

○議長（古川元規） 竹島貴行議員。

○6番（竹島貴行） 6番竹島貴行です。私は一般質問として4つの質問を通告しております。

質問を始める前に、現在の国民、村民が生活苦に追い込まれていることに触れたいと思います。

私の認識では、円安による原油、ガス等の輸入価格が上昇し、結果、ガソリン等のエネルギー価格の高騰が電気料金の値上げにつながり、生活物資値上げの連鎖で物価高騰が収まらず、庶民は生活苦に追い込まれました。政府は原油元売り各社へ価格抑制の助成を行いましたが、それでも物価抑制効果は見え、政治責任が果たされたとは思えません。その状況下で庶民は生活維持に振り回され、四苦八苦させられている感じがしています。今の政権に至っても物価の高騰は続き、庶民生活の改善に光は見え、政治は庶民のためにあると思っていた一人として失望しています。

片や国は、国民から搾取した税金で潤い、過去最高の税収となっています。地方自治体においても、その恩典を受け、各自治体の新年度予算規模は過去最高と報じられています。国政に身を置く政治家の人たちは、国民向けに、政治の使命は国民の生命と財産を守ることだと軽々に言いますが、政府が国民から搾取した税金を諸外国や外国人にばらまく姿を見せられている国民は、国政への不信感を募らせているのではないかと思います。

しかし、私は、政治の本質はやはり国民の生命と財産を守ることだと思っています。そして、村民の間近で政治に携わる一人として村民の皆さんに寄り添い、生命と財産を守る責任を念頭に、皆さんと伴走したいと考えています。

また、本日は東日本大震災から14年目であります。村長はこれまでいろいろな企業と災害連携協定を結ばれてきております。これは非常に評価されるべきものでありますが、これがいざというとき、非常時どうなるのかという検証も必要ではないかということ提言しておきます。

前置きは以上として、質問に入ります。

1番目の質問として、舟橋村では3月16日に執り行われる成人式挙行日程について、これを教育長に伺います。

新型コロナが令和5年5月から最も危険度の低い5類に移行され、富山県内15市町村の大半が、昨年より1月の成人の日に合わせて成人式を挙行しています。これは全国

的な動きでもあります。新成人たちは、全国の新成人同様、1月の祝日である成人の日に合わせて挙行してほしいという思いがあっても不思議ではないと思います。しかし、舟橋村には成人式「はたちのつどい」開催に独自の考えがあるのであれば、村民の皆さんにも考えを共有できればと思い、日程判断を伺うものであります。

2番目の質問として、テトラについて伺います。

亡き早川教育長が起案され、地域と学校が連携し舟橋村の子育てを取り組むため、地域と学校のつなぎ役を担うとうたったテトラが発足しました。当初は土田先生が中心となり事業が遂行されましたが、早川教育長が退任され、後を託された土田先生が教育長に就任されました。その後、テトラ事業を推進するため、新たな体制として地域学校協働活動推進員が任命されたことが2024年の広報5月号で紹介されています。

その後の事業展開はどのように取り組まれてきたのか、そして今後どのように取り組もうとしているのか。

子育て政策の一環として地域連携を推進するという大切な観点からも、村民の理解と協力が望まれることは、言うまでもないことだと考えます。

テトラが目指す趣旨と地域学校協働活動推進員の任命趣旨の意味合いがうまくかみ合い、政策としての事業成果を大いに期待したいと思います。なぜなら、舟橋村の将来において、村長がキャッチフレーズで使う「光りかがやく舟橋村」を創生していくためにも、地域連携による子育て政策推進が大きな要になると考えるからです。

これが実現できるかどうかは舟橋村活性化の大きなキーポイントに成り得ると考え、大きく期待します。

また、子育て関連の観点から、学童保育施設との連携も地域連携推進の一助になるのではないかと考えます。

以上について、教育長の所見を伺います。

3番目の質問として、舟橋村の公共交通について質問します。

村長は選挙公約で自動運転バスの運行を掲げられていました。任期も半分が経過した今、この公約をどのように考えているのかをお聞きします。

私は、村長が公約に掲げた自動運転バスを舟橋村の公共交通政策につなげられないものかと考えています。舟橋村の公共交通とは、すなわち村民の交通移動手段と捉え、富山地方鉄道路線の経営存続問題や高齢者の運転免許自主返納に伴う生活支援事業も関連があると考えています。

