

山村 尚

改めまして、皆さんこんにちは。インターネットをご覧の方、ありがとうございます。傍聴の皆様、ありがとうございます。

通告に従い、三つの一般質問を行います。

一つ目は、移送事業に関する課題と対応について、二つ目は、農業振興を図る取組について、三つ目は、通学路の安全確保についてです。

質問に先立ち、今回、台風被害に遭われた方にお見舞い申し上げます。私もこの台風で被害を受けたエリア、お宅を何度か伺いました。その中でも、特に床上浸水で生活再建のめどすらいまだ立っていない、このようなお宅もごございます。自分たちだけが取り残され、不安な日々を送っていると被害を受けてしまったお宅で伺いました。行政として、このような被災後の現場に足を運び、現場を確認し、再建への道筋が立てられるよう支援をお願いいたします。

それでは、質問に戻ります。

まずは、移送事業に関する課題と対応について。令和3年第2回定例会の一般質問で、社会福祉協議会の運営による移動支援を提案いたしました。そして、今回、その進捗について確認いたします。前回の私が行った社協による移動支援の提案以降、どのような取組が進められてきたのかお聞かせください。

荒槇由美福祉部長

昨年度より、社会福祉法人龍ヶ崎市社会福祉協議会を主体とします移動支援サービスの実施につきまして、当該団体との協議を開始し、事業の方向性を確認したところでございます。今後も、当該団体とともに事業実施に向けて、当市の支援等も含めた必要な協議、調整を行い、令和6年4月からの事業スタートを目指してまいりたいと考えております。

山村 尚

私がこれまで何度か要望してきたことがようやくテーブルにのり、事業がスタートされようとしていること、喜ばれる方が多くいらっしゃると思います。

では、その事業が遂行されるに当たり、起こり得る課題について話題を移します。

私が過去に行った一般質問の答弁で、福祉有償運送事業をやめてしまう団体は増加傾向にある、その理由は、ボランティアの人材確保が困難、財政上の問題とありました。財政上の問題に関しては、後の質問で触れさせていただきます。

まずは、ボランティアの人材確保について、移動支援には運転協力者が欠かせないとする反面、その確保が非常に難しいという実態がごございます。運転協力者の確保、育成が今後の移動送迎支援サービス拡充に向けての大きな課題と言われております。運転協力者の確保ができない理由は大きく二つあると考えます。

一つ目は、協力者募集の周知が行き届かないこと、運転協力者の募集をいかに多くの方に知ってもらうか、募集を周知する方法について、幾つかの事例がごございます。

まずは、秦野市の事例です。秦野市では、65歳に達した方を対象とした介護保険被保険者証送付時と65歳以上の方を対象とした介護保険料額の決定通知送付時に、ドライバー養成研修の日程一覧表を同封し、問合せがあった方を対象に、認定ドライ

バー養成講習のチラシを送付しています。当市では、現役を引退されお元気な方をボランティア活動などでお見かけします。先ほどの事例を参考に、これらの方への周知を図り、ご協力をいただいております。

次に、取手市の事例です。取手市の市公式ホームページでは、移送サービスのボランティア募集团体を公表し、そのリンク先で、各団体の詳細な募集内容を見ることができます。現在、当市の公式情報として、移送サービスに関するボランティア募集の紹介がされていない中、これらの方法を参考にしております。

二つ目は、運転ボランティア養成講習の参加のしにくさです。

一般的に、運転ボランティアをする際には、国土交通大臣が認定する養成講習を受講します。一方、養成講習を開催する実施機関が少ないため、遠方に出向き、丸2日間を要する講習を受講することとなり、労力、時間を要するものとなっております。講習へ参加しやすい環境をいかに準備できるか、これがポイントかと考えます。参考までに、今年4月に行われた移動サービス運転者認定講習会は、笠間市で、朝9時半から夕方16時半の2日間の日程で開催されました。

では、どのような環境を準備するか。調べてみると、近場に出張していただき、講習会を開催する出張講習というものがございます。出張費用は別途かかってしまうので、近隣市町村と合同で受講し、費用分担するという方法もございます。費用分担することで講習回数を増やせるというメリットもございます。

それでは、質問に戻ります。事例を交えて課題とその対策をお話ししましたが、改めて、移送事業の人材確保に関する課題についてどのようにお考えか、お聞かせください。

荒瀬由美福祉部長

社会福祉法人龍ヶ崎市社会福祉協議会とともに、令和6年4月からの事業スタートを目指し協議を行っている移動支援サービスにつきまして、ボランティアの方のご協力が必要不可欠となるものでございます。このため、議員ご提案のボランティア募集や運転講習会等に関しましては、当該団体との今後の協議の中で参考としてまいりたいと考えております。

