利用者拡大のために路線の見直しなどをされてきたと思います。また、ここ数年は各路線での乗降者状況などのデータを蓄積し、解析され、様々検討されていると思います。直近では、市営バスの利用者が増えているとのことですが、直近3年間の利用状況と増加した要因は何か、総務参事にお伺いいたします。

2つ目は、さらなる利用者を増やす施策についてです。

利用者は年々増加しているようですが、1台当たりの乗車率からすると、まだまだ低いのではないかと思います。朝の1便目については、高校生や通勤される方、病院に行かれる方が利用されており、乗車率は高いように思いますが、そのほかの便の乗車率についてはばらつきがあると思います。低い状況かと思えます。初めて利用する方からすると、どのように利用したらよいのか分かりにくいような気がします。初めての方でも利用しやすいように、例えば路線ごとに置賜総合病院に行くための推奨時刻や買物に行くための推奨時刻など、乗換えも含めて、

分かりやすく、長井市バスブックに掲載してみたいかと思いますが、このように、初めての方でも利用してみたいと思ってもらえるような施策が必要なのではないかと思います。今後、さらに利用者を増やすために、どのようなことを考えておられるのか、総務参事にお伺いいたします。

3つ目は、買物困難者の対応についてです。

先ほども申し上げましたが、高齢化率は上がってきておりますし、高齢者世帯も増えてきているのではないかと思います。また、高齢者のみならず、近くにお店がなく、歩いて買物に行けない方もおられると思います。

最近は移動販売等で購入することもできるようになってきましたが、いろいろなものを見て歩いて買物をするのは、買物をする楽しみだったり、献立を考えながら歩くことで、体の健康にもよいのではないかと考えます。

ただ、買物をして重いものを抱えながら市営バスを利用するのは、バスの乗り降りや、バス停からの道のりが遠い方などは大変かと思えますので、買物から帰宅する際はタクシーなども利用していただき、ドア・ツー・ドアで帰宅できるようにしてはいかがでしょうかと思いますが、どのようなことを考えておられるか、総務参事にお伺いいたします。

4つ目は、公共交通の在り方についてです。

施政方針にもありますが、コンパクトシティ・プラス・ネットワークを実現するには、まちなかの整備もある程度済み、これからは小さな拠点を結ぶネットワークが重要な課題であると考えます。これから、さらに進む高齢化社会にどう対応していくのか、また、今後の公共交通の在り方について、市長にお伺いいたします。

以上、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。

○鈴木富美子議長 内谷重治市長。

○内谷重治市長 21爽風会を代表しての平井直之

議員のご質問にお答えを申し上げます。

議員からは、これから人口減少がどんどん進む中、あるいは高齢化することから、免許の返納等々、しっかりと交通ネットワークを充実させることが必要ではないかというようなご提言でございます。ありがとうございます。

4点ほどご提案いただいておりますが、私からは、(4)の公共交通の在り方についてということで少しお話をさせていただきたいと思えます。

まずは、本当に今年が5年に一度の国勢調査の年になっておりまして、果たして長井市の人口はどれぐらいの減少にとどめることができるかというのが非常に気になるところでございますが、ただ、私どもとしては、ほかの市町村とはちょっと違って、非常にコンパクトでまとまりのあるまちだと思っておりますので、したがって、高齢化が進み、あるいは人口減少が進んで、どこかの地域が消滅するということは少なくとも、ここ20年、30年ぐらいは大丈夫だという、私は確信を持っています。そのための公共交通ネットワークの充実ということで、とりわけ市営バスと、フラワー長井線とJR米坂線、これをより充実、あるいは存続をきちっとさせなくてはならないと思っております。

まず最初に、バスでございますが、こちらについては、平井議員からございましたように10年前に、その前までは2台だったと思います。2台のバスだったものを各地区周辺部5台のそれぞれのバスを、そして、いまだ実現はできていないんですが、中心市街地には循環バスをと、できれば循環バスも南回りというのか、北回りというのか、東回りか西回りかになるんですが、2路線必要だろうと。結局、今、周辺の例えば西根バスとか平野バス、致芳バス、全部そうなんです、1時間に1本もなかなかできないところが多いです。それはできるだけ住宅のある地域に細かく入れるような、そういう、12人、