富山地方鉄道に対し、舟橋村は新年度予算に、これまで同様、輸送安全設備整備費補助や物価高騰対策補助として８００万円強の予算を計上しています。それは、現在の路線は舟橋村の公共交通手段として村民が利用しているからで、これまでどおり村の補助はあり得るだろうと考えていますが、今騒がれている路線存続のための沿線自治体による５億円補助の配分問題について、沿線自治体首長でつくる富山地方鉄道支援協議会の路線分科会から舟橋村が排除され、問題協議に加わっていない話を漏れ聞くと、舟橋村は分担金だけを出すＡＴＭ扱いかと言いたくなり、舟橋村の独立性も軽視されているのではないかと村民の一人として協議会に異を唱えたくになります。

地鉄の問題は、人口減少社会の中で車社会が当たり前の現在、鉄道利用客が減少し、現場職員への過度な負担と保線や運行の人材不足、高齢化問題、そしてこれまで鉄道の赤字を補填してきたバス事業が昨今の運転手不足により衰退し、鉄道事業への穴埋めができなくなってきた等が鉄道経営の成り立たなくなった要因と憶測しますが、先日も鉄道運賃の値上げが報道されました。これにより、乗客の鉄道離れが加速し、採算の悪化と、さらなる支援要請を私は心配します。

地鉄問題は今後の協議を見守ることとし、本筋の公共交通について話を進めます。

今回の質問は、舟橋村として公共交通をどう考え、政策を実現していくかが趣旨です。

公共交通手段は時代の流れとともに概念や形態が変わってくることは、歴史が証明しています。私は全国市町村議会議員研修会に参加し、南砺市の田中市長の講演を拝聴してきました。田中市長は人口減少社会で自治体公共交通問題に取り組み、全国で１５０の自治体が加盟している全国自治体ライドシェア連絡協議会会長として精力的に活動されています。この協議会には、富山県から南砺市、射水市、そして舟橋村の３自治体が加盟していることの紹介を受け、驚きましたが、この協議会に加盟している舟橋村の一面に触れたことをうれしくも感じました。

そして、講演内容から、私は舟橋村が取り組むべき公共交通の形態は、村長の公約実現のためにも、村民の公共交通手段をつくり出す上でも、この公共ライドシェアにヒントがあると感じた次第です。

質問通告書に、見えづらい、黒っぽい写真を添付しましたが、これは全国自治体ライドシェア連絡協議会の加盟自治体を示すものです。この舟橋村も加盟している公共ライドシェアについて説明を求めます。

もう一つの高齢者の運転免許自主返納に伴う生活支援事業についてですが、村は６５

歳以上の運転免許自主返納高齢者に「日常生活支援」と称し、年間6万円のタクシー料金をチケットとして助成するため、50名分を予算計上しています。

ここで私は村に考えていただきたいことは、運転免許を返納された方は、これまで個人の都合だけで車を運転されていたのだろうかということです。時には、家族のためや知人のためにも自家用車を運転されていたのではないのでしょうか。そう考えると、運転免許を自主返納された方の周りに、返納された方に交通移動を頼っていた方もいらっしゃるのではないかと考え、返納によって村民の中に影響の出る人もいないのではないかと考え、この事業を掘り下げて考えるべきではないかと思うのです。その意味で、この件も村の公共交通に関連して考えるべき事業だと私は考えます。

公共交通を富山地方鉄道に偏るのではなく、変わりゆく時代の中で、舟橋村としての公共交通政策をどう実現していくか、村長の所見を求めます。

4番目の質問として、上水道のインフラ整備・維持について聞きます。

道路法等に基づき5年に一度の橋梁点検調査業務委託費が令和7年度予算に盛り込まれています。また、埼玉県八潮市で発生した道路陥没事故を受け、村長は早々に下水道幹線上の道路の点検を実施され、異状は見受けられなかったことをSNSで発信されました。

この対応は住民の皆さんの安心にもつながり、評価されるものですが、安心の観点からすると、SNS以外でも幅広く広報できれば情報として生きるのではないかと思います。

下水道関連は中新川広域行政事務組合議会の議員に譲るとして、私は上水道に関して質問します。

能登半島地震で被災地の給排水インフラ設備に甚大な被害が生じ、断水が13万6,000戸強に及んだことが報じられています。しかし、いまだに完全復旧されたとは聞いていません。

