

ボートピア設置に関する町民への説明会の開催を求める。

町は2006年11月、約2年半前の広報つばたで2ページにわたり、場外舟券発売場(仮称)「ボートピア津幡」設置計画について町民に報告し、2008年4月のみどり市との行政間協定締結後には、広報つばたの1ページをつかい町民に報告しました。町がボートピアについて広く町民に伝えたのは、この2回限りの、広報つばたでのお知らせのみだったと思います。町は広報つばたの記事をもって、町民に説明したとっています。

しかしこれは、町民から見ればただの告知です。ボートピアに関して、広報つばたでの告知だけで、町民に対し十分に説明していると町長は考えているのですか。

わたしは、今年の2月に、ボートピア設置に関する町民への説明会の開催を求めて、自分の住んでいる能瀬区の家庭を一軒一軒歩いて回り、そうやってみなさんの意見を聞いて回りました。そこで知ったことは、住民の多くは説明会が開かれていないことに対して、大きな不安と不満を持っているということです。どのようなギャンブル施設が、どこに、そしてどのくらいの規模のものができるのか、知っている人はほとんどいません。ボートピアはどうなっているのかと、わたしは何度も何度も、聞かれました。

能瀬区だけでなく、他の地区の住民も同様な思いを持っているにちがいません。ボートピアに賛成の人も反対のひとも、無関心な人意外は、ボートピアに関する説明会を求めています。

町がこのまま説明会も開かないとすれば、これはどういうことか。このままでは、町民はボートピアについて知らされないまま、ボートピアができてしまってから、「ボートピアがなんであるか」を知らされることとなります。

町はボートピアを受け入れるにいたった経緯や理由や予想される影響について、町民を前にして説明しなければいけないのに、それをしていません。広報で説明したというが、町民からの質問や意見を受けつけていない。

行政間の細目協定など、さまざまな情報も町民に知らせないまま、そして町民の質問にも答えないまま、ボートピアをつくってしまうことは、それは、町民の町への信頼を失わせることにもなると考えられます。ボートピアに関して、多数の町民が望んでいる説明会を開催しない理由は何ですか。説明会がないのなら、町民はどのような形で、疑問なり、不安なりを訴えればいいのか。町は町民の疑問、不安、不満に答える義務があるとは思わないのですか。ボートピアを受け入れたのは、町民のためのはずです。ならば、説明できないことはあってはならないはずです。

ボートピア津幡の具体的な青写真が出来る前に、町民からの意見、意向を反映させるため、一刻も早く説明会を開くべきです。本来町政の主人公である町民が、このままではまったく蚊帳の外におかれたままになってしまいます。

2004年3月定例会で、場外舟券売り場やカジノ設置に関する質問の答弁として、町長は「カ

ジノなどの誘致につきましては、現在のように地方財政が悪化する中、新たな財源と経済効果をもたらす手段として有効かと思われませんが、町としてカジノなどの誘致・開設につきましては、都市・生活機能の位置づけ、都市イメージのあり方など幅広く議論されるべきことでありますのでその中のひとつの意見として伺っておきたい・・・とおっしゃっています。町長はこのとき、大切な発言をされています。都市・生活機能の位置づけ、都市イメージのあり方を幅広く議論される必要性を述べられています。

町長がおっしゃる「幅広く」というからには、当然議会の枠にとらわれず、有識者や町民を交えて幅広く議論するということが想定されますが、そのような幅広い議論はいつ、どのような形でなされたのかお聞きしたい。ポートピアに関する幅広い議論はあったのか。その議論の中でどのような意見がでていましたか。

（仮称）生活サポート対策室設置の提案をさせていただきます。

社会経済はますます悪化し、石川県内の1月の雇用失業情勢は有効求人倍率が0.71倍で、9ヶ月連続の下落。下降スピードは増してきて、全国平均を下回る恐れが出てきたと、最近の新聞報道にありました。雇用状況は深刻さを増す一方、石川県内の法人関係税の減少率は、全国で4番目に大きく、製造業などの業績悪化が指摘されています。このような社会情勢のなかでは、生活に困るひとたちが、当然増えるのではないかと予想されます。

現在、国民健康保険料の支払いについては保険年金課へ、保育料の支払いについては町民児童課へ、税金の滞納の相談は税務課へ、多重債務の相談は産業経済課へ、水道料金の支払いについては上下水道課へ、住宅相談は都市建設課へ等々、町民がこれらについて相談したいときは、各担当課へ行って、それぞれ個別に説明し相談しなければならないようになっています。

しかし、実際問題、経済的に困窮し、保育料が払えない人は、国民健康保険料も払えなかったり、水道料金が支払えなかったり、あるいは税金の滞納で苦しんでいたり、借金を抱えていたりすることが多々あると思われます。滞納についての問題などは、本人にしてみれば町の職員に言いづらく内容であるにもかかわらず、それを各担当課へ何度も説明に行かなければならないことは相談者にとっては過酷なことであると思われます。