14人乗りバス、それを基本として、西根バスの場合は中型かな、26人乗り程度のものなんです、それでくまなく集落を回って、なおかつ、市道上でバス路線で、バスが来たら手を挙げれば乗せてくれる。あるいは市道の自分のうちの近くであれば、停留所ではなくても降ろすことができるということ売り、まずは充実を図ってきたんですが、なかなか利用者が当初増えませんでした。

それは、長井市はバス路線というのは、実は国道沿いと県道沿いの昭和の終わり頃に大分廃止になったんですが、3路線ぐらいしかなかったんです。そうしますと、ほとんどの方がバスに乗った経験がないと。したがって、もう自動車社会ですから、バスなんていうのはもともと乗らなくても大丈夫だったのが、議員おっしゃるように、高齢化により免許返納、それをしなくてはいけないような時代になってまいりましたんで、そこで、むしろ市営バスの充実よりも、デマンドバスを頼むという声がたくさんありました。ただし、デマンドはデマンドでお金がかかる割には、割と不便な面もあるんです。いい面はもちろん、ゲート・ツー・ゲートといいますか、目的地から目的地まで行ける。ただし、料金はバスよりも高い。それと、乗り合いで行きますから、あるいは予約をしなくてはいけませんので、相当前から予約をして、ぐるっと回って来ると、バスも一緒ですけれど。その割には高いということなんです。

長井市の場合は、3年、4年前からですか、定期というので1,000円定期で1カ月乗り放題、なおかつ、使い回しもいいですよ。家族だったら、お母さん買ったものを、おばあちゃん買ったものを息子が、あるいは孫が使ってもいいというようなことで、それでできるだけ使ってもらおうとやったんですが、便数が今のところ少ないんです。1時間に1本あれば、まあいいほうで、2時間に1本しかない。しかも月、水、

金だとか、火、木しかないとか、そういうようなことなどもあったりして、なかなか伸びなかったと思います。

したがって、ぜひこれから便数を増やすために、今、中央地区で自動運転バスの実証実験を行っています。何とかこれを実現したい。それはそれでお金もかかりますが、早くても3年後ぐらいの実現だとは思いますが、その際に、例えば市役所前の駐車場の一面をバスの乗換えのところとか、あとは、駅前のところとか、あそこに今4台ぐらい並んで、そして乗り換えするんです。そういうことをして、まずは置賜総合病院に行く直行便というのを2便ぐらい残して、あとは、全部中央地区まで来たら、今度は循環バスに乗り換えてもらおう。それも乗り換えしても定期1つ、1カ月1,000円の定期で全部乗れるとして、とにかく利便性を増やしたい。郡部のほうも1時間に1台は最低、それから、まちなかは循環バスで2台でできればぐるぐる周りしたいというのが、まず当面の目標だと思っています。そんなことで利便性を増やすということで、市営バスをまず充実させる。あと、Ma a Sのデータなどもありますから、停留所については地元の声を聞いて臨機応変に、あるいはコミュニティセンターのご協力を得てやっていきたいなと思っています。

あと、もう一つは、今年度から各コミュニティセンターにワンボックスの車1台ずつ配置しました。まずはそれでやっていくんですが、状況によってはそれを増やすということもあるかと思っています。その場合は、無料ではなくて、安くても有料にして、そして、継続できるような制度にすべきだなと思っています。

あと、まちなかは、先ほど言いましたように循環バスということで、南回り、西回りで、できれば30分に1回ぐらいで一巡して、乗換えもできてということが理想なのかなと思っています。

