

田原洋子議員。〔7番 田原洋子君登壇〕

○7番（田原洋子君）

こんにちは。私の名前は、田原洋子です。

通告書に基づき、1回目の質問をいたします。

1、車の安全装置の助成について。

高齢者による車のブレーキとアクセルの踏み間違いによる事故がニュースで報じられることが増えています。

警察庁交通局によると、令和2年上半期では、75歳以上の高齢者の死亡事故の原因のトップは操作不適が39%となっており、そのうちブレーキとアクセルの踏み間違いが9.1%であり、75歳未満の運転者の1.3%と比べ高くなっています。

国土交通省は、令和3年11月から国産新型乗用車に自動ブレーキと呼ばれる「衝突被害軽減ブレーキ」の搭載を義務づけました。

ブレーキとアクセルの踏み間違い防止機能は、新車販売時の標準装備となってきました。

65歳以上の高齢運転者を対象にした歩行者衝突被害軽減ブレーキやペダル踏み間違い急発進抑制装置を搭載する安全運転サポート車（サポカー）の購入、後づけペダルの踏み間違い急発進抑制装置の購入を支援する経済産業省の「安全運転サポート車普及促進事業費補助金（サポカー補助金）」は、令和3年11月で受付が終了しました。

国のサポカー補助金があったときは、対象車や後づけ装置を「今は必要がない」と購入を先送りしていた人でも、高齢者の事故が報じられることにより、サポカーに対する関心度は高まっていると思います。

しかし、車の装備が充実したことや社会情勢などにより、新車価格は上昇しており、諸経費を入れるとかなりの金額になるため、サポカーに買い替えたくても難しいと感じている方は多いのではないのでしょうか。

サポカー補助金は終了していますが、経済産業省の「クリーンエネルギー自動車導入促進補助金」を使えば、電気自動車、プラグインハイブリッド車、燃料電池自動車等が補助金対象車となり、自動ブレーキや踏み間違い防止機能がついた新車を購入する場合、大きなメリットとなります。

柏崎市では電気自動車等購入補助金があります。

また、新車を買っても、あと何年車を運転するか分からないと思っている高齢者には、3年リース、5年リースという手段があります。

これらを踏まえ、以下の項目について伺います。

- (1) 後づけの踏み間違い急発進抑制装置の購入費用を助成する考えはありますか。
- (2) 高齢者がサポカーを購入する際に、費用を助成する考えはありますか。
- (3) 衝突被害軽減ブレーキの搭載を義務づけられている国産新型の電気自動車等を購入する際に、国の助成金に糸魚川市が助成金を上乗せする考えはありますか。
- (4) 高齢者がサポカーまたは電気自動車等をリース契約する際に、費用を助成する考えはありますか。

2、グリーンスローモビリティについて。

グリーンスローモビリティ、通称グリスロは、家庭用コンセントで充電できる電気自動車で、最

高時速20キロ未満で公道を走ることができます。

車両はゴルフ場を走る電動カートのようなものから、バスの形をしたものまであり、窓ガラスがない車両もあります。

乗車定員が10名以下であれば、普通運転免許で運転することができます。

ゆっくり走ることによって安全性が高く、小回りが利くので道幅が狭い場所でも運行でき、電気で走行するため音が静かで環境にも優しい移動手段です。

2030年度に温室効果ガスの2013年度比46%減を達成するためには、CO<sub>2</sub>排出量を削減する必要があり、電気で走り、乗り合いができるグリーンスローモビリティは有効と考えられます。

富山県の宇奈月温泉では観光で利用されており、島根県松江市では高齢化が進んでいる高台の住宅団地の住民の足として社会実験が行われました。

糸魚川市では西海地域において、10月12日に平牛地区から西海地区公民館まで、西海地区公民館から来海沢地区まで、西海地区公民館から真木地区まで、そして西海農村公園まで運行されました。

また、西海農村公園では運転体験と乗車体験が行われ、実際に70代の男性が運転してみたところ、車の運転と変わらず、車体も大きくないので運転しやすいということでした。

これらを踏まえ、以下の項目について伺います。

- (1) 運行に当たり乗車料金と運転手の費用弁償、保険はどうなりますか。
- (2) 1回の充電に時間はどのくらいかかりますか。また1回の充電でどのくらいの距離を走行できますか。
- (3) 雪道の走行に支障はありませんか。
- (4) 窓がありませんが、強風や寒さに耐えられますか。
- (5) バスの本数が少なく、電車を利用している観光客が不便を感じている能生駅からマリンドリーム能生への観光客の足として活用はできませんか。
- (6) 高浪の池からヒスイ峡フィッシングパークと小滝川ヒスイ峡の間のシャトルバスとして運行はできませんか。
- (7) バス路線がないフォッサマグナミュージアムから金子つつじ園経由、谷村美術館・玉翠園、翡翠園を巡るルートを実行する考えはありませんか。
- (8) バス停、駅へのアクセス、買物ができる場所までの交通手段として活用するためには、どのような課題がありますか。

