2026年（令和8年）6月定例会　一般質問

JR芸備線再構築協議会における本市の姿勢及び児童生徒の安全確保について

質問議員：堀井慎一朗 議員（議席番号15番・市民の会）

◆ 大綱１－１：三次・秋高田・広島まちづくり交通協議会の情報共有と再構築協議会への影響

【議長】

これより令和8年第3回庄原市議会定例会を再開いたします。ただいまの出席議員19名であります。よって直ちに本日の会議を開きます。本日の会議におきまして写真撮影、録音、録画を許可いたしております。これより日程に入ります。日程第1、会議録署名議員の指名を行います。会議規則第88条の規定により議長において3番木山義仁議員、4番堀内富夫議員をそれぞれ指名いたします。日程第2、一般質問を行います。通告に基づき順次質問を許します。堀井慎一朗議員。

【堀井慎一朗 議員】

議席番号15番、市民の会の堀井でございます。議長よりお許しをいただきましたので、通告に基づきまして一般質問をさせていただきます。まず1項目といたしまして、芸備線再構築協議会における庄原市の基本姿勢について伺いたいと思います。現在芸備線を巡っては、複数の協議の場が並行して動いている状況となっております。本年4月24日に開催された第5回三次・秋高田・広島まちづくり交通協議会において、JR西日本から広島・三次間における快速列車の運行拡充や行き違い設備整備の検討を含む機能強化策が提案されたとされております。また、芸備線再構築協議会では、昨年より列車の増便やダイヤ改善、2次交通との連携強化、駅周辺イベントなどを組み合わせた実証事業Aが実施され、本年度は庄原市及び市の沿線地域における日常利用を想定したバス運行などの実証事業Bが進められております。今後、これら実証事業の結果を踏まえながら再構築方針の検討が進められることとなると考えますが、その過程において庄原市としてどのような視点でデータを分析し、どのような考え方で議論に臨むかが問われております。そこで以下について伺います。令和8年4月24日の第5回三次・秋高田・広島まちづくり交通協議会におけるJR西日本の機能強化の提案内容やその後の協議会での議論について、本市は現在どのような経路と体制で情報提供を受けているか伺う。合わせて、三次・秋高田・広島まちづくり交通協議会における機能強化策の検討が再構築協議会の議論に対し、どのような影響があると考えているのか市長の見解を伺います。以下の質問については質問席にて行います。

【八谷市長】

皆さんおはようございます。それではご質問にお答えをいたします。三次・秋高田・広島まちづくり交通協議会は、芸備線沿線の三市が広域的なまちづくりや芸備線を軸とした公共交通ネットワークを将来に渡り地域住民に利活用されるものにしていくことについて議論するため、令和6年5月に設立されております。本市といたしましては、このまちづくり交通協議会において議論が進められている三次駅と広島駅間の機能強化の取り組みが、芸備線全体の利用促進や魅力向上はもちろんのこと、広域観光などを通じた地域経済の活性化につながるものと認識をしております。こうした考えのもと、本市を含む広島県内の芸備線沿線自治体4市で構成する芸備線対策協議会においても、このまちづくり交通協議会を含む各種協議会が芸備線を始めとするローカル線の維持存続、利用促進に向け、会議結果や議論の状況の共有を図ることについて確認をしております。今後も広域鉄道ネットワークの意義、必要性を踏まえ、三次・秋高田・広島まちづくり交通協議会の最新情報を的確に把握する中で、先ほども申し上げた広域観光などによる地域経済の活性化など多様な視点を持ちながら、芸備線再構築協議会の議論に臨んでまいります。

【堀井慎一朗 議員】

適宜情報共有等は進められているということで、やはりこの再構築協議会そのものについては、庄原から備中神代の間の特定区間について議論をしていくというものではございますけども、協議会の中でもやはり芸備線全体のこともその中でやはりあり方を検討していくということも述べられております。JR西日本の機能強化については、広島・三次間における速達性、輸送力向上を志向する内容でございます。将来的な設備やサービス向上に伴う費用負担のあり方についても今後検討されていくというのが議事録を読ませていただくと読み取ることができるわけでございますけども、沿線自治体が芸備線にかかる費用の一部を負担をしていくというようなことがすでに議論をされているというような状況になっておりますので、そうなっていきますと再構築協議会の方針の決定において少なからず影響をもたらす可能性があるのではないかというところを危惧をしているところでございますけども、そのあたりについてどのような見解でいらっしゃいますでしょうか。