山村 尚

この事業は、社協が主体となって運営を進めていくということでした。そちらで協議を進めていただくとということでした。

移動支援は、多くの方が待ち望んだ事業であります。この事業がうまく遂行されるよう、起こり得る課題とその対策をしっかりと考え、多くの方に喜ばれるものとなるよう、社会福祉協議会と協議を進めていただきたいと思います。

続いての質問です。これまで何度かお話ししていますが、交通移動弱者の移動に関して、福祉有償運送は重要です。一方、過去の答弁でもございましたが、財政的な理由から、民間事業者の参入が抑止されてしまっているという現実もございます。先ほど取り上げた笠間市の運転者認定講習会を例にとると、受講費用は1人頭8,000円から1万2,000円、実施主体によって金額にばらつきがあるようですけれども、最低でもこの金額はかかるようです。受講の申込みは、個人または団体での申込みが可能となっています。この受講費負担は、福祉有償運送に協力したい、始めたいと

考える個人、団体などの参入を抑止してしまう一因とも考えます。運転者講習にかかる費用の助成についてどのようにお考えか、またその他事業者への支援策をどのように考えているのか、お聞かせください。

荒瀬由美福祉部長

議員ご提案の団体への財政支援につきましては、タクシー業者との公平性や利用対象者が限定されております当市の現状も考慮しながら、慎重に検討する必要があるものと考えております。

山村 尚

前回質問したときの答弁と同じ内容だということでした。

つくば市、取手市の事例が金剛寺議員の質問で触れられていましたが、県外を見ても、白井市や千葉市、流山市など多くの自治体で、立ち上げ時の補助や運営補助として、運転者育成に関わる経費、福祉車両購入費、任意保険料などを補助しています。多くの自治体で同様の支援が行われているということは、これは全国的な問題であり、そこに行政がどれだけ早く気づき、どれだけ手を差し伸べられるか、他自治体等の取組事例も参考に事業者支援をしっかりと行って、福祉有償運送事業へ参入する事業者が増えていける環境整備を行っていただきたいと思います。

続いては、農業振興を図る取組についてです。農業振興を図る取組として、食育、農業体験などがございます。近年では、食農教育という言葉が現れ、食に対する教育に加えて、食を支えている農業に関しての知識や体験、これらを含む教育が幼稚園、保育園、小・中学校で行われ、地域での農業体験や生産者と消費者の交流活動など、食農教育に関する活動が行われています。このような背景がある中、当市がこれまで行ってきた食育や農業体験の取組についてお聞かせください。

菅沼秀之市民経済部長

食育とは、食に関する知識や意識を向上させるための教育活動で、食に関する教育や啓発活動、食の大切さや健康的な食習慣の普及を通して、健全な食生活を実践することができる人間を育てることとございます。国におきましては、平成17年に食育基本法が制定され、翌平成18年には、食育の推進を図る上での基本方針となる食育推進基本計画が策定されております。

当市におきましても、食育推進基本計画を踏まえ、密接な関係にある健康づくりと食に関する取組を一体化した龍ヶ崎市健康増進・食育計画を策定し、本計画の中で持続可能な食を支える食育を推進するための取組として、地産地消の促進を目的とした農作物収穫体験の実施を掲げ、事業を実施しているところでございます。

山村 尚

健康増進を目的とした食育計画というものがあり、その中に地産地消の農産物収穫体験を取り入れてきたということでした。この収穫体験で、農業生産者と消費者の距離が縮まり、つながりが作られたのではと考えます。

では、その取組内容はどのようなもので、それに対する評価はどうであったのかお聞かせください。

菅沼秀之市民経済部長

食育や農業体験の具体的な取組といたしまして、昨年度の実施内容を申し上げますと、市内の小学校では、農業者の講師の協力を依頼し、バケツ稲づくり学習や実際の水田での田植え、稲刈り体験を実施しております。また、八原保育所敷地内にサツマイモやミニトマト、ゴーヤの植え付けをし、収穫体験を実施しております。さらに、イチゴを栽培している農業者の協力により、園児を対象としたイチゴの収穫体験なども実施しているところでございます。

さらに、公益財団法人龍ヶ崎市まちづくり文化財団におきましても、年間を通して様々な農作物と収穫体験を実施しているところでございますが、いずれの取組におきましても、市内の農業者はもとより関係機関等にご協力をいただきながら、農業体験等の取組を実施してきたところでございます。

