

## 第6回日野町議会定例会会議録

令和4年9月15日（第4日）

開会 14時00分

散会 17時19分

### 1. 出席議員（13名）

1番	野 矢 貴 之	9番	谷 成 隆
2番	山 本 秀 喜	10番	中 西 佳 子
3番	高 橋 源三郎	11番	齋 藤 光 弘
4番	加 藤 和 幸	12番	西 澤 正 治
6番	後 藤 勇 樹	13番	池 元 法 子
7番	奥 平 英 雄	14番	杉 浦 和 人
8番	山 田 人 志		

### 2. 欠席、遅刻、途中退席および早退議員

な し

### 3. 地方自治法第121条により説明のため出席した者の職氏名（19名）

町 長	堀 江 和 博	副 町 長	津 田 誠 司
教 育 長	安 田 寛 次	総務政策主監	澤 村 栄 治
厚 生 主 監	池 内 潔	産業建設主監	福 本 修 一
教 育 次 長	宇 田 達 夫	総 務 課 長	正 木 博 之
税 務 課 長	山 口 明 一	企 画 振 興 課 長	小 島 勝
住 民 課 長	山 田 甚 吉	福 祉 保 健 課 長	福 田 文 彦
子 ども 支 援 課 長	柴 田 和 英	長 寿 福 祉 課 長	吉 澤 増 穂
農 林 課 長	吉 村 俊 哲	商 工 観 光 課 長	園 城 久 志
建 設 計 画 課 長	嶋 村 和 典	会 計 管 理 者	山 田 敏 之
生 涯 学 習 課 長	加 納 治 夫		

### 4. 事務のため出席した者の職氏名（3名）

議会事務局長	吉 澤 利 夫	総務課主査	森 岡 誠
総務課主査	星 田 拓 臣		

## 5. 議事日程

### 日程第 1 一般質問

10番	中西	佳子君
9番	谷	成隆君
13番	池元	法子君
6番	後藤	勇樹君

## 会議の概要

－開会 14時00分－

**議長（杉浦和人君）** 皆さん、こんにちは。全員、ご起立をお願いします。

一同礼。

－起立・礼－

**議長（杉浦和人君）** ご着席下さい。

ただいまの出席議員は全員であります。定足数に達しておりますので、これより本日の会議を開きます。

本日の議事日程は、お手元へ印刷配付のとおりであります。

日程第1、一般質問を行います。

昨日14日に引き続き、一般質問通告表に基づき、順次発言を許可いたします。

10番、中西佳子君。

**10番（中西佳子君）** それでは、通告書に従いまして、分割で質問をさせていただきます。

まず、町の中小・小規模企業支援についてお伺いいたします。日本は急速に少子高齢化が進行し、若い世代の労働人口が年々減少していき、人材不足が問題となってきました。また、新型コロナウイルス感染症の影響により、これまでの働き方が見直され、業種によっては在宅勤務も行われているところです。また、働き方改革という言葉も広く認知され、企業や事業所等、様々にお取組をいただいているところでもあります。

このような中、町は、生活の基盤となる町内産業の持続・発展に取り組まなくてはなりません。昨年策定された第6次日野町総合計画では、中小・小規模企業支援として、町内産業と企業の持続的発展のために必要な施策の研究・検討を進めます、また企業懇談会等で企業間交流を進めるとともに、イベント等を通して企業のPRに取り組み、町内経済循環を促進しますと掲げられています。企業懇談会等では、多くのご意見、ご要望が出されていると思っています。町は、誰もが働きやすい、生活しやすい環境づくりの施策に取り組んでいただきたいというふうに思います。

そこで、何点かお伺いいたします。

1点目は、地方は特に人手不足というふうに言われていますが、学生人材確保のため、マッチング等の施策の現状を教えてください。

2点目は、女性活躍推進などがよく言われますが、女性の就労機会の促進状況を教えてください。

3点目は、日野町でも多くの外国人の方が就労されています。外国人の方も安心して生活し、就労できる環境づくりが必要です。企業側としても環境整備を望まれています。町として、住居や通勤手段等を整備する施策はお考えなのか、お伺い

たします。

4点目は、わたむき自動車プロジェクトで通勤バス実証実験が行われています。今後、企業、事業所のご協力を得て、実証実験の範囲を広げていただき、バス通勤が可能な体制をつくっていただけるのか、現状と今後をお伺いいたします。わたむき自動車プロジェクトにつきましては、重なっている部分は割愛していただいて、私が聞きたいのは、実証実験の範囲を広げられるのかどうかという点のご答弁をいただけたらと思いますので、お願いいたします。

**議長（杉浦和人君）** 10番、中西佳子君の質問に対する町長の答弁を求めます。町長。

**町長（堀江和博君）** ただいまは、町の中小・小規模企業支援についてご質問をいただきました。

まず、1点目の学生人材確保のためのマッチング等の施策の状況についてでございますが、日本全体で労働人口が減少しておりまして、企業にとって労働力の確保は喫緊の課題であると思っております。特に製造業や建設業はその傾向が強く、町内の企業の皆様からも求人を出しても応募がないというお話をお聞き及んでいるところでございます。学生の人材確保のための就職フェアや企業説明会については、現在、町では実施しておりませんが、県内他市町の事例調査やハローワークとの連携協力等について、今後、研究をしてまいりたいと考えております。

2点目の女性の就労機会の促進状況についてですが、町では平成31年3月に女性活躍支援施設「ぼけっと」を整備し、子育て支援とともに就労を通じた女性の活躍を応援する取組を行っております。今年度も日野町子育て女性の活躍応援プロジェクトとして、8月から、今後、就労を考えておられる子育て中の女性を対象に、就労セミナーや相談会を開催しているところです。今後も女性の働きたいという希望がかなえられるよう、ハローワーク等と連携しながら女性の就労を応援していきたいと考えております。

3点目の外国人の方が安心して生活、就労できる環境づくりについてですが、現在、町内には多くの外国人の方が就労、生活されておられます。祖国を離れ、慣れない日本での生活は想像以上に大変であると伺っております。住居については、会社の寮や賃貸のアパート等に住んでおられる方が大半と思われ、多くの外国人の方が就労されている工業団地とは離れた生活拠点となっていることから、通勤手段が限られている外国人労働者にとっては、通勤そのものにも苦勞されているのではないかと感じております。外国人労働者の安全な通勤のためには、道路整備や工業団地へのバスの乗り入れについては、今後、工業団地の皆様からご意見を伺いながら、研究をしてまいりたいと考えております。

4点目のわたむき自動車プロジェクトの通勤バス実証実験でございますが、2月の実証実験の課題を踏まえ、第2弾としてこの9月からは、近江八幡駅、八日市駅

という主要駅からの直通ルート、また八日市・日野のまちなか経由ルートを新設し、ダイフク滋賀事業所、オーケーエム、第一工業団地事業所のご協力の下、実証実験を実施しております。今後、実証実験のエリアの拡大につきましては、今回の実証実験の成果と課題を踏まえ、可能性を検討してまいりたいと考えております。

**議長（杉浦和人君）** 中西佳子君。

**10番（中西佳子君）** それでは、再質問をさせていただきます。

まず、1点目なんですけれども、就職フェアとか企業説明会などは今後に期待していきたいなというふうに思っております。間接的なマッチングの取組かもしれませんが、施策として町が推進交付金事業を活用して、若者就労支援事業として町内企業情報発信という事業があったと思うんですけれども、これはプロモーションビデオ作成等というふうにお聞きしていたんですけれども、令和3年度は実績がなかったようです。令和4年度についても予算はついているということなので、若者就業支援事業というのはいかに活用していかれるのか。その点をお聞きしたいと思います。

2点目は、女性活躍支援施設「ぼけっと」を整備されて、子育て中の女性が対象になって、セミナーや相談会は大変充実したものになっているのかなというふうに、私も評価をさせていただきたいと思っています。ただ、一方、子育てから少し時間ができた女性について、そういう対策というのはあまり見られないのかなと。ここはすごく時間もたくさん、就労できる時間もあるし、そここのところ、もう少し手厚くしていただけたらなと思います。ハローワークへ自分で行ったらいいんじゃないですかというところもあるのかなとは思いますが、女性活躍支援施設であるならば、世代を問わない、就労も含めて女性セミナーなんか1回ぐらいは考えていてもいいのではないかなというふうに私は考えますが、いかがでしょうか。

3点目ですけれども、令和3年度の決算資料の中から、住民台帳によりますと、外国人の方は417世帯、721人ということになっておりました。大変多くの方が日野町に住んでおられるというふうに関心しました。その中で、多くの方が町の工業団地に就労されているという状況でございます。生活を考えると、学校や病院、買物等、環境の整ったところが望ましいというのは誰もが思うことです。しかしながら、ご答弁にもありましたように、多くの外国人の方が就労されている工業団地は離れているために、外国人労働者の方は本当に安全な通勤というのは大変厳しいというような状況でございます。もう、そのためにも道路整備や工業団地へのバスの乗り入れというものを望まれているというところがございます。これはもう、以前からも要望があった事柄でございますので、早急に何か対応していただきたいと思いますが、いかがでしょうか。

4点目は、わたむき自動車プロジェクトの通勤バス実証実験等、多くの議員が質

問し、これからも池元議員も質問をされるわけなんですけれども、様々な議論もございました。ただ、それだけ皆さんが期待している部分と、また不安な部分というのが大きくて、やっぱり住民の方の不安な部分が大きいのかなというふうに、私は思っております。

そこで、2回目の実証実験が今、行われている状況の中で、例えばなんですけれども、実証実験の範囲を拡大するというふうに申し上げたのは、例えば第二工業団地事業所さんにもご協力をいただいて、また、ほかの事業所さんにもご協力をいただいて、バスの乗り入れ要望が本当にあるわけなんですから、何とか取り組んでいただきたいなというふうに思うんですが、まず、3回目の実証実験というのが可能なかどうかというところをお聞きしたいのと、お話というのかな、ほかの企業さんにもこのようにご協力を願いたいというお話は現在されているのかどうか、その点をお聞かせいただきたいと思います。これは3点目のところにも関連してくることでございますので、しっかりと、私は期待をしているところなんですけれども、ご答弁をよろしくお願いいたします。

**議長（杉浦和人君）** 商工観光課長。

**商工観光課長（園城久志君）** 今の中西議員さんの再質問についてお答えをさせていただきます。

まず、1点目に関しましてですけれども、若者就業支援事業についていただきました。この事業、各企業、事業所の魅力情報発信支援事業というものでございまして、今、課題になっております若者と企業さんのマッチングを解消するために、企業のほうから自分のところの企業の情報とかをプロモーションビデオのような形で作成されて、それを発信されることによって若者への周知が広がるというようなことが目的で、企業が取組をされることに対して補助をするものでございます。

令和3年度につきましては、おっしゃっていただきましたとおり、実績がなかったのでもございますが、問合せのほうは1件あったんですけれども、ちょっと成果にはなかったというところなんです。令和4年度につきましても、予算的には20万円ということで、1件の上限10万円としてありますので、2社分を見ておるところでございますが、現在のところはまだお申し込みがないところですので、今後、企業への情報を提供させていただいて、企業さんの取組が進めるように、また今後、進めさせていただきたいと思っております。

あと、2点目の子育て中の女性に関する、少し時間ができてからの参加でございますけれども、おっしゃっていただきましたとおり、女性活躍支援施設というのは何も、現在、子育て中の方だけがご利用されるものではないと思っておりますので、参加につきましては、女性の方が、例えば今後の転職を考えておられる方も含めまして、働き方を変えようとか思っておられる方がご利用いただけたらよいのか

など思っておりますので、そんな方がセミナーに参加されたり、またハローワークが来られるときに相談ということで、皆さん、ハローワークの女性の専門のワーカーさん、いらっしゃいますので、その方に相談されるということはよいことだと思いますので、これからも多方面のほうでその辺を周知させていただきたいと思っております。

3点目に、特に外国人の方の通勤についてということで、おっしゃっていただいたとおり、かなり前から、特に自転車で通勤される方につきましては安全対策というのが言われているところかと思っております。前回、8月の企業懇談会のほうも、企業さんのほうが40社余り出席いただいて、やはり道路関係の整備ということが挙がっておりました。この点につきましては、いただいた意見を基に関係各課で情報共有させていただきまして、必要な整備につきましては各課で検討させていただきまして、できるところからではございますけれども、進めたいと思っておりますので、よろしくお願いいたします。

**議長（杉浦和人君）** 企画振興課長。

**企画振興課長（小島 勝君）** 4点目のご質問だったと思っておりますけれども、第二工業団地への路線バスについてのご質問だったと思っております。今年の2月、一番最初の実証実験のときに第二工業団地さんのほうにもお声かけをさせていただいて、その時点で、事業所として規模が大きいダイフクさんから始められたらどうですかということで、そういう話が以前にあったようでございます。そういった中で、第二工業団地のほう、路線化を図っていくということにつきましては、やはり工業団地内の事業所さんを、限られたバスを使うということで順番に停車していくわけです。そうすると、やはり事業所さんの就業時間とか、そこら辺とかいったものをご協力、第二工業団地の企業さんのほうでいただけるということが前提条件になるかと思っております。あと、そういった中で、企業さんとしまして、今まで自家用車で通っていたものがバスに変わりますので、手当的なものとかいった、第二工業団地として利用される方のご理解、企業さんのご理解、また昨日の議論にもあったかと思っておりますけれども、黒字路線化できるかといったものが前提条件になるかと思っております。

3回目の実証実験については、副町長のほうから答弁をいただきます。

**議長（杉浦和人君）** 副町長。

**副町長（津田誠司君）** 最後、3回目の実証実験の可能性についてですが、今、小島課長のほうから答弁ありましたとおり、もう、要は路線化できるのかできないのかということが1つあります。その可能性が見えるか見えないかというところが1つありますのと、もう1つは、たとえ黒字にならなくても、例えば、昨日も申し上げました、企業さんから協賛金をいただく中で、それも含めて運行して、町民さんの移動ニーズも両方満たしていけるような体系が目指せるんだったら、そういう形で

の実証実験というのもあり得ると思うんですが、その辺りは第二工業団地の皆さん、この前、企業懇談会のほうでもかなり要望いただいています、私も直接聞いておりますので、またお話をさせていただきながら、検討させていただきたいというふうに思っております。

**議長（杉浦和人君）** 産業建設主監。

**産業建設主監（福本修一君）** 中西議員より頂戴しました再質問の中で、3点目の外国人労働者の方の安全な通勤環境ということで、少し補足をさせていただきたいというふうに思います。

自転車で通勤される方が非常に多いということで、ここ数年前から第二工業団地の企業協議会からの、まず第二工業団地口の信号のほうに横断歩道がないということから、そちらのほうに何とか横断歩道なり、横断歩道への信号をつけてほしいというようなお話やらを頂戴してきたところです。ただ、あそこにつきましては待避場所もないことから、これまで県のほうに要望する中で、一定、道路改良に向けて、そうした待避場所をつくるための、現在、県のほうでも測量なり設計なりを発注していただいているという状況でございます。一定、地元さんのご協力をいただきながら、安全な場所とルートを通して集落内を通り、そして第二工業団地口の信号のところまで至るわけですけれども、今、大きなブロックが置いているかと思えます。あちらのほうがちっとした形で待避ができるような形になれば、歩道がつけられるということもありまして、その辺りの取組について県でも進めていただいているところがございますので、そういった道路も含めました安全な通勤環境につきましては、今後も県のご協力をいただきながら、整備に努めてまいりたいというふうに思っておりますので、よろしくお願ひしたいと思えます。

**議長（杉浦和人君）** 中西佳子君。

**10番（中西佳子君）** 再々質問をさせていただけたらと思うんですけれども、昨日、加藤議員が質問された中に、乗車人数というところがありまして、かなり低いというようなことをおっしゃられたように私は思っているんですけれども、確かにそれを見ると、本当に大丈夫なのか、これは可能性があるんやろうかというふうに私も思ったんですけれども、やはり今の状況だけでは、私は厳しいのではないかなと。多くの企業さんたちに協力していただいて、乗っていただいて、やっぱりこれぐらいの実数ができますよというのをお示しいただかないと、私たちもそうですし、町民の皆様にもご理解は、このプロジェクトについて、本当に可能性があるのやろかという不安が募るだけではないかなと思えますので、やはり大変かもわかりませんが、第二工業団地、先ほどもありましたけど、たくさん、40件以上、今やったらあるのかな。それぐらいのところを1つ1つ止まるわけではないと思うんですね。昨日もあったようにバス停から徒歩15分以内というのが原則というようなお話も