【市民部長】

ご質問にお答えをいたします。今おっしゃいました三次・秋高田・広島まちづくり交通協議会において、先般4月の協議会においてJR西日本の方から機能強化策の提示があっております。その中、具体に見ていきますと、例えば行き違い折り返し設備の新設については1箇所あたり20億から30億円ということが示されております。これが2箇所になれば40億から60億ということにもなります。さらに新型車両の導入ということについては1両あたり4.5億円ということで、これが10両になれば45億、20両になれば90億円ということになってまいります。この三市の協議会の当初の進め方ということで、先般の協議会の中で今後の予定ということもありましたけれど、現在は任意ということではございますが、今後法定協議会に移行する中で国の社会資本整備総合交付金の活用を目指していくということで、それが活用できるということになれば、総事業費のうちの3分の1が国、3分の1が鉄道事業者で残る3分の1が自治体負担ということになってまいります。その負担の部分等についてJRとの利害関係が自治体側とでまとまればその法定協議会に移行するものと考えております。一方、再構築協議会におきましては、現在のところ鉄道、これまで行ってきた実証事業A、これを引き続き実施した場合で、さらには事業構造の変更等、向上をさせた場合ということで全体の費用負担の試算というのが行われております。おそらくこの国の社会資本整備総合交付金を活用した場合はこうなるというような示され方がされるという風に考えております。まだ示されてはおりませんので今後その想定をしながら、本市でも検討していくことになりますけれども、本市もこれまでも主張してまいりましたのは、JR西日本が本来維持していくことが持続可能性が高いということ、また鉄道ネットワークの意義という部分についても主張しておりますので、これは合わせて総合的に構成員で協議をしていくことになろうかという風に考えております。

【堀井慎一朗 議員】

今答弁をいただきました話の中でもですね、このJR芸備線、基本的には庄原市はJRの内部補助、あるいは国の鉄道ネットワークの維持をしていくローカル線をどうしていくのか、JRの責任、国の責任において維持をしていっていただきたいというのが庄原市の姿勢であろうという風に思います。そうした中で、先ほども申し上げましたけども、広島・三次間については自治体の負担の額等についても検討が進められているという状況でございまして、再構築協議会の方にも三次市さん、秋高田市さん、構成メンバーとして参加をされております。そうした中で1つの区間についてそういう流れができていくとですね、全体の議論の中でやはりそういった話に傾いていくのではないかというのが、どうしても危惧としては残っていく。これまで庄原市が主張していた流れとは違うような流れになっていくのではないかというところで、今回その影響というものはどういう風に考えられているのかというような趣旨の質問をさせていただいたところでございます。市長さんの方から答弁もありましたように、広島・三次間が利便性が向上する、あるいは高速化を図っていくということで、そっから先、三次から庄原あるいは備中神代あたりに向けての利用客の増加にもつながっていくというメリットもあるというようなご答弁であったかと思いますけども、その中で広島・三次間の機能強

化というものが、庄原市民にとってもやはり利便性の向上につながっていくべきではないかと思います。庄原としてその機能が強化されることに期待するものとして、例えば乗り継ぎの改善であったり接続時間の短縮であったりということがあると思いますけども、そういったところで期待する、重視する点というものがあれば、その視点について伺いたいと思います。

【市民部長】

ご質問にお答えいたします。先ほどの答弁で申し上げましたその財源負担という部分につきまして、ちょっと補足をした上でということになりますけども。これまでも申し上げた通り、JRにおいて負担を維持するのが本来であるということはこれまで主張してきたところでございますけれども、再構築協議の議論が3年目に入って具体的な議論を目の前にした時に、実際今使える制度を当てはめた場合はどうなるかという現実的な協議も進んでいくものという風に考えております。そういった中で広島・三次間の機能強化が行われることによって、市民の利便性向上にどうつながっていくかという部分については、先ほど市長の答弁の中でも、芸備線全体の利用促進が図られれば、この特定区間へ来られる利用客も増えていくということで、そのためには仮に広島から三次が高速化をされてスピードアップされた場合、そことの接続が短時間で図られることによって、より短時間で庄原市内まで来ていただけるということが考えられます。さらには1番望ましいのは三次で乗り継ぎなしに、そのまま乗っていれば庄原まで来ていただける便、これが1番最適な形という風に考えております。これまでもJR芸備線対策協議会等でも要望をしておりますけれども、ICOCAなどのIC乗車券を全線で活用することによって、若い方も含めてそういうものを利用して気軽に庄原までその高速化が実現した後の便で来ていただけるということもありますので、これまでの要望も含め新たなそういう取り組みも重ね合わせながら庄原としても要望を行ってまいりたいという風に考えております。