あと、もう一つは、鉄道です。フラワー長井線については、ご存じのように環境省の補助金を受けて、地域おこし協力隊で来ていた重田さんが、自ら会社を持っていたんですが、その会社が太陽パネルを利用したソーラー発電をやって、そのバッテリーでエンジンを切り替えて、電車でやるということで、フラワー長井線の車両も、もうさすがにあの車両って、軽車両なものですから、通常は15年から20年ぐらいなんです。もう35年、40年近いので、もうかなりがたがきているということで、新車で買うのは難しいんですが、JRのほうの払下げをお願いして、あと、信号システムとか、そういうところも、今、順次国の支援を受けながら整備し直しています。いよいよ車両も新しくなって、ディーゼルでやっていた。まあ、軽油も1日700から1,000リットルぐらいかかるはずなんです。それをソーラーで充電したのについては、環境省の補助事業であれば、かなりコストを下げられるので、それによって値段を下げることにはできないか。

あとは、車両もまず6台あれば、30分に1本にできると。なおかつ運転手も結構人気で確保できていますので、今のところ。ですから、そういった場合は、夜11時ぐらいまでの終電であれば、相当使い勝手がいい。したがって、1時間に2本あると、新幹線も降りるにも乗るにも30分以内で乗れるわけですから、最大。ですから、非常に勝手がいいし、あと、山形に通勤している人も米沢市に通勤している人も使えば、車で行く必要がない。特に冬場なんかは安全だと。それをできればフラワー長井線だけではなくて、JR米坂線も、これは山形鉄道の取締役会でも、私がもうちょっと勝手なことで、こういうことはどうでしょうかということ。話して、県のほうでも承知していると思いますので申し上げますと、取りあえず、今、米沢-今泉間はつながっているわけです。ただ、便

数は2本ほど少なくなっているはずですが、それはなぜかという、運転手さんがいないんだそうです、JRは。何とかコロナ禍ということで、今泉駅にはJRの駅員が2名かな、いらっしゃると思うんですが、それも実は引き揚げる予定だったと。今は今泉一坂町間、小国一坂町間が不通になっていますので、今泉に多分しばらく置くんだらうと思いますが、なかなか経営は人手不足で大変だと。経営はもともと赤字なのは承知しているわけですが、したがって、今後、米沢から坂町までどうなるか。

今度3月の末に沿線の自治体での、山形県内のですね、2市3町と県との意見交換会というのがありますが、そのときにどういう話になるかですけども、原則としては、もちろんもう一回復旧させる。工事費は、ただし、当初の4年前、3年前から見れば倍は確保しなくてはいけないだろうと。あと、赤字の額が上下分離方式ということで選定したとしても、米沢一今泉間で6億円、7億円赤字と。今泉から坂町まで十四、五億円赤字と、合わせれば20億円です。これを毎年負担できるかということなんです。それは県と沿線でするんでしょうけども、それを国でずっとなんていうことは出来ないと思います。それはほかの地方鉄道がそんなことを今はしていないわけです。したがって、JRも手を引くということになると、非常に厳しいと。

あと、新潟のほうは、ごめんなさい、長くなって、バスでいいみたいな話もあるやに聞いています。なかなか難しい状況だなと思っていますが、もし米坂線もフラワー長井線で、まずはね、復旧するまで、今泉一米沢間をフラワー長井線でさせてもらっていたら、今度は長井から直通が行けるわけです。それも車両さえJRから提供いただければ、運転手と、あとは、実は日信電子という勸進代に会社があります。親会社が日本信号で、これは電車の自動運転をやっているんです。ゆりかもめとか、あるいは東京

モノレールとか。その第一人者なんで、そこで協力するみたいな話もありまして。

そうすると、もしできれば、米坂線も同じようなソーラーでやって、エンジンを替えて、しかも自動運転できれば、もう30分に1本できるのではないかと。これは夢ではないかというふうに言われるかもしれない。そういうふうに考えていかないと、これは実現しなくては行けないと。SDGsあるいはカーボンニュートラルを目指して頑張っていきたいと。利便性の高いということで、まずは20年、30年が一番つらいでしょうけども、ぜひこれを何とか我々長井市としては、公共バスとそれから鉄道もフル活用して持続可能なまちにしていきたいと思っていますので、引き続きご指導いただければと思います。長々と申し訳ありませんでした。