### 3、シーサイドバレースキー場について。

糸魚川市の根知地域にあるシーサイドバレースキー場は、株式会社糸魚川シーサイドバレーが指定管理者です。

スキー以外にも、塩の道コンサート、根知谷にきらめくキャンドルロード、新そば祭りの会場となっており、かつては自転車レースのグランフォンド糸魚川の第三エイドとなっており、ここで提供される食べ物がおいしいため、参加者からは「グルメフォンド」と呼ばれるほど、シーサイドバレースキー場にたどり着くのが楽しみだと言われていました。

しかしながら、新型コロナウイルス感染症の影響を受け、令和3年度は糸魚川市内の小学校3校、

約500人がスキー授業をキャンセル、さらに富山県の小学校と高校が合わせて9校、約1,240人が全てキャンセルとなり、団体利用が大きく減少しています。

営業活動により、新たに高知県スポーツ連盟の団体合宿を誘致し、さらに食事メニュー、いわゆるゲレ食の新メニュー開発や味の改善、券売機の導入による人件費削減などに努めていますが、新型コロナウイルス感染症の影響で減収が避けられず、追い打ちをかけるように水道光熱費、燃料費が高騰、さらに新潟県の最低賃金の上昇と支出が増加しています。

また、リフトの運行は、鉄道事業法により、索道技術管理者と業務を補佐する索道技術管理員が必要となります。リフトの運行は、安全管理の面からも、責任が大きく、それに見合った賃金が必要となります。

人手不足により上部にあるリフトが稼働できなくなると、クロスカンントリーコース、第5林間コースに行くことができなくなり、多様なコースを求めてシーサイドバレースキー場に来ているリピーターを逃すことになる可能性があります。

さらに、上部のコースが滑れないと、初心者が多い第1ゲレンデが混み、安心して滑ることができるというイメージが損なわれるおそれがあります。

しかしながら、シーサイドバレースキー場の経営の大きな収入源であるリフト利用料金、ホワイトクリフの宿泊料金と入浴料金は、糸魚川市スキー場条例で定められているため、この条例を現在の社会情勢に合わせて改正し、収入を増やさない限り経営改善はできないのではないのでしょうか。

シャルマン火打スキー場と異なり、シーサイドバレースキー場は宿泊施設、日帰り入浴施設を運営していることから通年営業となっており、グリーンシーズンの安定した収入が必要不可欠と考えます。

これらを踏まえ、以下の項目について伺います。

- (1) リフト利用料金、宿泊料金、入浴料金を見直す考えはありませんか。
- (2) 人材確保のために社員寮として空き家を活用する計画はありませんか。
- (3) 定期修繕・施設改修のための臨時休業は、新そば祭りの時期を避けられなかった理由は何ですか。
- (4) さらなる団体客の新規誘致を行っていますか。
- (5) パラグライダーはできますか。
- (6) オフロードバイクのイベントを再開する予定はありますか。
- (7) キャンプやグラウンドゴルフなど、新たなグリーンシーズンの取組は検討していますか。
- (8) 高校生と共同で新しい食事メニューを開発する考えはありませんか。
- (9) 食事メニューがホームページに掲載されていないのはなぜですか。
- (10) 子供が喜ぶ企画をしていますか。

以上で、1回目の質問を終わります。

〔「議長」と呼ぶ者あり〕

○議長（松尾徹郎君）

米田市長。〔市長 米田 徹君登壇〕

○市長（米田 徹君）

田原洋子議員のご質問にお答えいたします。

1 番目の 1 点目につきましては、高齢者の交通事故防止に有効な手段であることから、助成制度の導入を検討しております。

2 点目から 4 点目につきましては、今後、国・県の動向及び先進事例等の情報収集に努めながら検討してまいります。

2 番目の 1 点目につきましては、1 回当たりの実証運行において輸送費、運転員の人件費などで 10 万円程度の費用がかかっております。

2 点目につきましては、実証運行に使用した車両では、充電に 9 時間を要し、平地において約 40 キロメートル走行可能であります。

3 点目につきましては、冬用タイヤの装着により雪道の運行も可能であります。

4 点目につきましては、他地域の事例では、シートで覆うことにより雨風は防げるものの、暖房設備がないため長時間の運行が課題であると捉えております。

5 点目から 7 点目につきましては、地元や警察、道路管理者等と調整の上、実証運行の実施を検討してまいります。

8 点目につきましては、走行速度が遅いため、交通量が多い道路での走行や長い距離の移動には向かず、運行ルートが限定される点が課題であると考えております。

3 番目の 1 点目につきましては、条例に規定する利用料金の範囲内で今シーズンから料金改定を行いました。

2 点目につきましては、現在、社員寮としての空き家活用の計画はありません。

3 点目につきましては、11 月下旬の団体客の受入れに間に合わせるため、例年 11 月上旬に実施している定期修繕に合わせ、施設改修工事も同時期に行ったものであります。

なお、新そば祭りについては、イベントに従事するスタッフの不足により開催を見送ったものであります。

4 点目につきましては、グリーンシーズンにおいて数件の新規団体がありましたが、スキーシーズンには今のところ新規誘致がないため、引き続き新規誘客に努めてまいります。