【堀井慎一朗 議員】

一定程度メリットとして捉えていらっしゃるということでございますので、やはりしっかりと再構築協議会の中でもですね、そのメリット、三次までで止まってしまう鉄道というものではなくてですね、県を超えたネットワークとしての存在意義というものもしっかり示していっていただきたいという風に思います。この三次・秋高田・広島まちづくり交通協議会、立ち上がりの経緯を少しお伺いしてみると、広島広域都市圏の関係で設立をされたということのようでございます。庄原市も昨年、広島の広域都市圏の方には加入をされておりますけども、今後このまちづくり交通協議会の方にですね、庄原市も参加をしていくというようなことについて検討されているのかどうかお伺いしたいという風に思います。

【市民部長】

ご質問にお答えいたします。三次・秋高田・広島まちづくり交通協議会が令和6年5月に設立されたときの説明の中では、広域都市圏の枠組みの中で芸備線の機能強化を検討していくということで始まったものでございます。その後、庄原市が本年4月に広域都市圏への加入をしたわけですけども、この間2年間その協議会の中でも協議が行われておりまして、三次・広島間における様々な調査事業等も行われる中で先般の第5回会議の中で機能等の提案もあったということで、一定の手順を踏みながら今に至っているという部分もございますので、今時点で本市がそこに参画してという部分については、その今までのその協議会での積み重ねのところにどのように影響するかというところもございますので、慎重に判断をしていくということもございますし、それぞれの再構築協議会なり芸備線対策協議会など連携する枠組みもございますので、そういったところを活用しながら県内4市の連携を強化していきたいという風に考えております。

【堀井慎一朗 議員】

冒頭も申し上げましたけども、芸備線については芸備線対策協議会、再構築協議会、先ほどのまちづくり交通協議会など、様々な場でそれぞれに議論をされている状況というものが、これが非常に分かりにくくなっている1つの要因でもあるのかなという風にも思いますけども。再構築協議会に参加をしていく、議論をして

いくにあたっては、やはり芸備線の沿線自治体が1つの方向を向いてやはりしっかりと訴えをしていく、議論をしていくことが必要という風に思います。今後についてもしっかりとですね、やはり沿線自治体間で連携なり議論を重ねていただく場というのは、再構築協議会の時だけではなくてですね、そういった様々なテーブルの中でしっかりと進めていっていただきたいという風に思います。それでは次の質問に入らせていただきます。

◆ 大綱１－２：実証事業評価と今後の市の主張・代替ルートとしての意義

【堀井慎一朗 議員】

芸備線再構築協議会において実施をされた実証事業Aにより得られた列車増便や2次交通連携イベントなどの効果に関するデータについて、本市はどのような観点から分析し評価をしているのか。また、今年度実施されている実証事業Bの結果も踏まえ、本市として芸備線再構築協議会の場で今後どのような主張や提案を行っていく考えなのか伺います。