地震から1年以上が経過した今、被災者に対する同情論は数多く聞かれますが、被災地ではいまだに取り残された多くの被災者が存在することに心を痛めるとともに、復興が遅れている現状は、震災当時に万博と復興を両立させると妄言した総理大臣が、復興予算を予備費で軽く処置しようとしていたことが忘れることはできません。それが現状の復興の遅れの大きな要因だと思っていますが、今の政権に代わっても、前と同様の政治実態を見せられ、復興が前へなかなか進めない、責任能力のない政治に腹立たしさ

え感じてしまいます。

先日の新聞に、財務大臣と国交大臣が令和7年度予算に、能登半島地震の教訓から自治体の計画耐震化を進めるため、上下水道耐震に財政支援を強化する目的で110億円を計上することが記事になっていました。

担当課長に、舟橋村の上水道インフラの要である配管の耐震化状況の現状について説明を求めます。

次に、村の重要インフラである上水道配管設備の耐震化の現状を踏まえ、計画を立て耐震化の推進を行うべきと考えますが、この点、村長の所見をお伺いいたします。

以上4点について、答弁をよろしくお願いいたします。

○議長（古川元規） 土田教育長。

○教育長（土田 聡） それでは、竹島議員の質問について、成人式の挙行日程とテトラについて、私のほうから答弁をさせていただきたいと思います。

まず、「成人式」という名称から「はたちのつどい」という名称に変更されたのは、令和5年からでございます。令和4年4月1日に、18歳成人というふうに、成人が18歳と定められました。その結果、これまで行っていました二十歳という成人式のものが、はたちのつどいへと変更になったわけでございます。

本村では2021年（令和3年）1月9日に成人式を行う予定にしておりましたが、大雪のため、当日中止となることがありました。次の年、令和4年は、例年どおり1月開催で成人式を実施いたしました。

令和5年から成人式の名称を「はたちのつどい」に変更するに伴い、開催期日の見直しを図り、現在、3月第3週の日曜日の開催となっております。

開催期日の見直しに当たっては、1月開催では、足元が悪く、大雪による中止等の影響が大きいこと。寒さが厳しいこと。県外の大学在学者は正月から一度大学へ通学し、再び戻ってこないといけないこと。3月開催は年度の変わり目で帰郷しやすいということなどを勘案して決定いたしております。

令和5年の開催は午前中の開催でありましたが、短大の卒業式と重なることがあり、令和6年からは午後の開催に変更いたしました。本年も3月16日日曜日午後2時から予定をしております。

期日の変更から2回を開催しましたが、これまで変更に伴うご意見をお聞きしておりませんが、晴れ着のレンタルの時期がずれている点や、午後からの開催変更で、当日の

準備に余裕があるという声を聞いております。

続きまして、テトラについてでございます。

舟橋村では、令和3年4月1日より、学校と地域を結ぶ取組として、文科省が進める地域学校協働本部、通称「ふなはしテトラ」を設置し、3名の活動推進員を教育委員会が任命しました。

活動推進員のうち1名は、統括的な推進員として教育委員会に籍を置き、常勤としてその役割を担いましたが、早川教育長の死去に伴い、常勤の推進員がいない状態が続いています。そのため、現在は新たな活動を進めることが難しくなっているところであります。

現在取り組んでいる活動としましては、週2日夜間に実施しています小中学生の学習会、小学校の花壇整備や休み時間の見守りを行っている「がっこうてつだいたい」の組織づくり、地域の安全を見守る「ながら見守り隊「ふなはしビレッジーズ」」の活動の推進、サケ等の放流に関わる細川の清掃活動、中学2年生が実施しています14歳の挑戦事業に協力いただく事業所の開拓と折衝などでございます。

今後できるだけ早く常勤の統括的な推進員を配置し、学校協働活動の見直しを図るとともに、地域住民にふなはしテトラの周知を図り、学校を核としながら地域住民が連携を強めた地域づくりをより一層進めていただきたいというふうに考えております。