5 点目につきましては、市民スポーツ教室の開催や団体の受入れを行い、パラグライダーができる環境を整えております。

6 点目につきましては、今年 6 月にイベントを再開いたしました。

7 点目につきましては、キャンプ場の設置を検討しております。

8 点目につきましては、現在、高校生との共同開発の予定はありません。

9 点目につきましては、スキーシーズン中の食事メニューを掲載できるよう指定管理者で検討いたしております。

10 点目につきましては、毎月第 3 日曜日をスキーこどもの日として設定しており、具体的な企画内容につきましては、スキーシーズンに合わせ、指定管理者が検討いたしております。

以上、ご質問にお答えいたしました。再度のご質問によりましては、所管の部・課長からの答弁もありますのでよろしくお願いいたします。

〔「議長」と呼ぶ者あり〕

○議長（松尾徹郎君）

田原洋子議員。

○7番（田原洋子君）

2回目の質問をします。

まず、この先進安全技術の搭載の車の助成が、なぜ必要かということです。

池袋の母子がなくなった事故が大きく報じられ、その後の事故の経過などが、また何度も報じられることにより、75歳以上の高齢者が、75歳以下に比べて死亡事故を多く起こしているという印象がありますが、死亡事故の割合は、年齢には関係ありません。

ただ、事故の原因が、75歳以下は安全不確認、つまり交差点で安全を確認しなかったり不十分だったことが一番多いことに比べ、75歳以上はブレーキやアクセルの踏み間違い、ハンドル操作が原因となっている点です。

最近では、高齢ドライバーがガソリンスタンド、陶磁器専門店に突込んだ事故が続けてニュースになりました。いずれもブレーキとアクセルを踏み間違えたという趣旨の話をしていると報じられています。つまり、高齢者の事故を減らすためには、先進安全技術の搭載の車の普及が必要だということです。

先ほど市長の答弁で、後づけの踏み間違い急発進抑制装置の助成は、検討するということがでしたが、全市民を対象にしますか。それとも具体的に高齢者の年齢は何歳からと定義しますでしょうか。

〔「議長」と呼ぶ者あり〕

○議長（松尾徹郎君）

猪又環境生活課長。〔環境生活課長 猪又悦朗君登壇〕

○環境生活課長（猪又悦朗君）

お答えいたします。

現在、先ほど市長答弁にもありましたとおり、制度について、内容について検討中であります。その中でお答えさせていただくということになりますので、まだ十分煮詰めたものではないということでございます。

対象でございますけども、現在、高齢者を対象に実施したいというような形で、他市の事例、また国等の状況も確認をしているというところでございます。

〔「議長」と呼ぶ者あり〕

○議長（松尾徹郎君）

田原洋子議員。

○7番（田原洋子君）

後づけということは、今乗っている車につけられるので、運転が慣れている車に乗り続けられることや、費用面からしても負担が少なく、高齢者にとっては大変助かると思います。

ただ、年式や車種によっては、後づけができない車があると思うんですが、そのような場合どうしたらいいのでしょうか。

後づけができなかった場合でも、現在、先ほどの市長答弁では、国や県の動向を見てということだったんですが、この助成金があることをきっかけに、サポカーでもいいんじゃないか、新車を買おうかと思ったときに、後づけの助成金と同等の助成金が必要ではないかと考えます。

70代の米田市長にお伺いします。

米田市長がご自分で運転される場合、アクセルとブレーキの踏み間違い防止機能だけがついてる

車と衝突被害軽減装置もついている車、どちらがより安全だと思われますか。

〔「議長」と呼ぶ者あり〕

○議長（松尾徹郎君）

米田市長。〔市長 米田 徹君登壇〕

○市長（米田 徹君）

お答えいたします。

私自身、車を結構運転する、最近はするほうなんです、やはりどちらがいいかという、どちらもいいような気もしますし、やはり私自身そういった事故事例を耳にするわけですので、より慎重に運転をしてる、心がけているつもりでもあるわけでありまして。そういう中で、どちらがいいかという両方ともいいと思うわけでありまして。今の段階では、私は自分自身、どっちにすればいいなんて気持ちはなかなか今持っておりませんでしたので、お答えとしては両方とも効果があると思っております。

〔「議長」と呼ぶ者あり〕

○議長（松尾徹郎君）

田原洋子議員。

○7番（田原洋子君）

さらに米田市長にお伺いします。

国土交通省は、令和3年6月に保安基準を改定し、ギアをバックに入れるとルームミラーもしくはナビゲーションシステムのモニターなどに車の後方を映し出す後退時車両直後確認装置、いわゆるバックカメラとかバックビューモニターと言われてるものを、令和4年5月以降に販売される新型車に装着を義務づけました。

また、経済産業省のサポカーを紹介するホームページでは、サポカーの主な機能は、衝突被害軽減ブレーキ、踏み間違い急発進抑制に加え、センターラインを踏み出さないように警告する車両逸脱警報、ハイビームとロービームを自動で切替え、危険を早期発見する先進ライトが上げられています。

また、各メーカーは、事故防止のために様々な先進安全技術に力を入れています。例えば車線変更するときに、隣接する車線に車両がいる場合、運転者に注意を促したり、後方から来ている車に気づかず車線変更をしようとする、接触を防止するために元の車線に戻す機能、車を上空から見たアラウンドビューモニター、カーナビと連携した逆走防止装置などがあります。

