

日程第2 . 一 般 質 問

議長（樋口英一君）

日程第2、一般質問を行います。

2月27日に引き続き、通告順に発言を許します。

倉又 稔議員。

〔「議長」と呼ぶものあり〕

議長（樋口英一君）

倉又議員。〔17番 倉又 稔君登壇〕

17番（倉又 稔君）

おはようございます。

清生クラブの倉又でございます。

今回は、えちごトキめき鉄道の開業を間近に控え、開業に至るまでの諸問題をいろいろな角度から検討してきたものと思われまますので、それら諸問題の中で私が気になっていた問題等を中心に、検証させていただきます。

1、えちごトキめき鉄道の検証について。

3月14日の北陸新幹線開業を目前にして、いろいろな催しが行われております。

北陸新幹線の開業と同時に、えちごトキめき鉄道も開業するわけですが、えちごトキめき鉄道は、新潟県が中心となって、上越市、糸魚川市、妙高市の沿線3市の出資により出発しました。

近隣の石川県、富山県に先駆けて平成22年6月、突然の出資要請があり、上越市、妙高市はすぐに対応しましたが、糸魚川市は8月2日に臨時会を開催し、出資に対する議決をした経過があります。

糸魚川市における、6月定例会及び8月臨時会で多くの議員から出された質問に対して、市長の答弁を要約いたしますと「難題が多い中で、何一つ解決していないところに投資をしるというのは釈然としないものはあるが、三セクに参画した上で内部から実態を見て、意見、要望などを主張し、断念せざるを得ない条件が出てくれば断念する。」旨の内容であったと思います。

出資後、第三セクター内での取り組みについて、何回かの報告はありましたが、「第三セクターえちごトキめき鉄道の一員として残る。」という明確な検証結果を、現在に至るまで市長から聞いていないような気がいたします。

そこで、あと数日後に迫ったえちごトキめき鉄道の開業前に、すっきりとした形で開業を迎えるためにも、けじめとして、次の事項について検証させていただきます。

(1) えちごトキめき鉄道の出資者名及び出資金総額は。

(2) 橋上駅とした最大の理由は。

(3) 不利な条件が多い中で、断念しなかった最大の理由は。

以上、1回目の質問を終わります。

〔「議長」と呼ぶものあり〕

議長（樋口英一君）

米田市長。〔市長 米田 徹君登壇〕

市長（米田 徹君）

おはようございます。

倉又議員のご質問にお答えいたします。

1点目につきましては、県、沿線3市に加え19の企業、団体、259名の個人株主から、総額131億9,120万円の出資を得ております。

2点目につきましては、南北地域を直接結ぶ自由通路の計画の中で改札を同一フロアとして、新幹線及び在来線利用者の利便性を考慮いたしましたものであります。

3点目につきましては、その都度、議会にも説明をし、課題に対応しながら現在に至っているのが実情であります。

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・課長からの答弁もでございますので、よろしくお願い申し上げます。

〔「議長」と呼ぶものあり〕

議長（樋口英一君）

倉又議員。

17番（倉又 稔君）

今ほど県、それから上越沿線3市のほかに19の企業等からの出資もあるということですが、民間の企業の出資は別として、県、上越市、糸魚川市、それから妙高市の出資額、わかったら教えてください。

〔「議長」と呼ぶものあり〕

議長（樋口英一君）

金子都市整備課長。〔都市整備課長 金子晴彦君登壇〕

都市整備課長（金子晴彦君）

おはようございます。

県の出資額は122億8,000万円、上越市が3億9,645万円、糸魚川市が2億2,040万円、妙高市が1億4,315万円、以上、合計額130億4,000万円でございます。

〔「議長」と呼ぶものあり〕

議長（樋口英一君）

倉又議員。

17番（倉又 稔君）

平成25年5月30日付の並行在来線への投資・支援スキームに関する覚書、これによりまして、えちごトキめき鉄道への経営基盤を確立するため、平成26年の定時株主総会までに県と沿線3市で既に払い込んでいる金額を含んで、総額170億6,000万円を払い込むことになっておりますが、この全額払い込みというのは完了しているんですか。

〔「議長」と呼ぶものあり〕

議長（樋口英一君）

金子都市整備課長。〔都市整備課長 金子晴彦君登壇〕

都市整備課長（金子晴彦君）

先ほど申しました出資額につきましては、払い込みは終了しております。

〔「議長」と呼ぶものあり〕

議長（樋口英一君）

倉又議員。

17番（倉又 稔君）

この平成25年5月30日の並行在来線への投資・支援スキームに関する覚書というのは、県知事と上越3市の各市長が署名しているんですよ。これによると新潟県が163億円、それから上越市が3億9,645万円、糸魚川市が2億2,040万円、それから妙高市が1億4,315万円となっております。今の言われた払い込み済みの金額と違うと、ここを聞いてるんです。