【八谷市長】

お答えをいたします。芸備線再構築協議会では、芸備線の可能性を最大限追求することを目的に実証実験Aが実施されております。協議会における昨年度実施事業分の総括では、利用促進に向けた様々な取り組みにより一定の来訪者の増加が見られた一方で、利用は芸備線の乗車自体を目的とするものが多く、沿線地域での観光消費の増加には十分につながっていないことなどが示されております。また、芸備線の存在が数値では表しにくい地域の絆や活力の醸成に一定の役割を果たしていることが示唆されております。具体的には、芸備線をきっかけとしたイベント等の取り組みが住民の自信を育み、地域の団結や交流を深めていることや、列車の運行が日常生活の一部として組み込まれており、自らが乗車しない日も駅において乗客に旗を振り歓迎するなど、芸備線の存在を含めた地域に対する愛着や誇りが醸成されていると実感しております。本市といたしましては、こうした数値で表しにくい定性的な評価は、再構築方針の作成において重要な視点であると認識しており、協議会の構成員間でも確認しているところでございます。加えて本市の実証事業の評価を、利用者数や収支、地域経済効果といった結果の数値のみで判断することなく、予算や時間の制約で実施に至らなかった取り組みなどについても仮説を立てながら、鉄道でしかなし得ない可能性を多角的に整備、分析し比較検討することが必要であると主張しております。引き続き、広域鉄道ネットワークとしての役割や観光、交流促進、さらには地域の思いも踏まえた総合的な観点から今後の議論が進んでいくよう、本市の考えを明確に示しながら主体的に取り組んでまいります。

【堀井慎一朗 議員】

実証事業A、今年度実証事業Bということで実施をされております。先ほど市長の答弁の方にもありましたけども、市としてはこれまでも定性的な数字に現れない部分の効果というものをしっかりと重視していただきたいということは再構築協議会の中でも発言をされてきておりますが。今回、この実証事業Aの結果、先ほどもありましたけども、様々な取り組みを行った上であっても、やはり費用と経済効果で言えば費用の方が上回っているという結果になっております。また実証事業Bにかかる収支の推計も出されておりますけども、こちらについては若干の赤字、費用の方が上回るという推計ではございますが、ほぼ収支の均衡が図れるというようなものが出されております。これを踏まえますとですね、どうしてもバスの転換に進んでいってしまうのではないかという風に、思いとしてはそういう思いになると言われるんですけども、市としてはそのあたりについてはどのようにこの実証事業Aの結果、実証事業Bの推計というものを評価なり分析をされているのか伺いたいと思います。

【地域交通課長】

ご質問にお答えいたします。鉄道の活用で示されました年間営業費用8.3億円に対しまして定量的な価値は4.

3億円という分析結果につきましては、地域の消費が伸びていなかったこと、こういったことが影響しているものでございまして、実証から見えた課題の1つとして受け止めております。現在取り組んでおります実証の結果も踏まえ、今後鉄道とバスの地域経済効果の比較検討を中心に総合的な分析を行った上で、最適な交通モードについての議論が行われる予定となっております。現在は9月末までバスの実証運行を見守っている状況でございます。本市といたしましては、市長答弁にもございましたけれども、地域にとって最適な交通のあり方を構成員でしっかり議論していきたいと考えております。

【堀井慎一朗 議員】

この実証事業Aの結果、地域の消費が伸びていかなかったという部分で、まだまだ伸び代はあるという風に認識をしていらっしゃるという風に、私としては理解をさせていただきましたけども。この結果というのが、例えば11月に出されるとされております方針案の中で、どういうような判断の基準と言いますか、評価の基準という風になるという風に、そのことは何を見てもまだ示されていない部分であろうという風に思いますけども、そのあたりについてどのようにお考えでしょうか。

【地域交通課長】

ご質問にお答えいたします。本市は芸備線の価値を評価する際、定量的な手法だけでなく、数値では表しにくい定性的な価値も十分に考慮するべきと考えております。これまでも主張してきておりますけれども、今後再構築方針の作成の議論これから行ってまいりますけれども、これまでの実証事業や調査事業で収集、分析したデータを活用した上で、鉄道とバス、こちらの経済効果の比較検討が十分に行われるものと考えております。その他、データとファクトに基づきまして鉄道とバスの再構築にかかる初期費用、運行経費、自治体負担、定性的価値、交通事業者の状況などこういったことも踏まえまして論点整理を行っていくようになるかと思います。その過程では事務局から分析結果が示されてこれから参りますので、市といたしましてもその内容をもとに本市が主張してまいりました定性的な価値を十分検証してまいりたいと考えております。