あったと思うんですけども、それならば何か所か、あの中で決めていただいて、あと徒歩でしていただいたらいいわけですし、ちょっとそこ、矛盾があるかなと私は今、感じたんですけども、やはり協議だと思しますので、協力してあげようと言ってくる企業さんもあるのではないかなと。

やはり、きちっとしたものをお示しいただかないと、皆さんが納得できない。そうすると、何回も同じような質問をしなければならぬということになってしまいますので、大変な中ではございますけれども、多くの企業さんに今回もご協力をいただくという、労力を使っただいて、していただきたいというのが私の考えなんです、いかがでしょうか。

**議長（杉浦和人君）** 副町長。

**副町長（津田誠司君）** 全くおっしゃるとおりの部分があると思います。多くの企業様にお話をして、協力をさせていただくというか、本当に公共交通で通勤をいただくという方針を、例えば会社として示していただいて、みんな公共交通で通うようになってくる、そういう企業さんがどんどん増えてくれば、当然、バスを走らせられるわけですね。それまでの間、確かにおっしゃるとおり、今、かなり不安な状態というのも非常に分かりますので、ただ、本当に本格的に運行したときに失敗しないために、今、一步一步、確認しながらさせていただいているところですので、皆様の不安も当然のことだと思います。その辺りも踏まえながら、十分に企業様とコミュニケーションを取りながら進めてまいりたいと考えております。

**議長（杉浦和人君）** 中西佳子君。

**10番（中西佳子君）** 分かりました。ありがとうございます。しっかりと取り組んでいただきたいというふうに私は期待しておりますので、よろしく願いいたします。

それでは、次の質問に入ります。次に、サニタリーボックスの設置について伺いいたします。

女性用トイレには、生理用品などを捨てるサニタリーボックスがあります。汚物入れが設置されています。一方、男性用トイレにはないことが多いようです。日野町の庁舎内男性トイレも置かれていないようです。男性トイレにサニタリーボックスがないことが注目され始めたのは昨年頃というふうに聞いています。デリケートな問題は声を発しにくいところでもありました。

国立がん研究センターが2018年にまとめた統計によりますと、前立腺がんが診断された男性は約9万2,000人、膀胱がんは約1万7,500人に上ると言われています。これらのがんは、手術後、頻尿や尿漏れの症状が起きやすくなるというふうに言われております。このため、手術を受けた男性は尿漏れパッドを着用されることが多いようです。しかし、男性トイレには、パッドを捨てる場所がないため、外出先から自宅までビニール袋などに入れて持ち帰らざるを得ない人が数多くおられるこ

とが分かりました。

このようなことから、公共施設の男性トイレにもサンタリーボックスを設置する動きが広がっています。前立腺がんなどの病気や高齢などによってパッドを日常的に使用する人が、安心して外出できるように、我が町でも男性トイレへサンタリーボックス設置を検討するべきだというふうに考えますが、町の見解をお伺いいたします。

**議長（杉浦和人君）** 町長。

**町長（堀江和博君）** 男性トイレへのサンタリーボックスの設置についてご質問をいただきました。

前立腺がんなどの病気や高齢によって、男性でもパッドを日常的に使用する人が増加している中で、安心して社会活動をしていただけることは大切なことだと考えております。その上で、町でもまず、役場の男性トイレにサンタリーボックスの設置を検討してまいりたいと考えております。

**議長（杉浦和人君）** 中西佳子君。

**10番（中西佳子君）** 私がこの質問を取り上げさせていただいたのは、数か月前に家族から、他市の民間施設なんですけれども、男性トイレに紙おむつのようなものが捨てられていたという話を聞きました。そのときはもう、何気なく聞いていたんですけれども、その後、新聞記事に目が留まりました。それは男性トイレにサンタリーボックスの設置をするというような、関するような記事でした。少し調べていきますと、家族が言っていたことと結びつきました。そこで、我が町においても例外というふうには私には考えられなくて、このようなことを質問させていただきました。

再質問なんですけれども、ご答弁では、まず役場の男性トイレにサンタリーボックスの設置を検討してまいりたいと考えるということでございましたので、研究ではなくて検討というので、一步、いいご答弁だったのかなというふうには思っているんですけれども、そこでお尋ねしたいんですが、役場の男性トイレというのは大体何か所ぐらいあるのかというのと、検討をしていただける部署というのはどこになるのかというのもお教えいただけたらと思います。

**議長（杉浦和人君）** 総務課長。

**総務課長（正木博之君）** 中西議員さんのほうから再質問を頂戴いたしました。

役場の庁舎全体の管理ですので、例えば車椅子に乗られている方が役場にご来庁いただかれたことも、やっぱり庁舎管理全体の中で考えるのと同様で、役場をご利用いただく方に快適に来庁いただくという意味では、総務課が管轄するというふうに考えております。

男性のサンタリーボックスにつきましても、男性トイレは今、本館に各フロアに

1個ずつ、それから防災センターに1階、2階があるというふうに承知しております。

全てに設置するかどうかはちょっとまだ、そこまでは踏み出してはない、検討してはないんですが、例えば、住民の方が一番利用していただける本庁の1階トイレに、ボックスを置くだけではなくて、今回ご指摘いただいたようなこともちゃんと住民の方に啓発できるような表示をすることで、ここにそれを入れてもいいんやなと。ただ単に男性の、いわゆる大便をするブースにサンタリーボックスだけ置いておいても、よくあるのはたばこの吸い殻がそのまま入れられたりとか、紙くずが入れられたりとか缶ジュースの飲みさしが入れられたりとか、ごみ箱と間違えて使用されるケースが多々見受けられるというふうに聞いています。そういう意味では、きちっと啓発を兼ねて、住民の方に対してもそういう啓発を兼ねて、なおかつそういう方がお見えになったときに、そこを安心して利用できるような工夫を、まずは役場の1階トイレ辺りから研究できたらなというふうに思っていますので、予算もそんな高額にはならないと思いますので、関係部局ともそういうことを研究しながら進めてまいりたいと思っております。

**議長（杉浦和人君）** 中西佳子君。

**10番（中西佳子君）** もう質問ではありませんが、コロナ禍で自由な外出が自粛された時期がありました。でも、今は本当にコロナの対策をしながらですけれども、徐々にイベントなり、また外出される方が増えてきているような状況だというふうに、こういうことが広がりつつあるような現状だというふうに思いますので、誰もが安心して外出できる環境づくりというのをお願いしたいと思います。

**議長（杉浦和人君）** 次に、9番、谷 成隆君。

**9番（谷 成隆君）** 通告に従いまして、一括で質問したいと思います。

社会情勢を踏まえた学校給食の取組についてということで、質問したいと思います。現在の社会情勢を踏まえ、町として取組と学校給食を掛け合わせ、質問をしていきたいと思っております。

コロナ禍騒動を迎え、3年目となります。その影響は世界中に広がり、感染症の処置だけに収まらず、社会活動の実体経済への打撃がかなりあり、これらに加え、ロシアのウクライナ侵攻がさらに追い打ちをかけ、世界中で物価高の変動が起こっている状況にあります。コロナ禍以降、国や日野町においても、補助制度や支援金により様々、対策が講じられていることも、経過としての事実であり、今後もしばらくはこの情勢が続くと予想されるとともに、日野町においても、今後、対策を続けなければならないと考えるところです。

世界的な情勢を踏まえ、眺めてみると、現在の社会形成の上でも、これまでの経験則においても、上がってしまった物価は下がらないと懸念をされています。それ

らの予見を交え、町も今後の対策を講じなければなりません。

まずは燃料、資材、食品、物品、また労務の最低賃金など、あらゆる物価が値上がりをし、直近の消費者物価指数の総合では2.6パーセントの伸びを示しているところです。6月議会案件では、国より物価高の背景を織り込み、我が町にも給食食材費に対し500万円の地方創生臨時交付金が国より交付され、各校に分割し費用補填に使われていることが経過としてあります。

現在、日野町の保護者の給食費負担額は、小学児童の場合、月額3,600円、中学生徒で月額4,200円であり、総額約8,100万円の徴収額となっています。学校給食法により、2分の1の自治体負担の中身を見ますと、間接費において1,700万円程度、給食に携わる職員の人件費の総額が32名で8,500万円程度と、大まかな内訳はこんなところかと思えます。給食費用の全体額を見て、物価スライド指数を考えると、6月議会で国より補填された500万円という金額はおおむね妥当であり、目先の処置はされたことだと考えられます。

そして、次に考えなければならないことは、来年度以降、同じような国からの一時的な補助額を、満額を期待するには無理があり、エネルギー不足や情勢不安、物価高騰の要素もおおむねと給食費用の総額に跳ね返る、もしくは織り込むという変更作業が予想されます。

まず最初に申し上げたいことは、児童生徒の食する給食内容の品質は下げたはならないということ。社会情勢に負けずに、むしろ児童生徒のためには給食内容の質の向上を目指すことが行政の今後の方策と、個人的には考えます。それと、前町政では、学校給食という課題ではそれなりの議論があり、それらの進行してしまった事例と、事前にいただいた提供資料などを織り交ぜ、質問していきたいと思えます。

各学校の給食施設的环境整備について、我が町では、中学校を含め4校の給食環境整備が済みましたが、それらの整備費総額は8億7,000万円程度が、経過としての費用が出ており、残りの2小学校の整備に関しては約2億5,000万円程度の予想をいただいております。今後、少子化、人口減少の局面を迎え、残された2校の児童数や状況において、約2億5,000万円の費用をかけて給食施設の改修を進める予定を町は立てているのかを、改めて伺います。

2つ目に、令和3年度の実績数値として、賄材料費の9,296万6,353円は、給食徴収額の8,132万3,300円に近似をしていないのか、また給食事業内容の燃料費の扱いなどはどういう配分になるのかを教えてください。

3つ目に、現在いただいた資料に、給食センターの概算金額は約13億3,000万円程度の提示をいただきました。現在までの施設整備にかかった金額と、これらの2校の整備予測を足したものとプラスアルファのようです。この提示はこの程度で結構ですが、平成25年当時の給食あり方懇話会で提示された給食センター整備予想金

額は17億7,500万円です。他市町の取組された2,000食から3,000食のセンター整備投資額は、調べていただければ分かりますが、おおむね10億円から12億円前後が相場のようなようです。

昔のことを蒸し返して申し訳ありませんが、行政の主催する協議会において、一定の事柄の予測の提示や参考数値に対し、実態との大きな数値の乖離はよくないと考えます。この当時において、このセンター新築の場合の提示数値は乖離が大きいと考えるが、これらは何か意図的なことがあったのか、担当課の中で引き継いでおられれば、お答えをお願いします。

4つ目に、平成12年から平成23年までの統計資料を持っておりますが、給食に携わる職員、正規職、臨時職の雇用人数が、過去に比べ、現在いただいた資料では人員数が大きく変動しているかと思うが、これは何か仕組みが変わったのか、その点を教えて下さい。また、近年の人件費総額動向の説明もお願いします。

5つ目に、地産地消の近況の取組についてになります。わたむきの里福祉会では、全国で食味において金賞を取られ、そういったところの食材を地域として扱うことはいい循環であり、地域の力となります。地産地消はいい話ではありますが、難しい課題でもあります。地域施策としては、一次産業である野菜などの品目や携わる従事者などの偏りにより、施策としては頭打ちをし、学校給食法などの一部は障害となるように思いますが、日野町においての地産地消率、近況の今後の課題の回答をお願いします。

最後に、前段で申し上げた背景を踏まえ、物価上昇を織り込んだ品質を落とさない給食の実行をしなければならないが、町としては次年度以降の対策をどう考えるのか。

以上、6点についてお願いします。

**議長（杉浦和人君）** 9番、谷 成隆君の質問に対する町長の答弁を求めます。町長。

**町長（堀江和博君）** ただいま社会情勢を踏まえた学校給食の取組について、ご質問をいただきました。

まず、私からは4点目の回答をさせていただきます。4点目の給食に携わる職員の数の変動でございますが、平成25年4月から始まった日野中学校の学校給食の提供に伴い、9名増えています。また、平成30年4月からは、米飯給食の開始に伴い、7名増えています。いずれも短時間勤務の職員を含んだ数となっております。

次に、近年の人件費総額の動向につきましては、正規職員と会計年度任用職員を合わせ、8,000万円台前半から半ばで推移しているところです。

1点目からのご質問につきましては、教育長から答弁をさせていただきます。

**議長（杉浦和人君）** 教育長。

**教育長（安田寛次君）** 1点目は、給食施設の環境整備についてご質問をいただきま

した。

給食施設については、平成24年度の中学校を皮切りに、桜谷小学校、必佐小学校、日野小学校と、順次改修整備を進めてきたところです。未改修は西大路小学校と南比都佐小学校であり、ともに築30年以上が経過している状況です。校舎の長寿命化計画による改修と併せて検討していく必要があると考えています。

次に、2点目の給食費の徴収額と経費との関係についてですが、学校給食の実施に必要な経費の負担については学校給食法に規定されており、施設整備費、修繕費、人件費は設置者が負担するものとされています。それ以外の賄材料費、燃料費は保護者負担で進めてきましたが、近年、児童生徒数の減少や物価の高騰により、公費負担が増えてきているところです。また、燃料費についても、価格の高騰により公費負担が増えている状況にあります。

次に、3点目の給食センター整備を想定した場合の整備費用についてですが、提供させていただきました給食センター概算整備費は、現在の食数規模から単純に計算させていただいたものです。平成25年当時の整備見込み金額の詳細な資料はありませんが、現在よりも食数が多かったことに加え、事務室や休憩室、さらには搬入搬出口等の余裕を持った造りとしたことから、施設の面積も大きくなったことから、17億円を超える金額になったと思われまます。

次に、5点目の地産地消の取組についてですが、毎年6月に地場産物活用推進週間があります。今年度は6月13日から17日の5日間で、地場産物を活用した献立を提供し、地産地消率は45.1パーセントでした。滋賀県平均が例年30パーセント前後でありますので、県平均よりも高い水準であると言えます。しかし、日々の献立では、ここまで高い地産地消率を維持することは難しく、特に4月から6月は地場野菜が少ない状況にあり、課題と考えているところです。今年度から新しい取組として、農林課の事業を活用し、毎月二、三回程度、日野菜を活用していますが、献立にバリエーションが少なく、継続した日野菜利用のためには、新しい献立の開発を行う必要があると考えています。

次に、6点目の物価上昇時における給食の対応についてですが、昨年度から物価上昇が続いており、価格の高騰には懸念しているところです。6月議会において、新型コロナウイルス感染症対応地方創生臨時交付金を活用し、賄材料費を増額補正いただいたところですが、今後も、燃料価格も含め心配しているところでもあります。そのような中、来年度以降についても、献立に工夫を凝らし、食材費を抑えつつ栄養バランスを考慮した中で、安心・安全でおいしい給食の提供に努めていきたいと考えているところです。

**議長（杉浦和人君）** 谷 成隆君。

**9番（谷 成隆君）** それでは、再質問をしたいと思います。1点目と6点目につい

て、ちょっとしゃべっていきたいと思います。

今後、少子化を含め、小規模人数の学校の在り方とその運営が問われます。個人的な意見では、複式学級やその手前の状況などは、平等な教育環境というものでは成立していないと考えます。急な展開を避けるにしろ、目前に迫った2校の給食設備改修に関しては、改修の済んだ日野中学校や日野小学校などの施設から給食を送り届けるということも、十分に考えられます。これらは、以前にも他校の改修工事のときの実績があるかと思います。もちろん、送り届けるためのシステムにコストのかかることも考えられるので、長期的な償却や採算性の分岐点の考えを持って考慮しなければならないと思います。

今後、残った2校の給食施設の改修に関して、他校の施設から給食を届けるなどの手段は考えられるのか。また、整備の済んだ学校の考えられる余剰供給能力はどの程度読めるのかなど、町としての見解を聞きたいと思います。付け加えさせていただいて、その考えを持つなら、予測がついていた事象になぜ行政は対策をせずに、目先のみ的事案処理をするのかという点もお聞きしたいと思います。

