

- 議長（河野） 1 番、川崎泰史君。
- 1 番（川崎） はい。議長。1 番、川崎です。
- 議長（河野） 川崎君。
- 1 番（川崎） はい。
- 議長（河野） 川崎君は一問一答であります。1 問目の質問を許します。
- 1 番（川崎） はい。それでは質問をさせていただきます。

「遺贈寄附および相続寄附の推進」。

現在の綾川町では、遺贈寄附や相続寄附に関する情報提供が不足していると考えます。この制度の周知と手続の簡素化を図ることで、寄附の機会を拡大し、町の財政基盤強化につなげることが可能ではないでしょうか。

1 つ、「寄附制度の周知と環境整備」。

松山市など他の自治体では、遺贈寄附や相続寄附に関する専用のウェブサイト을 設け、制度の概要から手続方法、必要な様式までを分かりやすく案内しています。綾川町においても、同様の取組みを検討すべきです。具体的には、以下の内容をウェブサイトやパンフレットなどで周知することが考えられます。

「遺贈寄附と相続寄附の定義と違い」、それぞれの制度がどのようなものであるかを明確に説明します。

「寄附の対象」、現金、有価証券、不動産など、どのような財産が寄附の対象となるのかを具体的に示します。

「手続の流れ」、寄附を検討している方が、どのような手順で手続を進めれば良いのかを「How To」形式で示します。

「寄附金の使途」、寄附者が寄附金の使途を指定できる「使途指定寄附」の導入や、寄附金の活用事例を掲載することで、寄附への動機付けを促します。

「寄附者への感謝」、寄附者への感謝状贈呈や、寄附者名簿への掲載など、寄附された方への敬意を表す仕組みを設けます。

続きまして2 丁目、「不動産関連手続の簡素化」。

令和6 年4 月1 日から相続登記の申請が義務化されたことにより、今後、遺贈寄附や相続寄附のニーズはますます増加することが予想されます。そうした中で、不動産に関する手続の円滑化が重要になります。

過去に存在したものの、現在は解体され現存しない建物があります。これは、長期間登記が更新されていない古い建物でよく見られる問題です。相続登記義務化により、このような「登記簿上の建物」の整理が求められるケースが増加すると考えられます。

については、町の固定資産調査記録と照合した上での「家屋滅失証明書」の発行を実施していただきたく、町の考えをお聞かせください。これにより、相続登記や遺贈寄附を検討する町民の負担が軽減され、円滑な手続を支援することができます。

提案のまとめとしまして、遺贈寄附及び相続寄附の推進は、高齢化社会における新たな財源確保策として非常に重要です。

ウェブサイトを活用した情報提供と手続の明確化。相続登記義務化に対応した「家屋滅失証明書」の発行。この2点を実施することで、町民が安心して寄附を検討できる環境を整備し、町の発展につながるご寄附を呼び込むことができると考えます。町のご見解をお聞かせください。

○議長（河野） 前田町長。

○町長（前田） はい、議長。

○議長（河野） 町長。

○町長（前田） はい、議長。

○町長（前田） 質問にお答えをいたします。

1点目の寄附制度の周知と環境整備であります。遺贈寄附及び相続寄附の推進につきましては、一般的な寄附と同様に町の財政基盤を安定させ、将来の公共サービスの質を高める可能性のある有効な選択肢になりうるか、寄附を長期的・戦略的に計画運用することで、財源の多様化を図り、教育・福祉・インフラ整備など福祉の向上に直接資する施策の実現性を高めることできるかなど効果を検証することが必要であります。

寄附のメリットについては、地域の歴史・文化・資産の継承を目的とした寄附を受け入れることで、地域ブランドの強化や観光・文化振興につながる可能性が高まること。

寄附の機会拡大を通じて、町民や企業・団体が自治体の将来像づくりに参画する機会が増え、行政と市民の協働の機会が広がる可能性があること、などが挙げられます。

一方でデメリット・課題については、寄附額は寄附者の意思や財政状況、景気動向に左右されやすく、財政の安定性という観点では変動要因となり得ること。

使途の指定がある寄附の場合、事業の選定過程や使途の変更には透明性と説明責任が求められ、運用ルールを整備が必要であること。

さらに、遺贈・相続寄附には法的な留意点が伴い、相続人の権利例えば、遺留分等との関係性を適切に整理する必要があり、不用意な寄附の受領により、トラブルに巻き込まれるおそれもあります。