【堀井慎一朗 議員】

あまりズバっとは答えていただけなかったかなという風に思いますけども。やはりJRがこの再構築協議会を作ってほしいという時のJRの主張としましても、赤字だからということではなくって、鉄道の特性である大量輸送というものの鉄道の利点を生かすことができなくなってきているから、というようなことであったかと思います。得て民間企業でいらっしゃいますので、やはりどうしても市民等から見ると赤字というところにどうしても目が行ってしまう。実証事業Aについても、これだけ頑張ってもやっぱり赤字だったねっていうような感想を持たれている方も多くいらっしゃいます。先ほどの答弁でいきますと、まだこれだけをもって芸備線の廃止というようなものにつながるのではなくて、その他様々なBの結果あるいは定性的な価値等も示していく中で総合的に判断をされるという答弁であったかと思いますけども、そのような理解で間違いないでしょうか。

【地域交通課長】

ご質問にお答えいたします。ご議論いただきましたその通りでございまして、これまでのデータとファクトしっかり基づきまして今後の議論をしていきたいという考えは変わっておりません。

【堀井慎一朗 議員】

芸備線については先ほど観光需要での活用についても言及をされております。これは単に庄原市の観光のみならず、観光立国を目指している国、国の方では2025年4000万人の観光客を2030年には6000万人まで増やす、観光消費額については9.5兆から15兆までというような目標を持って取り組みをされております。また、宿泊税を活用し県内の周遊観光に力を入れようとしている県にとっても、やはり山陽側の大きな新幹線、そういったものから接続ができる中山間地に入っていく経路を持つ芸備線というものは、やはり大きな観光需要を伸ばしていくためのツールになり得るものという風に考えます。芸備線、あるいは木次線をしっかりと

活用すればそういった観光需要を取り込んでいける。庄原市の観光だけではなくてですね、やはりインバウンド等で言えば空港から入ってこられて空港から出ていかれます。関西に入ってこられて、例えば九州から出ていくそういった大きなルートの中の1つの寄り道をして頂けるような可能性ということについても、しっかりと国なり県と話をしていっていただく必要があるのかなという風に思いますけども、そのあたりについてのお考えがあればお伺いしたいという風に思います。

【地域交通課長】

ご質問にお答えいたします。再構築方針におけるまちづくりや観光振興等の取り組みの方向性につきましては、最も整合的な公共交通のあり方、あるべき姿の実現に向けて、沿線自治体と交通事業者、鉄道事業者等を含めた関係者がその実現に向けて取り組んでおります。本市といたしまして広島県に対しましては、中山間地域の自治体単独では対応が困難な交通ネットワークの維持、再編や、地域交通とまちづくりが連携した持続可能な地域づくりの実現に向けましては、今後において国に対する支援策の拡充の要望でございますとか、JR西日本との具体的な議論、こういったところに向け今後のお取り組みにおいても広島県と関係自治体連携しながら、より良い連携と協働が良い結果を生むと考えておりますので、引き続きそういったところの要望はしていきたいと考えております。

【堀井慎一朗 議員】

やはり芸備線の一区間という議論ではなくて、やはり国なり県なりもっと大きな視点でもって、この芸備線の価値というものはしっかりと訴えていっていただきたいという風に思います。昨日、國利議員からの質問の答弁の中で、迂回ルートとしての想定はJRとしてはしていないという風な答弁があったかと思います。これについて、なぜ想定しないのかというようなことについてJRの方から何かお伺いのことがあれば聞かせていただきたいと思います。

【市民部長】

ご質問にお答えいたします。貨物列車の運行という部分につきましては、通常芸備線、今特定区間を走っている1両、2両という問題ではなく、10両を超える連結をした列車が運行するということで、現在の鉄道の部分でその強度という問題で、その重量を超えるような貨物列車が運行ができるかどうかという部分についての説明があったという風に考えております。

【堀井慎一朗 議員】

貨物ということで理解をしました。実は私、阪神・淡路大震災の際に大阪に住んでおりまして、当時中国道がダメ、山陽側の鉄道がダメということで、広島にどうやって帰ろうかなと考えた時にですね、大阪から福知山へ上って、福知山から姫路へ出て広島へ帰ってきたという経験がございます。それから、東日本大震災の際にも日本海側を経由して様々な物資を届けられた。これも先ほどありましたように橋梁等の荷重が耐えられないということで補強などもされながらそういったことに対応されたという事例もございました。先日も國利議員の方から国土強靱化というようなお話もあったかと思いますけども、やはり有事の際どんなことが起きるか分からないということを考えた時に、この芸備線というもの、もう無くしてしまっていては補強をしようとかそういうような話では済まない。全く使えないというような状況になると思いますので、南海トラフの大地震等も想定をされている中で、やはり何としてもこの鉄道を生かして繋いでおくということは必要なことではないかという風に思いますけども、いかがでしょうか。

