

政策提案特別委員会記録

令和6年6月20日

【開催日】 令和6年6月20日（木）

【開催場所】 第1委員会室

【開会・散会時間】 午後3時25分～午後4時37分

【出席委員】

委員長	大井 淳一朗	副委員長	中岡 英二
委員	伊場 勇	委員	笹木 慶之
委員	山田 伸幸	委員	吉永 美子

【欠席委員】

なし

【委員外出席議員等】

副議長	中村 博行		
-----	-------	--	--

【執行部出席者】

なし

【事務局出席者】

局次長	中村 潤之介		
-----	--------	--	--

【審査内容】

- 1 政策提言に向けて
- 2 その他

午後3時25分 開会

大井淳一朗委員長 それでは皆様お疲れさまです。ただいまより、政策提案特別委員会を始めたいと思います。お手元にあります付議事項に従って進めてまいりますので、委員会運営に御協力のほどよろしくお願いします。それでは、まずは付議事項1点目、政策提言に向けてです。お手元にあります政策提言シートを開いていただければと思います。基本的には、あるべき姿として、山陽小野田市に住みたい、住み続けたいと思うようなまちにすることを目指して、それに近づくための課題というか目標としまして三つの柱を立てたところです。1点目として公共交通の充実、

2点目として次世代の育成、3点目として山口東京理科大学との連携です。その目標を達成するための具体的な方策という位置づけとなる政策を、これから皆さんと議論、協議しながら埋めていきたいと思っております。公共交通の充実で①、②、③とありますが、三つでなければいけないわけではなくて、四つになることもあれば、二つになることもあるし、一つになるかもしれません。これは皆さんとの協議の中で決めていきたいと思っております。次世代の育成や山口東京理科大学との連携についても同様です。それでは、この政策提言シートに沿って、一つずつの柱について確認していきたいと思しますので、よろしくお願いします。まず、公共交通の充実については、これまで皆さんの中でいろいろな意見が出たところでございます。その中の一つとして出たものとしまして、デマンド交通のことがあったかと思います。次のページに移ってください。デマンド交通の運行状況について資料恵与したものを、令和2年度から令和5年度までの利用登録者数、利用人数、運賃収入、運行業務委託料についてまとめたものです。御承知のように、厚狭北部を走っている「殿様号」、「姫様号」、そして高泊を走っている「とまり号」があります。「とまり号」は令和4年度の途中から始まりましたので、令和2年度や令和3年度には実績がないことは御承知かと思います。そして、利用登録者数は、「とまり号」については登録制ではありませんので載っていないということも皆さん御確認いただければと思います。このデマンド交通の運行状況について、こういったものも含めて本市でデマンド交通を進めていくかどうかということを議論していきたいと思っております。さて、いかがでしょうか。だから、今までの議論の中で確認したところでは、基本的にバスが走っているところに同時並行でデマンド交通を走らせるのは難しいだろうと。あくまでも空白地域のところにデマンド交通を通していくということです。最近では高泊地区もバスの代替として「とまり号」を走らせるということは、委員会での審議だったと思います。このデマンド交通を全市に広げていこうじゃないかという意見も委員からありましたけれども、このデマンド交通の資料を見て、政策としてどのように上げていくのか、上げないのか。あるいは、上げ

るならばどういった形すべきか。皆さんの意見を聞きたいと思います。
いかがですか。デマンド交通です。

山田伸幸委員 この問題では、高齢化に対する対策が一番メイン的な対応になっているんですよね。高齢化が進む中で免許証の返納が出てきて、免許証の返納の代替というか——実際に今、免許証を返納した人は非常に増えてきているんだけど、口々に言われるのが「しまった」という後悔の念なんですよ。なぜかという、日頃は乗用車に基づいて生活圏が形成されている中で、それをいきなり公共交通に頼ろうとしても、残念ながらそこまで便利ではなかったということが明らかになって、皆さん「しまった」という思いを持っておられるんです。山陽小野田市の特徴、特に小野田地域は南北に細長くて、縦線にはバスが相当走っているんですよ。ですけど、問題は、横のラインを結ぶような公共交通機関がなくて、多くの方が非常に苦しんでおられるんです。それとともに、買物の不便さを言われる方も随分たくさんおられます。特に、西の浜地域とか本山地域では買物に困っておられる方が多い。最近は「とくし丸」というようなものもあって、来てくれるところはかなり改善するようですが、それにしても自分の欲しいものは買えないので、自分の足で行って、そこで選んで帰りたいという思いを持っている方も随分多いです。そこを補えるのはデマンド交通かなと思います。

笹木慶之委員 かばんを替えてしまって資料を忘れてきたんですが、一つ気になることは、厚狭から埴生に行っているバスがあるんですよね。「いとね号」かな。もう一つは梶に行っている「ねたろう号」かな。この運行は確認を取れているんですか。このデータの中にはまだ入っていないですよ。