例えば、災害対策時や緊急措置としての余剰供給能力の備えであるとか、実際に他校の改修時に配送補給で実証したように、複合要素を含めた可能性と、客観的で予見性を踏まえた施設や弾力的な仕組みづくりが今後とも必要ではと思うところです。町内施設での給食提供に関しての余剰能力や、配送という仕組みや可能性といったところを中心に、応答をお願いしたいと思います。

そして、6点目に触れさせていただいた物価の高騰に対し、給食費全般への対応を、町はどのような対策を次年度以降どのように予測するのかという点について、もう少し述べたいと思います。

給食費の保護者負担額においては、小学児童では年間4万7,773円、中学生徒では5万4,351円と、全国統計値が出ており、各家庭において負担感が根強い実態があり、それらに加え、現在のコロナ禍の社会混乱の物価高の要素、そして従来からの家庭貧困率の課題が、行政ならびに地方自治体には課せられているように思います。

ここで、行政として検証してみてもという提案で、日野町においても、給食費の無償化から現在の保護者負担の半額補助といった内容で実施を試みということも1案あり、行政の目玉施策として成立しそうに思いますが、あくまでも可能性の言及として発言させていただきます。

全国地方自治体に目を向けると、給食費の無償化の実施は、全自治体の中で5パーセント弱取り組んでおられ、小規模の自治体が中心で実施が進んでいるようです。それらはもちろん財源の話に直結いたしますので、無償化を実施した場合は、我が町の場合は1億円、また負担軽減を目指した半額補助の場合は5,000万円の経常的

かつ継続経費が発生いたします。どちらにおいても、町は財源については削り出すというつらい作業が発生しそうな話になります。

大切なことは、施策という処置が必要なところ、または措置がされなければならないところに、迅速に情勢を読み、的確に落とし込まなければならないところです。そのことを聞いていきたいと思います。義務教育の範囲内の解釈をした場合において、給食費項目での自治体施策として、新たな補助をする一考の余地はあるかという点をお願いします。

以上、この2点についてお聞きしたいと思います。

**議長（杉浦和人君）** 教育次長。

**教育次長（宇田達夫君）** ただいま谷議員のほうから再質問をいただきました。学校給食施設の今後のということで、いろいろとご提案いただきましてありがとうございます。学校給食につきましては、日野町は前々から自校方式ということで進めてきているところでございますが、現在、整備の先に進んでいるところから供給能力はあるのか、また配送という可能性はどうかということでございます。

今でも、例えば必佐小学校の改修のときにも、よそから運んでいたりということではありますので、可能性が全くないということではないというふうに考えております。ただ、先ほども議員のほうがおっしゃられましたが、例えば災害時のこと、日野町では各学校を災害避難の指定をさせていただいていますが、現在、やはり各校に給食室があることでそのような対応ができるとか、学校給食だけではない、幅広いことから考える必要もまた、あるのかなというふうにも考えております。

そして、また子どもさんへの各教育的見地からいくと、やはり日頃から現場からお聞きしているのは、お昼の前になってくると給食室のほうから給食のおいしい匂いがしてきて、それでおなかぐうぐうと減るとか、そのようなことも大事なことやというふうなことも言われております。

また、昨日も少し野矢議員の質問でキャリア教育ということがありましたが、この前もある雑誌などを見ておりますと、都市部の学校では、学校の中から給食の調理員さんとか用務員とかいう方がおられなくなって、辺りを見渡しても学校の先生しかおられないというような現状が、現在、生まれているようで、その点につきましても日野町では、学校の中にいろんな職種の方がおられて、子どもさんにとっても、そういう点でもいい効果が生まれているのかなというふうなことを思っております。

議員もいろいろと今、ご提案いただきましたので、今後、検討もさせていただきたいと思いますが、今の現状としては、いろんなあらゆることを総合的に考えると、各学校でやはり自校で進めることが有益ではないのかなというふうな思いをしているところでございます。



そして、物価の高騰への対策ということでございます。給食費の半額なりというご提案をいただいたわけでございますけれども、実は、学校給食につきましては、保護者の負担をいただいている部分については、賄い材料費なり燃料費ということで、ここにつきましては、平成29年ぐらいまでは、ほぼいただく給食費と賄い材料費なり燃料費のバランスは取れて進めてきております。ただ、平成30年頃から少しずつバランスが崩れて、一般財源の持ち出しが平成30年で約930万円程度であったのが、令和4年度では2,300万円程度というような予想をしております。これが令和5年度の、来年度の当初では2,500万円程度の一般財源の持ち出しというふうなことも想像がされているところでございます。

ここにつきましては、町の中で財政当局ともしっかり話をしていかななくてはならないんですが、町のほうでは逆に給食費の値上げというようなことも言われております。しかし、教育委員会といたしましては、何とか今の状況は守っていききたいなという思いで、今後進めていききたいなというふうに思っております。今後につきましても、燃料費の高騰など心配されることは多々ございますので、その点につきましても保護者の負担に、いたずらに増えることがないように進めていききたいなというふうに考えているところでございます。

給食施設、余剰能力という点では、桜谷小学校については、避難される方の状況を踏まえ、そして改修当時に桜谷こども園のほうの給食をつくる、そこが増える可能性も踏まえて、少し能力を増やしているというふうには聞いておりますが、あとの学校につきましては、ほぼ現状の生徒数で設計がされているというふうに思っております。ただ、そこについては、1割、2割程度の無理は効くとは思いますが、全く不可能なことではないのかなというふうには思っておりますが、厳しいというのは確かだというふうに感じております。

**議長（杉浦和人君）** 谷 成隆君。

**9番（谷 成隆君）** もう少し、ちょっとしゃべらせていただいて、質問していきたいと思えます、再々質問ということで。

社会情勢の変化していく中で、国がしなければならないこと、また地方自治体が対策できること、それが必要とされている、できるだけたくさんの方々に必要とされているときに見合った施策を届かせることが大切であり、それが行政の役目です。今回の質問内容で織り込んだように、給食施設整備に関しては、当時の判断がぬるく、仕組みをセンター方式にしておけば採算の分岐点が訪れ、財産の余裕が生まれてくる可能性が十分に考えられていたと思えます。

行政に欠落しがちな点は、目先の単年度の項目処理に陥り、長期的なマネジメントの意識の欠落が招くものと言えます。もちろん総合計画や総合戦略の策定のシミュレーションなども近年よくやっけていただいております、評価はできていると思えます

が、生産性の向上や効率を求めるといった部分では、行政は否定をされがちな面が伺えます。今後、生き残る自治体は、そういった部分での取組を先鋭化した自治体のみが生き残るように思い、これらが行政の課題ではないでしょうか。

全国的に見て、給食費無償化について、各自治体においても繰り返し検討を重ねられているようです。世の中の潮流や客観的な情勢という面、または他市町の動向という面での給食費の無償化を考えられないかという点も、もう1点お聞きしたいと思います。

町は、給食に対する認識を深めるため、全児童生徒の家庭を対象に実態調査を行い、町は給食の取組、全般の情勢把握に努めるべきと考えるが、今後そのような対策をできるのかという点もお伺いしたいと思います。

令和3年度の決算資料の給食費の滞納も見させていただいても、今までからというのと、また令和3年度もちょっと増えているように思うので、なかなか家庭も厳しい状況になっているので、給食費の無償化というのもお金のかかることだと思うんですけど、この点について、2点ほどちょっと再々質問でお聞きしたいと思います。

**議長（杉浦和人君）** 教育次長。

**教育次長（宇田達夫君）** 再質問をいただきました。その中で、長期的に見て、このことがどうなったのかということ、また効率的な運営について考えられなかったのかというようなことで、まずお聞きをしております。

効率だけを見れば、やっぱりセンターというのも1つの選択肢であったのかなということは考えておりますが、やはり先ほどからも言いました災害のこと、また子どもたちのこと、いろんなことを総合的に判断すると、今、日野町として自校方式で進んでいるというのは、私はよかったのかなというふうな思いをしております。

また、無償化ということで提案をいただいているわけですが、昨年度、今年度で約8,000万円余りの給食をいただいているんですけども、なかなか8,000万円という金額は非常に大きな金額で、これ以外にも今、福祉、医療費のことであるとか、いろいろとこれからしていかなければならない、また困窮されている家庭への支援という施策についてはいろいろあるかと思っておりますので、その点については、日野町として総合的に今後、検討がされていかなければならないのかなというふうに思っているところでございます。

実態調査でございますが、実態調査につきましては、学校だけでなく役場の各部署、いろいろと相談しながら、今後、必要であれば検討していきたいなというふうに思っているところでございます。

**議長（杉浦和人君）** 教育長。

**教育長（安田寛次君）** 今も次長のほうから説明があったわけですが、現場にいた人間の経験としてちょっとしゃべらせていただきたいなというふう

に思っています。

給食というのは、食育というのは学校教育にとって大変重要な柱であると私は考えています。共に食することによって、いろんなことが勉強できるというふうなことがあると。その中で学校給食を自校方式でもらっているということは、大変、日野町にとっては子どもたちを育てる上で大きなプラスがあるというふうには考えています。大きなお金を使って建ててもらった大切な施設でもあります。

その中で、先ほどもありましたとおり、お昼の時間になってきたらおいしい匂いがしてくる。そして給食調理員さんがされている作業の内容を子どもたちが見学に行くといったことも大きな教育の材料であるというふうなこと、さらには地産地消のことで、先ほど答弁もさせていただきましたけれども、地元で作られた野菜、お米が地元の給食に使われているということは、地元で作られている農家の皆さんにとっても大変大きな活力になる、そういった場所ではないかなというふうなことを感じています。そういった意味で、給食を通して、地元の方と子どもたちとがいろんなつながりが持てるような、そういった場もこれからつくり出していける、大きな材料ではないかなというふうなことを思っています。

そういう意味で、センター方式の話もあったんですけども、それぞれの自校においてそういった場がつけられているということは、大変、学校教育を進めてもらっているスタッフにとっては大きなことだというふうなことを申し添えておきたいなというふうなことを思っています。

**議長（杉浦和人君）** 谷 成隆君。

**9番（谷 成隆君）** 一方的にいろんなことを提案しました。こういうこともあるということで考えていただいて、また、私もこれから給食についてまた質問をしたいと思います。どうぞ、日野町の子どもたちの笑顔が保たれるように、町の取組の努力を今後ともお願いを申し上げ、私の質問を終わりたいと思います。

**議長（杉浦和人君）** 次に、13番、池元法子君。

**13番（池元法子君）** それでは、通告に従いまして、町道小御門十禅師線歩道整備についてと、わたむき自動車プロジェクトについて、2点を分割で質問いたしますので、明快な答弁をお願いいたします。

まず、町道小御門十禅師線歩道整備についてです。昨年12月議会に提案をされ、今年3月議会には、必佐小学校にかかる約200メートルを施工するとして予算化されました。この部分は、いつ着工し、いつ完了する予定なのか。また、改めて車道、歩道の幅員を伺います。続く工事は、第2期、第3期と進められると思いますが、全長約800メートルの予定箇所、予定時期を教えてください。また内池住宅団地の造成工事が進んでおりますが、前面道路や調整池の業者施工はどうなっているのでしょうか。お尋ねをいたします。

**議長（杉浦和人君）** 13番、池元法子君の質問に対する町長の答弁を求めます。町長。

**町長（堀江和博君）** ただいまは町道小御門十禅師線の歩道整備についてご質問をいただきました。

まず、本年度の工事ですが、必佐小学校前の約200メートルについて、10月頃に着工し、年度内の完了を予定しております。道路幅員は8メートルで、車道5.5メートル、歩道2.5メートルとなっています。

次に、工事の予定箇所および時期ですが、本年度工区を第1期としますと、現時点では第2期は国道477号から出雲川御門橋手前までの区間、約290メートルを令和6年度から7年度に、第3期は橋梁の架け替えとして御門橋付近、約30メートルを令和7年度から8年度に予定しており、その後、内池地区の住宅地開発地前から町道大窪内池線までの区間を順次整備していく予定となっております。

次に、前面道路および調整池の業者施工につきましては、開発事業者と歩道整備予定箇所について既に設計データ等を渡すなど、調整をしてきておりますが、具体的な施行時期までは聞き及んでいないところでございます。

**議長（杉浦和人君）** 池元法子君。

**13番（池元法子君）** 今の答弁によりますと、第4期工事が完了し竣工するのは、早くても令和11年度程度と考えられます。令和3年度の着手から、設計から9年間ぐらいになるのちやうかなというふうにも思うんですが、町長があれだけ交通安全対策の必要性を力説されてきたこと、また社会資本整備交付金、防災安全交付金の事業は、国土交通省の資料によれば、ホームページでありますけれども、計画期間は3年から5年とされていることからすれば、時間がかかり過ぎているのではないのでしょうか。また、何かそれに理由があるのですか。また、今、説明された中に令和5年度がまるっきり抜けておまして、令和5年度はなぜ、設計とか用地取得の予定なのか、令和5年が、今、抜けていたのはなぜでしょうか。

それと、内池住宅団地開発に関わる前面道路、調整池については、設計データを渡し調整中とのことであります。この工事は地区計画決定の要件になっておまして、開発業者から確約を得ているということですから、施工は間違いはないというふうに思いますが、町として確約どおり実施されているように注視すべきと考えますが、いかがでしょうか。

**議長（杉浦和人君）** 建設計画課長。

**建設計画課長（嶋村和典君）** ただいま池元議員のほうから、町道小御門十禅師線の整備について再質問いただきました。

まず、11年度ぐらいが完了予定になるかということ、3年度からかかって9年間というようなことで、時間がかかり過ぎているのではというようなことでございます。こちらの路線につきましては、順次工区、先ほど町長より答弁ございました

が、工事時期について説明させていただいております。当然、本年度の工事につきましては、学校前ということで、用地買収等につきましては一定、必要ないということになります。次の国道477号から残りの町道のほうの部分につきましては、当然、用地買収も必要になりますし、移転補償も必要になってきます。そういった部分で、用地交渉・用地買収するのを順次進めながら、工事を工区ごとに進めるというようなこととなりますので、計画年度としては、こういったことで当然、時間がかかるというようなことになっております。

それと、いわゆる国の歩道の緊急対策ということでの、年度の関係もございまして、一定、現在の町の甲斐性といいますか、実施をする分での計画でいきますと、こういったことで年度割になっておるといってございまして。また、当然、出雲川の橋梁の架け替えという部分もございまして、そういった部分ではやはり一定の年数が必要にもなってきますので、9年間ぐらいということでは現在、予定をしております。

続きまして、もう1点、前面道路、調整池の関係の事業者施工の工事でございます。具体的な施工時期については、いつからかかっていつに完了するということは聞き及んでおりませんが、先日、問合せさせていただいたところ、現地、私も確認しておるんですけども、町道の拡幅部分のほうにつきましては一部、少しかかっておられる状況でして、その部分、順次進めているんやということは聞いております。それと調整池につきましては、ちょうど現場でいいますと資材等の搬入の部分とか現場事務所が置いておられる箇所になりますので、今後、開発のほうが進んでいった段階でされるかと思っております。当然、確約書をいただいておりますので、一定、開発の完了時期に合わせてこられるのではないかとということで、現時点では判断しております。

**議長（杉浦和人君）** 池元法子君。

**13番（池元法子君）** ちょっと確かめるんですけども、先ほど言っているように、こういう交付金事業の場合、大体3年から5年とかいうて言われているのに対して、これだけ時間がかかっても大丈夫ということですか。

**議長（杉浦和人君）** 建設計画課長。

**建設計画課長（嶋村和典君）** いわゆる緊急対策の関係と、実際の計画年度ということでは、当然、歩道整備の補助路線というようなことで、現在、認定いただいているので、一定、国庫のほうについてはつけていただけるように、今後も努力させていただきたいとも思いますが、あと、実際、この5か年で続きがもし終わるようなことであれば、そういった部分については、また改めて要望等もさせていただくというような動きを取る必要もあるかと考えております。現時点では、少しでも早く完了できるように進めたいとは思っておりますので、よろしく申し上げます。