以上でございます。

○鈴木富美子議長 新野弘明総務参事。

○新野弘明総務参事 私のほうには、公共交通の

(1) のところで、市営バスの利用状況ということで、直近3年間の利用状況と増加した要因ということでございますが、直近3年間の利用状況につきましては、確定している令和3年から令和5年度の状況でございますけども、令和3年度の利用状況につきましては、2万5,086人となっております、令和4年度が2万6,897名で、前年比1,811名、ここで増えていきます。あと、令和5年度につきましては2万7,749名ということで852名増加している状況でございます。

令和6年度につきましても1月末現在の状況ですが、2万5,014名ということで、前年対比で1,760名ほど増えておりますので、今年度の利用者としては3万人超の利用が見込まれると見込んでいるところでございます。

また、データの分析については、令和4年度からスマートシティ長井実現事業におきまして、利用者の乗降データを収集しております。定期

の裏側にRFIDのタグを貼り付けまして、それを読み取る手法でございますけども、その中で、属性です。学生か、一般か、高齢者、それごとに人数を把握しているところでございます。その状況につきましては、一例でございますが、令和4年度と5年度の比較でございますが、高齢者に関しましては、令和4年度と5年度で比較しますと、ほぼ横ばいでプラス60名ぐらいです。一般の方につきましては、逆に501名ほど、令和4年度、5年度では減っている状況です。学生については大きく増えていまして約1,300名、令和4年度、5年度で増えている状況でございます。

令和5年度と6年度、ちょっと今まだ分析の途中でございますが、見てみますと、今年度につきましては、高齢者の方が大分増えている状況が見えているところでございます。これにつきましては、市営バスの認知度が向上したということによる利用者の増加があるであろうと認識しておりますが、最近では、高齢者の方の利用が増えているということがございますので、免許証の返納による移動手段として利用していただいているものと考えております。

また、令和3年の10月に大規模な路線改正を行いまして、長井駅とかヤマザワで行っておりますから乗換の導入であったり、令和5年10月に車両を5台から6台に1台増やしております。豊田バスにつきましては、病院までの部分について、快速と周遊ということで1台増やしておりますので、そういったところで利便性の向上を図ったことが利用者数の増加につながったものと考えております。

続きまして、2つ目でございますが、さらなる利用者を増やす施策についてということでございます。

平井議員からありましたとおり、乗車率ということだったんですが、そういった定義はちょっとなくて、統計取っておりませんが、6台の

バスの定員を合計しますと、87人になります。それが1日7便運行しておりますので、令和5年度1年間で考えますと、240日運行しておりますから、マックスの乗車人数を仮定すると、14万6,160、それが分母になります。令和5年度の乗車人数につきましては2万7,749名ですので、割合としてはちょっと計算しますと19%、20%弱という形になります。

この数字については多いか少ないか、評価は難しいところでございますけども、より多くの方に乗車いただくために、引き続き利用拡大に取り組んでまいりたいと考えております。

今年度はスマートシティ長井実現事業におきまして、市営バスの車内に降車ボタンを設置しております。あわせまして、バスの現在地が分かるバスロケーションシステムを導入しておりますので、もうそういったところで利用者の利便性向上を図っているところでございます。また、今年度ふだん乗り慣れていない小学生に対しまして、夏休み限定の乗車券、希望者に無料で配布する事業も実施いたしました。

来年度につきましては、現在も数名の方にご利用いただいておりますが、外国人の労働者向けにPRですね、会社等を訪問しながら無料券のほうを配布いたしまして、そういった取組を来年度実施したいと考えております。

また、提案いただきましたバスブックへの推奨ルートの掲載につきましては、バスブックについては業者のほうで作成しておりますので、広告収入だけで行っていますので、最近印刷費が高騰してしまっていて、ちょっとページ数が限られていますので、なかなかちょっとそこを載せるのは難しいかなって考えているところでございますが、そういった対応につきましては、利用拡大につながりますので、例えば置賜総合病院であったり、まちなかの医療機関、スーパーあるいは各高校などの推奨ルート、時刻のチラシについては、ぜひ作成いたしまして、例えばコ