市長、もし次に車を購入する場合は、先進安全技術が1つだけの車と、複数の装置が選べる車、どちらを検討されますか。

〔「議長」と呼ぶ者あり〕

○議長（松尾徹郎君）

米田市長。〔市長 米田 徹君登壇〕

○市長（米田 徹君）

お答えいたします。

こちら側にいる中で、高齢者は私しかいないので私が答えるのがいいのかなと思っておりますが、ただやはり操作があんまり複雑になってくると、逆に迷う部分があるのではないかなと思っております。

ます。私自身バックするときは、やはりモニターのついてるものより、やっぱりミラーを見ながら、そういった今までやってきた安全の確認、チェックというのを忘れずやるようにしておりますし、そういったモニターをあまりにも過信し過ぎて、かえってそれが支障になって動けなくなるという現象が、私自身があったもんですから、やはり経験のある人たちはなかなか使いにくいのではないかなと。高齢者だから全てそういったハイテクを使いこなせるかという、またそれが問題でなかろうかなと思います。

〔「議長」と呼ぶ者あり〕

○議長（松尾徹郎君）

田原洋子議員。

○7番（田原洋子君）

確かに市長のおっしゃるとおり、実際にセンターラインをはみ出す防止機能がついている車を運転してる70代の方が、車が止まっているのでセンターラインをはみ出そうとしたら警告音が鳴って、その警告音にびっくりして、何だこれかと思ったりとか、やはり慣れないことがあるそうです。ですので、確かにこの機能があると、必ず市長が言ったとおり安全運転を支援するんですが、事故を完全に防ぐものではありません。

高齢者に限らず車を運転してる誰もが、加害者になる可能性はゼロではないということです。交通事故の被害者にならないために、被害者家族とならないために、そして、加害者にならないために、さらに加害者家族にならないために、免許返納していたら、バスを使っていたら、サポカーだったらと、後悔の気持ちを抱えたまま生きていかなくても済むように、後づけの踏み間違い急発進抑制装置の助成金を公表する場合は、今、糸魚川市がある制度の高齢者運転免許証自主返納支援事業、路線バスが乗り放題になるお得な定期券、高齢者・障害者おでかけパス、コミュニティバス、乗合タクシーと、今ある支援を併せて周知をしていただきたいと思います。いかがでしょうか。

〔「議長」と呼ぶ者あり〕

○議長（松尾徹郎君）

猪又環境生活課長。〔環境生活課長 猪又悦朗君登壇〕

○環境生活課長（猪又悦朗君）

ご提案ありがとうございます。そういった高齢者の安全というところも含めまして、他課との連携も含めて、しっかりと連携して進めていきたいというふうに考えております。

〔「議長」と呼ぶ者あり〕

○議長（松尾徹郎君）

田原洋子議員。

○7番（田原洋子君）

この後づけ踏み間違い急発進抑制装置の助成をきっかけに、例えばお子さんがお金を出し合って、親御さんに少しでも安全な車に乗ってもらおうとか、免許返納を話し合うとか、そういったきっかけになればいいかと私は思っています。

では、次のグリーンスローモビリティについて、移ります。

グリーンスローモビリティは、平日は市民の足、休日は観光に活用するのがいいのではないかと考えました。充電、走行距離、雪道の走行、寒さに対しては、ある程度の心配がないと分かりまし

たが、市民の足として運行する場合、バス路線や駅までが遠い地区の方が、乗り合いでバス停、もしくは駅まで行くことができたなら、買物や金融機関などの用事が足せるのではないかと思います。

9月の一般質問で、私が取り上げたコミュニティバス・乗合タクシーでは、早川地区の乗合タクシーの利用者が少ないのは、一部予約が必要なため、自分だけのために来てもらうのが悪いという配慮があるのではないかと。地域性といった理由が考えられるが、理由を特定するのが難しい状況と答弁がありました。乗合タクシーの運行日や時間が需要に合わないのか、グリーンスローモビリティであれば、使い勝手はどう変わるのか。早川に限らず実証実験を重ねる必要があると思うのですが、次の計画はあるのでしょうか。

〔「議長」と呼ぶ者あり〕

○議長（松尾徹郎君）

五十嵐都市政策課長。〔都市政策課長 五十嵐博文君登壇〕

○都市政策課長（五十嵐博文君）

お答えいたします。

まず、コミュニティバス・乗合タクシーに関しましては、バス停からの距離が遠いとか、そういう公共交通のアクセス自体ができないという、少し公共交通の恩恵が全然受けられないという人たちのために設けた制度で、週1回ということ、逆に普通の日常生活のニーズにはなかなか合わないといえますか、自分の都合では動けなくて、逆に乗合タクシーに動く日に生活を合わせていただいて、いっぱい乗るとするような地区は、実際にはございます。そういう地区もあって、非常にありがたいんですが、じゃあそれを頻繁に動かすためにグリーンスローモビリティに置き換えるといったときに、タクシー事業者等がそこに行って動かすという、そこまでなかなかビジネスとしても成り立たないですし、ドライバーもそこまでいないということです。そうすると、ああいう実際、西海でやっていただいた運転みたいのをもっと体験していただいて、これならうちの地区ならできそうかなとか、そういう感触を得ていただくための今回は第一歩としてああいうことをやりましたので、お声がけした地区から、まだご都合が悪くて来てくれなかった地区もございますので、そういうところに向けてもう一回体験する機会というものを設けていって、その可能性については探っていきたいというふうに考えております。