【市民部長】

ご質問にお答えいたします。議員おっしゃいました通り、鉄道ネットワークの優位性という部分については、他の交通体系のネットワークに比較して相当程度の優位性があるという風に私ども考えております。先ほど言われたような部分もありますし、観光行われる上での一目で分かる視認性っていう部分の面から見ても、鉄道が張り巡らされているというこの全国鉄道ネットワークというのは非常に価値の高いものであるとい

う風に認識をしております。

【堀井慎一朗 議員】

まさしくその通りだという風に私も考えます。やはりしっかりと、この芸備線というものを考えた時に、これからの庄原市のまちづくりの方向性に非常に大きな影響を与えるものになっていくんだろうという風に思います。これから30年後、40年後、50年後、庄原市に住む方から見た時に、この時の再構築協議会の方針、市の取り組みというものがしっかりと評価をされる。引き続き再構築協議会の中でですね、庄原市としての主張をしっかりと続けていっていただきたいと思います。それでは次の質問に入ります。

◆ 大綱２：通学区域の広域化に伴う児童生徒の安全確保及び予算措置

【堀井慎一朗 議員】

通学区域の広域化に伴う通学、校外活動等における児童生徒の安全確保について伺います。本市では学校統合の進展により通学区域が広域化し、スクールバスや路線バスを利用して通学する児童生徒が存在をしておられます。また、社会見学や校外学習、部活動遠征などにおいてもバス等による移動の機会は少なくありません。全国では、欠席連絡や登校確認の遅れが重大事案につながった事例や、スクールバス及び貸し切りバスに関する事故、安全管理上の問題も発生をしております。重大事故が発生してから対応するのではなく、通学区域の広域化や移動機会の増加を踏まえ、未然防止の観点から現在の安全管理体制を総点検することが重要であると考えます。そこで、通学時及び校外活動時における児童生徒の安全確保について、現状と今後の対応方針について以下の通り伺います。登校時刻になっても児童生徒が登校しておらず、保護者から欠席などの連絡がない場合、現在各学校ではどのような手順で保護者への連絡や安否確認を行っているのか。また、路線バスやスクールバスを通学手段として利用する児童生徒がバス停に見当たらない場合を想定した時、学校とバス事業者との間で児童生徒の乗車やバスの運行状況についてどのような情報共有が行われているのか伺います。

【牧原教育長】

ご質問にお答えします。児童生徒の出欠の状況確認については、始業時の健康観察の時点で行うことが基本ですが、欠席する児童生徒についてはほとんどが事前に電話や連絡アプリによって学校が把握できるようにしています。連絡なく欠席している場合は学校から該当の保護者に連絡をします。もし連絡を継続して行っても相手につながらない場合には家庭訪問などを行い、安全が確認できるまで対応を継続しています。バス通学する児童生徒がバス停に見当たらない場合についてですが、スクールバスで通学する児童が欠席する場合の運行事業者への連絡については、乗車ルールに基づき事業者の連絡先及び連絡可能な時間帯を事前に取り決め、保護者と共有しています。また一部の学校においては通学部会などを通じて保護者間で連絡先を交換し、スクールバスの利用や児童の欠席等を相互に連絡できる体制を整えております。路線バスの場合は一般の方も利用することからバス停で判断をすることはなく、学校とのやり取りとなります。

【堀井慎一朗 議員】

全国で様々な重大案件が起きているということで今回質問させていただきました。庄原市においても学校の統廃合が進む中で、かなり広域なエリアから学校に行く児童生徒の方がいらっしゃるということで、これまで特にそういった大きな事案は発生していないということであろうかと思いますけども。ここ数年の間、把握していらっしゃる範囲で結構ですけども、そういった無断での欠席等についてですね、家庭とのそういった連絡確認ができなかったというような事例があったのかどうかお伺いしたいという風に思います。

【教育指導課長】

ご質問にお答えをいたします。教育長答弁にもございました通り、原則始業時、担任が各クラスで欠席、出欠の確認を行います。それまでに保護者から休む場合等については学校に連絡がある、あるいは連絡が出欠