〔「議長」と呼ぶものあり〕

議長（樋口英一君）

金子都市整備課長。〔都市整備課長 金子晴彦君登壇〕

都市整備課長（金子晴彦君）

平成25年5月30日の覚書の中で5番目の下に、出資金のうち国の支援制度により交付税措置の対象となる施設の取得費について、一部、補助金に振り替える場合があるという項目がございます。これによりまして例えば鉄道の整備にかかるものを出資金ではなくて、会社のほうへ例えば支援した場合、交付税のバックがありまして、その辺を少しでも有効に使うために、県の出資額を若干減らした中で、直接、会社に援助するという中で、今、申し上げた額に至った経緯であります。

〔「議長」と呼ぶものあり〕

議長（樋口英一君）

倉又議員。

17番（倉又 稔君）

了解しました。

じゃあ、まず一般的な話ですけども、民間が会社を設立したり、会社に対して出資をするということは、やっぱり利益があるということを前提に出資するわけですよ、普通は。設立当初から赤字になることがわかっているような会社は設立はいたしません。これからも民間出資、19社ほどがあったと言いますけども、これから出資する予定というのは予測できますか、民間で。

〔「議長」と呼ぶものあり〕

議長（樋口英一君）

金子都市整備課長。〔都市整備課長 金子晴彦君登壇〕

都市整備課長（金子晴彦君）

今、県からお聞きしている中では、企業の出資は一応これで整理をつけて、個人の出資をまた間を置いて募りたいということで、今のところ新たな会社、団体による出資額はお聞きしてるところではございません。

〔「議長」と呼ぶものあり〕

議長（樋口英一君）

倉又議員。

17番（倉又 稔君）

私たちはI G Rいわて銀河鉄道を視察してきました。私の記憶では、たしか東日本旅客鉄道株式会社、これから長いですからJ R東、それから西日本旅客鉄道株式会社をJ R西、それから日本貨物鉄道株式会社をJ R貨物、それからえちごトキめき鉄道をトキ鉄と言わせてもらいますので。

じゃあJ R東が多分、出資していたと記憶しているんですよ、銀河鉄道に。そういうことであれば、トキ鉄でもJ R東だとか、J R西、それからJ R貨物、こういうところで出資をするとか、しないとかというような協議というものは、今までされてきたことがあったかどうかお聞きしたいです。

〔「議長」と呼ぶものあり〕

議長（樋口英一君）

加藤産業部長。〔産業部長 加藤政栄君登壇〕

産業部長（加藤政栄君）

お答えいたします。

その件につきましては、県のほうからちょっと情報を聞いておりませんので、この場ではお答えできません。

〔「議長」と呼ぶものあり〕

議長（樋口英一君）

倉又議員。

17番（倉又 稔君）

これからもある程度、安定的にトキ鉄を運営していくということになれば、やはりJ R各社、特に、ここは西も東もあるところですので、そういうところでやっぱり協議しながら、しかもJ R貨物も幹線として通ってるところですからね、やっぱり協議して、どうしてもだめだって言うなら別ですけどね、やっぱり参画してもらいたいような形をとっていただきたいと思いますけども、これからの方向として、そういう協議というのはなされるかなされないか、お聞きしたいです。

〔「議長」と呼ぶものあり〕

議長（樋口英一君）

織田副市長。〔副市長 織田義夫君登壇〕

副市長（織田義夫君）

お答えを申し上げます。

J R東、J R西のほうからは、現時点では出資はしてないという状況であります。ただ、北越急行のほうからは出資をしてもらっているという状況であります。当然そういうことで、J R東西から出資してもらいたいのも、また1つの資金の調達では非常に安定的なものというふうに考えてございますので、これにつきましては、また取締役会等で提案をさせてもらいたいと思っております。

〔「議長」と呼ぶものあり〕

議長（樋口英一君）

倉又議員。

17番（倉又 稔君）

ぜひそのように取り組んでいただきたいと思います。

次に、公共交通機関の定義とありますが、役割はどんなものなのかお聞かせ願いたいと思います。

〔「議長」と呼ぶものあり〕

議長（樋口英一君）

金子都市整備課長。〔都市整備課長 金子晴彦君登壇〕

都市整備課長（金子晴彦君）

まず、定義であります。誰でもが利用できて、多くの物を運べるような形のものが、一般的には公共交通機関というふうを考えております。

役割は、やはり定期的、また通常的に交通なりを確保して、やはりある程度、料金についても一定の理解が得られる料金で担うものが、そういう役割だというふうに思っております。

〔「議長」と呼ぶものあり〕

議長（樋口英一君）

倉又議員。

17番（倉又 稔君）

公共交通機関の最大の役割というのは、やっぱり国民の足の確保ですよ。それには人が住んでいる全国の津々浦々まで、公共交通機関がやっぱり整備されていなければなりません。そのためには本来、国が責任を持って整備をしなければならないんですよ。だからこそ日本国有鉄道、国鉄だったんですよ。そうじゃないですか、私の考え。