以上です。

〔「議長」と呼ぶ者あり〕

○議長（松尾徹郎君）

田原洋子議員。

○7番（田原洋子君）

今は早川だけじゃなく、体験する機会を様々な地域で行わなければいけないという答弁だったんですが、私このグリーンスローモビリティを運行するには、どこがいいのか考えてみました。そのときに、根知にお住まいの方から路線バスがあっちに行ったりこっちに行ったり時間かかるし、ぐるぐる回るので酔いやすいとお聞きしていたので、私、実際、糸魚川駅から根知駅まで700円支払って、行ってみました。大野を経由して、根知駅の前を通り、踏切を渡ったら右の旧道に入り、根小屋と通り、橋を渡って仁王堂に行くのかと思えば、県道を上がってって根知小学校の前に入り、今度、一旦下に下るんですよ、仁王堂に。仁王堂から、また橋渡り、また再び栗山を通り、また根



知小学校の前を通過して、川の反対側の東中をずっと通って、井口。そうしてやっとな橋を渡って根知公民館、国保診療所の前に出ます。これでやっとな上町屋に行くかと思えば、再度また下に下るんです、和泉まで。和泉を下って、ぐるっと迂回できる道を回って、再び郵便局の前を通り、上町屋、大神堂入口、シーサイドバレースキー場、山寺上入口、別所終点です。

確かに小学校の前を2回通ったり、ぐるぐる、ぐるぐるやるので、例えば帰りは低床バスだったので、あんまり振られないんですけど、スクールバスの時間帯だったりとかすると、行きは大型バスだったので、かなり振られてます。これ結構大変だなと思いました。で、例えば仁王堂と東中会館の間は、道幅が狭いので路線バスのルートからも外れてます。もしここに車体が小さくて、電気で走るグリーンスローモビリティが、仁王堂から東中会館、東中会館から井口というふうに走っていただければ、以前あったような西回り、東回りというバスルートのような使い方ができて便利ではないかと考えながら乗ってきました。

ただ、このバス路線のルートに関しても根知の方によれば、時間がかかっても、とりあえず乗ってるから到着する。本数が減らされたりバス停が遠くなるぐらいなら、ぐるぐる走っても家の近くに来てほしいというご意見もあるのも事実です。

ただ、私がそれを想像するだけでは、実際、私、毎日根知を乗るわけではないので、やはり地域の方とグリーンスローモビリティが、地域の足として必要なか必要ないのか、必要な場合はどのルートがいいのか、誰が運転するのか、いつ運転するのかということをしっかり話し合う必要があると思います。地域と行政が協力して、地域の足をどう守るのか、その辺りの調整は、さらに進めていただけないでしょうか。

〔「議長」と呼ぶ者あり〕

○議長（松尾徹郎君）

五十嵐都市政策課長。〔都市政策課長 五十嵐博文君登壇〕

○都市政策課長（五十嵐博文君）

お答えいたします。

どの方にお話を聞いたのかはあれですけど、まさしくそのとおりです。東回り、西回りとなっていて、非常に運行頻度の少ないところを少しでも本数を稼ぐ手段として、地元の方と話し合って決めたのが、今のぐるぐる回るルートで、下手すると行きたいほうと逆に行くというリスクがあるので、その辺は案内等でカバーするというようなやり方をやっておりました。

今ご提案のどちらか片方の、恐らく狭いほうが好ましいですかね、そういうところに入れるというのは、1つの手かと思えます。

ただ地元の方は、行きたい先は、最終的には町なかのスーパーであったり駅だったり病院だったりしますので、グリーンスローのほうになった路線の方は、必ずどこかで乗換えというのが要することに、国道を通るわけにはいきませんので、なると思えます。

私ども、根知の方にも見学とか話合いをしていたんですけど、ちょっとなかなかご都合もあって、お一人しか来れなかったもんですから、そういう今の田原議員のような、具体的なプランみたいな可能性についても、まず、こないだ参加いただいたところの地区も含めて、この先、会話していきたいというふうには考えております。ありがとうございます。

〔「議長」と呼ぶ者あり〕

○議長（松尾徹郎君）

田原洋子議員。

○7番（田原洋子君）

確かに私、9月の一般質問では、やはりコミュニティバスは乗換えがないほうが良いと言った立場ですし、実際、バスの運転手にお聞きしたところ、根知駅と接続してあっても、電車時間があっても、やはり皆さん買物は、乗換えなしで、バス1本で行くんだとおっしゃってました。いろんなルート、いろんな不便を聞いて、ちょっとでもこのグリーンスローモビリティが、市民の足の活用になることを願います。