また、学童保育施設やこども園との連携も視野に入れた活動も考えてまいりたいというふうに思います。

以上、答弁といたします。

○議長（古川元規） 渡辺村長。

○村長（渡辺 光） 6番竹島議員の公共交通についてのご質問に回答をさせていただきます。

自動運転バスの導入については、その可否を令和7年度中に示すということで公約の一つに掲げさせていただきました。公約に掲げるということは、その可否を問うというよりも、私としても、ぜひ導入を前向きに検討していきたいという思いはもちろんです。

現在は、先般実施いたしました住民アンケートから、現在と未来のニーズ等を図り、費用対効果等々を勘案し、その方向性をお示ししたいと考えております。

自動運転バスは、総じて公共交通の施策でありますので、仮に導入しないとなった際

においても、公共交通を決して設けないということではないものとしております。

現在、日本の各地において多くの公共交通施策が、実証実験並びに実施がなされており、その一つにライドシェアが挙げられます。

ご質問の中にもございました公共ライドシェアはそのカテゴリーに分類されるものであり、民間ライドシェアとは異なり、市町村やNPO法人などが運営の主体となり、自家用車を用いて有償にて旅客運送を行うことを公共ライドシェアとされております。

現在、舟橋村は全国自治体ライドシェア連絡協議会に加盟しております。本組織は国内でも先駆的に取組を進めている自治体が多く加盟しておることから、いち早く情報を収集することが可能となっております。その旨、私自身、本協議会内の自治体の動向を注視しておる状況でございます。

舟橋村の公共交通については、自治体の小ささや地方鉄道沿線上であることを踏まえると、ニーズの高い場所や施設への運行はもちろんですが、そのほかの遠方かつ多方面への運行は適していないものでないかというように考えております。

舟橋駅をハブとし、そのほかは要所となる箇所への運行程度とする施策が最適解であるという考えの下、今ほど申し上げましたライドシェアなど、そのほかの公共交通施策も考えながら、択一的な選択ではない、そして村外の既存の公共交通との掛け合わせを行いながら、どのような公共交通施策が最適なのかを、今後検討を深めていくことが必要であると考えております。

あわせて、免許返納制度について、今ほどご質問にもございました。

ご指摘のとおり、運転者がそのほかの方を乗せてどこかへ移動するという機会もあったかと思いますが、こちらのタクシー利用券においては、その本人様と同乗する方に特段限りは設けていないため、一定程度のニーズには対応できるものと考えております。

来年度、タクシー利用券の補助の実施を進めながら、利用者に、利用の頻度であったり自由度、そして満足度等々を改めて適時確認を行いながら、よりよい制度に磨き上げを行っていきたいと考えておりますので、議員各位におかれても、万が一お近くの方でこの対象となる方がいらっしゃいましたらお声がけいただきまして、そのお声を当局のほうにお伝えいただきたいというふうに思いますので、ご理解のほどよろしくお願い申し上げます、答弁とさせていただきます。

○議長（古川元規） 田中生活環境課長。

○生活環境課長（田中 勝） 6 番竹島議員の上水道のインフラ整備・維持についての質

問にお答えいたします。

今現在、村全体の管路2万7,235メートルに対し、耐震管は4,123メートルで、管路の耐震化率は15.1％であります。大変低い数字となっております。

そこで、令和7年度において管路耐震化・更新計画策定業務を委託する予定としております。

更新基準年数で管路更新を行った場合、仮の話ですが、2024年からの約40年間で21億円の費用がかかることが予想されます。そのため、極力コストダウンしつつ効率的に整備していくため、耐震補強継ぎ手と耐震継ぎ輪による既設管の継ぎ手部の補強に特化した手法で検討してまいりますので、議員のご理解のほどよろしくお願い申し上げます。答弁いたします。

○議長（古川元規） 竹島貴行議員。

○6番（竹島貴行） ただいま、答弁ありがとうございました。

まず、教育長の答弁につきましては、大方理解させていただきました。ありがとうございます。

公共交通について、私は再度質問を重ねたいと思います。

これについて、私が聞いてきた公共交通ライドシェアについて、ちょっと村長との認識が違うと思います。

私が聞いた内容におきましては、この舟橋村みたいに小さな自治体、エリアが小さい。その中での運行ではありません。舟橋村は、ほかの町や市と違って、公共のバスとかはありませんので、また設けても、狭い地域内で運行するなんていうのはあり得ないと考えています。