したがって、遺贈寄附・相続寄附の推進は、適正な運用設計が必須であり、メリット、デメリットの比較検討を含め、慎重かつ透明性の高い研究を進め、住民の理解と信頼を得ることを最優先とするべきであると認識しており、今後の研究課題とさせていただきます。

また、2点目の不動産関連手続の簡素化についてであります。令和6年4月1日から相続登記が義務化され、正当な理由がなく相続登記をしない場合は、10万円以下の過料が科される可能性があることから、相続登記の件数が増加すると見込まれます。

不動産登記法第57条には、「建物が滅失したときは、その滅失の日から一月以内に、当該建物の滅失の登記を申請しなければならない」とあり、一般的には、解体業者が発行する「建物滅失証明書」に業者の印鑑証明書を添えて、申請することとなっております。

しかしながら、指摘のケースのように、長期間登記が更新されていない古い建物につ

いては、業者不明等により、「建物滅失証明書」が用意できない場合が多々あり、そのような場合には、固定資産税の課税台帳で確認できる範囲内で、申請者の求めに応じ、滅失家屋の所在、所有者住所・氏名、滅失年月日等を記載した「家屋滅失証明書」を既に発行をしております。

「家屋滅失証明書」は、法に規定された証明書ではありませんが、今後も需要が見込まれることから、住民サービスの一環として、引き続き発行してまいりたいとそうように考えております。

以上、答弁いたします。

○議長（河野）再質問はございませんか。

○1番（川崎）ありません。

○議長（河野）はい。

○議長（河野）1問目の質問が終わり、2問目の質問を許します。

○1番（川崎）はい。

○議長（河野）川崎君。

○1番（川崎）はい。それでは2問目の質問に入らせていただきます。

「公共交通「地域の足」の拡大」。

過疎地域における公共交通は、単なる移動手段ではなく、地域住民の生命線であり、福祉サービスとしての役割を担っていると認識しています。旧綾上地区の路線がほぼ消滅している現状は、この生命線が細くなっていることを示しており、早急な対策が必要です。

1つ、「運行路線の再検討と民間事業者との連携」。

現在、旧綾上地区では路線が休止されている状況です。デマンドタクシーは柔軟なサービスを提供していますが、既存の路線バスの代替として十分機能しているとは言えないのではないのでしょうか。

そこで、運行路線について改めて検討し直すことを提案します。

地域の複数ある民間バス事業者に対して、路線運行の企画を提案してもらい、各社が運営に関わる「共同運行」という手法も有効です。

共同運行のメリットは、「コスト削減」、複数の事業者が車両や運転手を共有することで、運行経費を抑えられます。「サービスの多様化」、各事業者の強みを活かした、多様なサービスが提供できます。

このような新しい手法を取り入れることで、地域の特性に合わせた、より効率的で持続可能な公共交通網を再構築できるのではないのでしょうか。町のこれまでの取組みと、今後の連携についてお考えをお聞かせください。

2つ、「デマンドタクシーの利便性向上」。

デマンドタクシーは、目的地まで直接移動できる「ドア to 目的地」として改善された関係から、以前と比較して利用者の満足度は上がっていると考えられます。しかし、当然のことながら利用者のニーズに応えきれていない点もあるのではないのでしょうか。

現在、運行本数や運行時間について、利用者の声は届いていますでしょうか。利用状況を確認した上で、ニーズが特に高い区間や時間帯、具体的には定員オーバーで次便へ促されるような場合については、柔軟な形での臨時便を含めた増便を検討するべきではないでしょうか。これにより、町民の利便性がさらに向上し、デマンドタクシーが真の「地域の足」として定着するはずです。

デマンドタクシーの今後の利用状況の把握方法と、それに伴うサービス改善について、具体的な計画をお聞かせください。

○議長（河野） 前田町長。

○町長（前田） はい、議長。

○議長（河野） 町長。

○町長（前田） はい、議長。

○町長（前田） 2問目の質問にお答えをいたします。

旧綾上地区におけます路線の廃止については、バス停までの距離が遠く、路線バスの利用ができない利用者が多かったという背景があり、定時定路線型バスの利用者数が少ないという課題がありました。ご自宅からの距離的な理由で路線バスを利用できなかった潜在利用者を含めた、公共交通全体としての利用者数の増、及び利便性の向上を目的として、旧綾上地区における路線バスの廃止及び自宅前からの運行を可能とするデマンドタクシーの制度改正を令和5年度に実施し、令和6年度から本格運行しているところであります。