では、次に観光面から活用を考えたいと思います。

先ほどマリンドリーム能生、ヒスイ峡、それから、かねこつつじ園の辺りの観光に聞きました。

私、なぜマリンドリーム能生かという、マリンドリームの駐車場がゴールデンウイークとかピークになると足りません。例えば週末に走らせるのであれば、能生事務所をモータープールとしてシャトルバスという考え方にすれば、駐車場をすぐに整備できなくても多少駐車場の確保という面で有効ではないかと思いました。

また、マリンドリーム能生に行くバス路線は、能生案内所から出る労災病院線と能生中学校のスクールバスを兼ねている仙納線の2つしかありません。この2路線は、日曜・祝日、8月15日、8月16日、年末年始は運休のため、観光客の多い週末に使いやすいと言えません。

そこで、久比岐自転車道をグリーンスローモビリティが走行したら、れんがのトンネルを抜けることで楽しいんじゃないかと思ったんですね。

また、マリンドリーム能生の近くのトンネルのアーチが、ローマ遺跡のようだといって今インスタ映えと言ってるように、人気のスポットになっています。これが観光に生かされたらプラスになると思ったんですが、久比岐自転車道を走行するに当たり、クリアしなければいけない課題は出てくるのでしょうか。

〔「議長」と呼ぶ者あり〕

○議長（松尾徹郎君）

五十嵐都市政策課長。〔都市政策課長 五十嵐博文君登壇〕

○都市政策課長（五十嵐博文君）

お答えいたします。

正式に協議というものは、まだしておりません。まだ話を聞かせていただいたという段階なんです。交通管理者である警察、道路管理者であるあそこの部分は、国道と、一部県の部分がございます。自転車道なので、グリーンスローモビリティも通行してはいけないということはなさそうです。可能性としては切れていないと思います。

ただ、特にトンネルのエリアとかは、幅員も狭いですし、自転車と、そういうスピードの違うグリーンスローモビリティの混在というところも、かなりハードルが高いところも、少しハードル感も見えたというのが状況でございます。週末だけそこに入れるというのは、非常に効率的にどうかという、別なコストの面の問題もあるんですけど、今のご質問の自転車道に関しては、全くゼロではないというのが今の現状です。

以上でございます。

〔「議長」と呼ぶ者あり〕

○議長（松尾徹郎君）

田原洋子議員。

○7番（田原洋子君）

マリンドリーム能生だけじゃなくて、高浪の池、谷村美術館、そして糸魚川には、早川の藤まつり、これは沿道の藤をゆっくり見たいんだけど、駐車場が分からないとか車で通り過ぎてしまって、藤が見れなかったというご意見もあります。

また、徳合のしだれ桜を見にいくときの地層、断層のこの地層が重なってるところも、車で通行してはゆっくり見れないというご意見もあります。そのためにゆっくり走るグリーンスローモビリティは、糸魚川をPRするためにも最適ではないかと考えています。

また、一般車の走行が禁止されている雨飾山麓原の館から、しろ池を走行したら、歩くまでに、20分は歩いて池まで行けないという方にも、幻想的なしろ池の風景を楽しむことができると考えています。

まず、グリーンスローモビリティがどんなものであるか、活用方法はどんなものがあるか知ってもらったり、みんなでアイデアを集めることが必要だと思います。

では、次に、シーサイドバレースキー場について移ります。

米田市長、シーサイドバレースキー場は、オープンしてから今まで何度か経営者が替わりましたが、その都度、地域の方や関係者の皆さんの努力で営業を続けてきたと記憶しております。

米田市長、今までの経緯と今現在の土地や建物の所有は、どうなっているのでしょうか。また、シーサイドバレースキー場は、糸魚川市にとってどんな役割を持っているのでしょうか。

〔「議長」と呼ぶ者あり〕

○議長（松尾徹郎君）

大西商工観光課長。〔商工観光課長 大西 学君登壇〕

○商工観光課長（大西 学君）

お答えいたします。

今ほど議員おっしゃるように、シーサイドバレーにつきましては、昭和47年、スキー場周辺の観光開発拠点地域に指定いたしまして、49年に糸魚川総合開発株式会社が開発のほうに着手しております。その後、昭和55年にシーサイドバレースキー場として営業のほうが始まったものでございます。その間、様々地権者の関係もありまして、経営者のほうが変わっておりますが、今現在、株式会社シーサイドバレーのほうで営業のほうをいただいております。

お問合せの土地の関係につきましては、市の土地がある程度ございますが、一部分は地域の個人の土地のほうもお借りして、サービスを続けておるのが実態であります。

○議長（松尾徹郎君）

全部答えた。答弁漏れある。

〔「議長」と呼ぶ者あり〕

○議長（松尾徹郎君）

大西商工観光課長。〔商工観光課長 大西 学君登壇〕

○商工観光課長（大西 学君）

失礼いたしました。

建物につきましては、市の所有のものとなっております。一部、指定管理者がお借りして、サービスをしている部分もあることはございますが、大半は市の所有となっております。