〔「議長」と呼ぶものあり〕

議長（樋口英一君）

金子都市整備課長。〔都市整備課長 金子晴彦君登壇〕

都市整備課長（金子晴彦君）

根本的なところは、そのとおりだと思っております。

〔「議長」と呼ぶものあり〕

議長（樋口英一君）

倉又議員。

17番（倉又 稔君）

だから採算の合わない地域こそ、国がやらなくてはならないんですよ。都市部のように採算の合うところは、利益の大きいところは、国がやらなくても民間が行っているんですよ。じゃあなぜ国が国鉄から手を引いたんですか。

〔「議長」と呼ぶものあり〕

議長（樋口英一君）

織田副市長。〔副市長 織田義夫君登壇〕

副市長（織田義夫君）

お答えを申し上げます。

国鉄時代は当然ながら、国のほうで国鉄ということで全国的な鉄道網を運営、経営してきたわけですけども、大変な膨大な赤字を背負ったということで、国鉄民営化の中でそういったことで、逆に採算性の悪いところを第三セクター化をされてきたということでもあります。そのことについては、いい悪いではないんですけども、実態として、そういう歴史があったということでもあります。

〔「議長」と呼ぶものあり〕

議長（樋口英一君）

倉又議員。

17番（倉又 稔君）

いや、今ほど副市長の言われたとおりなんです。やっぱり大きな赤字を背負った、その原因はどこにあるかという、やはり言いにくいことですが、親方日の丸で職員は働かなかったんです。だから分割民営化したんでしょう。分割民営化すれば、営利を追及しなければならないですから、必然的に採算の合わないところを廃止していく。そうすると公共交通機関の公共性というのが、失われていくというのは当然じゃないですか。

地方へ行けば行くほど、また、人口が少ない地方ほど採算がとれなくなって、赤字がふえるのは当然と言えるんですが、そのような地域を抱えながらも、現在、JR東もJR西も大きな利益を出しているんですよ。それはなぜだと思いますか。

〔「議長」と呼ぶものあり〕

議長（樋口英一君）

金子都市整備課長。〔都市整備課長 金子晴彦君登壇〕

都市整備課長（金子晴彦君）

大きなものは新幹線による採算性の高い路線を維持して、採算性の悪い路線を維持しなくなったというところが、一番大きい原因かと思っております。

〔「議長」と呼ぶものあり〕

議長（樋口英一君）

倉又議員。

17番（倉又 稔君）

そのとおりなんです。新幹線をはじめ特急だとか、急行の長距離輸送で大きな利益を得てるんですよ。地方のローカルの輸送に関しては赤字ですけども、その赤字を補てんしても、なお利益を生み出しているんですよ。その上に、また最大の利益をもたらす新幹線を手に入れながら、1990年の政府・与党申し合わせといえども、並行在来線を財政的に脆弱な地方の自治体に押しつけることになったわけですよ。

当時と、JR東また西の経営状態が大きく変わっている中で、JRが引き続き、並行在来線の経営を継続するという事など、政府・与党申し合わせの見直しを含めて、どのように協議して検討されてきたかをお聞きいたします。

〔「議長」と呼ぶものあり〕

議長（樋口英一君）

織田副市長。〔副市長 織田義夫君登壇〕

副市長（織田義夫君）

お答えを申し上げます。

新幹線を建設する際に、そのかわり在来線については、地元で第三セクターをつくって経営をしてくれと。そういったことを条件にしながらやってきました。そういう点を踏まえまして、私らも北陸新幹線建設に伴いまして、フル規格となりました平成11年12月の与党の合意に基づきまして、平成12年11月に並行在来線を経営をするということで県と沿線市のほうで、その辺につい

て覚書を結んだという状況であります。

〔「議長」と呼ぶものあり〕

議長（樋口英一君）

倉又議員。

17番（倉又 稔君）

それは十分承知の上で、私、聞いとるんですよ。国鉄時代に建設された新幹線は、全額国の負担で出資により建設されてきたわけでしょう。地元負担はなかったし、並行在来線の民営化もなかったんですよ。その後、国の財政事情が悪くなって、先ほど言った1996年の政府・与党合意により、整備新幹線建設費の3分の1を地方で負担することについて地方も合意するに至ったと、これはわかるんですよ。

でも先行した新幹線は東海道新幹線をはじめとして都市部が主で、その通っている東海道新幹線ほか先行した新幹線が通ってる地方は、都市部でなくても活力が出てきたんですよ。新幹線の通らない地域は、ますます衰退していった現実を見てみると、地方は整備新幹線の地元負担と並行在来線の民営化を条件にしてでも、地方の活性化のためには合意するしかなかったんですよ。それが今の合意でしょう。そのスキームの見直しを、どうやってやってきたかというのを聞いているんです。しなかったんですか。

〔「議長」と呼ぶものあり〕

議長（樋口英一君）

加藤産業部長。〔産業部長 加藤政栄君登壇〕

産業部長（加藤政栄君）

お答えいたします。

そもそもの整備新幹線を進めるに当たっての、それが条件だということで示されたわけでございますので、私どもは県のほうと協力しながら、それに基づいて進めてきたというのが実態でございます。

〔「議長」と呼ぶものあり〕

議長（樋口英一君）

倉又議員。

17番（倉又 稔君）

私、これを聞いたのは、民主党政権になったときに前原国土交通大臣が、スキームを見直してやってもいいんじゃないかというようなことを、ちらっと言ったことがあるんです。そのときに、どういう対応をしてきたかということを知りたかったんですよ。