大井淳一郎委員長 今日の分にはないと思いますよ。

笹木慶之委員 実は今日忘れたもんだから言いにくいんだけど、運行している

バスの運行形態と、もう1点あるのは、これを補っている殿様号と姫様号は、旧山陽地区の部分があるんだけど、ここで見てみると、一応の埴生に足りない部分は、原則的には姫様号が補っているわけ。梶に行っている部分については、殿様号がおおむね行っているという感覚なんだけど、もちろん重複している部分がある。それに、実は松ヶ瀬のほうを通っていて、いまだに運行しているバスがもう1本あって、昔の旧分校に關係するものなんです、乗っている人がおるわけです。しかし、それは殿様号とバッティングする部分もあるので、殿様号に乗らないという人がおるわけです。今、細かいことは言えませんが、市の政策として取り組むべきではなしに、地域運営組織の中で新たに検討させたらいいんじゃないかなと思っているわけです。それぞれ、今の殿様号、姫様号について、お互いの地域、例えば小学校区は厚狭と出合と埴生がつながっていて、厚陽と厚狭もつながっているわけ。ということになれば、お互いの地域運営組織の中で考えて、お互いの役割分担を行いながら、地域を守っていくという仕組みのほうがいいんじゃないかなと思ったわけ。いきなり市の会計でやらせるんじゃないしに、経費についてお互いがお互いの利用度によって運行していくと。予算を見てみると、令和5年度の利用者数では、殿様号が557人、姫様号で1,773人となっています。もう1点は、なぜ地域運営組織かというと、運賃収入のところ、「とまり号」は新たにできたわけですよ。これは高泊小学校区の問題よね。結局そういうことでしょ。それぞれの地域運営組織の中で運営するような仕組みを考えたらどうなんかなと思った。全部を市が見るんじゃないしに、お互いの中で協議するような仕組みという——そうしなさいという意味じゃないよ、そういう方法論もあるんじゃないかということです。今後の検討材料の中にそういったものも含まれるんじゃないかなと思ったということです。

山田伸幸委員　今の点では、事例が中国山地の中に幾つもあるんですよ。そういう地域の人たちが自ら運行するというのは、その地域の中に運転手を経験した方がおられて、そういった方がされるんだけど、そういった方

がいつまでもできないということが課題なんです。非常に格安で運行して、まさにボランティアでやっているんですけど、ボランティアというのはなかなか長続きしないという弱点もあるんですよ。そこをどう克服していくかが課題として上がっています。それを克服したところ、自分たちが運営するんじゃなくて、業者に委託してしまうというやり方もあるんで、その辺については、もう少し研究が必要かなと思っています。

笹木慶之委員 私があえて申し上げたのは、市としていきなり全てを管理するというのではなしに、それぞれの地域運営組織で協議した中で——お互いの地域性は違うわけよね。そうしたら、動く場所も多少変わってくるかもしれない。それこそ自分たちのまちづくりの原点になるんだったら、もう少しみんなが協力し合って、考えを出しながら、地域運営組織全体として考えればいいじゃないかと。だから、もちろん人的なものは、人が集まろうと思ったら集められるわけよ。このぐらいの車やったら誰でも運転できるわけです。だから、もちろんボランティアというわけにはいきませんから、それなりものを（聴取不能）じゃいけません、安価でもやってもらうということ、バスの管理も自分たちがやるんだということは、市と切り離して、市の財産ではなしに運営組織の皆さんの財産の所有者として運営してもらって、お互いが利用し合えば、自分たちのバスとしてもっとかわいがるんじゃないかと思うわけ。そうすれば、我々としてみれば、二つ三つの地域のバスが動いていますけども、まだほかのところにもあるかもしれない。例えば本山地区にもね。それこそ、地域運営組織で動かせるわけね。ただ、本山地区だけじゃなしに、関連する自治会と一緒になればということで、その一番の元締めである市がきちんとある程度リードしながらやっていってくればいいけど、それに行き着くまでのものは、もちろん我々も関わって、責任を持たんといけん。そういう切離し方式じゃないが、関わり方式で、お互いが関わって面倒見るといふ仕組みを提案したらどうかなというのが思いです。山田委員が言われたように、山間地域に少しあると思うわけね。何がしかの知恵を出さんと、なかなか難しいと思いますね。だから、単純に福祉

バスというような言葉でやるんじゃないしに、もっと生活に密着したものでやればいいし、学生も使うかもしれない。分かんじゃないですかね、やり方によれば。だから、もう少し深く考えてみたいなど。いわゆるデマンド方式ですね。だから、さっき言ったように、デマンド交通なんだけど、地域運営組織に絡ませて、地域でのお互いの協力体制でのデマンド交通の運行について検討するというようなことも提案しました。

大井淳一郎委員長　ありがとうございます。地域運営組織でそれぞれ地域の課題を既に考えていらっしゃると思うんですけども、笹木委員や山田委員が言われたこともその中で出てくるかもしれません。そういったことについては地域運営組織の中で今後考えていくものではないかということでした。ですから、我々が政策を上げていく中で、全市に広げるという提案ではなくて、地域運営組織に自主的に考えていただくということですけど、議会が市に政策を上げるときにどういったアプローチで行ったほうがいいか、少し考えなきゃいけないところがありますよね。