**議長（杉浦和人君）** 池元法子君。

**13番（池元法子君）** 今、予定とかいうふうなのもお聞きしましたので、子どもたちの安全の道路ですので、ぜひ順調に着実にしていただけるようお願いをいたします。

次に、わたむき自動車プロジェクトについての質問に移ります。

6月議会の私の質問に対して、わたむき自動車プロジェクトは、公共交通に関わる新たなチャレンジだと答弁をされました。その柱は、1つ、採算が取れない路線はカットするのではない。2、公共交通を維持するために、今のやり方では一般財源を増やして賄う方法しかないが、果たしてそれでいいのか。福祉部門も含めて、様々な財源が必要になってくる部門がたくさんある。何か知恵を絞って、新たな方法がないかというのが、プロジェクトの理念であると、大変すばらしい理念を語っていただきました。その財源確保のために、町営バスなど、町が関わる中で、明確な移動需要を満たすことによって財源が確保できないかというチャレンジだという内容です。

地方において、公共交通は大きな課題であり、移動手段の確保と財源問題は、全国的にも待ったなしの状況です。町長が答弁されたように、移動需要に応え、一般財源の増加で賄うというのではなく、通勤需要を増やすことによって路線を維持していくという、わたむき自動車プロジェクト理念、チャレンジの内容について、その具体的内容をお尋ねいたします。

まず、1つ目は、副町長が答弁された企業の協賛金とはどのような性格のもので、何を根拠に積算されるのでしょうか。また、さらに通勤の路線化にあたっての課題、近江バスなどどこまで調整が進み、その実現に向けての時間はどれぐらいかかるのでしょうか。

2つ目に、6月議会で副町長は、ダイフクの通勤で運賃を確保し、それを財源にして、あるいは今の通勤の場合に片道だけ走らせて、夕方までバスが待っている、そして送っていくバスのリソースも空いている、それをうまく組み合わせて活用させていただければ、近江鉄道としても活性化する、ダイフクも交通渋滞解消などの地域に貢献できる、町にとっては、町民の移動に対する公共交通の活性化に向けたリソースが確保できる、まずはさせていただくと答弁をされました。この答弁は、路線化の話ではなく、現在のダイフク送迎バスの活用の話なののでしょうか。つまり、路線化までの暫定措置を言っておられるのでしょうか。また、うまく組み合わせるとは、具体的にどのような対応を考えておられるのか、お聞かせ下さい。

次に、議会審議に対する町の姿勢についてお尋ねをします。副町長は、6月議会で、湖南サンライズの通学に関しては実証実験で予算化しているが、基本的に1回走らせ、ある程度長期間走らせ始めるとやめられない、それは当たり前だ、教育委

員会、学校、PTAの判断もあるが、ずっと持続可能な形で運行し続けられるというところになっていると答弁をされています。なぜ同じところで実証実験をされるのかと私は疑問視をしていましたが、9月議会の開会日の全協で、実証実験は9月いっぱい、10月以降、本格運行する旨の報告がされました。これでは、はなから恒久措置を前提としたやり方ではありませんか。これは議会審議、予算審議を愚弄するような姿勢であり、納得できるものではありません。理解できる説明をお願いいたします。

**議長（杉浦和人君）** 町長。

**町長（堀江和博君）** ただいまはわたむき自動車プロジェクトについてご質問をいただきました。

1点目の企業の協賛金につきましては、運賃とは別に企業から運行に係る経費をご協力いただくもので、現時点ではそういった手法も考えられるという位置づけのものでございます。

次に、路線化にあたっての準備期間につきましては、近江鉄道と話し合いの中では、運転手や車両の確保などの協議、運輸局への許認可の申請等の諸準備が必要であることから、協議が整った後でも、さらに1年半から2年程度の準備期間を要するものと聞いております。

2点目の公共交通の活性化に向けたリソースの確保についてですが、通勤バスの路線化を目標としている現段階においては、ダイフク滋賀事業所の送迎バスの活用については、暫定的な措置として位置づけております。実際の活用につきましては、今後、日野町の公共交通の再編について検討を進める中で、町民の生活利用の実態、また、そのニーズをより詳細に把握する中で、その可能性を検討してまいりたいと考えております。

3点目の湖南サンライズの通学バスにつきましては、2月の実証実験の結果を踏まえ、今年度の取組について、湖南サンライズの保護者の皆様、また必佐小学校との話し合いを進めてきたところでございます。2月の実証実験で課題となった必佐小学校への登校時間を調整し、保護者様による見守り体制等も再検討いただき、話し合いを踏まえて、2学期が始まる8月29日から再度、実証実験に取り組んでいるところでございます。10月以降につきましては、保護者の皆様のご意見をお伺いさせていただき、課題等がない場合は継続運行を実施させていただきたいと考えております。一方で、改善が必要となった場合は、運行に支障がないか見極めさせていただき、諸課題について、保護者の皆様、必佐小学校と再度話し合いを行ってまいりたいと考えております。

**議長（杉浦和人君）** 池元法子君。

**13番（池元法子君）** 昨日の加藤議員や齋藤議員の答弁と同じような答弁で、全く私

は理解ができない答弁をされておられます。というのは、私は前から言っておりますように、公平公正な町政、町行政運営、町民の皆さんの税金を使つてのことですので、私たち議員はそのことをしっかりチェックしていかなければならないなと思つておりますし、今日の中西議員の質問の中にも、昨日の答弁でちょっと不安を感じられているようなところがありますので、ちょっとしっかりとしたことを教えていただきたいなというふうに思います。

まず、わたむきプロジェクトの理念を私は否定するものではありませんが、大きな予算を投入していること、今後投入される見込みがあることから、きちんと議論することが大切だというふうに考えております。6月議会では町長も副町長も、饒舌にプロジェクトの理念を述べられました。今回は私にも理解できるように、具体的な内容についてお尋ねしますので、明快に答弁をお願いいたします。

1つ目は、企業の協賛金について、全く答弁になっていません。そういった手法の概念を私にも理解できるように説明をして下さい。企業の協賛金は他府県にあるということですから、他府県の状況に日野町の事情を勘案して、このような協賛金を考えているという提案をされたと思いますので、その説明ができるはずだと思つています。

次に、路線化に向けてどこまで協議は進んでいるのかということをお尋ねしました。答弁で、運輸局への許認可などの諸準備までにどれぐらいかかり、その後の準備期間にさらに1年半から2年かかる。こういうなら、結局いつになるのでしょうか。許認可後に実施までに1年から2年もかかるというのは普通のことなのでしょうか。許認可までにどれぐらいかかるのでしょうか。教えていただきたいと思つています。

そもそも、6月議会で私の質問に対して、ダイフクの近江八幡駅から送迎も含め、公共交通事業者とともに路線化に向けて検討すると答弁をされました。しかし、昨日の答弁は、どうやっていくのか、運行主体も未定であり、また路線化の目安として実証実験バスとダイフクチャーターバスの利用合計が150人になるかどうかのポイント、また必要経費は算出していないという答弁でありました。

第1フェーズで収入を確保する目玉がダイフクの路線化であり、黒字が前提です。ダイフクから近江八幡駅の路線化の検討にまで踏み込んだのは、黒字の見込みが想定できたからのはずです。必要経費は算出していない。なのになぜ黒字の想定ができたのですか。利用者合計150人がポイントというのが、必要経費を算出しないなぜこれがポイントなのか。このプロジェクトももう後半であり、示せないようでは、何を根拠に答弁をされているのか、全く私には理解できません。

昨日の答弁の中で、150人ということのポイントとして出されましたけれども、私が調査していたところによると、300人ぐらいでペイになるのではないかと。500人



ぐらないと黒字にならないのではないかというふうに言われているところもありますので、ぜひそのことも教えていただきたいと思います。

そして、6月議会の副町長の答弁は、ダイフク送迎バスの活用をまずはさせていただくというものだったのです。今の公共交通の再編検討の中で、可能性を検討するという答弁は食い違っているのではないのでしょうか。まずはさせていただくとは何を意味するのでしょうか。

また、10月以降の本格稼働の予算はどれだけで、どの予算で見ているのですか。教育の実証実験で2,500万円。これだとすると積算内容はどうなっていますか。私は2学期の10月以降に本格運行されるというのを聞きましたので、9月の補正で上がったのかなというふうに思ったんですけど、それは上がっていません。通学バスの乗降場所はまた、どこになるのでしょうか。必佐小学校前の実習田が造成されていますが、これを利用されるのでしょうか。また、もうされているのでしょうか。お尋ねいたします。

**議長（杉浦和人君）** 企画振興課長。

**企画振興課長（小島 勝君）** わたむき自動車プロジェクトについて何点か再質問をいただきました。

まずもって、9月1日に全員協議会の場で、私のほうから今回の実証実験についてご説明をさせていただいたところでございます。私の説明が本格運行ということで、答弁のほうにも書いていますように、正しくは継続運行ということでした。訂正しておわびさせていただきたいと思います。すみません。

まず、何点かご質問をいただいたところでございますけども、まずは、1点目のところは、大きな予算というところで、議論していくことが大切、今後具体的なことを示していかなあかんというところでございますけども、当然、昨日の答弁で、路線化にあたっては、黒字でないと路線化は無理という話でございました。今、実証実験をしている段階でございまして、具体的に交通事業者さんと、今回の結果を踏まえて、運行主体も含めて、今後、黒字が見込める路線かどうかというのを、詳細を、結果を見て議論をしていかなければならないというふうに考えております。

次の協賛金の概念でございまして、具体的に言いますと、他府県でYKKという会社がございまして、そちらのほうでも同じように、もともと通勤のバスを自社で使われていたというところを、通勤のバスを路線化して、されたところがございます。詳細については、ちょっとまた確認させていただければと思いますけども、そういった事例もあるということで、ご理解いただければというふうに思います。

次に、路線化までの期間でございまして、先ほど1点目のご質問で申し上げましたとおり、まずは黒字でいけるかどうか、運行主体がどうか、そこら辺を事業者さんと詰めさせていただくということが必要かと思っております。その期間でござい

ますけども、現時点では明確な期間はちょっと、お答えできるような段階にないのかなというふうには思っております。詰められた段階で、その後1年半、許認可の関係等を踏まえまして、期間がかかるというふうに考えてございます。

次に、150人のポイントということで、路線化に向けての150人ポイントというところでございますけども、150人のポイントというところは、いわゆる国庫補助を受けられるところが150人というふうに考えています。それで、そこから黒字に持っていく人数というところで、昨日、副町長が少し申し上げたと思うんですけども、バスに30人から40人乗っているところがというお話があったかと思います。そのことを考えますと、やはり300人強が黒字のボーダーといえますか、そこが境になってくるのかなというふうに考えております。

あと、10月以降の予算でございますけども、当初予算の概要のほうにも載せさせていただいていたと思います。小学校の遠距離通学助成事業の中で2,500万円ということで、拡充と書いています。これがわたむき自動車プロジェクトによる通学バスの実証実験2,500万円の分の予算になります。それで間違いはございません。

あと、それと乗降の場所でございますけども、こちらについては、教育委員会の学校教育課のほうからお答えをいただきます。

**議長（杉浦和人君）** 副町長。

**副町長（津田誠司君）** 先般の私の答弁の中で、まず、させていただくと申し上げたことの趣旨ですけれども、まず、第1段目といえますか、まず、そこから着手させていただくということ、意気込みを含めてそういう言葉で答えさせていただいたというふうに認識をしております。

**議長（杉浦和人君）** 教育長。

**教育長（安田寛次君）** 必佐小学校の子どもたちのバスの乗降場所についてのご質問がありましたので、私のほうから説明をさせていただきます。

朝3便、サンライズの子どものバスの運行してもらっています。まず、乗る場所ですけれども、サンライズの運送会社さんの駐車場をお借りしまして、そちらのほうにバスが入りまして、1年・6年、2年・5年、3年・4年と、3つの学年の区分に分かれて、まず乗車します。それぞれに保護者の方が当番を決めて出させていただいて、大変協力的にしてもらっているというところで、まず乗る場所が確保されています。運送会社の協力を得ています。

それから、降りる場所ですけれども、朝については、小御門の点滅信号のところにバス停があるんですけども、その路肩のところでバスを止めてもらって降りるという形です。そちらのほうにも保護者の方が、降り場所に毎朝立ってもらって、子どもたちが安全に降りられるようにということで、降りて、小御門の集落を通過して学校のほうに向かうと。これがまず朝のルートでございます。

帰りですけれども、学校の実習田がございました。地元の方のご厚志で埋め立てをいただいて、バスのロータリーというような形で埋立てをしていただいたおかげをもちまして、そちらのほうで乗ることができるというふうなことになりました。それを、最初のところはもう、どうしようかなといったことを思ったんですけども、小御門のバス停でまた乗せるとなると、安全確保の上でも大変な危険が予想されますので、地元の方にご厚志をいただいて、田んぼのほうを埋め立てをいただいて、そこで乗ることができる。それについては、帰りのバス2便で安全に下校するというふうなことになっています。

大変多くのPTAの方にも出てもらって、皆様のご協力の下で実現しているというふうなことの実証実験をしてもらっているというところがございます。

**議長（杉浦和人君）** 池元法子君。

**13番（池元法子君）** それでは、再々質問をさせていただきます。

まず、ちょっと順番は変わりますけれども、今、企画振興課長が、自分が開会日の日に言ったことが間違いだったかのような答弁をされました。本格運行じゃなくて継続運行やというふうに言われましたね。7月14日に行われた学校の評議員会、必佐小学校、あの場で校長先生が、湖南サンライズの子どもたちは、あと2学期は9月いっぱいまで実証実験で、その後、本格運行になりますと。これで徒歩通学が最後になりますというようなことを言われたそうです。それも、その前に、小学校前の埋立てもできて、そこにバスの乗り入れもできるようになったのでというふうに言われたそうです。これは、校長先生が勝手に言われたことですか。また、本格運行というのと継続運行、違うと思うんですよ、私は。そこら辺がちょっと何か、課長だけに責任を負わせているのではないかみたいな気持ちになりますので、ちょっとそこも1つ、聞きたいと思います。

また、運賃収入や協賛金で収入を確保するとして答弁をされているのに、考え方や精算根拠を示すべきだと思います。それを示さないのなら、根拠のない答弁をしたことになるという、とても無責任な答弁になると思うんです。また、企業の協賛金は法的根拠もなく、企業が協賛金を継続されるよう、どのように担保するのでしょうか。協賛金がなければ、結果として一般財源の増加になります。だから、しっかりとこれは議論をしておく必要があると思いますが、どのように考えておられるのでしょうか。

また、昨日、副町長は、ダイフクの社員2,000人から3,000人が利用すれば2億円から3億円の収入になる、これは夢ではないというふうに答弁をされました。確かにそれだけの人利用したら、絶対黒字になります。しかし、2,000人、3,000人を運ぶためには、また何台のバスが必要になりますか。一方で行動変容が必要やと言い、このままではまた路線化もできないというふうにも答弁をされました。何か地

に足をつけた論議に戻す必要があるかと思いますが、いかがでしょうか。

そして、湖南サンライズの通学についてでもありますけれども、令和4年3月22日の発表の実証実験事業という、これを議会でも説明をされました。そのときに、わたむき自動車プロジェクトというのは、実証実験なんかで得られた知見とか成果を基に、実際の路線化や新たな公共交通モードの導入に向けて、より具体的な制度設計を行い、社会実証に近い形の取組へとシフトしていく必要がありますというふうに説明もされました。ということは、実証実験をして、ちゃんとこれでやっていると。後々国の補助がなくても、そのプロジェクトが終わった後、ちゃんとこのままならやっているとというふうにして、私は、湖南サンライズの通学バスに踏み込まれたんじゃないかなというふうに思ったんです。

ダイフクの送迎バスの活用というのは、現時点でいつからどのように活用されるのでしょうか。また、借り上げバスの流用なら、運行に伴う事故の責任の所在は、一体どのようになるのでしょうか。ちゃんと契約なんかされているのでしょうか。また、議会でこれだけ議論になっているのに、本格的に運行だという報告をされたのは、私が聞いたのが9月1日の開会日ですね。先ほど言いましたように、7月14日には必佐小学校の評議員会の中で、10月からは本格運行だというふうに説明をされておられるんです。これはどういうことでしょうか。そして3月議会では、予算は実証実験という説明がされました。しかし、実証実験と言いながら、実は本格運行の経費に充てるのだから、議会に虚偽の説明を予算化したことになるのではありませんか。