コミュニティセンターでのミニデイサービスだとか、100歳体操のときに説明するであったり、各高校に訪問してPRを行ったり、あとは、通勤で使えそうな会社にお邪魔しながら、通勤で使っていただくような、そういった営業活動のほうも今後行っていきたいと考えております。

あと、3つ目でございますが、買物困難者の対応でございますが、そういったサポートについてでございますけれども、長井警察署の統計によりますと、長井市内の運転免許証自主返納者数につきましては、令和4年が126名、令和5年が118名、令和6年度が、これは2月28現在でありますけれども、113名となっております、自主返納者の割合につきましては、75歳以上の後期高齢者となっている状況でございます。

本市におきましても、運転免許の自主返納者に対する支援策といたしまして、運転経歴証明書の交付手数料、こちらは1,000円かかるんですけども、その分の全額の助成、あと、市営バスにつきましては、1年間の無料の乗車券を交付しております。あと、フラワー長井線の利用券につきましては、購入助成といたしまして、10冊購入した部分の半分、上限5,000円として補助を行っているところでございます。

また、県につきましては、自主返納者に対しまして、協賛店として登録された事業者におきましては、店舗で運転経歴証明書をご提示することによりまして、協賛店の独自のサービス、特典を受けられるような制度を実施しているところでございます。例えば市内のタクシー会社につきましては、証明書を提示しますと、メーター料金の10%割引を受けることができます。

また、公共交通担当といたしましては、市営バスの利便性、特に運行頻度を増加させることで、買物に行く方の支援を行っていきたくて考えております。しかしながら、議員からありましたとおり、市営バスの利用者の買物につきましては、買物の後の荷物の持ち運び等が困難な

方も実際いらっしゃいますので、そういった方の対応につきましては、先ほど県が実施しているサービスをご紹介いたしました、その中には、市内のホームセンター等で購入した場合に購入商品の配達無料券の進呈ということもございまして、そういった対応を連携して考えていきたいと思っております。

また、これは一つの例でございますが、このような取組を参考に、スーパー等の民間と連携いたしまして、高齢者の方でも買物がしやすいような環境を今後整えていくように検討してまいります。

また、今年度につきましては、中央地区を除く5つのコミュニティセンターのほうに、移動支援にも活用できますワンボックスカーを配置しております。来年度につきましても、残りの中央コミュニティセンターのほうにも配置しますので、全コミュニティセンターに配置する予定でございます。

今後、これからコミュニティセンターとも調整必要になってきますけれども、ある程度同じ地域の高齢者がまとまって買物をしたときに、お店から帰宅する際に、コミュニティセンターの買物支援事業ということで、移動支援として制度上十分対応できると思っておりますので、そういったところも市のほうで来年度予定しております長井市公共交通計画を策定する予定でございますので、その中で十分検討してまいりたいと思っております。

○鈴木富美子議長 1番、平井直之議員。

○1番 平井直之議員 答弁いただきました。さらなる利用者を増やす施策ということで、一つ提案させていただいていたんですが、長井市営バスだけではなく、フラワー長井線の接続や山交バスの接続も併せて、接続がよいような時刻表になっていけばいいなと思ってはいるんですが、その辺のところの見直しなんか考えていらっしゃるか、ちょっとされていると思うんです

が、もう少し利便性のよい時刻の取り方とか、そういうことをちょっと検討されているのかお聞きしたいと思います。総務参事、お願いします。

○鈴木富美子議長 新野弘明総務参事。

○新野弘明総務参事 長井市の公共交通としては、幹線としては、フラワー長井線と山交バスを基本にしておりまして、それにつなげる路線といったしましては市営バス、さらにきめ細やかな移動支援としては、コミュニティセンターで行っている移動支援ということで今組立てを考えておりますが、それについては、来年度の中で、ちょっと今の全体の計画を県のほうでトータルでの計画をつくっていたものの、長井市単独での計画はつくっておりませんので、来年度、時間をかけてちょっと全体を見直ししたいと考えておりますので、その中でいろいろアイデアはあるんですけども、いろいろ検討してまいりたいと考えております。