笹木慶之委員　もう一つ。ほかの地域のことはあえて言いませんが、旧山陽地域の中で、埴生に行くバスと梶に行くバスの2台があったわけです。それについては、利用度も含めて今の公共交通機関としての位置づけをどう考えるのかというところです。そして、さっき言ったデマンド交通との兼ね合いもどうするのかも含めた検討にしてほしいと思います。

大井淳一郎委員長　ねたろう号といとね号の運行状況は、私も全てを把握できてはいませんが、バスが減便になったので、代替として市が委託してコミュニティバスとして走らせています。利用状況にもよるかと思いますが、言われた地域運営組織主導のデマンド方式もいいんじゃないかという御意見として伺ったということにしたいと思います。そのほかどうですか。

伊場勇委員　デマンド交通の数字を見たときに、利用者が案外少ないと思うん

ですね。1日8人ぐらいが利用しているということですよ。とまり号については、利用登録者数じゃなく違うやり方をされているんだと思うんですけど、とまり号を使っている大体の人数というか登録というか、それを考えれば、市が1人につき3万円ぐらいの投資をしているわけです。1人につき3万円かって思うところと、もっと使う人が多いのかなというイメージだったんですけど、案外少ないなというのが印象です。執行部に聞いたら、やる業者がないですということもおっしゃってまして、利用者がそこまで増えないのであれば、そして、やる業者がないのであれば、デマンド交通というのは、今の状況では市の規模として結構いっぱいいなのかなと思います。今から、ライドシェアが広がってくるとは思いますが、広がるまでの期間をどうするんだって話もあるかもしれません。そういうところも考えていく必要があるのかなと思います。デマンド交通が悪いというわけじゃなくて、今の状況は、そこまで住民の方で欲していますかということです。本当に困っているところに置いているんですね、3か所、相当困っているところに、多分。だけど、1日10人も使わないという状況があるのであれば、収入が100万円ぐらいに対して1,300万円ぐらいの税金を使っているわけですから、少し慎重に考えていかなきゃいけないなと。安易にデマンド交通をするべきだと素直に言えないところが今の私の感覚です。

吉永美子委員 先日、執行部から聞きましたが、先ほどからお話が出ているように、デマンド交通ができると喜ぶ地域もあるんだろうなと思いながら、現実的には受ける会社がなかなか難しいという話を聞いてしまうと、デマンド交通をもっと広げろと言うのは、お金がかかるとかかからないとかという問題以前に、ちょっとつらいなと思うんです。ただ、先ほど笹木委員が言われた地域運営組織が自主的に公共交通を担ってくれるのであれば、現実問題として本当にありがたいなと思います。この政策の中で市が思っていることと私が思っていることとでは違うかもしれないので、その場合は言ってほしいんですが、市に対して地域運営組織に投げかけて「進めなさい」とは言えないかなと思います。自主的に地域運営

組織が公共交通を担おうじゃないかってならないと、この政策の中に、議会が「地域運営組織を使って公共交通を充実しなさい」って言うところまでは出せないかなって思いました。今度、民生福祉常任委員会で福祉バスの関係を視察してきます。一般質問で出てもなかなか難しいということは理解しているんですけども、これから高齢化はまだ何十年と続くことは分かるわけで、先ほど山田委員も言いましたように、「免許証を返納したけど困ったな」となっていくと、免許証返納者は増えないという悪循環になってしまうので、議会としては政策として福祉的な公共交通の手段を検討していただくように言うべきじゃないかなと思っています。

大井淳一郎委員長 皆さんのお話を聞くと、私たちの現状でデマンド交通を進めていく、あるいは地域運営組織に主導してやってもらうのが難しいのは言われたとおりです。あくまでも地域運営組織が主導主体となって地域の課題を見つけて取り組んでいくもので、行政から、あるいは議会を通して押しつけるものじゃないというのは、地域運営組織の議案が出てきて審査する中で一貫していたところですよ。山田委員は、今までの議論を聞いてどう思われますか。（発言する者あり）ちょっと待ってください。

笹木慶之委員 私は一つの方法論を言ったわけで、それをいきなりというわけじゃないですよ。もちろん、公共交通機関の在り方についての議論というかテーマを解決する中の手段として、さっきあったように「ねたろう号」や「いとね号」の問題があり、大きな負債を抱えているんですよ。もう一つ切り口があるのは、医療機関だと思うんですよ。年寄り医療を使う人たちが多いです。それは個人の（聴取不能）であつたりとか、家族の愛情であつたりとかでつい（聴取不能）いますが、デマンド交通の利用の中にも非常に病院会計——ほとんどが病院だと思うんですよ。とすれば、やっぱり公共的な医療機関を持っておる市が、それを含めたようなまちづくりの体制を考えるべきじゃないかと思う。だからお年寄