先ほど言いましたように、私は、これは実証実験用だというふうに聞いていましたので、本格稼働には新たな補正予算がつくんだろうと思いましたけども、そうじゃないということですね。2月の実証実験の結果を踏まえて本格運行の判断をするかのような答弁をされました。これも事実上の虚偽答弁じゃないかというふうにも思います。予算は遅くとも2月上旬には役場内で編成が完了しているのではありませんか。2月の実証実験が始まったばかりで、結果も出ていない段階で、本格運行の予算編成がされていることになります。実証実験は本格運行のためのカモフラージュだったということになりますが、いかがですか。

必佐小学校の通学バスは、副町長は、湖南サンライズにかなりの財源が必要、財政担当にきちんと見ていただいていると答弁をされています。これはプロジェクトの理念として、町長が答弁した、今のやり方でいくと財政負担、一般財源を増やして賄う方法しかない、様々な財源が必要になってくる部門、福祉部門も含めていたくさんある、果たしてそれでいいのか、何か知恵を絞って新たな方法がないかということがプロジェクトの理念であると明確に言われましたけれども、それに反するものではありませんか。

また、副町長は、長らくの湖南サンライズの要望というふうに言われましたけれども、これはコロナ禍で令和2年、夏休みの時期がずれたことや、また気温が高かったことなどから起こったことで、出たことではないんでないのでしょうか。まずは、何とかしなければならないという町長の判断でやると答弁をされています。

プロジェクトや実証実験の結果がどうであれ、要望に応え町長の判断でやるということ、これはプロジェクトの理念に反するとともに、プロジェクトの一環というふうに偽装したものだと言わなければなりません。このことについて、一番やはり最高の責任者であります町長から答弁を願いたいと思いますが、よろしく願いいたします。

**議長（杉浦和人君）** 答弁をしっかりと。今、先ほど来から、本格運行とか継続運行とか、きちっとその辺を整理して答弁していただくため、調整をしてください。

暫時休憩します。

—休憩 15時46分—

—再開 15時48分—

**議長（杉浦和人君）** 再開します。

教育次長。

**教育次長（宇田達夫君）** ただいま、池元議員のほうから、サンライズの子どもたちのことについてご質問いただきました。

7月に学校の校長先生からの説明で、本格運行ということがあったということですが、サンライズにつきましては、2月に行いました実証実験において、学校の立場としては朝の時間が少し早い、ここは何とかしてほしい、そして、また保護者の方からは、子どもたちがやはり全員座れるバスの体制を組んでほしいというような要望をいただいております。そんな中で、企画振興課を中心にいろいろと調整いただきまして、その結果、朝の時間を少し遅くするとか、そのようなことは解決しまして、2学期からということですが、学校の思いといたしましては、先ほどサンライズのバスについて、一昨年のが気温が高かったことということもございましたが、実は保護者の方からは、畜産技術センターの辺り、畜産技術センターのところがすごく危ないということで、そこを何とかしてほしいというのは大きな声として教育委員会のほうには来ておりまして、そこは何か早くしてあげたいなという思いを持っておりました。

そんな中で、実証実験、今も9月、もう一度実証実験という期間とさせていただきます。その結果を見て、今も保護者の方にアンケート調査を、来週初めを期限に今、行っているんですけども、そんな中で保護者の方からの声を集約して、その内容をもって10月以降の継続ということを考えているわけですが、その辺りについて、学校の思いとして、本格運行という思いを持っておられたのか、そ

ういう発言になったのかなというところを思っているところでございます。

学校としては、サンライズのバスについては非常にありがたいという思いを持っておられて、その気持ちの中で、継続というところが本格というふうになってしまったのかなと。ふだんから校長先生、話の中では、そのこのところの話というのはすごく、私どもも少し曖昧であったのかなという反省はしているところでございます。

**議長（杉浦和人君）** 副町長。

**副町長（津田誠司君）** 今回の実証実験に絡みまして、財源等についての考え方、積算根拠等を示してというような部分と、あと企業協賛金の担保についてというような部分についてでございますけれども、まず、その辺りも含めて、現在、実証実験を進めながら、他県の事例の情報収集もしているところでございます。

黒字路線という話と、150人で補助対象路線になると、2つのハードルがありますけれども、例えば、黒字路線になると一番いいんですけれども、ただ、そこまでいかないけれども、企業からお金をいただいて、一般財源の支出分をそれで補填をして、負担なしで走らせるというような場合も、それは今、現時点で想定としては考えられます。そういったことも含めて検討してまいりたいということになります。その辺りについては、議員おっしゃるとおり、地に足をつけてという部分もあるんですけれども、一方で夢を追うという部分では、2億、3億という話もございます。可能性としてはそれだけの獲得ができる可能性もあります。

ただ、おっしゃるとおり、本当に2,000人、3,000人が利用されることになれば、バスも大量に必要になってきます。あるいは近江鉄道、鉄道線のほうの増強も必要になってくるかもしれません。ただ、そこで設備投資をしたとしても、毎年そのお金って入ってくるものですから、持続可能ということを見据えることにはなってくると思うんですよ。ただ、今、それをいくら話しても、まだ全く固まったものではございませんので、そういった遠くの夢も見ながら、現実的な部分で実証実験を重ねながら、一步一步、前に進めていきたいと考えているところでございます。

あと、先ほど来、話のあります湖南サンライズのダイフクのバス等の借り上げについてですけれども、あれに関しまして、近江鉄道であるとか近江タクシーとか、会社が委託運行といたしますか、しているものでございまして、それを一時的にこちらの運行ということをお願いして走らせるものでございますので、近江鉄道バスなりタクシーなり、近江鉄道グループの中で、こちらがお願いをして走らせるというものになりますので、ダイフクさんをお願いするわけではございませんので、ご理解いただければと思います。

**議長（杉浦和人君）** 企画振興課長。

**企画振興課長（小島 勝君）** 事故が起きたときの責任者でございますけれども、こちらについては、運行している交通事業者の責任になるかというふうに考えてござい

ます。

**議長（杉浦和人君）** 町長。

**町長（堀江和博君）** 総括的な部分でということで、ちょっと説明不足の部分もありまして、大変申し訳なく思っております。

また原点に立ち戻りますと、公共交通というのは、やはり住民の皆様はじめ議員の皆様に変関心の高い、そして大きな課題の1つだと思っております。第6次日野町総合計画の策定にあたっての住民意識調査におきましても、全住民の皆様から一番関心が、問題意識があったのが交通の便でありまして、若い高校生におきましても、公共交通を一番、何とかしてほしいという声が多かったのが公共交通でありまして、そういった意味におきまして、何かしらの、絶対このままではあかんという思いが、私自身の根本的な発端でございます。

そういった中で、全国津々浦々の自治体における公共交通、今、様々に議論、後ほども交通税という話もあるかと思えます。税金、税金を大きく投入して、それを充実させたり維持させていくというのが今までの定石だとは思いますが、我々、議論していく中で、果たしてこれだけ需要を満たせる可能性がある、工業団地含めて、その中で何かいい方法がないかということで、今回の第1フェーズ、先ほどもお話もいただきました。そこで需要を生み出すことによって、一定、黒字化といいますか、そこでプラスが出てきて、何もなければそれをする必要はなかったわけでございますけれども、そこは調整の部分でありまして、今回やらせていただいているところでございます。

ただ、縷々説明の中で、厳しい部分も当然、ございます。それは隠し立てなく、副町長も昨日、厳しい部分は厳しいというふうに申し上げております。なかなかこの場で、行政としては厳しいことを厳しいというのはなかなか言いにくい、実は場であるんですけども、やはり皆様に関心の高い、町民の皆様にも正直に今の現状も、そして議員の皆様にもつぶさにご確認いただいているわけでございますので、そこは隠し立てなく現状はお伝えしようということでございます。

ですので、そういった中でまだまだ、数値的な部分とか明らかになっていない部分は当然ございますし、ご指摘のとおり、説明する上で、ご理解いただく上で、可能な限りやはり配慮をしていかないといけないということは当然なことと思えますので、そこはもう隠し立てなく、しっかりとそこら辺、今後、議論を進めてまいりますので、そういう部分につきましてはしっかりとご説明を申し上げて、ご理解いただけるように、我々も努力したいというふうに思っておりますので、どうぞ引き続きのご指導、またご協力のほど、どうぞ、よろしくお願いいたします。

**議長（杉浦和人君）** 池元法子君。

**13番（池元法子君）** 町長には、別に言われても答弁する必要はないというふうに言

われたかもしれませんが、きちっと答えていただいております。

最初の質問のときにも言っていますように、理念をきちっと、本当にそらそうやというふうな理念をちゃんと持っておられるんですよ、町長は。そうでしょう。でも、実際、もう後半に入ってくるんですよ。このプロジェクトというの。そんな段階なのに、何か、先ほどからの答弁では、全然見通しが立たないような、夢ばかり追っておられるような答弁をされました。

先ほど補助対象路線というふうに言われましたけども、それは赤字路線ですよ、どちらかと言うと。黒字路線じゃないですよ。だから、それで150人と。何か、夢を追われるのは結構ですけども、実際、いくら国や県から補助が下りているといえども、私たちの税金がそれに使われているんです。そういう中でやっぱり、きちっとそのことが本当に実るような実験にしてもらいたい、プロジェクトにしてももらいたいというふうに思うのは、町長もそう思っておられると思います。

ですから、今、わたむき自動車プロジェクトの理念自体を、先ほど町長が、町長の理念は素晴らしい理念を持っておられます。それは否定するものでもありませんし、なるほどなというふうに私も思っております。しかし、収支見通しも明らかにできない。町長が自ら述べたプロジェクトの理念に反して、議会軽視、議会審議もごまかしてしまう。虚偽の説明、本格稼働じゃなくて継続、継続稼働ということは、ずっと実証実験でやっていくということになるんですよ。

もう今、再々、もう3回目ですから、もう答弁はしてもらえないと思いますけれども、事実上の虚偽答弁というような形の、これだけの問題があるにもかかわらず、プロジェクトを進めて、町長の判断でやると言われています。これはやはり町長がそこをしっかりと、きちっとした形でやっていこうというふうに、第1フェーズの議論を地に足のついたものにして、黒字になるかどうか分からないけど、やっていけるかどうか分からないというんじゃないで、しっかりと町長、一番の、先ほども言いましたように、最高責任者ですから、町の。議会に対しても真摯に説明すべきであるし、プロジェクトに対しても、やはりいつも目を入れていって、ここはこうしたほうがいいの違うかとか、これではちょっとうまいこといかへんの違うかというようなところを、やはり町長としてもきちっと指示というのか、目を届かせてほしい。ただ任せているんじゃないで、そういうふうにもう、町長がすごい、先ほどからも言っていますように、いい理念を持っておられますので、そこらはきちっとした態度で臨んでいただきたいというふうに思います。

あと、どのようにこのプロジェクトが進むのかも、私も引き続き気をつけていきたいと思います。

**議長（杉浦和人君）** 池元さん、ちょっと待って下さい。今、先ほど虚偽答弁と言われた、そこは、副町長、虚偽答弁という話が出ているので、そこはきちっと説明を



して下さい。ちょっと待って下さい。要望ですけれども、今、どうぞ、お座り下さい。今は最後、要望でしたよ。虚偽答弁で終わってしまうと、それを認めたことになるので、どうぞ。副町長。

**副町長（津田誠司君）** ただいまわたむき自動車プロジェクトの説明に関しまして、いろいろところで説明をしていて、そこに矛盾といえますか、捉え方によってはちょっと違うような形で聞こえてしまったということで、虚偽答弁というご指摘がございましたが、こちらといたしましては、真摯に答えさせていただいてということで、させていただいているつもりでございますので、虚偽ではないというふうに認識しておりますので、そちらのほうにつきましては、ご理解いただけますようお願いいたします。

**議長（杉浦和人君）** 池元法子君。

**13番（池元法子君）** 再々々質問に対しても答えていただいてありがとうございます。それならば、虚偽答弁やと思われぬように分かりやすく、ちゃんと真摯な答弁をお願いをしたいと思います。

**議長（杉浦和人君）** 次に、6番、後藤勇樹君。

**6番（後藤勇樹君）** いよいよ最後の登壇者となりました。昨日から続いて、皆さん、大変お疲れのところでございますけれども、あとしばらくよろしく願いをいたします。あと、執行側の皆さんにお願いでございますけれども、ちょっとこういうものがあったりして、聞き取りにくい場合がございますし、マスクもございますので、いつもより少し声を張り上げていただくとありがたいと思います。私も頑張って張り上げます。

それでは、私からは、通告書に基づきまして、分割方式で2項目についてお尋ねいたします。分割方式という質問の仕方を、7年ぶりぐらいになると思いますので、ちょっと質問の仕方を間違えるかもしれませんので、気をつけたいと思います。

まず、1つ目ですけれども、農村RMOの推進に向けた町の取組について、何点かお尋ねいたします。

まず、前回の6月議会でも私、農村RMOを取り上げさせていただきましたので、前回に続いてということになります。農村RMOというのはもう、ご存じのように、農村型の地域運営組織のことを指します。農村RMOにつきましては、昨年末に開催いたしました日野町農業委員会の皆さんと産業建設常任委員会との意見交換会の際にも資料を配付させていただきましたけれども、その後、東桜谷中之郷のJAグリーン近江日野北支店の閉店に伴って行われております、JAの理事さんらによります協議会の研究課題にもなっておりますし、また昨日の一般質問の中でも、山田議員、野矢議員はじめ、RMOについて幾つか質問も出ております。昨日の質問と重複するところについては割愛していこうと思いますが、昨日の質問は、大体

RMOの外形的な部分、総論になる部分についての質問だったと思いますので、より具体的な、ちょっと深掘りしたことを、今日、お尋ねしようかと思っております。

農林水産省、厚生労働省、国土交通省、総務省、また文部科学省、内閣府などが連携いたしまして、本年度より中山間地域で農地保全や住民の生活支援などを担います農村地域づくり事業体、農村RMOの育成がいよいよ始まりました。農村RMOと申しますと農業問題だと思われてしまう方もいらっしゃるでしょうけれども、実際は地方の小規模集落などにおきます医療や介護、教育、移動サービスなど、生活全般にわたる地域運営組織を指しております。それゆえ、国においても、今お話ししましたように、農水省を中心に各府省庁が連携しながら、その形成に取り組んでおります。

ちょっとこちらに私、今年の4月に発行されております農水省発行の農村RMOの形成についての資料を持っておりますけど、この中を見ましても、農村RMOの形成にあたって各府省庁の所管の各種制度を活用していくということで、やはり内閣府、総務省、文部科学省、厚生労働省、国土交通省が中心になるというふうに書いてございます。人口減などにより弱体化する集落機能を保全する農村RMO、リージョンマネジメントオーガニゼーションの略だそうですけども、を計画実証する地域を支援するために新設された農村RMO形成推進事業では、集落営農組織や農業法人、市町村や自治会などが立ち上げた協議会への支援が行われます。

協議会は、小学校区、日野町においては公民館区が望ましいと思っておりますけれども、など、10集落ほどの規模を1つの単位として想定して設立いたしまして、3年以内に農村RMOを立ち上げる計画を策定する場合、事前調査や実証での費用が国から助成されます。

日野町における農村RMO育成の必要性につきましては、6月議会の一般質問において執行側の皆さんにも共感していただけたと思っておりますので、今議会では、その着手に向けた、より具体的な内容についてお伺いしたいと思います。

まず、1点目ですけど、農村RMOの立ち上げにつきましては、まず、公民館単位などを基本とした協議会の設立が前提となっております。この協議会は、JAや民間のNPO法人、県や市町村などの自治体、集落支援員、地域住民さんなどで構成されることとなっております。集落支援員ということにつきましては、農水省の資料によりますと、どういう方を指すかということ、地域おこし協力隊であるとか、地域プロジェクトマネジャーさん、地域活性化企業人さん、特定地域づくり事業協同組合さん、こういった方が挙がっております。

こういった構成となっておりますけれども、日野町においては、どのような構成での協議会設立が望ましいと思っておられるのでしょうか。また、設立を促すための計画というものを町として立案しておられるのでしょうか。促すための計画ですので、