確認以降ない場合には学校の方から連絡をしていくということでございます。ほとんどこうした対応でそれぞれの児童生徒の出欠確認、安否確認はできておりますが、過去にそれでも連絡はつかないといったケースはありました。その場合は家庭訪問を実際に行って対応ができたこと、ケースによっては家庭訪問でも確認ができなかった際に警察に連携をして安否確認に至ったというケースはございました。

【堀井慎一朗 議員】

出欠連絡についてアプリなども導入されているということでございましたけども、最後は人と人とのやり取りというものが大事になってくるんだろうと思います。関係機関等の連携も含めてですね、今後もやはり迅速にそういった連絡の取り合い等にはしっかりと努めていただきたいそのように思います。次の質問に移ります。学校の統合により通学距離が長くなり、早朝や日没後にバスを利用する生徒もいると考えます。通学路やバス停周辺における街路灯など、防犯及び交通安全対策の現状、地域住民や関係団体との連携状況、今後重点的に取り組むべき課題について伺います。

【牧原教育長】

ご質問にお答えします。通学路の安全対策につきましては、教育委員会、PTAに加え、警察や道路管理者などが参画する「庄原市通学路安全推進会議」で通学路交通安全プログラムを策定しており、3年に1度、会議の構成員と合同点検を実施し、危険箇所等の把握や対策を講じています。これまでも道路整備や改良などのハード面の対策を始め、交通規制や見守り支援といったソフト面の対策も合わせて推進しています。またスクールバスの運行につきましては、毎年度各路線の通学部会などの保護者代表や対象家庭に対し運行時刻や乗降場所、経路などの運行状況を確認するとともに、運行事業者に対しても同様に乗降場所やバス展開場所、所用時間など運行にかかる安全確認を行い、必要に応じてバス運行の見直しや改善を図っています。さらにバス停、通学経路の危険箇所の把握を継続的に行い、野生動物の出没や不審者への対応も含め、警察署など関係部署、関係機関と速やかに連携して児童生徒が安心して通学できるよう努めているところです。引き続き児童生徒に対する交通安全指導及び防犯教育の充実を図るとともに、保護者や地域との情報を一層進め、通学時の安全を確保してまいります。

【堀井慎一朗 議員】

月に何回か保護者の方を含めて登校時の見守りをされていたり、地域の方もやはり協力をしてそういった通学時の安全確保にはご協力をいただいております。先ほど答弁の中にありました「庄原市通学路交通安全プログラム」でございますけども、3年に1回程度その確認をしていくということでございました。平成27年度から令和5年度までの取り組みの実績においてですね、毎年度新しいものが出てきたり完了したりということで増減はあるかと思いますけども、毎年度20箇所程度、未完了の部分が残っているという風に読み取ることができました。県道などであれば県がやる、それぞれ実施主体の部分もございますし、予算がかかるということは理解はしておりますけども、子どもの通学路の安全確保については最優先で行う必要があると思います。令和8年度に市の方で実施することになっている箇所もございましたが、市が対応すべき箇所について、この8年度分の予算確保はできているのか伺いたいと思います。

【教育総務課長】

ご質問にお答えいたします。通学路交通安全プログラムにつきましては、先ほど教育長答弁もございましたように、3年に1度の合同点検によりまして学校から出ました危険箇所について、関係部署等で現地の確認をしながら対策の方を検討しておるところでございます。その後も毎年1回程度状況についての把握を行いながら、対策が効果的であったかどうかといったものの検証も行いながら、PDCAサイクルに沿って安全箇所の対策の方を図っておるところでございます。おっしゃられるように、県道、国道、市道をふくめて色々ハード面の対策につきましては予算がかかる部分もございまして、速やかな対応が難しいというところもあるところでございますが、そこの部分につきましては継続的に把握をしながら進捗管理もし、次の合同プログラム

の中でまた取り上げながら、対策の方を図って参れるところは図っているところでございます。今年度、市の関係の市道等の対策箇所につきましては、建設課の方にも確認しましたところ概ね施工中というところもございますので、対応の方はしていただいているという風に認識しております。