りはバスに乗ってお医者に行くと思うんですよ。もちろん個人病院でもいいんですよ。ある先生は、自分でバスを出して患者を集めているんです。実は、患者を集めているんじゃないしに「来ていいですよ」、そして、そこで診察されたら、「買物をするまで待っているから。そして送しましょう」という人がおったわけですよ。これはサービスです。市外からも来ていらっしゃるわけですよ。これは、特定の人の事業を手伝うというんじゃないくて、生活をお互いが守っていこうという感覚でいけば、さっき言った福祉の分野も入ってくるし、医療の分野も入ってくるし、そのほかの生活の分野も入ってくるかもしれないけど、ただ単純にこれだけの経費を使うような政策を放置するわけにはいけないと思うわけ。それならば、上手につないでいくという政策論を持って市の方針としてつないでいけば、片肺飛行にはならないんじゃないかなと思うわけです。もちろんいろいろなあい路があるかもしれないけど、やっぱりいろいろな方法を考えて道をつくり、市としても関連できるようにしておけば、何かしら多少の補助を出せるじゃないですか。切ってしまったらおしまいだけど。しかし、デマンド交通だけどうこう言うわけではありませんが、経費が毎年で千二、三百万円もかかっているわけよね。垂れ流しみたいになっているわけで、利用される方は大変喜んでおられるんだろうとは思いますが、頻度が少ない。そうすれば、皆さんがもっと喜ぶほかのいろいろな手法を考えて、つないでいったほうがいいんじゃないかなと思ったわけ。だから、何かしらの方法は、たしかにさっき吉永委員が言ったように、行政なり議会なりが関与しないといけない部分が当然のようにあると思います。でないと責任を持てないからね。だけど、それぞれには、今言ったように、地域運営組織を絡めながら、まちづくりの一環として考えてみたらどうかと思ったわけです。

山田伸幸委員　鳥取県と島根県の例なんですけど、運行しているのは民間業者なんです。それに対して、地域から利用者が利用して、足りない分を行政が支援する形式にしているんです。もともとその地域で走っていたバスの運転手が運転を担っていて、地域の人と懇意になっている。そして、

その人たちを行きたいところまで連れて行ってあげて、対価として、たしか最低300円をもらって——実際に山陽小野田市でも300円で1回乗車ということでやっているわけです。本山からよく聞くのは、本山から町なかに行こうと思ったら、とても300円では行けないんですよ。サンパークまでで600円ぐらいですか。（発言する者あり）470円かね、変わったかいね。（発言する者あり）乗り換えないといけないね、大体、直通で行けるかいね（発言する者あり）だから、どうしても本人の負担が大きいと皆さん思っておられるんです。これをいつもかつも払うわけにいかないと。その辺でよく出てくるのが、宇部市は100円でやってくれていると。だけど、ごく限られたところでやられているだけで、それが自分たちに回り回って、私たちも100円で乗れないんだろうかということで100円バスの話が出るんです。だけど、実際にはそれでどのように運行するかといったら、山陽小野田市には全然当てはまらないわけですよ。だから、何が山陽小野田市のモデルとして一番いいのか、もう少し深い研究が要るのかなと思っています。その辺は、山口東京理科大学で公共バスの効率的な運行のプログラムでもつくってもらえるんなら——一時期関わっておられたはずなんですけど、全国を見たら、必要性があるからいろいろな大学がそういう研究をしているんですよ。そういったことをもう少し研究すると分かってくるかな。どちらにしても、運行業務委託料を見たら分かるように、10倍ぐらいの費用負担が減るということですから、その辺をどう考えるかですよ。総合的には、今のバスルートで運行するために山陽小野田市が1億3,000万円ぐらいをかけていて、市に入ってくるのが8割ぐらいですか。（発言する者あり）どんどん市の負担が大きくなっていっているんですよ。だから、その辺のバランスも踏まえて、どういった運行ができるのかを研究する必要があるんじゃないかなと思っています。

大井淳一郎委員長 デマンド交通をそのまま政策としてというのは難しいかなと思っています。タイミングも地域運営組織が出来上がってどうなるかということもありますし、山田委員が言われるように、山陽小野田市に

フィットしたものというところがあるので、ここはもう少し考えていかなきゃいけないと思っております。そこで、さっきの話の中で出ました福祉バスです。100円とか200円とかで乗ると。これも一般質問の中で出ておりましたし、民生福祉常任委員会が調査研究に行かれるということも聞いております。それほど長くはやりませんが、今日の委員会の中で福祉バスについて少し議論できたらなと思います。いかがでしょうか。

伊場勇委員 利用者が多いのであれば、やる意味があると思うんですよ。需要があればということです。ただ、その100円にして、何人の方が乗っていただけるのかというところでは、公費を払わなきゃいけない部分があると思いますんで、しっかり明らかにできたらいいなと思います。宇部市は一部の路線でやっていて、自分の祖父も宇部市に行くときは使っていたんです。けれど、全体的にどうかというと、その路線はすごく使ったけど、ある路線では全然使われていなかったということがあったようですので、本市も全て100円にするとすると、なかなかの費用がかかるんじゃないかなと思います。その辺を少し研究すべきかなと思っています。