その辺をお尋ねしたいと思います。

2つ目ですけど、実証ではJAであるとかNPO法人などと協力して、農産物の集荷と、また住民の移動に使う車両のリース導入、今、住民主体でおたすけカゴヤとか、私の住んでおります集落でも始まっておりますけれども、こういった移動サービスも範疇に含まれているんですね。こういったもののリース導入、それから農地保全の作業を請け負う人材のマッチング費用などに加え、協議会が自立して農村RMOを運営できる素地をつくるため、農村RMO支援チームへの支援として、研修会や先進地域の視察費用なども支援してもらえとのことですが、農村RMO設立に向け、まずは行政側に農村RMO支援チームを設置する必要があると思いますが、そのような動きはございますでしょうか。また、同支援チームは、農林課のみならず関係各課を連携させて、関連させて結成する必要性もあると感じますが、その点も踏まえてお尋ねいたします。

3つ目ですけど、政府の農村RMO形成推進事業は、3年以内の設立計画を前提とした支援となっておりますけれども、これは本年度、2022年度から3年間という意味なのか、計画策定から3年間という意味なのか、また、これが採択されて3年という意味なのか、非常にこの辺が分かりにくかったです。その辺を曖昧に、私は見ちゃっているわけですけど、どう捉えたらよいのか、お尋ねいたします。

また、地域住民に理解と協力を求めて、そのリーダーを育成し、既存の様々な組織や行事、生活の慣習などを新しく設立した運営組織に移行して、それをまとめていくという壮大なプロジェクトであるにもかかわらず、それらを僅か3年間で行うということについては、大変無理があると感じますけれども、実際、3年間で可能だと思われませんか。この辺についてもお尋ねしたいと思います。

**議長（杉浦和人君）** 6番、後藤勇樹君の質問に対する町長の答弁を求めます。町長。

**町長（堀江和博君）** ただいま農村RMOの推進についてご質問をいただきました。

農村RMOの協議会を設立される際の構成については、農業者組織のほか、地域の多様な組織、団体が地域の実情に応じて連携し、参画されるものと考えております。現在、町として農村RMOの設立を促進する計画はございませんが、協議会設立を検討されている地域に対して、県や町、JA等の関係機関が連携し、支援をしていきたいと考えております。

次に、行政側による農村RMO支援チーム設置についてですが、農村RMOの協議会については、農業者組織のほか、地域の多様な組織、団体によって立ち上げられることとなります。県、町、JA等による関係機関が会議等へ出席し、立ち上げについて研究している状況です。地域での検討状況を伺いながら、引き続き町としても関係各課と連携し、支援を行ってまいりたいと考えています。

次に、農村RMO形成推進事業に係る計画策定の期間についてですが、農村RM

〇形成推進事業は、地域の将来ビジョンの作成や、将来ビジョンに基づく調査、計画策定など、農村RMOの形成段階を支援する事業であり、実施計画書を提出し、採択された年度から3年間は支援期間となります。実施計画書を提出するまでに、地域の目指すべき方向、目標など、十分な協議、合意形成を図っていただくのが望ましいと考えております。

**議長（杉浦和人君）** 後藤勇樹君。

**6番（後藤勇樹君）** 農村RMOの設立にあたりましては、農業組織、地域の多彩な組織、団体が、地域の実情に応じて連携して参画されることが望ましいということですね。ですが、現在、農業組合や営農団体などのほとんどは集落単位で組織されております。集落をまたいでというケースはあまり聞いておりません、日野町では。お隣の東近江なんか見ますと、永源寺のところ、市原の農業法人さんなんかは村をまたいでというのをやっておられますけど、日野町では今のところ、そういうのはあまり聞かないですね。その他ほとんどの組織は集落がその単位となっております。農業法人だけじゃなくて、行事や慣習、神社やお寺の祭事、それから社守りなどの村役なども、それぞれ独自の歴史と文化を持つ集落同士が自主的にRMOに向けて動き出すということは、実質的に大変な無理があると感じます。自分たちから自らRMOに向けて村と村が協力していこうとかいうのは、ちょっと難しいところがあるんじゃないかなと思うんですね。

それゆえ、RMOはあくまでも自主的に設立されるべきだと言われても、きっかけづくりや地域住民が理解するための指導などを、行政が相当力を入れて行わないと難しいと思いますけれども、その点はいかがでしょうか。また、地域の自主性に任せておいて、本当に組織づくりができるものだと思っていらっしゃるでしょうか。

もちろん、JAさんなどに中に入っていていただいて、組織づくりを指導していただかないといけないとは思っております。ですが、RMOは農業に携わっていない住民も含めて、地域全体で組織するものでございます。そのためには、やはり行政が主体となって、組織づくりに力を入れていかなければ、逆に農業をやっている人、やっていない人の間で、地域住民の分断というものを招きかねないと思います。この点について、どのようにお考えでしょうか。

また、私はRMOの設立を促すための計画を町として立案しておられるかとお尋ねしたわけですが、先ほどの町長のご答弁を聞いておりますと、その計画があるのかなのか、ちょっと私、判断しかねましたので、促すための計画の点も、もうちょっとはつきり教えていただければというふうに思います。

2つ目につきましてですけど、先ほど私、協議会が自立して農村RMOを運営できる素地をつくるための、農村RMO支援チームを設置する必要があるというふうにお話ししたわけですが、素地がつくられると、協議会が自立してRMOの

形を整えていくということもできるんじゃないかと思っておりますけれども、そこに至るまでには、いくら地域住民が主体といえども、そのような協議会が自然発生的につくられていくことは、ちょっと考えにくいなというふうに思うわけでございます。

町長のご答弁では、県、町、JAなどによる関係機関が会議等に出席して、立ち上げについて研究しているということでございますけれども、先ほど私、伺ったのは、そのような農村RMOの支援チームに積極的に参加していくための、日野町の行政内での農村RMO対策チームと申しますか、支援チームのための支援チームみたいなものを関係各課、横断的につくる必要があるのではないかなと思うわけなんです。

協議会としての農村RMOも、その設立に向けた支援チームも、立ち上げに向けた最初の段階が一番苦勞が多いと思いますし、エネルギーも必要であるというふうに思います。例えば飛行機が安定した水平飛行に移ってしまうと、燃料もエネルギーもそんなに食わないわけですが、そこに至る前の離陸のときに一番、燃料も食うわけですね。パワーも要るわけですね。これと一緒にだというふうに思うわけです。

そのためには、まず、県やJAなどの各機関で設立する農村RMO支援チームの中で活動するための、各課の調整役となるような日野町行政内の農村RMO対策チームというか支援チームというか、そういったものが必要だと思いますけれども、いかがお考えでしょうか。

3つ目ですけれども、農村RMOの形成段階を支援する事業として、実施計画書を提出し、今のご答弁を聞いていると採択された年度から3年間で国からの支援期間ということですね。国の農村RMO推進事業は時限立法なんですか、それとも恒久法なんですか。その辺をちょっと教えていただきたいというふうに思います。ずっと農村RMOの推進事業に対する補助というのはこれから先も続いていくものなんですかね。

現在、私が暮らしております鳥居平をはじめまして、町内には既に限界集落というのが複数存在しているんですね。限界集落とまで行っていなかったとしても、町の周辺部へ行きますと、もうほぼそれに近いような集落ばかりになっております。現在、ぎりぎりの人員で祭事だとか行事とか農地や里山などの環境保全を行っておられる集落でありまして、あと5年とか10年のうちに、それができなくなってしまうというような集落ばかりだと思うんですね。近いうちに確実にやってくる現実です。各集落は、それらの全てを放棄してしまうか、または近隣の集落と協力し合って文化や農地などを守っていくかの選択を迫られるときが必ずやってきます。それも、かなり近い将来にやってくるというふうに思っております。

それだけではありません。この先、障害者さんや高齢者さんの生活、教育、防災など、個人や家の中だけではどうにもならない問題がもう、すぐそこまで、今、やってきております。生活のあらゆるものを地域ぐるみで運営していく、言わばRMOのような組織は、もう地方で暮らしていくには、ここから先、必要不可欠のものになってくるといふふうに思っております。

RMOと同様の目的で、加藤議員のいらっしゃる西桜谷なんかでは、まちづくりの協議会なども、住民の間でも地域運営組織の形成を模索しているところもございます。ですが、RMOの実施計画書が国に採択された場合、先ほどもお話ししたように、いろんなメリットがあるんですね。中山間地直接支払交付金の追加なんかもございますし、様々なメリットがあると思いますけれども、その辺りのメリットについて、主立ったものがあれば教えていただきたいというふうに思います。

**議長（杉浦和人君）** 農林課長。

**農林課長（吉村俊哲君）** ただいま後藤議員のほうから再質問を頂戴いたしました。

まず、設立を促進するための計画ということで、少し曖昧であった部分もあったということですが、農村RMOの立ち上げを促進するための計画というのはございませんので、話をしながら、どのようなやり方がいいのかということを考えていくということになるのかなというふうに思います。

議員が懸念いただいております自主的な設立というのは、とてもじゃないけれども苦労が多くて、時間がかかるんじゃないかということをおっしゃって下さいました。そのために、やはり町のほう働きかけをする必要があるということをおっしゃっていただいているというふうに思っております。

しかしながら、やはり地域のことは、まずやはり地域の皆さんに考えていただくという自主性が、やはり大切かなというふうにも思っております。議員のほうからも、東桜谷の行政懇談会でRMOの存在自体もアピールをしていただきまして、参加いただいている区長様方も、そういうやり方があるのかということで、お知りになった方も多いのではないかなというふうに思うわけでございます。そういった中で、どのようなやり方をするかというのは、やはり地域課題をそれぞれの集落がどのように見詰めて解決していこうかということが大切かと考えます。

まるごとの保全事業も、東桜谷10集落のうち9集落が取り組んでおられるわけでございますので、そういった方々がやはり連携して、大きな広域化を目指そうということであれば、それも1つの母体になるのかなというふうに思いますし、それから、東桜谷の地域の中には様々な既存の組織もございます。公民館の組織や学校の運営協議会の組織、地区社協といったような組織もあるわけでございます。集落は、そういった役をいろいろ引き受けていただきながら、役が多いというようなことも向き合いながら、いろんなことで地域活動をしてもらっています。国のほうは、そ

ういった農村RMOの形成をするにあたっては、農村集落機能、そういった農村集落の組織に既存の地域組織が連携、手を携えることで形成をするパターンもあれば、農業に取り組む組織の活動が発展をして農村RMOになるパターンや、それから、農業に取り組む組織に既存の地域組織が支援、サポートする形で、我々が農業を支えようというようなパターンもあるというふうに言うておられますので、それぞれの地域の中でどのやり方がよいのかということも見詰めていただく必要があるのかなというふうに思います。

それから、支援チームの考え方でございます。現在、県内でもそういった農村RMOの事業に取り組んでおられるところもあるんですが、実際、今、お聞きする中で、支援チームを設置するまでは行っていないということや、県のほうでも現在のところ、支援チームの準備は考えているけれども、設置は至っていないというようなことでも確認しております。また、国のほうの推進体制の整備ということにあたりましては、実際のところ都道府県単位を1つの大枠として、そういった支援体制の構築にあたって支援をするというようなことも言うておられますので、1つは県の単位の中に、町としてどういうふうに取り組むのかということも考えていく必要があるかなと思います。そして、その支援チームは、何より地域で立ち上げられた組織と一緒に伴走するというふうになっておりますので、やはり寄り添い型の支援ということで考えられているものということで、リードするというよりは一緒にやりましょうという考え方ではないかなというふうに思っております。

現在の取組を考えていただいているRMOの計画について、恒久か時限かというお話もあったかと思いますが、現在、終わりの時期というのは示されていないというふうには認識をしているところでございます。

限界集落や、いろいろそれに近い状況のお話も伺った中でございますけれども、事業の実施計画書の中身を見ても、やはり協議会の名前をどうするですか事務局をどうする、さらにはこのエリアでやろうというふうに考えた理由ですか、農村RMOの特徴としての農用地保全や地域資源活用、生活支援をどのように解決していこうかという将来ビジョンの概要を、一定程度書き記して計画書を提出する必要がございますので、その辺りの準備をしっかりといただく必要があるのかなと。逆に言うと、それが中途半端で曖昧であればあるほど、採択のハードルが高くなってしまいうふうに思いますので、現在は、定期的に会合も開いていただいて、そのような取組をどうしていくかということもお考えいただいておりますことから、町につきましても、農林課だけではなくて複数の課が関係するというところで、横断的に対応していきたいというふうに考えているところでございます。

**議長（杉浦和人君）** 後藤勇樹君。

**6番（後藤勇樹君）** 促すための計画というのはないということでございますね。今、

お話を伺っていると、町としては協議会なりRMOの組織に伴走していくというのが望ましいんじゃないかということで、あくまでもやっぱり自主的に、住民が自主的にこういう組織を、必要性を感じて立ち上げていくんだということですがけれども、確かに理念としてはそうだと、私も思うんですよ。立ち上がってしまって、それが回り始めたら伴走でいいと思うんです。

だけど、この間、今、農林課長もおっしゃっていただいたように、行政懇談会で農村RMOの話、私がさせていただいたときに、農村RMOって初めて聞いたってみんな区長さん方、おっしゃられるんですね。ついこの間までは、失礼ですけど、議員さんの中でもRMOって初めて聞いたわと言っている議員さん、いらっしゃいました。これが今の現実なんですね。

でも、悠長に考えていられないと思います。実際、限界集落になっていらっしゃるところ、うちもそうですけれども、あと10年したら、家の数って多分、半分ぐらい消えるん違うかと思うぐらいです。独り暮らしの家が今、鳥居平でも10軒ぐらいいらっしゃるんですね。それがみんな70代、80代ですので、その家、そうしたらお父さん、お母さんがもし亡くなったら、そこに空き家にならないように息子さんたち帰ってくるかって、ちょっとそれも考えにくい状況であると思いますのでね。ですから、やっぱり悠長には考えていられない。

そのためには、自主的に手を挙げてもらうのを待つ姿勢だけでいいのかなと、やっぱり思います。促していくということを考えていかなければ、みんなが行政の皆さんと同じだけ、こういうものがあって、こういうふうにしてやっているという知識を持っていらっしゃるわけじゃありません、住民さんというのはね。ですので、そういうところは非常に、地方自治、あるいは住民の自主性、住民自治というものと、すごい言い方が悪いんですけども、住民任せというのとはちょっと違うと思うんですね。そんなこと思っていらっしゃらないと思いますけど、その辺もまた考えていただかないといけないん違うかなと思います。

ということも踏まえて、ちょっと再々質問をさせていただきますけれども、農村RMOを組織するといいましても、実際のところ、立ち上げには、今、課長もおっしゃったように、本当に大変な労力や時間が必要になってくると思います。3年間やそこらで立ち上がると思わないです。今、私らがやっております移動支援サービス、おたすけカゴヤでも、一番最初、おしゃべり会としてスタートしてから、やっぱりあれも丸3年かかったんですね、あそこまで至るまでに。移動支援サービス1つがそれだけかかっているわけなんですね。それを思うと、どれだけかかるんかなって、大変なことやなと思います。

住民の自主設立が基本だから、あくまで住民自治が基本だからというふうにおっしゃっていただいても、行政が主体的に関わるのを避けていたら手後れになってし



まうと、私、思うんですね。このような現実が迫っているからこそ、一日も早く、町行政内に専門の農村RMO支援チーム、または対策チームといったものを組織する必要があると私は思っております。そして、町内の公民館単位などで、RMOが組織できるまでの綿密な計画を立てて、その計画を県やJAなどとともによりしっかりと検証しながら、住民に周知していく必要があると感じます。

県やJAと連携して農村RMO支援チームを組織するといっても、農業に特化した組織を目指すのではなくて、あくまでも地域住民の生活を丸ごとサポートするための組織ですから、支援チームの中で主体的に引っ張っていくのは町行政でなければいけないんじゃないかというふうに思います。JAさんが生活全てを見ているわけじゃございませんし。この点についてどう思われるか、お尋ねしたいと思います。

また、住民への意識づけを行って広く理解してもらうためには、専門家であるとか、先進地の関係者などを招いた、例えば日野公民館やわたむきホールなど使った講演会であるとか意見交換会を開催する、または役場のホームページにこういったことに関する特設サイトを設置するなども必要になるのではないかというふうに思っております。区長会や農業委員会などと意見交換をしていただいたり、先進地の視察などを行うことも有意義であると思っております。これらの点について、ご意見をお伺いしたいと思います。