○鈴木富美子議長 1番、平井直之議員。

○1番 平井直之議員 今7便ほど毎日運行されているようですが、便ごとにばらつきがあって、1便は多いようですが、2便目はちょっと少ないとか、多少ばらつきがあるようです。1時間に1本、確かにきめ細やかに運行されればいいんでしょうけども、そのばらつきを考えれば、利用目的、例えば通学、通勤だったり、買物に特化したような時間帯とか、そういう利用目的に合った便や時刻の設定なんかも利用していただける方はいいとは思いますが、その辺どのように感じますか。

○鈴木富美子議長 新野弘明総務参事。

○新野弘明総務参事 そういった乗降データにつきましては、今、スマートシティ長井の事業のほうでデータ収集しておりますので、そのデータ見ますと、日中の時間帯が大分利用者が少ない状況がありますので、その辺の日中の時間帯です。どういうふうなルートで通っていくのか

も含めて、あとは補助的な移動支援としてはコミュニティセンターもありますから、そこを組み合わせて、今の日中のところは見直ししていきたいと考えております。

○鈴木富美子議長 1番、平井直之議員。

○1番 平井直之議員 続いて、今後の在り方についてですけれども、県内に限らず、各自自治体では、ライドシェアだったり、デマンドバスの活用をされているようです。本市において、どの方策がいいのか、私もちょっとまだ勉強不足で理解してないところはあるんですが、そういったところもある程度必要性があるのではないかと私は考えています。確かに様々な財政だったり、人員だったり、あると思うんですが、今使われていますMa a Sをうまく活用し、IT技術であったりAI技術を活用しながら、その辺のところもカバーしていければ、今後の新しい利用価値が出てくるのかなと思います。

あと、コミュニティセンターの車も増加されるということがありますが、その辺のところもトータルでいろんなことを考えていかなければならないと思いますが、ちょっと改めて市長にその辺の運用の方法といたしますか、考え方もお伺いしたいと思います。

○鈴木富美子議長 内谷重治市長。

○内谷重治市長 例えばMa a Sについても、そのデータをうまく活用して停留所を変えたり、それは地元の方のご要望なども聞いて、そういったところはできるんですが、それがスマホで今、例えば長井駅前から乗って、五十川の致芳の小学校に行きたいんだっていった場合に、都会なんかですと、すぐルート出ますよね、何分後にとか。そういうシステム何か構築できるんです。それと同時に、どこから何人乗ったというデータなどもできるんですが、長井市の場合は、デマンドバスも実証実験やったんです、2年前ですか、3年前ですか。そのときに結局致芳地区の森、東五十川については路線バスしか

通らないということで、それも便が限られていたので、じゃあそこをデマンドでやろうということで、当初募集したところ、それなりの人数があったんですが、蓋を開けてみたら、1回使ったらあとは使わないとか、割と使い勝手があんまりよくないのかなと。

ですから、例えば過疎自治体なんかは、どちらかというとデマンドメインで、うちみたいなバス路線やっているところは珍しいんです。どういう仕組みが今後いいのか、あるいは国からの支援などもどうすると私どもとしては一番うまい形で受けて、なおかつ市民に喜ばれるのか、その辺のところをもう少しデータを取らなくてはいけないのかなと思っています。

あと、実は長井市と朝日町中心にフラワー長井線とか、左沢線の沿線の自治体でデュアル・モード・ビークルという、鉄道とバス、ダブルモードで乗れるようなものをもう10年来ずっと研究会やっていたんです。実はそれがもし、もしですよ、米坂線駄目になったっていった場合に、これはJRさんとの事前にちゃんと話せばうまくいくのかもしれないんですけども、じゃあ、今泉から米沢間はフラワー長井線からデュアル・モード・ビークルで、もうそのまま行って、あと、米沢市の高校の不便な今度出る、鶴城高校、そこまでバスで行くということもできるとして、ずっと批判を受けながら、朝日町と食いしばってやってきたんです。やっと花開くかもしれません。