笹木慶之委員 私は、先ほど福祉バスという考え方を聞いたときに、何をもって福祉バスと言っているのかなと思ったわけ。ただ単に安く運行してもらうバスを福祉バスというのかなと思うんだけど、それは違うと思う。そういう感覚じゃないわけですよ。だから、お互いが福祉の中で助け合いの思いの中で、自らがもう少し経費を負担しながら、安い運転費用で出すというならばいいけど、バス代を安くするような政策を福祉バスとして語るのはちょっと違うんじゃないかなと思う。もちろん否定はしませんよ。だけど、そういったことを含めて視察に行かれるならば、我々が知っていないことを教えてもらいたいと思う。結果的には人の生活にみんな密着している問題なんですよ。途切れ途切れではないわけ。何かしらの関わりがあるわけだから、これはお互いがそこをシビ

アに見て、本当に効率的に、そして望まれているのかということを考えていくべきじゃないかなということを提言しておきたいと思います。

中岡英二副委員長　高齢福祉バスとは何ぞやという話がありました。これは市町によって呼び名が違うだけのことなんですね。とにかく福祉に関することで、高齢者に対する生活支援ということが大きな目標です。さっき伊場委員から、宇部市でどれぐらいの利用者がおるのかという発言がありました。近々の情報としては、1日に1,800人の方が高齢福祉バスの乗車証を使用して利用されております。今の状態で免許証を返納しても、山田委員が言われるように、後悔の念が多いと思いますが、高齢福祉バスとして100円のバスを取り入れれば、免許証を返納しても100円でバスが利用できるんだから、高齢者の方にとって後悔の念は少ないと思います。アンケートをした中でも、値段を安くしてほしいという利用者も多いですから、そうしたことをこれからも研究して、良いとは一概には言いませんけれど、これから委員会でも視察に行ってきますので、しっかりと勉強して帰ってきたいと思います。

大井淳一郎委員長　そうですね。そのための視察ですね。だから、今日ここで話したのは、良いとか悪いとかではなくて、こういったいろいろな意見を踏まえて行かれて、それで政策として上げるかどうかを再びこの場でやっていきたいと思います。山田委員と吉永委員も民生福祉常任委員会で行かれますので、よろしくお願いします。

山田伸幸委員　さっき言った鳥取県や島根県で営業しているものを記録したものがあって、それを大井委員長に見せると言っていて、ずっと忘れていました。20分ほどなんですけど、もしよかったら、ここで上映してみたいなと思いました。

大井淳一郎委員長　それも一つなんですけど、著作権の関係もあるかもしれないので、そこは精査しましょう。この件は、引き続きよろしくお願いします。

す。それから、話に出たのはバスやタクシーの運転手の担い手の確保です。これをどうするかということがあります。一般質問の中で出たのは、ミニ面接会ということで、これも一定の成果を上げているものの、全体的な雇用のことを考えるとなかなか担い手の確保が難しいというのがあるかと思います。他市では担い手を確保する事業に補助金を出すといったところもありますけれども、もし担い手の確保に関する政策を打つことができれば打っていきたいと思います。それから、ほかに一般質問でも出たことがあったと思うんですが、副委員長、何かありますか。

中岡英二副委員長 厚狭駅には各駅停車の新幹線こだま号が停車しております。そして、令和11年には山口東京理科大学医療保健学部という新しい学部が厚狭地区にできます。当然、令和11年から令和14年の4年間に480人もの学生と係る職員が増えると予想されます。もっと利便性の上がる新幹線さくら号がありますので、将来に向けてぜひとも厚狭駅に停車していただきたいということをこの委員会でも推進していければと思っています。

伊場勇委員 さくら号を停車させるか停車させないかを決めるのはJR西日本なので、議会が停車させてくださいと言うのは、やり方が少し難しいかなと思うんですよね。執行部に対して「さくら号が停車するように要望をお願いします」みたいな形になるのかなと思うんです。今から厚狭駅周辺というのは、令和11年の手前ぐらい、その前ぐらいからアパートができ始めて、活性化していくのは想像できるんですよ。地域の機能を向上させるため、利便性を向上させるために、さくら号を停車してもらうように要望していきたいというのは一部なのかなと。これだけでどうぞと言っても、執行部というか、こっちがやるべきじゃないような気がする。全体的な一部でさくら号を停車させる。もし停車すれば、学生はもちろん、新たなコミュニティーが生まれる可能性も多々ありますし、逆に来やすい、もしくはどこかに行きやすいということは考えることができるのかなと思います。