〔「議長」と呼ぶ者あり〕

○議長（松尾徹郎君）

田原洋子議員。

○7番（田原洋子君）

では次に、靄本教育長にお伺いします。

シーサイドバレースキー場は、市内の多くの学校でスキー授業に利用されていますが、教育の面からスキー授業から得られるもの、スキー場の意味は、何がありますでしょうか。

〔「議長」と呼ぶ者あり〕

○議長（松尾徹郎君）

靄本教育長。〔教育長 靄本修一君登壇〕

○教育長（靄本修一君）

お答えいたします。

雪国に育つ子供たちにとって冬のシーズンは、やっぱり雪に親しむ、そしてある程度子供たちの成長が発達したときに、やっぱり雪の中での運動ということになってきますとスキーが真っ先に上がってくると思います。園児から小学校、中学生も含めまして、冬の間は存分に雪を関わって、親しんで、そして運動となるスキーを楽しむというふうなことをぜひ推奨したいというふうにも考えています。そうやってきたときに、子供たちの学校の周辺でも、園の周辺でも雪に親しむ活動できるんですけども、やはりスキー場となりますという、ダイナミックなゲレンデがありますし、そしてリフトに乗って、そしてスキーを楽しむというふうな部分からすると、より一層スキー場があることによって、子供たちの楽しみが増え、そしてエネルギーを発散して、その中で子供たち同士の関わりとか、あるいはふるさとの自然を改めてダイナミックに捉えとかというふうな部分の学びの広がりがたくさんある環境は、スキー場になってくるというふうには私は考えています。ぜひ必要だというふうに考えてます。

〔「議長」と呼ぶ者あり〕

○議長（松尾徹郎君）

田原洋子議員。

○7番（田原洋子君）

今の答弁で、建物は糸魚川市の所有で、一部借りてるところもあるんですが、土地も糸魚川市が多い。スキー授業の面からも、スポーツの面からもシーサイドバレースキー場は、糸魚川市にとって重要な施設だと私は思いました。

このシーサイドバレーのスキー場を経営していくためには、私は、最初はコロナの影響で収入が減ってるから経営の悪化なのかなと思っていたんですが、現在、ホワイトクリフの食堂が休止しているのも、調理してる人がやむを得ない理由で足りなくなっていて食事ができないと言われました。どうしても冬場は人手があるそうなんです。私は逆に、冬の手が、スキー場を動かすには、リフトも動かして、食堂も動かして、いっぱい人がいるんだと思ってたら、冬だけ来ていただく方は、

それなりにいるんだけど、夏場に来てくれる人、通年営業だから、通年で働いてくれる人が足りないんだとおっしゃっていました。

そこで、近所の人、私たち世代は高校生がアルバイトで、結構食堂とかには行ってたんですが、もう近くに住んでる方とかの人口減少や高齢化とかで、なかなか市内から通年を通して従業員が確保できないのであれば、市外から従業員を募集することも考えなければいけないと思います。

ただ、糸魚川市の滞在型インターンシップ事業、糸魚川で暮らす・働く応援プロジェクトを利用しても、期間は長くて1か月程度です。また、東中にある移住体験交流施設は、6泊7日までとなっています。十日町市では、古民家を再生した単身者用のお試し移住シェアハウスが2棟あり、アウトドアや農業体験をしたい方に大人気だそうです。

そこで、シーサイドバレースキー場の近くには、かつて民宿だった建物や、かつて学校の寄宿舎だったところも現在空いていると私は記憶しています。シェアハウスに改装するには持ってこいの建物も、空き家バンクに登録されていました。もちろん民宿は、現在お住まいの方がいらっしゃったりシェアハウスに改装するに難しいところもあるかもしれませんが、1人で暮らすとなると、ぼつんと移住者となってしまって、雪かきが大変、慣れない中、地域で1人でやっていくのが大変になってしまうので、移住者を呼びたい、働き手が足りない、空き家を解決したい、一石三鳥の移住者シェアハウスという形で前向きな検討をいただけないでしょうか。

〔「議長」と呼ぶ者あり〕

○議長（松尾徹郎君）

米田市長。〔市長 米田 徹君登壇〕

○市長（米田 徹君）

お答えいたします。

確かにコロナ発生前は、グリーンシーズンにおいても歩荷茶屋だとかホワイトクリフの中では、食堂営業をしておりました。そういう中で、やはり厳しい経営環境の中で、職員を減員したのではないのかなと私は推測いたしております。

そういう中で、今よそからおいでいただくような方のための宿泊、お住まいになる施設というのは、以前は東京とか外国の方々においでいただいて、その施設の中に住んでいた部分があります。寮といいましょうか、そういうところもあるわけでありますので、そういうところは、もしよそへ行かないでもスキー場の中にそういうものがございますので、そういったところを利用してもいいと思っております。

今、コロナで、私は今のような変化をしておるのが実情で、非常に私も何とかならないのかなと思っております。やはりお客さんが来ないのに、それだけ準備をして待っておるのは大変な費用もかかることなんで、その意味で今、変化をしとる状況が見受けられると思っております。

〔「議長」と呼ぶ者あり〕

○議長（松尾徹郎君）

田原洋子議員。

○7番（田原洋子君）

コロナでちょっと先行きが見えないとか人件費というのは、とても大きなウエートを占めるため簡単に人を増やすとか、簡単に辞めてもらうというのはできない状況だと思っております。