**議長（杉浦和人君）** 農林課長。

**農林課長（吉村俊哲君）** 後藤議員から再質問をいただきました。

RMOという言葉につきましては、後藤議員のほうが、町の中でもパイオニアとして、いろいろご発言もいただいているかなというふうに思います。自治会での危機意識というものをやはり持っていただく必要がある。これは議員も行政も共通のところかというふうに思います。町ではそういった意味で、行政懇談会等で人口減少の問題、それからお子様たちの問題、いろんなことのメニューとかをお話しさせていただく中で区長様にご理解いただいて、それを区の中でも共有いただきたいということで、お話もさせていただいております。また、出前講座等でもいろんなメニューも用意しておりまして、地域に合った課題を見ていただくような施策も考えているところでございます。

農業委員会といたしましても、農業委員と農地最適化推進員がともに集落の農地の今後を見詰めるということで、話合いの中にも入っていくということで、活動もさせていただいております。そういったところで、それぞれがそれぞれの問題意識を持っていただいて、どういうふうにしていくのかということ、今、一緒に考えている時期なのかなというふうに思っているところでございます。

自主自立を促す意味でも、庁内での組織ということにつきましては、体制の問題についてはもう、農家だけのことじゃなしに、日野町全体のまちづくり、自治会組

織づくりをどうしていくか、体制をどうするかという話かなというふうに思いますので、その辺りについては、今後の課題なのかなというふうにも思っているところでございます。

ただ、農林課といたしましては、そういった地域での話合いにつきましては、その都度、寄せていただいているというふうになってございますので、そういうところに出かけていって一緒に話をしていくという姿勢は、今後も変わらないものというふうに考えているところでございます。

意識づけのことにつきましては、いろんな指標とか使いながら、当然、見ていただく必要もあるかなと思います。RMOが、周知がまだまだ不足という部分につきましては、自治会組織をどうするかということも含めて、また農村RMOの果たす役割につきましては、町だけではなくて農村を抱える全国の問題だというふうに思っております。そういったプログラムについては、県のほうなんかとも相談をしながら、講演の機会ですとか、パンフレットの配布ですとか、いろんな周知方法もあるかなというふうに思いますので、研究をしていきたいというふうに考えているところでございます。

**議長（杉浦和人君）** 後藤勇樹君。

**6番（後藤勇樹君）** 今も意識づけということを、課長のほう、おっしゃっていただきましたけど、一番大事なそこだと今の段階では思うんですね。例えば防災の観点から見ましても、南海トラフ大地震、30年先来るかもわからないけど、今日来るかもわからない、だけど近いうちに必ず来るというふうに言われております。これは多くの方がもう既に周知していらっしゃって、多くのほとんどの住民さん、南海トラフ、気つけなあかん、防災はしっかり考えなあかんと思っていられっしゃいます。だけど、そうしたら我が家が土砂崩れとかで被災した場合に、ばらばらになったり仕事に行っている家族もいたりしたら、そのときはどこに集まろうなということ家族の中で話し合っている家がどれだけあるかと聞くと、みんながみんなじゃないと思いますね。民泊を受けていた頃でしたら、民泊生に毎回説明しますから、もし何かあったら会所にみんな集まるんやでとかということをね。ですけど、民泊もここ何年間が行われていない状況ですので、そういった意識もちょっと薄くなっているかもしれません。

これと同じで、農山RMOとかいった組織が今後必要になるなどは、多くの方が気づいてこられているとは思いますが、だからといって何かを始めなあかんというところには、なかなか行き着かないんじゃないかと思うんですね。そういった意味で意識づけというのをしっかりやっていただきたいというふうに思いますし、私たちもそういった意識づけに対してちょっとでも皆さんに周知できるように努めていきたいというふうに思っております。

行政懇談会などでは本当に毎回、企画振興課さんが作成された日野町や各地域の人口推移予想グラフというのが配付されて、説明もして下さいます。この間も小島さんが説明して下さいましたけれども。ですが、これまでの状況から推測いたしますと、察しますと、現実にはグラフの数字よりもさらに深刻になるん違うかなと思います。大体、今の予想よりも現実のほうが下回っておりますのでね。

住民さんの多くは、こうした数字やグラフを見たときにはきっとぞっとされると思うんですけれども、帰宅して日常に戻りましたら、今日の生活の中でそうした危機感はやっぱり薄らいでしまいます。今の生活のほうが優先されてしまいますので、だんだん意識の中で薄くなっていきますね。人間はあまり嫌な未来については考えたくないものですから、頭のどこかでは残っておりますも……。

**議長（杉浦和人君）** 後藤議員、要望ですか。4回目ですけど。

**6番（後藤勇樹君）** 要望です。質問じゃありません。

日常の中では、そのために今日から何か行動しようというふうには思いません。だからこそ、近い未来に必ず起こる集落の機能不全という問題を、行政が主体的に住民に周知して、今からRMO組織づくりに取り組み、子どもや孫の世代の生活を守っていくために行動を起こすことを働きかけていかなければいけないと、危機感とともに強く感じることをお伝えしまして、2つ目の質問に移らせていただきます。

それでは、2つ目ですけれども、昨日、今日とわたむき自動車プロジェクトについてもいろいろ質問が出ておりますけれども、今度新たに県が検討している交通税について、町の見解、あるいは姿勢といったものをお伺いしたいと思えます。

まず、本年4月20日、滋賀県の税制審議会は新たに交通税の導入を求める答申を三日月大造知事に提出し、知事は、早ければ2024年度からの導入を目指すと言われております。交通税は、我が国ではいまだ先例がなく、実現した場合は全国初となります。人口減少やコロナ禍に伴う生活スタイルの変化などに伴って、鉄道やバスなどの利用者が大幅に減り、地域生活を支える公共交通の経営が厳しさを増している中、地方公共交通を存続させていくことがこの税の目的で、公共交通を使う人も使わない人もみんなで支えていこうという考え方が、新たな課税には反映されております。答申を受けた三日月知事も、国の税金や補助金に頼る、または利用する人たちだけが負担をする、民間企業の努力に頼るということだけではない、新たな選択肢を私たち滋賀県民が持てるとするならば、地域の将来にとって希望の光を見いだせるのではないかと述べられております。

存廃問題で揺れた近江鉄道を唯一の鉄道路線とし、わたむき自動車プロジェクトなどで新たな公共交通の在り方を模索している我が日野町の住民にとっても、交通税は無関心でいられない問題だと思います。そこで、交通税について町の見解を伺

います。

まず、1つ目ですけど、今回、県の税制審議会が答申したのは、交通税という単独の税を新設するのではなく、既にある税金に上乗せをする超過課税方式という方法です。超過課税の対象として挙げられているのは、1番目、固定資産税などの資産課税、そして2番目、個人県民税と法人県民税、3つ目ですけど自動車税、この3つですけれども、具体的にはどの税に上乗せをしていく予定なのでしょうか。お尋ねいたします。

2つ目ですけど、かつて我が国には、1905年、明治38年に日露戦争の戦費を賄うための非常特別税で、汽車、電車、バス、汽船、航空機の乗客に対して通行税が課されたことがあります。戦争終結後の1910年には非常特別税が廃止され、独立の通行税法が制定されました。乗客からの不満が強かったこともあり、1926年、大正15年に廃止されました。その後、通行税は1938年、昭和13年に今度は日中戦争の軍事費の財源として復活し、1940年には独立の通行税法が制定され、再び恒久税化されることとなりました。この通行税は、旅客運賃、特別急行料金、急行料金、寝台料金などに対して100分の10の税率で課税されましたが、当時の電車の2等車などの利用には非課税でした。その後、何度かの改正を経ながら、昭和の時代を通して通行税の課税はずっと続きまして、1989年、平成元年4月に消費税が導入されたことと引換えに廃止されるまでずっと続きまして。

この通行税は、交通機関を利用する人だけが支払う税金でしたが、今回の交通税は、利用するか否かは関係なく、納税している県民全てが負担する税となっております。利用する人に限定された通行税でも不満が多く、廃止に至った経緯がある中であり、またマイカー利用者が当時と比較にならないほど増えた現在、交通税に対して批判的な声を上げる人は町民の中にも少なくありません。町として、そのような声にどのように応えられるのでしょうか。お尋ねいたします。

3つ目ですけど、この交通税導入が実現すると、前述のように全国初となりますが、海外ではフランスをはじめ導入している国は何か国もあります。滋賀県での導入が実現した場合、地方公共機関の疲弊に苦しむ多くの自治体での導入が考えられることから、滋賀県での導入は、言わばその試金石のように注目されております。それだけに、失敗は許されない状況と言えますが、町として県に申し入れていること、また県から町に説明を受けていることなどがございましたら教えて下さい。

4つ目ですけれども、交通税が導入された場合、近江鉄道運営だけでなく、公共交通全般に利用されると私は認識しておりますけれども、日野町営バスやデマンドタクシー、現在、住民主体で運営されているおたすけカゴヤや、将来、農村RMO等の地域運営組織などで運営される可能性がある、こういった住民での移動サービスなどへも、この税からの資金が補助していただけるのでしょうか。

5つ目、日野町として、県が検討している交通税の導入を強く進めたいのでしょうか。できれば進めたいのでしょうか。また、状況を見ながら判断していくのでしょうか。導入には賛成し難いのでしょうか。この辺りも教えて下さい。

**議長（杉浦和人君）** ここで、本日の会議時間は、議事の都合により、あらかじめ延長いたしますので、ご了承お願いいたします。町長。

**町長（堀江和博君）** 県が検討をしています交通税についてご質問をいただきました。

まず、県の税制審議会が答申された交通税の課税方式については、既存税目に対する超過課税を基本としながら、複数の税目を組み合わせていくことも選択肢となるとあり、その税目に関して、1、資産課税、2、個人県民税と法人二税、3、車体課税、それぞれについての考え方が示されています。この審議会は県が進めている滋賀交通ビジョンの見直しと並行して、地域公共交通を支えるための税制の導入可能性について進められているもので、税收規模に合わせて事業規模が設定されるものではなく、本来の目的に見合った税收規模を設定すべきものでございます。

このことから、令和5年度をめどに新たな計画へ見直しの途中であり、新たな交通ビジョンに基づく公共交通施策に要する財源確保として、どのような方法が考えられ、そのうちの税負担をどの程度見積もるかによって、初めて具体的な制度設計が可能になると思われます。

2点目に、町としてどう応えていくかでございますが、交通税が制度化され県税となった場合には、その用途について、税の目的に沿った形で公共交通の事業に使われていることを町民の皆さんに情報提供させていただき、公共交通を地域のみならず支えるという意識を醸成していく必要があると考えています。

3点目の滋賀県への交通税に関する申入れ等についてでございますが、制度化にあっては公共交通をみんなで支えていくという機運を高め、県民が納得の上、納税いただけるものとなるよう要望しているところです。また、用途については、既存の鉄道、バスの維持を目的とした赤字補填だけではなく、公共交通の活性化、再編を目的とした新たな取組につきましても、財源として活用できるよう要望しているところです。

4点目の交通税が導入された場合の用途につきましては、現時点で県から市町に対し、具体的にどのように公共交通施策等に活用できるか示されていない状況でございます。

5点目の町の考えでございますが、県税でありますことから、導入にあたっては、滋賀県が県民に対し理解が得られるようご努力をいただき、また説明責任を果たされた上で制度化されるべきものと考えております。

**議長（杉浦和人君）** 後藤勇樹君。

**6番（後藤勇樹君）** それでは、再質問させていただきます。

まず、1つ目ですけど、現在、琵琶湖森林づくり県民税というのが施行されておりますけれども、これは現行の県民税均等割の額に一定額、私たち個人だったら800円ですけれども、を上乗せする県民税均等割超過課税方式を取っておりますけれども、超過課税を基本としながら複数の税目を組み合わせていくことも選択肢となる可能性があり、その税目に関して、資産課税、また個人県民税と法人税、また車体課税、それぞれについての考え方が示されているというふうに、今、おっしゃられたということは、もしも車体課税が組み合わされた場合、自動車や軽自動車を所有している人とそうでない人とで差が出るということなんでしょうかね。

また、税収に見合った事業規模を設定するのではなく、事業の目的に見合った税収規模を設定するということは、事業拡大や公共交通の赤字が増えて補填額が増大した場合は、今度、税額も変動するということなんでしょうか。

まだ何も決まっていないのでなかなか答弁しにくいというふうに思っておりますけれども、分かる範囲、または審議会での現況などから、推測できる範囲で教えていただければというふうに思います。

2つ目ですけど、公共交通を地域みんなで支えていくという意識を醸成していくとのご答弁でございましたけど、そのために具体的にどのようなのでしょうか。琵琶湖森林づくり県民税は、森林が少ない地域の人や、当町のように川の上流の水を簡易水道で利用されていて、琵琶湖の水と直接関係のない人でも、一定の理解は得られているものというふうに思っております。ですが、日野町では、公共交通を利用している人よりも、ずっとわたむき自動車プロジェクトの問題で人数についていろいろ上がっておりますように、マイカーしか使わない人のほうが圧倒的に日野町では多いというふうに思うんですね。わたむき自動車プロジェクトで苦労されているのも、そのような現実があるためだというふうに思っております。これらの人に、具体的にどのような方法で理解をしていただくのでしょうか。ぜひ具体的に教えていただきたいというふうに思います。

また、町から県に対し、制度化するにあたっては、公共交通をみんなで支えていくという機運を高め、県民が納得の上、納税いただけるものとなるよう要望している、維持を目的とした赤字補填だけでなく、公共交通の活性化再編を目的とした新たな取組についても、財源として活用できるように要望しているということでございますけれども、言わばわたむき自動車プロジェクトが目指す公共交通の新しい形の実現と、その運用にも利用できるようにしていきたいということでしょうか。また、これらの要望に対して、県は何というふうに返答をいらっしゃるのでしょうか。お尋ねいたします。

4つ目ですけど、交通税の使途について、現時点で県から市町に対し、具体的にそのような公共交通施策等に活用できるかが示されていない状況とのことですね。

れども、使途が決まっていないうのに新たな税を導入しようというのは、本末転倒とは感じないでしょうか。普通は使途が決まっているから、それに応じて税を導入していくんじゃないかと思うんですけれども。また、わたむき自動車プロジェクトのような公共事業だけでなく、おたすけカゴヤや、将来、農村RMOなどで実施されるかもしれないような移動サービス事業など、民間の事業にも利用できるよう、また事業の立ち上げやその準備段階にも利用できるよう、要望を出すことはできますでしょうか。

農村RMOの事業計画が採択された場合の支援金は、採択後3年間だけです。その後の継続運営を考えると、RMOによる移動サービスに利用できるかどうかは、RMO設立自体のモチベーションにも大きく関わってくると思いますけれども、いかがでしょうか。

5つ目ですけど、日野町としては、交通税が住民の理解を得られるよう、県が説明責任を果たした上で、制度化されるべきものとのことですが、これは基本的に賛成ということでしょうか。いま一つ姿勢が、ちょっと私、飲み込めませんでした。県が住民に理解してもらえるよう説明責任さえ果たせば、たとえ理解してもらえない人が多数派であっても導入すべきとお考えなのでしょうか。この辺りをお尋ねします。

**議長（杉浦和人君）** 税の措置については税務課長。政策については企画振興課長。

**税務課長（山口明一君）** ただいま、後藤議員さんのほうから交通税についてのご質問を何点かいただきました。その中で、1点目の部分については税務課のほうでご回答させていただきたいというふうに思います。

まず、今、議員おっしゃっていただきましたように、現在の町県民税のところの均等割につきましては、県民税の本来の均等割というのは1,000円という額になっておるんですが、そこに平成18年度から800円の琵琶湖森林づくり県民税が上乗せになっているというような形でございまして、そこにさらに交通税の上乗せをというようなところと併せて複数の税目を検討というふうなお話だったというふうに思います。