山田伸幸委員 さくら号の鍵を握っているのは、厚狭地区の工業団地にある会社だと思います。全国的に見ても、新しく駅を誘致するときには、企業が物すごく頑張るんです。それを会社同士で要請するんですよ。県内でも、徳山駅にのぞみ号が停車しますよね。それだけのパワーを認めているわけですよ。岩国駅には停車しないけれどね。ぜひ停車してくれという企業の思いが行政と一体になれば、これはまた随分、現実的になるかなと思います。

吉永美子委員 厚狭駅は請願駅という弱さがあるというようなお話を聞いたことがあるんですけど、これまで執行部がＪＲに対して要望書みたいなものを出してきたかどうかを知りたいんですよ。これまでの執行部の動きを調査したいんですが、いかがですか。開設は何年でしたっけ。平成何年でしたっけ。

笹木慶之委員 まず１点目は、新幹線駅を造るときに、まず期成同盟会をつくったんです。４市８町やったかな。宇部市、小野田市、美祢市、山陽町、長門市、それから日置町、豊田町ぐらいまでかな。まず期成同盟会をもって請願駅にしたわけですよ。ようやくこれが動き出して、認められたというのが１点目です。そのときには美祢線や山陰線からお客さんを引っ張ってこることが一つの問題ですから、行政がお互いにスクラムを組まんとだめだよということで期成同盟会をつくったわけ。その次は、新山野井工業団地です。しかし、それはまだなかったわけ。しかし、新山野井工業団地を造ったときに、丸紅に言いつくったんだけど、駅がなかったら来られないよとなったんです。ＴＨＫがすぐぶら下がってきた。日鍛バルブが入ってきたということだから、今言ったように、皆さん方がみんなそっちを知ってきたわけですよ。ところが、東京に行ったら、フライトすれば中間が逃げるわけ。大阪は全部新幹線なんですよ。停車するわけ。ということになって、これも新幹線を結びつけた。もう１点、最後は、国道バイパスの問題がありました。固有名詞を出しちゃいけん

けど、誘致したある企業の所有者が、新幹線につながる駅でなかったら企業活動ができませんって言うちゃったわけです。それもまた致命的になってしまったわけです。ということで、今あったように、まずは企業と結びつくということと、ひかり号を停車させることについては美祢線の効果があるんです。美祢線が今はつながってないわけで、復旧させないと、美祢側からの人たちはバスでしか来られないわけですよ。バスで新幹線となると意味がないわけ。ならば、点と点を線で結んでいかないといけない。ようやく小さい串である山陰線が通ったわけで、長門側から美祢線がつながってくれば厚狭駅に来られるのに、美祢線がもし復旧できないままとなってしまうたら、子供たちが来られないからといって、皆、新山口駅、あるいは宇部市のほうに出てバスで行くしかない。しかし、バスはあんまりないよね、宇部市は。下関市は豊田前にしか出られないとなるわけ。だから、今、国道316号が物すごく交通量が多いわけ。事故も多い。結局、交通手段がないから、そうになっている。バスをつないどるんだけど、宇部市や山陽小野田市の高校に行く生徒もかなりいますよ。逆の方向はあんまりないけどね。通勤・通学者が物すごく多くて、さっき言ったように、新幹線ひかり号云々の話をするんだったら、必ず美祢線とつなぎながら、以前の期成同盟会の形をもって、皆さん方と市とつながって運動していかないと、今までの経験からすればJRは動かないと思いますよ。ああは言うけど、宇部の人たちは厚狭に戻ってくるんですよ。上りは小郡に行くかもしれんけど、絶対つなぐんですよ。だからやっていかないといけん。そうすれば、ひかり号がうまく動く。現実、私たちが広島まで行ったときに、今度は広島からどうすりゃいいかといったら、乗り換えんにゃいけんじゃないですか。だから、ひかり号につないでおかないとって思うね。ひかり号を語るときには、必ず美祢線を語っておかないと、道路交通網の話は動かんと思うよ。

吉永美子委員 駅を造られてから、こだま号以外を停車させてほしいという陳情的なものを、執行部側がほかの市と一緒にこれまで出したことがあったかどうかを知りたいんです。(発言する者あり)それは分かりますね。

笹木慶之委員　だから、近隣の市町と一緒に動かないと、公共交通機関の親分はＪＲ西日本ですからね。私たちも何回も本社に行って話をしたんだけど、いろいろな人たちのつながりを持ってお願いに行ったほうがいいと思うね。

中岡英二副委員長　吉永委員が言われるように、ＪＲ西日本に対して今までどのような意向を通してきたのか。その辺を知るのも大事なことだと思うんですけど、これから変わるということも、現実には厚狭駅付近には理科大生も増えるだろうし、そういう要素が今までとは違うんですよということをＪＲ西日本にも訴えていかないといけない。実際、さっき山田委員が言われたように、会社員の方も、私どもも出張に行くときには新山口駅を利用しますから、乗り換えの不便はあります。しかし、企業も必ず厚狭駅から乗って、さくら号という各駅停車じゃない新幹線が運行されれば、絶対に予測的に増えていきますよ。企業も便利なほうを利用していきます。だから、今までとは考え方をちょっと変えて、これからは増えるんだという確定的なものがありますから、今までとは違うということを経済委員会と言うのか、執行部が言うのか。昨日も、執行部と議会と一緒に推進していこうじゃないかという副市長の意見もありました。これは両方ともベクトルが一緒ですから、今までとは違うんだということで推進していく方向づけをしたほうがいいと思います。