これらの取組におきましては、農業者との交流を通じ、収穫を行い、自然の中で育った作物に触れることで、楽しみながら食と農への関心や地産地消への意識の促進が図られていると感じております。また、作物を育てる難しさ、生産に携わる人の苦労や思いを知ること、食と農業へのさらなる理解が促されたのではないかと考えております。

山村 尚

食育の実践方法というのを調べてみました。地産地消の食材を使った学校給食であったり、食育の啓発イベントというものが行われて、これが開催される、そして、農業体験、収穫体験というものが食育の実践方法にはあります。特に、食育に農業体験を取り入れる例というものが数多く目にします。例えば、農作業を体験することで、食の知識と習慣を子どもたちが身につけ、食べ物に強い関心を持つ。その結果、子どもたちの日常の食事に対する姿勢が変わる。また、農業の現場における苦労や収穫の喜びを子どもたちは知り、食への感謝の気持ちを持つ。その結果、食べ残しがなくなる。このような変化が生まれます。

そのほか、農業体験により様々な知恵を得ることができるとも言われています。例えば、土地を肥やす知恵、水を引く知恵、道具を使う知恵、収穫、加工、保存の知恵、ことわざや言い伝えの知恵などがその一例としてあり、さらに、身近な人から教えてもらう知恵は、ずっと心に残るものとも言われています。そして、そこには、農業体験を受け入れてくださる農業者が関わっています。子どもたちの食育のためとはいえ、農業者が対応するのは大変なことです。当市にはこのような農業者がおり、保育園や小学校などでの農業体験が可能になっているのだと思いますが、この取組に対し、行政はどのように関与し、どのような支援を行ってきたのかお聞かせください。

菅沼秀之市民経済部長

食育や農業体験の取組に対する市の関わりといたしましては、先ほどお答えしましたように、農業者、関係機関等の連携、協力が不可欠でございますので、農業者、学校等関係機関に協力を依頼するとともに、市のバスによる体験会場までの移動や体験に必要な苗代など、こちらの経費などを負担しております。

山村 尚

協力金として、苗代などの経費として、かかったものをお渡ししているとのことでした。

先ほどご答弁にあった保育園や小学校以外に、八原小学校や市内の高校とも連携し、農業体験、収穫体験を行っているとも伺っています。小学校、中学校では、龍の子人づくり学習として、また、高校でも様々な体験活動を通しての地域交流を推進しています。

先日ではございますが、市内高校の学園祭に行ったときのこと、校長先生とお話しする機会がございました。そこで校長先生は、学生に地域交流を絡めた活動を体験させ、市の活性化につなげたい、このようにおっしゃっていました。高校や教育委員会に体験活動を通じた地域交流への思いがあることが分かります。

一方、食育、食農教育の一端でもある農業体験を行ってくださる農業者もいらっしゃるということでした。食育の推進、農業推進を図るためにも、このような農業者への裏づけある支援が必要なのではと考えます。

他自治体の事例を見ても、秩父市や松本市、秦野市、その他多くの自治体で、様々な農業体験支援事業が行われています。

では次に、食育の観点以外で行われている農業体験について伺いたいと思います。農業振興、農業推進を目的の一つとして、地域おこし協力隊が活動されていましたが、その活動内容と評価についてお聞かせください。

菅沼秀之市民経済部長

地域おこし協力隊は、総務省が実施する制度で、地域に移住し、地域ブランドや地場産業の開発、販売、PR等の地域おこし支援や農林水産業への従事、住民支援などの地域協力活動を行いながら、その地域への定住、定着を図る取組でございます。当市におきましては、農業政策課で、平成29年から3年間にわたり、2名の隊員を任用し、新たな視点や発想で、市内の農業資源を生かしたグリーンツーリズム等の企画運営を目的として任務に当たっていただいたところでございます。

協力隊の活動内容でございますが、当市における農作物の6次産業化を探る取組や、幼児、児童を対象とした苦手野菜の克服イベントのほか、NPO法人と連携したヒマワリ、エゴマなどの収穫、搾油体験や市内農業者と連携し、障害者を対象とした野菜の収穫体験、いわゆる農福連携の取組などを行い、当市の農業振興につなげるための様々な活動を行ってきたところです。

これら協力隊の活動を通じて築いたつながりや経験を生かし、今後、当市の農業振興に取り組んでいくことが重要であると考えております。

山村 尚

地域おこし協力隊、以前4年間でしたか、3年間ですか、当市で農業政策課の下で活動していただいたというお話は伺いました。地域おこし協力隊は、農業振興を目的に農業体験を手段として、農業分野、福祉分野を横断した取組も行っていたということでした。すばらしい視点を持った取組と感じました。そして、ここにも農業者の協力があったということで、当市の持つ豊かな環境、農業資源が有効活用さ