各担当窓口で町民が相談にこられた場合、ほかの問題でも困っていないかを職員が察知、確認し、ほかの問題でも困っているようであれば、包括的に対応できるような相談部門を設けることが必要です。各種徴収の相談一括化にとどまらず、保育所、就職問題、さらには健康福祉課（社会福祉係）担当の生活保護などについても、同時に助言、相談できれば相談者にとって、行政の援助を求めやすくなるばかりか、行政にとっても迅速に、効果的に、そして省力的、効率的に相談者に包括的な援助をあたえることができるからです。生活保護相談担当者とも連携して包括的な支援を講ずる（仮称）生活サポート対策室を設置し、徴収部門のある各課への事務処理も、そこで一括して行うことを提案します。

津幡町営バス津幡駅循環線（井上線・緑が丘線・潟端線）等について

わたしは昨年12月定例会の一般質問で、河北中央病院への取り組みや、地域医療における町の役割について質問し、町長は河北中央病院を町内唯一の中核病院であるとし、高齢者の医療体制の充実を図りたいと答弁されていました。

このときわたしは、河北中央病院として、高齢者患者の利便性を考えた送迎バスを運行できないかなどと考えていましたが、病院経営が厳しい状況にあるなか、送迎バス運行は、いまのところ難しいという意見を耳にしていました。わたしが町営バス事業に関心を持ったのは、「河北中央病院に送迎バスを」が、きっかけでした。

実際、自分で車を運転できない高齢の患者さんにとっては、家族が運転する車に乗るか、公共の交通であるバスや鉄道を利用するか、タクシーを使うか、歩くか自転車かという方法で通院されているわけですが、家族の援助もなく自動車も持たないという一人暮らしの高齢者や高齢夫婦世帯の方にとっては、公共交通が頼りとなります。とくに、JR 駅からは距離のある河北中央病院への通院には町営バスの役割が大きなものとなっています。

そこでまずは町を循環している循環線のバス事情はどうなっているのか、調べてみることにしたのです。津幡町の循環バスは井上線、緑が丘線、潟端線が連続し繋がって、一台のバスが循環して運行されています。行政センター前を発車しこの3路線を巡って約1時間半かけて行政センター前へ戻ってきます。どこから乗っても、どこで降りても150円です。

実際1時間半を乗ってみて、いくつもの改善すべき点があると思いました。今回は主にこの循環バスについて質問、提案をします。

行政センター前を出発して13分後におやど商店街に到着しますが、そのときの車内アナウンスは「おやど商店街・図書館前」でした。図書館がシグナスに移ってもう4年近くたつというのにこのアナウンスはおかしい。

河北中央病院前の津幡中央には、行政センター前を出発してから約1時間10分後にやっと到着し、しかもこの1回しか停車しません。井上地区から乗車した人はバスが野山・緑が丘団地をなぜか2回りした後でないと病院へはたどり着けません。

河北中央病院前の津幡中央での停車回数をもっと増やせないものではないでしょうか。

北陸鉄道路線バスも含めてさまざまなバスが停車する津幡中央はバス・ターミナル化しているとおっしゃるバス通院の患者さんがいらっしゃいました。でも、時刻表や路線図が利用者に判りにくく、河北中央病院を出て、どのバスに乗っていいのかわからない人も多く見受けられるそうです。

そこはターミナルの停車場所として今後検討されるべきで、町営バス相互や北陸鉄道バスへの乗り換えはもちろん、JR 津幡・中津幡駅へのアクセスも踏まえた時刻表や路線図を利用者にわかりやすく表示すべきです。

さらに循環バス路線はわかりづらいというか、はっきり言って、路線図を見てもさっぱりわからない。始めて乗るお客さんにとっては、このバスはどこへ行くのだろうかという不安がつきまとうほどわかりづらい。運転手さんのお話によれば、乗るお客さんはいつも決まっていますからということでしたが、初めて乗るお客さんにもバス路線がわかるようにしておかなければ、利

用しようという気持ちもおきないと思います。

循環バスは森林公園インフォメーション・センター、わくわく森林ハウスまで行きます。運転手さんに利用具合を聞きましたら、10ヶ月間余り町営バスを運転しているという運転手さんは、森林公園で降りたお客も乗ったお客も今までひとりもないとのことでした。他の運転手さんにも同じ質問をしましたら、夏場にはじゃっかん利用客はいるけれど、冬場はだれもいませんよとのことでした。森林公園へのコースは循環バスとして必要なコースなのかを再検討するべきです。

思うに循環バスは、日常生活の用を足すということに絞るべきで、買い物、通院、図書館や役場、JR 駅などの公共施設へ行くことができる公共の足と考えることが肝心だと思います。