吉永美子委員　今、お聞きしたらなおさら思ったんだけど、他市町と一緒にでもいいから、こだま号以外をとにかく停車するようにしてくれというのをを出してきたという経緯がこれまでにあれば、それに対してどういう回答があったのか。また、こういう状況だったら検討しますというようなものをもらえていたのか。そこを思いました。どういう回答をもらったのか。出したことに対しての回答を知りたいです。

笹木慶之委員　はっきり言って、隣と一緒に動いて、お互いが共感を持って政

策をするということでない、自分たちがよくなるような政策をつくっても駄目と思う。例えば、美祢市長が「これをぜひやってくれ」と言うなら、やれるんですよ、「ひかり号を停車させよう」と言うなら。しかし、新幹線の駅に停車させることによって、我々が言われるじゃないですか、「美祢にはつながってないよ」と。だから美祢線をつながんにやいけんというわけ。美祢線をつなぐことによって、ひかり号につながるわけですよ。「ひかり号を停車させてください」って厚狭駅に陳情をしたいといっても、誰が陳情するんですか。美祢線に乗る人が「つないでくれ」と言わんにやつながらんわけですよ。厚狭駅に降りちゃいけんわけよね。意味が分かりますか。長門のほうの人たちは皆そうですよ。つながらんや、ひかり号に乗れんわけ。そこに行くまでには美祢線があるわけ。だから、やるんだったら一緒に期成同盟会をやる仕組みをつくらんにやだめよと言っているわけ。自分たちじゃだめよ。一緒になってやらんとね。いやいや、今までやっているかと思ったら、停車してくれというようなことは、多分、期成同盟会はしていないと思うよ。。

大井淳一郎委員長　ここで暫時休憩します。

午後 4 時 13 分　休憩

午後 4 時 26 分　再開

大井淳一郎委員長　それでは委員会を再開します。公共交通の充実については、引き続き協議していきたいと思えます。よろしくお願いします。それでは続きまして、次世代の育成です。お手元にあります資料 3 ページをお開きください。本市の政策の重点プロジェクトの「三つの創る」の中の「ひとを創る」に即した具体的施策がここに三つ掲げてあります。(1) から(3)までありますが、どちらかという(2)にあるような学校教育の推進、小中高大の教育連携に基づくものがないのかなということだったと思います。あるいは(3)ですね。この辺は皆さんで見られて、具体的に

こういった施策を進めていくのがいいかを後日に引き続き協議していただければと思います。今日の項についてのテーマは次のページです。次世代の育成ということをずっと言ってきましたけれども、先日だったか、前の前の回ぐらいだったか、吉永委員が「若者に対して何か目を向けるべきではないか」と言われたことを思い出したのと、一般質問で出たこともありまして、次世代に対する支援ということで、奨学金の返還支援ということをレジュメに載せました。これは内閣官房・内閣府総合サイトにある地方創生から抜粋したもので、意義はここに書いてあるとおりです。実際に奨学金支援制度に関する地方自治体の取組事例としまして、茨城県結城市、新潟県佐渡市、滋賀県甲賀市、高知県四万十町などの支援内容がありますが、支援要件としてはその市町に住んでもらうことが条件です。皆様、報道等で御承知かと思いますが、宇部市が来年度から奨学金支援制度を実施するということもありますので、これも次世代に対する支援として、政策提言の候補として挙げたらどうかと思い、今日提示させていただきました。これに関連して、皆さんの御意見をお伺いしたいと思います。

山田伸幸委員 悲しむべきことなんですけど、日本というのはOECD33か国の中で学費の負担が一番重たい国なんですよ。その分を皆さんがどうしているかというと、高校卒業生の5割以上が奨学金を使って大学に行っているということが分かっています。本当に奨学金の返還を将来まで背負ったまま社会に出ている若者が非常に多いということです。びっくりしたんですが、アメリカは、軍に入れば軍が全額保証してくれるというのがあって、軍に入る若者も多いというのをニュースでやっておりました。我が国日本において、働きたくても奨学金を返せるということを考えないと就職先を選べないというような若者が多いというのが事実ですので、18の春を泣かせないじゃないですが、大学を卒業した後、安心して仕事に就いて、このまちで住み続けられる制度は、我がまちとしても必要になってきているんじゃないかなと思います。