〔「議長」と呼ぶものあり〕

議長（樋口英一君）

加藤産業部長。〔産業部長 加藤政栄君登壇〕

産業部長（加藤政栄君）

お答えいたします。

もうその時点では、北陸新幹線につきましては、もう今の体制でいくということが決まっておりますので、そこについて私どものほうから、特段、スキームの云々というのは出しておりません。

〔「議長」と呼ぶものあり〕

議長（樋口英一君）

倉又議員。

17番（倉又 稔君）

トキ鉄は上下一体方式で鉄道資産を取得しましたが、北陸本線は先ほど言ったみたいに関西方面から東北、北海道への貨物輸送の幹線であって、全国的な物流ネットワークの一翼を担っているわけですから。そういうことからJR貨物が運行しているわけでしょう。JR貨物から鉄道使用料として、年間どれくらい見込んでいるのか。そしてまたその使用料は、トキ鉄に確実に支払われるのかどうか、この辺をお聞きいたします。

〔「議長」と呼ぶものあり〕

議長（樋口英一君）

金子都市整備課長。〔都市整備課長 金子晴彦君登壇〕

都市整備課長（金子晴彦君）

トキ鉄の経営に含まれる貨物調整金といいますか、それは相当な額になっておりますが、それらの額の細かい数字といいますか、正確な数字は国、県のほうからは、直接、示されておられません。ただし、間違いなく入るということは、経営の大きな収入の柱となってることは間違いありません。

〔「議長」と呼ぶものあり〕

議長（樋口英一君）

倉又議員。

17番（倉又 稔君）

先ほど申しましたとおり、私らIGRいわて銀河鉄道へ視察に行ったときに、JR貨物からの使用料は帳簿上、計上されていますが、実際には支払われていなかったということを聞いてきました。それはJR貨物の経営があんまりよくなかったからです。

北陸本線は貨物輸送の幹線ということから、鉄道施設は頑丈にできておるんですね、普通のところよりも。維持管理費の負担も大きいので、やはりどうしても使用料収入が確実に入るような形であってほしいと思って、このようなことをお聞きしたんですけど、それは私の記憶違いかもしれないですよ、IGRいわて銀河鉄道のほうは。その辺、もう一度お聞かせください。

〔「議長」と呼ぶものあり〕

議長（樋口英一君）

金子都市整備課長。〔都市整備課長 金子晴彦君登壇〕

都市整備課長（金子晴彦君）

貨物調整金というのは、確かにJR貨物が走っとる分をいただくわけではありますが、実際に、このJR貨物が払うわけではなくて、国なり機構のほうから貨物調整金という名目で支払われるということで、その辺の財源については、直接、JR貨物ではなくて、確定されたものというふうに理解しております。

〔「議長」と呼ぶものあり〕

議長（樋口英一君）

倉又議員。

17番(倉又 稔君)

じゃあ調整金と使用料というのは別物なのか、一体なものかわからないわけですね、今のところ。はい、いいです。

じゃあ次のほうへいきますけども、トキ鉄の開業は北陸本線が日本海ひすいラインとしてディーゼル車を走らせることになっていますが、複線電化の施設を有しながら、なぜディーゼル車にしなればならなかったか、この検討というのは、その内部で行われてきたわけですか。

〔「議長」と呼ぶものあり〕

議長(樋口英一君)

金子都市整備課長。〔都市整備課長 金子晴彦君登壇〕

都市整備課長(金子晴彦君)

基本的には北陸本線のやっぱり乗降客の少なさといいますか、今、JR西日本が経営しているのは、金沢なり富山の乗客も考えた中で3両なり6両編成になっておりますが、主に直江津までの間は、朝を除くとほとんど1両編成でも十分運行できるという形の中で、それと先ほどからお話にありました貨物調整金なりといいますか、使用料の中で、車両数が多くなると、その辺の収入が減ってくる。

そういう中でもう1つ、デッドセクションを抱えておる北陸本線でありますので、そういう形になると1両編成で走れるのはディーゼル車ということで、いろんなものを詰めた中で、今日のこのディーゼル車ということで決定したところであります。

〔「議長」と呼ぶものあり〕

議長(樋口英一君)

倉又議員。

17番(倉又 稔君)

今ほど運営上の問題だとか、デッドセクションの関係はまた後でお聞きしますけども、JR貨物が複線電化の施設を主に利用してるということになれば、その上でトキ鉄がディーゼル車を運行するというのであれば、私に言わせればJR貨物が鉄道施設を所有して、ディーゼルを走らせるだけの使用料を払ってディーゼルを走らすほうが、ずっと効率的じゃないですか。そういうのは検討してなかったんですか。

〔「議長」と呼ぶものあり〕

議長(樋口英一君)

金子都市整備課長。〔都市整備課長 金子晴彦君登壇〕

都市整備課長(金子晴彦君)