れました。農業者を仲介として、農業と福祉、農業と学校教育という異なる分野が
つながりを持ち、様々な効果を持たせていたのではと考えます。

最後の質問です。食育、農業体験など農業振興を図る取組について、今後どのよ
うに関わっていこうとしているのかお聞かせください。

菅沼秀之市民経済部長

食育、農業体験は、食品の安全性や地産地消、担い手不足と言われる農業の持続
可能性についての理解を深めるために重要な役割を果たしていると考えております。
食育を推進していくためには、農業者はもちろんのこと、多様な関係者が連携、協
力しながら取り組んでいくことが肝要であります。これまでも行政としてできるサ
ポートを実施してまいりましたが、他自治体での取組事例なども参考にしつつ、農
業者、市民の意見などを取り入れた食育イベントや農業体験プログラムを提供する
ことができるよう、今後も農業者を支援し、地域全体で農業振興を図る取組を行っ
てまいりたいと考えております。

山村 尚

健康増進を目的とした食育ではありますが、そこに体験を組み入れることで、そ
の体験は記憶に鮮明に残るものとなります。

また、学校教育、福祉の側面から行われる農業体験は、人との交流が図られ、収
穫した野菜を頬張ることができるという収穫の喜びにとどまらず、様々な得るもの
があると考えます。

農業振興を背景に農業体験に触れてきましたが、農業体験は福祉、教育、地域産
業の発展に貢献する手段として有効なものであると考えます。明確な予算づけで、
事業化されることを要望いたします。

最後の質問です。最後の質問は、通学路の安全確保についてです。

若柴宿旧水戸街道の通学路に関して、その危険性を幾つかのニュースが取り上げ
ました。この市道は、市道2の20号線として数年前に舗装整備され、国道6号、県
道の迂回路、近道として多くの車が利用しています。一方、通学路でもあるこの道
は、道幅5.5メートルで決して広いとは言えず、地元の方、若柴宿を訪れた方が徒歩
や自転車で利用する道でもあります。現在、この道の制限速度は時速40キロメー
トルですが、整備されたことで、道幅が広くなったと錯覚し、かなりのスピードで通
過する車も目にします。

今回のニュースでは、狭い道路で白線ぎりぎりを車が通過するということや、車
が登校中の児童を大きく避けながら進むなどの現状を報じていました。そして、地
元自治会では、速度規制を今の40キロメートルから時速30キロメートルに下げてほ
しいとの要望を過去にいたしました。車の通行の利便性を考えると難しく、実現
していないとのことでした。私も以前、沿道にお住まいの方から相談を受け、速度
規制の変更要望を担当課にいたしました。速度規制に関することは警察の所管で
あるため難しいとの回答を受け、スピード警告の看板設置までしか実現できません
でした。

今回、このような通学路の危険性についてマスメディアに取り上げられた中、こ
の道の安全確保に向けた対応状況はどのようになっているのかお聞かせください。

落合勝弘都市整備部長

江戸時代の宿場町として栄えました若柴宿旧水戸街道は、現在、市道第2の20号線及び市道第1の2号線として認定した道路でございますが、現在、馴染小学校の通学路にも利用されております。当該道路は、牛久市や北竜台市街地などから龍ヶ崎市駅方面に向かう抜け道として通行する車両が多く、特に、通勤通学の時間帯は、交通量の増加や速度超過の車両が見られるため、馴染小学校の児童は、登下校時のボランティアによる見守りのご協力をいただきながら通学している状況と認識しております。

これまでの交通安全対策といたしましては、警察による一部区間の時間帯進入禁止や速度違反の取締まりなどが行われており、本市におきましても、道路管理者として平成25年度に一部道路の拡幅と路肩のカラー舗装等の整備を行ってきたところでございます。

また、これまで未整備となっておりました若柴宿付近につきましても、本年4月に龍ヶ崎警察署より、速度規制を現在の40キロメートルから30キロメートルに強化することに際し、道路管理者も連携して交通安全対策を講じてほしいとの要請がございました。それを受け、本年5月に本市と警察、教育委員会の3者で、交通安全対策の具体的な方法や実施時期などについて協議をいたしました。その結果、未整備区間につきましても、児童の利用状況に合わせ、路肩や道路側溝に緑色のカラー塗装を施し、視覚的に歩行空間の明確化を図るとともに、車道幅を狭め、速度の抑制を図ってまいりたいと考えております。また、関係地区の皆様には速度規制変更のお知らせと併せ、道路にはみ出した植栽の剪定等の適正管理をお願いしているところでございます。