笹木慶之委員 これは奨学金だけでいいんですかね。私が関連して申し上げたいことは、奨学金という制度もありますが、新たな基金を創設したらどうかということなんです。人材育成基金というもので、それは特定の学校であるとか、いわゆる学生であるとかというような形でつないでいくような人材育成ではなしに、幅広い立場の中で人材を育成する。そして、そのためには新たな原資を蓄えて、その目的に沿った人材育成基金を行使した事業を行うということです。だから、何々人材育成基金という形で基金をつくりながら、もちろんさっきあったように、基礎項目の中に活用できるような奨学金制度を入れてもいいんだけど、私はやっぱり原資がなければ事業はできないということになるので、どのような内容であるか、もちろんチェックをかけないといけませんが、継続的につなぐとすれば、新たな育成基金をつくって、いろいろな人たちが使えるような財源や手だてをすべきじゃないかなと思います。少し幅広く言いましたが、例えばスポーツだけでもいいし、医学だけでもいいし、ほかの科学的な問題でもいいでしょう。だけど、ある程度の項目を従えながらその人たちを育成していく。結果的には貸すとか貸さんとかということは、また次の段階に行きますが、間口を広げて子供たちを育てていくような人材育成の在り方をつくるべきじゃないか、そしてそのためには原資が要ると思います。

大井淳一郎委員長 自治体の名前を失念しましたが、笹木委員が言われたように、奨学金制度創設の原資として人材育成的な基金を崩しているところもありますので、これは結構リンクしているところがあると思います。この制度を進めていく関連で基金の創設も提言できるかと思います。

伊場勇委員 この件について調べてみたんですけど、令和5年6月1日時点で717市町村がされていると。半分に行くか行かないかぐらいがされているということで、隣の下関市は介護に特化していますね。県は高度な産業知識がある、いわゆる理系の子に対してやっているということですね。やり方はいろいろあるかと思うんです。結局、山陽小野田市に来て

もらって、あるいは戻ってきてもらって、理科大生だったらそのままい
てもらって、働いて住んでとなると、何十万円か何百万円か払わなきゃ
いけないですけど、それ以上に費用対効果があるんじゃないかなと思う
んですよ。効果的な施策につながると思うので、奨学金返済補助制度に
取り組んでもよろしいかと思っています。

大井淳一郎委員長 はい、ありがとうございます。四万十町は看護師等につい
て、社会福祉士もあったのかな、これについては特別枠をしています。
そういった制度を進めていく必要性はあるかと思います。

吉永美子委員 私が昨年３月議会の一般質問でさせていただいているんですが、
企業による奨学金の代理返還という制度があって、それを山陽小野田市
としても支援すべきではないかと申し上げたことがありました。そうい
ったことも市単独ではなかなか難しいということを言われてはいるんで
すが、進められたらいいなと思っています。

大井淳一郎委員長 そうですね。せっかくですので、そういった関連づけるも
のがあれば一つの方策かと思います。副委員長よろしいですね。（「は
い」と呼ぶ者あり）それでは、これは前に進めていきたいと思います。
なお、４ページを見てもらっていますが、５ページには本市の人口動態
の推移があって、山口県人口移動統計調査に基づくものです。一般質問
でも社会減や自然減の話が出ていましたので、参考資料として見ておい
てください。中には入りません。それでは、続きまして三番目の柱であ
ります山口東京理科大学との連携です。もう一つの資料、これは山陽小
野田市のホームページにも載っていたもので、タイトルを忘れましたけ
れども、私立から公立にしたことによってどのような効果があったかが
データとして文部科学省から出ておりまして、山口東京理科大学の公立
化効果に対する指標等々が書いてあります。これはタブレットでは小さ
いので大きくしてから見ていただければと思うんですが、今後、山口東
京理科大学との連携を考える場合にこういった資料が役に立ちますし、

また、後のページにありますけれども、山口東京理科大学がどのような取組をしているかということのをいま一度見ていただいて、連携策について考えていただければと思います。また、先般話が出ておりました医療保健学部です。先ほど伊場委員からもありましたように令和11年ぐらゐに設置されるものですが、厚狭地区のまちづくりについて、山口東京理科大学との連携の中で提言できたらなと考えております。そういった意見も結構ありましたので、進めていきたいと思ひます。これに關して、皆さんから何か意見はありますか。

山田伸幸委員 大学で学部が設置されるときに、議会はなかなか関与できなかったんですけど、新しいまちづくりへの貢献ができるであろうということも言われていて、駅前商店街が湧き立つという状況もあります。恐らく大学周辺にまたアパートが連立するということもあって、そういった新たな対応策というか地価高騰も起きてくるんじゃないかなと思ひますので、今までの経験も踏まえて議会としてどういった支援ができるかということのを深く検討しておいたほうがいいなと思ひます。

大井淳一郎委員長 はい、ありがとうございます。そのほか、皆さんから。よろしいですか。（うなづく者あり）引き続き先ほどの政策、他の政策も含めて検討していきたいと思ひます。それでは、本日の政策提案特別委員会は以上とします。皆さんお疲れさまでした。

午後4時37分 散会

令和6年（2024年）6月20日

政策提案特別委員長 大 井 淳一郎