ですから、それが例えば小国町とか飯豊町のほうも、小国から出て、デュアル・モード・ビークルで、ずっとバスで飯豊を通過して、今泉から今度は鉄道で行くということもできるんです。ですから、あまり型にはまった考え方ではなくて、また、今、総務省のほうでも、地域公共交通で、特に鉄道をうまく代替するようなバスの運行等々については何かと色々な支援制度もありますので、その辺のところを今後の制度の

見極めなども検討しながら、あらゆる利便性をどうするか図っていく必要があるのかなと思っています。粘り強く諦めずに着実に使い勝手のいい、そんな地域公共交通を目指していきたいと考えています。

○鈴木富美子議長 1番、平井直之議員。

○1番 平井直之議員 住みやすく住み続けたいなるまちづくりを目指して、お互い取り組んでいくことをお願いし、私からの質問を終わります。

残りの時間は、梅津議員から関連でお願いしたいと思います。

○鈴木富美子議長 14番、梅津善之議員。

○14番 梅津善之議員 会派代表質問ですので、同じ会派の私から関連質問を1つさせていただきます。

まずは、公共交通の市営バスです。もう10年たったかと思うところでございます。最初、本当に空気運んでいるの何やっているんだなんていうご批判を受けながらも、いろんな路線を変更しながら、ここまで利用者数も増えて、大変いいのではないかなと、努力している姿が非常に見えるところでございますけども、市長からも今ありました。その前にですが、先ほどちょっと私、言葉分からなかったんですが、新野参事に、このバスロケーションシステムとおっしゃいましたよね。これちょっと具体的に教えてくださいませんか。

○鈴木富美子議長 新野弘明総務参事。

○新野弘明総務参事 バスの中に通信機器、SIM入っているので、そこで、キャリアのほうで自分のバスの位置が分かるんです。カーナビみたいな形かな。スマホをなくしたときに位置特定できますけども、その情報を今ホームページ上にアップして、今バスがどこにいるかというのを見てもらっています。

この間、少年会議のときにちょっと同じグループの子に聞いたら、知っているよということ

を言っていましたので、子供たちはあれを見て、今バスがどこにいるかというところは認識していたようでした。

○鈴木富美子議長 14番、梅津善之議員。

○14番 梅津善之議員 はい、分かりました。大変すばらしいシステムだと思いますし、子供たちはスマホとか慣れているので、非常にやりやすいと思いますし、実は、私の家の父も、もう89になって、高齢者講習を受けて、脱輪したけど、合格してきたなんて話を自宅で平気です。大丈夫か、やめたほうがいいのではないかという、何遍も私の言うことを聞かずに、もう車が駄目になった、その前に。とうちゃん、やめたほうがいいなって言うけども、いや、大丈夫、まだ乗れるんだなんて言ってっけども、ちょうど私の家の脇をその市営バスが通るんです。乗り慣れてないので、じいちゃんもばあちゃんも一緒に乗ろうと、こういうことを言うんですけども、まだ大丈夫だと、こう頑張るわけです。いろんなコシセンの事業であるとか何かで、バスを乗り慣れる習慣を高齢者の方にもつくっていただけるような機会を設けていただくことが非常によろしいのではないかと思いますし、コシセンに車が配置なされているということで、そのネットワークもこれからだと思いますし、先ほど市長からは、デュアル・モード・ビークルのすばらしいお話もお聞きしましたので、何かどきどきするような公共交通がこれから出てきてくれると長井市もいいのではないかなと思っておりますので、ぜひ期待したいと思っておりますので、最後にもう一回、市長から決意も含めてお話しいただければと思います。

○鈴木富美子議長 内谷重治市長。

○内谷重治市長 梅津善之議員から、大変前向きないろんなお話をいただいてうれしく思います。

特に今の高齢者の方、70代、80代の方は、バスってほとんど乗ったことがない人が多いと思うんです。私ども、梅津議員もご存じだと思う

んですが、山形県の方は、全国一、通勤で自動車使っているんです。極端に歩くのを嫌うんです。ですから、ままの上に旧市役所があったときに、よくこすられたりするんで、片側だけしたんです。すごい苦情来ました。近くに止められないんじゃないかと。いや、向側に旧山交のところに駐車場があるんで、そちらで来てください。50メートル歩くのも嫌なんです。でも、それって、後々考えると、健康寿命は歩くことからです。ですから、首都圏なんかで住んでいる方は、バスとか電車使い慣れているんで、非常に歩くの嫌がりませんし、元気です。そういうところから我々はやってくべきだと思っていました。