よく言われる夢の国、千葉県にある夢の国は、どんどん入場料が上がっているんだけど、お客が減らない理由は、入場料を上げて、その分を新しいアトラクションや新しいショーに投資して、お客さんも常に新しいから来るというふうな巡回ができてるそうです。

先ほど、条例の範囲内でリフト券の値上げとかを改正したというんですが、例えば泊まる人によっては、ちょっと高くてもシーツや布団が新しいのがいいという需要や、寝ればいいから安くてもいいという方もいらっしゃると思うんですね。条例では、12月31日から1月3日までの間だけ、プラス2,000円を宿泊料金に加算できるとありますが、普通ホテルとか宿泊業というのは、繁忙期とか閑散期で料金が変わったり、部屋のグレードによって料金が違ってると思います。私は、リフト料金、宿泊料金を多少上下してでも、新しいとか、来てくれた人がまた泊まりたいなという施設にならないと意味がないと思います。その辺のことは、検討課題に挙げてないでしょうか。

〔「議長」と呼ぶ者あり〕

○議長（松尾徹郎君）

大西商工観光課長。〔商工観光課長 大西 学君登壇〕

○商工観光課長（大西 学君）

お答えいたします。

今回のスキーの利用料金の改定につきましては、物価高、また燃料高を受けまして、実態に合わせた形で若干リフト券のほうを上げさせていただいております。

今ほど議員ご提言のとおり、やはりスキー場というのは、そのスキー場、そのスキー場、特色を出さなければいけないというふうに思っております。今後、条例の見直しも図る中で、今現在、スキー場の在り方につきましても検討しておりますので、ご提言のものを考慮しながら、また考えていきたいなというふうに思っております。

〔「議長」と呼ぶ者あり〕

○議長（松尾徹郎君）

田原洋子議員。

○7番（田原洋子君）

ぜひ今の事情に合ったような営業の仕方、改革をしていただければと思います。

先ほどキャンプは検討してるということだったんですが、私から1つ提案をさせていただきたいと思います。

糸魚川ですごく競技人口の多いグラウンドゴルフです。グラウンドゴルフというのは、根知では、根知小学校で行われています。西海グラウンドゴルフ同好会では、コロナ禍前は津南町や妙高市へみんなバスで出向き、到着したらおいしいお昼を食べ、プレーをして、大浴場でリラックスして、夜は懇親会、翌日、再びプレーをするという1泊2日の旅行をしていたそうです。

根知は根知小学校、近くに行けば、小滝のすばらしいグラウンドゴルフ場があります。もちろん美山の芝がきれいなグラウンドゴルフ場もあります。スキー場にマイクロバスがあれば、大糸線を利用していただき、根知駅まで来ていただくとか、糸魚川駅まで送迎できるのではないかと思います。

ただ、このグラウンドゴルフを招致するに当たり、雨天の場合でもプレーできるかどうかというのが問題です。室内でやる場合、学校の体育館を借りる場合があるのですが、学校を借りるとなる

と申請が複雑となったり、地域外の方が予約をしようとするすると予約が直前にならないと取れないと  
いうことがあります。こういうことをシーサイドバレースキー場が手配していただけたら、団体客  
誘致ができると思うのですが、この点はいかがでしょう。

〔「議長」と呼ぶ者あり〕

○議長（松尾徹郎君）

大西商工観光課長。〔商工観光課長 大西 学君登壇〕

○商工観光課長（大西 学君）

お答えいたします。

今ほど議員おっしゃるように、キャンプ場につきましては、このコロナ禍でやはりアウトドア人  
気もありまして、多くのニーズがあるというふうに思っております。

そのような中、株式会社シーサイドバレーでは、今年、キャンプ場のお試しといたしますか、そう  
いったものも行っております。

今ほど議員のほうは、グラウンドゴルフのお客さんをお呼び込んでくれればどうだということで、学  
校との連携をワンストップで図れるようなサービスをとってお話ですが、その件につきましては、  
指定管理者、また教育委員会等と協議のほうをさせていただきまして、可能かどうかも含めて、検  
討させていただきたいと思っております。

〔「議長」と呼ぶ者あり〕

○議長（松尾徹郎君）

田原洋子議員。

○7番（田原洋子君）

11月13日に駅北広場キターレで開催された、まるっと根知フェアでは、糸魚川高校の2年生  
が、根知産のお米を使ったガトーショコラを販売していました。売店では、海洋高校のレトルトカ  
レーや調味料が並んでいます。高校生の新しい感性を取り入れ、関わってもらうことで地元のスキ  
ー場をさらに好きになってもらったらいいと思っております。

私にとってシーサイドバレースキー場は、小さい頃、昔ナイターに行ったぐらい大事な思い出が  
ある場所です。次の世代にもシーサイドバレースキー場が、糸魚川市にとって大事な場所であり続  
けるために、今後も経営と努力をお願いしたいと思います。

質問終わります。

○議長（松尾徹郎君）

以上で、田原洋子議員の質問が終わりました。

ここで、暫時休憩いたします。

再開を35分といたします。

〈午後2時27分 休憩〉

〈午後2時35分 開議〉

○議長（松尾徹郎君）