今、議員おっしゃられてるのは、上下分離にもつながるような形になりますが、基本的にはJR貨物自体が、そこまで力があるものではないという中で、基本的には貨物使用料という形でいただいたほうが有利だという形のもとで、今のような形になってるように思っております。

〔「議長」と呼ぶものあり〕

議長(樋口英一君)

倉又議員。

17番(倉又 稔君)

ディーゼル車運行についての今、利点というものを聞かせていただきましたけども、問題点というのはなかったわけですか。

〔「議長」と呼ぶものあり〕

議長（樋口英一君）

金子都市整備課長。〔都市整備課長 金子晴彦君登壇〕

都市整備課長（金子晴彦君）

一般的にディーゼルのほうが少し騒音が大きいとか、それからやはり北陸本線、トンネルが多ございますし、そういう中での例えばCOのそういうものがどうなるかというような形の中で検討はしましたが、安全性や、それからCOの排気量についても、国の基準を大きく下回るような測定結果が出ておりますので、そういう中では、それほど大きなマイナスにはならなかった。

ただ、イメージ的に今までいるんなところで、例えば蒸気機関車から電化というのが1つの何ていいますか、近代的な施設というような形もありますので、それに逆行するような形にはなりますが、それよりもやっぱり経営上の問題のほうが大きかったというところがございます。

〔「議長」と呼ぶものあり〕

議長（樋口英一君）

倉又議員。

17番（倉又 稔君）

私はやっぱり大きな問題ということは、これからの問題ですけども、運転手の確保だと思いますよ。電車の運転手と違い気動車の運転免許取得者が少ないということと、また、高齢化しているということを聞いております。整備士も少ない中で運転手、整備士をどのように確保していくかと、これが一番大きな問題だと思いますよ。

私たち清生クラブでは、大糸線を走っていたキハを購入した千葉県のいすみ鉄道を視察してきております。いすみ鉄道では運転手の確保について、JRに気動車の運転技術を持っている職員がいるうちに運転免許を取得をさせるということで、運転免許証を持たない運転士希望者を募集するときに、採用条件の1つに、運転免許を取得する費用も含め700万円の持参金つきで募集したそうですよ。私を使ってくださいというのに、700万円持って使ってくださいというんですよ。それでも全国から100人からの応募者があったと聞いております。新しく気動車の免許を取得するには多額の費用と、これから難しくなってくる技術者がいないということですね。その辺を、どういふふうに検討してきたかというのをお聞きしたかったんですよ。

〔「議長」と呼ぶものあり〕

議長（樋口英一君）

金子都市整備課長。〔都市整備課長 金子晴彦君登壇〕

都市整備課長（金子晴彦君）

JRがトキ鉄に引き継ぐ中の条件といいますか、支援の中で、やはりそういう運転手の養成も含まれておりますので、例えばスタート時点はJRの経験者、退職者を三セクのほうで雇いながら、それからできるだけプロパーのほうを育てながらという形の中で、今もトキ鉄の社員がJRのほうへ、そういうディーゼルの運転の研修といいますか、そういうものに携わっておって、そういうところで、できるだけJRのほうも支援をしていくというところで、今、やっておるところでござい

ます。

〔「議長」と呼ぶものあり〕

議長（樋口英一君）

倉又議員。

17番（倉又 稔君）

じゃあ次に橋上駅とした最大の理由、先ほど言ったように利便性や何か、市長のほうから答弁していただきましたけども、やっぱり最大の理由は、糸魚川発の新潟行きの優等列車を運行できるようにするため、一番大きな理由だったんじゃないかと、私、そう思ってますが、それは違いますか。

〔「議長」と呼ぶものあり〕

議長（樋口英一君）

金子都市整備課長。〔都市整備課長 金子晴彦君登壇〕

都市整備課長（金子晴彦君）

今となっては、そういう理由も1つの大きな理由になりますが、もともと橋上駅という計画自体が自由通路の計画の段階から、やはりそれぞれ自由通路が南北の通行の利便性を上げるという形でありましたし、そういう中では、同じフロアに新幹線と在来線を同一フロアの中で改札して利便性を高める、駅舎と一体施設としてという形の中で進められてきました。今、議員おっしゃったのも、今後のまた利点の1つになるかと思っております。

〔「議長」と呼ぶものあり〕

議長（樋口英一君）

倉又議員。

17番（倉又 稔君）

自由通路はやっぱり自由通路ですよ。現在、糸魚川から新潟へ行くにはJR西とJR東が、2つの会社があります。それで思うような接続ができないと言われていますが、それでも特急「北越」は、1日5本往復してるんですよ。それが開業してから、糸魚川から快速1往復しかなくなった。これだったら多額のお金をかけて、橋上駅にわざわざしなくてもよかったんじゃないかと思えますよ。その辺が、ちょっと私は疑問だと言ってるんですよ。やっぱり自由通路は自由通路で必要なんですよ。その辺、もう一遍お願いします。