図書館といえば、この循環バスはシグナスを通りません。シグナスを路線に加えるべきです。

シグナスに行かない路線バスといえば河合谷線もそうです。河合谷線は行政センター前が終着駅なので、ここで降りて歩いてシグナスまで行かなければならず、高齢者にとっては決して短い距離とはいえません。河合谷線は少し延長してシグナス、アルプラザ前を通して、行政センター前にもどるという路線でもいいのではないかと思います。そうすれば買い物にも便利です。

井上線、緑が丘線、渦端線、この3路線をつないだものが津幡駅循環線と呼ばれるもので、1時間半かけてということをおさきほど言いましたが、わたしはこの循環路線を2路線に分け、緑が丘線と渦端線をひとつの循環線とし、能瀬線を新たに作り、井上線と能瀬線でひとつの循環線にし、一循環1時間コースとし、行政センター前を中心としたバス循環を2系統で運行できないかと、そして本数をもう少し増やせないかと思うのです。

その理由のひとつは、本数を増やしてほしいという利用者の強い声、要望があるからです。行きは循環バスで行けるのですが、帰りの便がなく、帰りはタクシーを使うか、長時間かけて休み休み歩いて帰るといふ高齢者の方もいます。

たしかに本数を増やすと経費がかかります。しかし循環を1時間コースとすることで、路線が増やせないものでしょうか。一時間待てば次の便が来るように工夫すれば、お年よりも安心してバスに乗れるし、利用者も格段に増加するだろうとわたしは思います。

循環バス路線として考えると、東西南北の住宅密集地は、東に野山団地、緑が丘、西に井上の庄、南に太田、渦端、北に舟橋、能瀬と見て、これらと町の中心部、行政センター、シグナス、商店街、病院、駅などを結ぶのが循環バスの目的であると考えられませんか。

2008年10月現在で、津幡町の65歳以上の一人暮らしの高齢者や70歳以上の高齢夫婦世帯の合計人数は1365名で、一番多い地区は、津幡地区で438名いらっしゃいます。次に多いのは中条地区で262名。続いて英田地区179名、倶利伽羅地区174名です。そして笠谷地区128名、河合谷地区112名で、井上地区は72名となっています。能瀬の団地にバスの便が無いのはおかしい。JA 農機具センターとプラント3・コメリ経由で能瀬と川尻とを繋ぐ能瀬線も新たに考えていただきたい。

バス経営は毎年収入が減る一方で、厳しい財政状況の中での運営ですが、すこしでも利便性を高めることで、利用者を増やし、町民に親しまれる路線バスとすることが可能になるとおもいま

す。

2000年度の津幡町の人口と、その8年後の2008年度の人口とを比べると2465人が増加していて、総人口は37212人となりました。そのうち65歳以上の高齢化人口は1296人の増加で、総人口の増加率が7.1%の伸びであるのに対し、高齢化人口は25.2%、とりわけ75歳以上の高齢者の人口は41%と大きく伸びていて、今後ますます増加傾向にあります。

高齢者人口の推移をみると2014年度まで毎年約210人、3%ずつ増加して、2014年度には高齢化率は21.2%と約5人に1人が高齢者になると見込まれています。

マイカーを運転して移動することが出来ない高齢者や交通弱者が、自分で買い物に行ったり、通院したり、行政施設へ足を運べるような交通手段として、バス事業の充実が今後ますます重要になってくるのではないかと思います。まず手始めに循環線の見直しを検討すべきです。2007年に、津幡町地域公共交通会議が設置されています。会議でもバス運行の検討を重ねられていることとは思いますが、現地調査をしっかりと行い、現在と将来の津幡町に適応したバス運行を考えていただきたい。

ご承知のとおり、津幡町近隣の内灘町、金沢市、野々市町、かほく市、どの市町もその地に根ざしたバス事業を模索しているように思われます。内灘町は公共の足、町内の移動用のバスとして、コミュニティ・バス「なだバスナディ」を走らせ、金沢市は大通りに出るのもむずかしい、路線バスのバス停まで行くにも大変だという高齢者に対し、買い物、通院、公共施設へ行けるよう日常生活の足となって、あるいは気軽にふらっとまちなかを巡る手段として、1998年から「金沢ふらっとバス」を運行させ、昨年(2008年)には長町ルートを加えて計4ルートが市内を回り、野々市町にはコミュニティ・バスである「のっティバス」があるなど各自治体によってさまざまなバス事業があります。そして津幡町には津幡町独自のバス事業があり、他自治体のあり方を参考にしながらも、津幡町ならではのバス事業の中身を検証されることを望みます。

たくさん意見、質問をしましたが最後に、

津幡駅循環線の意義、目的は何か。

現在の津幡駅循環全体時刻表と路線は、いつ作成されたものか。(平成17年2005年12月1日?平成16年4月29日改正??)

2007年地域公共交通会議が設置され、その初めての会議が2007年8月30日に開かれています。地域公共交通会議は、バス運行について調査、検討をどのようにされていますか。

その活動状況を質問して終わります。

注* 下線の部分についてとくにお聞きいたします。