ただ、公共交通という観点から考えると、やはり行政枠外、枠を飛び越えて運行すると。これが今田中市長が会長を務めているこの協議会では、もう国ともそういう取決めで、できるようになりましたと。要は、行政区域内だけの運行ではなくて、行きたい人は行政区域を超えて、ライドシェアで行くと。そこに舟橋村としては、デマンドも含めて考えていけば公共交通として成り立っていくのではないかと、将来のサービスとして。

だから、既成の、今ある形にとらわれるのではなくて、そこには当然村民の皆さんの協力も必要になってくると、ライドシェアですから。そこに村がどういうふうに関わっていくかというか、そういうことを政策として考えられるべきであろうと。

自動運転バスにおきましても、将来的に十分採算が合えばいいのですが、これもやは

り舟橋村のネックになってくるのは、どうしても狭い行政区域に縛られるということです。

今後人口減少並びに高齢化が進んでいく上で、日常の移動を希望される方というか、それは増えていくんだろうと。その手段をどういうふうにするか。なおかつ、既存の交通手段がどんどん、どんどん、人がいないという、人材不足で消えていくという、これもこの歴史の流れではないかなというふうに思っております。

ただ、こういうサービスは永遠にあるものでありますので、いろんな形を考えていくべき。舟橋村がやはりこの置かれた状況下で、先陣を切っていろんなことにチャレンジしていくことも、これはいいことじゃないかなというふうに思います。

そのことが、村長が言う「光りかがやく舟橋村」。私は初めから、この舟橋村が人に選ばれる村、住みたい村、住みよい村、住んでよかった村の実現を思いながら、これまで来たつもりであります。だから、それは村長と共通する部分でもありますので、要は人が人を大事にする、そういう村でありたいというふうに思います。

全国の議員研修会に行きますと、全国の議員さんたちの話を聞いていますと、やはり自治体によって状況が違う。大概、舟橋村と違って、人口減少は少ないよというところは、大企業があったりとか新たに企業進出がある。そういうところが、舟橋村と同じような人口減少というか、減らない、そういう自治体です。

だけど、舟橋村は違いますよね。大企業もないし、特段観光地もない。だけど、やはり舟橋村が成り立つのは人による、人がいるから成り立つという、そういうことだと思います。そこをちょっと今後も一緒に考えられたらなというふうに思っております。

あと、上水道につきまして、これも今後21億かかる、費用がね。そういうふうな答弁をいただきました。

将来計画について委託するというふうな課長からの答弁がありましたが、村民の皆さんにも、どれだけ耐震化が進んでいて、今後の計画を、どのようにその耐震化を進めていくんだということも示していただきたいなというふうに思いますし、これは本当に重要なインフラだと考えますので、よろしくお願いしたいと思います。

もし私が今申し上げたことで何かご意見があれば、答弁としてよろしくお願いします。

以上です。

○議長（古川元規） 渡辺村長。

○村長（渡辺 光） 6番竹島議員の再質問のほうに答弁させていただきます。

私の説明があまりよくなかったのか、ちょっとそごを感じさせてしまったのかなと思ひまして。今ほど竹島議員のおっしゃっておられる内容で、私の思っている内容とは違ひがなかったなというふうに思ひますので。

まず、ライドシェアに関しては、自治体の区域外に関して行けるということは認識しておりまして。ただ、自動運転バスを入れる、入れない。入れるとなった場合に、この自動運転バスをどのように運行するかという点において、公共ライドシェアという手法でやるのか、定期運行という形を取るのかというのは、今後検討が必要なのかなと思ひております。

自動運転バス、もしくは普通の旅客バスを仮に導入したとして、同時に公共ライドシェアというものを何か別の手法で、定期コースを巡回する、そういった施策と、行きたいときに行きたい場所へ行くというこの公共ライドシェアと同時にやるというのも、また一つの考えですし、何か一つというその択一的な考えではなくて、よりニーズに寄り添った形で、村民の皆さんの日常の足であったり、どこかちょっとたまには行きたいなという、そういった要望に応えられるような施策を設けていきたいというふうに考えておりますので、今ほど竹島議員の再質問の中には激励の部分もあったかと思ひますので、また今後ともお力添えをいただきたいことをお願い申し上げまして、答弁とさせていただきます。