〔「議長」と呼ぶものあり〕

議長（樋口英一君）

金子都市整備課長。〔都市整備課長 金子晴彦君登壇〕

都市整備課長（金子晴彦君）

確かに今、「北越」が廃止されて新潟への快速、今のところ1往復でございますが、私どもは、それはそれでよしとしているわけではありません。

また、もう既に自由通路と、それから橋上駅は、これはもう平成22年にいろんな形の中で、要するに今のダイヤが発表される前の中で計画を立てて進めておりますので、今、結果的に言われると、そういう考え方も出るかもしれませんが、基本的には、やはり利便性を高めるための施設としてやったというところでございます。

〔「議長」と呼ぶものあり〕

議長（樋口英一君）

倉又議員。

17番（倉又 稔君）

糸魚川駅は、北陸、関西方面から新潟、長岡、柏崎方面へ乗り継ぎ駅として、やはり新幹線からおりて一番流れに沿ってると私は思うんですよ。かつて三セク会社に出資参加するときに、信越本線、それから北陸本線も1つの三セク会社になるんで、新潟方面の優等列車については、第三セクター会社とJR東との協議になるから今よりはよくはなるだろうと、我々も期待していた面があったわけですよ。それがトキ鉄になっても最終的には信越本線主流ということで、この一面だけでも糸魚川市はトキ鉄から脱退してもよかったんじゃないですか。その辺をお聞きします。

〔「議長」と呼ぶものあり〕

議長（樋口英一君）

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。

我々はJR東に対しまして、「北越」が5本あったやつがなくなったということは、本当に残念に思うし、また、憤りに感じを持っております。

そういう中で、逆にトキ鉄がそれをカバーを、今してる部分がございます。そのようなことから議員冒頭の質問の中にもありましたように、本当にしっかりとした、えちごトキめき鉄道に入るといふのを明言してないじゃないかということがあったわけでありましたが、我々といたしましては、やはりダイヤ編成などを見ながら進めていかなくちゃいけない形の中で、いろいろと問題、課題があっても、ある程度、許せる範囲の中で対応させていただいてまいりました。そういう中でトキ鉄があったから、逆に「北越」にかわるものがなくなったのかもしれませんが、その辺は、なかなか結果からは判断できない部分がございます。しかし、今言ったように、それでカバーできるものがあって、これがなかったら逆にまた、さらに大変な状況が起きたと捉えております。

〔「議長」と呼ぶものあり〕

議長（樋口英一君）

倉又議員。

17番（倉又 稔君）

トキ鉄がカバーしてくれてる。確かに直江津での乗り継ぎや何かの利便を図るんだろうけども、やはり糸魚川から新潟方面へ優等列車を出してもらわな困るんです。

新幹線が開業されて東京へ、乗り継ぎなしで2時間強の時間で行けるようになります。今でもそれぐらいの時間では行けますけども、乗り継がなくなっちゃならない。しかし、県都新潟へ行くには長野県、富山県、石川県、福井県の県都へ行くよりも遠いんですよ、時間がかかるんですよ。これでは県は、糸魚川市は新潟県内の市ではありませんよと言ってるようなもんじゃないですか。このことについて、やっぱりトキ鉄内部で真剣に協議して、これからも糸魚川から優等列車を1本でも2本でも多く出せるように、やっぱり努力してもらいたいですね、これから。

次に、デッドセクションについてどのように検討されてきたか、大体の内容はわかるんですけど

も、皆さんの前でもう1回、お聞かせ願いたいです。

〔「議長」と呼ぶものあり〕

議長（樋口英一君）

金子都市整備課長。〔都市整備課長 金子晴彦君登壇〕

都市整備課長（金子晴彦君）

これは梶屋敷と糸魚川駅の間でデッドセクションが存在するわけではありますが、こういう移設の費用、それからそれについて、例えば電車をディーゼルにしたときとかという比較検討はされてきましたが、やはりデッドセクションの移設というのは、非常に多額な費用がかかるという中で、そういう経費の比較をした場合は、やはりデッドセクションの移設というのは難しいという中で、今日に至っております。

〔「議長」と呼ぶものあり〕

議長（樋口英一君）

倉又議員。

17番（倉又 稔君）

デッドセクションの移設というのは、金額だけの問題じゃないでしょう。この開業前だからできたんですよ、本来、やろうと思えば。県が全然やる気なかったわけでしょう。それをどういうふうにするにやろうと、顔をこちらに向かしてきたかどうかの話ですよ。20億円かかろうが30億円かかろうが、やろうと思えばできたんですよ、あんなもん。これからもう絶対できないですよ。

デッドセクションは、やっぱり糸魚川駅に移設すれば、先ほどから言ってるように北陸方面から新潟方面へ行くお客、新幹線で来るお客さんは、ほとんど糸魚川で乗りかえますよ。わざわざ上越妙高駅まで行って、また戻るようなことをしないでですよ。水が流れるのは高いところから低いところへ流れるように、必然的にそういう流れになりますよ。そうすると、ここからの優等列車も多くなるはずなんです。特急ですから糸魚川発でいいんですよ、新幹線でここまで来れば。そういうことをやっぱり力説してもらいたかったですよ。糸魚川駅の1つのホームに両方線を流すことになれば、上下複線でやれるわけでしょう。今のホームの長さというのは最大車両、何車両ぐらいとまれるわけですか。