制度改正の結果、デマンドタクシーの日平均乗車人数は、コロナ前の令和元年度には7.2人、コロナ5類移行後となる令和5年度には4人であったところ、令和6年度制度改正後は9.9人となり、利用者数の増加に対し、一定の成果がみられるところであります。

また、路線バスの日平均乗車人数についても、綾南地区における循環性を向上させた結果、令和元年度には日平均乗車人数が2.1人、令和5年度には1.87人であったところ、令和6年度制度改正後は2.72人となり、こちらも一定の成果がみられるところであります。

その上で、「共同運行」についてであります。現在綾川町内において民間事業者独自の路線バスの運行はなされておらず、「重複路線の削減によるコスト削減」という「共同運行」最大のメリットを享受することができないと考えられるため、当町における公共交通事情になじまないと考えております。「共同運行」以外の手法も含めた、綾川町の現状に沿う形での運行形態について、慎重な検証を欠かさず進めるべきと判断しており、今後の研究課題といたします。

次にデマンドタクシーの利便性の向上については、制度改正により一定の成果は見られる一方で、デマンドタクシーの運行本数や運行時間について、利用者の皆様から「上りと下りの時間が空きすぎている」、「利用できる時間の縛りを無くしてほしい」といったご意見を、窓口や運行事業者を通じて頂戴しているところであります。定員オー

バーによりご希望の時間帯に乗車できない状況については、現時点では数カ月に一度程度発生しているものと把握しており、現段階としては臨時便の増便をすべきタイミングではないと判断しております。町としましては、潜在利用者への広報活動により利用者数の増加に努める時期であると認識しておりまして、臨時便などを増便しなければならないような利用者数の増加につながるような運行となるよう今後も努めてまいりたいと思います。

利用状況の把握につきましては、運行事業者から利用者数や時間帯、目的地等の運行状況について月次報告を受けており、今後も継続して現状分析ができる体制を維持してまいりたいとそのように考えております。

以上、答弁といたします。

○議長（河野） 再質問はございませんか。

○1番（川崎） 議長、再質問。

○議長（河野） 川崎君。

○1番（川崎） はい。

○1番（川崎） ありがとうございます。

まず再質問でございますが、先ほどの共同運行についてですね、1点だけ質問させていただきます。

こちら共同運行なんですが一応地域には馴染まないということでしたが、もうご存じのとおり、今現在運転手の人材確保が非常に厳しい状況が続いております。おそらく今後ますます厳しくなっていくのではないかなと思われまます。そういった中においてですね、共同運行という形をとってある程度の担保をしていくこと、これも必要であろうかなと思っておりますので、そういった面です、今一度回答いただけますでしょうか。お願いいたします。

○議長（河野） 福家総務課長。

○総務課長（福家） はい、議長。

○議長（河野） 福家君。

○総務課長（福家） はい。

○総務課長（福家） 川崎議員の再質問にお答えします。

共同運行による人材確保のメリットというようなご質問だったと思いますが、共同運行につきまして町長の方の答弁でもございましたとおり、今のところは考えていないということなんです。これにつきまして従来、綾川町内にですね、もう民間の路線があつて、そういったところで同等のバス停とかいうところがありましたら共同で利用するとかつてというようなメリットもあるかと思いますが、これについては、研究してまいりたいなと思つてます。

どっちにしても大事なのはですね、交通空白区をなくすということでもあります。人が乗らないところはデマンド、ドア to ドアに改善もしました。それからまた空白区があるようであれば、地域活性化協議会で今現在やっているところですね、地域の住民

をそういった拠点まで運ぶような手法を考えている地域もございますので、そういった地域と連携をとりながら、今後公共交通の方については進めてまいりたいと思います。

いずれにしてもですね、公共交通会議というところがありますので、その中でいろいろな方が参加していただいています。そういったところでいろいろな意見を聞いて、進めていきたいと思っております。以上でございます。

- 議長（河野） 再々質問はございませんか。
- 1番（川崎） ありません。
- 議長（河野） はい。
- 議長（河野） 以上で、川崎君の一般質問を終わります。
- 1番（川崎） はい、ありがとうございました。