【堀井慎一朗 議員】

予算もかかることというところではありますけども、やはり通学の際の安全の確保というのは最優先で行っていただきたいという風に思います。今年度予定をされていらっしゃった部分については対応しているということでございますので、引き続きですね、優先順位等も決めながらしっかりと対応をお願いしておきたいと思います。それでは次の質問に入ります。全国で発生した通学時、校外活動時及び部活動遠征時の事故や安全上の課題を受け、貸し切りバス、公共交通機関などの利用状況、及び貸し切りバスを利用する場合の事業者選定基準、安全確認項目について伺います。また、移動の安全確保に関する通知、マニュアル、または運用の見直しを行ったことがあるのかについて伺います。

【牧原教育長】

ご質問にお答えします。まず本市の小中学校における校外活動や部活動及び通学時における交通手段の現状といたしましては、貸し切りバスや公共交通機関を利用しており、自家用車の利用状況はこれまでありません。また、部活動を含む学校教育活動の実施にあたっては児童生徒の安全確保が何より重要であり、遠征先などへの移動も含めて事故防止に向けて万全の措置を講ずる必要があると認識しております。こうした認識のもと、校外活動時に利用する際の事業者の選定につきましては、教育委員会並びに各学校が関係の基準を満たしている運行事業者の中から選定し、利用にあたっては目的地までの運行経路や運転手、料金などを確認の上、契約しています。また、令和8年5月に発生した福島県の事故を受け、5月19日付けでスポーツ庁、文化庁、文部科学省から部活動の遠征等における安全確保についての通知があり、本市におきましても移動時における安全確保について再度徹底をしています。これまでも各学校は毎年度当初に学校保健安全法に基づく危機管理マニュアルの記載内容について確認を行っており、見直しの必要がある場合にはその都度改善を行ってきています。引き続き各学校に対して危機管理マニュアルに即した対応を確実に実行させるとともに、校長会議などを通じて教職員の危機管理意識の向上を図ってまいります。

【堀井慎一朗 議員】

契約の際には相手先の事業者、きちんと法を満たしているかということの確認、またマニュアルとしてもしっかりと見直しをしながら定めていらっしゃるということで安心をいたしました。ただ、そのマニュアルあってもですね、やはり新しく来られた方、やっぱりそういう方にしっかりと周知をしていただいて、職場の中で確認をしていくということも大切であろうという風に思いますので、そのあたりについてもしっかりと対応していただきたいという風に思います。適正規模・適正配置基本計画の中で、「保護者・地域について期待される効果の例」といたしまして、地域全体を学校にすることにより、地域活動、交流事業が広域化されるという例が載っておりました。このことは、これまで例えば徒歩で行くことができていた地域活動についてもですね、地域が大きくなったことによって移動手段、乗り物に乗って移動しなくてはならないということも増えているという風に考えていますけども、そのあたりについていかがでしょうか。

【教育指導課長】

ご質問にお答えをいたします。いわゆる校外学習活動、社会見学も含めて、学校の施設外での学習、学びを深めるために目的として年間計画の中にそういった活動は位置づけております。確かにこれまで通学の区域の中の学校から離れて統合した学校ということになりますと、徒歩で行けてたところがバス等での移動ということになることは実際にございます。ただ、子どもたちのそういた教科の学びをしっかり深めるために必要な見学、体験というのはございますので、そういったところは当初予算の中でしっかり学校の予算の方に落とし込んでいきながら、学びをさらに深めていく、充実を図る上での計画的な措置は今後も引き続き行っ

ていく必要があると考えております。

【堀井慎一朗 議員】

先ほどJRの話の中でもありましたけども、数値で測れない価値、教育長さんからも都度都度お話がありますけども、人間としての成長であったり読書の活動もそうですけども、そういったところを育てていくためには、やはり地域の人との関わり合い、そういったことは非常に重要な教育であろうという風に思います。人口減少も然りですね、出ていった人がなかなか帰ってきてくれない、シビックプライドを醸成するというような話もございます。そういったことにも非常に大切なことであるという風に捉えますので、先ほど予算の話もございましたけども、例えば「予定してた回数が予算がないからできなかった」というようなことがないようにですね、しっかりと予算の方は確保していただいて、学校の活動に支障のないように進めていただきたいということをお願いして、私の質問を終わらせていただきます。

【議長】

以上で堀井慎一朗議員の質問を終わります。この際、暫時休憩いたします。再開は午前11時15分といたします。