梅津議員からいただいた話の中で、ぜひ来年度、各、例えばミニデイサービスとか、老人クラブさんに声がけして、1日バスを利用して市内のとか、名所巡りしませんかと。その場合は全て無料にしますからということで、乗ってもらうような、そういうこちらから声がけをして、市の職員だけで難しいとしたら、コミュニティセンターの方にもご協力いただいたりとかして、そういうことを定期的にやってくと、二、三回乗ると、いざというときはこれは使えるなと思ってもらう。これが重要だと思います。

あとは、特に梅津議員の前のところ、バス路線だとすれば、手を挙げれば止まるんです。ここで降りたいって言うと降ろしてくれますので、ですから、そんなことなどもうまく活用して、ぜひ乗っていただけるような取組も市のほうと、あと、コミュニティセンターとかいろんな団体をお願いしながら進めていくように考えていきたいなと思います。

あとは、例えばこれから地域公共交通というのは、本当に高齢社会どんどん進んでいく中で非常に重要な機能ですんで、それについてはいろいろな情報を我々だけでは分からないところをぜひ梅津議員はじめ、議員の皆様には、こう

いうことやってみたら面白いのではないかとか、ぜひご提案いただきたいと思いますし、デュアル・モード・ビークルは、ぜひそれも選択肢として、特に米坂線、フラワー長井線は絶対これ残さなくてはいけないので、そんなことも含めて考えていきたいと思いますので、引き続きお願いします。ありがとうございました。

○鈴木富美子議長 14番、梅津善之議員。

○14番 梅津善之議員 応援する提案になったかどうかですが、これで会派のほうの質問を終わりたいと思います。よろしいですか、平井議員。

○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54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。

それでは、市政一般に関する質問を続行いたします。

政党代表質問を行います。

今泉春江議員の質問

○鈴木富美子議長 順位5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。

私は、共産党を代表し、市長に4つの質問と提案をいたします。

第1は、米坂線復旧についてです。

まず、米坂線の復旧について、市長に前回質問後の取組状況をお聞きし、対策について提案を申し上げたいと思います。

私は、何度もこの問題を取り上げ、提案もしてきました。これは当地域にとって極めて重大な問題であり、フラワー長井線の利用拡大にも大きく関わる問題だと思えます。また、公共交通の維持にとっても大事な問題だからであります。

しかし、この8月で満3年になるのに、今泉一坂町間の復旧は一步も進まず、運休は続いています。これまでの経過では、公共交通維持の責任は国にあり、県も自治体も住民も国に財政支援を求めることでは一致していると思えます。しかし、私には、この国への働きかけが一番弱いのではないかと感じてなりません。この働きかけでは、住民の世論が一番大事ですが、それを背景に県知事や自治体の長が政府に直接要請する方法があり、県選出の国会議員に働いてもらう方法もあります。住民が直接要請する方法もあります。国を動かすには相当の運動と決意が必要と思えますが、こういう取組がこれまで具体的にどうなされてきたか、それをお答えください。不十分ならば、ぜひこうしたことに積極的に取り組んでいただくよう提案いたしますが、どうでしょうか。ご答弁をお願いします。

第2は、学校給食費無償化についてです。

物価高騰で市民の暮らしは厳しくなっています。学校給食費も保護者の大きな負担となっています。また、学校給食の現場でも、原材料の高騰、エネルギー価格の高騰など、厳しい状況が続いています。学校給食は、児童生徒の食に関する望ましい食習慣を養い、心身の健全な発達に資するものです。また、郷土色豊かな給食や地元産の食材消費拡大など、食育としての学校教育の一環として重要な役割を果たしています。

全国の自治体では、722自治体が独自に無償