〔「議長」と呼ぶものあり〕

議長（樋口英一君）

金子都市整備課長。〔都市整備課長 金子晴彦君登壇〕

都市整備課長（金子晴彦君）

現ホームの中で、2番、3番、1番というのは、9両の「はくたか」がとまっているわけですので、最低それ以上のものは、とまれるというふうに理解しております。

〔「議長」と呼ぶものあり〕

議長（樋口英一君）

倉又議員。

17番（倉又 稔君）

そしたら1つの真ん中のホームの中に、右なら右でもいいですが、1本のほうには全ホームの直流を持ってきて、1つのほうには半分持ってくるとかできないんですか。そしたら特急はそこから

出て行けるし、富山方面から来るような形は、1つのホームで交流と直流があるということになれば、1つのホームで乗りかえできるんです。そういうことは考えられなかったですか。

〔「議長」と呼ぶものあり〕

議長（樋口英一君）

金子都市整備課長。〔都市整備課長 金子晴彦君登壇〕

都市整備課長（金子晴彦君）

交流・直流をどこで切りかえるという話で、交流・直流がなくなるということは、今のところこういう間に挟まれているのであるわけでありますが、駅の中で交流と直流を切りかえるというような話もJRに相談してみましたが、JRのほうでは交流と直流をまぜるようなことは非常に危険だということで、そういう方式は難しいという回答も得ておりますので、今のところそういうデッドセクションの移設というのには至りませんでした。

また、例えば今言われたように何両編成というか、ある程度の長い編成になりますと、交流・直流両方、今でも「北越」なり「はくたか」というのは、交流・直流を切りかえてできるわけですので、1両編成のものと、例えば何両以上のものというのは、若干、考え方が違ってくるのかなというふうに思っております。

〔「議長」と呼ぶものあり〕

議長（樋口英一君）

倉又議員。

17番（倉又 稔君）

それで今みたいに「北越」のように、交直両用の列車があることは皆さん承知してます。でも、それを今度、新しくまた購入するということは高価だと言うんでしょう。それも含めて、糸魚川発の優等列車が出にくいということを言われてるわけでしょう。

JRだとか県が、デッドセクションについては、今、課長が答弁されたように、やっぱり役所と一緒にやらない理由を一生懸命に挙げるんですよ。じゃあ糸魚川の意見というのは、ほとんど取り入れられなかったということです。そういう面では、やっぱり糸魚川の政治力も弱かったということじゃないですか。

〔「議長」と呼ぶものあり〕

議長（樋口英一君）

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。

知事もかなり糸魚川の優位性というのも説明いただいております。我々もそれをやはり述べながら、また要望しながら進めてきたわけですが、今、議員ご指摘のとおり、結果はやはりもう惨たんたる結果になっとるわけですが、引き続きまだそれを我々の、今、交直ということではなくて、もう特急列車の糸魚川発、また糸魚川から新潟県庁への接続、またはダイヤをやはり要望していきたいと思っております。

〔「議長」と呼ぶものあり〕

議長（樋口英一君）

倉又議員。

17番（倉又 稔君）

並行在来線は現在、通学・通勤で約50%以上を占めております。これから将来に向かって少子化が進んで、通学・通勤客が減少することは目に見えております。トキ鉄が本当に糸魚川市にとって必要であったかどうかということ、真剣に検証してきた結果かどうかということをお聞かせ願います。

〔「議長」と呼ぶものあり〕

議長（樋口英一君）

加藤産業部長。〔産業部長 加藤政栄君登壇〕

産業部長（加藤政栄君）

お答えいたします。

在来線というのは、やはり今ほど議員がおっしゃったとおり、通勤・通学に使っている本当に大事な市民の足だと思っております。それをやっぱり残していかなきゃいけないというのが、一番大前提だと思っておりますので、そういった中で関与をしてきたというところでございます。

〔「議長」と呼ぶものあり〕

議長（樋口英一君）

倉又議員。

17番（倉又 稔君）

トキ鉄に参画して、今ほど私が検証した以外にも多くの内容のことを糸魚川市の立場として主張し、意見、提言、それから調整も図りながら検討して、結果、やはり糸魚川市がトキ鉄に出資者の一員として、残る判断をしたと理解してよろしいでしょうか。

〔「議長」と呼ぶものあり〕

議長（樋口英一君）

織田副市長。〔副市長 織田義夫君登壇〕

副市長（織田義夫君）

お答えを申し上げます。

そのとおりであります。やはり現在、在来線を利用する市民の方、それから外部からの交流人口等も含めまして、その辺がありまして、在来線を何とか存続しようということではとります。今後、えちごトキめき鉄道の中で、いろんなことを改善していきたいと思っております。

以上であります。

〔「議長」と呼ぶものあり〕

議長（樋口英一君）

倉又議員。

17番（倉又 稔君）

今ほど副市長のほうから、そのような答弁をいただきました。これからも糸魚川市がトキ鉄に参画して、糸魚川市民のために主張すべきところは主張して、一生懸命に働くということをいま一度、皆さんの前で宣言していただきたい。よろしく申し上げます。