なお、先ほど休憩時間に確認いたしましたところ、当該道路の速度規制強化につきましては、昨日から開始されたとのことでございます。そのようなことから、本市といたしましても、できるだけ早く安全な通学路となりますよう、早期の事業化に向け準備を進めているところでございます。

山村 尚

速度規制が昨日から規制されるようになったというところで、よかったです。

警察関係の方が速度規制の変更に動いてくださったということでした。速度規制に関することは警察の所管であるということが分かったのですが、過去に私が要望した際に、所管は警察という回答だけでした。いただきたいのは、どこが所管しているかではなく、どのような手続でどのような手順を踏めば速度規制の変更ができるようになるのか、その実現可能な方法を教えていただきたいというところですね。警察の方にお話を直接したとしても、それは道路管理者に話してくれというところになってしまうと思われるんですね。やはり道路管理者の方がどういう手順を踏めば、そういう規制がかけられる可能性もありますよということをお伝えいただければいいかなと思いました。

マスメディアに取り上げられてから、事故が起きてから動くのではなく、現場を見て、地元の方の声を聞いて、そしてその危険性を認識し、行政として適切な対応をしていただきたいと思います。

続いての質問です。通学路全ての安全確保に向け、行政として取り組んでいること、これをお聞かせください。

中村兼次教育部長

教育委員会では、平成27年3月に、通学路の安全確保に向けた取組を計画的かつ継続的に実施するための基本的方針として、龍ヶ崎市通学路交通安全プログラムを策定し、毎年、各小学校からの報告を基にしまして、通学路における安全対策要望箇所一覧表、こちらを作成し、これに基づきまして、関係機関であります竜ヶ崎警察署、竜ヶ崎工事事務所、本市の道路公園課、防災安全課と連携し、必要に応じて現地の合同点検等を行いまして、改善が必要な箇所につきましては、速度規制の依頼や路側帯の舗装、看板の設置等を行うことにより、通学路の安全性の向上に取り組んでいるところです。

山村 尚

通学路における安全対策要望箇所一覧というもので危険箇所を取りまとめて、管理、対応されているということでした。

では、その内容について、続いての質問を行います。安全確保に向けた具体的な取組についてその実績を、できないものがあれば、その件数と理由をお聞かせください。

中村兼次教育部長

令和4年度の実績ということでお答えをさせていただきたいと思います。

通学路の安全対策の取組実績についてであります。学校による対策といたしまして、教職員や登下校時のボランティアの方々による見守りを強化した場所が13か所、通学をする上での安全教育を実施した場所が9か所となっております。

次に、道路管理者等による対策であります。防護柵の設置が1か所、路面標示や外側線等の設置が15か所、簡易看板の設置が3か所、外側線の再塗装や路面シール設置など5か所となっております。

次に、警察による対策ですが、横断歩道の再塗装が2か所、信号機のLED化が1か所となっております。

なお、要望があって対応中の箇所につきましては2か所となっておりますが、そのまず1か所が龍ヶ崎小学校区内にある竜ヶ崎第二高等学校の敷地周辺の斜面の補修、もう一か所が八原小学校区にある歩車分離式信号の歩行者青信号の時間延長となっております。この2か所につきましては、警察等の関係機関と協議中となっております。

山村 尚

未対策の箇所が2か所で、現在対策を協議中とのことでした。対策が遅れて事故が起きてしまわぬよう、早期に協議を進めていってください。

毎年度つくられている要望箇所の一覧ですが、私も見てみました。今回取り上げられた若柴宿の内容を見ると、平成24年から同様の指摘があり、10年を過ぎた現在、ようやく警察により根本的な対応がされることとなりました。

では、これまで同じ内容の要望が何回あったんだろうか、その履歴を一覧から読み取ることにはできませんでした。要望のあった回数がその重要度に比例するのではと考えます。重要度もしっかり管理し、優先順位をつけた対応をお願いしたいと思っています。

また、関連して、平台、馴馬台小学校前に21メートル道路、市道7の228号線がございます。この道路は両側が歩道、車道が9メートルの道路で、住宅地を通過し、また、小学生の通学路ともなっています。入り口を除いて信号機が1台、横断歩道が3か所、制限速度は時速40キロメートルとなっております。

そして、この道路について相談があったことを耳にいたしました。相談内容は、道路が広いがため、規制速度を超過し走行する車がある。信号機がない横断歩道を渡ろうとする際、幾度となく危険を感じた。このような相談内容だったそうです。

安全確保の面から、このような道路についても取締まりの強化をお願いしたいと思っています。

以上で質問を終わります。