そういう中で、議員のほうからお話が出ました車体課税の場合、複数の税目として選択したときに、特定の方だけの支出になるのかというようなお話だったというふうに思うんですが、当然、そういう話になりますと、県民税は自動車税という形で、軽自動車については町税というような形でございますので、同じ自動車に乗っておられても、普通車の方はお支払いがあって、軽自動車のほうはないのかという若干の不公平感も出てこようというふうに思いますし、車に乗っておられる方に対して、公共交通の部分の税金をいただくのはどうかというところは当然、出てくるかと思うんですが、県のほうの資料等を見せていただいていますと、やはり車をそ

もそも現在乗っている方に対して、CO<sub>2</sub>のネットゼロ社会の部分であるとか交通渋滞の部分であるとかという、道路の損耗の部分であるとかいうところを軽減して、自動車税で負担がかかるので、その分、公共交通にシフトをしていくというような誘導を促すと、よく公共交通の関係で行動変容という話が出てきたんですけれども、行動変容を促す目的ということであれば、自動車税への上乗せということも考えられるのではないかとこのように思います。

それから、もう1点の目的に合った税収規模というものであれば、内容が変わると税収のほうの考え方、税率も変えるのかというふうなお話ですけれども、先にご答弁を町長のほうからさせていただいたとおり、こちらについては、県の交通ビジョンに基づいた中での制度設計というふうになりますので、その県の交通ビジョンの制度設計が、今、聞いている限りでは、令和4年、5年度で見直しをされるという中で、令和4年度で一旦、ある程度の内容の保守的なものが出てくるというお話もあるんですが、その中身を見てからでないと、なかなか実際の税収に該当するだけの金額をはじいてくるというのは難しいという意味で、ビジョンを見た中での税収の規模というふうな考え方で述べさせていただいたものでございます。

**議長（杉浦和人君）** 企画振興課長。

**企画振興課長（小島 勝君）** 意識の醸成等について、具体策とご質問をいただいたところです。

まず、意識の醸成の方法といたしまして、今、考えられる方法としましては、例えば既に地方消費税なんかも、決算のときに、町の予算でこう使いましたよ、福祉の目的でこれぐらい使いましたということで、資料も載せさせていただいているかと思えます。そういった形で周知するのも1つだと思いますし、町営バスのホームページの中で、一定、こういうことで交通税が使われていますということで、アナウンスするのも1つの方法かなというふうに思っておりますので、今後、醸成に向けてどういった方法がいいのかというのを、今後、しっかり考えてまいりたいなというふうに思っております。

2点目です。要望している内容ということで、わたむき自動車プロジェクトを意識してかということでございます。あと、それと要望に対する返答はどうであったかというところでございます。

まず、要望にあたりましては、8月29日だったかと思えますけれども、滋賀県知事のほうに、町長、副町長以下、要望書のほうを提出させていただいたところがございます。その場で、先ほどと同じように、広く県民の方がご理解いただいた上で、赤字の公共交通を支えるだけでなく、先進的な取組にも対応いただくような使途でということをお願いをさせていただいたというところで、当然、わたむき自動車プロジェクトも、その1つの対象となればなということ、お話があったところ



です。

具体的な返答はその場ではなかったんですけども、否定的なご意見はなかったのかなというふうには考えてございます。

次、使途が決まっていないということで、先にちゃんと使途を決めてから、税制が導入されるべきじゃないかということでございます。

まず、後藤議員もお持ちの資料かもしれませんが、滋賀県の税制審議会の資料で、その使途について触れられている部分がございます。まず、3点挙げられていまして、まずは、地域公共交通の変化に対応していくこと。次に地域間格差への対応と。また、3点目に未来の目的に沿った形での税収規模と使途を限定していくと、この3点が挙げられています。

ただ、この3点につきましても、地域の公共交通の姿を将来にわたってどうやって描いていくのかというのを、県民の皆さんと合意形成を図るのが先決ですよというふうに言われています。その目的が共有される中で、それに応じて、そのために必要な手段、施策を決定していくということで、新たな税制が施策に充当されるようにというふうに言われております。

次に、おたすけカゴヤなど個別の移動サービスについてのご質問があったかと思えます。おたすけカゴヤなど、地域主体の移動支援の取組に対しましては、こちらの制度につきましましては要支援者の方を対象としておりますので、移動の取組につきましましては、介護保険制度の地域支援事業の対象ということになってございます。また、地域運営組織が行う場合について、ちょっとRMOとは違いますが、その場合は交付税等の算定とかいったところで措置をされるというものでございますので、交通税の使途としては、少しハードルが高いのかなというふうに考えているところでございます。

最後に、賛成なのか反対なのかというところでございますけども、答弁のほうにも書かせていただいておりますが、やはり県民の皆さんがご理解いただけない税制というのは、やはり公共交通としてはちょっと使っていくのは難しいかなというふうに考えてございます。全員が賛成というのはなかなか難しいのかなというのが正直なところでございますけども、やはりそこは多くの県民の皆さんが納得をされるというものでございましたら、そこは県としてしっかり導入をいただいて、地域公共交通を支えていただくということで、十分に充実した制度導入となればいいかなというふうに考えてございます。

**議長（杉浦和人君）** 後藤勇樹君。

**6番（後藤勇樹君）** まず税金のことについてですけども、車体課税がもし組み込まれるということになると、今の税務課長のお話では、やっぱり車を持っている人、持っていない人、その中でも普通車の人と軽自動車の人ということで、差が出ると

ということですね、もしそうなった場合は。一定、環境のことを考えてということでございますけれども、例えばBEV、電気自動車、準電気自動車とか、LCV、水素自動車といったものは全く二酸化炭素を排出していないですね。にもかかわらず、車体課税はあるわけですね。全然、電車もバスも利用していないけれども、私はいつも水素ガスの自動車で走っているよとかBEVで走っているよという人に対しては課税されちゃうわけですね、そういう意味で多めに。ということになると、理解してもらおうの大変なんだろうなど、実は思っております。

私は交通税に反対しているわけじゃなくて、理解してもらおうのが本当に大変なんやからどうするんやろうという心配で、今、質問しているわけですがけれども、現在のこの琵琶湖の森林づくり県民税は、個人の場合だったら、さっきお話ししたように、私たちやったら一律800円ですね、個人ですから。法人さんだったら2,200円から8万8,000円かな、が課税されているというふうに思いますけれども、もしも交通税が導入された場合として、今、何も県のほうから具体的なものはないわけですが、町としては幾らぐらいが金額として妥当かなというふうに、感覚的で結構ですので、思っていらっしゃるでしょうか。この辺をちょっとお尋ねしたいと思います。

2つ目ですがけれども、先ほどから県が説明責任を果たすべきというご答弁を繰り返しいただいておりますけれども、周知についてはバスの案内ですとか、地方消費税の使途の明記のようにしていくというふうに、周知についてはおっしゃっていらっしゃいますけれども、説明責任について、県が果たすべき、県税ですから確かにそうなんですけれども、ですけど、県内を走る電車やバスというのは日野町も含めて走っているわけですので、町には説明責任はないのでしょうか。県税として徴収されるとしても、この問題は町にとっても大変重要な問題ではないかと思っておりますけれども、この辺り、いかがお考えか、お尋ねします。

3つ目ですがけれども、近江鉄道は上下分離することが決まりまして、県は2024年度から実施を目指しているところがございますけれども、今でも県内には不満の声を上げている人が少なくありません。上下分離が決まったときから既に交通税導入の予定が、実は裏であったんでしょうか。この辺もちょっとお尋ねしたいというふうに思います。

4つ目ですけど、もし交通税が近江鉄道の赤字補填に最優先に使用されて、先ほどから赤字補填のためだけに回すわけじゃないというふうにお話伺っておりますけど、でも赤字が近江鉄道、非常に大きくなっていったら、そっちを優先的に回されるんじゃないかというふうに心配するわけですね。他の交通機関、例えば県内各地の乗り合いバスなどにはほとんど回ってきそうにないと分かったら、それでも県が説明責任を果たせば、導入すべきでしょうか。町としては、どうお考えでしょうか。

お尋ねいたします。

**議長（杉浦和人君）** 税務課長。

**税務課長（山口明一君）** ただいま後藤議員さんのほうから再々質問をいただきました。

車体課税についての部分でございまして、当然、CO<sub>2</sub>等で電気自動車であるとか水素自動車というふうなところの部分は、CO<sub>2</sub>というところからいいますと、該当はゼロではないとは思いますが、かなり少ないというふうな部分でございまして。ただ、先ほど申しましたように、交通渋滞の部分であるとか道路の損耗の部分になるかという、若干はそこは共通のところがあるかなというふうなところでもあります。ただ、そういう中でも、ここの自動車税のみをもって交通税をそこに重課していくというのは、かなり難しいという印象は持っておるところでございまして。

そういう中で、現在の琵琶湖森林づくり県民税の800円について、個人さんと法人さんのところに加えて、あとどの程度の税額かというふうなところでもございまして、なかなかストレートに税額を申し上げるのは難しいというふうなところではご理解いただきたいんですが、今現在800円でもございまして、大体、今、2万強ですかね、の人口の中で、日野町の場合、納税者が1万人少しというふうなことで均等割いただいているのがその程度の方といいますと、800円のは800万円というふうな形にはなりませんし、県のほうでいいますと、800円ということになりますと8億円と。例えば県民の方の納税者が100万人というふうな形で、仮に置いた場合ですけれども、8億円というふうな形になります。

交通税としてどのぐらい必要かということで、それが県として10億円なのか100億円なのかということになりますと、仮に100億円とすると1人当たり、それが1万円ということになりますので、1万円というのと相当な、今現在、均等割5,800円ですので、相当な金額となりますので、なかなかおいくらというところは難しいところはあるんですけれども、その辺りも、先ほど申しましたように、県の交通ビジョンの中で、最終的にこのぐらいの部分を県民の方々にご負担いただくというふうな枠組みが出てきたところで、改めてきちっと県民の方に説明ができる。また、県民の方に説明できるという部分については、町のほうにどうしても質問が来ますので、町のほうからもきちっと説明ができるというふうな税額に落ち着いてほしいなというふうなところでもございまして。

**議長（杉浦和人君）** 総務政策主監。

**総務政策主監（澤村栄治君）** ただいま後藤議員から再々質問をいただきました。

おおむね3点かなというふうな思いますが、まず、当然、実施主体である県に説明責任があると。じゃあ、町のほうに説明責任があるのかというふうなご質

問だったと思いますけども、責任ということではなくて、町としては当然、町民に対して、このことについては十分説明していく必要があるのかなと認識をしております。

また、近江鉄道の上下分離方式が決定した、その頃から交通税の話があったのかということですが、そのときにはなかったというようには記憶をしておりますので、定かではございませんけども、あくまでも近江鉄道を今後どのようにしていくかという議論の中で、上下分離方式という話が出てきたと認識をしております。

あと、例として近江鉄道だけにお金が回ったときに、他の公共交通機関、路線バスも含めて、お金が回れない場合はどうするんだというようなご意見も言われたところかなというふうに思うんですけども、まず、先ほども税務課長等が説明しましたように、基本的には県の交通ビジョンに基づいて財源を確保していくということですので、近江鉄道だけに集中するというわけにはいかないのかなと思っております。ただ、先ほどの質問の中で、町が賛成かどうかという話につきましては、具体的なことはまだはっきりはされていないんですけども、当然、町としては、先ほどもかなり議論がありましたわたむき自動車プロジェクトに取り組んでいって、町民の方の、やはり公共交通の利便性を図っていくという中においては、町としては、仮に導入されれば貴重な財源になるというように考えているというのが正直なところでございまして、ただ、議員おっしゃいましたように、ふだん公共交通機関を利用していないのに何で私が払わなあかんのかといったご意見も当然、出てくるかなと思いますけども、例えば、私のところでもそうなんですけども、実際、ふだんというのはもう、近江鉄道なりバスというのもまず使わない。ただ、子どもがやっぱり高校になると、うちは3人子どもがいたんですけども、3人ともやっぱり近江鉄道なり近江バスにお世話になったということで、将来にわたって持続可能性という意味においては、やはり誰もがいつでも利用できる地域公共交通というのは、利用者のみではなくて、やはり地域のみんなで支えていかなあかんという思いで言うと、やはり町としても、それについては前向きに協力していく必要があるのかなと考えております。

**議長（杉浦和人君）** 後藤勇樹君。

**6番（後藤勇樹君）** もう質問はいたしませんけれども、実は先ほども私、お話ししたように、いろいろお尋ねしてございまして、交通税、反対しているわけじゃないんです。実は物すごく必要だと思っております。ただ、理解してもらうのは本当、大変やと思うんでね。私だけやなくてほかの議員さんもそうやと思いますけど、交通税の話題が出てきてから、結構県民さんから問合せが来ます。メールやSNSでも、県の税金なんやから私やなくて県会議員に聞いてよと思うんですけども、やっぱり来るんですね、問合せが。そのうち、肯定的な意見って本当、3割ぐらい

でして、十何件来ておりましてほとんどが、10件近くが否定的な意見なんです。でも、来たからには返答せなあかんし、困ったなといつも思うわけですけども、近江鉄道問題だけでなく、昨日から本当に何人もの方が、先ほども池元さんもされていまして、質問されていらっしゃるわたむき自動車プロジェクトにしましても、私の考えは、本当は黒字か赤字かという問題ではないというふうに思っております。

例えば、子どもが通う公立の保育園、幼稚園、こども園や小中学校の運営が黒字か赤字かといいましたら赤字に決まっているんですね、そんなの。それでも子どもは地域みんなで育てていくことに対して、誰も疑問を抱きませんから、そこに血税が投入されても、みんな当然だと受け止めております。

先ほど、給食センターの問題で、谷議員の質問の中で、安田教育長が、効率だけを見たらセンターを設置したほうがよかったかもしれない、そういう選択肢もあったかもしれないけれども、児童のことを考えたら、効率だけを考えるべきじゃないということをお話ししていらっしゃるんですけど、まさにそのとおりだと思うんですね。

また、当町にも障害者さんの施設がございますね。こういった障害者さんの施設もありますけども、これも黒字か赤字か、例えば補助金なしで成り立つんかと言われてたら赤字ですし、補助金がなかったら成り立ちませんし、補助金を入れていてもぎりぎりのところで今、やってもらっているわけなんです。ですから、自動車に乗れない人や高齢者の人たちの移動手段となっている公共交通機関に対して、黒字か赤字かというのを声高に叫んで、税金の投入に疑問を抱くのは本当はおかしいというふうに思っております。

子どもや障害者、高齢者など、社会的弱者を社会全体で支えていくということは当たり前のことですし、ですから私は、交通税導入の必要性に対して、本当のところ人一倍理解しているつもりですし、わたむき自動車プロジェクトについても、いろいろ、もうどんどん試していただいて、今、通勤・通学の話ばかり出ておりますけれども、中には本当にバスしか移動手段がない人もいらっしゃるわけですね、通勤・通学じゃなくて。こういう人たちのことも考えて、ルートや本数、車種なども、バスを頼らざるを得ない人にとっての最適解をぜひ探してほしいというふうに思っております。

時々町営バスがお客さん1人だけ乗せて走っているの、ありますね。あれを見て、人によっては空気を運んでいるというふうにやゆする人もありますけれども、そうじゃなくて、私は思うんです。その1人のためにでもバスを差し向ける、これが本当の住民福祉じゃないかなと思います。これが真の住民福祉の姿であって、SDGsでも誰ひとり取り残さない。まさにこれの具現化やないかなというふうに思っ

ております。

滋賀県で、そしてこの日野町で暮らされる人が、移動に対してストレスを感じなくても済む、そんな日が1日も早く来ることを願ひまして、私の一般質問を終わらせていただきます。

**議長（杉浦和人君）** 以上で、通告を受けました一般質問は全て終了いたしました。

以上をもちまして、本日の日程は終わります。

委員会審査および調査につきましては明日16日午前9時から予算特別委員会、午後2時から総務常任委員会、20日午前9時から厚生常任委員会、午後2時から産業建設常任委員会、26日午前9時から地方創生特別委員会、午後2時から議会改革特別委員会を、それぞれ開き、委員会の審査および調査をお願いいたします。

各委員会の招集につきましては、委員長の通知を省略いたしますので、あらかじめご了承をお願いいたします。

9月29日には本会議を開き、委員長報告を求めますので、定刻ご参集をお願いいたします。

本日はこれをもって散会いたします。

一同起立、礼。

一 起 立 ・ 礼 一

**議長（杉浦和人君）** お疲れさまでした。

一 散 会 17時19分 一