〔「議長」と呼ぶものあり〕

議長（樋口英一君）

織田副市長。〔副市長 織田義夫君登壇〕

副市長（織田義夫君）

お答えを申し上げます。

えちごトキめき鉄道を利用する市民の皆さんの利便性の向上につきまして、一生懸命取り組んでまいりたいと思っております。

〔「議長」と呼ぶものあり〕

議長（樋口英一君）

倉又議員。

17番（倉又 稔君）

これから開業を目の前に控えて、今までどうのこうのというんじゃなくて、それをしっかり聞いた上で、すっきりした形ではじめをつけて、やはり開業を迎えたいなということで、今ほどのような質問をさせていただきました。

最後に、トキ鉄の一員として、トキ鉄内部において意思の疎通がしっかり行われているかということを確認させていただきたい。

なぜかと言うと、3月14日に行われます北陸新幹線系魚川駅開業記念式典、それから祝賀会等、系魚川で地酒で乾杯世界記録に挑戦があるわけでしょう。その出席返事を私が出した後で、北陸新幹線の新潟県区間竣工開業式、及びえちごトキめき鉄道の開業祝賀会の案内が届いたんですよ。私は地元の事業を優先しなければということで、もう既に返事を出したから時間的調整は難しいということで、欠席を出したんですよ。後で聞いたら調整がなっとるって言うんです。調整がなっとって、行ってきても間に合うよって、乾杯に。そういうのをなぜ我々に知らせてくれないんですか。この辺が全然、調整がなってるって私は思っていないので、その辺だけを聞かせてもらって、終わりにしたいと思いますので。

〔「議長」と呼ぶものあり〕

議長（樋口英一君）

金子都市整備課長。〔都市整備課長 金子晴彦君登壇〕

都市整備課長（金子晴彦君）

まず14日、非常にいろんな式典なりイベントがあるのは承知して、そういう中で、全体の流れをくんだ中で、私ども主に鉄道関係の部分を調整してまいりました。

そういう中では、やはり新潟県と沿線3市でやる、上越、系魚川ではやれないものについて、まずその時間を押さえた中で朝の新幹線の出発式、それからトキ鉄の出発式、それから系魚川での式典、そういう中で今度はもう1つ、地元の実行委員会の中で、地酒で乾杯というものが出てまいりまして、そういう中で、そういうものをいろいろ考慮して、県の式典は12時から2時の間でおやすという形のものがまず核になって、その中でいろんなものを振り分けてまいりました。

地酒というのは4時からということで、私どもお聞きしておりましたので、上越から1時間あれば帰ってこれるという、そういう状況の中で進めてまいりましたが、今、議員おっしゃられましたように市で調整した分と、それから地元の実行委員会で調整した分の開始の受け付けの案内の中で、少し時間の前後があやふやなところがあったことは間違いありませんので、その辺を調整した中で、

私どもも地酒のほうと調整して、今、個々の対応をとらせてもらって、これもバスで参りますので、例えば私どもは今、45分ぐらいで糸魚川へ着くというのは考えておりますので、その辺の出発をスムーズにするような方策も考えた中で、全体のイベントに間に合うように調整してまいりたいと、こういうふうに思っております。

〔「議長」と呼ぶものあり〕

議長（樋口英一君）

加藤産業部長。〔産業部長 加藤政栄君登壇〕

産業部長（加藤政栄君）

お答えします。

連携が悪かったのはおっしゃるとおりでございます。私どものほうも行き違いがあったことに気づきまして、慌てて関係の方にご連絡して、間に合うようにバスのほうを運行させていただきますというようなことで、後で確認をさせていただいたところでございます。今後、こういったことがあるかと思うんで、気をつけてやりたいと思います。

〔「議長」と呼ぶものあり〕

議長（樋口英一君）

倉又議員。

17番（倉又 稔君）

そうですね。やはり実行委員会がやるにしても地酒で乾杯ということは、やっぱり地元で市も一緒に頑張ろうと言っとるのに、あっちへ行っとられますか。帰ってくるのに時間調整できないだろうと思って欠席通知を出したんですよ、わざわざ中身を書いて、こういうことで間に合いませんのでって。後で聞いたら、そういうふうに調整になっとるという、何で連絡くれないんだね。そういうことがちゃんと意思の疎通があって、はっきりしてるかどうかというのを最後に確認させてもらったんです。

以上です。終わります。

議長（樋口英一君）

以上で、倉又議員の質問が終わりました。

関連質問はありませんか。

〔「なし」と呼ぶものあり〕

議長（樋口英一君）

関連質問なしと認めます。

次に、古畑浩一議員。

〔「議長」と呼ぶものあり〕

議長（樋口英一君）

古畑議員。〔20番 古畑浩一君登壇〕

20番（古畑浩一君）

奴奈川クラブの古畑浩一であります。

通告書に基づきまして、これより一般質問をさせていただきます。

1、第三セクターの見直しと健全経営の推進について。